

NT>

17.20 hrs.

Title: Discussion on the points arising out of the answer given by the Minister of Railways on 21.11.2002 to Starred Question No. 41 regarding Old incomplete Railway Projects. (Not concluded).

**श्री नरेश पुगलिया (चन्द्रपुर) :** सभापति महोदय, पुरानी अधूरी परियोजनाओं के बारे में तारांकित प्रश्न सं. 41 के संबंध में 21.11.02 को रेल मंत्री ने उत्तर दिया था लेकिन माननीय सदस्यों को उत्तर से संतोष न होने के कारण माननीय अध्यक्ष जी ने इस विषय पर आधे घंटे की चर्चा की अनुमति दी थी। मैं आपके माध्यम से इस आधे घंटे की चर्चा में भाग लेने के लिये शुक्रिया अदा करता हूँ।

माननीय रेल मंत्री एक जागरूक मंत्री हैं। उनके काम के विषय में जो बातें उनके नोटिस में आती हैं, उस पर पूरा ध्यान देकर अपनी पूरा क्षमता से उसे पूरा करने की कोशिश करते हैं लेकिन देश में 'ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स' के लिये केन्द्र सरकार से पैसा लेने में असफल रहे हैं। वर्ष 2002-03 के रेल बजट के अनुसार देश में 1331 किलोमीटर ब्रॉड गेज के लिये रेल लाइन बिछाई जा रही है। इसमें 214 किलोमीटर नई लाइनें, 867 किलोमीटर गेज कनवर्जन और 250 किलोमीटर डबल लाइन के लिये हैं। माननीय मंत्री जी ने वायदा किया है कि दसवीं योजना के बचे हुये चार सालों में 5000 किलोमीटर नई रेल लाइनें बिछाई जायेंगी लेकिन साथ में यह भी जोड़ दिया है कि अगर पैसा मिलता है तो ये लाइनें होंगी।

मैं माननीय मंत्री जी से दरखास्त करूंगा कि रेल विभाग देश का महत्वपूर्ण विभाग है जिसके अंदर 16 लाख कर्मचारी कार्य करते हैं। देश में 1300 ट्रेनें चलती हैं और रोजाना एक करोड़ 20 लाख पैसोंजर्स रेल द्वारा यात्रा करते हैं। इसी प्रकार रोजाना मालगाड़ियों द्वारा एक मिलियन टन माल ढोया जाता है। जब देश आजाद हुआ था, उस समय देश में 54000 किलोमीटर रेल मार्ग था और आज यह 63000 किलोमीटर हो गया। इन 55 वर्षों में केवल 9 हजार किलोमीटर ही रेलमार्ग में बढ़ोतरी हुई है। जब देश आजाद हुआ, उस समय देश की आबादी 30 करोड़ थी जो आज बढ़कर 100 करोड़ से ऊपर हो गई है। लेकिन हमारे रेलवे का रूट उस तुलना में बहुत कम है। योजना आयोग और केन्द्र सरकार से रेल लाइन बढ़ाने के लिये जितना धन मिलना चाहिये था, वह नहीं मिल पा रहा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि बढ़ती हुई आबादी को देखते हुये रोड की तुलना में रेलवे लाइन का विस्तार बहुत कम है। खासकर एन.डी.ए. सरकार के प्रधानमंत्री जी ने रोड के विषय में कश्मीर से कन्याकुमारी और मैट्रोपॉलिटन सिटीज को मिलाने के लिये 13 हजार किलोमीटर मार्ग के लिये 65 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। यह मालूम हो कि एक किलोमीटर रोड बनाने के लिये 5 करोड़ रुपये खर्च आता है जबकि एक किलोमीटर रेल मार्ग बनाये जाने के लिये एक या सवा करोड़ रुपये खर्च आता है। महाराष्ट्र में मेरे संसदीय क्षेत्र गढ़ चिरौली में 52 किलोमीटर मार्ग के लिये 67 करोड़ रुपये खर्च किया गया है। मेरे कहने का तात्पर्य है कि रोड ट्रांसपोर्ट और रेल ट्रांसपोर्ट में काफी अंतर है। ट्रेन रूट में किसी प्रकार का पोल्यूशन नहीं होता, एक्सीडेंट बहुत कम होते हैं। हालांकि हम बास-बार पढ़ते हैं कि ट्रेन एक्सीडेंट होते हैं और रेल विभाग को दोषी ठहराते हैं जब कि रोड के मुकाबले रेल एक्सीडेंट कम होते हैं। यह देखा गया है कि देश के अंदर रोड एक्सीडेंट्स में रोजाना कई हजार लोग मारे जाते हैं।

ट्रेन एक्सीडेंट की तुलना में आप देखें तो देश के अंदर आने वाले समय में बढ़ती हुई आबादी को देखते हुए हमें रेलवे लाइनों का जाल बिछाना होगा। एक तरफ हम चार लाइन और छः लाइन की रोड्स बना रहे हैं। लेकिन रेलवे लाइन बढ़ाते समय हमने दू लाइन से फोर लाइन में अगर मुम्बई-ठाणे एरिया को छोड़ दे तो बाकी में हमने दो लाइन से चार लाइन रेलवे लाइन नहीं बिछाई हैं। यह देश का दुर्भाग्य है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि रोड बनाने के लिए बाहर की कंपनी आ रही है। मलेशियन कंपनी को रोड का कांट्रैक्ट दिया जा रहा है, पांच करोड़ रुपये प्रति किलोमीटर खर्च किया जा रहा है और उसके लिए 65 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया जा रहा है। चूंकि एन.डी.ए. में रोड के बी.जे.पी. के मंत्री हैं। उन्हें पैसे की कोई कमी नहीं है और समता दल में हमारे माननीय नीतीश कुमार जी हैं। आप हमेशा कहते हैं कि धन मिलेगा तो मैं रेल लाइन बनाऊंगा। धन की व्यवस्था करना आपकी जिम्मेदारी है। आप एन.डी.ए. के पार्ट हैं और इतने महत्वपूर्ण विभाग के मंत्री होने के बावजूद अगर आप अपने विभाग के लिए पैसे की व्यवस्था नहीं कर सकते हैं तो इसके पीछे क्या राज है, यह आपको सदन को बताना पड़ेगा। मैं उम्मीद करता हूँ कि देश की बढ़ती हुई आबादी को देखते हुए आप इस दिशा में जरूर कोशिश करेंगे। इस काम में आपको रूलिंग पार्टी के साथ-साथ विपक्ष का भी पूरा साथ मिलेगा। यदि आप रेल लाइन बिछाते हैं तो विपक्ष भी आपका पूरा साथ देगा।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि गुड्स ट्रांसपोर्ट में रेलवे ने काफी चमत्कार किये हैं और यह काफी इकोनॉमिकल है। हमारा सारा तरह का गुड्स सीमेंट, लोहा, अनाज, पेट्रोल, डीजल, केरोसीन हर चीज हम रेलवे से ट्रांसपोर्ट करते हैं। लेकिन रेल लाइन बढ़ाते समय इस चीज का ध्यान नहीं रखते हैं। लास्ट टाइम 1986 में जब मैं राज्य सभा में था, उस समय हम लोगों ने नई रेलवे लाइन की मांग की थी। उस समय चेयर से आदेश दिया गया था। हमारे चंद्रपुर से गोंदिया और गोंदिया से जबलपुर लाइन बनाने से जो ट्रेन वाया नागपुर-इटारसी-जबलपुर होते हुए उत्तर प्रदेश, बिहार, और बंगाल जाती थीं, उन ट्रेन्स के लिए 118 किलोमीटर का रूट शॉर्ट हुआ है। यानी 118 किलोमीटर की डिस्टेंस कम हुई है। चंद्रपुर से गोंदिया का काम पूरा हो चुका है। लेकिन गोंदिया-जबलपुर के बीच में एक-दो ब्रिजज के लिए आपने इस बजट में प्रावधान जरूर किया है। लेकिन अगर वह लाइन पूरी हो जाए तो उससे देश का समय भी बचेगा और समय के साथ-साथ फ्यूल भी बचेगा। इसलिए नेशनल सेविंग होने की वजह से ऐसे जितने भी रूट्स देश में हैं, जिनसे आप शॉर्ट डिस्टेंस कवर कर सकते हैं, ऐसी लाइनों को आप जरूर बनायेंगे और उसमें गोंदिया से जबलपुर को आप प्राधान्य जरूर देंगे।

मैं एक दूसरी लाइन का उदाहरण भी देना चाहूंगा। आपने अलग-अलग कमेटीज बनाई हैं। उनमें राकेश मोहन पैनल आपने बैठाया था। उसने आपको रिपोर्ट दी है, जिसमें कुछ सूचनाएं भी आपको दी हैं। इसके बाद रेल मंत्रालय में जो संसदीय कमेटी हैं, उस कमेटी के मैम्बर्स ने भी आपको सुझाव दिया है। उसमें हम आपसे मोस्ट बैकवर्ड एरियाज के लिए नई रेल लाइनों की मांग करते हैं। देश के अंदर बैकवर्ड एरियाज में 25 जिलों का चयन प्लानिंग कमीशन ने किया है। जहां नक्सलवादी तथा आतंकवादी गतिविधियां हैं, उनमें मेरे संसदीय क्षेत्र का गढ़चिरौली जिला आता है तथा महाराष्ट्र के गोंदिया और भंडारा जिले आते हैं। ऐसे 25 जिलों के लिए केन्द्र सरकार ने उसमें एडीशनल 15 करोड़ रुपया रोजगार उपलब्ध कराने के लिए या अन्य स्कीम लेने के लिए प्रावधान किया है। (व्यवधान)

**श्री राजो सिंह (बेगूसराय) :** पुगलिया जी, क्या उन 25 जिलों में बिहार आता है।

**श्री नरेश पुगलिया :** उनमें बिहार नहीं आता है।

**श्री राजो सिंह :** गाली देने में बिहार को आगे रखते हैं और आप प्लानिंग कमीशन की यहां तारीफ कर रहे हैं। वह क्या करता है।

**श्री नरेश पुगलिया :** वह सही बात कह रहे हैं। बिहार के ज्यादा मंत्री होने की वजह से वहां के जिले एड नहीं किये होंगे। आपको मंत्री दे दिया है, पैसा देने का क्या मतलब है। उसमें प्लानिंग कमीशन ने 25 मोस्ट बैकवर्ड जिलों को रिकगनाइज किया है और उनके लिए मंत्री जी 15 करोड़ रुपये एडीशनल देने वाले हैं। उन 25 जिलों में रूरल डेवलपमेंट डिपार्टमेंट की ओर से राष्ट्रीय समेकित विकास योजना चालू की गई है। रूरल डेवलपमेंट मिनिस्ट्री में अगर ऐसे बड़े प्रोजेक्ट्स 25 जिलों में आते हैं तो उसके लिए एडीशनल पैसा देने के लिए भी उन्होंने कबूल किया है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि चंद्रपुर के बाजू में गढ़चिरौली जिला है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि चन्द्रपुर के बाजू में जो गढ़चिरोली डिस्ट्रिक्ट है, उसके अंदर देसाईगंज से गोंदिया-चन्द्रपुर रेलवे लाइन, ट्राइबल डिस्ट्रिक्ट से होकर गुजरती है। यहां पर 38 प्रतिशत ट्रायबल हैं और अनडैवलपड एरिया है। इसके लिए 67 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। गढ़चिरोली-देसाईगंज रेलवे लाइन को जोड़कर 25 बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट को प्राधान्य दिया जा सकेगा। जब भी हम रेल मंत्री को इस बारे में पत्र लिखते हैं, हमें हमें एक ही उत्तर प्राप्त होता है कि यह रेलवे लाइन इकनॉमिकली वाएबल नहीं है।

महोदय, देश में सेंट्रल गवर्नमेंट का एक ही ऐसा पब्लिक अंडर टेकिंग रेलवे है जो देश की सेवा कर रहा है और यदि वही प्रॉफिट मेकिंग रेलवे लाइन बनाएगा और उन्हीं पर रेलगाड़ी चलाएगा, तो नॉन प्रॉफिट मेकिंग रूट्स पर, ट्राइबल एरियाज में कौन रेल लाइन डालेगा और रेल चलाएगा ?

MR. CHAIRMAN : Shri Naresh Pugulia, we are discussing about the old incomplete projects. It is not a full-fledged debate. Kindly restrict yourself to the subject and be brief. ओल्ड रेलवे लाइनों के बारे में बोलिए और जल्दी समाप्त करिए।

SHRI NARESH PUGLIA : Sir, I want to include virtually Desaiganj also.

Sir, I am just concluding.

महोदय, मैं ओल्ड लाइनों के बारे में ही बोल रहा हूँ, लेकिन साथ ही हम लोगों की जो ट्रायबल आबादी है, जो नए एरियाज हैं जहां रेल लाइन बनाना बहुत आवश्यक है, उनको भी ऐड कर रहा हूँ। जिनके बारे में मैं बात कर रहा हूँ वे ऐसे बैकवर्ड एरियाज हैं जिनका रेलवे की दृष्टि से पिछले 50 सालों में बिलकुल विकास नहीं हुआ है और आप यदि उन्हें इकनॉमिकली वाएबल नहीं हैं, ऐसा कहकर उपेक्षा करते रहेंगे, तो अगले 50 सालों तक उनका विकास नहीं होगा।

महोदय, पार्लियामेंट्री कमेटी ने जो रिपोर्ट दी है, उसके पैनल ने भी कहा है कि Railways has suggested modifications to the new formula by the Railway Allocations Funds on State-wise basis for completion of the projects.

The Panel has said that the population component of the formula should be replaced with criteria such as backwardness of the State, and its revenue generation share to the Railways.

महोदय, बैकवर्डनेस को भी मंत्री जी को मद्दे नजर रखना चाहिए। पूरे देश में जो 25 बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट हैं, उनमें भी रेलवे का जाल फैलाने की कोशिश आपको करनी चाहिए। मैं उम्मीद करता हूँ कि जिस प्रकार से एन.डी.ए. सरकार ने 65 करोड़ रुपए उसके लिए दिए हैं उसी प्रकार से आपको इसके लिए भी पैसे देने होंगे। कई जगह आपने काम चालू कर दिया है। असम में रंगिया डिवीजन का काम चल रहा है। मंत्री जी स्वयं वहां विजिट कर चुके हैं। पैसे का प्रावधान कम होने के कारण काम धीमा चल रहा है। इसी प्रकार से मैंगलोर-बेंगलोर रेलवे लाइन भी आपके प्रोजेक्ट्स का पुराना हिस्सा है, उसके लिए भी आपको सोचना होगा।

महोदय, रेल मंत्री जी एक तरफ तो नई-नई रेलगाड़ियां चला रहे हैं, उनका हम स्वागत करते हैं, लेकिन दूसरी तरफ ट्रैक नहीं बढ़ा रहे हैं। मेरा निवेदन है कि जिस प्रकार से नई-नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा की जा रही है उसी प्रकार से नए-नए ट्रैक बनाने की भी घोषणा करनी चाहिए। पुराने ट्रैकों के मॉडर्नाइजेशन के उम्र भी आपको विचार करना होगा। उसी प्रकार से इलैक्ट्रीफिकेशन का काम भी काफी स्लो चल रहा है। रेलवे ने पावर आपूर्ति के बारे में अच्छा काम किया है। पावर के बारे में सैल्फ-सफिशिएंट होने की दृष्टि से नए-नए पावर प्रोजेक्ट लेने के लिए एन.टी.पी.सी. के अधिकारियों से बात की है। नए प्रोजेक्ट लेने का काम भी शुरू हो चुका है। यह अच्छा काम हुआ है। इसके लिए मैं मंत्री जी का स्वागत करता हूँ। साथ ही मैं उम्मीद करता हूँ कि हमारे यहां सेंट्रल इंडिया में कोल-बैल्ट होने के कारण प्राइवेट सैक्टर में जो पावर प्रोजेक्ट आ रहे हैं, अगर रेलवे को पावर की जरूरत हो, तो वहां 4 हजार मैगावाट कैपेसिटी के प्रोजेक्ट लगाए जा सकते हैं।

महोदय, अन्त में मैं आपसे कहना चाहूंगा कि रेलवे के विषय में जब सांसदों का आपको पूरा सपोर्ट है, तो जब एन.डी.ए. सरकार में डिसकशन करते हैं, तो आप पैसा लेने में क्यों असफल हो जाते हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से अपील करना चाहूंगा कि देश के अंदर रेलवे, जो गुड्स और पैसेंजर ट्रांसपोर्ट का एक महत्वपूर्ण माध्यम है, उसे बढ़ाने के लिए 25-50 सालों में यातायात में देश की भविय में आने वाली अड़चनों को दूर करने के लिए रेलों का जाल बिछाना चाहिए और इसके लिए वर्ल्ड बैंक और एशियन बैंक से ज्यादा से ज्यादा पैसा लेना चाहिए और 10 साल पहले के जो पुराने प्रोजेक्ट चले आ रहे हैं, उन्हें पहले कंप्लीट करना चाहिए। मैं विशेष रूप से गढ़चिरोली-देसाईगंज रेलवे लाइन के बारे में कहना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, इन्हीं चन्द शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। इस डिसकशन को प्रारंभ करने के लिए आपने मुझे मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

SHRI RAMESH CHENNITHALA : Mr. Chairman, Sir, Indian Railways rolled into the 150<sup>th</sup> year. This is one of the huge railway networks in Asia and it is rated as the second largest in the world.

MR. CHAIRMAN : Shri Chennithala, you have to ask specific question only and you are not supposed to make any speech. You have not given notice in time to raise question, but still I am allowing you now, as a special case.

SHRI RAMESH CHENNITHALA : I am not making a speech, Sir. I am coming to the questions.

In 1998, a White Paper had been presented by the Government of India regarding financial crunch faced by the Railways. I would like to know from the hon. Minister what are the steps taken by the Railway Ministry to find out enough resources to complete the on-going projects. We were told that we need Rs.50,000 crore for timely completion of the pending projects.

If the current projects are to be completed at the current rate of funding, it will take 40 years to complete them. Every hon. Member of the House is demanding new railway lines. At the same time, there are old pending railway lines which are yet to be completed, which are not completed so far because of financial crunch.

As rightly pointed out by Shri Naresh Puglia, the budget allocation is coming down; support from the Finance Ministry is coming down; and generation of internal resources is also not to the expectation. In this peculiar situation, I would like to know from the hon. Minister what are the plans for completing the on-going projects. May I know whether the Railway Ministry is contemplating to have ADB loan or any other foreign aid or some other private

participation to complete these projects? We came to know that the PMO has cancelled certain old projects because of non-availability of the funds. So, the House should know how many projects were cancelled by the PMO, what are the real reasons for that and what is the idea of the Railway Ministry to complete the on-going projects?

**सभापति महोदय :** अखिलेश जी, आपको भी विशेष अनुमति के आधार पर समय दिया गया है। इसलिए आप प्रश्नों तक ही सीमित रहिये।

**कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) :** सभापति महोदय, भारतीय रेल दुनिया की सभी रेलों की तुलना में सर्वाधिक बोझ का वहन कर रही है। हमें यह कहने में कोई संकोच नहीं है कि रेल मंत्री उस बोझ को बर्दाश्त करते हुए सफलतापूर्वक अपने कर्तव्य का निर्वाह कर रहे हैं।

आप डा. लोहिया के अनुयायी हैं। श्री जयप्रकाश जी के आंदोलन की आप देन हैं। पिछड़े क्षेत्रों की प्राथमिकता आपकी सर्वाधिक प्राथमिकता रही है। इस संदर्भ में हम आपसे कहना चाहेंगे कि जो अत्यंत पिछड़े क्षेत्र हैं, उन पिछड़े क्षेत्रों में आमाम परिवर्तन की जो गति है, वह तेज होनी चाहिए। इसके साथ-साथ जो क्षेत्र अभी रेल लाइन से वंचित रहे गये हैं, उन क्षेत्रों को रेल की निश्चित तौर पर सुविधा उपलब्ध करानी चाहिए।

हम आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र महाराजगंज जनपद और महाराजगंज मुख्यालय की तरफ दिलाना चाहते हैं। जहां आज भी रेल की सुविधा उपलब्ध नहीं है। मैं आपसे चाहूंगा कि महाराजगंज जनपद मुख्यालय को रेल मार्ग से जोड़ने का कार्य करें। आपने पिछले बजट में गोरखपुर-आनन्दनगर, आनन्दनगर-नौतनवां-आनन्दनगर-गौंडा लूप लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए विशेष प्रयास किया है। उस पर कार्य भी प्रारम्भ हो गया है लेकिन कार्य काफी धीमी गति से हो रहा है। मैं आपसे फिर आग्रह करना चाहूंगा कि उस कार्य में तीव्रता लाने का आप कार्य करें ताकि वह कार्य अपने समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत पूरा हो सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बार फिर आग्रह करूंगा कि रेल जो सर्वाधिक सुगमता से आवागमन का साधन है, उसको प्राथमिकता देने के लिए आप निश्चित तौर पर केन्द्र सरकार में पहल करेंगे। अभी श्री नरेश पुगलिया ने कहा कि भारत सरकार ने 65 हजार करोड़ रुपये सड़क मार्ग के लिए उपलब्ध करा दिये और रेल के लिए धन नहीं दिया। मैं समझता हूँ कि उस विभाग के मंत्री जी जो कला जानते हैं, वह आप नहीं जानते क्योंकि आपकी शिक्षा-दीक्षा ही दूसरे वातावरण में हुई है। इसलिए लगता है कि आपके इस विभाग की उपेक्षा की गई है। मैं यह चाहता हूँ कि आप रेल की वास्तविकता को समझकर निश्चित तौर पर अधिक धन प्राप्त करने का कार्य करेंगे।

**रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) :** सभापति महोदय, श्री नरेश पुगलिया ने कुछ प्रश्न पिछड़े इलाकों के उठाए हैं। उन्होंने खास कर अपने इलाके की चर्चा की है। उन्होंने कहा, 25 जिलों को प्लानिंग कमीशन ने चिन्हित किया है। हमारे मंत्रालय ने जो आंकड़े प्राप्त किए हैं, उसके हिसाब से प्लानिंग कमीशन ने कभी ऐसे सौ जिलों की सूची तैयार की थी जिनके बारे में कहा गया था कि ये काफी बैकवर्ड हैं। वैसे हमारे पास इस प्रकार के बैकवर्ड इलाकों की सूची नहीं होती, लेकिन जब प्रश्न पूछा गया कि बैकवर्ड इलाकों, ट्राईबल इलाकों की उपेक्षा हो रही है, तो हमने ये आंकड़े प्राप्त किए। जहां तक रेलवे प्रोजेक्ट्स का सवाल है, इसमें सभी प्रकार के प्रोजेक्ट्स हैं जिन पर काम चल रहा है, जो मंजूरी प्राप्त योजनाएं हैं। इसमें वैसे प्रोजेक्ट्स भी हैं जिनसे लाभ हो सकता है यानी जिनका रेट ऑफ रिटर्न, जिस तरह उनकी गणना की जाती है, उनको कैलकुलेट किया जाता है, उसके हिसाब से वे लाभप्रद रेल योजनाएं होती हैं और ऐसी लाइनें भी हैं जो सामाजिक दृष्टिकोण, सोशली डिजायरेबल प्रोजेक्ट्स होते हैं। यूं तो पहले रेलवे में रैम्युनेरेटिव प्रोजेक्ट और अनरैम्युनेरेटिव प्रोजेक्ट होते थे। हमने उसे थोड़ा बदला। रैम्युनेरेटिव प्रोजेक्ट अपनी जगह पर हैं लेकिन अनरैम्युनेरेटिव की जगह हमने सोशली डिजायरेबल प्रोजेक्ट किया। सामाजिक दृष्टिकोण से जो इलाके पिछड़े हैं, जो रेल से नहीं जुड़े हैं, वहां रेलवे की सुविधा प्रदान करना ताकि उन इलाकों का भी विकास हो सके, इस दृष्टिकोण से वैसे योजनाएं भी ली गईं। कुछ योजनाएं पोर्ट्स को जोड़ने वाली होती हैं। इस प्रकार कुल मिला कर सभी प्रकार की योजनाएं हैं। अभी अगर हम सिर्फ नई लाइन की परियोजनाओं और गेज कन्वर्जन की परियोजनाओं को ही लें जिनमें काम चल रहा है तो वे 126 हैं और जिन्हें सोशली डिजायरेबल प्रोजेक्ट्स कह सकते हैं, जो पिछड़े इलाकों के विकास के लिए हैं, वैसे योजनाएं 92 हैं। Out of 126 projects, 92 projects are socially desirable projects which do not fall under the category of remunerative projects.

इसलिए यह कहना कि पिछड़े इलाकों के विकास के लिए नहीं किया जा रहा, सही नहीं है बल्कि बाहर तो आलोचना होती है कि रेलवे ज्यादा से ज्यादा अनरैम्युनेरेटिव प्रोजेक्ट्स को हाथ में लिए हुए है, जिससे कोई लाभ नहीं होने वाला है, इस इन्वेस्टमेंट का कोई लाभ नहीं होने वाला, यह सारी बातें कही जाती हैं, यह सलाह दी जाती है कि ऐसे प्रोजेक्ट्स को आप छोड़ दें और बाकी रैम्युनेरेटिव प्रोजेक्ट्स को पूरा करें। (व्यवधान) कई प्रकार के विशोन्न होते हैं, उनकी अपनी राय है, उनको हम और आप मानें या न मानें, लेकिन उनकी राय होती है, ज्यादातर जो विशोन्न कहलाते हैं, वे ऐसी ही बातें कहते हैं। अगर उनकी बात मान ली जाए तो 126 में से 92 योजनाओं पर काम बंद करना पड़ेगा। लेकिन हम नहीं मान रहे हैं। चाहे किसी भी पार्टी की सरकार रही हो, किसी ने नहीं माना। ऐसा नहीं है कि एन.डी.ए. की सरकार ऐसा कर रही है, लगातार यह सिलसिला जारी है, शुरू से ही यही परिपाटी है। लोगों की मांग होती है, जरूरत को देखते हुए प्रोजेक्ट्स लिए जाते हैं। इसमें आप देखेंगे कि 126 परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 35,717 करोड़ रुपये की जरूरत होगी। बैकवर्ड रीजन के डेवलपमेंट के लिए जो 92 परियोजनाएं हैं, उनको पूरा करने के लिए 27,124 करोड़ रुपये की जरूरत होगी। अगर किलोमीटर के अंदाज में लें, नई लाइन और छोटी लाइन, जो मीटरगेज और नैरोगेज हैं, अगर उनको ब्रॉडगेज में परिणीत करें तो कुल प्रोजेक्ट 126 का मिला कर 16,809 है जिसमें 92 प्रोजेक्ट्स हैं जिनकी हमने चर्चा की for the development of backward and under-developed areas.

उसकी अगर कुल लम्बाई देखें तो 11,482 किलोमीटर है, इसलिए यह मानना कि पिछड़े इलाकों के विकास पर रेल मंत्रालय का ध्यान नहीं है और यह सिर्फ लाभ कमाने वाली योजनाएं ले रही है तो वह गलत है। जो कुछ विशोन्न लोग बाहर आलोचना करते हैं तो तथ्यों के आधार पर नहीं करते हैं। केवल आंकड़ों के आधार पर जो भी उनका निर्का है, हम उससे सहमत नहीं हैं, लेकिन अगर वे ऐसा कहते हैं कि ज्यादा परियोजनाएं अलाभप्रद हैं या रैम्युनेरेटिव नहीं हैं तो आंकड़ों के हिसाब से वे गलत नहीं कह रहे होते हैं। लेकिन यह स्थिति है, इसलिए यह बात नहीं है।

रही बात कि इसे पूरा करने के लिए धन की जरूरत है - अभी हमने सिर्फ दो विषयों पर ही चर्चा की है। अगर हम नई लाइन, गेज कन्वर्शन, डबलिंग और एम.टी.पी. प्रोजेक्ट्स को लें, जो शहर के मेट्रोपोलिटन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट्स होते हैं, उन सब को ले लें और इलेक्ट्रीफिकेशन के प्रोजेक्ट्स को भी ले लें तो ओन गोइंग प्रोजेक्ट्स को पूरा करने के लिए करीब 40 हजार करोड़ रुपये की जरूरत है। उनमें से मेरे हिसाब से 228 प्रोजेक्ट्स सम्भवतः ओन गोइंग हैं, अगर हम डबलिंग, गेज कन्वर्शन, एम.टी.पी. और इलेक्ट्रीफिकेशन के सारे प्रोजेक्ट्स को मिला दें तो ये 220 से अधिक प्रोजेक्ट्स हैं। इन सब को पूरा करने के लिए 40 हजार करोड़ रुपये चाहिए। लेकिन हम पैसा कहां से लायें। हमारे पास जो आन्तरिक संसाधन हैं, जो हमारी योजना बनती है, उसमें हम आन्तरिक संसाधनों से कुछ बचत करते हैं, जो हमारा कारोबार है, उससे कुछ बचत होती है, भारत सरकार कुछ बजटीय सहायता देती है, जिस पर वह परपीचुअल डिवीडेंड लेती है, एक तो वह स्रोत है। दूसरे हम इंडियन रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन के जरिये बाजार से उधार लेते हैं और उसके आधार पर हम रोलिंग स्टॉक खरीदते हैं, चाहे इंजन हो, डिब्बे हों या वैगन्स हों। उसे पूरा करने के लिए, रोलिंग स्टॉक प्रोग्राम के लिए हम इंडियन रेलवे फाइनेंस कारपोरेशन के माध्यम से उधार लेते हैं और इस प्रकार से पूरी एक योजना बनती है, उसमें से कई प्रकार के काम होते हैं। अगर हमारे पास सबसे पहले बचत है तो हमें डैप्रीसिएशन रिजर्व फंड में डालना पड़ेगा, ताकि सेप्टी के बारे में कम्प्रोमाइज न हो सके। जो असेट्स हैं, उनका जो रिन्यूअल होना चाहिए, उसमें कुछ पैसा डालना पड़ता है, लेकिन आपको जानकारी दूं कि जितना पैसा असेट्स रिन्यूअल के लिए डाला जाना चाहिए था, पिछले अनेक वर्षों से वह नहीं डाला गया। दसियों साल से यह स्थिति थी, जिसका नतीजा हुआ कि रिन्यूअल बहुत ओवरड्यू हो गया और उसके लिए अलग से प्रोवीजन करना पड़ा। उस पर मैं बाद में आऊंगा। उसमें भी पैसा डालना पड़ता है।

और भी कई प्रकार के काम हैं। योजना में भी प्लांट मशीनरी के लिए कई चीजें करनी पड़ती हैं। जिन परियोजनाओं के लिए धन होता है, वह इतना सीमित होता है कि हम चाहें भी कि बड़ी तेजी से प्रगति करें तो नहीं कर पाते। लेकिन आम तौर पर शिकायत होती थी कि जहां का रेल मंत्री है, वहां तो पैसा ज्यादा दे दिया या जिस इलाके का है, उधर तो पैसा मिल गया, लेकिन बाकी जगह नैग्लैक्ट हो गयीं। वैसे तो हमने इस बार एक फार्मूला बनाया कि रीजनल बेलेंस का ख्याल रखा जाये। उसे ध्यान में रखते हुए राज्यों में कितनी परियोजनाएं रेल की चल रही हैं, उन्हें पूरा करने के लिए कितना धन चाहिए, एक आधार उसे बनाया, एक आधार राज्य के क्षेत्रफल को बनाया और एक आधार हमने राज्य की आबादी को बनाया। हमने आबादी को 15 परसेंट वेटेज दिया, क्षेत्रफल को 15 परसेंट वेटेज दिया और परियोजनाओं को पूरा करने के लिए जितनी धनराशि की आवश्यकता है, उसे 70 परसेंट वेटेज दिया। इस आधार पर जो भी हमारे पास उपलब्ध था, उसे हमने बांटा। इसका उल्लेख हमने बजट में किया है। उसमें से कुछ पैसा हमें एम.टी.पी. के लिए निकालना पड़ा या जैसे कुछ राज्यों ने दो तिहाई धन दिया है तो हमने उनसे वायदा किया कि हम एक तिहाई देंगे तो उसे निकाल लिया। नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स के लिए योजना का 10 परसेंट देना पड़ता है, उसे निकालकर जो पैसा बचा, बाकी राज्यों में उसे इस तरह से बांटा गया। इसलिए कोई क्षेत्रीय असंतुलन की शिकायत कम से कम इस साल के बजट के एलोकेशन में नहीं कर सकता। उसके आधार पर तो यह किया गया।

आपने कहा कि सड़क के लिए तो इतना पैसा दिया, लेकिन रेल के लिए नहीं दिया। मैं तो आपको धन्यवाद देता हूँ कि रेल के लिए और धन मिले, इसकी बात आप कर रहे हैं। रेल मंत्री के नाते तो इससे ज्यादा प्रसन्नता और किसी बात से नहीं हो सकती कि सारा सदन कहे कि रेल को और पैसा मिलना चाहिए। इसका लाभ भी मिलता है और उसका प्रमाण है कि इस साल के प्लान साइज को, बजट को उठाकर देखें तो ऑल टाइम हाई बजटरी सपोर्ट है।

इतनी बजटीय सहायता पहले नहीं मिल रही थी। पिछले कुछ वर्षों में बजटीय सहायता घट गई थी, धीरे-धीरे बढ़ रही थी। कोई ऐसा कहे कि इस तरह से अब सब काम ठीक चलेगा, ऐसी बात भी नहीं है। लेकिन शिकायत नहीं की जा सकती, क्योंकि पहले की तुलना में ज्यादा है। अगर आप लोग इस तरह की बात कहें तो और प्रभाव पड़ेगा और आगे के वर्षों में और सहायता मिल सकती है। इसलिए पहले की तुलना में बजटीय सहायता भी बढ़ी है, प्लान साइज भी बढ़ा है। उसके चलते हम ज्यादा प्रोजेक्ट लेने की स्थिति में हैं। इसलिए जो मूल प्रश्न था, जिसके आधार पर यहां आधे घंटे की चर्चा हो रही है, उसमें और बजट में भी हमने सारे प्रोजेक्ट्स का नाम नहीं गिनाया था। लेकिन इसमें हमने सारे प्रोजेक्ट्स का नाम गिना दिया है। खासकर नई लाइनों, गेज कंवर्शन और डब्लिंग के लिए कितने प्रोजेक्ट पूरे होंगे। कुल मिलाकर 1300 किलोमीटर डब्लिंग, गेज कंवर्शन और नई लाइनें बिछाई जाएंगी। ऐसा पिछले वर्षों में नहीं हो पा रहा था। इसको हमने अब बढ़ाया है। इसके अलावा मानेटरिंग भी हो रही है। हमारा प्रयास यह है कि जो लक्ष्य निर्धारित किया है, उसको प्राप्त करें। धन और मिले इसमें कोई नहीं है।

मैं दो बातें और कहना चाहूंगा। सुरक्षा को लेकर बड़ी चिंता थी। इसकी चर्चा की गई कि एसेट्स रिनुवल के लिए पैसा नहीं है और डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड में पूरा पैसा नहीं डाल पाते। जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में रेल्वे सेफ्टी रिव्यू कमेटी 1998 में बनाई गई। उस कमेटी ने रिपोर्ट दी और कहा कि एसेट्स के रिनुवल के लिए भारत सरकार को एकमुश्त कुछ न कुछ करना चाहिए, ग्रांट देनी चाहिए। उन्होंने 15,000 करोड़ रुपए की सिफारिश की। लेकिन पिछले साल हमने प्रधान मंत्री जी के सामने इस बात को रखा और उन्होंने इसको स्वीकार किया और 17,000 करोड़ रुपए का स्पेशल रेल्वे सेफ्टी फंड बना। जिसमें 5000 करोड़ रुपए पैसंजर्स पर सरचार्ज लगा रहे हैं, उससे आएंगे। 12,000 करोड़ रुपए भारत सरकार बजटीय सहायता दे रही है। भारत सरकार से पैसा मिलेगा, इसके बारे में डेढ़-दो साल पहले कोई सोच भी नहीं सकता था। लेकिन वह चीज हुई और 17,000 करोड़ रुपए का नान लैम्पेबल स्पेशल रेल्वे सेफ्टी फंड बना। उसमें सिर्फ एसेट्स रिनुवल का काम होगा। प्रोजेक्ट्स की पहचान करके वह ग्रीन बुक के तौर पर सदन के पटल पर रखा जा चुका है। उस पर काम शुरू हो रहा है। पिछले साल एक अक्टूबर से उस पर काम शुरू हो गया है। इस साल भी प्रावधान है और इसलिए पैसा दिया जा रहा है। आप देखेंगे हमने पिछले साल जो हालत देखी थी, कुछ प्रोजेक्ट फंड मिलने पर पूरे हो सकते थे। जो लास्ट माईल प्रोजेक्ट हैं, भारत सरकार द्वारा पिछले वित्तीय वर्ष भी मदद की गई थी। इसलिए अब स्पेशल रेल्वे सेफ्टी फंड बना। प्रधान मंत्री जी ने 15 अगस्त को कुछ इनीशिएटिव स्टेप की घोणा की थी। जिसमें रेल्वे से सम्बन्धित दो बातें हैं। एक राष्ट्रीय रेल विकास की घोणा की गई थी। उसका मुख्य कम्पोनेंट है जो सबसे बिजी कारीडोर हैं, गोल्डन क्वाड्रिलैटरल एंड इट्स डायग्नासिस, उसमें अलग-अलग बॉटल नेक्स हैं। कहीं तीसरी, कहीं चौथी लाइन डालनी है, कहीं बीच का सेक्शन विद्युत्कृत नहीं है उसको विद्युत्कृत करना है और करने के बाद ट्रैक स्ट्रक्चर को मजबूत करना है। परिचालन की सबसे बड़ी समस्या है। मालगाड़ियों और पैसंजर गाड़ियों के बीच गति का बहुत अंतर है। उससे लाइन क्षमता में बड़ी कमी आती है। पहले मालगाड़ी को रोकें और फिर पैसंजर गाड़ी को रास्ता देना पड़ता है। इस वजह से नतीजा यह होता है कि फ्रंट ट्रैफिक अपने गंतव्य पर देरी से पहुंचता है और असंतोष पैदा होता है। अब उस स्थिति में सुधार आ रहा है। हम लोगों की कोशिश है कि जितने बिजी कारीडोर हैं, खासकर गोल्डन क्वाड्रिलैटरल के जो ट्रैक स्ट्रक्चर हैं, उनको इतना बेहतर बना दें कि मालगाड़ियां भी 100 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चल सकें। जब माल से लदी हुई मालगाड़ी इस रफ्तार से चलेगी तो स्पीड डेफरेंशियल भी खत्म हो जाएगा। मालगाड़ियां भी जाती रहेंगी और पैसंजर गाड़ियां भी जाती रहेंगी। इससे स्पीड डेफरेंशियल घटेगा और केपेसिटी बढ़ेगी तथा माल भी समय पर पहुंचेगा। यह सब कुछ करने के लिए उसमें एक कम्पोनेंट 8000 करोड़ रुपए का है, जो गोल्डन क्वाड्रिलैटरल को मजबूत करने के लिए है। दूसरा हमारा पोर्ट है। उसके साथ इंटर लाइन के बीच में कई बॉटल नेक्स होते हैं। उसको विकसित करने के लिए जहां-जहां इस तरह के बॉटल नेक्स हैं, उसके लिए 3000 करोड़ रुपए का कम्पोनेंट रखा गया है। इसी तरह से कुछ मैगा ब्रिज हैं, जैसे एक ब्रह्मपुत्र नदी पर है, दो गंगा नदी पर हैं और एक कोसी नदी पर है, कुल मिलाकर चार मैगा ब्रिज का ऐलान किया है। उसमें भी प्रावधान रखा गया है। इसी तरह से राष्ट्रीय रेल विकास परियोजना की घोणा की गई है और कहा गया है कि इसमें नान बजटरी इनीशिएटिव होगा।

मुझे यह बताते हुए खुशी है कि रेल मंत्रालय, वित्त मंत्रालय और एडीबी के बीच में बातचीत चल रही है। हम उसके लिए एक स्पेशल पर्पज विहीकल बनाने की कोशिश में हैं। हम इस काम को अंजाम देने के लिए अलग से एक स्पेशल पर्पज व्हीकल बनाएंगे। एडीबी से बातचीत चल रही है और अगर वह फलीभूत हो जाती है तो उसका पैसा आएगा। हम देश में जो फाइनेंशियल इंस्टीट्यूशंस हैं, उनसे एप्रोच करेंगे। उनका पैसा इसमें लगाएंगे। इस प्रकार से जो ये महत्व की कुछ परियोजनाएं हैं, उनको उस ढंग से पूरा करेंगे। माननीय प्रधान मंत्री जी ने यह भी ऐलान किया है और उनके इनीशिएटिव्स में दूसरी बात लिखी हुई है कि अगर रेलवे प्रोजेक्ट्स को देखें तो जितने प्रोजेक्ट्स साथ में लिये गए हैं, उनको पूरा करने के लिए 40,000 करोड़ रुपये चाहिए। पूरा करने में पच्चीस साल से भी ज्यादा समय लगेगा। इसलिए उन्होंने कहा है कि उसमें से कुछ परियोजनाओं को आइडेंटिफाई करके, जो जरूरी परियोजनाएं हैं, उनको हम दस साल में पूरा करने की कोशिश करेंगे। मेरी तो इच्छा है और मेरा प्रस्ताव है कि सारे पेंडिंग प्रोजेक्ट्स को दस साल में पूरा किया जाए। लेकिन सिर्फ मेरे चाहने से तो नहीं होगा। कहीं से धन आना है, हमें भी कुछ अपने संसाधन जुटाने होंगे। इस प्रकार से वह भी करने की कोशिश हो रही है और हम तो पूरा प्रयत्न कर रहे हैं कि जो हमारे प्लानर्स हैं, पॉलिसी मेकर्स हैं, उन सबको हम बताएं कि हमें आखिर आगे बढ़ना है। हमारा मुकाबला दुनिया में आखिर किससे है? हमारे पड़ोस में जो चीन है, वह आज किस तरह से तरक्की कर रहा है? हम आज अमेरिका, यूरोप की बराबरी करने की तो नहीं सोच सकते हैं लेकिन बगल में चीन है, उसके बराबर जाने का तो हमें जरूर सोचना चाहिए।

हमने यह बात भी कही है कि चाइना अपनी दसवीं योजना में, जो हमें मालूम हुआ है, वह लगभग दस हजार कि.मी. रेल लाइन बनाने जा रहा है। हमने कहा कि वह 10,000 कि.मी. रेल लाइन बनाने जा रहा है तो हम क्या करें? यह हुआ कि हमें 5,000 कि.मी. से तो ज्यादा बनाना ही है और उसी के अन्तर्गत इस साल 1300 कि.मी. के करीब हम जा रहे हैं और हमारी कोशिश होगी तथा हम लोगों ने आइडेंटिफाई करने का सिलसिला प्रारम्भ भी किया है। लेकिन सब कुछ डिपेंड करेगा कि यह जो दसवीं योजना बनेगी, उसमें रेलवे को कितना पैसा मिलेगा? इन सब कामों के लिए कितना पैसा मिलता है, उस पर बहुत कुछ निर्भर करेगा। इसलिए हमने मूल प्रश्न के उत्तर में कहा था कि सब कुछ इस पर निर्भर करेगा, यह सही बात है। लेकिन अपनी तरफ से इतनी कोशिश हो रही है तो बजटरी सपोर्ट भी बढ़ा है। सेफ्टी के लिए भी 17000 करोड़ रुपये का फंड बना है। राष्ट्रीय रेल विकास योजना की भी घोणा हुई जिसमें हमने इन बातों का उल्लेख किया।

इसके अलावा अब जम्मू और कश्मीर की परियोजना थी। उसके लिए जो हमारे पास से धन दिया जाता था। इस प्लान से बाहर जाकर उसके लिए मदद दी जा रही है। उसको नेशनल प्रोजेक्ट मानकर जो हमारा उद्घमपुर से बारामूला तक की रेलवे लाइन की परियोजना है, जिसके बारे में प्रधान मंत्री जी ने कहा कि 15 अगस्त,

2007 तक कश्मीर वैली में रेलगाड़ी चल पड़ेगी, उसके लिए काम चल रहा है। उसके लिए जो कुछ किया जाना है, सारे इनीशिएटिव्स लिये गये हैं। दो खंडों में उसका काम चल रहा है। जम्मू- कश्मीर के प्रोजेक्ट के लिए जो पैसा मिल रहा है, उसके अलावा भी यह धन है। फिर कुछ सामरिक दृष्टिकोण से हमारी महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं और इसके लिए डिफेंस से भी पैसा देने की पेशकश की गई है, वह भी दे रहे हैं।

इसके अलावा कुछ राज्य आगे आए हैं, जैसे झारखंड है, उनके यहां कुल 6 परियोजनाएं हैं। उसको हम लगभग किस टर्म में देखें? एग्जेक्ट टर्म देखने के लिए तो कागज उलटना पड़ेगा। 2000 करोड़ रुपये के आसपास कुल उसकी लागत है। झारखंड सरकार ने कहा कि हम दो तिहाई देंगे। एक तिहाई रेलवे लगा रहा है क्योंकि यह हुआ कि पांच साल में सभी परियोजनाओं को पूरा करेंगे। इस प्रकार से अन्य साधनों से भी कर रहे हैं।

कर्नाटक में के-राइड बना। कुछ चार परियोजनाओं को चिन्हित किया गया है। कर्नाटक सरकार ईक्विटी डालेगी। एक एस पी वी भी बनाया गया है। इस केराइड नाम से अभी पिछले रविवार को मैं बंगलोर में था। मुख्य मंत्री जी थे, मैं भी मौजूद था। शेयर होल्डर्स एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर हुए। इसके अलावा कर्नाटक सरकार ने और तीन परियोजनाओं को लिया है। दो तिहाई और एक तिहाई आधार पर इसको पूरा किया जाएगा। मुम्बई में मुम्बई रेल विकास कॉरपोरेशन के लिए महाराष्ट्र की सरकार की एमआरवीसी में 49 प्रतिशत की ईक्विटी है, 51 प्रतिशत रेलवे की है। वर्ल्ड बैंक से कुछ पैसा लेकर उसको करने की कोशिश कर रहे हैं। चेन्नई में, एमआरटीपी है, उसके लिए दो तिहाई तमिनलाडु की सरकार दे रही है, एक तिहाई हम दे रहे हैं। कोलकाता मेट्रो है, एक तिहाई बंगाल सरकार का वादा है, दो तिहाई हम लगा रहे हैं। इस प्रकार से अलग-अलग जगहों पर राज्य सरकारों की भी हिस्सेदारी हो रही है। कई हमारे प्रोजेक्ट्स हैं जिनमें प्राइवेट सेक्टर के साथ पार्टिसिपेशन हो रहा है। यह जो पिपावा पोर्ट है, उसके लिए एक लाइन बन रही है, उसके लिए भी एक स्पेशल पर्पज व्हीकल बना है। वह पचास प्रतिशत दे रहे हैं।

**18.00 hrs.**

मुन्दरा पोर्ट में एक लाइन उन लोगों ने बनाई है, लेकिन आपरेट हम लोग करेंगे। आपरेट करने का भी एग्रीमेंट हो गया है। निजी क्षेत्रों से और सामरिक दृष्टिकोण से तथा अन्य साधनों से कोशिश हो रही है। अब राज्य सरकारें भी आगे आ रही हैं। भारत सरकार भी कश्मीर के प्रोजेक्ट को नेशनल प्रोजेक्ट मानकर अलग से धन दे रही है। इन सबके अलावा बजटीय सहायता इस साल बढ़ी है। कुल मिलाकर यह कहा जा सकता है कि पहले की तुलना में भारत सरकार का रेलवे पर ध्यान ज्यादा है। लेकिन जितनी बातें आप कह रहे हैं, उन सब को पूरा करने के लिए और धन की आवश्यकता होगी। यह काम आप सब की मदद से ही संभव है। **â€**(व्यवधान)

**श्री नरेश पुगलिया :** आप वर्ल्ड बैंक से लोन क्यों नहीं ले रहे हैं? रोड के लिए ले रहे हैं, तो रेल के लिए क्यों नहीं ले रहे हैं? एशियन डेवलपमेंट बैंक से क्यों नहीं ले रहे हैं?

**श्री नीतीश कुमार :** हमने कहा है, राष्ट्रीय रेल विकास योजनाओं के अन्तर्गत जो कम्पौनेंट्स हैं, इनके लिए स्पेशल पैकेज बनाने का प्रस्ताव है।

श्री नरेश पुगलिया : रोड्स के लिए 65-65 हजार करोड़ रुपए ले रहे हैं, तो रेल के लिए क्यों नहीं ले रहे हैं?

**श्री नीतीश कुमार :** 65 हजार करोड़ रुपए के बारे में तो ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर बता सकते हैं। लेकिन कुछ दिन हमने भी इस विभाग के काम को देखा है, उस समय फीगर 54 हजार करोड़ रुपए थी। सब्जैक्ट टू करैक्शन, वे बता पायेंगे कि उसकी क्या कास्ट है। जहां तक रेल का सवाल है, एडीबी से बातचीत चल रही है। हमारी टीम गई हुई थी, बातचीत करके लौटी है और ऐसा लगता है कि पोजिटिव होगा। वर्ल्ड बैंक से मुम्बई सबरबन रेलवे के विकास में मदद मिल रही है। गडज़ लाइन के लिए एग्रीमेंट हो गया है। 6 नवम्बर को फाइनल हो गया है, लेकिन पैसा वित्त मंत्रालय द्वारा मिलेगा। पिछले रविवार को मैं के-राइड पर दस्तखत करने के लिए बंगलौर में था, जिसको लांच करने के लिए कर्नाटक के मुख्यमंत्री थे। इस प्रकार चारों तरफ से कोशिश की जा रही है कि हर तरफ से धन जुटाया जाए और जो बाटलनैक्स दूर हो सकती है, उनको दूर करें और दूसरी तरफ हमारे पास पर्याप्त धन हो सके। साथ ही जो रिमोट और बैकवर्ड एरियाज हैं, उन स्थानों के लिए जो स्वीकृत योजनायें हैं, उन पर हम ज्यादा से ज्यादा धन खर्च कर सकें, ताकि समय सीमा के अन्दर काम हो सके। मेरी इच्छा है, सफल हो पाउंगा या नहीं, लेकिन मेरा प्रस्ताव है कि दस साल के अन्दर सभी स्वीकृत परियोजनाओं को पूरा किया जा सके। इसके लिए हमारी सरकार की जो स्ट्रैटेजी है, उसके लिए आप सबका सहयोग और समर्थन अपेक्षित है।

MR. CHAIRMAN : The House stands adjourned to meet on Monday, the 2<sup>nd</sup> December, 2002 at 11 a.m.

**18.03 hrs**

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock  
on Monday, the 2<sup>nd</sup> December, 2002/ Agrahayana 11, 1924 (Saka).*