

NT>

**17.43 hrs.**

Title: Discussion on the Demand For Supplementary Grant No. 16 in respect of Budget (Railways) for 2002-2003.

MR. CHAIRMAN : Now, we shall take up item no. 12 – Supplementary Demands for Grant (Railways).

Motion moved:

"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 31<sup>st</sup> day of March, 2003, in respect of the head of Demands entered in the second column thereof- Demand No.16."

MR. CHAIRMAN: Now, Shrimati Margaret Alva.

SHRI P.H. PANDIAN (TIRUNELVELI): Sir, she is not speaking. ...(*Interruptions*)

SHRIMATI MARGARET ALVA (CANARA): I am speaking of course. Shri Pandian, you are not in the Chair now.

MR. CHAIRMAN: Okay, please speak now.

SHRIMATI MARGARET ALVA : Mr. Chairman, Sir, I know that in spite of the fact that the Minister of Parliamentary Affairs frowns at me, this is a Supplementary Demand for an appropriation of only Rs. 25,000, and this is why I am standing up to speak. I wish he had come for Rs. 25,000 crore or something, at least Rs. 2,500 crore because there are so many pending projects for which commitments have been made by the Railways and by Shri Nitish Kumar himself, but somehow along the way he gets involved in other things, which were not so important, whether it is new zones, whether it is treading on Mamta's toes or I do not know what. But, unfortunately, money is getting diverted to things which were not as important as commitments made in the Budgets by the present Railway Minister and his predecessors.

I would be brief. I am not going to take too much time, going into the whole thing. I would just touch upon some specific issues.

The other day, the hon. Minister was in Bangalore to sign an MoU with the Government of Karnataka for launching K-RIDE, a first of its kind, an initiative between the State Government and the Central Government for private entrepreneurship participation in railway projects. For this, the negotiation started in September, 2000 under which four rail projects in Karnataka had been identified for immediate priority. One of them is the Hassan-Mangalore rail link; and there is also the Ankola-Hubli new line under the same MoU for which money has never been forthcoming.

I have got here the chart showing the releases for these two projects. The Ankola-Hubli line was announced in 1996-97 and was sanctioned in 1996-97. The total cost was supposed to be Rs.997 crore. The first release was Rs.14.6 crore; Rs.20 crore were released in 2001-02 and another Rs.20 crore in 2002-03. This was all the money released out of Rs.997 crore committed. They have now left it aside and started new lines somewhere else. The other day, the hon. Chief Minister of Karnataka had said that for the K-RIDE, he has already made an allotment of Rs.15 crore asking the Centre to please complete the formalities and start the work.

From the letters I have got from the Ministry I find that for this Ankola-Hubli railway line, surveys have been made and some 14 kilometres of earthwork has been started. That was all; the rains came and they said they would start work again after the rains. There is no seriousness in completing what has been started. I am appealing to the hon. Minister to please pay attention to these areas also because the MoU for the new port at Tadadi has been signed and this is supposed to be the feeder line from the hinterland, from Hubli to the port so that the goods traffic can move. Unless this railway line comes up, the port for which huge amounts are being committed by the Karnataka Government in an MoU with the Government of South Korea would go waste.

The other line is the Hassan-Mangalore railway line. It was announced in 1994-95 and I am placing the tragedy of this railway line before this House. There was a metre gauge line from Bangalore to Mangalore. It was the most convenient and shortest line, where you slept in the night boarding the train at Mangalore and you were in Bangalore in the morning. Coffee, iron ore and all the cargo from the interiors were moving to the port at Mangalore. The Mangalore port was also dealing with the Kudremukh iron ore. It was a thriving port. Somewhere, there is a lobby. I do not want to go into it openly but we know what is happening. This railway line was removed in the name of conversion to broad gauge or unigauge. They removed this line and abandoned it. We were happy with what was there. The trains were running. This was a commitment made in 1994-95 but until today it has not been

completed. They have done work on about 42 kilometres and left it to god's grace. I would just give the figures here. The estimate was Rs.326 crore but only Rs.168 crore were spent. Now, Rs.45 crore are given for 2002-03. I am just asking the hon. Minister to complete whatever he has started. The other day, the Half-an-hour Discussion was on this subject.

Please complete the work that you have started so that those lines can be completed, instead of again starting something new somewhere and leaving it half-done. The cost escalation takes place and there is frustration locally. For instance, the land is acquired for Hubli-Ankola sector. There is neither the railway line nor the farmers can use the land. It has been acquired and it is lying fallow. We are asking that you set up some kind of a committee to look at half-done, incomplete, neglected and delayed projects and see that with some earnestness, at least, when you come with your next Budget, you allot 50 per cent of your Budget to complete the pending works. शुरु मत करिए। शुरु किया है तो खत्म करिए। इससे एस्कलेशन भी नहीं होगा और प्रॉब्लम भी नहीं होगी।

Sir, the other day at a function in Bangalore, the Chief Minister of Karnataka in his speech has specially requested the hon. Minister about the Sakleshpur-Mangalore stretch. It is about 142 kilometers. It is still left. Every year I go to the Railway Board. I ask the people. They said that it would be completed in the year 2003. Now they say that it will be completed by December, 2004. They know that elections will come in 2004. कल आप कहाँ, हम कहाँ? इसके बाद कोई और आकर नई प्रॉयसिटी शुरु कर देगा।

I am just saying that there has to be a time-bound programme. I am quoting what the hon. Chief Minister of Karnataka said the other day:

"I am happy to announce that we have already approved this project in the State Cabinet last year and I have earmarked Rs. 15 crore towards our investment in this project in the current financial year. We are awaiting the formal approval of the Central Government for this structure, which I hope would come quite soon. "

That is why, I am standing before you and pleading on behalf of the Government of Karnataka to help us because the hinterland is totally cut. I must say that Mangalore was a thriving port. Now all the traffic is being diverted to Chennai to Cochin and to Tutikorin. We understand that those ports are showing increased cargo now for private investment. कारगो बढ़ गया तो इनवैस्टमेंट आता है। उनको मॉडर्नाइज करके, प्राइवेट हैंड्स में देकर बढ़ाने के लिए है। Mangalore port, which is the most strategically located, is being totally starved because there is no railway line to feed and the road traffic cannot, in the Western Ghats, particularly in the rainy season deal with the heavy traffic, which has to move. That is one point I am making.

Secondly, I want to point out that there is the question of the Konkan Railway. Of course, that also ultimately is under the Ministry of Railways, though it is a Corporation. The Konkan Railway was built and simultaneously has the project SEABIRD in North Canara. The railway line goes along the coast, but there are rehabilitation colonies, which have come up subsequently because of the huge acquisitions for the SEABIRD project, which is a Naval project. The rehabilitation colonies will be totally cut out unless at two or three places road under-bridges or road connections are provided to these new rehabilitation colonies. We have been pleading every time and there is always an excuse. People have to go even with their motorbikes or whatever they have to long distances to be able to cross the railway line from the rehabilitation colonies, which is for a Naval project.

Much cheaper proposals have been made, but now they are talking about diversions, going into crores of rupees, which the hon. Minister will never sanction. We are, therefore, appealing that the proposals made by the district administration should be looked into and the Rehabilitation Committee's requests are looked at sympathetically and approved so that this work can be done.

Finally, I do want to mention the question of level-crossing and over-bridges. In Bangalore, in the middle of the town, we have railway level crossings, which hold up traffic ten to fifteen times a day. For years, from the time of the former Minister of Railways, Shri C. K. Jaffer Sharief, this proposal has come. We were told that it is approved and somebody said भूमि पूजन भी हो जाएगा लेकिन आज तक एक पत्थर उधर नहीं लगा है। All of us are generally getting cursed by the local people. I am not the local MP at all.

But all of us get cursed. One of these days all of us are going to get stoned because of the traffic jams which go on at the most difficult hours of the day and night. Therefore, I am requesting the hon. Minister to please have a look at the need for these amenities in the heart of the city, lack of which is causing tremendous hardship. You build an over-bridge or under-bridge जो भी करना है, स्टेट गवर्नमेंट ने कमिटमेंट किया है, कारपोरेशन ने लैंड दी है। सब कुछ है. पता नहीं काम क्यों नहीं शुरु हुआ है? I am pleading with the hon. Minister to please not come to this House with a Demand for Grant for Rs. 25,000. That is much less than one hour's expenditure on Parliament. 2500 करोड़ रुपया बजट में लेकर आते जिससे हमारा काम पूरा होता, आपको धन्यवाद देते लेकिन अब क्या होना है, पता नहीं।

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Mr. Chairman, Sir, although the allocation is only for Rs. 25,000 this is a token allocation. I thank the hon. Minister of Railways for making this allocation for the terminal at Belur. This is a necessity for the passengers going to Belur Mutt because the Belur Mutt station is two kilometres away from Belur Mutt.

There was a demand from the people of West Bengal and I have also raised it a number of times here about the coaching terminals. Mumbai has a number of coaching terminals and Delhi also has a number of coaching terminals. But Kolkata has only two coaching terminals – Howrah and Sealdah. The Shalimar station was to be developed. In the Eighties it was planned to have 12 platforms at Shalimar station and that all the trains of the South Eastern Railway would start from Shalimar station and would terminate at Shalimar station. But 15 years after the Shalimar coaching terminal was sanctioned, only two platforms have come up and only one train starts and terminates at that station which is the Aranya Express. It has not been developed into a full-fledged coaching terminal.

There is a demand for a coaching terminal either at Paddapakur or Satragachi. I was told that the Ministry of Railways had written to the State Government for getting the land for Paddapakur. There is also a need for a coaching terminal at Dum Dum. The Howrah station has become congested with all the trains coming to Howrah every day. It is our experience that the trains are getting delayed by one or two hours because there is hardly any capacity left in Howrah station. There was a proposal to have a double discharge platform at Howrah station. It has also not been done. There is a need to increase the capacity of the Howrah station and that can be done if two terminals are there. Shalimar station can be developed to a full-fledged coaching terminal and an additional terminal should be developed either at Paddapakur or Satragachi.

I hope that in the next Budget, the hon. Minister of Railways will definitely sanction at least three coaching terminals for Kolkata realising the problems of Howrah as well as Sealdah stations.

**सभापति महोदय :** सदन का समय समाप्त हो रहा है, मैं सदन की अनुमति चाहूंगा कि जब तक चर्चा पूरी नहीं हो जाती, सदन का समय बढ़ा दिया जाये।

**श्री बसुदेव आचार्य :** एक घंटा बढ़ा दिया जाये।

**सभापति महोदय :** जब तक अनुपूरक मांगे पूरी न हो जायें, तब तक समय बढ़ा दिया जाये।

### **18.00 hrs.**

**श्री बसुदेव आचार्य :** जब तक सब माननीय सदस्य नहीं बोलेंगे, तब तक हाउस चलेगा।

**सभापति महोदय :** क्या सदन इससे सहमत है?

**अनेक माननीय सदस्य :** ठीक है।

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, only last week, there was a Half-an-hour Discussion on the pending projects of Railways. A number of projects are pending in West Bengal, like Tamluk-Digha project. This project was sanctioned 18 years back. Digha station was also constructed. Now, the Ministry of Railways is planning to complete this line up to Contai by the end of this year while there is no target date fixed for the completion of the entire section up to Digha. The Railways is planning to complete only a portion of Tamluk-Digha line by 2003. My demand is that the Ministry of Railways should fix up a target date for the early completion of Tamluk-Digha project which was sanctioned 18 years back. There was a project in respect of a railway line, which is there in the Railway Minister's State, which was wound up. A Bill was brought before the House for winding up of that project and it was passed. That railway line is Islampur-Fatuha line. The restoration of this line or construction of a new broad gauge line was sanctioned only three years back. Now, for that line, the target has been fixed that it would be completed within this year, but no target date has been fixed for completion of work on Tamluk-Digha line.

Another important line, which is not only for the State of West Bengal but also for the State of Assam, is Moynaguri – Jogi Ghopa broad gauge line. Sir, you know that there is a demand regarding this line from both the States – West Bengal as well as Assam. Before partition, in how much time people used to come from Coochbehar to Kolkata? They used to come in only 12 hours. Now, it takes a minimum of 30 hours to reach Kolkata from Dhubri, from Coochbehar. Sir, there is a great demand from the people of both the States. When a delegation from Assam and Coochbehar met the Railway Minister five months back, I was also there. There is a narrow gauge line in one portion of that section. He had assured that within one month, the work of conversion from narrow gauge to broad gauge would be taken up.

MR. CHAIRMAN: Shri Acharia, please conclude now.

SHRI BASU DEB ACHARIA : Sir, how can I conclude? You have already extended the time of the House. I have

spoken for only five minutes. I will speak for another ten minutes.

MR. CHAIRMAN: You have spoken for twelve minutes.

SHRI BASU DEB ACHARIA : I have spoken only on one point. This is my second point. I have nine points which I have noted down to speak on.

श्री शिवराज सिंह चौहान (विदिशा) : सभापति महोदय, कुल 25 हजार का मामला है, इस पर कितना बोलेंगे।

श्री बसुदेव आचार्य : यह 25 हजार का मामला नहीं है, यह टोकन एलोकेशन है। इसके पीछे बहुत भारी अंक है।

MR. CHAIRMAN: Shri Basu Deb Acharia, we are not discussing the full-fledged Budget; we are only discussing the Supplementary Demands.

श्री बसुदेव आचार्य : बजट पर हम एक घंटा बोलते हैं। इसमें हमें कम से कम 15-20 मिनट और दीजिए।

सभापति महोदय : आप 12 मिनट बोल चुके हैं, तीन मिनट और बोल लीजिए।

श्री बसुदेव आचार्य : हम 12 मिनट नहीं बोले हैं। हमें सात-आठ मिनट और दीजिए, हम जल्दी से जल्दी समाप्त करेंगे।

Sir, the Railways is planning to have 5,000 kilometres of railway line during the Tenth Five Year Plan. There is a demand from West Bengal for a new line from Jhargram to Purulia.

This line will cater to the needs of the tribal people of the State of West Bengal. This will connect Jhargram with Purulia. The survey has already been completed and the report has been submitted, but this line has not been sanctioned. In the next year's Budget, the Railway Minister should definitely sanction a token amount for this Jhargram-Purulia project.

I have been clamouring in this House that the MEMU trains are very popular trains, but they are meant for passengers travelling short distances. The Railways is introducing the MEMU trains for long distances also, like one MEMU has been introduced from Adra to Howrah. It takes about five hours, and it has no toilet facility. The British Railways has two types of EMUs, that is, one for short distance and another for long distance. The short distance EMUs do not have toilets, but the long distance EMUs have toilets. Why can the Indian Railways not provide toilet facilities in the long distance MEMU trains? The design can be prepared. Otherwise, it is very difficult for the lady passengers to travel more than five hours in an MEMU train without any toilet facility.

Then, Sir, here, a token allocation has been made for diversion of Dhanbad-Pathardihi line. One train was introduced in 1993, that is, the Subarnarekha Express. It used to run from Dhanbad via Jharia-Lodna-Pathardihi. Now, it has been diverted. Jharia is a very important place; it is a coal town and a business centre. The people of Jharia as well as Lodna are now deprived of any train service. The allocation has been made to facilitate the diversion of train and it will take, at least, 45 minutes from Dhanbad to Sindri and then back to Pathardihi, from Pathardihi to Sudamdihhi-Adra-Tatanagar. The passengers of Jharia should not be deprived of this train. The Railway Minister should also think and consider their demand for having the railway service. The train service from Andal to Palasthali line has been stopped. There is no reason why the train service has been stopped. I would request that the train service on that line should also be restored.

Sir, the plight of homoeopathy and ayurveda doctors who are working in the Railways is very pitiable. Recently, the Cabinet has adopted a policy on Indian System of Medicine and Homoeopathy. The Government of India is giving importance to the Indian System of Medicine. In the Railways, there are 142 ayurveda and homoeopathic doctors. How much are they getting? They are getting only Rs. 2,500. The services of the doctors of Indian System of Medicine and Homoeopathy have not been regularised. I know that the services of a number of canteen workers, both statutory and non-statutory workers, who were getting Rs. 100 to Rs. 150 have been regularised. The services of partial porters and commission bearers have been regularised because of the Supreme Court judgments. Then, why are these 142 doctors, who are working in the Divisional Hospital and in the Central Hospital, are getting only Rs. 2,500 each?

Sir, my demand is that the salaries be paid regularly to all these qualified doctors of Homeopathy and Ayurveda and also the pay scales of these doctors should be made on par with those of the allopathic doctors. Everywhere, including those in the State Services, the qualified Ayurvedic and Homeopathic doctors are getting their salaries and their pay scales also are at par with those of the qualified allopathic doctors. But only in the Railways these doctors are being discriminated against. This discrimination should be put an end to and their salaries should be regularised and their pay scales also should be made at par with those of the qualified allopathic doctors.

Sir, the doubling of the Bandel-Katwa railway line has already been sanctioned, but the work has not yet started. Allocation for this has already been made. I would like to request the hon. Railway Minister that doubling of the

Bandel-Katwa railway track should be started forthwith.

Sir, the hon. Railway Minister had been kind enough to sanction one of my projects, namely the Bankura--Damodar River Railway project. A sum of Rs. 40 crore was allocated in the Budget for the year 2000-2001 for this project and a sum of Rs. 25 crore was allocated in the Budget for the year 2002-2003. But no target date has been fixed for the completion of the project. Then, the extension part beyond Raina up to Chachai and from Bankura to Mukutmanipur has also been sanctioned. The details have been worked out for the Raina to Chachai route. What I would like is a target date to be fixed for completion of gauge conversion of this route so that it could be opened to the passenger traffic.

**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) :** सभापति महोदय, सप्लीमेंट्री बजट में 25 हजार रुपये की डिमांड देखकर हमें कुछ आश्चर्य हुआ। मेरा कहना है कि मंत्री जी ने प्रस्ताव बनाया था और उन्होंने वचन दिया था कि वैशाली को रेल लाइन से जोड़ दिया जायेगा, बुद्धिस्ट सर्किट को पूरा किया जायेगा। अब हाजीपुर-वैशाली-सुगौली का सर्वेक्षण हो गया है। हमें लगा कि सप्लीमेंट्री बजट में हो जायेगा। अब शिलान्यास वगैरह होगा लेकिन वह नहीं हो रहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि यह कार्य अभी तक क्यों नहीं हो रहा है ?

हम कहना चाहते हैं कि हम पर जनता का बड़ा भारी दबाव है। वहां आंदोलन गरमा रहा है। उसके मुताबिक अब हम बजट के दिन यहां धरना देंगे। हम आपके माध्यम से सरकार से, मंत्री से और सब माननीय सदस्यों को बता देना चाहते हैं कि अब हमारे सामने लड़ने के सिवा और कोई दूसरा रास्ता नहीं है। इसी तरह हाजीपुर, वैशाली और सुगौली का मामला है। वैशाली जो कि ऐतिहासिक जगह है, वहां इस संबंध में 1904 से मांग हो रही है। सब लोग आश्वासन दे रहे हैं लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। हमारा कहना है कि वैशाली भगवान बुद्ध की कर्मभूमि है। भगवान महावीर की जन्मभूमि है। लछवी गणतंत्र यानी जनतंत्र की जन्म भूमि है। कवि दिनकर ने कहा है कि:-

" वैशाली जन का प्रतिपालक,

जन का आज विधाता,

जिसे खोजता देश आज,

उस प्रजातंत्र की माता,

रुको पथिक एक क्षण,

मिट्टी को शीश नवाओ,

राज सिद्धिओं की समाधि पर,

फूल चढ़ाते जाओ। "

मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वैशाली एक ऐतिहासिक धरती है। उसको जो रेल मार्ग से जोड़ेगा, वह भी ऐतिहासिक पुरा होगा। इसलिए हमारा ऐलान है कि यदि यह कार्य नहीं होगा तो हम बजट के दिन इस सदन के सामने, मंत्री जी के सामने, प्रधान मंत्री जी के सामने धरना देंगे। उसके बिना और कोई उपाय हमारे पास नहीं है।

सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर रेल लाइन का काम है। मुजफ्फरपुर की तरफ तो तीव्र गति से कार्य चल रहा है। कांची में हमारे यहां एन.एच. तक हो गया है, इसके लिए जनता में खुशहाली है लेकिन गंडक नदी पर रेल ब्रिज बनाया जाये। वहां लोगों की मांग है कि इस पार से उस पार जाने के ब्रिज होना चाहिए, नहीं तो कभी भी बहुत बड़ा एक्सीडेंट हो सकता है।

एक मोतीपुर में रेलवे स्टेशन की मांग है। मोतीपुर से महुवल के बीच की दूरी 7-8 किलोमीटर है, लोगों ने मांग की है कि मौहम्मदपुर बलवी में एक रेलवे स्टेशन बना दिया जाये। भगवानपुर गुमटी, जो एन.एच. 102 पर है, उस पर आपने एक ओवरब्रिज मंजूर किया है, लेकिन भगवानपुर छूटा हुआ है, पश्चिम से जो छपरा, रेवाघाट, मुजफ्फरपुर आता है, उसी पर भगवानपुर गुमटी है, उस पर ओवरब्रिज बनना चाहिए। मोतीपुर में रेलगाड़ी रोकने की लोगों की मांग है और इंटरसिटी को कांटी में रोकने की मांग है।

बगहा छितौनी में रेलवे के चलते एक रोहाना नाला है, वह घेरा गया, उससे कम से कम एक हजार एकड़ जमीन में जल जमाव हो गया। आज पर्यावरण के बिल पर भी हमने बहस में मांग की कि रेलवे को देखना चाहिए कि वहां जल जमाव न हो, नहीं तो जंगल और वाइल्ड लाइफ वहां चौपट हो जायेगा। वहां पर्यावरण खराब हो गया है।

अन्त में कुली, जो सबसे डाउन ट्रोडन हैं, उनके लिए कुछ हिफाजत का काम करिये। हम जब पटना जाते हैं तो कुली घेरकर कुछ सहूलियत, कुछ पढ़ाई-लिखाई, दवाई, आराम करने की जगह की सब मांग करते हैं। उनकी यह भी मांग है कि उन्हें चतुर्थ वर्ग कर्मचारी का दर्जा दिया जाये।

ये सारे सवाल हैं, लेकिन एक नम्बर सवाल कि जो हाजीपुर रेलवे जोन हो गया, वहां पुल बन रहा है तो हमारे वैशाली को रेलवे लाइन से जोड़ने वाला क्यों छूटा हुआ है? इसलिए हाजीपुर वैशाली, सुगौली रेलवे लाइन की 324 करोड़ रुपये की योजना है, माननीय मंत्री जी ने प्रश्नोत्तर में लिखित में बताया है कि उसका सर्वे हो गया है। खाली सर्वे हो रहा है, रेलवे लाइन नहीं बन रही है।

Where there is a will, there is Railways. But there is no will; there is only survey. इसीलिए वहां विल पावर हो, हाजीपुर वैशाली सुगौली रेलवे लाइन इस साल बन जाये। उसे 1904 से 98 वां हो गये, सारे बड़े लोग कहते चले आये कि वह ऐतिहासिक धरती है, इसलिए आप इतिहास गढ़ने का काम करें। नहीं तो हमारी लाचारी है, हम बार-बार चेता रहे हैं, कह रहे हैं कि बजट के दिन हम आपको छोड़ेंगे नहीं, हम सदन में धरना देंगे और फिर बड़ा भारी आन्दोलन हो जायेगा, जनता में बड़ा भारी कोलाहल हो जायेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ हमारी लाइन का जल्दी से ऐलान कर दें।

DR. MANDA JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Thank you very much, Mr. Chairman, Sir, for giving me the opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants (Railways).

I agree with the observations made by Shrimati Margaret Alva that the hon. Railway Minister, instead of Rs. 25,000, should have come for Rs. 2,500 crore. There are a number of issues which are pending. Why I am saying so is that the Railways is the cheapest mode of transport for the poor people compared to the other modes of transport. Poor people can afford and travel long distances by rails. So, it is my request that there should be more supplementary Budget for the Railways by the hon. Minister.

Sir, in Andhra Pradesh, after Independence not even 100 kilometres of new lines has been constructed. It is a pathetic condition. Ours is a developing country where the cost of living is becoming very high. If every nook and corner of the country is not connected with the cheapest mode of transport, that is, rail, it is very difficult for the poor people to survive.

One such new line, which was conceived very long back, is the line from Macherla in Guntur district to Raichur in Karnataka district which goes through Guntur-Nalgonda-Mehboobnagar-Raichur. These are all backward districts. But it seems that it is not under the Railways' programme to cater to the needs of the backward people. This line, if it is conceived, will be very helpful.

A stretch of line between Macherla and Nalgonda, and Gadwal and Raichur had already been planned, conceived and sanctioned. But the budgetary allocation surprisingly is Rs. 1 lakh for Macherla-Nalgonda line and Rs. 1 crore for Gadwal-Raichur line. It is since long that the final locations are being worked out. I do not know when it is going to be completed.

The line between Macherla- Nagarjunasagar-Gadwal goes *via* Nalgonda and Mahaboobnagar districts. These two districts are affected by naxalites because of non-availability of employment opportunities and non-development. If this line is conceived, it will generate employment.

MR. CHAIRMAN : Kindly restrict your speech to the items on the Supplementary Demands for Grants.

DR. MANDA JAGANNATH : I have not spoken for even two minutes.

MR. CHAIRMAN: We are discussing the Supplementary Demands for Grants and not the full Budget.

DR. MANDA JAGANNATH : I know that. I have not even spoken for two minutes and you are asking me to conclude. If you so wish, I will sit down. Every time, it is happening with me like this. The Budget is for Rs.25,000 only; but these points are to be highlighted so that it may get priority in the next Budget.

MR. CHAIRMAN: I am not asking you to stop.

DR. MANDA JAGANNATH : If you want, I will sit down, as it is.

MR. CHAIRMAN: I am only asking you to be brief.

DR. MANDA JAGANNATH : This is happening repeatedly with me. Whenever I rise to speak, within one or two minutes, I am asked to conclude. I will sit down.

MR. CHAIRMAN: Kindly be brief. This is not the proper way to do it. I am just asking you to be brief.

DR. MANDA JAGANNATH : If that line is sanctioned, it would go through those backward districts of Telangana; it will provide employment opportunities to persons in those two districts affected by naxalism; once employment opportunities are created, the youth will be weaned away from getting attracted towards naxalite activities.

There is the problem of migration from these districts also. Every year from both the districts, nearly 10-15 lakhs of people migrate to other parts of the country due to non-availability of employment opportunities. If this proposed line for 292 km. stretch is sanctioned, then it will provide employment opportunities to the labour in construction of that line; that will stop people from migrating to other parts of the country. That will also help farmers to change their cropping pattern to commercial cropping pattern from traditional crops they will not just be dependent on rain water. That line would also provide transport system to export their produce to other parts of the country.

For lines between Mudkhed-Adilabad, Nizamabad-Bollarum and Karimnagar-Nizamabad, the budgetary allocation was very meagre. An amount of Rs.280 crore was allocated to South-Central Railway for this financial year and not even half of the amount has been spent so far. Only 4-5 months are left for the completion of the financial year and I do not know when they are going to spend that money. So, the work has to be speeded up on those lines.

Coming to new lines, Yerranguntla-Nandyal and Peddapalli-Bhoopalapally lines have to be taken up. Since the National Highways are full of traffic, ROBs are to be taken up at Adilabad, Jammikunta, Chebrolu, Raigiri, Warrangal District, Bheemadolu, Tadepalligudem, Maltewada, Parvathipuram, Nekkonda, Jadcherla, Gadwal, Mahaboobnagar, Yenugonda.

There is another problem of closure of gate at Boyanapalli and another gate between Jedcherla-Gollapalli in Mahaboobnagar District. This is in the middle of the town and this gate was closed by the Railway authorities, causing a lot of inconvenience to the commuters. The hon. Minister of State for Railways, Shri Bandaru Dattatreya knew about this. Due to the closure of those gates, there was a lot of inconvenience and the train in which the hon. Minister was travelling was stopped by the people. My request is that those gates may be opened immediately.

Coming to doubling, I would say that Secunderabad-Guntakal line is very important. This will shorten the distance between Chennai and Bangalore; and all South bound trains will benefit from this.

**श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज) :** महोदय, जिस राज्य का मंत्री होगा, उस राज्य से कोई नहीं बोलेगा। (व्यवधान)

**DR. MANDA JAGANNATH :** Doubling work of Renigunta-Guntakal was started 30 years back and still it is to be completed. I request that this may be completed immediately. As I said earlier, Secunderabad-Guntakal line is very important and this has to be taken up in the next Budget.

Coming to new trains, a train from Secunderabad to Dronachalam or to Kurnool is very very essential. It is a very short distance one and it has to be given priority.

I will say a few words about stoppage of Fast Passenger trains at Kurumuky Railway Station in Secunderabad-Dronachalam section; I would also request stoppage of all passenger trains at Kothur Railway Station between Kacheguda-Mahaboobnagar section. A halt is also to be provided at Jadcherla for Secunderabad-Dharmavaram Express train. Finally, Swarna Jayanti Express train is to be stopped at Mancherial.

The last point is about the multi-modal transport system for Secunderabad and Hyderabad. This has been conceived and it has to be completed. Hon. Minister of State for Railways, Shri Bandaru Dattatreya visited the place day before yesterday and he was unhappy about the progress of the work. The system was unduly delayed and it has to be immediately completed to ease the traffic flow.

**प्रो. एस.पी.सिंह बघेल (जलेसर) :** सभापति महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों की चर्चा पर अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर मंत्रीजी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

महोदय, मेरे लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में एतमादपुर एक स्टेशन है, जहां पर अवध एक्सप्रेस नहीं रुकती है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि अवध एक्सप्रेस को एतमादपुर स्टेशन पर रोका जाए। अगर इस गाड़ी को इस स्टेशन पर रोका जाता है, तो वहां के लोगों को लखनऊ आने-जाने में सुविधा होगी। टुंडला रेलवे जंक्शन है और यह स्टेशन पांच जिलों - आगरा, फिरोजाबाद, हाथरस, एटा और मथुरा - का महत्वपूर्ण जंक्शन है। यदि नीलांचल एक्सप्रेस को टुंडला पर रोका जाता है, तो जैन धर्म के लोगों को, जिनकी आस्था शिखरजी धर्मस्थल पर जाने की होती है, उनको सुविधा हो जाएगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस नीलांचल एक्सप्रेस को टुंडला जंक्शन पर रोका जाए।

इसके साथ ही मेरा आपसे अनुरोध है, मेरे निर्वाचन क्षेत्र टूंडला में एनआर इन्टर कालेज है, जिसमें रेलवे कर्मचारियों के बच्चे पढ़ते हैं। यदि इस इन्टर कालेज को डिग्री कालेज में परिवर्तित कर दिया जाए, इसमें ज्यादा खर्च नहीं है, सिर्फ कालेज की बिल्डिंग और थोड़े से स्टाफ को बढ़ाना होगा, तो रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को सुविधा मिल जाएगी। मैं यह भी कहना चाहूंगा, भूतपूर्व डिप्टी रेलवे मिनिस्टर, श्री रोहन लाल चतुर्वेदी जी ने बरहन से एटा तक एक रेल लाइन का निर्माण करवाया था, लेकिन पिछले तीस सालों से यहीं एक गाड़ी चलती है। हम चाहते हैं कि इस लाइन के बीच रेल बस सुविधा दे दी जाए। सिर्फ यही एक लाइन है, जो उस क्षेत्र के लिए लाइफ लाइन है। शादी-ब्याह के कार्यक्रम और शापिंग आदि की सुविधा सिर्फ इसी एक लाइन पर निर्भर है। यदि इस लाइन पर रेल बस, जिसमें कि दो डिब्बे होते हैं, की सुविधा दे दी जाए, तो इससे केवल वहां के लोगों को ही लाभ नहीं मिलेगा, बल्कि रेलवे मंत्रालय को आर्थिक लाभ भी होगा। एक महत्वपूर्ण बात यह है कि बरहन से एटा तक एक रेल लाइन है, यदि इसको कासगंज तक बढ़ा दिया जाए, यह सिर्फ 28 किलोमीटर की दूरी है, तो एटा, बदायूं और बरेली आदि और आगरा से लेकर फिरोजाबाद, हाथरस जिलों तक के लोगों को लाभ मिलेगा।

इसके अलावा मैं कहना चाहता हूँ, ताजमहल पूरी दुनिया का एक महत्वपूर्ण दर्शनीय स्थल है। जो राष्ट्राध्यक्ष दिल्ली आते हैं, वे ताजमहल को देखने के लिए जरूर जाते हैं। इसलिए कोई भी गाड़ी जो आगरा होते हुए जाती है और आगरा नहीं रुकती है, वह ताजमहल से ज्यादा महत्वपूर्ण नहीं हो सकती है। दक्षिण भारत के लोगों के लिए, जो ताजमहल देखना चाहते हैं, चेन्नई राजधानी एक्सप्रेस है, लेकिन यह गाड़ी आगरा नहीं रुकती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस गाड़ी को आगरा रोकने के लिए व्यवस्था की जाए। महोदय, दिल्ली-भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस 200 किलोमीटर पर आगरा रुकती है, 100 किलोमीटर पर ग्वालियर रुकती है और फिर 100 किलोमीटर पर झांसी रुकती है, लेकिन दिल्ली-लखनऊ शताब्दी एक्सप्रेस को टुंडला जंक्शन पर रोका जाए, जो यहां से 200 किलोमीटर है, लेकिन यह सीधे कानपुर रुकती है, जो कि 435 किलोमीटर है। एक गाड़ी 400 किलोमीटर की दूरी पर तीन जगह रुकती है और दूसरी गाड़ी एक जगह भी नहीं रुकती है। यदि इस शताब्दी को आप टुंडला रोक देते हैं, तो टुंडला जंक्शन के आसपास पांच-छः जिले हैं और खोसकर आगरा मंडल के लोगों को बहुत लाभ होगा।

**सभापति महोदय :** आप रेल बजट के समय ये सुझाव दें तो ज्यादा अच्छा रहेगा।

**प्रो. एस.पी.सिंह बघेल :** महोदय, टूंडला का पूर्वी फाटक बंद रहता है। वहां डेढ़ सौ गांवों के लोगों को खड़े रहना पड़ता है। भगवंतगढ़ी, बालमपुर, साहबगढ़ी, भीकनपुर, बझेड़ा, लल्लू का नगला, छेंकुर का नगला, सोना का नगला, दानी का बास आदि गांवों के लोगों को इससे बड़ी असुविधा होती है। किसान ट्रैक्टर लेकर आते हैं तो उन्हें रेल का फाटक बंद होने के कारण वहां घंटों इंतजार करना पड़ता है। इसलिए वहां ओवर ब्रिज अथवा अंडर ब्रिज बना दिया जाए। बरहन, जलेसर रोड स्टेशन, संगम, मूरी और कटिहार एक्सप्रेस को वहां रोका जाए तो आपकी कृपा होगी।

**MR. CHAIRMAN :** Hon. Members, I am again and again requesting you to kindly stick to the Supplementary Demands. If you have any suggestions, you can give them to the hon. Minister at the time of Railway Budget. Now, Shri Malaisamy to speak.

**SHRI K. MALAISAMY (RAMANATHAPURAM):** Sir, I am speaking on behalf of AIADMK Party. Before making my observation and presentation, I would like to say that I am fully conscious that whatever I would submit is based on facts and proper analysis on the basis of latest information.

Sir, though I know the strength and weaknesses of the Indian Railways. Its pleasures and pains on the one side and the highlights and set backs on the other, I do not like to speak about all those aspects as there is paucity of time, I will straightaway come to the core area of my presentation.

I am given to understand that the hon. Minister for Railways has got his guidelines by giving weightage to population, land area, throw forward, etc for processing the projects. I am also given to understand that he is a very efficient and a very well meaning Railway Minister. But I am sorry to make a very strong observation that Tamil Nadu has been totally neglected, discriminated, and ignored. When I say so, I am making this statement with enough justification. Once I give the facts and figures, the entire House will agree with what I say. Neither the bureaucracy nor the political executive seem to have taken cognisance of the gross injustice done to Tamil Nadu.

The Southern Railway consists of Tamil Nadu, Karnataka, Pondicherry, Andhra Pradesh, and Kerala. These five States put together make the Southern Railway. The total length of the M.G. track of Southern Railway is 2,570 kilometres; out of this, 2,137 kilometres lie in Tamil Nadu. What I am trying to impress here is that out of the total metre-gauge in S. Railways which warrants conversion into broad-gauge, 80 per cent lies only in Tamil Nadu. Is it not a gross injustice? When we analyse the position all over the country, 70 per cent of the broad-gauge conversion has already been done in North India, whereas, 30 per cent alone has been done in South India. Is it not true to say that North is thriving and South is weaning? Why is it so? I want to bring this to the specific notice of the hon. Minister.

Now, I will dilate for a minute on the projects. There are ten projects in Tamil Nadu for broad-gauge conversion. They are: Rameswaram to Madurai, Trichy to Mana Madurai, Chengalput to Arakonam, Trichy-Nagapattanam-Karaikal, Quilon to Virudunagar, Villupuram to Pondicherry, Thanjavur to Villupuram, Cuddalore to Salem, Villupuram to Katpadi, and Chennai Beach to Chengalput.

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

These are the ten projects to be converted into broad gauge. The project cost of all these lines is Rs.2,360 crore. All these projects have been sanctioned not now, not by the NDA Government; much earlier, about four to five years back. What has been done so far? The amount that has been spent so far is only Rs.261 crore as against the project cost of Rs.2,360 crore. The amount spent in all these years only ten per cent of the total project amount.

Coming to Rameswaram, you know what an important pilgrim centre it is and what a great potentiality it has got. Everyone of us has asked for its B.G. conversion. If one wants to go to Rameswaram, he cannot go by broad gauge. Take the case of the hon. President of India. The present President of India, His Excellency Dr. A.P.J. Abdul Kalam, hails from Rameswaram. If he wants to go to his native place Rameswaram in B.G. train from Delhi, he cannot go. That is the situation!

Coming to MRT, something has been done. In respect of doubling of Erugur to Coimbatore and Attapatti to Korukkupet lines progress is not satisfactory. In respect of new lines also, not much has been done on Karur-Salem and Nagapattinam-Velankanni lines. Whether in the case of new projects or in the case of doubling or in the case of conversion to broad gauge. There has been negligible progress. In other words, even assuming that there is some progress, it is at a snail's pace. In many cases it is not at all moving.

Take the case of Rameswaram again. The total project cost is Rs.240 crore whereas the amount spent so far is Rs.5 crore. The amount now given is another Rs.5 crore. At this rate, for how many years do we have to wait? Do



we have to wait for another 25 years? I want a specific reply on this point by the hon. Minister, Shri Nitish Kumarji. Kindly let us know when this project is going to be fully implemented. I want to know the timeframe. If you tell us that it will take another 25 years, I will forget about it because many of us may not be alive and available.

The Minister may tell us that there is severe financial crunch. As a student of management, I have been given to understand that anyone problem has got more than one solution. What is the solution that you are offering to us? I want to go by broad gauge to Rameswaram. What are you going to do about it?

You have been given, after a long break of several decades, a lieutenant in the form of a Minister of State from Tamil Nadu. We are very happy about it. He is a young and energetic person. He moves out very fast and tries to do something. But he has been sent empty handed. If a warrior is to go and fight, he must be given enough arms and weapons. Without money, what can he do? You must equip him with enough funds. This is a very important point.

MR. CHAIRMAN: Please conclude. You are not making any new points.

SHRI K. MALAISAMY : Speaking about the gross injustice done to us, I do not need to give you any other justification than to draw your attention to the regional imbalance that has occurred. Your concept is to set right the regional imbalance.

MR. CHAIRMAN: Please conclude. You are repeating.

SHRI K. MALAISAMY : What is this, Sir? You are my neighbour and you should be considerate!

MR. CHAIRMAN: You can go to another point and finish your speech.

SHRI K. MALAISAMY : Mr. Minister, you are not able to do full justice to Tamil Nadu. What I am trying to highlight here is that all along we have been given step-motherly treatment. At least during your tenure, please see whether you can afford to give us the motherly treatment. What I mean is, suppose a mother has got three or four children and out of them if one happens to be sick or infirm, what the mother would normally do is to take care of that child very well.

She gives more nutrition or milk to the sick child in such a way that she can cope up with other children. Here, Tamil Nadu has been done injustice. Regional imbalance has been there. What the Minister is expected to do is to get out of all guidelines and norms so that he may do something concrete with retrospective effect to remove the injustice done and the imbalance that exists.

MR. CHAIRMAN : There are no points. You are only repeating.

SHRI K. MALAISAMY : Sir, am I not talking sense?

I do not want to elaborate on the improper allocation of funds. The North-Eastern Region, Jharkhand, Metro Transport Project, mega projects take the major chunk of the total allocation of funds. I do not know on what principle it is done. After sparing for the above purpose, the amount left is Rs. 2150 crores. Out of the allocation of Rs. 2150 crore, 40 per cent of it goes to Madhya Pradesh, Uttar Pradesh, Andhra Pradesh and Karnataka. What is left over is for other States?

Let me conclude. I do not like to dilate with an appeal to kindly think over whether the gross injustice done to Tamil Nadu can be rectified soon.

Secondly, I want to know whether any time frame can be fixed as far as Tamil Nadu projects are concerned.

Finally, my colleague wanted me to make some points.

MR. CHAIRMAN: There are no points. You are only repeating on the injustice done.

SHRI K. MALAISAMY : Dr. Saroja wants a railway station at Kallakurichi, that first class compartments in electric trains should be maintained properly and that a separate railway Division should be created for Salem. These are the requests made by my colleague.

**श्री अकबर अली खांदोकर (सेरमपुर) :** सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अपनी बात कहने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं बंगाल का रहने वाला हूँ। मुझे आज रेलवे की अनुदान मांगों पर थोड़ी सी बात कहने का मौका मिला है लेकिन रेलें बहुत सी जगहों से जुड़ी हैं, इसलिए मैं कम समय में इस पर बोल नहीं पाऊंगा।

सभापति महोदय : आप इतने समय में अपनी बात कह सकते थे। आप अपने प्वाइंट्स जल्दी बोलिए।

**श्री अकबर अली खांदोकर :** सभापति महोदय, देश जल्दी चलता है लेकिन ट्रेन्स बहुत धीरे चलती हैं। मैं जब स्टुडेंट था, उस समय घड़ी देख कर कहता था कि

इतने बज गए हैं और राजधानी एक्सप्रेस जा रही है लेकिन अब ऐसा नहीं होता है। हम जब हावड़ा से दिल्ली आते हैं तो गाड़ी कभी दो घंटे और कभी चार घंटे लेट चलती है।

रेल मंत्री जवाब देते समय बंगाल के बंद प्रोजेक्ट्स के बारे में बताएं। रेलवे के बड़े पदाधिकारी भी यहां बैठे हैं। वे बंगाल के बंद प्रोजेक्ट्स के बारे में रेल मंत्री को बताएं। वे प्रोजेक्ट्स कब चालू होंगे, मुझे मालूम नहीं? दीघा-तामलुक रेल लाइन और ब्रिज के लिए बहुत कोशिश की गई थी। जब ममता बनर्जी रेल मंत्री थीं, उस समय इस ब्रिज का काम खत्म हो गया था, लेकिन अभी तक इसके बारे में कोई सुनवाई नहीं हुई है। इखलाकी-बलूरघाट रेल कब चालू होगा, मालूम नहीं। हमारे डिस्ट्रिक्ट में तारकेश्वर से टालीगंज डबल रेलमार्ग का काम ममता जी के वक्त में जल्दी शुरू हुआ लेकिन उनके हटने के बाद ही वह काम बंद हो गया है। कभी थोड़ा-बहुत मिट्टी पड़ जाती है। हमारे डी.एम. ने तारकेश्वर-बांकुरा रेल मार्ग के लिये पैसा दिया है, जमीन खरीदना है लेकिन काम अभी बंद हो गया है। बंगाल के सारे प्रोजेक्ट्स बंद पड़े हुये हैं। अखबारों में आया कि वहां मॉडल स्टेशन होगा लेकिन मॉडल स्टेशन बनाने के नाम पर डाकुनी, श्रीरामपुर, चिन्सुरा जैसी जगहों पर अभी तक ईट तक नहीं पड़ा है।

चेयरमैन साहब, आजकल अखबारों में देखते हैं कि रेल एक्सीडेंट होते रहते हैं। लगता है कि अल्लाह के नाम पर, भगवान के नाम पर ट्रेन्स चलती हैं। लगता है कि किसी दिन गाड़ी बंद हो जायेगी। अभी ईस्टर्न रेलवे का बाइफरकेशन किया गया, इससे बंगाल का बहुत बड़ा नुकसान हुआ है। आम जनता की क्या हालत हुई है, वह मुझे नहीं, सारे देश को मालूम है। आज रेल मंत्री की अपनी कांस्टीटुएँसी में उनके घर तक रेल संबंध जुड़ा हुआ है। रेल अधिकारी जानते हैं। वे रेल के नियम और कानून बनाते हैं लेकिन किसी को जानकारी नहीं है।

चेयरमैन साहब, मेरी मांग है कि बंगाल के जितने प्रोजेक्ट्स हैं, जो बंद कर दिये गये हैं, उन्हें जल्दी से जल्दी चालू किया जाये। माननीय मंत्री जी अपने उत्तर में कहें कि बंगाल के किसी प्रोजेक्ट के लिये पैसे में कटौती नहीं हुई है। मेरी मांग है कि जितना पैसा लगा है, वह जायज रूप से देंगे। पिछले दिनों राजधानी एक्सप्रेस का एक्सीडेंट हुआ था जिसमें बंगाल और खासकर मेरी कांस्टीटुएँसी के 10 लोग मर गये। उस एक्सीडेंट की जांच कमिश्नर, रेलवे सेफ्टी कर रहे हैं। मेरी मांग है कि इसकी जांच सी.बी.आई. से कराई जाये नहीं तो न दूध का दूध और न पानी का पानी अलग होगा। इसलिये यह जरूरी है कि सी.बी.आई. की इन्क्वायरी हो।

**SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK):** I have four major points to make. I do not want to go into the history of Railways. Though it has done a yeoman service for the development of the country yet it has brought down the industrial talent of our country. So, there are two ways to look at it. It's a paradox.

The first point which has been discussed by some learned Members who spoke before me today, relates to the new formula which has been propagated by the present Minister, Shri Nitish Kumar. I would like to suggest that this formula requires review. It has already been suggested by a different Committee that the new formula should be modified in regard to allocation of funds. In this formula, the component of population should be replaced with the criteria of backwardness of the State and the revenue generation of the Railways from that State.

If this can be changed, I think, a number of other States can also develop and, at the same time, the Railways can also earn more money. Under the new formula, nearly 40 per cent of the allocation for the project costing Rs.2,115 crore is being cornered by only four States. Those four States are: Andhra Pradesh, Karnataka, Madhya Pradesh and Uttar Pradesh. Orissa has lost out on account of both lower population and lower land area. Though the State accounts for 8.76 per cent of the Budget, which should come, our share is 7.5 per cent.

I come to my second point. I think yesterday, in a newspaper, a news has come out saying that in the last Budget Rs.5 crore was allotted for the East-Coast Zone. A question was posed to the East-Coast Zone, whatever office is there in Bhubaneswar. The question was: How much money had been spent? They were asked to reply within November 15<sup>th</sup>. Not a single rupee has been spent. An OSD has been placed there. A number of times, people get transferred. The Minister had made an announcement, a commitment in the House as also he had committed it outside. Personally, he has conveyed it to us. This is his graciousness. He has informed us that the East-Coast Zone is going to be operational from 1<sup>st</sup> April. But we do not have a full-fledged Head Office. Money is not being spent. We do not have adequate infrastructure. How can it be done? I would like to be enlightened about it. If the hon. Minister puts it on record saying that this Zone is becoming operational from 1<sup>st</sup> of April, 2003, I would be grateful to him. Of course, all these are not unknown to the hon. Minister, or two of his other colleagues who are also manning the Railways.

The other point which I would like to make is that the Railways have lofty plans and willing lenders. What had happened 150 years ago? Britain was full of money. The society was full of money. They did not know where to spend the money. The Indian Railways was formed. Money was brought to the Railways paying high interest. It was invested here. Even now money is not a problem. You can get money from outside. But, for the last many years, the work relating to the second bridge over *Birupa-Mahanadi* has not started. In 1998-99, the then hon. Minister of Railways Shri Nitish Kumar – who is also the present Minister - had been to Cuttack. He had laid the foundation-stone of that river-bridge. The tender process is on. The question whether the ADB is going to provide the money or who is going to provide that money is still not finalised and nothing concrete is happening. My only request to the hon. Minister is this. To connect Talcher-Cuttack-Paradip, the second river-bridge over *Birupa and Mahanadi* is essential. The line is nearing completion. But the work of that river -bridge has not started. It is causing a lot of harm to Cuttack Station.

This is connected with my fourth point. In the last 15 years, a number of super-fast trains are plying between Howrah and Chennai. These are: Chennai-Dibrugarh Express Train, Trichy-Howrah Express Train, Chennai-Guwahati Express Train and Bhubaneswar-Nizamuddin Express Train. I am mentioning these four trains. These

four major trains do not ply through Cuttack Station because of congestion since we do not have a second line over *Mahanadi-Birupa*. The major work of the DRM of Khurda Road is to see that 75 trains pass safely through Cuttack everyday. Unless that is done, unless second river-bridge comes over *Mahanadi-Birupa*, congestion cannot be removed. Unless the congestion is removed, we cannot develop Cuttack. I need not explain what the Cuttack town is for Orissa. But Cuttack is getting side lined. Why this step motherly attitude?

Cuttack is the gateway to the hinterland. It is the commercial capital of the State. Cuttack should be connected with all major trains. Seventy-five trains run daily. Can priority be fixed for major super-fast trains that can ply through Cuttack station, of course, keeping in view the goods trains that also ply to Paradip? These are the four points to which I would like to draw the attention of the Minister. I would be obliged if he could give a specific reply to these points.

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): Sir, I do not like to speak too long because it is a token Supplementary Grant. But I do feel that the suggestions made here shall find some reflection in the next Budget that will be prepared within two months.

First of all, I would like to thank the hon. Minister of Railways for having considered the Belur terminal point. I used to represent Howrah in this House two times. I know, from those days I have been crying for this terminal point in the memory of Swami Vivekanand Belur Math which is now an international pilgrimage centre. I am really very happy that the hon. Minister has finally considered this point.

There is also a place in West Bengal where Lord Chaitanya was born. The pilgrims to that place cry every hour for doubling the Bandel-Katwa line. Lord Chaitanya's name is not to be taken by me or anybody else. His is the universal name in the history of peace and tolerance among the world civilisation and also the Indians. I would request the hon. Minister to consider that point in the next Budget.

I would also like to bring to the notice of the hon. Minister that the problem that Howrah faces these days is not merely of congestion but also of location and arrangement of settlement points for the trains. I agree with Shri Basu Deb Acharia. Whether you agree today or tomorrow, you will have to consider a terminal point at Santragachi in the South-Eastern Railway or at Padmapukur in Howrah.

In regard to bifurcation issue, I do not like to make any comments at this stage because we have thought of having a discussion. I hope the discussion would take place any day. I would only appeal to the hon. Minister that the time has come for him to review the matter coolly, that is, to bring Dhanbad under the jurisdiction of the Eastern Railway. The difference regarding distance from Dhanbad to Hajipur and Dhanbad to Kolkata and financial viability will neither give strength to Hajipur nor to Kolkata. I would request him if he could bring Dhanbad back under the jurisdiction of the Eastern Railway Headquarters.

I do not like to deal with the *Rajdhani*s now. We have requested the hon. Speaker to have a special discussion on this matter. When Mr. Speaker accedes to our request, I would participate at that time to express my views on this issue.

I would like to bring to the notice of the hon. Minister one very sad thing. The Eklakhi-Belurghat project in my district had been conceived long time back. It has started functioning. The Eklakhi-Gazhel project was completed. It comprised of three parliamentary constituencies, that is, Malda represented by Shri Ghani Khan Choudhury; Raiganj, represented by me; and Balurghat by Shri Ranen Barman. This historic project has been completed. When a part of this project, namely, Eklakhi-Gazhel, was completed, none of these three MPs were informed or invited even for the inaugural function. When it was opened to the general public up to Gazhel, we were just kept outside. This kind of situation has never arisen in the Railways. But it has happened in the case of these three MPs. Shri Ghani Khan Choudhury, who conceived the project, myself and other MPs were not informed or invited. These kinds of things are normally not brought to the notice of the hon. Minister. So, I bring it to his notice and he should not encourage such highhandedness in the Railway Departments. The people really criticised us for not being there.

I am thankful to the hon. Minister for having travelled all the way to Raiganj, the headquarters of my constituency. The project of gauge conversion there had not been taken up for the last 60 years. He was so kind that in the presence of thousands and thousands of people, he laid the foundation stone for gauge conversion of 52 kilometres between Barswey to Radhikapur. I only request the hon. Minister to continue taking keen interest in this project. I have no complaint against him or the railway officials. But my only request is that they should complete it in three parts by 31<sup>st</sup> March, 2003.

**19.00 hrs.**

I would request him to complete earth work by 31<sup>st</sup> March 2003 and by 31<sup>st</sup> March 2004 to start laying the track. This is my only submission to the hon. Railway Minister to show the light of the day to this project, which will give a new economic boost in that area.

My another suggestion to the hon. Minister to be considered in the next Railway Budget is to minimise the distance of the link of Malda to the rest of Dinajpur. A new line survey was done during Shri Ram Vilas Paswan's time for a place called Gunjeria near Islampur of Uttar Dinajpur to Gajel. It will decrease the distance to the extent of 20 kms. and it will give a new fillip to the people of that area, that is, Gunjeria to Gazel rail line. It will automatically connect Gazel, which is already a built-up station now under Eklakhi Project and Raiganj is going to be broad gauge. Therefore, if this line is conceived, it will co-ordinate the entire North Bengal in the most shortest pace to reach Malda to avail of all the national links of the Railways.

I would like to add only three more points. Yesterday, I arrived Delhi from a place called Aliporedwar. While the hon. Minister did all the bifurcation, the Divisional Railway Headquarters at Aliporeduar in NF Railway, was also bifurcated creating a new zone called Rangia. Aliporeduar is the tea belt of the Duars, border of Bhutan. The entire identity of the people of that area is linked with this Divisional Headquarters, Aliporeduar. All the people who came from Bangladesh settled there and the original ethnic group of the Rajbongshi community, thrive on the economic activities of the Divisional Headquarters of Aliporeduar. It has been bifurcated in such a manner that the entire marshalling capacity of the freight, etc. has been minimised.

I am not asking the hon. Minister to change the Division because otherwise the people of Rangia will be annoyed. But my appeal to the hon. Minister, after bifurcation, is to keep, at least up to New Bongaigaon on one hand, take away New Jalpaiguri from Katihar Division and keep it within Aliporeduar Division, so that Aliporedwar Division will be again viable to a great extent, if not fully. Otherwise, the agony of the people, that I witnessed yesterday when I went there is serious. Road blockade was there and many other problems took place there. They are very much justified because the entire tea transportation is done from Aliporedwar. The entire trading with Bhutan is done from Aliporedwar. If Aliporedwar Division is bifurcated with Rangia and the entire portion is taken away, it is bad.

So my appeal to the hon. Minister is to keep the position up to New Bongaigaon on one side and up to New Jalpaiguri on the other side, within Aliporeduar to make the Aliporedwar divisional headquarters once again economically viable.

My second point is that there was a train called Katihar Express during the tenure of Kumari Mamta Banerjee. She declared it as a Hattibazare extended up to Barauni. In one way it is good, but now that train does not come in time. It is always eight to nine hours late and nobody travels in it during night. The Minister may himself check it up. Nobody travels in the night because of theft, dacoity and robbery. I would request the hon. Minister that from Barauni he may give any train that he likes, but reduce the timings of this particular train, which is to facilitate the people of remote part of Bengal and North Bihar to connect it to Kolkata. I would also request him that it should be again brought from Katihar to Sealdah instead of Barauni to Sealdah.

Sir, my last appeal to the hon. Minister to consider, for which I have been arguing for so many years, is with regard to patients. He may choose all the fastest trains which reach destinations like Chennai or Vellore or Delhi. He may choose two trains on every route where prominent institutions are there for treatment, say, heart treatment, kidney treatment and so on. People go to Bangalore, people go to Chennai, people come to Delhi and so on and so forth. People go to Chennai even for eye treatment.

I have been requesting the hon. Railway Minister to have one coach reserved for patients in all the fastest trains. It will be known as Patients' Coach and this can be written over the coach. The patients with their companions can avail it. There should be some kind of supporting arrangement like oxygen cylinders and at least one doctor from Railway should be there. The Patients' Coach will give you yeoman's services because I have seen what difficulties the patients face on the way to their station.

Nobody takes care of them. They - poor ladies, elderly people and children - are all crying. This idea of having patients' coach came to me when I had seen it in Japan. In Japan, there is a train called 'Shinkasen', which is the fastest train. Sometimes, there is a special coach, in which only the patients and their companions can travel. In the Indian Railways also, we can have this arrangement in at least 10, 20 long-distance selective trains, whichever destination it is heading for, say Patna, Sealdah, Howrah, Bangalore or Delhi. These long-distance trains should have one patients' coach, in which only the patients, their companions and also the doctors can travel. If this is done, then it will be a great human service to them.

These are my few ideas. I have nothing more to say.

I would again like to make only one appeal to the Minister that he took a meeting with me regarding the long pending railway over bridge at Dalkhola, which is on the border of Bihar and Bengal on the National Highway No.

31. It cannot be completed if you leave it to the State. The State Government had accepted this project initially as their project but I will tell you the truth that the State Government have no money to pay to the teachers. They cannot fund this project. Only a sum of Rs. 1 crore has been allotted for the approach road arrangements by the Uttarbanga Unnyan Parishad but nothing will be done. My request to the hon. Minister is this. Please call an urgent meeting with the National Highway Authority and see that this project is conceived. If you burden the State Government for more money, then this project will never come up. Please take it on your own and do this Dalkhola over bridge project expeditiously because Purnea is linked with Dalkhola; Katihar is linked with Dalkhola; and Dalkhola is the main trading centre between Bengal and Bihar.

When Kishanganj project was done, people were accusing that since the Minister is from Kishanganj and is belonging to the NDA Government, he got the road over-bridge and since the MP is from the Opposition, he would not get the railway over-bridge. That is the perception. I have no complaint against the Minister. The Minister is very sincere and he has taken a meeting. I only request the Minister that it should be expedited.

**सभापति महोदय :** अब श्री राम पाल सिंह अपना भाषण सभा पटल पर रख दें। अब हम मंत्री जी को बुलाएंगे, लोग कोआपरेट नहीं कर रहे हैं।

**\*श्री रामपाल सिंह (डुमिरयागंज):** सभापति महोदय, मैं रेल विभाग की मांगों का समर्थन करता हूँ। मैं रेल मंत्री जी का आभारी हूँ कि उन्होंने हमारे संसदीय जनपद सिद्धार्थ नगर उत्तर प्रदेश में गोण्डा, गोरखपुर के रेल मार्ग का आमान परिवर्तन का शिलान्यास करके, पिछड़े क्षेत्र को जो उद्योगशून्य है, उसे गति देने का काम किया। साथ ही साथ मंत्री जी से मांग की इस वा के बजट में अधिक धन देकर के इसको प्रयोजना को आगे बढ़ाने का कार्य करे। इसके साथ साथ हमारे बस्ती रेलवे स्टेशन पर वैशाली ट्रेन प्लेटफार्म नं0 1 पर लाईन न होने के कारण नहीं रुक पाती है, जिससे वृद्ध और हृदय रोग के मरीजों को पुल से होकर जाना पड़ता है। नं0 1 के प्लेटफार्म को लम्बा किया जाये जिससे वैशाली ट्रेन जो लखनऊ और उससे आगे जाती है, उससे लोगों को आने जाने में सहूलियत मिले।

बस्ती रेलवे स्टेशन पर खानपान का रेस्टोरेंट बंद पड़ा है, उसे शीघ्र चालू किया जाये।

**श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) :** हम करेंगे।

**सभापति महोदय :** दो मिनट में, भूमिका के बिना, अपनी बात खाली पाइंट्स पर रखना चाहते हैं तो रख दें।

**SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE):** Sir, please allow me to speak. I will take only one minute.  
...(Interruptions)

**सभापति महोदय :** ठीक है, एक मिनट नहीं, दो मिनट में रखिये। श्री चन्द्रकान्त खैरे, हम दो मिनट में दूसरे आदमी को खड़ा कर देंगे।

-----  
\*The speech was laid on the Table.

**श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) :** सभापति जी, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे के विषय पर बोलने के लिए कहा। मैं शिवसेना पार्टी की ओर से अनुपूरक अनुदान की मांग का समर्थन करता हूँ।

मैं माननीय मंत्री जी श्री नीतीश कुमार जी का बहुत-बहुत आभारी हूँ कि इन्होंने गत वा 44 करोड़ रुपये हमारे मराठवाड़ा रीजन के लिए ज्यादा दिये हैं। मराठवाड़ा महाराष्ट्र के जो इलाके हैं, वहां बहुत पुराने समय में निजाम गवर्नमेंट ने रेलवे लाइन डाली थी। उसके बाद किसी सरकार ने एक किलोमीटर भी नई रेलवे लाइन नहीं डाली। उसमें जो मुदखेड़-आदिलाबाद, सिकन्दराबाद-मुदखेड़, अकोला-पूर्णा और मिराज- लातूर और नगर बिड परती पांच प्रोजैक्ट्स हैं, उनमें से आदिलाबाद दत्तात्रेय साहब के आन्ध्र प्रदेश के इलाके में है, इन इलाकों को हमें जोड़ना है। पहले हमारा इलाका आन्ध्र प्रदेश में था। श्री दत्तात्रेय साहब इसके लिए भी रेलवेलाइन के लिए कोशिश कर रहे हैं, आपको इसके लिए कुछ पावर यूज करनी चाहिए। इन पाचों प्रोजैक्ट्स के लिए पैसा मिला है। नगर बीड़ परली सबसे महत्वपूर्ण मुद्दा है। हमारे प्रमोद महाजन साहब परली के हैं। मराठवाड़ा को 953 करोड़ रुपया ज्यादा मिले तो मराठवाड़ा की जनता के पूरी डिमांड्स कम्पलीट हो जाती हैं। मैं सभी आदरणीय मंत्रियों से यह विनती करूंगा कि इस बार जब बजट आये। तो जैसे 117 करोड़ रुपया आपने इस साल दिया है, उससे दोगुना तिगुना पैसा देकर 2-3 साल में इन प्रोजैक्ट्स को पूरा कर दें।

मैं ज्यादा लम्बा चौड़ा भाषण नहीं करूंगा, लेकिन मराठवाड़ा में हम लोग काफी अर्से से डिमांड कर रहे हैं। हमारे आदरणीय स्वर्गीय गोविन्द भाई श्राफ 93 साल के थे वे पद्मभाषण थे, वे हैदराबाद मुक्ति संग्राम के बड़े सेनानी थे।

जब मैं पिछले दिनों उन्हें अस्पताल में मिलने गया था तब उन्होने उस वक्त भी पूछा कि रेलवे का क्या हुआ तो हम बोले कि प्रयत्न चालू हैं। इतनी डिमाण्ड लोगों में थी और आज भी है। मराठवाड़ा जो कई वाँ से केन्द्र सरकार की ओर देख रहा है, वह मांग पूरी हो जाएगी। मेरी दो मांगें हैं। एक तो एडमिनिस्ट्रेटिव डिमांड है कि हमें साउथ सेंट्रल रेलवे से सेंट्रल रेलवे में डाल दीजिए। हमारी कई सालों की मांग है। नादेड़ का डीआरएम ऑफिस है, वह फुल-फ्लैज्ड नहीं है, वहां कोई नहीं रहता है, उसे फुल-फ्लैज्ड करिए। ममता जी के समय से यह मांग चली आ रही है और उन्होंने भी हां कह दिया था लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है। इसलिए आज मैं वही

याद दिला रहा हूँ। शिव सेना की ओर से नीतीश कुमार जी से हम लोग बहुत बार मिले हैं। उन्होंने कहा था कि अभी चालू करेंगे, फिर बोले कि बाद में करेंगे। फिर बोले कि अभी बिहार और बंगाल का मुद्दा चालू हो गया है, उसे जाने दीजिए और अभी कुछ नहीं बोलिए। इसलिए मैं नांदेड़ से मुम्बई एक सुपर फास्ट नंदीग्राम एक्सप्रेस चलाने की विनती कर रहा हूँ क्योंकि यह कई वॉर्स से चली आ रही मांग है। हमारे मराठवाड़ा से कन्सर्न जो हैड ऑफिस है और वह राजधानी कैपिटल मुम्बई में है और सब एमपीज, एमएलएज सरकारी कर्मों और जनता जाते हैं तो एमएलएज बोलते हैं कि क्या करते हैं, एक ट्रेन भी नहीं चालू कर सकते हैं। मैं एनडीए का सदस्य हूँ और बहुत धार्मिक वृत्ति का आदमी हूँ। मंत्री जी, आपने बोला था कि रेलें चालू करेंगे लेकिन अभी तक नहीं हुआ।

**रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) :** जल्दी होगा।

**श्री चन्द्रकांत खैरे :** जल्दी होगा लेकिन मुझे मालूम हुआ है कि वह नांदेड़ मुम्बई नंदीग्राम सुपर फास्ट एक्सप्रेस हफ्ते में एक ही दिन चालू होने वाली है। सप्ताह में वह ट्रेन एक दिन नहीं, पूरे सात दिन चलनी चाहिए, ऐसी मैं विनती करता हूँ। मेरी एक और मांग है कि सम्भाजीनगर-तिरुपति बाला जी एक ट्रेन चालू की जाए क्योंकि पूरे आन्ध्र के जितने भी लोग हैं और बाकी लोग हैं, सबकी मांग है। इसलिए आप सम्भाजीनगर से तिरुपति एक ट्रेन चलाइए जो मनमाड़-औरंगाबाद-सम्भाजीनगर और नांदेड़ से होकर जाए। तिरुपति ट्रेन को मनमाड़ से चालू करिए। एक बार फिर मैं मराठवाड़ा की ओर से आपका धन्यवाद करता हूँ।

**SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR):** Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity. I would not take much time. You have given me two minutes and I would not take more than that.

The hon. Minister should know a few very important things. On the gauge conversion of the 147-kilometre Yelahanka-Bangarupet line from narrow gauge to broad gauge, 60 kilometres have been completed and Rs.50 crore have been spent. The work on the remaining 87 kilometres has to be completed. Otherwise, the amount already spent would be of no use. This line would link to the Madanapalli-Tirupathi coastal line, which is a very vital line for Kolar, which produces all kinds of fruits and vegetables. This is a long pending line. The work was taken up in 1995-96. About 50 per cent of the work has been completed and the remaining work has to be completed. Otherwise, this would not be useful.

The hon. Member Shrimati Margaret Alva has already spoken about the other projects. I would request the hon. Minister to find out ways for completing those projects.

**SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE):** Thank you very much, Sir. I would finish my speech within two minutes.

The Supplementary Demand has been made for a very small sum of money. We are not able to understand why nothing has been provided for the South-Eastern Railway. I think, the hon. Minister will think over the Tamluk-Digha project so that he could do something on that in the next Budget. There was an assurance that it would be finished within 2002.

I would also like to mention here about the second bridge over the river Kansabati near Midnapore. Every day, more than 65 trains, including the Bhubaneswar Rajdhani Express, ply on this route but there is no second line from Kharagpur to Midnapore and there is no second bridge. The hon. Minister has been kind enough to provide Rs.10 crore for the existing bridge.

Each and every day, thousands and thousands of people used to pass the river only using this railway bridge. If you kindly make a provision for footbridge, then that will be enough for them. The people can go safely and pass the bridge.

I would like to say another point. The hon. Minister of Railways knows about it very well and even the hon. Minister, Shri Ajit Singh, knows about it very well. I am talking about the IIT, Kharagpur. It is a very troubled place because of the traffic jam. So, some ROBs are to be made. The IIT, Kharagpur have agreed to pay 25 per cent of the construction cost of the ROBs. So, the hon. Minister himself can think over it. It will be a very good thing for them.

Lastly, I would like to say that the former Minister of Railways had declared that Midnapore railway station would be an ideal station. My point is that even the installation of the CSPTM machine has not yet been done. The infrastructure is made, the houses have been made, but the CSPTM machine has not yet been provided. So, I would request the hon. Minister to complete the work quickly.

**PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA):** Mr. Chairman Sir, I thank you very much for giving me this opportunity. I will be very brief, as some of the earlier speakers have already mentioned about the formula in allotting the funds. It should be reviewed because many of the States are put to disadvantage. I am not going into the details. The hon. Minister is very well aware about it.

I should thank the hon. Minister on behalf of the MPs from Kerala because he is always very considerate whenever we meet him and give a representation. So, I am not putting any extra demand to him now. What I am going to present before the House is that a large number of ROBs are being constructed in Kerala and in my constituency alone, there are five ROBs. Now, the fund is there. The previous Government of Kerala had made special arrangements and constituted a Roads and Bridges Corporation of Kerala for looking after these railway over-bridges. But, at the same time, the railway authorities, especially the Engineering Wing of the Southern Railway is creating an inordinate delay in clearing the projects. For example, most of the ROBs are half-way through now. The

work is done by the Roads and Bridges Corporation. What is happening is that that slab over the railway portion is not cleared on time and because of that, actually, the people are put to a lot of difficulties when there is a heavy traffic jam, which has become a regular feature. This is one point.

Now, I would like to say something about the Railway Safety Fund. The Railway Safety Fund has been constituted. The estimated target is Rs. 17,000 crore and this is specially meant for safety proposals and projects. But even now the manning of unmanned railway level crossings are not done at the speed at which it should be done.

When Kumari Mamata Banerjee was the hon. Minister of Railways, she had suggested that the manning of unmanned level crossings would be done with the MPLADS Fund. Actually, that is not required when there is a special fund for the manning of the unmanned level crossings.

Now, in my constituency I have put two proposals, one for under-bridge and another for over-bridge, with the MPLADS Fund. But, the railway authorities are saying that the fund should be provided either by the State or by the Municipalities or by the Panchayats. But I do not understand the reason behind this. When the MPLADS Fund is actually available for this work, then why should this manning of unmanned level crossings be not undertaken with that? Actually, it is not connected with passenger amenities; the suggested work is under-bridge and also over-bridge.

Lastly, I request that these unmanned level crossings should be manned in a phased manner at the earliest from the funds taken out of the Railway Safety Fund.

Sir, regarding the other points, I will keep them for the next Budget when we will be speaking at length and I am sure that the hon. Minister will consider our demands and requests favourably at that time.

**श्री रमेश चेन्नितला (मवेलीकारा) :** सभापति महोदय, मैं सबसे पहले मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने केरल के सारे संसद सदस्यों को बुला कर हमारी समस्याओं के बारे में विस्तार से चर्चा की। मैं मूर्ति जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वे केरल में समय-समय पर आकर हमारी समस्याओं को हल करने की कोशिश कर रहे हैं।

महोदय, इसमें मैं दो-तीन मुद्दों के बारे में जरूर बताना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि झबरीमला केरल का सबसे बड़ी पिलग्रिम सेंटर है। हर प्रदेश से वहां लोग आते हैं। उसे मद्देनजर रखते हुए रेल विभाग ने एक नई रेल लाईन का सर्वेक्षण किया है। देश के अन्य प्रदेशों से भी वहां लोग आते हैं। रेल विभाग ने एक नई रेल लाईन के बारे में सर्वेक्षण किया है। इसके बाद उन्होंने कैबिनेट कमेटी से भी अनुमति ली है और कोट्टयम एरुमेली में एक नई रेल लाईन शुरू करने का बंदोबस्त किया है, लेकिन उसके लिए धनराशि निर्धारित नहीं की, इसलिए ज्यादा विलम्ब हो रहा है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि कोट्टयम एरुमेली में नई रेल लाईन शुरू करने का कट करें।

दूसरी बात मैं यह बताना चाहता हूँ कि जब हम सब लोग मिले थे तो उन्होंने बताया कि किसी भी रेल लाईन के लिए धनराशि अपर्याप्त नहीं होगी, क्योंकि जहां काम नहीं होते हैं, उधर का पैसा जहां काम चलते हैं वहां जाता है। एरणाकुलम से कायमकुलम तक जो रेल लाईन है, वाया कोट्टयम और अलेप्पी है, उसके लिए आपने आश्वासन दिया है। उसके बारे में आने वाले दिनों में जरूर सोचना चाहिए तथा उसे कामयाब बनाने में आप आगे आएं। पैसेंजर्स एमिनिटीस के बारे में भी मैं बताना चाहता हूँ। हमारा जो तिरुवनंतपुरम स्टेशन है, जो हमारी कैपिटल सिटी है, उस तरफ भी काम शुरू किया गया था लेकिन वह काम बहुत धीरे चल रहा है। मुझे पता चला है कि वह सारा काम रुक गया है। इसके बारे में मैं आपको अवगत कराना चाहता हूँ। आपको सदरन रेलवे के द्वारा यह काम जल्दी से जल्दी पूरा करना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र मवेलीकारा में मंत्री जी ने एग्री किया है कि आने वाले बजट सत्र के बाद वे आएं और पैसेंजर्स एमिनिटीस के जो भी काम बाकी है, उन्हें पूरा कराने के लिए कोशिश करेंगे।

महोदय, मैं आपके द्वारा मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि हमारे प्रदेश का कोई भी व्यक्ति बिना टिकट के यात्रा नहीं करता, सारे लोग टिकट लेकर यात्रा करते हैं। रेल वे को सबसे ज्यादा आमदनी हमारे प्रदेश से मिलती है, उसी के अनुसार हमें धनराशि निर्धारित करनी चाहिए। हमारे यहां सब लोग रिजर्वेशन करा कर, टिकट लेकर रेल में यात्रा करते हैं, इसलिए हमें ज्यादा से ज्यादा धनराशि निर्धारित करने को कोशिश करें।

**श्री हरीभाऊ शंकर महाले (मालेगांव) :** सभापति महोदय, मैं मंत्री जी को आपके माध्यम से बधाई देता हूँ कि जब मेरी उनसे मुलाकात हुई तो उन्होंने आशा टिकट की गई थी कि मुंबई से दिल्ली महत्वपूर्ण रेल रूट है, इसलिए इस रूट पर एक और राजधानी शुरू करनी चाहिए। मुंबई से दिल्ली तक मध्य रेल लाईन के ऊपर चलने वाली गाड़ियां बिजली से चलनी चाहिए। रेलवे में बहुत सारे कुली हैं, जिन्हें अधिक से अधिक सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए। मनमाड़, मालेगांव, धूलिया, नरदाना और इंदौर में एक नई रेल लाईन की मंजूरी देनी चाहिए। मंत्री जी ने धूलिया में इसकी घोषणा की थी, उसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। सन् 2003 में नासिक, त्रियम्बकेश्वर कुम्भ मेला होने वाला है। नासिक रोड स्टेशन और ओझा स्टेशन का सुधार करना चाहिए तथा ज्यादा से ज्यादा गाड़ियों की सुविधा प्रदान करनी चाहिए। धूलिया में गाड़ी को रोकना, लम्बी दूरी तक चलने वाली गाड़ी को रोकना चाहिए और ज्यादा से ज्यादा गाड़ियों को चलाना चाहिए। मनमाड़, ऐवला और सिकंदराबाद रेल लाईन पर कुसमाड़ी गांव है। यहां 10-15 गांवों की मांग है कि वहां एक नये रेल गेट की मंजूरी करनी चाहिए। पूना, नासिक रेल लाईन का सर्वे हो चुका है, उसे मंजूरी देनी चाहिए।

**श्री भास्करराव पाटील (नांदेड़) :** सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से विनती करना चाहता हूँ कि हमारे यहां आपने नंदीग्राम एक्सप्रेस शुरू करने का वायदा किया था। इसके लिए मराठवाड़ा के लोग आपसे मिले भी थे और आपने नांदेड़ से चलने वाली नंदीग्राम एक्सप्रेस के लिए कहा था। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि जल्दी से जल्दी उसका आप एनाउंसमेंट करें।

दूसरी बात यह है कि मुतखेड़-अजीलाबाद के ब्रॉडगेज का काम 1992 में शुरू हुआ था लेकिन जितने बजट का आवंटन होना चाहिए था और जो गति काम की होनी चाहिए थी, वह गति उसे नहीं मिली। मेरी मांग है कि उसके लिए ज्यादा से ज्यादा बजट आप दें और इस काम को शीघ्र पूर्ण करा दें। पूर्णा-अकोला-खंडवा लाइन को आपने मंजूरी दी हुई है। आपने वायदा किया था कि आप हमारे वहां के जो एमपी साहब हैं उनके साथ वहां आयेंगे और उस लाइन का शिलान्यास भी करेंगे। यह वायदा आपने तीन महीने पहले किया था और हमारा मत है कि माननीय नीतीश कुमार जी जो वायदा करते हैं उसे निभाते हैं। लेकिन इन योजनाओं को देखने से लगता है कि माननीय नीतीश कुमार जी हमें भूल गये हैं। हमें आशा है कि आप जल्दी से जल्दी हमारे मराठवाड़ा में आयेंगे और अपने वायदों को पूरा करेंगे और इस योजना का आप उद्घाटन करेंगे।

हमारी बहुत पुरानी मांग है कि उदगिल-देवधर-भौदल रेलवे का सर्वेक्षण किया जाए। हमारे औरंगाबाद के माननीय सांसद महोदय ने जैसा कहा कि वह पिछड़ा इलाका है और आपने उसके बारे में भी हमसे वायदा किया था, उसका भी कार्य शीघ्र करायें। दूसरा, भौदल-बिलौली-मुतखेड़-लातूर रोड का सर्वेक्षण आपको करना है। सभी जानते हैं कि नांदेड़ में गुरु गोविंद सिंह जी का बहुत बड़ा स्थान है जिसे सिख धर्म का काशी कहा जाता है। वहां सन 2008 में बहुत बड़ा गुरुधर का कार्यक्रम होने जा रहा है और दुनियाभर से 50 लाख सिख भाई वहां आयेंगे। इसलिए मां-टेकड़ी पर एक नया रेलवे स्टेशन बनाया जाए, यह हमारी मांग है। मुतखेड़-कंधार-लातूर रोड का सर्वेक्षण आपके बजट में आया हुआ है लेकिन उसके काम को गति नहीं मिली। उसको आप गति दें। मुतखेड़-लोहार-गंगापुर का भी जल्दी से जल्दी सर्वेक्षण किया जाए। हमारी नंदीग्राम एक्सप्रेस गाड़ी जल्दी-से-जल्दी शुरू की जाए, ऐसी मैं प्रार्थना करता हूं। उसे झंडा दिखाने के लिए भी आप खुद आये और मराठवाड़ा के रेलवे के खास लोगों को बुलाकर एक बड़ा फंक्शन वहां किया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

\*m18

**श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) :** सभापति जी, रेलवे की सप्लीमेंटरी डिमांड पर चर्चा हो रही है इसलिए मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं। रेल लेट होगी तो चलेगा, लेकिन उत्तर हमें लेट नहीं चाहिए। हमारे पंढरपुर में कुरडवाडी-पंढरपुर 50 किलोमीटर का ब्रॉडगेज रेल लाईन का कार्य पूरा हुआ था और माननीय दिग्विजय सिंह जी ने उसका उद्घाटन भी कर दिया था लेकिन लातूर-कुरडवाडी-पंढरपुर मिराज का काम बाकी है। उसके लिए मंत्री महोदय से मांग है कि आने वाले बजट में 100 करोड़ रुपये बजट में अलॉट करने की आवश्यकता है।

के.के. एक्सप्रेस कुरडवाडी में रुकती नहीं है। माननीय दत्तात्रेय जी और नीतीश जी हमारे मित्र हैं, इसलिए के.के.एक्सप्रेस कुरडवाडी में रुकनी चाहिए। मुम्बई से औरंगाबाद, मुम्बई से कोल्हापुर, मुम्बई से अकोला शताब्दी एक्सप्रेस शुरू करने के बारे में सरकार अगर विचार करे, तो उससे काफी रेवेन्यू रेलवे को मिल सकता है। इसलिए, इसके बारे में भी विचार करने की आवश्यकता है। मुम्बई सीएसटी से लेकर कल्याण तक जो ट्रेनें आती हैं, उन लोकल ट्रेनें में बहुत भीड़ होने के कारण बाहर की गाड़ियां लेट होती हैं। बाहर की गाड़ियों के लिए अलग से ट्रेक्स के लिए रेलवे ने सर्वे भी कर लिया है। उनके लिए दो नये ट्रेकों की आवश्यकता है। कुर्ला स्टेशन पर एक ब्रिज की आवश्यकता है। ईस्ट-वैस्ट ब्रिज करने की आवश्यकता है। शोलापुर से डबल लाइन की हमारी मांग बहुत पुरानी है। गुहागर-बारामती-पंढरपुर रेल लाइन का सर्वे हो चुका है। बारामती माननीय शरद पवार जी का निर्वाचन क्षेत्र है, पंढरपुर मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। इसलिए गुहागर से पंढरपुर तक रेलवे लाइन का जो सर्वे हुआ है उसे मंजूरी देने की आवश्यकता है। माननीय नीतीश जी, एक बार हमने मुम्बई सेंट्रल रेलवे स्टेशन को बाबा साहेब अम्बेडकर का नाम देने की प्रार्थना की थी। मुम्बई में सीएस शिवाजी महाराज के नाम से स्टेशन है। बाबा साहेब अम्बेडकर का मुम्बई से अच्छा संबंध रहा है।

मैं चाहता हूं कि मुम्बई सेंट्रल स्टेशन को बाबा साहेब अम्बेडकर जी के नाम पर नामकरण करने के बारे में आप विचार करिए। मैं इस पर ज्यादा बोलना नहीं चाहता हूं। हमारी मांगों को आप पूरा करें। हम आपकी मांगों का समर्थन कर रहे हैं, इसलिए आप हमारी मांगों का समर्थन करें। पैसा कम है। इस बात की हमें जानकारी है। इतना ही मुझे कहना है।

**SHRI S.S. PALANIMANICKAM (THANJAVUR):** Sir, with your kind permission, I wish to make only one point.

Thanjavur-Villupuram-Chennai via Kumbakonam-Mayuram is the main line, and it is more than 100 years old. The project for broad gauge conversion was started 15 years ago. The lines from Villupuram to Chennai, from Thanjavur to Trichi, and at other places were converted into broad gauge, but the conversion work on the line from Villupuram to Thanjavur has not been taken up seriously. People residing in Thanjavur and Villupuram are suffering in many ways because they cannot be connected with other lines. Instead of getting new lines, they are losing old facilities.

Therefore, I urge upon the Minister to take up the gauge conversion work in Kumbakonam because *Mahamaham* festival is going to be held very soon. Before that, I would request you to complete the gauge conversion work on the Thanjavur-Kumbakonam line.

**रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) :** सभापति महोदय, मैं सबसे पहले इन सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं, जिन्होंने आज की इस चर्चा में भाग लिया है। कई लोगों ने कई प्रश्न उठाए हैं और कुछ उनकी जिज्ञासाएं हैं। जहां तक अलग-अलग रेलवे प्रोजेक्ट्स या उनके द्वारा उठाए बिन्दु हैं मैं उन सभी का अलग-अलग जवाब देना इस चर्चा को समाप्त करते हुए या चर्चा का उत्तर देते हुए सम्भव नहीं होगा। इसलिए जो भी प्रश्न उन्हीं उठाए हैं, मैं उन सभी का उत्तर उन तक पहुंचाने की अवश्य कोशिश करूंगा। आप इस बात से अवगत हैं कि यह सप्लीमेंटरी डिमांड फॉर ग्रान्ट है। 23 कार्यों के लिए कुछ टोकन एमाउन्ट्स का यहां से अनुमति प्राप्त करने का प्रस्ताव है। इसमें दोहरीकरण की दो परियोजनाएं हैं, ट्रैफिक फेसिलिटीज की तीन हैं, रोड ओवर ब्रिज की चार हैं और अन्य प्रकार के पुल दो हैं। इसमें कम्प्यूटराइजेशन के 6 प्रोजेक्ट्स हैं, पैसेंजर एमेनिटीज से संबंधित चार हैं, वर्कशॉप से संबंधित एक है और सेल्स स्टॉक से संबंधित एक है। अगर पूरे कार्य के समूचे कॉस्ट को देखें तो रेलवे का शेयर 226 करोड़ रुपए के लगभग होगा। इसमें चूंकि चार रोड ओवर ब्रिज हैं, इसलिए जहां की सड़कें हैं राज्य सरकारों का भी इसमें अंशदान होगा लेकिन हम इसके लिए 25 हजार रुपए की टोकन एमाउंट की मांग कर रहे हैं। इस बीच में इन परियोजनाओं पर हम काम शुरू करना चाहते हैं, इसलिए अनुमति चाहते हैं। ये सब कार्य जन हित में हैं। मेरी समझ से इन मांगों पर किसी माननीय सदस्य ने कोई एतराज नहीं जताया है। मैं इसके लिए उन्हें धन्यवाद देता हूं। कई लोगों ने चर्चा करते समय उस पर प्रसन्नता भी जाहिर की है।

आज हमारे पास बहुत से प्रोजेक्ट्स हैं। खास तौर पर नई लाइन, गेज कनवर्जन के हैं। उसे पूरा करने के लिए जितने धन की आवश्यकता है, उसकी कमी है। यही कारण है कि बार-बार माननीय सदस्य कहते हैं कि हमारे राज्य में इतनी परियोजनाएं हैं, उन्हें पूरा करने के लिए कुल राशि जोड़ कर प्रोजेक्ट कॉस्ट बता देते हैं और बताते हैं कि हमारे यहां इतना पैसा ही दिया है।

एक तरफ वे सही कहते हैं लेकिन अगर पूरे देश के पैमाने पर देखते हैं तो देश के सारे प्रोजेक्ट्स पूरे करने के लिये नई रेल लाइनें, आमाम परिवर्तन, डब्लिंग, एम.टी.पी., रेलवे इलैक्ट्रीफिकेशन आदि को लें तो हमें 40 हजार करोड़ रुपये से अधिक चाहिये जबकि उस हिसाब से हमारे पास धनराशि उपलब्ध नहीं है। इसलिये जो राशि उपलब्ध है, उसे ठीक से बांटने के लिये हमने एक फार्मूला निकाला है। आमतौर पर यह शिकायत आती है कि यदि किसी राज्य से रेल मंत्री है तो पर्याप्त पैसा वहां चला गया, बाकी जगह नहीं गया। हमने पापुलेशन, ऐरिया और थ्रू फार्वर्ड प्रोजेक्ट्स का मानदंड बनाया है। इसमें 70 परसेंट वेटेज प्रोजेक्ट पूरा करने के लिये, 15 परसेंट ऐरिया को और 15 परसेंट पापुलेशन को दिया है। इसी प्रकार से कई मांग आई हैं। हम कितना ही कम्पौनेट लें लेकिन 70 परसेंट पैसा प्रोजेक्ट पूरा करने के लिये रखा गया है ताकि हमारे पास उपलब्ध पैसे का बैलेंस डिस्ट्रीब्यूशन हो। उस हिसाब से इस बजट को बंद किया गया है। इसलिये कोई शिकायत नहीं हो सकती कि आपने फलां परियोजना को नेग्लैक्ट किया है। यह स्वाभाविक है कि जो माननीय सदस्य जिस राज्य से आते हैं, उन्हें अपने राज्य के रेल प्रोजेक्ट्स के बारे में ज्यादा जानकारी है लेकिन मेरे सामने पूरे देश का चित्र है। मेरी ओर से पूरी कोशिश है कि कैसे हम समय सीमा के अंदर प्रोजेक्ट को पूरा करें। इसी कारण से हमने इनिशिएटिव लिया है और धनराशि को संतुलित ढंग से बांटने के लिये फार्मूला बनाया है। इसके अलावा अन्य स्रोतों से धन लाने की कोशिश हो रही है।





श्री नीतीश कुमार : बाहर क्या कहा जाता है, मैं उस बहस में नहीं पड़ना चाहता हूँ। मैंने वहाँ जाकर कह दिया था, संसद में जब भी पूछा गया, तब भी कहा है, सरकार ने नोटिफिकेशन कर दिया है, उस पर कार्रवाई चल रही है। अब कौन क्या बाहर बोलता है इसके बारे में तो मुझे नहीं मालूम है और हर बार उसका जवाब देना उचित भी नहीं है।

जो दो नये ज़ोन बने हैं, उनके कुछ समय के जो परफॉर्मन्स आए हैं, वे बड़े उत्साहवर्द्धक हैं। नये ज़ोन बनाने से एफिशियन्सी बढ़ी है, इस बात का पता चलता है। लेकिन आपने कहा कि अलग से कोई बहस होगी तो उस समय इसका कुछ उपयोग हो सके तो ज्यादा अच्छा होगा। कुछ बहुत ही सीमित कार्यों को हम शुरू करना चाहते थे इसके लिए हम सप्लीमेंट्री डिमांडज़ लेकर आए हैं। बाकी जितनी बातें माननीय सदस्यों ने कही हैं, उन सबका उत्तर हम जरूर भेजेंगे।

सभापति महोदय, मैं इस अवसर पर चूंकि सप्लीमेंट्री बजट था और इस बीच में कुछ घटनाएं हुई हैं और कई लोग मिले हैं, उनको ध्यान में रखते हुए कहना चाहता हूँ कि हमारी डिफेंस फोर्स के लोगों में कुछ को परमवीर चक्र मिला है, कुछ को महावीर चक्र मिला है और कुछ को वीर चक्र मिला है, उन सबको रेलवे कॉम्प्लीमेंट्री पास देती है। वे जहां चाहे वहां रेल से जा सकते हैं। रेलवे इनको मुफ्त यात्रा के लिए पास जारी करती है। अभी इनका एक प्रतिनिधिमंडल मुझसे मिला था और उन्होंने मुझे बताया कि राजधानी और शताब्दी में इनको इजाज़त नहीं है। इसलिए एक निर्णय हमने लिया है कि जो हमारे डैकोरेटेड सोल्जर्स हैं, जो हमारे बहादुर लोग हैं - अधिकारी हों या जवान हों, जिन्हें परमवीर चक्र, महावीर चक्र या वीर चक्र दिया गया है, उनके अच्छे काम के लिए, बहादुरी के काम के लिए उनको राजधानी और शताब्दी ट्रेनों में भी मुफ्त यात्रा करने की इजाज़त दी जाएगी।

दूसरा एक सुझाव खास तौर पर राजधानी एक्सप्रेस की दुर्घटना के बाद आया था और कई क्वार्टर्स से हमने यह बात सुनी कि जो डाक्टर चलते हैं, रेलवे को चाहिए कि उनको कुछ कनसैशन दें ताकि वे अपनी आइडेन्टिटी डिसक्लोज़ करें क्योंकि ज़रूरत पड़ने पर, वक्त-बेवक्त वे काम आते हैं। यूं तो राजधानी और शताब्दी जैसी ट्रेन्स में अनाउंसमेंट किया जाता है कि यदि कोई डाक्टर हैं तो वे आ जाएं लेकिन बाकी ट्रेनों में ऐसा नहीं होता है। इसके लिए हमने एक और निर्णय लिया है कि जो भी डाक्टर अपनी आइडेन्टिटी को डिसक्लोज़ करेंगे और यह बताएंगे कि हम डाक्टर हैं और फॉर्म भरते वक्त यह वादा करेंगे कि यदि कोई ज़रूरत पड़ेगी तो हम यात्रा के दौरान यात्रियों की मदद करेंगे, तो उन्हें 10 प्रतिशत कनसैशन रेलवे की तरफ से प्रदान किया जाएगा।

यह एक जेस्चर है। हम भी जानते हैं कि जब कोई डाक्टर यात्रा करता है और उस यात्रा में इस तरह की परिस्थिति आती है तो वह स्वयं ही मदद करता है। हमने देखा कि कई क्वार्टर्स से यह बात आई कि डाक्टर डिस्कलोज़ करें, इसलिए हमने ये दो निर्णय लिये थे।

मैं एक बार फिर माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ। जहां तक परफॉर्मन्स का सवाल है, सप्लीमेंट्री बजट चल रहा है। जब हम नया बजट फरवरी में पेश करेंगे, तब इन सारी बातों पर चर्चा होगी। लेकिन अब तक की जो परफॉर्मन्स हैं, जहां तक फ्रंट ट्रैफिक का सवाल है, वह हमारा उत्साहजनक है। हमने जो टारगेट तय किया था कि इतना हमारी इंफ्रीमेटल लोडिंग होगा, अभी तक उस टारगेट से बेहतर हमारा प्रदर्शन है। जहां तक पैसेंजर ट्रैफिक का सवाल है, उसमें थोड़ी कमी है लेकिन हमें पूरी उम्मीद है कि इसमें अगर कोई कमी है तो हम दोनों को मिलाकर और इंटरनल सेविंग्स करके, हमने अब तक जो सेविंग की है यानी हमने अपने खर्च में कमी की है, उसके चलते कुल मिलाकर ओवरहाल अब तक की रेलवे की फाइनेंशियल परफॉर्मन्स को हम देखते हैं, तो वह ठीक है। मुझे पूरी उम्मीद है कि हमने इस साल आपरेटिंग रेश्यो का जो लक्ष्य रखा था, उसको प्राप्त करने में हम कामयाब होंगे। मैंने समझा कि माननीय सदस्य को इसकी जानकारी देना आवश्यक है, इसलिए मैंने यह सब जानकारी दी है।

अब सेफ्टी के लिए अनेक कदम उठाये जा रहे हैं। सेफ्टी के लिए जैसा बार-बार कहा जा रहा है कि 17 हजार करोड़ रुपये का स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बना हुआ है, उसका पैसा डायवर्ट तो नहीं होता। हमारा कहना है कि उसका एक नया पैसा भी डायवर्ट नहीं किया जा सकता। उस स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड से जो आइटम लिये जाने हैं, उनको एक अलग ग्रीन बुक में छापकर हमने सदन में प्रस्तुत कर दिया है। इसके अलावा वह पैसा दूसरे काम में खर्च नहीं हो सकता।

मैं अपना भाषण समाप्त करने से पहले सदन के संज्ञान में ला देना चाहता हूँ कि स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड के दो कम्पोनेंट हैं--एक तो पैसेंजर के ऊपर सरचार्ज लगता है और दूसरा भारत सरकार डिवीडेड फ्री बजटरी सपोर्ट देती है। इन 17 हजार करोड़ रुपये में से हमने पांच हजार करोड़ रुपये का लक्ष्य पैसेंजर सरचार्ज से रखा है और 12 हजार करोड़ रुपये की ग्रांट भारत सरकार से मिलेगी। हमने यह कार्य एक अक्टूबर, 2001-2002 से शुरू किया है। हमारा लक्ष्य था कि 400 करोड़ रुपये पैसेंजर सरचार्ज से आयेगा और एक हजार करोड़ रुपया भारत सरकार ने हमें सहायता दी है, यानी 1400 करोड़ रुपये हमने पिछले साल खर्च करने थे लेकिन हमें पैसेंजर सरचार्ज से 400 करोड़ रुपये की बचाय मात्र 300 करोड़ रुपये ही मिले लेकिन हमने अपनी इंटरनल सेविंग्स से इसको कम्पेनसेट किया। यही नहीं 34 करोड़ रुपये और ज्यादा खर्च किये। 1400 करोड़ रुपये की जगह 1434 करोड़ रुपये व्यय किये गये। इस प्रकार से इस बार भी 860 करोड़ रुपये पैसेंजर सरचार्ज का लक्ष्य निर्धारित हुआ है लेकिन अब तक की उपलब्धि को जब हम देखते हैं, तो लगता है कि इस बार भी स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड में पैसेंजर सरचार्ज का जो कम्पोनेंट है, उसमें कमी आयेगी। लेकिन स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड से खर्च करने का हमारा जो लक्ष्य 2210 करोड़ रुपये का था, उसमें हम एक पाई की कमी नहीं होने देंगे अर्थात् हम अपनी इंटरनल सेविंग्स से इस काम को अवश्य करेंगे, जो कि स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड का कमिटमेंट है। इस तरह से जो सेफ्टी रिलेटिड काम है, उसमें किसी प्रकार का कम्प्रोमाइज नहीं हो सकता। सेफ्टी के लिए सब कुछ करने की कोशिश हमारी तरफ से हो रही है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः एक बार फिर माननीय सदस्यों को धन्यवाद देते हुए आग्रह करूंगा कि इस प्रस्ताव को स्वीकृत किया जाये।

**MR. CHAIRMAN:** I shall now put the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2002-2003 to vote.

The question is:

"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31<sup>st</sup> day of March, 2003, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No.16. "

*The motion was adopted*

—

