

b>

14.22 hrs.

Title: Discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2003-2004. (Cut motions moved and negatived)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2003-2004. Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2003-2004 have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Those cut motions only will be treated as moved.

A list showing the serial numbers of cut motions treated as moved will be put up on the Notice Board shortly thereafter. In case any Member finds any discrepancy in the list, he may kindly bring it to the notice of the Officer at the Table immediately.

Motion moved :

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in the course of payment during the year ending the 31st day of March, 2004, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank you for giving me an opportunity to initiate the discussion on behalf of the Congress Party.

There is a comprehensive network of Railways in our country and a healthy network of Railways is a pointer towards progressive development of the country. The Railways play a significant role in the industrial and economic development of the country. While it goes without saying that even after sincere efforts by successive Governments, the distribution of the network still remains lopsided. The areas in the North-Eastern sector and the South India and parts of India have to give a new thrust for the development of the Railways.

The maintenance of punctuality and safety of the passengers require more attention. There is a need to ensure Women Police Protection Force in all the compartments reserved for women in the trains especially during the travel in the night.

The conversion from narrow gauge to meter gauge and from meter gauge to broad gauge should be expedited within a time-bound programme. There are a number of railway bridges in the country which are more than 70 to 80 years old or even 100 years old. The Railways should pay special attention to strengthen such bridges before it is too late. We have seen that earlier because of this, in so many occasions, when proper care was not taken for these age-old bridges, accidents took place and derailments happened and many casualties took place.

There is a need to ensure special welfare schemes for the benefit of Scheduled Castes, Scheduled Tribes and Other Backward Classes in the Railway employment. The Metro Railway Project for Bangalore and other cities should be completed as early as possible. Special seats should be reserved for physically handicapped persons in the suburban, mail, express and passenger trains. Goods transportation should be efficient and prompt so that it can withstand competition from the road transport.

I think, Shri Nitish Kumar is very particular about the farming sector. Earlier, he was also heading the Agriculture Ministry. He knows the problems of the farmers also. I think, he will take care of this and he will give priority to passenger amenities.

Then, the most important thing is transportation of farming sector goods. You know that the producers of vegetables and fruits need to be taken care of very well. So, you should see how you can transport their goods and make it more convenient for them. Even cold storage should be put at a distance of about 500 kilometres so that there is no difficulty in carrying goods of farming sector to distant places in the country. I think, it will be more useful for the farming sector and juice producers.

Another important aspect is construction of coaches. On the earlier occasion, I had requested the hon. Minister, Shri Nitish Kumar to do something in the matter. Right from its inception 50 years ago, BEML unit is constructed for construction of coaches, and regularly order for 500 coaches was given to it. In the last three or four years, it has stopped, and it is only given to Rail Coach Factory, Kapurthala. About 5,000 workers are there. The overall production is only for feeding those people and this company is running into losses instead of earning profit. They have skilled labours. There is no other work for those people. Construction of coaches is on the top priority. I raised this matter on the last occasion also. I hope, the hon. Minister will appreciate that BEML has contributed a lot for the last 50 years. The Government should take care of it as it is equally important. When Shri Jaffer Sharief was participating in the discussion on the last occasion, he also urged upon the hon. Minister to give orders for coaches to BEML.

Now, I come to the projects which are pending in Karnataka. One is Hassan-Mangalore project. Then, there is project of doubling from White Field in Bangalore to Jolarpet junction. I would request that these projects and also the other projects which are pending, should be taken up at the earliest. About one project in my constituency, when I met the hon. Minister, he had assured me that he had directed the Director (Works) to take up this immediately. Since the part work is over, if the remaining work is not completed, the earlier work will be of no use. Already Rs. 80 crore have been spent and another Rs. 70 crore are needed to complete this project. Then, the South will be connected to the North-East up to Guwahati from Chennai. This is to be taken up. We have been waiting for this sum of Rs. 70 crore for the last four years, and Rs. 80 crore already spent would be of no use if we do not complete this work. I think, the Minister has appreciated it and he himself studied the project. He had told that he had directed the concerned officer, but till today, no instruction has gone to the General Manager, Southern Region, Chennai. I approached him and he told me that he had not received any

instruction. May I request the hon. Minister to kindly again instruct the concerned officer to take up this work because he himself is concerned about it? I have placed before the House important priority issues and this needs to be taken care of.

Then, there is another point about Kopergaon railway station where pilgrims come to pay a visit to the Shrine of Shirdi Sai Baba. Sir, the trains coming from the Southern States like Tamil Nadu, Karnataka, Kerala and Andhra Pradesh and going towards Manmad and beyond should be given a stop at Kopergaon which is a very important religious and pilgrimage centre and each train should be given a minimum quota of six berths. The Karnataka Express from New Delhi and Bangalore should be given a quota of ten berths for this station. Kopergaon station should be made as a model station by the Railways. I would request the hon. Minister to take personal care of this particular issue. I am, myself, frequently visiting the Shrine. Last time, when I was there, I saw passengers taking so much of trouble.

I assured them and I gave a representation to the hon. Minister stating that this is one of the important places. I think that the hon. Minister will take care of this matter.

Sir, these are the prime issues which I wanted to place before the august House, and I support the Demands for Grants (Railways) for 2003-2004. Thank you very much, Sir.

CUT MOTIONS

SHRI PRABODH PANDA (MIDANAPUR): I beg to move:

Cut Motions No. 1-56.

SHRI RUPCHAND PAL (HOOGLY): I beg to move:

Cut Motions No. 122- 131, 137-149

SHRI ANIL BASU (ARAMBAGH): I beg to move:

Cut Motions Nos. 132-136, 150

श्री राजो सिंह (बेगुसराय) : मैं प्रस्ताव करता हूँ।

कटौती प्रस्ताव सं. 236- 243, 247, 250 और 298-321

श्री चिन्मयानन्द स्वामी (जौनपुर) : उपाध्यक्ष जी, मैं आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे विनियोग विधेयक पर बोलने का अवसर दिया। हमारे माननीय मित्र जो अभी अपने विचार व्यक्त कर रहे थे, उन्होंने स्वाभाविक ही कुछ ऐसे सवाल उठाए हैं जिन पर रेल विभाग पहले से ही चिन्ता कर रहा है। माननीय मंत्री महोदय ने देश में रेल पुलों की मजबूती आंकने और उन्हें मजबूत करने के लिए जो पहल की है वह निश्चित ही सराहनीय है। इसके साथ-साथ ट्रैक को मजबूत करने और डिरेलमेंट को रोकने के लिए जो कुछ कदम उठाए गए हैं, वे अपने आप में बहुत महत्वपूर्ण हैं। यही नहीं उन्होंने डिरेलमेंट और एक्सीडेंट रोकने के लिए एक नई प्रणाली को लागू किया है जिसकी अपने देश में ही नहीं बल्कि दुनिया के देशों के वैज्ञानिक भी सराहना कर रहे हैं। इसके कारण दुर्घटनाओं में कमी आई है, डिरेलमेंट में भी कमी आई है और इस प्रणाली के लागू होने के बाद दुर्घटनाओं और डिरेलमेंट में जो कमियां पाई गई हैं, वे टैक्नीकल कम एवं मानवीय ज्यादा हैं।

महोदय, जहां तक किसानों को लाभ पहुंचाने की बात है, इस संबंध में अभी बोलने वाले हमारे मित्र ने बहुत महत्वपूर्ण बात उठाई कि किसानों का उत्पाद रेलवे सही समय पर बाजार में पहुंचा सके, ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए। यह बिल्कुल दुरुस्त है। हमारे किसानों का उत्पाद समय पर बाजार में पहुंच सके, इसमें रेलवे की अहम भूमिका है। हमारे प्रधान मंत्री जी ने परम्परागत कृषि से हटकर कृषि के दूसरे क्षेत्रों को बढ़ावा देने की बात कही है। यह आवश्यक है कि आज परम्परागत खेती जिसमें अनाज उगाया जाता है, उससे हटकर फल, सब्जियां और फूलों की खेती को बढ़ावा दिया जाए। इस प्रकार के उत्पादों को बाजार में सही समय पर पहुंचाने के लिए और इस प्रकार की खेती को कारगर बनाने के लिए रेलवे को इसकी दुलाई की सुविधा उपलब्ध कराना चाहिए। अब तक रेलवे में ऐसी सुविधा नहीं है कि फल, सब्जियों एवं फूलों को सही समय पर बाजार में पहुंचाया जा सके। इसके लिए जिस प्रकार के कंटेनर और अन्य सुविधाएं होनी चाहिए ताकि समय पर वह बाजार में पहुंच सके, वे सुविधाएं नहीं हैं। रेलवे को उन सुविधाओं को उपलब्ध कराना होगा।

महोदय, मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जो कमियां रेलवे में हैं उन्हें दूर करने के लिए इस बजट में जो प्रयास हुए, उन प्रयासों की पूरे देश में प्रायः सभी संगठनों ने प्रशंसा की है। खासकर जो व्यापारिक संगठन हैं, उन सभी ने रेल बजट को लाभकारी बताया है। रेल बजट में जो अच्छाइयां बताई गई हैं, हमारे कुछ मित्रों ने उनके बारे में संशय व्यक्त किया था। श्री पी.आर. दासमुशी जी इस समय सदन में उपस्थित नहीं हैं। उन्होंने रेल बजट पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए कहा था कि बजट में किराया नहीं बढ़ाया है, यह सही है, लेकिन किराया बढ़ाने के लिए अनुपूरक बजट लाया जाएगा क्योंकि एक ओर वे रेल बजट की कुशलता की चर्चा कर रहे थे, लेकिन चूंकि वे विपक्ष में हैं, इसलिए विपक्ष के नाते, उन्हें कुछ कमी बतानी थी। अतः उन्होंने कहा कि अनुपूरक बजट में किराया बढ़ाया जाएगा। उनकी आशा के विपरीत अनुपूरक बजट में भी किराया नहीं बढ़ाया गया। इस अनुपूरक बजट में आमदनी के दूसरे सोर्सस बढ़ाने की कोशिश की गई है। मालभाड़ा या यात्री भाड़ा बढ़ाने के उम्र ही निर्भर न रहकर, आमदनी के अन्य स्रोतों को तलाशने का प्रयास किया गया है। उसका नतीजा यह है कि आज रेलवे की आमदनी बढ़ती दिख रही है।

महोदय, रेलवे के सामने सबसे बड़ी चुनौती नई रेल लाइनों के विस्तार की घोषणाएं, आमान परिवर्तन की नई घोषणाएं थीं। इसके साथ-साथ कुछ नए पुल हैं, कुछ नई जगहों पर पुलों के निर्माण की जरूरत थी। उनको पूरा करने के लिए निश्चित रूप से आवश्यक धन की जरूरत है और वह धन बजट से ही मिल सकता है, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने आन्तरिक स्रोतों की चुनौती को स्वीकार किया है और उसको पूरा करने का निरन्तर प्रयास कर रहे हैं।

महोदय, हिन्दुस्तान के एक कोने को दूसरे कोने से जोड़ने के लिए जितनी गाड़ियां पिछले बजट में दी गईं, उतनी शायद कभी नहीं दी गई होंगी। इसके कारण रेलगाड़ियां इतनी ज्यादा हो गई हैं कि कई स्थानों पर यात्रियों के अभाव में रेलगाड़ियों को बन्द करना पड़ रहा है। मुझे मालूम है कि दिल्ली से बरेली एक शताब्दी एक्सप्रेस शुरू की गई, लेकिन उस गाड़ी हेतु दिल्ली से बरेली और बरेली से दिल्ली के लिए पैसंजर ही उपलब्ध नहीं हुए और कुछ मास उस गाड़ी को घाटे में चलाकर बन्द कर दिया गया। अब वह समय नहीं रहा कि ट्रेनें नहीं हैं या डिब्बे नहीं हैं और यात्री ज्यादा हैं।

अब तो यात्री कम पड़ रहे हैं, इतनी ट्रेनें आज रेलवे लाईनों पर चल रही हैं। इसी बजट में जिन 50 ट्रेनों की घोषणा की गई है, वे महत्वपूर्ण स्थानों को जोड़ती हुई दिखाई पड़ती हैं। कई महत्वपूर्ण योजनाएं और ली गई हैं। खन्ना कमेटी ने सुरक्षा के उपायों के बारे में कहा था कि इनकी सुरक्षा का उपाय होना चाहिए। इसके लिए उन्होंने एक को निर्धारित करने के लिए कहा था, मंत्री जी ने उसका भी निर्माण किया है। 17 हजार करोड़ रुपए की एक संरक्षा निधि बनायी गई थी, जिसके द्वारा निरंतर सुरक्षा के उपायों की तरफ चिन्ता की जाएगी, ऐसा साफ दिखाई पड़ रहा है। इसके साथ-साथ प्रधानमंत्री जी ने रेल विकास योजना की घोषणा करके रेल को व्यासायिक स्पर्धा में ओर आगे लाने के लिए जो उपाय किए जा रहे हैं, वे भी सराहनीय हैं।

महोदय, पिछले साल का और उसके पहले का जो बजट रहा है, उसमें कुछ घोषणाएं की गई थीं। उन पर उस अनुपात में और तेजी से अमल नहीं हो पा रहा है। उसका क्या कारण है, यह मुझे मालूम नहीं है, इस बारे में मंत्री जी को पता होगा। कई योजनाएं ऐसी हैं, जो मेरी जानकारी में हैं। जिनकी घोषणाएं पहले हुईं, लेकिन अभी तक उन पर कुछ अमल नहीं हुआ। मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में बताऊंगा। मेरे संसदीय क्षेत्र में जाफराबाद उतरहटिया, उत्तर-रेलवे लाईन पर एक ओवर ब्रिज की बात हुई थी, जो नेशनल हाईवे 56 पर बनना था। इसकी घोषणा पिछले बजट में की गई थी, लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्य आगे नहीं बढ़ा है, उसमें कोई प्रगति नहीं दिखाई दे रही है। मैं मंत्री जी से यह जरूर अपेक्षा करूंगा कि बजट में जो भी घोषणा पहले की गई है, उनके कार्यान्वयन की प्राथमिकता तय की जानी चाहिए। वे पहले पूरी हों, बाद में दूसरी घोषणाओं को पूरा किया जाए, यह बहुत आवश्यक है। अभी हमारे संसदीय क्षेत्र में और दूसरे संसदीय क्षेत्रों को जोड़ते हुए एक बहुत पुरानी लाईन स्वाधीनता आंदोलन में थी, जिसकी बड़ी चर्चा थी - जौनपुर ओडिहार लाईन, इसके आमाम परिवर्तन की मांग वॉ से चल रही थी। मंत्री जी ने आमाम परिवर्तन की बात नहीं की, लेकिन उस पर एक डीएमयू ट्रेन की स्वीकृति दी है। मुझे जानकारी मिली है कि उस ट्रेन को चलाने के लिए भी, उस लाईन को मजबूत बनाने की, रिन्वोल की जरूरत है। उस पर 11 करोड़ रुपए खर्च हो रहे हैं, जब कि पूरी लाईन के आमाम परिवर्तन पर 60 करोड़ रुपए खर्च होने हैं। उस पर जब 11 करोड़ रुपए खर्च किए जा रहे हैं तो क्यों न उस पर 60 करोड़ रुपए खर्च करके पूरा आमाम परिवर्तन कर दिया जाए। 11 करोड़ रुपए केवल स्ट्रेंथनिंग के लिए खर्च किए जा रहे हैं, वे ज्यादा उचित नहीं लगते। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वे स्ट्रेंथनिंग के मामले को आमाम परिवर्तन में बदलें और जो रुपए की कमी है, उसे कहीं न कहीं से पूरा करके, आमाम परिवर्तन करके उसका लाभ लोगों को देने का कट करें।

महोदय, मैं इलैक्ट्रीफिकेशन के बारे में भी कहना चाहूंगा। बहुत सारी लाईनें ऐसी हैं, जहां इलैक्ट्रीफिकेशन के अभाव में कार्य रुक रहे हैं। वहां विद्युतीकरण योजनाएं पहले बन चुकी हैं, पिछले बजट में इनकी घोषणाएं भी की जा चुकी हैं, लेकिन उन्हें जिस गति से पूरा किया जाना चाहिए, उनमें वह गति नहीं आ रही है, वह गति लाने की आवश्यकता है। पूरे देश को रेल से जोड़ने के लिए जो स्वर्णिम चतुर्भुज योजना बनाई गई है, वह महत्वपूर्ण है और पहली बार देश में ऐसा महत्वपूर्ण एवं मट्ट वाकांक्षी कदम उठाया गया है - चाहे वह सड़क, रेल और नदियों के माध्यम से देश को जोड़ने का सवाल है, यह एक अहम सवाल उठाया गया है। इसके लिए प्रधानमंत्री जी, रेल मंत्री जी, सिंचाई मंत्री जी, सभी धन्यवाद के पात्र हैं। उन्होंने पहली बार संसाधनों को देश के लिए उपयोगी बनाने की दृष्टि से देश को जोड़ने की पहल की है। इसमें रेलवे एक महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि यात्री सुविधाओं में जो बजट दिया जाना चाहिए, यह पहले बहुत कम होता था - नागरिक सुविधाओं और रेल कर्मचारियों की सुविधाओं में तथा रेल डिब्बों में लोग जिन असुविधाओं का अनुभव करते हैं, उन्हें दूर करने के लिए मंत्री जी ने इस बजट में 205 करोड़ रुपए का प्रावधान करके कम से कम रेल यात्रियों को सुविधाएं प्रदान करने की एक पहल की है, लेकिन अब भी जितनी सुविधाएं रेल यात्रियों को मिलनी चाहिए, उसकी तुलना में बहुत कम सुविधाएं मिल रही हैं, इसलिए इस तरफ ध्यान देना बहुत जरूरी है। किराया बढ़ना अलग सवाल है और किराया न बढ़ना एक सवाल है, लेकिन इसके साथ-साथ यात्रियों को सुरक्षा और सुविधाएं दी जानी बहुत आवश्यक हैं। रेलवे संपत्ति की सुरक्षा के लिए आरपीएफ को मजबूत बनाने की कोशिश की गई है, लेकिन जो एक दिक्कत शुरू से प्रत्येक रेल मंत्री और रेल यात्री महसूस करते हैं, वह यह है कि रेल यात्री और उनके सामान की सुरक्षा का प्रश्न हमेशा राज्यों के हाथ में रहता है।

जिसके कारण रेल मंत्रालय और राज्यों के बीच में समन्वय स्थापित न होने के कारण कई बार दिक्कत आती है और रेल यात्रियों का सामान असुरक्षित रहता है। इसके बारे में सरकार को जरूर विचार करना चाहिए कि किस तरह से इस व्यवस्था में सुधार हो। जैसे आर.पी.एफ. रेलवे की सम्पत्ति की सुरक्षा के लिए अपनी एक फोर्स है, वैसे ही रेल यात्रियों के सामान और उनकी सुरक्षा के लिए अपनी एक सुरक्षा इकाई बनानी चाहिए या राज्य सरकारों से तालमेल बनाकर काम करना चाहिए, अन्यथा रेल यात्री अपने को इस समय, जब पूरे देश में इन्सर्जेंसी का सवाल चल रहा है तो रेल सम्पत्ति की सुरक्षा तो आर.पी.एफ. के द्वारा हो जायेगी, लेकिन रेल यात्रियों और उनका सामान कैसे सुरक्षित रहेगा, इसकी भी चिन्ता की जानी चाहिए। यह जब तक नहीं किया जायेगा, तब तक इस इन्सर्जेंसी के समय में रेल यात्री अपने को सुरक्षित महसूस नहीं करेंगे।

मैं इसके साथ-साथ एक निवेदन और भी करना चाहूंगा। रेल मंत्री जी इसके लिए धन्यवाद के पात्र हैं कि उन्होंने रेल डिब्बों में पेयजल उपलब्ध कराने के लिए कुछ पहल की है, लेकिन अब भी जो शुद्ध जल पीने के लिए मिलना चाहिए, एक दफा बीच में यहां सवाल उठा था, स्थिति यह है कि कई कम्पनियां ऐसी हैं जो मिनरल वाटर के नाम पर पेयजल बेचती हैं, लेकिन वह शुद्ध नहीं होता। पेयजल शुद्ध मिले, यह बहुत जरूरी है। इसे स्टेशन पर भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए और रेल के अन्दर भी पेयजल की सुविधा होनी चाहिए। इसी तरह रेल डिब्बों में जो टायलेट्स में भी उचित व्यवस्था होनी चाहिए। इसकी दिक्कत दिखाई पड़ती है और एक सफाई की कमी दिखाई पड़ती है। स्टेशन पर भी सफाई की कमी दिखाई पड़ती है और डिब्बों में भी कमी दिखाई पड़ती है। सफाई को सुनिश्चित करने के लिए इसकी भी पहल होनी चाहिए।

मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने विकलांगों की चिन्ता की है, वृद्ध लोगों की चिन्ता की है, पत्रकारों की चिन्ता की है और उनको विभिन्न ट्रेनों में यथास्थान महत्व दिया है। इसके साथ-साथ यह बहुत कम होता है, जब रेल का भाड़ा कम होता है, वरना तो हमने सुना था, भाड़ा बढ़ता तो लगातार है। लेकिन रेल भाड़ा कम भी होता है, यह पहली बार रेल मंत्री जी ने किया है, जो अपने आपमें उल्लेखनीय उपलब्धि है कि आज रेल भाड़ा कम किया जा रहा है। कई दूसरी जगहों पर भी हम जानते हैं। जब पहली बार मैं चुनकर आया था तो यहां इस सदन में, इस देश में महंगाई पर ही चुनाव हुआ करता था, अब वह मुद्दा पता नहीं, कहां चला गया। शायद यही कारण है कि इन लोगों ने अपनी योजनाएं इस ढंग से बनाई हैं कि हम चीजों को महंगी हुए बिना अच्छी और सुविधाजनक मूल्य पर उनको उपलब्ध करायें, रेलवे भी उसमें एक अहम भूमिका निभा रही है।

पर्यटन की दृष्टि से हमारा देश बहुत आगे नहीं चल रहा है। हमारे देश में दो प्रकार का पर्यटन है। एक में बाहरी पर्यटक आते हैं और एक आन्तरिक पर्यटन चलता है। आन्तरिक पर्यटन पूरी तरह रेलवे पर निर्भर करता है। रेलवे के लिए यह जरूरी है कि ऐसे पर्यटन स्थलों की, ऐसे तीर्थस्थलों की पहचान हो और वहां रेल पहुंचाने की कोशिश की जाये। कश्मीर में भी रेल की सीटी बजेगी, यह कश्मीर वाले, घाटी वाले भी पहली बार अनुभव कर रहे हैं। हम पहले कहते थे कि हम उधमपुर में रेल ले जाएंगे, घाटी में रेल ले जाएंगे, लेकिन वह कश्मीर वालों के लिए सपना ही बना था, वहां कभी रेल नहीं पहुंची। लेकिन रेल मंत्री और प्रधानमंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं कि आज घाटी में भी रेल की सीटी बजने की संभावनाएं दिखाई पड़ने लगी हैं, वहां भी रेल पहुंच रही है। इसलिए रेल की विभिन्न महत्वाकांक्षी योजनाएं जो चल रही हैं, निश्चित ही वे प्रशंसनीय हैं। लेकिन इसके साथ ही मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जो भी योजना हाथ में ली जाये, उस योजना को समयबद्ध पूरा करने का भी प्रयास किया जाये।

इधर रेल यात्री और माल भाड़े की स्थिति बदल रही है। यात्री कम हो रहे हैं, क्यों यात्री कम हो रहे हैं, इसकी चिन्ता रेलवे को करनी चाहिए। पहले वॉर्ष में जितने लोग रेल से यात्रा करते थे, इतनी सुविधा और इतनी सुरक्षा के बाद भी अगर कम यात्री रेल से यात्रा करते हैं तो दिक्कत होती है, ऐसा क्यों हो रहा है? माल भाड़े की दुलाई आज एक सवाल है, आज ट्रक वालों ने हड़ताल कर दी है। रोड ट्रांसपोर्ट अगर जाम हो जाता है, अगर रुक जाता है तो बाजार पर उसका सीधा प्रभाव पड़ रहा है, इस चुनौती को भी रेलवे को स्वीकार करना चाहिए। अगर रेलवे ने फल, सब्जी, दूध आदि की दुलाई के लिए ठीक प्रयास किया होता, अच्छा प्रयास किया होता तो ट्रक वालों की चुनौती को बड़ी आसानी से स्वीकार किया जा सकता था, रोड ट्रांसपोर्ट की चुनौती स्वीकार की जा सकती थी। मैं समझता हूँ कि इसमें रेलवे पहल करेगी, इससे किसानों को जहां लाभ होगा, वहां बाजार दर नियंत्रित करने में भी सुविधा होगी और आवश्यक वस्तुएं समय पर लोगों को मिल सकेंगी।

इन्हीं कुछ शब्दों के साथ मैं निवेदन करना चाहूंगा कि रेल मंत्रालय जिस गति से आगे बढ़ रहा है, जिस अच्छे ढंग से आगे बढ़ रहा है, जिस बेहतर ढंग से आगे बढ़ रहा है, उसको और आगे बढ़ाने के लिए मैं इस विनियोग विधेयक का समर्थन करता हूँ और विश्वास करता हूँ कि कुशल रेल मंत्री के नेतृत्व में और आदरणीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में रेल निरन्तर प्रगति करती रहेगी और देश की सांस्कृतिक जीवन रेखा देश की पहचान बनकर रहेगी।

PROF. A.K. PREMAJAM (BADAGARA): Thank you, very much Mr. Deputy-Speaker, Sir, for this opportunity.

As everybody is aware, the Indian Railways is the symbol of the concept of unity in diversity. It is actually a tool of national integration. We are very proud that it is the largest railway network under a single management in the world.

Now, with 63,000 route kilometres and befitting expansion of all lines, the Indian Railways is a very vast network. There is no doubt about it. But when we analyse the progress made by the Indian Railways network through the ages, since its inception 150 years ago, the major portion of existing network has been constructed by the British, and the increase during the post-Independence is very minimal, at time, very low.

Here, we have to analyse the progress in relation to the expectation and the requirements. Everyday the number of passengers is actually increasing. Regarding increase in the passengers, and the passenger amenities etc., the Indian Railways has not come up to their expectations.

Of course, it is true that some efforts had been made by the hon. Minister Shri Nitish Kumar to rationalise different aspects of progress in the Railway network. Regarding freight services, passenger services, projects and safety, he had made an attempt to rationalise the entire process. According to his Status Paper published in 1998 regarding the passenger fares, the philosophy is expressed in the following terms:

"Appropriate tariff for each segment commensurate with level of service provided and the ability to pay for the same have to be evolved. "

Of course, it is a very ideal condition if it is implemented.

But when we look into the fare increase, the hon. Minister can claim that there was no increase in the Budget for the year 2003-04. But during the previous year, the high rise was there in the passenger traffic rate. That burden had actually fallen on the ordinary passengers and not on the special class, to the high society because the reduction was made in the rate of *Rajdhani Express* and *Shatabdi Express* etc., whereas in the second-class fares, in the smaller trains, the fare was actually hiked.

Sir, this year is declared as the Customers' Satisfaction Year by the Railways. Regarding projects, not many new projects have come up during this Financial Year. Regarding the project perspective also, there is a philosophy expressed in the Budget of 2002-03 wherein the hon. Railways Minister had stated:

"I have decided to allot funds for the plan-heads new lines, doubling, gauge conversion, electrification etc., for projects in different States based on a clear and transparent formula, so that the available resources are distributed in a manner which can be considered fair and just."

Of course, the philosophy is fair and just.

The hon. Minister had further stated:

"For this purpose, I have considered three major criteria, viz., the area of the State, the population and the throw-forward of projects in States. Weightage given to these three criteria is in the ratio of 15 per cent, 15 per cent and 70 per cent respectively."

Actually, this philosophy is very much appreciated on principle. But as far as my State of Kerala is concerned, this philosophy has actually put our State into great disadvantage. As regards size, ours is a very small State.

Regarding population size also, ours is a very progressive State in implementing Family Welfare Programmes. Our population has been controlled. But as far as this particular criterion is concerned, we are put to a great disadvantage. I am sure that the hon. Railway Minister will agree with me in this regard.

Another thing is throw-forward projects. Because of the financial constraints, which the State is undergoing, they are not able to put forward many projects where the funding would be mainly done by the State Government. Due to all these conditions, our State of Kerala is put to a great disadvantage.

Sir, if we just go into the allotment for the last three years, we find that it is actually coming down. Instead of increasing, it is actually coming down.

In 2001-02, the allotment was Rs. 286.67 crore. In 2002-03, Kerala received only Rs. 208.88 crore. That means, a reduction of nearly Rs. 80 crore is there in the allotment. This year, 2003-04, it has further come down to Rs. 127 crore which means that there is again a reduction of Rs. 80 crore.

So, this is the situation as far as the funding in relation to the State of Kerala is concerned. Naturally, with such reduction of funds, we will not be able to complete the on-going projects in a time-bound manner.

Similarly, constitution of ROBs, installation of inter-locking system, manning unmanned level-crossings etc., require a lot of funds. For doubling the Shoranur-Mangalore line, the required amount is Rs. 106 crore but the allotted amount is only Rs. 55 crore. For Calicut-Shoranur-Kuttippuram line the required amount is Rs. 73 crore but only Rs. 33 crore has been granted. Similarly, for electrification, Rs. 81.64 crore is required but only Rs. 22 crore has been given. That means, most of the projects which have to be finished within two to three years time, will be lagging and we will not be able to complete those projects in a time-bound manner.

Sir, regarding the new trains allotted, I am indeed grateful to the hon. Minister for granting one new train and extension of three trains, especially, the extension of the Ernakulam-Calicut Inter-City Express to Kannur, as promised by the hon. Minister. Here, in this connection, I would like to make a request. Hyderabad-Ernakulam train is extended to Trivendrum. But there are a lot of passengers coming from Malabar side also. So, some arrangement -- either a compartment which can be de-shunted from Shoranur or an extension of the entire thing to Malabar area -- will be much appreciated.

Sir, regarding the MPLAD funds, I would like to specially mention that the Railways at the bureaucratic level is still having the British colonial hangover. Some of these rules have to be amended in the changed circumstances. When the hon. Minister is thinking in terms of improving the infrastructure facilities and improving the passenger amenities, there are certain amenities which are not actually passenger related amenities, but they are closely related to the Railways. For example in my Constituency Badagara, I had already allotted Rs. 60 lakh from the MPLAD funds for two projects, on an average Rs. 30 lakh per project. This had been done two years ago. But they are still pending implementation because of an answer being awaited from the Railway authorities. The position is that one under-bridge at Patiat Mukhali to the North of Badagara is proposed by me, and actually it is not a passenger amenity because this under-bridge is to be used by village pedestrians from three villages to get to the national highways.

They have to cross the double line now, if they have to get to the National Highway in the existing system. As this is an essential requirement for the development of that area, I have allotted Rs.30 lakh two years back. The Committee of MPLADS had already okayed the project from their side. But the Ministry of Railways is saying that according to the existing rules, the State Government and the *Gram Panchayat* have to shell out money. How can a *Gram Panchayat* allot Rs.30 lakh for one project? They are under great economic strain. So, the money is pending there and this money is kept for this project alone. The Ministry of Railways has not given a positive reply. I have written to the Railway Board. I have raised this matter on earlier occasions also, when I was participating in the discussions on the Railway Budget.

Another project is for a foot over-bridge at Tellicherry, to the south of the Railway Station. It is not, in any way, connected with the Railway Station. It is actually over a level crossing which had been closed in lieu of a fly-over. For this also, I have allotted Rs.30 lakh two years ago. In the name of passenger amenities, this is being negated. Actually, this is not a passenger amenity. The passengers coming from the platform will not be using this foot over-bridge. This foot over-bridge is for ordinary pedestrians who had to come from the Coorg Road to the bus stand and other places.

I would request the hon. Minister to examine this matter and sanction this at the earliest so that I can get these two projects implemented which will be connected with the railways.

Another point is the one which I mentioned today during the submissions under Rule 377. So, I will not repeat that.

There is another over-bridge at Badagara, Ontham over-bridge. It was started in 1994 and it is yet to be completed.

The road alignment is already made. The railway portion, that is, the bridge portion over the railway track is to be completed. Several over-bridges are in different stages of completion and there is delay in completing the bridge portion. The National Highway portion is completed; the road alignment is completed. In most cases, the bridge portion which is just above the railway track is to be completed; whatever may be the technical problems, I would request the hon. Minister to see that directions are given to the authorities concerned to expedite the matter.

Another request which I had been repeatedly making in this august House is regarding Tellicherry-Nanjangode railway line. Actually this railway line will help augmenting the requirements of tourism projects because from Tellicherry, there is only bus service available now, to Karnataka region. If this railway line comes up, this will be very encouraging to the tourism development programme and other activities which will also help people belonging to the entire Malabar region, to reach Karnataka and come back, in a very convenient manner.

I earnestly request that this will be given a great consideration by the hon. Minister at least in the next Budget.

There are many more points to be brought to the notice. But for want of time, I thank the hon. Deputy-Speaker for the opportunity given. I also thank the hon. Minister for the services he has already rendered to our State. I anticipate that more funds will be allotted to the State of Kerala and also that he would give some good consideration for the northern part of Kerala, that is, Malabar.

श्री किरीट सोमैया (मुम्बई उत्तर पूर्व) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से सिर्फ एक विषय पर प्रार्थना करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आप सब जानते हैं कि मुलुन्द में गत महीने में ट्रेन में बम ब्लास्ट हुआ था। मैं रेल मंत्रालय का आभार मानता हूँ कि रेल मंत्री जी ने उसी दिन रात को तुरंत सभी अधिकारियों को भेजकर 25 मिनट के अंदर जितने भी लोग घायल हुए थे या मृत्यु हुई थी, उनको तुरंत अस्पताल में ले जाने की व्यवस्था करवाई और उनको एक्स-ग्रेशिया पेमेंट भी मंत्रालय ने किया। दूसरे दिन रेल मंत्री जी की अनुमति से रेल राज्य मंत्री बंडारू दत्तात्रेय भी वहां आए थे।

15.00 hrs.

मैं एक बात की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। माननीय रेल राज्य मंत्री श्री बंडारू दत्तात्रेय जी मुम्बई आये थे। कुल 82 लोगों का कुछ न कुछ नुकसान हुआ था। उसमें से 60 लोग ऐसे हैं जिन्हें कान से सुनाई देना बंद हो गया है। रेलवे में क्लेम-ट्रिब्यूनल की व्यवस्था है जिसमें 38 हजार रुपये से लेकर तीन लाख साठ हजार रुपये तक का क्लेम मिलता है। लेकिन लोगों को ट्रिब्यूनल में क्लेम देना पड़ता है। ऐसे लोगों की मदद के लिए एक क्लेम ऑफिसर उनकी सहायता करता है। मेरे पास ऐसे लोगों के बारे में सारी डिटेल्स मौजूद हैं। कौनसे केसेज हैं, प्रत्येक की जानकारी है। अनेक ऐसे केस हैं जिनमें नौजवान व्यक्ति की मृत्यु हो गयी है, पत्नी अकेली है, तीन महीने का बच्चा है। अनेक ऐसे व्यक्ति हैं जिनका अस्पताल का खर्चा 40 हजार, 50 हजार या लाख तक का हो चुका है। रेलवे क्लेम ट्रिब्यूनल मुम्बई की जो ब्रांच है उसकी हालत यह है कि एक हजार केसेज पेंडिंग पड़े हुए हैं। अगर 29 क्लेम सबमिट किये जाते हैं तो भी उनका नम्बर दो साल के बाद आयेगा, तब तक ये गरीब लोग कहां जाएंगे? उन्होंने उपचार के लिए अपने घर तक गिरवी रख दिये हैं। इसमें से लगभग 90 प्रतिशत लोग सैकिंड क्लॉस में सफर कर रहे थे। आपने पहले भी मानवता के आधार पर मदद की है। गत साल राजधानी एक्सप्रेस का एक्सीडेंट हुआ था तो माननीय रेलवे मंत्री जी ने स्पेशल जज की नियुक्ति की थी और उस दुर्घटना में मुम्बई के भी दो यात्री थे जिनकी उसमें मृत्यु हो गयी थी। उनके परिवार वालों को चार लाख का क्लेम मिल गया है। तीन-चार महीनों में सब क्लेम डिसपर्स हो चुके हैं। यह बहुत बड़ी बात है। इस बार भी आपको उसी तरह से मुम्बई के लिए भी करना चाहिए और एक स्पेशल जज की नियुक्ति आपको करनी चाहिए जिससे तीन-चार महीने के अंदर सब लोगों को मुआवजा मिल जाए। दूसरी बात यह है कि रेलवे को भी इससे रैवेन्यू का नुकसान होने वाला नहीं है। रेलवे हर यात्री की टिकट में से कुछ पैसा जनरल इश्योरेंस कोरपोरेशन को इश्योरेंस प्रीमियम से लिए देती है। सन् 1993 में यह व्यवस्था बनी। गत 10 सालों में 114 करोड़ रुपया रेलवे ने प्रीमियम जमा किया है और खाली 83 करोड़ रुपया ही क्लेम का स्वीकृत हुआ है। रेलवे को रैवेन्यू की हानि नहीं होगी और साथ ही इश्योरेंस कंपनी को भी हानि नहीं होगी। मानवता के आधार पर मृतक परिवारों को मदद मिलेगी, जिनका अस्पताल में ट्रीटमेंट चालू है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि स्पेशल जज की नियुक्ति हो और साथ ही जो रेलवे क्लेम ऑफिसर है, वहां पर दो-चार लोगों का स्पेशल सेल अपाईट हो। मुझे विश्वास है कि माननीय रेलवे मंत्री जी मेरी प्रार्थना पर गौर करेंगे।

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, हम रेलवे की र्वा 2003-2004 की अनुदान मांगों पर चर्चा कर रहे हैं। माननीय रेलवे मंत्री जी ने 17 हजार करोड़ रुपये का विशेष रेलवे सुरक्षा फंड स्थापित किया है। र्वा 2002-2003 में 1400 करोड़ रुपया व्यय हुआ है। मेरा मानना यह है कि जो अपेक्षित परिणाम सामने आने चाहिए थे वे परिणाम सामने नहीं आये। उपाध्यक्ष महोदय, आंकड़ों से राज नहीं चलता है बल्कि भरोसे और विश्वास से राज चलता है और लोग क्या अहसास करते हैं यह बड़ी बात है। मैं माननीय नीतीश कुमार जी से प्रार्थना करना चाहूंगा कि लोगों में रेल यात्रा के प्रति अविश्वास बढ़ा है। दो-चार दिन के बाद कोई न कोई रेलवे दुर्घटना समाचार पत्रों में छप जाती है, जिससे लोगों में भय पैदा होता है, एक अविश्वास पैदा होता है।

रेलवे में प्रतिवर्ष रेल दुर्घटनाओं में लगभग 385 लोग मारे जाते हैं। इनमें से 148 मौतें रेलगाड़ियों की आपस में भिड़ंत की वजह से होती हैं, 51 रेल की पटरियों की वजह से और 31 मौतें मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग के कारण होती हैं। इसमें सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि दुर्घटना होने के बाद आप जांच कमेटी बना देते हैं, लेकिन इन कमेटीज की रिपोर्ट विलम्ब से आती हैं और विलम्ब से कार्यवाही होती है। 1998 में एक रेल दुर्घटना की जांच के लिए जीसी गर्ग समिति बनी थी। जहां तक मेरी जानकारी है, इस र्वा जनवरी, 2003 तक उस समिति की रिपोर्ट नहीं आई थी। इसी तरह से अगर 1999 में जीएम रे समिति गेयसिल की वजह से दुर्घटना के कारण बनी थी, जिसमें 285 लोगों की मौतें हुई थीं। उस समिति ने 21 सिफारिशों की थी, जिनमें से आपने 18 सिफारिशों को मान भी लिया था। मेरे कहने का मतलब यह है कि प्रयास यह होना चाहिए कि जब रेल दुर्घटना हो जाती है और उसकी जांच के लिए कोई समिति नियुक्त की जाती है, तो उस जांच समिति का काम अविलम्ब पूरा होना चाहिए और जो लोग उसमें दोगी हैं, उनके खिलाफ अविलम्ब कार्रवाई सुनिश्चित होनी चाहिए, जिससे लोगों में यह मनोवैज्ञानिक प्रभाव बने कि इस आशय की दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति नहीं होगी, तथा उन लोगों के खिलाफ कठोर कार्रवाई की जाएगी। इन दुर्घटनाओं के लिए जीएम और डिविजनल मैनेजर को दोगी ठहराया जाता है। वित्तीय अधिकारों के मामले में दस हजार करोड़ रुपए खर्च करने की बढ़ोतरी की है। मात्र रुपयों की छूट देने से काम नहीं चलेगा। जब तक आप जवाबदेही सुनिश्चित नहीं करेंगे और ऐसी कार्य प्रणाली सुनिश्चित नहीं करेंगे, तब तक मैं समझता हूँ कि कोई अच्छे नतीजे नहीं निकलने वाले हैं।

महोदय, दिसम्बर, 2000 में सराय-बनजारा रेल दुर्घटना हुई थी और इसकी जांच के लिए जस्टिस शकील अहमद को नियुक्त किये गये थे। इस कमेटी की रिपोर्ट भी अभी तक नहीं आई है। नीतीश कुमार जी, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि जिस तरह से जांच प्रक्रिया में विलम्ब होता है, उस प्रक्रिया को अत्यधिक तीव्र बनाया जाना चाहिए, जिससे रिपोर्ट जल्दी प्राप्त हो सके। जहां तक लोगों का सवाल है, दुर्घटनायें हो जाती हैं, लेकिन दुर्घटना के बाद तत्काल लोगों को यह लगना चाहिए कि सरकार ने सख्त कार्यवाही की है और भविष्य में इस आशय की घटनाओं की पुनरावृत्ति नहीं होगी। इसके लिए कुछ कारगर प्रयास करने की आवश्यकता है।

आपने रेल दुर्घटनाओं की तुलना सन् 1960 से की है और कहा है कि रेल दुर्घटनाओं में कमी आई है। मैं समझता हूँ कि 1960 के समय से आज के संदर्भ में तुलना

करना किसी भी कीमत पर न्यायसंगत नहीं है। 1960 के आधार पर रेल दुर्घटनाओं का आंकलन करते हैं, तो रेल में कार्य संचालन पर होने वाले व्यय के बारे में भी आपको सोचना चाहिए। 1960 से अभी तक व्यय का अनुपात कितना बढ़ा है, इस बारे में भी सोचना चाहिए।

जहां तक रेलवे के संचालन का सवाल है, तो रेलवे का संचालन कुछ हद तक राजनीतिक हो गया है। इस पर विचार करने की आवश्यकता है। रेलवे के संचालन के पहले नई रेल लाइनें चलाने पर विचार-विमर्श करने की आवश्यकता है। आपने पिछले बजट में जनशताब्दी शुरू करने का निर्णय लिया था। मैं जनशताब्दी में प्रतिदिन औसतन यात्रियों की संख्या बताना चाहता हूँ। टाटा-रांची जनशताब्दी में 23 यात्री, अहमदाबाद-भुज जनशताब्दी में 92 यात्री, हावड़ा-मालदा जनशताब्दी में 160 यात्री, लखनऊ-वाराणसी जनशताब्दी में 190 यात्री, हबीबगंज-भोपाल जनशताब्दी में 160 यात्री और पटना-कटिहार जनशताब्दी में 180 यात्री यानि कुल मिलाकर घाटे का सौदा रहा। मैं कहना चाहता हूँ, जब नई रेल गाड़ी चलाते हैं, तो पहले विचार-विमर्श करना चाहिए और यह देखना चाहिए कि कहीं यह घाटे का सौदा तो सिद्ध नहीं होगा। रेल मंत्रालय ने जो श्वेत पत्र जारी किया गया है, उसमें कहा गया है कि दुर्घटना मुक्त रेल यात्रा संभव नहीं है।

माननीय रेल मंत्री जी रेलवे की 150वीं बर्गांत मनाने के लिये मुम्बई गये थे, जहां उनका भाण हुआ था। यह भाण 3 जनवरी, 2003 को हुआ था। इस भाण में उन्होंने कहा था कि आने वाले 5 वर्षों में रेलवे को दुर्घटनामुक्त कर दिया जायेगा लेकिन सरकार के श्वेत पत्र और इनके भाण में विरोधाभास है। इसे देखने की आवश्यकता है और इस पर गहन विचार किये जाने की जरूरत है।

उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे स्टेशन अपराधियों के अड्डे बन गये हैं। पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन के जनरल मैनेजर का एक बयान छपा है और उन्होंने खुद स्वीकार किया है कि दिल्ली रेलवे स्टेशन पर अपराधियों का जमावड़ा रहता है। इन पर नजर रखे जाने की आवश्यकता है।

उपाध्यक्ष महोदय, राजनैतिक पार्टियों के जलसे और रैलियां होती हैं या उनके जो कार्यक्रम होते हैं, उनके लिये रेल विभाग अतिरिक्त रेलगाड़ियां चलाती हैं। इसके लिये आवश्यक औपचारिकतायें किये जाने की आवश्यकता है। अभी 14 अप्रैल को लखनऊ में एक दल की तथाकथित पर्दाफाश रैली हुई थी। हिन्दुस्तान टाइम्स अखबार में छपा है कि रेल विभाग ने जो रेलगाड़ियां उपलब्ध कराईं, उसमें आवश्यक औपचारिकतायें पूरी नहीं की गईं। जिस तरह से रेल अधिकारियों को धमकाया गया, वह किसी भी कीमत पर न्यायसंगत नहीं है। रेल मंत्री का वह विभाग है, वे उसके मंत्री हैं, विभाग के आला आफिसर्स हैं लेकिन हर व्यक्ति को अधिकारीगण को बेइज्जत करने का अधिकार नहीं है। जिस पार्टी के जलसे होते हैं, मैं समझता हूँ कि उसके लिये अतिरिक्त रेलें चलाने हेतु समस्त औपचारिकतायें पूरी किये जाने की आवश्यकता है।

उपाध्यक्ष जी, रेल विभाग जो पुल बनाती है, उसमें 50 प्रतिशत धन रेल विभाग का और 50 प्रतिशत राज्य के पी.डब्ल्यू.डी. विभाग होता है। मुझे लगता है कि अधिकांश राज्य सरकारें सहयोग नहीं करती हैं। इसलिये जहां रेल विभाग पुल बनाती है, वहां राज्य सरकारों से सहयोग अपेक्षित है। यदि सहयोग नहीं मिलता तो पुल नहीं बन पाते हैं। मेरा निवेदन है कि इस संबंध में राज्य सरकारों के सम्बद्ध मंत्री को बुलाकर और राज्य सरकार से बात करके, जो उचित समझे, जहां पुल बनाये जाने की आवश्यकता है, रेल विभाग उचित कार्यवाही करे।

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

सभापति महोदय, अभी 4 अप्रैल को रेल मंत्री जी आगरा मंडल का उद्घाटन करके आये हैं। मेरा निवेदन है कि आगरा मंडल बनने के बाद जो स्टाफ ट्रांसफर किया गया है, वह व्यवहारिक नहीं है। वहां पुराने स्टाफ को बुलाये जाने की आवश्यकता है और इसका विस्तार किया जाये। इसके अलावा टुंडला-फिरोजाबाद-शिकोहाबाद, जयपुर-बांदीकुई और इधर फरीदाबाद तक आगरामंडल का विस्तार किया जाना आवश्यक है, तभी जाकर आगरा मंडल अपनी असली शकल में आ पायेगा। फिरोजाबाद स्टेशन पर कम्प्यूटर द्वारा रिजर्वेशन की व्यवस्था नहीं है। यहां आरक्षण कम्प्यूटर प्रणाली लागू करना आवश्यक है। फिरोजाबाद में प्रतीक्षालय नहीं है, लोगों को बहुत परेशानी होती है। मेरा निवेदन है कि फिरोजाबाद में एक प्रतीक्षागृह बनाया जाये।

सभापति महोदय, टुंडला में प्रयागराज एक्सप्रेस और शताब्दी का स्टापेज होना चाहिये। स्टेशन पर श्री मुलायम सिंह जी की वजह से हुआ है। मेरा निवेदन है कि फिरोजाबाद में भी स्टापेज दिया जाये। इसके अतिरिक्त आगरा से पास होने वाली गाड़ियों में आरक्षण की व्यवस्था नहीं है। जैसे हावड़ा-जोधपुर एक्सप्रेस गाड़ी में आरक्षण की आवश्यकता है। आगरा एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है जहां से टूरिस्ट आते-जाते हैं और सरकार को काफी राजस्व मिलता है। इसलिये आरक्षण कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता है। आगरा-एतनापुर डबल लाइन होनी है जिसके लिये तीव्र गति से कार्य किया जाना चाहिये। जहां तक लोडिंग-अनलोडिंग का सवाल है, छलेसर स्टेशन को विकसित किये जाने की आवश्यकता है जो अभी तक पूरा नहीं हुआ है। उसे प्राथमिकता के आधार पर विकसित कराये जाने का आवश्यकता है।

अंत में मैं निवेदन करना चाहूंगा कि शिकोहाबाद में ओवरब्रिज बनाये जाने की बहुत आवश्यकता है। लोग शिकोहाबाद से बटेश्वर जाते हैं, जो प्रधान मंत्री जी का जन्मस्थल है और वह एक ऐतिहासिक स्थल भी है। वहां कभी-कभी घंटों लग जाते हैं। यहां से कभी श्री मुलायम सिंह यादव जी विधायक रहे हैं और बाद में मुख्य मंत्री भी बने। वहां तमाम तीर्थयात्रियों का आना-जाना लगा रहता है। लेकिन वहां ओवरब्रिज न होने के कारण घंटों लग जाते हैं। मैंने हाउस में सवाल किया था, उसका रेल मंत्री जी ने जवाब भेजा था कि हम रेल पुल बनवाने के लिए तैयार हैं, बशर्तें राज्य सरकार हमें अपेक्षित सहयोग करे। मेरी आपसे प्रार्थना है कि राज्य सरकार से पत्र-व्यवहार करके अगर शिकोहाबाद में ओवरब्रिज बन जाए तो आपकी बड़ी कृपा होगी और गोमती, बरौनी, जोधपुर, हावड़ा, डीलक्स गाड़ियां शिकोहाबाद में रोकी जाएं।

सभापति जी, मुझे इतना ही निवेदन करना था। मुझे विश्वास है कि मैंने जिन क्षेत्रीय समस्याओं का जिक्र अपने वक्तव्य में किया है, उन्हें रेल मंत्री जी अविलम्ब पूरा करने का काम करेंगे।

DR. A.D.K. JAYASEELAN (TIRUCHENDUR): Mr. Chairman Sir, at the outset I must congratulate the Minister for Railways. I must accept the fact that in recent times Tamil Nadu has been benefited by the present Ministers. In my constituency also we have had the privilege of getting Tirukkural Express from Kanyakumari to Delhi and the extension of Kudal Express. Still, we have some more requirements. We really appreciate that Shri A.K. Moorthy is doing wonderfully well. He is going from place to place and he came to Tiruchendur also to open the computerised booking office. He promised that broad gauge will be introduced in the coming year.

Tirunalveli to Tiruchendur is only 61 kms. The major work has been completed there and bridges have also been built. You have to change only the rails. Unfortunately, it is going at a snail's pace. Sometimes, because of pressures, the Minister is allotting money to other jobs. We feel very sorry for it. Tirunalveli to Tiruchendur is a very important line in our country. There is a Murugan temple there. Every month lakhs and lakhs of pilgrims come there. If you come there, you will be definitely blessed. People visit the Kartikeyan Temple at Tiruchendur. Further, there is a place called Alimuganeri where hundreds and thousands of people are engaged in salt manufacturing. There is one Darangadhara Chemical Works. They use the Railways for transporting soda ash. By way of this transportation the Railways can earn a minimum of Rs.1 crore. Commercially it is really viable. It will connect this place with every

nook and corner of the country from where a large number of pilgrims are coming. They find it very difficult in the present set up. They come up to Tirunaveli and from there they have to catch some other mode of transport like bus or taxi.

Actually my people asked me to lead an agitation to attract the attention of the Minister towards this issue. But, I said the Ministers are wonderful people and they know what is good. I also assured my people that our Minister will do this job for them. Therefore, I invite the Minister to come to Tiruchendur and he will be definitely blessed.

There are one or two small points that I have to make. In the Kanyakumari line there is one place called Valliyur where the platform is so low that two persons recently fell down and died. Immediately people rushed to me and questioned me about it. I am answerable to them. That way, you are also answerable to them. Valliyur Railway Station is situated between Tirunaveli and Kanyakumari.

Some parts of Tamil Nadu have been annexed with Kerala side. There is a demand that Kanyakumari area must be included in or annexed to the Madurai Zone. This is very important.

The people of Kerala are really very shrewd. I must appreciate them. They make full use of the amount. If Rs. 100 crore is allotted to them, they make use of Rs.90 crore and give only Rs.10 crore or something like that. So, we are at the mercy of the people there. So, please try to include the areas of Kanyakumari and Tirunelveli with Madurai zone (Interruptions) Pudukottai area is also important but the most important area is Tirunelveli - Tiruchendur. There are so many schemes but this is the most important area. I hope it will be done.

There is another proposal regarding a new train from Kanyakumari to Kashi a pilgrim centre . Kashi and Kanyakumari. Kanyakumari is a part of my constituency. Everyday, more than 25,000 people come there. It is one of the most important places being a tourist spot. Geographically also, it is important. There is the confluence of three seas. We are spending crores of rupees on Kashmir. Why can we not spend some amount on Kanyakumari which is a pilgrim centre apart from a tourist spot? It is a sacred place. Please give importance to this area also. I hope they will do it. As we have got very wonderful Ministers here, I am confident that they will do it.

प्रो. एस.पी.सिंह बघेल (जलेसर) : सभापति जी, जो माननीय सदस्य बहस में भाग न ले पाएँ, उनके भाषण लिखित रूप में शामिल कर लिये जाएँ।

MR. CHAIRMAN: If you are willing to lay your written speech, it is all right.

DR. B.B. RAMAIAH (ELURU): Sir, I must first congratulate the hon. Railway Minister for presenting a very good Budget this year without increasing the taxes either in freight or passenger fares and also increasing the goods traffic to the maximum extent.

I would like to suggest to him some ways of increasing the facilities to the passengers and also increasing the goods traffic in order to make it more economical and profitable. Today, railways have to compete with road transport. After increasing the road transport facilities, they have become a big competition and they have to provide with more facilities which are required in the existing conditions of our country.

An important item which is required to be more economical in future operations is making it unigauge everywhere which you are doing now. If you have meter gauge and broad gauge, you may have transit problems. Please make it unigauge as fast as possible so that the whole country will be able to operate very efficiently. I know that one of the largest Railway operations is our Indian Railways.

Another point is unit type of energy. Somewhere you are having electrification and at some places, you have diesel operations. It is always economical to make the entire area operate under electrification and reduce two types of engines. Earlier, we had steam engines. That was most inefficient operation and diesel is much more better than that. But today, electrification is much better from economic point of view and also taking into account efficiency and profitability aspects.

The next point which I would like to make is about more utilisation of the workshops that are available with the railways both for manufacture of wagons and coaches. We have to meet not only our requirements but also international requirements. We may take up work outside India for erection and operation of railways as we have people with enough experience and knowledge in our country. This is one point on which we should be able to expand and take care of our neighbouring countries which require a lot of facilities.

Next point is about safety fund. This year, we have put a cess as regards safety purpose. In a number of places, we find that flyovers are required. But the condition is that there should be 50 per cent contribution from the State Government which it is unable to do. We find that substantial amount of railway safety fund is unutilised because the State Governments are unable to contribute to that extent. I would suggest to make it a nominal contribution from the State Governments. We find a number of cases where the State Government's contribution is 10 per cent or so like taking up rural development schemes, drinking water schemes and other things. Likewise, you may

reduce the contribution of the State Government from 50 per cent to 15 per cent so that we may probably utilise our safety funds fully and also utilise the services of the flyovers which have become absolutely necessary in a number of places.

I am sure that you will take this into consideration, try to help and increase the faster utilisation of the flyovers and to man the railway gates. A number of accidents are happening because there are no manned gates. Manned gates are also very limited. Since we are having this Safety Fund, every year we should increase the number of manned gates so that we can prevent the accidents and we can also increase the performance and efficiency.

Let me come to diesel engines. We have imported some engines at very high cost, whereas this country can produce some of these engines. Even if you have one engine, you can improve upon it. That is what Japan has done. You need not import second one. You can improve on that. We can produce large quantities for our own requirements and we can supply them to other countries also. I think these are the important items, which we have to take into consideration.

We have to make use of container traffic. Shipping Department and Ports are using container traffic. People are using the containers. We should also handle as much containers as possible.

Coming to our own State, hon. Minister Shri Dattatreya was in my area. We found that for *Godavari Pushkaram*, where we have to handle large number of population, we have to provide special trains to meet the demands in these areas. We had sent an excellent proposal. We have to review that proposal again.

Bhadrachalam-Kovvur covers substantial reduction of distance and it would be more economical. If we review it again, there will be a lot of development in that area in terms of industrial development and agricultural development. That would be more useful. From Nidadavole to Vijayawada, *via* Bhimavaram, the rail traffic is increasing. There we should need electrification. We have made this demand a number of times. We shall have to take up this very important item.

You have introduced a number of trains. They are passing *via* Andhra Pradesh, but they are not specifically for Andhra Pradesh. You should also introduce trains for Andhra Pradesh. The most important thing is that, the timings of the trains that pass through Andhra Pradesh are not suitable for the passengers. I had suggested a number of proposals for this. I hope the Railway Minister will take this into consideration.

In Hyderabad, we found that metro traffic is increasing. We have to take up this issue as early as possible. The same is the case in other big cities. Pollution problem is increasing more and more and the metro traffic is also increasing. Only through metro, the Railways can help the people.

Our people have suggested for construction of number of bridges. We will send you the local requirements specifically for various purposes. There are no urinals in a number of trains. It is said that these trains are meant for short distance, so they do not require urinals. But, now the number of hours of journey has increased to five hours and six hours. There, urinals become a problem. Anything less than two hours is okay. Otherwise, you have to provide urinals.

In a number of stations, the level of platform is very low. A number of hon. Members spoke about this. We have to raise the levels of platform so that passengers do not find it difficult to get in and get down.

These are the most important items. I will send you a number of other suggestions. I hope you will take care of them.

SHRI H.D. DEVE GOWDA (KANAKPURA): Mr. Chairman, Sir, I do not want to take much time of this House. I want to mention one or two points only today.

Yesterday, I was in Northern Karnataka, which area you tried to help by shifting the zone. The credit for that should go to the Railway Minister and Shri Atal Bihari Vajpayee. The people are urging the Government to hand over the areas which have already been notified, from Bellary to Toranangal. These are the two areas which have already been notified. But the areas have not been handed over. They tried to impress upon me that I should bring it to the notice of the hon. Railway Minister. I am honestly doing that job. Please see to it that you fulfil whatever commitment you have made.

I would like to draw your attention to Bellary-toranangal. Hubli division should be handed over. The other thing is that in Bijapur three religious heads were on an indefinite hunger strike yesterday. I have persuaded them. In Bijapur to Gadag area and whatever remaining area where gauge conversion is to be done, the allocation is hardly Rs.10 crore. The amount required is Rs.180 crore. An indefinite hunger strike has started and about 4000 people

have gathered there. There is law and order problem. I went there for a different purpose. They forced me to visit that area and persuaded me to stress the Government particularly on this issue. This amount of Rs.10 crore is only a meagre amount. I do not want to say anything beyond that. It requires another 18 years at this rate of progress to complete.

Another one is where the Prime Minister laid the foundation stone during 1998, when this controversy was in the Hubli zone. At that time, the Prime Minister laid the foundation stone for Hubli-Ankola line. There also the hon. Minister has provided Rs.10 crore. It requires about Rs.950 crore. I do not know when it is going to be completed. The Prime Minister had laid the foundation stone. Hence at least during his tenure let there be some substantial progress. That is all I want to say. He is going to hold office for the next one and a half years. I do not mention here the other works which were sanctioned and included in the Pink Book during my period. Where the money is going to be spent, how the money is going to be spent, I am not going to look at it with a parochial angle. I do not want to say anything about the number of works which you have sanctioned during my period and how the works are limping.

It is not the question of blaming anybody but the factual position is for Hassan-Mangalore how much have you provided? It started about fifteen years back. After all, I was there for hardly ten months and I cannot take the credit for myself. For Hassan-Bangalore it is about Rs.400 crore. At least this year the hon. Minister has provided Rs.25 crore. Earlier, it was Rs.10 crore, Rs.15 crore, like that. My earnest appeal to the Minister is that for Hubli-Ankola and even for Munirabad and Mehboob Nagar, you have provided Rs.10 crore. Everywhere you have paid Rs.5 crore or 10 crore only to satisfy the people because it is the election year and you do not want to displease anybody. I do not want to make any sweeping remarks. The fact is that substantial money has not been provided at least for this Hubli-Gadag. Due to this, a serious situation has developed because three religious heads are going on an indefinite hunger. I requested them to discontinue but they were not in a mood to oblige. I do not want any law and order problem to be created there. The hon. Minister may take credit for himself by allocating at least Rs.25 crore or Rs.30 crore this year and see that the hunger strike is discontinued. That is all I want to say. I do not want to make any comment on the allocation of funds. The hon. Railway Minister has tried to mobilise more funds this time by creating the Rail Vikas Nigam. I do not know how he is going to mobilise that but it is a laudable idea.

The Prime Minister has given clearance for this proposal. The Finance Minister also, in his Budget speech, has mentioned about mobilising the required money to complete some of the ongoing projects and also some fresh projects which the Minister has sanctioned. Some of the projects are very essential; whether they are in Bihar or Uttar Pradesh is not the issue. But these projects are very much essential for the development of the country.

I would like to say that the Minister has made an attempt to mobilise the resources, but at the same time I would like to urge that Karnataka should not be given a raw deal. That is all I want to say. I do not want to say anything beyond this because the hon. Minister has made some earnest efforts to satisfy everybody. So, I sincerely request the Minister to provide some additional funds by mobilising them through the *Rail Vikas Nigam* to at least the three projects which I have mentioned, namely Hubli-Ankola, Bijapur-Gadag where hunger strike is going on and Hassan-Mangalore to be completed.

SHRI K. MALAISAMY (RAMANATHAPURAM): Mr. Chairman, Sir, I am extremely happy indeed today to participate in this debate under your chairmanship of this House, particularly because you make relaxed and feel at home. But that does not mean that I would take advantage of your presiding over the House. I would like to be as brief as possible and conclude my remarks as quickly as possible.

Sir, I would like to joint with other colleagues who have come out with enough pat and praise on Shri Nitish Kumar and his team for presenting a passenger-friendly and freight sector friendly budget. It is a matter of gratification and supreme satisfaction to note that there are several highlights of the Railway Budget, namely, there has been no hike in the passenger fares, there has been increase in the frequency of trains, number of trains have been extended, a number of new trains have been introduced. Discounts have been offered. This year has been declared as the 'Consumer Satisfaction Year'. The Railway Minister has also rationalised the fare structure and freight rates. He has also given concessions to certain category of patients. He has also reduced the age limit to

avail the concession given to senior citizens. There are thus good highlights in this Budget and it is really a matter of great satisfaction. This is on the one side. Coming to the other side, there are certain critical areas also. We know that any coin will have two sides. Similarly, any issue will have both plus and minus points. In the same way, any budget will have both plus and minus points. When I highlighted the plus points, there are certain minus points also about which a competent Minister like Shri Nitish Kumar can clarify during his reply. I have got certain genuine doubts on certain areas.

For example, the Minister has said that there is no increase either in passenger fares or freight rates. Last year, the Minister tried to set right the imbalance in the freight and fare structure by increasing taxes with a view to compensate the losses. Now, since there is no increase in the fare and freight structure, the accrual happens to be much less. The improvement he has made is only 10.8 per cent as against 36.4 per cent of last year. According to me, the increase in the revenue made by him last year was around 36 per cent and now he could show only 10 per cent. So, there is a steep fall in the revenue. Will it not mean that the Minister has to depend more on outside finance or borrowings instead of generating his own resources?

Then coming to another point on which I would very much like to get a clarification is that there has been a reduction of passengers to the extent of 2.8 per cent. I am not able to understand that in the light of the increase in population, in the light of increase in prosperity and wealth, etc. how they can afford to reduce the Railway passengers. This point may be explained during the reply of the hon. Minister.

Then coming to another aspect on employment, I am not at all against growth of employment. I am one for it. I always plead for the potentiality of employment, but in Railways how can they afford to go to the extent of recruiting 20,000 new employees, plus 3,500 RPF personnel. On the whole, about 24,000 employees they are going to recruit. That means, there is going to be a heavy financial commitment. Will it not run in contrast to their earlier policy of downsizing their Department? When they are trying to downsize the manpower how can they think of going for higher manpower? This is another point on which I need to be clarified.

I need clarification on one more point. They have created seven zones and eight divisions. Will it not cost unnecessary or put additional strain on their financial exchequer?

One more point is that 30 per cent of their freight traffic is being taken away by road transport. What are they going to do on that?

But my core point is, different about which I have been harping on several times, during the tenure of Kumari Mamata Banerjee as Railway Minister and during your tenure, that there is a wide regional imbalance as far as Railways is concerned and I have made out my case so strong on so many occasions. This shows how Tamil Nadu has been notably and grossly neglected and discriminated against. Sir, you know, the Southern Railway consists of five States and it has got long M.G. kilometre length of 2,570 kms., all five States put together. But Tamil Nadu alone is having 2,137 km. length. What does it mean? As against 2,570 kms., in the entire Southern Railway, Tamil Nadu alone is having 2,137 kms. That means 85 per cent of the meter gauge is still in Tamil Nadu, whereas 70 per cent of the meter gauge throughout India has been already converted into broad gauge. But in T.N. 70 per cent or 80 per cent of meter gauge is yet to be converted into broad gauge. Is it not a big regional imbalance?

The hon. Minister may try to say that it is done according to the guidelines. viz there is a weightage for population, weightage for area, and weightage for throw-forward of existing projects. The guidelines may be all right. But does he remember that the Standing Committee on Railways has given a recommendation that while giving this kind of priority you must not only go with all those things, but you must take care of the backwardness of the area and the possibility of generating revenue. These are the two criteria, which the Standing Committee has laid down. But nothing has been done for T.N.. Normally, the hon. Minister may try to say that this is not his legacy. This 2,137 kms.M.G. is not done overnight. This has been done over a period of time. But this injustice for T.N. has been continuing.

Unfortunately, T.N. did not have a Railway Minister for a long period. Luckily, this time, they have given a Railway Minister of State, Shri Moorthy. He is very young, quite active, and goes here and there. But what can he do? He has not been given enough finance.

He goes there and does some thing like increasing the frequency, extension of trains. I mean, he shows his presence felt by doing something. I want to know whether anything has been done substantially for T.N. . For example, you look upon Rameshwaram to Madurai; then Trichy to Manamadurai. This is the most important broad-gauge conversion. I need not repeat this again and again. As rightly said by many people, Rameshwaram is not only a national-level pilgrim centre, but also an international pilgrim centre. If I mention Rameshwaram in United States, everybody will know it. That kind of importance is given to Rameshwaram. Not only that, the President of

India, Shri Abdul Kalam, His Excellency is hailing from Rameshwaram. What more importance can one cite? *

MR. CHAIRMAN : Those words are expunged.

SHRI K. MALAISAMY The Chairman may also recommend B.G. Conversion up to Rameshwaram as done for Tirunelveli . Rameshwaram has got real impact for Tirunelveli also. In addition to that, your Sethusamundaram Project near Rameshwaram will also warrant B.G. Conversion.

MR. CHAIRMAN: Since it is expunged, the Minister need not think that he need not lay broad-gauge to Rameshwaram. You lay broad-gauge to Rameshwaram. I have expunged the name, not the request.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): I shall respond to his point.

SHRI K. MALAISAMY : A few weeks back, Shri A.K. Moorthy came to Paramakudi and Manamadurai and there was a huge crowd demanding to the effect that what are you going to do with the Rameshwaram project, this broad gauge conversion. He was really in a fix and a number of our MPs were there. At that time what he replied was that 'I will strongly recommend to the Railway Minister and see that in two or three years this Railway broad-gauge conversion will be done.' This is the open announcement made. Taking strength of the

* Expunged as ordered by Chair.

Railway Minister he has given the assurance. This is the core project. I need not dilate very much on that. Out of 10 projects, this Rameshwaram project is a very very important project. I need a positive assurance from Railway Minister . The sum and substance of my presentation is going to revolve round on this important project. This is one important aspect.

Then, out of the 10 projects of broad-gauge conversion, the total money required is Rs.2,362 crore. For the last four or five years, you have given Rs.261 crore which comes to only 10 per cent. How many years will this take? The Minister may have some financial constraints. You may say that I am in want of finance. It is up to you to generate the required finance. Some great injustice has been done which resulted in the regional imbalance. Are you not going to set right at some stage or other? This is the point. I have been repeatedly telling besides the entire team of Tamil Nadu came and met you; Sir and Shri A.K. Moorthyji. We have been trying our best. We do not know how to get it done. In spite of our best efforts, we are not able to manage you! You are able to manage so many things. Can you not manage this Rameshwaram project?

Let me come to one more aspect. In the case of allocation of funds, the total money allocated is Rs.2888 crore for Projects, out of which Rs.800 crore goes to North East, Jharkhand, etc. So, from the remaining amount of Rs.2,115 crore, 40 per cent goes to Madhya Pradesh, U.P., A.P. and Karnataka, not Bihar. So, what is left for other States?

To sum up, for the ingoing new lines in Tamil Nadu, the requirement is Rs.1,852 crore; for broad-gauge conversion, the requirement is Rs.1,810 crore; and for doubling, the requirement is Rs. 135 crore. So, the total money required for Tamil Nadu is Rs. 3,798.37 crore. You are giving only Rs. 350 crore on an average as against the requirement of roughly Rs. 3,800 crore. As per the present allocation of funds this will take another 15 years to complete.

Now, I need a commitment from the hon. Railway Minister, Shri Nitish Kumar as to whether he can increase this money to a great extent by doing it with retrospective effect. All the neglects, discriminations and injustice done to Tamil Nadu can be compensated by giving double or triple the quantum of money which you are giving on an average.

I would again like to remind the hon. Railway Minister that Tamil Nadu is very much in need of bigger projects. I would request the hon. Railway Minister to kindly think over as to how the existing and on-going projects, particularly Madurai to Rameshwaram and Tiruchi to Manamadurai can be completed within a time-frame. These are the two projects which are very much essential for the South.

With these few words, I conclude.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत जो रेलवे डिमाण्ड हैं, उनका हार्दिक समर्थन करता हूँ। वैसे रेल मंत्री जी ने इस बार जो बजट प्रस्तुत किया है, उसका सारे देश के अंदर स्वागत हुआ है। उसमें किसी प्रकार का यात्री-भाड़ा और माल भाड़ा नहीं बढ़ाया गया और बहुत सी सुविधाएं प्रदान की गई हैं।

मैं कुछ बातों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। राजस्थान क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़ा राज्य है और अब तक रेलों का जितना विस्तार वहां पर होना चाहिए, वह सारे देश के अनुपात में अपेक्षाकृत कम है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहूंगा कि राजस्थान के जो प्रोजेक्ट्स रेल मंत्रालय के विचाराधीन हैं या जो पहले से स्वीकृत हैं, उनको पूरा कराने के लिए विशेष ध्यान दिलवाने की कृपा करें ताकि राजस्थान जो कि एक सीमावर्ती राज्य भी है और 700 कि.मी. की हमारी सीमा पाकिस्तान के साथ मिलती है, वैसे इस बार रक्षा मंत्रालय ने भी उदारता का परिचय देते हुए सीमान्तवर्ती प्रदेशों के अंदर रेलवे लाइन निकालने में मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने के लिए रक्षा मंत्रालय ने सहयोग दिया है और रेल मंत्रालय शीघ्र ही पूरा कराएगा, ऐसी संभावना है। मैं मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करता हूँ कि पटना को अजमेर से उन्होंने जोड़ दिया लेकिन यह गाड़ी सप्ताह में एक बार ही आती है। उसके फेरे बढ़ा दें तो बड़ी कृपा होगी।

बीच में महावीर जी स्टेशन पड़ता है जो राजस्थान के अंदर जैनियों का एक बहुत प्रसिद्ध तीर्थस्थल है। उस स्टेशन पर उसके रोके जाने की आवश्यकता है और कानपुर जैसे बड़े शहर के अंदर पटना-अजमेर वाली गाड़ी क्यों नहीं रुकती है, इसकी तरफ मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। रेल राज्य मंत्री जी यहां विराजे हुए हैं। वह सिकन्दराबाद-हैदराबाद गए थे। अभी इसमें अजमेर से पहले काछीगुड़ा लाइन जो जाती थी, पहले मीटर गेज थी, अब भी मीटर गेज की है और मीनाक्षी ट्रेन जो चलती है, पूना तक जो जाती है, पूना से यात्रियों को उतरना पड़ता है, फिर दूसरी लाइन ब्रॉड गेज में बैठना पड़ता है और फिर वहां पहुंचना पड़ता है तो उतरने-चढ़ने में परेशानी होती है। इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि मीटर गेज को ब्रॉड गेज में बदलने में बहुत समय लगेगा लेकिन तब तक के लिए हैदराबाद से लेकर सूरत होकर, अहमदाबाद होकर एक ब्रॉड गेज की लाइन बनाई जाए, लाइन आगे बनी हुई है, केवल थोड़ा सा टुकड़ा ब्रॉड गेज के उमर जोड़ना है। अगर हैदराबाद को अजमेर से जोड़ने वाली गाड़ी चलती है तो आन्ध्र प्रदेश के लाखों यात्री अजमेर-शरीफ के दर्शन करने के लिए जो आते हैं, पुकर भी आते हैं तो आन्ध्र प्रदेश ब्रॉड गेज लाइन के द्वारा अजमेर से जुड़ जाएगा, यह मैं आपसे प्रार्थना करूंगा

अजमेर को पुकर से जोड़ने की योजना तो स्वीकृत कर ली गयी थी और प्रसन्नता का विषय है कि राजस्थान सरकार ने भी जमीन रेलवे को दे दी है, हालांकि मुआवजा लिया है। पहले मुआवजे का मामला पहले बैठ नहीं रहा था अब तय हो गया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि पुकर को थोड़ा पैसा और स्वीकृत कर जल्दी जुड़वाएं।

उदयपुर पर्यटन की दृष्टि से बड़ा नगर है और दक्षिण राजस्थान का संभागीय मुख्यालय भी है। मेवाड़ का ऐतिहासिक महत्व है और वह अभी तक अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़, उदयपुर मीटर गेज ही चल रही है जबकि ब्रॉडगेज स्वीकृत हो चुकी है। इस पर कभी 20 करोड़, कभी 25 करोड़ और कभी 30 करोड़ रुपये की स्वीकृति हो रही है, इससे तो इसे पूरा होने में कई वां लग जाएंगे। इसलिए सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहूंगा कि राजस्थान की विशेष परिस्थिति को दृष्टि में रखते हुए और चित्तौड़ और उदयपुर जैसे स्थानों को महत्व देते हुए दक्षिण राजस्थान के जहां अगुचा जैसी खानें हैं उन्हें ब्रॉड-गेज से जोड़ने की आवश्यकता है।

पहले अजमेर को आगरा से जोड़ने के लिए मीटर-गेज लाइन थी अब वह बांदी-कूई, भरतपुर, आगरा-फोर्ट लाइन के लिए आपने पैसा तो काफी मंजूर किया है और हम उसके लिए आपके आभारी भी हैं लेकिन उस कार्य को आप युद्ध-स्तर पर संपन्न करवायें तो बड़ी कृपा होगी क्योंकि आगरा-फोर्ट से अजमेर आने वाले और अहमदाबाद जाने वाले गुजरात जाने वाले लाखों यात्री होते हैं। पहले आगरा-फोर्ट नाम की गाड़ी बड़ी लोकप्रिय थी। अब वह गाड़ी मीटर गेज के ब्रॉडगेज में परिवर्तित हो जाने से बंद है। इसलिए मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहूंगा कि बांदी-कूई, भरतपुर और आगरा-फोर्ट का जो टुकड़ा शा रह गया है, उसको युद्धस्तर पर पूरा कराया जाए।

जयपुर-अजमेर-उदयपुर के बीच मैं आपने नयी गाड़ी की घोषणा की थी, आशा है वह शीघ्र ही चलेगी। नयी दिल्ली और अजमेर के बीच मैं जो शताब्दी एक्सप्रेस चलती है उसे किशनगढ़, जो अजमेर के पास में मार्बल की सबसे बड़ी मंडी है वहां उसका दो मिनट का स्टोपेज दे दें तो मार्बल के व्यापारियों के लिए बड़ी सुविधा होगी। मार्बल के व्यापारी कह रहे हैं कि उसका नुकसान अगर रेलवे को होता है तो उसे भी वह वहन करने के लिए तैयार हैं।

दिल्ली-अहमदाबाद के बीच मैं चलने वाली आश्रम एक्सप्रेस जो है वह ब्यावर शहर जो एक लाख की आबादी का शहर है और जहां के लोग हजारों की संख्या में फौज में हैं, अगर दो मिनट का सुपरफास्ट आश्रम एक्सप्रेस का स्टोपेज दें तो आपकी बड़ी कृपा होगी। मैंने इसके लिए पहले भी प्रार्थना की है।

महोदय, अजमेर रेल-नगरी के नाम से जाना जाता है। रेल मंत्री जी स्वयं अजमेर पधारे थे और लोको-कैरिज कारखाने, जिन्हें 125 वां हो गये हैं, उनका अवलोकन किया था और वहां के कर्मचारियों को 125 वां होने के उपलक्ष में इनाम भी बांटे थे, उनको पुरस्कृत भी किया था। **â€** (व्यवधान) वहां आपने घोषणा की थी कि कारखाने के कार्यों को, जॉब को और बढ़ाया जाएगा। आपने प्रोजेक्ट्स बनवाकर भी मंगाई थी, शायद वह रेल मंत्रालय के विचाराधीन होगी। रेलवे कारखानों के कारण अजमेर में और कोई उपक्रम खुला नहीं है। वहां लोको और कैरिज कारखानों की महत्ता बनी रहे, दोनों में काम अधिक बढ़े, वहां ज्यादा से ज्यादा वैकैन्सीज निकलें और ज्यादा से ज्यादा लोगों को रोजगार मिले, ऐसी हमारी आपसे प्रार्थना है। रेल मंत्री जी विराजमान हैं और मैं अपने दिल का दर्द कह रहा हूं। अजमेर के अंदर मेरी श व-यात्रा लोगों ने निकाल दी। वहां जो जोन्स का पुनर्गठन हुआ है। उत्तर-पश्चिम जोन का मुख्यालय जयपुर बन गया है। जैसे-तैसे मैंने लोगों को शांत किया।

16.00 hrs. (Shrimati Margarat Alva in the Chair)

वहां पश्चिमी रेलवे का लेखा मुख्यालय अजमेर के अंदर था।

अब पुनर्गठन हो जाने की वजह से मुख्यालय मुम्बई चला गया है। हजारों कर्मचारियों ने अजमेर में क्वार्टर बना रखे हैं और उनके बच्चे वहां पढ़ रहे हैं। उनके मां-बाप रिटायरमेंट के नजदीक हैं और इस उम्र में उनको मुम्बई मुख्यालय जाना पड़े, तो कैसी स्थिति होगी। इस संबंध में मंत्री जी से प्रार्थना की थी और आपने हमदर्दी भी रखी कि एक साल तक इनको नहीं भेजेंगे। मैं आपके माध्यम से प्रार्थना करूंगा कि वैस्टर्न रेलवे का ट्रैफिक एकाउन्ट्स और कम्पाइलेशन मुख्यालय अजमेर के अन्दर ही बना रहे। अब तो कम्प्यूटर का जमाना है, कहीं पर भी रह कर भली प्रकार से कार्य किया जा सकता है। जैसे तुगलकाबाद का आफिस वैस्टर्न रेलवे में है, उसी प्रकार से अजमेर के अन्दर भी वह रहना चाहिए।

सभापति महोदय : आपकी बात मान ली।

प्रो. रासा सिंह रावत : अगर आप कह देगी, तो बड़ी कृपा होगी। उत्तर पश्चिमी रेलवे का भी लेखा कार्यालय अजमेर में रहना चाहिए। अजमेर खाजाह साहब की नगरी है और पुकर एक ऐतिहासिक नगर है।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : पुकर के मालपुर बहुत अच्छे होते हैं।

प्रो. रासा सिंह रावत : इसीलिए मैं आपसे प्रार्थना करना चाहता हूं कि उत्तर पश्चिम का लेखा कार्यालय अजमेर में रहना चाहिए, तो अच्छा रहेगा।

महोदय, इसी तरह से ब्यावर रेलवे स्टेशन, किशनगढ़ रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटर आरक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए। ब्यावर में तो आपके आदेश हो गए हैं, लेकिन अभी तक कम्प्यूटर सैन्टर नहीं बना है। किशनगढ़ भी सबसे बड़ी मंडी है, वहां पर भी कम्प्यूटर सैन्टर होना चाहिए। इसी प्रकार नसीराबाद भी सबसे बड़ी छावनी है, जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आती है। वहां पर भी कम्प्यूटर सैन्टर नहीं है। यह क्षेत्र अब अजमेर मंडल में आ गया है। नए मंडल के गठन के बाद कर्मचारियों की बदली पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करना चाहिए। जो कर्मचारी मूलतः अजमेर के हैं, उनको अजमेर में रखा जाए। जो व्यक्ति बाहर के हैं और वे जाना चाहत हैं, उन्हें को भेजा जाए। इस संबंध में रोज लोग आ रहे हैं और निवेदन कर रहे हैं कि इस संबंध में कुछ किया जाए। मेरी आपसे प्रार्थना है कि जो कर्मचारी मूलतः अजमेर के हैं, उनको वहीं रहने दिया जाए।

इसी प्रकार, दिल्ली अहमदाबाद के बीच में एक राजधानी एक्सप्रेस चलती है। इसकी फ्रिक्वेंसी को बढ़ाया जाए। यह गाड़ी सप्ताह में तीन दिन चलती है, इसको पांच दिन किया जाए। यह गाड़ी लाभ में चल रही है और आमदनी भी अच्छी हो रही है। इस पर विचार किया जाना चाहिए। एक प्रार्थना यह है कि अवरसंरचनात्मक सुविधा अजमेर रेलवे स्टेशन पर नहीं है। आपने दिल्ली अहमदाबाद मेल में 23 डिब्बे कर दिए हैं, आश्रम मेल में 24 डिब्बे कर दिए हैं। ये गाड़ियां मेन प्लेट फार्म से जाती हैं, लेकिन आती हैं, दूसरे प्लेट फार्म पर और लोगों को पुल पार करके जाना पड़ता है। दूसरे प्लेट फार्म अच्छे नहीं हैं, वहां टिन शैड तक की सुविधा भी नहीं है। प्लेट

फार्म संख्या तीन और चार पर ब्राडगेज सुविधा है, उन फ्लेट फार्मों पर पीने के पानी तक की सुविधा नहीं है। जब हम दिल्ली आते हैं, तो वहां लोग हमसे शिकायत करते हैं और हमारी स्थिति बहुत खराब हो जाती है और हमें नीचा देखना पड़ता है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि राजस्थान में चुनाव आने वाले हैं, इसलिए इन आवश्यकताओं को मेहरबानी करके पूरा दें, तो वहां की जनता को सुविधा होगी।

मैं एक बात में DRUCC और ZRUCC के बारे में कहना चाहता हूँ। हमें पता नहीं लगता है कि इन बैठकें कब हो रही हैं। एक्स-आफिशियल की हैसियत से संसद सदस्यों को मीटिंग में बुला लिया जाए। हम उसमें सदस्य नहीं बनना चाहते हैं और न ही किसी प्रकार का बोझ डालना चाहते हैं, लेकिन जब उनकी मीटिंग्स हों, तो हमें बुला लिया करें, जिससे पता लग सके कि वहां क्या कार्यवाही हो रही है। होता यह है कि माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री जी के नाम से कार्य हो जाते हैं।

मेरे जैसा पार्लियामेंट में बोलने वाले कोई व्यक्ति नहीं है। उसके बारे में अखबारों में समाचार छपा था जिसकी कटिंग मैं माननीय रेल मंत्री जी को भेज चुका हूँ। इसके अलावा अजमेर में आधा शहर रेलवे कालोनियों से भरा पड़ा है जहां अपूर्ण विकास, सड़कें पुरानी और टूटी हुई हैं, जहां पीने के पानी की समस्या है, बिजली नहीं है, इसलिये रेल मंत्रालय को उन रेलवे क्वार्टरों की तरफ ध्यान देना चाहिये ताकि रेलवे कर्मचारी दिल लगाकर अपना काम कर सकें।

सभापति महोदया, अंत में मेरा निवेदन है कि जम्मू-जयपुर पूजा एक्सप्रेस को अजमेर तक बढ़ाया जाये तो कृपा होगी। आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया, उसके लिये धन्यवाद।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : सभापति महोदया, माननीय रेल मंत्री जी 63805 करोड़, 15 लाख 23 हजार रुपये की रेल की अनुपूरक मांगे लेकर आये हैं, जिसे हम पास करने के पक्ष में हैं। इसमें माननीय सदस्य नई रेल लाइनें बिछाना, नई रेलगाड़ियां चलाना, रेल की सुरक्षा में बढ़ोतरी आदि-आदि की मांग करते हैं। बजटरी सपोर्ट में पर्याप्त राशि मिलनी चाहिये। रेल विकास योजना निधि का गठन किया गया। इसके अलावा रेल सुरक्षा निधि है, जिसमें 17 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। रेल बजट पास होने के समय हमें जानकारी मिली थी कि प्रधान मंत्री जी और वित्त मंत्री जी ने आश्चर्य किया था कि रेल को बढ़ाने के लिये आर्थिक पैकेज दिया जायेगा। हम जानना चाहते हैं कि उसकी क्या स्थिति है? यदि सदन को उसकी जानकारी दी जायेगी, तभी हम सब उस पर बहस कर सकते हैं और फिर निर्णय लिया जायेगा। रेल सुरक्षा को प्राथमिकता दी जानी चाहिये। पिछले बजट के समय इस बात का आभास हुआ था कि रेल यात्री रेल यात्रा से सुरक्षित नहीं हैं। इसकी क्या वजह है? यह बहुत बड़ी आशंका व्यक्त की गई थी कि रेल यात्रियों के प्रतिशत में कमी आ गई है। रेल देश को जोड़ने वाला साधन है। इसलिये यह बात साफ होनी चाहिये क्योंकि करोड़ों लोग रेल से यात्रा करते हैं, माल की दुलाई होती है ट्रांसपोर्ट से दुलाई के मामले में रेल में प्रतिस्पर्द्धा है। इसलिये हम लोग बजटरी सपोर्ट के पक्ष में हैं।

सभापति महोदया, वैशाली को रेल बुद्ध सर्किट से जोड़ने का सवाल है। हमने यह मामला कई बार उठाया लेकिन इस पर बहस नहीं की गई। यह मामला एक्स्प्रेस बोर्ड में गया। वहां यह मामला पास हुआ लेकिन क्या क्या प्रक्रिया होनी है, इसका कब शिलान्यास होगा, कब काम शुरू होगा, जनता इस ओर देख रही है, उत्सुक है। देश के लोगों में भारी आकांक्षा है कि यह काम कब पूरा होगा? हाजीपुर-वैशाली-सुगौली रेल मार्ग का काम कब शुरू होगा? श्री मलैस्वामी बोल रहे थे कि रामेश्वरम् प्रोजेक्ट पूरा होना चाहिये, तमिलनाडु उपेक्षित है, उस काम को प्राथमिकता नहीं दी जा रही है। इसी प्रकार बिहार के बुद्ध सर्किट कार्यक्रम को कब प्राथमिकता दी जायेगी। बिहार भी तमिलनाडु की तरह उपेक्षित है। पिछले बजट भाग में रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी कि देश के 6 पर्यटक स्थलों को अंतर्राष्ट्रीय स्थल का दर्जा दिया जायेगा जिसमें बुद्ध सर्किट भी है। मैं सदन की जानकारी के लिये बताना चाहूंगा कि वैशाली-केसरिया में दुनिया का सबसे बड़ा बौद्ध स्तूप है जो हजारों वर्ष पुराना है। वहां अनुसंधान और खुदाई का काम हो रहा है।

इसीलिए बौद्ध सर्किट को पूरा करने और जोड़ने का काम आप कब शुरू करेंगे, हम यह जानना चाहते हैं।

सभापति महोदया, इन्होंने सप्तक्रांति गाड़ी चलाई, लोग बड़े खुश हुए। लेकिन भेदभाव कैसे होता है, हम बताते हैं, मुजफ्फरपुर से चलकर यह गाड़ी मोतीहारी में रुकती है। बीच में हमारी कांस्टीटुएंसि है जहां कबनपुरा, कांटी, नरियार, मोतीपुर, महुअल रेलवे स्टेशन हैं। कहने का मतलब है कि यह गाड़ी हमारे संसदीय क्षेत्र को छोड़कर मोतिहारी में रुकती है फिर नरकटियागंज में रुकेगी, लेकिन हमारे क्षेत्र में गाड़ी के न रोकने का क्या कारण है। कम से कम एक जगह तो रुकनी चाहिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : कांटी आपके यहां कहां है।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : कांटी हमारी कांस्टीटुएंसि में नहीं है। वहां कांटी असैम्बली कांस्टीटुएंसि, मोतीपुर, बरुआड़ कांस्टीटुएंसि और साहेबगंज - ये तीन असैम्बली कांस्टीटुएंसि हैं। मुजफ्फरपुर से चलने के बाद वैशाली कांस्टीटुएंसि में क्यों नहीं रुकती है। यदि एक जगह सप्तक्रांति का ठहराव हो जाए तो बहुत अच्छा होगा। इसके लिए बहुत लोग मांग कर रहे हैं। मोतीपुर में चीनी मिल है और बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। वहां ज्यादा नहीं तो थोड़ा आहिस्ता कर देने से भी लोग चढ़-उतर सकते हैं।

सभापति महोदया : यह करना बड़ा जरूरी है।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : लोग पूछते हैं कि मुजफ्फरपुर से चलकर मोतिहारी में कैसे रुकती है। यहां तक सब सत्तापार्टी के लोग हैं। बीच में हम हैं। हम विपक्षी हैं, इसलिए सप्तक्रांति नहीं रुकती है। यदि इस तरह से रेल का काम होगा तो हम लोग कैसे जनता के बीच में जायेंगे और लोगों से क्या कहेंगे। यह हमें बतायें कि हम लोगों को क्या बतायें कि गाड़ी यहां पर क्यों नहीं रुक रही है।

सभापति महोदया : यह मंत्री जी को देखना पड़ेगा।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : इसलिए इन्हें इस पर विचार करना चाहिए।

एक बांद्रा ट्रेन मुम्बई जाती है, वह भी वहां नहीं रुकती है। इंटरसिटी जो पटना जाती है, कांटी में थर्मलपावर स्टेशन है, वहां प्रखंड मुख्यालय भी है, लेकिन वहां के लोग तरसते रहते हैं कि कैसे हम लोग उस पर चढ़कर पटना जाएं। इंटरसिटी की तरह से लोग गाड़ी चलाने की मांग कर रहे हैं। हमने लिखा-पढ़ी भी की है, हमने सवाल किया तो उसका उल्टा-सीधा उत्तर आ जाता है। हम जनता के बीच में जाकर क्या बतायें। इसलिए इस गाड़ी के ठहराव के मामले को आप देख लीजिए। वह सारी कसौटी फुलफिल करती है। मोतिहारी में साल भर के हिसाब से काफी टिकटों की बिक्री होती है, मोतीपुर में भी काफी टिकटों की बिक्री होती है और कांटी में भी टिकटों की बहुत बिक्री होती है। वहां काफी घनी आबादी है। इसलिए मोतीपुर में सप्तक्रांति और बांद्रा गाड़ी तथा इंटरसिटी का कांटी में रुकने का इंतजाम होना चाहिए। लोग मांग करते हैं। हमने लिखा-पढ़ी भी की है। (व्यवधान)

सभापति महोदया, बाल्मीकि नगर से गोरखपुर के बीच रेल लाइन पर पुल होना चाहिए, लेकिन इन लोगों ने पुल बंद कर दिया। 1500 एकड़ जमीन में जो जंगल था, वह सारा जंगल पानी से बरबाद हो गया। लोग पर्यावरण के बारे में बहुत कहते हैं, लेकिन वहां एक रेल लाइन का पुल नहीं बनाया जा सका। वहां इतना सघन और

बढ़िया जंगल था। हम अभी प्रथम बार एक सम्मेलन में बाल्मीकि नगर से सप्तक्रांति से गये थे।**â€**(व्यवधान)श्री प्रभुनाथ सिंह, समता पार्टी के अनुशासन के अध्यक्ष बने थे, इन्होंने बिना मतलब के एक एम.एल.ए. को पार्टी से निकाल दिया। चूंकि इनकी पार्टी के मंत्री हैं, यह ठीक काम नहीं करते।

श्री प्रभुनाथ सिंह : आप रेल बजट पर बोल रहे हैं या समता पार्टी पर बोल रहे हैं।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : क्या समता पार्टी के मंत्री नहीं हैं। हम सब पर बोलेंगे।

सभापति महोदया : अभी आप समाप्त करिये।**â€**(व्यवधान)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : हमें किसलिए निकालेंगे। हमारे आने के लिए इन्हें गेट खोलना पड़ेगा। जब भगदड़ मचेगी तो लोग कहां जायेंगे।

मोतीपुर और महुअल के बीच में एक मोहम्मदपुर बलमी गांव है जिसका एन.एच. से कनेक्शन है। तीन-चार पी.डब्ल्यू.डी. की सड़कें वहां से गुजरती हैं।**â€**(व्यवधान)वह हमारा विाय है। उसको पार्टी की बात में मत उलझाइए। यह जनता का सवाल है। जनता की आकांक्षा है। मोहम्मदपुर बलमी गांव मोतीपुर और महुअल से चार किलोमीटर दूरी पर है। मोतीपुर से बसरार-देवरिया, मोतीपुर से साहिबगंज, मोतीपुर से सरैया तीन पी.डब्ल्यू.डी. की सड़कें और एन.एच. का जंक्शन है। वहां पर हाल्ट की मांग है। रेल मंत्री इसकी जांच करवा लें कि अन्य जगहों पर जो रेल हाल्ट बनाया जाता है, वह डिज़र्व करता है या नहीं। सभी टूटिकोण से लोग मांग कर रहे हैं मोहम्मदपुर बलमी का।

राजधानी ट्रेन से पटना से हम लोग शुक्रवार को जाते थे और फिर इतवार को आ जाते थे। अब सुना है कि केवल गुवाहाटी वाली राजधानी पटना से जाएगी। वह दो बजे दिन में यहां से चलेगी और दो बजे भोर में पटना पहुँचेगी। यहां भी कठिनाई और वहां भी दो बजे भोर में कहां से गाड़ी आएगी लेने के लिए। इसका ख्याल किया जाना चाहिए, नहीं तो सुनते हैं कि सभी गोहाटी वाली पटना से होकर जाएगी तो उसमें समय का ख्याल रखा जाना चाहिए। संपूर्ण क्रांति ट्रेन में मैं सफर कर रहा था। आम बोगी जिसमें गरीब आदमी चढ़ता है, वहां लाइन लगी हुई थी। हमने पूछा कि किस पार्टी का जुलूस है, किसलिए लाइन लगी हुई है? हमें बताया गया कि ट्रेन में चढ़ने के लिए लाइन लगी हुई है।**â€**(व्यवधान)

सभापति महोदया : बाकी बातें प्रभुनाथ जी कह देंगे। अगले स्पीकर वही हैं और वे भी बिहार से ही हैं। वे बिहार की बात कर लेंगे।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : वह क्या बोलेंगे, वह तो जो चाहते हैं वह हो जाता है बिना बहस के। बोलना तो हम लोगों को पड़ता है।**â€**(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : यह कहते ही नहीं हैं और जो कहते नहीं हैं वह हो जाता है, यह कैसे हो सकता है?**â€**(व्यवधान)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : ये जो चाहते हैं वह हो जाता है। बहस तो खाली हमें करनी पड़ती है। हम लोग असली विपक्ष हैं, हम बोलने के लिए हैं। वे लोग हैं सत्ता पक्ष, जो चाहते हैं वह हो जाता है।**â€**(व्यवधान)संपूर्ण क्रांति में आम जनता की बोगियों की संख्या में बढ़ोतरी होनी चाहिए। हमारे किसान और मज़दूर देश भर में खेत-खलिहानों में और कारखानों में काम करने के लिए जाते हैं। वे रेल से जाते हैं तो उनका बड़ा शोण होता है। वे अनपढ़ और कमपढ़ होते हैं। वे पैसेन्जर गाड़ी में चढ़ते हैं तो एक्सप्रेस गाड़ी का दाम उनसे ले लिया जाता है। इस सब तबाही से उनको बचाने के लिए निगरानी रखी जानी चाहिए। हाजीपुर से मोतीपुर में आपने ओ वरब्रिज स्वीकार किया एकारागुमटी, जिग्धीगुमटी और आमगोला गुमटी - उस पर कब हाथ लगेगा? हाथ ही नहीं लग रहा है। जब जाते हैं तो ट्रेन के चक्कर में दो किलोमीटर लंबी लाईन सड़क पर लग जाती है। हाजीपुर से मुजफ्फरपुर हमें सप्ताह में दो बार जाना पड़ता है। जब जाते हैं तो रेल लाइन पास करनी पड़ती है। वहां इतना ट्रैफिक है एन.एच. 77 पर कि बहुत परेशानी होती है।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि जब टेक्नोलॉजी का विस्तार हो रहा है और नई राजधानी गाड़ियां चलाई जा रही हैं, हम सपना देखते हैं कि दिल्ली से कोलकाता, चेन्नई और मुम्बई के लिए ऐसी गाड़ी चले जो 10-12 घंटे में पहुँचा दे। हमने एक बार सवाल उठाया था टेक्नोलॉजी और खर्च आदि पर, उस पर भी काम होना चाहिए कि देश के चारों महानगरों को जोड़ने वाली राजधानी गाड़ियां चलें जो 10-12 घंटे में दिल्ली से कोलकाता, चेन्नई या मुम्बई पहुँचा दें। उस तरह की राजधानी का अनुसंधान किया जाना चाहिए और उस तरह की गाड़ी चलाई जानी चाहिए।

सभापति महोदय : और वह पटना तक भी चलाई जाए।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : पटना तो कोलकाता के रास्ते में ही पड़ेगा।

महोदया, हम लोगों की जगह पाटलीपुत्र है, जो देश की प्राचीनकालीन राजधानी थी। वह ऐसी जगह स्थित है कि यदि आपको कोलकाता जाना है, तो पाटलीपुत्र यांनी पटना होकर ही जाना पड़ेगा। कोलकाता जाने का कोई दूसरा उपाय नहीं है। गया अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल है। मुजफ्फरपुर अत्यन्त महत्वपूर्ण नगर है। बिहार के बिना कोई रेल लाइन नहीं चलेगी। इसलिए हम देश के तीनों कोनों में जल्दी से जल्दी, तीव्र गति से ट्रेन पहुँचा सकें, ऐसी व्यवस्था चाहते हैं। जिस प्रकार से जापान में 400 किलोमीटर प्रतिघंटे की रफ्तार से ट्रेन चलती है, उसी प्रकार हम भी चाहते हैं कि हमारे देश में भी इतनी गति से ट्रेन चलें, यह स्वप्न हम देखते हैं और चाहते हैं कि अपने देश में भी इतनी तीव्र गति से ट्रेनें चलें।

महोदया, मैं अन्त में इतना कहकर अपनी बात समाप्त करता हूँ कि मैंने हाजीपुर, वैशाली के साथ-साथ जो अन्य सवाल उठाए हैं, मंत्री जी उन पर ध्यान देंगे और तदनुसार कार्रवाई करेंगे।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : सभापति महोदया, मैं अनुदानों की मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस पर मैं कोई लम्बा-चौड़ा भाषण नहीं देना चाहता हूँ क्योंकि बजट के समय सब लोगों ने अपने विचार इस पर व्यक्त किए थे और बजट पर बोलते समय रेल मंत्री और रेल मंत्रालय की प्रशंसा भी पक्ष और विपक्ष ने की थी, जनता ने भी रेल बजट की प्रशंसा की थी। प्रशंसा का कारण केवल कोरा नहीं था बल्कि उसके पीछे मुख्य कारण ये थे कि रेल यात्रियों का किराया नहीं बढ़ाया गया, मालभाड़ा नहीं बढ़ाया गया, मरीजों के किराए में कमी की गई, पत्रकारों को सुविधाएं दी गई, ज्यादा उम्र के लोगों को किराए में रियायत दी गई, छोटी लाइन से बड़ी लाइन करने, सिंगल लाइन के दोहरीकरण करने, नई-नई गाड़ियां देश के कोने-कोने में चलाने की बात कही गई और जो कहा गया वह किया गया। इन सब कारणों से देश में रेल बजट की काफी प्रशंसा हुई।

महोदया, प्रशासनिक मामलों के कारण भी मंत्री महोदय एवं रेल बजट की प्रशंसा हुई। कुछ दिन पहले तक हम सुनते थे कि रेलों में जब नियुक्तियां होती थीं, तो बड़े-बड़े होटलों में दुकानें खुल जाती थीं। डॉ.रघुवंश प्रसाद सिंह जी जानते हैं। जिस प्रकार से बाजार में बादाम-चिरौंजी बिकती हैं, ठीक उसी प्रकार से रेलों में नौकरियों की खरीद होती थी, लेकिन आज व्यवस्था बिलकुल बदली हुई है। जो लोग प्रतियोगिता में पास होते हैं, जिनकी पात्रता होती है, जो मैरिट पर आते हैं, आज उन्हीं की

नियुक्तियां रेलवे में होती हैं। पहले ऐसे मेधावी, योग्य एवं शिक्षित किन्तु छोटे तबके के लोगों को जो परीक्षाएं उत्तीर्ण करते थे, उन्हें नौकरियां नहीं मिलती थीं। पहले सिर्फ़ ऐसे वालों को नौकरियां मिलती थीं, लेकिन आज छोटे, गरीब एवं होनहार तथा अपनी मेहनत के बल पर जो परीक्षा उत्तीर्ण करते हैं, उन्हें नौकरियां मिल रही हैं। इसके लिए नीतीश जी बधाई के पात्र हैं। नीतीश जी ने नौकरियों में पारदर्शिता लाने और केवल मैरिट पर नियुक्तियां करने हेतु प्रशासनिक कदम उठाए हैं, जिनके अच्छे परिणाम सामने आ रहे हैं।

महोदया, पिछले कुछ दिनों में रेलों की दुर्घटनाओं में बढ़ोतरी हुई। बिहार की एक दुर्घटना का तो राजनीतिकरण किया गया। लोगों की मौतों पर भी बिहार में राजनीति की गई। डॉ. रघुवंश बाबू भी इस बात को अच्छी तरह से जानते हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि यात्रियों की ट्रेन में सुरक्षा पर भी ध्यान देने की जरूरत है। जैसे ट्रेनों में सी.आर.पी.एफ. के जवान चलते हैं, लेकिन जो भी व्यवस्था है, वह राज्य सरकारों के जिम्मे है और राज्य सरकारें रेलों में होने वाली चोरियों की घटनाओं को गम्भीरता से नहीं लेती हैं। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी इस पर गम्भीरता से विचार करें और हर रेल थाने में थानेदार एवं पुलिस वाले रेल मंत्रालय की तरफ से नियुक्त किए जाएं ताकि चोरी और अपराध की जो घटनाएं रेलों में घटती हैं, वे न घटें। इन घटनाओं को रोकने की जिम्मेदारी यदि रेलवे की रहेगी, तो रेलवे राज्य सरकारों पर और राज्य सरकारें रेलवे के मध्ये मढ़ने की कोशिश नहीं करेंगी और इस प्रकार से जनता परेशान नहीं होगी।

महोदया, मैं अपने क्षेत्र से संबंधित दो-तीन बातों की चर्चा करना चाहता हूँ, लेकिन पता नहीं रेल मंत्री जी कहां चले गए।

सभापति महोदया : मंत्री जी अभी आ रहे हैं। रेल राज्य मंत्री जी सदन में उपस्थित हैं। आप जो कहना चाहते हैं, कहिए। वे नोट कर रहे हैं।

श्री प्रमुनाथ सिंह : रेल मंत्री जी आ गए हैं, हम इनका इंतजार ही कर रहे थे। मैं अपने क्षेत्र की दो-तीन छोटी-छोटी प्रोबलम्स के बारे में बताना चाहता हूँ। रघुवंश बाबू ने जो प्रश्न उठाया है, उनसे हम अपनी सहमति व्यक्त करते हैं। उन्होंने कहा कि हावड़ा राजधानी गया होकर चलेगी और अगर इधर से जो गुवाहटी राजधानी आएगी तो उससे हम लोगों को काफी परेशानी होगी। हम रेल मंत्री जी से आग्रह करेंगे कि आप जो पटना राजधानी हफ्ते में दो दिन चलाते हैं, उसे आप बढ़ा कर छः दिन कर दीजिए, जिससे वहां के लोगों को आने-जाने में सुविधा होगी। हमें विश्वास है कि रघुवंश बाबू हमारे इस विचार से सहमत होंगे।

महोदया, संपूर्ण क्रांति बहुत अच्छी ट्रेन है। जिस लाईन की इन्होंने बात की, इन्होंने सौ फीसदी सही कहा। लेकिन उसमें एक कठिनाई है, उसमें रात को सोने पर उसकी बोगी बहुत जोर से हिलती है और उसमें खान-पान की व्यवस्था भी ठीक नहीं है। हम राजधानी में भी चलते हैं और उस ट्रेन में भी चलते हैं, लेकिन उसमें असुविधा महसूस की जाती है, इसलिए आप अपने इंजीनियर्स से दिखवाएं कि उस ट्रेन में व्यवस्था भी उसी ढंग की हो, जिस तरह राजधानी में आदमी आराम से जाता है। उसी तरह की इसमें भी सुविधा होनी चाहिए। हम अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में आपको तीन प्रोग्राम बताना चाहते हैं। आप जानते हैं और उनमें आपने पहल भी की है। मशरक से महाराजगंज रेल लाईन का वॉ से झमेला चल रहा है। रेल मंत्री जी के जमाने में सर्वेक्षण भी हुआ था। उनके यहां काफी दिनों से संचिका योजना आयोग में पड़ी हुई है। योजना आयोग रेल मंत्रालय से पूछता है कि पैसा कहां से खर्च करेंगे। हमें रेल मंत्री जी का पत्र प्राप्त हुआ है कि हमने उसे फार्मल स्वीकृति के लिए भेजा है। फार्मल का मतलब हम लोग यही मानते हैं कि खाली फाइल देख कर आपको लौटा दें और आप पैसा देकर काम करा दें। रेल मंत्री जी, हम आपको बताना चाहते हैं कि जिस तरह योजना आयोग विकास के कार्यों में हस्तक्षेप कर रहा है, उससे विकास में गति नहीं आ पाएगी। आप मजबूत इच्छाशक्ति वाले मंत्री हैं, हम चाहेंगे कि आप उस पर ध्यान दीजिए। हमने इस संबंध में प्रधानमंत्री जी से मिल कर भी अनुरोध किया था, आप योजना आयोग से फाइल मंगवा कर इसकी प्रक्रिया पूरी करवाएं। इसमें जो-जो कार्य करना हो, उसे पूरा करवा कर शिलान्यास की तारीख तय कीजिए और वहां चल कर शिलान्यास कीजिए।

महोदया, हम दो छोटी-छोटी समस्याओं के बारे में और बताना चाहते हैं। हमें स्थानीय स्तर पर जानकारी मिली है कि छपरा में आपका जो यार्ड है, शायद आप उसे वहां से हटाने वाले हैं। कुछ लोग कहते हैं कि छपरा कचहरी की तरफ ले जाना चाहिए, क्योंकि वह रेलवे की जमीन है और कुछ लोग कहते हैं कि उसे रिवीलगंज की तरफ ले जाना चाहिए, वह रेलवे की जमीन है। उस पर शायद कुछ पदाधिकारी गहन अध्ययन भी कर रहे हैं। हम आपसे निवेदन करेंगे कि उस पर अध्ययन करा कर अगर रिवीलगंज की तरफ आपका यार्ड जाता है तो ज्यादा यात्रियों और व्यावसायियों को सुविधा होगी। उसी तरह सिवान में भी एक प्रोबलम बनी हुई है, वहां कोई भी व्यवसायी माल मंगाना नहीं चाहता। आप रेलवे का इंकम निकाल कर देख लीजिए तो आपको पता चल जाएगा कि पहले से इंकम घटी हुई है। उसका कारण यह है कि वहां रंगदारी का धंधा बहुत तेजी से चल रहा है। महाराजगंज में आपकी बहुत जमीन पड़ी हुई है, आपको बिहार सरकार से भी जमीन नहीं लेनी है, कोई ज्यादा पैसा भी नहीं खर्च करना है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि सिवान का जो यार्ड है, आप महाराजगंज रेल लाईन बना भी चुके हैं और उसका आप जल्दी उदघाटन भी करने वाले हैं। हम चाहेंगे कि आप वहां यार्ड की प्रक्रिया शुरू करवाएं। महाराजगंज में रेलवे यार्ड बनवा कर जिले के ही व्यावसायी नहीं, बल्कि कमिश्नरी के व्यावसायियों को भी आप रेल की सुविधा मुहैया कराएं ताकि वे लोग अपना व्यवसाय ठीक से कर सकें। रघुवंश बाबू ने पुल के संबंध में कहा। छपरा, सोनपुर से लेकर सिवान तक जितने भी बीच में रेलवे क्रासिंग पर पुल थे, हमने अखबार में पढ़ा था कि उसकी स्वीकृति हो चुकी है, लेकिन अभी तक वहां कोई काम हुआ दिखाई नहीं देता है। वहां कोई काम शुरू नहीं हो रहा है। अगर राज्य सरकार से उसमें कहीं कोई कठिनाई हो तो उनसे वार्ता या पत्राचार करके उसका समाधान करना चाहिए और यात्री सुविधा को मद्देनजर रखते हुए उस पर तुरंत कार्य प्रारम्भ करवाने की कार्यवाही होनी चाहिए। हम रघुवंश बाबू को बताना चाहते हैं।

हमारे मित्र रघुनाथ जी से बात करके कब तक यहां से उन्हें ले जा रहे हैं, ताकि उनकी भी परेशानी दूर हो जाये, यह बता देते तो अच्छा होता।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

डॉ.महेन्द्र सिंह पाल (नैनीताल) : सभापति महोदया, उत्तरांचल एक नया राज्य है, जिसके लिए इस बजट में पूरे राज्य में किसी भी ट्रेन की व्यवस्था नहीं की गई है।

माननीय रेल मंत्री नीतीश कुमार जी के रेल बजट का सब ने स्वागत किया है, उनकी मांगों का भी हम लोग स्वागत करते हैं। मैंने व्यक्तिगत रूप से रेल मंत्री जी को लिखकर व अपनी बात को पार्लियामेंट में रखकर भी इस बात को कहा है कि उत्तरांचल के विकास में रेल की एक अहम भागीदारी है और होनी चाहिए। निश्चित रूप से यहां सांस्कृतिक किस्म के पर्यटन की बहुत बड़ी संभावना है। बद्रीनाथ धाम से लेकर नानकमत्था, हेमकुण्ड से लेकर बड़े-बड़े सांस्कृतिक स्थल उत्तरांचल के अन्तर्गत हैं, जिसमें पूरे देश में उत्तरांचल टूरिज्म की दृष्टि से एक अग्रणी राज्य बन सकता है। उत्तरांचल के मुख्यमंत्री श्री नारायण दत्त तिवारी इन सब चीजों की भरसक कोशिश कर रहे हैं, लेकिन इस रेल बजट में नई रेलगाडियां न चलाये जाने से उत्तरांचल प्रदेश में थोड़ी निराशा छाई हुई है। और मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि उत्तरांचल में नई रेलगाडियां अवश्य चलाई जानी चाहिए।

कारगिल जैसी लड़ाई में उत्तरांचल के सैनिकों ने बड़ी भागीदारी की है। काठगोदाम से लेकर जम्मू तक ट्रेन के लिए काफी लम्बे समय से उत्तरांचलवासी संघर्ष कर रहे हैं, जिसके कुछ डिब्बे लगाये भी गये थे, लेकिन बीच में ये डिब्बे भी कैंसिल कर दिये गये, जिससे सैनिकों से लेकर जम्मू व पंजाब के धार्मिक स्थलों में आस्था रखने वाले लोगों को आने-जाने में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। निश्चित रूप से काठगोदाम जम्मू ट्रेन के चलने से पूरे उत्तरांचल, पूरे देश और वहां के सैनिकों व पर्यटकों के लिए न्यायसंगत होगा। इसी तरह से दिल्ली से काठगोदाम के लिए एक शताब्दी एक्सप्रेस नियमित रूप से चलाई जानी चाहिए, पूरे उत्तरांचल के अन्तर्गत ट्रेन जायेगी तो टूरिज्म को और वहां के विकास को उससे जोड़ा जा सकता है। इसी तरह मुम्बई से बरेली तक ट्रेन आती है, उस ट्रेन को काठगोदाम तक चलाया जाना चाहिए, जिससे कि पूरे हिन्दुस्तान से उत्तरांचल को जोड़ा जा सकता है। लालकुंआ से किच्छा होते हुए लखनऊ तक मीटरगेज लाइन है, काफी पहले उसे ब्राडगेज में कन्वर्ट करने की संस्तुति मिल चुकी है, उसके लिए कार्य निश्चित रूप से किया जाना चाहिए, क्योंकि सरकार की निश्चित पालिसी है कि मीटरगेज को ब्राडगेज में बदलना चाहिए। इसका सर्वे पहले हो चुका है, संस्तुति हो चुकी है, इसलिए इसे ब्राडगेज में बदलना चाहिए। देहरादून से लेकर नानकमत्था टनकपुर

तक पहले भी रेलवे लाइन के लिए सर्वे हो चुका है, इस सर्वे को कार्य रूप में परिणत किया जाना चाहिए। सबसे बड़ी प्रब्लम यह है कि यहां नोर्थ जोन और पूर्वी जोन में पूरा उत्तरांचल बंटा हुआ है, इसे निश्चित रूप से एक जोन बनाने की जरूरत है, इसलिए उत्तराखण्ड में अलग रेलवे जोन बनाया जाना चाहिए, जिससे कि पूरे प्रदेश को एक जोन के अन्दर रखकर उसकी रूप-रेखा भविय में ठीक ढंग से रखी जानी चाहिए, इसलिए एक जोन का बनाया जाना अति आवश्यक है।

मैं एक और सुझाव देना चाहता हूं कि नैनीताल जिले के अंदर हल्द्वानी के रेलवे स्टेशन की जमीन पर काफी लोगों ने अतिक्रमण किया हुआ है। पूरे एरिया को काफी लोगों ने घेरा हुआ है। मेरा कहना है कि उन लोगों को वहां से हटाकर किसी दूसरी जगह पर बसाया जाना चाहिए और रेलवे की जिस संपत्ति पर उन लोगों ने कब्जा किया हुआ है, जिससे रेलवे को नुकसान हो रहा है वह संपत्ति रेलवे को वापिस मिलनी चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री का आभार व्यक्त करते हुए इन पूरक मांगों का समर्थन करता हूं। निश्चित रूप से रेलवे के विकास के लिए इन पूरक मांगों का होना बहुत जरूरी है। मैं उम्मीद करता हूं कि आप हमारे उत्तरांचल क्षेत्र के विकास को गति देने के लिए इन सब बातों का ध्यान रखेंगे। मैं पुनः आप सबका आभार प्रकट करता हूं।

SHRI TRILOCHAN KANUNGO (JAGATSINGHPUR): Thank you, Madam.

At the outset, let me put on record our thanks to the hon. Railway Minister and his colleagues because after a long time, Orissa has been gifted with a Zone. We waited for more than 50 years for a Zone – actually it is not for a Zone, but for shifting the South Eastern Railway Headquarters from Kolkata to Bhubaneswar. This did not happen.

However, the present Minister Shri Nitish Kumar made it functional from the 1st of April 2003. We are grateful to him. Though truncated, still we are not unhappy. While we are grateful and thankful to him, we have a demand. We have made it very clear that three more divisions are necessary in East Coast Railway Zone – one is at Baleswar, the second at Rourkela and the third at Raigada. These three divisions should be opened as quickly as possible so as to make proper coordination and make the Zones more profitable.

We are also grateful to him because the Rajdhani Express is being diverted *via* Adra-Kharagpur to Bhubaneswar and not *via* Howrah. When we requested his predecessor-Minister, many technical problems were stated. But as soon as Shri Nitish Kumar took over charge, all those technical reasons evaporated; and now, it is running *via* Adra-Kharagpur route which is shorter by 300 kms. Although it is shorter by 300 kms. fare has not been lowered. This is to be taken into consideration. We are grateful and thankful to him that he has provided another Rajdhani Express from Delhi to Bhubaneswar. He has also promised that this would run four times a week.

While expressing our thanks, through you, Madam, we want to say that Orissa, as is its wont and as has happened to other sectors, is lagging far behind in railway development.

So far as route length is concerned, Orissa is at the lowest rung among the 15 major States.

As against the national average of 19.3 Kms of route length per thousand square kilometres, Orissa has got about 14.83 Kms of Railway route length. Orissa, Karnataka and Madhya Pradesh are the three States which are having less route length per thousand square kilometres. Therefore, special attention, which has not been given hitherto, should be given to these three States for construction of new railway lines.

Madam, though provisions are made in the Budget, you will be surprised to know that in the middle of the year, funds have been diverted to other projects. I shall give you some examples where though provisions were made for construction of new lines yet funds were diverted to other projects outside the State. In 2000-01 Rs.5.20 crore provided for Daitari Banspani were re-appropriated for other projects. Out of Rs.14.50 crore provided for Khurda Road and Bolangir, Rs.11.70 crore were diverted to other projects. In 2001-02, Rs.5 crore were provided for Haridaspur-Paradip but Rs.2.48 crore were diverted to other projects. Again, Rs.14.54 crore were provided for Haridaspur-Paradip and Rs.3 crore were diverted to other projects.

I would request the hon. Minister to see that whatever money is provided in the Budget should be utilised for the same purpose. Previously, money was said to have been provided through BOLT but not a single coin had come for investment in those areas. In the *Railway Vikas Nigam*, the hon. Minister has provided Rs.75 crore for Daitari Banspani and Rs.15 crore for Haridaspur-Paradip. I would request him to see that the entire money of 123 crore of rupees for new line construction is spent only for the purpose it has been provided. Out of Rs.730 crore provided in the Budget to *Railway Vikas Nigam*, only Rs.90 crore has been allocated to the State of Orissa. My request is that in the middle of the year the money should not be diverted to other States.

Talcher-Bimlagarh Railway-line has been surveyed several times. It was surveyed last in 2000-01 and the rate of return on this line was declared to be as 10.16 per cent. Though the rate of return on this line is so high, it has not yet been taken up for construction. I would request that steps should be taken to expedite inclusion of Talcher-Bimlagarh as the new railway-line.

I, now, come to gauge conversion. About seven thousand Kms of metre-gauge and narrow-gauge have been

converted to broad-gauge. During the Ninth Plan alone about 2103 Kms have been converted to broad-gauge.

But not a single kilometre has yet been converted into broad gauge in Orissa. There are only two narrow gauge lines in Orissa, namely, Nawapara to Gunpur, which is about 90 kilometres, and another is Rupsa to Bangiriposi, which is about 89 kilometres. Out of that, 45 kilometres of Nawapara to Gunpur sector lies in Andhra Pradesh but the entire 179 kilometres should have been converted long before, but it has not been done. This year 2003-04 only Rs. 25 crore have been kept for Gauge Conversion in Orissa. It is inadequate. Whatever money had been kept for this, that had also been taken away. During 2000-01, Rs.5.01 crore were kept for Rupsa and Bangiriposi line but immediately after the Budget was passed, some orders were sent from the Railway Board saying not to go ahead with the work. This has happened in the past. This thing should not recur. My earnest request is that during the Tenth Five Year Plan, the work relating to the conversion of these two narrow gauge lines to broad gauge lines should be completed.

Last but not least, my request is that the Samta Express which is running between Vizag and Nizamuddin, is now running three days a week. I would request that it should be made six days a week so that people of western Orissa could benefit by this train.

With these words, I thank the Railway Minister. I would again request him to see that whatever money has been allocated both for new line construction and gauge conversion should be spent during 2003-04 so that the new Railway lines are constructed and the conversion work is also completed.

SHRI KHAGEN DAS (TRIPURA WEST): Sir, at the outset, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister that I come from a region which is the most backward region in respect of communication even after 55 years of Independence. It is true that some good things are there in the Budget. But some urgent issues are not addressed. So, I express my resentment.

In my opinion, the Railway Budget 2003-04 is an electoral gimmick. It would fail to provide desired impetus to modernisation and expansion of Railway network as also in making it more efficient. The Budget is an attempt to camouflage the shortcomings and failures of the Ministry of Railways. It is also an attempt to meet the aspirations of the people by some sweet words.

The Railways should not be interpreted or confused as a means of communication alone. It is, in fact, much more and greater than that. The Railways is the symbol of our national integration. Unfortunately, this aspect has not been taken care of in the past 55 years of Independence. It is unfortunate that almost all the Ministers could not come out from their narrow regional or State or constituency outlook to take an impartial and national outlook for providing the desired benefit of this most important mode of communication to far flung areas of the country.

Had such actions been taken on time, many of our present day problems relating to national integration would not have arisen at all. I would now like to cite one glaring example of regional disparity in regard to the Railways. In the North-Eastern States the railway line is less than one kilometre per 100 square kilometres which is less than half of the national average. As many as seven State Capitals, namely, Agartala, Aizwal, Imphal, Shillong, Kohima, Guwahati and Gangtok are not yet connected with railway lines.

Railway tracks were laid by the Britishers for their narrow colonial interests. But it has been observed that by investment of small amount of money and by using conventional technology, the Britishers could build up a network of railway track of 30,000 kilometres within a span of about 55 years. But unfortunately, after Independence during the same span of time the Indian Railways could not even achieve its target. Even in comparison to road network, railway network has remained very poor.

Madam, there are a few issues that needs to be urgently addressed, namely, modernisation, improvement of infrastructure, replacement of old bridges and tracks, ageing coaches, outdated signalling systems and telecommunication systems. But all these aspects have been neglected for decades now. It is unfortunate that most of the railway bridges, tracks and other infrastructures that were laid some 100 years ago have neither been replaced nor modernised. Lives of these infrastructures have expired long back and now these have become a major cause for train accidents.

Madam, I would like to give a few figures to reflect on the status of the railway bridges in the country. The total number of railway bridges are 1,19,948. According to newspaper reports, 44 per cent of these bridges are more than 100 years old and 70 per cent of them are above 60 years old. I would like to know from our dynamic and experienced hon. Railway Minister, firstly, as to how long he would treat these bridges safe for running of trains, and secondly as to what is the status of replacement of the bridges that have been declared dangerous by the Khanna Committee.

Madam, I would also like to mention that in about 1,600 stations the signalling systems are not only very old but also are obsolete. There has hardly been any significant allotment of funds, in keeping with the requirement, for this

purpose of modernisation and replacement of railway bridges. Even the funds allocated for track renewal have come down in this year's Budget from Rs. 3401 crore to Rs. 2605 crore. This is a very unjustified announcement.

Some hon. Members have mentioned about a number of trains that have been announced and are running; but almost without passengers. Now a days, it is often told by the Railway Ministry – this is also applicable in our case – about commercial viability. One of the projects has been shelved because there was no business. The Central Government is doing business with the northeastern region. The Railway Ministry talks about commercial viability, containing of wasteful expenditure, attaining of break-even point, generation or mobilisation of resources for modernisation and expansion etc. Such arguments are put forward to us whenever we demand extension of railway line or expansion of railway line or introduction of new railway line in the backward areas.

But what do we see from the action of the Railway Ministry? A number of new trains are announced by almost all the Ministers every year connecting relatively developed regions. I am not opposing it. But such trains are announced on political considerations without conducting proper survey. Subsequently, many of the trains have to be withdrawn. It appears from the Railway Minister's announcements that he has not learnt any lesson from the past.

Coming to the northeastern region, I would like to draw the attention of the Minister to the following demands for his consideration and for taking immediate steps. Firstly, there is a demand for the introduction of a pair of well maintained express trains between Manu and Lumding so that the people of South Assam and Tripura are meaningfully benefited. Secondly, huge demands for goods trains from many stations are pending. Rolling stocks that are attached to the goods trains are in dilapidated condition. No commodity can reach the destination in the northeastern region without partially or fully damaged. So, it is demanded from our good friend – he is the most experienced person and it is due to him that some of our extension work is going on, though slowly – to provide better quality of rolling stock for goods trains and increase the number of rolling stock.

Lumding to Silchar BG line is progressing at a snail's pace because funds are inadequate. Adequate fund is to be provided for this project. BG conversion from Badarpur to Manu is to be sanctioned with adequate fund. Immediate finalisation and issue of work order for three long tunnels in Manu-Agartala sector is to be done.

It is astonishing to know the way of working of the Railway Ministry. We have been writing letters to the Minister of Railways, to the General Manager, NF Railway and to the Chairman of the Railway Board. We get regular replies from the Minister and also from the General Manager, NF Railway. But we get no response from the Chairman of the Railway Board. Is he above the Railway Minister? I repeat the charge.

17.00 hrs.

Is he above the Minister? Is he above the House? He is neglecting the Members.

The sixth point is declaration of target for the completion of railway projects from Manu to Agartala. It has to be declared immediately.

Lastly, I would request the hon. Railway Minister to take up the issue of railway line connection between Agartala in India and Akhaura in Bangladesh with the appropriate authority or their counterpart.

SHRI E. PONNUSWAMY (CHIDAMBARAM): I congratulate our hon. Railway Minister for his excellent Budget. The Opposition has called it an election Budget. I do not know whether they would present such a Budget only for elections. He has taken care of the all-round interests of the people of India, particularly the backward States which cry for railway facilities.

SHRI SONTOSH MOHAN DEV (SILCHAR): Except my area.

SHRI E. PONNUSWAMY : He will take care of your area also.

On the last 16th, when the hon. Railway Ministers of State visited my constituency, on behalf of people I placed a demand that Chennai – Villupuram Express should be extended to Virudhachalam, my constituency and also a big junction, as it stops at 1030 hours at Villupuram and wastes about five hours there.

I have three requests to make to the hon. Minister. Firstly, in my constituency Chidambaram, there is Annamalai University at Annamalai Nagar on the one side and the Chidambaram town on the other side. There is a crying need for a railway bridge which is pending for decades. In fact, all steps were taken and it had come to the stage of tendering. But suddenly, change of Government took place and that project had been stopped. There were many requests from the people of my constituency and also from Annamalai University as people face an ordeal everyday at the level-crossing. They have to wait for more than two hours to cross that particular place. So, I request the hon. Minister to kindly take up this project which is at the stage of tendering and the other formalities have been done. I

request him to complete it within 31st March of next year.

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

Secondly, I have placed a request for a new line from Kancheepuram to Tindivanam *via* Vandavasi which is 76 kilometres. Vandavasi is a business centre. But it has been neglected for decades. There should be a railway line through that place as Vandavasi is a historical place where people are mostly businessmen. I made a request to the hon. Minister in 1999. Your predecessor sanctioned that project and ordered for a survey saying that it should be completed before the 31st March, 2001. I have been writing scores of letters to the hon. Minister. I am yet to get a positive reply on that point. I request our hon. Railway Minister to kindly sanction this line immediately and order for a survey at least now.

Thirdly, Shri O.V. Alagesan of Congress Party was the Railway Minister in the early 1950s.

Only now, after a gap more than of 45 years, the people of Tamil Nadu have been blessed with an MoS for Railways. Naturally, people of Tamil Nadu look up to him for every need of Railway facilities. He has been doing a highly laudable work for the last nearly eight to nine months to the best of his ability. The people of Tamil Nadu and other neighbouring States appreciate him for his good work.

I request our hon. Railway Minister that from the total budget of about Rs. 44,000 crore, the State of Tamil Nadu be given at least Rs. 2,000 crore for completing the on-going projects. For the Southern Railway, for five States put together, Rs. 10,000 crore must be given. I request the hon. Railway Minister that to complete the on-going projects and for the construction of one or two lines that I have requested, at least Rs. 2,000 crore can be provided in this financial year for the people of Tamil Nadu. Every one of the hon. Members from Tamil Nadu has covered all the demands for my State. So, I confine myself to these two or three demands.

I again appreciate the Hon. Railway Minister for his excellent Budget and his team of two colleagues. Hence I support the Demands for Grants.

प्रो. एस.पी.सिंह बघेल (जलेसर) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ। क्योंकि 12वीं लोक सभा में जब मैं सदस्य था तो नीतीश जी रेल मंत्री थे और वह आगरा में डी.आर.एम. ऑफिस का शिलान्यास करने के लिए आये थे। मैंने अपने उद्बोधन में शंका व्यक्त की थी कि शिलान्यास तो बहुत होते हैं, लेकिन उद्घाटन बहुत कम हो पाते हैं। मुझे इस बात की खुशी है कि इसी महीने आगरा में डी.आर.एम.ऑफिस का उद्घाटन करने के लिए नीतीश जी पहुंचे। मैं अपने लोक सभा संसदीय क्षेत्र जलेसर की रेल संबंधी बुनियादी समस्याओं के बारे में रेल मंत्री जी से चर्चा करना चाहूंगा। मेरे संसदीय क्षेत्र में एक टूंडला जंक्शन बहुत महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। यद्यपि टूंडला नगर पालिका परिषद की आधा लाख की आबादी है, लेकिन उससे जुड़ा हुआ आगरा शहर है। आगरा की भौगोलिक स्थिति ऐसी है कि यह दिल्ली और मुंबई मार्ग पर स्थित है, लेकिन आगरा के जिन यात्रियों को दिल्ली-हावड़ा रेल लाइन के किसी भी स्टेशन पर जाना होता है तो उन्हें टूंडला आकर ही गाड़ी पकड़नी पड़ती है। इसलिए टूंडला को केवल टूंडला न समझा जाए, बल्कि उसके साथ 25 लाख की आबादी के शहर आगरा को भी जोड़कर माना जाए। टूंडला आगरा जिले की ही तहसील थी। टूंडला आगरा से 22 किलोमीटर दूर है। वहां से पुरोत्तम एक्सप्रेस गुजरती है, लेकिन वहां नहीं रुकती है। नीलांचल एक्सप्रेस भी वहां नहीं रुकती है। शिवधाम एक्सप्रेस है, प्रयागराज एक्सप्रेस इलाहाबाद से चलकर दिल्ली तक आती है। हमारे संसदीय क्षेत्र के लोगों का इलाहाबाद आना-जाना होता है। इलाहाबाद में उच्च न्यायालय है, जिसकी वजह से लोगों को वहां जाना पड़ता है। वह गाड़ी संभवतः एक तरफ रुकती है, वापसी में नहीं रुकती है। कोई राजधानी एक्सप्रेस भी वहां नहीं रुकती है। टूंडला को केवल आगरा से न जोड़ा जाए, बल्कि उसकी भौगोलिक स्थिति ऐसी है कि वहां से 12-14 किलोमीटर दूर एटा जनपद रजावली चौराहे से शुरू हो जाता है और वहां से केवल 22 किलोमीटर दूर हाथरस जनपद का खंदौली के पास गोविंदपुर गांव पड़ता है। आगरा महानगर वहां से 22 किलोमीटर दूर है। फिरोजाबाद जिले में वह खुद स्थित है और फिरोजाबाद शहर भी उससे लगा हुआ है।

नीलांचल एक्सप्रेस के बारे में मैं विशेष तौर पर निवेदन करना चाहता हूँ कि यह इलाका जैन बाहुल्य है और सभापति जी को भी मालूम है कि शिखर जी आपके यहां है। हमारे जैन धर्मावलम्बी शिखर जी की यात्रा करना चाहते हैं। नीलांचल एक्सप्रेस सीधे शिखर जी जाती है और वहां ऐसे समय में पहुंचती है कि लोगों के लिए चढ़ाई करके और उतरकर दर्शन करने का वह उपयुक्त समय होता है। आगरा में एक दो-चार लाख जैन लोग हैं। टूंडला भी जैन बाहुल्य है। अवागढ़ करबा जैन बाहुल्य है, बरहन में भी जैन लोग हैं। फिरोजाबाद के बारे में सब लोग जानते हैं कि देश का बहुत भव्य जैन मंदिर वहां स्थित है, जो टूंडला से 14 किलोमीटर दूर है।

अवागढ़ जैन बाहुल्य है, एतमादपुर में जैन हैं, जलेसर में जैन हैं और बड़ी धार्मिक आस्था है उनकी शिखर जी में। मेरी रेल अधिकारियों से बात हुई है। उन्होंने कहा कि कोई टैक्निकल दिक्कत नहीं है। अक्सर बिना स्टॉपेज के भी उनको रोकना पड़ता है। उसके आगे कुछ ऐसी गाड़ियां जाती हैं कि उनको टुण्डला में रोकना पड़ता है। एक मिनट के लिए अगर स्टॉपेज करा दें तो जैन धर्म में आस्था रखने वालों को विशेष लाभ होगा और अन्य लोग भी उससे यात्रा कर सकते हैं।

जो दिल्ली-लखनऊ वाली शताब्दी एक्सप्रेस है, उसको इटावा में रोका जा रहा है और अलीगढ़ में भी रोका जा रहा है। हमारा निवेदन है कि टुण्डला एक जंक्शन है, एक मिनट के लिए अगर आप उसको रोक दें तो आगरा मंडल के 42 विधायकों को उससे लाभ होगा क्योंकि उनको भी लखनऊ जाना पड़ता है। यह स्टेशन इतना उपयुक्त स्थान पर है कि 42 एम.एल.ए यहां से गाड़ी पकड़ सकते हैं और वापसी में यहां से उतरकर अपनी कांस्टीट्यूएन्सी जा सकते हैं। 9 लोक सभा सदस्य भी इससे लाभान्वित होंगे। मुझे सभी 42 एम.एल.ए. और सांसदों ने लिखकर ज्ञापन दिया जिसे मैंने आपको दिया है। इसलिए शताब्दी एक्सप्रेस को भी एक मिनट के लिए वहां रोक दें तो कृपा होगी।

टुण्डला के पूर्वी और पश्चिमी तरफ जो कैबिन हैं, वहां रेल फाटक हैं। विशेष तौर से जो पूर्वी फाटक है, वहां सड़क 22 किलोमीटर दूर यमुना नदी पर जाकर समाप्त होती है। वहां लगभग सौ गांवों का आवागमन है और 90 डिग्री का मोड़ उस फाटक के बाद है। एक एक किलोमीटर लंबी लाइन वहां लग जाती है। किसी ने हमें बताया कि माननीय न्यायालय का आदेश है कि दस मिनट से ज्यादा कहीं फाटक बंद नहीं होना चाहिए लेकिन दो घंटे वहां फाटक बंद रहता है। चुनाव प्रचार के दौरान कई बार हम कोशिश करते हैं कि दो घंटे खड़े रहने से अच्छा है कि फिर किसी दिन आएं। मरीज़ बीमार होते हैं तो दो घंटे फाटक पर लग जाते हैं। कृपया वहां एक अंडर ब्रिज या ओवर ब्रिज, जो भी रेलवे को सुविधाजनक हो, वहां की स्थिति को देखते हुए, वह अवश्य बनाएं।

महोदय, बरहन एक रेलवे स्टेशन है। वहां से एटा तक रेलवे लाइन जाती है। जब रोहन लाल चतुर्वेदी रेल मंत्री थे और हमारी लोक सभा के ही सदस्य थे, उन्होंने एक रेल लाइन डलवाई थी बरहन से एटा। जब वह रेल लाइन डाली और संभवतः उन्होंने ही उद्घाटन किया होगा, तब से उस पर सिर्फ एक रेल चलती है टुण्डला बरहन

एटा। 25 साल हो गए हैं उसको शुरू किये हुए और 25 साल में वह अभागी रेल लाइन है जिस पर कोई दूसरी गाड़ी नहीं चली। मेरा निवेदन है कि वहां रेल बस चला दें अथवा एक गाड़ी और चला दें। एतमादपुर हमारी विधान सभा का हैडक्वार्टर भी है, तहसील हैडक्वार्टर भी है और थाना भी है। वहां अवध एक्सप्रेस नहीं रुकती है और लोग उसे टुन्डला में जाकर पकड़ते हैं। टुन्डला में अवध का समय रात 11.40 बजे का है। उसी कस्बे में स्टेशन है, रेल वहां से गुजरती है लेकिन लोगों को सात किलोमीटर दूर जाकर वह गाड़ी पकड़नी पड़ती है और लौटते समय वह सुबह 3.40 पर आती है। जो महिलाएं हैं, व्यापारी हैं या वृद्ध हैं, वे सुबह 3.40 पर उतरकर सात किलोमीटर दूर एतमादपुर आए और गाड़ी पकड़ने के लिए रात 12 बजे जाएं। आगरा से टुन्डला आने में उसको एक घंटा पैंतीस मिनट का समय लगता है। जब वह इतनी धीमी चलती है तो दो मिनट उसमें और बढ़ा दें, एक घंटा सैंतीस मिनट हो जाएगा। बरहन से एटा रेलवे लाइन पर मात्र 28 किलोमीटर दूर कासगंज कस्बा है और कासगंज में मीटर गेज है। अगर एटा से कालागंज केवल 28 किलोमीटर आप जोड़ दें तो पूरा आगरा मंडल, बरेली मंडल और बदायूं मंडल उससे जुड़ जाएगा और लाखों यात्रियों को उससे सुविधा होगी। वह केवल 28 किलोमीटर का छोटा सा टुकड़ा है। मैं लंबी रेल लाइन की मांग नहीं कर रहा हूँ। एटा तक रेल लाइन है और एटा जिले की ही कासगंज एक तहसील है और कासगंज में मीटर गेज है। एटा से कासगंज 28 किलोमीटर जोड़ दें तो हम कानपुर, लखनऊ, बरेली, सम्भल और कई जिलों से जुड़ जाएंगे। मेरा निवेदन है कि यह रेलवे लाइन जरूर बना दें।

सभापति महोदय, पर्यटन की दृष्टि से सर्वविदित है कि आगरे से अधिक महत्वपूर्ण स्थान हिन्दुस्तान में और कोई नहीं है। वहां डी.एम.आर. ऑफिस खुल गया है। आपने तामिलनाडु एक्सप्रेस को रोकना प्रारम्भ कर दिया है। मंत्री जी जब आगरा गए थे, तो कह आए थे कि राजधानी को आगरा में रोका जाएगा। कौन सी राजधानी रोकेंगे ? मेरा निवेदन है कि तीनों राजधानियों को आगरा में रोका जाए। आप स्वयं सोचिए कि कोई व्यक्ति यदि चेन्नै से आगरा देखने के लिए राजधानी से यात्रा करता है, तो उसे पहले दिल्ली जाना पड़ता है और फिर वहां से 200 किलोमीटर सफर तय कर आगरा आना पड़ता है जबकि राजधानी आगरा से ही गुजरती है। ऐसा नहीं है कि लोग दिल्ली ही आते हों। ज्यादातर लोग जो आगरा ताजमहल देखने आते हैं, उन्हें विवशता में दिल्ली आना पड़ता है और यहां से फिर वापस आगरा जाना पड़ता है। आगरा देखने के लिए दक्षिण भारत के राज्यों से अनेक सैलानी आते हैं, लेकिन उन्हें मजबूरी में दिल्ली जाकर वापस आगरा आना पड़ता है। बहुत से विदेशी पर्यटक भी मुम्बई और चेन्नै के रास्ते राजधानी से आने वाले मजबूरी में दिल्ली आते हैं और फिर दिल्ली से टैक्सी इत्यादि लेकर वापस आगरा जाते हैं। इस प्रकार से उन्हें आगरा से दिल्ली और फिर दिल्ली से आगरा तक का किराया फालतू देना पड़ता है, जो महंगा सौदा हो जाता है। अतः मेरा पुनः निवेदन है कि चेन्नै राजधानी को आगरा जरूर रोकें। इससे दक्षिण भारत के राज्यों से आने वाले लोगों को बहुत सुविधा होगी।

महोदय, आगरा फोर्ट से मरुधर और जोधपुर हावड़ा जो ट्रेनें चलती हैं, उनमें जोधपुर हावड़ा ट्रेन के लिए आगरा से एक भी सीट का आरक्षण नहीं है। जोधपुर-हावड़ा में आरक्षण की व्यवस्था करें। अवध एक्सप्रेस से राजनीतिक लोगों को लखनऊ जाना पड़ता है। इसलिए अवध एक्सप्रेस में आरक्षण का कोटा बढ़ाएं।

महोदय, टून्डला में एक लोकोशेड था। चूंकि अब स्टीम के इंजन नहीं चलते हैं और उसका कोई उपयोग नहीं हो रहा था इसलिए आपने उसे गिराया। अब पता नहीं किस प्रकार की मशीन से उसे गिराने का काम किया गया कि उसे गिराते समय मेरे क्षेत्र के 25 आदमी उसमें दबकर मर गए। श्री दिग्विजय सिंह जी उस समय रेल मंत्री थे। वे वहां मृतकों को राहत देने के लिए हेतु कुछ घोषणा कर के आए। 15 हजार रुपए मृतकों के परिवारों को क्रियाकर्म हेतु तत्काल दे दिए गए। मुझे रेल मंत्री जी की चिट्ठी आई कि आपका प्रार्थनापत्र प्राप्त हुआ। दो-दो लाख हर मृतक के परिवार को आर्थिक सहायता दी जाएगी। 15-15 हजार रुपए वितरित किए जा चुके हैं और रु.1,85 लाख का वितरण और किया जाएगा। उस घटना को लगभग तीन साल हो गए हैं और अभी तक शो रु.1.85 लाख का वितरण किसी भी मृतक के परिवार वाले को वितरित नहीं किया गया है। मैं नगला छँकुर गया, तो मृतक परिवार की एक महिला मिली और मुझसे कहा कि अभी तक बाकी रकम का चैक नहीं आया है। मैं प्रत्येक मृतक के दाहसंस्कार के समय भी उपस्थित था और अब भी परिवार के लोगों से मिलता रहता हूँ। मेरा ही वह क्षेत्र है। जब मैं उनसे मिलता हूँ, तो मुझे बहुत मुश्किल होती है कि मैं उन्हें क्या कहूँ। तीन वां होने को आ रहे हैं और मृतकों के परिवारों को स्वीकृत मुआवजे का भुगतान अभी तक नहीं हुआ है। कृपया इसको आप अवश्य नोट कर लें और तुरन्त उनके मुआवजे की बकाया राशि का भुगतान कराएं। एक लाख रुपए तक के प्रमाणपत्र हेतु ए.डी.एम. का प्रमाणपत्र लगता है और एक लाख रुपए से अधिक के लिए संभवतः दीवानी अदालत या डिस्ट्रिक्ट जज का प्रमाणपत्र लेना होता है, कुछ इस प्रकार की प्रक्रिया है। ये सभी प्रमाणपत्र उन्होंने लिए हुए हैं और सभी कागजी कार्रवाई पूरी की हुई है, लेकिन अभी तक उन्हें मुआवजा नहीं दिया गया है। मुझे तो जैसे ही रेल मंत्री जी की चिट्ठी आई कि प्रत्येक मृतक के परिवार को आर्थिक सहायता के रूप में दो लाख रुपए स्वीकृत किए गए हैं। मैंने तुरन्त उसकी फोटोकॉपी कराकर सभी मृतकों के आश्रित को भेज दी और अभी तक आपने उनका भुगतान नहीं किया है ? आप मुझे क्यों झूठा साबित कर रहे हैं ? मेरा निवेदन है कि वह पैसा आप जरूर तत्काल दें।

सभापति महोदय, एक दूसरी अत्यन्त महत्वपूर्ण बात यह है कि नगला छँकुर में अंग्रेजों के जमाने से दो पाइपें डाली गई थीं जिनसे कोयले का इंजन चलाने के लिए पानी आया करता था। वे पाइप लाइनें अब डैड हो गई हैं। वह हमारे गांव का आम रास्ता है। मैंने सांसद निधि से उस गांव की सड़क के लिए धन स्वीकृत करने की अनुशंसा की। गांव की आबादी 1400 है। वैसे 1000 तक की आबादी वाले गांव के लिए "प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना" के अन्तर्गत सड़क बनाई जाती है, लेकिन मैंने सांसद स्थानीय क्षेत्र विकास योजना के अन्तर्गत उक्त गांव को पैसा स्वीकृत करने की अनुशंसा की। पैसा स्वीकृत हुआ, 13 लाख का चैक कट गया, जब सड़क बनाने का कार्य प्रारम्भ हुआ, तो रेलवे वाले आ गए कि इस सड़क के नीचे से रेलवे की पाइप लाइनें जा रही हैं। इसलिए पाइप लाइनों के ऊपर सड़क नहीं बन सकती। वे पाइप लाइनें डैड हैं। उनसे पानी नहीं जाता है क्योंकि कोयले से चलने वाले स्टीम इंजन नहीं चलते हैं। लोकोशेड समाप्त किया जा चुका है, लेकिन फिर भी रेलवे के अधिकारी आपत्ति करते हैं और उस स्थान पर सड़क नहीं बनने दे रहे हैं। अगर आप उस पाइप लाइन को 200 साल तक नहीं उखाड़ेंगे, तो क्या तब तक सड़क नहीं बनेगी। मेरा निवेदन है कि तत्काल रेलवे की दखलंदाजी बन्द की जाए और नगला छँकुर को पाइप लाइनों के ऊपर से सड़क बनाने की कार्रवाई में रेलवे कोई अड़ंगा नहीं लगाए जिससे गांव को सड़क से जोड़ा जा सके।

सभापति महोदय, अन्त में एक-दो बातें कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। इटावा से मैनपुरी रेलवे लाइन को एटा तक बढ़ा दें तो लोगों को काफी लाभ होगा। बरहन जंक्शन पर मूरी और महानन्दा एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को रोका जाए और जलेसर रोड स्टेशन पर मूरी एक्सप्रेस और संगम एक्सप्रेस को रोका जाए। 25 मृतकों के परिवारों को स्वीकृत मुआवजे की शो धनराशि रु.1.85 लाख का तत्काल भुगतान किया जाए। यदि मुआवजे के भुगतान में कोई वैधानिक बाधा हो, तो वह हमें बताई जाए, ताकि हम उसे दूर करने में कुछ मदद कर सकें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे के विनियोग विधेयक पर बोलने का अवसर प्रदान किया।

श्रीमती जयश्री बैनर्जी (जबलपुर) : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देती हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं इस बिल का समर्थन करती हूँ और मंत्री जी को बधाई देती हूँ कि इन्होंने जबलपुर के लिए थोड़ा-बहुत अच्छा काम किया है। लेकिन जबलपुर-गोंदिया अमान परिवर्तन परियोजना, जो मुख्य अभियंता निर्माण बिलासपुर के अधीन है, उसे जबलपुर पश्चिम-मध्य रेलवे जोन के अंतर्गत किया जाए। इस परियोजना का 85 प्रतिशत कार्यक्षेत्र जबलपुर के अंतर्गत आता है, इसे जबलपुर जोन में जोड़ा जाए। इसी तरह ललितपुर-सिंगरोली रेलवे लाईन का काम जबलपुर जोन को ही दिया जाए, क्योंकि इलाहाबाद दूर पड़ता है। ललितपुर-सिंगरोली रेलवे लाईन का काम भी जबलपुर जोन को ही दिया जाए।

जबलपुर से दमोह नई रेलवे लाईन के सर्वेक्षण का कार्य पूर्ण किया जा चुका है। इसे सुपर ट्रंक लाईन की संज्ञा दी गई थी। इसे पुनः उसी तरह किया जाए। जबलपुर से बिलासपुर नई रेलवे लाईन (मंडला-मंगेली) होकर सारे सर्वेक्षण का कार्य संपूर्ण हो चुका है। उसे जल्दी ही पूरा करके कार्य शुरू किया जाए। वहां के लोगों की यह मांग है। मंत्री जी जब वहां गए थे तो उन्होंने कहा था कि इतना काम हो चुका है, बाकी काम देखेंगे। मैं मांग करती हूँ कि बाकी के काम को भी प्राथमिकता देकर पूरा कराया जाए। जबलपुर से जम्मू-तवी, वाया अमृतसर तक महाकौशल एक्सप्रेस को बढ़ाया जाए या अन्य कोई उपयुक्त व्यवस्था की जाए। जबलपुर से निजामुद्दीन तक

चलने वाली 2411, गोड़वाना एक्सप्रेस को पूरे रैक के साथ जबलपुर से चलाया जाए। वहां इतनी भीड़ होती है कि लोगों को जगह नहीं मिलती और वे हम लोगों को आरोपित करते हैं कि हम लोग फर्स्ट ए.सी. ले लेते हैं। इसलिए अगर यह काम पूरा हो जाता है तो इससे लोगों को काफी सुविधा होगी। नागपुर से आने वाली महामाया एक्सप्रेस को जबलपुर से होकर चलाया जाए। कटनी से सिंगरौली का ट्रेक सी ग्रेड का है, उसे बी ग्रेड में परिवर्तित किया जाए। इटारसी-जबलपुर के बीच शेर नदी पर सिंगल लाईन है, उसे दोहरी लाईन में परिवर्तित किया जाए। मदन महल स्टेशन को टर्मिनल का दर्जा दिया जाए। रायपुर-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस से जो ट्रेन जाती है, वे सब साउथ, नागपुर से चली जाती हैं, जब कि वहां से कटनी जा सकती है। इसलिए इस राजधानी को, जो रायपुर से दिल्ली जाती है और दिल्ली से रायपुर आती है, उसे वाया कटनी चलाया जाए। गंगा-कावेरी ट्रेन बंगलौर जाती है, उसमें अगर आंगोणा दो मिनट का भी स्टोपेज देते हैं, क्योंकि वहां लोगों को बहुत परेशानी होती है, इससे उन्हें भी सुविधा हो जाएगी। यहां कुछ ट्रेनों में डायनिंग कार नहीं है। सिंगरौली से जो ट्रेन कलकत्ता जाती है, उसमें भी नहीं है, जिसके कारण वहां लोगों को बहुत असुविधा होती है। हमने साउथ की गाड़ियों में मांग की थी, क्योंकि उनमें भी डायनिंग कार नहीं है, वहां भी यह व्यवस्था की जाए। वहां खाने की व्यवस्था भी वही घिसी-पिटी है और वही लोग हैं। नये-नये आबंटन होते हैं, लेकिन नये लोगों को उसमें कभी मौका नहीं मिलता, इसलिए इस तरफ भी ध्यान दिया जाए। नए लोगों को कैंटिन का काम दिया जाए। सारी फॉर्मेलिटीज़ पूरी करने के बाद भी उन्हें बुलाते नहीं हैं, न उनका इंटरव्यू लेते हैं। इनके नामर्स जिस तरह बने हैं, मुझे पता नहीं है कि उस तरह से लिए जाते हैं या नहीं। दूसरी बात इसमें नियुक्तियों की है। बहुत से लोग बेरोजगार हैं। रेलवे के काम में अगर कुछ नियुक्तियां बढ़ाई जाए तो बहुत से लोगों की बेरोजगारी दूर होगी और लोगों को काम मिलेगा।

महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको पुनः धन्यवाद देती हूँ और इस बिल का समर्थन करती हूँ।

SHRI SOMNATH CHATTERJEE (BOLPUR): Sir, I have not the privilege of having the hon. Cabinet Minister. I wonder sometimes, what is the good of all this discussion that we have on Railways or on many of the issues because this has become a great ritual. Hardly any notice is taken, hardly any action is taken and like a ritual, all the hon. Members from different sides of the House express their great agony and anguish on behalf of the people in their areas for their justified demands and complaints and nothing is happening.

Even a new culture has developed in the Indian Railways. I wish the Minister was here. He is in the corridor. However, everything is happening from corridor these days. Sir, even we are not getting replies. I am not getting replies to my important letters. They are too busy in publishing advertisements, full-page advertisements, recognizing the dynamic leadership of the Prime Minister and publishing their own photographs. Regarding other matters, we hardly see any movement of these railway people. We have reached the nadir of the system of security and protection of the railway passengers. There are the largest number of accidents. You see the wonderful maintenance! Passengers come last in order of priority. Their amenities are a matter of luxury. What is this largest public undertaking for?

Sir, I know you are very anxious to regulate the time. There is hardly any future for the Indian Railways. I would not take much time. I want to mention as to why I have taken your kind permission to speak is this. It is because of two very tragic incidents. Sir, I represent a constituency, a very important place in India which is Santi Niketan, Bolpur. I am sure you are aware of it. I do not know whether you have gone there or not. If you have not gone there, I invite you please do come and see for yourself. Eastern Railway comes under Zone-V of the Indian Railways. It is the most neglected part. Sir, during the regime of Shri Jaffer Sharief, I persuaded him and ultimately doubling of a railway line from Khana junction to Sainthia Junction. I believe it is about 35-37 kilometres. It was sanctioned in 1994. I was given the great honour of laying the foundation stone for the commencement of the work. I find great happiness when I go and see my plaque still existing with my name there. Sir, it has been done in 1994. We have already taken 9 years. I have written to the hon. Minister that before we reach the end of the decade, can I see the end of the railway doubling work? हाफ भी नहीं हुआ, आधा रुपया भी खर्च नहीं हुआ। Sometimes one lakh, sometimes one crore, sometimes five crore. When I have written to him, he does not even bother to acknowledge my letter. I feel upset. He has his trouble with his Defence Minister. What can I do? Why should I not get the reply to my letters? Let him fight. I am happy that after you are following another regime. At least we saw the deliverance of the Indian Railways from all sorts of tensions. But what is happening? Therefore, Sir, in your presence I am sending him a letter so that he cannot deny later on that he has not got it. There is one letter I am sending. Therefore, I would like to know from the hon. Minister if he condescends to reply on this what is his plan, if any, for the development of Sahibganj section where Santi Niketan is. Sir, I have been repeatedly requesting for a train because a large number of people from Rampurhat and Sahibganj have to come to Kolkata to Burdwan etc. for the purpose of their livelihood. One Inter-city Express is given which does not serve anybody's purpose. I have requested for Jan Shatabdi to be utilised here, it has not been given. When will this doubling be over completely? Sir, even I can walk faster than that with my heavy body. But the railways do not move at all.

Sir, yesterday some tragedy took place. That is why, I am coming here today to trouble all the hon. Members and the hon. Minister. The next station from Bolpur towards Sainthia is Rrantik railway station. I had written umpteen number of times – Rrantik station is the nearest to Santi Niketan. Bolpur station is far away from Santi Niketan – for upgrading this station and for providing some facilities for the passengers. A large number of passengers get into the train. There is a train called 'Vishwa Bharati passenger'. Yesterday this tragedy took place. I was there. A well known lawyer from Kolkata High Court, 72 years of age, a cardiac patient, was coming back to Kolkata from Rrantik railway station. He went there with his wife, daughter and son. He asked the railway people in the platform – his wife told me – as to where the AC Chair Car compartment would come. They were mentioned a place. Ultimately, the Chair Car compartment came about six or seven compartments later. This cardiac patient had to run all the way. There was only one-minute stoppage there. He, his wife, and his daughter could get into the train but not his son.

And that old gentleman was exhausted because he had to hurriedly go to his compartment. He was absolutely upset because his son was left behind when the train started. Sir, what would one expect to do when his son was left behind? He tried to stop the train by pulling the alarm chain. I was told that so many people tried this but this train did not stop. The report was that it does not work. Sir, not only in this train but also in so many other trains, the alarm chain is not working. Who bothers? He died before he reached the next station, which is Bolpur railway station. Probably he was still gasping for breath. Everybody tried to shout for the Station Master. He came and brought the gentleman down from the compartment. There was no arrangement for any doctor, any ambulance at or near the station. It is such an important station. Thousands of passengers get into the train there. It has become a very important tourist attraction. Apart from that, there are people who have cultural affiliation to Santi Niketan, Viswa Bharati, a place about which we are all proud of. His daughter said: "Please tell the hon. Railway Minister that this fate does not happen to anybody else in this nation. I have lost my father permanently. There could not be any death certificate. There was no doctor in the station. The station authority had to call the police to hand over the body and there had to be *post-mortem*." I happened to be there and tried to assist his family. I am telling the hon. Railway Minister with all my affection for him, which, I believe is known, to please look after the passengers as the priority.

Yesterday I was coming in Ganadevata Express from Bolpur to Kolkata in AC Chair Car. As soon as I opened the table in front of my seat it fell on my lap. It was all broken. Hardly I intervened but I have been really moved. He was a 40-year old friend of mine. We have been working in Kolkata High Court together for years. I am little emotionally affected. I cannot forget what his daughter told me yesterday. She said: "Please see that nobody has the same fate as my father." He was returning to Kolkata hale and hearty. No doubt he had some old case of cardiac problem.

What is happening in important trains, where thousands of passengers are travelling? Everybody knows about the Viswa Bharati train. It is one of the most crowded trains. It is a train leaving Rampura hat for Kolkata in the morning.

So many people are travelling. Even the alarm chain is not functioning. The train cannot be stopped even in case of any misadventure as it had happened here. Therefore, I am requesting the hon. Minister. I feel that I have to invite him. Please come to Shanti Niketan. I will give you red carpet welcome which you deserve. If necessary, at my cost, I shall publish the arrival of my good friend, Shri Nitish Kumar. Please see for yourself the trouble that is being faced.

As I said, before you came, there was a new culture in the Railways. Even I thought that, at least, I would get a response, an acknowledgement to my letters. Now-a-days, I am not getting it from the Railways. I have written two letters to him recently. One is about the doubling and the other is about the horrible complaint that I am receiving about Bolpur railway station.

As you know, during *Ponchisey Boishakh*, Gurudev's Birthday, thousands and thousands of people are going there. Then, during *Basant Utsav* Holi time, thousands of people are going there. During *Nav Varsh*, so many people, all the year round, are going there. It should be converted into an ideal station. How many times do I have to write? How many times do I have to implore for getting a little more facility? This is not my personal demand. It is for the entire loop section. This is a very important segment of Eastern Railway. Shri Nitish Kumar, I know you have your problems, but you have to please give priority. You think of that family today. The daughter is crying and wailing. She said, please go. I said 'I will take it up and bring it to the notice of the hon. Minister.' I am sure he will give his best consideration. Their father cannot be revived. He cannot come back to this world any more, but their satisfaction is that proper attention and care is being given. Therefore, I am requesting that this doubling must be finished quickly and not at the snail's pace. Nine years have already gone. Half of it or probably a little more than that has been done. It started in October, 1994. The foundation-stone was laid in October, 1994. Today we are in the year, 2003. Almost half of the year has gone. How long will it take? I would like to know this from the hon. Minister with all humility. I have no quarrel with him, but I have a quarrel with the attitude of the Railways, the administration as a whole towards the problems of the common people and the passengers. The *bona fide* passengers have suffered.

Even in the AC chair car, the people are standing there. Excess passengers come in. We all know how this happens. Yesterday in the compartment, there were three judges of the Calcutta High Court, and therefore, nobody was allowed to come in. This is not the way to run the railway system. I have fullest consideration for the staff of the Railways. There are sincere railway staff members. They work very hard. I mentioned one railway staff, who was very helpful yesterday because the family told me. I have given his name. It is not for any special favour for him, but I felt it was my duty because the family mentioned his name that so and so was very helpful to them. I have mentioned his name in the letter. But misguiding a senior citizen of this country about the location, where the compartment will come and halt, is a very serious incident. It was complete callousness.

Secondly, the train cannot be stopped even in case of emergency. That was most grievous type of negligence. Somebody must suffer. Therefore, I appeal to the hon. Minister to consider this. He is already doing. Although he

has completely reorganised the Division, the Zone, as a result of which his predecessor is not travelling in train, he is trying to do some good work. I hope with his compassion, with his consideration and with his capacity, he will see that Sahib Ganj loop section is given proper attention.

In the presence of everybody, I extend a most cordial invitation to the hon. Minister to visit my place.

श्री पुन्नु लाल मोहले (बिलासपुर) : सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। माननीय प्रधान मंत्री जी, हमारे रेल मंत्री जी और सभी राज्य मंत्री जी ने मिलकर बिलासपुर के रेलवे जोन का उद्घाटन किया और बिलासपुर में बहुत सी नई रेलगाड़ियां चलाई। बहुत से स्टॉपेज दिये, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। मैं कुछ बातें कहना चाहूंगा कि यात्रियों की सुविधा के लिए रेलगाड़ियां चलाई जा रही हैं। बिलासपुर एक राजधानी क्षेत्र है और छत्तीसगढ़ की रायपुर राजधानी है। वहां सुपरफास्ट एक्सप्रेस गाड़ी तथा राजधानी एक्सप्रेस जो बिलासपुर से रायपुर तक चलती है, उसमें अधिकारी और कर्मचारी जाते हैं जो मासिक टिकट लेते हैं लेकिन वह गाड़ी खाली रहती है और इससे रेलवे को आमदनी नहीं हो पा रही है। मासिक टिकट चालू किये जाएं जहां से वहां के व्यापारी, अधिकारी और कर्मचारी वर्ग जो हजारों की संख्या में जाते हैं जिससे रेलवे को आमदनी हो तथा उन यात्रियों के आने जाने में छत्तीसगढ़ राज्य को सुविधा मिलेगी, ऐसी मैं आशा करता हूँ। बिलासपुर से चिरमिरी जो एक्सप्रेस गाड़ी चलती है, उसको दूर तक बढ़ाया जाना उचित होगा। तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि बिलासपुर से मंगला-जबलपुर-मुंगेली से जाने वाली नई रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है। उसे जबलपुर-वसंसेनपुर वाले रोड से जोड़ दिया जाए जिससे पचास कि.मी. की दूरी की बचत होगी जहां से डोलमाइन तथा अन्य जो खनिज सम्पदा है, उसकी दुलाई से रेलवे को फायदा होगा। बिलासपुर नया रेलवे जोन बनने से वहां के लोगों की रोजी-रोटी की समस्या भी हल होगी तथा नौकरी में भी भर्ती की आवश्यकता है। इसलिए बिलासपुर में नये रेलवे भर्ती बोर्ड का गठन किया जाए। बिलासपुर जिले के अन्तर्गत वलगहन एक स्टेशन है जहां लोकल गाड़ियां पिछले समय रुकती थी, वे अब रोकती नहीं जा रही हैं। इसलिए उनका स्टॉपेज दिया जाए जिससे वहां के लोगों को सुविधा मिले। मैं इतना ही कहना चाहूंगा और रेल बजट पर धन्यवाद देता हूँ।

SHRI SONTOSH MOHAN DEV (SILCHAR): Mr. Chairman, Sir, I am a bit off-track. My speech was more or less made in your pattern but if I speak now in that pattern, the hon. Minister would think that I am following you. So, I have to go to the branch line instead of taking the main line!

I come from an area known as Barak Valley, which is also connected with Manipur and Tripura. As the hon. Member from Tripura has very rightly said, this area is very much neglected. Time and again, I have met the hon. Minister of Railways and the hon. Minister of Finance. I have met the hon. Prime Minister about a month ago and requested that the Railways should be helped with more funds so that some lifelines and some special facilities could be given to the North-East.

During the period of the United Front Government, Shri H.D. Deve Gowda and Shri Ram Vilas Paswan gave us a gauge conversion project from Lumding to Silchar. I spoke at length during the last Budget and expected that something would be done but unfortunately justice could not be done by the hon. Minister. I do not blame him because I know he tried his best to get some funds from the non-lapsable fund. I was told by the PMO that the hon. Minister tried but it was not considered favourably. But after that I was shocked to see that a huge amount was given for some special lines in the Kashmir Valley.

They called it some mega railway line project. Then also, I thought that something would be done. But nothing has been done about this particular broad gauge line. Now, I do not know whether the hon. Minister of Railways has the time to go through our speeches; or his personal staff or the Members of the Railway Board can draw his attention to them. Considering that this type of Budget allocation continues, it will take fifteen years to complete this line. What I requested and what I am again requesting the hon. Minister is that if he cannot do it, why has he withdrawn the metre gauge line from Lumding to Guwahati? You let the train come from Guwahati by metre gauge as it was coming in the past. The trans-shipment at Lumding itself is a time-consuming thing. There is a big gang of people who take away all the goods from this train because they are unloaded and kept in some place and then again loaded. Of course, you can say that for those who are losing, they are getting the compensation. But at whose expense that it is done? It is at the expense of the national exchequer that you are giving the money. I have no complaint that you are not compensating. But why should it be so?

I would request that you form a small Committee to go into this aspect to know how long will it take to complete this project if the funds are allocated at this rate. In Parliament you say that you are constrained of funds. Your General Manager goes and says that he would be completing this in four or five years' time. When I say in my public speeches that it would take more time, the people say that the General Manager had come and told them that it would be completed in five years' time. Has he got an Aladdin's lamp that he would be completing in five years' time a project of Rs. 1,500 crore with a yearly allocation of Rs. 60 crore? It is absolutely not so.

The conditions of the compartments are horrible. The people of Tripura tell me that I have been elected from their side and this is the position. There is leakage of water in the compartments in the train going to Dharmanagar. People carry some plastic sheets with them to keep them on the roof of the train so that they are safe inside from the water. They carry water bottle for going to the toilet because there is no water in the toilets.

I am not saying – but Shri Somnath Chatterjee has got the authority to say as he is a fatherly figure of this House – that you are spending money with advertisement and other things. But it is a fact. Shri Nitish Kumar, it is a fact. It is not befitting you.

I want to mention one more thing. Why should your officers reply to my letters? The replies are not written in full. I

am also an ex-Minister. When I receive letters from your officers I tear them out and throw them out. I am not supposed to get a reply from a Joint Secretary or a Member of the Railway Board for a letter which I wrote to you. If you do not have the time, do not write. But why should an MP's letter be replied to by the officers? It is anew culture that has been started by the NDA Government. It is not only you but many of the Ministers do it. The staff say : "The Minister is out of station; I have been advised to write to you".

I may mention that a Member of Parliament represents seven to eight lakh people in the constituency. We are not to be treated shabbily like this. We should get the reply from the hon. Minister. ...(*Interruptions*)

SHRI NITISH KUMAR: Shri Sontosh Mohan Dev, let me clarify. ...(*Interruptions*)

SHRI SONTOSH MOHAN DEV : No, let me conclude. I will not interrupt you. If you interrupt me, my flow goes. It is like a train; if interrupted, my flow goes and the speed will be less. Whatever you want to say, you say later.

In fact, you are a good friend of mine. What I am worried is that if you reply a letter, you would know what reply you are giving and it would be in your mind. It is an advantage for a Member of Parliament. When you reply to me, you know that Sontosh Mohan Dev wanted this; you could not do it and when you get a chance, it would come to your mind. But if an officer replies, that is not in your mind. Once you reply, we are more than sure that you have tried to do some justice. That is what I am saying. I say that you should ask your officers to put up the file to me so that you could go through them and I see the position.

The other day I met you in your chamber. You told some officer or some Personal Secretary इसको देख लें। I did not like it. I did not take your cup of tea. I came out of your office. As a Minister I have never dealt with Members like this. If a Member comes to me, I would give full respect to him and say, not through PA, दादा हम देखेंगे, भाई हम देखेंगे। This is how we are expected to be treated from the Ministers.

The second thing is that you have declared some railway divisions. You have derailed Kumari Mamata Banerjee. It does not matter. I am not bothered. She is now with the BJP. Let her be there. A railway division in Badarpur is a long felt demand. At one time Shri Jaffer Sharief and then Shri Ram Vilas Paswan said that the railway division cannot be given because there was serious objection from the Finance Department. We accepted it. Now, he has given it, but at that time, he was saying that some upgradation would be done by the Railways in Badarpur area because it was quite an important junction. I will request you to look into it. I will also request you to look into the allocation. Every time, I write to you. There is movement of cement. There is also movement of other goods. Since I write to you every now and then, sometimes officers feel that Sontosh Mohan Dev is getting something from the business people.

Recently, tea gardens and fair price shops were without rice. I rang up Chairman of FCI in Delhi. He said that there was no wagon. What is this? Apart from that, if the foodgrain does not go at a particular time, the quota, that is given, lapses. That is the rule. Now, I congratulate the Minister of Consumer Affairs, Food and Public Distribution, Shri Sharad Yadav, who is your colleague from Bihar, because he has given enough consideration to that and has given instruction that if there is some backlog in the allocation of wagons, the quota should not lapse, and it was improved. Thereby, we can tell people that it is done. It will not earn good name to me; it will earn a good name to you. We have got small papers from people. They have congratulated the Railway Ministry and you for doing it. Thereby, it has improved. Now, essential commodities like cement etc. and essential commodities like rice, wheat and sugar are not items of luxury in our part of the country; they are items of daily need.

Today, I am standing here and saying : Have they brought to your notice that Lumding-Silchar line was closed for 20 days recently? You do not know. You are the Minister, but they do not bother to inform you. Why was it closed? It was closed not because of landslide; it was closed because of terrorist activities. On the terrorist activities, some Press people asked the hon. Prime Minister recently 'You are starting a railway line in this area. What will be the situation?' He replied 'We are competent to face the terrorists. Once I construct the railway line, the rail will run.' It is good. Why? It is our lifeline. In spite of everything, it is our lifeline. Since one attack took place on some railway train, it was stopped. First, there was no movement of the train and then no night movement was there of the train.

If I ring up your General Manager, he is in a meeting. Previously, General Managers of Railways used to ring back. Now, some ex-servicemen or ex-Army men are there. He is a top Army man. He does not bother about Members and to speak to Members. It is very unfortunate. ...(*Interruptions*) They are sitting there. I do not want to say that once he was browbeaten, the next time he rang me up and said that he was not as bad as I thought. I said that I had not complained about him. I had complained about the General Manager. I asked him whether he was the General Manager because I had not seen him.

It is courtesy that when you come to my area, you send your programme to me and I will be there to receive you with a bouquet. If you inform me that you are coming, I will be the first man to go and receive you and talk to you. I know that you cannot go to every MLA and every MP. We will go ourselves to you when we discuss. Programmes are never sent to us. It is an erosion in the system. I do not blame you. Your Railway Board should think of it. Change in the members of Railway Board is as frequent as change of Ministers here and there in the Mayawati Government. Every six months, there is a new Railway Board Member in some position or the other. That should be taken care of.

Now, I have said. What Shri Somnath Chatterjee has said is very relevant. Shanti Niketan is Guru Rabindranath Tagore's place. I switched on my television the other day.

I was very happy to see hundred and thousands of people sitting, and everything from dance to drama going on there. I was telling Shri Somnath Chatterjee that most of the doctors and Ministers tell me that the best place now to stay is Santi Niketan, minus the MPs from there. It is a good destination for people from Kolkata to go and stay. Considering this, I am supporting and I know that in some areas you have done it. You have done it in Darjeeling; improved the toy trains in such a way that the tourists do like it. Do take care of that station and do it in a nice way so that more attraction is there.

I read in newspapers that you are considering installing telephone lines in fast moving trains and long-distance trains. This is a very good idea, thereby, this hazard which has happened could have been overlooked if there is a telephone connection -- even in some compartments, or with guards -- instead of those alarms which are stolen away by others and it could have been saved.

Last but not least, I will again appeal to you that you are a Minister from Eastern India so I consider you a Minister from North-Eastern India. So, considering that, please consider my conversion line as your own line, and it will convey a very good message to our area. I congratulate you that you have recently gone to Rangya and opened a Division. It was a long-standing demand that you have fulfilled.

You have also declared that some jobs will be given in Railways. If that is the case, it is a very good thing. It should be given because now there is a stalemate though Prime Minister is saying that he is appointing 2 lakh or 10 lakh people, yet these are all through Rural Employment Programmes. But, Railways, Telephones and other industries should also be open to public for employment. Every house has got 4-5 unemployed but qualified boys. This has become a hazard. Everyday if you meet 100 people, and out of them 50-60 people -- boys and girls -- will be the ones who are very much educated and looking for a job.

With these words I -- in spite of my having some constraints -- fully support your Budget; I want this Budget should be passed; and I want peace in your mind.

SHRI SOMNATH CHATTERJEE (BOLPUR): No special favour for his support.

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Thank you very much, Sir. I rise to support the Appropriation Railway Bill presented by the hon. Minister. First of all I congratulate the hon. Railway Minister for presenting a White Paper on the safety as he had promised to submit, before the House. Sir, I also congratulate the hon. Railway Minister for giving us an opportunity of submitting the case of the Small-Scale Salt Manufacturers.

Sir, Small-Scale Salt Manufacturers are suffering because of the unprecedented hike, to the tune of 135 per cent hike -- on the edible salt -- in the railway freight. It is because of this hike that more than 30 per cent of the Small-Scale Salt units are compelled to close their units. More than 1 lakh labourers who were engaged with this -- most of them are unskilled labourers -- became jobless. It is our long-standing demand, and hon. Minister gave us a special hearing, and I would request the hon. Minister to consider and review this railway freight hike.

I also congratulate the hon. Minister for taking many mega Railway projects. One of the mega projects is in my constituency, that is, Gauge conversion between Samkhiyali to Palanpur, which will shorten the distance between Delhi and Kandla.

Kandla port is a very important port for the Capital as well as for the whole of North India including Uttar Pradesh, Bihar, Himachal Pradesh, etc.

I would like to make one request to the hon. Minister that there are so many people -- more than 5 lakh people -- from Kutch -- my constituency -- who stay in Mumbai. There is a long-standing demand for having one more

express train between Bhuj and Mumbai.

18.00 hrs.

Therefore, I would request the hon. Minister to fulfil this demand because it is a long-standing demand.

There was one Inter-City train between Gandhidham and Vadodara, which was cancelled. Due to this, many local people are facing difficulties. Therefore, I would request the hon. Minister to reintroduce the Inter-City train between Bhuj and Vadodara, which will help many of our people.

The hon. Minister has given us many trains, and he has also increased the frequency of the trains between Delhi and Bhuj. I would request the Minister that the frequency of the train between Bareilly-Delhi and Bhuj should also be increased. In addition, a three-tier A.C. sleeper coach may be added to this train. Now that Bhuj is having many trains, there is a demand for upgradation of the Bhuj Railway Station.

Many parts of Gujarat are facing famine for the third time continuously. There is acute shortage of grass, and transportation of grass is to be done by the Railway. Our Gujarat Government submitted proposals to the hon. Minister and many hon. Members of Parliament have also requested that for transportation of grass, additional rakes may kindly be provided.

Finally, I would request the hon. Minister that the frequency of the train between Delhi and Bhuj may kindly be increased.

With these words, I support this Bill.

सभापति महोदय : अभी चार माननीय सदस्य और बोलने वाले हैं, डिमांड और बिल के पास होने की अवधि तक सभा की सहमति से कार्यावधि बढ़ाई जाती है।

*** SHRI K. K. KALIAPPAN (GOBICHETTIPALAYAM):** Hon. Chairman Sir, the constituency I represent in this august House do not have railway line that would greatly benefit a vast stretch of hill tracks. At the outset I would like to remind the Railway Minister about an announcement made 11 years ago by the then Railway Minister that a new railway line would be laid between Satyamangalam and Chamarajanagar. Had the scheme been taken up it would have brought Satyamangalam and Gobichettipalayam in the railway map with a link up to Erode and Palani. With deep anguish I participate in this discussion on Demands for Grants for Railways to remind the Railway Minister of the promise made. The scheme which was announced with fanfare is yet to see the light of the day and it is still lying on paper. All the representatives of the people from my place have always been taking up with the Centre to take up this project. I have also raised it on the floor of this august House. I have also taken up this demand with the Railway Minister. But we do not find a mention in this year's Railway Budget about the laying of this new railway line. Not even a token allocation has been made. I urge upon the Union Government to take up this long pending project for it would benefit Scheduled Tribes and poor people living in remote villages and downtrodden living below poverty line in the hilly tracks of that vast region that lies between Tamil Nadu and Karnataka. Satyamangalam-Chamarajanagar rail route will bring about economic prosperity to that region. Hence I urge upon the Railway Minister to look into it. After all it is an announcement made in this august House and the solemn promise must be fulfilled. In all these years you have been spending crores of rupees on several projects but this project pertaining to my constituency has been ignored. You may kindly note that this may give rise to cost overrun in the long run. Hence it is necessary to take up this project at the earliest. At least in the next Budget you may kindly include this project. I urge upon you to give priority to this much delayed project. It calls for priority because it would benefit an economically backward region with abundant natural wealth. I am referring to the Thalavadi region in that hill tract with hundreds of remote villages spread over there.

Only in Tamil Nadu we find more of metre gauge railway lines still in operation. It is more than a decade now that we have taken up gauge conversion in a big way. Why is it that Tamil Nadu has been ignored? Why have you allowed many sections in the Southern Railways especially in Tamil Nadu to remain as metre gauge sections? Only when gauge conversion is completed there, we can have direct link to the remaining parts of the country. Only then we can introduce new trains that would benefit both the Railways and the passengers. It would be helpful, beneficial, lucrative and profitable to both the Government and the public.

As early as in 1987 when our founder leader Dr Puratchi Thalaivar was the Chief Minister of Tamil Nadu, Chennai Metro Rail project was conceived at a cost of 87 crore rupees. But the project is yet to be completed and it would require more than 500 crore of rupees now. Only a portion of it has been completed. Considering the vastly expanding horizontal growth of the metropolitan city Chennai, the Chennai Metro Rail project must be taken up with a new vigour. The metro rail projects of Kolkata and Delhi are getting priority when Chennai is ignored. The present Chief Minister of Tamil Nadu Dr Puratchi Thalaivi has made it clear that the Government of Tamil Nadu would be

extending all possible cooperation to the Centre to complete the Chennai Metro Rail project. Even after this announcement there is not much of progress and the project continues to remain pending and incomplete.

Two days back we read in papers about our Prime Minister's announcement that linking of Kashmir with Kanyakumari would get utmost priority by way of laying highways at a fast pace. It is true that Kanyakumari needs to be linked with several parts of the country with better transport facilities. Even the railway service needs to be augmented. Considering the importance of Kanyakumari both as a pilgrim center and tourist center more trains would be run between Chennai and Kanyakumari like long distance Shatabdi trains.

Though the number of rail accidents are coming down when compared to the number of trains that are being operated we need to have better safety management. Most of the accidents occur near unmanned level crossings. A massive project must be drawn up to overcome this lacunae and automatic gates must be provided in those level crossings involving the local administration in those areas. Yercad express train originates from Erode in my constituency. The train lacks many amenities. There is no first class compartment in that train in spite of repeated requests from the traveling public. I have also taken up this with the Railway authorities but to no avail. I depend on railway trains to go to Chennai from my constituency. Whenever I have to attend the Parliament Session I have to travel by train from my constituency. Most of the times I could not get reserved seats. This is a problem faced by people over there and people's representatives like me also. The root cause of this problem is that the divisional headquarters is not in the vicinity and is sufficiently kept apart from my constituency. Had there been a divisional headquarters either at Erode or at Salem these problems would not have been there. Considering the long pending demand from these commercial towns the railways may kindly take steps to create and establish a new division with its headquarters either in Erode or Salem.

Before I could conclude my speech, I would like to draw your attention to the slow paced gauge conversion work and lesser allocation. I am afraid Tamil Nadu is getting least priority. Tamil Nadu has got so many Ministers in the Union Council of Ministers. There is also a Minister of State in the Railways who hail from Tamil Nadu. At least this Railway Minister must work hard to get more allocation for Tamil Nadu. He must ensure that Tamil Nadu is not neglected any further and start getting priority at least from now on. In order to introduce new trains linking the north and south of the country the gauge conversion must be completed soon.

Reiterating that Sathi-Chamarajanagar railway line must be laid at the earliest and extended up to Erode I urge upon the Union Minister for Railways to reward our State which helps the Railways to operate profitably. I also urge upon you to allocate more funds for the ongoing projects and take up without further delay the pending projects. In the style of Kolkata and Delhi the Chennai Metro Rail should also be taken up in a massive way. Bringing to your kind notice that our Government led by our leader Dr Puratchi Thalaivi is ready to provide all possible assistance and cooperation to complete the pending railway projects in Tamil Nadu, I conclude my speech thanking the Chair for providing me with this opportunity to participate in this discussion.

*Translation of the speech originally delivered in Tamil.

श्रीमती रेनु कुमारी (खगड़िया) : सभापति महोदय, मैं रेलवे की वित्त र्वा 2003-2004 की अनुदान मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ी हुई हूँ। चूंकि इस बार बजट बहुत ही जनोपयोगी है इसलिए मैं अधिक भाग नहीं दूंगी। माननीय मंत्री जी ने रेल के क्षेत्र में जो काम किए हैं, अगर मैं उस पर कुछ बोलूँ, तो निश्चित रूप से वह सूरज को दीपक दिखाने के समान होगा। मैं अपनी ओर से रेल मंत्री, प्रधान मंत्री और रेल परिवार को बधाई देती हूँ।

सभापति महोदय, मेरी एक-दो मांगें हैं, जिन्हें मैं आपके माध्यम से मंत्री जी के समक्ष रखना चाहती हूँ। बिहार का खगड़िया लोक सभा क्षेत्र पिछड़ा इलाका है। वहां बरौनी-कटिहार रेल खंड पर नगछिया एवं कटरिया रेलवे स्टेशनों के बीच बनिकपुर पर हाल्ट की महती आवश्यकता है। क्षेत्र की जनता लगातार दो वर्षों से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करती आ रही है। इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करती हूँ कि बनिकपुर हाल्ट की स्वीकृति प्रदान कर वहां की जनता को लाभान्वित किया जाए।

सभापति महोदय, दानापुर कटिहार कैपिटल एक्सप्रेस 3245 अप और 3246 डाउन ट्रेन का बसराहा में ठहराव, यात्री शेड का निर्माण और एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म पर जाने के लिए एक ओवरब्रिज के निर्माण की नितान्त आवश्यकता है। गौहाटी-जोधपुर ट्रेन का खगड़िया रेलवे स्टेशन पर ठहराव, बरौनी-कटिहार रेल खंड पर स्थित दिवियाधार के सामने मुख्य रेल पथ पर हरिक एवं नगछिया रेलवे स्टेशनों हेतु मददपुर ग्राम के पश्चिम में एक स्विफ्ट गेट की बहुत आवश्यकता है क्योंकि माननीय रेल मंत्री जी जब जल भूतल परिवहन मंत्री थे, तब इन्हीं के आशीर्वाद से खगड़िया एन.एच. में कलवर्ट का निर्माण किया गया था क्योंकि वहां कलवर्ट बनाने की बहुत आवश्यकता थी। इसके अभाव में लोगों की फसलें चाहे वह केला की हो या धान की फसल हो, सब डूब जाती थी, लेकिन कलवर्ट के निर्माण से अब फसल नहीं डूबती है और फसल भी अच्छी हो रही है जिससे क्षेत्र के लोग बहुत खुश हैं, लेकिन जब तक रेलवे में कलवर्ट या स्विफ्ट गेट नहीं बनता है, तब तक वहां के लोगों को परेशानी पैदा होती रहेगी। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करती हूँ कि मददपुर गांव में रेलवे का एक स्विफ्ट गेट बनाया जाए या कलवर्ट बनाया जाए।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि समस्तीपुर-खगड़िया मीटरगेज लाइन का आमान परिवर्तन करने के लिए इस र्वा केवलमात्र 5 करोड़ रुपए की व्य वस्था की गई है जो कि बहुत ही कम है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहती हूँ कि इस राशि को बढ़ाया जाए ताकि यह कार्य शीघ्र पूरा हो सके। हमारे खगड़िया जिले का एक प्रखंड बेलदौर बहुत ही पिछड़ा प्रखंड है और आज जब लोग चांद पर पहुंच चुके हैं तब भी हमारे इस प्रखंड में रेलवे लाइन नहीं है। प्रखंड के अमीर लोग तो रेल से कहां से कहां चले जाते हैं, लेकिन गरीब और पिछड़े लोगों को रेल देखने तक को नहीं मिलती है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगी कि बिहारीगंज से वाया किसनगंज-आलमनगर-बेलदौर होते हुए महेश खुंट तक नई रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए ताकि वहां की जनता धन्य-धन्य हो

सके। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगी कि खगड़िया में एकमात्र ढाला, जो पूर्वी केबिन है, वह अतिव्यस्त रहता है। प्रतिदिन वहाँ से 40 जोड़ी गाड़ियां गुजरती हैं।

उस पार अस्पताल और बहुत सारे आफिस वहाँ हैं। वहाँ आम लोगों का जनजीवन बहुत अस्त-व्यस्त हो जाता है। इसलिए हम मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहेंगे कि वे खगड़िया में एक ओवर ब्रिज निर्माण की स्वीकृति भी प्रदान करें।

अंत में इन्हीं चंद शब्दों के साथ मंत्री जी से पुनः आग्रह करूँगी कि वे खगड़िया रेलवे स्टेशन पर नई दिल्ली-गुहावटी राजधानी का ठहराव मात्र दो मिनट के लिए ही करें और वह भी मात्र छः महीने के लिए करें। अगर छः महीने में उन्हें लगेगा कि रेलवे को बहुत हानि हो रही है तो उसे बंद करवा दें। इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए इस बिल का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ।

SARDAR SIMRANJIT SINGH MANN (SANGRUR): Thank you, Mr. Chairman for giving me time to speak on the Railway Budget. The Railway Minister has come in for a lot of flak from the Opposition. Though I also represent the Opposition, the Shiromani Akali Dal (Amritsar), I would like to present a kinder and a gentler personality of the Railway Minister. Whenever we, the MPs – either from the Opposition or from the Treasury Benches – met the hon. Minister, he had always been very accessible and accountable and honest about what he told us.

However, since 1947, revenues earned from Punjab by the Indian Railways have greatly outstripped the investments made in Punjab. We direly need a direct link from Ferozepur to Amritsar *via* Khem-Karan. This can also be an alternate route to Jammu & Kashmir. In case of dire need – God forbid, if there is any sabotage on the main Delhi-Pathankot-Jammu railway track – this track can be used as alternative route.

Moreover we, the Sikhs, are very greatly attached to the Golden Temple by sentiment and emotion. The Sikhs of Malwa have no direct train to Amritsar. The Ferozepure-Amritsar link will provide this Secondly, the Dhauladhar Express runs from Delhi to Pathankot. We wish that this train be diverted through Amritsar to Pathankot so that the Eastern Malwa region, where Sikhs live, can get a direct link to Amritsar.

Punjab has the conducive, disease free climate for the growth of seed potatoes and the needs of the country are met by Punjab. The only handicap is that we have no refrigerated railway wagon to seaports. We need to export our seed potatoes to Sri Lanka *via* Chennai, to Bangladesh and Nepal. We think that this will earn India a lot of foreign exchange.

Secondly we welcome the statement of the hon. Prime Minister from Kashmir when he said that he wanted good relations with Pakistan. It must be to the credit of Pakistan which has also reciprocated these good feelings. We, in Punjab, are especially interested in peace between India and Pakistan because Pakistan is our neighbouring country. If the railways can roll the wagons to Peshawar, our seed potatoes can be transported to Afghanistan which buys the entire quantity of seed potato from Holland.

18.20 hrs. (Mr. Deputy-Speaker *in the Chair*)

We can sell our seed potatoes at half the price to Afghanistan.

Moreover, with the thaw in Indo-Pakistan relations, we want the *Samjhauta* Express to be revived so that our Muslim population, who have a lot of relatives in Pakistan and the Pakistani Muslims who have a lot of relatives in our Punjab especially my constituency Malerkotla in Sangrur, will benefit. Now, what happens Mr. Deputy-Speaker, Sir, if a Muslim Punjabi wants to go to Pakistan, he has to go *via* the Gulf, but if the *Samjhauta* Express is introduced, that distance will be cut off and the poor Muslim can visit his relatives in Pakistan very easily and *vice versa* the relatives in Pakistan can visit our Punjab very easily. This is a humanitarian problem and it must be addressed.

When I was in Tamil Nadu recently, the Sikhs of Chennai told me that they need a direct train to Amritsar. Shri Nitish Kumar, the hon. Railway Minister very well understands the Sikh sentiments. He has recently introduced a train to Amritsar from Jamshedpur for the benefits of the Sikhs. I will be grateful if the Train from Chennai is extended to Amritsar or the bogies of the train which terminates in Delhi are attached to a train that goes up to Amritsar.

Sir, we need a lot more investment in Punjab. We are a fast moving economy and since there has been no investment in Punjab by the Indian Railways, I will be grateful if the Railway Minister gives us Railway over bridges over motor ways to speed up our economy. Then there is *Sachkhand* Express. This train should have a stop at Sirhind Junction because of Sikh population visiting Nanded in Maharashtra

My erstwhile parliamentary constituency Taran Taran still does not have a computer reservation centre. I would request that the Railway Minister gives us this Centre.

Lastly, we have a lot of railway stations which are over a hundred years old. We want them to become heritage sites. I hope the Railway Minister will agree to that and give it to us.

Last but not least is the importance of the NRIs visiting Punjab. They want to see a lot of cleanliness at our railway stations. At present, our railway stations are full of human excreta and there is a lot of stink. I will be grateful if the Railway Minister gives out contracts to private companies to keep the railway stations and the railway tracks neat and clean.

Thank you very much for giving me time to speak and good luck to the Railway Minister.

***SHRI P. MOHAN (MADURAI):** Hon. Deputy Speaker Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants for Railways for the year 2003-04. I would like to thank and appreciate the Railway Minister for his announcement made just before the Budget. I welcome the steps taken by the Railways to exempt handicapped persons from being levied luggage charges on the three wheel pram chairs they may take along with them during rail journeys. I had written to the Railway Minister about this and he has heeded to it kindly and has withdrawn these luggage charges not only in Southern Railways but in the entire network of Indian Railways. Similarly certain other good measures have been taken by the Railway Minister and I would like to congratulate him. Sports persons and sick people traveling for treatment are being provided with concessional fares now. Reducing the eligibility age for male senior citizens is a laudable step. As part of ensuring safety the railways could go in for 20,000 people. This is a welcome step. It is my bounden duty to congratulate you for this move of creating posts and recruiting people at this point of time.

Introduction of five new trains has been announced and I welcome it. But still there are several projects pending in Tamil Nadu. Chennai-Kanyakumari double line as a broad gauge one is a long pending demand. As such a stretch of 2,000 kms of railway track in Tamil Nadu continues to remain as metre gauge even after your massive gauge conversion scheme. I am afraid it is only in Tamil Nadu a vast stretch of railway line is awaiting gauge conversion. I would like to draw your attention to the meagre allocation of about Rs 40 crore to Tamil Nadu in the Southern Railways. I would like to point out that it is improper to make such a small allocation. As pointed out by members who spoke ahead of me the gauge conversion work must be given utmost priority. Only then it would be paving way for the introduction of new trains linking different parts of Tamil Nadu with the

rest of the country. Both the Southern Railways and the Railway Ministry have stated recently that more of revenue accrues to the railway by way of operating passenger trains than goods trains. In my opinion people resort to trucks for freight movement than using goods trains because of delay caused due to non-availability of double track. Chennai-Kanyakumari double lane would augment the freight movement by rail. For instance, a huge freight carrier came to Tuticorin port last month. Most of the goods were to be sent to North frontier regions and North Eastern States. Most of the goods were transported by trucks. Only a few tonnes of these goods were transported by the goods train operated by the Southern Railways. The reason cited was that the freight movement by train causes inordinate delay. There is another bottleneck here. Dindigul-Madurai section is yet to be converted into a broad gauge line. This affects the direct movement of trains between Chennai and Kanyakumari or Chennai and Tuticorin. When gauge conversion has been taken up in a big way in many States why this vital link between Dindigul and Madurai is yet to be attended to? I would like to point out that this comes in the way of introducing new passenger and goods trains and providing direct link to several parts of the country. I urge upon the Railway Ministry to take up immediately the gauge conversion between Dindigul and Madurai and double lane between Chennai and Kanyakumari. I read in newspapers recently that railways have started paying attention to the ongoing gauge conversion work between Madurai and Rameswaram after they received a letter from the President of India. I would like to point out here that it is not enough to complete gauge conversion work between Madurai-Manamadurai and between Manamadurai and Rameswaram. A better link to Rameswaram would be possible only when you complete the gauge conversion work in Dindigul-Madurai section. Even to operate a train from Coimbatore to Rameswaram it is essential.

Before I could conclude, I would like to draw the attention of hon. Railway Minister to the project of constructing a Yatri Niwas at Madurai for which the hon. Minister himself laid the foundation stone in 1998. This project that was with the Railways and the Railway Board has now been transferred to IRTC. I urge upon the Railway Minister to take steps to complete this project in time.

It has been stated that 20,000 new hands will be recruited for ensuring safety in railways. As such, Act Apprentice Scheme is available in Southern Railways. People are trained in coach maintenance and coach repairing. Duly qualified and trained people who have got training under this apprentice scheme are there in the waiting list waiting to be absorbed by the Railways. They are about 2000 in number. These people have to be given a top priority when the new recruitments are to be made. It is a point to be noted that these people are trained by the Railways itself. I would like to repeat my request for running new trains between Madurai-Jodhpur and Madurai-Howrah. The Railway Minister may kindly look into this long pending demand from the people of my constituency.

I thank the Minister of State for Railways, Shri A.K.S. Moorthy for having included the project of constructing a new railway station in Madurai called Koodal Nagar Railway station. I request him to allocate adequate funds for this project.

*Translation of the speech originally delivered in Tamil.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Sir, kindly allow me for just two minutes.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You can ask clarifications after the reply.

श्री नीतीश कुमार : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने आज की चर्चा में हिस्सा लिया है। काफी माननीय सदस्यों ने पहले चरण में हिस्सा ले लिया था। कई माननीय सदस्यों ने दुबारा इस चर्चा में हिस्सा लिया है। बहुत सारे प्रश्नों का उत्तर हमने पहले चरण के उत्तर में दिया है। आज भी कुछ खास विषयों का उल्लेख किया गया है, जिनकी चर्चा मैं करना चाहूंगा। लेकिन सोमनाथ बाबू ने एक बात कही कि मैं उनके पत्रों को ऐक्नॉलेज भी नहीं करता। हमने तत्काल अपने कार्यालय से यह जानकारी प्राप्त की और मुझे यह मालूम हुआ कि इस साल आपके छः पत्र मुझे प्राप्त हुए हैं जिनका ऐक्नॉलेजमेंट हमने किया है। आपने खाना जंक्शन से मेंथिया के ऐक्नॉलेजमेंट के बारे में कहा। आपने 26 फरवरी को चिट्ठी लिखी थी। हमने इसका ऐक्नॉलेजमेंट किया है। यह कौन सी डेट है, साफ नहीं दिख रहा है। ऐसा लगता है कि मार्च की है। (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी : कौन सी ट्रेन से भेजा है, अभी तक पहुंचा नहीं है। (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : हमारे पास उसकी फोटो कापी है। छः ऐक्नॉलेजमेंट हैं। (व्यवधान)

SHRI SOMNATH CHATTERJEE : If I find that there is a mistake in my place, then I would sincerely and unconditionally apologise for that. Otherwise, the hon. Minister should also check it up.

श्री नीतीश कुमार : हमारे पास जो आया है, डिस्पेच के साथ है। इसलिए हमने अभी फोटो कापी मंगवाई है। मैं सारे कागजात उनके पास भेज रहा हूँ। इन्होंने चूंकि सदन में मुझे एक लैटर भेज कर ऐक्नॉलेजमेंट करवाया है। (व्यवधान)

SHRI SOMNATH CHATTERJEE : It is because I always get replies from him that is why I was upset about it and I mentioned it. There was no response for these two important letters. However, I will check up again and if there is a mistake, then I shall certainly admit on the floor of the House that there was a mistake.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You say that he has sent acknowledgement to your letters.

श्री नीतीश कुमार : मैं कोई अन्यथा यह बात नहीं कह रहा हूँ।

श्री सोमनाथ चटर्जी : हमको तो मिलना चाहिए। It cannot be one way. Generally I have never made a complaint.

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is the right of the Member to get not only acknowledgement but also a reply.

SHRI SOMNATH CHATTERJEE : Sir, thank you. The hon. Minister has acknowledged that he has not replied to the letters in two months.

श्री नीतीश कुमार : उपाध्यक्ष महोदय, इन्होंने जिस प्रकार से एक पत्र मेरे पास फ्लोर में ही भेजा है, मैं इनकी छः चिट्ठियों की ऐक्नॉलेजमेंट की फोटो कापी इनको भिजवा रहा हूँ। संसदीय लोकतंत्र की जो परम्पराएँ हैं, मैं उनका सम्मान करता हूँ। सोमनाथ बाबू का तो मैं परम सम्मान करता हूँ और वे ऑउटस्टैंडिंग पार्लियामेंटरियन हैं। **â€**(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने इसलिए इंटरवीन किया क्योंकि आप भी यहां बहुत अच्छी परफॉर्मंस करते हैं और इनकी भी है। लेकिन यह डिफरेंस कैसे हो गया, यह मैं भी समझ नहीं पा रहा हूँ।

â€(व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : मेरी तरफ से अंतर नहीं हो सकता लेकिन इन्होंने यह बात कही, इसीलिए मुझे लगा कि ऐसा नहीं होना चाहिए। अगर है तो मैं सोच रहा था कि यह बहुत गलत है और इसके लिए मैं यहां क्षमा प्रार्थना करूंगा और तत्काल कापी भेजूंगा। यह मान्य परम्परा है कि यदि मंत्री के पास कोई माननीय सांसद चिट्ठी लिखेंगे, उनका ऐक्नॉलेज करना चाहिए। चाहे जो भी वक्त लगता हो, हम कोशिश करते हैं कि कम से कम समय में फाइनल रिप्लाई मिल जाये। लेकिन फिर भी रेलवे का इतना बड़ा तंत्र है, आप जानते हैं। मैं तत्काल ऐक्नॉलेज करना चाहता हूँ लेकिन कभी-कभी अति कार्य व्यस्तता या उपलब्ध नहीं होने के कारण या संसद सत्र की व्यस्तता के कारण विलंब हो सकता है लेकिन ऐक्नॉलेजमेंट भेजना चाहिए और मैं यह कोई विशेष काम नहीं कर रहा हूँ, यह हमारा कर्तव्य है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : ठीक है।

श्री नीतीश कुमार : क्योंकि सोमनाथ बाबू से बात शुरू हो गई है तो मैं इनकी बात पर ही चर्चा करता हूँ। उन्होंने सवाल उठाया। एक बात और ये खाना-सैंथिया डबलिंग के बारे में बोल रहे थे कि यह कब पूरा होगा? पूरा डिक्लेड हो गया है तो कब पूरा होगा? अब इसके बारे में अभी हमने तत्काल जानकारी मांगी और जानकारी मिली है। यह आपका खाना से झपतरथाल तक का 1992-93 में सैंक्शन हुआ था। यह पांच कि.मी. का था। यह कम्पलीट हो गया था। फिर झपतरथाल से गुसकारा 15 कि.मी. यह 1993-94 में पूरा हो गया। 1993-94, हो सकता है कि यह काम शुरू करने का हो। यह जो इंक्लूजन ऑफ पिंक बुक होगा, मेरे ख्याल से यह है, यह कम्पलीट हो गया है। फिर गुसकारा से भोलपुर 19 कि.मी., यह भी पूरा हो गया है। अब भोलपुर से अहमदपुर 19 कि.मी. का है। यह प्रोग्रेस में है और इसी फाइनैशियल ईयर में 2003-2004 में उसको पूरा कर दिया जाएगा। इसके बाद अहमदपुर से सैंथिया 13 कि.मी. है। इसको हम 2004-2005 में पूरा करेंगे।

SHRI SOMNATH CHATTERJEE : I am thankful to the hon. Minister now that there is a record on the floor of the House.

SHRI NITISH KUMAR: I am acknowledging this on the floor of the House.

SHRI SOMNATH CHATTERJEE : Very good. I am obliged to you. The only thing is that please see that in the eleventh year it is completed.

SHRI NITISH KUMAR: It is an announcement on the floor of the House; it has to be done.

SHRI SOMNATH CHATTERJEE : Thank you very much. At last we see the end of the tunnel.

श्री नीतीश कुमार : अभी इसके पहले मैं कुछ और बातों की चर्चा करूँ, श्री किरीट सोमैया ने बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण घटना की चर्चा की और मुलुंद में जो बम बलास्ट हुआ था, उसमें जो प्रभावित लोग हैं, उनको जल्दी कम्पनसेशन मिलना चाहिए, उसके लिए हर मुमकिन कार्रवाई की जाएगी और रेलवे बोर्ड इस मामले में विशेष तौर पर चर्चा करेगा, ट्राईब्यूनल से भी चर्चा करेगा और कहीं और से भी तथा रेलवे क्लेम्स ट्राईब्यूनल की बेंच में जो लोग हैं, जो ज्यूडिशियल मैम्बर हैं, वे वहां बैठकर उनके केसेज का तेजी से निपादन करेंगे। लेकिन जहां तक मुझे जानकारी दी गई है, कुल 82 केसेज हैं, जिनमें 11 कैजुअल्टी हुई हैं। 71 इंजरी के केसेज थे। जो अभी तक फाइल हुए हैं, जो केस रजिस्टर हुए हैं, वे 24 हैं। अगर कोई केसेज रजिस्टर नहीं कर पाए हैं तो रेलवे के अधिकारी उनकी मदद करेंगे और इस बारे में वहां के जनरल मैनेजर को इंस्ट्रक्शंस दी जाएंगी। किरीट सोमैया जी उनसे सम्पर्क कर सकते हैं जिससे सबकी मदद हो जाए। क्लैम्स के सैटिलमेंट में देर लग सकती है तो बीच में भी उनको हम इंटेरिम रिलीफ दे सकते हैं जो उस एमाउंट में एडजस्ट किया जाएगा जो क्लेम्स का सैटल किया जाएगा। अगर ऐसा महसूस किया जाएगा तो उनको इंटेरिम रिलीफ के तौर पर दिया जाएगा। यह दुर्भाग्यपूर्ण घटना है।

अब यहां पर ऐसी चर्चा आई है कि कुछ ट्रेनों के इंट्रोडक्शन को लेकर पिछली बार हमने जवाब दे दिया था। रामजी लाल सुमन जी ने चर्चा करते हुए कहा कि राजनैतिक दृष्टिकोण से ट्रेनें चलाई जाती हैं। राजनीति का बड़ा व्यापक अर्थ है। शुद्ध राजनैतिक दृष्टिकोण से ट्रेनें नहीं चलनी चाहिए लेकिन हम सब राजनीति में हैं और यहां बैठकर हम राजनैतिक फैसले भी करते हैं और जो सरकार चलाती है, वह राजनीतिज्ञ ही चलाते हैं तो अगर सांसदों के अनुशोध पर कोई काम करना राजनैतिक फैसला है तो हम नहीं समझते हैं कि इसमें कोई एतराज आपको हो सकता है। लेकिन शुद्ध राजनैतिक स्वार्थ की पूर्ति के लिए ट्रेनों का चलाया जाना या कहीं की मांग को नजरअंदाज करना गलत होगा। जहां तक आपने जन शताब्दी के बारे में कहा। पिछले साल हमने 16 जनशताब्दी चलाई और यह कोशिश की गई थी कि जितने मेजर स्टेट्स हैं, सबको एक जनशताब्दी दी जाए और मेजर स्टेट्स कवर हो जाएं। यह सोचकर नई ट्रेन्स दी गई थीं। अब इस सिलसिले में झारखंड में जमशेदपुर से रांची में चलाई गई, वह सफल नहीं हुई। इसलिए सफल नहीं हुई क्योंकि टाटानगर से रांची की दूरी सड़क के वनस्पत रेल की ज्यादा है। इसलिए हमने उसकी समीक्षा की और जन शताब्दी को वहां से हटाकर उसकी जगह पर जो मांग थी, एमईएमयू सर्विस दी गई। इसी तरह से जमशेदपुर से हावड़ा के लिए 1985 से शताब्दी ट्रेन चल रही थी। उसकी ऑक्स्पेंसी बहुत कम थी। उसको हटाकर उसकी जगह हावड़ा और जमशेदपुर के बीच में जनशताब्दी चलाई गई और इसके बारे में मैंने पहले भी ऐलान किया था। जहां से भी जानकारी दी जाती है, एकपक्षीय जानकारी दी जाती है और कई जनशताब्दी हैं। हम सारी चीजों की समीक्षा करते हैं। कहां-कहां शताब्दी ट्रेनें कम ऑक्स्पेंसी पर चल रही हैं। कहां-कहां जनशताब्दी की ऑक्स्पेंसी कम है। उसकी हम समीक्षा करेंगे।

समीक्षा करने के बाद जहां बेहतर रूट्स हैं या जहां मांग है, उसी के हिसाब से गाड़ी चलाएंगे। जहां जन-शताब्दी की जगह दूसरी गाड़ी चलाई जा सकती है, उसकी एडजस्टमेंट करेंगे। मेरी कोशिश है कि जहां मांग आई है वहां कुछ न कुछ देने की कोशिश करेंगे। यही नहीं, टाइम-टेबल के हिसाब से मीटिंग्स होती हैं, उसमें आपका भी ध्यान रखेंगे। ऐसा नहीं है कि एक इलाके की उपेक्षा की गयी है और दूसरे की तरफ ज्यादा ध्यान दिया गया है। हमारी कोशिश होती है कि ज्यादा से ज्यादा क्षेत्रों में सुविधा प्रदान करें। जो लोग बाहर से आंकड़े मुहैया कराते हैं वे ज्यादा आशा रखते हैं। किसी माननीय सदस्य ने कहा कि हर चीज के दो पहलू होते हैं। हमने बहुत सी ऐसी गाड़ियां चलाई हैं जो सुपरहिट हुई हैं। सप्त-क्रांति के बारे में आप पता लगा लीजिए जिसकी चर्चा माननीय रघुवंश बाबू कर रहे थे। आगरा-कानपुर के रहने वालों से पता कीजिए। उनकी मांग थी कि कानपुर से दिल्ली के लिए कोई एक्सक्लूसिव ट्रेन होनी चाहिए। हमने श्रम-शक्ति एक्सप्रेस चलाई है, उसके बारे में पता कर लीजिए। कुछ गाड़ियां अगर कम आक्स्पेंसी की चल रही हैं, उनकी तो चर्चा हो रही है लेकिन कुछ गाड़ियां जो सुपरहिट हुई हैं उनकी कोई चर्चा नहीं करता। एक

मिनट के लिए भी कोई नहीं कहता कि अच्छी गाड़ियां चलाई हैं। लेकिन जो लोग यात्रा करते हैं वे हमें आशीर्वाद देते हैं। दिक्कत यह है कि राजनैतिक इरादे से गाड़ियां चले या न चलें लेकिन कुछ जानकारियां इस प्रकार की प्रचारित की जाती हैं जो मोटिवेटिड होती हैं। फिर भी जो प्रश्न आपने उठाया है, समीक्षा में मैं सभी रूटों को डालूंगा।

श्री सोमनाथ चटर्जी : हमें तो आपने कोई ट्रेन नहीं दी है।

श्री नीतीश कुमार : दादा, आप तो डबलिंग-प्रोजेक्ट के बारे में ज्यादा कंसर्नड थे। उसके बारे में हमने स्पैसिफिक टारगेट बता दिया है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : हम तो पिछले दस सालों से ट्रेन मांगते हैं।

श्री नीतीश कुमार : आपके प्रोजेक्ट के बारे में हमने पूरी तरह से बता दिया है कि कब यह पिक-बुक में आया और पूरा हो गया है। हम समझते हैं कि आपको संतोह होना चाहिए। आपने हमें खड़े होकर बधाई भी दी है।

श्री रामजीलाल सुमन : आगरा मंडल के विस्तार के बारे में हमने चर्चा की थी। उसका विस्तार किये जाने की आवश्यकता है, उस पर भी प्रकाश डालें।

श्री नीतीश कुमार : वह अलग से होगा। वह डिबेट की चीज नहीं है। जो ट्रेनों के बारे में बातें आती हैं कि तमिलनाडु की बड़ी उपेक्षा हो रही है। मीटर-गेज लाइनों के बारे में बताया जाता है। हमने आंकड़े दिखवाए। हमने पाया कि एक अप्रैल 1992 को जो मीटर-गेज और नैरो-गेज पूरे इंडियन सिस्टम में 27349 किलोमीटर था वह तमिलनाडु में 2907 किलोमीटर था। लेकिन 31 मार्च 2003 तक जो इसमें से कंवर्ट हुआ वह कुल 10101 किलोमीटर था और तमिलनाडु में 995 किलोमीटर था। बाकी जो ऑन-गोइंग वर्क्स हैं जब ये पूरे हो जाएंगे तो सारे देश में 8940 किलोमीटर पूरा हो जाएगा और तमिलनाडु में 632 किलोमीटर पूरा होगा। मुझे माफ करेंगे, जो मीटर-गेज और नैरो-गेज लाइनें बच जाएंगी, ये जितने ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं ये पूरे हो जाएं तो देश में मीटर-गेज और नैरो-गेज लाइनें 8940 किलोमीटर बचेंगी जबकि तमिलनाडु में 632 किलोमीटर बचेंगी। पूरे देश में जो एग्जिस्टिंग लाइन्स में बचता है वह 32.69

प्रतिशत बचता है जबकि तमिलनाडु में 21.74 प्रतिशत बचता है। कहा गया कि अखिल भारतीय संदर्भ में तमिलनाडु की उपेक्षा हो रही है। मैं कह सकता हूँ कि उपेक्षा नहीं हो रही है लेकिन लोगों के मन में यह धारणा पैदा हो जाती है। इस प्रकार किसी प्रान्त की उपेक्षा न हो।

कुछ प्रोजेक्ट्स की चर्चा की गई है, लेकिन मैं एक प्रोजेक्ट के बारे में जरूर कहना चाहूंगा। रामेश्वरम से मदुरै एक गेज कन्वर्जन प्रोजेक्ट है और इसको प्राथमिकता दी जाएगी। इसके लिए लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं। मदुरै से मानामदुरै की दूरी 48 किलोमीटर है। इस लाइन का कन्वर्जन कार्य जून, 2004 तक पूरा कर लिया जाएगा। मानामदुरै से रामेश्वरम की दूरी 113 किलोमीटर है। इस लाइन का कार्य दिसम्बर, 2005 तक पूरा कर लिया जाएगा। लक्ष्य निर्धारित कर दिए हैं। ये बहुत ही महत्वपूर्ण रेल परियोजनायें हैं।

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (SIVAGANGA): Sir, I would like to ask one clarification. ...(*Interruptions*)

SHRI NITISH KUMAR: You can ask any question later on. ...(*Interruptions*)

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN : It should be made from Mana Madurai to Tiruchi. But you are making it from Madurai to Mana Madurai. That would not be useful.

SHRI NITISH KUMAR: I cannot fix targets for all the railway projects in the country. I cannot do that. It is not possible for me.

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN : It is allowed. An amount of Rs. 25 crore was granted.

SHRI NITISH KUMAR: This railway project is now being taken up on priority.

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN: Thank you.

SHRI NITISH KUMAR: That is why I have announced a target date of completion after duly consulting the Member, Railway Board concerned.

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN : We thank you for that.

SHRI NITISH KUMAR: They have given me this target. This can be done. Sufficient funds will be allocated in due course of time.

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN : That may be made from Tiruchi to Mana Madurai to Rameswaram. That is my request.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I am not yielding.

महोदय, श्री देवगौडा जी कुछ बातें कही हैं। वे सदन में उपस्थित नहीं है। उन्होंने बीजापुर-गडग लाइन के बारे में कहा है। यह लाइन के-राइट के अन्तर्गत 50-50 कास्ट शेयरिंग बैसेस पर तय हुई है। हम लोगों ने इस लाइन के लिए 10 करोड़ रुपए प्रोवाइंट किए हैं और 10 करोड़ रुपए कर्नाटक सरकार को देने हैं। उम्मीद है, इसमें प्रोग्रेस होगी। इसी प्रकार हुबली-अंकोला लाइन के बारे में भी इन्प्रिंसिपल तय किया है कि के-राइट के अन्तर्गत इसको लिया जाएगा, लेकिन अभी इस बारे में कोई कार्यवाही नहीं हुई है। फिर भी हम अपनी तरफ से 15 करोड़ रुपए दे रहे हैं और इस काम को तेज करने का प्रयत्न करेंगे।

इसी प्रकार माननीय सदस्य, स्वामी चिन्मयानन्द जी ने ओनिहार-जौनपुर लाइन के बारे में सवाल उठाया है। इन्प्रिंसिपल प्लानिंग कमीशन के पास प्रस्ताव एप्रूवल के लिए भेज दिया है। इस लाइन पर डीएमयू चलाने का सुझाव दिया है। यह मीटरगेज सैक्शन है और उसकी स्थिति इतनी अच्छी नहीं है कि डीएमयू चलाई जाए। इसलिए इस लाइन के रिन्युअल के लिए सैक्शन किया है, ताकि इसको इस लायक बनाया जा सके। रिन्युअल का काम किया जाएगा, जब तक गेज कन्वर्जन प्रोजेक्ट सैक्शन किया जाता है। माननीय सदस्य, श्री रासा सिंह रावत जी ने अजमेर वर्कशॉप के बारे में सवाल उठाया है। बीजीडीएल के लिए पीओएच होगा और उसके लिए 4 करोड़ रुपए सैक्शन किए गए हैं। अन्य माननीय सदस्यों ने भी सवाल उठाए हैं, कुछ सवालों के बारे में तो मैंने चर्चा की है, लेकिन अन्य संबंधित उत्तर में उनको भेज दूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय, सदन को मालूम है, पूरक बजट के उत्तर के दौरान डाक्टर्स अगर ट्रेन से यात्रा करेंगे, तो उनको 10 प्रतिशत की रियायत दी जाएगी, ऐसा एलान किया गया था। इस संबंध में आदेश भी जारी कर दिए गए थे, लेकिन उस रियायत का लाभ उठाने के लिए डाक्टर्स को जो कुछ कार्यवाही करनी थी, उसकी प्रक्रिया काफी जटिल हो गई थी। उसके बारे में रिप्रजेंटेशन आदि दिए गए हैं। उनको ध्यान में रखते हुए प्रोसीजर को सिम्प्लिफाई किया गया है। अब उनको एक फार्म भरकर देना होगा और मैडिकल काउन्सिल आफ इंडिया द्वारा दिए गए रजिस्ट्रेशन सर्टिफिकेट की फोटोकॉपी लगानी होगी। यह माना जाता है, जब डाक्टर्स रियायत लेकर चलेंगे, तो दवायें लेकर चलेंगे। चिकित्सकों को रेलगाड़ी में यात्रा करने के लिए सम्मान दे रहे हैं। हम जानते हैं कि डाक्टर्स को दिए जाने वाले दस प्रतिशत रियायत से कोई ज्यादा लाभ मिलने वाला नहीं है। यह एक सम्मान है, जैस्वर है, जो हम उनको दे रहे हैं। ऐसा देखा जाता है, जब भी रेलगाड़ी में किसी की तवीयत खराब होती है, तो डाक्टर्स अपनी तरफ से तत्काल सेवा के लिए हाजिर हो जाते हैं। जैसे ही उनको मालूम होता है, कोई बीमार है, उनकी सेवा में वे उपस्थित हो जाते हैं और वे इस काम को करना अपना धर्म समझते हैं। सुविधा फार्म को सिम्प्लिफाई किया जा रहा है। अभी श्री सोमनाथ चटर्जी जी ने एक गाड़ी का जिक्र किया है, जो शांति निकेतन की तरफ जाती है।

उस में जो कुछ भी उन्होंने चर्चा में कहा और उन्होंने जो पत्र लिखा, वह सचमुच में ही अफसोसजनक है। मैं सब से पहले तो रेल मंत्रालय की ओर से क्षमा मांगना चाहूंगा कि हमारे विभाग के कर्मचारियों द्वारा ठीक ढंग से जानकारी नहीं दी गई जिससे उन्हें तकलीफ हुई और उनके साथ यात्रा करने में लड़का छूट गया। इस बात से परेशान होकर उन्होंने चेन पुलिंग की लेकिन वह काम नहीं कर रही थी। यह जांच का विषय है। मैंने तत्काल कार्यवाही के निर्देश दे दिये हैं। इस प्रकार से ट्रेन्स नहीं चल सकती हैं। ऐसी परिस्थिति में और इमरजेंसी में इसका इस्तेमाल होता है। अगर परिवार का कोई सदस्य चढ़ गया, या कोई बीमार है और दूसरा मैम्बर नहीं चढ़ सका तो ऐसी परिस्थिति में चेन का इस्तेमाल करते हैं। यदि चेन उस समय काम नहीं कर रही थी तो इस बात को गम्भीरता से लिया गया है। मैंने सदस्य (यातायात) से कहा है कि वे इस पर तत्काल कार्यवाही करें और सम्बद्ध रेलवे सर्विस के बारे में पूरी तहकीकात की जाये। फिर भी एक विद्वान अधिवक्ता हमारे बीच में नहीं रहा, जिसका उन्होंने उल्लेख किया है, उसके लिये मुझे अफसोस है। उनकी मृत्यु से हमें सबक मिलता है, हमें सबक लेना है। जहां कहीं सुविधा में इम्प्लीमेंटेशन की आवश्यकता है, वहां किया जाना चाहिये। हमने इस साल 'कस्टमर सैटिसफैक्शन ईयर' घोषित किया है। अगर इस प्रकार की घटनायें होंगी तो रेलवे की बदनामी होगी। इस प्रकार की बदनामी झेलने के लिये हम यहां नहीं बैठे हुये हैं। या तो परिस्थिति में सुधार किया जाये वरना यहां बैठे रहने का कोई औचित्य नहीं है। इसलिये मैं दिल की गहराइयों में जाकर, हमारे पास जो ताकत है, क्षमता है, उसका इस्तेमाल इस परिस्थिति में सुधार लाने के लिये करेंगे। डा. रघुवंश प्रसाद सिंह जी ने उसी परियोजना का पुनः उल्लेख किया है...(व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी : जहां तक हमारी योजना है, वह मैरिट पर हां कह दें तो वह हो जायेगा। आपने उस लैटर का एक्नालेजमेंट दिया था जो हमने आपको लिखा है **He has been kind to acknowledge it.** और पहले के पत्र के लिये **Say yes to the contents now.**

श्री नीतीश कुमार : वह तो आपकी डबल लाइनिंग प्रोजेक्ट का है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : नहीं, डबलिंग के अलावा बोलपुर स्टेशन के बारे में है।

श्री नीतीश कुमार : पहले यह करवा लीजिये।

श्री सोमनाथ चटर्जी : पहले आप सब कुछ करायेंगे।

श्री नीतीश कुमार : आप शिवराज पाटिल जी को खूब अच्छा नाश्ता कराते हैं, हमें भी नाश्ते पर बुलाइये।

श्री सोमनाथ चटर्जी : आपको नाश्ता तो क्या, अच्छा डिनर देंगे।

श्री नीतीश कुमार : उपाध्यक्ष महोदय, जब मैं रेलवे बजट के प्रथम चरण की बहस का जवाब दे रहा था, उस समय कई माननीय सदस्यों ने नई दिल्ली-हावड़ा के बीच में चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस 2305अप /2306 डाउन के बारे में कहा था। यह राजधानी अब ग्रांड क्राड से जायेगी यानी अब सप्ताह में मेन लाइन से दो दिन जाती है। इससे बिहार के सांसदों ने कई बार एतराज जताया। इसके लिये सब से मिलकर निर्णय करना पड़ता है। हम उसमें आंशिक संशोधन कर रहे हैं। अब यह गाड़ी सप्ताह में एक दिन मेन लाइन से होकर जायेगी अर्थात् शुक्रवार को नई दिल्ली से हावड़ा के लिये मेन लाइन से होकर जायेगी और रविवार को हावड़ा से आने वाले सांसदों को इसका फायदा मिलेगा। इसके साथ बिहार के सांसदों को भी सहूलियत हो सकेगी। इसलिये हमने यह संशोधन कर दिया है कि नई दिल्ली-हावड़ा राजधानी सप्ताह में एक दिन पटना होकर जायेगी।

उपाध्यक्ष जी, पिछले रेल बजट के समय हमने क्लासिफिकेशन किया था। इसमें कई कौमोडीटिज में लौएस्ट क्लास 90 रखा था। एडिबल साल्ट 90 पर रखा था लेकिन पिछले पूरे साल में हमें कई रिप्रजेंटेशन्स मिलते रहे, खासकर गुजरात से मिले हैं जिसमें कहा गया कि इसमें काफी वृद्धि हो गई है। जितने साल्ट उत्पादन करने वाले लोग हैं, अनरिफाइंड साल्ट खाने के काम आता है, उसमें लगे हुये लोग हैं, उनके सामने बेरोजगारी की समस्या आ गई है, बहुत नुकसान हो रहा है। यह भी बताया गया कि नमक के कार्य में लगे मजदूर लोग, जिन्हें अगड़िया कहा जाता है, उन्हें भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। चूंकि नमक देश के कुछ ऐसे क्षेत्रों तक सीमित है, खपत वाले केन्द्रों में काफी खराब स्थिति रहती है। इसलिये नमक उत्पादन करने वाले अन्य क्षेत्रों में इस प्रकार की समस्या हो सकती है। इसलिये हमने इस संबंध में निर्णय लिया है।

क्लासिफिकेशन तो 90 ही रहेगा, लेकिन लम्बी दूरी के लिए सामान्य गैरपरिकृत यानी नॉन-रिफाइंड एडीबल साल्ट की माल भाड़ा दरों में कुछ दूरियों के आधार पर रियायत देने के बारे में हमने एक निर्णय लिया है। ताकि इस उद्योग में लगे हुए लोगों के सामने जो संकट आ गया है, उस संकट की स्थिति से वे निपट सकें। इसलिए जो रियायत योजना है, उसमें माल भाड़ा दरों में दूरी पर आधारित रियायत योजना का प्रस्ताव हम रख रहे हैं और इसके अंतर्गत 1001 किलोमीटर से 1600 किलोमीटर तक की दूरी के लिए दस प्रतिशत की माल भाड़ा रियायत प्रदान की जायेगी, 1601 किलोमीटर से 2200 किलोमीटर के लिए 15 प्रतिशत की रियायत, 2201 किलोमीटर से 3000 किलोमीटर तक की दूरी के लिए 20 प्रतिशत की रियायत और 3000 किलोमीटर से ज्यादा की दूरी पर 25 प्रतिशत की रियायत प्रदान की जायेगी। ये रियायतें जनता द्वारा खाने में उपयोग किये जाने वाले गैरपरिकृत नमक यानी नॉन-रिफाइंड साल्ट की सामान्य किस्म पर ही लागू होगी, परिशोधित, रिफाइंड, ब्रांडेड या वैक्युम नमक पर यह स्कीम लागू नहीं होगी। नॉन-रिफाइंड नमक जो खाने के काम में आता है, उसके लिए दूरियों के आधार पर रियायतों की योजना हम लागू करने का विचार आपके समक्ष रख रहे हैं। ताकि इस काम में लगे हुए खासकर गुजरात में जो कच्छ इलाके के लोग हैं, उन इलाकों और दूरस्थ इलाकों में लगे हुए लोगों को जो कठिनाइयां आ रही थीं, उनका वे सामना कर सकें। मुझे पूरी उम्मीद है कि इनका स्वागत किया जायेगा। यूं तो इसे हमने गत वर्ष किया था और हमारे गुजरात के माननीय सदस्यों ने पिछले साल कहा था। अभी हाल में हमने इसके बारे में विस्तृत समीक्षा की और हमें लगा कि कुछ रियायत देने से अगर उनका कुछ काम बन सकता है तो ऐसा किया जाए। इसलिए हमने यह प्रस्ताव रखा है।

उपाध्यक्ष महोदय, अंत में मैं सदन को आश्वस्त करना चाहूंगा कि हमारा सबसे अधिक ध्यान सेफ्टी पर होगा। सेफ्टी पर हमने यहां व्हाइट पेपर प्रस्तुत किया है और हमने लोगों के सामने अपनी कठिनाइयों को भी रख दिया है। हमारे सामने क्या मुद्दे हैं, इस पर सबको चर्चा करनी चाहिए तथा अपने सुझाव देने चाहिए, ताकि हम सेफ्टी की स्थिति में कुछ और सुधार ला सकें। चूंकि सेफ्टी के मामले में बहुत कुछ किया गया है। अगर आप व्हाइट पेपर देखेंगे तो आप पायेंगे कि अनेक प्रकार के

नये इनिशिएटिवज लिये गये हैं। उन इनिशिएटिवज के अलावा भी बहुत कुछ किया जाना बाकी है। हम यह महसूस करते हैं कि कैसे हम इंडियन रेलवे के यात्रियों को सेफ बना सकें। इसके लिए सबके सुझावों का हम स्वागत करेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ जिन माननीय सदस्यों ने इस चर्चा में भाग लिया है, उन्हें मैं धन्यवाद देता हूँ। बाकी जिन लोगों के वक्तव्यों पर मैं अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं कर सका, उन्हें मैं लिखित तौर पर अपना रिस्पांस जरूर भेजूंगा। इसी के साथ मैं सदन से दरखास्त करूंगा कि बजट प्रस्तावों को वह संस्तुति प्रदान करे। (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी : शांति निकेतन के बारे में एक बार भी नहीं बोला। (व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Ratilal Kalidas Varma and Shri Bikram Keshari Deo wanted to ask clarifications. I will allow them first and then I will give the floor to you.

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि इसके पहले भी चर्चा में यह बात आई थी कि गुजरात में जूनागढ़ से भावनगर ब्रॉडगेज कंवर्शन होने के कारण ट्रेनें बंद कर दी गई हैं, वहां तीन ट्रेनों के स्थान पर दो ट्रेनें कर दी गई हैं। इसके परिणामस्वरूप आठ विधान सभा क्षेत्र के कर्मचारी और मजदूर परेशान हैं और आज हंगर स्ट्राइक पर बैठे हैं। आपको इसका नोटिस भी दिया गया था और सूचित भी किया गया था। मैं जानना चाहता हूँ कि जो पहले तीन ट्रेनें थी, क्या वही पिछली वाली ट्रेनें फिर से चलाई जायेंगी और जो हंगर स्ट्राइक पर वहां के प्रेसीडेन्ट श्री महादेव देसाई, उनके साथी तथा विधायक बैठे हैं, एक दिन मैं भी उनके साथ जाकर बैठा था, वे आपसे इतना आश्वासन चाहते हैं कि जो पिछली तीन ट्रेनें थी, क्या वहीं ट्रेनें आप पुनः चालू करेंगे।

19.00 hrs.

श्री नीतीश कुमार : गेज कनवर्शन है?

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा : वह मीटर गेज है। उसी में चलाना है और उसी में चलती थी। (व्यवधान)

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Sir, thank you for giving me this opportunity. I would like to have two clarifications from the hon. Minister. He has done a lot for Orissa. He has concretised the East-Coast zone and for that I would like to thank him. But certain portions of Orissa are completely neglected, that is, South-Western part, where Sambhalpur Division is there. We have requested the hon. Minister umpteenth times – we have only one train to New Delhi, that is, from Visakhapatnam to New Delhi – to make it daily. The name of the train is Samata Express, the name of the Party to which the hon. Minister belongs. What is the present position in this regard? I would like to have a clarification on this.

Lastly, I would like to state that the ongoing Lanjigarh Road to Junagarh Project requires about Rs.80 crore and only a placement of Rs.5 crore has been made. It is a very important line to develop bauxite in that area. Will the hon. Minister clarify whether he would be giving additional funds for this project?

श्री रामजीलाल सुमन : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने अपने भाग में भी कहा था और नीतीश जी से सिर्फ एक ही सवाल अभी पूछना चाहता हूँ कि जब कभी भी रेलवे ओवर ब्रिज बनने की बात होती है तो अधिकांश ब्रिजेज के मामले में रेल मंत्रालय से जवाब मिलता है कि राज्य सरकार का अपेक्षित सहयोग नहीं मिलता। 50 प्रतिशत अंशदान रेलवे का होता है और 50 प्रतिशत अंशदान राज्य सरकार के पी.डब्ल्यू.डी. विभाग का होता है। मैं समझता हूँ कि उसमें राज्य सरकार का अपेक्षित सहयोग नहीं मिलता। मैंने निवेदन किया था कि पत्र-व्यवहार करके या संबद्ध मंत्रियों का सम्मेलन बुलाकर इस सिलसिले में अगर वे चर्चा करवाएं तो इस काम को गति दी जा सकती है। मेरा विनम्र आग्रह है कि इस मामले में पहल करें और कोई बैठक बुलाकर राज्य सरकारें सहयोग करें तो ज्यादा बेहतर होगा।

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): On the last occasion also I had mentioned that the hon. Minister was kind enough to direct the officers with regard to one project which is pending half-way. He had studied that project. The stretch is ready but nothing has happened till date. I would like to know whether any progress has been made or any steps taken in that regard.

SHRI RUPCHAND PAL (HOOGLY): Sir, while the general discussion on the Railway Budget was taking place, I had written a letter to the hon. Minister that in response to the request made by the Government, some MPs have provided substantial amount of money from the MPLAD Fund for the construction of level crossings. In my case, it has so happened that the Howrah Division has prepared everything and they have given me the estimate too. I had deposited the money. The money is lying with the Collector. Now, new pleas are being taken and the hon. Minister had assured me that he would look into it. But even after such a long time, I have not received any reply nor any sympathetic consideration about this particular case.

DR. V. SAROJA (RASIPURAM): Hon. Deputy-Speaker Sir, Salem to Cuddalore gauge conversion is pending for the past seven years and the people there are on strike. The hon. Minister of State is well aware of it. I would like to know what is the present position in that regard. Is there any improvement after the general discussion on the Budget?

Sir, I may be allowed to place rest of the suggestions on the Table of the House.

MR. DEPUTY-SPEAKER: It has to be given directly to the hon. Minister and not to be placed on the Table now.

SHRI P.S. GADHAVI : Sir, I raised a point with regard to transportation of grass to the famine stricken areas. There is non-availability of rakes. I had requested the hon. Minister that adequate number of rakes may be supplied to those areas.

SARDAR SIMRANJIT SINGH MANN : Sir, Punjab is receiving a very heavy glut of foodgrains, particularly wheat. Will the hon. Minister give us special trains to remove this glut so that the situation in our godowns improves and we have a speedy disposal of our grains?

श्री नीतीश कुमार : उपाध्यक्ष महोदय, श्री रामजी लाल सुमन ने इस बात का उल्लेख किया है कि जो लैवल क्रॉसिंग के स्थान पर रोड ओवरब्रिज या रोड अंडरब्रिज बनते हैं उनमें जो व्यस्त लैवल क्रॉसिंग हैं, खासकर टी.वी.यू. (ट्रेन विहीकल यूनिट) एक लाख से ऊपर है, उनमें रेलवे हिस्सेदारी करती है और इसके लिए एक फंड भी रेलवे के पास है जिसे रेलवे सेफ्टी फंड कहते हैं। डीजल और पेट्रोल के सैस से जो पैसा इकट्ठा होता है, उसका एक हिस्सा रेलवे को मिलता है। लैवल क्रॉसिंग की जगह पर ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाने में अपना शेयर देने के लिए, मैनिंग के लिए और कुछ सेफ्टी के दृष्टिकोण से तथा कुछ और कार्यों के लिए उस फंड में से धन दिया जाता है।

महोदय, इसमें नियम यही है कि जिसकी भी सड़क होती है, वह प्रस्ताव करता है और अगर एक लाख टी.वी.यू. से ज्यादा हो, तो रेलवे उसमें शेयर करता है। हमने अपनी तरफ से जहां तक मुझे स्मरण है, काफी पहले, सन् 2001 में ही तमाम मुख्य मंत्री महोदयों को पत्र लिखा था कि आपके राज्य में ये व्यस्त लैवल क्रॉसिंग हैं। यदि इन पर आप रोड ओवरब्रिज या रोड अंडरब्रिज का प्रस्ताव दें, तो हम कॉस्ट शेयर करने के लिए तैयार हैं। इस पर कई राज्यों से रेस्पांस आया। फिर मैंने कई राज्यों के साथ मामले को अपने स्तर पर टेक-अप किया और कई राज्यों के मंत्री और मुख्य मंत्री जब दिल्ली आए, तो उनसे चर्चा हुई और कई राज्यों के मामले में स्थिति सुधरी तथा कई प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हुए, जिनका रेलवे के वर्क्स प्रोग्राम में समावेश किया गया।

महोदय, लेकिन जो राज्य प्रस्ताव ही नहीं देते हैं, तो उनसे इसके लिए मैं अपनी तरफ से पहल करूँ, यह सुझाव माननीय सदस्य रामजी लाल सुमन ने दिया है। मैं उनके इस प्रस्ताव को स्वीकार करता हूँ और एक बार मैं फिर अपनी तरफ से राज्यों से पहल करूँगा और मैं मुख्य मंत्रियों को पत्र पुनः लिखूँगा और यदि और जरूरत पड़ी, तो विभिन्न राज्यों के पथ निर्माण मंत्रियों की एक बैठक बुलाऊँगा। क्योंकि जितना फंड में हमारे पास पैसा है, वह यूटिलाइज नहीं हो रहा है। इसका कारण यह भी है कि हमारे पास प्रोजेक्ट्स नहीं आ रहे हैं या फिर सैंक्शन नहीं हो पा रहे हैं और जो सैंक्शन हैं उनका काम शुरू करने में कई प्रकार की बाधाएं होती हैं। जनरल अरेंजमेंट ड्राइंग है, लैंड एक्वीजीशन है। मैं माननीय सदस्य के इस सुझाव को स्वीकार करता हूँ।

जहां तक रूप चन्द पाल जी ने जो कहा है, मैं बताना चाहता हूँ कि एम.पी.लोकल एरिया डेवलपमेंट फंड स्कीम के अन्तर्गत जो भी लैवल क्रॉसिंग पहले से अनमैन्ड लैवल क्रॉसिंग हैं, उनको मैन्ड करने के लिए अगर एम.पी.एल.ए.डी.एस. से कोई सांसद पैसा देंगे, तो उसकी तो मैनिंग की ही जाएगी, उसके अलावा उनके क्षेत्र में इसी प्रकार का कोई अनमैन्ड क्रॉसिंग होगा, उसकी भी मैनिंग रेलवे अपनी तरफ से करेगा, यह स्कीम है। अब इसमें कहां बाधा आई है, मैं इसके बारे में पता लगाऊँगा कि उसकी क्या स्थिति है। इनसे इसके बारे में पहले चर्चा हुई थी। मैं इसके बारे में तत्काल और जानकारी प्राप्त करूँगा।

श्री रूपचन्द पाल : जो कुछ करना है, जल्दी से कर दीजिए।

श्री नीतीश कुमार : उपाध्यक्ष महोदय, और कई माननीय सदस्यों ने कई सवाल उठाए हैं। यह तो निरन्तर चलने वाली प्रक्रिया है। एक बात श्री वर्मा जी ने कही। उसके बारे में मैं बैठकर उनसे चर्चा करके उनकी बात को समझूँगा और अधिकारियों को बुलाऊँगा। आप इस प्रकार से अचानक किसी भी जगह के बारे में चर्चा करते हैं और फिर मुझसे जवाब चाहते हैं। इस प्रकार से एकदम अकस्मात किसी सवाल का उत्तर देना कठिन होता है और कभी-कभी सम्भव भी नहीं होता है।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने इस बारे में इन्हें हँड टू हँड पत्र दिया था।

श्री नीतीश कुमार : आपके पास अगर फुर्सत नहीं है, तो मैं क्या करूँ। आप इससे इतने ज्यादा कंसर्न्ड हैं और आप ही थोड़ा समय नहीं निकालेंगे, तो मैं इसमें क्या कर सकता हूँ। मैं समय निकालने के लिए तैयार हूँ, आप मेरे कार्यालय में आ जाइए। मैं अधिकारियों को बुलाकर पूछूँगा और समस्या का क्या समाधान हो सकता है, उस समाधान को निकाला जाएगा। अब इस प्रकार से आप अचानक पूरे देश की किसी एक रेल लाइन के बारे में पूछना चाहते हैं, तो इस प्रकार से अचानक और अकस्मात उत्तर देना सरल नहीं हो पाता है।

उपाध्यक्ष महोदय : वर्मा जी, मेरी आपसे रिक्वैस्ट है कि आप मंत्री जी के साथ कल ही उनके कार्यालय में जाकर मिलें और इस समस्या का समाधान निकालें।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा : मैं आपके पी.एस. से भी मिला था।

श्री नीतीश कुमार : आप इस सबके बारे में यहां चर्चा क्यों कर रहे हैं ? आपके पास अगर फुर्सत हो, तो मेरे पास बैठिए। यदि आपके पास फुर्सत ही नहीं है, तो यह बड़ी विचित्र बात है कि आप फुर्सत भी न निकालें और मेरे साथ बैठें भी नहीं, तो समस्या का हल कैसे निकलेगा। मैं बार-बार कह रहा हूँ कि आपकी समस्या क्या है, पहले उसे मुझे समझने दीजिए। जब मैं उसे समझ लूँगा, तो जो भी उचित कदम होगा, उसे उठाने के लिए मैं तैयार हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, मुझ से माननीय सदस्यों को ज्यादा शिकायत नहीं होनी चाहिए। मैं अधिक से अधिक लोगों की ज्यादा से ज्यादा शिकायतों को हल करने का प्रयास करता हूँ, लेकिन कतिपय माननीय सदस्य हैं जिनके पास इतनी फुर्सत भी नहीं होती कि वे मेरे पास बैठकर समस्या मुझे समझाएं। चिट्ठी देते हैं, चिट्ठी को एग्जामिन करने के बाद रिप्लाई दिया जाता है।

वह जब एग्जामिन होकर आएगा तब हम आपको रिप्लाई दे पाएंगे। लोग एजिटेड हो रहे हैं, कोई समस्या है, कार्यवाही की जरूरत है तो उस पर हम बैठ कर चर्चा करेंगे। अगर संभव होगा तो हम जरूर कोई रास्ता निकालने की कोशिश करेंगे, लेकिन जब तक समस्याओं पर चर्चा न करें तब तक कैसे रास्ता निकल सकता है। जहां तक किसी भी सूखा प्रभावित क्षेत्र में चारे या पानी के मूवमेंट का सवाल है, आप जानते हैं कि इसके लिए हम प्राथमिकता देकर इस काम को कर रहे हैं। हम बिना कोई पैसा लिए हुए पानी ढो रहे हैं और मुफ्त में चारा भी ढो रहे हैं तथा उसे काफी प्राथमिकता दे रहे हैं। चारों तरफ से मांग है। हमारे पास जितने रैक एवलेबल हैं, उस हिसाब से करने की कोशिश कर रहे हैं। अगर टैंक वैगंस उपलब्ध नहीं हैं तो फ्लेट वैगंस पर सिनटैक्स टैंक रख कर हम ढोने के लिए तैयार हैं। जहां कहीं भी इस प्रकार की बात आती है तो हम अपने स्तर पर देखते हैं और सभी कंसर्न्ड जनरल मैनेजर्स को निर्देश दिया गया है कि इस काम को तत्काल करें। इसके लिए सरकारी एजेंसी को इंडेंट करना पड़ता है और कौन रिसीव करेगा, वह भी सरकारी एजेंसी होनी चाहिए, इस बात का सिर्फ ख्याल रखना पड़ता है क्योंकि कोई प्राईवेट चारा हम मूव नहीं करेंगे। अगर सरकार या सरकार की एजेंसी इंडेंट करती है तो हम चारा मूव करते हैं। फिर भी कहां समस्या हुई है, इसे मैं व्यक्तिगत तौर पर देखूँगा।

उपाध्यक्ष महोदय, कुछ रैक मूवमेंट को लेकर भी सवाल आया है। जहां सूखा पड़ा है वहां सूखे से राहत पहुंचाने के लिए पानी और चारा हम ढो रहे हैं, उसे प्राथमिकता देनी है। सूखा प्रभावित इलाकों में फूडग्रेन का मूवमेंट है और खास कर उत्तर के उन इलाकों में फूडग्रेन मूवमेंट है, जो डेफिशिएंट ऐरिया है। दूसरी बात यह है कि एक्सपोर्ट हो रहा है। एक्सपोर्ट का जो कमिटमेंट है, वह मूवमेंट किया हुआ है। एफसीआई के किस अधिकारी ने क्या कहा, यह मुझे नहीं मालूम, लेकिन वह भी सरकारी एजेंसी है। मैं इस बारे में संसद में कुछ कहना नहीं चाहता, लेकिन कभी-कभी रैक रुकते हैं। जब भी कोई समस्या होती है तो रेलवे पर डाल देते हैं, ऐसा करना बहुत आसान है। रेल के लिए वैगन रैक नहीं दे रहे हैं। अचानक रैक की जो मांग बढ़ी है - एक सूखे के चलते फूडग्रेन के लिए और इसके अलावा एक्सपोर्ट के लिए, सब कुछ एक्सपोर्ट होगा।

उपाध्यक्ष महोदय, इराक को अगर कुछ भेजना है तो उसे फूडग्रेन मूवमेंट में प्रायरीटी देनी पड़ेगी। सूखा पड़ने के कारण हमारे रिजरवायर्स का लेवल नीचे चला गया है। इसके चलते हाइड्रल पावर जनरेशन कम होगा तो अचानक हमारे जो थर्मल प्लांट हैं, उनमें अचानक कोयले की जरूरत ज्यादा पड़ेगी। रैक की मांग बढ़ गई है, हर आदमी चाहता है कि हमें तुरंत रैक मिल जाएं, लेकिन उसमें एक प्रायोरिटी फिक्स की जाती है, जो पहले इंडेंट करता है उसे पहले रैक प्रदान किया जाता है। इसके लिए पूरी कोशिश की जा रही है, बैटर मैनेजमेंट और रैक के बेहतर युटिलाइजेशन के जरिए हम ज्यादा से ज्यादा देश की जरूरतों को पूरा करने की कोशिश करें, यह हमारी कोशिश होती है। फिर भी कुछ शिकायतें आई हैं तो मैंने मेम्बर (ट्रैफिक) को अपने स्तर पर देखने के लिए कहा है। रैक में अगर कहीं कोई समस्याएं आ रही हैं तो हमने उन्हें कहा है कि आप इसे व्यक्तिगत स्तर पर देख लें कि किस क्षेत्र में रैक मूवमेंट में क्या दिक्कत है। नार्थ-ईस्टर्न रीज़न के बारे में संतो मोहन देव जी ने कहा। हमारे पास जब भी इस प्रकार की कोई समस्या आती है तो हम उसे हल करने की कोशिश करते हैं। स्टैंडिंग कमेटी ने भी कहा है कि रैक के अलाटमेंट में पारदर्शिता होनी चाहिए और एक मापदंड के आधार पर रैक का अलाटमेंट होना चाहिए। यह एक ट्रांसपोर्ट के लिए बड़ी खुशी की बात है। आज से डेढ़-दो साल पहले रेलवे के लोग मक्खियां मार रहे थे, लेकिन आज स्थिति यह है कि चारों तरफ से दबाव है कि हमारा माल पहले ढोओ। यह हमारे लिए एक अच्छी स्थिति है, लेकिन इस पूरी स्थिति में कोई नाजायज़ फायदा न उठाए, इसलिए इसमें पूरी पारदर्शिता होनी चाहिए। इसलिए हमने मेम्बर (ट्रैफिक) को कहा है कि इस चीज को पूरे तौर पर अपने स्तर पर मोनिटर करें और मुझे वे समय-समय पर उसकी जानकारी देते रहें।

उपाध्यक्ष महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः एक बार अनुरोध करूंगा कि हमारे इस प्रस्ताव को संसद संस्तुत करे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: A number of cut motions have been moved by the Members to the Demands for Grants (Railways) for 2003-2004. Shall I put all the cut motions together to the vote of the House?

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

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

The cut motions were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants (Railways) for 2003-2004 to vote.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in the course of payment during the year ending the 31st day of March, 2004, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.
