द्वादश माला, खंड 9, अंक 14

शनिवार, 13 मार्च, 1999

22 फाल्गुन, 1920 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

चौथा सत्र

(बारहवीं लोक सभा)

सत्यमेव जयते

(खण्ड 9 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

श्री एस० गोपालन
महासचिव
लोक सभा

डा० अशोक कुमार पांडेय
अपर सचिव
लोक सभा सचिवालय

श्री हरनाम सिंह
संयुक्त सचिव
लोक सभा सचिवालय

श्री प्रकाश चन्द्र भट्ट
मुख्य सम्पादक

श्री केवल कृष्ण
वरिष्ठ सम्पादक

श्री जी०पी० थपलियाल
वरिष्ठ सम्पादक

श्री जे०एस० वत्स
सम्पादक

श्रीमती वन्दना त्रिवेदी
सम्पादक

श्रीमती अरुणा वशिष्ठ
सहायक सम्पादक

(अंग्रेजी संस्करण में सम्मिलित मूल अंग्रेजी कार्यवाही और हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जायेगी। उनका अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जायेगा।)

विषय-सूची

[द्वादश माला, खंड 9, चौथा सत्र, 1999/1920 (शक)]

अंक 14, शनिवार, 13 मार्च, 1999/22 फाल्गुन, 1920 (शक)

विषय	कॉलम
सभा का कार्य	1-3
बजट (रेल), 1999-2000—सामान्य चर्चा	
रेल अभिसमय समिति के दूसरे प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों का अनुमोदन किए जाने के बारे में संकल्प	
लेखानुदानों की मांगें (रेल), 1999-2000	
अनुपूरक अनुदानों की मांगे (रेल), 1998-99 और अतिरिक्त अनुदानों की मांगे (रेल), 1996-97	
श्री नीतीश कुमार	4
श्री पी० उपेन्द्र	7
श्री एच०डी० देवगौड़ा	21
श्रीमती सुमित्रा महाजन	23
श्री बसुदेव आचार्य	32
श्री सी० गोपाल	44
श्री मोहन सिंह	47
श्री सुदीप बंद्योपाध्याय	51
श्री रघुवंश प्रसाद सिंह	51
श्री प्रभुनाथ सिंह	57
श्री मोती लाल वोरा	68
श्री बासवराज पाटील सेडाम	74
श्री चेंगारा सुरेन्द्रन	76
श्री सुशील कुमार सिंह	78
श्री मानवेन्द्र शाह	78
**श्री भर्तृहरि मेहताब	80
श्री के० बापीराजू	84
**श्री सी० कुप्पुसामी	86
श्री के० येरननायडू	91
श्री रनेन बर्मन	95
श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला	97
श्री प्रकाश यशवंत अम्बेडकर	98
**श्री बी०एम० मेनसिंकाई	101

विषय	कॉलम
श्री लाल बिहारी तिवारी	104
श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन	105
डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय	111
प्रो० सैफुद्दीन सोज़	114
**श्री के० कृष्णमूर्ति	117
**श्री साई प्रताप अन्नाय्यागरी	121
**डा० वल्लभभाई कथीरिया	127
*श्री मित्रसेन यादव	130
*श्री शैलेन्द्र कुमार	131
*डा० शकील अहमद	131
*श्री नेपाल चन्द्र दास	135
*श्री चन्द्रशेखर साहू	136
*श्री रामानन्द सिंह	136
*श्री वीरेन्द्र कुमार	137
*श्री लरंग साय	139
*श्रीमती भावना देवराजभाई चिखलीया	140
*श्री भगवान शंकर रावत	140
*श्री राजू राणा	145
*श्री माधव राजवंशी	148
*श्री चन्दमणि त्रिपाठी	151
*श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री	153
*श्री पी० राजरतिनम	155
*श्री शांतिलाल चपलोत	155
*श्री थावर चंद गेहलोत	158
*श्री श्रीराम चौहान	158
*श्री राम टहल चौधरी	159
*श्री इंद्रजीत मिश्र	160
*श्री हरिभाई चौधरी	161
*श्री के०डी० सुल्तानपुरी	162
*श्री यू०वी० कृष्णमराजु	164
*श्री वेंकटरामी अनन्त रेड्डी	166
*श्री प्रसन्ना आचार्य	168
*श्री रामेश्वर पाटीदार	171
*श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी	174
*श्री के० पलानीस्वामी	176

विषय	कॉलम
*डा० राम लखन सिंह	176
*श्री एम० मास्टर मथान	177
*श्री लालमुनि चौबे	178
*डा० प्रसन्न कुमार पाटसाणी	178
*श्री वशिष्ठ नारायण सिंह	180
*श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी	180
*श्री अबुल हसनत खां	184
*श्री चमन लाल गुप्त	185
*श्री किशन लाल दिलेर	187
*श्री तेजवीर सिंह	187
*श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव	189
*श्री दया सिंह सोढी	191
*श्री रामपाल सिंह	192
*मेजर जनरल भुवन चंद्र खण्डूडी एवीएसएम	192
*श्री जनार्दन प्रसाद मिश्र	194
*श्रीमती उषा वर्मा	195
*श्री टी० गोविन्दन	196
*श्री गंगा चरण राजपूत	198
*श्री समर चौधरी	199
*श्री श्याम बिहारी मिश्र	201
*श्री पी०एस० गढ़वी	203
*श्री सी० श्रीनिवासन	204
*श्री एम० दुराई	205
*श्री एन०टी० षणमुगम	206
*श्री एस० मल्लिकार्जुनय्या	207
*श्री चतिन सिंह समाऊं	209
*श्री एम० त्यागराजन	210
*श्री सत्य पाल जैन	211
*डा० मदन प्रसाद जायसवाल	214
*श्री बिक्रम केशरी देव	215
**श्री पी० शंकरन	218
**श्री एम०बी० पाटील	221
श्री ए० गणेशमूर्ति	223
श्री एन०एन० कृष्णदास	227
श्री जार्ज ई० ईडन	229

विषय	कॉलम
*डा० रामकृष्ण कुसमरिया	230
*श्रीमती शीला गौतम	232
*श्री एस० अजय कुमार	235
*श्री लक्ष्मण चन्द्र सेठ	237
**श्री एम० सेल्वारासु	237
**श्री खगपति प्रधानी	240
श्री जगदम्बी प्रसाद यादव	241
प्रो० अजित कुमार मेहता	242
श्री राम चन्द्र मलिक	245
**श्रीमती सुखदा मिश्र	248
श्री शकुनी चौधरी	249
*श्री बची सिंह रावत "बचदा"	251
*श्री पुन्नू लाल मोहले	252
*श्री आदित्य नाथ	254
*श्री नन्द कुमार सिंह चौहान	256
*श्री राम शकल	257
*श्री अशोक अर्गल	260
*श्री एस० मुरुगेसन	261
**श्री मोहन रावले	262
*प्रो० ए०के० प्रेमाजम	272
*श्री वारकला राधाकृष्णन	273
*श्री रवि प्रकाश वर्मा	275
*डा० अशोक कुमार पटेल	277
*श्री जुआल उराम	278
श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी	278
*डा० विजय सोनकर शास्त्री	280
*श्री हरपाल सिंह साथी	282
श्री ए०एफ० गुलाम उस्मानी	283
डा० सरोजा वी०	284
श्री जी० गंगा रेड्डी	286
*श्री चेतन चौहान	287
श्री भास्कर राव पाटील	289
*श्री दत्ता मेघे	291
श्री राजवीर सिंह	293

विषय	कॉलम
*श्रीमती मिनाती सेन	297
श्री के०एच० मुनियप्पा	299
श्री अनूप लाल यादव	300
इंजिनियर शंकर पन्नू	302
*श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी	303
*श्रीमती जयाबहन भरतकुमार ठक्कर	305
डा० शफीकुर्रहमान बर्क	307
**श्री अशोक प्रधान	311
श्री शंकर प्रसाद जायसवाल	314
**श्री रंजीब बिस्वाल	316
श्री हीरा लाल राय	320
**श्री सुनील खां	321
श्री एच०पी० सिंह	323
*श्री ब्रज मोहन राम	323
*श्री राज नारायण पासी	326
**डा० रवि मल्लू	326
**श्री एस० गंगाधर	329
*श्री सोहन वीर सिंह	331
*श्री बैजनाथ रावत	332
**श्री मधुकर सरपोतदार	334
*श्री बालासाहिब विखे पाटील	336
विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक, 1999	
श्री नीतीश कुमार	355
विचार करने के लिए प्रस्ताव खंड 2, 3 और 1	356
पारित करने के लिए प्रस्ताव	356
विनियोग (रेल) संख्यांक 2 विधेयक, 1999	
श्री नीतीश कुमार	356
विचार करने के लिए प्रस्ताव खंड 2, 3 और 1	357
पारित करने के लिए प्रस्ताव	357
विनियोग (रेल) विधेयक, 1999	
श्री नीतीश कुमार	358
विचार करने के लिए प्रस्ताव खंड 2, 3 और 1	359
पारित करने के लिए प्रस्ताव	360

---

* सभापटल पर रखा गया।

** भाषण का कुछ लिखित भाग सभा पटल पर रखा गया।

लोक सभा

शनिवार, 13 मार्च, 1999/22 फाल्गुन, 1920 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न 11 बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय *पीठासीन हुए*]

पूर्वाह्न 11.02 बजे

सभा का कार्य

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : संसदीय कार्य मंत्री, श्री कुमारमंगलम वक्तव्य दें।

[हिन्दी]

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुख्तार नकवी) : महोदय, आपकी अनुमति से मैं श्री पी०आर० कुमारमंगलम की ओर से यह सूचित करता हूं कि 15 मार्च, 1999 से प्रारम्भ होने वाले सप्ताह के दौरान इस सदन में निम्नलिखित सरकारी कार्य लिया जायेगा :–

1. राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर चर्चा का उत्तर *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री नादेन्दला भास्कर राव (खम्माम) : महोदय, जब मंत्री महोदय यहां उपस्थित हैं तो उन्हें यह कार्य दूसरे को नहीं सौंपना चाहिए। यदि वह यहां उपस्थित नहीं होते, तब यह ठीक था। यह सभा का अनादर है *(व्यवधान)*

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : फिर भी, उन्हें भी तो मौका मिलना चाहिये *(व्यवधान)*

विद्युत मंत्री, संसदीय कार्य मंत्री तथा अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्री (श्री पी०आर० कुमारमंगलम) : महोदय, मैं दूसरे सदन में था *(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री मुख्तार नकवी : केन्द्रीय सतर्कता आयोग अध्यादेश, 1999 का निरनुमोदन चाहने वाले सांविधिक संकल्प पर चर्चा तथा केन्द्रीय सतर्कता आयोग विधेयक, 1998 पर विचार और पारित करना।

3. वर्ष 1999-2000 के लिए बजट (सामान्य) पर सामान्य चर्चा।

4. निम्नलिखित पर चर्चा और मतदान :–

   (क) वर्ष 1999-2000 के लिए लेखानुदानों की मांगें (सामान्य)।

   (ख) वर्ष 1998-99 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य)।

5. राज्य सभा द्वारा पारित किए गए रूप में वाणिज्य पोत परिवहन (दूसरा संशोधन) विधेयक, 1998 पर विचार और पारित करना।

6. वाणिज्य बोर्ड और विकास प्राधिकरण (आयकर से छूट) विधेयक, 1998 पर विचार और पारित करना।

7. राज्य सभा द्वारा पारित किए गए रूप में निम्नलिखित विधेयकों पर विचार और पारित करना :–

   (क) विवाह विधि (संशोधन) विधेयक, 1998।

   (ख) भारतीय व्यष्कता (संशोधन) विधेयक, 1998।

   (ग) महाप्रशासक (संशोधन) विधेयक, 1998।

श्री आदित्यनाथ (गोरखपुर) : अध्यक्ष महोदय, गोरखपुर पूर्वी उत्तर प्रदेश का प्रमुख धार्मिक, सांस्कृतिक तथा औद्योगिक महानगर है। विश्व का एकमात्र हिन्दू राष्ट्र नेपाल आने-जाने का भी यह प्रमुख मार्ग पड़ता है। यहां देश-विदेश के लाखों पर्यटक प्रतिवर्ष आते हैं। यहां आवागमन के लिए ट्रेन अथवा बस ही एकमात्र साधन है। वर्ष 1991-92 तक हवाई यात्रा की सुविधा को अपरिहार्य कारणों से यह लगातार स्थगित चल रही है।

अत: निवेदन है कि गोरखपुर के महत्व को देखते हुए हवाई यात्रा की सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

श्री रवि प्रकाश वर्मा (खीरी) : अध्यक्ष महोदय, अगले सप्ताह में लोक सभा की कार्यसूची में निम्न प्रस्ताव जोड़े जाएं :–

1. हिन्दुस्तान में विदेशों से जो सस्ती शुल्क मुक्त चीनी आई है उससे देश के चीनी उद्योग को बहुत बड़ा धक्का पहुंचा है।

2. ग्रामीण क्षेत्रों में बढ़ती हुई बेरोजगारी पर चर्चा।

डा० लक्ष्मी नारायण पांडेय (मंदसौर) : अध्यक्ष महोदय, अगले सप्ताह में लोक सभा की कार्यसूची में निम्न प्रस्ताव जोड़े जाएं :–

1. "कतिपय खाद्य तेलों के आयात के कारण सोयाबीन, सूरजमुखी व मूंगफली के उत्पादन में निरंतर वृद्धि को गहरा आघात पहुंचा है। ठीक समर्थन मूल्य न मिलने से उत्पादकों में निराशा है। अत: एक समेकित खाद्य तेल नीति निर्धारण की आवश्यकता।"

2. मध्य प्रदेश के नीमच में बहु-प्रतीक्षित वायु यातायात सुविधा की दृष्टि से हवाई अड्डे की सुविधा होते हुए भी कई बार निविदा करने पर भी वायुयान सुविधा उपलब्ध न होने से व्यापारियों व आम नागरिकों में असंतोष।

श्री के०डी० सुल्तानपुरी (शिमला) : अध्यक्ष महोदय, अगले सप्ताह की लोक सभा की कार्यसूची में निम्न प्रस्ताव जोड़े जाएं :–

1. हिमाचल प्रदेश में बन्द पड़े उद्योगों को चालू करने के लिए धन का प्रावधान किया जाए।

2. हिमाचल प्रदेश के युवक-युवतियों को बेकारी भत्ता देने के लिए प्रबंध किया जाए।

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : अध्यक्ष जी, अगले सप्ताह की लोक सभा की कार्यसूची में निम्न प्रस्ताव जोड़ा जाए :–

उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल जिलों – इलाहाबाद, कोशाम्बी, फतेहपुर में मुख्य सड़क जी०टी० रोड़ पर आए दिन दुर्घटनाओं में प्रतिमाह

[श्री शैलेन्द्र कुमार]

दर्जनों व्यक्ति मरते हैं। माननीय उच्च न्यायालय, इलाहाबाद के आदेश पर अतिक्रमण हटाया गया है जिससे जानमाल का भारी नुकसान हुआ है, लेकिन अभी तक सड़क, पटरी और नाली का निर्माण नहीं हो सका है।

अत: उक्त तीनों जनपदों में बाईपास रोड (रिंग रोड) के अतिरिक्त गंगा एवम् यमुना पर दो पुलों का निर्माण किया जाए ताकि भारी वाहनों का आवागमन शहर के बाहर से सम्भव हो सके।

श्री श्याम बिहारी मिश्र (बिल्हौर) : अध्यक्ष महोदय, अगले सप्ताह की लोक सभा की कार्यसूची में निम्न प्रस्ताव जोड़े जाएं :–

1. उत्तर प्रदेश के प्रमुख औद्योगिक एवम् व्यापारिक नगर कानपुर जहां से चमड़ा, चप्पल, होजरी, सिले कपड़े, चावल आदि भारी मात्रा में निर्यात किया जाता है, को वायुमार्ग से जोड़ा जाए तथा दिल्ली से कानपुर मुम्बई एवम् दिल्ली से कानपुर मद्रास की हवाई यात्रा प्रारम्भ करने की समस्या पर विचार।

2. एन०टी०सी० की बंद सूती मिल एवम् टैफको कारखाने का आधुनिकीकरण करा कर चालू कराया जाए ताकि लाखों बेरोजगार श्रमिकों को रोजगार सुनिश्चित कराने पर विचार।

(व्यवधान)

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके संज्ञान में एक महत्वपूर्ण विषय लाना चाहता हूं। माननीय दूरसंचार मंत्री ने इस सदन में सूचित किया कि जो 'ट्राई' है उसने आम जनता के ऊपर विशेषरूप से करभार लगा दिया है, वह एवेंस रहेगा। लेकिन आज 'ट्राई' ने भारत सरकार और इस संसद के अधिकार को ही चुनौती दे दी है, यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है। ऐसे कार्यों के चलते इस देश के अंदर इस संसद की गरिमा गिर रही है और सरकार की प्रभुसत्ता को चुनौती दी जा रही है। अफसोस की बात है कि सदन के भीतर जब यह प्रश्न उपस्थित किया गया और मंत्री जी ने इस सवाल को उठाया तो उसको चुनौती देना इस संसद की प्रभुसत्ता को चुनौती है। मैं भारत सरकार से इस पर वक्तव्य चाहता हूं। आपकी अनुमति से मैं कहना चाहता हूं कि सरकार और संसद दोनों के नाम पर एक कलंक है। यह सरकार सदन के मुंह पर कालिख पोतने का काम रोजाना करती है, मैं इसकी निंदा करता हूं और सरकार से इस पर वक्तव्य की मांग करता हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आज "शून्य काल" नहीं होगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप इस मुद्दे को सोमवार को उठा सकते हैं।

पूर्वाह्न 11.11 बजे

[अनुवाद]

बजट (रेल) 1999-2000 – सामान्य चर्चा

रेल अभिसमय समिति के दूसरे प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों का अनुमोदन किए जाने के बारे में संकल्प

लेखानुदानों की मांगें (रेल), 1999-2000

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 1998-99 और अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल), 1996-97

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व आदि को देय लाभांश की दर की पुनरीक्षा के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति, 1998 के दूसरे प्रतिवेदन, जो 24.2.1999 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था, में अंतर्विष्ट पैरा संख्या 36, 37, 38, 39, 40, 41 और 42 मे की-गई सिफारिशों का मूल्य ह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए जिन्हें सिफारिशों के पैरा 38 और 39 में शामिल किया गया है, विनियोग के लिए 1998-99 के संशोधित अनुमानों में यथाप्रस्तावित संशोधनों के साथ अनुमोदन करती है।"

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व आदि को देय लाभांश की दर की पुनरीक्षा के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति, 1998 के दूसरे प्रतिवेदन, जो 24.2.1999 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था, में अंतर्विष्ट पैरा संख्या 36, 37, 38, 39, 40, 41 और 42 में की-गई सिफारिशों का मूल्य ह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के लिए जिन्हें सिफारिशों के पैरा 38 और 39 में शामिल किया गया है, विनियोग के लिए 1998-99 के संशोधित अनुमानों में यथाप्रस्तावित संशोधनों के साथ अनुमोदन करती है।"

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2000 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने के लिये या के संबंध में, कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से लेखे पर राष्ट्रपति को दी जाये।"

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च, 1999 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिये कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक अनुपूरक राशियां भारत को संचित निधि में से भारत के राष्ट्रपति को दी जायें :–

मांग संख्या 2, 6, 8, 9, 12, 13 और 16"

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुये वर्ष के दौरान संयंधित अनुदानों से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें :–

मांग संख्या 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13 और 16"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1999-2000 के लिए लेखानुदानों की मांगें (रेल)

मांग संख्या	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत लेखानुदानों की मांग की राशि
1	2	3
		रुपये
1.	रेलवे बोर्ड	6,57,50,000
2.	विविध व्यय (सामान्य)	32,75,83,000
3.	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	237,80,75,000
4.	रेलपथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण	480,96,52,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	263,36,59,000
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	485,15,51,000
7.	संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	251,16,49,000
8.	परिचालन व्यय – चल स्टाक और उपस्कर	427,38,51,000
9.	परिचालन व्यय – यातायात	1725,16,90,000
10.	परिचालन व्यय – ईंधन	858,02,02,000
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	188,53,90,000
12.	विधि संचालन व्यय	237,85,99,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	552,32,82,000
14.	निधियों में विनियोग	1016,10,83,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अतिपूंजीकरण का परिशोधन	4,24,87,000
16.	परिसंपत्तियां खरीद, निर्माण और बदलाव	
	राजस्व	7,50,00,000
	अन्य व्यय	
	पूंजी	1987,74,32,000
	रेलवे निधियां	821,38,83,000
	जोड़	9584,08,18,000

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1998-99 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग संख्या	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुपूरक अनुदान की मांग की राशि
		रुपये
2.	विविध व्यय (सामान्य)	11,45,79,000
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	72,00,00,000
8.	परिचालन व्यय – चल स्टाक और उपस्कर	16,00,00,000
9.	परिचालन व्यय – यातायात	37,00,00,000
12.	विविध संचालन व्यय	35,80,40,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	1528,89,81,000
16.	परिसंपत्तियां – खरीद, निर्माण और बदलाव	
	अन्य व्यय	
	रेलवे निधियां	5,000
	जोड़	1701,16,05,000

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1996-97 के लिए अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग संख्या	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की मांग की राशि
1	2	3
		रुपये
4.	रेलपथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण	14,70,93,606

1	2	3
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	29,11,35,643
7.	संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	13,03,46,814
8.	परिचालन व्यय – चल स्टाक और उपस्कर	24,12,72,533
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	4,50,15,555
12.	विविध संचालन व्यय	28,48,60,216
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	23,84,66,708
16.	परिसंपत्तियां – खरीद, निर्माण और बदलाव	
	अन्य व्यय	
	रेलवे निधियां	51,37,84,505
	जोड़	189,19,75,580

श्री पी० उपेन्द्र (विजयवाड़ा) : मेरे माननीय मित्र, श्री नीतीश कुमार ने यह दूसरा रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं यह नहीं जानता कि यह उनका अंतिम बजट है अथवा वे तीसरा बजट भी प्रस्तुत करेंगे। यह सब आने वाली बातों पर निर्भर करेगा।

[हिन्दी]

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

श्री मोतीलाल वोरा (राजनांदगांव) : ममता जी को टेलीकॉम रेगुलेटरी आथोरिटी ने चुनौती दे दी है। *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री पी० उपेन्द्र : रेलवे एक महत्वपूर्ण सार्वजनिक उद्यम है। वास्तव में, यह राष्ट्र की जीवन रेखा है। देश को इस प्रणाली की स्थिति की समय समय पर समीक्षा करनी चाहिए और इसकी क्षमता एवं कमियों का आकलन करना चाहिए। रेल बजट से हम सभी को रेलवे का आकलन करने का अवसर मिलता है। मंत्रालय का कार्य भावी परियोजनाएं तैयार करना और आने वाली समस्याओं के लिए समाधान खोजना है। परन्तु, मैंने श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट को कुछ मामलों में लोकप्रिय और कुछ अन्य मामलों में बहुत ही साधारण पाया है। इसमें दीर्घावधिक संदर्शिता का अभाव है। मंत्री द्वारा निर्धारित तथ्य अवास्तविक प्रतीत होते हैं। इसमें शब्दाडम्बर है। पहली बार ऐसा हुआ है कि उन्होंने सीधे सीधे यह बताने की बजाय कि नए भाड़े और किराए इस प्रकार होंगे, यह बताकर कि नए किराये-भाड़े दूसरी श्रेणी के मूल किराए से इतने अधिक होंगे, किराए-भाड़े में वृद्धि के प्रभाव को छिपाने की कोशिश की है। इसमें केवल कहीं पर नई लाइनें बिछाने, कहीं लाइनों के सम्बन्ध में सर्वेक्षण कराने, गाड़ियों के गन्तव्य स्थान को बढ़ाने, किरायों में वृद्धि करने और इसी तरह की अन्य बातों का उल्लेख किया गया है। आप किसी भी रेल बजट को देख लीजिए, सभी में यही पद्धति अपनायी गई है। इनमें नामों में परिवर्तन को छोड़कर पहले कहीं गई बातों की ही पुनरावृत्ति की जाती है। बजट में दिए गए विशेष बल को देखने पर ऐसा लगता है कि हमें इस संबंध में यह विचार करना होगा कि रेल बजट की आवश्यकता है भी अथवा नहीं।

जब 1920 में रेल वित्त को अलग किया गया था, उस समय इसका एक अलग प्रयोजन था क्योंकि उस समय रेलवे को विस्तार की स्वतंत्रता, स्वयं योजना बनाने की स्वतंत्रता प्रदान करना था ताकि यह सामान्य वित्त के प्रभाव से बचा रहे। परन्तु, आज हम यह देखते हैं कि इस बजट का उद्देश्य पूरी तरह से लुप्त हो गया है। प्रति वर्ष वही पुरानी बातें दोहरायी जाती हैं और मंत्री जी अपने पास राज्य मंत्री को बैठाकर और रेलवे बोर्ड के सदस्यों को अपने पीछे खड़ा कर बजट को अंतिम रूप देने का वही पुराना तमाशा दोहराते हैं। वास्तव में, समता पार्टी के उनके अपने सहयोगी, श्री जार्ज फर्नान्डीज, जब वे रेल मंत्री थे, ने यह कहा था कि अलग से रेल बजट की कोई आवश्यकता नहीं है और इसमें कोई गोपनीयता भी नहीं होती है। अत:, मंत्री को बजट के साथ ब्रीफकेस लाने की कोई आवश्यकता नहीं है। सामान्य बजट और रेल बजट में भारी अंतर है। यदि मंत्री ने किराये-भाड़े में वृद्धि कर दी है और यदि किसी व्यक्ति ने दो महीने पहले टिकट खरीद लिया है, तो भी नए किराये-भाड़े लागू होने पर उसे नए किराये का अंतर चुकाना होता है। अत:, इसमें कोई गोपनीयता नहीं है। यदि मंत्री कोई नई गाड़ी शुरू करना चाहते हैं अथवा उन्हें किसी सर्वेक्षण के लिए आदेश देना है, तो वे रेल बजट का इंतजार क्यों करते हैं ? वे इस प्रकार के कार्य वर्षभर कर सकते हैं। इसलिए, मेरे विचार से, अब इस बात पर विचार करने का समय आ गया है कि अलग से रेल बजट का कोई औचित्य है अथवा नहीं। क्योंकि आज रक्षा मंत्रालय का बजट लगभग वही है, दूरसंचार मंत्रालय का बजट भी इसी प्रकार का है और विद्युत मंत्रालय का बजट भी वही है। अत:, मैं यह नहीं समझता कि लगभग 35,000 करोड़ रुपये की आय और राजस्व वाले रेलवे के लिए पृथक बजट की आवश्यकता है। वास्तव में, मेरे विचार से रेलवे द्वारा किए गए कार्यों को दर्शाते हुए प्रति वर्ष एक 'स्थिति पत्र' से ही इस उद्देश्य की पूर्ति हो जायेगी।

महोदय, इस वर्ष के रेल बजट में रेलवे के समक्ष आ रही मूल समस्याओं के समाधान का उल्लेख नहीं किया गया है। मूल समस्याएं क्या हैं ? माल यातायात में वृद्धि नहीं हो रही है, जिसे मंत्री ने भी स्वीकार किया है। खर्चे में वृद्धि और घाटे तथा आर्थिक विकास और रेल अवसंरचनात्मक विकास में असंतुलन आदि जैसी समस्याएं हैं।

अध्यक्ष महोदय : यदि 'शून्य काल' नहीं होगा, तो सभा की कार्यवाही व्यवस्थित रूप से चलेगी।

श्री पी० उपेन्द्र : इसके अलावा बढ़ते सामाजिक बोझ, पटरियों के रखरखाव के बकाया, डिब्बों की मरम्मत, चल स्टाक आदि

जैसी समस्याएं हैं। मंत्री ने इन समस्याओं का सही उल्लेख किया है।

श्री पी० शिवशंकर (तेनाली) अध्यक्ष महोदय, आपकी अनुमति से मैं पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री से कुछ जानकारी प्राप्त करना चाहता हूं। मुम्बई हाई में आग लगी थी और चूंकि मंत्री जी यहां उपस्थित हैं, तो वे इस संबंध में वक्तव्य क्यों नहीं देते ? क्या वे सभा को यह बताएंगे कि वहां क्या हुआ था ?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री वाझापडी के० राममूर्ति): अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से सभा को यह बताना चाहता हूं कि मुम्बई के अपतटीय क्षेत्र में भारतीय तेल और प्राकृतिक गैस निगम के एक गैस के कुएं में भीषण आगजनी की घटना हुई है न कि मुम्बई हाई समुद्र में। चूंकि इस गैस पर नियंत्रण नहीं है अत: अब तक इस आग पर काबू नहीं पाया जा सका है। इस आग को बुझाने के लिए भारतीय तेल और प्राकृतिक गैस निगम के चार पोत कार्यरत हैं। वहां 11 मार्च को 12 बजे आग लगी थी और भारतीय तेल और प्राकृतिक गैस निगम का पूरा दल वहां उपस्थित है। हमने अमरीका से भी विशेषज्ञ बुलाए हैं। वहां से दो विशेषज्ञ आ रहे हैं और शायद आज रात तक यहां पहुंच जाएंगे। आगे मैं यह बताना चाहता हूं कि इसमें न तो किसी की मृत्यु हुई है और न ही कोई पर्यावरण संबंधी समस्या उत्पन्न हुई है क्योंकि यह गैस क्षेत्र है। तथापि, मैं सभा को यह आश्वासन देता हूं कि इस अग्निकांड के कारण मुम्बई और अन्य स्थानों पर हमारे उद्योगों को गैस की आपूर्ति अब तक प्रभावित नहीं हुई है। हम इस क्षेत्र में अन्य कुओं से गैस की आपूर्ति बढ़ाने की कोशिश कर रहे हैं।

इन अग्निकांड के कारण गैस का उत्पादन करने वाले चार कुओं को बंद कर दिया गया है। इस संबंध में सभा में विस्तृत विवरण सोमवार को रखा जायेगा।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है।

श्री पी० शिवशंकर : कृपया इस विवरण में भारतीय तेल और प्राकृतिक गैस निगम अथवा भारत सरकार को हुई क्षति और आग के कारणों पर भी प्रकाश डाला जाये।

श्री वाझापडी के० राममूर्ति : जी हां, सभी बातों पर प्रकाश डाला जायेगा।

अध्यक्ष महोदय : सोमवार को।

श्री पी० उपेन्द्र : इससे मेरे भाषण में व्यवधान (दुर्घटना) हुआ है।

अध्यक्ष महोदय : यह रेल दुर्घटना नहीं है।

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद) : आपके सहयोगी के कारण आपके भाषण में व्यवधान हुआ है।

श्री पी० शिवशंकर : इसमें कोई विलम्ब नहीं हुआ है *(व्यवधान)*

पूर्वाह्न 11.22 बजे

[अनुवाद]

बजट (रेल) 1999-2000 – सामान्य चर्चा

रेल अधिसमय समिति के दूसरे प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों का अनुमोदन किए जाने के बारे में संकल्प

लेखानुदानों की मांगें (रेल), 1999-2000

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 1998-99 और

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल), 1996-97 – *जारी*

श्री पी० उपेन्द्र (विजयवाड़ा) : महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने रेलवे के समक्ष आने वाली मुख्य समस्याओं के बारे में ठीक ही संकेत किया है। मैं उनके विरुद्ध नहीं हूं। वह बहुत बुद्धिमान हैं। रेल अधिसमय समिति के अपने अनुभव आदि से उन्होंने बहुत शीघ्र सब कुछ समझ लिया है।

श्री पी० शिवशंकर (तेनाली) : वह एक अच्छे इन्सान हैं।

श्री पी० उपेन्द्र : वह एक सज्जन पुरुष हैं। वह सदस्यों द्वारा की गई मांगों को स्वीकार करने के लिये तत्पर रहते हैं। इसीलिए उन्होंने यथासंभव अधिक से अधिक सदस्यों को खुश करने का प्रयास किया है, जिनमें मैं भी शामिल हूं। किन्तु जब हम रेलवे की स्थिति और कार्यकुशलता पर चर्चा करते हैं, तो मैं समझता हूं कि हमें कुछ कठोर शब्द भी कहने पड़ेंगे। मैं मंत्री महोदय के भाषण से कुछ अंश उद्धृत करता हूं :–

> "माल ढुलाई हमारी आशा के अनुकूल नहीं रही है। दूसरी तरफ, खर्चों में काफी वृद्धि हुई है। कोयला, खाद्यान्न, लोहा और इस्पात, सीमेंट तथा लौह अयस्क आदि, कोर सेक्टर वाली वस्तुओं की मांग में कमी का असर रेलों के माल यातायात पर पड़ा है। 450 मिलियन टन के बजट पूर्वानुमान की तुलना में 1998-99 में अर्थात् चालू वर्ष के दौरान रेलों का लदान 424 मिलियन टन तक होने की संभावना है। जोकि अनुमानित लदान से लगभग 26 मिलियन टन कम है।"

इसी प्रकार सामान्य माल ढुलाई में भी कमी आई है। यह बढ़ नहीं रहा है। रेलवे का भाग घट रहा है आगे उन्होंने कहा :

> "विभिन्न प्रयासों के बावजूद, माल ढुलाई चालू वर्ष में चिन्ता का विषय रही है। कुछ ही समय पहले, सुधार होने के कुछ चिन्ह देखे गये हैं और हम यह आशा करते हैं कि आने वाला वर्ष अनुकूल होगा।"

मुझे खेद है कि मैं उनकी इस आशावादिता में शामिल नहीं हो सकता। वह किस आधार पर यह कह सकते हैं कि 1998-99 में 26 मिलियन टन तक कम यातायात का पुर्वानुमान लगाया गया है ? वह किस आधार पर यह कह सकते हैं कि 1999-2000 के दौरान यह फिर से 450 मिलियन टन होगा। यह केवल आंकड़ों का हेर-फेर है चूंकि

[श्री पी० उपेन्द्र]

उन्हें बजट को संतुलित करना है। यदि वह 450 मिलियन टन माल यातायात नहीं दर्शाते हैं तो उन्हें किराये और माल भाड़े में वृद्धि करनी होगी। इससे बचने के लिये उन्होंने इसे पुन: 450 मिलियन टन ही रखा है। उन्होंने उस यातायात को, जिसे वो खो रहे हैं, वापस लाने के लिये किन्हीं विशिष्ट नीतियों का उल्लेख नहीं किया है।

पूरे विश्व में, रेलवे एक लाभप्रद व्यवसाय बनने की ओर अग्रसर है। हालांकि उन्होंने अपनी निकटदर्शी नीतियों के कारण यातायात खोया है किन्तु अब वे पहले जैसी स्थिति प्राप्त कर रहे हैं। अत: यही समय है कि रेलवे अपना खोया हुआ यातायात प्राप्त कर ले।

पिछले कुछ वर्षों से वो, रेलवे विशेषत: सड़क-मार्ग के कारण अपना माल यातायात को खो रहा है। उदाहरण के लिये, 1950 में भारत की अर्थव्यवस्था रेल-प्रधान थी, आज यह सड़क को प्रधानता देती है। 1950 में, 89 प्रतिशत माल यातायात रेलवे द्वारा किया जाता था और सड़क-मार्ग द्वारा मात्र 11 प्रतिशत माल यातायात किया जाता था। 1997-98 में सड़क-मार्ग द्वारा किए गए 60 प्रतिशत माल यातायात की तुलना में रेलवे द्वारा सिर्फ 40 प्रतिशत माल यातायात किया गया।

इसी तरह की स्थिति यात्री यातायात के मामले में भी है। 1950-51 में 80 प्रतिशत यात्री यातायात रेलवे द्वारा और 20 प्रतिशत सड़क-मार्ग द्वारा होता था। आज, स्थिति उसके विपरीत है। इसके अतिरिक्त, यह उच्च दर वाला यातायात और बल्क यातायात है। रेलवे को जिस कारण से चिन्ता होनी चाहिये वह यह है कि उच्च दर वाला यातायात और बल्क यातायात जैसे इस्पात, सीमेंट, कोयला, लौह अयस्क, उर्वरक, खाद्यान्न इत्यादि जो कि पहले रेलवे द्वारा ले जाये जाते थे अब इनकी ढुलाई सड़क-मार्ग द्वारा होने लगी है।

यह रेलवे के लिये चिन्ता का विषय है। रेलवे को इस यातायात को पुन: प्राप्त करने के लिये रणनीति विकसित करनी होगी। महोदय, जब रेल वित्त की बात होती है, तो मंत्री महोदय कहते हैं :–

"1997-98 के विपरीत, चालू वर्ष बहुत अनुकूल नहीं रहा है जैसा कि स्पष्ट है।"

वह यह भी कहते हैं :

"यह उम्मीद है कि यात्रियों में वृद्धि और अन्य विविध आय के बावजूद इस वर्ष लक्ष्य की तुलना में आय में 1056 करोड़ रुपये की कमी होगी।"

उन्होंने यह भी कहा है :

"योजना व्यय का पुन: आकलन किया गया है और यह 9500 करोड़ रुपये के बजट परिव्यय की तुलना में 8755 करोड़ रुपये रखा गया है।"

इस प्रकार, रेल योजना में काट-छांट की गई है।

"अतिरिक्त पेंशन देनदारियों की पूर्ति के लिये रेल निधि की राशि से 1313 करोड़ रुपये निकालने का प्रस्ताव किया गया है।"

संक्षेप में, यह रेलवे प्रणाली के दिवालिएपन को दर्शाता है। यदि अतिरिक्त पेंशन देनदारियों को पूरा करने के लिये रेलवे को रेल निधियों से पैसा निकालना पड़ता है तो इससे यह पता लगता है कि रेलवे की अर्थव्यवस्था गंभीर संकट में है।

उन्होंने राजस्व में वृद्धि के लिये अनेक उपायों का उल्लेख किया है, किन्तु मैं नहीं समझता कि इन उपायों से रेलवे को कोई अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। इस वर्ष के बजट में हमें एक विचित्र बात यह दिखाई देती है कि माल भाड़े की दर में जो चार प्रतिशत की वृद्धि की गई है वह सभी वस्तुओं पर लागू होगी। हर बजट में, खाद्यान्न, चारा और राहत सामग्री इत्यादि को अतिरिक्त कर से छूट प्राप्त होती थी किन्तु इस वर्ष, मंत्री महोदय ने कहा है कि किसी भी वस्तु को छूट प्राप्त नहीं है और माल भाड़ा दर में वृद्धि सभी वस्तुओं पर लागू होगी। हमेशा की तरह, वे आयेंगे और कहेंगे कि वृद्धि अधिक महत्व नहीं रखती है, इसके परिणामस्वरूप मूल्य सूचकांक में मात्र 0.0001 प्रतिशत की वृद्धि होगी। हमने यह विगत वर्षों में भी देखा है। यह सही नहीं है और निश्चित ही इसके कारण साधारण वस्तुओं के दामों में भी वृद्धि होगी।

अगला मुद्दा यह है कि माल भाड़ा दर में वृद्धि का कोई उचित आधार नहीं है न ही लागत-निर्धारण किया गया है। उन्होंने चार प्रतिशत की तदर्थ अथवा असामान्य वृद्धि की है। किस आधार पर ? क्या इसके लिए कोई लागत-निर्धारण किया गया है ? चार प्रतिशत ही क्यों, 5 प्रतिशत या तीन प्रतिशत या साढ़े तीन प्रतिशत क्यों नहीं। वृद्धि तर्कसंगत नहीं है। यह सभी तदर्थ या बिना किसी कारण के लिये गये निर्णय हैं। मैं समझता हूं कि यह रेलवे की ओर से अपनी अर्थव्यवस्था की देखभाल में किसी विशेषज्ञता का परिचायक नहीं है। उन्हें लागत निर्धारण करना चाहिये था और कोई भी वृद्धि लागत-निर्धारण के आधार पर ही होनी चाहिये थी।

मंत्री महोदय ने यह भी कहा है :–

"कार्य-चालन व्यय में वृद्धि और माल यातायात की वृद्धि में कमी के परिणामस्वरूप आंतरिक संसाधनों का कम सृजन हुआ है जो कि योजना आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये पर्याप्त नहीं हैं।"

इसीलिए उन्हें रेल निधियों से धनराशि लेनी पड़ी है। यह बिल्कुल स्पष्ट है। रेलवे अतिरिक्त व्यय की पूर्ति के लिये अपने आंतरिक संसाधनों का विकास करने में भी सक्षम नहीं है। अब हमें इसका उपाय करना है। यह चार प्रतिशत वृद्धि बहुत कम लग सकती है किन्तु इसका आय पर प्रभाव पड़ता है क्योंकि एक तरफ तो रेलवे का यातायात सड़क-मार्ग की ओर जा रहा है और वह सड़क-मार्ग से प्रतिस्पर्धा करने में सक्षम नहीं है और पुन: वे माल भाड़ा दर में वृद्धि कर रहे हैं तब वे सड़क-मार्ग को जाने वाले लाभ, जिसका निश्चित रूप में आय पर प्रभाव पड़ रहा है, को किस प्रकार प्राप्त कर सकते हैं ? रेलवे के अधिकारियों को भी यह समझना चाहिये। उन्होंने अगले वर्ष के लिये यात्री और माल यातायात से प्राप्त राजस्व का अनुमान 32,411 करोड़ रुपये रखा है। किस आधार पर ? यह व्यवहार्य अनुमान नहीं हैं। पुन: अगले वर्ष वे आयेंगे और कहेंगे – यदि वह उस पद पर रहते हैं तो – कि विभिन्न कठिनाइयों के कारण, वे लक्ष्य प्राप्त नहीं कर सके और यह कमी रह गई है। यह रेलवे बजट पेश करने

का तरीका नहीं है।

मैं परिचालन अनुपात के संबंध में एक और मुद्दा उठाना चाहूंगा। सकल आय में व्यय का प्रतिशत निरंतर बढ़ता जा रहा है। अब, उन्होंने कहा है :

"1997-98 के दौरान, यह 91 प्रतिशत था। 1998-99 में, यह 90.9 प्रतिशत है।"

इसका मतलब, उनके अनुसार इसमें 0.1 प्रतिशत का सुधार हुआ है।

यह सिर्फ शब्दों और आंकड़ों का हेर-फेर। यह कोई भी नहीं कह सकता कि यह 0.1 प्रतिशत कम है या 4.4 प्रतिशत अधिक। मेरी जानकारी यह है कि यह 94 प्रतिशत होने जा रहा है और कुछ छिपाया जा रहा है। अत: यह देखना होगा कि परिचालन अनुपात यथा-संभव कम किया जाये। एक अन्य मुद्दा सामान्य राजस्व से सहायता मिलने के संबंध में है। माननीय मंत्री जी इससे संतुष्ट हैं और उन्होंने इस सभा में वित्त मंत्री का इस बात के लिए धन्यवाद किया है कि पिछले वर्ष प्राप्त हुए 2,200 करोड़ रुपये की तुलना में उन्हें इस वर्ष 2,540 करोड़ रुपये मिले हैं। उन्होंने कहा है कि यह राशि 1993-94 के बाद की अब तक की सबसे बड़ी राशि है। किंतु यदि आप मूल्य वृद्धि और मुद्रास्फीति की दरों में वृद्धि को देखें तो इसमें वृद्धि नहीं हुई है। यह किसी भारी वृद्धि और सामान्य राजस्व से सहायता मिलने को नहीं दर्शाता है। हम सब और सभा में बैठे सभी वर्ग के लोग माननीय रेल मंत्री के इस दावे का समर्थन करते हैं कि उनको सहायता के लिए और अधिक पैसा मिलना चाहिए और रेलवे को सामान्य राजस्व से और सामान्य सहायता मिलनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, रेलवे प्रणाली में उतना विकास नहीं हो रहा है जितने विकास की आवश्यकता है। इसलिए मैं इसे बढ़ते यातायात और बुनियादी ढांचे के विकास के लिए समतुल्य नहीं मानता हूं। 1950-51 में, यदि आप सूचकांक को 100 मानते हैं तो पहली योजना से यात्री यातायात में पांच गुना वृद्धि हुई है। इसी प्रकार, यदि आप 100 को आधार मानते हैं तो माल-भाड़े में साढ़े सात गुना वृद्धि हुई है अब यह 756 है। यह इससे भी अधिक होने जा रहा है। यहां तक कि वृद्धि के कम स्तर के होते हुए भी योजना के अंत तक इसमें भारी वृद्धि होने जा रही है।

किंतु रेलवे के बुनियादी ढांचे के विकास पक्ष पर क्या हो रहा है ? महोदय, आप पाएंगे कि केवल 22 प्रतिशत रेलपथ विद्युतीकृत हैं और वैगनों के फेरों और मीटर लाइन की स्थिति खराब हो गई है। इसमें कमियां हैं। रेल प्रणाली में अक्षमता आ गई है। स्वतंत्रता के बाद रेलगाड़ियों की गति में कमी आई है। आज, मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों की औसत गति केवल 47.8 कि०मी० प्रति घंटा है और यात्री गाड़ियों की औसत गति 30 कि०मी० प्रति घंटा है। यह स्वतंत्रता के समय पर रही औसत गति से काफी कम है।

1993-94 से यात्री डिब्बों में वृद्धि नहीं की गई है। जहां तक यात्री डिब्बों का संबंध है, डिब्बों की संख्या वही है जो 1993-94 में थी। एक भी डिब्बा नहीं जोड़ा गया है। शायद कुछ डिब्बों को बदला गया हो किंतु उनकी कुल संख्या वही रही है। वैगनों के संबंध में भी ऐसा ही है। वैगन संख्या यूनिट स्तर पर 1960-61 में रही संख्या से भी कम है। आज हमारे पास यूनिट स्तर पर उतने ही वैगन हैं जितने 39 वर्ष पूर्व थे। यात्री और माल भाड़े यातायात में वृद्धि के बावजूद, चल स्टॉक आवश्यकता से कम है। रेलवे नेटवर्क के रेलपथ विस्तार की स्थिति तो और भी बदतर है। 1950-51 में हमारे पास 53,596 कि०मी० रेलपथ था और 47 वर्ष बाद अब हमारे पास 62,495 कि०मी० लंबा रेलपथ है। इसमें सात वर्षों में केवल 9000 कि०मी० की वृद्धि हुई है। लगभग 50 वर्षों में बना यह 9000 कि०मी० लंबा रेलपथ यातायात की मांग को पूरा कैसे कर पाएगा ? इसका अर्थ है कि यह प्रणाली पूर्णतया अतिविस्तारित है और उनके स्वयं के अनुमानानुसार 12000 कि०मी० लंबा रेलमार्ग पहले ही पूरी तरह से यातायात से भरा हुआ है वे उस मार्ग पर कोई अतिरिक्त गाड़ी या मालगाड़ी नहीं चला सकते हैं। अत: आज यह प्रणाली पूरी तरह से अतिविस्तारित है।

1997-98 में, केवल 26 कि०मी० लंबी रेल लाइनें बिछाई गई हैं और केवल 160 कि०मी० लंबे रेलपथ का दोहरीकरण किया गया है।

जब आप एक वर्ष में केवल 26 कि०मी० लंबा रेलपथ निर्माण कर सकते हैं तो आप इस रेल प्रणाली को किस प्रकार सुधार सकते हैं ? आपने स्वयं ही यह बताया है कि चल रहे विकास कार्यों को पूरा करने हेतु आपको 34,000 करोड़ रुपये की जरूरत है। आप 34,000 करोड़ रुपये की यह राशि कहां से प्राप्त करेंगे और आप इन चल रहे कार्यों को कब तक पूरा करेंगे ? आप पहले ही अधिकाधिक काम, अधिकाधिक सर्वेक्षण, नई लाइनों और दोहरीकरण तथा आमान परिवर्तन का वचन दे चुके हैं। आपको सभा में यह स्वीकार करना चाहिए और आपके पास सामान्य राजस्व से धन लेकर या ऋण लेकर या जैसे भी हो, इन सभी चल रहे कार्यों को लगातार पूरा करने की एक योजना होनी चाहिए। आपको इन कार्यों को पांच वर्षों या दस वर्षों में पूरा करने हेतु संसाधनों को जुटाना चाहिए और इन कार्यों को पूरा करने हेतु एक योजना होनी चाहिए। यह बहुत आवश्यक है। उदाहरण के लिए, एकल आमान नीति में, चाहे उसके बारे में कोई विवाद क्यों न हो, पिछले वर्ष 1997-98 में अभी तक केवल 847 कि०मी० का आमान परिवर्तन किया गया है। अब, 8,354 कि०मी० आमान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है।

आमान-परिवर्तन कार्य का मुख्य उद्देश्य मार्गावरोध को दूर करना है; ब्राड गेज (बड़ी लाइन) और मीटर गेज के बीच के गाड़ी बदलने के स्थान को हटाना है ताकि आपको सुगम यातायात मिल सके। आज क्या हो रहा है ? आपने मीटर गेज परिवर्तन का कार्य शुरू किया है, आधा काम पूरा हुआ है; एक-तिहाई काम पूरा हुआ है; एक खंड पर एक मार्गावरोध और एक गाड़ी बदलने के स्थान की बजाय ऐसे दो या तीन स्थान होते हैं। इसका एक उत्कृष्ट उदाहरण मुडक्केड-बोलाराम परिवर्तन परियोजना है। पहले यहां केवल एक गाड़ी बदलने का स्थान था और अब यहां गाड़ी बदलने के तीन स्थान हैं। आपके पास इन्हें यथा शीघ्रातिशीघ्र पूरा करने की एक योजना होनी चाहिए। वहां यातायात में बाधा आ रही है। लाभ देने की बजाय यह नीति मेरे द्वारा उल्लिखित रेलवे विद्युतीकरण में नए मार्गावरोध पैदा कर रही है। अभी तक केवल 13,962 कि०मी० रेलपथ का विद्युतीकरण हुआ है।

[श्री पी० उपेन्द्र]

मैं आपका ध्यान 8 मार्च के 'दि हिन्दुस्तान टाइम्स' में प्रकाशित एक खबर की ओर दिलाना चाहूंगा। मैं यह नहीं जानता हूं कि आपने उसे पढ़ा है अथवा नहीं। एक तरफ हम अधिकाधिक विद्युतीकरण और उसके लिए अधिकाधिक धनराशि देने की विनती कर रहे हैं। इसमें लिखा है :

''रेलवे विद्युतीकरण एक बड़ा मिथक है। इसके पर्यावरण अनुकूल होने, मितव्ययी, धन वापसी की उच्च दर, ढुलाई क्षमता से संबंधित आशावादी सिद्धान्तों की पोल खुल गई है। विशेषरूप से भारत में, जो एक विद्युत की कमी वाला देश है, जहां रेलवे बोर्ड ने अब यह स्वीकार किया है कि एक विद्युत इंजन 1,500 परिवारों को उनकी मूलभूत विद्युत संबंधी आवश्यकताओं से वंचित कर देता है।''

एक विद्युत इंजन के फलस्वरूप 1500 परिवार विद्युत से वंचित हो जाते हैं। आपने जो विद्युत इंजन खरीदा है वह 6,000 अश्व-शक्ति का है। वे कह रहे हैं कि अधिकांश खंडों में विद्युत इंजनों को धक्का देने हेतु एक डीजल 'बंकर' की जरूरत होती है। यदि आपको एक डीजल 'बंकर' की जरूरत है तो आपने प्रत्येक इंजन 23 करोड़ रुपये या 24 करोड़ रुपये का किसलिए खरीदा ? तत्पश्चात् ऐसे विद्युतीकरण का क्या प्रयोजन है ? अब आपको यह पुनर्विचार करना है कि क्या यह विद्युतीकरण उद्देश्य पूरा कर रहा है अथवा नहीं, क्योंकि संसार भर में, मैं मानता हूं कि रेलवे पीछे चल रहा है। मै जानता हूं कि रेलवे में गुटबंदी है, डीजल लॉबी और विद्युत लॉबी के बीच एक संघर्ष चल रहा है। यह एक आयोजित काम भी हो सकता है। मैं इससे इंकार नहीं करता हूं किंतु आपको यह मूल्यांकन करना होगा कि क्या विद्युतीकरण जरूरतों को पूरा कर रहा है अथवा नहीं ?

इसी प्रकार सर्वेक्षण का मामला है। अब आपने सर्वेक्षण कार्यों के लिए 10 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है मैं जानता हूं कि इसके लिए दबाव बनाया हुआ है। अनेक संसद सदस्य नई रेल लाइनों की मांग करते हैं और आप एक सर्वेक्षण करने का आदेश दे देते हैं। चार वर्ष बाद, दुबारा आप कहते हैं कि सर्वेक्षण को अद्यतन किए जाने की जरूरत है; आप कहेंगे 'यह चार साल पुराना सर्वेक्षण है और सर्वेक्षण को अद्यतन किया जाना है।' आप इस प्रकार निर्णय को स्थगित कर सकते हैं। किंतु उन सर्वेक्षणों का क्या हुआ जिन्हें पहले ही पूरा कर लिया गया है। आपने सर्वेक्षणों को पूरा करके लोगों में एक उम्मीद जगाई है। अब आपको इस संबंध में जरूर कुछ करना चाहिए। उदाहरण के लिए काकीनाड़ा - कोटीपल्ली लाइन सर्वेक्षण को लें, जिसके संबंध में माननीय अध्यक्ष जी की भी दिलचस्पी है। सर्वेक्षण पूरा हो गया है किंतु आपने इस वर्ष के बजट में 1000 रुपये का प्रावधान किया है। आप 23 करोड़ रुपये की इस परियोजना हेतु 1000 रुपये की राशि से क्या कर सकते हैं ?

अत: लोगों को धोखा मत दीजिए; संसद को धोखा मत दीजिए; स्पष्ट रूप से अपनी समस्याएं बताइए और कहिए, 'मैं इतना कर सकता हूं; मैं इससे अधिक नहीं कर सकता हूं'। उम्मीदें पैदा करने की कोई तुक नहीं है। अत: संसद सदस्यों को विश्वास में लेने के बाद आपको एक निर्णय लेना है *(व्यवधान)*

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक) : क्या आपने यह पुस्तिका देखी है ? *(व्यवधान)*

श्री पी० उपेन्द्र : मंत्री महोदय, मैंने उसे भी देख लिया है, इसमें एक अन्य खतरनाक बात है। मैं आपके पूर्वाधिकारी को दोष नहीं देना चाहता हूं जिन्होंने आपके लिए समस्याएं खड़ी कर दी हैं। मैं जानता हूं। किंतु आप इन लाइनों की संख्या को देखें जिनकी रेलवे ने घोषणा की है अथवा उन्हें बजट में शामिल किया है। उन्होंने योजना आयोग से कोई स्वीकृति लिए बिना कुछ स्थानों पर आंशिक रूप से कुछ लाइनें बिछाने का काम शुरू कर दिया है। आपने प्रकाशित पुस्तक ''रेल परियोजनाओं की स्थिति'' में इसे स्वीकार किया है। आपने अनेक परियोजनाओं को ऐसा बताया है जिसमें योजना आयोग से कोई स्वीकृति नहीं ली गई है। अत:, इसके लिए कौन जिम्मेदार है ? आप केवल मंत्री को ही इसके लिए दोषी नहीं मान सकते। वे जनवादी हो सकते हैं। वे राजनीतिक दबाव में झुक सकते हैं। किंतु रेलवे बोर्ड क्या कर रहा है ? वे अधिकारी, जो यह बात उठा सकते हैं और इसका विरोध कर सकते हैं, क्या कर रहे हैं ? आपके पास रेलवे बोर्ड के सदस्यों के अतिरिक्त एक विस्तारित रेलवे बोर्ड है। वित्त सचिव और योजना आयोग के सचिव इस विस्तारित रेलवे बोर्ड के सदस्य हैं। उन्होंने इसका विरोध क्यों नहीं किया ? उन्होंने ऐसी बातों को बजट में शामिल करने की अनुमति क्यों दी ? यदि उन परियोजनाओं को स्वीकृति नहीं दी जाती है तो उनका क्या होगा ? वे एक त्रिशंकु के समान लटक रही हैं। मैं इसे एक सही नीति नहीं मानता। उनके द्वारा यहां दिखाई गई गैर-जिम्मेदारी की किसी को तो जिम्मेदारी लेनी होगी।

अब क्या किया जाए ? चूंकि यह कोई धीरे-धीरे विकसित होने वाली घटना तो है नहीं कि कोई आपके पास आया, उसने आप पर दबाव डाला और आपने सर्वेक्षण का आदेश दिया और आपने एक लाइन के लिए आदेश दे दिए; आपका दीर्घकालीन नजरिया क्या है ? आप कहां विकास करना चाहते हैं ? क्या आप पिछड़े क्षेत्रों का विकास करना चाहते हैं ? आप कहां रेल लाइन चाहते हैं ?' आमान-परिवर्तन कहां चाहते हैं ? आमान-परिवर्तन को कहां प्राथमिकता देना चाहते हैं ? किस लाइन के दोहरीकरण को प्राथमिकता देना चाहते हैं जिससे रेलवे को अधिक राजस्व और यातायात की प्राप्ति हो। आपको इन बातों को प्राथमिकता देनी है। यह संबंधित मंत्री या वर्तमान मंत्री की मनमर्जी पर आधारित नहीं होना चाहिए। इन बातों के लिए एक प्रक्रिया होनी चाहिए।

आज, आप आपनी अभिरुचि और प्राथमिकता के अनुसार कुछ घोषणा करते हैं। अगली बार, कोई और आता है और कुछ और करता है। यह सही नहीं है। उस 15 वर्षीय निगमित योजना का क्या हुआ जो रेलवे ने 80 के दशक में बनाई थी ? कोई भी इसका जिक्र नहीं करता। क्या आज आपके पास अगले 10 वर्षों या 15 वर्षों के लिए कोई योजना है कि इन वर्षों में आप क्या करने जा रहे हैं ? रेलवे में कोई योजना नहीं है। आपने इस निगमित योजना प्रणाली को त्याग दिया है। आपने ऐसी किसी बात का उल्लेख नहीं किया है। आपने नए रेलवे जोन के बारे में अपने पूर्ववर्ती मंत्रियों के निर्णय की सहज ही अनदेखी की है। क्या आप उस निर्णय पर कायम हैं अथवा नहीं ? क्या आप इससे भी आगे जा रहे हैं ? आपके पूर्ववर्ती मंत्री द्वारा घोषित

इन छः नए रेलवे जोनों की वर्तमान स्थिति क्या है ? क्या वे अभी तक पुस्तक में ही हैं ?

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : अब इन्होंने इन जोनों की संख्या बढ़ाकर सात कर दी है। इन्होंने एक और जोन जोड़ दिया है।

श्री पी० उपेन्द्र : इन्होंने एक और नये जोन की शुरूआत की है। अतः, मैं समझता हूं कि आप हमें स्पष्ट रूप से यह बताएं कि पूर्ववर्ती मंत्री द्वारा घोषित इन छः नए रेल जोनों का क्या होगा। महोदय, मंत्री ने सुरक्षा के संबंध में कहीं पर यह कहा है। मैं उद्धृत करता हूं :

> "खन्ना में हुई विनाशकारी और अभूतपूर्व दुर्घटना ने रेल सुरक्षा के विभिन्न पक्षों के संबंध में सवाल उठाए हैं। यह आवश्यक है कि हम इसका जल्दी से हल ढूंढें।"

इसका समाधान क्या है ? मंत्री ने न्यायधीश एच०आर० खन्ना की अध्यक्षता में एक सदस्यीय आयोग का गठन किया है। पूर्ववर्ती आयोगों का क्या हुआ ? कुंजरू समिति और वांचू समिति का क्या हुआ ? उनकी सिफारिशों का क्या हुआ ? क्या उन्हें लागू कर दिया गया है ? अब, एक बार फिर आपने सुरक्षा के प्रश्न की जांच हेतु एक सदस्यीय आयोग की नियुक्ति की है। क्या आप इसका कारण जानते हैं ? आपने दुर्घटनाओं के सभी कारणों का उल्लेख किया है, अब क्या किया जाना है। आप कहते हैं कि आंकड़ों के हिसाब से रेल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है। यह सही है कि आंकड़ों के हिसाब से कम दुर्घटनाएं हुई हैं किंतु तथ्यानुसार ऐसा नहीं है, क्योंकि इस बीच दुर्घटना सम्बन्धी मानदंड और वर्गीकरण बदल गए हैं। पहले, रेल डिब्बों का इंजन से अलग होना एक मामूली दुर्घटना मानी जाती थी। विगत में इन सब दुर्घटनाओं को आंकड़ों में शामिल किया जाता था। किंतु अब उन्हें आंकड़ों में शामिल नहीं किया जाता है। अतः, निश्चित रूप से आंकड़ों में कमी आई है। दुर्घटनाएं कम दर्शायी गई हैं। किंतु आज लोगों का नजरिया क्या है ? क्या लोग अपने को सुरक्षित महसूस करते हैं ? क्या वे यह महसूस करते हैं कि सुरक्षा में सुधार हुआ है ? आपको लोगों के नजरिए अनुसार चलना होगा न कि आंकड़ों के अनुसार। आप जो कह रहे हैं वह लोगों का नजरिया नहीं है। इसके अतिरिक्त, आपने सभी सुरक्षापायों के बारे में बताया है। यह सही है कि ड्राइवर और गार्ड के बीच वाकी-टाकी प्रणाली की व्यवस्था की जाए। इससे कैसे सहायता मिलेगी ? इससे केवल गाड़ी के इंजन से अलग होने के मामले में सहायता मिलेगी। यदि कोई इंजन आधी गाड़ी को छोड़कर अलग हो जाता है तो वे बातचीत करके कुछ कर सकते हैं। इससे दुर्घटना के समय आपको सहायता मिलेगी। लेकिन यह कोई समाधान नहीं है। इन बातों के लिए वाकी-टाकी समाधान नहीं है। उन्होंने 'ट्रैक सर्किटिंग' प्रणाली शुरू की है। यह प्रणाली वर्षों पुरानी है। इसमें कुछ भी नया नहीं है। आपने कहा है कि पराध्वनिक चूक खोजक यंत्र, जो आपने 1970 में प्राप्त किए हैं, की सहायता से गहन जांच की जाएगी।

फिर, रेलवे दो उच्च गति वाली स्व-प्रणोदक पराध्वनिक रेल परीक्षण कारें खरीद रहा है। वे नई नहीं हैं। वे पहले से प्रयोग में है। रेलवे केवल नई कारें खरीद रहा है।

माननीय मंत्री ने सुरक्षा व्यवस्था को नई दिशा देने तथा स्वतन्त्र अध्ययन कराने हेतु रुड़की विश्वविद्यालय के कुछ प्रोफेसरों की नियुक्ति का उल्लेख किया था। यह कोई शैक्षिक कार्य नहीं है; यह एक प्रशासनिक मामला है। दुर्घटनाएं इसलिए बढ़ रही हैं क्योंकि निरीक्षण कार्य में कमी आई है। आजकल महाप्रबंधक रेलपथ का निरीक्षण करने नहीं जाते हैं। वे रेलपथों का मासिक निरीक्षण करते थे। अब वे बिलकुल नहीं जाते हैं, यद्यपि उन्हें वातानुकूलित सैलून की सुविधा मिली हुई है। वे आजकल निरीक्षण पर नहीं जाते हैं। पहले मासिक निरीक्षण होता था किंतु आजकल वे वार्षिक निरीक्षण पर भी नहीं जाते हैं।

रेलपथ अनुरक्षण का कार्य बकाया है, यात्री डिब्बों और माल डिब्बों की मरम्मत का कार्य बकाया है। पहले इन चीजों से निपटना है, रेलवे दुर्घटना आदि के अध्ययन हेतु दो प्रोफेसरों की नियुक्ति से ही काम नहीं चलेगा। मैं नहीं जानता कि श्री एच०सी० खन्ना ऐसा क्या करेंगे जो कुंजरू समिति और वांचू समिति नहीं कर सकी।

माननीय मंत्री ने समपार दुर्घटनाओं का प्रश्न उठाया है। उन्होंने स्वयं इस बात को स्वीकार किया है। रेलवे की नीति में एक विरोधाभास है। इस सभा में एक मंत्री ने यह घोषणा की थी कि बिना चौकसी वाले सभी समपारों पर चौकीदार उपलब्ध कराया जाएगा जो कि रेलवे और नगर पालिकाओं के बीच व्यय को बांटने सम्बन्धी नीति के प्रतिकूल है। एक बार तो जोश में आकर यह घोषणा कर दी गई थी कि रेलवे इस कार्य को अपने खर्चे पर करेगा। किंतु माननीय मंत्री पुनः यही बात कह रहे हैं। वे चाहते हैं कि संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना के तहत उनकी सहायता करें। समपारों पर चौकीदारों की तैनाती हेतु कितने धन की जरूरत है और इस योजना के अन्तर्गत किस प्रकार उनकी सहायता की जा सकती है, मैं यह नहीं जानता।

इसी प्रकार, सुरक्षा का मसला लें। रेलगाड़ियों में भारी संख्या में डकैतियां पड़ रही हैं। अधिकांश महत्वपूर्ण गाड़ियों में ऐसा हो रहा है और कई बार अनेक सुझाव दिए गए हैं। माननीय मंत्री जी को कम से कम महत्वपूर्ण गाड़ियों में तो कुछ सुरक्षा कर्मी तैनात करने चाहिएं। ऐसा नहीं हो रहा है। जी०आर०पी० और आर०पी०एफ० के बीच कोई समन्वय नहीं है। यह कहा जाता है कि आर०पी०एफ० यात्रियों की सुरक्षा के लिए नहीं है, यह केवल रेलवे संपत्ति की सुरक्षा के लिए है। और जब वे देखते हैं कि कुछ हो रहा है तो वे हस्तक्षेप नहीं करते क्योंकि अगर वे गोली चलाते हैं तो उनके लिए कोई प्रतिरक्षा नहीं है। इस सम्बन्ध में कोई निर्णय लिया जाना चाहिए। शक्तियों में यह द्विविधता नहीं होनी चाहिए। या तो जी०आर०पी० हो या आर०पी० एफ० अथवा माननीय मंत्री रेलवे की सुरक्षा प्रणाली का पूरा नियंत्रण अपने ऊपर लें। वे यह नहीं कह सकते हैं कि यह उनकी जिम्मेदारी नहीं है बल्कि यह राज्य सरकार की जिम्मेदारी है। लोग इस सिद्धान्त को कैसे स्वीकार करेंगे कि जब वे रेल में यात्रा कर रहे हों तो उनकी सुरक्षा की जिम्मेदारी रेलवे की नहीं अपितु राज्य सरकारों की है। यह सही नहीं है और इसमें कोई तालमेल होना चाहिए। यदि माननीय मंत्री सारी सुरक्षा जिम्मेदारी स्वयं ले लेते हैं तो तालमेल कोई समस्या नहीं है। बी०एस०एफ० का राज्य सरकारों के साथ तालमेल है, सेना का राज्य सरकारों के साथ तालमेल है और ऐसा कोई कारण नहीं है कि रेलवे के पास अपना सुरक्षा बल न हो अथवा उसका राज्य सरकारों के साथ तालमेल न हो।

[श्री पी० उपेन्द्र]

एक और मुख्य बात जो मैं कहना चाहता हूं कि रेल मार्ग और सड़क मार्ग में तालमेल के बारे में है। राष्ट्रीय यातायात नीति, 1986 में इस बात का स्पष्ट रूप से उल्लेख है कि वे रेल मार्ग और सड़क मार्ग द्वारा वहन किए जा रहे यातायात के संबंध में एक इंट्रा-मॉडल मिक्स बनाने को कृत संकल्प हैं। कम दूरी का यात्री यातायात सड़क मार्ग से और लम्बी दूरी का यातायात रेल मार्ग से होना चाहिए। किंतु आज क्या हो रहा है ? आज सब इससे विपरीत हो रहा है। माननीय मंत्री कम दूरी के यातायात में रियायत दे रहे हैं। नीति कम दूरी के यातायात को हतोत्साहित करने और उसे सड़क मार्ग से भेजने की है। इसके विपरीत वह 50 किलोमीटर और उससे कम 100 किलोमीटर और उससे कम दूरी तक यात्रा करने वाले यात्रियों को रियायत दे रहे हैं। यह बात राष्ट्रीय परिवहन नीति की सिफारिश के साथ कहां तक मेल खाती है ? इसका यह अभिप्राय है कि वह अल्प दूरी यातायात को प्रोत्साहित कर रहे हैं। यह उचित नहीं है। यह रेलवे के लिये उचित नहीं है।

इसी प्रकार उपनगरीय यातायात के मामले में भी ऐसा ही किया गया है। नि:संदेह इसके पीछे औचित्य बनता है क्योंकि माननीय मंत्री शहरों में भीड़भाड को कम करने के लिये लोगों को शहरों के बाहर बसने के लिये प्रोत्साहित कर रहे हैं। उन्हें कार्यालयों में जाने के लिये हर रोज महानगरों में जाना होता है। लेकिन उद्योगों को भी कुछ हद तक कुछ भार सहन करना चाहिये। इनमें से अनेक उद्योग निजी क्षेत्र में हैं जोकि अत्यधिक लाभ कमा रहे हैं। ये उद्योग सारा भार रेलवे पर डालने की बजाये कुछ भार स्वयं क्यों नहीं सहन करते ? उन्हें ऐसा करना चाहिये। उत्पादन इकाइयां उचित ढंग से कार्य नहीं कर रही हैं और मैं यह महसूस करता हूं कि उन्हें स्वतन्त्र निगमित इकाइयां बनाया जाना चाहिये। उन्हें स्वतन्त्र रूप से कार्य करने दिया जाना चाहिये।

उनके पास राईटस और इरकॉन जैसी सेवाएं हैं। लेकिन इरकॉन द्वारा कोई नयी परियोजनाएं संचालित नहीं की जा रही और राईटस का लाभ भी कम होता जा रहा है। अत: उन्हें इन सभी बातों पर विचार करना चाहिये।

मैं जानता हूं कि रेलवे में औद्योगिक संबंध अच्छे हैं। छप्पन प्रतिशत बोनस दिया जाना कोई मज़ाक नहीं है और रेल कर्मचारी काफी हद तक प्रसन्न हैं। लेकिन उनकी सुविधाएं नहीं बढ़ाई गई हैं। आज केवल 45 प्रतिशत रेल कर्मचारियों को मकान उपलब्ध कराये गये हैं और इन मकानों का रखरखाव भी उचित नहीं है।

मुझे खुशी है कि रेलवे ने कतिपय नई रेलगाड़ियां भी आरम्भ की हैं। लेकिन मैं यह महसूस करता हूं कि रेलवे के कुछेक कार्यों का निजीकरण किया जा सकता है। निसंदेह रेलपथ के रखरखाव के मामले में आंशिक रूप से निजीकरण किया भी गया है।

मैं यह नहीं जानता कि रेलवे द्वारा होटल क्यों चलाया जा रहा है। रेलवे ने दो होटल बंद कर दिये हैं लेकिन उनके द्वारा एक होटल अभी भी चलाया जा रहा है। आज के प्रतिस्पर्धात्मक विश्व में होटल चलाना उनका कार्य नहीं है। खानपान सेवा को भी आंशिक रूप से निजी उद्यमियों को सौंपा जा सकता है।

यदि रेलवे जल और सफाई परियोजनाओं की प्रबंध व्यवस्था स्वत: नहीं कर सकता तो वे उन्हें नगरपालिकाओं को सौंप सकते हैं और उन्हें इनकी देखरेख करने के लिये कह सकते हैं। रेलवे के पास मुद्रणालय भी हैं। उनके पास अनेक वर्कशाप हैं जिनमें छोटी मोटी चीजों की मरम्मत होती है जिसपर काफी अधिक लागत आती है जबकि बाजार से इन कार्यों को सस्ती दरों पर करवाया जा सकता है। अत: ऐसे कुछ कार्यकलापों को बंद किया जा सकता है।

रेलवे ने वर्ष 1999-2000 को यात्री वर्ष घोषित किया है लेकिन उन्होंने नयी यात्री सुविधाओं के बारे में कुछ नहीं बताया है। अनेक रेलवे स्टेशन पुराने हैं और जीर्णशीर्ण अवस्था में हैं। प्लेटफार्मों पर छत तक नहीं हैं। प्लेटफार्मों पर बैंच तक उपलब्ध नहीं हैं। रेलगाड़ियों में पेयजल की व्यवस्था नहीं है। शौचालयों की हालत काफी बुरी है। रेलवे को इन सभी चीजों पर ध्यान देना चाहिये। यदि रेलवे द्वारा यात्री सुविधाओं की दिशा में कोई कार्य नहीं किया जा रहा तो वे वर्ष 1999-2000 को यात्री वर्ष नहीं कह सकते।

मैं एक और बात भी कहना चाहता हूं, भले ही यह तनिक विवादास्पद हो सकती है और वह बात यह है कि रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन किया जाना चाहिये। कई बार सुझाव दिये गये थे कि बोर्ड समाप्त कर दिया जाना चाहिये लेकिन मैं यह समझता हूं कि एकदम ऐसा करना संभव नहीं होगा। मैं यह महसूस करता हूं कि कम से कम रेलवे बोर्ड का चेयरमैन तो विशेषज्ञ होना चाहिये जोकि रेलवे विभाग से न होकर बाहर से होना चाहिये। निसंदेह बोर्ड के अन्य सदस्य अपने-अपने विभागों को अर्थात् तकनीकी और रोजमर्रा प्रशासन का संचालन कर सकते हैं लेकिन मैं यह महसूस करता हूं कि समन्वय प्रयोजनों के लियें रेलवे बोर्ड का चेयरमैन बाहर से होना चाहिये ताकि वह वस्तुपूरक दृष्टिकोण अपना सके। मैं जानता हूं कि रेलवे बोर्ड में कुछ अन्तर-विभागीय द्वन्द्व भी हैं जो रेलवे के कार्य में बाधा डाल रहे हैं। इन सभी चीजों को रोकने के लिये कम से कम रेलवे बोर्ड का चेयरमैन तो बाहर से होना चाहिये।

माननीय मंत्री ने सामाजिक दायित्व का उल्लेख किया है और यह बताया है कि इन बातों का समाधान नहीं है। विदेशी रेलवे विभागों की अपनी-अपनी सरकारों द्वारा क्षतिपूर्ति की जा रही है। मैं नहीं समझता कि यह बात यहां भी घटित हो सकती है।

अपनी बात समाप्त करने से पूर्व मैं कुछेक परियोजनाओं का उल्लेख करना चाहता हूं जो हमारे विचार से आवश्यक हैं। अनेक सर्वेक्षण कार्य पहले से ही पूरे किये जा चुके हैं। मेरा सुझाव यह है कि रेलवे को उन परियोजनाओं पर शीघ्र-अतिशीघ्र निर्णय लेना चाहिये और निर्माणाधीन परियोजनाओं को पूरा करने के लिये यथासंभव अधिक धन आवंटित करना चाहिये। जब किसी नयी रेल लाइन के बारे में निर्णय लेना हो, उन्हें संभावित यातायात पर भी विचार करना चाहिये। उदाहरण के लिये आन्ध्र प्रदेश में कोणासीमा क्षेत्र, माननीय अध्यक्ष महोदय जहां का प्रतिनिधित्व करते हैं, वहां यातायात की विपुल संभावना है लेकिन रेलवे द्वारा इस क्षेत्र को शामिल नहीं किया गया है। अत: कोटीपल्ली और नरसापुरम के बीच एक छोटी लाइन की अनुमति प्रदान करके इस अन्तर को पूरा किया जा सकता है। रिवाड़ी से बीकानेर के बीच आमान परिवर्तन भी अतिआवश्यक है। भद्राचलम - कावूर सेक्शन का सर्वेक्षण किया जा चुका है और इसके पुनर्सर्वेक्षण के आदेश

दिये गये हैं। रेलवे के लाभ के लिये यह एक महत्वपूर्ण लाइन है क्योंकि इससे दूरी कम हो सकेगी।

इसी प्रकार मच्चेरला से रायचूर के बीच नयी रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव है। उन्हें कृपया उस पर भी विचार करना चाहिये।

महोदय, हम अब नयी सहस्राब्दी में प्रवेश करने जा रहे हैं। अत: रेलवे को इस बारे में विचार करना होगा कि रेल प्रणाली को किस प्रकार सशक्त बनाया जाये और रेलवे के विभिन्न सेक्शनों को किस प्रकार सक्रिय बनाया जाये। अभी अनेक निर्णय लिये जाने बाकी हैं। उदाहरण के लिये कुछेक ब्रांच लाइनें अलाभकारी हैं। मैं जानता हूं कि राज्य सरकारें उन्हें बंद करने पर सहमत नहीं हो रही हैं।

लेकिन अभी भी अनेक निर्णय लिये जाने बाकी हैं। यदि उनके पास रेलवे के विकास की नयी योजनाएं हैं तो संसद के समक्ष आकर और इधर-उधर समस्याओं पर विचार करने, कुछेक अवसरवादी लाभों के लिये इधर-उधर छिटपुट लाभ देने की बजाये उन्हें रेलवे की दीर्घकालीन योजनाओं और उनके द्वारा संचालित किये जाने वाले यातायात पर विचार करना चाहिये। उन्हें इस बारे में अधिक ध्यान देना चाहिये। मुझे विश्वास है कि वह अपने विवेक तथा ज्ञान से तथा उनकी सहायता हेतु विद्यमान तंत्र के साथ इन समस्याओं का निवारण कर सकेंगे। इन पर तत्काल ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है।

मैंने अनेक अन्य समस्याओं का उल्लेख इसलिये नहीं किया ताकि अन्य माननीय सदस्य अनेक विशिष्ठ समस्याएं उठा सकें। मैंने केवल रेलवे के कार्यकरण के व्यापक पहलुओं के बारे में बताया है। मुझे विश्वास है कि वह इस पर उचित ध्यान देंगे। गत वर्ष उन्होंने सामान्य उत्तर दिया था लेकिन कम से कम इस वर्ष तो इन्हें उन बातों पर ध्यान देना चाहिये जिन्हें इस चर्चा में उठाया जा रहा है।

मैं रेलवे के लिये सफलता की कामना करता हूं। मैं यह कामना करता हूं कि राष्ट्र का मुख्य आधार सशक्त और सफरतम हो।

अध्यक्ष महोदय : श्रीमती सुमित्रा महाजन, लेकिन इनसे पूर्व माननीय भूतपूर्व प्रधान मंत्री पांच मिनट के लिये बोलना चाहते हैं। श्री एच०डी० देवगौड़ा।

[अनुवाद]

श्री एच०डी० देवगौड़ा (हसन) : महोदय, सबसे पहले मैं आपका हार्दिक धन्यवाद करना चाहता हूं क्योंकि आपने मुझे रेलवे की मांगों संबंधी वाद-विवाद में भाग लेने का अवसर प्रदान किया है। मैं अधिक समय लेना नहीं चाहता हूं। मैंने आपको पहले ही वचन दिया है। आपकी अनुमति से मैं केवल एक ही मुद्दा उठाने जा रहा हूं।

संयुक्त मोर्चा सरकार के दौरान हमने छ: रेलवे जोन मंजूर करने का निर्णय लिया था। मैं अपनी बात को केवल इसी मुद्दे तक सीमित रखूंगा। मैं रेलवे बजट पर कोई अन्य टिप्पणी करना नहीं चाहता हूं। उस समय हमारी सरकार ने विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट के आधार पर यह निर्णय लिया था। हमने केवल विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट के आधार पर कर्नाटक स्थित बंगलौर में रेलवे जोन स्थापित करने का निर्णय लिया था। इसी प्रकार से विशेषज्ञ समिति ने मध्य प्रदेश स्थित जबलपुर का चयन करके वहां रेलवे जोन स्थापित करने की सिफारिश की थी। इसे भी स्वीकार कर लिया गया था।

महोदय, हमारी सरकार के दौरान वर्तमान प्रधानमंत्री ने जबलपुर में स्थापित किए जाने वाले जोन को बिलासपुर में स्थानान्तरित करने हेतु हमें अभ्यावेदन दिया था। उस राज्य के वर्तमान मुख्य मंत्री, जो उस समय भी मुख्य मंत्री थे, श्री दिग्विजय सिंह ने भी बिलासपुर रेलवे जोनल मुख्यालय स्थापित करने के लिए कई पत्र लिखे थे। चूंकि यह विशेषज्ञ समिति की सिफारिश थी, इसलिए हम इसमें कोई फेरबदल करना नहीं चाहते थे। महोदय, मैं अन्य सभी मुद्दों के विस्तार में जाना नहीं चाहता। लगभग दो वर्ष पहले यह निर्णय लिया गया था और विशेषज्ञ समिति की सिफारिश के आधार पर बंगलौर में इसका मुख्यालय स्थापित करने का निर्णय लिया गया। हम इस पर 10 करोड़ रुपये से भी अधिक राशि खर्च कर चुके हैं।

अब सरकार ने इसे हुबली में स्थानान्तरित करने का निर्णय लिया है। यदि वे हुबली में एक और रेलवे जोन स्थापित करना चाहते हैं तो मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है। मैं इसका स्वागत करूंगा। इस मुद्दे पर किसी विवाद का कोई प्रश्न ही नहीं उठता। उन्होंने बिलासपुर को जोन बनाने के लिए क्या मानदंड अपनाए हैं जबकि संयुक्त मोर्चा सरकार ने जबलपुर जोन मंजूर किया था ? उन्होंने बिलासपुर के लिए अतिरिक्त जोन मंजूर करने का निर्णय लिया है। इसी तरह से बंगलौर जोन को न हटाते हुए यदि वे हुबली के लिए एक और अतिरिक्त जोन बनाना चाहते हैं तो मैं इसका तहेदिल से स्वागत करूंगा। मैं यही बात कहना चाहता हूं। उस समय हमने इसके सभी पहलुओं पर विचार किया था। मेरे मंत्रिमंडल में हुबली के एक वरिष्ठ नेता श्री बोम्मई भी थे। उसै समय लोक सभा के साथ-साथ विधान परिषद के निर्वाचित सदस्यों सहित जनता की भी मांग हुबली के लिए थी। मंत्री और मुख्य मंत्री ने भी हुबली के लिए सिफारिश की थी।

मध्याह्न 12.00 बजे

परन्तु, हम विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों से हटना नहीं चाहते थे। यह समिति हमारी सरकार द्वारा नहीं बल्कि 1994-95 के दौरान पिछली कांग्रेस सरकार द्वारा गठित की गई थी। विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों पर विचार करते समय हमने एक और निर्णय लिया था। जब सभी मीटर गेज रेल लाइनों को बड़ी लाइन में – परिवर्तित कर दिया गया, तो उस समय हुबली रेलवे वर्कशाप में लगभग पूरी तरह से काम ठप हो गया था और वह बंद होने के कगार पर था। सभी 3000 श्रमिकों की स्थिति असमंजसपूर्ण हो गयी थी। तब हमने 50 करोड़ रुपये की राशि खर्च करके इस वर्कशाप को पुन: चालू कराने का निर्णय लिया था। हमने वहां माल डिब्बों, लोकोमोटिव्स की मरम्मत आदि जैसी अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध कराने की कोशिश की है और इसके अलावा सिर्फ उन 3000 श्रमिकों को खपाने का कार्य ही नहीं किया बल्कि वर्तमान वर्कशाप का विस्तार करके इसमें श्रमिकों की संख्या को बढ़ाकर 5000 करने की अनुमति भी प्रदान की है। यह निर्णय श्रमिकों की सुरक्षा के लिए लिया गया था। इस क्षेत्र की भी उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए। हम इस वर्कशाप पर 20 करोड़ रुपये खर्च कर चुके हैं। अपनी सरकार के दौरान हमने इस वर्कशाप को पुन: चालू करने का निर्णय लिया था, और हम उस पर 20 करोड़ रुपये खर्च कर चुके हैं। चूंकि हमने उस समय वहां के लोगों की भावनाओं का सम्मान करने की दृष्टि से इस वर्कशाप को पुन: चालू कराया था अत: यह वर्कशाप परियोजना 50 करोड़ रुपये खर्च करके पूरे जोर-शोर से पूरी की जाये और उनके लिए भी एक और

[श्री एच०डी० देवगौड़ा]

रेलवे जोन बना दिया जाये। जैसाकि आपने बिलासपुर के मामले में मानदंड अपनाया है इस संबंध में भी वही मानदंड अपनाया जाये।

श्री बासवराज पाटील सेडाम (गुलबर्गा) : बंगलौर में एक जोनल मुख्यालय पहले से ही विद्यमान है और यह दूसरा मुख्यालय होगा।

श्री एच०डी० देवगौड़ा : मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है। इसमें चिंता की कोई बात नहीं है। मैं यह कह रहा हूं कि एक अतिरिक्त जोन स्थापित किया जाये और हुबली को भी इसका लाभ दिया जाये। मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है। परन्तु यदि रेलवे जोन, जिसे मंजूर हो गया है और 10 करोड़ रुपये से भी अधिक राशि खर्च करके इसकी स्थापना की गई है, को राजनीतिक कारणों से स्थानान्तरित किया गया तो मै आपको बता दूं कि इससे कानून और व्यवस्था की गम्भीर समस्या उत्पन्न हो जायेगी। मैंने तो सरकार को सिर्फ इसकी चेतावनी दी है। मैं हुबली में नया रेल जोन शुरू करने के निर्णय का स्वागत करता हूं। मुझे इससे कोई नाराजगी नहीं है। लगभग तीन महीने पहले नागर विमानन मंत्री ने यह वक्तव्य दिया था कि इस रेलवे जोन को हुबली ले जाया जायेगा। जब मैंने वरिष्ठ रेल अधिकारियों से सम्पर्क किया तो उन्होंने मुझे बताया कि "प्रधानमंत्री कार्यालय द्वारा एक नोट भेजा गया है जिसमें यह सुझाव दिया गया है कि बिलासपुर की भांति एक पृथक जोन बनाया जा सकता है। हम बंगलौर में पहले से ही स्थापित रेलवे जोन के अलावा हुबली के लिए एक नए जोन पर विचार करने जा रहे हैं।" अधिकारियों ने मुझे यह जानकारी प्रदान की है। मैं किसी का नाम उद्धृत करना नहीं चाहता।

मैं अपनी बात स्पष्ट कर देना चाहूंगा कि मुझे हुबली में एक पृथक रेलवे जोन स्थापित किए जाने पर कोई आपत्ति नहीं है। परन्तु, वहां बंगलौर के रेलवे जोन को स्थानान्तरित मत कीजिए। मैसूर और बंगलौर डिवीजनों को बंगलौर के साथ जोड़ दिया जाए जिसकी स्थापना पर 10 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं। कर्नाटक में कानून और व्यवस्था की समस्या उत्पन्न मत होने दीजिए। मैं तो सिर्फ यही कहना चाहूंगा। अन्यथा इसका नतीजा इस सभा में अगले तीन दिनों में ही आपके सामने होगा।

जहां तक बंगलौर का संबंध है, उत्तर देने से पहले कृपया अपने प्रधानमंत्री से विचार-विमर्श कर लीजिए और पहले से ही किए गए निर्णय के संबंध में आश्वासन दीजिए। हुबली के संबंध में आप बिलासपुर के संबंध में लागू किए गए मानदंडों अथवा मार्गनिर्देशों के आधार पर नये जोन की स्थापना का कार्य आगे बढ़ा सकते हैं। इसी प्रकार से हुबली में एक और जोन स्थापित होने दीजिए। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इंदौर) : माननीय अध्यक्ष जी, वास्तव में बहुत ही कठिन परिस्थिति में और जिस प्रकार से गत 45-50 सालों से बिगड़ते-बिगड़ते एक बिगड़ा हुआ ढांचा हाथ में आने के बाद हमारे रेल मंत्री जी ने और राज्य मंत्री जी ने मिलकर एक बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहूंगी। अभी-अभी हमारे साथी उपेन्द्र जी कह रहे थे कि यह तमाशा क्यों करना पड़ा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए। मुझे एक टिप्पणी करनी है।

माननीय सदस्यगण, जैसाकि पहले ही निर्णय कर लिया गया है, आज कार्य-सूची के विषयों को निपटाने तक सभा की कार्यवाही चलेगी। आज सुबह कुछ माननीय सदस्यगण मुझ से मिले थे और उन्होंने यह अनुरोध किया था कि चूंकि इस चर्चा में भाग लेने वाले इच्छुक सदस्यों की सूची बहुत लम्बी है अत: सदस्यों को अपने भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाए। यदि सभा की सहमति हो तो हम निम्नलिखित शर्तों के साथ इस सुझाव को स्वीकार कर सकेंगे।

(एक) सदस्यों को सभा में उपस्थित रहना चाहिए;

(दो) भाषण केवल रेल बजट से संबंधित हो;

(तीन) भाषण सामान्य संवीक्षा के बाद वाद-विवाद में शामिल किए जाएंगे; और

(चार) इसे परम्परा नहीं माना जायेगा।

कई माननीय सदस्य : हम इससे सहमत हैं।

श्री मनोरंजन भक्त (अंडमान और निकोबार द्वीप समूह) : महोदय, सदस्यों को सभा में भाषण देने अथवा सभा पटल पर अपना भाषण रखने का विकल्प भी दिया जाये।

अध्यक्ष महोदय : जो सदस्य अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं उन्हें उपस्थित रहना चाहिए।

श्री पी० उपेन्द्र : भाषण कितना लम्बा होना चाहिए ?

अध्यक्ष महोदय : सचिवालय द्वारा भाषणों की संवीक्षा की जाएगी।

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूरी, एवीएसएम (गढ़वाल) : महोदय, जो सदस्य अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं उन्हें सभा स्थगित करते समय उपस्थित रहना होगा न कि अब।

[हिन्दी]

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अध्यक्ष जी, मैं उपेन्द्र जी का भाषण सुन रही थी। मुझे सुनकर आश्चर्य हुआ। गत 45-50 साल से उसी प्रकार का तमाशा करते-करते एक प्रकार से पूरा ढांचा बिगाड़ दिया गया है, क्योंकि उन्होंने अपने ही भाषण में यह मंजूर भी किया कि एक बार जो रेल लाइनें बनी हैं, हमने उसके बाद उनको बढ़ाने का कोई काम नहीं किया है। मैं कहना चाहती हूं कि इसमें उनकी पार्टी भी काफी हद तक जिम्मेदार है। अब उनको यह बात सूझ रही है कि यह तमाशा क्यों किया जा रहा है, वास्तविक रूप से हमारे लिए यह समझ से परे है।

मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी कि उनके हाथ में जो कुछ आया है, उसके बारे में वे कुछ करना चाहते हैं और उसके पहले व्यवस्थित तरीके से अभ्यास भी कर रहे हैं। इसलिए पूरे रेल मंत्रालय में किस-किस प्रकार की योजनाएं चलें, रेल मंत्रालय की आर्थिक स्थिति क्या है, परियोजनाओं की स्थिति क्या है, उसका एक पूरा अभ्यास

हमारे मंत्रालय ने और मंत्रीद्वय ने किया। इसीलिए उन्होंने हमारे सामने रेलवे की यथास्थिति स्टेटस पेपर के रूप में हमारे सामने रखकर बताया कि क्या स्थिति है और किस स्थिति से हमें गुजरना पड़ रहा है, गुजरना पड़ सकता है। यह सब कुछ सामने रखकर वे काम करने जा रहे हैं इसलिए सबसे पहले इस बात के लिए मैं उनका धन्यवाद करना चाहूंगी। *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : जब कोई महिला सदस्य बोल रही हो, तो सभा में व्यवस्था बनाए रखी जानी चाहिए।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : एक महिला सदस्य को दूसरी महिला सदस्य को डिस्टर्ब नहीं करना चाहिए।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : महोदय, वह मुझे डिस्टर्ब नहीं कर रहीं हैं।

[हिन्दी]

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

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

अपराह्न 12.10 बजे

[श्री वी० सत्यमूर्ति पीठासीन हुए।]

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

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

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

[अनुवाद]

सभापति महोदय : महोदया, उनकी बातों पर प्रतिक्रिया व्यक्त मत कीजिए। कृपया अध्यक्षपीठ को सम्बोधित कीजिए।

[हिन्दी]

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

रेलवे स्टेशन पर बीड़ी सिगरेट जो बंद करा दिया गया है, यह पर्यावरण की दृष्टि से भी बहुत ही अच्छी बात है और साथ ही मैं कहूंगी कि महिला वर्ग की तरफ से भी मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी। इसी प्रकार जो वृक्षारोपण की योजनाएं अमल में लाने की बात हुई है, कई बार वास्तव में यह होता है कि रेलवे की पटरी के आसपास की जमीनों का अतिक्रमण हो जाता है। अतिक्रमण होने के बाद वहां की जो राज्य सरकार है, हरेक का अपना-अपना कुछ न कुछ इंटरेस्ट जुड़ा होने के कारण वह अतिक्रमण हटाने की स्थिति में नहीं रहती है, इसलिए वहां वृक्षारोपण करके पर्यावरण सुधारने की जो बात हुई है, यह एक अच्छा कदम है। मुझे जानकारी यह है कि हमारी भोपाल-दिल्ली ट्रेन डिक्लेअर हुई है लेकिन आज वह ट्रेन नहीं चल पा रही है। इसके कारण जो मुझे बताए गए कि वहां इसके पास झुग्गी-झोंपड़ियां बन गई हैं और मध्य प्रदेश की सरकार उनको हटा नहीं पा रही है। वस्तुस्थिति यह है, जो मुझे बताई गई है। हमारे मित्र मोतीलाल वोरा जी ने अपने सी०एम० से बात करके यह जान लिया है लेकिन यह बात सही है कि यह ट्रेन शुरू नहीं हो पा रही है। *(व्यवधान)*

कई बार जब यहां सार्वजनिक उपक्रम की बात होती है तो ऐसा होता है कि ये सार्वजनिक उपक्रम कभी भी नफे में नहीं चल सकते। रेल बजट में जिस प्रकार से बताया गया कि रेलवे के जो सार्वजनिक उपक्रम हैं, उनका निष्पादन संतोषजनक है, सबने लाभ कमाया है चाहे वह इरकॉन हो या कंटेनर कॉरपोरेशन हो या रेल वित्त निगम हो। मैं इसके लिए भी माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगी। हम हमेशा टैक्नोलॉजी की बात करते हैं कि इसका अपग्रेडेशन होना चाहिए। टैक्नोलॉजी के अपग्रेडेशन की केवल बात ही नहीं रह गई, हमारे यहां जो चितरंजन लोकोमोटिव कारखाना है उन्होंने एक अत्यंत आधुनिक रेल इंजन बनाया है। हमारी उत्पादन इकाइयां भी अच्छे तरीके से काम कर रही हैं, जिसके लिए मैं मंत्री जी और पूरे रेल मंत्रालय को धन्यवाद देना चाहूंगी। *(व्यवधान)* जो अच्छे काम किए हैं उसके लिए धन्यवाद देना सीखो। रेलों में अच्छे खेल प्रदर्शन तो हुए ही हैं, इसके साथ-साथ भारतीय

[श्रीमती सुमित्रा महाजन]

खेलों को बढ़ावा देने की दृष्टि से भी रेल मंत्रालय ने अच्छा काम किया है। मैंने राम नाईक जी से खो-खो को इसमें शामिल करने का निवेदन किया तो उन्होंने खो-खो को भी इसमें शामिल कर लिया। इसमें भी जिसने अपना अच्छा प्रभाव दिखाया उसको इस कोटे में शामिल कर लिया गया है।

महोदय, वास्तव में विकलांग व्यक्तियों की कम सुध-बुध ली जाती है, लेकिन उनका भी मंत्री जी ने ध्यान रखा है। भारतीय जनता पार्टी चाहती है कि छोटे से छोटा व्यक्ति, कोने में, आखिर में खड़े व्यक्ति का भी ध्यान रखा जाए। हमारे माननीय दीन दयाल जी कहते थे कि ऐसे व्यक्तियों का ध्यान सबसे पहले रखा जाना चाहिए। हमारे मंत्रालय में जो छोटे से छोटा व्यक्ति है – जैसे पोर्टर है, उसके लिए भी मंत्री जी ने सोचा है। वह रेल में अपनी पत्नी को भी साथ ले जा सकता है। रेलों से हम देखते हैं कि करीब 12 मिलियन पैसेंजर्स रोज इधर से उधर ले जाते हैं, 445 मिलियन टन फ्रेट ट्रेफिक पर ईयर ले जाया जाता है। जब इतना इधर से उधर आवागमन होता है तो एक्सीडेंट्स की भी उतनी ही संभावनाएं हैं, लेकिन एक बात जरूर देखने में आई है, अगर आप ग्राफ देखें तो एक्सीडेंट्स में भी कमी आई है। फिर भी एक्सीडेंट रोकने की दृष्टि से सुरक्षा के उपाय किए गए हैं, क्योंकि पहली बार इतनी बारीकी से सोचा गया है। अभी उपेन्द्र जी कह रहे थे कि वाकी-टाकी नहीं है, उसका क्या फायदा है। अगर हम हर चीज के लिए यह कहें कि इसका क्या फायदा, मेरी समझ में वह बात नहीं आती। *(व्यवधान)* इन्होंने कहा कि यह चीज तो पहले से थी, अगर पहले से थी उसका उपयोग ठीक ढंग से क्यों नहीं किया गया ? आपके हाथ में सालों-साल मंत्रालय रहा, आपने उन चीजों के लिए क्यों नहीं उपाय किया, क्यों नहीं सोचा ? सुरक्षा के उपाय के लिए आटोमेटिक ट्रेन कंट्रोल सिस्टम लागू कर दिया गया तो इसके लिए भी आप कहेंगे कि यह पहले से था। अगर पहले से था तो इसका उपयोग ठीक ढंग से क्यों नहीं हुआ ? जब सुरक्षा के उपाय सोचते हुए हमारी तरफ से कई बातें हो रही हैं और लगता है कि माल गाड़ियों के गार्ड और ड्राइवर को वास्तव में वाकी-टाकी आवश्यक है और हम एक अच्छी सुविधा दे रहे हैं। मैंने कई बार माल गाड़ियों की व्यवस्था और स्थिति को देखा है। जो यात्री सुरक्षा की दृष्टि से कदम उठाए गए हैं, मैं उनकी विस्तार से चर्चा नहीं करूंगी लेकिन इतना जरूर कहूंगी कि इतनी बारीकी से छोटी-छोटी बातों पर जिस तरह सोचा गया है, उसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी। यह यात्री वर्ष है और यात्रियों के लिए अनेक प्रकार की सुविधाएं देने की बात यहां की गई है, उसके लिए भी धन्यवाद देना चाहूंगी। इसके साथ-साथ मैं मंत्री जी से यह जरूर कहना चाहूंगी कि स्टेशनों पर बैठने के लिए बैंच होने चाहिए, वेटिंग हाल अच्छे होने चाहिए और ट्रेनों में सफर करने वाले यात्रियों के लिए शुद्ध पीने के पानी की व्यवस्था होनी चाहिए। पीने का शुद्ध पानी, शुद्ध भोजन और उसके साथ-साथ टॉयलेट की ठीक व्यवस्था होनी चाहिए। ये तीनों बातें ऐसी हैं जिनका हम ठीक मे ध्यान रखें और इनकी सुविधा करें। इन सुविधाओं के लिए जो आपने उपाय किए हैं उनके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूं।

रेल योजनाओं की स्थिति पर कई बार बात होती है। उनके लिए हमेशा धन की कमी रही है। कई बार धन का आवंटन आवश्यकता के अनुसार नहीं होता है। इस बार केन्द्र सरकार ने 26 प्रतिशत का जो आवंटन किया है उसके लिए हमें केन्द्र सरकार को धन्यवाद देना चाहिए। उसके लिए मैं अपने कुछ सुझाव देना चाहूंगी। रेलवे के पास बहुत सारी फालतू जमीन पड़ी है जिसका उपयोग नहीं हो पा रहा है। उसी प्रकार से रेलवे के पास जो एयर-स्पेस है उसका भी उपयोग किया जा सकता है। रेलवे की अपनी बिल्डिंग में अगर दो मंजिलें ही उपयोग में आ रही हैं तो उसके ऊपर तीसरी मंजिल पर शॉपिंग कम्पलैक्स बनाकर उसका उपयोग हो सकता है और धन की कमी को दूर किया जा सकता है। रेलवे की फालतू जमीन और एयर-स्पेस तो रेलवे के लिए कुबेल का भंडार है। उसका उपयोग करके हम धन की कमी को दूर कर सकते हैं।

माल-भाड़ा बढ़ने की भी बात होती है। साथ ही रेलवे से माल की ढुलाई भी कम हो गयी है, इसका उल्लेख यहां पर किया गया है, मैं इसे दोहराना नहीं चाहती हूं। इससे हमें करीब-करीब 1500 करोड़ रुपये के आस-पास की हानि उठानी पड़ा रही है। इसलिए माल गाड़ियों की हालत सुधारने के साथ-साथ इस बारे में मैं एक सुझाव देना चाहती हूं। आज रेल से माल की ढुलाई सड़क की अपेक्षा महंगी पड़ती है। रेल में लोडिंग-अनलोडिंग के समय भी टैक्स लेते हैं। इसलिए हमें देखना चाहिए कि इस टैक्स सिस्टम में क्या फर्क हो सकता है और माल की ढुलाई किस प्रकार से फास्ट हो सकती है। कोचेज की संख्या कम करके छोटी गाड़ी से माल को फास्ट ले जा सकते हैं। कई बार यह होता है कि पूरी ट्रेन का लोड भाड़ा कोई नहीं दे सकता है, इसलिए मेरा एक सुझाव है कि यह काम एजेंसियों को दे दिया जाए। एजेंसियां अलग-अलग प्रकार के संसाधन जुटाकर, इंडस्ट्रीज से संपर्क करके पूरी ट्रेन का लोडिंग दे सकती हैं। इस प्रकार से छोटी एजेंसी देकर ट्रेन का लोड उनको दे सकते हैं और ट्रेन की लोडिंग पूरी हो सकती है।

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

यह भी कहा गया कि कई योजनाएं हाथ में ली गयी लेकिन वे पूरी नहीं हो रही हैं। कई बार जो सर्वे होते हैं वे क्लीयर हो जाते हैं लेकिन वास्तव में होना क्या चाहिए। पहले फील्ड का काम करना चाहिए और फिर सोचना चाहिए कि योजना हाथ में लेने योग्य है या नहीं है। उसका एक प्री-सर्वे भी होना चाहिए, जोकि होता नहीं है। इसलिए सर्वेक्षण डिक्लेयर होते हैं। गत दस सालों में 371 सर्वेक्षण डिक्लेयर हुए। जब नेशनल फ्रंट की सरकार थी तो तीन सालों में 171 सर्वेक्षण डिक्लेयर हुए। इससे कई ऐसी परियोजनाएं ऐक्सेप्ट हो जाती हैं जिन का सर्वेक्षण पूरा नहीं हुआ था और जिन की रिपोर्ट ठीक नहीं थी। ऐसे में योजनाओं को मंजूरी नहीं मिलती है। ऐसी करीब 37 नई योजनाएं हैं। इन में 21 नई लाइनों और बाकी आमान परिवर्तन की योजनाएं हैं। यह योजनाओं में शामिल कर दी गई हैं। यह प्रसिद्धि

प्राप्त करने के लिए किया गया। इनको पुनरीक्षण करने के बाद अमल में लाना चाहिए।

अभी यहां 4 परसेंट चार्जिस बढ़ाने की बात हुई और कहा गया कि इससे इनफ्लेशन बढ़ेगा। कांग्रेस के वक्ता ने एक कदम आगे जाकर बात की। उन्होंने कहा कि 4 परसेंट फ्रेट चार्जिस बढ़ने से रोड ट्रांसपोर्टर्स को फायदा होगा। मैं 1980-81 की एक रिपोर्ट रखना चाहूंगी। उसमें बताया गया है कि किस प्रकार रेल के किराये बढ़ाए गए। 1980-81 में कमलापति त्रिपाठी रेल मंत्री थे। उस समय ए०सी० फर्स्ट क्लास, ए०सी० चेयर कार के 10-20 परसेंट और सैकिंड क्लास के 5 परसेंट किराए बढ़ाए गए, 50 किलोमीटर तक के यात्री किराये पांच प्रतिशत और मासिक और त्रैमासिक टिकटों के किराये 15 प्रतिशत बढ़ाए गए। कतिपय वस्तुओं को छोड़कर सभी माल भाड़े पर 50 प्रतिशत अधिभार लगाया गया। इसमें नमक वगैरह भी है। उन्होंने ऐसा करके करीब 204 करोड़ रुपए आमदनी की बात कही है। मैं आज की स्थिति बताना चाहती हूं। 1981-82 में कांग्रेस की सरकार थी। उस समय कांग्रेस के रेल मंत्री थे। उस समय भी वही बात हुई थी। सभी माल-भाड़े पर करीब 50 प्रतिशत अधिभार लगाया गया। इसके साथ-साथ ए०सी० फर्स्ट क्लास पर 10-15 परसैंट, मेल एक्सप्रेस गाड़ियों के 10 परसेंट किराए बढ़ाए गए। इसके बाद 1982-83 की बात बताना चाहती हूं। *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री भुवनेश्वर कालिता (गुवाहाटी) : महोदय, यह एक तुलनात्मक विवरण है, जो वह पढ़ रही हैं। इसे सभा पटल पर रखा जा सकता है।

[हिन्दी]

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मैं इसे सभा पटल पर रखूंगी। आप उन्हें उठा कर देखें कि पहले रेल मंत्रियों ने क्या किया।

श्री भुवनेश्वर कालिता : कॉम्प्रीहैंसिव स्टेटमैंट बहुत अच्छा है। आप उसे ले कर दीजिए।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : आप चिन्ता न करें। मैं उसे ले कर दूंगी। श्री पी०सी० सेठी जब रेल मंत्री बने *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि वे अनावश्यक हस्तक्षेप न करें। कृपया बैठ जाइये; मैं ध्यान रखूंगा।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्रीमती सुमित्रा महाजन, आप अपनी बात जारी रखें। कृपया इधर-उधर की बातें मत कीजिए।

[हिन्दी]

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मैं बताना चाहती हूं कि आज जो लोग इसका विरोध कर रहे हैं, वह बता रहे हैं कि इससे इनफ्लेशन बढ़ेगा और रोड ट्रांसपोर्टर्स को फायदा होगा। आप इनकी सरकार के रेल बजट उठा कर देखें। उस समय चाहे श्री पी०सी० सेठी रेल मंत्री हों, उन्होंने उस समय किस प्रकार से किराये बढ़ाये, वे भी ऐसे आंकड़े दे सकते हैं। 1985 में श्री बंसी लाल रेल मंत्री थे, तब के आंकड़े दे सकते हैं। उस समय 10 परसेंट सप्लीमेंटरी चार्जेज बढ़ाये गये थे, किस प्रकार पैसेंजर ट्रेन या दूसरी ट्रेन के किराये बढ़ाये गये। हमने तो केवल स्लीपर, ए०सी० का किराया बढ़ाया है लेकिन इन्होंने तो हर मद में किराया बढ़ाया है। यह सिलसिला सालों-साल चलता रहा और कहीं रुका नहीं। जब-जब इनकी सरकार रहीं, प्रत्येक रेल मंत्री ने ऐसा ही किया है। श्री जाफर शरीफ ने तो इससे ज्यादा ऊंचाई को छुआ था। उन्होंने 1991-92 में फ्रेट चार्जेज 10 परसेंट बढ़ाये और बाकी सैकिंड क्लास, ए०सी० क्लास के लिये मेल और आर्डिनरी ट्रेन का किराया बढ़ाया। मैं उनकी इस बात के लिये दाद जरूर देती हूं कि जब इलैक्शन ईयर होता था तो वे छोड़ देते थे और कहा जाता था कि चुनाव का साल है, जनता को थोड़ी राहत दिखा दो। नहीं तो हर साल फ्रेट और रेल फेयर बढ़ाते रहे हैं। हमारी सरकार ने केवल 4 परसेंट रेल फेयर बढ़ाया है। यह सिलसिला श्री राम विलास पासवान के समय तक चलता रहा है। मैं इन लोगों से एक बात पूछना चाहूंगी कि जब एक कांग्रेस के प्रवक्ता कहते हैं कि रोड ट्रांसपोर्टेशन को फायदा होगा तो इसका मतलब यह है कि जब आप हर साल फ्रेट चार्जेज बढ़ाते रहते हैं, कहीं उन लोगों से हैंड इन ग्लोव तो नहीं है। यह शंका मेरे मन में आती है। हम लोग इन्हीं लोगों से सीख रहे हैं। इनके लिये तो 10 से 15 परसेंट फ्रेट और रेल किराया बढ़ाना नामिनल बात थी। चूंकि इन लोगों के पास बोलने को और कुछ नहीं है, इसलिये आलोचना कर रहे हैं। यह पहली बार हुआ कि स्टेटस पेपर तैयार किया गया, आत्म-परीक्षण करने के लिये एक शुरूआत की गई है। पहली बार यह सोचा गया कि इतनी परियोजनायें अपने हाथ में क्यों ली जाती हैं जब पूरी नहीं हो पातीं। हमें पहले यह सोचना होगा कि जो पहले की परियोजनायें हैं उन्हें पहले पूरा किया जाये। इसके पहले मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि यहां कई बार ऐसा हुआ है कि अपनों को खुश करने के लिये सर्वेक्षण डिक्लेयर कर दिया और परियोजनायें अपने हाथ में ले ली। मैं सुझाव देना चाहूंगी कि पहले इन सब का एक बार पुनरीक्षण होना चाहिये। इन परियोजनाओं की वायब्लिटी होनी चाहिये। यह बात सही है कि रेलवे फायदा कमाने के लिये नहीं है लेकिन एक सामाजिक सेवा इससे जुड़ी हुई है। इस बात को इस दृष्टि से देखा जाना चाहिये।

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

[श्रीमती सुमित्रा महाजन]

सभापति महोदय, इन्दौर-दोहद रेल लाइन मार्ग पर धार और झाबुआ पिछड़े जिले हैं जहां रेल लाइन निर्माण के लिये 12 करोड़ रुपया दिया गया था। उसके बाद 5 करोड़ रुपये और दिये गये। अभी भी 15-20 करोड़ रुपये की जरूरत होगी। देवास-मकसी लाइन के लिये 15-20 करोड़ रुपया खर्च हो गया है। यदि यह मार्ग पूरा हो जाता है तो मालगाड़ियों और बाकी गाड़ियों के परिवहन की दृष्टि से उपयोग में आयेगी। रेलवे को इससे फायदा होगा। लेकिन हम ऐसा नहीं सोचते। इन्दौर-दोहद का पूरा क्षेत्र पिछड़ा हुआ है। इस कारण यहां परियोजना को हाथ में लिया गया था लेकिन हम इस तरफ ध्यान नहीं देते। आधा पैसा खर्च किया है। अब वह भी वेस्ट जा सकता है क्योंकि अर्थ वर्क ज्यादा दिन तक टिक नहीं सकेगा।

दूसरी बात रतलाम नीमच सेक्शन की है। उसमें भी 15-20 करोड़ रुपये खर्च कर दिये गए हैं और अब तक एक प्रकार से वहां गेज कनवर्शन में आवंटन देना बंद हो गया है। मेरा कहना है कि ऐसी योजनाओं का पुनरीक्षण होना चाहिए जहां हमारा पैसा खर्च हो गया है। कम से कम प्रायॉरिटी बेसिस पर उनको पूरा करें और जिन परियोजनाओं से रेल को आमदनी हो, ऐसी परियोजनाओं को पहले हाथ में लेना चाहिए, यह मेरा अपना सुझाव है।

सभापति जी, मैं थोड़े में केवल मध्य प्रदेश की बात कहूंगी। मध्य प्रदेश वैसे देखा जाए तो पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। आज अगर देखें तो 1000 किलोमीटर पर साधारणत: 19 किलोमीटर रेल है, यह विकास की स्थिति है रेल लाइन की, लेकिन मध्य प्रदेश 13 किलोमीटर पर रुका हुआ है। मध्य प्रदेश में आपने बिलासपुर जोन दिया, उसके लिए मैं आभार प्रदर्शन करती हूं। आपने दल्ली-राजहरा रेल लाइन दे दी, हालांकि अभी भी उसका काम बाकी है क्योंकि इस्पात मंत्रालय या सेल आदि से मिलकर काम होना है। फिर भी आपने परियोजना स्वीकृत की, मैं धन्यवाद देती हूं। लेकिन मध्य भारत क्षेत्र में खरगोन, खंडवा, धार, झाबुआ के पिछड़े इलाके भी आते हैं। अगर छत्तीसगढ़ बन जाता है और शेष मध्य प्रदेश अलग हो जाता है तो इस शेष मध्य भारत को इंडस्ट्रियली या औद्योगिक दृष्टि से जो संपन्न बना सकता है ऐसा शहर इन्दौर और उसके आस-पास का क्षेत्र है जो पूरे मध्य प्रदेश का पोषण कर सकता है। लेकिन आज यही क्षेत्र एक प्रकार से उपेक्षा का शिकार हो रहा है। मैं एक सुझाव देना चाहूंगी। जिस प्रकार आपने कोंकण रेलवे के लिए एक परियोजना बनाई, वैसे ही मध्य भारत के लिए कोई कार्पोरेशन बनाकर या शेयर्स निकालकर पूरे मध्य भारत के रेल विकास के लिए हम विचार कर सकते हैं।

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

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

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

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) ; महोदय, श्री नीतीश कुमार द्वारा दूसरी बार प्रस्तुत रेल बजट से एक बार पुन: भारतीय रेलवे के समक्ष आरहे वर्तमान संकट पर काबू पाने में सरकार की अक्षमता का पता लगता है। अर्थव्यवस्था में यह संकट पिछले दो वर्षों से विद्यमान है।

महोदय, रेलवे ने पहली बार अपने माल ढुलाई के लक्ष्य में कमी की है। पिछली बार जब उन्होंने बजट प्रस्तुत किया था, तो उन्होंने माल ढुलाई का लक्ष्य 450 मिलियन टन निर्धारित किया था। तत्पश्चात् उन्होंने इस लक्ष्य को संशोधित कर 424 मिलियन टन कर दिया, जो वर्ष 1997-98 में प्राप्त उपलब्धि से कम है। 1997-98 में यह उपलब्धि 429 मिलियन टन थी। अत:, यह लक्ष्य वर्ष 1997-98 में प्राप्त उपलब्धि से पांच मिलियन टन कम है।

महोदय, हम इस सभा में चिल्ला-चिल्ला कर यह मांग करते और कहते रहे हैं कि इस संबंध में दृष्टिकोण में परिवर्तन होना चाहिए क्योंकि रेलवे धीरे-धीरे अपने बाजार अंश को खोता जा रहा है। इस बात का उल्लेख पूर्व अध्यक्ष, श्री पी० उपेन्द्र ने भी किया है। आज स्थिति, जो वर्ष 1950-51 में थी उससे बिल्कुल उलट है। पिछले वर्ष के बजट और स्थिति पत्र में भी, मंत्री महोदय ने इस बात का उल्लेख किया था। हमें यह आशा थी कि मंत्री महोदय इस प्रवृत्ति में बदलाव लाने हेतु कुछ प्रयास करेंगे। लेकिन उन्होंने जो कहा है कि कुछ नवीन उपाय किए जा रहे हैं, उसके सिवाय हमें इसमें कुछ दिखाई नहीं देता।

अब, रेलवे कोर सेक्टर की बजाय अन्य वस्तुओं की ओर ध्यान देने पर विचार कर रहा है। महोदय, मैंने यह सुझाव दो वर्ष पहले दिया था। अन्य वस्तुओं का उत्पादन कम नहीं है। लेकिन रेलवे उसके बहुत कम भाग की ढुलाई कर रहा है। यह बड़े पैमाने पर कोयला, लौह अयस्क, सीमेंट और उर्वरक की ढुलाई करता है। इस्पात उद्योग में माल की भरमार और मंदी का दौर चल रहा है। इसका कोयले और लौह अयस्क के उत्पादन पर प्रभाव पड़ा है। अत: लदान कम हुआ है और यह स्थिति अभी भी जारी है। लेकिन रेलवे वह कार्य नहीं कर रहा है, जो इसे करना चाहिए। रेलवे अन्य वस्तुओं की ओर ध्यान नहीं दे रहा है। उन्होंने इस वर्ष के बजट में यह उल्लेख किया है कि उन्हें कोर सेक्टर की बजाय अन्य वस्तुओं की ओर ध्यान देना पड़ेगा।

महोदय, मुझे इसमें पूरा संदेह है कि रेलवे अगले वर्ष में 450 मिलियन टन माल ढुलाई का लक्ष्य प्राप्त कर भी पाएगा अथवा नहीं। बजट में यह बात स्पष्ट नहीं है, क्योंकि इसका सभी क्षेत्रों में प्रभाव पड़ा है। इसका चल स्टाक अधिप्राप्ति कार्यक्रम पर असर पड़ा है। इस प्रयोजन हेतु पिछले वर्ष के बजट में 15,000 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया था, लेकिन इस वर्ष इसे कम करके 11,500 करोड़ रुपये कर दिया गया है। यह 15,000 करोड़ रुपये से घटकर 11,500 करोड़ रुपये रह गया है और रेलवे कम सवारी डिब्बों की खरीद करेगा। रेलवे के दोनों उत्पादन एककों अर्थात् कपूरथला कोच फैक्टरी और इंटेग्रल कोच फैक्टरी में उत्पादन क्षमता 2500 डिब्बों से अधिक है। लेकिन इनकी अधिप्राप्ति का कार्यक्रम क्या है ? यह 2000 यात्री डिब्बों से थोड़ा ज्यादा है। रेलवे इंजनों की कम खरीद करेगा। यह रेलवे की नौवीं योजना, जिसे अंतिम रूप दे दिया गया है, के अनुरूप नहीं है। नौवीं पंचवर्षीय योजना के लिए चल स्टाक की अधिप्राप्ति हेतु योजना और अनुमान क्या है ? यह 865 विद्युत इंजन और 775 डीजल इंजन है। इस वर्ष सी०एल०डब्ल्यू० और डी०एल० डब्ल्यू० दोनों उत्पादन एककों ने क्रमश: 165 और 164 इंजन तैयार किए हैं। सी०एल०डब्ल्यू० ने 165 विद्युत इंजनों और डी०एल०डब्ल्यू० ने 164 डीजल इंजनों का उत्पादन किया है। आगामी वर्ष हेतु कार्यक्रम क्या है ? इसमें काफी कमी की गई है। 135 विद्युत इंजन और 130 से भी कम डीजल इंजन बनाने का कार्यक्रम है। सी०एल०डब्ल्यू० ने कार्यशाला का विस्तार किया है। इस एकक में प्रतिवर्ष 175 से भी ज्यादा इंजन बनाने की योजना बनाई जा रही है। यदि रेलवे की योजना 135 इंजनों की अधिप्राप्ति की है, तो इस योजना का क्या होगा ? महोदय, 450 मिलियन टन का लक्ष्य रखा गया है। लेकिन चल स्टॉक के लिए आवंटन कम है।

वैगनों के संबंध में क्या स्थिति है ? पिछले वर्ष, रेलवे ने 26,000 चौपहिया वैगन खरीदने की योजना बनाई थी। स्थिति ज्यों-की-त्यों थी। संकट की स्थिति विद्यमान थी। इस तथ्य के बावजूद कि बजट सभा में प्रस्तुत कर दिया गया था, रेलवे ने 26,000 चौपहिया वैगन खरीदने की योजना बनाई। जनवरी के महीने में, अचानक रेलवे ने इसे घटाकर 18,000 वैगन कर दिया। वैगन उत्पादक एककों का क्या हुआ ? उन्हें क्रयादेश दिए गए और उन्होंने वैगन बनाना शुरू कर दिया। कुछ वैगनों का निर्माण किया गया, लेकिन रेलवे ने अपने क्रयादेश में कमी कर दी। आपको यह जानकार हैरानी होगी कि हमारे पास 36,000 चौपहिया वैगन बनाने की क्षमता है। इसके बावजूद, यह आश्चर्य की बात है कि रेल मंत्रालय कुछ नए एककों को विस्तार आदेश (डवलपमेंट आर्डर) कैसे दे रहा है।

यदि संकट की स्थिति विद्यमान है, यदि मांग है और यदि उत्पादन मांग से कम है, तो फिर विस्तार आदेश दिया जा सकता है। लेकिन तीन-चार वर्षों के दौरान चार अथवा पांच छोटे एककों को विस्तार आदेश दिए गए हैं। उनके पास कोई बुनियादी ढांचा नहीं है। उन्होंने वैगन बनाना शुरू नहीं किया है। इसके बावजूद, उन्हें विस्तार आदेश दिए गए हैं। उन एककों का क्या होगा, जो कई वर्षों से इस क्षेत्र में कार्यरत हैं ? उनमें से अधिकांश सरकारी क्षेत्र के उपक्रम हैं। उनमें से अधिकतर पश्चिम बंगाल राज्य में स्थित हैं। परम्परागत रूप से ऐसे 80 प्रतिशत भारतीय उद्योग पश्चिम बंगाल में स्थित हैं। उनका क्या होगा ? अधिकांश एककों को बंद करना पड़ेगा।

इस वर्ष भी, रेलवे कितने वैगन खरीदने की योजना बना रहा है ? पुन:, वह 18,000 वैगन खरीदने की योजना बना रहा है। तो फिर, नौवीं पंचवर्षीय योजना बनाने का क्या फायदा है ? पंचवर्षीय योजना का क्या लाभ है ? नौवीं पंचवर्षीय योजना में 1,36,000 वैगन खरीदने का कार्यक्रम तय किया गया था। वह अपने खरीद कार्यक्रम में कमी कर रहा है। मुझे इस बात में संदेह है कि रेलवे 450 मिलियन टन का लक्ष्य प्राप्त कर पायेगा अथवा नहीं। महोदय, इसमें एक गुंजाइश है। यदि 67,000 किलोमीटर रेल मार्ग वाला चीनी रेलवे 62,000 अथवा 63,000 किलोमीटर के लक्ष्य के साथ 1000 मिलियन टन माल की ढुलाई कर सकता है, तो हम 500 मिलियन टन माल की ढुलाई क्यों नहीं कर सकते ?

मेरे मित्र, श्री मनोरंजन भक्त रेल अभिसमय समिति के सभापति थे। उन्हें इस बात की जानकारी है। उन्होंने इस बात की जांच की है। मैंने उनकी रिपोर्ट देखी है। उन्होंने ब्रिटिश रेलवे, जोकि सबसे बड़ी रेलवे है, का अध्ययन किया था। वह वहां की रेलवे के कार्यकरण का अध्ययन करने के लिए ब्रिटेन गए थे। मुझे इस बात की जानकारी है।

महोदय, लक्ष्य कम कर दिया गया है। हमारे पास क्षमता है। लेकिन, मुझे ऐसा दिखाई नहीं देता कि इस संबंध में कोई प्रयास किया जा रहा है। उदाहरण के लिए, यातायात सुविधा बढ़ाने को ही लीजिए। दोहरीकरण हेतु आवंटन कितना है ? क्या यह वास्तव में पर्याप्त है ? दोहरीकरण के बारे में, उन्होंने बताया है कि उन्होंने प्रतिशत बढ़ा दिया है। वह संशोधित अनुमान के साथ प्रतिशतता दर्शा रहे हैं, न कि बजट अनुमान के साथ। इन्होंने वार्षिक योजना 9700 करोड़ रुपये से घटाकर 8700 करोड़ रुपये कर दी है। अगले वर्ष में, वार्षिक योजना 9700

[श्री बसुदेव आचार्य]

करोड़ रुपये की है। उन्होंने कहा है कि यह 800 करोड़ रुपये से ज्यादा की वृद्धि है। क्या ऐसा ही है ? यदि हम इसकी पिछले वर्ष के बजट से तुलना करें, तो यह वृद्धि केवल 200 करोड़ रुपये की है।

चीनी रेलवे इस पंचवर्षीय योजना में 10,000 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण करने की योजना बना रहा है। नौवीं पंचवर्षीय योजना में हमारी नई रेल लाइनों के निर्माण की क्या योजना है ? यह 861 किलोमीटर है। हम इस लक्ष्य को भी प्राप्त नहीं कर रहे हैं।

श्री पी० उपेन्द्र ने क्या कहा है ? दो वर्ष पूर्व, 1996-97 में भारतीय रेल केवल 26 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण कर सकी। उससे पहले 41 किलोमीटर का। यह 100 किलोमीटर के औसत से भी कम है। रेल अभिसमय समिति की क्या सिफारिश थी ? उसकी यह सिफारिश थी कि हर वर्ष कम-से-कम 300 किलोमीटर नई लाइनों का निर्माण किया जाए। लेकिन हम समस्याओं पर काबू पाने की कोशिश नहीं कर रहे हैं। भारतीय रेल अपनी क्षमता बढ़ाने की कोशिश नहीं कर रही है। नौवीं पंचवर्षीय योजना में राजस्व अर्जित करने वाले यातायात का क्या अनुमान निर्धारित किया गया है ? यह 520 मिलियन टन है। इस वर्ष के लिए संशोधित अनुमान 424 मिलियन टन है। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या हम तीन वर्षों की अवधि में और 100 मिलियन टन का लक्ष्य और प्राप्त कर पाएंगे। ट्रेफिक आउटपुट का लक्ष्य क्या है ? यह 350 मिलियन टन किलोमीटर है। इसी प्रकार, गैर-उपनगरीय यातायात और उपनगरीय यातायात का लक्ष्य क्रमशः 1793 मिलियन किलोमीटर और 2989 मिलियन किलोमीटर है। नौवीं पंचवर्षीय योजना में ये अनुमान लगाये गये हैं। यदि हमें अपना लक्ष्य प्राप्त करना है, तो भारतीय रेल को इसके लिए योजना बनानी चाहिए। लेकिन अब स्थिति क्या है ? महोदय, इस समय औसत गति क्या है ? यह गति मालगाड़ियों के मामले में 27 किलोमीटर और यात्री गाड़ियों के मामले में 47 किलोमीटर है। यदि आप इन आंकड़ों की विकासशील देशों के आंकड़ों से तुलना करें, तो यह गति वहां प्रचलित गति से भी कम है। यदि हम अपनी गति में दस प्रतिशत वृद्धि कर सकें, तो हमारी क्षमता काफी हद तक बढ़ायी जा सकती है। लेकिन हम अपनी गति को किस प्रकार बढ़ा सकते हैं ?

महोदय, मंत्री जी ने अपने बजट में यह उल्लेख किया है कि इस वर्ष संरक्षा पर विशेष बल दिया जाएगा। यह अच्छी बात है; संरक्षा को महत्व दिया जाना चाहिये। मंत्री ने यह भी कहा है कि वह इस वर्ष और अधिक अल्ट्रासोनिक मशीनें खरीदने की योजना बना रहे हैं। इस समय हमारे पास पटरी की टूटफूट चैक करने हेतु प्रत्येक जोन में केवल एक अल्ट्रासोनिक मशीन है जोकि पर्याप्त नहीं है। मेरे पास वर्ष 1996-97 के कुछ आंकड़े मौजूद हैं। वर्ष 1996-97 में पटरी की टूटफूट के 2,965 मामले पाए गए, 12,580 मामलों में इंजन खराब हो गये थे, 37,150 मामलों में वैगनों में खराबी आ गयी और सवारी डिब्बों के खराब हो जाने के 361 मामले ध्यान में आये थे। ब्रेक पावर के 87 प्रतिशत होने के मानदंड निर्धारित हैं लेकिन ड्राइवरों पर 87 प्रतिशत ब्रेक पावर से भी कम गति पर गाड़ियां चलाने हेतु दबाव डाला जाता है। वर्ष 1996-97 में ब्रेक पावर सही न होने के 3,140 मामले दर्ज किये गये थे। सरकार को इस स्थिति को समझना चाहिये।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात शीघ्र समाप्त कीजिये।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, मैंने अपनी बात अभी आरम्भ की है।

सभापति महोदय : आप कितना समय लेंगे ?

श्री बसुदेव आचार्य : मैं एक घंटा लूंगा।

सभापति महोदय : यदि आप एक घंटा लेंगे, तो इस चर्चा में भाग लेने वाले अन्य सदस्यों को किस तरह से समय दिया जा सकेगा ?

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, मैं सामान्यतः रेल बजट पर चर्चा में एक घंटा बोलता हूं। यह मेरे लिये एक विशेषाधिकार है।

सभापति महोदय : कृपया अपने विचार संक्षेप में रखें।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, वर्ष 1996-97 में ओवरहैड उपकरण के खराब होने के 169 मामले हुए थे। सिग्नल तथा अन्य प्रणाली के खराब होने के 1,25,259 मामले हुए थे।

अपराह्न 1.00 बजे

श्री राम नाईक, आप प्रणाली के आधुनिकीकरण की बात कर रहे हैं। जहां तक रेलगाड़ियों के संचालन की संरक्षा और कार्यकुशलता का संबंध है, सिग्नल प्रणाली पर काफी कुछ निर्भर है। हम अत्याधुनिक 600 हा०पा० का थ्री फेस इंजन सेवा में शामिल कर रहे हैं। हम प्रौद्योगिकी के आयात पर 700 करोड़ रुपये व्यय कर चुके हैं। इस समय इन इंजनों का हमारी वर्कशाप में निर्माण किया जा रहा है। लेकिन सिग्नलिंग प्रणाली की क्या स्थिति है ? हमारी रेलपथ प्रणाली की क्या स्थिति है ? 12,000 किलोमीटर रेलपथ अभी भी ऐसा है जिसके उपयोग की निर्धारित अवधि समाप्त हो चुकी है।

रेलपथ के नवीकरण का क्या लक्ष्य रखा गया है ? मंत्री महोदय ने यह घोषणा की है कि आने वाला वर्ष यात्री वर्ष के रूप में मनाया जाएगा। यह एक बहुत ही अच्छी बात है। 'यात्री' का अभिप्राय है संरक्षा, सुरक्षा, यात्री सुविधाओं और यात्री सेवाओं में सुधार। रेलपथ के नवीकरण की क्या स्थिति है ? इस संबंध में क्या लक्ष्य रखा गया है ? गत वर्ष 2,234 किलोमीटर रेलपथ के नवीकरण का लक्ष्य निर्धारित किया गया था। इससे पिछले वर्ष यह 2,374 किलोमीटर था। संरक्षा पर अधिक बल देने को कम करके 2,100 किलोमीटर कर दिया गया है। अतः हमारा रेलपथ 50 से 60 वर्ष पुराना है। हमारा 11-12 हजार किलोमीटर रेलपथ काफी पुराना है। समस्त बकाया कार्य को पूरा करने की कोई योजना नहीं है। नौवीं पंचवर्षीय योजना के पश्चात् इस बकाया कार्य में और भी वृद्धि हो जाएगी, और गाड़ियों के पटरियों से उतरने की और अधिक घटनाएं होंगी। गाड़ियों के पटरियों से उतरने की अनेक घटनाओं की जानकारी तक नहीं दी जाती। इसलिये प्रसारित पत्रिका में यह दर्शाया गया है कि दुर्घटनाओं में धीरे-धीरे वृद्धि हो रही है। लेकिन वास्तव में यह सही नहीं है। गाड़ियों के पटरियों से उतरने की घटनाओं के मामले में वृद्धि इसलिये हुई है क्योंकि रेल-पथ के नवीकरण का कार्य बकाया है। अभी भी 12,000 किलोमीटर रेलपथ है जिसके उपयोग की अवधि समाप्त हो चुकी है। उपयोग की अवधि पूरी कर चुके रेलपथ को बदलने की क्या योजना है ? इसके लिये कोई योजना नहीं बनायी गयी है।

सभापति महोदय : श्री बसुदेव आचार्य, आप की पार्टी की ओर से सात अथवा आठ सदस्यों के नाम दिये गये हैं *(व्यवधान)*

श्री बसुदेव आचार्य : मुझे पता है।

सभापति महोदय : आप अन्य सदस्यों का समय नहीं ले सकते। आप आधे घंटे से अधिक समय नहीं ले सकते।

श्री बसुदेव आचार्य : मुझे अपने समय का पता है *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : आप पहले से ही 25 मिनट से अधिक समय तक बोल चुके हैं। मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करता हूं कि अपनी बात पांच मिनट में समाप्त करें।

श्री बसुदेव आचार्य : मुझे अपनी पार्टी के समय के बारे में पता है। *(व्यवधान)* हम सारा दिन और सारी रात यहां बैठेंगे।

सभापति महोदय : अपनी पार्टी के सदस्यों को बोलने का अवसर देना और उन्हें सन्तुष्ट करना आप पर निर्भर है। आप 30 मिनट से भी अधिक समय ले चुके हैं। आप अन्य सदस्यों का समय ले रहे हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : ठीक है। उन्होंने फोलिंग मार्क से फोलिंग मार्क तक ट्रेक सर्किटिंग के बारे में कहा है।

सभापति महोदय : कृपया थोड़ी देर रुकिये। सभा की सहमति से यह निर्णय लिया गया है कि आज सभा मध्यान्ह भोजन के लिये स्थगित नहीं की जाएगी।

श्री बसुदेव आचार्य : ठीक है। यह बहुत ही अच्छी बात है।

महोदय, वांचू समिति और तत्पश्चात् सिकरी समिति ने इस ट्रेक सर्किटिंग कार्य को पूरा करने की सिफारिश की थी। सिकरी समिति ने 1986 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। वर्तमान रेल मंत्री जो उस समय विपक्ष में थे, ने तब इसी सभा में फिरोजाबाद रेल दुर्घटना का मामला उठाया था। दुर्घटना क्यों हुई ? जब कभी रेलगाड़ी के पटरी से उतरने अथवा ऐसे किसी अन्य कारण से दुर्घटना होती हैं, तो यहां केवल यही उत्तर दिया जाता है कि दुर्घटना मानवीय आसावधानी के कारण हुई थी। यह मानवीय आसावधानी क्यों हों ? क्या मानवीय असावधानी को रोका अथवा कम नहीं किया जा सकता ? मैं फिरोजाबाद रेल दुर्घटना का एक उदाहरण दे सकता हूं जो इसलिये हुई थी क्योंकि फोलिंग मार्क से फोलिंग मार्क तक ट्रेक सर्किटिंग नहीं था। ट्रेक सर्किट की व्यवस्था करने हेतु धनराशि प्रदान की गई थी किन्तु उसका उपयोग नहीं किया गया। जब रेल संबंधी स्थायी समिति ने मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त से यह पूछा कि यदि ट्रेक सर्किट होता तो क्या दुर्घटना टल सकती थी, उन्होंने इस पर 'हां' में उत्तर दिया। तब इसके लिये किसकी जिम्मेदारी थी ? क्या यह जिम्मेदारी बेचारे भूरेलाल, स्विचमैन की थी ? क्या इस दुर्घटना में उसका कोई कसूर था ? यदि ट्रेक सर्किट होता, तो दुर्घटना नहीं हुई होती।

अब माननीय मंत्री ने यह कहा है कि इस वर्ष के अंत तक ट्रेक सर्किटिंग का कार्य पूरा हो जाएगा। उन्होंने कहा था कि वह रेल यात्रा को और अधिक सुरक्षित बनाने हेतु अनेक उपाय करेंगे। उन्होंने हमेशा की तरह सारा भार गरीब यात्रियों पर डाल दिया था। उन्होंने कहा था कि यात्री किराये में न्यूनतम वृद्धि की जाएगी और उन्होंने दूसरे दर्जे में यात्रा करने वाले यात्रियों को इससे अलग रखा जिनकी संख्या 90 प्रतिशत है। शायिका श्रेणी गाड़ियों से 2496 करोड़ रुपये की आय होती है जबकि साधारण द्वितीय श्रेणी की गाड़ियों से 2651 करोड़ रुपये की आय हो रही है जोकि तुलनात्मक दृष्टि से थोड़ी सी अधिक है। द्वितीय श्रेणी शायिका टियर के मामले में कितनी वृद्धि की गयी है ? द्वितीय श्रेणी शायिका टियर के मामले में 7 प्रतिशत वृद्धि की गई है। वातानुकूलित तीन टियर श्रेणी के मामले में कितनी वृद्धि हुई है। वातानुकूलित तीन टियर के मामले में 13 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। द्वितीय श्रेणी शायिका टियर में अधि-संख्यक यात्री यात्रा करते हैं ? मध्यम और निम्न मध्यम वर्ग के लोग वातानुकूलित तीन टियर में यात्रा करते हैं। अत: अधिसंख्यक यात्री द्वितीय श्रेणी शायिका टियर में यात्रा करते हैं। रेल मंत्री ने मालभाड़ा दर में 4 प्रतिशत वृद्धि की है। क्या इसका मालभाड़ा यातायात पर कोई असर नहीं पड़ेगा ? धीरे-धीरे हमारा बाजार हिस्सा कम होता जा रहा है। यदि मालभाड़ा प्रभार में 4 प्रतिशत की वृद्धि की जाती है तो इससे हमारा मालभाड़ा यातायात और कम हो जायेगा। यदि रेलवे मालभाड़ा बढ़ाये बिना, यात्रियों पर भार डाले बिना आपनी क्षमता में वृद्धि करे अथवा अधिक यातायात संचालन करे तो वह बेहतर होगा।

महोदय, एक बार मैंने यह प्रश्न पूछा था : ''कोयला रानीगंज और झरिया से सड़क मार्ग से क्यों लाया जाये, रेल मार्ग से क्यों नहीं ?'' हम 299 मिलियन टन कोयले का उत्पादन कर रहे हैं। हमारा यातायात का अधिक हिस्सा क्या है ? अधिक हिस्सा 100 मिलियन टन है जिसका सड़क मार्ग से आवागमन हो रहा है।

सभापति महोदय : माननीय सदस्यों की ओर से कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं कि वे ट्रेन द्वारा अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाने की जल्दी में हैं। माननीय अध्यक्ष ने यह घोषणा पहले ही कर दी है कि जिन सदस्यों को अपने पैतृक निवास जाने की जल्दी है, वे अपना लिखित भाषण सभापटल पर रख सकते हैं।

सदस्यों को वरिष्ठता क्रमानुसार बुलाया जायेगा। रेल बजट के लिए केवल एक दिन का समय आवंटित किया गया है। श्री बसुदेव आचार्य इस सभा के बहुत ही वरिष्ठ सदस्य हैं। वे आधे घंटे से अधिक समय पहले ही ले चुके हैं। उनके दल के अन्य सदस्य भी इस विषय पर बोलना चाहते हैं। श्री आचार्य को इस बात पर भी ध्यान देना चाहिए।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, हमारा 90 प्रतिशत यातायात 30 प्रतिशत नेटवर्क द्वारा किया जा रहा है। *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : आचार्य जी, आपके दल के सदस्य ही आपत्ति कर रहे हैं।

(व्यवधान)

प्रो० ए०के० प्रेमाजम (बडागरा) : जी नहीं, मै आपत्ति नहीं कर रहा हूं। मैं यह कह रहा हूं कि वे उनको बोलने से क्यों रोक कर रहे हैं। *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : सभी सदस्य बोलना चाहते हैं, अत: आप आवंटित समय में ही अपनी बात पूरी कीजिए।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, मुझे कितना समय दिया गया है ?

सभापति महोदय : आप तीस मिनट से भी अधिक समय तक बोल चुके हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : मेरे दल को कितना समय दिया गया है ? कृपया मुझे यह बताइए।

आप मेरे भाषण के बीच में बार-बार टोका-टाकी कर रहे हैं। मैं नहीं बोलूंगा *(व्यवधान)* यदि सभा की बैठक प्रात: 4 बजे तक चलती है तो हमारे दल को आवंटित समय कितना है ? *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : केवल 33 मिनट।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : आज रेल बजट के लिए आपके दल को अपराह्न 3 बजे तक 33 मिनट का समय आवंटित किया गया है।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : यदि सभा की बैठक प्रात: 4 बजे तक बढ़ायी जाती है तो मेरे दल को कितना समय मिलेगा ? *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : आचार्य जी, आप अपने दल के लिए आवंटित 33 मिनट का समय पहले ही ले चुके हैं।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, आपने मेरे भाषण के पन्द्रह मिनट के बाद ही टोका-टाकी शुरू कर दी थी। *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : कृपया, ऐसा मत कहिए। अब कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, अब मैं नहीं बोलूंगा *(व्यवधान)*

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : महोदय, वह एक सुविज्ञ संसद सदस्य हैं, कृपया उनको बोलने दीजिए। *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : ठीक है।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, मैं यह कह रहा था कि भारतीय रेलवे में स्थिति चरम बिन्दु तक पहुंच गई है। हमारे कुल यातायात का 70 प्रतिशत 30 प्रतिशत नेटवर्क के जरिए किया जाता है। ऐसी स्थिति चार मार्गों अर्थात् कलकत्ता, दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई हावड़ा आदि मार्गों पर है। यह चरम स्थिति 130 प्रतिशत से 136 प्रतिशत तक पहुंच गयी है।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, जब तक तीसरी अथवा चौथी लाइन उपलब्ध नहीं करायी जायेगी तब तक इस समस्या का समाधान नहीं होगा। दक्षिण-पूर्व रेलवे गत दस वर्षों से हावड़ा से बांसकुरा तक चौथी लाइन और बांसकुरा से हावड़ा तक तीसरी लाइन की मांग कर रहा है।

हरबार जब रेलवे बोर्ड कोई सिफारिश करता है, यह न्यायोचित होती है। यातायात में वृद्धि हो रही है और यह चरम सीमा तक पहुंच गया है। परन्तु इसे स्वीकृति नहीं दी गई है। हावड़ा स्टेशन पर अत्यधिक भीड़-भाड़ है।

जब श्री माधवराव सिंधिया रेल मंत्री थे, तो उन्होंने शालीमार में तीसरा टर्मिनल स्थापित करने सम्बन्धी एक महत्वाकांक्षी योजना तैयार की थी, जिसमें 12 प्लेटफार्मों और दक्षिण पूर्व रेलवे की सभी रेलगाड़ियों के वहीं रुकने का प्रस्ताव था और यह टर्मिनल दूसरे हुगली पुल के नजदीक स्थापित किया जाना था। दस वर्ष बाद इस परियोजना की क्या स्थिति है ?

अभी तक एक भी प्लेटफार्म नहीं बन पाया है। इस पर 11 करोड़ रुपये खर्च किए जा चुके हैं। इस परियोजना का क्या हुआ ? यदि मुम्बई में छ: टर्मिनल प्वाइंट हैं तो कलकत्ता में सियालदाह और हावड़ा में केवल दो टर्मिनल प्वाइंट ही क्यों हैं ? शालीमार, दमदम और अन्य स्थानों पर अन्य टर्मिनल प्वाइंट क्यों बनाए नहीं जा सकते ?

महोदय, मेनलाइन इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट एक अत्याधुनिक गाड़ी है। इसे पहले बार 1993 में आसनसोल और बर्दवान के बीच शुरू किया गया था। आज सभी विद्युतीकृत सेक्शनों में एम०ई०एम०यू० गाड़ियां शुरू किए जाने की मांग आ रही है। इस समय ये एम०ई० एम०यू० गाड़ियां सुदूर स्थानों पर चल रही हैं। महोदय, आसनसोल और टाटानगर के बीच की दूरी कितनी है ? यह दूरी लगभग 280 किलोमीटर है। क्या शौचालयों और मूत्रालयों के बिना 300 किलोमीटर से अधिक दूरी तक एम०ई०एम०यू० गाड़ियां चलाना उचित है।

महोदय, ब्रिटिश रेलवे में मैंने कम दूरी और लम्बी दूरी की ई०एम०यू० गाड़ियां देखी हैं। इसमें यही अंतर है कि कम दूरी की ई०एम०यू० गाड़ियों में मूत्रालयों की व्यवस्था नहीं होती है परन्तु लम्बी दूरी की ई०एम०यू० गाड़ियों में शौचालयों और मूत्रालयों की व्यवस्था होती है। आर०डी०एस०ओ० को ऐसा डिजाइन बनाने के लिए क्यों नहीं कहा जाता ताकि लम्बी दूरी के लिए भी एम०ई०एम०यू० गाड़ियां शुरू की जा सकें ?

महोदय, आद्रा-हावड़ा, बांकुरा-हावड़ा, बांकुरा-शालीमार, आसनसोल-हावड़ा, आसनसोल-टाटानगर और अन्य विद्युतीकृत सेक्शनों में एम०ई०एम०यू० गाड़ियां शुरू करना एक विशिष्टता होगी। मैं माननीय रेल मंत्री से इस पर विचार करने का अनुरोध करता हूं।

हम मेनलाइन इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट शुरू कर रहे हैं परन्तु हमारे पास इनकी मरम्मत सम्बन्धी सुविधाएं नहीं हैं। ये सुविधाएं विकसित नहीं की गई हैं। मैं इस बारे में सुझाव देता रहा हूं। आद्रा-मिदनापुर सेक्शन का विद्युतीकरण किया जा रहा है और कई एम०ई०एम०यू० गाड़ियां शुरू की जायेंगी। उन्होंने पहले ही अक्तूबर में बांकुरा से आद्रा तक एक रेलगाड़ी शुरू कर दी है और इस सेक्शन का मिदनापुर तक विद्युतीकरण किया जा रहा है। इस समग्र सेक्शन का विद्युतीकरण किया जा रहा है। कई एम०ई०एम०यू० गाड़ियां शुरू की जायेंगी। इन एम०ई०एम०यू० गाड़ियों की मरम्मत कहां की जायेगी ? इन सभी गाड़ियों को मरम्मत हेतु टिकियापाड़ा ले जाया जायेगा। इन गाड़ियों की मरम्मत टिकियापाड़ा की बजाय आद्रा में क्यों नहीं हो सकती ? मैं इस बात को समझने में असमर्थ हूं।

रेलवे शेड, मरम्मत डिपो, डीजल शेड और विद्युत शेड स्थापित कर रहा है। इन शेडों के निर्माण के बाद क्वार्टरों की आवश्यकता होगी और फिर पानी की कमी होगी। वे बोकारो में विद्युत शेड स्थापित करने की योजना बना रहे हैं परन्तु वहां पानी की कमी है और वहां पर्याप्त क्वार्टर भी नहीं हैं।

अनेक स्टीम लोकोशेड हैं। आद्रा में इनका उपयोग क्यों नहीं किया जा रहा है ? यहां डिवीजन मुख्यालय है। वहां पर्याप्त संख्या में आवास और पानी उपलब्ध है। आद्रा में एम०ई०एम०यू० गाड़ियों के लिए विद्युत शेड और मरम्मत शेड, दोनों स्थापित किए जा सकते हैं क्योंकि यह केन्द्र में स्थित है और साथ ही यहां डिवीजन मुख्यालय भी है।

महोदय, दो गलत नीतियों ने रेलवे को बर्बाद कर दिया है।

पहली नीति है एकल-आमान परियोजना की है। रेल मंत्री मेरी बात से सहमत होंगे। जब इस सभा में इस नीति को अपनाया गया था, तो मैंने इस पर आपत्ति की थी। मैंने कहा था कि एकल आमान प्रणाली परियोजना का सपना कभी पूरा नहीं हो पाएगा। हमारे यहां बहु-आमान, बड़ी लाइन और मीटर लाइन जारी रहेगी। हमारे यहां लगभग 30,000 किलोमीटर लम्बी मीटर लाइन है जिसे कई वर्षों से अनदेखा किया जा रहा है। मीटर लाइनों का नवीकरण नहीं किया गया है। कितने प्रतिशत मीटर लाइन का आमान परिवर्तन किया गया है ? ग्यारह हजार किलोमीटर लंबी रेल लाइन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन किया गया है। अभी भी 20,000 किलोमीटर लंबी मीटर लाइन विद्यमान है। इस वर्ष हम 600 किलोमीटर लंबी लाइन का आमान परिवर्तन की योजना बना रहे हैं। एकल-लाइन परियोजना के स्वप्न को पूरा करने में अभी कितना समय लगेगा ? तब हमने, छोटी लाइन प्रणाली के गतायु स्थायी रास्तों और चल स्टाक के नवीकरण या उन्हें बदलने पर ध्यान क्यों नहीं दिया ? इसी कारण से छोटी लाइन प्रणाली कारगर नहीं रही। रेल मंत्री ने 1994 में एक छोटी समिति की नियुक्ति की थी। मुझे उपनगरीय प्रणाली का अध्ययन करने का अवसर मिला। रेल राज्य मंत्री, श्री राम नाईक भी उस समिति के सदस्य थे। हम साथ ही चेन्नई गये। उस समय, इसे मद्रास कहते थे। हमे पता चला कि दक्षिणी रेलवे की छोटी लाइन बड़ी लाइन के मुकाबले अधिक कारगर है।

दूसरी नीति खण्डों को पुन: संगठित करने की है। किसी भी विशेषज्ञ समिति ने 6 खण्डों के लिये सिफारिश नहीं की है। रेलवे बोर्ड के सलाहकारों की एक समिति ने और रेलवे सुधार समिति ने इसकी सिफारिश की थी। डा० पाण्डे की अध्यक्षता में रेलवे सुधार समिति (आर०आर०सी०) ने 3 खण्डों की सिफारिश की थी किन्तु 6 खण्ड बनाये गये। इसके लिये कौन सी योजना और कार्यक्रम बनाए गए हैं ? दो वर्ष पहले ही बीत चुके हैं। विशेष कार्याधिकारियों की नियुक्ति कर दी गई है। हमें नहीं पता कि वे क्या कर रहे हैं। उनके पास कोई कार्य नहीं है। कुछ अधिकारियों की नियुक्ति की गई है। हमारे पूर्व प्रधान मंत्री ने अभी कहा कि दक्षिण पश्चिमी खण्ड, बंगलौर पर 10,000 करोड़ रुपये खर्च किये गये हैं। अब अचानक ही, कल या उससे पहले, केबिनेट ने इसे हुबली स्थानांतरित करने का निर्णय ले लिया। इसके पीछे क्या तर्क है ? 6 खण्डों के निर्माण के पश्चात्, मध्य प्रदेश चुनावों के ठीक पहले, बिसालपुर खण्ड का निर्माण किया गया। मैं समझता हूं कि श्री मोतीलाल वोरा मेरी बात से सहमत होंगे। इसका औचित्य क्या है ? इसके पीछे क्या तर्क है ?

श्री बासवराज पाटील सेडाम (गुलबर्गा) : इसके पीछे उचित तर्क है। यदि आप जानते हैं, तो ठीक है।

श्री बसुदेव आचार्य : यह मेरा दृष्टिकोण है। खण्डों का निर्माण राज्यवार नहीं किया जा सकता। भारतीय रेलवे एकता और अखण्डता का प्रतीक हैं।

श्री बासवराज पाटील सेडाम : यह सिर्फ इसी कारण से किया गया है।

श्री बसुदेव आचार्य : भारतीय रेलवे एकता और अखण्डता का प्रतीक हैं। इस एकता और अखण्डता में विघ्न मत डालिये। खण्डों का निर्माण राज्य-वार नहीं किया जा सकता। तब, केरल से मांग होगी। केरल के लिये भी एक खण्ड क्यों न हो ? हरियाणा के लिये क्यों नहीं ? पंजाब के लिये क्यों नहीं ? *(व्यवधान)* तमिलनाडु में पहले से है। उनके पास दक्षिणी खण्ड है। मैं वह जानता हूं।

श्री मोतीलाल वोरा (राजनांदगांव) : भी बालू यहां नहीं हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : मुझे पता है खण्डों का निर्माण नहीं किया जा सकता। इसकी क्या व्यवहार्यता होगी ? अब एक विवाद उठ गया है। वाल्टेयर पूर्व तटीय खण्ड के साथ नहीं रहना चाहता। क्या यहां क्या आन्ध्र प्रदेश से कोई माननीय सदस्य यहां उपस्थित हैं ? श्री नायडू यहां पर हैं। यहां एक विवाद उठा है। वे विलय नहीं चाहते। श्री उपेन्द्र हमें बता सकेंगे। वे पूर्व तटीय खण्ड से विलय नहीं चाहते। वे दक्षिण मध्य खण्ड के साथ रहना चाहते हैं।

1200 करोड़ रुपये किस प्रकार खर्च किये जा सकते हैं ? हमारे पास नेटवर्क के विस्तार के लिये पैसा नहीं है, हमारे पास लाइनों को बदलने के लिये पैसा नहीं है, हमारे पास यातायात सुविधाओं में वृद्धि करने के लिये पैसा नहीं है, हमारे पास नेटवर्क व्यय के लिये चलस्टाक और गतायु कोचों को बदलने के लिये पैसा नहीं है।

किन्तु माननीय मंत्री महोदय ने कार्यशाला के आधुनिकीकरण और कोचों के रख-रखाव पर बल दिया है। स्थिति क्या है वे बात चुके हैं। बहुत अच्छा

श्वेत पत्र या स्थिति पत्र यह है। किन्तु मुझे नहीं पता कि इसका क्या हुआ। यह अवश्य ही रेलचे बोर्ड में धूल खा रहा होगा। *(व्यवधान)* उन्हें याद मत दिलाइये। मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं।

सभापति महोदय : आपके मित्र मुझसे आग्रह कर रहे हैं कि मैं उन्हें अवसर दूं। उनके प्रति उदार बनिये। दूसरों को भी अपने विचार व्यक्त करने का अवसर मिलना चाहिये। हर नागरिक की यह अपेक्षा है कि उसके सदस्य को रेलवे बजट में कुछ कहने का अधिकार मिलना चाहिये।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं दस्तावेज से पढ़ रहा हूं। चल स्टॉक की तुलना में कार्यशाला का योजना व्यय दिया गया है। छठी योजना के लिये यह 17.3 प्रतिशत है। मंत्री महोदय, चल स्टॉक की तुलना में कार्यशाला में योजना व्यय का प्रतिशत सातवीं योजना के दौरान 14.96 प्रतिशत है। कृपया देखिये कि किस प्रकार यह धीरे-धीरे घट रहा है। 1990-91 में यह 11.09 प्रतिशत है। 1991-92 में यह 4.33 प्रतिशत है। आठवीं योजना में यह 5.18 प्रतिशत है और नौवीं योजना में यह केवल 2.77 प्रतिशत है। घटे हुये आवंटन के साथ मंत्री महोदय किस प्रकार कोचों का आधुनिकीकरण और रख-रखाव कर सकेंगे ?

मैं अब औद्योगिक संबंधों का प्रश्न उठाता हूं, जब तक मैं श्रमिकों के संबंध में नहीं बोलूंगा, तब तक मैं अपनी बात कैसे समाप्त कर सकता हूं ?

सभापति महोदय : यदि कोई सदस्य जिद पर अड़े रह कर अपनी इच्छानुसार बोलना चाहे तो सदन का संचालन किस प्रकार किया जा सकता है ? उनकी पार्टी को केवल 33 मिनट मिले हैं। उन्होंने लगभग 55 मिनट ले लिये हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं माननीय मंत्री महोदय को रेल सुरक्षा बल संगठन को पुन: मान्यता प्रदान करने के लिये बधाई देता हूं।

सभापति महोदय : मैं दूसरे सदस्य श्री गोपाल को बुलाने के लिये विवश हूं।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं, महोदय। मैं रेल मंत्री को रेल सुरक्षा बल संगठन को पुन: मान्यता प्रदान करने के लिये बधाई देता हूं। यह पूरी सभा की एकमत मांग थी। किन्तु मैं एक सुझाव देना चाहूंगा क्योंकि भूतपूर्व रेल मंत्री, श्री जाफ़र शरीफ ने यह आश्वासन दिया था कि वो रेल सुरक्षा बल अधिनियम में संशोधन के लिये और रेल सुरक्षा बल को छानबीन और अभियोग चलाने के लिए और अधिक कानूनी शक्ति प्रदान करने के लिये विधेयक लायेंगे। यह आश्वासन दिया गया था।

मैं माननीय मंत्री महोदय से यह आग्रह करता हूं कि वे इसी सत्र में ऐसा विधेयक लायें क्योंकि इसी सभा में यह मांग की गई थी कि और शक्तियां प्रदान करने के लिये कोई तन्त्र होना चाहिये।

तत्पश्चात्, रेल कर्मचारी परिसंघ के लिये बातचीत के साधन की पुन: स्थापना और उसे मान्यता प्रदान करने का मुद्दा है। उनके पास 1977 से 1980 तक बात-चीत का साधन उपलब्ध था। उत्पादन इकाइयों के पास कोई मान्यता प्राप्त संगठन नहीं हैं। इसकी मांग की गई है और सी०एल०डब्ल्यू० के महाप्रबंधक ने भी लिखा है कि चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में मान्यता प्राप्त संगठन होने चाहिये।

जब माननीय मंत्री महोदय बांकुरा में थे, तो उन्होंने आश्वासन दिया था और 50 प्रतिशत वचनबद्धता भी दी थी कि बजट के समय मे वो विचार करेंगे और बांकुरा से शालीमार तक के लिये तेज यात्री गाड़ी चलाने की घोषणा करेंगे। मैं समझता हूं कि उन्हें यह याद है। अत: मैं समझता हूं कि उत्तर देते समय वो यह निश्चय ही कहेंगे कि एक तेज यात्री गाड़ी आरम्भ की जायेगी।

सभापति महोदय : चूंकि माननीय सदस्य ने दिये गये समय से अधिक लिया है और अब भी अपनी बात समाप्त नहीं की है अत: श्री बसुदेव आचार्य अब जो भी कहेंगे वह कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, मैं आपको धैर्य दर्शाने के लिये और मुझे बोलने का अवसर देने के लिये धन्यवाद देता हूं।

डा० शकील अहमद (मधुबनी) : महोदय, मैं सदन की कार्यवाही के संबंध में एक व्यवस्था संबंधी प्रश्न पूछना चाहता हूं।

सभापति महोदय : आपका व्यवस्था संबंधी प्रश्न क्या है ?

डा० शकील अहमद : महोदय, श्री बसुदेव आचार्य ने जोकि सभा के वरिष्ठ सदस्य हैं उत्तेजित हो कर, सभापति की अवमानना की है। दो बार उन्होंने यह शब्द प्रयोग किये "आप बाधा दे रहे हैं"। महोदय, सभापति कभी बाधा नहीं देते, सभापति टिप्पणी करते हैं, सभापति संचालन करते हैं और सभापति निर्देश देते हैं। अत: मेरा यह अनुरोध है कि इसे कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल न किया जाये।

सभापति महोदय : इस पर विचार किया जायेगा।

श्री सी० गोपाल (अर्कोनम) : माननीय सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री ने भारतीय रेलवे के लिए वर्ष 1999-2000 का बजट अनुमान प्रस्तुत किया है। मैं अखिल भारतीय अन्नादमुक मुनेत्र कषगम की ओर तथा डा० पुरताची थालवी के बड़प्पन के साथ अपने सुझाव प्रस्तुत करता हूं।

बजट प्रस्तुत करने पर रेल मंत्री को अनेक आपत्तियां प्राप्त हुई हैं। अत: मैं माननीय मंत्री के प्रयासों की सराहना करता हूं। यह भी कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री ने 100 लोकप्रिय गाड़ियों में दो या अधिक डिब्बे जोड़कर गाड़ियों की यात्रियों को ले जाने की क्षमता को बढ़ाया है। इस प्रकार, 440 अतिरिक्त डिब्बे बढ़ाकर इस सरकार ने प्रतिदिन 29,000 यात्रियों से अधिक को ले जाने की क्षमता सृजित की है। इसका यह अर्थ है कि उन्होंने प्रतिदिन 29,000 यात्रियों के लिए यात्री सुविधाएं बढ़ाई हैं जिसका अर्थ है कि यह सरकार केवल गरीब तबके के लिए है अन्य तबकों के लिए नहीं। मैं मंत्री जी की इस बात के लिए भी प्रशंसा करना चाहता हूं क्योंकि उन्होंने इस बजट में 124 नई गाड़ियां शुरू की हैं। रेलवे प्राधिकारियों की यह भी एक बड़ी उपलब्धि है कि गत पचास वर्षों की तुलना में, 1998-99 में दुर्घटनाओं में संख्यानुसार कमी आई है। अत: इसकी प्रशंसा की जानी चाहिए।

नियुक्तियों, विशेषरूप से समूह 'घ' कर्मचारियों के चयन के संबंध में नियुक्ति संबंधी प्रक्रिया को बदल दिया गया है। अब उचित स्तर की एक विषयनिष्ठ लिखित परीक्षा के माध्यम से चयन किया जाएगा।

महोदय, कोई साक्षात्कार नहीं किया जाएगा और केवल परीक्षा के माध्यम से उम्मीदवारों का चयन किया जाएगा। इस मुद्दे पर मैं मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि परीक्षा केवल एक व्यक्ति की जानकारी का पता लगाना है, यह उम्मीदवार की बुद्धिमत्ता को नहीं दर्शा सकती। परीक्षा में भाग लेने वाले परीक्षार्थी ग्रामीण और शहरी दोनों क्षेत्रों के होते हैं। मेरा विनम्र अनुरोध है कि परीक्षा में भाग लेने वाले ग्रामीण क्षेत्रों के परीक्षार्थियों को कुछ प्राथमिकता दी जानी चाहिए क्योंकि ग्रामीण क्षेत्रों और शहरी क्षेत्रों के परीक्षार्थियों के ज्ञान के स्तर में उन्हें दी गई शिक्षा संबंधी सुविधाओं में विभिन्नता के कारण अंतर हो सकता है। अत: कुछ प्राथमिकता दी जानी चाहिए *(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार : इससे ग्रामीण क्षेत्रों के परीक्षार्थियों को अधिक फायदा होगा।

श्री सी० गोपाल : उन्हें अधिक फायदा मिलना चाहिए। मैं इस बात की भी प्रशंसा करता हूं कि मंत्री जी ने 14 नई रेल सेवाएं उपलब्ध कराने का प्रस्ताव किया है। उन्होंने पहले ही पिछले वर्ष यह घोषणा की है कि मदुरई से रामेश्वरम तक की लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम शुरू किया जा रहा है। गत चार महीनों से इस लाइन पर काम में कोई उन्नति नहीं हुई है क्योंकि वहां कोई काम नहीं हो रहा है। अत: मदुरई और रामेश्वरम के बीच बड़ी लाइन करने संबंधी काम को तुरंत और जरूर किया जाना चाहिए।

डा० शकील अहमद : मैं भी उनका समर्थन करता हूं।

श्री सी० गोपाल : धन्यवाद।

चेन्नई से त्रिचि खंड पर बड़ी लाइन थी। चेन्नई से रामेश्वरम तक सभी गाड़ियां को *वाया* तंजौर और कुड्डालोर से दिशापरिवर्तित किया जाता है। इस दिशापरिवर्तित के कारण, 20 घंटे अधिक समय लगता है। चेन्नई से रामेश्वरम जाने वाले यात्री इसे असुविधाजनक मानते हैं क्योंकि उन्हें 20 घंटे अधिक यात्रा करनी पड़ती है। अत: इस असुविधा को दूर करने के लिए त्रिचि से मनमदुरई तक की प्रस्तावित बड़ी लाइन संबंधी कार्य को तुरंत शुरू किया जाना चाहिए। जब तक त्रिचि से मनमदुरई तक का बड़ी लाइन संबंधी कार्य पूरा हो और चेन्नई से रामेश्वरम जाने वाली गाड़ियां पुन: अपने मूल मार्ग से जाना शुरू करें, रामेश्वरम से त्रिचि के लिए एक विशेष लिंक गाड़ी उपलब्ध कराई जाए जो रॉकफोर्ट एक्सप्रेस और पांडियन एक्सप्रेस गाड़ियों को जोड़े। यह मेरा विनम्र अनुरोध है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे।

एक अन्य अनुग्रह भी है। रामेश्वरम से त्रिवेन्द्रम तक पहले ही एक रेलमार्ग उपलब्ध है। यह केवल 100 कि०मी० का है। रामेश्वरम से त्रिवेन्द्रम तक के लिए भी एक रेल सेवा होगी। अब उस मार्ग को रामानाथपुरम से तूतीकोरिन तक बनाया जाना है। तूतीकोरिन यहां से केवल 100 कि०मी० है।

सभापति महोदय : रामेश्वरम से तूतीकोरिन के लिए कोई रेल सेवा नहीं है। माननीय मंत्री इस गलती को ठीक करें।

श्री सी० गोपाल : मुझे क्षमा करें।

त्रिवेन्द्रम और तूतीकोरिन के बीच, एक बड़ी लाइन है। यह दूरी केवल 100 किलोमीटर है। नया रेल मार्ग रामनाथपुरम से तूतीकोरिन तक बनाया जाना है। एक लाख से अधिक लोगों की यह मांग है।

महोदय, पेराम्बलूर एक नया बना हुआ जिला है। मुख्यालय पेराम्बलूर में है। यह रेलमार्ग से जुड़ा हुआ नहीं है और इस क्षेत्र के लोगों को रेल यात्रा हेतु अरियालूर जाना पड़ता है जो पैराम्बलूर से मात्र 30 किलोमीटर है।

अत: यदि पैराम्बलूर और अरियालूर के बीच एक नया रेल मार्ग बिछाया गया है जिसकी दूरी 30 किलोमीटर है, इससे उस क्षेत्र के लोग लाभान्वित होंगे।

जहां तक मेरे निर्वाचन क्षेत्र का संबंध है, अर्कोनम तीर्थ केन्द्रों विशेषतया कांचीपुरम, चेंगलपेट, तिरूपति और चेन्नई के बीच स्थित है। माननीय मंत्री ने तीन महीने पहले चेंगलपेट और अर्कोनम के बीच एक बड़ी लाइन शुरू की है। मैं माननीय मंत्री का इस बात के लिए बहुत शुक्रिया अदा करता हूं कि उन्होंने बजट में चेंगलपेट और अर्कोनम लाइन को विद्युतीकरण के प्रयोजन के लिए चुना है।

महोदय, मैं अर्कोनम जंक्शन के संबंध में कुछ बातें बताना चाहता हूं। इस जंक्शन को अधिकाधिक उन्नत बनाया जाना है। जैसा कि मैं पहले कह चुका हूं कि यह तिरूपति, चेन्नई, चेंगलपेट और कांचीपुरम के बीच स्थित है। यह काटपाडी, वेल्लौर, करूर, सेलम और सामान्य तौर पर दक्षिण क्षेत्र की ओर जाने हेतु एक मुख्य जंक्शन भी है।

आपने चार क्षेत्रों में एम०ई०एम०यू० गाड़ियां, डी०एम०यू० और रेल बस सेवा शुरू की है। मैंने 40 से अधिक सांसदों के हस्ताक्षर वाली याचिकाएं आपको दी हैं। मैं चाहता हूं कि चेन्नई मंडल से एम०ई०एम०यू० गाड़ियां चलाई जाएं। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अर्कोनम-काटपाड़ी, अर्कोनम-तिरूपति की ओर दिलाना चाहता हूं, आप तिरूपति और चेन्नई की महत्ता जानते हैं जोकि सभी तीर्थ केन्द्र हैं। अत: पार्टी सांसदों की सहायता से मैंने आपको एक याचिका दी है जिसमें कहा गया है कि चेन्नई मंडल को भी एम०ई०एम०यू० गाड़ियां दी जाएं। आपने चार मंडलों को ये गाड़ियां दी हैं किन्तु आपने चेन्नई मंडल की उपेक्षा की है। अत: मेरा यह अनुरोध है कि कृपया चेन्नई मंडल को भी एम०ई०एम०यू० गाड़ियां दी जाएं।

महोदय, मैं आपकी प्रशंसा करना चाहता हूं क्योंकि आपने द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने वाले 90 प्रतिशत यात्रियों का ख्याल रखने का भरसक प्रयास किया है। आपने द्वितीय श्रेणी से यात्रा करने वाले 90 प्रतिशत यात्रियों को रियायत दी है; आपने किराया नहीं बढ़ाया है। अत: गरीब तबकों के सभी लोग आपके कार्य की प्रशंसा करेंगे क्योंकि आपने ऐसे समय यह प्रयास किया है जब केन्द्रीय सरकार आर्थिक तंगी की स्थिति का सामना कर रही है और आपने किराया नहीं बढ़ाया है जिससे 90 प्रतिशत गरीब लोग संबंधित हैं।

मैंने 2639 और 2640 वृन्दावन एक्सप्रेस, चेरन एक्सप्रेस, 6319/6320 त्रिवेन्द्रम मेल और चेन्नई-मुंबई एक्सप्रेस के ठहराव के संबंध में पहले ही एक याचिका दे दी है। ये सभी गाड़ियां अर्कोनम में रुकनी चाहिएं।

[श्री सी० गोपाल]

मैं यह भी अनुरोध करूंगा कि अर्कोनम और काटपाडी के बीच पहले ही एक योजक यात्री गाड़ी है। यह अर्कोनम से लगभग सुबह 6.50 बजे पर चलकर लगभग 8.05 बजे काटपाडी पहुंचती है। 8.05 बजे से शाम 5.30 तक यह गाड़ी बेकार रहती है। मैं आपसे किसी नई गाड़ी के लिए अनुरोध नहीं कर रहा हूं। मैं आपको कष्ट नहीं देना चाहता हूं क्योंकि आपको नए क्षेत्रों को नई गाड़ियां देनी हैं। मेरा अनुरोध यह है कि यह रेलगाड़ी जो काटपाडी पर बेकार खड़ी रहती है, को दुबारा अर्कोनम और वापस काटपाडी के लिए चलाया जाए।

मैं आपकी प्रशंसा करता हूं क्योंकि आपने समाचारपत्रों के संवाद-दाताओं को रियायत दी है। अभी तक किसी सरकार ने संवाददाताओं को कोई रियायत नहीं दी है।

किंतु मीडिया संवाददाताओं को एक माह में 2500 किलोमीटर यात्रा करने के लिए प्रथम श्रेणी में 25 प्रतिशत और द्वितीय श्रेणी में 50 प्रतिशत की रियायत दी जाती है। यह सराहनीय कदम है। यह बजट गरीब लोगों के लिए है। महोदय, मैं यह अनुरोध करता हूं कि पोतलाची होते हुए डिंडीगुल – कोयम्बटूर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। साथियामंगलम – इरोद लाइन का मट्टूपलायम तक विस्तार किया जाए। वालंजा रेलवे स्टेशन और रानीपेट रेलवे स्टेशन के बीच मात्र पांच किलोमीटर की दूरी है। इस लाइन को पुन: चालू किया जाना चाहिये और इसका नवीकरण किया जाए।

जहां तक खान-पान का प्रश्न है, गाड़ियों में दिया जाने वाला भोजन अच्छा नहीं होता। यात्रा करने वाले लोग यह कई बार शिकायत करते रहे हैं कि उन्हें उचित ढंग से भोजन नहीं दिया जाता और भोजन की गुणत्ता भी अच्छी नहीं है। माननीय मंत्री महोदय इस पहलू पर ध्यान दे सकते हैं। जहां तक शौचालयों की दशा का प्रश्न है, तो यह पिछले 100 वर्षों से एक जैसा ही है। इनमें भी कुछ नवीकरण किया जाना चाहिये।

जहां तक कन्याकुमारी से चलने वाली 6721 और 6722 गाड़ियों का संबंध है, रेल अधिकारियों ने यह सूचित किया है कि इन गाड़ियों को 19-4-99 से बंद किया जा रहा है। यह अच्छा होगा यदि आप इन गाड़ियों का मार्ग बदल दें और इसे चेन्नई इगमोर से तिरुनेल्वेली क्षेत्र तक चलायें। मैं विनम्र निवेदन करता हूं कि चेन्नई से अरक्कोनम, काटपदी और कारूर होते हुए तिरुनेल्वेली तक एक अतिरिक्त गाड़ी चलाई जाए। गाड़ी संख्या 6721 और 6722, अरक्कोनम, वेल्लूर, धर्मपुरी सलेम और नामक्कल जिलों के लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करती है। यदि इन गाड़ियों को निरस्त कर दिया गया तो इन लोगों को बहुत समस्याओं का सामना करना पड़ेगा। अत: मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करता हूं कि या तो इन गाड़ियों को चलाए रखें अथवा मेरे अनुरोध के अनुसार एक अतिरिक्त गाड़ी चलायें।

इन शब्दों के साथ, मैं बजट की सराहना करता हूं।

[हिन्दी]

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

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

श्री मोहन सिंह : रेल राज्य मंत्री के लिए कोई और तरीका ऐसा निकाला जाए जिसमें जोन और डिवीजन के अतिरिक्त कोई और चीज बनाई जा सकती हो, तो वह बनाई जाए। जब कोई होशियार रेल राज्य मंत्री होगा, तो वह अलग से एक निगम बनवा लेगा जो किसी जोन और मंडल से बहुत बड़ा होगा, वह दूसरी बात है। लेकिन इस तरह की चीजों को करते समय कुछ विवेक, औचित्य और तर्क का आधार रखना चाहिए। मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे का संबंध भारत के आम जन-जीवन से सबसे अधिक है। समाज के जो गरीब आदमी हैं, जिसकी एक नया पैसा अपनी जेब से खर्च करके किसी स्थान पर जाने की स्थिति नहीं है, वह भी किसी तरह रेल का इस्तेमाल करके अपने गंतव्य तक पहुंच जाता है। रेल भारत सरकार का सबसे महत्वपूर्ण अंग है इसलिए रेल महकमे को यह शिकायत करनी पड़े कि बजटरी सपोर्ट नहीं मिला, तो मैं समझता हूं कि यह एक दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है। किसी भी वित्त मंत्री और किसी भी सरकार को अपने बजट का निर्धारण करते समय रेल के बजटरी सपोर्ट को सबसे आगे रखना चाहिए, यह मैं कहना चाहता हूं।

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

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

इन्हीं चीजों के साथ मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं कि रेल अपने पैरों पर खड़ी हो जाये, इसके लिए बहुत सारी घोषणायें की गई हैं। इसमें एक घोषणा इस बार फिर आई है, जिसे हम पिछले चार-पांच बजट से सुन रहे हैं कि रेल की जो जमीन है, उसकी सम्पत्ति है, उसका हम वाणिज्यिक और व्यावसायिक उपयोग करके रेल के लिए संसाधन जुटायेंगे। यह बात हम बहुत बार से सुन रहे हैं लेकिन इसका ठोस रूप क्या होगा, इसका तौर-तरीका क्या होगा, उसकी डिटेल में जब हम जाने की बात करते हैं, तो उसका कोई रूप हमारे सामने नहीं आता है। मैं सुझाव के तौर पर कहना चाहता हूं कि ग्रामीण इलाकों से जो रेलगाड़ियां चलती हैं, उनको वहां के जो स्थानीय मुलाजिम हैं, विभाग के लोग हैं, अपनी सुविधा अनुसार लोगों को ऐसे ही दे देते हैं। जब तक तबीयत होती है तब तक उनको अंडर हैंड डीलिंग रहती है। उनको पैसा मिलता रहता है। वन फाईन मार्निंग बुलडोजर लेकर आये, आर०पी०एफ० के लोग आये, रेल के अधिकारी आये और वहां लगी हुई सारी झोंपड़ियों को उखाड़कर फेंककर चले गये। इससे न रेल को फायदा होता है और न बैठे हुए लोगों को फायदा होता है। इसलिए एक तात्कालिक और त्वरित योजना बनाकर आपके पास जो बची हुई भूमि है, उसके उपयोग के इस्तेमाल का कोई तरीका निकालकर एक टाइम बाउंड प्रोग्राम में करके पूरा कर लेना चाहिए। इससे रेल को भी फायदा होगा और जो गरीब लोग अपनी झोंपड़ी बनाकर थोड़ी बहुत कमाई कर रहे हैं, उनको भी राहत मिलेगी, सुविधा मिलेगी।

इस सुझाव के साथ हम पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तरी बिहार के कुछ सवाल माननीय मंत्री जी के सामने रखना चाहते हैं क्योंकि ये बहुत गरीब और पिछड़े हुए इलाके हैं। सबसे पहले गांधी जी के नेतृत्व में इन्हीं इलाकों में, वहां की गरीबी को देखते हुए, अंग्रेजी हुकूमत के खिलाफ संग्राम हुआ। छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की एक नीति चली। एक छोटी लाइन आसाम से गुजरात को जोड़ती थी, समानान्तर एक बहुत अच्छी लाइन थी लेकिन उसे बीच-बीच में, यहां कहीं राजनैतिक दबाव आता था, आपने छोटी लाइन में बदल दिया। उसकी एक महत्वाकांक्षी योजना बनाकर सालभर के भीतर *(व्यवधान)* ये जानते हैं, इन्हें सुनाने की जरूरत नहीं है केवल बल प्रदान करने की जरूरत है। इस बात को ये समझते और जानते हैं। आसाम से गुजरात को जोड़ने वाली जो छोटी रेल लाइन है, उसे किसी तरह दो साल के भीतर पूरा करने की बात है, जैसे आपने निगम बनाया, एक बहुत बड़ी योजना कोंकण रेलवे को नए सिरे से स्थापित करने का, हम आज समाचारपत्रों में पढ़ रहे हैं कि कोंकण रेलवे इस साल तक 5700 करोड़ रुपये के घाटे में पहुंच जाएगी। यह सूचना कहां तक सही है, मैं उस पर बहुत जोर देकर नहीं कहना चाहता लेकिन जो खबर अखबार में छपी है, उसके आधार पर मैं कह रहा हूं। उसी तरह आपने छितौनी-बागाह रेल पुल को, जो अपने आप में एक बहुत बड़ी समस्या थी, करीब डेढ़ सौ करोड़ रुपये खर्च करके पूरा किया। लेकिन उस पर एक सड़क पुल भी बनना था जिसके लिए जल संसाधन विभाग को पैसा देना था। तीन साल हो गए, जल संसाधन विभाग ने 25 करोड़ रुपये सड़क पुल बनाने के लिए रेलवे को हैंड ओवर कर दिए लेकिन आज की तारीख तक उस सड़क पुल का निर्माण ही शुरू नहीं हुआ जबकि वहां सामान भी मामूली तौर पर डेढ़ साल से डाला जा रहा है। जब व्यक्तिगत तौर पर पूछते हैं तो कहते हैं कि हम सामान जुटा रहे हैं। किसी एक पार्टी को आपने सब ठेका दे दिया और उस कम्पनी ने कभी पुल बनाया ही नहीं, लोग ऐसा कहते हैं। इस तरह इन छोटी-छोटी बातों पर रेल मंत्री जी, रेल मंत्रालय को विशेष तौर पर ध्यान देना चाहिए और जिस तरह आपने निगम बनाकर कोंकण रेलवे के काम को पूरा किया, उसी तरह एक निगम बनाकर आसाम से गुजरात को जोड़ने वाली छोटी लाइन के गेज कन्वर्जन के काम को लेना चाहिए क्योंकि वह पश्चिम से पूरब और पूर्वोत्तर राज्यों को जोड़ने वाली सबसे महत्वपूर्ण रेल लाइन है। बीच-बीच में उसके लिए हर बजट में कुछ न कुछ व्यवस्था होती है। दो साल से व्यवस्था की गई है कि गोड्डा से गोरखपुर के लूप कॉर्ड को हम बड़ी लाइन में कन्वर्ट कर देंगे लेकिन दो साल हो गए, उसके लिए पैसा ही रिलीज नहीं होता। यदि 25 करोड़ रुपये से अधिक की योजना होगी तो प्लानिंग कमीशन में जाना पड़ता है। मैं सुझाव के तौर पर कहना चाहता हूं कि प्लानिंग कमीशन आपकी प्रस्तावित योजनाओं को छः महीने, सालभर फाइल लेकर सोते रहने के अलावा कुछ नहीं करता। योजना विभाग का कोई काम नहीं है। रेल की सारी योजनाएं जब योजना विभाग में चली जाती हैं तो बरसों पैंडिंग पड़ी रहती हैं। इसलिए रेलवे अपनी योजनाओं को स्वयं बनाए। उनके ऊपर जो वित्तीय सम्मति बने उसके लिए बाजार से पैसा जुटाने की व्यवस्था करे, चाहे बॉन्ड्स जारी करे, इनकम टैक्स में छूट दिलवाए या जो भी संभव हो ताकि उसे अपनी बड़ी योजनाओं के लिए योजना आयोग के दरवाजे पर खड़े होकर पत्रावली के विस्तारण के लिए जाना न पड़े। रेलवे के पास कम से कम एक ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए। जब ऐसा होगा तो मैं समझता हूं कि आपकी योजनाएं, जो लगातार विलंबित होती रहती हैं, उनमें आसानी होगी और हम उस काम को आसानी से कर सकेंगे।

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

अपराह्न 2.00 बजे

[डा० लक्ष्मीनारायण पांडेय, पीठासीन हुए]

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

यह संयोग है कि सबसे अधिक रेल मंत्री बिहार से रहे हैं। बाबू जगजीवन राम और डा० राम सुभग सिंह से लेकर माननीय मंत्री जी तक, और सबसे अधिक दिल्ली, भारत की राजधानी में *(व्यवधान)*

श्री एस० जयपाल रेड्डी (महबूबनगर) : आप हमारे राम विलास पासवान जी को भूले जा रहे हैं।

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

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

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

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

श्री मोहन सिंह : लेकिन जो योजनाएं बनें, उन योजनाओं के लिए वित्तीय प्रावधान किया जाये। फैशनेबल गाड़ियों पर बल देने के बजाय, सबसे अधिक बिहार से और खास तौर से हम पूर्वी उत्तर प्रदेश से रोजाना जिस गाड़ी से हम आते हैं, दिल्ली से बिहार को जोड़ने वाली एक ही अच्छी गाड़ी वैशाली एक्सप्रैस है, उसमें लोग नीचे ऊपर बैठे हुए होते हैं, लेकिन और जो भी नई गाड़ी चलाई जाती है तो उसमें कुछ फैशनेबल डिब्बे जोड़ दिये जाते हैं, उत्तरी बिहार को दिल्ली से जोड़ने वाली एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाये, जिसमें कोई आरक्षित डिब्बा न हो, कोई ए०सी० का डिब्बा न हो, कोई फर्स्ट क्लास का डिब्बा न हो, केवल साधारण श्रेणी के डिब्बे हों, जो उत्तरी बिहार के लोगों को कम समय में दिल्ली पहुंचाने वाली हो, जिससे उत्तरी बिहार का गरीब आदमी भी यह सोच सके कि बिहार के मंत्री इस मंत्रालय को चलाने वाले हैं, उन्होंने हमारे ऊपर ध्यान दिया है।

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

[अनुवाद]

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय (कलकत्ता उत्तर-पश्चिम) : महोदय, मैं अपनी पार्टी, तृणमूल कांग्रेस की तरफ से रेलवे बजट और वर्ष 1999-2000 के लिये रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं।

श्री नीतीश कुमार जी थोड़ा परेशान होंगे क्योंकि बस यात्रा और बस सेवा को रेल यात्रा से अधिक प्रचार मिल रहा है। प्रधान मंत्री जी बस से लाहौर गये; बस लाहौर से 16 को पुन: वापस आ रही है; हमारे मुख्य मंत्री जी बस से ही 16 तारीख को ढ़ाका जा रहे हैं। इण्डियन एअरलाइन्स कलीकट से दुबई के लिये नया वायुमार्ग शुरू कर रही है और हम सुन रहे हैं कि विशेष सुविधा प्राप्त वर्ग वाले संसद सदस्य बड़ी संख्या में दो-तीन दिनों के लिये वायुमार्ग द्वारा दुबई जा रहे हैं। इसलिये, क्यों न माननीय रेल मंत्री जी रेल प्रबंधन, रेल निरीक्षण और रेल से संबंधित अन्य बातों को देखने के लिये संसद सदस्यों का एक दल भारत के विभिन्न भागों में ले जाएं।

श्री नीतीश कुमार : यह एक अच्छा सुझाव है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : वे एक पूरा दल ले जा सकते हैं ताकि हम नवीनतम बातों का व्यापक अध्ययन कर सकें।

श्री नीतीश कुमार : हम कुछ पत्रकारों को भी शामिल कर सकते हैं।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : उनसे निश्चित ही अच्छा प्रचार मिलेगा। *(व्यवधान)*

[हिन्दी]

ढ़ाका से कलकत्ता ट्रेन नहीं है, वह बस है। *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

वर्ष 1999-2000 के लिये योजना परिव्यय 9,700 करोड़ रुपये रखा गया है और यह पिछले वर्ष के संशोधित अनुमान से 945 करोड़ रुपये अधिक है। यह एक अच्छा प्रयास है किन्तु रेलवे सुरक्षा के लिये बड़े पैमाने पर प्रयास करने होंगे। रेलवे सुरक्षा मामलों पर विभिन्न प्रकार से चर्चा की जा चुकी है और हमें अभी तक वह भीषण और दर्दनाक घटना याद है जो खन्ना में हुई थी। इसे भुलाया नहीं जा सकता।

अभी भी, हर दिन आशंका बनी रहती है। जब भी हमारे मित्र या संबंधी कहीं जाने के लिये ट्रेन पकड़ते है या वे कहीं से आते हैं तो परिवार के सदस्यों के दिमाग में यह संदेह निश्चय ही होता है कि ट्रेन समय पर और सुरक्षित पहुंचेगी या नहीं।

खन्ना में हुई दुर्घटना के बाद, हरियाणा उच्च न्यायालय के वर्तमान न्यायाधीश श्री वी०सी० गर्ग की अध्यक्षता में एक जांच आयोग का गठन किया गया था। इस आयोग से पूर्व, वर्ष 1962, 1968 और 1978 में तीन और आयोग थे। हम इन जांच आयोगों की रिपोर्टों के बारे में जानना चाहते हैं। हमें यह प्रतीत होता है कि इन आयोगों की रिपोर्टें रद्दी कागजों की तरह कूड़े के डिब्बे में जा रही हैं।

जहां तक सुरक्षा उपायों का संबंध है, हमारा यह प्रस्ताव है कि सिग्नल प्रणाली या संचार प्रणाली का आधुनिकीकरण किया जाये। हमारी प्रणाली में भी, चालक और गार्ड के बीच में संपर्क करने का कोई साधन नहीं है। चालक और गार्ड के बीच संपर्क का साधन होना अतिआवश्यक है जिसके माध्यम से दुर्घटनाओं को रोका जा सकता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह उस मामले

पर विचार करें। हमारा यह प्रस्ताव है कि दुर्घटनाओं के लिये जिम्मेदारी निर्धारित की जानी चाहिये, रेल-पथों का नवीकरण उच्च प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिये, जवाबदेही निर्धारित की जानी चाहिये, उचित रख-रखाव होना चाहिये और दण्ड देने की प्रणाली को सुदृढ़ करना चाहिये। दुर्घटनायें विभिन्न कारणों से होती हैं; किन्तु दण्ड देने की प्रणाली को सुदृढ़ करना चाहिये। हमें यह पता लगाना चाहिये कि इसके लिये कौन जिम्मेदार है क्योंकि दुर्घटनाओं के बहुत से कारण होते हैं; केवल मानवीय गलती ही नहीं बल्कि और भी गलतियां होती हैं। यांत्रिकी दोष है, प्रशासनिक कठोरता है, प्रौद्योगिक दोष है या अन्य गलतियां भी हैं। इसलिये प्रत्येक दुर्घटना की सावधानी से जांच की जानी चाहिये और हमें यह जानने के लिए सारे प्रयास करने चाहिये कि वर्तमान रेलवे संचालन दुर्घटनाओं से मुक्त और बिना किसी दोष के हो। श्री नीतिश कुमार जी ऐसा करने का प्रयास कर रहे हैं। किसी रेल दुर्घटना पर चर्चा के पश्चात् राज्य सभा में उत्तर देते हुये उन्होंने कहा था कि सुबह से रात तक वह कारणों का पता लगा रहे थे ताकि ऐसी दुर्घटनायें न हों। यह जीरो डिफेक्ट हो जाये, यह देखना चाहिये। जहां तक रेल दुर्घटनाओं का संबंध है, हम सभी उनकी सफलता चाहते हैं।

दूसरा महत्वपूर्ण मुद्दा लीकेज का है। यदि रेलवे में लीकेज रोकने के लिये समुचित ध्यान दिया जाए तो रेलवे निश्चित ही अधिक राजस्व प्राप्त कर सकता है। हम जानते हैं कि लोग नई रेल लाइनों और निर्माणाधीन परियोजनाओं को शीघ्र पूर्ण करने की मांग करेंगे। मंत्री महोदय को निश्चित ही प्राथमिकता के आधार पर कार्य योजना निर्धारित करनी होगी। रेल मंत्रालय से लोगों को बड़ी अपेक्षायें हैं। जो भी माननीय सदस्य हो, वह निश्चित ही नई रेल लाइनों की कतिपय मांगें रखेगा। किन्तु इसे प्राथमिकता पर विचार करने के बाद ही किया जायेगा। एक कहावत है "जहां चाह, वहां रेलवे है; जहां चाह नहीं है, वहां सिर्फ सर्वेक्षण हैं।" हम आपके बहुप्रचारित बजट में भी देखना चाहेंगे।

22 करोड़ रुपये की धनराशि प्रचार पर खर्च की जाती है। रेल मंत्रालय इस खर्च को कम करके इस राशि को यात्री सुविधाओं में सुधार के लिये क्यों नहीं खर्च करता ? यात्री सुविधाओं पर ध्यान दिया जाना चाहिये; और नये डिब्बे उपलब्ध कराने चाहिये। माननीय मंत्री महोदय ने अपने बजट में कुछ नये प्रस्तावों की घोषणा की है। हम इसकी सराहना करते हैं और पूरे मन से इनका स्वागत करते हैं। ये घोषणाएं नई रेल परियोजनाओं, नई रेल लाइनों और आमान परिवर्तनों से संबंधित हैं।

मंत्री महोदय ने आई०वी०आर०एस० को, इन्ट्रेक्टिव वॉयस रिकॉर्डिंग सिस्टम, 44 स्टेशन तक विस्तार करने, एन०टी०ई०एस०, नेशनल ट्रेन इन्क्वायरी सिस्टम, आरम्भ करने, टेली बुकिंग रिजर्वेशन प्रणाली आरम्भ करने जैसा कि भारतीय रेलवे में होता है, और अस्सी अन्य गाड़ियों में पेन्ट्री यान जोड़ने का प्रस्ताव किया है। तत्काल योजना पहले से ही चल रही है। मंत्री महोदय पहले ही घोषणा कर चुके हैं कि 1999-2000 "यात्री वर्ष" होगा। हम इन सभी प्रस्तावों को कार्यान्वित करने में आपकी सफलता की कामना करते हैं। ऐसा इसलिये है कि क्योंकि घोषणा करना आसान है और उन्हें धनराशि के अभाव के कारण कार्यान्वित करना मुश्किल होता है। मंत्री महोदय ने सभा में यह स्पष्ट किया है कि लम्बित और चल रही परियोजनाओं के लिये कितने धन की आवश्यकता होगी।

यह एक अच्छा संकेत है जिसे मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं। सामान्यत: सार्वजनिक क्षेत्र के एकक घाटे पर चल रहे हैं। सार्वजनिक क्षेत्र के कुल एककों का विनिवेश किया जा रहा है और सार्वजनिक क्षेत्र के कुल अन्य एककों में स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति की घोषणा की जा रही है। परन्तु, रेल मंत्रालय के अधीन सार्वजनिक क्षेत्र के एकक लाभ अर्जित कर रहे हैं और इनके अच्छे परिणाम निकल रहे हैं। 'इरकोन' ने 43.40 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा सहित 50.3 करोड़ रुपये का लाभ कमाया है। मैं मंत्री जी से यह अनुरोध करूंगा कि वे 'इरकोन' के कार्यकलापों को केवल नेपाल, बंगलादेश और मलेशिया तक ही सीमित न रखें। इसके आधार को और व्यापक बनाया जाये। इस संगठन को विश्वव्यापी स्तर पर निविदाओं की प्रतिस्पर्धा में भाग लेना चाहिए क्योंकि इससे भारी मात्रा में विदेशी मुद्रा प्राप्त की जा सकेगी।

कंटेनर कारपोरेशन आफ इंडिया ने 115 करोड़ का; भारतीय रेलवे वित्त निगम ने 167 करोड़ रुपये का; और 'राइटस' ने 14.5 करोड़ रुपये का निवल लाभ अर्जित किया है। इन एककों की उपलब्धि अच्छी रही है। परन्तु, यह बताया गया है कि मंत्रालय इन सार्वजनिक क्षेत्र के एककों के उत्कृष्ट कार्यनिष्पादन आशातीत विश्वास व्यक्त कर रहा है। मैं मंत्री जी से यह अनुरोध करूंगा कि वे सचेत रहें और इन सार्वजनिक एककों की कार्य संस्कृति को बिगड़ने न दें। इस मामले को पूरा महत्व देते हुए कड़ाई से कार्यवाही की जाए। अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन को प्राथमिकता के आधार पर विकसित किया जाये। यदि यह संगठन अच्छी स्थिति में रहेगा तो भारतीय रेल निश्चित रूप से आगे प्रगति करेगा।

अब मैं अपने राज्य के लिए कुछ परियोजनाओं की मांग करना चाहूंगा जोकि आज हमारे देश में चर्चा का विषय बन गये हैं। मैं मंत्री जी से उत्तरगंगा एक्सप्रेस को सप्ताह में 7 दिन चलाने का आग्रह करता हूं। हमें बजट भाषण में इसकी घोषणा किए जाने की उम्मीद थी परन्तु ऐसा नहीं हुआ। कृपया इसे सातों दिन चलाया जाए।

मेरी अगली मांग न्यू जलपाईगुडी में एक मंडल कार्यालय स्थापित करने का है। मैं मंत्री जी से यह भी अनुरोध करूंगा कि वे बालूरघाट-इकलाखी-दीघा तामलुक परियोजना को पूरा करने की संभावनाओं की तत्काल खोज करें। हमें यह पता चला है कि पश्चिम बंगाल सरकार इस परियोजना को पूरी करने के लिए भूमि उपलब्ध करने के संबंध में आवश्यक सहायता उपलब्ध नहीं करा रही है। मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि क्या यह सही है। मैं यह बात रिकार्ड में रखना चाहता हूं और माननीय रेल मंत्री से यह स्पष्ट करने का आग्रह करना चाहता हूं कि इस संबंध में रेल मंत्री द्वारा लिखित पत्र का पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री ने जवाब दिया था अथवा नहीं। मुख्य मंत्री ने इस पत्र का जवाब देने के लिए परवाह नहीं की और उन्होंने अपने मंत्रिमंडल में एक कनिष्ठ मंत्री से इसका उत्तर भेजने के लिए कहा। मैं मंत्रीजी से यह अनुरोध करूंगा कि वे सभा में यह स्पष्ट करें कि पश्चिम बंगाल सरकार के असहयोग के कारण इसे पूरा नहीं किया जा सका।

श्री बसुदेव आचार्य : इस मामले में मुख्य मंत्री ने पहले ही रेल मंत्री से बात कर ली है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : यह अत्यधिक खेद की बात है कि मुख्य मंत्री ने रेल मंत्री द्वारा लिखित पत्र का जवाब नहीं दिया *(व्यवधान)* मैं यह चाहूंगा कि रेल मंत्री यह स्पष्ट करें कि क्या यह सही है कि एक कनिष्ठ मंत्री ने उत्तर भेजा था। मुख्य मंत्री ने इसकी सूचना देने की भी परवाह भी नहीं की। राज्य सरकार का रवैय्या इस प्रकार का है।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, रेल मंत्री सभा को यह बताएं कि मुख्य मंत्री ने उनसे फोन पर पहले ही बात कर ली है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : मेरा इस बात से कोई वास्ता नहीं है कि मुख्य मंत्री ने रेल मंत्री से फोन पर बात की है अथवा नहीं। मैं यह जानना चाहूंगा कि मुख्य मंत्री ने रेल मंत्री द्वारा लिखित पत्र प्राप्त होने की सूचना दी है अथवा नहीं। रेल मंत्री ने स्वयं यह शिकायत की है कि भूमि की अनुपलब्धता के कारण वे इस प्रस्ताव को कार्यान्वित नहीं कर पाए हैं *(व्यवधान)* मैं इसे एक चुनौती मानता हूं। यदि श्री आचार्य मुझे चुनौती देते हैं तो मैं वह पत्र भी प्रस्तुत कर सकता हूं।

श्री बसुदेव आचार्य : जी हां, मेरी यह चुनौती है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : मैं यह पत्र सोमवार को प्रस्तुत कर पाऊंगा।

श्री बसुदेव आचार्य : मुख्य मंत्री ने रेल मंत्री से बात कर ली है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : यदि मुख्य मंत्री कई लोगों से बात करते हैं तो इससे किसी को भी क्या मतलब हो सकता है। हमारा संबंध तो इस बात से है कि क्या इन दोनों के बीच कोई पत्र व्यवहार हुआ है ?

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : महोदय, उस मुद्दे पर पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री रेल मंत्री से कई बार बात कर चुके हैं।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : मुख्य मंत्री के पास पर्याप्त समय है वे किसी से बातचीत कर सकते हैं। वे किसी को भी चाय के लिए आमंत्रित करके उससे बातचीत कर सकते हैं। परन्तु प्रश्न यह है कि क्या उन्होंने रेल मंत्री के पत्र का जवाब दिया है अथवा नहीं। रेल मंत्री ने राज्य के कार्यकरण के विरुद्ध गम्भीर शिकायत दर्ज की थी। मैं इसके बारे में जानना चाहता हूं।

महोदय, राज्य सरकार के असहयोग के कारण बंगाल का पैकेज प्रस्ताव प्रभावित हुआ है *(व्यवधान)* अतएव श्री ज्योति बसु जी की चालों में मत आइए।

श्री नीतीश कुमार : नहीं, कभी नहीं।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : इस संबंध में मंत्री जी स्वयं आगे आएं और बंगाल पैकेज प्रस्ताव के कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने हेतु सभी संभव प्रयास करें। वे श्री लालू यादव को बेहतर जानते होंगे। परन्तु, हम श्री ज्योति बसु को भलीभांति जानते हैं। ममताजी से बेहतर भला श्री ज्योति बसु को और कौन जान सकता है। *(व्यवधान)*

कुमारी ममता बनर्जी (कलकत्ता दक्षिण) : महोदय, जब श्री बसुदेव आचार्य बोल रहे थे तो क्या हमारी तरफ के किसी भी सदस्य ने व्यवधान डाला था ? तो फिर वे हमारी बात में व्यवधान क्यों डाल रहे हैं ?

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : बंगाल पैकेज प्रस्ताव के अनुसार माननीय रेल मंत्री ने तालीगंज से गड़िया तक मेट्रो रेल परियोजना शुरू करना स्वीकार किया है जिसके लिए वित्तीय सहायता पहले ही उपलब्ध करा दी गई है। मेट्रो रेल राष्ट्रीय महत्व की परियोजना है। कलकत्ता की मेट्रो सेवा विश्व की सर्वोत्तम रेलवे सेवा में से एक है। अतएव, केवल रेल मंत्री ही नहीं अपितु भारत सरकार द्वारा भी कलकत्ता मेट्रो रेल को सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान की जानी चाहिए। इसके रख-रखाव और मरम्मत के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध करायी जानी चाहिए। मैं रेल मंत्रालय ही नहीं अपितु वित्त मंत्रालय और भारत सरकार से भी यह अनुरोध करता हूं कि वे मेट्रो रेल परियोजना को देश की सर्वोच्च प्राथमिकता वाली परियोजना मानते हुए इसके लिए अधिक धनराशि आवंटित करें।

महोदय, हमने तमिलनाडु के संसद सदस्य का भाषण सुना। वे एक अथवा दो रेल परियोजनाओं के लिए अनुरोध कर रहे थे जिन्हें कार्यान्वित किया जाना है। कल, उड़ीसा के कुछ संसद सदस्य – वे हमारे सहयोगी हैं – संसद के सामने बैठकर अपना विरोध प्रकट कर रहे थे। वे हमें यह बता रहे थे कि बंगाल के हिस्से में सब कुछ चला गया है इसलिए उन्हें कुछ नहीं मिल रहा है।

महोदय, हम यह कहना चाहते हैं कि स्वतंत्रता के बाद से बंगाल क्षेत्रीय असंतुलन का शिकार रहा है। श्री नीतीश कुमार भी पूर्वी जोन का प्रतिनिधित्व कर रहे हैं। इससे पूर्वी और पूर्वोत्तर जोन प्रभावित रहे हैं। इसलिए उन्हें यह सुनिश्चित करने के लिए कि रेलवे प्रस्ताव, उनकी संचार प्रणाली सुदृढ़ हो, हरसंभव प्रयास किए जाने चाहिए। मैं माननीय मंत्री से यह भी अनुरोध करूंगा कि वे उड़ीसा और तमिलनाडु के संसद सदस्यों, जो हमारी नेता कुमारी ममता बनर्जी से मिल चुके हैं, द्वारा उठाए गए मुद्दों की जांच करें। मैं माननीय मंत्री जी से यह भी आग्रह करूंगा कि वे हरियाणा से संबंधित मामलों पर भी विचार करें।

अंततः मैं सरकार से यह अनुरोध करूंगा कि वह यह सुनिश्चित करें कि निर्माणाधीन परियोजनाओं, लंबित परियोजनाओं, नई लाइनों, जिनकी पहले घोषणा की गई है, का कार्य धनराशि की कमी के कारण प्रभावित न हो। दुर्घटना रहित रेल सेवा, जिसके बारे में मैं पहले ही स्पष्ट रूप से कह चुका हूं, निश्चित रूप से हमारी प्राथमिकता होगी। हम रेल मंत्री को अपनी शुभ कामनाएं देते हैं कि वे यह सुनिश्चित करें कि रेल सेवा दोषरहित हो।

इन शब्दों के साथ, मैं आल इंडिया तृणमूल कांग्रेस की ओर से रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : सभापति महोदय, रेल विभाग एक बहुत ही महत्वपूर्ण विभाग है। लोगों के यातायात का यह एक बहुत ही अच्छा साधन है। लगभग एक करोड़ लोगों को और एक करोड़ दस लाख टन सामान को ढोने का यह काम करता है। भारत

में बैलगाड़ी बहुत दिनों से है और हिसाब लगाकर देखा जाए तो अभी भी रेल से ज्यादा सामान ढोने का काम बैलगाड़ी से ही होता है। उसमें भी रेल से कम पूंजी नहीं लगी हुई है लेकिन उसमें आम आदमी की पूंजी लगी हुई है। रेल विभाग में बहुत आकर्षण है। माननीय नीतीश कुमार जी की स्थिति खतरे में है, ऐसा मुझे लगता है। *(व्यवधान)*

श्री एस० जायपाल रेड्डी (महबूबनगर) : नीतीश जी बड़े भले आदमी हैं, उनको आपसे क्या खतरा है ?

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : भले आदमी हैं इसीलिए खतरे में हैं। भले आदमी पर आजकल ज्यादा खतरा होता है। खतरा इसलिए है कि हमको जानकारी है कि रेलवे की रिक्रूटमेंट में बहुत रिश्वत थी। लिखित परीक्षा पास करने के बाद इंटरव्यू में बिना रिश्वत दिए चयन नहीं होता था। देश भर में वातावरण इससे बड़ा दूषित हो गया था। रिश्वत के कारोबार को खत्म करने के लिए इन्होंने इंटरव्यू खत्म करा दिया। खाली लिखित परीक्षा पास करो तो बहाली हो जाएगी। लिखित में भी कॉपी की हेराफेरी होती थी। इसमें इनके रिक्रूटमेंट बोर्ड के चेयरमैन और कई लोग पकड़े गये हैं। मैरिट और योग्यता के बल पर भर्ती हो सकती है, इससे लोगों का विश्वास उठ गया था। लोगों में यह भावना फैल रही थी कि रिश्वत से भर्ती होती है मेधा से नहीं। इतना भारी आविश्वास देश में फैल जाएगा तो इनके टिकने पर संदेह होता है। इससे देश भी खतरे में पड़ जाएगा। इन्होंने इस बारे में अभी कार्रवाई की है। कुछ चेयरमैन ने बेरोजगारों को बहाली का लालच देकर घूस ली। इसमें वुड-बी चेयरमैन भी थे। उन्होंने बेरोजगारों से घूस लेकर पैसा जमा किया। वे अब जेल में हैं। इसकी जांच-पड़ताल होगी। उस समय के मंत्री ने कहा था कि हम आपको चेयरमैन बना देंगे। यह इस बारे में सब कुछ जानते हैं। भूतपूर्व मंत्री के कारण यह विभाग खतरे में है।

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

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : आपका जनरल नॉलेज इतना कमजोर है कि आपको बताने से भी पता नहीं लगा है। *(व्यवधान)* इनका वर्तमान भी खतरे में चल रहा है।

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

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

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

[अनुवाद]

कुमारी ममता बनर्जी : महोदय, मैं उनके भाषण में व्यवधान नहीं डालना चाहती क्योंकि वह एक वरिष्ठ सदस्य हैं। किन्तु मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहूंगी कि हमें कोई विभाग नहीं चाहिये। आप एक विशेष विभाग चाहते थे और आपको वह मिल गया है। क्या अब आप खुश हैं ? लेकिन हम ऐसा कुछ नहीं चाहते।

[हिन्दी]

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

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

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : रेल बजट से बिहार की बड़ी बदनामी हुई है। बिहार के 6-7 रेल मंत्री हुए। कहा जाता है कि सारा रेल बजट बिहार चला गया। लेकिन हिसाब-किताब देखें तो बिहार अन्य मामलों में तो पिछड़ा है ही, वह रेल के मामले में भी दूसरे राज्यों के मुकाबले पिछड़ा हुआ है। रेल लाइनों की लम्बाई, वहां की आबादी और आमदनी देखने के बाद पता चलता है कि बिहार पिछड़ा हुआ है।

वैशाली को विश्व का सबसे बड़ा लोकतंत्र होने का गौरव प्राप्त है। हिन्दुस्तान में वैशाली वह स्थान है जिसे लोकतंत्र पैदा करने का गौरव प्राप्त है। वहां तीन हजार वर्ष पहले लिच्छवी गणतंत्र था। पश्चिम के देशों को इस बारे में जानकारी है या नहीं मुझे मालूम नहीं ? चीन से जो फाह्यान और हवेनसांग यात्री आए थे उन्होंने अपने इतिहास में लिखा है। वह भगवान बुद्ध की कर्म भूमि है। भगवान बुद्ध वहां महीनों निवास करते थे और उपदेश देते थे। उन्होंने वैशाली के बारे में वर्णन किया है। भगवान महावीर की जन्मभूमि है। इस तरह हिन्दुस्तान का गौरव और ऐतिहासिक स्थल है। सन् 1904 में अंग्रेजी सल्तनत के समय वैशाली को रेल से जोड़ देने का नक्शा पास किया गया। माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले रेल बजट के समय कहा था कि उक्त क्षेत्र को बुद्ध सर्किट कर दिया जायेगा। जब विज्ञान के विद्यार्थी होंगे, तब यह बुद्ध सर्किट बनेगा या फिर कब वैशाली को इस सर्किट से जोड़ा जायेगा ? वे कहते हैं कि रेल चलायेंगे परन्तु मैं पूछना चाहता हूं कि यह बुद्ध सर्किट कब बनेगा। सिर्फ मैं ही यह बात नहीं कह रहा हूं, माननीय राष्ट्रपति जी तथा अन्य रेल मंत्रियों और कई लोगों ने कहा कि वैशाली को रेल से जोड़ना चाहिये। हाजीपुर-लालगंज-वैशाली-सरैया से पारू देवरिया-साहिबगंज होते हुये सुगौली से जोड़ना था। इस कार्य के लिये सर्वेक्षण भी किया गया और शिलान्यास भी हुआ। उसकी रिपोर्ट भी आ गई है लेकिन ये कहते हैं कि उसमें ज्यादा खर्चा होगा। क्या वैशाली को रेल से जोड़ने के लिये दूसरे फेज में काम होगा ? साहिबगंज-महषी बहुत कम खर्च में बनेगी। हाजीपुर-लालगंज-साहिबगंज होते हुये महषी से जोड़ देने से आधे से कम रेल लाइन पड़ेगी। सर्वे कराया गया है और कहा है : "जहां चाह है वहां रेलवे है, जहां चाह नहीं है, वहां सिर्फ सर्वेक्षण है।" अब हमारे यहां खाली सर्वे हो रहा है। मैं आपसे पूछना चाहूंगा कि क्या आपकी विल है या नहीं। क्या इस बजट में इसे जोड़ा जायेगा या नहीं ? यदि नहीं जोड़ा जायेगा तो इस पर हम ही क्यों धन्यवाद दें। हम धन्यवाद तभी देंगे जब वैशाली को जोड़ा जायेगा। मैं पूछना चाहता हूं कि भगवान बुद्ध ने जिस गौरव स्थली की रचना की, गणतंत्र की रचना की, क्या उस वैशाली जैसे गौरवशाली स्थान पर रेल चलेगी ? क्या आप इतिहास निर्माण का काम करेंगे ?

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

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

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

श्री नीतीश कुमार : यदि ये बैठेंगे तो कहेंगे।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : मैं नहीं हटूंगा।

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

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

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

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

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : सभापति जी, लोग बिहार में छतों पर बैठे रहते हैं क्योंकि इसके अलावा कोई उपाय नहीं है। रेलवे आरक्षण में जब वेटिंग लिस्ट बढ़ जाती है और एक डिब्बे से अधिक वेटिंग लिस्ट हो जाती है तो तुरंत एक बोगी बढ़ा देनी चाहिए। ऐसा न होने से आम आदमी परेशान होकर आरक्षण के लिए इधर-उधर दौड़ता है। रोज लोग हमसे दो-चार पत्र इसके लिए लिखवाते हैं। इसलिए वेटिंग लिस्ट बढ़ जाने से तुरंत एक बोगी लगाकर आम आदमी के आने जाने के लिए ज्यादा सहूलियत की मांग हम करना चाहते हैं। आरक्षण में जो गड़बढ़ और घूसखोरी है उस पर भी नियंत्रण करना चाहिए।

रेलवे सुरक्षा के बारे में मैं संक्षेप में कहना चाहता हूं कि बिना आदमी के गुमटी सबसे ज्यादा खतरनाक हैं। सड़क यातायात में रेल लाइन के आर-पार जाने के लिये गुमटी पर कोई आदमी न होने से दुर्घटनाओं की संभावना अधिक रहती है। रिपोर्ट है कि अगर 32 गुमटी हैं तो उसमें से 16 गुमटी बिना आदमी के हैं। इसलिए गुमटी पर आदमी रखें। मानवीय भूल से जो दुर्घटनाएं होती हैं, उस पर सख्त कार्रवाई होनी चाहिए। रेलवे सुरक्षा पर ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है। जो रेल लाइनें पुरानी हो गई हैं, उनको नया करने के लिए उपाय करने चाहिए। मशीनों में जो खराबी होती है, उसके लिए टैक्नोलॉजी का विकास हुआ है। उसमें सुरक्षा को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। मजदूर लोग हमारे यहां से जाते हैं तो रेलगाड़ी में उनका बड़ा शोषण होता है। पंजाब आदि जगहों से वे कुछ पैसा कमाकर लाते हैं। रास्ते में टी०टी० उनका शोषण करता है, सुपरफास्ट, ऐक्सप्रेस आदि का बहाना बनाकर गरीब आदमियों का शोषण करता है। उसको रोका जाना चाहिए और उस पर ध्यान देना चाहिए।

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

सरकार ने वर्ष 1999-2000 को यात्री वर्ष कहा है। यात्री वर्ष की घोषणा हो तो यात्रियों को पता भी लगना चाहिए कि यात्री वर्ष है। इसलिए आपको ऐसा कुछ करना चाहिए जिससे यात्रियों को लगे कि यह यात्री वर्ष है।

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

एक माननीय सदस्य : यह गुमटी क्या है ?

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : गुमटी लेवल क्रॉसिंग को कहते हैं। उस पर ओवर ब्रिज बनाना चाहिए। उसे राज्य सरकार पर छोड़ देते हैं कि राज्य सरकार पुल नहीं बनाती और राज्य सरकार आधा पैसा नहीं देती या ढिलाई करती है। क्या अंग्रेजों ने यह कानून बनाया, आपने बनाया या आपके पूर्व मंत्री ने बनाया – उसको आप बदल दीजिए। वह कोई भगवान का बनाया कानून नहीं है। संविधान में संशोधन हो सकता है। आप कहिये कि जो आवश्यकता की चीजें हैं, आर-पार जाने के लिए पुल बनाने में अगर राज्य सरकार सहयोग न भी दे तो भी आप पैसा देंगे। जिस गुमटी पर पुल न होने से एक किलोमीटर की लाइन लग जाती है, वहां ओवर ब्रिज बनाइए। हाजीपुर पार करते ही दीघी गुमटी है। जब भी वहां जाते हैं तो 10-15 मिनट रुकना पड़ता है। बस, ट्रक और सवारी गाड़ियों की भीड़ वहां लगी रहती है। एक किलोमीटर से भी ज्यादा दीघी गुमटी में, एकारा गुमटी में लाइन लग जाती है। हाजीपुर से मुजफ्फपुर जाने में दो चार गुमटियां पड़ती हैं। उसके चलते समय का नुकसान होता है। इसलिए वहां दीघी गुमटी और एकारा गुमटी पर ओवर ब्रिज बनाना चाहिए। राज्य सरकार की तरफ से इनमें पहल हो। अगर पहल न भी हो तो इन्हें ऐसा कुछ करना चाहिए कि जिससे गुमटी के चलते जो गड़बड़ होती है उसको ठीक किया जा सके। पश्चिम से मुजफ्फपुर जाने में भगवानपुर गुमटी भी शहर के करीब है। उस पर भी ओवर ब्रिज बनना चाहिए। आम गोला रोड में ओवर ब्रिज बनना चाहिए। वहां घनी आबादी है और रेलें आती जाती हैं। इससे यातायात अवरुद्ध होता है। सभापति महोदय, पटना का पाटलीपुत्र एक ऐतिहासिक स्थान है। लेकिन जब आप पटना जायें तो देखें कि प्लेटफार्म पर कितनी कशमकश होती है। प्लेटफार्म पूरी तरह से भरा हुआ होता है, चाहे आप भोर में जायें, रात्रि में जाएं या किसी भी समय जाएं, वहां प्लेटफार्म पर एक इंच जगह भी खाली नहीं रहती है। वहां बहुत गंदगी और स्थान की कमी होती है। इसलिए मेरा यह कहना है कि पटना स्टेशन का एक्सपेंशन होना चाहिए। वहां और दूसरे स्टेशंस भी बनने चाहिए। अब विकास का युग आया है, इसलिए आपको कुछ करना चाहिए जिससे पटना

स्टेशन पर भीड़ कम हो और गंदगी दूर हो। वहां एक समय रेल पुल का जाली शिलान्यास हुआ था। पहलेजा घाट से दिगहा रेल पुल से जोड़ने की बात थी, उसका शिलान्यास हुआ था, उस समय श्री देवेगौड़ा जी प्रधान मंत्री थे *(व्यवधान)* उस पुल का शिलान्यास हुआ था, लेकिन शिलान्यास को मिटाकर जनता की आंखों में धूल झोंकने के लिए कह दिया गया कि पुल का शिलान्यास हो गया। नीतीश जी कहते हैं कि अभी पानी की जांच हो रही है और यह कैबिनेट से पास नहीं है, कमेटी से भी पास नहीं है। इस तरह से बिहार के साथ जो छल और धोखाधड़ी हुई, इसका सुधार होना चाहिए। वहां की जनता के मन में बहुत शंका और भ्रम है, वहां जनता दुखी है *(व्यवधान)*

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

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

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

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

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

[अनुवाद]

श्री एम० सेल्वारासु (नागापट्टीनम) : महोदय, मैं एक महत्वपूर्ण मुद्दा उठाना चाहता हूं। दक्षिण रेलवे ने चेन्नई और कराइकुड़ी के बीच चलने वाली कम्बन एक्सप्रेस को अचानक बंद कर दिया है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनता इस मामले को लेकर बहुत उत्तेजित है। 2000 से अधिक लोग तिरुथुराईपुण्डी में रेल पथ पर जमा हो गये थे और ट्रेन सेवायें रोक दी थीं। 1000 से अधिक लोगों को गिरफ्तार किया गया था। एक विधान सभा सदस्य को भी गिरफ्तार किया गया था। मैंने मंत्री महोदय से कल भी बात की थी। उन्होंने अपने एक अधिकारी को मामले की छानबीन का निर्देश भी दे दिया है। आज मैंने संबंधित अधिकारी से बात की थी। इस मामले में आवश्यक कार्यवाही अभी बाकी है। यह एक महत्वपूर्ण मामला है। मैं आपके माध्यम से अपनी भावनायें मंत्री महोदय तक पहुंचाना चाहता हूं।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय सुन रहे हैं। अब आप अपना स्थान ग्रहण कीजिये।

श्री एम० सेल्वारासु : हजारों लोगों को गिरफ्तार किया गया है।

सभापति महोदय : उन्होंने इसे नोट कर लिया है।

[हिन्दी]

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

महोदय, इस देश में, भारत संघ में, जहां इतनी अनेकता है वहां रेल एकता की प्रतीक है। यहां विभिन्न भाषा, धर्म, वेशभूषा, खानपान वाले बसते हैं और इतनी विभिन्नता होने के बावजूद, इस देश की

[श्री प्रभुनाथ सिंह]

अनेकता में रेल एकता की प्रतीक है और इस संघ राज्य को एकता की कड़ी में जोड़ती है। इस देश में उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम चारों दिशाओं को जोड़ने का काम रेलवे विभाग करता है।

सभापति महोदय, इस देश में पांच लाख से ज्यादा गांव हैं और लगभग 100 करोड़ की आबादी है। इस देश में गांवों के लोगों को रेल से एक उम्मीद बनी हुई है कि उनके गांव में भी रेल पहुंचेगी। हालांकि माननीय रेल मंत्री जी द्वारा पूर्व में दिए गए पत्र और सदन में प्रस्तुत किए गए श्वेत पत्र से विदित है कि आर्थिक परेशानियां काफी अधिक हैं। उसको भी हमने पढ़ा था। वैसे तो पूरा देश ही आर्थिक परेशानियों में है उससे रेल अछूती नहीं रह सकती है, यह मानते हुए भी हम चलते हैं, लेकिन आर्थिक परेशानियों के बावजूद विकास की गति तेज की गई है। इसलिए मुझे रेल मंत्री जी को बधाई देने में कोई संकोच नहीं है।

सभापति महोदय, 100 गाड़ियों में उन्होंने डिब्बे बढ़ाकर यात्रियों के बैठने के लिए स्थान बढ़ाए हैं, लेकिन एक गाड़ी जिसका जिक्र श्री मोहन सिंह जी ने भी किया था और जिसका नाम वैशाली एक्सप्रैस है और जो दिल्ली आती है जिसकी छत पर बैठकर बहुत बड़ी संख्या में लोग आते हैं उसके लिए मंत्री महोदय ने अभी तक कुछ नहीं किया है। इस संबंध में मैंने रेल मंत्री महोदय को एक पत्र भी लिखा था। उसमें एक-दो डिब्बे बढ़ा दीजिए, तो मुझे लगता है कि इससे वहां के यात्रियों के भार *(व्यवधान)*

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

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

श्री नीतीश कुमार : वह 24 कोट की हो रही है।

श्री प्रभुनाथ सिंह : इसके लिए हम आपको बधाई दे रहे हैं। इसके साथ-साथ इस सदन के हर सदस्य के मन में रेल दुर्घटनाओं के संबंध में चिन्ता रहती है। रेल दुर्घटनायें बराबर हुआ करती हैं। इसका अन्वेषण होना चाहिए कि आखिर रेल दुर्घटना होने का कारण क्या है ? जहां तक मुझे जानकारी है, फिरोजाबाद में एक बार रेल दुर्घटना हुई थी। उस समय एक समिति का गठन किया गया था। समिति का जो प्रतिवेदन आया, उसमें बहुत अच्छे-अच्छे सुझाव दिये गये थे कि रेल दुर्घटना कैसे रोकी जाये और सरकार के स्तर पर मंत्रालय द्वारा कौन सी कार्यवाही की जायेगी लेकिन उस समिति के प्रतिवेदन को रेल मंत्रालय ने उस समय दबा दिया। आज तक उस प्रतिवेदन को सामने नहीं लाया गया है। हम माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहेंगे कि आपने यदि समिति के प्रतिवेदन को देखा है, तो अच्छा है। अगर नहीं देखा है तो उस प्रतिवेदन को मंगाकर आप देखें कि उसमें क्या सुझाव दिये गये हैं। यदि उसमें सुझाव अच्छे हैं तो उन सुझावों को दबाया क्यों गया है, इस पर गंभीरता से सोचना चाहिए।

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

हम रेल मंत्री से निवेदन करेंगे कि आप इस पर गंभीरता से चिन्तन कीजिए। इसके साथ-साथ हम एक बात के लिए मंत्री जी को बधाई देना चाहते हैं। हम इसलिए उनको बधाई नहीं देना चाहते कि वे बिहार के हैं, हमारी पार्टी के हैं या मेरे मित्र हैं। अभी रघुवंश प्रसाद जी जो बता रहे थे, उसमें कहीं भी असत्यता नहीं थी कि पिछले दिनों रेल कर्मचारियों की बहाली जिस तरह से हो रही थी उससे लगता था कि कहीं हल्दी और मिर्च की दुकान खुली है। बिहार के कई होटलों या और अन्य जगहों पर बैठकर, दिल्ली के होटलों में वह दुकान चलती थी। डेढ़ लाख रुपये से लेकर दो लाख रुपये में ए०टी०आई० और टीटी की बहाली का नियुक्ति पत्र मिलता था। इस पर माननीय मंत्री जी ने अंकुश लगाकर या व्यवस्था में परिवर्तन करके जो सुधार किया है, उसके बारे में मुझे कहने में कोई संकोच नहीं है कि आज जिसकी योग्यता होगी, वही नौकरी पायेगा, यह व्यवस्था रेल मंत्री ने की। मैं इसमें एक सुझाव देना चाहूंगा—जैसे कि इन पदों पर राजनीतिक एवं सामाजिक कार्यकर्त्ता बैठा करते थे, इधर रेल विभाग के बड़े-बड़े पदाधिकारी मौजूद हैं, हम यह मानकर चलते हैं कि आज की तारीख में जो राजनीतिक और सामाजिक कार्यकर्त्ता हैं, उनकी ईमानदारी की अगर समीक्षा की जाये तो मैं समझता हूं कि किसी भी वर्ग से चाहे वह नौकरी करने वाले हों या किसी और पद पर हों, ईमानदार राजनीतिक एवं सामाजिक कार्यकर्त्ता को उन पदों पर नहीं बैठाने से उन्हें शंका होने लगती है। वे सोच रहे हैं कि क्या मुझे शंका की निगाह से देखा जा रहा है। हम रेल मंत्री जी से पुरजोर निवेदन करेंगे कि यदि घर का मालिक मजबूत होता है, देहात में कहा जाता है कि यदि खूंटा मजबूत होता है तो बैल ठीक चलता है, आपकी इच्छा शक्ति मजबूत है तो इतना मानकर चलिए कि चोर भी आपके पास आकर ईमानदार हो जाएगा और जिस दिन आपकी इच्छा शक्ति कमजोर हो जाएगी, यदि ईमानदार व्यक्ति को भी बिठाएंगे तो वह आपके सामने बेईमान हो जाएगा। आप चाहते हैं कि गड़बड़ी और भ्रष्टाचार को रोकें, आपने इसका प्रयास भी किया है। हम चाहेंगे कि पुराने समय से राजनैतिक और सामाजिक कार्यकर्ताओं को जो प्रतिष्ठा मिलती थी, आप उस पर थोड़ा विचार करें और यदि उसमें कोई कठिनाई न हो तो निश्चित तौर पर उन्हें प्रतिष्ठा दें।

रेलवे भूमि के बारे में एक चर्चा चली है। रेलवे की हर जगह बहुत जमीन है लेकिन उसका बहुत दुरुपयोग हो रहा है। मैं इस पर

लम्बा-चौड़ा भाषण नहीं देना चाहता लेकिन उदाहरण के तौर पर मंत्री जी को बताना चाहता हूं, छपरा जिले के माजी में लगभग 300 एकड़ रेलवे की जमीन है जिसमें से सौ-डेढ़ सौ एकड़ जमीन का पच्चीसों वर्ष पहले से किसी एक व्यक्ति के नाम से बंदोबस्त किया गया है। हम समझते हैं कि आपके यहां तक यह जानकारी भी नहीं दी जाती होगी। हर दो-तीन साल बाद उसका रिनुवल उसी ढंग से होता रहता है। इतनी जमीन एक व्यक्ति दखल करके अपने निजी उपयोग में उसे ले रहा है। इसलिए हम चाहेंगे कि आप विभाग द्वारा उसे दिखवा लीजिए कि सौ-डेढ़ सौ एकड़ जमीन जो किसी एक व्यक्ति को पच्चीसों साल पहले से दी गई है, उसे देने का क्या औचित्य है। यदि उससे रेल को मुनाफा हो जो जरूर देनी चाहिए लेकिन यदि रेल को कोई मुनाफा नहीं हो तो निश्चित तौर पर उस पर गंभीरता से चिंतन करना चाहिए।

बजट और आपके भाषण में 14 नई रेलगाड़ियों को चलाने की बात की गई है। हमने बड़े ध्यान से देखा और हम बताना चाहते हैं कि बिहार में ज्यादातर कृषक और मजदूर स्तर के लोग होते हैं जो बाहर नौकरी करके अपनी जीविका चलाते हैं, खासकर उत्तर बिहार के क्षेत्र जैसे छपरा, सिवान, गोपालगंज, मोतिहारी, मुजफ्फरपुर, दरभंगा, मधुबनी आदि, इन सब जिलों के लोग पहले कलकत्ता, आसाम, इस समय आसाम में थोड़ी गड़बड़ी चल रही है जिसके चलते लोग दिल्ली की तरफ मुड़ रहे हैं, खासकर पंजाब और गुजरात की तरफ लोग ज्यादा संख्या में जाते हैं, मुम्बई में भी उधर के लोग नौकरी-पेशा करने जाते हैं। लेकिन छपरा से हावड़ा, छपरा से मुम्बई, छपरा से बड़ोदरा, जहां अधिक संख्या में लोग हैं, के लिए कोई गाड़ी नहीं है। हम निवेदन करेंगे कि वहां के कमजोर वर्ग के लोगों के लिए, मजदूरों के लिए, जो लोग बाहर जाकर अपनी जीविका चलाते हैं, गुजरात, महाराष्ट्र, दिल्ली, कलकत्ता में जाकर वे अपनी जीविका उपार्जन का काम करते हैं, उनके आने-जाने के लिए आप निश्चित तौर पर गाड़ी चलाने की व्यवस्था करें। वहां के लिए कम से कम तीन-चार गाड़ियां आवश्यक हैं जैसे छपरा से हावड़ा, छपरा से मुम्बई, छपरा से बड़ोदरा। हमने एक अनुरोध किया था, शायद चंद्र शेखर जी ने भी आपसे कहा था कि छपरा से वाराणसी एक पैसेंजर ट्रेन, एक्सप्रैस या राजधानी की जरूरत नहीं है, स्थानीय लोगों की सुविधा के लिए चलाएं। छपरा और बनारस व्यवसाय मंडी भी है और ट्रेन से ही वे लोग अपना सामान लाते और ले जाते हैं, कम दूरी पर स्टेशन है, बीच में सरयू नदी है जिसके चलते लोगों को आवागमन में काफी कठिनाई होती है। इसलिए एक लोकल ट्रेन वहां चलवाने का कष्ट करें।

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

अपराह्न 3.00 बजे

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

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

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

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

श्री प्रभुनाथ सिंह : . . .••

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

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

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

साथ ही दोहरीकरण में आपने 10 योजनाओं को शामिल किया है, लेकिन एक बहुत महत्वपूर्ण योजना, जिसे आप भी जानते हैं, बाराबंकी से कर्पूरीग्राम, समस्तीपुर को दोहरीकरण में शामिल नहीं किया गया है, जबकि छपरा से हाजीपुर को शामिल किया गया है। आप अगर बाराबंकी से लेकर कर्पूरीग्राम, समस्तीपुर तक शामिल कर देते तो उत्तरी बिहार का यह भाग और इधर उत्तर प्रदेश का, दोनों एक साथ जुड़कर दिल्ली से बिल्कुल जुड़ जाता। इसकी बहुत लम्बाई भी नहीं है, इसको आप दिखवा लीजिए। इस पर खर्चा भी बहुत नहीं पड़ेगा और रेल विभाग तो खर्चा उठाने में माहिर है। रेल घाटे में चलकर भी रेल है, इसलिए आप उसको देखिये और बाराबंकी से समस्तीपुर के दोहरीकरण की व्यवस्था कर दीजिए, हम आपसे यह अनुरोध करेंगे, निवेदन करेंगे।

••अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया गया।

[श्री प्रभुनाथ सिंह]

हम कोई भूमिका नहीं बना रहे हैं, खाली बिहार की 1-2 समस्याएं कह रहे हैं और 1-2 समस्याएं कहकर छोड़ देंगे। सर्वेक्षण में भी बहुत सी योजनाओं को शामिल किया गया है। सर्वेक्षण का नाम सुनकर नीतीश जी मुस्करा रहे हैं हमने इनसे मिलकर भी आग्रह किया है और आपके माध्यम से भी आज आग्रह कर देते हैं। रेल मंत्री जी, इसकी बहुत कम दूरी है, 30-35 किलोमीटर की दूरी महाराजगंज से मथुरक की है, आप उसका सर्वेक्षण करा दीजिए। हम तो यह चाहेंगे कि सिर्फ सर्वेक्षण ही मत कराइये, सर्वेक्षण कराकर आप चलकर वहां शिलान्यास कर दीजिए। हम आपसे यह उम्मीद करेंगे और हम आपसे इसके लिए बार-बार आग्रह करेंगे कि इसका सर्वेक्षण कराकर इस रेलवे लाइन को आप बना दीजिए।

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

हम आपको एक बात और बताना चाहते हैं, जो बात हमारे मन में है। रेल विभाग के पदाधिकारी आपस में मिलकर आपको बहुत सी बातों की जानकारी नहीं दे पा रहे हैं। यह बात हम इसलिए कह रहे हैं कि हम एक घटना अपने मंडल की यानी गोरखपुर मंडल की बता रहे हैं। गोरखपुर मंडल में सोनपुर है, उसी में समस्तीपुर है और अन्य तीन मंडल भी आते हैं। इसमें जो मजिस्ट्रेट चैकिंग करने के लिए, टिकट को चैक करने के लिए जो भाड़े पर प्राइवेट गाड़ियां ली जाती हैं, रेल मंत्री जी, हमारी नजर में उसमें लगभग चार करोड़ रुपये का घपला वहां के स्थानीय पदाधिकारियों ने मिलकर किया है। इसलिए हम यह बात कहते हैं कि वहां पर जो रेल की गाड़ी का ठेका हुआ, उसमें जहां गोरखपुर और उत्तर प्रदेश में 2-3 मंडलों में 5500 रुपये प्रतिदिन के हिसाब से हुआ, उसी गोरखपुर के एरिया में जो समस्तीपुर और सोनपुर पड़ता है, उसमें 1500 रुपए प्रतिदिन के हिसाब से भाड़ा दिया गया। जब भाड़ा तय होता है तो उसका एग्रीमेंट भी होना चाहिए, लेकिन इसमें ऐसा नहीं हुआ, न ही कोई विज्ञापन निकाला गया, केवल एक नोटिस बोर्ड पर सूचना लगा दी गई। इस तरह बाजार दर से बहुत ज्यादा भुगतान किया गया। उत्तर प्रदेश के हमारे ही दल के सांसद अभी यहां मौजूद नहीं हैं, उन्होंने रेल मंत्रालय को पत्र लिखकर इस सम्बन्ध में जानकारी भी दी थी, जिसको गोरखपुर में दबा दिया गया। आपके पदाधिकारियों ने मिलकर हाई कोर्ट से उस पर केस करवा दिया और कहा गया कि 1500 रुपए से काम चलने वाला नहीं है, इसको और बढ़ाया जाए। यह प्रस्ताव आपके पास या तो आ चुका है या फिर आने वाला है। इसमें लगभग चार करोड़ रुपए से ज्यादा का घपला हुआ है इसलिए इसकी जांच कराएं और जो भी पदाधिकारी दोषी हों, उनके विरुद्ध कठोर कार्रवाई करें। जिससे भविष्य में रेल विभाग में पैसे का इस तरह से दुरुपयोग न हो सके।

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

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

श्री मोतीलाल वोरा (राजनांदगांव) : सभापति जी, रेल बजट पर आज जो चर्चा प्रारम्भ हुई है, उसमें मैं भी अपने आप को शामिल करते हुए रेल मंत्री जी को एक बात के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। पिछले वर्ष रेल बजट पर चर्चा के दौरान मैंने छत्तीस गढ़, मध्य प्रदेश में रेलवे जोन के बारे में कहा था। वहां की कुल आबादी पौने तीन करोड़ के करीब है। इस जोन की वकालत जब आप विपक्ष में थे और माननीय अटल बिहारी वाजपेयी विपक्ष के नेता थे, वे भी इसकी पुरजोर वकालत करते थे। मैंने आपका 1997-98 का भाषण पढ़ा था। उसके बाद मैंने आपका ध्यान आकर्षित किया था। आपने उस मांग को पूरा करने की दिशा में कदम बढ़ाया। लेकिन वह कदम तब बढ़ाया जब हमारे प्रदेश में विधान सभा के चुनाव हो रहे थे। किस पार्टी को लाभ मिले और किसको नहीं मिले, हो सकता है आपके मन में यह बात न रही हो, लेकिन आज जो हुकूमत कर रहे हैं, उनके मन में था कि अगर हम बिलासपुर जोन का शिलान्यास करा दें तो हो सकता है हमें और अधिक अच्छे परिणाम मिलें। मैं उसमें नहीं जाना चाहता, मैं केवल आपको इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूं कि आपने बिलासपुर जोन की शुरूआत कर दी है। भारतीय रेल का सबसे बड़ा योगदान देश की एकता को मजबूत करने में है। 90 फीसदी लोग रेल से यात्रा करते हैं। मात्र सात से आठ प्रतिशत लोग ही चाहे हवाई जहाज से जाते हों या अपने वाहन से जाते हों लेकिन नब्बे प्रतिशत लोगों के आवागमन की जो सुविधा है, उसमें हमें पूरी तरह से अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। आपने अपने बजट के पूर्वानुमान में इस बात का उल्लेख किया है कि रेलों का लदान 424 मिलियन तक होने की संभावना है और उसके परिणामस्वरूप वर्ष के दौरान यात्री और अन्य फुटकर आमदनी से होने वाली आमदनी में आपने 1056 करोड़ रुपये की कमी होने की आशंका बजट में दर्शाई है। जो सकल यातायात प्राप्ति बजट अनुमान में दर्शाई गई है, वह 71472 करोड़ से घटाकर 38416 करोड़ रुपये रखी गई है। योजना के खर्च का जो आपने मूल्यांकन किया है और अब 8755 करोड़ रुपये रखा है जो कि पहले 9500 करोड़ रुपये था। बाजार से लेने वाले ऋण का भी उल्लेख आपने अपने बजट भाषण में किया है। वह 2908 करोड़ रुपये था, उसे आपने बढ़ाया है। 3080 करोड़ रुपये का ऋण बाजार से आप लेंगे क्योंकि रेलों की आवश्यकता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि सारी कसरत करने के बाद विशेष रूप से एक साल के अंदर आपने इसमें काफी सुधार किया है और इसमें दो राय नहीं हैं। कसरत करने के बाद भी जो परिणाम सामने आए हैं, इतने बड़े देश में केवल 14 नई रेल लाइनों का आपने उल्लेख किया है। आपसे और अधिक की अपेक्षा थी। सभापति जी, आप भी मेरी बात से सहमत होंगे क्योंकि आप भी

मध्य प्रदेश के हैं। मध्य प्रदेश क्षेत्रफल की दृष्टि से देश का सबसे बड़ा राज्य है और इसलिए यह अपेक्षा थी कि कुछ और अधिक रेल सुविधाओं का लाभ मिलेगा लेकिन मुझे इस बात का अफसोस है कि मध्य प्रदेश के साथ उतना न्याय नहीं किया गया। मैं अलग-अलग प्रदेशों की बात नहीं करता लेकिन जो प्रदेश पिछड़ा हुआ है, जो प्रदेश आदिवासी अंचलों से घिरा हुआ है जिसमें 17-18 आदिवासी जिले हैं, वहां अपेक्षा अधिक थी। लोगों ने समझा था कि 14 रेल लाइनों के साथ-साथ, चाहे मध्य प्रदेश का छत्तीसगढ़ का इलाका हो, या महाकौशल का इलाका हो या विन्ध्यप्रदेश का इलाका हो, जहां रेल सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं, वहां उनको भी ध्यान में रखा जाएगा लेकिन ऐसा नहीं किया गया।

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

[अनुवाद]

> "अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन, आर०डी०एस०ओ०, भारतीय रेलवे की अनुसंधान और अभिकल्प विंग है। यह तकनीकी मामलों में भारतीय रेलवे के परामर्शदाता के रूप में कार्य करता है। उन्होंने लागत प्रभावी "यूनिवर्सल इमरजेंसी सिस्टम" विकसित किया है।"

[हिन्दी]

ये सारी बातें इसमें कही गई और इसके बाद भी घटनाओं में कमी निश्चित रूप से पिछले वर्ष में आई है। इसके साथ-साथ अन्य घटनाओं में कमी आनी चाहिए। पब्लिक सैक्टर अंडरटेकिंग्स के लिए आपने कहा है, वहां से जो 2,558 करोड़ रुपया प्राप्त हुआ है, यह राशि भारतीय रेल के योजना संसाधनों की संपूरक है। मैं समझता हूं कि पब्लिक सैक्टर अंडरटेकिंग्स को और अधिक चुस्त बनाया जाए। केवल इस पर ही संतोष न कर लिया जाए कि इरकॉन इंटरनेशनल लि० ने अपना प्रोफिट 50 करोड़ 30 लाख बनाए रखा और कंटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लि० को प्रोफिट हुआ। इनकी जो क्षमता है उसका पूरी तरह से उपयोग होने की आवश्यकता है। अगर आज क्षमता का उपयोग पूरी तरह से नहीं होता तो निश्चित रूप से हमारे उत्पादन में और कार्य में काफी ढिलाई और कमी आती है। आपने प्रोडक्शन युनिट्स का उल्लेख किया है कि वर्ष 1997-98 में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और डीजल लोकोमोटिव वर्क्स में रेल इंजनों का उत्पादन हुआ है—क्या इनकी जितनी क्षमता है उसके आधार पर इन इंजनों का उत्पादन हुआ ? इनकी इंस्टाल्ड केपेसिटी कितनी थी और एक्चुअल प्रोडक्शन कितना हुआ, इसका कहीं कोई उल्लेख नहीं है। मैं समझता हूं कि इस दिशा में हमें पूरी तरह से ध्यान देना चाहिए। जिन रेलों पर देश के 90 फीसदी लोगों की आस्थाएं हैं, उन पर भी आपको ध्यान देना होगा।

मैं आपको इस बात के लिए बधाई देना चाहूंगा कि आपने वर्ष 1999-2000 को यात्री वर्ष की संज्ञा दी। मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़ का इलाका है। छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस नाममात्र एक गाड़ी है, जो अल्टरनेटिव डेज़ में चलती है। वह गाड़ी बिलासपुर से दिल्ली आती है। मैंने मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित भी किया। उसकी हालत को मंत्री जी स्वयं जाकर देखें, क्योंकि अधिकारी तो आपको यही जवाब दे देंगे कि गाड़ियों में सारी व्यवस्था है। अगर आप एक बार इन गाड़ियों का मुआयना करके देख लें तो आपको अंदाजा हो जाएगा कि वह छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस गाड़ी चलती-फिरती झुग्गी-झोंपड़ी की तरह है जहां संडास की भी व्यवस्था ठीक से नहीं है, उसके दरवाजे, खिड़कियां ठीक नहीं हैं। वहां जो ब्लैंकेट और चादर दी जाती है वह ऐसी लगती है कि न मालूम वर्षों पुरानी कहां से निकाली गई है। सैकिंड ए०सी० के डिब्बों को छोड़ कर अन्य सब डिब्बों की हालत इतनी खराब है, जिससे ऐसा लगता है कि देश के सबसे कंडैम डिब्बे छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में जोड़ दिए जाते हैं। मैंने आपका ध्यान इस ओर आकृष्ट किया और आपने जवाब भी दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। आप रेल मंत्रालय के अधिकारियों को कहें कि वे एक बार छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में जाकर देखें।

महोदय, आपने शायद रायपुर में भी डी०आर०एम० कार्यालय खोलने की संभावना व्यक्त की हो। आप 22 तारीख को जाने वाले भी हैं। अब तक छत्तीसगढ़ में बिलासपुर डिवीजन डी०आर०एम० आफिस था। छत्तीसगढ़ में राजनंद गांव है, उसके पहले एक रस्मला स्टेशन है। रस्मला, राजनंद गांव, डूंगरगढ़ और बोरतलाब नागपुर, डी०आर०एम० के पास हैं। वर्षों पहले एक घटना घटी थी, उसका नुकसान क्या हुआ। केवल दो सीटें सैकिंड ए०सी० की राजनंद गांव रेलवे स्टेशन पर उपलब्ध थी और डी०आर०एम० साहब की इतनी वहां हुकूमत चलती है कि उन्होंने दोनों सीटों को नागपुर में ट्रांसफर कर दिया। हम मंत्री जी को लगातार पत्र लिख रहे हैं कि यह अन्याय हो रहा है। डी०आर०एम० साहब का रुतबा इतना भारी है कि वह जब एक बार रेलवे स्टेशन पर आए तो हमने कहा कि जैसे ही रेलगाड़ी आती है तब ट्यूबलाइट्स और पंखे जलते हैं। उन्होंने कहा कि हमारे पास पैसे की कमी है, हम कुछ नहीं कर सकते। राजनंद गांव आपके जिले का मुख्यालय है। मैं आभारी हूं कि आपने रेलवे क्रासिंग खोला, जो अनेक वर्षों से बंद था और राज्य सरकार ने भी उसके लिए सहमति दी। क्योंकि रेलवे क्रॉसिंग के ऊपर में एक रेल-रोड ओवर-ब्रिज बन चुका है। वह हमारे जमाने में बना था। तीन से पांच साल के छोटे-छोटे बच्चे और रिक्शा रेलवे ब्रिज पर जा नहीं सकते थे। वह काम आपने किया है और उसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

सर्वेक्षण का काम अनेक वर्षों तक चलता है, लेकिन उससे लोगों में उम्मीद हो जाती है कि एक बार सर्वेक्षण में आपका इलाका आ गया तो जो रिपोर्ट आयेगी, उसके आधार पर उस मार्ग में रेल का काम शुरू हो जाएगा। मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान राजनंद गांव, जबलपुर वाया छेरागढ़, चौदह बोगला, मंडला होती हुई और एक राजनंद गांव से चन्द्रपुर जो महाराष्ट्र में है जोकि पूरा आदिवासी इलाका है, की ओर दिलाना चाहता हूं। उसके बारे में मैंने माननीय मंत्री जी को पत्र लिखे हैं और उनका जवाब भी आया है, जवाब देने में उन्होंने

[श्री मोतीलाल वोरा]

कोई कंजूसी नहीं की है और जवाब के साथ-साथ काम भी किया है। पिछले कुछ सालों से सरकारों की अदला-बदली हो रही है, सरकारों का आना-जाना लोकतंत्र में बना रहेगा लेकिन जिस पद पर कोई मंत्री बैठता है उसकी बड़ी जिम्मेदारी होती है। नीतीश कुमार जी, आपसे हमें बड़ी अपेक्षाएं हैं। इसलिए मैं आपसे कहूंगा कि किसी व्यक्ति विशेष के लिए नहीं, बल्कि देश के लिए हमारी अपेक्षाओं की पूर्ति करें। ऐसा कहा गया है कि बिहार के लिए बहुत कुछ किया जा चुका है। नवरात्रों के समय डोगरगढ़ रेलवे स्टेशन पर 20 लाख लोग आते हैं। रेलवे द्वारा तीन रुपया प्रति यात्री लिया जाता है लेकिन किसी प्रकार की सुविधा देने की बात नहीं होती है। नवरात्रे 19 तारीख से फिर शुरू हो रहे हैं। पिछले साल भी मेरे पत्र का जवाब आ गया था लेकिन इस बारे में कोई सुविधा नहीं मिली थी। आपने पटना रेलवे स्टेशन का उल्लेख किया था, ऐसी हालत डोगरगढ़ रेलवे स्टेशन की है। वहां मां बिमलेश्वरी देवी का मंदिर है और जो भी वहां आशीर्वाद मांगता है उसे लाभ मिलता है, ऐसी मान्यता वहां के लोगों की है। वहां पर अगर 50 हजार आदमी भी आ जाए तो जगह कम नहीं पड़ती है, लेकिन प्लेटफार्म 40-50 साल पुराना है। आपने उल्लेख किया कि मॉडल रेलवे स्टेशनों की एक योजना माधव राव सिंधिया जी के जमाने में बनी थी। बहुत से स्टेशन मॉडल घोषित होने के बाद बनें लेकिन अभी कुछ रह गये हैं। राजनंद गांव और डोगरगढ़ दो ऐसे स्टेशन हैं जहां पर लाखों की तादाद में लोग आते हैं और आपको उनसे घाटा नहीं होता है। तीन रुपया प्रति यात्री आप वसूल करते हैं। लेकिन उसके बाद भी यात्रियों को सुविधा न मिले तो अच्छी बात नहीं है। आपको प्लेटफार्म का विस्तार करना चाहिए। राजनंद गांव, डोगरगढ़, बोर तालाब और रसना को जैसा मैंने कहा कि डी० आर०एम० नागपुर से निकाल कर उसे सीधा डी०आर०एम० रायपुर में जहां आप 22 तारीख को जा रहे हैं, शामिल करने की कृपा करें। आपने कहा कि आपके और कर्मचारियों के संबंध बड़े सौहार्दपूर्ण हैं। आपका बहुत बड़ा संस्थान है तो उसमें संबंध सौहार्दपूर्ण होने की बहुत आवश्यकता है।

प्रेस-संवाददाताओं के लिए भी आपने छूट दी है। वे 58 हजार किलोमीटर तक यात्रा कर सकते हैं। उनको आपने कूपन की छूट भी दी है। रेलवे की उत्पादन इकाइयों ने जो लाभ अर्जित किया है उसका भी आपने उल्लेख किया है। *(व्यवधान)* सभापति जी, मैं एक मिनट आपका और लूंगा। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि दिल्ली से भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस चलती है। नागपुर से रायपुर तक इलैक्ट्रिफिकेशन पूरा हो चुका है। शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली से भोपाल आती है। वह रायपुर तक आ सकती है। आज रायपुर और भोपाल के बीच ऐसी कोई रेलगाड़ी नहीं है। पिछले वर्ष हबीबगंज से निजामुद्दीन एक रेलगाड़ी चलाने की घोषणा की गई थी। वह गाड़ी कहां रह गई ? वह किस ठंडे बस्ते में चली गई ? यह घोषणा 1998-99 में की गई थी।

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

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

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

सभापति महोदय : मुख्य मंत्री पर चर्चा नहीं होगी।

श्री मोतीलाल वोरा : हबीबगंज में जब डिवीजनल आफिस बना था तो वहां बहुत सी झोंपड़ियां थीं। मैं उस समय मुख्य मंत्री था। मैंने झोंपड़ियां तत्काल हटा कर 53 लाख रुपए उन्हें बसाने पर खर्च किए थे। मैं इस बारे में मुख्य मंत्री से अवश्य कहूंगा जिससे मुख्य मंत्री तक आपकी बात पहुंच जाए। इससे हमें लाभ होगा।

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

[अनुवाद]

विद्युत मंत्री, संसदीय कार्य मंत्री तथा अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्री (श्री पी०आर० कुमारमंगलम) : सभापति महोदय, मैं विपक्षी दल के उपनेता का ध्यान एक बहुत साधारण सी बात की ओर दिलाना चाहता हूं। हमने यह चर्चा सुबह 11.15 या 11.20 बजे आरम्भ की थी। यदि हम 7 बजे सांय तक का आवंटित समय लें तो भी हम इस चर्चा को पूरा कर लेंगे। यह उचित भी होगा। किन्तु, मैं समझता हूं कि अभी लगभग 25 वक्ता शेष हैं।

सभापति महोदय : 25 से भी अधिक वक्ता हैं।

श्री पी०आर० कुमारमंगलम : यदि 25 से भी अधिक वक्ता हैं तो यह चर्चा देर रात तक, दो या तीन बजे तक चलेगी। मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे पास दो विकल्प हैं। पहले विकल्प की घोषणा अध्यक्ष महोदय ने पहले ही कर दी है और वह यह है कि हम आवंटित समय तक ही इस चर्चा को जारी रखें। तत्पश्चात्, यदि सभा की सहमति हो तो, हमारे पास एक नया तरीका है, जिसे रेलवे के सम्बन्ध में वाद-विवाद के उद्देश्य हेतु ही शुरू किया जा रहा है और वह यह है कि सदस्य अपने भाषण, यदि संभव हो, तो लिखित रूप में दें। *(व्यवधान)* यह सिर्फ आज के लिये होगा। अत:, मैं यह निवेदन करता हूं कि क्या हम सभी इस बात से सहमत हैं कि रेल मंत्री 6.30 बजे या उसके आसपास इस चर्चा का उत्तर दें ? *(व्यवधान)*

श्री भास्कर राव पाटील (नांदेड़) : नहीं, हम बोलना चाहते हैं। *(व्यवधान)*

श्री रामचन्द्र मलिक (जाजपुर) : हम यहां बोलेंगे *(व्यवधान)*

श्री अबुल हसनत खां (जंगीपुर) : मैं भी बोलना चाहता हूं। आपने यह निर्णय सुबह ही क्यों नहीं लिया ? *(व्यवधान)*

श्री पी०आर० कुमारमंगलम : फिर, आप सभा की बैठक कब तक बढ़ाना चाहते हैं ? *(व्यवधान)*

श्री पी० शंकरन (कालीकट) : इसे पूरी रात तक कर दिया जाए *(व्यवधान)*

श्री मनोरंजन भक्त (अंडमान और निकोबार द्वीप समूह) : हम सभा की बैठक तब तक जारी रख सकते हैं, जब तक कि यह चर्चा समाप्त न हो जाए *(व्यवधान)*

श्री पी०आर० कुमारमंगलम : तो, सभी का मत यह है कि हम इसे पारित कर दें ताकि सभी पक्षों के सदस्यों को बोलने की प्रतीक्षा न करनी पड़े। *(व्यवधान)*

श्री पी० शंकरन : हर दल और हर वक्ता को दी गई समय सीमा में ही बोलना होगा। तभी सब कुछ ठीक चलेगा। किन्तु कोई भी ऐसा नहीं कर रहा है *(व्यवधान)*

श्री पी०आर० कुमारमंगलम : मैं उनकी बात से सहमत हूं। मेरे विचार में यह उचित बात है कि हर दल अपने वक्ताओं से निर्धारित समय तक सीमित रहने को कहे ताकि समय-सीमा का अतिक्रमण न हो। मैं सभी नेताओं से यह अपील करता हूं।

हमें यह भी समझ लेना चाहिये कि हम देर रात तक बैठक जारी रखेंगे और हम अन्य किसी बात पर बल नहीं देंगे, क्योंकि कुछ सदस्य जाना चाहेंगे।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

श्री पी०आर० कुमारमंगलम : मैं विरोधी दल के उप-नेता से इस सम्बन्ध में कुछ कहने का निवेदन करता हूं।

सभापति महोदय : जैसा कि माननीय सदस्यों को ज्ञात है कि माननीय अध्यक्ष पहले ही यह घोषणा कर चुके हैं कि "जो सदस्य सभा पटल पर लिखित भाषण रखने के इच्छुक हैं वे ऐसा कर सकते हैं। लिखित भाषणों को सभा की कार्यवाही में शामिल किया जायेगा।" मैं पुन: यह घोषणा करता हूं।

श्री पी०आर० कुमारमंगलम : मैं विपक्षी दल के उपनेता से यह निवेदन करता हूं कि वह हमें कुछ संकेत दे कि उनके विचार से रेल मंत्री के, उत्तर का क्या समय होना चाहिये ताकि हम एक समय-सारणी के अनुसार कार्य कर सकें; वैधानिक समय सात बजे तक है *(व्यवधान)*

श्री भास्कर राव पाटील : आपने यह सुझाव सुबह ही क्यों नहीं दिया ?

श्री पी०आर० कुमारमंगलम : यह सुझाव सुबह भी दिया गया था।

श्री भास्कर राव पाटील : सभी नेता अपनी इच्छानुसार बोल रहे हैं।

श्री पी०आर० कुमारमंगलम : एक बार फिर, मैं किसी भी सुझाव के लिये तैयार हूं। मैं सिर्फ इतना ही कह रहा हूं कि अध्यक्षपीठ ने सुबह ही यह सुझाव दिया था कि हम लोग समय पर वाद-विवाद को खत्म कर लेंगे और उचित समय पर मंत्री उत्तर देंगे। माननीय अध्यक्ष ने यह सुझाव दिया था कि जिनको बोलने का अवसर नहीं मिलता है, वे अपने लिखित भाषण सभा के पटल पर रख सकते हैं।

श्री पी० शिव शंकर : सभापति महोदय, क्या माननीय मंत्री वाद-विवाद का उत्तर सोमवार को दे सकते हैं ?

श्री नीतीश कुमार : उत्तर आज ही दिया जाएगा। सोमवार को प्रधान मंत्री धन्यवाद प्रस्ताव का उत्तर देंगे। अत:, उत्तर आज ही दिया जायेगा और अध्यक्ष महोदय ने आरम्भ में ही यह घोषणा कर दी थी।

श्री पी० शिव शंकर : फिर जब तक हमारे पास समय है, हमें चर्चा जारी रखनी चाहिये। इस बीच हम आपको बता देंगे।

श्री नीतीश कुमार : आप यह निर्णय कर लें कि हम 9 बजे तक बैठें या दस बजे तक बैठें।

[हिन्दी]

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

सभापति जी, आज प्रात:काल सदन शुरू होने के बाद जैसे ही रेल बजट पर बहस प्रारम्भ हुई, उस समय स्पीकर साहब ने भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्री देवगौड़ा को अपनी बात रखने के लिये अधिकार दिया। उन्होंने रेल मंत्री जी को तीन दिन की वार्निंग दी, यह सुनकर बड़ा खेद हुआ। कर्नाटक में हुबली को रेल जोन बनाये जाने का स्वागत किया गया है, किसी ने इसका विरोध नहीं किया। अगर कल इस बात का विरोध होगा तो श्री देवगौड़ा जी के कारण होगा न कि कर्नाटक की जनता की तरफ से होगा। उन्होंने 16 फरवरी, 1996 को एक चिट्ठी लिखी थी जिसमें कहा है :

[अनुवाद]

"कर्नाटक के लोग निरन्तर यह मांग कर रहे हैं कि हुबली को दक्षिण रेलवे जोन बनाया जाए।"

जनता की ओर से बहुत से रिमाइंडर्स और मैमोरेंडम आ रहे हैं :

"मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप इस अनुरोध पर सकारात्मक रूप से विचार करें और हुबली में दक्षिण रेलवे का क्षेत्रीय कार्यालय खोलने हेतु एक आदेश पारित करें।"

[हिन्दी]

यह बात भूतपूर्व प्रधान मंत्री जी ने लिखी जो उस समय कर्नाटक के मुख्य मंत्री थे। इतना ही नहीं, यह उन्होंने कर्नाटक की जनता के लिये लिखा और आज अपनी भाषा में परिवर्तन कर रहे हैं। इतना ही नहीं, आदरणीय बोम्मई जी के नाम का उल्लेख किया है। एकदम प्रधान मंत्री बनने के बाद उनकी नीति में जो परिवर्तन हुआ, बोम्मई

[श्री बासवराज पाटिल सेडाम]

जी परेशान हैं, ऐसा आज की एक पत्रिका ने समाचार में लिखा है– "अपने इस रुख के होते हुए ही बोम्मई जी देवगौड़ा सरकार में अपनी बात मनवाने में असफल रहे।" यह वास्तविक स्थिति है। एक प्रकार से बोम्मई का नाम लेकर और साथ ही साथ गत सरकार जब इस देश में चल रही थी तो उस समय के 27 एम०पी० लोगों ने सही किया है। (व्यवधान) यहां बोला गया है इसलिए मुझे कहना पड़ रहा है। इस प्रकार यह पूरे कर्नाटक की जनता को खुशी देने वाली बात है। कर्नाटक की जनता ने इसका स्वागत किया है। इतना ही नहीं, मैं यहां पर कर्नाटक के उसी पार्टी के मुख्य मंत्री ने जो टिप्पणी दी है वह बताना चाहता हूं। "बंगलौर में मुख्य मंत्री श्री जे०एच० पटेल ने प्रसन्नता व्यक्त करते हुए कहा है कि यह उत्तरी कर्नाटक के लोगों की एक लंबे समय से चली आ रही अभिलाषा थी।" सारा कर्नाटक और उत्तर कर्नाटक की एक बहुत बड़ी हृदयस्पर्शी मांग थी जिसके कारण सारा कर्नाटक संतुष्ट है, सभी सांसद संतुष्ट हैं। ऐसे में आदरणीय देवगौड़ा जी को ऐसी बात सदन में नहीं कहनी चाहिए थी, लेकिन मुझे दुख के साथ उनके इन शब्दों को कहना पड़ा है। तीन दिन बाद क्या होगा इस प्रकार की वार्निंग रेलवे मंत्री जी को देकर कुछ नहीं होगा। वैसे भी जनता को उन्होंने भुलावा करने की कोशिश की थी। 1994 के चुनाव के समय उन्होंने कहा था। जब ऐग्रीमेंट है तो हमें तमिलनाडु को थोड़ा पानी देना पड़ता है। उन्होंने कहा था कि मैं खून दूंगा लेकिन एक बूंद पानी नहीं दूंगा। उन्हीं मुख्य मंत्री ने पानी भी दिया। इसके कारण रेलवे मंत्री को इनके तीन दिन के अल्टीमेटम से घबराने की जरूरत नहीं है। सारे कर्नाटक की जनता इस बात से संतुष्ट है, इस बात को मैं यहां पर दोहराना चाहता हूं। इसके साथ-साथ इस सदन के 22 एम०पी० लोगों ने पार्टी का लाइन तोड़कर इसका समर्थन किया था। इन बातों को कहते हुए कुछ जरूरी विषय आदरणीय नीतीश जी के ध्यान में लाना चाहता हूं। बीजापुर-गदद जो शोलापुर गदद का रेलवे लेन है, उस पर 70 प्रतिशत काम हुआ है केवल 30 प्रतिशत काम बाकी है जिसके लिए लगभग सौ करोड़ रुपये चाहिए। सन् 2000 में इसे पूर्ण करना है लेकिन आपने केवल सात करोड़ रुपये लिखे हैं जिसके कारण वहां की जनता आंसू बहा रही है, गुस्से से सनसना रही है। आप यहां पर आश्वासन दीजिए नहीं तो बीजापुर गोल गुम्बज जो है जहां देश के लाखों यात्री आते हैं, उनकी सुविधा के लिए उस ब्रॉड गेज लाइन को पूरा करना बहुत आवश्यक है। इसीलिए बीजापुर गदद को जोड़ने वाले ब्रॉड गेज की लाइन को जोड़ने के लिए सात करोड़ रुपये की राशि अधिक बढ़ाइए, मैं आपसे हृदय से मांग करता हूं।

बहुत दिनों की मांग है गुलबर्गा-बीदर जिस लाइन की निजाम के जमाने से मांग थी, आपने उसको पूरा करके जो बजट में उसके लिए पैसा रखकर मंजूरी दी है, वहां की जनता बहुत खुश है। आंध्र और कर्नाटक की जनता में भी इस बारे में बहुत आनंद है। आपने जो इस काम को शुरू करने के लिए दो करोड़ रुपया रखा है, स्वयं प्रधान मंत्री आकर उद्घाटन करके जल्दी से जल्दी इसको अधिक धनराशि देकर इस काम को शुरू करें मै यह प्रार्थना करता हूं। उसी के साथ-साथ एक बहुत बड़ी डिमांड है उत्तर कर्नाटक को बैंगलोर राजधानी पहुंचने के लिए शोलापुर गुलबर्गा होते हुए बंगलौर के लिए विशेष गाड़ी बनाएं, या जो बीदर से चलने वाली लिंक एक्सप्रेस को स्वतंत्र गाड़ी बनाएं। कोई भी एक मांग शीघ्रातिशीघ्र पूर्ण करने से जितनी बड़ी मात्रा में यात्रियों का प्रेशर है, उसे दूर करने में सहायता होगी। बंगलौर से जयपुर जाने की आपने ट्रेन की जो घोषणा की है, मुझे बड़ा संतोष है कि सप्ताह में कम से कम दो बार वह ट्रेन जाती है लेकिन कम से कम एक बार वह ट्रेन वाया गुंटकल वाडी गुलबर्गा शोलापुर होते हुए जाए जिसके कारण बंगलौर गुलबर्गा शोलापुर अन्य यात्रियों को भी जयपुर और गुजरात जाने के लिए बहुत सुविधा होगी। इसको आवश्यक समझकर कृपा करके एक दिन की गाड़ी इस दिशा से भेजने की व्यवस्था करें यह प्रार्थना मैं करता हूं। इसके साथ ही एक छोटी सी मांग है। मैंने एक साल से सरकार को अभी तक बीसियों चिट्ठियां लिखी हैं और यह कोई नाजायज मांग नहीं है। सभापति महोदय, चित्तपुर नाम का एक रेलवे स्टेशन साउथ सैंट्रल रेलवे में है। हुसैन सागर नाम की ट्रेन जो हैदराबाद से मुम्बई जाती है, उस ट्रेन के स्टापेज के लिए वे लोग मांग कर रहे हैं। उसके बाजू में पांच हजार की जनसंख्या के स्थान पर वह ट्रेन रुकती है, परंतु वहां 25 हजार जनसंख्या होने के बावजूद भी वह गाड़ी नहीं रुकती। इस बारे में वहां के लोग तीन साल पहले सत्याग्रह करके जेल गये हैं। अभी उन पर केस चल रहा है। इसलिए मैं आपसे सविनय विनती करता हूं कि यह जेनुइन डिमांड है। इसके बाद उस गाड़ी को कोई रोकने या पूछने वाला नहीं है। इसलिए कृपा करके आप कल से ही वह गाड़ी वहां रोकने के आदेश दें। इससे वहां की जनता बहुत खुश होगी और जो केस वहां के लोगों पर चल रहा है उसे आप वापस लें, यही मैं आपसे प्रार्थना करता हूं।

सभापित महोदय, इसी के साथ-साथ कोट्टूर-हरिहर नाम की छोटी लाइन बिल्लारी जिले में थी, जहां छोटी लाइन की गाड़ी चलती थी, वहां ब्रॉड गेज बनाने की घोषणा करके उस गाड़ी को बंद कर दिया गया। दुर्दैव से वह गाड़ी बंद तो हो गई लेकिन उसे ब्रॉड गेज बनाने का काम शुरू नहीं हुआ। मैं आपसे प्रार्थना करता हूं बिल्लारी जिला स्टील, आयरन-ओर देश को देता है, वह कमाई का एक बहुत बड़ा केन्द्र है। उनकी डिमांड को ध्यान में रखते हुए आप उस गाड़ी को शीघ्र प्रारंभ करने की कृपा करें। इन सब चीजों के लिए विनती करते हुए मैं बार-बार इस सरकार को धन्यवाद देता हूं कि मेरी वहां की रेलवे से संबंधित दो मांगें थी, साउथ-वैस्ट जोन हुबली को आपने शिफ्ट किया है, कर्नाटक की जनता इससे बहुत खुश है। श्री एस०आर० बोम्मई, जो श्री देवगौड़ा जी की पार्टी के मुख्य मंत्री हैं, उन्होंने भी इस बारे में संतोष व्यक्त किया है। बीदर-गुलबर्गा लाइन आपने शुरू करने की घोषणा की है, उससे भी वहां की जनता बहुत खुश है।

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

[अनुवाद]

श्री चेंगारा सुरेन्द्रन (अडूर) : सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद, मैं 1999-2000 के वर्तमान रेल बजट के बारे में कुछ महत्वपूर्ण बातें कहना चाहता हूं। लेकिन सर्वप्रथम, मैं इस रेल बजट का विरोध करता हूं।

महोदय, हमारे देश के कुछ राज्यों में, विशेषरूप से दक्षिण में, इस वर्ष विधान सभा के चुनाव होने हैं और यह रेल बजट इन चुनावों को ध्यान में रखकर बनाया गया है ताकि वहां के लोगों को अधिक सुविधाएं देकर वे कुछ राजनैतिक लाभ पा सकें।

महोदय, माल-भाड़े की दर में चार प्रतिशत की वृद्धि का देश की अर्थव्यवस्था पर दूरगामी प्रभाव पड़ेगा। चूंकि इससे मुद्रास्फीति बढ़ेगी, अत: इस बजट का सभी वस्तुओं, विशेषरूप से आवश्यक वस्तुओं, पर प्रभाव पड़ेगा। इसके कारण गरीब लोग बुरी तरह प्रभावित होंगे।

यात्री भाड़े को युक्तियुक्त बनाने का उद्देश्य वास्तव में यात्री भाड़े में भारी वृद्धि को छुपाना था। माल-भाड़े से 700-900 करोड़ रुपये और किराए में वृद्धि से 200 करोड़ रुपये के अतिरिक्त राजस्व अर्जन से आम आदमी पर भारी बोझ पड़ेगा।

महोदय, जनसंख्या घनत्व के अनुसार देश के अन्य सभी राज्यों से केरल राज्य की जनसंख्या सबसे अधिक है। यदि इस वर्ष का रेल बजट देखें तो आप पाएंगे कि जनसंख्या घनत्व के आधार पर केरल को उचित महत्व नहीं दिया गया है। और केरल के लोगों को केरल से यात्रा, विशेषतया केरल के दक्षिण भाग से, देश के अन्य राज्यों की यात्रा करने में भारी कठिनाई का सामना करना पड़ेगा।

महोदय, वाणिज्यिक और औद्योगिक क्षेत्रों के विकास के लिए बजट में किए गए कम आवंटन के कारण केरल में वाणिज्यिक और औद्योगिक विकास की गति लगभग ठप्प होने जा रही है।

महोदय, भारतीय रेल की स्थापना के समय से हमारे राज्य केरल की स्थिति तीसरे दर्जे की है, जबकि देश के अन्य राज्यों की स्थिति कहीं बेहतर है। यह सही है कि इस वर्ष के रेल बजट में केरल के लिए कुछ प्रावधान किए गए हैं और इस राज्य की स्थिति में थोड़ा सा सुधार होगा। किंतु ये प्रावधान काफी नहीं हैं। इन प्रावधानों से हम केरल में रेल यात्रियों की 50 प्रतिशत समस्याओं को भी हल नहीं कर पाएंगे।

महोदय, हमारा राज्य एक उपभोक्ता राज्य है। अत:, केरल के लोग यात्री-भाड़े और माल-भाड़े में वृद्धि वहन नहीं कर सकते।

मैं आपका ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि इस बजट में केरल के लिए केवल एक नई रेल लाइन को मंजूरी दी गई है। केरल के लोग बिना टिकट रेल यात्रा नहीं करते जैसाकि लोग देश के अन्य राज्यों में करते हैं और इसके बावजूद भी सरकार केरल के लोगों की कठिनाइयों को दूर करने पर कोई ध्यान नहीं दे रही है।

540 करोड़ रुपये में से साबरी रेल लाइन के लिए केवल 5 करोड़ रुपये स्वीकृत किए गए हैं। इस वर्ष 14 जनवरी को साबरीमाला में तीर्थयात्री रेलयात्रा सुविधा न होने के कारण ही मर गए थे। अत:, सरकार को साबरी रेल लाइन के लिए और अधिक राशि स्वीकृत करनी चाहिए।

एर्णाकुलम-त्रिवेन्द्रम रेल लाइन के लिए भी बहुत कम राशि स्वीकृत की गई है।

पुनालूर-ऐरूमाली नई लाइन के संबंध में केवल सर्वेक्षण कार्य करने की ही अनुमति दी गई है। इस पर भी साबरी रेल लाइन के साथ-साथ काम शुरू किया जाना चाहिए ताकि इससे साबरी तीर्थ यात्रियों को और अधिक लाभ हो।

कोल्लम-तिरूनेलवेली-विरूदुनगर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए बजट में बहुत कम राशि स्वीकृत की गई है।

इसके अतिरिक्त, ताकाजी-अड्डूर-पुनालूर नई लाइन को वर्तमान बजट में भी लंबित दिखाया गया है।

अंतत:, मैं मांग करता हूं कि देश के दक्षिण भागों विशेषरूप से केरल के लिए और गाड़ियां चलाई जाएं।

मैं अनुरोध करता हूं कि मंगला एक्सप्रेस को एर्णाकुलम से त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे मेरी मांगों पर विचार करें और आवश्यक कार्यवाही करें।

[हिन्दी]

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) (बिहार) : सभापति महोदय, आपके माध्यम से मैं अपने राज्य बिहार और संसदीय क्षेत्र, औरंगाबाद की रेलवे से जुड़ी जनहित की कुछ मांगों को रखना चाहता हूं जिसमें पूर्व रेलवे के बिहटा स्टेशन से अरवल-औरंगाबाद होते हुए डाल्टनगंज तक रेल लाइन बनाना शामिल है। दूसरा मेरा निवेदन है कि रेलवे के सोन नगर-बरवाडीह लाइन पर सोन नगर में एन०एच०-2 के क्रॉसिंग पर एवं ईसटी-बाजार में एन०एच०-2 के क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर-ब्रिज का निर्माण किया जाए। धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री मानवेन्द्र शाह (टिहरी गढ़वाल) : सभापति महोदय, वर्तमान मंत्री जी सदैव नए निर्माण कार्यों और नई लाइनों की घोषणा करते हैं, किंतु किसी भी मंत्री ने यह उल्लेख नहीं किया है कि पूर्ववर्ती मंत्रियों द्वारा दिए गए आश्वासनों का क्या हुआ ? यह जानना जरूरी है कि पूर्ववर्ती मंत्रियों द्वारा दिए गए आश्वासनों का क्या हुआ ?

संसद सदस्य बहुत सीधे-सादे हैं और वे केवल घोषणाओं से ही खुश न संतुष्ट हो जाते हैं और उनकी इन नई लाइनों के निर्माण में रुचि नहीं होती है। मैं केवल एक मामले का उदाहरण देता हूं।

18 दिसम्बर, 1995 को रेल राज्य मंत्री, श्री सुरेश कलमाड़ी ने मुझे एक पत्र लिखा था जिसमें यह बताया गया था कि उन्होंने ऋषिकेश को रेलमार्ग से देहरादून, जो कानसराव होकर जाता है, से जोड़ने के लिए एक प्रारंभिक सर्वेक्षण की अनुमति दी है और उसे इसी वर्ष शुरू किया जाएगा। लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ है। मैं मंत्री जी से इसके बारे में निरन्तर पूछता रहा हूं किंतु कोई उत्तर नहीं मिला है। मैंने उन्हें पुन: याद दिलाया है और पूर्ववर्ती मंत्रियों को भी पत्र लिखे हैं किंतु कोई उत्तर नहीं मिला है। रेल मंत्रालय संसद सदस्यों को दिए गए आश्वासनों से इस तरीके से निपट रहा है। अत: मैं चाहता हूं कि जहां कहीं सांसदों के अनुरोध या मंत्रियों द्वारा विगत में दिए गए आश्वासनों के पूरा नहीं होने के संबंध में पूछताछ की जाए तो माननीय मंत्री रेल मंत्रालय की इस लापरवाही को सही करें।

मैं इस बात को नई लाइनों पर हुए निर्माण कार्यों का उल्लेख करके सिद्ध करना चाहता हूं। मैं विस्तार से आंकड़ों का उल्लेख नहीं

[श्री मानवेन्द्र शाह]

करूंगा किन्तु मैं यह कहकर इस बात को समाप्त करूंगा कि 1990 से 1996 तक 1427 नई लाइनों के निर्माण का लक्ष्य था किंतु वास्तव में केवल 995 लाइनों का निर्माण किया गया। उनमें से कितनी लाइनों को प्रतिवर्ष अग्रेषित किया जाता है इसका कोई पता नहीं है। किंतु आंकड़ों से स्पष्टतया यह पता लगता है कि केवल 50 प्रतिशत कार्य पूरा हुआ है। यदि इन आंकड़ों को शामिल नहीं किया जाता तो वास्तविक उपलब्धि पचास प्रतिशत से काफी कम होती। क्या यह सभा को गुमराह करना नहीं है ? सभा इसके बारे में एक स्पष्टीकरण चाहती है। इससे यह भी पता चलता है कि मंत्री जी के कार्यालय में प्रभावी निगरानी कक्ष नहीं है। विभिन्न मंत्रालयों में निगरानी कक्ष हो सकते हैं, किंतु मंत्री जी के कार्यालय में भी एक निगरानी कक्ष होना चाहिए। मैं यह सुझाव देता हूं कि मंत्री जी के कार्यालय में एक निगरानी कक्ष होना चाहिए।

मैं एक अन्य मुद्दे रेल बनाम सड़क पर भी बोलना चाहता हूं। रेल मंत्रालय द्वारा यह स्वीकार किया गया है कि सड़क की तुलना में रेल द्वारा माल और यात्री आवागमन में कमी आई है। यह आशा है कि वर्ष 2000 तक यह कमी 35 प्रतिशत तक हो जाएगी। माननीय मंत्री द्वारा बनाई जा रही बाजार नीति से यह पता नहीं चलता है कि कौन सी नीति शुरू की जा रही है। यहां माननीय मंत्री को आर्थिक तंगी का सामना करना होगा। लोगों की आर्थिक तंगी को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता। लोग शुरू की जा रही सभी योजनाओं से तब तक संतुष्ट नहीं होंगे जब तक कि समान मात्रा में सुविधाएं न दी जाएंगी। यदि मंत्री जी लोगों को संतुष्ट करने चाहते हैं तो कोई आर्थिक तंगी नहीं होनी चाहिए। मैं अनुरोध करता हूं कि मंत्री जी इस पहलू पर ध्यान दें।

हाल ही में, उत्तर रेलवे के चेयरमैन ने उन निर्वाचन क्षेत्रों वाले सांसदों, जहां उत्तर रेलवे सेवा उपलब्ध है, के साथ एक बैठक की है। मैंने कुछ सुझाव दिए थे। मैंने कुछ लिखित सुझाव भी दिए हैं। किंतु अभी तक मेरे बार-बार भेजे गए अनुस्मारकों के बावजूद, मुझे कोई उत्तर नहीं मिला है और कोई काम नहीं हुआ है। इसके विपरीत जब मैं कुछ सुझाव देता हूं, वे उस पर ध्यान नहीं देते हैं। मैं इसका केवल एक उदाहरण देता हूं।

मैंने सुझाव दिया था कि देहरादून शताब्दी एक्सप्रेस को रुड़की नहीं रोका जाए। शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियां एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल के बीच चलने वाली द्रुतगामी गाड़ियां होती हैं। इन टर्मिनलों के बीच में कोई ठहराव नहीं होना चाहिए। एक ठहराव सहारनपुर में है। रेल अधिकारियों ने कहा कि ऐसा जरूरी था क्योंकि सहारनपुर में 'यू' टर्न न हो कर 'वाई' टर्न है। अत: गाड़ी को सहारनपुर में 20 मिनट रुकना पड़ेगा। अब, वे गाड़ी को 2 मिनट के लिए रुड़की में भी रोकने जा रहे हैं। इसे शताब्दी की सारी संकल्पना बेकार हो गई है। एक तेज गाड़ी होने की समस्त संकल्पना बेकार हो गई है। इसका विरोध करने की बजाय वे इसके ठहराव बढ़ा रहे हैं।

यदि इस प्रकार की व्यवस्था चलती रही तो शताब्दी ट्रेन चलाने का उद्देश्य पूरा नहीं हो पाएगा। मैंने इस पर आपत्ति की है। यह पता चला है कि रुड़की में इसका हाल्ट उत्तर रेलवे के एक बहुत ही वरिष्ठ अधिकारी की सुविधा के लिए बनाया गया है। मैंने इस पर आपत्ति की परन्तु इस संबंध में कोई उपचारात्मक कदम नहीं उठाए गए और कई अनुस्मारक भेजे जाने के बावजूद मुझे कोई जवाब नहीं भेजा गया। मैं इस संबंध में पूरे रेल मंत्रालय के लिए यह बात पूर्णत: स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि इस प्रकार के मामले नहीं होने देने चाहिए। एक निगरानी प्रकोष्ठ स्थापित करना चाहिए वे संसद सदस्यों को तत्परता से उत्तर दें। उन्हें लोगों की आर्थिक क्षति को भी ध्यान में रखना होगा।

जब तक किराए कम नहीं किए जायेंगे बाहर की जनता बजट से संतुष्ट नहीं होगी।

समय की कमी के कारण मुझे अपना भाषण संक्षिप्त करना पड़ रहा है। मैं यही अनुरोध करना चाहूंगा कि जहां तक आर्थिक पहलू का संबंध है माननीय मंत्री इस पर विचार करें और मैं उनसे यह भी अनुरोध करूंगा कि हम जब कभी भी उनको अथवा उनके मंत्रालय को पत्र लिखें तो हमें उसका शीघ्र उत्तर दिया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री भर्तृहरि मेहताब (कटक) : सभापित महोदय, धन्यवाद। मैं माननीय रेल मंत्री को प्रगतिशील रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं। मैं सभा को यह याद दिलाना चाहूंगा कि 112 वर्ष पहले 1887 में नागपुर और राजनंदगांव के बीच 230 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन शुरू किए जाने के साथ ही बंगाल - नागपुर रेलवे लाइन अस्तित्व में आयी और जोकि बाद में दक्षिण पूर्व रेलवे बन गई।

रेलवे में 7,414 किलोमीटर लम्बी रेल मार्ग है जोकि छ: राज्यों अर्थात् आंध्र प्रदेश, उड़ीसा, पश्चिम बंगाल, बिहार, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र में फैला हुआ है। यह जिन अनेक उद्योगों की आवश्यकताओं को पूरा करता है उनमें सात इस्पात संयंत्र, एक दर्जन से भी अधिक सीमेंट संयंत्र और चार अल्यूमिनियम संयंत्र शामिल हैं और इसके साथ-साथ यह उड़ीसा, पश्चिम बंगाल और आंध्र प्रदेश में तीन प्रमुख पत्तनों की आवश्यकताएं भी पूरी करता है।

उड़ीसा में तालचेर और इब घाटी के कोयला क्षेत्रों में प्रत्येक में 20,000 मिलियन टन से भी अधिक का भंडार है। कई उद्योगों और ताप विद्युत संयंत्रों की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए इन कोयला क्षेत्रों का विस्तार किया जा रहा है। यहां अतिरिक्त मात्रा में उत्पादित कोयले को रेल अथवा पाराद्वीप और विजाग पत्तन होते हुए दक्षिण भारत में भेजे जाने का प्रस्ताव है। इस खनिज प्रधान क्षेत्र में कई नए उद्योग लगाए जाने की योजना है जिसमें दैतारी-बांसपानी क्षेत्र में इस्पात संयंत्र भी शमिल है।

अब मैं मूल बात पर आता हूं। आमान परिवर्तन, क्षेत्रीय अपेक्षाओं और यातायात में वृद्धि को देखते हुए इलाहाबाद, बंगलौर, भुवनेश्वर, बिलासपुर, हाजीपुर, जबलपुर और जयपुर में सात नए जोन स्थापित किए गए हैं। महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान भुवनेश्वर स्थित ईस्ट कोस्ट जोन से संबंधित एक तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूं। इस जोन का उद्घाटन 8 अगस्त, 1996 को किया गया था। उड़ीसा के लोग इसकी आवश्यकता लम्बे समय से महसूस कर रहे थे। परन्तु राजपत्र में अब तक इसकी कोई औपचारिक अधिसूचना प्रकाशित नहीं हुई है। अभी भी सभी सरकारी कामकाज

दक्षिण पूर्व रेल मुख्यालय से ही किए जा रहे हैं। उड़ीसा ने करोड़ों रुपये मूल्य की 47 एकड़ भूमि पहले ही निशुल्क उपलब्ध करा दी है जोकि अब तक अप्रयुक्त पड़ी है। ईस्ट कोस्ट जोन हेतु आवंटन लगभग 40 करोड़ रुपये हैं। अब तक 8 करोड़ रुपये की राशि खर्च की गयी है। इस जोन की स्थापना के कार्य को पूरा करने के लिए हमें और 32 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। मैं यह समझ नहीं पाया हूं कि इस वर्ष इसके लिए केवल 60 लाख रुपये की राशि ही क्यों उपलब्ध करायी गयी जबकि हमने पिछले वर्ष 4.85 करोड़ रुपये की राशि उपलब्ध करायी थी। क्या हम यह मानलें कि वह नए जोन स्थापित करने के निर्णय की समीक्षा करने जा रहे हैं ? क्या वह हमें यह समझाना चाहते हैं कि वह पिछली सरकार द्वारा लिए गए निर्णयों को पलटने जा रहे हैं ?

मुझे यह बताया गया है कि कतिपय डिवीजन शामिल कर लिए जाने के कारण नए जोनों की स्थापना में कठिनाइयां हो रही हैं। हाल ही में आंध्र प्रदेश विधान सभा ने वाल्टेयर डिवीजन को दक्षिण मध्य जोन में शामिल करने हेतु सर्वसम्मति से संकल्प पारित किया था। वाल्टेयर डिवीजन ईस्ट कोस्ट जोन के अंतर्गत है मैं नहीं जानता कि इस दिशा में वर्तमान मंत्रालय की क्या सोच है। मैं नए जोनों के बारे में इस सरकार की वर्तमान नीति के बारे में जानना चाहता हूं।

काफी लम्बे समय से रेलवे द्वारा उड़ीसा की उपेक्षा होती रही है। केन्द्र में गैर-कांग्रेसी सरकारों के समय ही उड़ीसा का उचित ध्यान रखा गया है। चाहे जार्ज फर्नान्डीज हों अथवा प्रो० मधु दंडवते अथवा श्री राम विलास पासवान अथवा आप रहे हों, मंत्री महोदय उड़ीसा की ओर कांग्रेस सरकार की तुलना में आप लोगों ने अधिक ध्यान दिया है।

अपराह्न 4.00 बजे

[श्री रघुवंश प्रसाद सिंह *पीठासीन हुए।*]

मैं उड़ीसा के कांग्रेसी मित्रों को, जो संसद के प्रवेश द्वार की सीढ़ियों पर बैठे हुए थे, स्मरण कराना चाहूंगा कि वे अपनी अंतरात्मा को टटोल कर यह विचार करें कि जब वे दिल्ली में सत्ता में थे तो उन्हें क्या हासिल हुआ। संसद के समक्ष कल की घटना मगरमच्छ के आंसू बहाने के सिवाय और कुछ भी नहीं था।

परन्तु इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि यदि वाल्टेयर को दक्षिण मध्य जोन में शामिल करने पर विचार किया जा रहा है तो बंध मुंडा इब क्षेत्र को बिलासपुर जोन से हटाना होगा और राउरकेला में एक और नया डिवीजन बनाना पड़ेगा, जोकि ईस्ट कोस्ट जोन का एक हिस्सा है। रायगढ़ में भी एक और डिवीजन बनाया जाए। मैं सभा को यह स्मरण करा दूं कि रेलवे नेटवर्क में दक्षिण पूर्व रेल सर्वाधिक लाभकारी जोन है और दक्षिण पूर्व रेलवे में भी राजकोष को ईस्ट कोस्ट जोन से सर्वाधिक राजस्व प्राप्त होता है। इस वर्ष दक्षिण पूर्व रेलवे में अधिकतम निवेश किया जा रहा है। परन्तु, राज्यवार गणना करने पर धनराशि के आवंटन के मामले में महाराष्ट्र और बिहार के बाद उड़ीसा तीसरे स्थान पर है। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। आपकी पूरी प्रशंसा की जानी चाहिए।

जहां तक नई परियोजनाएं शुरू करने का संबंध है रेलवे द्वारा उड़ीसा के लिए एक भी नई परियोजना शामिल नहीं की गई है, और न ही कोई नई ट्रेन शुरू की गई है। यह बात हमारे लिए निराशाजनक है। अतएव मैं रेल मंत्री जी से यह अनुरोध करूंगा कि वे कम से कम कटक से सम्भलपुर होते हुए मुम्बई तक एक नई सुपर फास्ट ट्रेन चलाने के लिए कुछ कदम उठाएं। कृपया भुवनेश्वर से हावड़ा तक प्रात: चलने वाली एक शताब्दी एक्सप्रेस आरम्भ करें। कृपया भुवनेश्वर से कोरापुट तक साबरी एक्सप्रेस नामक एक एक्सप्रेस ट्रेन आरम्भ करें। पिछली बार इसका आश्वासन तो दिया गया परन्तु यह पूरा नहीं हुआ।

मेरा एक सुझाव है कि हजारों लोग उड़ीसा से बंगलौर जाते हैं। बंगलौर से बिसाक तक एक ट्रेन चलती है। इसे भुवनेश्वर तक बढ़ाया जा सकता है। इस ट्रेन से पुट्टपत्ती जोन वाले लाखों लोग लाभान्वित होंगे।

नई लाइनें बिछाने के लिए अधिक धनराशि उपलब्ध कराने हेतु समुचित कदम उठाए जाने की आवश्यकता है। मैं इस मामले के अधिक विस्तार में जाना नहीं चाहूंगा परन्तु तालचेर से पारादीप तक दूसरी लाइन बिछाने की परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए अधिक धनराशि की आवश्यकता होगी। इस अवसर पर मैं आप से उड़ीसा का दौरा करने और इस वित्तीय वर्ष में महानदी और बिरूपा नदी पर दूसरे पुल के लिए भूमि-पूजन करने का अनुरोध करता हूं।

पुरी भारत के पवित्र शहरों में से एक है। यहां लाखों तीर्थयात्री आते हैं। यहां केवल एक ही रेल लाइन है। यहां खुर्दा रोड से दोहरी लाइन होनी चाहिए।

तालचेर-संभलपुर के बाद दैतारी और बनासपानी के बीच प्राथमिकता के आधार पर एक नई रेल लाइन बिछायी जाये। इस परियोजना की नवीनतम अनुमानित लागत 595 करोड़ रुपये है। पिछले वर्ष इस लाइन के लिए 49 करोड़ रुपये मंजूर किए गए थे। इस वर्ष इसके लिए 32 करोड़ रुपये का प्रस्ताव किया गया है। यदि हम इस पर विचार करें तो इस परियोजना को पूरा करने के लिए 367 करोड़ रुपये की और आवश्यकता है। उड़ीसा सरकार के अनुरोध पर रेलवे ने दैतारी-बनासपानी नई बड़ी लाइन रेल संपर्क योजना को 2003 तक पूर करने का लक्ष्य नियत किया था।

तदनुसार, रेलवे से धनराशि आवंटन को बढ़ाकर 150 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष करने का अनुरोध किया गया था ताकि कार्य को लक्ष्यानुसार पूरा किया जा सके। अत:, इस वर्ष का 32 करोड़ रुपये का धन आवंटन ना केवल पिछले वर्ष के आवंटन से कम है अपितु प्रस्तावित आवंटन से भी काफी कम है क्योंकि आपने नई संपर्क लाइन को 2003 तक पूरा करने का लक्ष्य नियत किया है।

अत:, मैं रेल मंत्री से इस लाइन हेतु इस वर्ष धनराशि आवंटन को बढ़ाने का अनुरोध करता हूं। मुझे यह बताया गया है कि एक आस्ट्रेलियाई कंपनी इस लाइन को पूरा करने के लिए धन का निवेश करना चाहती है। इस नई लाइन के साथ-साथ कई इस्पात संयंत्र लगाए जा रहे हैं। आस्ट्रेलिया पारादीप बंदरगाह से खनन क्षेत्रों से लौह अयस्क का भी आयात करना चाहता है। मैं सभा को दुबारा यह याद दिलाना चाहता हूं कि लगभग 40 वर्ष पहले जब पारादीप बंदरगाह का विकास

[श्री भर्तृहरि मेहताब]

नहीं हुआ था, जापान सरकार से बंदरगाह के विकास और सुकिन्दा की लौह अयस्क खानों को एक्सप्रेस मार्ग से जोड़ने का एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। बंदरगाह का निर्माण श्री बीजू पटनायक के कुशल नेतृत्व में किया गया था। एक्सप्रेस हाईवे का निर्माण भी जापान से कोई सहायता या अनुदान मिले बिना किया गया था। एक संयुक्त प्रयास और नेकनीयती से ही ऐसा संभव हो सका था। किंतु उड़ीसा को दैतारी-बनासपानी नई रेल लाइन की स्वीकृति हेतु 1983-84 तक इंतजार करना पड़ा था। 14 वर्ष बीत गए हैं और प्रतिवर्ष बहुत कम राशि प्रदान की जाती है। मैं यह कहने पर विवश हूं कि यदि यही रवैया रहा तो मुझे खेद है कि इस नई रेल लाइन को पूरा होने में 15 वर्ष और लगेंगे। मुझे आशा है कि रेल मंत्री हमें आस्ट्रेलियाई कंपनी के प्रस्ताव के बारे में बताएंगे। यदि मंत्री आस्ट्रेलियाई कंपनी के इस परियोजना में शामिल होने के बारे में गंभीरतापूर्वक विचार कर रहे हैं तो वे इस संबंध में ठोस प्रस्तावों का सुझाव दे सकते हैं।

मेरा यह मत है कि नई रेल लाइन को उच्चतम प्राथमिकता मिलनी चाहिए। जहां तक उड़ीसा का संबंध है, यदि रेल मंत्री किसी परियोजना को समय पर पूरा करने हेतु धनराशि प्रदान करने में असमर्थ हैं, तो विदेशी कंपनियों से धनराशि ली जा सकती है। मंत्री को इस बारे में एक साफ तस्वीर प्रस्तुत करनी चाहिए कि इस परियोजना के लिए उनका क्या कार्यक्रम है।

*मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि उड़ीसा के लिए निम्नलिखित नई गाड़ियां चलाई जाएं :

1. तालचेर-संभलपुर होकर जाने वाली भुवनेश्वर से मुंबई के लिए एक सुपरफास्ट गाड़ी।
2. भुवनेश्वर से बहरामपुर तक एक डी०एम०यू० जो सुबह भुवनेश्वर से चले।
3. नई शुरू की गई बंगलौर-विसाक साप्ताहिक एक्सप्रेस गाड़ी को भुवनेश्वर से कटक तक बढ़ाया जाए।
4. भुवनेश्वर से कोरापुट के लिए साबरी एक्सप्रेस नाम से एक नई एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए।
5. भुवनेश्वर से दिल्ली के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह मे तीन बार चलाया जाए।

रेल मंत्री ने आस्का होकर बहरामपुर-फूलबनी लाइन के सर्वेक्षण को लेकर सजगता दिखाई है। यह भी सर्वेक्षण किया जाना है कि तालचेर को कटक-संभलपुर रेल लाइन पर कैसे लाया जाए ? मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि नवापुरा लाइम से होकर बारगढ़ से रायपुर लाइन का भी सर्वेक्षण कराएं। इस पर तुरन्त ध्यान दिए जाने की जरूरत है।

मैं रेल मंत्री जी का उड़ीसा जैसे कम विकसित और लंबे समय से उपेक्षित क्षेत्र का ध्यान रखने के लिए धन्यवाद करता हूं। साथ ही मैं यह भी सुझाव देना चाहता हूं कि सभी प्राथमिकताओं में लाभप्रद परियोजनाओं, विशेषरूप से बनासपानी-दैतारी और सुकिन्दा रोड-अनुगुल लाइन, को पूरा करने हेतु कदम उठाएं।

इस वर्ष का रेल बजट यात्रियों के हित में है। यातायात दर में वृद्धि लंबे समय से विलंबित थी। मैं मंत्री जी का उन क्षेत्रों और समूहों का ध्यान रखने हेतु धन्यवाद करता हूं जिनके पास अपने लिए संघर्ष करने हेतु दबाव समूह बनाने का बहुत कम अवसर है। उनके हितों का ध्यान रखा गया है। मैं बीजू जनता दल की ओर से रेल बजट को अपना पूरा समर्थन देता हूं।

श्री के० बापीराजू (नरसापुर) : मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं अपने को कुछ सुझाव देने तक ही सीमित रखूंगा क्योंकि समय बहुत कम है और मैं सभा में अन्य सहयोगियों को बोलने देने में कोई बाधा नहीं बनना चाहता। मैं माननीय मंत्री को कुछ सुझाव देना चाहता हूं और आशा करता हूं कि मंत्री जी इन पर ध्यान देंगे। कोई मंत्री इस ओर ध्यान नहीं दे रहा है। रेल मंत्री जी को परेशान किया जा रहा है। मैं माननीय सभापति जी के माध्यम से मंत्री जी को सजग रहने का अनुरोध करता हूं। *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : मंत्री जी कृपया ध्यान दें।

श्री के० बापीराजू : मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं। सर्वप्रथम, मैं रेलगाड़ी और रेलवे स्टेशन के रख-रखाव के बारे में बात करना चाहता हूं। इसे उच्च प्राथमिका दी जानी चाहिए। यदि कोई इस रख-रखाव से संतुष्ट है तो मुझे उनकी जानकारी पर आश्चर्य होगा। रेलगाड़ियों की ऐसी स्थिति को देखना बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। मैं यह नहीं कहता कि सभी गाड़ियों की स्थिति ऐसी है। कई गाड़ियां ऐसी हैं जिनका अच्छे तरीके से रख-रखाव किया जाता है। जैसा श्री वोरा ने सही उल्लेख किया है कि इस पहलू की अनदेखी की जा रही है। रेल विभाग को बुरे रख-रखाव के लिए जाना जाता है। मैं सरकार को इन क्षेत्रों की पहचान करने का सुझाव देता हूं जिनमें कुछ सुधार की जरूरत है।

सभापति महोदय, आजकल लोग विगत की अपेक्षा समय के बारे में अधिक चिंतित हैं। पहले लोग यह मानते थे कि कुछ अमीर लोग, व्यवसायी या वे लोग जिन्हें कुछ जरूरी काम होता है, एक्सप्रेस गाड़ियों में यात्रा करते हैं। किंतु अब एक मजदूर भी रेलवे स्टेशन पर समय बर्बाद नहीं करना चाहता। वह तीव्रतम गाड़ी से यात्रा करना चाहता है। वह इसके लिए अधिक धन खर्च करने की भी परवाह नहीं करता। किंतु वह निश्चित रूप से तीव्रतम गाड़ी लेना चाहता है। आज के समाज की यह मन: स्थिति है। वस्तुत:, रेल मंत्रालय इसमें सुधार कर रहा है और हमें इसकी प्रशंसा करनी चाहिए। किंतु साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूं कि गाड़ियां समय पर चलनी चाहिएं। लोगों को यह महसूस होना चाहिए कि गाड़ियां समय पर चल रही हैं क्योंकि समाज में समय के मूल्य को बहुत अधिक महसूस किया जाता है। हमें इसकी प्रशंसा करनी चाहिए।

अब, मैं रेल दुर्घटनाओं की बात करता हूं। हमारी न्यायिक प्रणाली में हम इस बात का ध्यान करते हैं कि एक भी निर्दोष व्यक्ति को फांसी न हो जाए, चाहे सैकड़ों अपराधी छूट जाएं। अत:, कोई भी निर्दोष व्यक्ति दुर्घटना में नहीं मरना चाहिए। ये दुर्घटनाएं कुछ प्रशासनिक

*सभा पटल पर रखा गया।

या तकनीकी गलती के कारण होती हैं। ऐसा नहीं होना चाहिए। हम यह बर्दाश्त नहीं कर सकते। रेल विभाग में प्रत्येक व्यक्ति को यह देखने का प्रयास करना चाहिए कि कोई दुर्घटना न हो। दुर्घटनाओं के प्रतिशत में कुछ कमी मात्र ही सुधार होना नहीं है, दुर्घटनाएं होनी ही नहीं चाहिएं।

फिर, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहूंगा क्योंकि यहां पर उसका प्रतिनिधित्व करना मेरा कर्तव्य है। यहां अंग्रेजों द्वारा बिछाया गया सबसे पुराना रेलपथ है। यह सबसे पुराना स्टेशन है और इसका ढांचा भी अंग्रेजों द्वारा खड़ा किया गया है। क्या हम उसका नवीकरण करने की भी स्थिति में नहीं हैं ? क्या आपने इसके बारे में कभी सोचा है ? इस संदर्भ में हाल ही में हमने दक्षिण-मध्य रेलवे को अभ्यावेदन दिया था और उन्होंने इस पर ध्यान दिया है और कुछ स्टेशनों का नवीकरण का कार्य शुरू किया है। दूसरे स्टेशनों का भी नवीकरण किए जाने की जरूरत है। यह बहुत जरूरी है। हम यात्रियों से पैसा ले रहे हैं, यह हमारी जिम्मेदारी है कि हम यात्रियों को न्यूनतम सुविधाएं प्रदान करें। हम कोई दयालुतावश ऐसा नहीं कर रहे हैं। रेल मंत्री की यह जिम्मेदारी है कि वे देखें कि यह रेलवे के अद्यतन मानदंडों के अनुरूप पूर्णत: नवीकृत हो गया है।

सभापति महोदय, हम चाहते हैं कि हमारे रेलपथ का दोहरीकरण किया जाए। विजयवाड़ा से निड़ालुवोले और भीमावरम से नरसापुर तक दो सबसे पुराने रेलपथ हैं। हम इनका दोहरीकरण चाहते हैं। हम चाहते हैं कि इन पथों का विद्युतीकरण किया जाए क्योंकि मेरे क्षेत्र के आसपास की अन्य सभी लाइनों का विद्युतीकरण किया जा रहा है। यह बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। यह देश के लिए विदेशी मुद्रा अर्जित करती है क्योंकि इस लाइन से झींगा मछली का निर्यात किया जा रहा है कुछ मछलियां बिहार भी भेजी जाती हैं। अपने यहां का मच्छी बिहार में जाएगा, वेस्ट बंगाल में जाएगा, यह बहुत जरूरी है।

विद्युत लाइन बिछना अत्यावश्यक है। साथ ही साथ विजयवाड़ा विद्युत लाइन को विशाखापत्तनम में स्थानांतरित कर दिया गया है। मुझे उस रेल लाइन का विद्युतीकरण किए जाने से ईर्ष्या नहीं है। लेकिन मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि वे यह सुनिश्चित करें कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र की रेल लाइनों का भी विद्युतीकरण किया जाए।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो कुछ भी किया है, बेहतर ही किया है और इस कार्य के लिए उन्हें धन्यवाद देने की हमारी नैतिक जिम्मेदारी बनती है। ठीक है, ठीक है, बोलते हैं, ऐसे मत बोलिए। हमें भी बोलने का समय दीजिए।

महोदय, यह बात मेरे और अध्यक्ष महोदय के मध्य थी। इसीलिए, माननीय मंत्री जी ने काकीनाका और कोटीपल्ली के बीच लाइन बिछवाने की कृपा की थी। उसके अतिरिक्त, एक और प्रस्ताव पेश किया गया था, जोकि विचाराधीन है। कोटीपल्ली से नरसापुर एक अत्यंत महत्वपूर्ण रेल लाइन है। मंत्री महोदय इस बात को ध्यान में रखें। यह बहुत अत्यंत उपयोगी लाइन होगी। मछलीपत्तनम से तेनाली तक की तटीय लाइन भी महत्वपूर्ण लाइन है, जो अधिकतम राजस्व दे सकती है। मैं इसकी केवल अपने क्षेत्र के लिए ही मांग नहीं कर रहा हूं। युद्ध के समय के दौरान भी, यह आवश्यक है कि स्थिति का सामना करने के लिए इस तटीय लाइन को तैयार किया जाए। जो डी०एम०यू० ट्रेन विजयवाड़ा और नरसापुर तक जाती है, उसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं। अपनी बात समाप्त करते हुए मैं यह कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी अथवा सरकार को, जो कुछ भी उन्होंने किया है इसी से ही संतुष्ट नहीं होना चाहिए। हमें और भी बहुत कुछ करना है। वे वित्त मंत्री जी से मिल सकते हैं और इस संबंध में उनकी मदद ले सकते हैं।

महोदय, मुझे बोलने का यह अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूं।

श्री सी० कुप्पुसामी (मद्रास उत्तर) : सभापित महोदय, मुझे मेरी पार्टी, डी०एम०के० और तमिलनाडु की जनता की ओर से रेल बजट संबंधी चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए, मैं आपका आभारी हूं।

माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट एक नेमी कार्यवाही है, जिसमें यात्री सुविधाओं पर ज्यादा जोर नहीं दिया गया है, यद्यपि हम 1999-2000 को यात्री वर्ष के रूप में मना रहे हैं। यद्यपि, मैं सीजन टिकटों और यात्री गाड़ियों के किरायों में वृद्धि न किए जाने के लिए इस बजट की प्रशंसा और स्वागत करता हूं, लेकिन युक्ति-संगतता के नाम पर, उन्होंने द्वितीय श्रेणी शयनयान सहित मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों के सभी श्रेणी के किरायों में वृद्धि की है। जैसा कि सभा को यह पता है कि लम्बी दूरी की गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी शयनयान में केवल कम आय वर्ग के लोग ही यात्रा करते हैं। इस श्रेणी के किरायों मे अत्याधिक वृद्धि की गई है, जिनका भुगतान करना इस वर्ग के यात्रियों के वश से बाहर है। अत:, मैं रेल मंत्री से यह आग्रह करता हूं कि वे कृपया इस संबंध में पुनर्विचार करें और द्वितीय श्रेणी शयनयान के किराये में कमी करें।

महोदय, माल-भाड़े में वृद्धि के कारण कीमतों में और अधिक वृद्धि होगी।

अब, मैं तमिलनाडु से संबंधित प्रस्तावों के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। पिछले बजट में चेन्नई बीच-तमबरम उपनगरीय खंड के आमान परिवर्तन के प्रस्ताव को शामिल किया गया था, लेकिन पूरे वर्ष के दौरान इस संबंध में कोई कार्यवाही नहीं की गई। यहां तक की तमिलनाडु सरकार ने भी इस खंड के आमान-परिवर्तन की तत्काल आवश्यकता पर विचार करते हुए, इसकी लागत का एक भाग वहन करने की इच्छा व्यक्त की थी। इस खंड पर कुछ बी०जी० ई०एम०यू० गाड़ियों का अस्थाई रूप से चलाया जाना भी पिछले वर्ष से बंद कर दिया गया था। विद्यमान एम०जी० डिब्बों में 75 प्रतिशत से अधिक डिब्बे पुराने हैं, जिसके परिणामस्वरूप अनेक बार गाड़ियों के विफल हो जाने के कारण इस खंड के सुचारू रूप से संचालन में आशंका उत्पन्न होती है। मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि और अधिक बहुमूल्य समय गंवाए बिना वे विद्युतीकरण के साथ आमान परिवर्तन का कार्य युद्ध स्तर पर शुरू कराने हेतु अवश्यक कार्यवाही करें। चेन्नई बीच-तमबरम-चेंगलपट्टू लाइन के आमान परिवर्तन की अनुमानित लागत 376 करोड़ रुपये है, जबकि उन्होंने वर्ष 1999-2000 में इस प्रयोजन हेतु केवल 12 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की है।

अब, मैं परिक्रमा (सर्कुलर) उपनगरीय प्रणाली पर आता हूं। चेन्नई महानगर विकास प्राधिकरण द्वारा किए गए एक अध्ययन से यह पता चलता है कि वर्ष 1991 में सरकारी और निजी परिवहन का अंश

[श्री सी० कुप्पुसामी]

(शेयर) 55 : 45 था। सरकारी परिवहन में रेल का अंश 16 प्रतिशत है, जबकि सड़क परिवहन का अंश 84 प्रतिशत बनता है। अपर्याप्त सरकारी परिवहन तथा रेलवे द्वारा अदा की गई कम महत्वपूर्ण भूमिका के कारण, विशेषरूप से हमारे महानगर में, जनसंख्या में 27 प्रतिशत होने के बावजूद सन् 2000 तक वाहनों की संख्या में – जिसके बारे में इस बजट में उल्लेख है – चेन्नई और इसके उपनगरों में 108 प्रतिशत वृद्धि हो जाएगी। वाहनों की संख्या में इतनी अधिक वृद्धि होने से सड़कें अवरुद्ध होने के अलावा अनियंत्रित पर्यावरणीय प्रदूषण उत्पन्न होगा। इस प्रदूषण की सामाजिक लागत बहुत अधिक होगी। इस चौका देने वाली स्थिति से सरकारी परिवहन द्वारा रोजाना लगाए जा रहे चक्करों की कम-से-कम 25 प्रतिशत की पूर्ति चेन्नई और इसके उपनगरीय क्षेत्र में रेलवे की क्षमता बढ़ा कर ही बचा जा सकता है।

इसके अतिरिक्त, ब्रिटिश काल से ही, चेन्नई महानगर में उपनगरीय सेवाएं केवल रेडियल रूप से प्रदान की गई हैं। इसके परिणामस्वरूप, जहां इस महानपर के रेल मार्गों के साथ-साथ भारी भीड़-भाड़ होने के कारण बहुआयामी सामाजिक आर्थिक समस्याएं विद्यमान हैं, वहीं इसके भीतरी प्रदेश का संतुलित विकास नहीं हुआ है। अत:, मेरा माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध है कि वे रिंग रेलवे के अनुरूप चेन्नई और इसके उपनगरीय क्षेत्र में परिक्रमा उपनगरीय रेल प्रणाली का सर्वेक्षण कराने के आदेश जारी करें।

अब, मैं चेन्नई मध्य-गुम्मीडीपुनड़ी खंड को लेता हूं। यह खंड अधिसूचित उपनगरीय खंड है। लेकिन इस खंड में केवल दो रेल लाइनें ही हैं। उपनगरीय गाड़ियों के साथ एक्सप्रेस और मेल गाड़ियां और इसके साथ ही माल गाड़ियां भी इन्हीं दो लाइनों पर चलती हैं। पिछले तीन दशकों के दौरान, रेलवे द्वारा इस खंड पर कोई निवेश नहीं किया गया है, हालांकि उपनगरीय सेवा की बारम्बारता बढ़ाने हेतु अत्यधिक जोर दिया जा रहा है।

जहां 1980-81 में चेन्नई-तिरुवेल्लूर खंड पर 34 गाड़ियां चलती थीं, वहीं चेन्नई-गुम्मीडीपुनड़ी खंड पर केवल 19 गाड़ियां चलती थीं। आज, चेन्नई-तिरुवेल्लूर खंड पर चलने वाली गाड़ियों की संख्या बढ़कर 92 हो गई, लेकिन गुम्मीडीपुनड़ी की ओर जाने वाली गाड़ियों की संख्या केवल 36 है। चेन्नई-तिरुवेल्लूर मार्ग पर, रेल सेवाओं में प्रतिवर्ष लगभग 10 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जबकि चेन्नई-गुम्मीडीपुनड़ी खंड पर यह वृद्धि केवल 5 प्रतिशत है, हालांकि मांग बढ़ रही है। इस लाइन की क्षमता संबंधी बाधाओं के कारण, मांग के अनुरूप रेल सेवाओं में वृद्धि नहीं की गई है।

चेन्नई और गुम्मीड़ीपुनड़ी के बीच कम से कम एक और लाइन उपलब्ध कराए जाने की तत्काल आवश्यकता है। यह लाइन मुहैया कराने हेतु रेलवे का वित्तीय भार कम हो गया है, क्योंकि तमिलनाडु बिजली बोर्ड अट्टीपट्टू और कोरुक्कुपेट्टई के बीच रेल लाइन बिछाने की 50 प्रतिशत लागत वहन करने को सहमत हो गया है।

अब, मैं तिरुवेल्लूर और अर्कोनम के बीच तीसरी लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता को लेता हूं। यद्यपि, रेलवे ने चेन्नई-तिरुवेल्लूर रेल मार्ग केवल उपनगरीय खंड घोषित किया है। लेकिन इस शहर का काफी दूर तक विस्तार हो गया है। चेन्नई और तिरुत्तनी, के बीच जोकि चेन्नई मध्य से 82 किलोमीटर की दूरी पर है, दैनिक यातायात में वृद्धि हो गई है। दैनिक यात्रियों की भारी संख्या का सामना करने हेतु उपनगरीय ई०एम०यू० गाड़ियां तिरुत्तनी तक चलाई जाती हैं। हालांकि, तिरुवेल्लूर से आगे केवल दो ही लाइनें हैं। केरल और कर्नाटक को जाने वाली एक्सप्रेस और माल गाड़ियों को इसी खंड से होकर जाना पड़ता है।

इस खंड पर आज की तारीख में लगभग 75 गाड़ियां चल रही हैं। रेलवे केरल और कर्नाटक के लिए और अधिक संख्या में ई०एम०यू० और लम्बी दूरी की गाड़ियां नहीं चला पाया है, यद्यपि इनका चलाया जाना पूरी तरह से उचित है। इससे इस खंड पर चलने वाली सभी गाड़ियों की समय-बद्धता भी प्रभावित हुई है जिससे यात्रियों और दैनिक यात्रियों को अनेक असुविधाओं का सामना करना पड़ता है।

अत:, मैं रेल मंत्री से यह आग्रह करता हूं कि वे इस उपेक्षित खंड की ओर ध्यान दें तथा यह सुनिश्चित करें कि तिरुवेल्लूर और अर्कोनम के बीच कम से कम तीसरी लाइन मुहैया कराने हेतु तत्काल कार्यवाही हो।

इसके बाद, मैं आमान परिवर्तन संबंधी परियोजनाओं पर आता हूं। रेलवे द्वारा एक-समान आमान की नीति की घोषणा किए हुए एक दशक से ज्यादा का समय बीत जाने के बावजूद, तमिलनाडु में आमान परिवर्तन की गति बहुत धीमी रही है। वे महत्वपूर्ण रेल मार्ग, जहां यात्री और माल गाड़ियों की भारी आवाजाही है, अभी भी केवल मीटर गेज में ही हैं। दक्षिण रेलवे के जोन के भीतर ही, तमिलनाडु के साथ आमान परिवर्तन के मामले में रुखा व्यवहार किया गया है। कर्नाटक में बड़ी लाइन रूट कि०मी० में 53 प्रतिशत वृद्धि हुई है जबकि तमिलनाडु में मात्र 6 प्रतिशत वृद्धि हुई है।

सभापति महोदय : बाकी भाषण की प्रति सभा पटल पर रखी जाए।

श्री सी० कुप्पुसामी : जी हां, मुझे अपने भाषण की प्रति सभा पटल पर रखने की अनुमति प्रदान की जाए।

•तमिलनाडु सरकार के कुड्डालोर - वृद्धाचलम - सेलम सेक्शन के आमान परिवर्तन की 50 प्रतिशत लाभ वहन करने की पेशकश की है। भारतीय रेल के हित में इस मार्ग के आमान परिवर्तन को सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान की जाये क्योंकि कुड्डालोर, सभी मौसमों के लिए अनुकूल प्रमुख पत्तन, के समीप एक रिफाइनरी की स्थापना के बाद इस मार्ग पर माल ढुलाई में पर्याप्त वृद्धि होगी। इससे रेलवे द्वारा माल ढुलाई में पर्याप्त वृद्धि होगी जोकि वर्तमान में सड़क क्षेत्र द्वारा की जा रही है।

इसके अलावा, तमिलनाडु ही एक ऐसा राज्य है, जिसने आमान परिवर्तन की लागत के एक हिस्से को वहन करने का प्रस्ताव किया है और तमिलनाडु के मुख्य मंत्री डा० कलैन्गार एम० करूणा-निधि ने 6.3.99 को माननीय मंत्री को एक पत्र लिखा है जिसमें इस परियोजना को शामिल करने के लिए उन्हें धन्यवाद दिया है।

•सभा पटल पर रखा गया।

तीसरी बात विल्लूपुरम और तंजावूर के बीच आमान परिवर्तन के बारे में है। जैसाकि सभा को यह विदित है कि तंजावूर दक्षिण भारत का खाद्यान्न क्षेत्र होने के साथ-साथ यह एक अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन केन्द्र भी है। परन्तु, विल्लूपुरम से तंजावूर तक ट्रेन के लिए बड़ी लाइन की सुविधा नहीं है। यदि इस मार्ग का आमान परिवर्तन कर दिया जायेगा तो विल्लूपुरम से यात्रियों को तंजावूर और चेन्नई जाने की सुविधा उपलब्ध हो पायेगी। इस प्रकार से इससे यहां के लोगों को दोहरा लाभ मिलेगा और रेलवे की आय भी बढ़ेगी। इस संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान तमिलनाडु के मुख्य मंत्री डा० कलैन्गार एम० करूणानिधि द्वारा उन्हें भेजे गए पत्र की ओर दिलाना चाहूंगा, जिसमें उन्होंने इस सैक्शन में आठ बड़े पुल और 96 छोटे पुलों का निर्माण कराने के लिए लिखा था। उन्होंने केवल एक लाख रुपये की अत्यल्प राशि के आवंटन की ओर भी संकेत किया है। अत:, मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करूंगा कि वे इस परियोजना के सर्वेक्षण के लिए आदेश दें और रेल बजट में इस योजना को शामिल करके इसके लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित कराएं।

चौथी बात भीड़-भाड़ को कम करने हेतु एगमोर में रेलवे माल टर्मिनल यार्ड की आवश्यकता के बारे में है। वर्तमान में दिल्ली और अन्य स्थानों से दक्षिण तमिलनाडु की ओर जाने वाली माल गाड़ियों को बेसिन ब्रिज (चेन्नई सेंट्रल के समीप) से गुजरना पड़ता है जबकि इस मार्ग पर भीड़-भाड़ पहले ही बहुत ज्यादा है। मैं माननीय रेल मंत्री से यह आग्रह करता हूं कि वे एगमोर स्टेशन पर गोपालसामी नगर यार्ड को एक टर्मिनल के रूप में विकसित करें, ताकि सभी मालगाड़ियां चेन्नई सैंट्रल से न होकर इसी टर्मिनल से होकर गुजरें। एगमोर रेलवे स्टेशन पर मीटर लाइन प्लेटफार्म हटा दिए जाने के बाद वहां बड़ी लाइन के लिए सीधे पांच और प्लेटफार्म एवं दो उपनगरीय प्लेटफार्म बनाने के लिए स्थान उपलब्ध हो जाएगा। टर्मिनल सुविधाओं के लिए एक अन्य 'स्टेबलिंग लाइन' उपलब्ध कराने से गोपालसामी नगर यार्ड में तीन और 'पिट लाइन' उपलब्ध कराए जा सकते हैं। इन सुविधाओं से मालगाड़ियों की भीड़-भाड़ को कम करने में सहायता मिलेगी।

मेरा अगला मुद्दा कोयम्बटूर के लिए 'सेटलाइट माल टर्मिनल' की आवश्यकता के बारे में है। कोयम्बटूर तमिलनाडु का दूसरा सबसे बड़ा शहर है, जो अत्यधिक औद्योगीकृत क्षेत्र है। कोयम्बटूर में और उसके आसपास के क्षेत्रों में विनिर्मित 'मशीनरी, टेक्सटाइल और होजिबरी' उत्पादों से भारी विदेशी मुद्रा प्राप्त होती है। परन्तु भारतीय रेल द्वारा यात्री और माल ढुलाई दोनों के लिए उपलब्ध करायी गई सुविधाएं अपर्याप्त हैं। कोंकण रेल की शुरूआत के बाद जले पर नमक छिड़कते हुए कुछ एक्सप्रेस रेलगाड़ियां भी केरल की ओर मोड़ दी गई हैं।

इस अत्यधिक औद्योगीकृत क्षेत्र में रेल सुविधाओं के विकास के मामले में कोई सार्थक प्रगति नहीं हुई है। विकास न होने का एक कारण जगह की कमी भी है। यात्री और माल यातायात दोनों ही कोयम्बटूर जंक्शन और उसके निकटवर्ती स्टेशन से किया जा रहा है। इसके परिणामस्वरूप दोनों क्षेत्रों में अपर्याप्त विकास हुआ है।

माल ढुलाई के कार्य को शहर के बीचों-बीच से आसपास के क्षेत्रों में तत्काल आन्तरित किए जाने की आवश्यकता है। कोयम्बटूर की बाहरी सीमा पर स्थित 'इरुगूर' फ्रेट (माल) टर्मिनल के लिए उपयुक्त स्थान होगा।

'इरुगूर' का फ्रेट (माल) टर्मिनल के रूप में विकास करने से सामान्यत: रेल द्वारा माल ढुलाई और विशेषरूप से कंटेनर ट्रेफिक में वृद्धि होगी। भारतीय रेल ने कोयम्बटूर से कंटेनर ट्रेफिक के आयात/निर्यात का विस्तार करने हेतु कोई ठोस प्रयास नहीं किए हैं। अब इसके लिए उचित समय आ गया है कि माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार और उनके सहयोगी श्री राम नाईक इस मांग पर सकारात्मक रूप से विचार करें और वे इस भूमि पर अन्य विकास कार्यों को आरम्भ करने से पहले 'इरुगुर' में माल टर्मिनल स्थापित करें।

अगली बात रेलवे सुरक्षा और मानवीय असावधानी और मशीन की विफलता के कारण होने वाली रेल दुर्घटनाओं को रोकने के बारे में है। माननीय मंत्री ने अपने बजट भाषण में कहा है कि मानवीय असावधानी के कारण होने वाली रेल दुर्घटनाओं से बचने के लिए तेजी से 'ट्रैक सर्किट' की सुविधा उपलब्ध करायी जायेगी। इसके अलावा, रेल सुरक्षा और निवारक उपाय संबंधी कार्यवाही के पहलुओं के बारे में ड्राइवर/गार्ड के लिए प्रबोधन कार्यक्रम चलाए जाने चाहिए। आपात स्थिति में सम्पर्क रखने के लिए यात्री गाड़ियों के ड्राइवर और गार्ड को वाकी-टाकी सेट उपलब्ध कराने के प्रस्ताव पर विचार किया जाए और रेल सुरक्षा में सुधार लाने हेतु सभी एक्सप्रेस/यात्री गाड़ियों में ड्राइवर और गार्ड को भी ऐसे सेट उपलब्ध कराये जाएं।

एक अन्य महत्वपूर्ण बात रेलवे कर्मचारियों के कल्याण और शिकायत निवारण तंत्र के बारे में है। मैं भारतीय रेल के 16 लाख नियमित कर्मचारियों को बधाई देना चाहता हूं कि वे कई कठिनाइयों और विपरीत परिस्थितियों के बावजूद 62,495 किलोमीटर लम्बे रेल मार्ग वाले एशिया के दूसरे सर्वाधिक बड़े ट्रेन नेटवर्क का सफलतापूर्वक संचालन कर रहे हैं।

माननीय रेल मंत्री द्वारा ऐसे रेलवे कर्मचारियों, जो सेवा में निष्ठा के मामले में किसी से पीछे नहीं हैं, के कल्याणार्थ राष्ट्रीय और जोनल स्तर पर उपयुक्त योजना तैयार की जाए।

मैं चालू परियोजनाओं के बारे में उल्लेख करना चाहूंगा। जोकि इस प्रकार हैं : एम०आर०टी०एस० II फेस; सैदापेट लिमिटेड यूज आर०यू०बी०; एम०आई०टी० गेट ब्रिज और सेंट थामस माउंट गेट ब्रिज। माननीय मंत्री ने इन परियोजनाओं के लिए अपर्याप्त धनराशि आवंटित की है। मेरा यह अनुरोध है कि इसके लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित की जाए।

अंत में, मैं गोल्डन राक वर्कशाप और आई०सी०एफ०, पैरम्बूर के बारे में कहना चाहूंगा। रेलवे के 'गोल्डन राक वर्कशाप' को पर्याप्त क्रयादेश नहीं मिल रहे हैं जबकि वहां व्यावसायिक प्रशिक्षण प्राप्त और दक्ष कर्मचारी हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से यह आग्रह करूंगा कि वे कृपया इस मामले की जांच करें और रेलवे प्राधिकारियों को इस वर्कशाप के लिए पर्याप्त क्रयादेश भेजने का निर्देश दें ताकि इन कर्मचारियों द्वारा विकसित दक्षता और विशेषज्ञता का अधिकतम उपयोग हो सके। इसी प्रकार से पैरम्बूर में इंटिग्रलकोच फैक्टरी है, जोकि अपने सवारी डिब्बों के लिए पूरे विश्व में प्रसिद्ध है। यह अन्य देशों के लिए डिब्बों का निर्माण करने हेतु निर्यात आदेश भी पूरा कर रहा है। अत:, मैं माननीय मंत्री से यह आग्रह करूंगा कि वे इस फैक्टरी पर ध्यान दें।

[श्री सी० कुप्पुसामी]

इन्हीं शब्दों के साथ महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट संबंधी वाद-विवाद में भाग लेने का अवसर प्रदान किया है।

श्री के० येरननायडू (श्रीकाकुलम) : सभापति महोदय, कुल मिलाकर हमारे रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत रेल बजट प्रशंसनीय है। इसमें मध्यम वर्ग और आम यात्रियों पर कोई अतिरिक्त भार नहीं डाला गया है। मैं अपनी और अपनी पार्टी की ओर से थोड़ा संतोष प्रकट करता हूं कि माननीय रेल मंत्री ने इस बजट में कुछ महत्वपूर्ण प्रस्ताव शामिल किए हैं। परन्तु, कुछ मामलों में असंतोष भी है। परियोजना के लिए बहुत ही कम आवंटन किया गया है। हमें पिचासी प्रतिशत रेल नेटवर्क अंग्रेजों से प्राप्त हुआ है। गत पचास वर्षों में हमने रेलवे नेटवर्क में लगभग 11,000 किलोमीटर रेल लाइनें ही जोड़ी हैं।

मेरी प्राथमिकता ग्रामीण लोगों को सुरक्षा, स्वच्छता और समयबद्धता सुनिश्चित करना है। ये प्राथमिकता की मदें हैं। पिछड़े क्षेत्रों को प्राथमिकता प्रदान की जाये। भारत में रेलवे का नक्शा देखते ही सभी लोगों को उन क्षेत्रों का पता चल जाता है जहां रेलवे पटरियां बिछायी नहीं गयी हैं। यह सभी लोग जानते हैं। बहुत दबाव के कारण कुछ क्षेत्रों को रेलवे नेटवर्क में लाया गया है। हम रेल लाइनों के दोहरीकरण को सर्वोच्च प्राथमिकता दे रहे हैं। जब किसी मार्ग पर एक ट्रेन चलती हो तो हम एक और ट्रेन चलाने की मांग स्वीकार कर लेते हैं। माननीय मंत्री द्वारा उन क्षेत्रों में, जो भारतीय रेलवे के नक्शे में नहीं लाए गए हैं, रेलवे नेटवर्क के विस्तार के लिए कड़े और आवश्यक कदम उठाए जाएं।

आंध्र प्रदेश में तेलंगाना सर्वाधिक पिछड़ा क्षेत्र है। वहां रेलवे लाइन नहीं है। हाल ही में इन क्षेत्रों में कुछ आंदोलन किए गए थे। आंदोलन केवल आंध्र प्रदेश में ही नहीं अपितु पूरे देश में किए जा रहे हैं। हमें उन क्षेत्रों में रेलवे नेटवर्क के विस्तार को प्राथमिकता प्रदान करनी होगी जहां स्वतंत्रता के बाद रेलवे नेटवर्क का विस्तार नहीं हो पाया है। आमान परिवर्तन और नई लाइनों के मामले में भी यही दृष्टिकोण अपनाया जाए।

पिछली संयुक्त मोर्चा और कांग्रेस सरकारों ने अब तक केवल 35,000 करोड़ रुपये मूल्य की परियोजनाओं को स्वीकृति दी है। परन्तु इस वर्ष इन लाइनों के लिए बजट में केवल 600 करोड़ रुपये ही उपलब्ध कराये गए हैं। 35,000 करोड़ रुपये मूल्य की स्वीकृत परियोजनाएं 600 करोड़ रुपये की सहायता से कैसे पूरी हो पाएंगी ? मैं इस सरकार से यही पूछना चाहता हूं। इसमें से आपको प्राथमिकता वाली मदें नियत करनी होंगी। हम हर वर्ष नई लाइनों का निर्माण कर रहे हैं। हम रेलवे नेटवर्क में हर वर्ष 24 किलोमीटर, 54 किलोमीटर और 100 किलोमीटर से नीचे की रेल लाइनें शामिल करते हैं। अत:, प्रत्येक परियोजना के लिए पूरी धनराशि टुकड़ों में अर्थात् 5 करोड़ रुपये, 3 करोड़ रुपये और 2 करोड़ रुपये करके देने की बजाय, जिस परियोजना हेतु 10 करोड़ रुपये की आवश्यकता हो, तो 10 करोड़ रुपये एक साथ दीजिए तथा उस परियोजना को पूरा कीजिए। वह परियोजना चालू हो जाएगी और रेलवे को उससे राजस्व प्राप्त होगा। माननीय मंत्री जी को इस तरीके से योजना बनानी चाहिए। उन्हें स्वीकृत परियोजनाओं और निर्माणाधीन परियोजनाओं के संबंध में प्राथमिकता निर्धारित करनी ही चाहिए। उन्हें उन परियोजनाओं हेतु धनराशि अवश्य ही प्रदान करनी चाहिए, ताकि उन्हें पूरा किया जा सके और रेलवे नेटवर्क और राजस्व में वृद्धि हो सके।

उदाहरण के लिए, आंध्र प्रदेश की मुधखेड - निजामाबाद - बोलरम आमान परिवर्तन परियोजना को ही लीजिए। इस वर्ष के बजट में इस परियोजना हेतु 20 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित की गई है, जबकि इस कार्य की लागत का अनुमान 290 करोड़ रुपये है। आवंटित धनराशि से इस परियोजना को पूरा करने में अनेक वर्ष का समय लग जाएगा। इसी कारण इसे स्वतंत्रता-प्राप्ति से लेकर आज तक अत्यधिक उपेक्षित क्षेत्र कहा जाता है। यहां कोई रेलवे नेटवर्क नहीं था। 20 करोड़ रुपये की यह धनराशि आवंटित करके इस परियोजना को पूरा करने में 15 वर्ष लगेंगे। हम स्वतंत्रता प्राप्ति के 50 वर्ष पूरे कर चुके हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करता हूं कि उन्हें इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए और अधिक धनराशि जारी करनी ही चाहिए।

रायलसीमा जिला में काटपाडी - पाकला परियोजना की स्थिति भी ऐसी ही है। यह परियोजना पिछड़े चित्तूर जिले में स्थित है। यहां तक कि हमारे मुख्य मंत्री भी इसी जिले का प्रतिनिधित्व करते हैं। मेरा यह निवेदन है कि आवंटन में वृद्धि कीजिए, ताकि परियोजनाओं को थोड़े-समय में पूरा किया जा सके। यदि आप इस परियोजना हेतु 10 करोड़ रुपये प्रदान कर दें, तो इसे एक वर्ष के भीतर पूरा कर दिया जाएगा। उस क्षेत्र में रेलवे नेटवर्क चालू हो जाएगा और इससे रेलवे राजस्व भी अर्जित कर सकता है।

श्री राम नाईक : इस वर्ष के बजट में हमने इस प्रयोजन हेतु 20 करोड़ रुपये की धनराशि प्रदान की है।

श्री के० येरननायडू (श्रीकाकुलम) : जी हां, लेकिन यह पर्याप्त नहीं है। यदि आप इस वर्ष के बजट में 10 करोड़ रुपये और प्रदान कर दें, तो यह परियोजना पूरी हो जाएगी। यह परियोजना चित्तूर जिले में स्थित है।

जहां तक नई लाइनों के निर्माण का संबंध है, मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस प्रयोजन हेतु और अधिक धनराशि आवंटित की जाए। मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध है कि पेड़ापल्ली-करीमनगर लाइन के निर्माण कार्य को पूरा करने हेतु और अधिक धनराशि आवंटित की जाए क्योंकि यह पिछड़े तेलंगाना क्षेत्र के विकास हेतु अत्यावश्यक है। इसी प्रकार, नंदयाल - येरागुंटला लाइन के लिए भी और अधिक धनराशि आवंटित की जाए। ये सभी निर्माणाधीन परियोजनाएं हैं।

महोदय, आपके माध्यम से मेरा माननीय मंत्री से यह अनुरोध है कि वे काकीनाड़ा - कोटीपल्ली लाइन के विकास हेतु तत्काल कदम उठाएं। यह अत्यंत महत्वपूर्ण लाइन है और इस लाइन का तटीय क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु नरसापुर तक विस्तार किया जाना चाहिए। मेरे सहयोगी, श्री उपेन्द्र और श्री बापीराजू उसी क्षेत्र के हैं और वे मंत्री महोदय को इस लाइन के विस्तार हेतु पहले ही अनुरोध कर चुके हैं। यह लाइन विशाखापत्तनम के निकट है, जहां तेल और प्राकृतिक गैस निगम के कार्य चल रहे हैं। यह क्षेत्र आंध्र प्रदेश का प्रमुख चावल

उत्पादक क्षेत्र है और भारतीय खाद्य निगम द्वारा खरीदी जाने वाली चावल की कुल मात्रा में 50 प्रतिशत का योगदान इस क्षेत्र का होता है। यह दूरी लगभग 50 किलोमीटर की है और यदि इस लाइन का नरसापुर तक विस्तार कर दिया जाता है. तो इससे लोगों को विशाखापत्तनम, जो कि हावड़ा चेन्नई रेल मार्ग पर स्थित है, शीघ्र पहुंचने में मदद मिलेगी। अत: मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि वे इस लाइन को प्राथमिता दें। रेल मंत्रालय पहले ही कार्य पर लगा हुआ है। इसका सर्वेक्षण कार्य भी पूरा हो चुका है। अत:, मेरा मंत्री महोदय से यह अनुरोध है कि वे इस कार्य को इसी वर्ष शुरू करा दें।

नई गाड़ियां शुरू करने के संबंध में, जहां हम मंत्री महोदय के चेन्नई और तिरुपति के बीच एक शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी और कुछ अन्य नई गाड़ियां शुरू करने के लिए आभारी हैं, वहीं हमारा उनसे यह भी अनुरोध है कि वे विशाखापत्तनम और मुम्बई तथा विशाखापत्तनम और बोरा केव्स के बीच भी नई गाड़ियां शुरू करने संबंधी कुछ काफी समय से लम्बित मांगों की ओर ध्यान दें और इन गाड़ियों को इसी वर्ष शुरू करवाएं। बोरा केव्स आंध्र प्रदेश राज्य में एक महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल है। लेकिन उस स्थान के लिए कोई गाड़ी नहीं है। आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री ने भी इस संबंध में अनेक बार माननीय रेल मंत्री से निवेदन किया है। अत:, मेरा यह अनुरोध है कि विशाखापत्तनम और बोरा केव्स के बीच एक छोटी गाड़ी तत्काल शुरू की जाए।

महोदय, विशाखापत्तनम क्षेत्र के लोगों की ओर से काफी समय से की जा रही एक और मांग है। विशाखापत्तनम रेलवे मंडल पहले दक्षिण पूर्व रेलवे के अंतर्गत था, जिसका मुख्यालय गार्डन रीच, कलकत्ता में स्थित है। उस क्षेत्र के लोग यह मांग कर रहे थे कि विशाखापत्तनम रेलवे मंडल को दक्षिण मध्य रेलवे जोन में शामिल किया जाए जिसका कार्य संचालन सिकंदराबाद से हो रहा है। संयुक्त मोर्चा सरकार ने कुछ नए जोनों का सृजन किया था और उन्हीं में से एक जोन भुवनेश्वर था। अब, विशाखापत्तनम मंडल भुवनेश्वर जोन से सम्बद्ध है। उसके बाद, काफी आंदोलन हुआ और आंध्र प्रदेश के सभी संसद सदस्यों ने दलगत राजनीति से हट कर इस मामले के बारे में भूतपूर्व रेल मंत्री राम विलास पासवान और वर्तमान रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार दोनों ही से निवेदन किया था। आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री ने भी इस बारे में मंत्री महोदय को दो तीन बार पत्र लिखा है। अत:, मेरा माननीय मंत्री से यह अनुरोध है कि विशाखापत्तनम मंडल को दक्षिण मध्य रेलवे जोन, सिकंदराबाद में शामिल किया जाए, जो इसके ज्यादा नजदीक है। अन्यथा, जैसा कि आपने बिलासपुर में एक नए जोन का सृजन किया है, विशाखापत्तनम में एक और जोन का सृजन किया जाए। एशिया महाद्वीप के इस शहर का तेजी से विकास हो रहा है और यहां बहुत-सी बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध हैं। यहां समुद्री पत्तन है और अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा भी बन रहा है। अत:, इसे दक्षिण मध्य रेलवे जोन में शामिल करने के बजाय, यदि माननीय मंत्री विशाखापत्तनम में ही एक नए जोन का सृजन कर सकें, तो यह बेहतर होगा। यदि ऐसा सम्भव नहीं है, तो मेरा उनसे यह अनुरोध है कि विशाखापत्तनम को दक्षिण मध्य रेलवे जोन में शामिल किया जाए।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने बजट में इस वर्ष को "यात्री वर्ष" के रूप में घोषित किया है। लेकिन रखरखाव के लिए आवंटित धनराशि में बहुत कम वृद्धि की गई है। उन्होंने इसमें केवल 130 करोड़ रुपये की वृद्धि की है, जोकि पर्याप्त नहीं है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह स्टेशन पर जाएं और प्लेटफार्मों और विशिष्ट व्यक्तियों के लिए बने कमरों की दशा देखें। जहां तक सवारी डिब्बों के रखरखाव का संबंध है, मैं यह कहना चाहता हूं कि ईस्ट कोस्ट एक्सप्रेस और हावड़ा - सिकन्दराबाद मेल गाड़ियों सहित अनेक गाड़ियों के डिब्बों की हालत बहुत खराब है और वे बहुत पुराने हैं। इस संबंध में यात्रियों से बहुत-सी शिकायतें प्राप्त हुई हैं। अत:, मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि विशेषरूप से ईस्ट कोस्ट एक्सप्रेस और हावड़ा-सिकन्दराबाद मेल गाड़ियों के इन डिब्बों के स्थान पर तत्काल नए डिब्बे लगाए जाएं।

इसके अतिरिक्त, विशाखापत्तनम - कलकत्ता खंड के अंतर्गत लगभग सभी गाड़ियों में निरपवाद रूप से चार से पांच घंटे का विलम्ब हो जाता है। सिकन्दराबाद - विशाखापत्तनम खंड, जोकि आंध्र प्रदेश में है, के अंतर्गत सभी गाड़ियां समय पर चल रही हैं। उदाहरण के लिए, सिकन्दराबाद - विशाखापत्तनम खंड पर ईस्ट कोस्ट एक्सप्रेस समय पर चल रही है, लेकिन यह गाड़ी विशाखापत्तनम और कलकत्ता के बीच हमेशा विलम्ब से चलती है। मैं यह बात अपने बचपन से देखता आ रहा हूं और विलम्ब के कारण स्थानीय लोगों में अत्यधिक रोष व्यापत है। अत:, मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूं कि वे अपने वरिष्ठ अधिकारियों को यह सुनिश्चित करने का अनुदेश दें कि यह गाड़ी, विशेषरूप से विशाखापत्तनम और कलकत्ता के बीच सही समय पर चले।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात शीघ्र समाप्त कीजिए।

श्री के० येरननायडू : महोदय, इस विषय पर बहस में, मैं अपनी पार्टी की ओर से पहला वक्ता हूं। हमारी पार्टी की ओर से अभी तक कोई सदस्य नहीं बोला है।

सभापति महोदय : आपको सभी बातों की विस्तारपूर्वक चर्चा करने की आवश्यकता नहीं है। आप उनका संक्षेप में उल्लेख कर सकते हैं।

श्री के० येरननायडू : महोदय, मैं केवल अत्यंत महत्वपूर्ण बातों का उल्लेख कर रहा हूं।

महोदय, आंध्र प्रदेश में गाड़ियों के विलम्ब से चलने के बारे में, हम तेदपा के सदस्य मंत्री महोदय से एक शिष्टमंडल के रूप मे मिले हैं और उनसे इस संबंध में आवश्यक कार्यवाही करने का अनुरोध किया है। मैंने उनसे उन गाड़ियों के ठहरने की व्यवस्था करने का अनुरोध किया है, जिनके लिए उन्होंने आदेश पारित किए थे। लेकिन इन्हें लागू नहीं किया गया है। मैंने विशाखा एक्सप्रेस के कोटाबोम्माली रेलवे स्टेशन पर और हावड़ा - तिरूपति एक्सप्रेस के पुंडी स्टेशन पर ठहरने की व्यवस्था करने के बारे में भी उल्लेख किया था। मैंने माननीय मंत्री जी को इस संबंध में पत्र दिया था, जिस पर उन्होंने आदेश पारित कर दिए थे। उस क्षेत्र के मछुआरों द्वारा यह मांग काफी लम्बे समय की जा रही है।

ये दोनों स्टेशन बहुत ही नजदीक स्थित हैं। इन दोनों स्टेशनों पर कोई भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं रुकती है। इसीलिए मैंने अनुरोध किया है कि इन दोनों गाड़ियों को यहां पर रोका जाए।

[श्री के० येरननायडू]

इसी प्रकार कई और अन्य बातें हैं जिनके बारे में माननीय मंत्री जी को उल्लेख किया गया है।

सभापति महोदय : आप अपना भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री के० येरननायडू : यह जरूरी नहीं है।

सभापति महोदय : इसे पढ़ा हुआ माना जाएगा।

श्री के० येरननायडू : ठीक है। मैं कोई भाषण नहीं दे रहा हूं। कुछ महत्वपूर्ण बातें हैं। इस मंडल में बहुत कम धनराशि खर्च की जा रही है। ईस्ट-कोस्ट एक्सप्रेस के बारे में पहले ही बताया जा चुका है।

मंत्रालय द्वारा पांच ऊपरी पुलों को मंजूरी दे दी गई है। माननीय मंत्री जी के लिए सबसे महत्वपूर्ण बात है कि वे कुछ अन्य स्थानों पर भी ऊपरी पुल बनाएं। अभी भी ऐसे अनेक स्थान हैं जहां ऊपरी पुल बनाए जाने हैं, उदाहरण के लिए नल्लीमारिया और बोब्बिली में लोगों को काफी असुविधा हो रही है। राज्य सरकार ने भी इन दो पुलों, अर्थात् नल्लीमारिया और बोब्बिली जो बिजियानागरम जिले में स्थित है के लिए अपनी सहमति दे दी है। स्थानीय सांसद ने गत तीन वर्षों में अनेक अभ्यावेदन दिए थे। वर्तमान लोकसभा की अवधि में भी, उन्होंने अनेक अभ्यावेदन भेजे हैं। नल्लीमारिया और बोब्बिली में ये दो पुल बहुत महत्वपूर्ण हैं। राज्य सरकार ने 50 प्रतिशत धनराशि वहन करने की भी सहमति दे दी है। इन सब बातों का आकलन करने के लिए एक सर्वेक्षण कराया जाना है।

कुल मिलाकर, मैं बहुत खुश हूं। माननीय मंत्री ने अनेक परियोजनाओं को मंजूरी दी है। आंध्र प्रदेश के लिए तीन नई रेलगाड़ियां शुरू की गई हैं। किन्तु स्वीकृत परियोजनाओं के लिए बहुत कम धनराशि नियत की गई है। अत:, मैं रेल मंत्री जी से इन नई और निर्माणाधीन परियोजनाओं के लिए और अधिक धनराशि देने का अनुरोध करता हूं।

मैं दो अतिरिक्त रेलगाड़ियां देने के लिए भी अनुरोध करता हूं। इनकी घोषणा मंत्री जी उत्तर देते समय अवश्य करें।

•**श्री रनेन बर्मन** (बलूरघाट) : माननीय सभापति महोदय, मैं बंगला भाषा में बोलूंगा। मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। अपनी पार्टी आर०एस०पी० की ओर से मैं रेल बजट का पुरजोर विरोध करता हूं। महोदय, सभ्यता का विकास रेलवे संचालन पर निर्भर करता है। देश के सर्वांगीण विकास को ध्यान में रखते हुए रेलवे को बराबर और अनुपातानुसार धनराशि आवंटित की जानी चाहिए। किंतु सरकार और रेल मंत्रालय अपनी जिम्मेदारी को निभाने में विफल रहे हैं। इसीलिए हम रेल बजट का विरोध कर रहे हैं।

कुछ आंकड़ों से यह पता चला है कि 85% रेल लाइनों का निर्माण अंग्रेजों के शासनकाल में किया गया है और आजादी के बाद के इन 50 वर्षों में केवल 15% रेल लाइनों का निर्माण हुआ है। आजाद भारत में रेल की महत्ता पर पूरी तरह ध्यान नहीं दिया गया है। हम जानते हैं कि किसी भी क्षेत्र का विकास समुचित रेल संपर्क पर निर्भर करता है। यह बहुत ही शर्म और खेद का विषय है कि आजादी के 50 वर्ष बाद भी देश के बहुत सारे क्षेत्रों को रेल लाइन से नहीं जोड़ा जा सका है।

मैं पश्चिम बंगाल में उत्तरी बंगाल के बलूरघाट क्षेत्र से संबंध रखता हूं। यह मूलत: अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति बहुल क्षेत्र है। सरकार यह कहकर कि अनु० जाति/अनु० जनजाति बहुल इस क्षेत्र को प्राथमिकता दी जाएगी और विकास कार्य शुरू किए जाएंगे, मात्र जुबानी काम कर रही है। किंतु वायदे करने और वास्तव में कार्य करने में बहुत बड़ा अंतर है।

मेरे बलूरघाट जिले में कोई रेल लाइन नहीं है। इकलाखी-बलूरघाट लाइन हेतु 1984 में सर्वेक्षण किया गया था। किंतु यह बड़े शर्म और खेद का विषय है कि 16 वर्ष बाद भी 100 मीटर रेल लाइन का भी निर्माण नहीं किया गया है।

यदि सरकार अनु० जाति/अनु० जनजाति बहुल इस क्षेत्र के विकास हेतु कुछ प्रभावी कदम उठाने के प्रति ईमानदार है तो मैं मांग करता हूं कि लंबे समय से लंबित इकलाखी-बलूरघाट परियोजना को शीघ्र पूरा करने हेतु पर्याप्त धनराशि प्रदान की जाए और इस परियोजना को बिना किसी विलम्ब के पूरा किया जाए। मैं बलूरघाट में एक कम्प्यूटरीकृत टिकट कांउटर खोलने की भी मांग करता हूं।

मैं मुर्शिदाबाद में लालगोला-सियालदाह खंड का विद्युतीकरण करने की भी मांग करता हूं जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र बलूरघाट का पड़ोसी क्षेत्र है।

कृष्णा नगर से बहरामपुर तक विद्युतीकरण हेतु सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है। इस कार्य को तुरन्त शुरू किया जाए। बहरामपुर से कांडी तक की एक नई रेल लाइन के सर्वेक्षण का प्रस्ताव इस क्षेत्र के लोगों की लंबे समय से चली आ रही मांग को पूरा करेगी। किंतु इस परियोजना के समुचित कार्यान्वयन के लिए यह आवश्यक है कि बहरामपुर से कांडी होकर सैंथिया जाने वाले मार्ग का साथ-साथ सर्वेक्षण कराया जाए।

सियालदाह से केनिंग तक की रेल लाइन भारत में बनी दूसरी रेल लाइन थी। सुन्दरबन के लोगों की लंबे समय से यह मांग रही है कि सियालदाह-केनिंग लाइन के दक्षिण खंड की सोनारपुर से केनिंग तक की लाइन को दोहरा किया जाए। मैं इस क्षेत्र के लिए भी दोहरी लाइनों के निर्माण की मांग करता हूं ताकि इस क्षेत्र के लोग को फायदा हो। इसके अतिरिक्त, प्रचलित गोला प्रणाली के स्थान पर टोकन रहित प्रणाली अपनाई जाए। इससे लोगों को फायदा होगा और स्वदेशी तथा विदेशी पर्यटक आसानी से सुन्दरबन, जो एक सुन्दर पर्यटन स्थल है, जा सकेंगे।

मैं यह भी मांग करता हूं कि न्यू जलपाईगुडी से सिलिगुडी होकर न्यू बोंगाईगांव तक मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाए।

अंत में यह कहना चाहता हूं कि यात्री किराए और माल-भाड़े में वृद्धि से आवश्यक वस्तुओं के दामों में वृद्धि होगी जिससे आम जनता को भारी असुविधा होगी। प्रशासन को इस पर काबू पाने के

•मूलत: बंगला में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

लिए तुरन्त कुछ कठोर उपाय करने चाहिएं। यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा भी की जानी चाहिए। महोदय, एक बार फिर मैं इस चर्चा में भाग लेने का मौका देने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं। मैं रेल बजट का विरोध करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला (हिसार) : सभापति महोदय, आपने मुझे सदन में बोलने के लिए समय दिया है, उसके लिए नेशनल लोकदल पार्टी की तरफ से और अपनी तरफ से मैं आपका धन्यवाद करता हूं। रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट सदन में प्रस्तुत किया है, वह कुछ राज्यों के लिए अच्छा हो सकता है, कुछ वर्गों के लिए अच्छा हो सकता है, मगर आम जनता के लिए इतना अच्छा नहीं है। इस बजट में हरियाणा प्रदेश और वहां के लोगों की पूरी तरह से अनदेखी की गई है। मैं आपको बताना चाहूंगा कि जब से यह देश आजाद हुआ है तब से हरियाणा प्रदेश में कोई भी नई रेलवे लाइन नहीं बनी है। एक शहर से दूसरे शहर को जोड़ने के लिए इस 50 साल के अरसे में वहां कोई भी नई रेलवे लाइन नहीं बनाई गई है।

सभापति महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूं कि हरियाणा प्रदेश, दिल्ली के चारों तरफ है और दिल्ली इस देश की राजधानी है। 8-10 लाख लोग, हर रोज दिल्ली आते हैं और हरियाणा प्रदेश से ट्रेनों में पढ़े-लिखे लोग नौकरी और व्यापार करने भेड़-बकरियों की तरह भरकर आते हैं। इससे ऐसा लगता है कि हरियाणा प्रदेश की ओर रेल मंत्रालय का ध्यान बिलकुल नहीं है।

सभापित महोदय, हरियाणा प्रदेश से लोगों के ट्रेनों में भेड़-बकरियों की तरह भरकर आने और जाने के कारण प्रति दिन अनेक दुर्घटनाएं होती हैं। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि दिल्ली देश की राजधानी होने की वजह से उसका मास्टर प्लान बना है जिसके अनुसार 150 किलोमीटर तक रेल यातायात की सुविधा अच्छी होना चाहिए ताकि लोगों को आने-जाने में तकलीफ न हो। दिल्ली में पाल्यूशन बहुत बढ़ रहा है। इसलिए मेरा निवेदन है और यह जरूरी है कि रेलवे दिल्ली के आसपास हरियाणा में 150 किलोमीटर तक जहां सिंगल ट्रैक है उसे डबल किया जाए और जहां डबल ट्रैक है वहां एक लाइन उसके साथ-साथ और डाली जाए जिससे लोगों को आने-जाने की बेहतर सुविधा मिल सके। जो ट्रेनें हरियाणा प्रदेश की तरफ से गुजरती हैं, उनमें नए डिब्बे जोड़े जाएं जिससे आम जनता को यात्रा करने में सुविधा हो।

सभापति महोदय, जो नई रेलवे लाइन हरियाणा प्रदेश में बननी हैं मैं उनकी तरफ मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं। पिछले 50 वर्षों से लगातार हरियाणा की जनता की मांग है कि हरियाणा को हरिद्वार से जोड़ा जाए। आपको मालूम है कि हरिद्वार इस देश की पवित्र एवं धार्मिक नगरी है जहां हरियाणा से लाखों आदमी जाते हैं, लेकिन उन्हें हरियाणा प्रदेश से हरिद्वार जाने के लिए कोई सीधी रेल सेवा उपलब्ध नहीं है। इसलिए मेरी मांग है कि हरियाणा को सीधी रेल सेवा द्वारा हरिद्वार से जोड़ा जाए। मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि जब इस देश के प्रधान मंत्री श्री मोरारजी भाई देसाई थे, तथा उनके समय में दिल्ली से जाखल तक डबल रेलवे लाइन बनाने का फैसला हुआ था, लेकिन अब तक यह स्कीम अधूरी है। यह 45 किलोमीटर का टुकड़ा है जो अभी तक नहीं बना है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूंगा कि पिछले दो साल से इस रेलवे लाइन के लिए बजट में एक भी पैसा नहीं दिया गया और इस बजट में भी इसके लिए पैसे का कोई उल्लेख नहीं है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि इसके लिए तुरंत धन का प्रावधान किया जाए। इसके साथ-साथ हिसार से सिरसा वाया फतेहाबाद, नई रेलवे लाइन बनाई जाए। इस बारे में मैं मंत्री महोदय से कई बार अनुरोध कर चुका हूं, लिखकर भी दे चुका हूं कि इसको जल्दी से जल्दी बनाया जाए ताकि हरियाणा प्रदेश की आम जनता को सुविधा हो सके। इस समय वह डिरिट्रक्ट है। यदि यह रेलवे लाइन बन जाती है तो उससे जिले को बहुत लाभ मिलेगा। कुरूक्षेत्र से यमुना नगर तक नई रेलवे लाइन बननी चाहिए। हांसी से करनाल वाया जीन्द और पटियाला से नरवाणा-जीन्द-गुहाना होते हुए दिल्ली के लिए नई रेल लाइन बननी चाहिए।

सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय का ध्यान नई रेलगाड़ियों की तरफ दिलाना चाहूंगा। हरियाणा प्रदेश की आम जनता की मांग है कि भटिंडा-जीन्द-लुधियाना नई रेल लाइन चलनी चाहिए और जीन्द से अमृतसर, हिसार से अमृतसर और हिसार से जम्मू तक रेल चलनी चाहिए ताकि जम्मू के ऊपर कटरा स्थित वैष्णो माता के दर्शनों के लिए हरियाणा प्रदेश से सीधी रेल सेवा मिल सके। मेरा निवेदन है कि हिसार से जम्मू नई रेल चलनी चाहिए। सोनीपत से दिल्ली शटल ट्रेन चलनी चाहिए और सोनीपत से फरीदाबाद के लिए शटल चलनी चाहिए। पहले हिसार से एक हरियाणा एक्सप्रेस चलती थी, लेकिन मंत्री महोदय ने उसको बन्द कर दिया है। मेरा मंत्री से निवेदन है कि उसको फिर से चलाना चाहिए। इसके साथ-साथ, मैं आपके माध्यम से सदन और मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि जींद से सुबह कोई भी एक्सप्रेस ट्रेन हरियाणा और भटिंडा के लिए नहीं जाती। मेरी मांग है कि वहां सुबह 11 बजे कोई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये क्योंकि सारी की सारी एक्सप्रेस ट्रेनें रात में चलती हैं।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला : सभापति जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान हिसार में डबल फाटक की तरफ दिलाना चाहता हूं। पिछले 40 सालों से उस शहर की जनता की मांग है कि यह शहर दो हिस्सों में बंटा हुआ है जिससे लोगों को पांच किलोमीटर का चक्कर लगाकर जाना पड़ता है इसलिए डबल फाटक के ऊपर ओवरब्रिज बनना चाहिए। जींद शहर के लोगों की भी यही मांग है कि वहां भी ओवरब्रिज बनाया जाये। उचाड़ा के रेलवे स्टेशन के ऊपर गांव और मंडी में जाने के लिए पैदल ओवरब्रिज होना चाहिए। मैं रेल मंत्री जी से फिर अनुरोध करता हूं कि हरियाणा प्रदेश की जनता का ख्याल रखते हुए इन तमाम बातों को इस बजट में आप लेने का काम करें। आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री प्रकाश यशवन्त अम्बेडकर (अंकोला) : सभापति महोदय, मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं और यदि सरकार इन पर ध्यान देती तो यह प्रशंसनीय बात होगी।

[श्री प्रकाश यशवन्त अम्बेडकर]

सभापति महोदय, गत दस वर्षों से, यदि आप रेल बजट को देखें, हमेशा यह होता है कि जब भी राजस्व को बढ़ाना होता है तो सदैव ही माल-भाड़े और यात्री किराए में वृद्धि कर दी जाती है।

माननीय मंत्री और अधिकारीगण उन आंतरिक संसाधनों को युक्तियुक्त बनाने सम्बन्धी पहलू की ओर ध्यान नहीं देते हैं जो अव्यवस्थित हैं और जिनका दुरुपयोग किया जा रहा है। रेलवे में एक प्रणाली है जिसे 'तत्स्थानिक खरीद' (स्पॉट बायिंग) प्रणाली कहते हैं। यदि आप इस प्रणाली को देखें तो पाएंगे कि वे सामान्य से लगभग 300 से 400 प्रतिशत अधिक कीमत पर खरीददारी कर रहे हैं। मैं मंत्री जी से इस पहलू को देखने का अनुरोध करता हूं। यह एक बात है।

दूसरे, सबसे महत्वपूर्ण परिवहन क्षेत्रों द्वारा – कोयला, पेट्रोलियम, उत्पादों और उर्वरकों की ढुलाई में केवल 1.6 प्रतिशत की वृद्धि हुई है किंतु यदि आप वहां सामान्य खपत स्तर को देखें तो वृद्धि 6 प्रतिशत से अधिक है। रेलवे इसमें से केवल एक प्रतिशत माल की ही ढुलाई करता है और इस दिशा में मैं माननीय मंत्री को यह सुझाव देना चाहता हूं कि जहां तक खाद्यान्नों के परिवहन का संबंध है, रेलवे उन्हीं वैगनों का प्रयोग कर रहा है जो कि अन्य प्रकार के यातायात में प्रयोग किए जाते हैं। सभापति महोदय, अब यह आवश्यक है और यह सिद्ध हो चुका है कि काफी अधिक मात्रा में खाद्यान्न उत्तर से दक्षिण राज्यों को भेजा जाता है। यदि भविष्य में इसी प्रकार का यातायात रहता है तो उन्हें इसके लिए एक विशेष प्रकार के वैगन की आवश्यकता होगी जिसमें तुरंत माल भरके उसे लक्ष्य तक भेजा जा सके। इस संबंध में, मैं माननीय मंत्री को यह सुझाव देता हूं कि कुछ समय से हमने ये आंकड़े प्राप्त कर लिए हैं कि कितनी-कितनी खाद्य सामग्री कहां-कहां भेजी जानी है। यदि हम राज्य सरकार और खाद्य आपूर्ति मंत्रालय के बीच संपर्क बनाएं तो महोदय, मैं समझता हूं कि माल-भाड़े में हुई हानि को भी कम किया जा सकता है।

माननीय सभापति महोदय, मैंने माननीय मंत्री के साथ दक्षिणी जिलों के लिये वैकल्पिक मार्ग का मुद्दा कई बार उठाया है। इस समय दक्षिणी जिलों के लिये बरास्ता *नागपुर* अथवा बरास्ता *मनमाड़* जाया जा सकता है। यदि हम उत्तर को देखें जोकि माननीय रेल मंत्रियों ने इस सभा में दिये हैं, दोनों ने यही कहा है कि नागपुर में अथवा मनमाड़ में अड़चन है। एक वैकल्पिक मार्ग है जोकि आवश्यक है। इस वैकल्पिक मार्ग पर मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का कार्य आरम्भ हो चुका है। यह वैकल्पिक मार्ग *बरास्ता* दिल्ली, जयपुर, कंडवा, अकोला, पूर्णा, नांदेड़ और सिकन्दराबाद से है। इस वैकल्पिक मार्ग का एक और लाभ भी है। यदि हम *बरास्ता* वर्तमान मार्ग जाते हैं, अर्थात *बरास्ता* दिल्ली, भोपाल, नागपुर और सिकन्दराबाद अथवा दूसरे मार्ग *बरास्ता* दिल्ली, भोपाल, मनमाड़, औरंगाबाद, नांदेड़ और सिकन्दराबाद से जाते हैं, तब दिल्ली और सिकन्दराबाद बरास्ता नागपुर के बीच लगभग 1700 किलोमीटर लम्बा मार्ग है। दिल्ली और सिकन्दराबाद *बरास्ता* मनमाड़ के बीच लगभग 1900 किलोमीटर मार्ग है। लेकिन यदि हम दिल्ली-जयपुर-अकोला-नांदेड़-सिकन्दराबाद मार्ग से जाते हैं, तो यह दूरी केवल 1100 किलोमीटर है। इस बात को ध्यान में रखकर वर्ष 1991 में मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की परियोजना आरम्भ की गई थी। मंत्रालय से तथा इस सभा में दिये गये उत्तर से मुझे यह ज्ञात हुआ है कि सर्वेक्षण नहीं किया गया। क्या मैं माननीय मंत्री महोदय से एक बात पूछ सकता हूं ? जब आपने दिल्ली से अल्वर और सिकन्दराबाद से पूर्णा के बीच मीटर लाइन को पहले से ही बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया है और कंवल मध्य भाग बाकी बचा है; जब वैकल्पिक मार्ग उपलब्ध है; जब समय की बचत का रास्ता उपलब्ध है, तो क्या मैं माननीय मंत्री महोदय से यह पूछ सकता हूं कि क्या वह इस मामले को देखेंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि पूर्णा और कंडवा के बीच का शेष भाग मीटर लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये ? तब सारी की सारी समस्या ही समाप्त हो जाएगी।

मैं दूसरी मुद्दे पर आता हूं, जोकि मेरे विचार से, एक प्रमुख मुद्दा है। आगामी वर्ष में रेलवे को पहले से प्रयुक्त और नीलामी के लिये अलग रखे गये रेल डिब्बे और रेल पटरियां प्राप्त होनी हैं। अनेक शहर विकसित हो रहे हैं। मैं एक शहर से दूसरे शहर आता जाता रहता हूं। समय बीतने के साथ-साथ मैंने यह देखा है कि प्रत्येक शहर में एक स्थान से दूसरे स्थान पर आने में पहले जहां 30 मिनट का समय लगता था, वहीं अब एक घंटा लगता है। अत:, मैं इस बारे में माननीय मंत्री को सुझाव देना चाहता हूं। समय के अंतर को ध्यान में रखते हुए यदि हम इन पटरियों और डिब्बों को जो पहले से उपयोग में लाये गये हैं और जिन्हें अलग रख दिया गया है, विकसित हो रहे नये महानगरों में ट्राम सेवाएं चलाने हेतु उपयोग में लाते हैं, तो कुछ लोगों द्वारा ई०एम०यू० रेलगाड़ियां चलाने की जो मांग की गई है, उसे पूरा किया जा सकेगा। इसमें वृद्धि की जानी चाहिये। मेरे विचार से, ऐसा करने से हम इस समस्या को सुलझा सकेंगे। यदि हम राज्य सरकार के साथ समन्वय कर सकें, तो इन पटरियों को बेहतर ढंग से इस्तेमाल में लाया जा सकेगा।

अंतिम मुद्दा, जिसपर मैं बोलने जा रहा हूं, मुम्बई शहर के बारे में है। रेल मंत्री तथा रेल राज्य मंत्री दोनों ने पांचवें और छठे रेल मार्गों को विकसित करने के चिर प्रतीक्षित मुद्दों पर विचार किया है। लेकिन कुछ क्षेत्रों में कठिनाइयां पैदा हुई हैं। मध्य रेलवे में घाटकोपर स्टेशन पर एक कठिनाई यह है कि पांचवीं और छठी लाइन बिछाने के लिये कोई जगह नहीं है। मैं माननीय मंत्री महोदय को यह सुझाव देना चाहता हूं कि तीन इमारतें रास्ते में आ रही हैं। यदि आप इन तीन इमारतों का अधिग्रहण करलें तो पांचवीं और छठी लाइन बिछाने के लिये आवश्यक स्थान उपलब्ध हो जाएगा और यह कार्य पूरा किया जा सकेगा।

मैं एक और सुझाव देना चाहता हूं कि आपने जिन नई रेलगाड़ियों की घोषणा की है, उनमें से कुछ रेलगाड़ियों को चलाने में काफी समय लग सकता है। यदि उन्हें मई तक चला दिया जाता है, तो मेरे विचार से लोग माननीय मंत्री का धन्यवाद करेंगे।

अपराह्न 5.00 बजे

[हिन्दी]

आप वीडियो कांफ्रेंस भी ले डाऊन करने के लिए एलॉव करेंगे ? क्या नेक्स्ट सीजन में वीडियो कांफ्रेंस ले डाऊन करने की इजाजत होगी ?

[अनुवाद]

श्री बी०एम० मेनसिंकाई (धारवाड़ दक्षिण) : मुझे खुशी है कि आपने मुझे रेल बजट पर चर्चा करने के लिये कुछ समय दिया है। अपने अन्य मुद्दों पर चर्चा करने से पूर्व मैं सर्वप्रथम इस बात पर बल देना चाहता हूं कि कर्नाटक के हमारे भूतपूर्व मुख्य मंत्री और भारत के भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्री एच०डी० देवगौड़ा ने इस सभा में पहले भी यह बताया है कि यदि रेलवे जोनल कार्यालय को बंगलौर से हुबली में अंतरित कर दिया जाता है – तो उन्होंने एक किस्म की धमकी दी है कि कानून और व्यवस्था की समस्या खड़ी हो जाएगी। लेकिन इस संबंध में मैं यह कहना चाहता हूं कि जिस समय 1996 में वह कर्नाटक के मुख्य मंत्री थे, तो उन्होंने एक पत्र लिखा था जिसमें यह कहा गया था कि रेलवे जोनल कार्यालय का मुख्यालय हुबली होना चाहिये। अत:, मैं 16.2.1996 को श्री सुरेश कलमाड़ी को लिखे गये पत्र को पढ़ रहा हूं :

"प्रिय सुरेश कलमाड़ी,

कर्नाटक के लोग बार-बार यह मांग करते रहे हैं कि भारतीय रेलवे का दक्षिण जोनल कार्यालय हुबली में खोला जाये जोकि उत्तरी कर्नाटक में एक महत्वपूर्ण वाणिज्यिक केन्द्र है। आपको भी हुबली में इस कार्यालय की स्थापना हेतु विभिन्न लोगों से अनेक अभ्यावेदन प्राप्त हुए होंगे।

मेरा आपसे अनुरोध है कि इन आवेदनों पर सकारात्मक विचार करें और हुबली में दक्षिण रेलवे का जोनल कार्यालय खोलने हेतु आदेश जारी करें।

सधन्यवाद,

भवदीय

(एच०डी० देवगौड़ा)"

सभापति महोदय : आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री बी०एम० मेनसिंकाई : उन्होंने अपने निजी सहायक के माध्यम से पुन: भी एक पत्र भेजा था। मैं इस पत्र को भी पढ़ देता हूं। इसे निजी सचिव ने 8.3.1996 को रेल राज्य मंत्री को लिखा था। इसमें यह लिखा गया है :

"महोदय, कृपया हुबली में जोनल कार्यालय खोलने हेतु कर्नाटक के मुख्य मंत्री के दिनांक 16.2.96 के पत्र संख्या सी० एम०96/610/96 का अवलोकन करें। इस संबंध में मुझे आपसे उपर्युक्त पत्र में निम्नलिखित शुद्धि नोट करने का अनुरोध करने को कहा गया है :

"भारतीय रेलवे का दक्षिणी कार्यालय हुबली में खोला जाये" को इस प्रकार पढ़ा जाये :

"चूंकि दक्षिणी जोनल कार्यालय पहले से ही मद्रास में स्थित है, दक्षिण पश्चिमी रेलवे कार्यालय हुबली में स्थापित किया जाये।"

इसे कृपया माननीय रेल राज्य मंत्री के ध्यान में लाया जाये।

भवदीय

(बी०पी० करेराम)

मुख्य मंत्री के उपसचिव-दो

सभापति महोदय : कृपया इसे सभा पटल पर रखें।

श्री बी०एम० मेनसिंकाई : मैं इन्हें सभा पटल पर रख दूंगा। इस संबंध में मैं यह कहना चाहता हूं कि जब वह प्रधान मंत्री बने तो उन्होंने अपना दृष्टिकोण बदल लिया और यह कहा कि इसे बंगलौर में खोला जाये। अत:, इस कारण से मैं उनके इस तरह के वक्तव्य का विरोध करना चाहता हूं, यह न केवल भारत सरकार को धमकी है, बल्कि कर्नाटक के उत्तर क्षेत्र को धमकी है।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि कुरला एक्सप्रेस हावेरी में रुकती है। माननीय मंत्री ने हमारे अनुरोध पर इसकी अनुमति प्रदान की है *(व्यवधान)*

[हिन्दी]

सभापति महोदय : समाप्त करें।

[अनुवाद]

श्री बी०एम० मेनसिंकाई : महोदय, मैंने अपनी बात नहीं कही *(व्यवधान)* लोकशक्ति पार्टी सरकार को समर्थन दे रही एक पार्टी है *(व्यवधान)*

[हिन्दी]

सभापति महोदय : आप बाकी की स्पीच ले कर दें।

[अनुवाद]

श्री बी०एम० मेनसिंकाई : महोदय, बाद में मुझे अपनी स्पीच सभापटल पर रखने की अनुमति प्रदान करें *(व्यवधान)*

•महोदय, मैं लोक शक्ति पार्टी की ओर से कुछ सुझावों के साथ रेल बजट का समर्थन करता हूं :

आज कर्नाटक के भूतपूर्व मुख्य मंत्री और भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्री एच०डी० देवगौड़ा ने सभा में यह कहा कि यदि बंगलौर स्थित जोनल कार्यालय के मुख्यालय को रद्द करके इसकी स्थापना हुबली में कर दी जाती है, तो इससे सरकार को कानून और व्यवस्था की समस्या का सामना करना पड़ सकता है। और यदि बंगलौर में जोनल कार्यालय रखते हुए हुबली में अतिरिक्त जोनल कार्यालय स्थापित किया जायेगा, तो उन्हें कोई आपत्ति नहीं होगी। इस संबंध में मैंने यह वक्तव्य दिया है और कर्नाटक के मुख्य मंत्री के रूप में उनके द्वारा और उनके कार्यालय द्वारा 16.2.1996 और 8.3.1996 को केन्द्र सरकार को भेजे गए उनके दोनों पत्रों को भी पढ़ा है। जिनमें जोनल कार्यालय की स्थापना हुबली में करने की सिफारिश की गई थी। परन्तु जब वे प्रधान मंत्री बने तो बंगलौर में अस्थायी रूप से जोनल मुख्यालय स्थापित

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री बी०एम० मेनसिंकाई]

किया गया जोकि मद्रास के बहुत नजदीक है। यह अत्यंत खेद की बात है कि उन्होंने ऐसा वक्तव्य दिया है। मुझे यह आशा थी कि वे अपने कथन और पत्रों में कही गई बातों पर कायम रहते हुए हुबली का समर्थन करेंगे।

बंगलौर की जनता ने पहले कभी भी इस जोनल कार्यालय की मांग नहीं की थी क्योंकि बंगलौर से हुबली की अपेक्षा मद्रास कार्यालय नजदीक है।

हुबली में जोनल कार्यालय की मांग ऐतिहासिक है जो ब्रिटिश शासन के समय की है। ब्रिटिश शासकों ने हुबली-धारसाड कारपोरेशन में जोनल कार्यालय स्थापित किया था। परन्तु उस समय किन्हीं कारणों से इसे मद्रास में स्थानान्तरित कर दिया गया। अत:, ऐतिहासिक रिकार्ड से यह पता चलता है कि तत्कालीन सरकार ने इस कार्यालय भवन को कर्नाटक गवर्नमेंट कालेज के रूप में परिवर्तित कर दिया।

अत:, मैं सरकार से नि:संकोच आग्रह करता हूं कि हुबली में जोनल कार्यालय शुरू किया जाए। जहां तक अन्य बातों का संबंध है, मैं यह बताना चाहूंगा कि पिछले बजट के दौरान कुर्ला एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 1017 और 1018 के हावेरी (जिला मुख्यालय) और राणेबेन्नूर (बड़ा व्यापारिक शहर) में 'स्टाप' की व्यवस्था करने के मेरे अनुरोध पर केवल हावेरी शहर में ही इस गाड़ी का 'स्टाप' रखा गया है। जबकि राणेबेन्नूर में इस गाड़ी के 'स्टाप' के लिए मुझे दो-तीन महीने तक इंतजार करने के लिए कहा गया था। परन्तु, लगभग 10 माह बीत जाने के बावजूद राणेबेन्नूर में इस ट्रेन के 'स्टाप' की व्यवस्था करने के संबंध में कोई कार्यवाही नहीं की गई है। राणेबेन्नूर की जनता मुझसे नाराज है और मेरे खिलाफ अनुचित रूप से दुष्प्रचार किया जा रहा है। यदि हावेरी से पहले राणेबेन्नूर पर स्टाप रख दिया जाता तो मैं कुछ हद तक अपना बचाव कर पाता। अत:, मैं विनम्रतापूर्वक आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि वे कुर्ला एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 1017 और 1018 को राणेबेन्नूर में स्टाप की तत्काल व्यवस्था करें।

दूसरी बात यह है कि राणेबेन्नूर में अवैध रूप से कुर्ला ट्रेन रोकने के संबंध में राणेबेन्नूर के व्यापारियों के विरुद्ध 1996 से रेलवे का एक मामला लम्बित है। इसमें सम्पत्ति की कोई क्षति अंतर्ग्रस्त नहीं है। अत: इस मामले को तत्काल वापस लेने का अनुरोध है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनता की मांग हुबली और देवानगे के बीच 'पुश-पुल ट्रेन' चलाने की है, जिसे कृपया स्वीकृति प्रदान की जाए।

बंगलौर से हरिहर तक एक ट्रेन चलती है। इसे हुबली तक बढ़ा दिया जाए जोकि हरिहर से लगभग 100 किलोमीटर दूर है।

मीटर लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन के समय हावेरी रेलवे स्टेशन पर रेल विभाग द्वारा निर्मित निचले पुल की स्थायी रूप से मरम्मत के लिए मैं पिछले जून से बार-बार अनुरोध करता रहा हूं। इसकी मरम्मत नहीं की जा सकती। अत: मैंने हावेरी स्टेशन, जोकि पथरीले रास्ते के कारण किफायती ढंग से निर्मित किया गया था, के बायीं ओर समीप में ही उपरि पुल बनाए जाने का सुझाव दिया था। हम वित्तीय योगदान करने के लिए तैयार हैं। अत: मैं सरकार से इसका निर्माण कार्य जून, 1999 से बरसात का मौसम शुरू होने से पूर्व ही शुरू करने का अनुरोध करता हूं।

हावेरी और राणेबेन्नूर सिटी स्टेशन पर यात्रियों को स्टेशन के सामने की ओर जाने के लिए पैदल पुल की आवश्यकता है और मैं इस संबंध में कई बार अनुरोध कर चुका हूं। इसका कार्य आरम्भ किया जाए।

यात्रियों की सुविधा के लिए प्लेटफार्मों को ऊंचा किया जाए और इसका विकास किया जाए।

हमें आरक्षण करने के लिए हुबली अथवा हरिहर जाना पड़ता है। मैंने इसके लिए रेलवे अधिकारियों और माननीय मंत्री को भी कई पत्र लिखे हैं। परन्तु इस संबंध में अब तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। मेरे पत्रों पर उचित रूप से विचार किया जाये और हावेरी एवं राणेबेन्नूर में प्रथम श्रेणी सहित सभी श्रेणियों हेतु आरक्षण सुविधा उपलब्ध करायी जाए। ग्रामीण जनता की सुविधा के लिए कुंदगोल, सौसी, गुडीगेरी और काराजिगी स्टेशनों पर प्रत्येक स्टेशन पर 2-4 सीटों की आरक्षण सुविधा उपलब्ध करायी जाये। ये सभी मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आते हैं।

गडोग और बीजापुर के बीच मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के प्रस्ताव पर पहले ही स्वीकृति प्रदान कर दिए जाने पर भी पर्याप्त धनराशि उपलब्ध नहीं करायी जा रही है। कृपया इस परियोजना के लिए कुल अनुमानित धनराशि उपलब्ध करायी जाये।

अन्य राज्यों की तुलना में मेरे राज्य, कर्नाटक में रेलवे प्रणाली के विकास के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध नहीं करायी गई है। कोई नई लाइन भी प्रस्तावित नहीं है। बहरहाल, उपरोक्त मांगों पर विचार करते हुए मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री उपर्युक्त सभी मांगों को स्वीकृति प्रदान करेंगे।

अंत में, मुझे बोलने का जो समय दिया गया है उसके लिए आभार प्रकट करते हुए मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री लाल बिहारी तिवारी (पूर्वी दिल्ली) : सभापति जी, रेल मंत्री जी द्वारा 25 फरवरी, 1999 को जो रेल बजट पेश किया गया, मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। भारतीय जनता पार्टी और उसके सहयोगी दलों की सरकार का यह दूसरा रेल बजट है। जब हमारा पहला रेल बजट पेश हुआ था तब हमारे विपक्षी मित्रों ने अनेक प्रकार की बातें कही थीं कि इस बजट से महंगाई बढ़ेगी, लेकिन वह इतना शानदार बजट था कि सारे देश ने, खेतीहर मजदूरों ने और व्यापारियों ने भी उसका समर्थन किया था। यह जो रेल बजट पेश किया गया है, इस बजट की निंदा करने के लिए विपक्ष के हमारे मित्रों के पास शब्द नहीं हैं और केवल विरोध करने के लिए वे इसका विरोध कर रहे हैं। लेकिन हमने देखा कि श्री वोरा जैसे वरिष्ठ सदस्यों ने इस बजट में अच्छे कामों के लिए रेल मंत्री जी की प्रशंसा की है।

सभापति जी, चूंकि समय कम है इसलिए मैं एक-दो बातें ही कहना चाहता हूं। एक तो मैं यह कहना चाहता हूं कि वर्ष 1999

यात्री वर्ष घोषित किया गया है, यह स्वागत योग्य है। इसके लिए हमें चाहिए कि हम यह संकल्प लें कि साधारण गाड़ी के अंदर जो भी यात्री टिकट लेकर चढ़े, उसे सीट अवश्य मिले।

जैसा कि आप जानते हैं भारत की राजधानी दिल्ली है, जिसकी आबादी करीब एक करोड़ के लगभग हो गई है। दिल्ली में यातायात व्यवस्था काफी चरमरा गई है। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि इनके प्रयास से मेट्रो रेल परियोजना के तहत काम शुरू हो गया है। अभी पहले चरण की योजना शुरू हुई है, वह छः हजार करोड़ रुपए की है जो नांगलोई से शाहदरा तक की है। लेकिन अभी उस पर तीस हजारी से शाहदरा तक का ही काम हाथ में लिया गया है। जैसा कि समाचार पत्रों में आया है और आपके मंत्रालय के अधिकारियों ने भी कहा है कि इसमें अनेकों दिक्कतें आ रही हैं। अगर इस काम में एक दिन की रुकावट आ जाए तो दो-ढाई करोड़ रुपए का नुकसान हो जाता है। मैट्रो रेलवे का प्रथम चरण सन् 2005 तक पूरा होना है और जो काम हाथ में लिया गया है उसको 2002 तक पूरा करना है। इसके पूरा होने पर हमें प्रदूषण की दृष्टि से और यातायात की दृष्टि से काफी सफलता मिलेगी।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ बातें यहां रखना चाहता हूं। पूर्वी दिल्ली, जोकि मेरा संसदीय क्षेत्र है, उसकी आबादी 36 लाख है। वहां आने-जाने के लिए लोगों को परेशानी होती है। मैंने तीन रेल हाल्ट की मांग की हैं सीलमपुर-गांधीनगर, मंडावली-चंद्र विहार और नंदनगरी में हाल्ट होना चाहिए। इस सम्बन्ध में मैं रेल मंत्री जी से मिला था। उन्होंने इस बाबत अधिकारियों को आदेश भी दिए थे, लेकिन खेद के साथ कहना पड़ता है कि कोई कार्यवाही अभी तक नहीं हुई। मेरे क्षेत्र में नरेला रेलवे स्टेशन है, जहां बहुत बड़ी मंडी है। हजारों लोग वहां आते-जाते हैं, लेकिन उसका प्लेटफार्म कच्चा है। आजादपुर मंडी रेलवे स्टेशन की बड़ी वहां रेलवे स्टेशन की दुर्दशा है, झुग्गी-झोंपड़ियां पड़ी हुई हैं, लगता नहीं कि वह रेलवे स्टेशन है। दिल्ली के जो रेलवे स्टेशंस हैं, कम से कम उनको सुन्दर बनाया जाए। दिल्ली सरकार ने, दिल्ली नगर निगम ने यह निर्णय किया है कि दिल्ली शहर में आने के लिए जो बॉर्डर्स हैं, उनको सुन्दर बनाने की दिशा में आपके प्रयास रहेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी का अभिनन्दन करते हुए इस बजट का समर्थन करता हूं।

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

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

[अनुवाद]

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन (कन्नानौर) : सभापति महोदय, मैं आपका अत्यंत आभारी हूं कि आपने मुझे वर्ष 1999-2000 के रेल बजट के बारे में चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है। भारतीय रेलवे हमारे देश के सामाजिक-आर्थिक विकास में अत्यधिक महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है और यह हमारी राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। चूंकि रेलवे एकमात्र जनोपयोगी सर्वाधिक बड़ी सेवा होने के साथ-साथ एक प्रमुख वाणिज्यिक उद्यम भी है, अतः इसे सामाजिक दायित्वों का भी निर्वाह करना चाहिए।

[हिन्दी]

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

[अनुवाद]

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : यह खेद की बात है कि भारतीय रेलवे को प्राप्त होने वाली बजट सहायता वर्ष दर वर्ष कम होती जा रही है। इस अनुचित प्रवृत्ति को रोकने और इसे बदलने की आवश्यकता है। महोदय, आपको याद होगा कि हमारी नियोजित विकास के आरम्भिक वर्षों में रेल को सामान्य बजट से पर्याप्त राशि की सहायता मिलती थी। अब यह सहायता राशि प्रति वर्ष कम की जा रही है। विगत कई वर्षों के दौरान रेलवे को अपने निर्वाह के लिए बाजार ऋण पर आश्रित रहना पड़ा है। पर्याप्त धनराशि की कमी के कारण रेल प्रणाली हमारे देश की सामान्य प्रगति के साथ प्रगति नहीं कर पायी है। अतः सरकार से मेरा यह विनम्र निवेदन है कि रेलवे को सामान्य बजट से अधिकतम वित्तीय सहायता उपलब्ध करायी जाए। योजना आयोग द्वारा भी रेलवे को पर्याप्त सहायता दी जाए ताकि हमारे देश में रेल प्रणाली सुचारू रूप से कार्य कर सके।

महोदय, यदि आप रेलवे की समस्त स्थिति पर विचार करेंगे तो यह पाएंगे कि हमारे देश में विद्यमान रेलवे प्रणाली का 85 प्रतिशत भाग हमें ब्रिटिश सरकार से प्राप्त हुआ है। हमारी स्वतंत्रता के बाद 50 वर्षों के दौरान हम केवल 15 प्रतिशत वृद्धि ही कर पाए हैं। अतः यह एक वास्तविकता है कि हमारी स्वतंत्रता के बाद रेलवे नेटवर्क का बहुत धीमी गति से विकास हो पाया है।

1985-86 और 1995-96 के बीच इसमें कुल मिला कर मात्र एक प्रतिशत वृद्धि हुई है। मैं यह महसूस करता हूं कि अब हमारे लिए यह उचित समय है कि हम भारतीय रेलवे को होने वाली हानि और इसके धीमी गति से हो रहे विकास के लिए जिम्मेवार विभिन्न गलतियों और कारणों के संबंध में ईमानदारी से आत्म-विश्लेषण करें।

सभी का यही कहना है कि क्रमागत सरकारों ने रेलवे के विकास पर अधिक ध्यान नहीं दिया है और हमारी अपेक्षानुसार रेलवे प्रणाली में प्रगति न होने का यही प्रमुख कारण हैं।

क्रमागत रेल मंत्रियों द्वारा प्राथमिकताओं में फेरबदल किया जाना भी रेलवे प्रणाली की दुर्दशा के लिए जिम्मेवार है।

हम सभी यह जानते हैं कि माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी, जो हमारे एक अच्छे मित्र भी हैं, बजट को अंतिम रूप देते समय बहुत दबाव में थे। इस सरकार के सहयोगी दल माननीय मंत्री पर सभी ओर से दबाव डाल रहे थे और उन्हें बजट को अंतिम रूप देने में बहुत कठिनाई हो रही थी। यदि आप बजट देखेंगे तो यह पाएंगे कि इसमें तीन अथवा चार राज्यों अर्थात् आंध्र प्रदेश, बिहार, पश्चिम बंगाल और महाराष्ट्र को गैर समानुपातिक ढंग से भारी राशि आवंटित की गई है।

[श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन]

कुछ राजनीतिक दलों अथवा संगठनों के नेता अपने-अपने राज्यों के लिए पैकेज दिलाने की होड़ में लगे हुए हैं। इस प्रक्रिया में वे राष्ट्र हित को भुला देते हैं और केरल जैसा छोटा राज्य भी बेरुखी से छोड़ दिया जाता है।

तथापि, मुझे खुशी है कि इस वर्ष के बजट में मेरे राज्य की चिर लम्बित मांगों को भी शामिल किया गया है, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी की तहेदिल से प्रशंसा करता हूं। महोदय, यद्यपि हम आजादी के बाद अपने राज्य की मांगों के लिए गत कई वर्षों से लड़ते आ रहे हैं, लेकिन मंत्री मंत्री के रूप में – हालांकि वे मेरी पार्टी से संबंधित नहीं हैं और वास्तव में भारतीय राष्ट्रीय कांग्रेस के विरुद्ध हैं—उन्होंने उस राज्य की ओर यथोचित ध्यान दिया है, जो पिछले पांच दशकों से उपेक्षित है। मैं माननीय मंत्री जी को अपने राज्य के संबंध में की गई महान सेवा के लिए बधाई देता हूं।

भारत में सन् 1853 में रेलवे प्रणाली शुरू किए जाने के बाद, ब्रिटिश प्रशासन ने चेन्नई से मंगलौर तक रेल लाइन बिछाने को सर्वोच्च प्राथमिकता दी थी। यह मार्ग भारत के सबसे प्राचीन रेल मार्गों में से एक है। वास्तव में पहली मेल सेवा इसी मार्ग पर चलाई गई थी। यह दु:ख की बात है कि शोरनुर से मंगलौर तक के इस खंड में अभी तक कोई सुधार नहीं किया गया है। इस खंड पर नब्बे के दशक के प्रारम्भिक वर्षों में ही रेल यातायात में अत्यधिक वृद्धि हो गई थी।

कोंकण रेलवे के चालू होने के साथ ही प्रतिष्ठित राजधानी एक्सप्रेस सहित केरल से उत्तर भारत को जाने वाली बहुत-सी गाड़ियों का मार्ग बदल दिया गया है। अत:, इस मार्ग पर काफी भीड़भाड़ होना स्वाभाविक ही है। मैंने इस संबंध में माननीय मंत्री जी को अनेक बार पत्र लिखा है। इस मामले के संबंध में मैं उनसे व्यक्तिगत रूप से भी मिला हूं, लेकिन दुर्भाग्य से माननीय मंत्री जी अथवा रेल प्रशासन द्वारा शोरनुर से मंगलौर तक के इस खंड पर भीड़भाड़ कम करने के लिए कुछ नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में यह लाना चाहता हूं कि उत्तर भारत की बहुत-सी गाड़ियां कोंकण क्षेत्र से होकर जाती हैं, अत: शोरनुर से मंगलौर तक के इस खंड पर काफी भीड़भाड़ रहती है। मेरा उनसे विनम्र निवेदन है कि यह सुनिश्चित करने के लिए अवश्य कुछ किया जाए कि इस खंड पर गाड़ियां सही समय पर चलें।

जैसा कि आप यह जानते ही हैं कि कोंकण, गोवा और महाराष्ट्र राज्यों के साथ-साथ केरल राज्य ने भी कोंकण रेल परियोजना के लिए अंशदान किया है। जब तक मंगलौर से शोरनुर तक रेलमार्ग के दोहरीकरण का कार्य युद्ध स्तर पर पूरा नहीं किया जाता, तब तक कोंकण रेलवे का केरल को लाभ नहीं पहुंचेगा। इस लाइन के दोहरीकरण का कार्य सात वर्ष पूर्व शुरू हुआ था, लेकिन अभी तक केवल 29 किलोमीटर लाइन का कार्य पूरा किया गया है। यदि यह कार्य इसी गति से चलता रहा, तो मुझे आशंका है कि इस परियोजना को पूरा करने में 50 वर्ष का समय और लग जाएगा। अत:, यह सुनिश्चित करने के लिए शीघ्र कार्यवाही की जाए कि इस खंड पर दोहरीकरण का कार्य पूरा किया जाए।

मुझे बहुत खुशी है कि माननीय मंत्री जी ने मंगलौर-कालीकट खंड के दोहरीकरण कार्य के लिए 100 करोड़ रुपये आंवटित करने की कृपा की है। इसके लिए मैं उन्हें पुन: हार्दिक बधाई देता हूं। यदि इस लाइन के दोहरीकरण का लाभ केरल को पहुंचाना है, तो इस कार्य में तेजी लानी होगी और इसे निर्धारित समय-सीमा के भीतर पूरा करना होगा। इसके अतिरिक्त कुट्टीपुरम से शोरनुर तक की लाइन के दोहरीकरण के लिए कोई धनराशि नियत नहीं की गई है। इस दोहरीकरण कार्य हेतु भी स्पष्ट प्रावधान होना चाहिए, अन्यथा इससे इस खंड पर गाड़ियों के सुचारू रूप से संचालन में बाधाएं आएंगी। मेरा यह अनुरोध है कि इस संबंध में शीघ्र कदम उठाए जाएं, ताकि कुट्टीपुरम से शोरनुर खंड के दोहरीकरण के कार्य हेतु और अधिक धनराशि आवंटित की जा सके।

लगभग एक सदी पूर्व, साउथ इण्डिया रेलवे कम्पनी ने तेल्लिचेरी-मैसूर लाइन बिछाने हेतु एक सर्वेक्षण किया था। पहला विश्व युद्ध होने के कारण, ब्रिटिश सरकार ने यह प्रस्ताव अधर में ही त्याग दिया था। उसके बाद, उसी ब्रिटिश प्रशासन द्वारा इस बारे में चार सर्वेक्षण कराये गए। इन सभी सर्वेक्षणों से निस्संदेह यह सिद्ध हो गया था कि यह रेल मार्ग आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य है और सभी बातों को देखते हुए यह मार्ग सामरिक दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है। दुर्भाग्यवश, पूर्ववर्ती सरकारों द्वारा यह सुनिश्चित करने हेतु कुछ नहीं किया गया है रेल लाइन बिछाई जाए। इस परियोजना के लिए मद्रास प्रेजीडेंसी और भूतपूर्व मैसूर राज्य सरकार ने भी पुरजोर सिफारिश की थी।

भूतपूर्व रेल मंत्री, स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री और बाबू जगजीवन राम ने तेल्लिचेरी का दौरा किया था और विशाल जन रैलियों में भाग लिया था। इन रैलियों में उन्होंने केरल की जनता से यह वायदा किया था कि यदि दक्षिण भारत में नई रेल लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव हुआ, तो वे इस रेल लाइन की ओर सर्वाधिक ध्यान देंगे। लेकिन, दुर्भाग्यवश, ऐसा नहीं किया गया है।

महोदय, दक्षिण भारत के कुर्ग क्षेत्र के रहने वाले एक और भूतपूर्व रेल मंत्री श्री सी०एम० पुनाचा ने इस रेल लाइन के महत्व को पूरी तरह से समझा था। लेकिन हमारी सरकार सहित पूर्ववर्ती सरकारों ने इस अत्यंत महत्वपूर्ण रेल लाइन की ओर ध्यान नहीं दिया। अत:, श्री नीतीश कुमार जी, जो हमारे देश के अत्यंत पिछड़े राज्य से हैं, से मेरा यह विनम्र निवेदन है कि वे हमारी इस चिर लम्बित मांग की ओर ध्यान देने की कृपा करें।

महोदय, मैं गत 15 वर्षों से यह मामला इस सभा में उठाता आ रहा हूं। लेकिन सरकार ने इस संबंध में कोई कार्यवाही नहीं की है। हमारे लिए यह अत्यंत दुख की बात है कि सरकार ने इस संबंध में कुछ नहीं किया है।

तेल्लिचेरी से भारत के उत्तरी भागों और कर्नाटक, आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु जैसे पड़ोसी राज्य में सड़कों पर हजारों ट्रक और लारियां तथा काफी संख्या में बसें भी चल रही हैं। बड़ी संख्या में पर्यटक, जिनमें से अधिकांश विदेशी होते हैं, इन क्षेत्रों का भ्रमण करते हैं, क्योंकि कर्नाटक और केरल राज्य के ये क्षेत्र पर्यटन की दृष्टि से काफी समृद्ध हैं।

कुर्ग, ब्यानाद, कन्नानौर और मैसूर की नकदी फसलें काफी प्रसिद्ध हैं और इनसे हर वर्ष भारी विदेशी मुद्रा प्राप्त होती है। चूंकि केरल इन फसलों का उपभोक्ता राज्य है, अत: विभिन्न स्थानों से सभी आवश्यक वस्तुएं केरल आती हैं। तेल्लिचेरी से मैसूर तक का यह मार्ग विशेष काफी महत्वपूर्ण मार्ग बनने जा रहा है और इस मार्ग पर माल ढुलाई का काम काफी जोरों पर होगा। मेरा पुन: यह विनम्र निवेदन है कि इसे सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाए।

इस समय, तेल्लिचेरी से मैसूर तक जाने वाले यात्रियों को मैसूर पहुंचने के लिए 600 किलोमीटर का रास्ता अतिरिक्त तय करना पड़ेगा। अत:, यदि यह लाइन बिछा दी जाती है, तो सैकड़ों किलोमीटर का रास्ता कम किया जा सकता है। जब कभी भी दक्षिण भारत के लिए किसी नई रेल लाइन बिछाने का विचार किया जाए, तो उसमें तेल्लिचेरी से मैसूर तक रेल लाइन बिछाने के कार्य को आवश्यक रूप से सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाए।

महोदय, यह बात प्रशंसनीय है कि माननीय मंत्री जी ने मालाबार क्षेत्र में नौ रेल उपरि पुलों के निर्माण की लम्बे समय से चली आ रही मांग पर विचार करने की कृपा की है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि कन्नानौर से कालीकट तक की 80 किलोमीटर की थोड़ी-सी दूरी में आठ समपार पड़ते हैं। केरल के संसद सदस्य और स्वयं मैं भी बार-बार इन उपरिपुलों के निर्माण हेतु मांग करते आ रहे हैं लेकिन इस संबंध में कुछ नहीं किया गया है। अब, माननीय मंत्री जी ने, जिन्हें पिछड़े क्षेत्रों के लोगों की समस्याओं के बारे में जानकारी है, इस कार्य को प्राथमिकता दी है। इस प्रयोजन हेतु 10 लाख रुपये का सांकेतिक आवंटन किया गया था *(व्यवधान)*

प्रो० ए०के० प्रेमाजम (बड़ागरा) : यह धनराशि प्रति उपरिपुल मात्र 1,00,000 रुपये बनती है।

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : मेरा यह अनुरोध है कि इन उपरिपुलों के निर्माण हेतु पर्याप्त धनराशि दी जाए, ताकि इन्हें निर्धारित अवधि में पूरा किया जा सके।

केरल एकमात्र ऐसा राज्य है, जिसमें कि कोई रेल उपक्रम अथवा प्रतिष्ठान नहीं है, जबकि तमिलनाडु में पांच, आंध्र प्रदेश में दो और कर्नाटक में दो रेल उपक्रम/प्रतिष्ठान हैं। स्वर्गीय प्रधान मंत्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी ने, जब वे जीवित थीं, केरल के लोगों से यह वायदा किया था कि वहां एक रेल डिब्बा कारखाना स्थापित, किया जाएगा। इस संबंध में कुछ नहीं किया गया है और यह प्रस्ताव कई वर्षों से विचाराधीन है। हम केरलवासी, जहां कि बेरोजगारी प्रमुख समस्या है, माननीय रेल मंत्री जी से और इस सरकार से यह अनुरोध करते हैं कि केरल राज्य में एक रेल प्रतिष्ठान अथवा सरकारी उपक्रम अवश्य चालू किया जाए।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : मुझे थोड़ा-सा समय और दें क्योंकि मैं अपने दल की ओर से दूसरा वक्ता हूं।

कोंकण रेल लाइन के चालू होने के बाद, मंगलौर-शोरनुर लाइन का काफी महत्व हो गया है। इस खंड पर यात्री और माल की आवाजाही काफी जोरों पर है। लेकिन, यह दु:ख की बात है कि रेल प्रशासन ने मालाबार मार्ग के एक किलोमीटर मार्ग का भी विद्युतीकरण करने का कष्ट नहीं किया है। अत:, मालाबार क्षेत्र में रेल लाइन का अविलम्ब विद्युतीकरण सुनिश्चित करने हेतु आवश्यक कदम उठाए जाएं।

महोदय, भारतीय रेलवे खेलों के क्षेत्र में सराहनीय योगदान कर रहा है। लेकिन खेल प्रतिभाओं को प्रोत्साहित करने के लिये केरल में, जिसने गत वर्षों में अनेक उत्कृष्ठ खेल प्रतिभाओं को जन्म दिया है, खेल परिसर की स्थापना किये जाने की आवश्यकता है। मेरा यह सुझाव है कि केरल में कन्नानौर में एक खेल परिसर स्थापित किया जाये।

जहां तक नई रेलगाड़ियां शुरू करने का प्रश्न है, केरल को केवल एक गाड़ी दी गई है, और यह गाड़ी पुणे से कोचीन के बीच चलती है। माननीय मंत्री ने हमारी अनेक चिरलंबित मांगों को स्वीकार नहीं किया है। आपको विदित है कि हजारों केरलवासी भारत के उत्तरी क्षेत्र के विभिन्न शहरों में रह रहे हैं। वे सभी नई रेलगाड़ियों की मांग कर रहे हैं लेकिन किसी भी बात पर विचार नहीं किया गया। तथापि, मुझे इस बात की खुशी है कि कम से कम एक रेलगाड़ी तो प्रदान की गई है।

महोदय, चेन्नई-मंगलौर एक अतिव्यस्त मार्ग है और इस मार्ग के लिये चेन्नई से आरक्षण प्राप्त करना असंभव है यदि आप बुकिंग काउन्टर पर जायें तो आपको कई-कई दिनों तक आरक्षण नहीं मिल पायेगा। अत:, यह मेरा विनम्र अनुरोध है कि चेन्नई से मंगलौर के बीच एक तीव्र गति रेलगाड़ी तत्काल आरम्भ की जाए।

महोदय, कोचीन से कन्नानौर के बीच कन्नानौर एक्सप्रेस के प्रस्थान के बाद प्रात: एक और तीव्र गति रेलगाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता है। प्रात:काल में कोचीन से कन्नानौर तक कई घंटों तक कोई गाड़ी नहीं है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री इस प्रस्ताव पर पूरा ध्यान देंगे।

मालाबार तट के साथ अर्थात् मंगलौर से शोरनूर के बीच सभी रेलवे स्टेशनों का तथाकथित ईस्ट इंडिया कंपनी के समय निर्माण किया गया था। ये सभी रेलवे स्टेशन बुरी हालत में हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इन रेलवे स्टेशनों का चरणबद्ध ढंग से नवीकरण, पुनर्निर्माण किया जाये। इस प्रयोजनार्थ कन्नानौर, कालीकट, तेल्लीचेरी और बड़ागरा रेलवे स्टेशनों को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाये।

मैं, अपनी बात को समाप्त करने से पूर्व, माननीय मंत्री का ध्यान एक पृथक जोन की स्थापना हेतु केरल के लोगों की चिरलंबित मांग की ओर दिलाना चाहता हूं। मैं किसी संकीर्ण आधार पर केरल के लोगों के लिये नहीं कह रहा हूं। विशेष परिस्थितियों पर विचार करने के बाद हाल ही में पांच अथवा सात नये जोन स्थापित किये गये हैं। कोंकण रेलवे की शुरूआत के पश्चात् इस क्षेत्र में तीव्र विकास होने और आने वाले वर्षों में यात्री और मालभाड़ा यातायात की व्यापक संभावनाओं को ध्यान में रखकर हमारी मांग पूर्णतया सही है।

मैं यह आशा करता हूं कि माननीय मंत्री मेरे सुझावों पर पूरा ध्यान देंगे। मैं केरल के लिये, जो कई वर्षों तक उपेक्षित रहा है, महान कार्य किये जाने के लिये एक बार फिर माननीय मंत्री को बधाई देता हूं। मैं बोलने का अवसर प्रदान करने के लिये आपको पुन: धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बहुत ही शानदार बजट पेश किया है। विगत वर्ष श्री नीतीश जी ने जब रेल मंत्रालय का कार्य भार सम्भाला था, हमें आशा थी कि वे सारे कामकाज में परिवर्तन लाएंगे, रेल प्रशासन को चुस्त और सक्षम बनाएंगे। मुझे यह कहते हुए हर्ष होता है कि उन्होंने करीब एक वर्ष की अवधि में रेल प्रशासन को नई दिशा दी है। अब प्रशासन अधिक सक्षम और विश्वसनीय बना है।

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

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

सभापति जा, जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा था और मैंने माननीय रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री और रेलवे बोर्ड को लिखकर अनुरोध किया है कि यदि नीमच-रतलाम आमान परिवर्तन के लिये 75 करोड़ रुपया दे दिया जाये तो वह कार्य पूरा हो सकता है। इस संबंध में एक महत्वपूर्ण बिन्दु योजना के बारे में मैंने बात की थी कि वर्तमान रतलाम-कोटा रेल लाइन परिचालित है, यदि नीमच-रतलाम रेल लाइन बन जाती है तो रतलाम कोटा वाया नीमच पैरेलल लाइन तैयार हो जाती है। रतलाम-कोटा खंड पर बहुत दुर्घटनायें होती हैं, वर्षाकाल में मार्ग अवरुद्ध हो जाता है तथा घंटों रेल यातायात रुका रहता है। यदि यह रेल खंड, जिसका आमान परिवर्तन अपेक्षित है, जिस पर कार्य तेजी से चल रहा है, मेरे अनुरोध पर माननीय रेल मंत्री ने इस कार्य को सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान की है जिसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं, मेरा अनुरोध है कि इस कार्य के लिये और धनराशि आवंटित की जाये ताकि वह कार्य जल्दी से पूरा हो सके। इससे एक दूसरी लाइन खड़ी हो जायेगी। उस लाइन पर बहुत सी सीमेंट फैक्टरियां, चीनी मिलें और अन्य प्रोसैसिंग यूनिट्स हैं। इस खंड पर सी०आर०पी०एफ० का मुख्यालय भी है। इन सब सुविधाओं के मिलने से रोजगार के अवसर उपलब्ध होंगे तथा औद्योगिक विकास होगा। इसके लिये आपको अग्रिम धन्यवाद देना चाहता हूं।

यहां रेल माल-भाड़े में वृद्धि की बात की गई है। यह वृद्धि नगण्य है। यद्यपि सड़क यातायात में प्रतिद्वंदिता है लेकिन रेल द्वारा माल भेजने में विश्वसनीयता है। इस कारण 4 परसेंट के माल भाड़े को आप लोग स्वीकार करें। इस वर्ष के रेल बजट में यात्री भाड़े में युक्तिसंगत वृद्धि की गई है जिसमें छोटे लोगों को छोड़ दिया गया है और ऊपर के लोगों पर कुछ भार डाला है। यह वृद्धि इतनी युक्तिसंगत है, शायद आज तक किसी रेल मंत्री ने इस प्रकार का रेल बजट प्रस्तुत नहीं किया होगा। इस प्रयास को निश्चित रूप से सराहनीय कहा जा सकता है।

सभापति जी, स्टेटस पेपर में रेल को एक नई दिशा देने का प्रयास किया गया है। रेल संबंधी वस्तुस्थिति है। कई परियोजनायें 1982, 1988 और 1990 से चल रही हैं। इन में जो ठीक नहीं हैं, व्यावहारिक नहीं हैं, उन्हें छोड़ दिया जाये। जो वाणिज्यिक और सामाजिक दृष्टि से उत्तम हों, उन्हें हाथ में लिया जाये। यह सही है कि आप देश में एक यूनीगेज सिस्टम लागू करना चाहते हैं लेकिन जब तक यह आमान परिवर्तन का काम पूरा नहीं होगा, वर्तमान सुविधाओं में विस्तार होना जरूरी है। आमान परिवर्तन देश के एक कोने से दूसरे कोने तक नहीं पहुंचा जा सकता, तब तक कुछ कठिनाई होंगी। यह ठीक है कि हमारे पास कारीगर हैं, कारखाने हैं जहां इंजिन, रेल डिब्बे बनाये जाते हैं लेकिन फिलहाल मीटर गेज के डिब्बे बनने बंद हो गये हैं जबकि रेलगाड़ियां चलनी बंद नहीं हुई हैं। मीटर गेज सैक्शन पर चलने वाली रेलगाड़ियों के डिब्बे इतने खराब हैं कि कोई उनपर बैठना पसंद नहीं करेगा। सीटे फटी हुई हैं और इतनी रद्दी हैं कि उनकी मरम्मत भी नहीं की जा सकती। जब तक मीटर गेज पर गाड़ियां चल रही हैं, तब तक नये डिब्बे बनाने का प्रावधान किया जाये। व्यवस्था सुधारी जावे। मैं दो तीन बातें अपने क्षेत्र की कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। मैं जानता हूं कि समय की कमी है और मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं।

मैं निवेदन कर रहा था गाड़ियों के बारे में। अभी जो गाड़ियां चल रही हैं प्राय: उसमें एक्सप्रेस और मेल गाड़ियां हैं। कहीं 18-19 डिब्बे लगते हैं, कहीं 20 और 22 डिब्बे भी लगते हैं। अभी जो नयी घोषणा की गई है, उसके अनुसार 26 डिब्बे लगाने की बात है लेकिन प्लेटफॉर्म की लंबाई उतनी नहीं है। परिणाम यह होता है कि उतरने वाले यात्री गिरते हैं क्योंकि प्लेटफॉर्म नीचे हैं। उनकी लंबाई भी बढ़ाई जानी आवश्यक है। गाड़ियों में सामान्य दर्जे के डिब्बे अधिक बढ़ाए जाएं। शयनयान बढ़ाने का लाभ कुछ लोगों को मिलता है। प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बों का लाभ कुछ लोगों को मिलता है। मैं निवेदन करूंगा कि अधिकाधिक डिब्बे जनरल होंगे तो आम जनता को उसका लाभ मिलेगा। इसी दृष्टि से जहां प्लेटफॉर्म की लंबाई में विस्तार किया जाए वहीं टॉयलेट या पेयजल जैसी सुविधाओं का विस्तार होना चाहिए अन्यथा वहां न तो पेयजल की सुविधा मिल पाती है, न अन्यान्य सुविधाएं मिल पाती हैं। उस दृष्टि से भी देखा जाना आवश्यक है।

वर्तमान में रतलाम और भोपाल के बीच कोई सीधी गाड़ी नहीं है। पहले वहां गाड़ी नं० 111-112 चला करती थी। लेकिन उसको बंद कर दिया। उसके कारण भोपाल से हमारा संपर्क नहीं रहा, नीमच, रतलाम, मंदसौर, झाबुआ जैसे जिलों की भोपाल राजधानी है। इसलिए मेरा निवेदन है कि उस गाड़ी को पूर्ववत् चलाया जाए।

एक दूसरी घोषणा थी। मैं रेलवे विभाग को याद दिला रहा हूं कि महू और इंदौर के बीच में डी०एम०यू० चलाने की बात थी। मैं निवेदन करता हूं कि उसको भी चलाया जाए। इसी तरह से रतलाम और श्यामगढ़ के बीच में ई०एम०यू० को चलाया जाए। इस यात्री सुविधा हेतु बार-बार मैंने यह मांग रखी है।

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

अपराह्न 5.37 बजे

[श्री के० येरननायडू पीठासीन हुए]

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

मैं अन्य बातें मंत्री महोदय को लिखकर निवेदन करूंगा। इन्हीं शब्दों के साथ कि जो आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है जो बड़ा कार्य है, इससे आम लोगों को लाभ होगा। उसके लिए जितनी राशि स्वीकृत की गई है, उस राशि को बढ़ाया जाए और 75 करोड़ रुपया दिया जाए। मैं एक बार फिर माननीय मंत्री महोदय का आभार व्यक्त करता हूं।

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

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

मैं एक बार फिर निवेदन कर रहा हूं कि मेरे क्षेत्र में कोटा से नीमच का आमान परिवर्तन हो चुका है किन्तु नीमच से रतलाम का कार्य धीरे-धीरे चल रहा है। उसे सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। अत: मेरा निवेदन है कि इस कार्य हेतु और धनराशि आवंटित की जाए जिससे कार्य शीघ्र पूरा हो क्योंकि इस कार्य के पूरा होने से कई सीमेंट फैक्ट्रियों, चीनी मिलों, तेल मिलों को तो लाभ मिलेगा ही, वहीं नीमच में सी०आर०पी०एफ० को भी सुविधा मिलेगी। अल्कलाइक फैक्ट्री व स्टील उद्योग को भी सुविधा मिलेगी व आम आदमी को काम मिलेगा, व्यापार, व्यवसाय बढ़ेगा। रोजगार के अवसर उपलब्ध होंगे। एक समानान्तर रेल लाइन भी होगी। वर्तमान में रतलाम-कोटा लाइन है किन्तु जब कभी इस लाइन पर ऐक्सीडेंट से बाधा होती है, घंटों गाड़ियों का आवागमन अवरूद्ध होता है किन्तु नीमच-रतलाम आमान परिवर्तन से सीधे कोटा तक दोहरी सुविधा मिलेगी। अत: मैं पुन: मांग करता हूं कि इस हेतु 75 करोड़ की राशि और दी जाए।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : मैं सब को बुलाऊंगा। कृपया प्रतीक्षा कीजिये।

प्रो० सैफुद्दीन सोज (बारामूला) : सभापति महोदय, मैं एक व्यापक भाषण देना चाहता था लेकिन अंत में मैंने अपने आदरणीय मित्र श्री नीतीश कुमार को रूष्ट न करने का निर्णय लिया। मेरे पास न तो कोई दस्तावेज है और न ही कोई आंकड़े हैं और मैं एक अति संक्षिप्त भाषण दूंगा।

सर्वप्रथम, मैं श्री नीतीश कुमार और रेलवे के लिये अच्छी कामना करता हूं क्योंकि रेलवे से इस देश को प्रतिष्ठा मिलती है। हमारी रेल प्रणाली विश्व की समृद्ध रेल प्रणालियों में से एक है और रेलवे से राष्ट्रीय एकता का विकास होता है। मैं इस विभाग को त्रुटियां होने के बाद भी सलाम करता हूं क्योंकि यह एक ऐसा विभाग है जो दक्षिण और उत्तर, पूर्व और पश्चिम सभी को साथ जोड़ता है।

मैं आज इस भावना के साथ आपके माध्यम से यह जानना चाहता हूं कि क्या रेलवे कश्मीर को भी कवर करेगा और क्या कश्मीर को भी रेल मानचित्र पर देखा जा सकेगा। *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : कृपया शोर न करें।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया आपस में बातचीत न करें। कृपया अध्यक्षपीठ को सम्बोधित करें।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : आप कृपया मेरी बात को समझने की कोशिश कीजिये। हमने पूववर्ती सरकारों से काफी लम्बी और धैयपूर्वक बातचीत की है। जब मैंने यह अनुरोध किया था कि उधमपुर को रेल संपर्क से जोड़ा जाये तो उस समय श्रीमती इंदिरा गांधी यहां मौजूद थी। उस समय मैं तथा स्वर्गीय गिरधारी लाल डोगरा प्रधान मंत्री से मिले थे और हमने उनको उधमपुर को रेल संपर्क से जोड़ने का औचित्य स्पष्ट किया था। उन्होंने हमें पांच करोड़ रुपये दिये थे। पिछले पचास वर्षों से मैं यह सुनता आया हूं कि उधमपुर को रेल संपर्क से जोड़ा जायेगा लेकिन ऐसा नहीं हो पाया है। पहले पांच करोड़ रुपये की

[प्रो० सैफुद्दीन सोज]

एक योजना बनायी गयी थी, तब धनराशि में वृद्धि कर इसे दस करोड़ रुपये कर दिया गया था और बाद में हमें यह बताया गया कि सत्रह करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। कीमतों में इतनी अधिक वृद्धि हुई है कि 70 करोड़ रुपये की धनराशि व्यय करने पर भी उधमपुर को रेल संपर्क से नहीं जोड़ा जा सकता। लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री से यह आग्रह करता हूं कि कश्मीर को रेल संपर्क से जोड़ा जाये, मुझे आशंका है कि उधमपुर रेल संपर्क से नहीं जुड़ पायेगा। कुछ कठोर कदम उठाने होंगे। प्रत्येक सरकार यही तर्क देती रही है कि कश्मीर को अलग थलग नहीं रखा जाना चाहिये और इससे राष्ट्र को नुकसान होगा। अंतत: जब देवगौड़ा सरकार अस्तिव में आयी तो हमने 2500 करोड़ रुपये की राशि की एक योजना का प्रस्ताव रखा था और उस योजना को स्वीकार कर लिया गया था। श्री देवगौड़ा और उसके साथी रेल मंत्री, श्री राम विलास पासवान हमारे साथ कश्मीर गये थे। उस समय डा० फारूख अब्दुल्ला भी वहां मौजूद थे। उधमपुर से काजीकुंड लाइन के लिये शिलान्यास भी हुआ था। इसके पश्चात् गुजराल सरकार अस्तित्व में आयी। श्री इन्द्र कुमार गुजराल, श्री राम विलास पासवान और मैं बारामुल्ला गये और वहां पर शिलान्यास किया गया और उस समय श्री गुजराल ने यह कहा था और यह कामना की थी कि यह केवल शिलान्यास ही नहीं है बल्कि बारामुल्ला को रेल संपर्क से जोड़ा जायेगा। लेकिन बारामुल्ला को रेल संपर्क से नहीं जोड़ा गया। बारामुल्ला को तब तक रेल संपर्क से नहीं जोड़ा जा सकता जब तक माननीय रेल मंत्री खड़े होकर मेरे इन आंकड़ों पर अपना उत्तर नहीं देते। श्री सी०के० जाफर शरीफ ऐसे प्रथम रेल मंत्री थे जिन्होंने इस संबंध में कार्यवाही करते हुए उधमपुर तक और उससे भी परे रेलगाड़ी चलाने के लिये 50 करोड़ रुपये प्रदान किये थे। इससे पूर्व 5 करोड़ रुपये, 10 करोड़ रुपये आदि निर्धारित किये गये थे। हम एक ऐसे युग से निकल रहे हैं जहां कीमतें निरन्तर बढ़ रही हैं। श्री देवगौड़ा ने उधमपुर तक रेलगाड़ी चलाने हेतु शिलान्यास किया था, श्री गुजराल ने बारामुल्ला तथा रेलगाड़ी चलाने हेतु शिलान्यास किया लेकिन कुछ भी नहीं हुआ। यह एक बहुत ही निराशाजनक बात है।

मैं यह नहीं कह सकता कि श्री नीतीश कुमार का इरादा अच्छा नहीं है, लेकिन उनके अधिकारी उन्हें जो आंकड़े उपलब्ध कराते हैं, उनमें अवश्य कुछ न कुछ त्रुटि होती है। मैं आंकड़ों के मामले में इस माननीय सभा को विश्वास में लेना चाहता हूं। इस वर्ष आरम्भ में 200 करोड़ रुपये की धनराशि का आंकड़ा दिया गया था और तीन अथवा चार माह बीतने के पश्चात् 125 करोड़ रुपये कम कर दिये गये। तब केवल 75 करोड़ शेष रह गये। मैं यह चाहता हूं कि जब श्री नीतीश कुमार उत्तर देते हैं और सही आंकड़े देते हैं तो वे कल अथवा आज रात्रि मेरी बातों का खंडन करें। यदि 1998-99 में अब तक 40 करोड़ रुपये व्यय किये गये हैं तो ठीक है लेकिन 40 करोड़ रुपयों में से रेलवे के लिये भूमि के अधिग्रहण पर कितनी राशि व्यय की गई है और विकास पर कितनी धनराशि खर्च की गई है ? विकास के लिए एक पैसा भी नहीं लगाया गया और भूमि खरीदने के लिए 40 करोड़ रुपये खर्च किए गए और इस खरीद के लिए मुख्य मंत्री डा० अब्दुल्ला ने वायदा किया था। कश्मीरी लोगों ने अपनी भूमि दे दी है।

मैं माननीय रेल मंत्री और इस सम्माननीय सभा को यह आश्वासन दे सकता हूं कि कश्मीर की जनता वहां ट्रेन चलाने का स्वागत करना चाहती है। वह भूमि क्यों नहीं खरीदते ? वह इसके लिए धन क्यों नहीं देते ? यदि वे अब तक 35 करोड़ रुपये खर्च कर चुके हैं तो विकास पर कितनी धनराशि खर्च की गई और भूमि खरीदने के लिए कितनी धनरशि खर्च की गई ? भूमि खरीदना कोई समस्या नहीं है। क्या मैंने यह नहीं कहा कि 200 करोड़ रुपये में से 125 करोड़ रुपये अगर कम कर दिए गए और 75 करोड़ रुपये शेष रह गए हैं ? 75 करोड़ रुपये में से कितनी राशि खर्च की गई ? यदि उन्होंने 200 करोड़ रुपये खर्च किए हैं तो भी मैं यही कहूंगा कि यह राशि पर्याप्त नहीं थी क्योंकि इसमें मूल्य वृद्धि हुई है। आरम्भ में यह परियोजना 2,500 करोड़ रुपये की थी। यदि रेलवे द्वारा अब तक यह राशि खर्च कर दी गई होती, तो रेल मंत्री यह कहते कि वे अब मूल्यवृद्धि के कारण 3,500 करोड़ की मांग कर रहे हैं।

यदि आप इसके लिए प्रतिवर्ष 200 करोड़ रुपये खर्च करेंगे तो आप मेरे जीवनकाल अथवा श्री फारूक अब्दुल्ला के जीवनकाल में भी यहां तक रेल लाइन नहीं ला पाएंगे। इसलिए कश्मीर में रेलवे निर्माण कार्य तब तक नहीं हो पाएगा जब तक इसे कोंकण रेलवे की तरह विशेष परियोजना नहीं बना दिया जाता। मैंने आपको यह सुझाव दिया था कि आप इसे कश्मीर एक्सप्रस कारपोरेशन बना दें और हमें 3000 करोड़ अथवा 4000 करोड़ रुपये प्रदान करें, और एक समय-सीमा निर्धारित करें; और इसके बाद वहां ट्रेन चल सकती है। अन्यथा सिर्फ दिखावा करने की जरूरत नहीं है। मैं श्रीनगर अथवा नई दिल्ली में प्रेस कांफ्रेस आयोजित करके यह घोषणा कर सकता हूं कि सरकार कश्मीर में रेल निर्माण कार्य कराना नहीं चाहती है। यदि आप रेल मानचित्र में कश्मीर को भी शामिल कराना चाहते हैं तो आप सभा में इसका वचन दीजिए; आप सिर्फ जम्मू-कश्मीर राज्य के मुख्य सचिव के साथ ही बैठकें करते रहिए क्योंकि उन्हें रेल निर्माण के बारे में उतनी समझ नहीं है जितनी मुझे है। मैं इस राज्य के प्रतिनिधि के रूप में पांच बार निर्वाचित हुआ हूं और इसलिए यहां की स्थिति के बारे में मुझे दुख होता है।

इसलिए, श्री नीतीश कुमार जी, मुख्य सचिव के साथ बैठक करना अलग बात है; और यदि रेलवे बोर्ड के चैयरमेन वहां जाकर यह कहेंगे कि श्रीनगर में रेलवे स्टेशन 6 करोड़ रुपये में बन जायेगा, तो हमें यह स्वीकार्य नहीं होगा। इसके अलावा यदि आप घाटी में ही बारामुल्ला से श्रीनगर तक रेल लाइन बिछायेंगे तो हमें यह भी स्वीकार्य नहीं होगा। हम यह चाहते हैं कि रेल लाइन जम्मू से कटरा होते हुए उधमपुर तक, काजीगुंड तक, इसके बाद श्रीनगर तक और बारामुला तक रेलगाड़ी चलायी जाये।

आप यह नहीं कह सकते कि कश्मीर घाटी में पटरी कहां बिछयी जायेगी, क्योंकि वहां मौसम के अनुकूल सड़क मार्ग है। इस सड़क मार्ग को सर्दी और बरसात के दौरान बंद कर दिया जाता है; वहां विमान सेवा भी नहीं है। हमारे पास कश्मीर से सम्पर्क बनाए रखने के लिए वैकल्पिक संचार व्यवस्था भी नहीं है। इसलिए आप रेल सेवा शुरू करके भावनात्मक एकता को बढ़ावा देंगे। रेलवे विभाग के कुछ अधिकारी इस बात को नहीं समझते। मुझे इस समस्या का नौकरशाही समाधान नहीं चाहिए।

श्री नीतीश कुमार को चाहिए कि वे एक राजनीतिज्ञ – मैं जानता हूं कि वे बहुत ही काबिल व्यक्ति हैं – के रूप में उत्तर दें। वह यह नहीं कह सकते कि वह श्रीनगर अथवा बारामुला में रेलवे स्टेशन बनवा देंगे अथवा वहां 10 करोड़ रुपये के खर्च से अस्पताल बनवा देंगे। हम यह सब चाहते भी नहीं हैं। हम रेल मंत्री से यह वचन चाहते हैं कश्मीर को रेलवे के नक्शे में लाया जायेगा। यदि वह आंकड़े प्रस्तुत करेंगे तो महोदय, मैं बता दूं कि मैं भी आंकड़े प्रस्तुत कर सकता हूं। खंडन का काम मैं किसी अन्य व्यक्ति से बेहतर तरीके से कर सकता हूं। मुझे साधारण शब्दों में यह विवरण चाहिए कि आप वहां कितनी धनराशि खर्च करने जा रहे हैं, यह परियोजना क्या है और इसकी समयविधि क्या होगी। आप को वहां रेलगाड़ी आरंभ करने के लिए समय सीमा निर्धारित करनी होगी। कश्मीर की जनता इसका श्रेय आपको देगी। इसका श्रेय इस सरकार को मिलना चाहिए अथवा नहीं परन्तु मैं और कश्मीर की जनता इसका श्रेय सरकार को ही देना चाहते हैं।

जब माननीय प्रधान मंत्री बस द्वारा लाहौर गए तो मैंने इस सभा में प्रधान मंत्री को इस बात के लिए बधाई दी कि उन्होंने भारत और पाकिस्तान के बीच सदभावना और सौहार्द को बढ़ावा देने के लिए ठोस प्रयास किए हैं। परन्तु, सरकार के लिए यही बेहतर होगा कि वह कश्मीर की जनता के साथ सूझबूझ, सदभावना और मैत्रीपूर्ण व्यवहार को बढ़ावा दे जिसे उसने दर-किनार कर दिया है।

मैं इस समय अन्य परियोजनाओं के बारे में नहीं बोलूंगा। परन्तु माननीय रेल मंत्री इस सभा में उत्तर दें और उन्हें ऐसे आंकड़े प्रस्तुत करने होंगे जो कश्मीर की जनता की ओर से मुझे स्वीकार्य हों।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य प्रो० सैफुद्दीन सोज से आग्रह करूंगा कि वे मेरे उत्तर के समय सदन में उपस्थित रहें।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : मिस्टर चेयरमैन सर, मैं आनरेबल रेलवे मिनिस्टर से गुजारिश करूंगा कि वे मुझे अपने उत्तर देने का समय बता दें, ताकि मैं हाउस में प्रैजेंट रहूं।

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

प्रो० सैफुद्दीन सोज : मिस्टर चेयरमैन सर, मैं आनरेबल रेलवे मिनिस्टर को एस्योर करना चाहता हूं कि उनके उत्तर के समय मैं सदन में हाजिर रहूंगा।

[अनुवाद]

श्री के० कृष्णमूर्ति (मयिलादुतुराई) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया है। मैं माननीय मंत्री के ध्यान में केवल दो अथवा तीन बातें रखना चाहूंगा। मैंने यह देखा है कि पिछले वर्ष के बजट में 1200 करोड़ रुपये आवंटित किए गए थे जबकि इस वर्ष के बजट में इस आवंटन को कम करके 600 करोड़ रुपये कर दिया गया है। उन्हें देश की जनता को यह बताना होगा कि यह कमी क्यों की गई है। रेल व्यवस्था के मामले में, तमिलनाडु राज्य देश के अन्य भागों की तुलना में कई मायने में पिछड़ा हुआ है। कावेरी नदी डेल्टा अर्थात् तंजावूर-तिरुवायूर-नागपट्टिनम, जोकि ऐतिहासिक और धार्मिक दृष्टि से प्रसिद्ध है और पर्यटन की दृष्टि से आकर्षण का केन्द्र है, को बड़ी लाइन से वंचित किया गया है। यह क्षेत्र वैगनों की कमी के कारण भी प्रभावित है। दक्षिण भारत के इस खाद्यान्न क्षेत्र से खरीद केन्द्र से गोदामों तक धान की कई लाख बोरियों की ढुलाई की जाती है। ऐसे केन्द्रों के लिए वैगन आवंटित किए जाने चाहिए ताकि तमिलनाडु सरकार द्वारा खरीदे गए धान की ढुलाई की जा सके। यह तथाकथित प्रमुख क्षेत्र बड़ी लाइन के अभाव में देश के अन्य भागों से अलग-थलग पड़ गया है जबकि हम इसे मुख्य धारा से जोड़ने के लिए कई दशकों से मांग कर रहे हैं।

वहां भारतीय तेल और प्राकृतिक गैस निगम पूरे जोर-शोर से कार्यरत है और साथ ही मद्रास रिफाइनरीज लिमिटेड भी कार्यरत है। यहां बड़ी लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता है। यहां न तो कोई राष्ट्रीय राजमार्ग है और न ही कोई पत्तन है। हमें ढुलाई के लिए सिर्फ रेलवे पर ही आश्रित रहना पड़ता है। रेलवे, बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन के लिए हमें इंतजार करा रहा है। एक परियोजना जिसके लिए 223 करोड़ रुपये की आवश्यकता है, इस बजट में केवल 10 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। यह राशि बहुत ही कम है। अतः, कावेरी डेल्टा की जनता रेल मंत्री से इस मामले पर विचार करने और इसके लिए अधिक धनराशि आवंटित करने का अनुरोध करती है।

मेरे पास ज्ञापनों के रूप में जनता के कई अन्य अनुरोध हैं। इसे मेरे भाषण का हिस्सा माना जाए जिसे मैं सभा पटल पर रख रहा हूं। इन मांगों को पूरा किया जाए।

•टी०एम०सी० पार्टी और इसके संस्थापक अध्यक्ष, श्री जी०के० मूपनार और तमिलनाडु की जानता की ओर से रेल बजट के संबंध में अपनी पार्टी का दृष्टिकोण प्रस्तुत करते हुए निम्नलिखित बातों के आधार पर मैं इस बजट का विरोध करता हूं :

भारतीय रेल विश्व के सर्वाधिक बड़े उद्योगों में से एक है। इसमें लगभग 1.6 मिलियन लोगों को प्रत्यक्ष रूप से रोजगार का अवसर मिलता है और अप्रत्यक्ष रूप से भी लाखों लोग इससे लाभान्वित होते हैं परन्तु रेल द्वारा 980 मिलियन जनता के लिए उपलब्ध करायी जा रही सेवा संतोषजनक नहीं है। किसी कल्याणकारी राज्य में सरकार, किसी उद्यमी की भांति लाभ के उद्देश्य से कोई विभाग नहीं चला सकती जबकि भारतीय रेल द्वारा सिर्फ लाभ के उद्देश्य से ही रेलगाड़ियां चलायी जा रही हैं न कि सेवाभाव से। दिन प्रतिदिन सेवा का स्तर गिरता जा रहा है परन्तु यात्रा की लागत बढ़ती जा रही है। प्रत्येक बजट में पिछले बजट की तुलना में वृद्धि करना आम बात हो गई है परन्तु वर्तमान बजट में विशेषरूप से आमान परिवर्तन के मामले में, बढ़ोतरी करने की बजाय इससे विपरीत स्थिति पायी गई है। मैंने यह देखा है कि आमान परिवर्तन के लिए पिछले वर्ष का बजट आवंटन 1200 करोड़ रुपये था जबकि इस वर्ष इसके लिए मात्र 600 करोड़ रुपये ही आवंटित किए गए हैं। इस आवंटन में कमी क्यों की गई ? देश उन्नति कर रहा है अथवा अवनति कर रहा है ?

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री के० कृष्णमूर्ति]

महोदय, भारतीय रेलवे कई पहलुओं के संबंध में देश के अन्य भागों की तुलना में तमिलनाडु उपेक्षित क्षेत्र रहा है। कावेरी नदी डेल्टा क्षेत्र (तंजावूर, तिरुवायूर और नागापट्टिनम जिले। ऐतिहासिक और धार्मिक दृष्टि से प्रसिद्ध है एवं यहां कई पर्यटक स्थल और मंदिर हैं जिसके दर्शनार्थ प्रतिवर्ष अधिकाधिक पर्यटक आते हैं। यह दक्षिण भारत का अन्न क्षेत्र है और इसे तमिलनाडु का चावल भण्डार कहा जाता है।

इस क्षेत्र में धान की लाखों बोरियां तमिलनाडु नागरिक पूर्ति निगम के प्रत्यक्ष बिक्री केन्द्रों में अपने गन्तव्य स्थान तक पहुंचने हेतु वैगन का इंतजार कर रही हैं। वैगन उपलब्ध नहीं हैं जिससे भारी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है और तमिलनाडु सरकार को भारी हानि हो रही है।

चेन्नई - विल्लुपुरम - मायिलादुथुरई - कुंभकोणम - तंजावूर तक की तथाकथित मुख्य रेल लाइन नाममात्र की मुख्य लाइन है और वास्तव में उपेक्षित रेल लाइन है। विल्लुपुरम - तंजावूर, तंजावूर - नागोर और विल्लुपुरम - पांडिचेरी तक आमान परिवर्तन का प्रस्ताव केवल कागजों में ही है और प्रत्येक वर्ष पर्याप्त धनराशि के कारण काम में प्रगति नहीं हो रही है। इसके अतिरिक्त, रामेश्वरम से मायिलादुथुरई होकर जाने वाली तिरुवारुर - तिरूथुराईपूंडी - कारैक्कुडी और मायिलादुथुरई तक की मीटर गेज लाइन और तिरुवारुर - नागोर तक की मीटर गेज लाइन के बारे में मंत्रालय से सकारात्मक उत्तर मिलने का इंतजार है। मुख्य लाइन को बड़ी लाइन के बीच एक टापू की तरह रखा गया है और कोई भी उस क्षेत्र की परवाह नहीं करता है जहां पर ओ०एन०जी०सी० जोर-शोर से कार्यरत है और मद्रास रिफाइनरी और नई रिफाइनरियों में निकट भविष्य में काम चालू होने की आशा है। नागाप्पट्टिणम और कुड्डालोर पत्तनों का भी अभी विकास नहीं हुआ है। तंजावूर, थिरुवारुर और नागाप्पट्टिणम जिलों को मुख्य भूमि से जोड़ने के लिए कोई राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं है जबकि चोल राजाओं की इस भूमि, जिसका राज्य मुख्यालय - चेन्नई और राष्ट्रीय मुख्यालय दिल्ली में है, को जोड़ने के लिए कोई बड़ी लाइन नहीं है और हम उस दिन का इंतजार कर रहे हैं। विल्लुपुरम - तंजावूर के बीच आमान परिवर्तन हेतु प्रस्तावित 223 करोड़ रुपये की परियोजना के लिए बजट में केवल नाममात्र 10 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है जो कि वर्तमान प्राक्कलन का लगभग 4% है और जो भविष्य में बढ़ सकता है। इससे किसी उद्देश्य की पूर्ति नहीं होगी। अत: इस कार्य को इसी वर्ष पर्याप्त धनराशि आवंटित करके बिना विलम्ब किए पूरा किया जाना चाहिए।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बिना चौकीदार वाले बहुत सारे समपार हैं जिनको तुरंत चौकीदार वाले समपारों में बदले जाने की जरूरत है यह बताया गया था कि सुंदरपेरूमल कोविल के नजदीक अंडाकुडी समपार को सदा के लिए बंद किया जा रहा है। यदि इसे बंद कर दिया तो हजारों लोगों को असुविधा होगी और वे मुख्य सड़क से कट जाएंगे। यहां तक कि कृषि संबंधी कार्य और शवों को ले जाने का काम भी स्थायी रूप से रुक जाएगा जिससे लोगों को भारी असुविधा होगी। इसी प्रकार, कुंभकोणम के लोगों की लंबे समय से यह मांग है कि रेलवे स्टेशन के नजदीक एक रेलवे गेट जिससे पहले बंद कर दिया गया था, को खोला जाए जिससे 20,000 पदयात्रियों जिनमें से लगभग 2000 छात्र इस स्थान से गुजरते हैं, को फायदा होगा। इसी प्रकार, शीर्काषी और कोल्लिडाम स्टेशन के बीच अरसूर गेट के नजदीक एक सड़क उपरिपुल का निर्माण किया जाना है।

इसके अतिरिक्त, पिछले एक वर्ष में मैंने माननीय मंत्री जी को अनेक पत्र लिखे हैं जिसके बदले में मुझे केवल प्राप्ति रसीद ही प्राप्त हुई है कोई समुचित उत्तर नहीं। एक संसद सदस्य की यह स्थिति है तो आम आदमी की नियति क्या होगी ?

इसके अलावा, कुछ वास्तविक मांगें हैं जिसके लिए मै माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे निम्नलिखित मुद्दों पर तुरन्त विचार करें :

(एक) माल-भाड़ा दर में 4% की प्रस्तावित वृद्धि को तुरन्त वापस लिया जाए;

(दो) कागेयमपेट्टाई और थिरुवुषनम के बीच तुरंत समपार बनाया जाए क्योंकि उस क्षेत्र में काफी यातायात चलता है और यह प्रस्ताव काफी लंबे समय से लंबित है;

(तीन) कारैक्कुडी - चेन्नई गाड़ी संख्या-6176 और रामेश्वरम पैसेन्जर गाड़ी संख्या-107/108 में सामान्य श्रेणी का डिब्बा जोड़ा जाए;

(चार) माधनम जाने वाले नए द्वार को पुन: स्थापित करना;

(पांच) महल एक्सप्रेस गाड़ी संख्या-6170 को शीर्काषी पर रोका जाए और शीर्काषी स्टेशन पर मूलभूत सुविधाएं प्रदान की जाएं;

(पांच-क) कुर्ला एक्सप्रेस गाड़ी संख्या-6713, 6714 और नागोर अण्डावर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या-6155 और 6156 दोनों एक्सप्रेस गाड़ियों को ऐसे ही चलाया जाना चाहिए जैसी वे आज तक चल रही हैं और इन गाड़ियों के एकीकरण की प्रस्तावित योजना को रद्द कर दिया जाए। दक्षिण रेलवे के इस आदूरदर्शी रवैये से जनता में आंदोलन हो सकता है। मैंने 10 मार्च को महाप्रबंधक से बात की थी और तीन संसद सदस्यों ने मंत्री जी को एक पत्र भी लिखा था जिसका कोई परिणाम नहीं निकला है;

(छ:) चेन्नई से मायिलांदुथुरई, तिरुवरुर - तिरुथुराईपुडी, कारैक्कुडी होकर रामेश्वरम के बीच चलने वाली सेतु एक्सप्रेस को वापिस न लेने और दो अलग-अलग गाड़ियों को एक करने के प्रस्ताव पर आगे और कार्यवाही न की जाए;

(सात) सुबह आठ बजे के बाद चेन्नई से मुख्य लाइन होकर त्रिचि जाने वाली एक गाड़ी चलाई जाए। वर्षों से चल रही वर्तमान गाड़ी को लोगों की परेशानी पर विचार किए बिना अचानक बंद कर दिया गया था। इसे तुरन्त शुरू किया जाए; और

(आठ) नागापट्टीनम और विल्लानकाननी जिसके बीच की दूरी लगभग 10 किलोमीटर है, के बीच एक नई रेल लाइन के सर्वेक्षण की आवश्यकता है और यह एक लंबे समय से चली आ रही मांग भी है।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री साई प्रताप अन्नाव्यागरी (राजमपेट) : महोदय, मैं सभा पटल पर अपना भाषण रखने के लिए आपकी अनुमति चाहता हूं। मैं माननीय मंत्री जी के विचारार्थ अपने भाषण की केवल विषय-वस्तु को पढ़ूंगा।

महोदय, मैं आंध्र प्रदेश में रायलसीमा के नाम एक पिछड़े क्षेत्र से संबंध रखता हूं। मैं माननीय मंत्री जी से गुंतकल और रेणिगुंटा जंक्शन के बीच 164 किलोमीटर लाइन को दोहरीकरण करने का अनुरोध करता हूं। मैंने इस बात को कई बार व्यक्तिगत रूप से तथा रेल संबंधी स्थायी समिति के माध्यम से भी उठाया है। हावड़ा एक्सप्रेस, जो अठारह घंटे से अधिक समय तक तिरुपति ठहरती हो, को कुडापाह तक बढ़ाया जा सकता है ताकि उस क्षेत्र के लोग इस सुविधा का लाभ उठा सकें और आंध्र प्रदेश के तटीय क्षेत्रों की यात्रा कर सकें। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र मुख्यालय में कम्प्यूटर की सुविधा शुरू की जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से कम से कम इन तीन बातों पर विचार करने का अनुरोध करता हूं।

•दक्षिण मध्य रेल के गुंतकल डिवीजन में रेल गाड़ियों और रेल मार्ग सुविधाओं के सुधार के बारे में नोट

गुंतकल - रेंणिगुंटा और पाकाला धर्मवरम क्षेत्रों की समस्याओं को प्रस्तुत करने की दृष्टि से मैंने रेलवे प्रशासन की सुविधा के लिए यह नोट प्रस्तुत किया है ताकि वह इन समस्याओं पर विचार करे और उपयुक्त समाधान सुझाये क्योंकि यह क्षेत्र कई दशकों से उपेक्षित है। रेल संबंधी स्थायी समिति के सदस्य के रूप में मुझे इससे संबंधित जानकारी और आंकड़े प्राप्त हुए जिसके आधार पर मैंने यह नोट तैयार किया है। इसमें दिए गए कुछ सुझावों, उदाहरणार्थ हावड़ा एक्सप्रेस को कुडापाह तक बढ़ाए जाने से सरकारी खजाने पर कोई भार नहीं पड़ेगा। मैं आपसे यह अनुरोध करता हूं कि आप इन समस्याओं और सुझावों पर विचार करें और इस संबंध में रेलवे बोर्ड एवं अन्य निर्णय लेने वाले प्राधिकारियों को आवश्यक सिफारिश भेजें।

1. रेल मार्ग सुविधाएं

1.1 दोहरीकरण

गुत्ती - रेंणिगुंटा

चेन्नई - मुम्बई लाइन रायलसीमा के बीचोंबीच से निकलने वाली प्रमुख लाइन है जिसे तत्कालीन ब्रिटिश शासकों ने दो शताब्दियों पूर्व बिछाया था। यह प्रमुख लाइन रेलगाड़ियों की संख्या और पटरियों की सुविधाएं बढ़ाने के मामले में कई दशकों से उपेक्षित रही है। यह लाइन दक्षिण मध्य रेल की आय का प्रमुख स्रोत है जो कि इसे होस्पेट से लौह-अयस्क, मंगमपेट से 'बराइटीज', येरागुंटला और से सीमेंट, खान, खनिज और रायलसीमा के विभिन्न क्षेत्रों में उत्पादित अन्य भूगर्भीय सम्पदा एवं बागवानी उत्पादों की ढुलाई से प्राप्त होता है।

रेल संबंधी स्थायी समिति के अध्ययन दल पांच के सर्वेक्षण संबंधी प्रतिवेदन के पृष्ठ 6 मद संख्या 2 में प्रस्तुत किए गए सर्वेक्षण के आंकड़ों से यह पता चलता है कि सर्वेक्षण के लिए चयन की गई 29 परियोजनाओं में से इस परियोजना का प्राप्ति दर सर्वाधिक 14.64 प्रतिशत है एवं स्थिति पत्र में यह बताया गया है कि यह 28.6.98 को ही रेलवे बोर्ड को भेजा गया।

यह प्रश्न उठना स्वाभाविक है कि ऐसी परियोजना का इतने अधिक लम्बे समय तक सर्वेक्षण क्यों नहीं कराया गया। इससे यह पता चलता है कि दक्षिण मध्य रेल द्वारा इस क्षेत्र की किस प्रकार से उपेक्षा की गई है।

दो महानगरों को जोड़ने वाली इस लाइन के महत्व को देखते हुए भारतीय रेल द्वारा इस परियोजना से संबंधित कार्य युद्ध स्तर पर आरम्भ किया जाए।

नई लाइनें

नेल्लोर - कुड्डापाह मदनपल्ली - बंगलौर नई लाइन

अध्ययन के अनुसार सर्वेक्षण के लिए खण्ड दल पांच का प्रतिवेदन

मार्ग	दूरी कि.मी.	लागत करोड़ रुपये में	प्राप्ति दर प्रतिशत	स्थिति	टिप्पणी
1. नेल्लोर-कुड्डापाह	180	355.37	-0.47	रद्द कर दी गई	मद सं० 10
2. कुड्डापाह-बंगलौर	220	578.69	-0.49	बोर्ड को भेजा गया	मद सं० 18
कुल	400				
3. कुड्डापाह-मदनपल्ली	140	420.06		सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर है	

हमें सर्वेक्षण के बारे में निम्नलिखित आशंकाएं हैं :

1. सर्वेक्षण कार्य खण्डश: किया गया न कि समूचा किया गया।

2. मद्रास पत्तन में भीड़भाड़ को कम करने के लिए कृष्णापट्टनम पत्तन (नेल्लोर से 20 कि०मी० दूर) का प्रमुख पत्तन के रूप में विकास किया गया और यह समग्र क्षेत्र जहां से लाइन होकर गुजरती है कृष्णापट्टनम पत्तन के पिछले हिस्से की भूमि है एवं राज्य राजमार्ग प्राधिकरण का विचार कृष्णापट्टनम और बंगलौर के समीप तुमकूर औद्योगिक क्षेत्र के बीच सड़क मार्ग बनाने की योजना है।

3. इस सर्वेक्षण में ग्रेनाइट, स्लेब, सोपस्टोन, डोलोमाइट और अन्य खान और खनिज उत्पाद एवं रायलसीमा के बागवानी उत्पाद और नेल्लोर के कृषि उत्पाद की ढुलाई से होने वाले आय और नेल्लोर से बंगलौर के यात्री आवागमन पर ध्यान नहीं दिया गया है। नेल्लोर और कुड्डापाह के बीच लाइन का आंशिक रूप से सर्वेक्षण किया गया है और इसकी प्राप्ति दर बहुत कम है जोकि व्यवहार्यता के मानदंडों के अनुसार उचित नहीं है।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री साई प्रताप अन्नाय्यागरी]

4. निम्नलिखित तथ्यों के आधार पर इस लाइन का सर्वेक्षण पुन: कराया जाए :

(क) नेल्लोर से बंगलौर तक यातायात;

(ख) तिरुपति से बंगलौर तक यातायात;

(ग) येट्रांगुंट्ला से सीमेंट, खान, खनिज उत्पाद, एल०आर० पाल्ले से रोड़ी, नेल्लोर, तिरुपति और कुड्डापाह से बंगलौर तक बागवानी और कृषि उत्पाद की ढुलाई और निकट भविष्य में कृष्णापट्टनम पत्तन से लाने ले जाने के लिए पोत लदान पार्सल का परियात; और

(घ) चेन्नई - नेल्लोर - मुम्बई मार्ग को कुड्डपाह होते हुए जोड़ना।

5. इस परियोजना की, कुड्डापाह - नेल्लोर के बीच, लाइन की प्रति किलोमीटर लागत 1.97 करोड़ रुपये है, कुड्डापाह - बंगलौर के बीच 2.63 करोड़ रुपये है, कुड्डापाह - मदनपल्ली के बीच 3 करोड़ रुपये है जबकि काकिनाडा - पीठापुरम के बीच 1.54 करोड़ रुपये है। ऐसी स्थिति नेल्लोर - कुड्डापाह - बंगलौर मार्ग में पर्वतीय तराई क्षेत्र होने के कारण हुई है। अतिरिक्त लागत एक बार लगायी जाती है और व्यवहार्यता के आकलन के मद्देनजर जनोपयोगिता की अनदेखी नहीं की जानी चाहिए एवं इसके अलावा रेलवे जनोपयोगी उपक्रम है। यदि इस अतिरिक्त लागत को अलग कर दिया जाये तो प्राप्ति दर में भी सुधार हो जायेगा।

नंदयाल - येरगुंटला

174.33 करोड़ रुपये की परियोजना लागत की तुलना में 98-99 के बजट में 2 करोड़ रुपये आवंटित किये गये जिससे प्रतिष्ठान खर्च भी पूरा नहीं हो पाएगा और इस गति से इस परियोजना को पूरा करने में 87 वर्ष लग जाएंगे और तब तक परियोजना की लागत 5 से 10 गुना तक बढ़ जायेगी।

इस परियोजना को पूरी करने के लिए बजट में पर्याप्त आवंटन किया जाये।

आमान परिवर्तन

धर्मवरम पाकाला लाइन

सिकंदराबाद - गुंतकल के बीच आमान परिवर्तन के साथ ही पाकाला - धर्मवरम मार्ग की संभावनाएं प्रभावित हुई हैं और यह लाइन बेकार हो गयी है। 1997-98 में स्वीकृत 227 कि०मी० दूरी के इस मार्ग के लिए सी०सी०ई०ए० की स्वीकृति अभी प्राप्त होनी है। इस लाइन से मदनपल्ली, वायलपाडु, कदिरि शहरों की शान वापिस आयेगी और इससे इन शहरों को मुम्बई, हैदराबाद और पश्चिमी तट की मुख्य धारा में जोड़ने में सहायता मिलेगी।

विद्युतीकरण

रेणिगुंटा - गुंतकल इंक तोरणगल - रंजीत पुरा ब्रांच लाइन वर्ष 1992-93 में स्वीकृत विद्युतीकरण आर०के०एम०-447/टी०के०एम०-775 (245 कोड़ रुपये) रेलवे बोर्ड द्वारा रद्द कर दिया गया है देखिए अध्ययन दल प्रतिवेदन पृष्ठ संख्या 46।

यह कोई नहीं जानता कि यह विद्युतीकरण परियोजना क्यों रोक दी गई है।

रेलगाड़ी सुविधाएं

अपेक्षित नई रेलगाड़ियां

2.1.1 विशाखापटनम - बंगलौर गुत्ती और रेणिगुंटा होते हुए

बहुत दिनों से हमारी मांग, विशाखपटनम और बंगलौर के बीच गुत्ती और रेणिगुंटा होते हुए नई रेलगाड़ी शुरू करने की रही है और रेलवे ने उक्त स्थानों के बीच गुंटूर और गुंतकल होते हुए यह रेलगाड़ी सप्ताह में एक बार शुरू की गई है।

अब हम यह मांग करते हैं कि उपर्युक्त गाड़ी की कमी की हेतु निम्नलिखित सुविधाएं उपलब्ध करायी जायें :

1. **तिरुपति-ह्यवड़ा (सं०) गाड़ी का कुड्डापाह तक विस्तार**

(क) यह रेलगाड़ी तिरुपति में अठारह घंटे खड़ी रहती है।

(ख) इस रेलगाड़ी में 10 डिब्बे रहते हैं और आठ और डिब्बे कुड्डापाह से जोड़े जा सकते हैं जिन्हें रेणिगुंटा में जोड़ा/हटाया जा सकता है।

(ग) कुड्डापाह से विजयवाड़ा तक सड़क मार्ग से दूरी 430 किलोमीटर है रेल द्वारा बरास्ता रेणिगुंटा यह दूरी 505 किलोमीटर है और इसके लिये सुनिश्चित संरक्षण मिलेगा।

(घ) इस विस्तार से कुड्डापाह से आन्ध्र प्रदेश के 11 अन्य जिलों तथा दो राज्यों की राजधानियों, भुवनेश्वर तथा कलकत्ता को जोड़ा जा सकता है।

2. **इन्टरसिटी यात्री गाड़ी के साथ मैसूर के लिए डिब्बे जोड़ना**

(क) इन्टरसिटी यात्री गाड़ी के साथ दो शायिका डिब्बों को जोड़ना जिन्हें तिरुपति - मैसूर रेलगाड़ी द्वारा आगे भेजा जा सके। इन्हें रेणिगुंटा में जोड़ा/अलग किया जा सकता है।

(ख) इस मार्ग में पड़ने वाले स्टेशनों पर अतिरिक्त आरक्षण का प्रावधान करना।

इनसे कुड्डापाह से बंगलौर और विशाखापत्तनम के बीच रेल संपर्क की आवश्यकता पूरी होगी।

कोचीन-हैदराबाद एक्सप्रेस को बरास्ता गुंतकल, रेणिगुंटा चलाना

हैदराबाद-कोचीन के बीच दूरी वर्तमान मार्ग की तुलना में बरास्ता गुंतकल और रेणिगुंटा कम हो जाएगी। गूत्ती और पेन्डेकल्लू के बीच

नई लाइन का निर्माण पूरा होने पर यह दूरी और भी कम हो जाएगी। ऐसा समझा जाता है कि विजयवाड़ा मंडल ने इस गाड़ी को दैनिक गाड़ी में परिवर्तित करने के बाद यातायात की भीड़भाड़ के कारण बरास्ता नाडिकुडे और गुन्टूर चलाने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। यदि इस रेलगाड़ी को बरास्ता गुंतकल, रेणिगुंटा चलाया जाता है तो इससे दक्षिण तथा हैदराबाद की ओर यात्रा करने वाले लोगों की आवश्यकताएं पूरी हो जाएंगी। इससे लाइम स्टॉक को आसानी से कोचीन ले जाया जा सकेगा जिससे इस मार्ग पर सर्वाधिक आय प्राप्त हो सकती है।

तिरुपति-शिरड़ी एक्सप्रेस गाड़ी आरम्भ करना

तिरुपति स्थित प्रसिद्ध बालाजी मंदिर तथा शिरड़ी स्थित साईंनाथ मंदिर जाने वाले यात्रियों की सुविधा के लिये तिरुपति-शिरड़ी के बीच एक नई रेलगाड़ी आरम्भ की जानी चाहिये। वैकल्पिक व्यवस्था के रूप में वर्तमान में चलने वाली तिरुपति-मुम्बई बालाजी एक्सप्रेस को मुम्बई पहुंचने के लिये डौंड तथा कोपरगांव मार्ग से चलाया जा सकता है। वर्तमान में यह रेलगाड़ी काफी देर रात वहां पहुंचती है और यदि इसे कोपरगांव से चलाया जाता है तो इससे यात्री प्रात:काल मुम्बई पहुंचेंगे।

यात्री गाड़ियां पुन: आरम्भ करना

गुंतकल-तिरुपति के बीच यात्री गाड़ियां पुन: आरम्भ करना तथा इन्टरसिटी यात्री गाड़ी को तीव्र गति यात्री गाड़ी में बदलना

तिरुपति-ताडपत्री यात्री गाड़ी को गुंतकल तक बढ़ाने से यात्री गाड़ियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा था। चार यात्री गाड़ियों को सेवा से हटा लिया गया और इससे इस क्षेत्र के यात्रियों को भारी असुविधा हो रही है। इन चार रेलगाड़ियों को पुन: आरम्भ किया जाए। वर्तमान तिरुपति-गुंतकल इन्टरसिटी यात्री गाड़ी को तीव्र गति यात्री गाड़ी में बदला जाए और इसको रास्ते में मंडल मुख्यालय पर ठहराव प्रदान किया जाए।

रायलसीमा एक्सप्रेस की समय-सारणी का पुर्निर्धारण

वर्तमान में दो रेलगाड़ियां, वेंकटादरी तथा रायलसीमा न्यूनतम अन्तराल पर एक ही मार्ग पर चल रही हैं। इससे बचने के लिए रायलसीमा एक्सप्रेस की समय-सारणी में परिवर्तन कर इसे पूर्व में निर्धारित समय पर चलाया जाए।

वेंकटादरी एक्सप्रेस में प्रथम श्रेणी अथवा प्रथम श्रेणी वातानुकूलित डिब्बे लगाये जाना

वर्तमान में वेंकटादरी एक्सप्रेस में प्रथम श्रेणी अथवा वातानुकूलित प्रथम श्रेणी डिब्बा नहीं है। इसमें एक प्रथम श्रेणी अथवा प्रथम श्रेणी वातानुकूलित डिब्बा लगाया जाए जिसके लिये राजामपेट तथा कुड्डापाह स्टेशनों पर आरक्षण का पर्याप्त कोटा उपलब्ध हो।

चेन्नई एक्सप्रेस को कोडूर तथा बालाजी एक्सप्रेस को उबलावाडी पाल्ले तथा नंदलूर स्टेशनों पर ठहराव प्रदान करना

इस लाइन पर कम रेलगाड़ियों के दृष्टिगत चेन्नई एक्सप्रेस को कोडूर स्टेशन पर ठहराव प्रदान किया जाए जहां पर भारी यातायात की संभावना है और बालाजी एक्सप्रेस को उबलावाडी पाल्ले तथा नंदलूर स्टेशनों पर ठहराव दिया जाए।

पार्सल यातायात

कोंडापुरम, नंदलूर, राजामपेट, उबलावाडी पाल्ले, कोडूर रेलवे स्टेशनों पर मुख्य रुप से तथा इसके साथ-साथ अन्य रेलवे स्टेशनों पर पार्सल यातायात की अच्छी संभावनाएं हैं। लाइम पार्सल सड़क मार्ग से भेजे जाने लगे हैं। इस लाइन से गुजरने वाली प्रत्येक रेलगाड़ी में एक पार्सल वैन होनी चाहिये जिसमें राजामपेट, नंदलूर, कोडूर तथा कोंडापुरम स्टेशन पर पार्सल चढ़ाने/उतारने के लिये पर्याप्त जगह होनी चाहिये। कोचीन-हैदराबाद एक्सप्रेस रेलगाड़ी को बरास्ता गुंतकल और रेणिगुंटा चलाया जाए और इस रेलगाड़ी में कोचीन की ओर पर्याप्त पार्सल क्षमता की व्यवस्था की जाए। वर्तमान में चल रही जयन्ती जनता एक्सप्रेस रेलगाड़ी इन पार्सलों को लाने/ले जाने में सक्षम नहीं है।

सिविल कार्य

ऊपरी पुल तथा पुल

3.1.1 कोडूर में पैदल यात्री ऊपरी पुल; कोडूर में रेल समपार से पदयात्रियों को, विशेषत: बालिका विद्यार्थियों को, जिन्हें कोडूर मे रेल लाइन के दूसरी ओर स्थित डिग्री कालेज जाना पड़ता है भारी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। कोडूर स्टेशन पर पैदल यात्री ऊपरी पुल के निर्माण के लिये तत्काल कदम उठाये जाएं।

कुड्डापाह में सड़क पुल का निर्माण

येरामुक्का पाले में एल०ओ० गेट के समीप वाहन तथा पद यात्री यातायात ठप्प हो जाता है। इस स्थान पर यातायात आवागमन को सुविधाजनक बनाने हेतु और एल०ओ० गेट के बार-बार बंद होने पर काफी लंबे समय तक प्रतीक्षा करने की स्थिति को टालने के लिये प्रस्तावित सड़क पुल का निर्माण शीघ्र आरम्भ किया जाये।

राजामपेट और नंदलूर स्टेशनों पर आधुनिक छत डालना

राजामपेट और नंदलूर स्टेशनों पर वर्तमान में बरामदा किस्म के आश्रय स्थल की जगह आधुनिक ऊंची छत वाले आश्रय स्थल बनाये जाने चाहियें।

4. नंदलूर में यात्री डिब्बा तथा माल डिब्बा मरम्मत कार्यशाला

नंदलूर, जो पहले अपने लोको शेड के लिये काफी प्रसिद्ध था, अब विस्मृत होता जा रहा है। वहां दूर-दूर तक फैले शेड और यार्ड अतीत की भव्यता का अंशमात्र रह गये हैं ? वहां पर काफी स्टॉफ क्वार्टर बने हुए हैं जोकि एक बड़ी कालोनी के समान हैं। रेलवे को सी एंड डब्ल्यू रिपेयर वर्कशाप, तिरुपति की एक अनुषंगी इकाई के रूप में यात्री तथा माल डिब्बा मरम्मत कार्यशाला की स्थापना कर इसका कारगर ढंग से उपयोग करना चाहिये।

5. आरक्षण और कम्प्यूटरीकरण

राजामपेट, नंदलूर और कोडूर में चेन्नई एक्सप्रेस, जयन्ती जनता एक्सप्रेस के लिये आरक्षण का सुनिश्चित कोटा उपलब्ध नहीं है। राजामपेट

[श्री साई प्रताप अन्नाय्यागरी]

और कोडूर के लगभग 20,000 लोग खाड़ी देशों में कार्य कर रहे हैं। रेलवे का यह कर्त्तव्य बनता है कि विदेशी मुद्रा कमाने वाले इन लोगों के लिये इन रेलगाड़ियों से चेन्नई और मुम्बई तक अल्पमत आरक्षण सुविधाएं उपलब्ध करायें, जहां से ये लोग खाड़ी देशों तथा संयुक्त अरब अमीरात जाने के लिये हवाई यात्रा कर सकें। वर्तमान में ये यात्री तिरुपति आरक्षण काऊंटर से आरक्षण प्राप्त कर रहे हैं।

राजामपेट में आरक्षण का पर्याप्त कोटा उपलब्ध कराया जाये और राजामपेट में आरक्षण कांऊटर का कम्प्यूटरीकरण भी किया जाये तथा राजामपेट और कुड्डापाह कम्प्यूटरों को मुम्बई, चेन्नई और हैदराबाद से जोड़ा जाये।

अपने नोट के अंत में मैं यह आशा करता हूं कि इस पिछड़े क्षेत्र के विकास कार्य को प्राथमिकता देने के लिये जोनल स्तर पर रेल प्रशासन द्वारा कोई कसर बाकी नहीं छोड़ी जायेगी।

[हिन्दी]

डा० वल्लभभाई कथीरिया (राजकोट) : सभापति जी, मैं वर्ष 1998-99 के रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी और माननीय रेल राज्य मंत्री श्री राम नाईक जी का अभिनंदन करता हूं क्योंकि राम-नीतीश यानी राम-कृष्ण की जोड़ी ने गत वर्ष और इस वर्ष भी अच्छा प्रयास किया है कि रेल बजट में सब स्टेट्स को न्याय दिया जाये। उन्होंने बजट से पहले स्टेटस पेपर लाकर रेलवे की वर्तमान परिस्थिति और प्रोजैक्ट के बारे में सबका ध्यान आकर्षित किया है। गत वर्ष उन्होंने तत्काल रिजर्वेशन स्कीम, मौक्सिमम कैपेसिटी में ट्रेनें चलाना, ज्यादा से ज्यादा को जोड़ना और इस साल के बजट में रेलवे को नए डॉयमैंशन देने का बहुत अच्छा प्रयास किया है। मैं उनका अभिनंदन करता हूं। उन्होंने प्रीवेंशन ऑफ स्मोकिंग के बारे में कहा है। रेलवे स्टेशन नो स्मोकिंग जोन हो और डिब्बे ऐसे हों जिसमें कोई स्मोकिंग न कर सकें। इससे भी और अच्छा प्रावधान किया जाये।

पर्यावरण की रक्षा के लिए उन्होंने वृक्षारोपण को ज्यादा महत्व दिया है। रेलवे के साइड में जो बंजर भूमि होती है, उसमें ज्यादा से ज्यादा वृक्षारोपण हो, इसके लिए एन०जी० ओज को साथ लेकर, चलने की आवश्यकता है। मैं बताना चाहूंगा कि हमारे गुजरात के राजकोट में एन०जी० ओज को साथ लेकर साइड की जमीन में वृक्षारोपण किया गया है और उसकी मैन्टेनैंस पर भी ध्यान दिया गया है।

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

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

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

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

अभी जो डिफैंस मिनिस्टर हैं, पहले वे रेल मंत्री थे। उन्होंने अपने समय में फर्स्ट क्लास के डिब्बे निकाल दिये थे। अभी भी फर्स्ट क्लास के डिब्बे खाली जा रहे हैं। इसके बजाय उन्हें सैंकिड ए०सी० या सैंकिड क्लास स्लीपर में कन्वर्ट किया जाये जिससे ज्यादा से ज्यादा लोगों को सुविधा मिल सके।

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

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

अपराह्न 6.00 बजे

लास्ट ईयर के 70 करोड़ की तुलना में 104 करोड़ रुपये दिये हैं, लेकिन गुजरात एक इंडस्ट्रियली डवलप्ड स्टेट है, वहां रिवेन्यू का बहुत हाई पोटैंशियल है। सारा वैस्टर्न रेलवे का जोन है और सौराष्ट्र के जो नैचुराल पोर्ट्स हैं, वे नैचुरल पोर्ट्स डवलप हो रहे हैं, तब सारे नोर्दर्न इंडिया के लिए वहां से गुड्स और ट्रैफिक के लिए एक बहुत बड़ा प्रावधान हो सकता है, जो रेलवे के लिए ब्रॉडगेज कन्वर्सन मे आपने पैसा दिया है, उनको निश्चित समय में पूरा किया जायें। जैसा सोज साहब ने कहा कि कोई भी प्रोजैक्ट हो, वह मंद गति से न चले। एक बार शुरू किया जाने वाला प्रोजैक्ट कम से कम एक निश्चित समय में पूरा हो, यह प्रावधान हो, ऐसा मेरा सुझाव है।

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

सौराष्ट्र के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि सौराष्ट्र जब एक अलग स्टेट था, तब वहां जितनी ट्रेनें थी, वे सब अब निकाल दी गई हैं। मुझे कहने में दुख होता है कि 835 किलोमीटर्स लाइन आजादी के बाद अब तक इरेज की गई है। उसमें से पूर्वी घाटीला, चांगदर, राजकोट, जसगोड़, वित्तीया, गोटान, इन सब लाइनों में अभी भी ट्रैक मौजूद हैं, कोई न कोई रेलवे स्टेशन जर्जर हालत में मौजूद है। ये सब निकाल दी गई हैं, लेकिन ये जमीन बेचकर जो रेलवे की जमीन है, उसको बेचकर रेलवे कन्वर्शन के लिए पैसा डाला जाये तो मुझे लगता है कि करोड़ों रुपया मिल सकता है और हमारे सौराष्ट्र में जो ब्रॉडगेज कन्वर्शन का राजकोट वीरावल का काम बहुत धीमी गति से चल रही है, वह एकदम तेज गति से हो सकता है। मेरा सुझाव है कि सौराष्ट्र में जितनी भी जमीनें हैं, उनके एक सर्वे किया जाये कि 835 किलोमीटर्स आजादी के बाद जो लाइन इरेज की गई है, उस जमीन का अभी तक क्या हो रहा है और उसको कैसे निकाला जा सकता है।

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

(व्यवधान) मैं पहली बार बोल रहा हूं। मुझे दो मिनट का समय दीजिए।

दूसरी बात है कि मंत्री जी, हमारे यहां 27 साल से मुम्बई से राजकोट तक तीन ही ट्रेनें चल रही हैं, मेरा अनुरोध है कि एक नई ट्रेन दो साल पहले जब शताब्दी एक्सप्रेस चलने वाली थी तो तय किया गया था कि शताब्दी एक्सप्रेस राजकोट तक चलेगी, लेकिन बाद में क्या हुआ कि वह ट्रेन नहीं चली। मेरा अनुरोध है कि कोई भी एक ट्रेन राजकोट तक चलाई जाये या नई ट्रेन की सुविधा राजकोट से सौराष्ट्र तक मिलनी चाहिए। वैसे भी पोरबन्दर डेली ट्रेन है, जो शताब्दी वर्ष में, गोल्डन जुबली ईयर में चली है। पोरबन्दर से दिल्ली तक वह हफ्ते में एक दिन चलती है। इसको भी तीन दिन चलाने के लिए वायदा किया गया था, मेरा अनुरोध है कि वह हफ्ते में तीन दिन चल सकती है, ट्रैक भी खाली पड़ा रहता है। उसको दिल्ली तक हफ्ते में तीन दिन चलाया जाये। वह आगे भी हरिद्वार तक जा सकती है, देहरादून तक जा सकती है। सौराष्ट्र के जितने यात्री आते हैं

(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : माननीय अध्यक्ष महोदय ने पहले ही अपना विनिर्णय दे दिया है कि यदि कोई सदस्य अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहता है, तो वह रख सकता है। इसलिये आप अपना भाषण, यदि कोई शेष है, सभा पटल पर रख सकते हैं।

[हिन्दी]

डा० वल्लभभाई कथीरिया : हमारा जो राजकोट डिवीजन है, मैं अपनी स्पीच सभापटल पर रखते हुए रेल मंत्री जी के बजट का समर्थन करते हुए, उन्होंने जो बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिये उनको धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

•मैं निम्नलिखित बातें कहना चाहता हूं :–

1. पोरबंदर-दिल्ली गाड़ी, जो सप्ताह में तीन दिन चलती है, को हरिद्वार-देहरादून तक बढ़ाया जाये।
2. रायबरेली-अजमेर गाड़ी को राजकोट तक बढ़ाया जाये।
3. हावड़ा एक्सप्रेस - को सप्ताह में एक दिन राजकोट तक बढ़ाया जाये।
4. अंहिसा एक्सप्रेस - को सप्ताह में एक दिन राजकोट तक बढ़ाया जाये।
5. राजकोट-भोपाल गाड़ी को जबलपुर तक बढ़ाया जाये।
6. सौराष्ट्र जनता (9118-9017) में तीन टियर वातानुकूलित डिब्बा लगाया जाये।
7. सौराष्ट्र मेल (9006-9005) पांच और शायिका डिब्बे लगाये जायें।
8. राजकोट डिवीजन - को अन्य डिवीजनों के अनुपात में रखा जाये।•

[हिन्दी]

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

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

महोदय, अयोध्या, फैजाबाद उत्तर प्रदेश का नहीं पूरे देश का एक महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है। यहां जन सुविधाओं और यात्री गाड़ियों की भारी कमी है। मेरा निवेदन है कि अयोध्या रेलवे स्टेशन का मॉडर्नाइजेशन करना चाहिए। इस वर्ष 60 रेलवे स्टेशनों के नवीनीकरण में इसे भी शामिल किया जाए। अयोध्या, फैजाबाद को देश की राजधानी दिल्ली तथा देश के अन्य तीर्थ स्थानों के साथ रेल सेवा से सीधे जोड़ा

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री मित्रसेन यादव]

जाए। अयोध्या-कटरा केवी घघरा पर बनने वाले रेल पुल का निर्माण अविलम्ब किया जाए। फैजाबाद मंडल स्तर का जनपद है। वहां दो विश्वविद्यालय हैं। वह डाक्टर राम मनोहर लोहिया और आचार्य नरेन्द्र देव की भूमि है। इसलिए इसे मुम्बई महानगर से सीधे रेल सेवा द्वारा जोड़ा जाए।

•**श्री शैलेन्द्र कुमार** (चायल) : महोदय, आपके माध्यम से मा० रेल मंत्री जी से रेल बजट सामान्य चर्चा पर बोलने के लिए खड़ा हूं। मानव के दैनिक जीवन में (यात्रा) से मानव के बौद्धिक, सामाजिक, आर्थिक विकास होता है। यात्रा में रेल अपना महत्वपूर्ण स्थान रखता है। यह बजट ललचाने वाला (सुभावना) बजट है। सरकार को समर्थन करने वाले सहयोगी दलों के नेताओं ममता जी, चन्द्रबाबू नायडू जी को खुश किया गया है। इस बजट से मध्यम वर्गीय परिवार पर एक भार है। भाड़े में 4 प्रतिशत वृद्धि करके औद्योगिक विकास दर पर प्रतिकूल असर पड़ाने वाला बजट है। जिसे महंगाई बढ़ेगी। आम लोगों पर इसका बुरा असर पड़ेगा। हम "यात्री वर्ष" मनाने जा रहे हैं। यह खुशी की बात है। हमें यात्रियों को सुविधा, कर्मचारियों में शिष्टाचार आरक्षण की बेहतर सुविधा हो, दलालों पर रोक लगाना होगा। रेल यात्री पत्रिका में मनोरंजन तथा ज्ञान की बाद के अलावा पर्यटन से संबंधित जानकारी का प्राविधान हो।

हर मण्डलों पर एक आदर्श स्टेशन में (कौशाम्बी) जनपद भरवादी जं० स्टेशन को बनाया जाए। रेल बजट में उत्तर प्रदेश की भारी उपेक्षा की गई है। इलाहाबाद से दिल्ली के बीच एक शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए। सामान्य श्रेणी द्वितीय श्रेणी की बोगियों की संख्या बढ़ाई जाए क्योंकि द्वितीय श्रेणी में खचाखच यात्रियों से भरा होता है। प्रयागराज एक्सप्रेस ट्रेन में पैंट्री कार लगाया जाए। दिल्ली पहुंचने के लिए समय का विशेष ध्यान दिया जाए प्राय: ट्रेन विलम्ब से पहुंचने पर सदन सत्र में आने पर देरी होती है।

जनपद इलाहाबाद उ०प्र० में प्लाईओवर ब्रिज सुबेदारगंज को तत्काल तैयार किया जाए। जनपद कौशाबी उ०प्र० में मनौरी, भरवारी, सिराथू के बीच रेलवे ओवर प्लाई ब्रिज बनाया जाए क्योंकि विदेशी पर्यटकों का आवागमन कौशाम्बी ऐतिहासिक बौद्धिक स्थल पर बराबर 1-2 महीने बना रहता है।

इलाहाबाद सिविल लाइन साइड रेलवे स्टेशन का मुख्य रास्ता खोला जाए। सांसद सदस्यों से फंड लेने की बात न्यायसंगत नहीं है क्योंकि हमें अपने निर्वाचन क्षेत्रों में अन्य कार्य के विकास पर खर्च करना होता है। साक्षात्कार परीक्षा देने जा रहे बेरोजगार नवयुवकों को नि:शुल्क द्वितीय श्रेणी में यात्रा की सुविधा प्रदान किया जाए। विकलांग लोगों को द्वितीय श्रेणी में नि:शुल्क यात्रा सुविधा दिया जाए।

•**डा० शकील अहमद** (मधुबनी) : अध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर आज सदन में चर्चा हो रही है। मैं बिहार राज्य के मधुबनी लोक सभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। यह सच है कि बिहार से रेल मंत्रियों की संख्या सबसे अधिक रही है परन्तु जिस क्षेत्र का मैं प्रतिनिधि हूं, उस क्षेत्र में रेलों का बहुत विकास नहीं हो सका।

जायनगर-दरभंगा-नरकटियागंज रेल खंड के आमान परिवर्तन का शिलान्यास पिछले वर्ष 1 नवम्बर, 1998 को माननीय मंत्री जी ने किया था परन्तु अभी तक इस योजना का वास्तविक काम शुरू नहीं हो सका है। इस वर्ष (1999-2000) के रेल बजट में भी इस योजना के लिये केवल 10 करोड़ रुपये की छोटी राशि ही उपलब्ध कराई गई है। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इस योजना के लिये अधिक से अधिक राशि उपलब्ध कराकर इसे शीघ्र पूरा किया जाये।

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

अध्यक्ष महोदय, दरभंगा-पटना इंटर सिटी (कमला-गंगा एक्सप्रेस) एक अच्छी ट्रेन है परन्तु यात्रियों की संख्या इतनी है कि दो ट्रेनें भी इन यात्रियों के लिये पर्याप्त नहीं हैं। अत: मै मांग करता हूं कि पटना इंटर सिटी एक्सप्रेस ट्रेन की संख्या या तो बढ़ाई जाये या इसी ट्रेन में कम से कम 6 और डिब्बे जोड़े जायें। गाड़ियों की समय-सारिणी तय करते समय इस बात का ध्यान रखा जाये कि महानगरों से ट्रेन किसी भी समय चले लेकिन छोटे स्थान पर सुबह के समय पहुंचे। दरभंगा के लिये ट्रेन दिल्ली से चाहे कितने बजे चले लेकिन दरभंगा सुबह पहुंचे क्योंकि दरभंगा के दूरदराज के लोग इससे यात्रा करते हैं। यदि वे रात में दरभंगा पहुंचेंगे तो अपने गांव जाने के लिये अत्यधिक कठिनाई होती है। इसलिये न केवल दिल्ली, अपितु हमारे स्थानों से चलने वाली ट्रेनों के चलने के समय का ध्यान रखा जाये।

अध्यक्ष महोदय, उत्तरी बिहार के मिथिलांचल क्षेत्र में कुछ नई ट्रेनों और नई रेल लाइनों की आवश्यकता है। मैं मांग करता हूं कि एक नई रेल लाइन लौकही, जयनगर, बासोपट्टी, उमगांव होते हुये मधवापुर-सीतामढ़ी तक बनाई जाये तथा दूसरी लाइन मधुबनी-रईका, बिस्फो-कमतौल बनाई जाये जिससे हम पिछड़े क्षेत्र के लोगों को सुविधा मिले। रेलवे में पिछले कुछ दिनों से ए०सी० तथा प्रथम श्रेणी के सभी शोचालयों को छोड़कर बाकी सभी गंदे रहते हैं। रोशनी काफी कम रहती है। अत: आग्रह है कि ट्रेनों के द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में भी पानी, बिजली एवं सफाई तथा खाने की स्थिति ठीक की जाये। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

•सभा पटल पर रखा गया।

ڈاکٹر شکیل احمد (مدھوبنی): اسپیکر صاحب، ریل بجٹ پر آج ایوان میں بحث ہو رہی ہے، میں بہار صوبے کے مدھوبنی لوک سبھا حلقے کی نمائندگی کرتا ہوں۔ یہ سچ ہے کہ بہار سے ریل منتریوں کے تعداد زیادہ رہی ہے لیکن جس حلقے کا میں نمائندہ ہوں، اس حلقے میں ریلوں کا بہت وکاس نہیں ہو سکا ہے۔

جے نگر۔ دربھنگہ۔ نرکٹیا گنج ریل کھنڈ کے آسان پریورتن کا شلانیاس پچھلے سال ۱۲ نومبر ۱۹۹۸ء کو مانیئے منتری جی نے کیا تھا مگر ابھی تک اس یوجنا کا واستوک کام شروع نہیں ہو سکا ہے۔ اس سال (۲۰۰۰-۱۹۹۹) کے ریل بجٹ میں بھی اس یوجنا کے لئے کیول ۱۰ کروڑ روپئے کی چھوٹی رقم ہی مہیا کرائی گئی ہے۔ میں ریل منتری جی سے مانگ کرتا ہوں کہ اس یوجنا کے لئے زیادہ سے زیادہ رقم مہیا کرا کر اسے جلد پورا کیا جائے۔

اسپیکر صاحب، آج ہم دہلی یا دیش کے کسی مہانگر جیسے ممبئی، چینئی اور کلکتہ وغیرہ سے سیدھے مدھوبنی نہیں جا سکتے۔ زیادہ سے زیادہ دربھنگہ تک جا سکتے ہیں۔ وہ بھی کیول دہلی یا کلکتہ سے۔ دیگر مہانگروں سے نہیں جا سکتے۔ لہذا میں مانگ کرتا ہوں کہ دہلی اور کلکتہ سے کم سے کم ایک گاڑی جلدی سیدھے دربھنگہ تک کے لئے دی جائے اور دیگر مہانگروں سے بھی سیدھی گاڑیاں دی جائیں۔

اسپیکر صاحب، دربھنگہ۔ پٹنہ انٹر سٹی (کملا۔ گنگا ایکسپریس) ایک اچھی ٹرین ہے لیکن یاتریوں کی تعداد اتنی ہے کہ دو ٹرینیں بھی ان یاتریوں کے لئے پریاپت نہیں ہیں۔ لہٰذا میں مانگ کرتا ہوں کہ پٹنہ انٹر سٹی ایکسپریس ٹرین کی تعداد یا تو بڑھائی جائے یا اسی ٹرین میں کم سے کم چھ اور ڈبے جوڑے جائیں۔ گاڑیوں کی سمے سارنی طے کرتے وقت اس بات کا دھیان رکھا جائے کہ مہانگروں سے ٹرین کسی بھی وقت چلے لیکن چھوٹے استھان پر صبح کے وقت پہنچے۔ دربھنگہ کے لئے ٹرین دہلی سے چاہے کتنے بجے چلے لیکن دربھنگہ صبح پہونچے کیونکہ دربھنگہ کے دور دراز کے لوگ اس سے یاترا کرتے ہیں۔ اگر وہ رات میں دربھنگہ پہنچیں گے تو اپنے گاؤں جانے کے لئے اتیادھیک کٹھنائی ہوتی ہے۔ اسلئے نہ کیول دہلی، اپیتو دوسرے استھانوں سے چلنے والی ٹرینوں کے وقت کا دھیان رکھا جائے۔

اسپیکر صاحب، اتری بہار کے متھیلانچل علاقے میں کچھ نئی ٹرینوں اور نئی ریل لائینوں کی ضرورت ہے۔ میں مانگ کرتا ہوں کہ ایک نئی ریل لائن لوکہی، جے نگر، باسوپٹی، اُمگاؤں ہوتے ہوئے مدھوا پور۔ سیتامڑھی تک بنائی جائے اور دوسری لائن مدھوبنی۔ رنکا، بسکو۔ کمتول بنائی جائے جس سے اس پچھڑے علاقے کے لوگوں کو سودھا ملے۔ ریلوے میں پچھلے کچھ دنوں سے اے۔ سی۔ اور فرسٹ کلاس کے سبھی شوچالیوں کو چھوڑ کر باقی سبھی گندے رہتے ہیں۔ روشنی کافی کم رہتی ہے۔ لہٰذا آگریہہ ہے کہ ٹرینوں کے سیکنڈ کلاس کے ڈبوں میں بھی پانی، بجلی اور صفائی دکھانے کی استیتھی ٹھیک کی جائے۔ انہی سبدوں کے ساتھ میں اپنی بات ختم کرتا ہوں۔

[अनुवाद]

•**श्री नेपाल चन्द्र दास** (करीमगंज) : अध्यक्ष महोदय, वर्तमान एक वर्ष के दौरान रेल मंत्री ने स्थिति पत्र और श्वेत-पत्र प्रस्तुत किए हैं। अगले एक वर्ष में काले और लाल पत्र प्रस्तुतिकरण और यात्री किराये तथा माल-भाड़े में वृद्धि को छोड़कर हमें अन्य किसी बात पर भी आपत्ति नहीं है।

महोदय, मैं यह बताना चाहता हूं कि वर्ष 1996-97 और 1997-98 में लूमडिंग-सिल्चर रेल लाइन के आमान परिवर्तन हेतु 38 करोड़ रुपये स्वीकृत किए गए थे किंतु रेलवे की घोर लापरवाही के कारण इस लाइन पर केवल 2.06 करोड़ रुपये खर्च किए गए। केंद्र सरकार ने 1998-99 में इसी आमान परिवर्तन के लिए 40 करोड़ रुपये स्वीकृत किए हैं किंतु हमें अभी तक यह नहीं पता है कि काम में कितनी प्रगति हुई है और चालू वर्ष के दौरान 40 करोड़ रुपये की स्वीकृत राशि में से कितनी राशि खर्च की गई। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे इस पर प्रकाश डालें।

अध्यक्ष महोदय, यह समझा जाता है कि 1997 में काटारवाल-भैरवी लाइन आमान परिवर्तन परियोजना पर केवल 1 लाख रुपये खर्च किए गए और वर्ष 1998-99 में इसी परियोजना हेतु केवल 10,000 रु० (दस हजार रुपये) स्वीकृत किए गए हैं जबकि परियोजना लागत लगभग 200 करोड़ रुपये है। यह एक घोर मजाक है। मैं रेल मंत्री से यह पूछना चाहता हूं कि क्या काटारवाल-भैरवी लाइन के आमान परिवर्तन हेतु कोई धनराशि स्वीकृत की गई है और यदि हां, तो कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है ?

अध्यक्ष महोदय, एन०आर०एफ० रेलवे के अंतर्गत बदरपुर में एक रेल मंडल स्थापित करने की मांग दक्षिण असम के बराक घाटी के लोगों की बहुत समय से लंबित मांग है और इसके लिए वे रास्ता रोको और रेल रोको आंदोलन कर रहे हैं। इस रेल मंडल के अंतर्गत दक्षिण असम, त्रिपुरा, मिजोरम और मणिपुर के पूर्वोत्तर राज्य आएंगे। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे बदरपुर में रेल मंडल बनाने की इस सही मांग पर विचार करें या हम उस समय का इंतजार करें जब हमारे क्षेत्र के किसी व्यक्ति को रेल मंत्रालय में स्थान दिया जाएगा।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी के विचारार्थ कुछ बातें रखना चाहता हूं जो निम्नानुसार हैं :

(एक) जिस सेवानिवृत्त रेल कर्मचारी का कोई बेटा या बेटी सरकारी, अर्ध-सरकारी निकाय, सरकारी क्षेत्र के उपक्रम आदि में नौकरी नहीं करता हो उसके कम से कम एक बेटे या बेटी को रोजगार देने का प्रावधान किया जाए।

(दो) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के सभी बकाया पदों को तुरन्त भरा जाए।

(तीन) बदरपुर रेलवे उच्चतर माध्यमिक विद्यालय के खेल मैदान में एक लघु-स्टेडियम का निर्माण किया जाए।

(चार) बराइग्राम - दुल्लाभचेरा रेल लाइन को, मिजोरम बार्डर तक बढ़ाया जाए।

(पांच) करीमगंज - महीसाशन रेल लाइन के माध्यम से बंगलादेश के लिए रेल सेवा पुनः बहाल की जाए।

(छः) बदरपुर से अगरतला तक आमान परिवर्तन परियोजना पर कार्य शुरू किया जाए और कुमारघाट-अगरतला रेल लाइन का बंगलादेश बार्डर तक निर्माण कार्य पूरा किया जाए और बंगलादेश के साथ रेल सेवा शुरू की जाए।

अध्यक्ष महोदय को धन्यवाद देते हुए मैं आपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

•**श्री चन्द्रशेखर साहू** (महासमुन्द) : अध्यक्ष महोदय, मेरे क्षेत्र की सबसे महत्वपूर्ण रेल लाइन के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि धमतरी-रायपुर छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने का प्रोजैक्ट रेल मंत्रालय के विचाराधीन है। यह छत्तीसगढ़ की एकमात्र आमान परिवर्तन की योजना है जिसकी स्वीकृति अपेक्षित है। अभी तक इस पर निर्णय नहीं होने से उस अंचल की जनता में निराशा है जबकि धमतरी से सर्वाधिक लेव्ही भेजी जाती है। मेरा विशेष अनुरोध है कि रायपुर-धमतरी रेल लाइन का आमान परिवर्तन किया जाए। साथ ही महासमुन्द, बाग बहरा, धमतरी स्टेशन पर आरक्षण सुविधा बढ़ाने की आवश्यकता है। मेरी यह भी मांग है कि गोंडवाना एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाए। इसी तरह समता एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए। साथ ही छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में एक ए०सी० थ्री टायर की बोगी जोड़ी जानी जरूरी है। मेरा आग्रह है कि जनहित में इन मांगों पर विशेष गौर करें। छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस की आवश्यकता को देखते हुए इन मांगों को माननीय मंत्री जी पूरा करेंगे, इस विश्वास के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

•**श्री रामानन्द सिंह** (सतना) : माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट की मांगों का मैं समर्थन करता हूं तथा माननीय रेल मंत्री जी वे रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देता हूं कि वित्तीय कठिनाइयों के बावजूद उन्होंने एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया।

महोदय, इस रेल बजट के समूचे देश का ध्यान रखा गया है। पूर्व - पश्चिम - उत्तर - दक्षिण - मध्य सभी क्षेत्रों के लिए प्रावधान रखा गया है। इसके पहले के बजटों के प्रावधानों से देश में क्षेत्रीय असंतुलन पैदा होता रहा है। अध्यक्ष महोदय मध्य प्रदेश देश के उन हिस्सों में है जहां रेल यातायात आबादी के 50 वर्ष बाद भी कम है। महोदय, मध्य प्रदेश के पुर्नगठन के बाद राज्य पुर्नगठन आयोग के अपने प्रतिवेदन में कहा था कि मध्य प्रदेश इतना विशाल राज्य बन गया है कि इसे रेल व सड़क यातायात से जोड़ने हेतु योजनाओं में विशेष प्रावधान की आवश्यकता होगी ताकि इसका समुचित विकास हो सके। किन्तु खेद है कि राज्य पुर्नगठन आयोग की इस अनुशील की ओर गत 42 वर्षों में ध्यान नहीं दिया गया। मैं बधाई दूंगा कि रेल मंत्री जी ने जनता शासन में वर्ष 1978 में सर्वे की गई ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन की स्वीकृति प्रदत्त कर प्रधान मंत्री श्री वाजपेयी जी से 20 अक्टूबर 98 को शिलान्यास कराया व इस योजना को चालू बजट में प्रावधान भी रखा।

•सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

अध्यक्ष महोदय ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन पुराने विन्ध्य संभाग में बघेल खंड व बुन्देलखंड को जोड़ेगी व विन्ध्य का विकास होगा। इसी तरह दिल्ली राजहरा मार्ग के लिए बजट प्रावधान कर छत्तीसगढ़ व बस्तर के विकास का मार्ग प्रशस्त किया।

जबलपुर रेल मंडल में मैहर नगर का ओवरब्रिज आठवीं पंचवर्षीय योजना में पूरा होना था किन्तु खेद है कि मध्य प्रदेश शासन के असहयोग से इस ओवर ब्रिज का निर्माण प्रारम्भ ही नहीं हो सका। इसी तरह सतना नगर में धवारी मोड़ पर अन्डरब्रिज का कार्य भी प्रारम्भ नहीं हुआ। मेरी रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि वे इन दोनों पुलों के निर्माण कार्य को पूरा कराने का इसी वित्तीय वर्ष में कष्ट करें।

सतना नगर में तीसरा प्लेटफार्म इसी वित्तीय वर्ष में प्रारंभ कराने के निर्देश दें। रीवा विन्ध्य प्रदेश की राजधानी का - उसे नई दिल्ली से जोड़ने हेतु प्रयागराज एक्सप्रेस में बोगिया लगाकर रीवा तक भेजी जाये अथवा रीवा हेतु नई रेल चलाई जाये।

जबलपुर मंडल के "उचेहरा, मझगवां एवं अमहरा में - महाकौशल, सारनाथ एवं गंगा कावेरी तथा लखनऊ एक्सप्रेस को रोका जाये क्योंकि उचेहरा - तांबे के बर्तनों के निर्माण का व्यापारिक केन्द्र है व मझगवां में विकास खंड मुख्यालय तहसील व थाना भी है तथा यह चित्रकूट का प्रवेश द्वार भी है।

उत्कल एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन झांसी मानिकपुर-सतना-कटनी होकर भेजा जाये तथा सूरत एक्सप्रेस को अहमदाबाद तक बढ़ाया जाये।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र सतना में ग्राम खुरहा, गोरसरी एवं गोवकांव खुर्द में रेलवे फाटक बनवाने का कष्ट करें क्योंकि यहां की जनता ने रेलवे फाटक हेतु कई बड़े आन्दोलन किए हैं वे जेल गये हैं।

दुर्ग जाने वाली सारनाथ एक्सप्रेस में सतना का आरक्षण कोटा बढ़ाया जाये। इसी तरह महाकौशल एक्सप्रेस बाम्बे-हावड़ा मेल तथा वाराणसी एक्सप्रेस में भी आरक्षण कोटा सतना का बढ़ाया जाये।

अन्त में, सतना - रीवा रेल लाइन में ग्राम सतरी व जमुना के किसानों को मुआवजा प्रदान किया जाये।

महोदय, रेलवे भर्ती बोर्ड में अब की बार जो निष्पक्षता बर्ती गई है इसकी सराहना करते हुए माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं तथा रेल बजट मांगों का समर्थन करता हूं।

•**श्री वीरेन्द्र कुमार** (सागर) : मेरे संसदीय क्षेत्र सागर की कुछ प्रमुख रेल समस्याओं की तरफ ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं :—

सागर नगर स्टेशन जो जिला एवं संभाग का मुख्यालय है। इस स्टेशन पर सुबह कुर्ला बनारस 6.10 पर कोटा दमोह शटल लगभग 8.30 बीना कटनी पेसेंजर 10.30 पर तथा भोपाल बिलासपुर ट्रेन लगभग 12 बजे आती है। इसके बाद दिनभर कोई ट्रेन बीना तरफ से सागर नहीं आती है। रात्रि में 12 बजे बीना इटारसी एक्सप्रेस ट्रेन ही आती है। इसके लगभग 30 मिनट बाद महामाया एक्सप्रेस तथा लगभग 20 मिनट उपरान्त उत्कल एक्सप्रेस आती है। इस तरह सुबह और रात्रि के बीच में कोई ट्रेन नहीं चलती है और इस कारण कटनी से बीना के बीच पड़ने वाले स्टेशन के यात्रियों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है। दमोह बीना के बीच में तो बहुत ही अधिक असुविधा होती है। अत: एक ई०एम०यू० ट्रेन इस बीच में चलना चाहिये।

सागर से बीना तरफ जाने वाली दमोह कोटा शटल ट्रेन जो लगभग 6.20 पर सागर आती है अक्सर लेट आती है तथा आगे जाकर बीना के पहले बधोरा स्टेशन पर खड़ी रहती है लगभग 3 घंटे तथा रात्रि में बीना स्टेशन पर लगभग 12 बजे के आस पास पहुंचती है जिससे इस ट्रेन से आने वाले यात्रियों को जिन्हें आगे की ट्रेन पकड़ना होती है, काफी असुविधा होती है जबकि सागर से बीना पैसेंजर ट्रेन की दूरी अधिकतम 2 घंटे की है। अत: दमोह कोटा शटल को समय से प्लेटफार्म पर लेने के निर्देश जारी होना चाहिये।

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

जबलपुर निजामुद्दीन ट्रेन को स्वतंत्र रूप से पूर्णरूपेण एक गाड़ी के रूप में चलाना चाहिये। कटनी से बीना के बीच में यात्रियों की संख्या बहुत अधिक होने के कारण जगह की कमी होने से अक्सर यात्री यात्रा से वंचित रह जाते हैं। अत: महामाया एक्सप्रेस में पूरे 22 डिब्बे जबलपुर से ही चलना चाहिये।

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

प्रस्तावित जबलपुर राजकोट एक्सप्रेस ट्रेन को जबलपुर कटनी सागर बीना भोपाल राजकोट इस मार्ग से चलाया जाना चाहिए जिससे इस क्षेत्र के नागरिकों एवं व्यापारियों को गुजरात सीधे जाने का सम्पर्क जुड़ जायेगा।

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

बीना जंक्शन जो कि महत्वपूर्ण स्टेशन है यहां पर अभी गोवा, कर्नाटक, पुष्पक एवं तमिलनाडु एक्सप्रेस का ठहराव नहीं है जबकि जिले के सभी रेल यात्री बीना से ही गाड़ियां बदलते हैं इन स्थानों पर जाने के लिए अत: इन ट्रेनों का इस स्टेशन पर ठहराव जरूरी है। इनमें से कुछ ट्रेनें आनंदपुर मेले के समय ठहरती भी हैं तथा पुष्पक एक्सप्रेस का ललितपुर ठहराव है किन्तु बीना में ठहराव नहीं है जबकि इस ट्रेन के ठहराव होने से लखनऊ जाने को सीधा संपर्क जुड़ जायेगा। अत: इस ओर गंभीरता से ध्यान दिया जाना चाहिये।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री वीरेन्द्र कुमार]

बीना स्टेशन पर प्लेटफार्मों की संख्या कम होने के कारण तथा यहां से निकलने वाली ट्रेनों की संख्या बहुत अधिक होने के कारण अक्सर ट्रेन लेट हो जाया करती है। अत: यहां पर शीघ्र ही 1-2 प्लेटाफार्म और बनाया जाना चाहिये इसके लिये बीना जंक्शन पर काफी जगह उपलब्ध भी है।

बीना स्टेशन से प्रारंभ होने वाली बीना इटारसी एक्सप्रेस जो पूर्व में 8.45 रात्रि में चलती थी इसका समय बढ़ाकर जो 10.20 रात्रि किया गया है इसे घटाकर शाम 7.00 बजे बीना से चलाया जाना चाहिये जिससे दिल्ली तथा मुम्बई तरफ से आने वाले यात्रियों को सागर दमोह जाने को ट्रेन मिल सके।

बीना स्टेशन के प्लेटफार्म नं० 3 पर बने शेड की लम्बाई भी बढ़ना चाहिये जिससे यात्रियों को धूप पानी से बचाव हो सके।

मंडी बामोरा जो कि एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। इस स्थान पर सदन (दक्षिण) एक्सप्रेस के ठहराव की मांग लंबे समय से की जा रही है तथा यह ट्रेन बीना में लगभग प्रतिदिन 30 मिनट का अंतर लेकर चलती है। अत: मंडी बामोरा स्टेशन पर 2 मिनट का ठहराव आसानी से दिया जा सकता है। भोपाल से रीवां चलने वाली रैवांचल एक्सप्रेस का भी ठहराव सुविधाजनक रूप से मंडी बामोरा पर किया जा सकता है। यह मध्य प्रदेश में ही चलने वाली ट्रेन है तथा समय भी काफी रहता है।

बीना के आगे करोंदा स्टेशन जहां पर पहले पठानकोट गाड़ी रुकती थी किंतु अभी इसका ठहराव बंद कर दिया गया है। अत: पुन: करोंदा स्टेशन पर पठानकोट का ठहराव होना चाहिए।

गणेशगंज (शाहपुर) स्टेशन इस स्टेशन पर पूर्व में उत्कल एक्सप्रेस रुका करती थी किंतु बाद में ठहराव बंद कर दिया गया। अत: पुन: उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज वहां होना चाहिये तथा यहां पर प्लेटफार्म पर नशेनी ब्रिज भी शीघ्र बनाया जाना चाहिये जिससे यात्रियों को दूसरे प्लेटफार्म पर जाने की असुविधा न हो। इसके साथ ही शाहपुर बस्ती में से दूसरी तरफ जाने के लिये रेलवे फाटक नहीं होने से अक्सर दुर्घटना होती रहती है। अत: रेलवे फाटक अवश्य ही बनना चाहिए।

•**श्री लरंग साय** (सरगुजा) : महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से रेल बजट सामान्य चर्चा पर बोलने के लिए लिखित रूप में भाषण लोक सभा के सभा पटल पर रखना चाहता हूं :-

1. एक फास्ट गाड़ी विश्रामपुर से दिल्ली तक वाया भोपाल चलाई जावे।

2. विश्रामपुर से मनेन्द्रगढ़ वी०वी०एम० गाड़ी को अनूपपुर तक बढ़ाई जावे।

3. शाम को विश्रामपुर से चलने वाली वी०वी०एम० गाड़ी में दो बोगी जोड़ी जाय (अ) दिल्ली बोगी (ब) भोपाल बोगी दिल्ली बोगी को समबलपुर एक्सप्रेस में अनूपपुर में जोड़ी जाय और भोपाल बोगी का अमरकंटक में अनूपपुर में जोड़ी जावे।

4. विश्रामपुर में सभी गाड़ियों में आरक्षण देने की व्यवस्था की जावे।

5. विलासपुर से होकर जाने वाली सभी ट्रेनों में सरगुजा के लिए 5-5 बर्थ रखा जावे।

गुजरात, मुम्बई, दक्षिणी भारत की ओर जाने वाली तथा कलकत्ता जाने वाली सभी में सुरक्षित रखा जावे।

•**श्रीमती भावना देवराजभाई चिखलीया** (जूनागढ़) : माननीय सभापति महोदय, मैं मेरा रेलवे बजट के ऊपर बोलने का भाषण लिखित रूप में लोक सभा के सभा पटल पर रखना चाहती हूं। मैं रेलवे बजट का समर्थन करती हूं।

मेरा संसदीय चुनाव क्षेत्र जूनागढ़ है। राजकोट-जोरथल ब्राड गैस योजना काम चल रहा है। लेकिन इस योजना के लिए इस बजट में सिर्फ तीन करोड़ का प्रावधान किया है जो बिलकुल कम है। राजकोट वेरावल छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में आपने (रेलवे मंत्री जी ने) आश्वासन दिया है कि इस काम में कोई रुकावट फंड के कारण नहीं होगी। इसके लिए मैं आपकी बहुत आभारी हूं।

"सोमनाथ" गाड़ी में द्वितीय ए०सी० के डिब्बे जोड़े जाएं। गिरवाट एक्सप्रेस में द्वितीय श्रेणी ए०सी० का दूसरा डिब्बा भी जोड़ा जाए। अहमदाबाद से जो ट्रेन वेरावल तक चलती है उन सभी का रख रखाव ठीक करने की आवश्यकता है।

रेल मंत्री जी "5 जून" पर्यावरण के दिन से तम्बाकू सिगरेट को रेलवे प्लेटफार्म से बिक्री बंद करने जा रहे हैं, विकलांगों को भी सुविधा देने की बात की है। साथ ही अनेक ऐसी सुविधाएं जो कि आम लोगों को ध्यान में रखकर देने की घोषणा की है। खासकर दूसरे दर्जे का किराया न बढ़ाकर आपने सामान्य और मध्यम वर्गीय लोगों को जो सुविधा देने की बात की है उसके लिए हम आपका धन्यवाद करते हैं।

खासकर रेलवे प्लेटफार्म की सफाई-शौचालयों की सफाई की ओर ध्यान देने की जरूरत है। शौचालयों की सफाई के बारे में सफाई जमादारों को स्पष्ट सूचना देनी चाहिए।

यह वर्ष यात्री वर्ष घोषित करके यात्री सुविधा को ध्यान में रखते हुए आपने जो रेल बजट पेश किया है, मैं समर्थन करती हूं।

•**श्री भगवान शंकर रावत** (आगरा) : महोदय, मैं वर्ष 1999-2000 के प्रस्तावित रेल बजट के प्रावधानों का स्वागत करता हूं। माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं कि उन्होंने इस बजट में अनेक ऐसे कार्यों को गति देने का प्रयास किया है जिनमें पश्चिमी उत्तर प्रदेश व राजस्थान की अर्थव्यवस्था, पर्यटन संबंधी गतिविधियों पर व्यापक प्रभाव पड़ेगा। अर्थव्यवस्था में नई जान लौट आवेगी।

•सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

दसवीं लोक सभा में आगरा फोर्ट बांदीकुई रेलवे लाइन का छोटी लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन का निर्णय लिया गया। बदलते हुए राजनैतिक परिवेश एवं तत्कालीन रेल मंत्री को अपने-अपने क्षेत्रों के प्रति अधिक सूची के कारण इस परियोजना की उपेक्षा कर दी गई। परिणाम यह हुआ कि आगरा फोर्ट से अछनेरा सहित उत्तर प्रदेश के समूचे इस भाग में जहां होकर यह रेलवे लाइन बादीकुई (राजस्थान) को जाती है, आर्थिक दृष्टि से वीरान कर दिया गया। ऐतिहासिक अछनेरा जंक्शन पर करोड़ों रुपए की लागत से बनी रेलवे की परियोजना प्रयोग के अभाव में नष्ट हो रही है। स्टाफ को कार्य नहीं मिल रहा या फिर वहां से स्टाफ हटाया जा रहा है जबकि ब्रिटिश शासन काल से ही अछनेरा नगर की अर्थव्यवस्था अछनेरा रेलवे जंक्शन से अभिन्न रूप से जुड़ी हुई थी। आगरा अछनेरा क्षेत्र के हजारों व्यक्ति नित्य दूध, सब्जी व अन्य दैनिक आवश्यकताओं की वस्तुओं की आपूर्ति आगरा नगर व दिल्ली को करते हैं मगर रेलवे लाइन पर आमान परिवर्तन के नाम पर अधिकांश रेलगाड़ियां बन्द कर दिये जाने के कारण किसान भी बरबाद हो गया, साथ ही वह लोग बेरोजगार हो गये जो व्यापार कर नियमित रूप से सामान आगरा व दिल्ली ले जाते थे। इतना ही नहीं तो हजारों व्यक्ति आगरा प्रतिदिन रोजी-रोटी की तालाश में या नौकरी व व्यापार करने जाते थे। उनको भी भारी असुविधा व कष्ट हो गया। पर्यटन व्यवसाय को भारी धक्का लगा चूंकि आगरा से जयपुर के लिए यही सीधा मार्ग था। अन्य मार्ग बहुत लम्बे व खर्चीले तथा अधिक समय लेने वाले हैं, इसलिए पर्यटक आगरा से जयपुर व जयपुर से आगरा आने में कतराने लगा।

इस बजट के प्रावधानों में आगरा फोर्ट बादीकुई रेल आमान परिवर्तन के लिए 10 करोड़ रुपए का प्राविधान कर रेल मंत्री ने लम्बित परियोजना को कार्यरूप में परिणित करने की इच्छाशक्ति व संकल्प प्रदर्शित किया है। मेरा विश्वास है कि इस बजट के पारित होते ही वह नये वित्तीय वर्ष में देश को आगरा फोर्ट बादीकुई रेल आमान परिवर्तन की परियोजना पर युद्धस्तर पर कार्य प्रारम्भ कराकर देश की जनता को उपहार देंगे। ऐसा कर वह सशस्त्र सेनाओं के लिए दक्षिण भारत से आने वाली रक्षा संबंधी आपूर्ति भारत-पाकिस्तान की सीमा तक त्वरित गति से पहुंचाने की व्यवस्था को साकार कर देश की रक्षा व्यवस्था भी सुगम बना देंगे।

आगरा में मंडलीय रेल कार्यालय की स्थापना के लिए दो करोड़ रुपये का प्राविधान कर माननीय रेल मंत्री ने ऐतिहासिक कार्य किया है चूंकि 10वीं लोक सभा के कार्यकाल में रेल मंत्रालय की विशेषज्ञ समिति द्वारा देशभर में रेलवे के सुचारू रूप से संचालन के लिए कतिपय नये जोन बनाने तथा अनेक नये मंडल सूचित करने के सुझावों को संसद ने स्वीकार किया था मगर इच्छाशक्ति के अभाव में उनसे अधिकांश की स्थापना नहीं हुई थी और यदि स्थापना कर भी दी तो आर्थिक संसाधन व व्यवस्था संबंधी अन्य कार्य मुस्तैदी से नहीं किये गये थे। मगर इस बजट में आगरा में रेलवे के मंडलीय कार्यालय के निर्माण हेतु दो करोड़ रुपये का प्राविधान कर लोगों का यह भ्रम तोड़ दिया है कि नये जोन तथा मंडलों के सृजन की कार्य योजना को शासन कार्यान्वित करने में रुचि नहीं ले रहा। नये जोन व मंडलों के सृजन से कार्यकुशलता बढ़ेगी। आगरा जैसे स्थान पर तो अनेक जोन व मंडलों का मिलन केन्द्र होने के कारण रेल प्रचालन व्यवस्था विभिन्न प्राधिकारियों के मकड़ जाल में फंस जाती रही है। रेलों के संचालन में सुविधा के स्थान पर जटिलता पैदा करती रही है और हर ओर से उसे उपेक्षा ही मिलती रही है। मंडल कार्यालय की स्थापना के पश्चात् आगरा जैसा अंतर्राष्ट्रीय महत्व का पर्यटन नगर रेलों के प्रचालन विस्तार व कार्यकुशलता की अनुभूति कर सकेगा। यात्रियों की सुविधाएं बढ़ेगी। आवश्यकतानुसार रेलों का ठहराव बढ़ेगा। नई रेलगाड़ियों का चालन प्रारंभ होगा। ऐसा मेरा विश्वास है। रेल कर्मचारियों व उपभोक्ताओं की समस्याओं का निराकरण तत्परता से हो सकेगा।

मथुरा, कासगंज, कानपुर रेलमार्ग के आमान परिवर्तन के लिए प्रस्तावित लगभग 34 करोड़ रुपये की से भी कार्य प्रारम्भ होने से इन कई सौ करोड़ की परियोजना पर कार्य प्रारम्भ हो सकेगा। इससे अन्ततोगत्वा आगरा, मथुरा, कासगंज, कानपुर मार्ग तक के समूचे क्षेत्र में आर्थिक सम्पन्नता के नये युग का सूत्रपात हो जायेगा।

आगरा से इटावा तक लगभग 118 करोड़ रुपये की लागत से प्रस्तावित आगरा-इटावा रेल लाइन बहुत पुराने समय से आगरा से इटावा तक रेल संवाएं प्रदान करती थी मगर स्वतंत्रता संग्राम के यौवन में क्रान्तिकारी गतिविधियां प्रारम्भ होने तथा आगरा फतहाबाद बाह के चंबल के लोहपुरूषों से आतंकित ब्रिटिश शासन ने इस रेलवे लाइन को समाप्त कर दिया इसलिए आगरा व इटावा के क्षेत्र के निवासियों के लिए यह रेलवे लाइन उनके स्वाभिमान की प्रतीक है।

मैं प्रधानमंत्री आदरणीय वाजपेयी जी को बधाई देते हुए उनका अभिनन्दन करना चाहूंगा कि बटेश्वर के इस पुल ने बटेश्वर की यमुना नदी पर रेलवे लाइन की इस परियोजना के माध्यम से विकास की गंगा लाकर या सरस्वती के माध्यम से एक नई त्रिवेणी का संगम स्थापित कर दिया है जहां चम्बल के बीहड़ों में भुखमरी के कारण या तो डकैत पैदा होते थे या फिर क्रान्तिवीर पैदा होते थे मगर वह पुरूषार्थ स्वाभिमानी बटेश्वर व बाह से बाहर जीविकोपार्जन को जाने को विवश होते थे अब चम्बल की घाटी आतंक व पिछड़ेपन की नहीं विकास व सम्पन्नता की प्रतीक बन जावेगी। मैं वाजपेयी को बार-बार बधाई देना चाहूंगा कि उनके मार्गदर्शन व नेतृत्व में आगरा से इटावा तक को वर्तमान अति व्यस्त रेल प्रचालन प्रणाली को एक वैकल्पिक मार्ग भी मिल गया तथा ब्रिटिशों की दासता के अभिशाप से मुक्ति मिलकर नई पीढ़ी को विकास का अवसर मिल सकेगा। इस परियोजना के कार्यान्वयन के लिए बजट में दो करोड़ का प्रावधान किया गया। मेरा विश्वास है कि रेल मंत्री जी इस परियोजना पर अविलम्ब कार्य प्रारम्भ करावेंगे।

टूंडला आगरा के मध्य यमुना पर नये रेल पुल के निर्माण से भी रेल प्रचालन सुविधाओं में वृद्धि होगी। उन्होंने इसके लिए भी धन का प्रावधान किया है। इसके अतिरिक्त दिल्ली से मथुरा तक रेल प्रचालन की आधुनिकतम सिगनल प्रणाली प्रारंभ कर रेल मंत्री महोदय ने सुरक्षित रेल यात्रा की दिशा में एक और सराहनीय कदम उठाया है। उ०प्र० व देश अभी इस शताब्दी की भयंकरतम त्रासदी फिरोजाबाद रेल दुर्घटना तथा आगरा-मथुरा-दिल्ली रेल मार्ग पर हुई त्रासिदयों को भूले नहीं। मेरा अनुरोध है कि दिल्ली-मथुरा के साथ ही मथुरा आगरा मार्ग पर भी इस प्रणाली को विकसित किया जाए।

आगरा में ब्रिटिश साम्राज्य के दौरान राजामंडी रेलवे स्टेशन से ईदगाह रेलवे स्टेशन के जाने के लिए सीधी रेल लाइन थी मगर उसे कालांतर में समाप्त कर दिया गया। अभी भी मिट्टी का मार्ग बना हुआ है। इस

[श्री भगवान शंकर रावत]

मार्ग के समाप्त कर देने से राजामंडी स्टेशन से ईदगाह रेलवे स्टेशन के जाने के लिए आगरा कैन्ट स्टेशन होकर लंबे मार्ग से जाना पड़ता है। आगरा कैन्ट स्टेशन से भी सीधा मार्ग न होने के कारण इंजन की दिशा बदलनी पड़ती है। परिणाम यह होता है कि राजामंडी स्टेशन से ईदगाह स्टेशन या इसके विलोम में अधिकांश रेल यात्री गाड़ियों को लगभग 50 मिनट से एक घण्टे का समय लग जाता है जबकि सीधा मार्ग पांच मिनट का है। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि बड़े-बड़े कामों के साथ इस छोटे काम को संपन्न करावें, इससे भारी राहत मिलेगी। इस समय तूफान एक्सप्रेस, जोधपुर-वाराणसी एक्सप्रेस व अन्य गाड़ियां इसी कारण अधिक समय ले लेती हैं। इसके अतिरिक्त नई दिल्ली से आगरा होते हुए टूंडला होकर पूर्वी भारत में जाने के लिए नई यात्री रेलगाड़ियां इसी विलम्ब के आधार पर इस मार्ग से प्रचलित नहीं की जाती। बाह रेलवे स्टेशन से मथुरा तेल शोधक कारखाने से पूर्वी भारत को इस मार्ग के जुड़ जाने से सुगमता व शीघ्रता से उत्पादन भेजे जा सकते हैं।

आगरा कैन्ट स्टेशन पर यात्री सुविधाओं की कमी तथा रेलगाड़ियों को संख्या को दृष्टिगत रखते हुए दोतरफा प्लेटफार्म स्वीकृत हुआ था। वह निर्माणाधीन भी है। मगर उसकी गति को तेज किया जाना आवश्यक है। जिससे उसका लाभ मिल सके।

मैं रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि आगरा से अछनेरा तक आगरा बादीकुई आमान परिवर्तन योजना में छोटी लाइन बड़ी लाइन में परिवर्तित हो जावेगी। तब आगरा व मथुरा के मध्य केवल अछनेरा व मथुरा की लगभग तीस किलोमीटर की दूरी छोटी लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन हेतु शेष रह जावेगी। इस कार्य को भी मेरी जानकारी के अनुसार योजना आयोग की स्वीकृति प्राप्त हो चुकी है। कानपुर, कासगंज, मथुरा आमान परिवर्तन की योजना का पूरा लाभ मथुरा, अछनेरा के मध्य भी आमान परिवर्तन पर ही मिल सकेगा जबकि आगरा से कानपुर तक का यह मार्ग बड़ी लाइन का हो जावेगा। वैसे भी आगरा, मथुरा के मध्य भारी यात्री व माल ढुलाई का कार्य होता है। मथुरा तेलशोधक कारखाने के उत्पाद आगरा होकर पूर्वी भारत को सुगमता, सरलता, मितव्ययता व कम अवधि में भेजे जा सकते हैं। इसलिए अछनेरा मथुरा के मध्य भी आमान परिवर्तन कार्य अविलम्ब स्वीकृत किया जाना चाहिए।

आगरा में ईदगाह रेलवे स्टेशन तथा आगरा फतेहपुर सीकरी राजमार्ग पर कहीं भी किसी भी उपयुक्त स्थल पर ऊपरगामी सेतु सड़क मार्ग का निर्माण किया जाना अति आवश्यक है। आगरा में रूई की मंडी मार्ग से आगरा जगनेर कोर्ट मार्ग पर जाने के लिए रूई मंडी पर स्थित रेलवे फाटक पार करना पड़ता है। इस कारण भारी भीड़भाड़ रहती है। पर्यटकों को भी भारी परेशानी होती है। आगरा में जगनेर तातपुर कोर्ट बाईपास खेरिया हवाई अड्डे के समीप से गुजरता है। आगरा विकास प्राधिकरण उत्तर प्रदेश शासन की स्वीकृति के खेरिया हवाई अड्डे के निकट से आगरा फतेहपुर सीकरी राजमार्ग को जोड़ने वाले मार्ग का निर्माण की परियोजना पर काम कर रहा है। यदि उस बिन्दु पर ऊपरगामी सेतु सड़क का निर्माण करा दिया जाए या फिर इस मध्य में जिस बिन्दु पर तकनीकी दृष्टि से उचित समझा जावे एक ऊपरगामी सेतु सड़क का निर्माण कराया जाना अति आवश्यक है। मेरा विश्वास है कि उत्तर प्रदेश शासन कार्य आवश्यक सहयोग इस कार्य हेतु उपलब्ध हो जावेगा अन्यथा यह कार्य पैट्रोलियम अधिभार की राशि से कराया जा सकता है।

आगरा में ईस्ट बैंक रेलवे स्टेशन के समीप भी रेलवे लाइन पार करने के लिए मार्ग बनाये जाने की आवश्यकता अनुभव की जा रही है। उसकी भी औपचारिक स्वीकृति व निर्माण किया जाना आवश्यक है।

रेलों का ठहराव :

आगरा अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटन केन्द्र होने, सेना की छावनी होने, वायु सेना का अड्डा होने तथा कुटीर उद्योगों का एक महत्वपूर्ण केन्द्र होने के कारण यहां से निकलने वाली सभी अति द्रुतगामी यात्री रेलगाड़ियों को ठहराव दिया जाना आवश्यक है। पूर्व रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान ने ताज सहित आगरा में पर्यटन में वृद्धि के उपायों के बारे में एक आधा घण्टे की व्यर्थ के लिए नियत बहस के दौरान इस बात से सहमति जताते हुए भी उसका कार्यान्वयन नहीं किया। आगरा में दिल्ली से चेन्नई जाने वाली तमिलनाडु एक्सप्रेस तथा दक्षिण भारत को जाने व आने वाली सभी राजधानी एक्सप्रेस यात्री रेलगाड़ियां रुकती नहीं, इससे पर्यटकों को दक्षिण भारत से दिल्ली पहुंचकर पुन: आगरा आना पड़ता है। उसमें उनका समय नष्ट होता है। सुरक्षाकर्मियों व अन्य यात्रियों को भी कष्ट झेलना पड़ता है।

इसी प्रकार पूर्वी भारत की ओर दिल्ली से जाने वाली दिल्ली-लखनऊ शताब्दी व अन्य शताब्दी व राजधानी एक्सप्रेस यात्री रेलों को टूंडला में ठहराव दिया जाना आवश्यक है जिससे न केवल फिरोजाबाद जिला वरन आगरा सहित आगर मंडल के सभी जिले लाभान्वित हो सकें।

प्रयागराज एक्सप्रेस को टूंडला में ठहराव तो दिया गया है मगर उसमें आगरा के लिए आरक्षित सीटों का कोटा कम है, वह बढ़ाया जाना चाहिए। चूंकि यह रेलगाड़ी सुविधा के समय से चलती है। जोधपुर हावड़ा एक्सप्रेस की समय-सारणी भी परिवर्तित कर ऐसी की जाए जो आगरा से रात को चलकर प्रात: इलाहाबाद पहुंचे। उसमें आगरा से इलाहाबाद की यात्रा करने में दिन-रात दोनों खराब होने से बचा जा सकेगा।

नई रेलों का सुझाव :

आगरा से लखनऊ के लिए प्रात:काल इन्टरसिटी एक्सप्रेस यात्री रेलगाड़ी प्रारम्भ की जानी चाहिए। पहले आगरा से अवध एक्सप्रेस यात्री रेलगाड़ी प्रारम्भ होकर लखनऊ तक जाती थी मगर उसका मार्ग बढ़ा दिये जाने के कारण तथा मरुधर एक्सप्रेस रेलगाड़ी को यमुना लिंक (गंगा यमुना एक्सप्रेस) के स्थान पर प्रारम्भ किये जाने के उपरान्त भी लम्बी दूरी की होने के कारण यह दोनों यात्री रेलगाड़ी अति विलम्ब से चलती हैं। टूंडला कानपुर के मध्य ई०एम०यू० रेलगाड़ी चलाये जाने का प्रस्ताव विगत रेल बजट में था उसी यात्री रेलगाड़ी को आगरा-लखनऊ के मध्य प्रात: कर दिया जाए तो भी आवश्यकता की पूर्ति हो सकेगी।

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

कुछ अन्य सुझाव

मरुधर एक्सप्रेस में एक द्वितीय श्रेणी का वातानुकूलित श्यनयान तथा दो द्वितीय श्रेणी श्यनयान जोड़कर आगरा में दोनों ओर जाने के लिए पर्याप्त सीटों व शायिकाओं का कोटा आरक्षित किया जावे।

अवध एक्सप्रेस में भी एक द्वितीय श्रेणी का श्यनयान जोड़कर शायिकाओं व सीटों का आरक्षित कोटा दोनों ओर बढ़ाया जावे।

आगरा में पर्यटकों की सुविधा तथा पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए देहरादून जाने वाली शताब्दी को दिल्ली के स्थान पर आगरा से देहरादून बाया दिल्ली चलाया जावे।

ताज एक्सप्रेस की तर्ज पर एक यात्री रेलगाड़ी प्रातः मध्यवर्गीय पर्यटकों की सुविधा हेतु आगरा से दिल्ली चलायी जावे तथा वर्तमान ताज एक्सप्रेस को निजामुद्दीन के स्थान पर नई दिल्ली तक चलाया जावे।

आगरा सहित ताज संरक्षित क्षेत्र को पर्यावरणीय प्रदूषण से मुक्त रखने के लिए आगरा, मथुरा, आगरा-फतेहपुर सीकरी, आगरा-अलीगढ़, अगरा-फिरोजाबाद-शिकोहाबाद, आगरा-धौलपुर मार्गों पर ई०एम०यू० शटल यात्री रेलगाड़ियां चलायी जावें।

टूंडला से यमुना ब्रिज (ईस्ट बैंक) रेलवे स्टेशन तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण की परियोजना के लिए धन का प्रावधान कर पूरी करायी जाए। यह परियोजना अधूरी पड़ी हुई है। इसके पूरे होने से द्रुतगति से राजस्थान से आगरा होकर पूर्वी भारत की यात्रा सुगम हो जावेगी।

[अनुवाद]

•**श्री राजू राणा** (भावनगर) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, रेल बजट 1999-2000 पर अपना मत व्यक्त करने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

सर्वप्रथम, मैं रेल मंत्रालय के दोनों मंत्रियों का भारतीय रेल को नया रूप प्रदान करने हेतु एक साहसिक और युगांतकारी कदम उठाने की शुरूआत करने पर बधाई देता हूं। भाजपा के नेतृत्व वाली सरकार को सारा शासन बदतर हालत में प्राप्त हुआ है। कांग्रेसी नेतृत्व वाली सरकारों ने विकास के मुद्दे पर केवल बयानबाजी ही की है और कुछ भी काम नहीं किया। रेलवे एक ऐसा क्षेत्र है जहां गत पचास वर्षों से प्रत्येक वर्ष काफी धनराशि खर्च की जाती रही थी किंतु इस अवधि में कोई महत्वपूर्ण उपलब्धि प्राप्त नहीं हो सकी। रेलवे पर इतनी अधिक राशि खर्च करके कोई भी व्यक्ति भारतीय रेल का आधुनिकीकरण कर उसे विश्व में पहले स्थान पर ला सकता था किंतु ऐसा कुछ भी नहीं किया जा सका।

यदि अवसंरचनात्मक विकास के एक भाग के रूप में केवल रेलवे पर तथाकथित दृष्टि केंद्रित की जाती तो आज स्थिति बिल्कुल भिन्न होती। एक देश के समग्र विकास हेतु अवसंरचनात्मक एक मूल आवश्यकता है। भारत जैसे देश में, रेलवे एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। रेल लाइन विकास की जीवन रेखा है। मैं रेल मंत्री को इन बातों पर विचार करने और उन्हें क्रियान्वित करने के लिए बधाई देता हूं।

रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री द्वारा उठाया गया एक सराहनीय कदम एक ऐसी प्रणाली की स्थापना करना है जो भ्रष्टाचार और भाई-भतीजावाद से मुक्त है। इस मंत्रियों द्वारा उठाया गया एक सराहनीय कदम रेलवे में भर्ती की पद्धति में किया गया परिवर्तन है। यह कदम समस्त प्रणाली को पारदर्शी बनाता है और लोगों के दिमाग में उठे सभी संदेहों को दूर करता है। 50 से 100 वर्ष पहले स्थापित की गई रेल प्रणाली आज बहुत अधिक प्रासंगिक नहीं है। आज देश को एक ऐसी प्रणाली की जरूरत है जो इस देश की जरूरतों को पूरा करने के लिए उपयुक्त हो। मंत्रियों ने भर्ती प्रणाली में से भ्रष्टाचार और भाई-भतीजावाद को सफलतापूर्वक जड़ से उखाड़ फेंकने का प्रयास किया है। यह विशेष कदम उठाने के लिए उन्हें बधाई दी जानी चाहिए।

रेलगाड़ी तथा रेलवे स्टेशनों पर सुरक्षोपाय, यात्रियों को सुरक्षा और मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराना आदि कुछ ऐसी बातें हैं जिनपर मंत्री जी ने ध्यान दिया है। मुझे विश्वास है कि इन बातों से भारतीय रेल का तीव्रगति से विकास होगा। उच्च श्रेणी के किरायों में की गई वृद्धि तार्किक रूप से ठीक है। यदि कोई व्यक्ति अधिक धन खर्च कर सकता है और अधिक एशो-आराम चाहता है तो उसे अधिक धनराशि खर्च करनी चाहिए। बजट प्रस्तावों से आम आदमी पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा।

अपने बजट भाषण में माननीय मंत्री, श्री नीतीश कुमार ने बताया है कि रेल द्वारा माल ढोने की मात्रा में खतरनाक गति से कमी आ रही है। मैं मंत्रालय द्वारा किए जा रहे उपायों के परिप्रेक्ष्य में कुछ सुझाव देना चाहता हूं। रेलवे के अधिकारियों से लेकर कर्मचारियों तक को यात्रियों के प्रति अपने दृष्टिकोण और व्यवहार में परिवर्तन लाना होगा। यदि रेलवे स्टॉफ सेवोन्मुखी दृष्टिकोण और व्यावसायिक दृष्टिकोण की संकल्पना को समझे और उसे पोषित करे तो रेलवे परिदृश्य को तेजी से बदला जा सकता है। यह प्रतिस्पर्धा का युग है। यदि रेलवे अपना अस्तित्व बनाए रखना चाहता है तो उसे अपने आपको पर्याप्त रूप से प्रतिस्पर्द्धी, विशेषरूप से विपणन के क्षेत्र में, बनाना होगा। रेलवे का विपणन पक्ष अपने दृष्टिकोण को व्यावसायिक और सेवोन्मुखी बनाले तो वर्तमान स्थिति को सुधारने का तरीका आसानी से ढूंढा जा सकता है। रेलवे स्टॉफ द्वारा रेलवे संगठनों को अपने स्वामित्व में लेने की संकल्पना बहुत थोड़े समय में ही चमत्कार कर सकती है। इसके लिए सतत् परिणामोन्मुखी प्रशिक्षण कार्यक्रम बहुत लाभप्रद है।

मैं अपने राज्य और निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में भी कुछ बातें कहना चाहता हूं। गुजरात राज्य को 100 करोड़ रुपये से अधिक की धनराशि आवंटित की गई है। भौगोलिक दृष्टि से, गुजरात की तीन जोनों में पहचान की गई है – (1) उत्तरी गुजरात (2) दक्षिणी गुजरात, और (3) सौराष्ट्र। पहले दो जोन संतोषजनक रेलवे नेटवर्क होने के कारण काफी भाग्यशाली हैं जिससे उन क्षेत्रों का समग्र विकास हुआ है। सौराष्ट्र के लोगों को यह बात बुरी लगती है कि वहां अवसंरचना के नाम पर कुछ भी उपलब्ध नहीं है जिसके फलस्वरूप क्षेत्र में विकास की दर बहुत कम है। यहां तक कि वर्तमान बजट में भी सौराष्ट्र क्षेत्र के लिए बहुत कम राशि आवंटित की गई है। भावनगर-सुरेन्द्रनगर

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री राजू राणा]

की आमान परिवर्तन परियोजना गत पचास वर्षों से लंबित है। राजकोट-वेरावल लाइन का आमान-परिवर्तन भी एक लंबे समय से लंबित परियोजना है।

मैं भावनगर निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। जहां सौराष्ट्र क्षेत्र के लगभग सभी बड़े शहरों को बड़ी लाइन से जोड़ दिया गया है, वहीं भावनगर ही एकमात्र ऐसा शहर है जिसे छोटी लाइन से जोड़ा गया है। ऐसा क्यों है ? भावनगर-सुरेन्द्रनगर बड़ी लाइन भावनगर जिले के समग्र विकास के लिए जीवन रेखा है। जहां यह परियोजना भावनगर जिले के लिये महत्वपूर्ण है, वहीं अमरेली और सुरेन्द्रनगर जिलों को भी इस बड़ी लाइन से लाभ हो रहा है। माननीय मंत्री ने गत वर्ष इस लाइन के लिये 30 करोड़ रुपये आवंटित किये थे। क्या आपको यह पता है कि उसमें से रेलवे ने वास्तव में कितनी धनराशि का उपयोग किया था। उस राशि में से केवल एक करोड़ रुपये का उपयोग किया गया था। गत वर्ष की बकाया राशि व्यपगत हो गई थी। इस वर्ष भी 30 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित की गई है। मैं एक प्रश्न पूछना चाहता हूं कि इस धनराशि को अनप्रयुक्त छोड़ने के लिए कौन उत्तरदायी है ? क्या इसके लिए रेलवे अधिकारी उत्तरदायी हैं अथवा इस निर्वाचन क्षेत्र के संसद सदस्य उत्तरदायी हैं ? यदि सरकार भावनगर-सुरेन्द्रनगर बड़ी लाइन परियोजना हेतु हर वर्ष 30 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित करती रहती है और यदि हर वर्ष इस धनराशि का एक बड़ा हिस्सा अनप्रयुक्त रह जाता है, तो इस परियोजना को पूरा होने में कितना समय लगेगा ? मुझे संदेह है कि यह परियोजना कभी पूरी भी होगी। मेरा यह सुझाव है कि मंत्रालय द्वारा एक ऐसी प्रणाली विकसित की जाए, जिसमें यह सुनिश्चित किया जाये कि एक परियोजना हेतु आवंटित धनराशि का निर्धारित समय में पूर्ण और समुचित उपयोग किया जाए।

मैं दोनों मंत्रियों का इस परियोजना के अप्रैल, 1999 में भावनगर में आधारशिला समारोह में भाग लेने हेतु अपनी सहमति देने हेतु धन्यवाद करता हूं। मैं सरकार का ध्यान हमारे इतिहास की एक अद्वितीय घटना की ओर दिलाना चाहता हूं। भावनगर के दिवंगत महाराजा, श्री कृष्ण कुमार सिंह जी किसी राज्य के ऐसे पहले राजा थे जिन्होंने आजादी के समय अपना रजवाड़ा सरदार पटेल को देने की पेशकश की थी। स्टेट रेलवे स्थापित करने वाले भी वे पहले राजा थे। हम भावनगर के निवासी और विशेषरूप से भारत सरकार भावनगर के महाराजा के इस अनुग्रह के लिए आभारी हैं।

इस क्षेत्र के चहुंमुखी विकास के लिए इस लाइन पर तीव्र गति से कार्य आवश्यक है। एशिया की सबसे बड़ी शिपबेक्रिंग इंडस्ट्री अलांग, भावनगर में है। पीपावल पत्तन विकास के लिए इस बड़ी लाइन का शीघ्र बिछाया जाना आवश्यक है। सूरत के बाद हीरे का व्यवसाय भावनगर में केंद्रित है। हमें यह बताया गया था कि रेल मंत्राल द्वारा भावनगर-सुरेन्द्रनगर परियोजना को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। मेरा यह अनुरोध है कि इस परियोजना को शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाए।

महोदय, मुझे रेल बजट के संबंध में अपने विचार व्यक्त करने हेतु यह अवसर देने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

•श्री माधव राजवंशी (मंगलदाई) : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट प्रस्तावों संबंधी अपने इस संक्षिप्त निवेदन के प्रारम्भ में यह कहना चाहता हूं कि उन्होंने इस माननीय सभा में जो बजट प्रस्तुत किया है, वह अखिल भारतीय रेल बजट नहीं है। अपने भाषण से पूर्व मैं, रंगिया मंडल का क्षेत्राधिकार निर्धारित करने के लिए माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार को धन्यवाद देता हूं।

भारतीय रेल विश्व में परिवहन का दूसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है। चूंकि हमारा देश विश्व का सबसे बड़ा लोकतंत्र है, अत: हमें इस बात पर गर्व है भारतीय रेलवे ने 1853 में मुम्बई से ठाणे तक 34 किलोमीटर मार्ग और 400 यात्रियों सहित 76 मिनट की यात्रा का श्री गणेश कर आज परिवहन के क्षेत्र में विश्व में दूसरे सबसे बड़े नेटवर्क का स्थान प्राप्त कर लिया है। आज हमें 7068 स्टेशनों और 63,915 कि०मी० लम्बे मार्ग पर लाखों यात्रियों को यातायात सुविधा उपलब्ध कराने वाले और लगभग 3 लाख माल डिब्बों की सहायता से एक करोड़ मीट्रिक टन से भी अधिक माल ढुलाई और सभी प्रकार के लगभग 40 हजार यात्री डिब्बों का संचालन करने वाले रेल नेटवर्क पर गर्व है। देश में बड़ी लाइन की लम्बाई 80 हजार कि०मी० से भी ज्यादा है और 24 हजार कि०मी० की छोटी लाइन का आमान परिवर्तन करने की महत्वाकांक्षी योजना है किन्तु यह भी बताया गया है कि इसके बाद भी देश में 4224 कि०मी० की लम्बाई की छोटी लाइन रह जाएगी। फिलाहल देश में प्रतिदिन 1 करोड़ 10 लाख से अधिक यात्री यात्रा करते हैं और रेल परिवहन में प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से 1 करोड़ 10 लाख कर्मचारी कार्यरत हैं।

देश में रेल व्यवस्था द्वारा कवर की जाने वाली दूरी का आकलन करते समय हम यही कहेंगे कि नई दिल्ली स्थित मुख्यालय वाला उत्तर रेलवे 10 हजार 995 कि०मी० से भी अधिक और मुम्बई मुख्यालय वाला पश्चिम रेलवे लगभग 10 हजार किलोमीटर, तथा इनके बाद दक्षिण-मध्य रेलवे 7218 किलोमीटर दक्षिण-पूर्व रेलवे 7161 किलोमीटर, दक्षिण रेलवे 7009 किलोमीटर से भी अधिक, पूर्वोत्तर रेलवे 5131 किलोमीटर से अधिक, पूर्वी रेलवे 4303 किलोमीटर से अधिक और पूर्वोत्तर फ्रंटियर रेलवे 3858 किलोमीटर रेल मार्ग कवर करता है। इस विवरण को देखकर पूर्वी और पूर्वोत्तर भारत की जनता को निराशा ही होगी क्योंकि जो भारतीय रेल सेवाओं के संबंध में इनकी उपेक्षा ही की गई है।

महोदय, जैसे ही कोई व्यक्ति मुगलसराय के विद्युत चालित रेल इंजन क्षेत्र से आगे पूर्व और पूर्वोत्तर क्षेत्र की ओर बढ़ता है, तो उसे यही महसूस होगा कि आजादी के 50 वर्षों के बाद भी वहां कुछ एक्सप्रेस और मेल गाड़ियों को छोड़कर रेल परिवहन का विकास संभव नहीं हुआ है और वहां पूरी तरह सड़क परिवहन पर निर्भर रहना पड़ता है तथा क्षतिग्रस्त राष्ट्रीय राजमार्गों अर्थात् 37, 31 और 52 की ऐसी सड़कें हैं जिनसे सड़क पर वर्ष में छ: महीने तो सामान से लदे हुए ट्रक और यात्री बसें लेकर जाना बिल्कुल असंभव सी बात होती है।

जहां तक मेरे राज्य असम का संबंध है, वहां 1930 से पूर्व ब्रिटिश प्रशासन ने केवल चाय बागानों तक पहुंचने के लिए रेल पटरियां बिछाने

•सभा पटल पर रखा गया।

की योजना बनाई थी क्योंकि उन्होंने यह अनुमान लगाया था कि रेलवे, चाय बागानों में पूंजीगत वस्तुओं की सस्ती ढुलाई व्यवस्था मुहैया कराएगा और वहां से उत्पादित चाय की पूरी ढुलाई करके बाजार तक ले जाएगा। लेकिन उनकी अपनी रेल प्रणाली ने बागवानी राज के साथ विश्वासघात किया। उन्होंने सड़क परिवहन द्वारा माल की ढुलाई के लिए ट्रक किराये पर लिये। रेल पटरियां इतनी गलत तरीके से बिछाई गई थीं कि रेल गाड़ियां आबादी वाले क्षेत्रों से होकर नहीं जाती थीं, जिससे लोगों का सड़क परिवहन पर ही निर्भर रहना जारी रहा। फिर भी विगत 50 से भी ज्यादा वर्षों से रेलवे ने अधिकांशत: जंगलों से गुजरने वाले रेलमार्ग को नहीं बदला जबकि इनके आसपास न तो लोग रहते हैं और न ही वहां कोई वाणिज्यिक गतिविधियां होती हैं। ये मार्ग अलाभकारी होने के साथ-साथ आतंकवादियों को अपनी गतिविधियां चलाने के लिए सहायक सिद्ध हुए हैं। ये मार्ग असम के घने जंगलों में जनजीवन और सरकारी सम्पत्ति को गलत तरीके से क्षति पहुंचाने के लिए आश्रयस्थल बन गए हैं। यदि रेलमार्ग आबादी वाले गांवों से गुजरता, तो आतंकवादियों द्वारा अनेक मनुष्यों और कीमती सम्पत्ति को रिमोट कंट्रोल बमों से उड़ाया नहीं जा सकता था। वहां सुबह की गहरी नींद में सोये अनेक पुरुषों, महिलाओं और बच्चों को मार दिया जाता है।

महोदय, रंगिया जंक्शन, जिसके पास ही पूर्वोत्तर सीमा रेलवे का मंडलीय मुख्यालय पड़ता है और जिसकी आधारशीला 3 वर्ष पहले रखी गई थी, को लेकर यदि इस रेलमार्ग को दक्षिण-पूर्व की ओर विस्तार करके पांचवीं सदी के राजाओं की पूर्व-ऐतिहासिक प्राचीन राजधानी तेजपुर, जिसमें विश्व के सबसे बड़े शिवलिंग की स्थापना की गई है, से आगे घनी आबादी वाले दरांग जिला मुख्यालय मंगलदाई से होकर आगे लखीमपुर उत्तर से जोड़ने के लिए पूर्व की ओर ले जाकर ब्रांच लाइन के माध्यम से अरुणाचल प्रदेश की राजधानी तक ले जाया जाता तो उन मार्गों पर चलने वाली गाड़ियों से औद्योगिक और कृषि दोनों क्षेत्रों में सहायता मिलती तथा कानून और व्यवस्था संबंधी इस प्रकार की समस्याएं पैदा नहीं होती तथा इससे शक्तिशाली श्री गणेश जी के भक्त स्थानीय लोगों का अभयवन के रूप में आरक्षित उत्तरी वन क्षेत्र में उनकी इच्छानुसार विकास करने और फलने-फूलने में मदद मिलती।

जहां तक असम और पूर्वोत्तर क्षेत्र के अन्य भागों का संबंध है, हमें यह कहते हुए दुख हो रहा है कि यह रेल बजट और कम-से-कम पिछले दो रेल बजट सिलीगुड़ी से आगे जनता की रेल लाइन बिछाने की उचित मांग को पूरी करने में विफल रहे हैं। यह क्षेत्र में पूर्व रेलवे का प्रमुख छोर है और इससे आगे पूर्वोत्तर के सात राज्य केन्द्रीय राजकोष से परिवहन राजसहायता मद में लाखों रुपये की धनराशि प्राप्त करते आ रहे हैं और इन राज्यों को यह राजसहायता सन् 2003 तक मिलती रहेगी। यहां पर माल लाने-ले जाने के लिए सड़क यातायात, राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों पर भारी वजन ढोने वाले 15000 ट्रक चलते हैं और इसके परिणामस्वरूप सभी वस्तुओं की उपभोक्ता कीमतें बढ़ जाती हैं। इसके कारण क्रेताओं को मजबूरन इतनी अधिक कीमतें अदा करनी पड़ती हैं जितनी वे अदा करने मे असमर्थ हैं। सिलीगुड़ी में सस्ती रेल व्यवस्था मुहैया कराने से, जिसमें बड़ी लाइन से छोटी लाइन की गाड़ी में माल की अदला-बदली का झंझट ना हो, पूर्वोत्तर क्षेत्र के गरीब तबके के लोगों को काफी मदद मिलेगी।

महोदय, जिन माननीय सदस्यों ने असम का दौरा किया है, उन्होंने गुवाहाटी स्टेशन के टिकट काऊंटरों की छत से लटके राहत मानचित्र के रूप में एक उद्दीप्त तस्वीर देखी होगी। यह मानचित्र आज भी यह दर्शाता है कि आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान भारतीय रेलवे द्वारा रंगिया से तेजपुर बरास्ता रंगापाड़ा तथा रंगापाड़ा से मोरकोम्बासिलेक रेल लाइन को एक समान आमान में बदलने का कार्य पूरा कर लिया जायेगा और इसके साथ-साथ रेल लाइन का बरास्ता तिनसुकिया, जोकि ब्रह्मपुत्र नदी के दक्षिणी किनारे पर स्थित है, जहां राष्ट्रीय राजमार्ग की बेहतर सेवाएं उपलब्ध हैं, जिसपर 1000 सुपर एक्सप्रेस बसें रात्रि में 5 लाख लोगों को घाटी के एक छोर से दूसरे छोर तक ले जाती हैं जबकि शेष लोग पूरे 3,858 किलोमीटर मार्ग के आधे रास्ते से रेलगाड़ियों से जाते हैं, जो रेलगाड़ियों में आरक्षण प्राप्त कर सकते हैं डिबरूगढ़ तक विस्तार कर दिया जायेगा। उन्हें रेलगाड़ियों की आवश्यकता है लेकिन वे इनसे जाते नहीं हैं। रेल मंत्रालय की ओर से ब्रह्मपुत्र नदी के उत्तरी किनारे की ओर के क्षेत्र में आठवीं योजना (1992-97) एक समान आमान परियोजना, जो गत 9 वर्षों से केवल कागजों पर ही है, को पूरा करने की कोई तैयारी नहीं की गई और यह योजना इस कार्य को किये बिना ही समाप्त हो गयी है जैसेकि पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल प्रणाली के विकास का मामला भारत सरकार के न्यूनतम साझा कार्यक्रम में शामिल ही न हो। समस्त बजटीय व्यय योजना के अनुसार सीमित रखने के लिये प्रतिज्ञाएं तक की जाती रही हैं लेकिन योजनागत परियोजनाओं का धन अन्यत्र खर्च किया जाता रहा है और एक के बाद दूसरी योजना में कम धनराशि प्रदान की गई है। पूर्वोत्तर के लिये इसका परिणाम यह हुआ है कि मजूली, जो विश्व का सबसे बड़ा नदी द्वीप है, से किसी रोगी को अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान दिल्ली भेजने के लिये किसी व्यक्ति को टिकट खरीदने हेतु सड़क परिवहन के किसी साधन से गुवाहाटी भेजना पड़ता है ताकि चौथे दिन दोनों का दिल्ली पहुंचना सुनिश्चित हो सके और तत्काल आवश्यकता होने पर बर्थ का आरक्षण प्राप्त करने हेतु 1900/- रुपये (टैक्सी किराया) व्यय करने पड़ते हैं। चूंकि सभी पूर्वोत्तर वासियों के लिये रेल यात्रा हेतु बर्थ का आरक्षण केवल गुवाहाटी केन्द्र पर ही हो सकता है, आम आदमी से लेकर मध्य वर्ग के यात्रियों को इतने अधिक कष्ट उठाने पड़ रहे हैं जिनकी कल्पना तक नहीं की जा सकती। लेकिन इसी तरह से राजनीतिक दृष्टि से पहाड़ी क्षेत्रों के लोगों को खुश करने के लिये दक्षिणी बिहार में व्यापक सुविधाएं दी जा रही हैं। योजनाबद्ध रेल पथ विकास कार्य रुक जाने से असम के दोनों घाटियों के किसानों और व्यापारियों की उपेक्षा की जा रही है।

मैदानी क्षेत्रों के तीव्र विकास की मांग करते हुए हम ब्रह्मपुत्र के पार बोगीबील में बड़ी लाइन और मोइनागुड़ी (जलपाईगुड़ी) से जोगीघोपा के बीच एक और रेल लाइन बिछाने का स्वागत करते हैं क्योंकि रेल यातायात तोड़-फोड़ और जन-हानि से रक्षा की दृष्टि से सुरक्षित है लेकिन जिन कार्यों को पहले आरम्भ किया गया है, उन्हें बीच में नहीं छोड़ा जाना चाहिये बल्कि योजनाओं के आधार पर उन्हें पूरा किया जाना चाहिये।

महोदय, अंत में मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि स्वतन्त्रता सेनानियों को राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में रियायतें प्रदान की जायें। स्वतन्त्रता सेनानियों को पहले से ही अन्य गाड़ियों में रियायतें मिल रही हैं। यह उनकी उचित मांग है।

[श्री माधव राजवंशी]

मैं इस बजट में जिस मुख्य बात पर बल देना चाहता हूं, वह संरक्षा और सुरक्षा की बात है। हमें रेलगाड़ियों और रेलयात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा को अधिक महत्व देना होगा।

अब मैं जिस अन्य महत्वपूर्ण विषय को स्पर्श करना चाहता हूं, वह नियुक्तियों के संबंध में है। जैसे कि आप जानते हैं कि रेलवे में कुछ लोगों को रोजगार मिला हुआ है। माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि वह इस मामले का अवलोकन करें ताकि पूर्वोत्तर क्षेत्र में बेरोजगार युवाओं को रोजगार देने के मामले में सन्तुलन कायम रखा जा सके क्योंकि पूर्वोत्तर क्षेत्र के युवाओं की प्रमुख शिकायत बेरोजगारी के बारे में है। भारत सरकार को इस पर गंभीरता से विचार करना चाहिये। हमारी उपेक्षा नहीं होनी चाहिए। आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं पूर्वोत्तर में मुख्यत: असम घाटी के उत्तर में रहने वाले लोगों की रेल यात्रा संबंधी शिकायतों को अभिव्यक्त करने के लिये इतना समय देने के लिये आपका धन्यवाद करता हूं।

[हिन्दी]

•**श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी** (रीवा) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। आर्थिक दृष्टि से बहुत ही कठिन वर्ष है और ऐसी स्थिति में इससे बढ़िया बजट प्रस्तुत नहीं किया जा सकता था।

भारतीय रेल का देश के विकास और समृद्धि में अपना विशिष्ट महत्वपूर्ण योगदान है। लेकिन मुझे दु:ख के साथ कहना पड़ रहा है कि आजादी के 50 वर्षों में रेल मार्ग के निर्माण की गति बहुत ही मंथर रही है। 1950-51 में जहां कुल रेल लाइन की लम्बाई 53,596 किलोमीटर रही है, वहीं 1997-98 में 62,495 किलोमीटर तक वृद्धि हुई। यानी 47 वर्ष में केवल 8899 किलोमीटर ही रेल लाइन बिछाई गई। रेल लाइन में इस प्रकार केवल 0.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की ही वृद्धि हुई है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने प्रस्तुत बजट में 16 नई रेल लाइनों के निर्माण को स्वीकृतियां प्रदान की हैं। विशेषकर मैं बधाई देना चाहता हूं कि 1977 के जनता शासनकाल से लम्बित पड़ी ललितपुर से सतना, रीवा, सिंगरौली तथा खजुराहो महोबा नई रेल लाइन के लिए बजट में प्रावधान कर समूचे विंध्य और बुन्देलखंड के विकास को एक नई नीति प्रदान की है। इसी प्रकार कुछ आमान-परिवर्तन और दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण के कार्यों का प्रावधान करके रेल मंत्री जी ने प्रशंसनीय कार्य किया है। कई नई लाइनों के सर्वेक्षण को स्वीकृती प्रदान करना अपने आपमें इस सरकार की जनता के प्रति जवाबदेही का प्रत्यक्ष प्रमाण है।

रेल मंत्री जी ने वर्ष 1999-2000 को यात्री-वर्ष के रूप में मनाने की घोषणा की है और तदनुरूप यात्रियों की सुविधा को बेहतर बनाने के लिए कई प्रयास किये हैं, जो स्वागतयोग्य हैं। शारीरिक रूप से विकलांग और अधरंग रोग से पीड़ित व्यक्तियों को अपने साथ मार्गरक्षी को ले जाने पर किराये में 75% की छूट वातानुकूलित 3 टियर तथा वातानुकूलित कुर्सीयान में देने के निर्णय से विकलांगों को निश्चय ही लाभ होगा। इसी प्रकार प्रैस संवाददाताओं, राष्ट्रपति पुलिस पदक विजेताओं, लाइसेंसी पोर्टरों को दी जाने वाली सुविधाएं स्तुत्य हैं। लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि राष्ट्रपति पुलिस पदक विजेताओं की तरह ही समस्त सेवानिवृत्त पेंशनभोगी कर्मचारियों को भी 60 वर्ष की उम्र से सीनियर सीटीजन का लाभ दिया जाये। इसी के साथ मैं रेल मंत्री जी का ध्यान रेल के डिब्बों में विशेषकर द्वितीय श्रेणी के सामान्य दर्जे के यात्रियों के लिए गाड़ी में पेयजल, स्वच्छ एवं सस्ता भोजन एंव स्वच्छ शौचालय की भी व्यवस्था करने की ओर दिलाना चाहूंगा।

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

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

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

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

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

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

•सभा पटल पर रखा गया।

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

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

•**श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री** (झांसी) : महोदय, रेल बजट की चर्चा में मेरे इस वक्तव्य को जोड़ा जाए :—

माननीय रेल मंत्री महोदय, ने जो बजट प्रस्तुत किया है, उसका मैं समर्थन करता हूं। यह पहला रेल बजट है, जो जन आकांक्षाओं को पूरा करता है और जो लम्बे समय से अधूरी पड़ी योजनाओं को, जिनकी घोषणा हो चुकी थी, उद्घाटन हो चुका था लेकिन वह कार्य शुरू नहीं हुए थे। इस रेल बजट में उन सभी योजनाओं को सम्मिलित किया गया है तथा धन की व्यवस्था की गई है। पिछड़े क्षेत्रों में जहां रेलों की सुदृढ़ व्यवस्था नहीं थी, वहां इसे सुदृढ़ किया गया है। यात्री सुविधाओं का अधिक से अधिक ध्यान रखा गया है इसके लिए मैं मंत्री महोदय का आभार व्यक्त करता हूं। माननीय रेल मंत्री महोदय का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूं और मुझे आशा है कि इस संबंध में उचित आवश्यक निर्णय लें।

रेल विभाग में कर्मचारियों की जो पदोन्नति होती है, उसमें लिखित परीक्षा तो आवश्यक है पर साक्षात्कार उचित नहीं है क्योंकि साक्षात्कार निष्पक्ष और स्वच्छ नहीं होते। इसमें मनमानी रहती है। इसलिए लिखित परीक्षा का जो परिणाम आए उसी के आधार पर प्रमोशन किया जाए।

अनुकम्पा के आधार पर नियुक्तियां जो होती हैं, इसकी प्रक्रिया को सरल और समयबद्ध बनाया जाए इस प्रकार की नियुक्तियों को आवेदन तिथि से तीन माह के अन्दर निपटाया जाए। मेरी जानकारी के अनुसार लगभग चार हजार के आसपास आवेदन मध्य रेलवे में लम्बित हैं।

यह भी आवश्यक है कि ऑल इंडिया इंजीनियर डिप्लोमा रेलवे एसोसिएशन को मान्यता प्रदान की जाए और उसको मान्यता देने में देर न की जाए क्योंकि डिप्लोमा इंजीनियर्स का दुर्घटनाओं की रोकथाम में बहुत बड़ा योगदान है और जिस प्रकार दुर्घटनाएं रेलों में हो रही हैं इसमें सीधी जिम्मेदारी डिप्लोमा होल्डर इंजीनियर्स पर आती है इसलिए उनके संगठन की जो मांग है उनको मान्यता प्रदान की जाए। इस ऐसोसिएशन ने दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए जो प्रस्ताव दिए हैं, उस पर एक समिति बिठाई जाए और इस समिति के आधार पर जो परिणाम आएं, उसको रेल विभाग लागू करे।

मैं इस बात पर लगातार जोर देता रहा हूं और पुनः इसे दोहराना चाहूंगा कि मध्य रेलवे के कर्मचारियों द्वारा तृतीय, चतुर्थ या अन्य श्रेणी के कर्मचारियों से संबंधित फैसले श्रम न्यायालय, उच्च न्यायालय तथा सर्वोच्च न्यायालय में लम्बित पड़े हैं, उन पर तुरन्त फैसला लिया जाए और मध्य रेलवे को यह निर्देश दिया जाए कि ऐसे सभी विचाराधीन मामलों को तुरन्त निपटाया जाए।

•सभा पटल पर रखा गया।

माननीय, बात तो बहुत छोटी है लेकिन बहुत महत्वपूर्ण है। ललितपुर रेलवे स्टेशन को हर सुविधाओं से उच्चीकृत किया जाए। रखरखाव की दृष्टि से सुन्दरीकरण की दृष्टि से द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को साफ, सुन्दर और हवादार विश्रामालय बनाया जाए। उच्च श्रेणी के कर्मचारियों के लिए प्रतीक्षालय को बड़ा और साफ-सुथरा बनाया जाए तथा आरामदेह बनाया जाए। वर्षा से बचाव के लिए प्लेट फार्म में शेडों की व्यवस्था को बढ़ाया जाए ये भी आवश्यक है। ललितपुर रेलवे स्टेशन में रिटायरिंग रूम कम से कम पांच कक्षों का बनाया जाए तथा सफाई का पूरा-पूरा ध्यान रखा जाए। झांसी एक महत्वपूर्ण स्टेशन है परन्तु जिस प्रकार का रिटायरिंग रूम होना चाहिए, वैसा वहां नहीं है। मेरी मांग है कि इस रेलवे स्टेशन में यात्रियों की संख्या देखते हुए नये और आधुनिकतम साज-सज्जा के साथ रिटायरिंग रूम बनाना बहुत आवश्यक है।

द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों के लिए विश्रामालय की कोई व्यवस्था नहीं है। चौबीसों घंटे लगभग हजारों यात्री खुले मैदानों में पड़े रहते हैं। विधिवत विश्रामालय की व्यवस्था नहीं है, पानी की व्यवस्था नहीं है, वर्षा में शेल्टर की कोई व्यवस्था नहीं है। इन परिस्थितियों में एक सुन्दर द्वितीय श्रेणी के विश्रामालय की आवश्यकता को पूरा जोर देता हूं।

यह मेरी सदैव मांग रही है कि झांसी में रेलवे का चिकित्सालय है उसमें आधुनिकतम पद्धतियों से चिकित्सा किए जाने की आवश्यकता है, उसे तुरन्त पूरा किया जाए तथा साथ ही कुछ नये वार्ड बनाए जाएं। विशेषकर हृदय रोग की चिकित्सा के लिए सभी उपकरणों की व्यवस्था की जाए।

आवश्यकता है कि रेल कर्मचारियों के नये बहुखण्डी आवास बनाए जाएं क्योंकि जिन कठिन परिस्थितियों में रेल कर्मचारी काम करते हैं, उनको संख्या के आधार पर कम से कम 70 प्रतिशत कर्मचारियों के लिए झांसी में आवास की आवश्यकता है। इसलिए इस कमी को पूरा किया जाए।

यह मांग बार-बार की गई है तथा मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी घोषणा करें और इसे पूरा करके दिखाएं :—

1. झांसी कानपुर लाइन का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण।
2. झांसी से मानिकपुर तक रेलवे लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण।
3. ऊरई से कोंच होते हुए इटावा तक नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए।
4. झांसी से नई दिल्ली और लखनऊ के लिए एक नयी रेल की व्यवस्था की जाए जिससे कि बाहर से आने वाली रेलगाड़ियों का दबाव कम हो जाए और झांसी से चलने वाले यात्रियों को दिल्ली और लखनऊ जाने के लिए जो कठिनाई होती है, वह दूर हो जाए। इस बात की जांच कराई जाए कि ताज एक्सप्रेस जो अभी तक ग्वालियर आती है, उसको झांसी तक क्यों नहीं लाया जा सकता क्योंकि झांसी एक पर्यटक स्थल था यहां से पर्यटक कई स्थानों पर बड़ी भारी संख्या में आते हैं इसलिए ताज एक्सप्रेस को झांसी तक लाना पर्यटन को बढ़ावा है और जन आकांक्षाओं

[श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री]

को पूरा करता है। इस कारण मैं माननीय मंत्री जी पर यह विषय छोड़ता हूं कि वह अपनी जांच करा लें और हमने जो उन्हें सुझाव दिए हैं, उन पर तुरन्त निर्णय लें।

झांसी रेलवे स्टेशन का निर्माण कार्य अत्यन्त घटिया स्तर का है। इस कार्य में लाखों रुपए का घोटला हुआ है। इसकी उच्चस्तरीय जांच कराई जाए।

इसी के साथ मैं माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और रेल बजट का समर्थन करते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

•**श्री पी० राजरतिनम** (पैरम्बलूर) : महोदय, मैं रेल बजट 1999-2000 का समर्थन करता हूं। यद्यपि यह एक सराहनीय बजट है, तथापि मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे निम्नलिखित बातों पर विचार करें :

पैरम्बलूर तक रेल लाइन बिछाना

मेरा निर्वाचन क्षेत्र पैरम्बलूर तमिलनाडु में नवगठित पैरम्बलूर जिले का मुख्यालय भी है। पैरम्बलूर रेल संपर्क से नहीं जुड़ा हुआ और इस क्षेत्र के लोगों को रेल यात्रा हेतु झरियालूर जाना पड़ता है जो पैरम्बलूर से 30 किलोमीटर दूर है। यदि पैरम्बलूर और अरिचालूर के बीच रेल लाइन बिछाई जाती है तो इससे इस क्षेत्र के लोगों को लाभ होगा और इस प्रकार पैरम्बलूर को मुख्यालय का दर्जा दिया जा सकेगा।

[हिन्दी]

•**श्री शान्तिलाल चपलोत** (उदयपुर) : महोदय, मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री महोदय का आभार प्रकट करना चाहता हूं कि उन्होंने देश को गतिमान करने के लिए बहुत ही अच्छा बजट पेश किया है। वर्ष 98-99 इस देश के लिए बहुत कठिन वर्ष रहा है। विश्व व्यापी आर्थिक मंदी इस सारी दुनिया में रही है। उसका असर रेलवे पर भी पड़े बिना नहीं रह सका। इस वर्ष आपने साधारण यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं की, यह जनसाधारण के प्रति आपके प्रेम का द्योतक है। पांचवें वित्त आयोग के प्रभाव से इस वर्ष खर्च में वृद्धि हुई है और प्रतिकूल परिस्थितियों में भी आपने पर्याप्त सफलता प्राप्त की है। माल ढुलाई का काम भी इस वर्ष आशा के अनुरूप नहीं रहा। इससे हमारे आर्थिक संसाधन जुटाने में कमी रहेगी। इस वर्ष सौ लोकप्रिय गाड़ियों में दो या दो से अधिक सवारी डिब्बे लगाये गये। कुल 440 अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाकर करीब तीस हजार लोग प्रतिदिन ज्यादा यात्रा कर सकें, इस काम को आपने सुगम कराया है।

124 नयी गाड़ियां इस वर्ष चलाई गईं 32 गाड़ियों का चालान क्षेत्र बढ़ाया गया। 32 गाड़ियों के फेरे भी बढ़ाये गये और जो घोषणायें गत वर्ष की गई, वे अधिकांश कार्यान्वित भी हुई। 1999-2000 को यात्री वर्ष घोषित करके आपने एक सराहनीय कार्य किया है। इसमें यह अपेक्षा है कि कर्मचारी शिष्ट व्यवहार करेंगे व जनता के साथ बेहतर सेवायें उपलब्ध करायेंगे। आरक्षण भी सुगम होगा व दलालों से भी मुक्ति मिलेगी। हर मंडल में एक आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा भी बहुत ही सराहनीय कदम है।

मेरा आपसे आग्रह है कि पर्यटक स्थल और विशेष पर्यटक कार्यक्रमों के लिए विशेष रेलगाड़ियां चलाई जायें जिससे लोगों को आने जाने में असुविधा न रहे। रेलवे में पहले बहुत ज्यादा भ्रष्टाचार नौकरियों में होता था। अब आपने लिखित परीक्षा लेकर ही इनको योग्य समझा जायेगा। इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। मौखिक साक्षात्कार उनको नहीं देना पड़ेगा जिससे भ्रष्टाचार पर अंकुश लगेगा। गत दो वर्ष पहले जयपुर और अजमेर में रेल सेवा में भर्ती के लिए साक्षात्कार के नाम करोड़ों रुपया बटोरा गया और बाद में वह अधिकारी गिरफ्तार भी हुए। पर अब अभ्यर्थियों को इस जलालत से मुक्ति मिलेगी। पांच जून को आप पर्यावरण दिवस के उपलक्ष्य में रेलवे में बीड़ी सिगरेट बेचने पीने पर रोक लगा रहे हैं, यह एक सराहनीय कार्य है। इस साल आपने छः हजार हार्स पावर का डीजल इंजन बनाकर विकासशील देशों में तहलका मचा दिया है। यह अभूतपूर्व काम हुआ है। इस वर्ष 429.30 मिलियन टन से ज्यादा ढुलाई का काम होगा पर पांचवें वित्त आयोग से 1930 करोड़ रुपये की योजना में व्यय वृद्धि होगी इस कारण से भी थोड़ी विकास में कमी रह जायेगी। फिर भी इन परिस्थितियों में जो कुछ किया गया है, वह सराहनीय है। इस वर्ष जयपुर-बंगलौर गाड़ी सप्ताह में दो दिन चलने की आपने घोषणा की है उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। जो गाड़ी हमने मांगी थी उसका रूट आपने जयपुर सिकन्दराबाद होकर के बंगलौर किया है पर जयपुर - बंगलौर गाड़ी जिस काम के लिए हमने मांगी थी उसमें अधिकांश लोग अजमेर, मारवाड़, पाली, जोधपुर के लोग ही बंगलौर में आते जाते रहते हैं। किन्तु आपने इसका रूट जयपुर से कोटा और सिकन्दराबाद होकर के कर दिया है। जो कतई व्यवहारिक नहीं है। इसलिए इस रूट को बदल कर जयपुर, अजमेर, पाली, मारवाड़ होकर के किया जाये, तभी यह रूट सार्थक रहेगा। माननीय वित्त मंत्री जी ने इस वर्ष योजना परिव्यय में नौ हजार सात सौ करोड़ रुपया रखा है। राजस्थान की हमेशा उपेक्षा होती आई है। राजस्थान को इस वर्ष योजना परिव्यय में 70-80 करोड़ रुपया भी नहीं मिला है। इस देश के क्षेत्रफल का दसवां हिस्सा राजस्थान है। राजस्थान देश में मध्य प्रदेश के बाद दूसरे स्थान पर है। बंगाल, बिहार, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश, कर्नाटक, महाराष्ट्र इन सबसे राजस्थान क्षेत्रफल में बड़ा है। इन सभी प्रान्तों में बहुत अधिक राशि दी गई है, किन्तु राजस्थान में इसका ख्याल नहीं रखा गया है, क्योंकि राजस्थान क्षेत्रफल से दसवां हिस्सा है। इस हिसाब से यदि राजस्थान को परिव्यय दिया जाय, तो राजस्थान का हिस्सा नौ सौ सत्तर करोड़ रुपया आयेगा। और यदि आबादी के हिसाब से योजना परिव्यय दिया जाये तो राजस्थान की आबादी देश के परिपेक्ष्य में 19वां हिस्सा है। योजना परिव्यय का यदि 19वां हिस्सा दिया जाता है, तो पांच सौ करोड़ रुपया राजस्थान को मिलना चाहिए जो कि नहीं मिला है। योजना परिव्यय खर्च करने का आधार क्या है, यह हम नहीं समझ पा रहे हैं। आबादी है, क्षेत्रफल है या गाडगिल फार्मूला को आधार बनाकर दिया जा रहा है।

मैं आपको, प्रधानमंत्री जी को कई पत्र दे चुका हूं कि राजस्थान पिछड़े राज्यों की श्रेणी में है। राजस्थान बार्डर स्टेट है। राजस्थान का 1400 कि०मी० एरिया पाकिस्तान से लगा हुआ है। राजस्थान में ही थार का रेगिस्तान है। हिन्दुस्तान में जितना रेगिस्तान है उसमें 95 प्रतिशत से ज्यादा केवल राजस्थान में है। राजस्थान के ही लोगों ने जिसमें मेवाड़ प्रमुख है कम से कम 800 वर्षों तक निरन्तर विदेशियों के

•सभा पटल पर रखा गया।

आक्रमणों को झेला है। महाराणा प्रताप के स्वतंत्रता के त्याग को कौन झुठला सकता है। उन्होंने ही स्वतंत्रता की राह दिखाई है और वही क्षेत्र प्रत्येक मामले में विकास की अनदेखी का शिकार हो रहा है।

मेरा आपसे अनुरोध है कि इस बारे में विशेष ध्यान रखा जाये। उदयपुर, चित्तौड़, अजमेर की बड़ी लाइन के लिए 262 करोड़ रुपये का प्रावधान कुल है। वर्ष 98-99 में 20 करोड़ पचास लाख रुपया दिया गया, पर कुल मिला कर के 1.75 करोड़ रुपया भी योजना पर खर्च नहीं हुआ। मेरा आपसे आग्रह है कि इस वर्ष आपने जो पच्चीस करोड़ रुपये की राशि आपने दी है, वह बहुत ही कम है इससे गेज परवर्तन का काम कई वर्षों में भी पूरा नहीं हो पायेगा। इसलिए इस राशि का आप 20-25 करोड़ रुपया आप और बढ़ायें और उदयपुर से चित्तौड़ के लिए 25 करोड़ मान लें तो चित्तौड़ से भीलवाड़ा के लिए 10-12 करोड़ का प्रावधान हो भीलवाड़ा से अहमेर के लिए भी 10-12 का प्रावधान हो, और तीनों स्थानों से ब्राडगेज का काम चले तो काम में शीघ्रता आयेगी। मावली से बड़ी सादड़ी जो ट्रेन चलती है उसमें खाली दो ही डिब्बे हैं और वह अनार्थिक हैं। इस लाइन को उदयपुर से मावली होकर बड़ी सादड़ी होकर नीमच तक जोड़ दिया जाये तो यह अनार्थिक नहीं रहेगी और उस क्षेत्र की जनता को भी बहुत लाभ होगा। इसकी मैंने और श्री लक्ष्मी नारायण जी पांडे ने कई बार मांगें उठाई। हमारी एक और मांग है कि बांसी से दरियावद व प्रतापगढ़ लाइन का भी सर्वे कराया जाये। एक लाइन दरियावद से गाटोल और गाटोल से बांसवाड़ा का भी सर्वे करवाया जाये। बांसवाड़ा से रतलाम का सर्वे ऐसा बताया जाता है कि पहले हुआ था। बांसवाड़ा से रतलाम यदि मिल जाता है, तो उस आदिवासी क्षेत्र का बहुत विकास हो जायेगा। यहां पर पानी व मार्बल प्रचुर मात्रा में है और बिजली भी हाईडल पावर है। बिजली, पानी और मार्बल होने से इस पिछड़े क्षेत्र का बहुत भारी विकास होगा। उदयपुर से एक ट्रेन जो अहमदाबाद जाती है उसका निर्माण भी बड़ी लाइन के लिए हुआ था, लेकिन छोटी लाइन में ही परिवर्तित कर दी गई यदि इसका बड़ी लाइन में परिवर्तन कर दिया जाये, तो बम्बई का रास्ता बहुत सुगम हो जायेगा। उदयपुर से मारवाड़ जंक्शन जो लाइन जा रही है वह छोटी लाइन है। उदयपुर से जोधपुर तक जो ट्रेन चलती थी, वह अब मारवाड़ तक ही जा रही है। मारवाड़ से जोधपुर बड़ी लाइन है और उदयपुर से मारवाड़ छोटी लाइन हैं। इसलिए यात्रियों को मारवाड़ से जोधपुर जाने के लिए ट्रेन बदलनी पड़ती है जो बहुत भारी असुविधाजनक है। यह ट्रेन 70 वर्षों से चल रही है, पर अब इस ट्रेन में कोई जाना पसन्द नहीं करता है। इसलिए भी मारवाड़ से उदयपुर तक का बड़ी लाइन में परिवर्तन किया जाये।

ब्यावर से भीम और भीम से देवगढ़ का भी सर्वे कराया जाये जिससे यह मार्ग भी रेल से जुड़ सके। देवगढ़ से मारवाड़ तक रेल जाती है। इसलिए यह मार्ग रेल से जुड़ जायेगा। कुल राजस्थान में जितनी रेल लाइनें है उसमें 21.06 प्रतिशत ही ब्रॉडगेज है जबकि बंगाल, बिहार, तमिलनाडु में 70 प्रतिशत से अधिक ब्रॉडगेज है। इसलिए राजस्थान के साथ भेदभाव न बरतते हुए आप राजस्थान को पूर्ण योगदान देंगे, ऐसा मेरा विश्वास है। आपने उदयपुर, अजमेर के गेज परिवर्तन के लिए 25 करोड़ दिया इसके लिए मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं।

•**श्री धावर चंद गेहलोत** (शाजापुर) : महोदय, मैं वर्ष 1999-2000 के रेल बजट पर निम्न विचार व्यक्त करता हूं और निम्नलिखित समस्याओं को शीघ्र हल करने का रेल मंत्री से आग्रह करता हूं:

उज्जैन से आगर-मालवा, सुसनेर, सोयत, रामगंज मंडी हेतु नई रेल लाइन हेतु सर्वे करने के लिए पिछले बजट में स्वीकृति की गई थी। माननीय मंत्री महोदय ने सर्वे कार्य का एक समारोह में शुभारम्भ भी किया था किन्तु सर्वे कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। कृपया शीघ्र सर्वे कार्य प्रारम्भ करवाया जाए।

देवास-उज्जैन सड़क मार्ग के रेलवे क्रासिंग पर देवास रेलवे लाइन पर तथा उज्जैन भोपाल रेलवे लाइन के मक्सी रेलवे क्रासिंग जो आगरा मुम्बई राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 3 पर है पर रेलवे ओवर ब्रिज की शीघ्र स्वीकृति प्रदान की जाए।

उज्जैन-भोपाल तथा उज्जैन देवास इंदौर रेलवे लाइन का पूर्ण दोहरीकरण और विद्युतीकरण शीघ्र किया जाए।

मक्सी, देवास, इन्दौर, दाहोद से गोधरा, नई रेल लाइन जो 88-89 से स्वीकृत हैं किन्तु बजट में उचित प्रावधान नहीं होने से काम नहीं हो पा रहा है। कृपया पर्याप्त बजट प्रावधान करके उक्त रेलवे लाइन के निर्माण का कार्य शीघ्र प्रारम्भ करवाया जाए।

देवास, मक्सी और शुजालपुर रेलवे गोडाऊन को व्यवस्थित किया जाए देवास रेलवे गोडाऊन का विस्तार किया जाए और ऊंचाई बढ़ाकर पक्का बनाया जाए।

•**श्री श्रीराम चौहान** (बस्ती) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय नीतीश कुमार रेल मंत्री के द्वारा सदन में प्रस्तुत रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं क्योंकि इस बजट के द्वारा जहां सुदूर ग्रामीण क्षेत्रों में नयी रेल लाइनों को बिछाने की व्यवस्था की बात है, वहीं पर यात्रियों के सुख सुविधा को भी दृष्टिगत रखा गया है। विकलांगों, पत्रकारों, वृद्धों को इस बजट में पर्याप्त सुविधा मुहैया कराई गयी है। भीड़ वाले रास्ते पर तमाम नयी रेलगाड़ियों को प्रारम्भ करके पुराने व लम्बित कई मांगों को मानने का कार्य किया गया है। देश में बहुत अच्छे-अच्छे कार्य की योजना प्रस्तुत बजट में होने के बाद भी मेरे संसदीय एवं उससे जुड़े क्षेत्रों में निम्न कार्य सम्पन्न कराना जनहित में अत्यन्त आवश्यक है।

निर्माणाधीन घाघरा नदी पर कटरा-अयोध्या का पुल प्रारम्भ हो गया है लेकिन कार्य बहुत ही मन्थर गति से चल रहा है। अयोध्या की ऐतिहासिक एवं प्रभु राम की लीलास्थली होने के कारण श्रद्धालुओं एवं तीर्थ यात्रियों की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए पुल निर्माण की बाधाओं का निराकरण करते हुए अविलम्ब पूरा कराया जाये।

गोरखपुर से लखनऊ के बीच लाइनों का दोहरीकरण किया जाये, गोरखपुर से सहजनवां तथा लखनऊ से बाराबंकी तक दोहरीकरण हो गया है, लेकिन सहजनवां से खलीलाबाद-बस्ती गोन्डा से होकर वाराणसी तक शेष भाग को भी दोहरी लाइन किया जाये जिससे आवागमन में सुविधा हो तथा आये दिन हो रही दुर्घटनाओं पर रोक लग सके।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री श्रीराम चौहान]

कटरा से हरैया होकर बस्ती तक तथा टान्डा से बस्ती तक एवं बस्ती से रूधौली बांसी होते हुए तेतरी-बर्दपुर-ककरहवा से लुम्बनी तक नयी रेल लाइन बनाया जाये।

बस्ती रेलवे स्टेशन को दोनों तरफ रेल विभाग की सड़कें अत्यन्त ऊबड़ खाबड़ एवं दयनीय स्थिति में है। सड़कों एवं प्लेटफार्मों का सौन्दर्यीकरण कराया जाये।

बभनान बड़ा कस्बा है। आने जाने में असुविधा होती है। अत: उपरी मार्ग बनाया जाये।

गोरखपुर-बस्ती-गोन्डा के यात्रियों की सुविधा हेतु इस मार्ग पर 1. राजधानी व वैशाली नं० 2 चलाया जाये।

कोचीन को बभनान व खलीलाबाद रेलवे स्टेशनों पर रोकने की व्यवस्था सुनिश्चित की जाये।

वैशाली ट्रेन पर न०दि०रे० पर कुलियों व सुरक्षाकर्मियों की सांठ गांठ से यात्रियों को हो रही भयंकर असुविधा से बचाया जाये।

बभनान में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाये।

इसी के साथ मैं माननीय अध्यक्ष जी आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं।

•**श्री राम टहल चौधरी** (रांची) : महोदय, मैं रेलवे बजट जो रेलवे मंत्री द्वारा लाया गया है उसका मैं समर्थन करता हूं। रेलवे बजट जो लाया गया है वह संतुलित बजट है। इस बजट में मैं गरीबों को राहत दी गई और कोई अधिक भार जनता पर नहीं पड़ा है। एक तरफ हम रेलवे का देश में जाल बिछाना चाहते हैं तो थोड़ी बहुत राशि तो बढ़ाना ही पड़ेगा। इस संतुलित बजट लाने पर मैं रेलवे मंत्री को धन्यवाद देता हूं। साथ-साथ अपने निर्वाचन क्षेत्र की समस्या से भी मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूं।

1. रेलवे में सफाई एवं सुरक्षा की व्यवस्था ठीक की जाये।
2. रांची से मुम्बई तक एक ट्रेन अविलंब चलाई जाये चूंकि रांची हर प्रकार से महत्वपूर्ण स्थान है।
3. बोकारो मद्रास ट्रेन में पानी पीने की पूरी व्यवस्था एवं पेन्ट्री कार की व्यवस्था अविलंब की जाये।
4. रांची से जमशेदपुर लोकल पैसेन्जर ट्रेन अविलंब चलाई जाये।
5. कलकत्ता बोकारो शताब्दी एक्सप्रेस को रांची तक विस्तार की जाये।
6. रांची लोहरदगा लाइन और टोरी तक मिलाने का काम तेजी से कराया जाये।
7. स्वर्ण जयंती ट्रेन जो रांची से दिल्ली सप्ताह में चार दिन चलती है उसे बाकी तीन दिन गोमो होकर प्रतिदिन चलाया जाए।
8. बकार कुड़ी (इचागढ़) में बरका थाना टाटा पेसैन्जर ट्रेन को ठहराव प्रदान किया जाये।
9. डी०आर०एम० कार्यालय रांची का भवन निर्माण अविलम्ब किया जाये।

उपरोक्त मांगें वर्षों से होती रही है परन्तु इन समस्याओं का समाधान अभी तक नहीं हो पाया है।

अत: मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं एवं आशा करता हूं कि वनांचल क्षेत्र की इन समस्याओं का समाधान रेलवे मंत्री अवश्य करेंगे। और इन्होंने करने का भी प्रयास किया है इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

•**श्री इन्द्रजीत मिश्र** (खलीलाबाद) : महोदय, माननीय रेल मंत्री ने संतुलित बजट प्रस्तुत किया है, इसके लिए उन्हें धन्यवाद देते हुए इस बजट का समर्थन करने के लिए खड़े हैं। रेलवे का संबंध सामान्य जन से है। माननीय रेल मंत्री ने द्वितीय श्रेणी के यात्रियों पर टैक्स न बढ़ा कर समाज के गरीब वर्ग को राहत पहुंचाई है। रेल विभाग में नियुक्तियों में भ्रष्टाचार के कारण गरीब योग्य लड़के नौकरी से वंचित रह जाते थे। इंटरव्यू पर प्रतिबंध लगाकर आधे भ्रष्टाचार पर अंकुश लगाया है। इसलिये भी बधाई के पात्र हैं।

मान्यवर, गत वर्ष दुर्घटनाओं में कमी हुई है फिर भी पूर्वी उत्तर प्रदेश में गोण्डा कचहरी, मनिकापुर बस्ती खलीलाबाद मगहर के बीच अक्सर दुर्घटनायें होती रहती हैं। मुख्य मार्ग गोरखपुर-लखनऊ होने के कारण रेलगाड़ियों की भीड़-भाड़ बनी रहती है। आपसे अनुरोध है कि लखनऊ गोरखपुर मार्ग को दोहरी लाइन में बदला जाये। गोरखपुर-सहजनवा, गोंडा-बाराबंकी में कार्य प्रारम्भ है। मेरा अनुरोध है कि अधिक बजट प्रदान कर इस कार्य को शीघ्र पूरा कराया जाये।

गोरखपुर-बस्ती के बीच डीघा, मीरगंज के पास समपार फाटक है, जिस पर न फाटक है न कर्मचारी। कई बड़ी दुर्घटनायें हो चुकी हैं। ट्रैक्टर तथा ट्रेन के भिड़न्त से कई मौतें हो चुकी हैं। इसलिये उक्त दोनों स्थानों पर फाटक लगाया जाये। खलीलाबाद में जो अब जिला संत कबीर नगर का केन्द्र बन गया है, आवागमन की सुविधा के लिये ओवर ब्रिज बनाया जाये।

मान्यवर, इस वर्ष आपने 14 नई रेलें चलाने की तथा कई गाड़ियों का मार्ग बढ़ाने का निर्णय किया है। आप जानते हैं कि पूर्वी उत्तर प्रदेश, जिसमें बस्ती, गोंडा, संत कबीर नगर, सिद्धार्थनगर आदि जिले आते हैं। गरीबी एवं बेकारी के कारण यहां के मजदूर तथा पढ़े-लिखे बेकार नौजवान मुख्यत: बम्बई-दिल्ली तथा लुधियाना, पंजाब नौकरी तथा मजदूरी के लिये जाते हैं। बम्बई की लगभग 30 प्रतिशत आबादी इन्हीं क्षेत्रों के लोगों की है। आप भी परिचित हैं कि यह लोग बम्बई से चलते हैं तो वहां के लोग तथा आने पर उचक्के स्थानीय स्तर पर लूट मचाते हैं। इससे बचने के लिए अनुरोध है कि पुष्पक सुपर फास्ट, जो बम्बई से लखनऊ तक आती है, उसे गोरखपुर तक बढ़ाया जाये।

•सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

मान्यवर, छोटी लाइन के समय साने अवध तथा बाद में इंटरसिटी गोरखपुर से लखनऊ तक चलती थी, अब गोरखपुर से लखनऊ जाने के लिये लखनऊ लगभग दस बजे पहुंचा सके, ऐसी कोई गाड़ी नहीं है। अत: आपसे अनुरोध है कि खलीलाबाद के लोगों को लखनऊ समय से पहुंचाने तथा उद्योगों को गति देने के लिये गोरखपुर-कोचीन, गोरखपुर-हैदराबाद, गोरखपुर-जम्मूतवी तथा गोरखपुर-देहरादून गाड़ियों को खलीलाबाद रोकने का आदेश करें। खलीलाबाद जिला संत कबीर नगर का केन्द्र है। खलीलाबाद पूर्वांचल की सबसे बड़ी हैण्डलूम की मंडी है। सोमवार के दिन बाजार लगती है लगभग करोड़ों का एक दिन में क्रय विक्रय होता है। व्यापारियों को आने-जाने में खासी परेशानी उठानी पड़ती है व्यापारियों को माल ले आने तथा ले जाने के लिये कम से कम दो बोगी अतिरिक्त व्यवस्था रविवार तथा सोमवार को करावें, जिससे वहां पर हैंडलूम का व्यवसाय फले फूले।

मान्यवर, अयोध्या में सरयू नदी पर पुल बन रहा है। कटरा से बस्ती की दूरी बहुत कम हो जाती है। अत: बस्ती से कटरा के बीच सर्वेक्षण कराकर नई रेल लाइन बिछाई जाये।

महोदय, खलीलाबाद मनिकापुर रेल लाइन का सर्वेक्षण दो बार कराया गया। लेकिन इस रेल मार्ग को अब तक प्रारम्भ नहीं किया गया। आपसे अनुरोध है कि उक्त मार्ग को शीघ्र रेल के नक्शे में शामिल करावें। इन्हीं शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देते हुए मैं बजट का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

•**श्री हरिभाई चौधरी** (बनासकांठा) : महोदय, मैं श्री नीतीश कुमार जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में रेल संबंधी समस्याओं को उठाना चाहता हूं :

1. गांधीधाम-सामारिवयाली-पालनपुर रेल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करना : आपने इस परियोजना को स्वीकृति प्रदान की है लेकिन इसके लिये धनराशि प्रदान नहीं की। अत: कृपया कम से कम 10 करोड़ रुपये की राशि प्रदान करें।

2. पालनपुर स्टेशन पर कोई वी०आई०पी० कोटे की व्यवस्था नहीं है। कृपया पालनपुर स्टेशन पर रुकने वाली सभी गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बे में दो सीटें आवंटित करने की व्यवस्था करें।

3. इस समय अजमेर-मुम्बई रेलगाड़ी सप्ताह में तीन दिन चलती है। कृपया इसे हर रोज चलायें और इस रेलगाड़ी के 20 शायिकाओं तथा चार द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित शायिकाओं के आरक्षण का कोटा आवंटित करें।

4. 9263-9264 पारेबंदर दिल्ली एक्सप्रेस : कृपया इस रेलगाड़ी को ठहराव प्रदान किया जाये। इसमें 15 शायिकाएं आवंटित की जायें और इसे हरिद्वार तक बढ़ाया जाये।

5. रेल आमान को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के पश्चात् उर्वरकों तथा अन्य वस्तुओं के लिये प्लेटफार्म की व्यवस्था नहीं है। कृपया उर्वरक उतारने के लिये उचित व्यवस्था की जाये और नये प्लेटफार्म बनाये जायें।

6. पालनपुर स्टेशन का कम्प्यूटरीकरण किया जाये।

7. भिलड़ी-थराड-सन्चोर के बीच नयी रेल लाइन बिछायी जाये।

8. कासा से भिलड़ी के बीच नई रेल लाइन बिछायी जाये।

9. अहमदाबाद से दिल्ली के बीच दोहरी बड़ी लाइन बिछाई जाये।

10. पालनपुर जंक्शन रेलवे स्टेशन पर विभिन्न रेलगाड़ियों के लिये और अधिक आरक्षण कोटा प्रदान किया जाये।

11. दिल्ली अहमदाबाद एक्सप्रेस तथा राजधानी एक्सप्रेस को पालमपुर जंकशन पर ठहराव प्रदान किया जाये।

12. अरावली एक्सप्रेस तथा रनकपुर एक्सप्रेस : कृपया इन्हें बांद्रा से मुम्बई तक बढ़ाया जाये।

[हिन्दी]

•**श्री के०डी० सुल्तानपुरी** (शिमला) : महोदय, मैं रेलवे बजट पर निम्नलिखित भाषण प्रस्तुत करता हूं :

हिमाचल प्रदेश में एक रेलवे लाइन कालका व परमाणु के लिए इस वित्तीय वर्ष में मंजूर की गई है, उसके लिए मैं सरकार को धन्यवाद देता हूं।

मैं यह कहना चाहता हूं कि हिमाचल प्रदेश में आजादी के बाद दो रेलवे लाइन बनाने के लिए भारत सरकार की ओर से निर्णय लिया गया जो नंगल तलवाडा रेलवे लाइन है उस पर धन खर्च हो गया परन्तु इससे वहां की जनता को कोई लाभ नहीं हुआ यह तलवाडा तक बननी थी जो अभी तक नहीं बनी और बहुत से सर्वे भी हुए उसमें एक बहुत पुरानी लाइन जो सरहंद से नालागढ़ होती थी, जिस पर रेल की पटरी भी बनी हुई थी उखाड़ दिया गया पर उसका ट्रैक अभी भी मजबूत है। उस पर भी ट्रेन चालू करने की मांग की गई है लेकिन कुछ नहीं हुआ। बहुत से सर्वे भी हुए जो काफी देर से रेलवे विभाग में पड़े हुए हैं और रेलवे विभाग का जो सर्वे हुआ उसमें एक चंडीगढ़ से देहरादून वाया पोंटा साहब दूसरा कमलापति त्रिपाठी जी के समय का जब वो रेलवे मंत्री थे, जगाधरी से पोंटा साहब और कालका से परमाणु का सर्वे भी उन्हीं के समय में हुआ जिसके लिए उन्होंने अपने अभिभाषण में रेलवे बजट पेश करते हुए इसे बनाने के लिए सदन को बताया था परन्तु इस वर्ष में यह बनाने के लिए पिछला संकल्प सरकार ने दोहराया है। इस संबंध में हिमाचल के सारे सदस्य दसवीं लोक सभा में थे जब यूनाइटेड सरकार थी, उसके खिलाफ प्रोटेस्ट किया कि हिमाचल प्रदेश में रेलवे लाइन बिछायी जाये और उस समय के रेलवे मंत्री ने कुछ रेलों के सर्वे और उन पर काम करने के लिए आश्वासन दिये थे। उनके संबंध में इस भाषण में कोई

•सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री के०डी० सुल्तानपुरी]

बात नहीं की गयी है। एक रेलवे लाइन जो बहुत ही आवश्यक थी जो कोंकण रेलवे की तरह बिछाने के योजना भी थी भू०पू० कांग्रेस सरकार ने भारत सरकार से मांग की थी और इस संबंध में सर्वे भी कर दिया गया था। ये रेलवे लाइन भानुपाली से नाथपा झाकड़ी वाया बिलासपुर, रामपुर बनाने के लिए जिसमें बहुत से हाइडल प्रोजेक्ट और सीमेंट के कारखानों के उद्योग लगाये जा रहे हैं और लगे हुए हैं उन सब से बातचीत करने के पश्चात् ये कार्रवाई की गई थी लेकिन आज की सरकार ने इसे किसी तरह से कामयाब करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की। यहां यह भी कहना चाहूंगा कि हिमाचल प्रदेश में अंग्रेजों के समय से ले कर अब तक बहुत पुरानी रेलवे लाइन शिमला तक जाती है और जब अंग्रेज भारत में थे तो उन्हें कसौली, सपाटु इत्यादि स्थानों पर उन्होंने बुकिंग आफिस बनाये हुए थे परन्तु आज वे सब बेकार पड़े हुए हैं और उसके अतिरिक्त जगह-जगह रेलवे की भूमि को लीज पर दिया गया है और जमीन ऐसे लोगों को दी गई है जिनसे लाखों रुपये का फायदा उठा रहे हैं और उन लोगों को भूमि की किसी प्रकार की कोई कमी नहीं है। गरीब आदमी की इसमें कोई भागीदारी नहीं है। सरकार को इस तरफ भी ध्यान देना चाहिए और इसकी जांच करवानी चाहिए कि ऐसा क्यों हुआ। रेलवे पट्टी के साथ जो कुदरती वृक्ष कालका से शिमला तक लगे हुए हैं और इसमें ज्यादातर चील के पेड़ हैं। उनमें बेरोजा निकालने के लिए टक लगे हुए हैं जिससे उन पेड़ों को कटने से यहां के पर्यावरण को नुकसान होता है। मैं यह मांग करूंगा कि रेलवे लाइन के साथ वृक्षारोपण किया जाये। और पेड़ों से बेरोजा निकालना बंद कराया जाये और जो रेलवे की भूमि है उसकी जांच होनी चाहिए कि कालका से शिमला तक किन-किन लोगों के जमीन पर कब्जे हैं और कौन-कौन लोग इससे लाभ उठा रहे हैं और उन अधिकारियों की जांच हो जो इसमें लिप्त हैं।

अब मैं यह बताना चाहूंगा कि कांगड़ा के क्षेत्र में पठानकोट से जोगिन्दर नगर तक रेलवे लाइन जिससे हिमाचल के इलाके को काफी लाभ होता है, उसे बड़ी लाइन में बदला जाये क्योंकि इस क्षेत्र में धार्मिक स्थान हैं। ज्वालामुखी, चौमुंडा माता का मंदिर, नैना देवी आदि और इसके लिए लोगों को आने-जाने की सुविधा प्रदान की जानी चाहिए। सरकार को चाहिए कि जोगिन्दर नगर से आगे रेलवे लाइन का विस्तार करने के लिए हिमाचल के लोगों को भी कश्मीर की तरह मदद दी जानी चाहिए। यहां मैं यह सुझाव दूंगा कि जोगिन्दर नगर में कुल्लू मनाली वाया मंडी रेलवे का विस्तार जो अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटन स्थल है, किया जाये और जो रेलवे लाइन कांगड़ा में पोंग डैम के नीचे आ गई है और उससे बरबाद हो गई है और जो बाकी लाइन बची थी उस पर जो ट्रेन चलती थी वह भी बंद कर दी गयी है। मैं जोरदार शब्दों में मांग करता हूं कि इस रेलवे लाइन को ठीक करने के लिए कदम उठाया जाये और वहां के लोगों की मांग है कि जो भूमि रेलवे लाइन से बाहर है उसे या तो वहां के लोगों में बांट दिया जाये जिससे उन्हें लाभ हो सके। अभी तक खाली पड़ी जमीन का कोई प्रयोग नहीं हो रहा है। रेलवे के कुछ मकान खाली पड़े हैं।

मेरे चुनाव क्षेत्र में मैं कह सकता हूं कि कालका से शिमला तक रेलवे भूमि पर ऐसे लोगों ने कब्जे किए हुए हैं जो कई तरह के बिजनेस करते हैं और इसमें रेलवे विभाग के लोगों की मिलीभगत है। इसकी जांच होनी चाहिए। दूसरे मैं मांग करता हूं कि कालका से मुंबई के लिए लगभग 5-6 डिब्बे लगाये जायें क्योंकि दूर-दूर से पर्यटक आते हैं उनके लिए बड़ी असुविधा हो गई है। कालका अमृतसर जो ट्रेन चलाई गई थी वह बंद कर दी गई है जो फिर से चालू होनी चाहिए क्योंकि वहां भी तीर्थ स्थान है। जो शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली से चंडीगढ़ सुबह चलती है और उसमें जो खाने-पीने का सामान दिया जाता है वह काफी मात्रा में है जिसकी जांच होनी चाहिए। अगर यह खाने का सामान काफी कम किया जा सकता है और इसके कम करने से रेलवे को काफी बचत हो सकती है। टिकट का किराया भी कम हो सकता है जिससे यात्रियों को भी लाभ होगा। उसे कालका तक बढ़ाया जाये क्योंकि कालका हिमाचल का सबसे बड़ा स्टेशन है और उसके आगे फिर रेलवे कार से पर्यटक लोग जा सकते हैं।

इसके अतिरिक्त कालका की वर्कशाप में अंग्रेजों के टाइम से बहुत लोग काम करते थे आज वहां कर्मचारियों की तादाद काफी कम नजर आती है। उस वर्कशाप को सही रूप से चलाने के लिए रेलवे विभाग को कदम उठाने चाहिए और हिमाचल में शिमला से आगे रेलवे लाइन जुबल तक बढ़ाने के लिए सर्वे करना चाहिए ताकि ऊपरी हिमाचल के लोग भी रेलवे से लाभ उठा सकें। मैं यह समझता हूं कि सारे देश में प्रति व्यक्ति खर्च हिमाचल में इतना कम पड़ता है। जो पहाड़ी राज्य के साथ अन्याय है। इसलिए इसकी ज्यादा मदद होनी चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट से हिमाचल के लोगों की आवाज को इस सदन में रखना चाहता हूं।

[अनुवाद]

•**श्री यू०वी० कृष्णमराजु** (काकीनाडा) : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा 25.02.1999 को प्रस्तुत ऐतिहासिक रेल बजट का समर्थन करता हूं और इस बजट के लिए उन्हें समाज के सभी वर्गों से प्राप्त समर्थन हेतु उन्हें बधाई देता हूं।

वर्ष 1999-2000 को यात्री वर्ष घोषित किया गया है और माननीय रेल मंत्री ने डीजल की कीमतों और संचालन लागतों में वृद्धि के बावजूद भी किराया न बढ़ाकर अधिकांश रेल यात्रियों, जैसे सीजन टिकट धारकों इत्यादि को विशेष उपहार दिया है।

मैं बुकिंग क्लर्क, टिकट परीक्षक और जन व्यवहार में रत अन्य कर्मचारियों के लिए प्रबोधन कार्यक्रम चलाने हेतु ग्राहक परिचर्या संस्थान की स्थापना का स्वागत करता हूं। 21वीं सदी में प्रवेश को देखते हुए इंडियन एयरलाइन्स में आरक्षण सुविधा की तर्ज पर रेल मंत्री ने भी नई दिल्ली आरक्षण काम्पलेक्स में टेली बुकिंग सेवा उपलब्ध कराई है। मुझे विश्वास है कि इस प्रकार की कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा सभी जोनल कार्यालयों और महत्वपूर्ण कस्बों एवं शहरों में उपलब्ध करायी जायेगी।

दुर्घटनाओं को रोकना बहुत ही आवश्यक है और मैं मानवीय असावधानियों के कारण होने वाली रेल दुर्घटनाओं की रोकथाम के

•सभा पटल पर रखा गया।

लिए उपलब्ध करायी जा रही 'ट्रैक सर्किट' सुविधा का स्वागत करता हूं।

महोदय, मैं आंध्र प्रदेश की जनता, विशेषरूप से मेरे निर्वाचन के लोगों, की ओर से और अपनी ओर से माननीय प्रधान मंत्री अटल जी, माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार और श्री राम नाईक को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने काकीनाडा-पीठापुरम नई लाइन को मुख्य लाइन से जोड़ने की हमारी लम्बे समय से चली आ रही मांग को इस बजट में शामिल किया है। हमारी सरकार ने हमारे बहुत पुराने सपने को साकार किया है। मैं माननीय रेल मंत्री से इस संबंध में आवश्यक स्वीकृति प्रदान करने का अनुरोध करता हूं ताकि नई लाइन का कार्य शीघ्र शुरू किया जा सके। वर्तमान में काकीनाडा-कस्बे का औद्योगिक और व्यापारिक दृष्टि से तेजी से विकास हो रहा है और काकीनाडा-विजाग औद्योगिक क्षेत्र में निकट भविष्य में 50,000 करोड़ रुपये मूल्य का पूंजी निवेश किया जायेगा। काकीनाडा पत्तन द्वारा अगले वर्ष तक लगभग 10 मिलियन टन और वर्ष 2005 तक 18 मिलियन टन माल संचालन की संभावना है। उक्त लाइन के पूरा हो जाने पर इस क्षेत्र का विकास होगा और विजाग पत्तन की क्षमता का उपयोग चरम सीमा तक पहुंच जाने के कारण काकीनाडा पत्तन की ओर अधिकाधिक कंटेनर कारगो आयेगा।

मैं माननीय रेल मंत्री से यह भी अनुरोध करता हूं कि इस वित्त वर्ष के दौरान इस परियोजना के लिए बजट आवंटन में वृद्धि करें और अनुपूरक रेल बजट में इसमें सांकेतिक राशि में से कुल लागत के कम से कम 50 प्रतिशत तक वृद्धि करें। इसके अतिरिक्त काकीनाडा जिला मुख्यालय होने के साथ-साथ एक महत्वपूर्ण औद्योगिक केन्द्र भी है। मेरा आपसे यह अनुरोध भी है कि लोगों की सुविधा के लिए काकीनाडा पत्तन और सिकंदराबाद के बीच चलने वाली 7047/7048 गौतमी एक्सप्रेस गाड़ी में एक थ्री टियर वातानुकूलित स्लीपर डिब्बा जोड़ा जाये।

लम्बी दूरी की गाड़ियों में किराये में वृद्धि के संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री से यह आग्रह करूंगा कि उन्होंने यौक्तिकीकरण के नाम पर उन्होंने स्लीपर क्लास, वातानुकूलित कुर्सीयान, वातानुकूलित थ्री टियर स्लीपर आदि के किराये में वृद्धि की है। यद्यपि मैं माननीय मंत्री की इस बात से सहमत हूं कि उच्च श्रेणियों में की गई वृद्धि का अधिकांश भार धनाढ्य लोगों, व्यापारियों तथा व्यापारी समुदाय पर ही पड़ेगा तथापि वातानुकूलित थ्रीटियर और स्लीपर क्लास में की गई तीव्र वृद्धि का आम लोगों, किसानों, निम्न मध्यम वर्ग के लोगों, जिन्हें अपनी छुट्टियां बिताने, बैठकों, सामाजिक कार्यक्रमों आदि में भाग लेने के लिए लंबी दूरी की यात्रा करनी पड़ती है, पर अधिक भार पड़ेगा। अत:, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि कम से कम स्लीपर श्रेणी और वातानुकूलित थ्री टियर स्लीपर श्रेणी, जोकि अब विलासिता नहीं अपितु एक आवश्यकता बन गई हैं, के किराए में की गई वृद्धि में कमी की जाए।

मैं विकलांग व्यक्तियों को यात्रा में रियायत देने और वातानुकूलित श्रेणियों में सुरक्षाकर्मी उपलब्ध कराने हेतु माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूं।

मैं चेन्नई-तिरुपति शताब्दी एक्सप्रेस, सिकंदराबाद-मछलीपत्तनम एक्सप्रेस, दिल्ली-कोयम्बटूर एक्सप्रेस आदि जैसी नई गाड़ियां शुरू किए जाने का भी स्वागत करता हूं।

मैं रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि प्रायोगिक आधार पर निजी पार्टियों को यात्री आरक्षण प्रणाली टर्मिनल देते समय इस योजना के लिए समुचित सुरक्षापायों सहित मार्गनिर्देश तैयार किए जाएं ताकि ऐसे टर्मिनलों का दुरुपयोग न हो पाए और स्वरोजगार कार्यक्रम के तहत यह योजना बेरोजगार स्नातक युवाओं को दी जाये।

इन शब्दों के साथ मैं इस बजट में काकीनाडा-पीठापुरम रेल लाइन परियोजना को शामिल करने के लिए माननीय प्रधानमंत्री और रेल मंत्री को पुन: धन्यवाद देता हूं और रेल बजट तथा अनुपूरक रेल बजट का समर्थन करता हूं।

•**श्री वेंकटरामी अनन्त रेड्डी** (अनन्तपुर) : महोदय, मुझे 1999-2000 के रेल बजट पर वाद-विवाद में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद। मेरे सम्मानित सहयोगियों के भाषणों को मैं आज सुबह से ध्यानपूर्वक सुन रहा हूं। मैं यह महसूस करता हूं कि आंध्र प्रदेश में अनन्तपुर निर्वाचन क्षेत्र की जनता के प्रति अपने कर्त्तव्यों का निर्वाह करते हुए राज्य और विशेषरूप से अनन्तपुर जिले से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों को इस सम्मानित सभा में रखना चाहिए।

रेलवे का एक सर्वाधिक राजस्व अर्जित करने वाला डिवीजन, दक्षिण मध्य रेल में गुंतकल डिवीजन है जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनता की यह मांग स्वाभाविक ही है कि मैं उनकी रेलवे से संबंधित आवश्यकताओं का ध्यान रखूं।

पहली बात तो यह है कि गुंतकल-रेणिगुंटा और मद्रास के बीच यातायात भीड़ अत्यधिक है क्योंकि इस मार्ग से महत्वपूर्ण लौह अयस्क की ढुलाई होती है। इस मार्ग पर मात्र एक ही लाइन होने और इसका विद्युतीकरण न किए जाने के कारण इस मार्ग पर यातायात में अधिक समय लगता है और विलम्ब होता है। अत: रेणिगुंटा-गुंतकल लाइन का दोहरीकरण दक्षिण मध्य रेल की एक सर्वाधिक महत्वपूर्ण और मूल आवश्यकता है। परन्तु यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि इस बजट में ऐसे महत्वपूर्ण कार्य के लिए धनराशि आवंटित नहीं की गई है। मेरी यह मांग है कि रेणिगुंटा-गुंतकल लाइन के दोहरीकरण का कार्य आरम्भ करने हेतु पर्याप्त धनराशि आवंटित किए जाने के लिए बजट में उपयुक्त संशोधन किए जाएं।

इस समय भारतीय रेल का नारा एकल आमान का है। आमान परिवर्तन प्राथमिकता के आधार पर शुरू किए जाएं। पाकाला-धर्मवरम सेक्शन का आमान परिवर्तन का कार्य यथाशीघ्र शुरू किए जाने की आवश्यकता है। इसके आमान परिवर्तन का कार्य पूरा होने के बाद चेन्नई और मुम्बई के बीच एक समानान्तर लाइन बन जायेगी और इससे वर्तमान लाइन पर भीड़-भाड़ कम होगी। मैं माननीय मंत्री से यह आग्रह करता हूं कि वे इस मामले पर ध्यान दें और पाकाला-धर्मवरम लाइन को बड़ी लाइन में बदलने सम्बन्धी मांग को प्राथमिकता दें।

महोदय, अब मैं अनन्तपुर जिले के लोगों की एक अन्य महत्वपूर्ण शिकायत रखता हूं। कोंकण रेलवे के शुरू होने के बाद मुम्बई से केरल की ओर जाने वाली दस रेलगाड़ियां – जो पहले गुंतकल और अनन्तपुर होते हुए चलती थीं – अब इस मार्ग से हटा ली गई हैं।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री वेंकटरामी अनन्त रेड्डी]

पिछले कई वर्षों से इस क्षेत्र के लोगों को केरल और मुम्बई तथा उत्तर के अन्य क्षेत्रों की सुविधाजनक यात्रा करने की आदत सी पड़ गई है। परन्तु अब कई गाड़ियों का मार्ग परिवर्तित करके इनको कोंकण रेलवे के मार्ग पर चलाया गया है। यद्यपि मार्ग में परिवर्तन स्वागत योग्य है तथापि इसके कारण वर्तमान प्रयोक्ताओं को असुविधा नहीं होनी चाहिए। इस समय कुर्ला से कोयम्बतूर तक केवल एक ही गाड़ी है जोकि बरास्ता गुंतकल और अनन्तपुर चलती है। मेरा यह अनुरोध है कि इसे त्रिवेन्द्रम तक बढ़ा दिया जाए ताकि यहां के लोगों को त्रिवेन्द्रम तक यात्रा करने की सुविधा प्राप्त हो सके। इस गाड़ी को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाने से सिर्फ अनन्तपुर जिले के लोग ही नहीं बल्कि पड़ोस में स्थित कर्नाटक के बेल्लारी जिले के कई हजार लोग भी लाभान्वित होंगे। मैं इस गाड़ी को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाये जाने की पुरजोर मांग करता हूं।

पिछले कई वर्षों से मैं ताडीपत्री स्टेशन पर मुम्बई-त्रिवेन्द्रम जयंती जनता एक्सप्रेस गाड़ी के कम से कम दो मिनट ठहराव की मांग कर रहा हूं। इस मार्ग पर ताडीपत्री बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। इस क्षेत्र में एल० एंड टी० की 6000 करोड़ रुपये की सीमेंट इकाई और औद्योगिक विकास की कई अन्य इकाइयां स्थापित की जा रही हैं। इस क्षेत्र से हजारों लोग मुम्बई और त्रिवेन्द्रम की यात्रा करते हैं। यद्यपि इस स्टेशन से होकर एक गाड़ी निकलती है तथापि वे इसका लाभ नहीं उठा पाते हैं। ताडीपत्री में इस गाड़ी का दो मिनट का ठहराव एक वास्तविक आवश्यकता है। इस क्षेत्र की जनता इस मुद्दे को लेकर कई वर्षों से आंदोलन कर रही है। मेरा यह निवेदन है कि माननीय मंत्री इस मामले पर विचार करें और इस गाड़ी के ठहराव के लिए आदेश दें।

ठहराव के मामले में मैं यह निवेदन भी करना चाहता हूं कि बंगलौर और हजरत निजामुद्दीन के बीच चलने वाली प्रतिष्ठित राजधानी एक्सप्रेस डिवीजन मुख्यालय गुंतकल पर भी नहीं रुकती है। कर्मचारियों की ड्यूटी बदलने अथवा पानी भरने आदि के लिए डिवीजन मुख्यालय गुंतकल पर इसका रुकना नितांत आवश्यक है। माननीय मंत्री मेरी इस मांग पर विचार करें और राजधानी एक्सप्रेस के गुंतकल में कम से कम दो मिनट के ठहराव हेतु आदेश दें।

महोदय, नांदयाल और गुंतकल के बीच आमान परिवर्तन और नई परियोजना की घोषणा करने से पहले ही तिरुपति से गुंतकल और अनन्तपुर होते हुए हैदराबाद तक दो गाड़ियां पहले ही चल रही थीं। अब इन गाड़ियों को रद्द कर दिया गया है। इससे पहले धर्मवरम और हैदराबाद के बीच एक मीटर लाइन गाड़ी चलती थी। अब इसे भी बंद कर दिया गया है। इसके कारण धर्मवरम और अन्य क्षेत्रों तथा पड़ोस में स्थित मदनपल्ली एवं चित्तूर जिले के क्षेत्रों के हजारों लोगों को अत्यधिक परेशानी उठानी पड़ रही है। इस क्षेत्र के कई लोगों को हैदराबाद से धर्मवरम तक यात्री की सुविधा प्राप्त थी। मैं माननीय रेल मंत्री से बड़ी लाइन पर धर्मवरम-हैदराबाद तक नई गाड़ी शुरू करने का अनुरोध करता हूं। इससे भारतीय रेल की राजस्व प्राप्ति बढ़ेगी और साथ ही साथ इस क्षेत्र के लोगों के लिए राज्य की राजधानी तक सीधे सेवा उपलब्ध हो जायेगी।

महोदय, ये अत्यधिक महत्वपूर्ण मुद्दे हैं और ये आंध्र प्रदेश के अनन्तपुर जिले की जनता की शिकायतें भी हैं। मैं तिरुपति और चेन्नई के बीच गाड़ी और अन्य गाड़ियां शुरू करने का स्वागत करता हूं। यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि नई परियोजनाएं शुरू करने के लिए दक्षिण मध्य रेल को अधिक धनराशि आवंटित नहीं की गई है और इस क्षेत्र के लिए विशेषरूप से कोई नई रेलगाड़ी शुरू करने की घोषणा नहीं की गई है। दक्षिण मध्य रेल के सर्वांगीण विकास के लिए दोहरीकरण और विद्युतीकरण आदि जैसी परियोजनाएं शुरू करने हेतु पर्याप्त धनराशि आवंटित किए जाने की आवश्यकता है। अतंतोगत्वा, इससे भारतीय रेल की आय बढ़ेगी।

अत:, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे इस पहलू पर ध्यान दें और बजट आवंटन में उपयुक्त संशोधन करें। मैं नए रेल जोनों के निर्माण की भी बात करना चाहता हूं।

अब रेलवे के पास संसाधनों की कमी है। रेलवे ने एक अनुपम पद्धति और संप्रेषण और उपकरणों की नई तकनीक प्राप्त कर ली है। अत: दक्षिणी क्षेत्र में नए जोन बनाए जाने की कोई जरूरत नहीं है। इससे भाषा संबंधी आंदोलन शुरू हो जाएंगे जो भ्रातृत्व संबंधों को बिगाड़ेगा। उदाहरण के लिए गुंतकल मंडल में कर्नाटक के हासपेट और बेल्लारी खंड शामिल हैं और इनका गुंतकल मंडल में होना कर्नाटक और आंध्र प्रदेश दोनों को मान्य है। गुंतकल मंडल दक्षिण-मध्य रेलवे में है। अब रेलवे हुबली का बंगलौर में नए जोन बनाने की सोच रहा है। गुंतकल मंडल के लोगों को यह स्वीकार्य नहीं होगा कि वे इन जोनों में शामिल किए जाएं। यदि गुतंकल मंडल को इन जोनों में शामिल करने का कोई प्रयास किया गया तो लोग आंदोलन करेंगे। अत: मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि सरकारी सेवा पदों के सृजन के अतिरिक्त लोगों को कोई बेहतर सेवा प्राप्त नहीं होगी। नए रेल जोन के सृजन की बजाय रेलवे को सुरक्षा, रख-रखाव और अपने कार्यकरण को सुधारने के बारे में सोचना चाहिए और निचले स्तर पर रोजगार सृजन करना चाहिए।

इन थोड़े से शब्दों के साथ में एक बार फिर रेल मंत्री जी से यह आग्रह करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं कि वे आंध्र प्रदेश के अनन्तपुर जिले के लोगों की असली समस्याओं पर ध्यान दें और उपयुक्त समाधान पेश करें, जैसाकि उपर्युक्त पैराग्राफ में बताया गया है। महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की कुछ समस्याओं को उठाने हेतु समय देने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं।

•**श्री प्रसन्ना आचार्य** (सम्बलपुर) : आज मैं भारी दिल और आहत भावनाओं के साथ रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। महोदय, स्वतंत्रता के बाद से लेकर पूर्ववर्ती सरकारों ने यह एक स्वीकार्य प्रथा बना ली है कि कुछ पिछड़े क्षेत्रों, विशेषरूप से मेरे राज्य उड़ीसा के पिछड़े क्षेत्रों, की उपेक्षा की जाए। विशेषरूप से रेल विभाग ने उड़ीसा को कोई महत्व नहीं दिया। पूर्वोत्तर रेलवे को आवंटित बजट से यह सिद्ध हो गया है। जब पिछले वर्ष हमारे प्रिय नेता, श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में सरकार का गठन हुआ और हमारी पार्टी, 'बीजू जनता दल' ने सरकार में भागीदारी करने का निर्णय किया तो इससे

•सभा पटल पर रखा गया।

मेरे राज्य के लोगों में यह उम्मीद जगी थी कि उड़ीसा की उपेक्षा करने का युग समाप्त हो गया है।

इस तथ्य के बावजूद कि कांग्रेस पार्टी एक लंबे समय से केंद्र के साथ-साथ उड़ीसा में भी सत्ता में थी, मेरे राज्य की उपेक्षा की गई। अब जब मेरी अपनी पार्टी इस सरकार की मुख्य सहयोगी पार्टी है, यह स्वाभाविक है कि मेरी पार्टी के साथ-साथ उड़ीसा के लोगों को भी वर्तमान केंद्रीय सरकार से काफी आशा है। किंतु, महोदय, हमारी सारी आशाएं इस समय झूठी साबित हुईं जब हमने 1999-2000 का रेल बजट पढ़ा। हमारे पार्टी नेता और केंद्रीय मंत्री श्री नवीन पटनायक बजट पूर्व संवीक्षा के समय माननीय रेल मंत्री को उड़ीसा में कुछ महत्वपूर्ण कार्यान्वयनाधीन परियोजनाओं और कुछ नई परियोजनाओं संबंधी प्रस्तावों के बारे में कुछ मूल्यवान सुझाव दिए थे। किंतु मुझे दु:ख के साथ यह कहना पड़ रहा है कि बजट में उन सुझावों को पर्याप्त स्थान नहीं दिया गया है।

महोदय, उदाहरण के तौर पर मैं नए ईस्ट-कोस्ट रेलवे जोन के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। संयुक्त मोर्चा सरकार ने बेहतर प्रबंधन और अल्पविकसित क्षेत्रों में रेलवे नेटवर्क का विकास करने के लिए विद्यमान रेलवे नेटव्रर्क का पुनर्गठन करके छ: नए जोन बनाने का निर्णय लिया था और इस प्रकार एक सीमा तक रेलवे के सामाजिक दायित्वों का निर्वाह किया था। यह सब हमारे स्वर्गीय नेता, श्री बीजू पटनायक के अनुरोध पर किया गया था और तत्कालीन प्रधान मंत्री, श्री देवगौड़ा ने स्वयं नए जोन का शिलान्यास किया था।

तदन्तर, रेल मंत्रालय ने दिनांक 30.4.97 के अपने आदेश संख्या-97/ ई एंड आर/700/1 के तहत एक नए जोन के चरणबद्ध निर्माण हेतु कुछ लक्ष्य नियत किए थे, निदेशानुसार, पहले चरण में, जिसके लिए लक्ष्य जनवरी '97 था, विशेष कार्याधिकारी के कार्यालय की स्थापना और एक कार्यकरण कार्यालय हेतु अवसंरचना का सृजन किया गया था। दूसरे चरण में खुरडा रोड़ और विशाखापत्तनम के मंडलों को नए जोन में स्थानांतरित किया जाना था, यह कार्य जनवरी, 98 तक पूरा कर लिया जाना था। किंतु इसकी घोर्षणा के साढ़े तीन वर्ष बाद भी एक कार्यालय खोलने और बिना पर्याप्त स्टाफ के कुछ रेल अधिकारियों की तैनाती के अतिरिक्त कुछ भी नहीं किया गया है। इसके अलावा कुछ भी नहीं किया गया है। यहां तक कि जोन में कार्य शुरू करने संबंधी भी कोई अधिकारिक सूचना नहीं दी गई है।

महोदय, तीन महीने पहले मुझे दक्षिण-पूर्व रेलवे परामर्शदात्री समिति की गार्डन रीच में होने वाली बैठक में आमंत्रित किया गया था। मेरे अतिरिक्त उड़ीसा के मेरी पार्टी के छ: और संसद-सदस्यों ने माननीय रेल मंत्री को एक पत्र लिखा था जिसमें ईस्ट कोस्ट जोन के लिए एक अलग समिति बनाने और उसकी बैठक भुवनेश्वर में करने की बजाय कलकत्ता में करने के प्रति अपना असंतोष और रोष व्यक्त किया गया था। विरोधस्वरूप हमने बैठक में भाग नहीं लिया था। हम इस बात से और अधिक अपमानित महसूस कर रहे हैं कि आज तक हम रेल मंत्री के उत्तर का इंतजार कर रहे हैं। भगवान ही जानता है कि हमें अपने पत्र का उत्तर कब मिलेगा ? महोदय, रेल विभाग इस तरीके से कार्य कर रहा है।

महोदय, आपके माध्यम से, मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि वे ईस्ट कोस्ट जोन में काम शुरू कराने के लिए तुरन्त आवश्यक कदम उठाएं।

अब मैं संक्षेप में उन विभिन्न कार्यान्वयनाधीन परियोजनाओं की चर्चा करूंगा जिन्हें पूर्ववर्ती वर्षों की तरह पर्याप्त धन आवंटित नहीं किया गया है।

लांगीजेस रोड़-जूनागढ़ रेल लाइन, जिसकी आय दर 15% से अधिक है, के लिए केवल 2 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। 1992-93 में इस परियोजना को मंजूर किए जाने से लेकर अब तक इस पर केवल 11 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं।

नौपाड़ा-गुनुपुर आमान परिवर्तन परियोजना पर भी धीमी गति से काम चल रहा है क्योंकि इस परियोजना को योजना आयोग आदि जैसे संबंधित प्राधिकरणों से भी आवश्यक स्वीकृति नहीं मिली है। यदि इस आमान परिवर्तन को रायगढ़ तक बढ़ाने के प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया जाता है तो यह परियोजना बहुत लाभदायक सिद्ध होगी।

मैदानी क्षेत्रों में, भुवनेश्वर ही शायद ऐसी राजधानी है जहां के लिए शताब्दी रेल सेवा उपलब्ध नहीं है। भुवनेश्वर और हावड़ा के बीच इस सेवा को शुरू किए जाने के लिए लगातार मांग की जाती रही है, यह गाड़ी भुवनेश्वर से सुबह चलकर शाम को वापस पहुंचेगी। भुवनेश्वर और हावड़ा के बीच चलने वाले यातायात को सरसरी तौर पर देखने से इस रेल सेवा को शुरू किए जाने की बात पूर्णतया न्यायोचित सिद्ध होती है। किंतु इस सेवा को शुरू न किए जाने के कारण रेलवे प्रशासन ही बेहतर जानता है, वे महसूस करते हैं कि ऐसी सेवा की फिलहाल जरूरत नहीं है। भुवनेश्वर और हावड़ा के बीच यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या बहुत ज्यादा है उनकी सूची मेरे पास है। यह मेरी राय है और उड़ीसा राज्य के प्रति रेलवे की उदासीनता का एक और नमूना है। इस आदरणीय सभा के माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करता हूं कि इस चर्चा का उत्तर देते समय वे भुवनेश्वर और हावड़ा के बीच 'शताब्दी' रेल सेवा को शुरू करने की घोषणा करें।

महोदय, पश्चिमी उड़ीसा देश का सबसे अधिक उपेक्षित और गरीबी वाला क्षेत्र है। महोदय, क्या आप जानते हैं कि आजादी के 50 वर्ष बाद भी कालाहांडी जिले के लोग भुखमरी के कारण मर रहे हैं। इन क्षेत्रों के समग्र विकास हेतु अन्य बातों के साथ-साथ संचार नेटवर्क का विकास सबसे जरूरी है। अत:, मैं प्रस्ताव करता हूं कि बारगढ़ को रेल पथ द्वारा नौपाडा से जोड़ा जाए ताकि इस मार्ग के माध्यम से रायपुर, जो 'छत्तीसगढ़' राज्य की प्रस्तावित राजधानी है, को जोड़ा जा सके।

महोदय, मेरे पास अनेक प्रस्ताव हैं किंतु समय की कमी के कारण शायद यहां उनका उल्लेख करना संभव नहीं होगा। यदि मंत्री जी चाहेंगे तो मैं अपने प्रस्ताव बाद में उन्हें दे दूंगा।

महोदय, हम भ्रष्टाचार को समाज के विभिन्न स्तरों और प्रशासन से समाप्त करने में अभी तक समर्थ नहीं हो पाए हैं। किंतु, महोदय, रेलवे में भ्रष्टाचार अन्य जगहों की अपेक्षा अधिक है। मुझे बाहर का अधिक अनुभव नहीं है किंतु मैं यह जानता हूं कि विशेषरूप से

[श्री प्रसन्ना आचार्य]

मेरे अपने राज्य उड़ीसा में अब क्या हो रहा है ? भ्रष्ट अधिकारियों को महत्वपूर्ण स्थानों पर तैनात किया गया है और वे राजाओं की तरह बर्ताव कर रहे हैं। स्पष्टतया वे राजनैतिक आकाओं की सहायता और समर्थन से ऐसा कर रहे हैं। उड़ीसा में, इस सरकार के सत्ता संभालने के बाद आर०आर०बी० भुवनेश्वर को भंग कर दिया गया है और एक रेल अधिकारी को इसके नए चेयरमैन के रूप में नियुक्त किया गया है। इससे हरेक को यह आशा थी कि भ्रष्टाचार पर अंकुश लगेगा। किंतु इसके विपरीत भ्रष्टाचार में वृद्धि हुई है।

कुछ महीने पहले समूह 'ग' और समूह 'ख' पदों के लिए कर्मचारियों की भर्ती हेतु परीक्षा आयोजित की गई थी। महोदय, मैं यह कहने को विवश हूं कि परीक्षा से पहले परीक्षार्थियों को प्रश्न-पत्र बेच दिए गए। लोगों द्वारा रेल प्राधिकारियों के ध्यान में ऐसे अनेक अरोप लाए गए हैं किंतु इसका कोई परिणाम नहीं निकला है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का सम्बलपुर-ताल्चेर रेल लाइन, जिसका उन्होंने पिछले स्वतंत्रता दिवस को उद्घाटन किया था, पर लंबे समय से चल रहे काम में तेजी लाने के लिए तहेदिल से शुक्रिया अदा करते हुए अपना भाषण समाप्त कर रहा हूं।

महोदय, अपनी अन्तर्रातमा से मैं इस बजट का समर्थन करने का इच्छुक नहीं हूं, क्योंकि इसमें मेरे राज्य की घोर उपेक्षा की गई है, किंतु पार्टी का एक सदस्य होने के नाते, जो इस सरकार का एक महत्वपूर्ण घटक है, इस बजट का समर्थन करना मेरा कर्त्तव्य हो जाता है।

[हिन्दी]

•**श्री रामेश्वर पाटीदार** (खरगौन) : रेल मंत्री, नीतीश कुमार जी ने जो रेल बजट संसद में पेश किया है, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

इस रेल बजट का समाज के सभी वर्गों और संगठनों ने समर्थन किया है। विपक्ष जिन मुद्दों पर इस बजट की आलोचना कर रहा है, वह राजनीति से प्रेरित है। यदि ऐसा ही, इतने ही टैक्स वाला बजट अगर उनकी पार्टी सत्तारूढ़ होती और उन्होंने पेश किया होता तो ये लोग ही उसकी तारीफ करते नहीं अघाते। इतना किराया और माल-भाड़ा कांग्रेस की सरकारों ने कई बार इससे ज्यादा बढ़ाया है। मंत्री जी ने वर्ष 1999-2000 को यात्री-वर्ष घोषित किया है, जो एक अच्छा कदम है क्योंकि इस बहाने रेल कर्मचारियों और रेल सुविधाओं को सुधारने पर ध्यान दिया जाएगा। व्यवहार के मामले में रेल कर्मचारियों और सुविधाओं के मामले में रेलवे में काफी कुछ करने की गुंजाइश है। इतने ही खर्च पर केवल कर्मचारी और अधिकारियों में नैतिकता और कर्त्तव्यनिष्ठा पैदा करने से ही काफी सुधार हो सकता है और रेल को आदर्श रेल बनाया जा सकता है।

रेल बजट में 3000 करोड़ रुपये बाजार से कर्जा लेने का प्रस्ताव किया गया है। रेलवे को इस कर्जे पर करीब 21 प्रतिशत ब्याज देना होता है। पहले ही रेलवे 14000 करोड़ रुपए के कर्ज ले चुका है। अभी भी आय की तुलना में रेलवे को रेल विकास के लिए 35 गुना ज्यादा रकम चाहिए। इसलिए मैं सुझाव देना चाहता हूं कि रेलवे में भी प्राइवेट कम्पनियों को नई रेलवे लाइन डालने का कार्य सौंपा जाए। उन्हें अपनी मर्जी की, परन्तु रेलवे की सहमति से, लाइन का चुनाव करने का अधिकार हो और उन्हें ब्याज सहित एवं एक तय निश्चित प्रतिशत में लाभ एवं लागत रकम की राशि जोड़कर, 20 या 25 वर्ष तक रेल की आय लेने का अधिकार हो - ये वर्ष रकम, लागत रकम और आय के अनुपात मे कम-ज्यादा किए जा सकते हैं।

इस योजना से द्रुतगति से नई रेल लाइनें डाली जा सकती हैं अन्यथा समय की गति के साथ देश को आगे नहीं बढ़ाया जा सकता। सड़कें, पुल पुलिया जब प्राइवेट हाथों में दिए जा सकते हैं तो रेल लाइनें भी देनी चाहिए।

रेल मंत्री जी ने गत रेल बजट में प्लास्टिक बैग, जिनमें बैड रोल भरकर दिए जाते हैं, या उनके अन्य उपयोग को रेलों में बंद करने की घोषणा की थी परन्तु उस पर अमल शुरू नहीं हुआ है। मेरा अनुरोध है कि उस पर शीघ्र अमल कराया जाए।

इस वर्ष मंत्री जी ने रेलवे स्टेशनों पर धूम्रपान का सामान बेचने की मनाही की है, जिसका मैं स्वागत करता हूं। इस पर सख्ती से अमल होना चाहिए।

ए०सी० फर्स्ट, ए०सी० सैकेंड और ए०सी० थर्ड क्लास की बोगियों में लैट्रीन, बाथ रूम के बाहर खुली जगह में धूम्रपान करने की अनुमति है। इससे जो यात्री बाथ रूम तक जाते हैं, उन्हें वह धुंआ श्वास के जरिए लेने को बाध्य होना पड़ता है। यही धुंआ फाटक के जरिए भीतर ए०सी० डिब्बों में भी जाता है जो यात्रियों के लिए ज्यादा हानिकारक होता है। इसलिए ऐसे धूम्रपान को बंद करना चाहिए। बीच के स्टेशनों पर उतरकर वे ऐसा कर सकते हैं।

रेल मंत्री जी ने मेरे चुनाव क्षेत्र से होकर गुजरती हुई एक रेल लाइन खण्डवा से खरगौन, सेधवा होती हुई नरडाना (महाराष्ट्र) तक— के सर्वे करने के आदेश देना, रेल बजट में सम्मिलित किया है, जिसके लिए मैं उनका व्यक्तिगत रूप से आभार प्रकट मानते हुए धन्यवाद देना चाहता हूं। केवल सर्वे के आदेश मात्र से ही मेरे क्षेत्र की जनता में खुशी की लहर दौड़ गई है।

आजादी के पहले से और गत 50 वर्षों से रेलवे लाइन की मांग इस क्षेत्र की जनता द्वारा की जाती रही है, परन्तु आज तक किसी रेल मंत्री ने इस ओर ध्यान तक नहीं दिया। आपने सर्वे का आदेश देकर बहुत उपकार किया है। मेरा निवेदन है कि आप इस संबंध में आवश्यक निर्देश शीघ्र जारी करे दें जिससे कि सर्वे कार्य शीघ्र पूरा हो सके और अगले बजट में रेल लाइन डालने के लिए राशि आवंटित हो सके।

मेरे चुनाव क्षेत्र में अजमेर खण्डवा मीटरगेज लाइन आती है, जिसका आमान परिवर्तन करना सिद्धांत: स्वीकार हो चुका है। आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र शुरू करवाने का मैं आग्रह करता हूं। इसी लाइन पर महु से बड़वाह और बड़वाह से खण्डवा तक कई जगह रेल क्रासिंग पर अनमैन्ड गेट है, कहीं पर केवल सुबह से शाम तक ही गेटमैन की ड्यूटी रहती है। इसलिए रात्रि में आसपास के गांवों के लोगों

•सभा पटल पर रखा गया।

को गेट क्रास करने की सुविधा नहीं रहती और उन्हें काफी असुविधा होती है। मेरा निवेदन है कि सभी गेटों पर चौबीसों घंटे गेटमैन रहना चाहिए।

एन०टी०पी०सी० नेशनल थर्मल पूल से केन्द्र और राज्यों को सस्ती बिजली देता है परन्तु उन्हीं राज्यों से जब रेल लाइन के लिए रेल विभाग बिजली लेता है तो वे राज्य उसी सस्ती बिजली के लिए पांच गुना अधिक कीमत रेलवे से वसूल करते हैं। इसके लिए केन्द्र को कानून बनाकर राज्यों पर सस्ती बिजली देने की जवाबदारी डालनी चाहिए।

राज्यों को जो ग्रांट्स-इन-एड या अनुदान हजारों करोड़ रुपए दिए जाते हैं, उसी राशि में से रेलवे विकास के लिए, उनके प्रदेश में जो नई रेल लाइन जा रही है, उसके लिए एक निश्चित अनुपात में, राशि देते समय, यहीं पर काट ली जाए – ऐसा प्रावधान बनाना चाहिए।

महोदय, चंडीगढ़ में इस समय रेलवे बुकिंग के लिए शहर में सिर्फ बस स्टैण्ड पर ही यह सुविधा उपलब्ध है। इस समय चंडीगढ़ की आबादी 10 लाख के आसपास पहुंचने लगी है। इसलिए शहर में चार-पांच स्थानों पर और यह सुविधा मिलने की गुंजाइश है। इसके लिए हाई कोर्ट में, पंजाब युनिवर्सिटी में, पी०जी०आई० में, किसी एक बड़ी कालोनी एवं गांव में भी रेलवे बुकिंग के दफ्तर खोले जाएं ताकि लोगों को पेश आ रही दिक्कत कम हो सके। इसके साथ चंडीगढ़ से देहरादून वाया नारायणगढ़ रेलवे लाइन के सर्वे का काम भी जल्द ही पूरा करके उसे स्वीकार किया जाए ताकि चंडीगढ़-हरिद्वार सीधी रेल लाइन शुरू हो सके। पिछले दिनों सरकार ने चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन की एक ओर ओपनिंग (प्रवेश द्वार) पंचकूला की ओर करने की बात स्वीकार की है। यह स्वागत योग्य कदम है। मेरा निवेदन है कि यह कार्य भी जल्द शुरू एवं पूरा किया जाए।

महोदय, चंडीगढ़ से मनीमाजरा जाते हुए एक रेलवे क्रॉसिंग है जिस पर ट्रेन आने के समय काफी समय तक ट्रैफिक रुका रहता है। मनीमाजरा में अब तेजी से मकान बन रहे हैं तथा वहां मॉडर्न रिहायशी कॉम्प्लेक्स बनने के कारण हजारों लोग प्रतिदिन वहां से चंडीगढ़ आते-जाते हैं। इसलिए मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि सरकार इस स्थान पर एक ओवर ब्रिज बनाने की योजना अभी से बनाए ताकि आने वाले दौर में इस स्थान पर होने वाले ट्रैफिक कंजैशन से बचा जा सके। ऐसे ही चंडीगढ़ अंबाला मार्ग पर डेरावासी के पास भी ओवर ब्रिज की बहुत आवश्यकता है। इसे भी जल्द शुरू किया जाए।

महोदय, पिछले दिनों रेलवे विभाग के कुछ अधिकारियों ने यह घोषणा की थी कि सिख पंथ की 300वीं सालाना जयन्ती के अवसर पर दिल्ली एवं आनन्दपुर साहिब के बीच एक नयी शताब्दी चलाई जाएगी। मालूम नहीं कि इस योजना का क्या हुआ। अच्छा होगा यदि सरकार इस शताब्दी को जल्द शुरू करे तथा दिल्ली-आनन्दपुर साहिब के बीच इस शताब्दी को चंडीगढ़ से गुजारा जाए ताकि यह शताब्दी और अधिक प्रभावी हो सके। इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि पंजाब में सरहन्द एवं फतेहगढ़ साहिब दो ऐसे शहर हैं जो ऐतिहासिक दृष्टि से महत्वपूर्ण शहर हैं। गुरु गोविन्द सिंह जी के दोनों बच्चे जिस दीवार में जिन्दा चुन दिये गये थे, वह यहीं पर स्थित है। मुसलमान भाइयों का भी बहुत महत्वपूर्ण स्थान रोज़ा शरीफ वहां पर है। जैन समाज का एक बहुत बड़ा मंदिर भी इसी क्षेत्र में है। परंतु यह क्षेत्र इतना ऐतिहासिक एवं धार्मिक महत्व का होने के बावजूद भी रेलवे सुविधाओं से वंचित है। वहां प्रति वर्ष हजारों श्रद्धालु जाते हैं परन्तु वहां किसी भी प्रमुख रेल का रुकने का पॉइंट नहीं है। इससे लोगों को काफी दिक्कत आती है। इसलिए मेरी मांग है कि इस रेल मार्ग पर गुजरने वाली सभी गाड़ियों को यहां स्टॉपेज दिया जाए ताकि हम इस ऐतिहासिक स्थान के प्रति पूरी श्रद्धा एवं सम्मान व्यक्त कर सकें। इसके साथ-साथ सरहन्द ब्रिज बनाने का काम पहले से सरकार मंजूर कर चुकी है। इसका काम भी जल्द शुरू किया जाना चाहिए तथा इसके साथ-साथ मोरिंडां एवं कुराली में भी जो रेलवे ओवर ब्रिज बनाने को मंजूरी मिली है, उन्हें भी जल्द से जल्द शुरू करवाया जाए ताकि इस सारे क्षेत्र के लोगों की समस्याएं, जिनसे मैं भावनात्मक रूप से जुड़ा हूं और जहां मैं पला हूं, खेला हूं और बड़ा हुआ हूं, की समस्याएं दूर हो सकें।

महोदय, वर्तमान भाजपा सरकार ने मेरे आग्रह पर जो कदम चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन के विकास के लिए उठाए हैं, वे स्वागत योग्य हैं तथा सरकार उसके लिए धन्यवाद की पात्र है। परन्तु अभी भी काफी कुछ करना बाकी है। मैं आशा करता हूं कि भारत सरकार चंडीगढ़ के रेलवे स्टेशन के विकास के लिए और भी अधिक ध्यान देगी, जो निर्णय लिये हैं उन्हें लागू करेगी तथा जो प्रोजेक्ट विचाराधीन हैं, उन्हें जल्द स्वीकार करके वहां कार्य शुरू करेगी। वहां के लिए जिस धन की आवश्यकता है, उसे जारी करती रहेगी तथा आने वाले एक-दो वर्षों में चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन का कायाकल्प कर देगी। इसी विश्वास के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

•श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी (बांदा) : महोदय, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत लोकप्रिय बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं जिसमें अनेकों जनहितकारी नये कदम उठाये गये हैं। इसके साथ ही पूर्व रेल बजट की चर्चा में भाग लेते हुए मैंने अपने संसदीय क्षेत्र बांदा की कुछ ज्वलंत मांगों के संदर्भ में आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से जो अपेक्षायें की थी उसमें से एक वर्ष होने के बाद भी कुछ नहीं किया गया। छोटी-छोटी मांगों पर भी उचित ध्यान नहीं दिया गया, इसका मुझे कष्ट है।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से पुन: आज रेल मंत्री जी से आशा करता हूं कि भारत की सांस्कृतिक धरोहर एवं तपोस्थली चित्रकूट तथा महर्षि वामदेव की नगरी, बांदा जनपद की समस्याओं के निराकरण हेतु सहानुभूतिपूर्वक विचार कर इस पिछड़े क्षेत्र कि विकास हेतु वांछित कार्यवाही करने का कष्ट करेंगे। अभी तक कुछ मांगों में अधिकारियों से परीक्षण कराकर जो उत्तर प्राप्त हुआ है, उसी को माननीय रेल मंत्री ने मुझे भेज दिया है जिसे मैं संलग्न कर आशा करता हूं कि इन पर फिर से विचार कर उचित कार्यवाही की जायेगी।

प्रस्तुत रेल बजट का मैं पुन: समर्थन करते हुये अपनी बात समाप्त करता हूं।

क. नई रेलों के चालन का सुनिश्चितकरण :

इलाहाबाद से हरिद्वार तक नई ट्रेन (मानिकपुर-झांसी होकर) चलाई जाए और उसका नाम चित्रकूट धाम एक्सप्रैस रखा जाए।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी]

अयोध्या से चित्रकूट धाम (वाया इलाहाबाद, मानिकपुर तक नई ट्रेन सेवा प्रारम्भ की जाए)। नयी दिल्ली से आजादी की लड़ाई के केन्द्र इलाहाबाद तक शताब्दी एक्सप्रैस चलाई जाए।

ख. कुछ प्रमुख स्टेशनों को विशेष सुविधाएं :

बांदा एवं चित्रकूट धाम स्टेशनों के विकास हेतु दोनों प्लेटफार्मों के मध्य पैदल पारगमन पुलों का निर्माण कराया जाए साथ ही साथ अतर्रा स्टेशन में महिला शौचालय की व्यवस्था की जाए एवं स्टेशन मास्टर के लिए अतिरिक्त कक्ष एवं प्रतीक्षालय का निर्माण।

श्री राम की बनवास कालीन तपोभूमि चित्रकूट को अपनी कर्मस्थली बनाने वाले नाना जी देशमुख जैसे उच्च दराज समाज सेवी वहां से दिल्ली प्राय: यात्रा करते हैं। अत: वातानूकुलित श्रेणी के वर्तमान आरक्षण को बढ़ाने का कष्ट करें, साथ ही वर्तमान साइड शायिकाओं को मुख्य शायिकाओं के परिवर्तन का अविलम्ब आदेश करें।

ग. कुछ प्रमुख रेलों के गन्तव्य में बदलाव वृद्धि :

बांदा-झांसी शटल (1523-24) एवं बांदा कानपुर शटल (1511-12) गाड़ियों को चित्रकूट धाम तक पहुंचने के लिए मानिकपुर से चलाया जाए ऐसा होने से इनका सम्पर्क मुम्बई लाइन की ट्रेनों से हो जायेगा।

चम्बल एक्सप्रैस (ग्वालियर-हावड़ा) सप्ताह में चार दिन चलती है इसे प्रतिदिन करते हुए दिल्ली तक बढ़ा दिया जाए।

घ. कुछ प्रमुख रेलों की कुछ स्टेशनों पर ठहराव की व्यवस्था:

मानिकपुर जंक्शन में गंगा-कावेरी, ज्ञान गंगा तथा तिरूपति एक्सप्रेस को स्टोपज दिया जाए। इलाहाबाद से झांसी जाने वाली पैसेंजर का प्रस्थान समय पूर्ववत: प्रात: 4.00 बजे ही रखा जाए।

बरगढ़ स्टेशन पर सारनाथ एक्सप्रेस एवं गोरखपुर-दादर जनता एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। चित्रकूट एक्सप्रेस को बढ़ौसा रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाये।

तुलसी एक्सप्रेस इलाहाबाद से कुर्ला तक (वाया चित्रकूट-धाम-झांसी) को शिक्षा केन्द्र अतर्रा स्टेशन पर ठहराव देते हुए प्रतिदिन किया जाए तथा पूणा तक बढ़ा दिया जाए।

ङ कुछ प्रमुख रेलों के समय में परिवर्तन :

महाकौशल एक्सप्रेस (जबलपुर-हजरत निजामुद्दीन) एक मात्र ऐसी ट्रेन है जिससे बांदा एवं हमीरपुर तथा अन्य क्षेत्रों के सांसद दिल्ली जा सकते हैं इसका दिल्ली पहुंचने का समय प्रात: 9.00 बजे किया जाए ताकि सदन में हम समय से पहुंच सके साथ ही साथ ट्रेन में अतर्रा से ए०सी० द्वितीय श्रेणी का आरक्षण कोटा नहीं है। इसे उपलब्ध कराने की संस्तुति प्रदान की जाए। झांसी इलाहाबद पैसेंजर 1521 व 1522 का समय जो सात माह पूर्व था वही फिर से कर दिया जाए।

आपसे अनुरोध है कि उपरोक्त वर्णित मांगों के त्वरित निस्तारण हेतु उचित कार्यवाही करने की कृपा करेंगे।

[अनुवाद]

•**श्री के० पलानी स्वामी** (तिरूचेंगोडे) : मुझे रेल बजट 1999-2000 पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिये मैं अध्यक्षपीठ को धन्यवाद देता हूं। मेरा माननीय रेल मंत्री से पहला और मुख्य निवेदन यह है कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक नया रेल मंडल स्थापित किया जाये जिसका मुख्यालय ईरोड में अथवा सलेम में हो।

मंगला एक्सप्रेस रेलगाड़ी नई दिल्ली से तिरूप्पुर, ईरोड और सलेम के लिये चलती थी। अब इस रेलगाड़ी को नवनिर्मित कोंकण रेल प्रणाली के माध्यम से अन्यत्र मार्ग से चलाया गया है जिससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग बुरी तरह प्रभावित हुए हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र और इससे लगते जिलों में वस्त्र, हल्दी और साबू आदि उत्तरी-राज्यों को भेजे जाते हैं। इन व्यवसायों से जुड़े व्यापारियों को बार-बार दिल्ली तथा उत्तर में अन्य राज्यों को जाना पड़ता है और मंगला एक्सप्रेस के मार्ग में परिवर्तन करने से इन्हें कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। अत:, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि नई साप्ताहिक रेलगाड़ी, कोयम्बटूर-नई दिल्ली एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाये।

मैं माननीय मंत्री से यह भी अनुरोध करता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सलेम और ईरोड के बीच मगुडनचावड़ी में एक ऊपरी पुल का निर्माण किया जाये। इससे वाहन चालकों तथा आम जनता को काफी लाभ होगा। यहां रेल समपार प्राय: बंद रहता है जिससे यातायात अवरुद्ध हो जाता है और इससे भारी असुविधा होती है।

सलेम तथा ईरोड के यात्री केरल एक्सप्रेस, जो इन नगरों से गुजरती है, से अपना अग्रिम आरक्षण नहीं करा पाते हैं। अत:, मैं माननीय मंत्री से यह आग्रह करता हूं कि इन नगरों के लिये आरक्षण का कोटा निर्धारित कर, यहां के लोगों को आरक्षण की सुविधा प्रदान करें।

मैं माननीय मंत्री से यह भी अनुरोध करता हूं कि चेन्नई जाने वाली सभी रेलगाड़ियों को नई एक्सप्रेस, ब्लू माऊन्टेन एक्सप्रेस, वेस्ट कोस्ट एक्सप्रेस की संकरी स्टेशन पर ठहराव प्रदान करने पर भी विचार करें। यहां इस बात का उल्लेख करना आवश्यक है कि इससे व्यापारी वर्ग तथा आम जनता को काफी लाभ पहुंचेगा। मैं यह अनुरोध करता हूं कि ईरोड से करुर जाने वाली सभी रेलगाड़ियों को कोइमुडी जंक्शन पर ठहराव प्रदान किया जाये।

[हिन्दी]

••**डा० राम लखन सिंह** (भिण्ड) : माननीय सभापति महोदय, माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने एक संतुलित, प्रगतिशील एवं आम आदमी के हित में जो रेल बजट पेश किया है, उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई व धन्यवाद देते हुए कुछ सुझाव देना चाहता हूं।

•मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।
••सभा पटल पर रखा गया।

आम आदमी के लिए सैकिंड क्लास के डिब्बों में ठंडे व स्वच्छ पानी की व्यवस्था सभी गाड़ियों में उपलब्ध कराने का कदम उठाया जाना चाहिए।

हमारे क्षेत्र के लोग इटारसी, कल्याण, वी०टी०, मुम्बई तथा पूना के स्टेशनों पर भारी मात्रा में वेन्डरों का कार्य करते हैं। वेन्डरों की मृत्यु होने पर उनके उत्तराधिकारियों को वेंडर का लाइसेंस तुरंत दिया जाना चाहिए।

ए०सी० टू टायर में बैडरोल को किराये में से निकाला जाना चाहिए, क्योंकि ठेकेदार लोग ठीक से बिस्तर उपलब्ध नहीं कराते हैं।

मेरे क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण परियोजना गुना-भिंड-इटावा का कार्य चल रहा है, उसमें इस बार सिर्फ 18 करोड़ रुपया दिया गया है, जो कम है। चूंकि अभी भिंड से इटावा जाते समय तीन बड़े नदी पुलों का निर्माण होना है। अत: इसमें और पैसा बढ़ाया जाए।

20 सितम्बर, 1998 को माननीय प्रधान मंत्री जी ग्वालियर गये थे, उन्होंने वहां आम सभा में एक नई रेलवे लाइन भिंड-उरई-महोबा बरास्ता राठ की घोषणा की थी कि इसका कार्य जल्दी शुरू किया जायेगा। लेकिन उसका सर्वे अभी बहुत धीमी गति से चल रहा है, मेरा निवेदन है कि उसमें तेजी लाई जाए, जिससे कि अगले बजट में उसे शामिल किया जा सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र में दतिया जिला भी आता है, वहां सुप्रसिद्ध पीताम्बरा पीठ है, जिसके कारण वहां पूरे देश से लोग आते हैं। दतिया स्टेशन पर पंजाब मेल व अन्य गाड़ियों को रोकने के लिए पिछले दो साल से मैं अनुरोध कर रहा हूं। लेकिन अभी तक उस गाड़ी को रोका नहीं गया है। अत: मेरा अनुरोध है कि वहां इस गाड़ी को रोका जाए।

हमारे क्षेत्र में सोनागिरि जैन तीर्थस्थल है, वहां भी गाड़ियों को रोका जाना चाहिए।

हमारे क्षेत्र में बसई रेलवे स्टेशन है। वहां पहले पठानकोट एक्सप्रैस रुकती थी। लेकिन अभी कुछ समय से वह गाड़ी वहां रुकनी बंद हो गई है। कृपया उस गाड़ी को वहां रोकने के निर्देश दिये जाएं।

भिंड से जी०टी० एक्सप्रैस में चार बर्थ का कोटा आवंटित होना चाहिए, क्योंकि वहां की जनता को भोपाल व दिल्ली जाने में काफी परेशानी होती है। इन सब सुझावों के साथ आपको धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

•श्री एम० मास्टर मथान (नीलगिरि) : हमारे माननीय रेल मंत्री ने वर्ष 1999-2000 का रेल बजट इस सभा में प्रस्तुत किया है। मुझे वास्तव में इस बात की खुशी है कि उन्होंने काफी अच्छा बजट प्रस्तुत किया है। उन्होंने अपने इस बजट में दूसरी श्रेणी के यात्री किराये में कोई परिवर्तन नहीं किया है। मुझे इस बात की भी खुशी है कि उन्होंने कुछ नयी रेल लाइनें भी आरम्भ की हैं। इस संबंध में, मैं चामराजनगर से साथियामंगलम के बीच रेल लाइन आरम्भ करने के लिये मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं। लेकिन यह दुर्भाग्य की बात है कि इस लाइन को मेटुपालयम से नहीं जोड़ा गया है। वर्तमान बजट में मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र, नीलगिरि के लिये कोई बजट प्रावधान नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री से अपील करता हूं कि इस बजट में नीलगिरि निर्वाचन क्षेत्र के लिये भी कुछ मूलभूत प्रावधान किये जायें। प्रस्तावित नई लाइन का मेटुपालयम तक विस्तार किया जाये। रेल विभाग द्वारा मेटुपालयम से उटकमंड तक नीलगिरि एक्सप्रेस, जो नीलगिरि जिले की आवश्यकताओं को पूरा करती है और जो एक पर्यटन केन्द्र है की उपेक्षा की गई है। इस संबंध में मैं मंत्री जी से अपील करता हूं कि पर्यटन के महत्व को ध्यान में रखते हुए वर्तमान समय में प्रयोग में लाये जा रहे इंजनों के स्थान पर नये डीजल इंजन लगाये जायें। गत वर्ष भी मैंने अपने बजट भाषण में नये इंजन लगाने के लिए अनुरोध किया था, जिसके लिये पूर्ववर्ती सरकार ने स्विट्जरलैंड की सरकार से बातचीत भी की थी, लेकिन सरकार द्वारा उस पर कोई अनुवर्ती कार्यवाही नहीं की गयी। इस पर कार्यवाही की जाए और नए इंजन प्रदान किये जाएं। नये रेल डिब्बे, जिनमें आधुनिक सुविधाएं उपलब्ध हों, भी प्रदान किये जायें।

वर्तमान कम्प्यूटर युग में, वहां पर कम्प्यूटर सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। ये सुविधाएं उपलब्ध न होने के कारण पर्यटकों को सूदूर स्थानों तक जाने हेतु अपना आरक्षण कराने में अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसलिये, ऊटी, कूयोन और मेटुपालयम में रेलगाड़ी के टिकट आदि जारी करने के लिये कम्प्यूटर सुविधाओं की व्यवस्था की जाये।

वर्तमान में नीलगिरि एक्सप्रेस मद्रास से कोयम्बतूर तक विद्युत इंजन से चलाई जा रही है। ये सुविधा मेटुपालयम तक प्रदान की जाए।

चूंकि नीलगिरि जिला राष्ट्रीय पर्यटन मानचित्र पर है, इसलिये इस पर्वतीय क्षेत्र में नये विशेष इंजनों की आवश्यकता है ताकि इससे और अधिक पर्यटकों को आकर्षित किया जा सके और सरकारी कोष में और अधिक आय प्राप्त हो सके।

[हिन्दी]

•श्री लालमुनी चौबे (बक्सर) : महोदय, फरक्का एक्सप्रेस को रघुनाथ पुर स्टेशन पर पांच मिनट रोका जाये।

पुरूषोत्तम सुपर फास्ट एक्सप्रेस एवं पुर्वा एक्सप्रेस को भभुआ रोड़ स्टेशन पर तीन मिनट ठहराव का आदेश अविलम्ब दिया जाना चाहिए।

बक्सर स्टेशन का नवीनीकरण किया जाये तथा स्टेशन के प्रवेश द्वारा के सामने खाली जमीन को विश्वामित्र की स्टैच्यू के लिए आवंटित की जाये।

[अनुवाद]

•डा० प्रसन्न कुमार पारसाणी (भुवनेश्वर) : मैं रेल बजट पर अपने विचार रखने हेतु खड़ा हुआ हूं। मैं अपने साथियों द्वारा दिये गये वक्तव्यों का समर्थन करता हूं।

मेरे साथिगों ने विभिन्न परियोजनाओं के संबंध में अपने-अपने विचार पहले ही व्यक्त कर दिये हैं और उनको पूरा किये जाने की आवश्यकता

•सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

[डा० प्रसन्न कुमार पारसाणी]

पर बल दिया है। उन्होंने कुछ नई रेल सेवाएं आरम्भ करने के लिये हमारे राज्य के लोगों की भावनाओं को भी सभा में व्यक्त किया है।

हमारे नेता, श्री नवीन पटनायक ने माननीय रेल मंत्री से कुछ निर्माणाधीन परियोजनाओं, जिन पर काफी धीमी गति से कार्य हो रहा है, को तत्काल पूरा करने के लिये आग्रह किया है। उन्होंने ऐसी कुछ नई सेवाएं आरम्भ करने सम्बन्धी मुद्दा भी उठाया है, जिनसे हमारे राज्य के लोग लाभान्वित हो सकते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री और अपने नेता, श्री नवीन पटनायक की खुर्द-बोलंगीर नयी रेल लाइन परियोजना हेतु 10 करोड़ रुपये की राशि प्रदान करने के लिये सराहना करता हूं। मैं इस माननीय सभा के माध्यम से रेल मंत्री से यह आग्रह करता हूं कि भूनी, पंजाब पर विशेष ध्यान दिया जाये और इस परियोजना का कार्य बिना किसी और विलंब के प्रारम्भ किया जाये। मैं इस बात की भी सराहना करता हूं कि इस परियोजना के लिये पहली बार 10 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं।

इसके साथ ही मुझे यह कहते हुए खेद है कि अंगुल-सुकिन्दा सड़क परियोजना जैसी एक महत्वपूर्ण निर्माणाधीन परियोजना के लिये केवल 2 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित की गई है। मैं रेल मंत्रालय से आग्रह करता हूं कि इस आवंटन में समुचित वृद्धि की जाये।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि भुवनेश्वर और बरहामपुर के बीच डी०एम०यू० सेवा आरम्भ किये जाने की आवश्यकता है। इस मार्ग पर प्रतिदिन कार्यालय जाने वालों और छोटे व्यापारियों की काफी भीड़-भाड़ होती है। इस सेवा के शुरू हो जाने पर इन्हें काफी लाभ होगा। मेरा यह प्रस्ताव है कि यह गाड़ी भुवनेश्वर से प्रात: 6.20 बजे चलकर लगभग प्रात: 9.30 बजे बरहामपुर पहुंचे और बरहामपुर से सायं 5.30 बजे चलकर भुवनेश्वर सायं 8.30 बजे पहुंचे। इससे भुवनेश्वर, खुर्द, जटनी, बोलगांव, राम्बा, खल्लीकोट आदि के लोगों को काफी लाभ होगा। मैं इस माननीय सभा को यह आश्वासन दे सकता हूं कि यह इन दो शहरों के बीच एक अति सहायक सेवा होगी और इससे लगभग 1000 यात्री प्रतिदिन यात्रा कर सकेंगे।

महोदय, मैं इस माननीय सभा के माध्यम से रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि भुवनेश्वर और बरहामपुर के यात्रियों के लिये हावड़ा-मद्रास मेल का विस्तार किया जाये और इसमें किसी एक तरफ एक अतिरिक्त शायिका डिब्बा जोड़ा जाये। वर्तमान में इस गाड़ी में 19 डिब्बे होते हैं और मेरे अनुरोध को स्वीकार करने पर इसमें आसानी से 20 डिब्बे लगाये जा सकते हैं। मैं यह भी मांग करता हूं कि इस रेलगाड़ी में भुवनेश्वर/बरहामपुर का आरक्षण कोटा निर्धारित करते हुए इसमें 3 टियर वातानुकूलित सेवा भी आरम्भ की जाये।

महोदय, मैं इस अवसर पर रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी को सप्ताह में दो बार की बजाये प्रतिदिन चलाया जाये। यातायात संचालकों द्वारा इस मांग पर विचार नहीं किया गया है।

पुरी और राउरकेला बरास्ता संभलपुर के बीच एक्सप्रेस सेवा आरम्भ किये जाने की आवश्यकता है।

ईस्ट-कोस्ट एक्सप्रेस को भुवनेश्वर रेलवे स्टेशन पर तत्काल प्रभाव से ठहराव प्रदान किया जाए।

महोदय, ईस्ट-कोस्ट रेलवे जोन के सम्बन्ध में तत्काल एक अधिसूचना जारी की जाए और रेल मंत्रालय द्वारा यथानिर्धारित लक्ष्य पूरे किये जाएं। आवश्यक अतिरिक्त आवंटन तत्काल किया जाए और इस प्रयोजनार्थ बुनियादी सुविधाओं की स्थापना की जाए।

महोदय, यद्यपि खड़गपुर-भुवनेश्वर लाइन के विद्युतीकरण के लिये 50 करोड़ रुपये तथा भुवनेश्वर-कोट्टावलासा लाइन के लिये 47 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित की गई है। मैं माननीय मंत्री से आग्रह करता हूं कि इस कार्य को शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाये।

महोदय, मैं इस अवसर पर माननीय रेल मंत्री से भुवनेश्वर रेलवे स्टेशन, निरेकारपुर, भुसुन्दपुर, तपांग, कालूपाड़ाघाट तथा बारलुगम स्टेशनों का सौन्दर्यकरण कार्य आरम्भ करने का अनुरोध करता हूं। खुदा-पुरी लाइन, जो अभी तक इकहरी लाइन है, का तीर्थयात्रियों और पर्यटकों के आवागमन को ध्यान में रखते हुए दोहरीकरण किया जाए। महोदय, इन्हीं बातों के साथ मैं रेल बजट पर अपना भाषण समाप्त करता हूं और मैं सच्चेमन से रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

•**श्री वशिष्ठ नारायण सिंह** (विक्रमगंज) : महोदय, निम्नलिखित सुझावों को आज के सदन की रेल संबंधी चर्चा में शामिल करने की कृपा करें :–

1. सासाराम और आरा के स्वीकृत रेल लाइन के निर्माण के कार्य तत्काल प्रारम्भ किये जायें।
2. सासाराम और डिहरी आनसोल के स्टेशनों का कम्प्यूटरीकरण शीघ्र किया जाये।
3. शिप्रा ट्रेन का ठहराव सासाराम में किया जाये।
4. बक्सर और पटना एक ऐतिहासिक स्थान है। पर्यटन की दृष्टि तथा ऐतिहासिक महत्व की दृष्टि से इन स्टेशनों को आकर्षक, सुविधाजनक तथा सुन्दर बनाया जाये।
5. कोइलवर रेल पुल बहुत पुराना हो गया है। अत: इसके स्थान पर नया रेल पुल बनाया जाये।

•**श्री प्रभात चन्द्र तिवारी** (भागलपुर) : महोदय, मैं रेल बजट को समर्थन देने खड़ा हूं। मैं बिहार के भागलपुर संसदीय क्षेत्र से आता हूं। प्रथम तो मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं जिन्होंने देश में प्रथम बार रेल का संतुलित बजट बनाया है।

संभवत: 1998-99 का वित्त वर्ष रेल मंत्रालय के लिए ही नहीं वरण समस्त राष्ट्र के लिए ही आर्थिक दृष्टि से एक कठिन वर्ष रहा है फिर भी 1999-2000 के लिए माल यातायात का लक्ष्य 450 मीलियन टन रखा जाना एवं सकल यातायात से प्राप्त होने वाली प्राप्तियां 32411 करोड़ रुपये होने का अनुमान है। एक सराहनीय संकल्प है।

•सभा पटल पर रखा गया।

पिछले रेल बजट में साधारणत: रेल भाड़े में वृद्धि की गई थी परन्तु परिचालनों की लागत में वृद्धि होती रही इसे ध्यान में रखते हुए सभी माल भाड़ा दरों में 4 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव मामूली एवं व्यावहारिक है।

50 कि०मी० तक के लिए माल भाड़ा दरों में 25 प्रतिशत रियायत दी गई है दिया जाना भी एक प्रशंसनीय कार्य है।

1999-2000 को यात्री वर्ष घोषित करना एक अच्छा संकल्प है।

लगभग 90 प्रतिशत यात्रियों जो दूसरे दर्जे में यात्रा करते हैं के लिए यात्री वर्ष के दौरान साधारणत: मेल ऐक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय दर्जा किरायों में एवं इसी दर्जे के सीजन टिकट में कोई वृद्धि नहीं होने से देश के 90% जनता को सहूलियत होगी और यह कदम जनहित में है।

स्लीपर दर्जे और ऊंचे दर्जों के यात्रा भाड़ा में वृद्धि की गई है परन्तु स्लीपर दर्जा में 1.55 गुणा वृद्धि जो मंत्री महोदय ने की है उसे कुछ कम किया जाना चाहिए क्योंकि स्लीपर क्लास में साधारण व मध्यम वर्ग के लोग यात्रा करते हैं इसी प्रकार साधारण पैसेंजर गाड़ियों में स्लीपर दर्जे व पहले दर्जे के किराये दूसरे दर्जे के किराये का क्रमश: 1.55 एवं 5.25 गुणा वृद्धि कर बजट को समयोजित बनाया गया है।

संसाधनों की कमी रहते हुए भी इस वर्ष एक सौ लोकप्रिय गाड़ियों में दो या अधिक सवारी डब्बे लगाकर यात्री परिवहन क्षमता में वृद्धि एक अच्छा काम है और करीब 440 अतिरिक्त सवारी के डिब्बे लगाकर प्रति दिन करीब 29000 से अधिक यात्रियों को परिवहन सुलभ कराया जाना एक क्रांतिकारी कदम है।

इसके अतिरिक्त 124 नई गाड़ियां चलाई गई हैं, 32 गाड़ियों का चालन क्षेत्र बढ़ाया गया है। और 32 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की गई है।

सरकार की यह कोशिश प्रत्येक वर्ष के दौरान हर मण्डल में कम से कम एक स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाया जाना एक सराहनीय कदम है जिसमें उन्नत यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएगी। कियूल-बड़हड़वा लूप लाइन पर लगभग 80 स्टेशन व हाल्ट हैं रेल मंत्री महोदय से मेरा आग्रह होगा कि इन स्टेशनों में से भागलपुर स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा की जाए क्योंकि लूप लाइन का सबसे प्रमुख व पुराना स्टेशन है जो कि गोड्डा, बांका, मुंगेर, साहेबगंज, नौगछिया आदि दस जिलों का जंक्शन है भागलपुर एक व्यावसायिक नगर भी है जो सिल्क सीटी के नाम से भी विश्व प्रसिद्ध है यहां से प्रतिवर्ष 1200-1400 करोड़ रुपये का निर्यात होता है।

जनता से सीधे सम्पर्क में आने वाले कर्मचारियों में अधिक विनम्रता व शिष्टता लाने के लिए कस्टमर केयर इंस्टीट्यूट खोलने का इरादा भी जनहित में अच्छा है।

देश के बड़े नगर दिल्ली सिकन्दराबाद, कलकत्ता बम्बई, चिन्नई को यात्री आरक्षण प्रणाली के नेटवर्किंग से जोड़ा जाना भी एक अच्छा कदम है।

एक सौ से अधिक लम्बी दूरी की प्रमुख गाड़ियों में तत्काल योजना लागू किया जाना जिससे यात्रियों को अल्प सूचना पर आरक्षण कराने की सुविधा उपलब्ध हो गई है एक महत्वपूर्ण कार्य है।

यात्रियों को पढ़ने के रेल यात्री पत्रिका प्रारंभ करने की योजना भी सराहनीय है।

ए एवं बी मार्गों पर चलने वाली सभी गाड़ियां के ड्राईवरों व गार्डों को अपातकाल में सम्पर्क करने हेतु वाकी टाकी सेट दिया जाना बहुत ही सफल व उपयोगी योजना है।

अभी हाल में चितरंजन रेल इंजन कारखाने में अत्याधुनिक 6000 अश्व शक्ति वाले विद्युत इंजन का निर्माण सभी विकासशील देशों में एक अभूतपूर्व उपलब्धि है।

रेलवे भर्ती बोर्ड में कदाचार की संभावनाओं को निर्मूल करने के लिए अधिकांश कोटियों में लिखित परीक्षा के बाद साक्षात्कार की प्रणाली को समाप्त किया जाना एक बहुत व्याहारिक व ठोस कदम है। मेरे क्षेत्र के दो लड़कों का मुझे पता है जो क्रमश: लिखित परीक्षा में तीन बार व आठ बार उत्तीर्ण होने के बाद भी साक्षात्कार में नहीं आ सके उम्मीदवार का चयन लिखित परीक्षा में पाये गये अंकों के आधार पर होने से ग्रुप डी में सीधी भर्ती पूर्णत: निष्पक्ष हो जाएगी ऐसा मेरा विश्वास है।

पर्यावरण दिवस के अवसर पर रेलवे भूमि पर वृक्षारोपण निश्चय ही सराहनीय कदम है, इससे उपलब्ध भूमि का सदुपयोग होगा व अतिक्रमण नहीं होगा।

रेलवे भूमि का वाणिज्यिक उपयोग के लिए अनुमति दी गई है इससे देश के सभी भागों में इस प्रकार के प्रयासों से निर्माण सम्बन्धी कार्यों के लिए धन जुटा सकेगा। इस संदर्भ में मेरा आग्रह होगा की भागलपुर संसदीय क्षेत्र के भागलपुर स्टेशन में बरारीघाट तक लगभग दस कि०मी० तक जो पहले रेल चलती थी वो अब बंद हो गया है शहर के बीचों बीच अवस्थित है। इस रेल भूमि को भागलपुर क्षेत्रीय विकास प्राधिकार अथवा भागलपुर नगरनिगम को देकर इसका वाणिज्यिक उपयोग किया जाए इससे रेलवे को बहुत बड़ी राशि आय के रूप में प्राप्त होगी।

सरकार बिना टिकट यात्रा पर लगने वाला जुर्माना 50 रुपये से बढ़ाकर 250 रुपये करने का प्रस्ताव है राजस्व बढ़ाने के साथ-साथ टिकटधारी यात्रियों की परेशानी कम होने की बात कही गई है। मेरा आग्रह होगा कि बिना टिकट के चलने वाले व्यक्ति साधारणत: गरीब किसान, छात्र होते हैं जो बहुत लम्बा सफर नहीं करते हैं मात्र दो तीन स्टेशन तक ही जाते हैं परिस्थितिवश कभी टिकट नहीं भी ले सकते हैं ऐसे में जुर्माना 5 गुणा बढ़ा देना ठीक नहीं जंचता है इसलिए इसे दो या तीन गुणा किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय द्वारा 14 नई रेल गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है जिसमें कुर्ला सुपरफास्ट एक्सप्रेस को पटना सप्ताह में दो बार चलाने की बात कही गई है परन्तु भागलपुर से एक भी गाड़ी नहीं चलाई गई है जबकि यहां से काफी व्यापारी बम्बई जाते रहते हैं इसलिए मेरा निवेदन होगा कि कुर्ला पटना सुपरफास्ट ऐक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार भागलपुर से खोला जाए जिससे कि पूर्वी बिहार की जनता को सहुलियत हो सके।

देश के नये भागों रेलों द्वारा जोड़ने हेतु नई लाइनों के लिए 600 करोड़ खर्च की योजना है जो पिछले वर्ष संसाधित अनुमान की अपेक्षा

[श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी]

लगभग 59 प्रतिशत अधिक है माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह होगा कि रेल पथ को दोहरीकरण के महत्व को ध्यान में रखते हुए कियूल बड़हड़वा लूप लाइन को दोहरीकरण किया जाए कियूल से भागलपुर होते हुए कलकत्ता का लूप लाइन 130 वर्ष पुराना है और यह सबसे पुराना लूप लाइन है। जिससे कलकत्ता और दिल्ली जोड़ा जाता था। जब कलकत्ता कभी देश की राजधानी हुआ करती थी परन्तु इस लूप लाइन का दोहरीकरण बिहार के कई एक रेलवे मंत्री होने के उपरांत भी नहीं हो सका है।

1962-63 में इस रेलवे लाइन के दोहरीकरण का महत्व समझा गया था और यह स्वीकृत भी हुआ था पुन: 1987-88 में इसकी स्वीकृति हुई थी लेकिन कियूल से भागलपुर के बीच अधूरा बन कर बंद हो गया कजरा स्टेशन से कियूल के बीच में भी 17 कि०मी० 1988-89 से दोहरीकरण का कार्य अभी तक अधूरा पड़ा है मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि 2400 कि०मी० रेल लाइन का दोहरीकरण का आपने संकल्प लिया है इस ऐतिहासिक लूप लाइन को भी भागलपुर से बड़हड़वा तक दोहरीकरण का इस बजट में स्वीकृति देकर बिहार के 15, 16 जिलों की जनता की इच्छा की पूर्ति का यश लें।

मंत्री महोदय के साथ मुझे भी खुशी हो रही है कि आपने नए लाइनों के अन्तर्गत बिहार में कोडरमा से गिरिडीह, हजारीबाग के रास्ते राँची, कोडरमा एवं दुमका से बैद्यनाथधाम तक नई लाइन बिछाने की स्वीकृति दी है मैं कहना चाहूंगा कि वनांचल में ही आप नई लाइन बिछाने के लिए कटिवद्ध हैं तो कम से कम देवघर से गोड्डा होते हुए पीरपैंती तक भी नई लाइन देने की ओर संकल्प लें जिससे समूचा वनांचल पूर्वी बिहार के जिलों से भी जुड़ जाएगा इसके अलावा पीरपैंती से तीस कि०मी० की दूरी पर भारत सरकार की राजमहल कोयला परियोजना महगमा एवं एन०टी०पी०सी० परियोजना भागलपुर भी लाभान्वित हो सके।

रेल विद्युतीकरण में नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 2300 कि०मी० के विद्युतीकरण की योजना है जिसमें 485 कि०मी० के विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो चुका है एवं चालू वर्ष में 500 मार्ग कि०मी० का कार्य पूरा कर लिये जाने की आशा है इस बात का भी हर्ष है कि देश के अन्य स्टेशनों के अलावा पटना-गया के विद्युतीकरण के कार्य को शामिल किया गया है मेरा आग्रह होगा कि पटना से कियूल एवं भागलपुर तक भी विद्युतीकरण के कार्य को इस बजट में शामिल किया जाए।

रेल मंत्री ने विकलांग व्यक्ति, लाईसेंसशुदा कुलियों एवं मान्यता प्राप्त पत्रकारों को रियायत देने की घोषणा की है विकलांग व्यक्ति को ए०सी० चैयर कार एवं ए०सी० 3 टीयर में 75 प्रतिशत की छूट मिलेगी जबकि अन्य श्रेणी की छूट 50 प्रतिशत होगी पत्रकारों को अब 30,000 कि०मी० दूरी तक सभी श्रेणियों में 50 प्रतिशत की छूट मिलेगी लाइसेंस प्राप्त कुलियों को अपने जीवन साथी का प्रीविलेज ऑडर टिकट मिलेगा।

राष्ट्रपति पुलिस मेडल से सम्मानित व्यक्तियों को सभी श्रेणी के किराये में 30 प्रतिशत छूट देने की घोषणा की गई है यह स्वागत योग है।

अंत में मंत्री जी से मेरा आग्रह होगा कि भागलपुर को डी० आर०एम० ऑफिस का दर्जा दिया जाए भागलपुर में डी०आर०एम० ऑफिस बनाने से गाड़ियों पर नियंत्रण एवं कियूल भागलपुर के बीच पड़ने वाले 80 स्टेशनों का कुशल रखरखाव हो सकेगा एवं यात्रियों को बेहतर सुविधाएं मिल सकेंगी।

पूर्व रेलवे का मालदा डिवीजन का साहेबगंज रेल खंड गत् 50 वर्षों से उपेक्षित है। मालदा डिवीजन में रेलवे को सर्वाधिक राजस्व तथा सिल्क वस्त्र के निर्यात से भारत सरकार को अधिकतम विदेशी मुद्रा देने वाला क्षेत्र होते हुए भी इस खण्ड का रेल विकास यथोचित नहीं हुआ है। अत: आप से अनुरोध है कि इस रेल बजट में निम्नलिखित बिन्दुओं को सम्मिलित करने की कृपा करें :–

- भागलपुर को आदर्श स्टेशन घोषित करते हुए सारी सुविधाओं से सुसज्जित करने हेतु कार्रवाई की जाए।
- प्लेटफार्मों की संख्या में वृद्धि की जाए।
- किऊल से बड़हड़वा तक रेल लाइन दोहरीकरण किया जाए।
- राजस्थान, सूरत, पूर्वी उत्तर प्रदेश एवं दक्षिण बिहार की सीधी यात्रा सेवा हेतु निम्नलिखित ट्रेनों का भागलपुर-साहिबगंज तक विस्तार कर दिया जाए :–
  - 9047/9048 सूरत-पटना एक्सप्रेस को भागलपुर तक
  - 3201/3202 पटना-कुर्ला एक्सप्रेस को भागलपुर/साहिबगंज तक
  - 8633/8624 हटिया-रांची-पटना एक्सप्रेस को भागलपुर/साहिबगंज तक
  - 4863/4886 जोधपुर-वाराणसी मरुधर एक्सप्रेस को भागलपुर तक
- भागलपुर विक्रमशिला एक्सप्रेस एंव भागलपुर दादर एक्सप्रेस व मालदा-भिवानी एक्सप्रेस में थ्री टीयर ए०सी० कोच की सुविधा दी जाए।
- गौहाटी-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन डिब्रूगढ़ गौहाटी से दिल्ली-बरौनी होकर जाती है। इस गाड़ी को सप्ताह में एक दिन फरक्का पुन: होकर चलाया जाए जिससे साहिबगंज लूप खंड के यात्रियों को इस विशिष्ट गाड़ी का लाभ मिल सके।
- साहिबगंज-किऊल खंड होकर हावड़ा से दिल्ली और देहरादून के बीच 'समर स्पेशल' चलाने की स्वीकृति दी जाए।

[अनुवाद]

•**श्री अबुल हसनत खां** (जंगीपुर) : महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान निम्नलिखित मुद्दों की ओर दिलाना चाहता हूं और आशा करता हूं कि रेल मंत्रालय इस संबंध में उचित और शीघ्र कार्यवाही करेगा।

प्रात:काल में माल्दा टाउन रेलवे स्टेशन से कटवा होकर कलकत्ता के लिए एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए।

•सभा पटल पर रखा गया।

पूर्वी रेलवे में सियालदाह-लालगोला और कटवा-बरहरवा/फरक्का रेलवे खंडों को जोड़ने के लिए केवल एक किलोमीटर का रेल संपर्क मार्ग और नसीपुर-अजीमगंज के पास भागीरथी नदी पर एक रेलवे पुल बनाया जाना चाहिए। इससे मुर्शिदाबाद और नादिया जिले के आर्थिक विकास में सहायता मिलेगी और यह बंगलादेश के लिए माल-यातायात बढ़ाने में सहायक होगा।

कटवा-बरहरवा/फरक्का खंड एक उपेक्षित रेल खंड है। जंगीपुर उप-खंड के निवासी रेल सुविधा से वंचित किए जा रहे हैं इस रेल मार्ग पर चलने वाली गाड़ियों के बहुत सीमित स्टाप हैं और धुलियां गंगा, निमिता, जंगीपुर रोड़ स्टेशन पर आरक्षण का कोटा भी बहुत सीमित है।

पूर्व रेलवे में न्यू फरक्का जंक्शन एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। यहां प्रतिदिन यात्री टिकटों के द्वारा ही 35 लाख रुपये अर्जित किए जा रहे हैं किन्तु यहां कोई पार्सल गोदाम और लदान सुविधा उपलब्ध नहीं है, जबकि यहां विभिन्न क्षेत्रों के लिए माल बुकिंग के काफी अवसर हैं और सुरक्षा व्यवस्था ठीक है। दो राष्ट्रीय परियोजनाएं अर्थात् फरक्का स्थित फरक्का बांध परियोजना और एन०टी०पी०सी० है। उड़ीसा और दक्षिण राज्यों के हजारों कर्मचारी गुवाहाटी-कोचीन/बंगलौर/त्रिवेन्द्रम के रास्ते से गुजरने वाली दक्षिण की ओर जाने वाली मेल गाड़ियों का लाभ उठाने से वंचित हैं। न्यू फरक्का जंक्शन पर यथाशीघ्र कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली शुरू की जानी चाहिए।

फरक्का के निकट संको-पारा रेलवे स्टेशन के समीप गंगा नदी के कारण निरन्तर भूमि कटाव हो रहा है। रेलपथ से गंगा नदी की दूरी अब 150 मीटर से भी कम है। रेलवे विभाग को इस स्थान पर भूमि कटाव रोकने हेतु कदम उठाने चाहिए।

प्रस्तावित मुर्शिदाबाद-बरहामपुर-खगरा-कुंडी रेल लाइन का सर्वेक्षण शीघ्र कराया जाए।

रेलवे हाकरों को पहचान-पत्र उपलब्ध कराएं जाएं जैसी कि यात्री सुविधा समिति ने सिफारिश की थी।

कृष्णनगर से लालगोला तक विद्युतीकरण का कार्य शुरू किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

•**श्री चमन लाल गुप्त** (ऊधमपुर) : महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का एक संतुलित रेल बजट पेश करने के लिए आभार प्रकट करना चाहता हूं। जम्मू-कश्मीर एक पिछड़ा क्षेत्र है जिसमें 1974-75 में पहली बार जम्मू तक रेल पहुंची थी। तब से आज तक अनेक रेल गाड़ियों में वृद्धि हुई है। यह क्षेत्र देश के शेष भाग से जुड़ा है। देश की एकता-अखंडता की भावना को पुष्टि मिली है परंतु 1994-95 से इस रेल को बारामूला तक ले जाने की योजना चली है। 2500 करोड़ की यह योजना कश्मीर घाटी को शेष देश के साथ जोड़ने की एक सक्षम योजना है। इस योजना को राष्ट्रीय योजना मानकर इसके लिए फंड्स दिये जाएं, यह मेरी प्रार्थना है।

•सभा पटल पर रखा गया।

इससे पूर्व ऊधमपुर को रेल से जोड़ने की योजना 1983 में प्रारम्भ हुई थी। आज तक वह पूर्ण नहीं हो सकी। यह योजना प्रारम्भ में केवल 51 करोड़ की योजना थी। आज तक इस पर 350 करोड़ व्यय हो जाने के बाद केवल 11 कि०मी० पूर्ण हो सके हैं। इस काम में तेजी लाकर जम्मू-ऊधमपुर तथा ऊधमपुर-कटड़ा तक के क्षेत्र के काम में तेजी लाई जाए और इस काम को निर्धारित समय पर पूर्ण किया जाए।

जम्मू-कश्मीर संवेदनशील क्षेत्र है जिसमें आर्मी तथा बी०एस० एफ०, सी०आर०पी०एफ० तथा अन्य पैरामिलिट्री फोर्सेज के कर्मचारी अपनी जान हथेली पर रखकर देश की सीमाओं की रक्षा कर रहे हैं। उन्हें छुट्टी पर जाते समय रिजर्वेशन की बहुत कठिनाई आती है। इसलिए सप्ताह में दो दिन उनके लिए मिलिट्री स्पेशल ट्रेन चलाई जाए।

इस समय राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में केवल एक बार दिल्ली-जम्मू के बीच चलती है, इसे सप्ताह में तीन बार चलाया जाए।

वैष्णो माता के दर्शनों के लिए आज सारे देश से पचास लाख से अधिक यात्री आ रहे हैं। उनमें से अधिकांश हरिद्वार स्नान करके अपने घरों को जाना चाहते हैं, इसके अतिरिक्त पंजाब, हरियाणा, हिमाचल, चंडीगढ़ आदि स्थानों से भी लाखों लोग हरिद्वार प्रतिदिन जाने के लिए परेशान होते हैं। मेरी प्रार्थना है कि जम्मू से हरिद्वार के लिए सीधी गाड़ी चालू की जाए।

सुपर फास्ट गाड़ियां जम्मू-कश्मीर के क्षेत्र में न रुक कर चक्की बैंक (पंजाब) में रुक कर सीधी जम्मू पहुंचती हैं। सुपर फास्ट ट्रेन विशेषकर पूजा एक्सप्रेस को कठुआ में अवश्य स्टॉपेज दिया जाए तथा बम्बई से आने वाली गाड़ियां हीरानगर में रुकनी चाहिए।

जम्मू रेलवे स्टेशन पर केवल एक ही पुल है जो वहां के तीन प्लेटफार्म्स को जोड़ता है। तुरंत दो और पुल बनाकर यात्रियों को सुविधा दें तथा सिक्योरिटी का प्रबंध हो सकेगा।

आज जालंधर से जम्मू तक सिंगल लाइन होने के कारण जम्मू पहुंचने वाली सभी गाड़ियां 3-4 घंटे देरी से पहुंच रही हैं। इतना ही नहीं घंटों ट्रेन्स को कई स्थानों पर दूसरी गाड़ियों को पास देने के लिए रुकना पड़ता है।

यह योजना तुरंत चालू की जाए और जालंधर से जम्मू तक डबल ट्रैक बनाया जाए।

जम्मू-रेल बॉर्डर के निकट है। पाक एजेंट कई बार इसको उड़ाने का यत्न कर चुके हैं। कई गाड़ियों में बम विस्फोट हो चुके हैं। सिक्योरिटी बढ़ाई जाए और लोगों को सुरक्षा प्रदान की जाए।

रेल सुविधाओं की ओर विशेष ध्यान दिया जाए। आज यात्री सुविधाओं का स्तर बहुत गिरता जा रहा है। फूड, पानी, बैडिंग्स, बाथरूम तथा कर्मचारियों के व्यवहार में सुधार की आवश्यकता पर जोर देते हुए मैं इस बजट का समर्थन करता हूं।

ऊधमपुर-भद्रवाह तथा जम्मू-राजौरीपुंछ का सर्वे तुरंत करवाया जाए ताकि यह लोग भी रेल के दर्शन कर सकें।

•**श्री किशन लाल दिलेर** (हाथरस) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, आपका आभार व्यक्त करता हूं। रेल बजट का समर्थन करते हुए अपने चुनाव क्षेत्र की समस्यायें प्रस्तुत करता हूं।

मेरे चुनाव क्षेत्र में एक विकराल समस्या है। हाथरस जंक्शन पर ऊपरी सड़क पुल के निर्माण की सम्पार संख्या 95 ए काफी दिनों से स्वीकृत है। यह बड़ी लाइन है। यहां घंटों वाहन खड़े रहते हैं। आवागमन भी कासगंज से सिकन्दरा रोड हाथरस आगरा के बीच का होता है। एक परियोजना भी चल रही है। सलेमपुर भारत पैट्रोलियम उसी मार्ग से आवागमन है। इसके लिए धन का भी आवंटन हो चुका है। माननीय मुख्य मंत्री श्री कल्याण सिंह जी से भी बात हो गई है। उन्होंने भी वायदा कर दिया है कि प्रदेश के हिस्से देने का जब मेरे सामने कागज आ जायेगा तो तुरन्त स्वीकृति दे दूंगा। यह भी मैंने आपको लिखकर दे दिया है परन्तु पत्रों के उत्तर में सिवाय आश्वासनों के हमें कुछ नहीं मिलता। यह आपसे आग्रहपूर्वक निवेदन है कि उक्त पुल के निर्माण हेतु कब तक आप अपने कर कमलों द्वारा शिलान्यास करेंगे। वह उत्तर देने की कृपा करें।

हाथरस जिला अलग बन गया है। जनता को बहुत परेशानी का मुकाबला करना पड़ता है। दिल्ली जाने के लिए 45 कि०मी० बस से आना पड़ता है। हाथरस में बड़ी मंडी भी है और जनता की मांग भी है कि हाथरस से अलीगढ़ होती हुई एक पैसेंजर गाड़ी चलाई जाए और पार्सल की बुकिंग भी उसी में हाथरस सिटी से की जाये।

कालका मेल में हाथरस जं० को मात्र दो सीट आरक्षित हैं। कालका मेल और संगम में चार-चार सीट हाथरस जंक्शन को स्वीकृत की जाये।

हाथरस जंक्शन पर 5208 - और 2351 यू०पी० एक्सप्रेस एवं बरौनी एक्सप्रेस का स्टॉपेज हाथरस पर करने का आदेश दिया जाये।

उत्तर रेलवे मुरादाबाद डिवीजन के गौधा फ्लैग स्टेशन को सुना जा रहा है कि कम आय का बहाना लेकर ठेकेदार को दिया जा रहा है। मेरा सुझाव है कि यह निराधार है। जितने इस लाइन पर क्या दूसरी लाइनों पर भी छोटे स्टेशन हैं, उन सभी की भी जांच कराई जाये। आय सबसे अधिक होगी। जांच अवश्य कर लें और स्टेशन को बजाय ठेके पर देने के यथावत रहने दिया जाय। यह मेरे चुनाव क्षेत्र से संबंधित है। कम से कम 80 गांवों को इस स्टेशन से राहत मिलती है। जनता की तरफ से मेरी मांग है कि उक्त स्टेशन की व्यवस्था अवश्य सही करायें जैसे प्लेटफार्म को ऊँचा कराया जाए, महिलायें, बच्चे, बूढ़े पकड़ कर चढ़ाये जाते हैं। प्लेटफार्म नाममात्र का है, ऊँचा कराया जाये। 355-356 गाड़ियों के स्टापेज की अति आवश्यकता है। टेलीफोन की व्यवस्था कराने का आदेश करने की कृपा करें। स्टेशन को ज्यों का त्यों रखा जाये, क्योंकि आय उम्मीद से ज्यादा है।

आशा है जांच द्वारा उपरोक्त समस्याओं का समाधान जनहित में अवश्य करेंगे।

•**श्री तेजवीर सिंह** (मथुरा) : माननीय अध्यक्ष जी रेल बजट पर आपने मुझे अपने विचार रखने का अवसर प्रदान किया इसके लिए मैं आभार व्यक्त करता हूं। अध्यक्ष जी माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा वर्ष 1999-2000 का इस सरकार का रेल बजट 25 फरवरी, 99 को प्रस्तुत किया गया। यह बजट बहुत ही संतुलित रेल बजट है। माननीय रेल मंत्री द्वारा सभी वर्गों का इसमें ध्यान रखा गया है। अध्यक्ष जी वर्ष 1998-99 का वर्ष विश्व व्यापि आर्थिक संकटों के कारण एवं अन्य समस्याओं के साथ-साथ औद्योगिक एवं आर्थिक विकास प्रभावित होने से रेल विभाग भी इससे निश्चित रूप से प्रभावित हुआ है। लेकिन इन विशम परिस्थितियों के रहते हुए भी रेल मंत्री जी द्वारा बड़ी सूझ-बूझ से सभी पहलुओं पर विचार कर सफलतायें अर्जित की गई हैं। अध्यक्ष जी यह तो सभी जानते हैं कि रेल विभाग पर संसाधनों की काफी कमी है। लेकिन संसाधनों की कमी के रहते हुए भी रेल मंत्री द्वारा रेल विभाग के विकास से सम्बन्धित कई ठोस कदम उठाये गये हैं तथा हमारी केन्द्र सरकार ने प्रतिकूल परिस्थितियों में काफी सफलतायें अर्जित की हैं। अध्यक्ष जी रेल विभाग द्वारा सौ लोकप्रिय गाड़ियों में दो या दो अधिक सवारी डिब्बे लगाकर लगभग 440 अतिरिक्त डिब्बे लगाकर प्रतिदिन 29000 से अधिक यात्रियों को परिवहन सुलभ कराना एक सराहनीय कार्य है। इसके अतिरिक्त 124 नई गाड़ियां चलाने तथा 32 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि करना इस सरकार का सराहनीय कार्य है। अध्यक्ष जी मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि रेल में जो लूट और डकैती की जो घटनायें होती हैं उनमें कमी आई हैं, फिर भी इस दिशा में और ठोस कदम उठाने की आवश्यकता है, जिससे ऐसी घटनाओं पर पूर्ण अंकुश लग सके। अध्यक्ष जी माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में बताया था कि ज्यादातर दुर्घटनाएं रेल फाटकों के कारण होती हैं, उन्होंने यह भी स्वीकार किया कि रेलों पर 40 हजार 5 सौ 17 सम्पार हैं, जिनमें से 24 हजार 359 बिना चौकीदार वाले हैं। मैं माननीय मंत्री जी अनुरोध करूंगा कि ऐसी योजनायें बनाई जाए। जिससे कि सभी सम्पारों पर चौकीदार की व्यवस्था हो सकें अत: दुर्घटनाओं पर नियंत्रण लगाया जा सके। रेल सेवाओं में नौकरी के लिये जो रेल भर्ती बोर्ड द्वारा पारदर्शिता लाने का सराहनीय कार्य किया गया है माननीय रेल मंत्रीजी को इसके लिये बधाई देता हूं। रेल विभाग द्वारा वर्ष 1999-2000 को यात्रि वर्ष के रूप में मनाने का निर्णय बहुत ही अच्छा है। इससे यात्रियों की सुरक्षा एवं सुविधाओं में निश्चितरूप से सुधार आयेगा। अध्यक्ष जी मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान रेलवे की खाली पड़ी भूमि की ओर भी दिलाना चाहता हूं कि उन जगहों को रेल विभाग अपने व्यावसायिक उपयोग में लें, जिससे कि विभाग की आय में बड़ोत्तरी हो सके। अध्यक्ष जी सदन में माननीय विपक्षी सदस्यों के द्वारा भाड़ा दरों में चार प्रतिशत की वृद्धि पर आपत्ती की गई है। मैं इन सदस्यों से पूछना चाहता हूं कि कांग्रेस के शासनकाल में कमलापति त्रिपाठी, पी०सी० सेठी, श्री बंशीलाल एवं श्री जाफर शरीफ जी के समय में दस-दस प्रतिशत की भाड़ा दरों में वृद्धि की गई। तब हमारे विपक्षी साथी कहां थे। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि रेलवे की जो परियोजनायें लंबित पड़ी हैं और जिन पर धन भी खर्च हो चुका है, उन्हें प्राथमिकता के आधार पर पूर्ण कराया जाये। अध्यक्ष जी आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान पश्चिमी उत्तर प्रदेश तथा अपने लोकसभा क्षेत्र मथुरा की ओर दिलाना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी द्वारा पश्चिमी उत्तर प्रदेश की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। अध्यक्ष जी मेरा निर्वाचन क्षेत्र मथुरा एक धार्मिक नगरी है यह भगवान श्रीकृष्ण की जन्म भूमि एवं कर्मभूमि दोनों है, इस दृष्टि से लाखों श्रद्धालु प्रतिदिन आते हैं। माननीय रेल मंत्री जी ट्रेन में प्रथम

सभा पटल पर रखा गया।

तथा द्वितीय श्रेणी तो होती है, आपने मथुरा के लिये उपेक्षित श्रेणी क्या अलग से बना दी है और उस उपेक्षित श्रेणी की सूची में मथुरा को प्रथम स्थान पर रख दिया है। अध्यक्ष जी भगवान श्रीकृष्ण ने तो सभी को कुछ न कुछ दिया है दुनिया को गीता के माध्यम से संदेश दिया है और मुझे इस बात की दुख है कि भगवान कृष्ण के अनुयायियों द्वारा भगवान की कृष्ण की जन्मभूमि मथुरा के लिये बार-बार मांगने पर भी कुछ नहीं दिया है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि मथुरा और इलाहाबाद दो धार्मिक नगर हैं और इलाहाबाद में हाईकोर्ट एवं उत्तर प्रदेश सरकार के प्रमुख मुख्यालय भी हैं। मथुरा से इलाहाबाद के लिये सिर्फ एक गाड़ी तूफान एक्सप्रेस है जो यात्रियों की सुविधा के हिसाब से कम है। अध्यक्ष जी लगभग चार वर्ष पूर्व मथुरा से लखनऊ होते हुए बनारस तक एक गंगा जमुना लिंक एक्सप्रेस चलती थी जो टूंडला पर गंगा यमुना एक्सप्रेस में मिलती थी वह भी बंद पड़ी हुई है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इस गंगा यमुना लिंक एक्सप्रेस को मथुरा से तुरन्त चालू कराया जाए। मथुरा धार्मिक क्षेत्र है इसलिए यहां यात्रियों का आना-जाना प्रतिदिन हजारों की संख्या में लगा रहता है। इस दृष्टि से मथुरा में ए०पी० एवं केरला एक्सप्रेस तथा शताब्दी एक्सप्रेस का अप और डाउन दोनों ठहराव निश्चित किया जाए। जिससे लाखों यात्री लाभान्वित हो सकें। दिल्ली से कोशीकला तक जाने वाली इ०एम०यू० (कोशी शटल) को मथुरा तक चलाया जाए। अध्यक्ष जी मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान मथुरा जिले के कोशीकला एवं छाता की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। यहां पर बहुत बड़ी औद्योगिक इकाइयां स्थापित हो गई हैं इसलिए कोशीकला स्टेशन पर उत्कल एवं देहरादून एक्सप्रेस तथा ताज एक्सप्रेस का अप व डाउन में ठहराव स्वीकृत किया जाए। इसी तरह छाता औद्योगिक क्षेत्र है, यहां की दैनिक यात्री संघर्ष समिति के प्रति-निधियों द्वारा माननीय रेल मंत्री एवं रेल राज्य मंत्री जी से समय-समय मेरे साथ भेंट की गई और दोनों माननीय मंत्रियों द्वारा रेल समस्याओं का निराकरण करने का आश्वासन दिया गया। मुझे इस बात का दुख है कि अभी तक उन समस्याओं का निराकरण नहीं हो पाया है। छाता रेलवे स्टेशन पर जनता की मांग को दृष्टिगत रखते हुए मेरा आपसे अनुरोध है कि महाकौशल एक्सप्रेस को अप व डाउन में छाता स्टेशन पर चाहिये एक मिनट का हो ठहराव स्वीकृत किया जाए। मथुरा अलवर रेल मार्ग पर देश का प्रमुख धार्मिक स्थल गोवर्धन है, इस मार्ग पर चलने वाली जोधपुर से लखनऊ (मरूधर एक्सप्रेस) का गोवर्धन स्टेशन पर ठहराव निश्चित किया जाये तथा आरक्षण सुविधा प्रदान की जाये। अध्यक्ष जी माननीय रेल मंत्री जी से मैं विशेष आग्रह करता हूं कि मथुरा आगरा के मध्य फराहा टाऊन रेलवे स्टेशन है, इस स्टेशन के पास नगला चन्द्रभाग ग्राम है, जो पं० दीन दयाल उपाध्याय जी की जन्म स्थली है। अत: फराहा रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर पं० दीन दयाल उपाध्याय किया जाये। अन्त में मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस अच्छे रेल बजट के लिये धन्यवाद देते हुए बधाई देता हूं।

[अनुवाद]

•**श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव** (बोलनगीर) : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री और माननीय रेल राज्य मंत्री दोनों को न केवल एक व्यापक बजट प्रस्तुत करने बल्कि ऐसा बजट प्रस्तुत करने के लिए भी धन्यवाद करती हूं जो इस कठिन समय में भी देश के लोगों की जरूरतों को पूरा करता है।

स्वतंत्रता के 50 वर्ष बाद हमें एक ऐसा रेलवे नेटवर्क प्राप्त हुआ है जिसमें और अधिक सुधार किए जाने की जरूरत है जैसा कि विपक्ष में बैठे हमारे सहयोगियों ने भी स्वीकार किया है।

पहली बार संसद के समक्ष एक 'स्थिति पत्र' प्रस्तुत किया गया है और भारतीय रेल की स्थिति में सुधार लाने हेतु काफी आत्म-विश्लेषण किया गया है। इस पत्र में विभिन्न विचारों, योजनाओं और उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है वे पूर्णत: क्रान्तिकारी हैं और इससे जाहिर होता है कि पत्र तैयार करते समय विभिन्न पहलुओं का कितनी गहराई से अध्ययन किया गया है।

चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में अत्याधुनिक तीन फेज वाले 6000 एच०पी० विद्युत इंजन के निर्माण जैसी प्रौद्योगिकी का उन्नयन।

रेलगाड़ी द्वारा यात्रा करने वाले प्रतिदिन 12 मिलियन लोगों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु और यात्री सुविधाओं का सुधार करने के लिए 'रेल नेट' और 'तत्काल स्कीम' जैसे विभिन्न उपाय लागू करने।

विकास संबंधी कार्यों के लिए संसाधन जुटाने हेतु भूमि और आकाश का समुचित वाणिज्यिक उपयोग करने हेतु किए जा रहे प्रयास।

पर्यावरण में सुधार लाने हेतु रेलवे प्लेटफार्मों पर सिगरेट/बीड़ी की बिक्री पर रोक लगाने और रेलवे भूमि का समुचित उपयोग सुनिश्चित करने और अतिक्रमण रोकने हेतु भूमि पर वनारोपण योजना शुरू करने जैसे पर्यावरण अनुकूल निर्णय।

बजट में विकलांग लोगों, समाचार-पत्र के संवाददाताओं, राष्ट्रपति पुलिसपदक विजेताओं और लाइसेंसधारी कुलियों हेतु विभिन्न रियायतों की घोषणा करने।

पिछड़े वर्गों पर बल देने; और वर्ष 1999-2000 को 'यात्री वर्ष' घोषित करने और यात्रियों को बेहतर और विश्वसनीय सेवा उपलब्ध कराने हेतु किए जा रहे प्रयासों के लिए मैं मंत्री महोदय को बधाई देती हूं।

यद्यपि रेल किराए में कुछ वृद्धि हुई है तथापि इस वृद्धि का समाज के उस वर्ग पर प्रभाव पड़ेगा जो इसे सहन कर सकते हैं। इसके अलावा मालभाड़ा दर में 4% की मामूली वृद्धि हुई है जो कि 1980-81 से 1997-98 तक की पूर्ववर्ती सरकारों के 6% से 15% तक की वृद्धि के आंकड़ों को देखते हुए नगण्य है।

महोदय, जहां तक उड़ीसा का संबंध है मैं माननीय मंत्री को बजट आवंटन 226.55 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 262.55 करोड़ रुपये करने पर धन्यवाद करती हूं। तथापि, जैसा कि मैंने पिछले वर्ष बताया था, उड़ीसा में रेल पथ की लंबाई 19 वर्ग कि०मी० प्रति 1000 वर्ग कि०मी० के राष्ट्रीय औसत की तुलना में 12.86 वर्ग कि०मी० प्रति 1000 वर्ग कि०मी० है। यह आंकड़े स्वयं ही यह बताते हैं कि रेलवे

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव]

के मामले में हमारा राज्य कितना पिछड़ा हुआ है। अत: मैं माननीय मंत्री जी से उड़ीसा के संबंध में और अधिक उदार दृष्टिकोण अपनाने का अनुरोध करती हूं।

महोदय, मैं इस बात के लिए आपकी बहुत अभारी हूं कि खुर्दा-बोलनगीर रेल लाइन के लिए बजट आवंटन को 2 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 10 करोड़ रुपये कर दिया गया है किंतु मैं मंत्री जी से परियोजना लागत, जो 35338 करोड़ रुपये है, का कम से कम 10% धन आवंटित कराने का अनुरोध करती हूं। इसके अलावा इस परियोजना को एक निर्धारित समय-सीमा के भीतर पूरा किया जाना चाहिए।

मैं बोलनगीर रेलवे स्टेशन पर एक यात्री आरक्षण प्रणाली (पी०आर०एस०) स्थापित करने और निजामुद्दीन से पुरी तक चलने वाली हीराकुंड एक्सप्रेस में बोलनगीर हेतु 12 बर्थों का आरक्षित कोटा रद्द करने की जांच करने और उसे पुन: बहाल करने का अनुरोध करती हूं।

बारम्बार याद दिलाने का जोखिम उठाते हुए, चूंकि मैंने इन्हीं कार्यों के लिए पिछले वर्ष भी माननीय मंत्री से अनुरोध किया था, मैं उनसे टिटलागढ़ को एक प्रमुख जंक्शन, जहां पर कोचिंग टर्मिनल की सुविधा हो, के रूप में विकसित करने, टिटलागढ़ स्टेशन पर एक ऊपरि पुल का निर्माण करने, बोलनगीर स्टेशन पर एक रैक खाली करने के लिए एक प्लेटफाम का निर्माण करने, टिटलागढ़ और रायगड़ा के बीच एक डी०एम०यू० गाड़ी चलाने, सम्बलपुर से नागपुर बरास्ता टिटलागढ़ के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने, टिटलागढ़ से (बरास्ता बोलनगीर) बारगढ़/सम्बलपुर तक एक लोकल गाड़ी चलाने, रायपुर से टिटलागढ वाली गाड़ी को बोलनगीर तक बढ़ाने, सम्बलपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस को कांताबंजी स्टेशन तक बढ़ाने और सामलेश्वरी एक्सप्रेस को बरास्ता कांताबंजी रायपुर तक बढ़ाने, का अनुरोध करती हूं।

रेलवे विभाग के पास मेरे जिले में लगभग 600 एकड़ अप्रयुक्त भूमि है, मैं मंत्री जी से अनुरोध करती हूं कि वे यह देखें कि इस भूमि का उचित तरीके से उपयोग या रख-रखाव किया जा रहा है अथवा इसे उस व्यक्ति को वापस लौटा दिया जाए जिसने रेलवे को एक उपयुक्त रेलवे ढांचा विकसित करने के लिए यह भूमि दान की थी।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 1999-2000 के रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद करती हूं।

[हिन्दी]

•**श्री दया सिंह सोढी** (अमृतसर) : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने अच्छा बजट पेश किया। वे बधाई के पात्र हैं, मैं निम्नलिखित सुझाव बजट में सम्मिलित करने के लिए आग्रह करता हूं :

> पंजाब के लोग अपने मृतक लोगों, रिश्तेदारों की अस्थियां पवित्र गंगा में प्रवाहित करने के लिए हरिद्वार लेकर जाते हैं। यह एक धार्मिक कृत्य है। अमृतसर से हरिद्वार के लिए मात्र एक ही ट्रेन पैंसेजर चलती है। लोगों का समय नष्ट होता है तथा लम्बे सफर के कारण कष्ट भी होता है, इसलिए अमृतसर से हरिद्वार तथा वापसी अमृतसर के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए। यह पंजाब के लोगों की बहुत पुरानी मांग है। कृपया इसे प्राथमिकता के आधार पर लिया जाए।

– अमृतसर से पठानकोट तक डबल रेल लाइन बिछाई जाए।

– बटाला का रेलवे स्टेशन बहुत पुराना है। यहां प्लेटफार्म न होने के कारण स्त्रियों, बूढ़ों, बच्चों को गाड़ी से उतरने और चढ़ने में बहुत कष्ट होता है, इसलिए प्लेटफार्म ठीक कराया जाए।

– बटाला में ओवर ब्रिज बनाया जाए।

– बटाला से काड़ियां तक ट्रेन बढ़ाई जाए।

– लुधियाना से अमृतसर तक विद्युतीकरण कराया जाए ताकि रेल गाड़ियां तेज गति से चल सकें।

– अमृतसर कम्प्यूटर रिजर्वेशन को एयर कंडीशन कराया जाए।

•**श्री रामपाल सिंह** (डुमरियागंज) : महोदय, माननीय अध्यक्ष जी, मैं इस रेल बजट का समर्थन करने के लिये खड़ा हूं। माननीय रेल मंत्री ने प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है। मेरा संसदीय जनपद सिद्धार्थ नगर उत्तर प्रदेश के गोन्डा-गोरखपुर लूप लाइन पर स्थित हैं, जिसको बड़ी लाइन में बदलने के लिये मैं वर्ष 1992 से प्रयत्नशील हूं और हर साल बताया जाता है कि प्रथम वरीयता में आ गया है। इस लाइन का अमान्य परिवर्तन न होने के कारण इस क्षेत्र से कोई भी ट्रेन प्रदेश के मुख्यालय लखनऊ के लिये नहीं आ पाती हैं, क्योंकि गोन्डा के बाद लखनऊ तक अमान्य परिवर्तन हो चुका है, इस गोरखपुर से गोन्डा लूप लाइन का अमान्य परिवर्तन वर्ष 1997-98 में स्वीकृत हो चुका है, परन्तु अभी तक इस लाइन पर कार्य शुरू नहीं हुआ, जिससे इस क्षेत्र का औद्योगिक विकास नहीं हो पा रहा है, क्योंकि इस क्षेत्र में खाद कोयला, सीमेन्ट बड़ी लाइन होने के कारण सीधे नहीं पहुंच पाता। अत: मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इस गोन्डा गोरखपुर लाइन का अमान्य परिवर्तन किया जाये।

पूर्वी उत्तर प्रदेश पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर मुख्यालय भी है परन्तु वहां से कोई सीधी ट्रेन दिल्ली के लिये उपलब्ध नहीं है। इस रूट पर न कोई राजधानी है, न शताब्दी है केवल बैशाली एक्स० एक मात्र चलती है, जो बिहार से भरी हुई आती है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के कई सांसदों माननीय रेल मंत्री जी को पत्र के माध्यम से अनुरोध किया है कि इस लाइन पर कोई एक राजधानी या बैशाली टाईप की ट्रेन दिल्ली के लिये चलाई जाये।

आपने मुझे समय दिया इसके लिये धन्यवाद।

•**मेजर जनरल भुवन चन्द्र खन्डूड़ी (एवीएसएम)** (गढ़वाल) : महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र गढ़वाल के रेल सुविधा प्राप्त होने के लिए निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्यवाही करने के लिए रेल मंत्री भारत सरकार से निवेदन करता हूं :–

•सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

– दिल्ली से कोटद्वार (गढ़दाल) के लिए सीधी रेल यात्री गाड़ी सेवा प्रारम्भ हो। इस संबंध में मैं पिछले 5-7 सालों से प्रयासरत् हूं जिस पर अभी तक किसी प्रकार का ध्यान नहीं दिया गया है। इस संबंध में मैंने दि० 5.7.96 को तत्कालीन रेल मंत्री को पत्र लिखकर विस्तार से इसकी आवश्यकता के संबंध में लिखा था। पिछले बजट सत्र में भी मैंने यह बात उठाई थी।

– जनपद रूद्रप्रयाग एवं चमोली के लिए रेल सुविधा प्रदान करने के लिए "आउट एजेंसी" खोली जाये।

जनपद चमोली के स्थान गोपेश्वर एवं कर्णप्रयाग तथा जनपद रूद्रप्रयाग के स्थान गुप्तकाशी एवं रूद्रप्रयाग में यह सुविधा उपलब्ध करवाई जाये। जिससे यात्रियों को सुविधाजनक रेल यात्रा करने का अवसर मिल सके। स्पष्ट करना चाहूंगा कि इन पर्वतीय क्षेत्रों से रेल स्टेशनों की दूरी 250 कि०मी० से अधिक है। जो कि लगभग 575 कि०मी० भी हो सकती है।

– देहरादून से दिल्ली के बीच एक फास्ट रेलगाड़ी चलाई जाये। जो प्रात: देहरादून से चलकर दिल्ली पहुंचे और वापस सायं को देहरादून पहुंचे।

– यदि ऐसा संभव नहीं हैं तो दिल्ली-देहरादून शताब्दी एक्सप्रेस का समय परिवर्तन किया जाये जो प्रात: देहरादून से चलकर नई दिल्ली पहुंचे और वापस देहरादून जाए।

– देहरादून एक्सप्रेस की गति बढ़ाकर उसके यात्रा समय को कम किया जाये।

– जनसेवा एक्सप्रेस (अमृतसर-बरौनी), लोहित एक्सप्रेस, हिमगिरी एवं अमरनाथ एक्सप्रेस का हाल्ट, जंक्शन नजीबाबाद में किया जाये।

नजीबाबाद पर्वतीय क्षेत्र का मुख्य स्टेशन है इस पर देश के कोने-कोने में रहने वाले सैनिक विभिन्न गाड़ियों से यात्रा करते हैं। कोटद्वार एवं लैन्सडाउन में सैनिक केन्द्र होने के कारण सैनिकों के लिए यहां पर प्रत्येक गाड़ी का रुकना आवश्यक है जिससे वह दूर-दराज के इलाकों में आसानी से यात्रा कर सकें।

– दिल्ली-रामनगर के बीच सीधी रेल यात्री गाड़ी चलाई जाये।

– हरिद्वार-कोटद्वार-रामनगर के बीच नई रेल लाइन बनाई जाये।

– ऋषिकेश से कर्णप्रयाग तक रेल मार्ग बनाये जाने के संबंध में शीघ्र कार्यवाही प्रारम्भ की जाये।

– कोटद्वार रेलवे स्टेशन का रख-रखाव एवं सौंदर्यीकरण किया जाये तथा इस स्टेशन का एक ओवर ब्रिज का शीघ्र निर्माण किया जाये।

– कोटद्वार से देश के सभी स्थानों के लिए कम्प्यूटर आरक्षण सुविधायुक्त बनाया जाये।

– कोटद्वार से सहारनपुर के लिए एक सीधी रेल यात्री गाड़ी चलवाई जाये जो प्रात: सहारनपुर से कोटद्वार तथा दोपहर बाद कोटद्वार से चलकर सहारनपुर पहुंचे।

– गढ़वाल के मुख्य स्थान श्रीनगर में एक कम्प्यूटरीकृत रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना की जाये। यह स्थान चार जनपदों का मुख्य केन्द्र है।

– वरिष्ट नागरिकों को रेलवे आरक्षण के लिए सभी आरक्षण केन्द्रों पर सुविधा उपलब्ध करवाई जाये कि उन्हें यात्रा टिकट पर निर्धारित छूट मिल सके।

– गढ़वाल मण्डल विकास निगम के उत्पादों की बिक्री के लिए देहरादून, ऋषिकेश, हरिद्वार, कोटद्वार एवं नजीबाबाद रेलवे स्टेशनों पर बिक्री स्टाल लगाने की अनुमति प्रदान की जाये।

– मसूरी एक्सप्रेस में दिल्ली से कोटद्वार के लिए एक अतिरिक्त सामान की बोगी लगायी जाये।

– देहरादून-नजीबाबाद-रामनगर-काठगोदाम के बीच एक रेल यात्री गाड़ी प्रतिदिन चलवायी जाये।

•**श्री जनार्दन प्रसाद मिश्र** (सीतापुर) : माननीय सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी के रेल बजट का समर्थन करता हूं। रेल बजट में 1999-2000 को यात्री वर्ष घोषित किया है जिससे विश्वसनीय एवं बेहतर सेवाएं प्रदान करने के साथ-साथ कर्मचारियों के शिष्ट व्यवहार तथा यात्रियों को सुगम आरक्षण सहित बेहतर सुविधाएं देने का आश्वासन दिया है तथा शताब्दी गाड़ियों व 30 मेल एक्सप्रेस गाड़ियों को सुगम आरक्षण सहित बेहतर सुविधाएं देने का आश्वासन दिया है तथा शताब्दी गाड़ियों के रख-रखाव पर विशेष ध्यान देने का वादा किया है। यात्रियों को तमाम सुविधाओं के साथ विकलांगों, पत्रकारों व राष्ट्रपति पदक प्राप्त लोगों को यात्रा में छूट देकर सराहनीय कार्य किया है।

कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्रों की संख्या 400 की गई है। मैं एन०ई० रेलवे सीतापुर जं० पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा प्रदान किए जाने की मांग करता हूं जिसे तत्काल पूरा किया जाए। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान विशेष रूप से "लखनऊ-मैलान-बरेली" छोटी रेल लाइन का आमान परिवर्तन किए जाने की ओर आकृष्ट करते हुए कहना चाहता हूं कि इस रेल लाइन का आमान परिवर्तन होने से लखनऊ, सीतापुर, लखीमपुर, पीलीभीत और बरेली जिलों का पिछड़ापन दूर होगा वहीं लखनऊ से सीतापुर होकर शाहजहांपुर होकर दिल्ली को एक नया रेल पथ मिलेगा और लखनऊ-शाहजहांपुर का काम दूरी का रेलपथ होगा। लखनऊ स्टेशन पर भार कम हो जाएगा। वर्ष 1994-95 में इस रेल लाइन का आमान परिवर्तन बजट में रखा गया था, लेकिन इस मार्ग का आमान परिवर्तन नहीं हो सका जिसे पूरा कराया जाए।

महोदय, सीतापुर से लहरपुर तम्बौर होकर बहराइच तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कराने की मांग करता हूं क्योंकि यह अत्यन्त पिछड़ा क्षेत्र सदैव रेल सेवा से वंचित रहा है जिससे इस क्षेत्र में विकास की शुरूआत हो सके। माननीय मंत्री जी ने 4047/4048 एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली गोरखपुर को नरकटियागंज होकर रकसौल तक बढ़ाया जाना बजट में प्रस्तावित किया है। इस संबंध में मंत्रीजी का ध्यान आकृष्ट कर कहना चाहता हूं कि जब से यह ट्रेन गोरखपुर चलाई गई है तब से बराबर लेट रहती है। यह ट्रेन रकसौल तक बढ़ाई गई है जिससे यह ट्रेन और लेट होगी। अत: मैं मांग करता हूं कि एक और नई रेल दिल्ली से गोरखपुर (वाया सीतापुर) चलाई जाए क्योंकि वापसी में इस ट्रेन में इतनी भीड़ होती है कि सीतापुर से आगे वाले यात्री आरक्षण के बाद भी सीट व बर्थें नहीं पाते हैं। इसलिए बर्थों की

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री जनार्दन प्रसाद मिश्र]

संख्या 45 की जाए तथा प्रथम श्रेणी व ए०सी०-दो की बोगी लगाई जाए।

महोदय, एक ट्रेन देहरादून से गोरखपुर 3 बजे चलती है जो लगभग 2 बजे लखनऊ पहुंचती है जिससे लखनऊ का कोई यात्री यात्रा नहीं करता है। इसलिए यह ट्रेन शाहजहांपुर से सीतापुर होकर गोरखपुर चलाई जाए। पूर्वान्चल के यात्रियों हेतु गोरखपुर वाया सीतापुर-देहरादून की दूरी कम होने से यात्रियों को आर्थिक लाभ होगा तथा क्षेत्रीय जनता का बहुत लाभ होगा। पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ मंडल के बुढबल सीतापुर सैक्शन के मध्य ट्रेनों के परिचालन अव्यावहारिक, असफल समय सारिणी के कारण इस क्षेत्र के यात्रियों को अत्यधिक कठिनाई उठानी पड़ती है। अत: परिचालन की समय सारिणी यात्रियों की सुविधा के अनुसार बनाई जाए।

महोदय, जहां रेल देश की अर्थव्यवस्था की महत्वपूर्ण कड़ी है वहां जनता की समस्याओं का समाधान करती है। पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ बरेली रेल पथ पर एक बरई जलालपुर रेलवे स्टेशन को खत्म कर हाल्ट बनाने का गोरखपुर मुख्यालय से प्रस्तावित है जो जनहित में नहीं है। अधिकारियों की अकर्मण्यता के कारण घाटे को बढ़ाया गया है जबकि उस स्टेशन से प्रति दिन सैकड़ों यात्री लखनऊ और लखीमपुर आते-जाते हैं। अतएव उक्त स्टेशन को न तोड़ा जाए। इसी प्रकार उत्तर रेलवे का हेमपुर रेलवे स्टेशन समाप्त कर दिया गया। इस स्टेशन को पुन: बहाल किया जाए। उत्तर रेलवे का सीतापुर कैंट स्टेशन पर कोई जनसुविधा शेड व यात्री विश्रामालय नहीं है। इसलिए जनसुविधाएं दी जाएं।

महोदय, अन्त में, मैं अपने संसदीय क्षेत्र सीतापुर के पूर्वोत्तर रेलवे के हरगांव स्टेशन पर आगरा फोर्ट के ठहराव किए जाने की मांग करता हूं क्योंकि यह उस क्षेत्र की जनता की प्रमुख मांग है जिसे पूरा करने की कृपा करें।

•**श्रीमती ऊषा वर्मा** (हरदोई) : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह वास्तव में सराहनीय है। इसके बावजूद रेल से संबंधित कुछ कमियां हैं जिसमें सुधार करना नितान्त आवश्यक है। जैसे कि रेल कर्मचारियों का व्यवहार यात्रियों के प्रति मधुर एवं उनको संतुष्ट करने वाला होना चाहिए। ट्रेन में शिकायत पुस्तिका उपलब्ध तो रहती है परन्तु यात्रियों द्वारा लिखित शिकायतों की ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। इस तरफ गम्भीरता से ध्यान देने की आवश्यकता है क्योंकि सेवाओं की गुणवत्ता सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

ट्रेन के किराए में तो बढ़ौत्तरी की जाती है तो यात्रियों को भी यह उम्मीद होती है कि उनको उतनी सुविधायं भी उपलब्ध करायी जायेंगी लेकिन जब यात्रियों की शिकायतों पर गम्भीरता से विचार नहीं किया जायेगा तो उनको रेल के प्रति भावनात्मक रूप से जोड़ना मुश्किल हो जायेगा।

इसके अतिरिक्त महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए विशेष प्रावधान होना चाहिए। रेलवे प्लेटफार्म पर महिलाओं के साथ छेड़खानी, चेन खींचने जैसे गम्भीर प्रकरण देखने में आते हैं। अत: प्लेटफार्मों पर महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए विशेष प्रबन्ध होने चाहिएं।

अध्यक्ष महोदय, मैं उत्तर प्रदेश हरदोई से सांसद हूं मेरा क्षेत्र नार्दन रेलवे के अन्तर्गत आता है। मेरे क्षेत्र की रेल से संबंधित कई समस्यायें हैं। मुरादाबाद मण्डल, उत्तर रेलवे के अन्तर्गत कानपुर, बालामऊ ब्रांच लाइन के अटवा-कुरसठ तथा बालामऊ जंक्शन के मध्य रेलवे पुल 181 का निर्माण किया जा रहा है। पिछला पुल जो रेलवे द्वारा निर्मित था, उसके नीचे लोहे के पटरे लगे थे, परन्तु अब जो पुल बनाया जा रहा है, उसमें लोहे के पटरे नहीं लगाये जा रहे हैं जिससे पैदल या सवार लोग नहीं निकल पायेंगे। ज्ञातव्य है कि क्षेत्र की जनता को सई नदी पार करने के लिए निकटस्थ कोई पुल नहीं है।

अतएव मेरा आपसे निवेदन है कि उक्त पुल के निर्माण में या तो पुल के साथ-साथ फुटपाथ बना लिया जाये या पुल की तली में लोहे के पटरे बिछा दिये जायें ताकि यातायात में बाधा न हो और पैदल यात्री भी इस पुल से आ-जा सकें।

इसके अतिरिक्त हरदोई से आरक्षण कोटा बहुत-ही कम है। काशी-विश्वनाथ में मात्र आठ बर्थ और लखनऊ मेल में मात्र दो बर्थ का कोटा है, जबकि चार-पांच वर्ष पूर्व काशी विश्वनाथ में बीस बर्थ का कोटा था जो अब कम कर दिया गया है, इससे आम जनता को परेशानी का सामना करना पड़ता है।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी कि आरक्षण का कोटा हरदोई से बढ़ाया जाये। इसके अतिरिक्त स्लीपर क्लास में हरदोई से आरक्षण की कोई सुविधा नहीं है। हरदोई के लोगों को आरक्षण कराने के लिए या तो लखनऊ जाना पड़ता है या फिर शाहजहांपुर जाना पड़ता है। इससे हरदोई की जनता को असुविधा होती है। स्लीपर क्लास में हरदोई से आरक्षण होना चाहिए। इसके साथ-साथ हरदोई स्टेशन पर पी०सी०ओ० की भी कोई सुविधा नहीं है। पी०सी०ओ० की सुविधा उपलब्ध करायी जाये।

[अनुवाद]

•**श्री टी० गोविन्दन** (कासरगोड) : महोदय, एक और बजट भारतीय रेल के इतिहास का अंग बन गया। 1999-2000 के बजट में कोई विकास की आवश्यकता और उसकी गति प्रदर्शित नहीं हुई है और न ही इसमें भारतीय रेल के कार्यकरण के बारे में संसद में और उसके बाहर हुई भारी आलोचना से कोई सबक लिया गया है। यद्यपि, इसमें नये जोनों और मण्डलों के सृजन के बारे में घोषणा की गई है, लेकिन समय की जरूरत के अनुसार नई गाड़ियों के चलाये जाने के संबंध में कोई उल्लेख नहीं किया जा सका। लगभग सभी क्षेत्रों और सेवाओं के संबंध में आलोचना, असंतोष और निराशा की स्थिति उत्पन्न होती जा रही है। यात्रियों के लिए गाड़ियों में और स्टेशनों पर नई सुविधाएं मुहैया नहीं कराई गई हैं। निम्न और मध्यम वर्ग के यात्री पुराने और टूटे हुए डिब्बों के कारण कष्ट झेल रहे हैं, जिनमें प्रकाश, शौचालय, पानी और साफ-सफाई की कोई व्यवस्था नहीं है। लगभग सभी रेलवे स्टेशनों की ऐसी ही दशा है। वहां शौचालय, पेयजल

•सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

और अच्छे प्रतीक्षालयों की कोई व्यवस्था नहीं है। लगभग सभी रेलवे स्टेशनों पर अंधेरा रहता है और उन पर आने-जाने के लिए पर्याप्त रास्ता नहीं है तथा वहां दुर्गन्ध फैल रही है। भारतीय रेलवे में रेल दुर्घटनाएं होना रोजमर्रा की बात हो गई है। मंत्री और उच्चाधिकारी दुर्घटना स्थल पर जाते हैं और जांच-आयोग बिठाने की घोषणा करते हैं, लेकिन रेल संरक्षा आयोग की किसी भी सिफारिश को लागू नहीं किया जाता है। इतना ही नहीं अधिकांश दुर्घटनाएं अथवा गाड़ी के पटरी से उतरने की घटनाएं मानवीय चूक के कारण हो रहीं हैं। इससे निम्न श्रेणी के कर्मचारियों की कमी का पता लगता है। भारतीय रेलवे ने निम्न श्रेणी के पदों पर कई दशकों से नई नियुक्तियां नहीं की हैं और हजारों पद रिक्त पड़े हैं। मेरे विचार से, रेलवे समूची सेवाएं बगैर जनशक्ति के चलाने की कोशिश कर रहा है। चूंकि जनशक्ति की कमी है, अत: उचित मरम्मत, रखरखाव, साफ-सफाई और अन्य आवश्यक सेवाएं प्रभावित हो रही हैं। जब तक इन कमियों को दूर नहीं किया जाता, तब तक रेल व्यवस्था संतोषजनक रूप से अथवा दुर्घटनाओं के बिना नहीं चल सकती।

केरल

आजकल दक्षिण रेलवे और इसका पालघाट मण्डल लगभग सभी मोर्चों पर असंतोषजनक रूप से कार्य कर रहा है। पिछले दो वर्ष अथवा इससे ज्यादा अर्से से मेरे क्षेत्र शोरूवण्णुर-मंगलोर सेक्टर में रेल सेवाएं बिल्कुल अव्यवस्थित चल रही हैं। अधिकतर गाड़ियां 5-6 घंटे के विलम्ब से आती हैं, कभी-कभी तो ये अगले दिन ही आती हैं। शोरूवण्णुर-मंगलोर लाइन के दोहरीकरण का कार्य निर्धारित समय से पीछे चल रहा है, यद्यपि इस प्रयोजन हेतु इस बजट में कुछ धनराशि दी गई है। मुझे आशंका है कि दोहरीकरण कार्य को पूरा करने में 3-4 वर्ष लगेंगे। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि शोरूवण्णुर-मंगलोर लाइन के दोहरीकरण कार्य को अत्यधिक महत्व दें और दोहरीकरण हेतु धनराशि में भी वृद्धि करें।

चूंकि केरल सुदूर दक्षिणी राज्य है और यह अधिकाधिक खपत वाला राज्य बनता जा रहा है, अत: माल भाड़े में 4% की वृद्धि का केरल के आर्थिक विकास पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। केरल की कृषि उत्पादों की कीमतों में भारी कमी का सामना करना पड़ रहा है। माल भाड़े में की गई इस वृद्धि का केरल की खेतीबाड़ी पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। सरकार की आर्थिक नीतियों के कारण सभी आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि हो रही है। इससे कीमतों में और अधिक वृद्धि होगी। अत:, मेरा माननीय मंत्री से यह अनुरोध है कि माल भाड़े में की गई वृद्धि को वापस लिया जाए।

माल गाड़ियों को प्राथमिकता दिए जाने से प्राथमिकता प्रणाली में परिवर्तन होने जा रहा है। यह पूर्णतया यात्रियों की उपेक्षा है। रेल व्यवस्था के प्रारम्भ से ही, यात्री गाड़ियों को अत्यधिक महत्व दिया जाता रहा है। रेल सेवाओं में वृद्धि किए जाने को सर्वोच्च प्राथमिकता दी ही जानी चाहिए, लेकिन ऐसा यात्री गाड़ियों को रोककर नहीं किया जाना चाहिए। हाल ही में पालक्कड़ मंडल ने मेरे क्षेत्र कन्नूर-कासरगोड-मंगलोर में कुछ यात्री गाड़ियों को ठहराव देने का निर्णय लिया है। इससे स्थानीय यात्री उत्तेजित हो गये हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि वे इस बात पर गम्भीरता से विचार करें कि स्थानीय लोगों और यात्रियों की सुविधाओं में वृद्धि कैसे की जाए।

दोहरीकरण कार्य चलने के कारण, कुछ स्थानों पर पैदल चलने वालों को कुछ कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। पुलों और नये समपारों के निर्माण हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है, लेकिन उस पर अभी विचार किया जाना है। कालीकट और मंगलोर के बीच 11 समपार हैं। इन समपारों की वजह से सड़क यात्रियों को काफी कठिनाई होती है। पिछले 10-15 वर्षों से मालाबार की जनता इन समपारों पर सड़क उपरि पुलों के निर्माण की मांग कर रही है। इस बजट में प्रत्येक सड़क उपरिपुल के लिए एक लाख रुपये की अल्प धनराशि मुहैया कराई गई है। मुझे आशंका है कि इन सड़क उपरि पुलों का कार्य पूरा होने में कई दशक लगेंगे। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के मुख्यालय कासरगोड रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटर आरक्षण सुविधा मुहैया कराने का वायदा किया गया है, लेकिन आज तक यह सुविधा मुहैया नहीं कराई गई है।

मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध है कि दोहरीकरण, सड़क उपरि पुलों के निर्माण के लिए धनराशि में वृद्धि की जाए और यात्री सुविधाओं को बढ़ाया जाए। इसलिए, मैं बजट प्रस्तावों का विरोध करता हूं।

[हिन्दी]

•**श्री गंगाचरण राजपूत** (हमीरपुर) (उ०प्र०) : महोदय, मैं अपना लिखित भाषण सदन के पटल पर रखना चाहता हूं। कृपया अनुमति दें। 1999-2000 का रेल बजट जनहित में है। इसका मैं पूरा समर्थन करता हूं। उक्त बजट में यात्री किराया और मालगाड़ी किराया बढ़ाना न्यायोचित है। क्योंकि रेलवे राजस्व की बढ़ोत्तरी के बिना, उसकी विकास संबंधित परियोजनाएं पूरी नहीं हो सकती।

मौजूदा समय में रेल विभाग के पास 38000 करोड़ की परियोजनाएं लम्बित हैं। जबकि रेलवे के पास मौजूदा समय में परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि नहीं है। ऐसी स्थिति में सरकार के पास एक ही विकल्प है कि वे अपने राजस्व की बढ़ोत्तरी करें। रेलवे विभाग के राजस्व की बढ़ोत्तरी के लिए मेरे निम्न सुझाव हैं:—

रेलवे लाइनों के किनारे पड़ी हुई खेतिहर जमीन को सरकार प्रतिवर्ष किराये के आधार पर इसकी नीलामी कराये तथा उसे किसानों के लिए फलदार वृक्ष लगाने हेतु व सब्जी और फूलों के उत्पादन के लिए कम से कम 25-50 साल तक के लिए पट्टे पर दें। इससे सरकार को भारी राजस्व का लाभ होगा व किसानों को, जिनके खेत रेलवे लाइन के किनारे हैं, उन्हें भी लाभ होगा। साथ ही पर्यावरण में अभूतपूर्व सुधार होगा।

माल गाड़ियों के लिए आधुनिक तरीके से आधुनिक प्लेटफार्मों का निर्माण हो तथा उसकी पर्याप्त सुरक्षा लोडिंग और अनलोडिंग का अच्छा प्रबंध, समय और तीव्र गति से माल पहुंचाने की व्यवस्था अवश्य निश्चित करना चाहिए। इससे माल यातायात से राजस्व की बढ़ोत्तरी होगी तथा हमें इस प्रबंधन को प्राईवेट सैक्टर में नीलामी के द्वारा देना चाहिए। इसी तरह औसत दर्जे के रेलवे स्टेशन, बड़े महानगरों को छोड़कर, हमें प्राईवेट सैक्टर के प्रबंध तंत्र को नीलामी द्वारा सुपुर्द कर देना चाहिए। इससे भी सरकार को भारी राजस्व की बढ़ोत्तरी होगी।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री गंगाचरण राजपूत]

रेल विभाग को अपने विभाग की निर्माण कम्पनियों के भ्रष्टाचार की जांच करना चाहिए तथा काम में गुणवत्ता लानी चाहिए। हमें रेलों की सफाई, खानपान और रेलवे स्टेशनों की सफाई पर विशेष ध्यान देना चाहिए।

आज रेलवे स्टेशनों में जो गंदगी का आलम है, उसे शब्दों में नहीं कहा जा सकता। रेलवे स्टेशनों और रेलों की सफाई का काम हमें निजी क्षेत्र के सुपुर्द कर देना चाहिए तथा समय-समय पर इसकी निगरानी करना चाहिए। इससे विभाग के खर्चों में भारी कमी आयेगी। हमें सभी मानक पासधारकों के पास समाप्त कर देना चाहिए तथा हर विभाग से, जिन्हें भी यह सुविधा देना है, उन्हें कूपन सिस्टम रखना चाहिए। विभागीय अधिकारियों और कर्मचारियों के लिए हमें परमानेंट पास समाप्त कर, जब भी उन्हें यात्रा करनी हो, तब उन्हें पास जारी करना चाहिए और इनकी यात्राओं की संख्या भी हमें सुनिश्चित करनी चाहिए। इसमें परिवार वालों को सुविधा से वंचित कर देना चाहिए।

सरकार को निजी क्षेत्रों तथा बहुराष्ट्रीय कम्पनियों को भी इस क्षेत्र में आमंत्रित करना चाहिए ताकि वे यात्री ट्रेनों व मालगाड़ियों में अपनी भागीदारी बढ़ायें। क्योंकि आज दुनिया में रेल यातायात में हम बहुत पीछे हैं।

यात्री गाड़ियों की समयबद्धता सुनिश्चित करना होगा तथा समय से ट्रेनों के पहुंचने पर, दोषी व्यक्तियों को दंडित करना चाहिए। खानपान की गुणवत्ता के लिए हमें विशेष ध्यान देना चाहिए। रेलवे स्टेशनों और ट्रेनों में खानपान का गिरता हुआ स्तर चिंता का विषय है। परिचालकों द्वारा यात्रियों से दुर्व्यवहार की घटनायें, यह आम बात है। इससे रेलवे विभाग की छवि बहुत ही खराब हो रही है। हमें इन विषयों पर आमूल-चूल सुधार की आवश्यकता है। साथ ही टी०टी० की वेशभूषा और उनके बोलचाल में भी सुधार की आवश्यकता है।

मेरे संसदीय क्षेत्र की निम्नलिखित मांग पर गंभीरतापूर्वक विचार करते हुए इन्हें स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें।

अ. झांसी से बांदा सुबह 6 बजे से एक शटल ट्रेन चलाई जाये, जिससे कि नौकरीपेशा लोगों अपने कार्यालय पहुंचने में देरी न हो और वे समय से पहुंच सकें।

ब. महाकौशल एक्सप्रेस की कुलपहाड़ रेलवे स्टेशन पर रोका जाये।

अच्छे रेल बजट के लिए मैं अपनी ओर से रेल मंत्री व प्रधानमंत्री को बहुत-बहुत धन्यवाद तथा बधाई देता हूं कि इन्होंने जनहित, राष्ट्रहित को देखते हुए और देश की अर्थव्यवस्था को मजबूत बनाने वाला रेल बजट संसद में पेश किया है। इसके लिए रेल मंत्री कोटि-कोटि बधाई के पात्र हैं।

[अनुवाद]

•**श्री समर चौधरी** (त्रिपुरा पश्चिम) : महोदय, जहां देश का जन साधारण और कामकाजी लोग अभूतपूर्व संकट के कारण आर्थिक जीवन में अनेक कठिनाइयों के बोझ के नीचे दबे हुए हैं, वहीं इस रेल बजट से उनपर और अधिक भार पड़ा है। मध्यम वर्ग के लोग रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी की 900 करोड़ रुपये की अतिरिक्त धनराशि जुटाने के लिए माल भाड़े में 4% वृद्धि के साथ-साथ यात्री किराये में भी वृद्धि किए जाने की मांग से चिन्तित हैं। इससे निर्धन लोगों पर काफी बुरा असर पड़ेगा। इस रेल बजट से पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र पर भी व्यापक प्रभाव पड़ेगा। हमारे क्षेत्र में रेलवे लाइन का सिलीगुड़ी-बरास्ता-गुवाहाटी केवल एक सम्पर्क मार्ग है। सभी आवश्यक वस्तुओं और माल की ढुलाई इन्हीं लाइनों से होती है। माल भाड़े में वृद्धि का अर्थ पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों के संकट को और गहरा करना है। इस स्थिति में पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोग इस बजट से खुश नहीं हो सकते।

महोदय, स्वतंत्रता-प्राप्ति के 50 से भी अधिक वर्ष बीतने के बाद भी रेलवे ने गुवाहाटी के सिवाय यहां तक कि पूर्वोत्तर राज्यों की राजधानियों को भी रेल सेवा से नहीं जोड़ा है। रेल सम्पर्क के बिना किसी भी क्षेत्र का विकास नहीं किया जा सकता। पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र में जमीन के नीचे और जमीन पर प्रचुर मात्रा में इतने संसाधन उपलब्ध हैं, जिन्हें क्षेत्रीय और पूरे देश के विकास के लिए 50 वर्षों तक उपयोग में लाया जा सकता है। यह बताया गया है कि त्रिपुरा और अन्य राज्य तेल और गैस भंडारों पर निर्भर हैं। मूलभूत सुविधाओं की कमी के कारण इन राज्यों में बेरोजगारी जटिल समस्या बन गई है। मूलभूत सुविधाओं की दृष्टि से पूर्वोत्तर राज्यों और देश के अन्य भागों के बीच इतना अधिक अंतर है कि वहां अर्थव्यवस्था के विकास में गतिरोध की स्थिति आ गई है। दो वर्ष पहले संयुक्त मोर्चा सरकार और भूतपूर्व प्रधान मंत्री ने क्षेत्र के मूलभूत सुविधा संबंधी अन्तर की ओर ध्यान दिया था। केन्द्रीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी को कुमारघाट अगरतला रेल निर्माण की परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए कार्यवाही करते हुए देखा गया है। मैं श्री नीतीश कुमार जी का इस बात के लिए आभारी हूं कि उन्होंने बेलोनिया शहर तक ब्रांच लाइन का निर्माण करने हेतु अगरतला सबरुम रेल लाइन के सर्वेक्षण के लिए भी पहल की है। मैं यह मांग करता हूं कि इस क्षेत्र में स्थित इस विशिष्ट श्रेणी के राज्यों को माल भाड़े और कीमतों में वृद्धि से बचाया जाए। अगरतला से कुमारघाट तक नई लाइन के निर्माण हेतु किए गए बजट आवंटन से लोग खुश होंगे, परन्तु अब यह पता नहीं है कि अगरतला सबरुम रेलवे सर्वेक्षण का भविष्य क्या होगा। इस बजट में इस सर्वेक्षण के संबंध में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। इस सर्वेक्षण की प्रगति के बारे में कुछ नहीं बताया गया है। अगरतला-अखौरा सर्वेक्षण की घोषणा से कुछ उम्मीद हुई है। बंगलादेश और भारत के बीच त्रिपुरा के रास्ते से नए व्यापार संबंधों का अविर्भाव हो रहा है। त्रिपुरा की जनता और राज्य सरकार द्वारा लम्बे समय से यह मांग की जा रही थी कि भारत और बंगलादेश के बीच मैत्री और सौहार्दपूर्ण संबंधों के जरिए बंगलादेश की मदद से त्रिपुरा को संचार माध्यम के द्वारा देश के अन्य भागों से जोड़ा जाए। इस परियोजना का कार्य प्राथमिकता के आधार पर शुरू किया जाना है। अगरतला सबरुम रेल सर्वेक्षण कार्य को प्राथमिकता के आधार पर शीघ्र पूरा किए जाने की आवश्यकता है, ताकि दोनों देशों के लोगों के बीच

•सभा पटल पर रखा गया।

प्रगाढ़ मैत्री संबंधों और नए आयामों की सम्भावनाओं का पता लगाया जा सके। यदि बंगलादेश के रेल और जल मार्गों का दोनों देशों के आपसी हितों के लिए उपयोग किया जा सके, तो पूर्वोत्तर क्षेत्र से देश के अन्य भागों को आपूर्ति की जाने वाली वस्तुओं की लागत कम होगी और उनकी आसानी से ढुलाई की जा सकेगी। कुमारघाट से लामडिंग तक की छोटी लाइन को व्यावहारिक रूप से टूटी-फूटी स्थिति में पाया गया है। लम्बे समय से रखरखाव और मरम्मत न किए जाने के कारण यह लाइन कई जगह से टूट-फूट गई है। यह पता चला है कि इस बजट में इस लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने हेतु प्रावधान किया गया है। यह स्वाभाविक है कि इस कार्य को पूरा होने में कई वर्ष लगेंगे और इस अवधि के दौरान मिजोरम, त्रिपुरा और सिल्चर को और अधिक हानि उठानी पड़ेगी। नीतीश कुमार जी इस क्षेत्र के लोगों को थोड़ी राहत पहुंचाने के लिए छोटी लाइन के रखरखाव और मरम्मत तथा बड़ी लाइन के निर्माण कार्य को एक साथ मूर्तरूप देकर सहायता कर सकते हैं। बदरपुर-कुमारघाट लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने हेतु सम्भवत: अभी तक स्वीकृति नहीं दी गई है। लामडिंग से मिजोरम सहित त्रिपुरा की ओर कछार पवर्तीय जिले के आरपार लाइन का विस्तार एक अत्यंत महत्वपूर्ण परिवहन सम्पर्क है, जिससे पूरे कछार जिले, त्रिपुरा, मिजोरम और मणिपुर को लाभ पहुंचता है। इन निर्माण कार्यों हेतु पर्याप्त प्रावधान करने और इस परियोजना को समय पर पूरा किए जाने को उच्च प्राथमिकता दिये जाने की ओर ध्यान दिया जाना आवश्यक है। श्री नीतीश कुमार जी कृपया इन आवश्यकताओं की ओर ध्यान दें।

•**श्री श्याम बिहारी मिश्र** (बिल्हौर) : महोदय, वर्ष 1999-2000 के रेलवे बजट का मैं स्वागत करता हूं। इस शताब्दी का यह अन्तिम बजट है। देश की आजादी के बाद प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार एवं माननीय राज्य रेल मंत्री श्री रामनाईक ने ऐसा बजट पेश किया है जिसमें गरीब एवं आम नागरिक का विशेष ध्यान दिया है तथा रेलवे के कार्यों एवं भर्ती में पारदर्शिता अपनायी गई है जिससे भ्रष्टाचार समाप्त होगा। इस बजट की विशेषता यह है कि यात्री की सेवाओं को और अधिक सुलभ बनाने हेतु यह वर्ष रेलवे 'यात्री वर्ष' के रूप में मना रहा है। हर मण्डल में एक आर्दश स्टेशन बनाया जायेगा। इस सरकार का पिछला वर्ष 1998-99 सफलाताओं का वर्ष रहा है। विशेष बात रही है कि गत वर्ष जो घोषणाएं की गई थी वह सभी की सभी पूरी हो गई हैं जिसने यह प्रमाणित कर दिया है कि श्री वाजपेयी जी की सरकार में कथनी एवं करनी में अन्तर नहीं है इसलिए मैं रेल मंत्री माननीय नीतीश कुमार को बधाई देता हूं।

माननीय अध्यक्ष जी मैं ग्रामीण इलाके से आता हूं। ग्रामीण इलाके में बिना चौकीदार के समपार अधिक हैं। जहां अमुमन दुर्घटनाएं हो जाती हैं। इन समपारों पर चौकीदार युक्त समपार बनाने की गम्भीर समस्या है। यह खुशी की बात है। इस वर्ष के रेलवे बजट में इस समस्या पर विशेष ध्यान देकर एक अलग से फण्ड बनाने को स्वीकारा है। इस योजना से गांव के रहने वाले किसानों को दुर्घटनाओं के कारण जो जनहानि एवं पशु हानि उठानी पड़ती थी उससे राहत मिलेगी।

माननीय अध्यक्ष जी, माल ढुलाई भाड़े में चार प्रतिशत की वृद्धि की गई है। परन्तु भाड़े का वर्गीकरण घटाना, लदान पर वल्यूम डिस्काउंट, रेकों की उपलब्धता 48 घंटे में होगी, मालगाड़ियों की यात्रा समय में कटौती, पार्सल की सुविधा बढ़ाना, अधिक मूल्यवान वस्तुओं के गारंटी शुदा लदान की सुविधा का देना आदि का आम जनता एवं विशेष कर व्यापारी समाज ने स्वागत किया है।

माननीय अध्यक्ष की, रेलवे बजट में नई लाइनें बिछाने, लाइनों का विद्युतीकरण करने, नयी गाड़ियां चलाने, अमान परिवर्तन एवं दोहरी लाइन बिछाने की अनेक योजनायें दी गई हैं जिनका हम स्वागत करते हैं। विशेष रूप से लखनऊ-कानपुर रेलवे लाइन के विद्युतीकरण का हमें विशेष रूप से स्वागत करता हूं। फिर भी हम माननीय रेल मंत्री का ध्यान निम्न समस्याओं की ओर दिलाना चाहता हूं जो प्रमुख रूप से कानपुर व कानपुर देहात से संबंधित हैं जो उत्तर भारत का प्रमुख औद्योगिक एवं व्यापारी नगर है जहां रोजगार की तलाश में हजारों यात्री प्रतिदिन आते व जाते हैं।

कानपुर हावड़ा दिल्ली मेन लाइन पर है। लगभग दो दर्जन गाड़ियां कानपुर से दिल्ली के लिए गुजरती हैं। परन्तु आरक्षण कोटा कुछ गाड़ियों में है जो लगभग एक हजार है परन्तु लगभग दस हजार यात्री प्रतिदिन दिल्ली आते हैं। प्रत्येक बस भरी चलती है। आपसे मांग है कि हावड़ा, भुवनेश्वर, गोहाटी राजधानी ट्रेनों में जो सीटें कानपुर में खाली होती हैं उनको कानपुर से दिल्ली कोटा निर्धारित किया जाए। अन्य गाड़ियों में भी यही सुविधा प्रदान की जाए। तथा प्रमुख रूप से कानपुर से दिल्ली के लिए एक मेल ट्रेन चलाई जाए। जिसकी मांग कानुपर के लगभग सभी सांसदों ने की है। आपसे यह भी आग्रह है कि ऊंचाहार में और बोगियां बढ़ाई जाएं।

कानपुर में मतना वाया बांदा, कानपुर से इलाहाबाद, कानपुर झांसी तथा कानपुर से इटावा इंटरसीटी ट्रेनें चलाई जाएं ताकि हजारों यात्रियों को आने-जाने की सुविधा हो सके।

नवगठित जनपद कानपुर देहात का जिला स्टेशन रूरा बनाया जाए तथा रूरा स्टेशन का विकास बी श्रेणी के रूप में किया जाये।

पनकी रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटर आरक्षण सेवा प्रारम्भ की जाए तथा पनकी रेलवे स्टेशन का एक पलेटफार्म ऊंचा करने का प्रस्ताव मंजूर हो चुका है। परन्तु इस स्टेशन को कानपुर महानगर का उपनगरीय स्टेशन बनाया जाए क्योंकि पनकी नव आवासीय विकसित होने के साथ-साथ स्टील अथॉरिटी का प्रान्तीय डिपो, इण्डियन ऑयल का डिपो आदि है। आई.ई.एल. का कारखाना, पनकी थर्मल पावर स्टेशन आदि प्रमुख व्यावसायिक एवं औद्योगिक केन्द्र है।

कल्याण पुर व रूरा में उप्रभागीय पुल बनाया जाये।

कानपुर-फरूखाबाद छोटी लाइन का आमान परिवर्तन तीव्र गति से हो रहा है परन्तु इसी लाइन पर मन्धना जंक्शन से बिठूर (ब्रम्हावते) के लिए लाइन जाती है जो लगभग दस किलोमीटर है। उसको भी आमान परिवर्तन में जोड़ा जाए क्योंकि ब्रम्हावत पौराणिक, ऐतिहासिक एवं धार्मिक नगर है। जहां पर तांत्या टोपे नानाजी पेशवा, महारानी लक्ष्मी बाई का कर्मस्थल, लवकुश का जन्म स्थान, परित्याग मां सीता का निवास स्थान, महाऋषि वाल्मिक का आश्रम, ध्रुव तपस्या स्थल

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री श्याम बिहारी मिश्र]

एवं ब्रह्मा जी खूंटी पवित्र पावन गंगा के तट पर है जिससे सैकड़ों यात्री प्रतिदिन जाते हैं।

माननीय अध्यक्ष जी, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से आग्रह है कि उपरोक्त समस्याओं पर ध्यान देकर इनका समाधान करने का कष्ट करें।

अंत में रेलवे बजट का प्रसन्नता के साथ हृदय से स्वागत करता हूं और रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

•**श्री पी०एस० गढ़वी** (कच्छ) : मुम्बई-कच्छ (गाँधीधाम) के बीच एक और सुपरफास्ट गाड़ी चलाना।

इसके लिए कच्छ जिले के लोग और जो लोग (4 लाख से भी ज्यादा लोग) मुम्बई में रह रहे हैं, काफी समय से मांग कर रहे हैं।

पश्चिम रेलवे भी इस मार्ग पर 170 से भी ज्यादा विशेष अतिरिक्त गाड़ियां चला रहा है। अत: यह मांग ज्यादा न्यायोचित है। इस प्रयोजन हेतु कुछ संगठनों ने 'धरना' देने और आंदोलन कार्यक्रम चलाने की योजना बनाई है।

गाँधीधाम-भुज के बीच आमान परिवर्तन कार्य में तेजी लाना

इस गाड़ी से कच्छ जिले के उन पिछड़े क्षेत्रों को प्रोत्साहन मिलेगा, जहां खनिज पदार्थ प्रचुर मात्रा में पाये जाते हैं।

सामखियाली-पालनपुर के बीच आमान परिवर्तन कार्य में तेजी लाना और उसे पूरा करना

यह मार्ग एक महत्वपूर्ण सम्पर्क लाइन (जिसे मीटर लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है और जोकि बहुत जरूरी है) है जिससे कांड़ला प्रमुख पत्तन तक यात्री और माल ढुलाई को बढ़ावा मिलेगा।

इस परियोजना हेतु पत्तन न्यास ने अपने दिनांक 24.4.98 के पत्र संख्या पी०डी०-17701312/97 के०पी०टी० द्वारा भारतीय रेलवे के साथ संयुक्त उद्यम स्थापित करने की स्वीकृति संप्रेषित कर दी है और उसके बाद 14.9.98 को रेलवे बोर्ड के कार्यपालक निदेशक (संदर्शी आयोजना) द्वारा कांड़ला पत्तन पर एक बैठक भी आयोजित की गई थी, जिसमें आई०सी०आई०सी०आई० द्वारा वित्तीय व्यवहार्यता संबंधी रिपोर्ट तैयार करने की सहमति हुई थी।

इस योजना के राष्ट्रीय महत्व को देखते हुए, इस परियोजना को तत्काल पूरा किया जाए।

गाँधीधाम रेलवे स्टेशन पर टर्मिनल सुविधाओं की स्थापना

कांड़ला प्रमुख पत्तन है और पूरे कच्छ क्षेत्र में खनिज पदार्थ प्रचुर मात्रा में पाए जाते हैं। मुंड़रा पत्तन के नजदीक 'अदनी पतन' नामक एक निजी पत्तन को भी गत वर्ष 800 करोड़ रुपये की लागत से चालू किया गया है और "सांधी सीमेंट' नामक एक बहुत बड़ी सीमेंट परियोजना भी अतिशीघ्र चालू की जाएगी। कच्छ जिले से 10 लाख से भी ज्यादा लोग प्रवास कर हमारे देश के लगभग भागों में जाकर बस गए हैं। लम्बी दूरी की गाड़ियों को अहमदाबाद से गांधीधाम (कच्छ) तक बढ़ाये जाने की मांग लम्बे समय से की जा रही है। अत:, निम्नलिखित गाड़ियों को अहमदाबाद से गांधीधाम तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता है :

(क) हावड़ा - अहमदाबाद

(ख) कोचीन - अहमदाबाद

(ग) चेन्नई - अहमदाबाद

(घ) जम्मू-तवी - अहमदाबाद

गाँधीधाम से मांड़वी-बरास्ता मुंड़रा तक सर्वेक्षण कार्य

मांड़वी और मुंड़रा कच्छ जिले के अत्यंत महत्वपूर्ण समुद्री भाग हैं। हाल ही में मुंड़रा पत्तन के नजदीक "अदनी पत्तन" चालू किया गया है और गुजरात सरकार के मुंड़रा के नजदीक लगभग 3000 हेक्टेयर का एक 'औद्योगिक पार्क' विकसित करने की योजना भी बनाई है। इसके अतिरिक्त, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8-क का गाँधीधाम से मांड़वी बरास्ता मुंड़रा तक विस्तार करने का निर्णय भी लिया है। इस प्रकार, इस क्षेत्र का काफी विकास होने जा रहा है, अत: इस क्षेत्र के विकास के लिए यह अत्यावश्यक है कि भारतीय रेल द्वारा इस मार्ग पर रेल सेवा शुरू की जाए। अत:, यह अनुरोध किया जाता है कि गाँधीधाम-मांड़वी, बरास्ता मुंड़रा-रेलमार्ग पर सर्वेक्षण कार्य करवाया जाए।

नलिया-भुज के बीच आमान परिवर्तन

नलिया एक महत्वपूर्ण वायुसेना बेस (आधार स्थल) है। कच्छ जिले के लाखपत और अवदास ताल्लुकों में खनिज पदार्थ प्रचुर मात्रा में उपलब्ध है, अत: नलिया-भुज के बीच मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए।

पुराने भुज-रेलवे स्टेशन की भूमि को अनधिकृत कब्जे से बचाया जाए

भुज शहर में, रेलवे ने अपने एक बहुमूल्य भूक्षेत्र का परित्याग कर दिया है क्योंकि पश्चिम रेलवे ने नये रेलवे स्टेशन का निर्माण किया है। पुराने रेलवे स्टेशन की भूमि का मूल्य 50 करोड़ से भी ज्यादा है। इस भूमि को चार दीवारी बनाकर अथवा बाड़ लगाकर सुरक्षा किए जाने की आवश्यकता है। यदि रेलवे इस भूमि का उपयोग करने की स्थिति में नहीं है, तो इसे भुज नगरपालिका अथवा गुजरात सरकार को हस्तांतरित कर दिया जाए।

•**श्री सी० श्रीनिवासन** (डिंडीगुल) : महोदय, मैं आपसे निम्नलिखित बातों को रेल बजट में शामिल करने और उन्हें चर्चा के दौरान सभा-पटल पर रखने की अनुमति देने का अनुरोध करता हूं।

•सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

मेरा आपसे अनुरोध है कि डिंडीगुल से कोयम्बटूर तक की मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए धनराशि प्रदान की जाए।

डिंडीगुल रेलवे स्टेशन के अंदर रेलवे प्लेटफार्म को जोड़ने वाले एक प्लेटफार्म का निर्माण किया जाना चाहिए ताकि महत्वपूर्ण व्यक्ति अपनी कारों को सीधे स्टेशन तक ले जा सकें और गाड़ी में सवार हो सकें।

मेरा आपसे यह भी अनुरोध है कि आप रेलवे प्राधिकारियों को यह निर्देश दें कि मदुरै-बंगलौर एक्सप्रेस को चोलावंदन पर रोका जाए ताकि पान उत्पादक अपने पान को आगे भेजे जाने हेतु पान बंगलौर भेज सकें। इससे उन्हें अपने पान की अच्छी कीमत मिलने में सहायता मिलेगी।

एक्सप्रेस गाड़ियों के प्रथम श्रेणी के वातानुकूलित कूपों में शौचालय की सुविधा प्रदान की जाए जिससे यात्रियों को असुविधा न हो।

इस बजट में तमिलनाडु से संबंधित योजनाओं हेतु पर्याप्त धनराशि प्रदान नहीं की गई है। इसके कारण योजनाओं के क्रियान्वयन में विलम्ब होगा। अत: इसी बजट में इन योजनाओं के लिए और अधिक धनराशि आवंटित की जानी चाहिए।

चेन्नई एगमोर से मदुरई के लिए रात्रि 8 बजे के बाद कोई गाड़ी नहीं है। पहले जो गाड़ी रात को 10 बजे चलती थी और जिसमें काफी भीड़ होती थी, उसे रद्द कर दिया गया है। एगमोर और मदुरई के बीच एगमोर रेलवे स्टेशन से प्रतिदिन रात्रि 10 बजे तक गाड़ी चलाई जानी चाहिए।

डिंडीगुल स्टेशन ने आरक्षण का कोटा बहुत सीमित है। इस कोटे को सभी गाड़ियों के लिए बढ़ाया जाना चाहिए।

•**श्री एम० दुराई** (वन्डावासी) : मैं अध्यक्ष महोदय को रेल बजट पर विचार व्यक्त करने की अनुमति देने के लिए धन्यवाद देता हूं। मैं अपनी तथा पट्टाली मक्कल काची पार्टी (पी०एम०के०) की ओर से बजट का समर्थन करता हूं।

वन्डावासी निर्वाचन क्षेत्र औद्योगिक रूप से एक पिछड़ा क्षेत्र है। चेन्नई-विल्लुपरम् खंड में तिरुवन्नामलाई से वाया जिंजी टिंडीवनम तक एक नई रेल लाइन निर्माण से मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को भारी लाभ होगा। इससे चेन्नई-बंगलौर खंड पर यातायात की भीड़भाड़ में भी कमी आएगी। इससे पांडिचेरी संघ राज्य क्षेत्र और चेन्नई के लोग बंगलौर तक यात्रा कर सकेंगे और यह इस मार्ग को व्यावहारिक रूप से वाणिज्यिक दृष्टि से भी सक्षम सिद्ध होगा। जिंजी-तिरुवन्नामलाई खंड पर तिरुवन्नामलाई के नजदीक एक रेल ऊपरी पुल बनाए जाने की भी जरूरत है। मैं रेल मंत्री से इस ओर तथा मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की तिरुवन्नामलाई वाया वन्डावासी मेलमारुवातूर को जोड़ने वाली एक रेल लाइन बिछाने के आग्रह पर भी ध्यान देने का अनुरोध करूंगा। कांचीपुरम एक तीर्थस्थलीय शहर है और यहां महान शंकराचार्य परम्परा की एक पीठ है। इस पवित्र शहर को वाया वंडावासी, तिंडीवनम से जोड़ने की आवश्यकता है। मैं पुन: यह कहना चाहता हूं कि केवल इन परियोजनाओं, जिनकी हम मांग कर रहे हैं, के माध्यम से ही इस औद्योगिक रूप से पिछड़े क्षेत्र का विकास किया जा सकता है। मुझे आशा है कि हमारे माननीय रेल मंत्री जी इन अनुरोधों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। एक बार फिर मैं रेल बजट का समर्थन करके अपनी बात समाप्त करता हूं।

•**श्री एन०टी० षणमुगम** (वेल्लौर) : महोदय, मैं रेल बजट चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 1999-2000 के रेल बजट का समर्थन करता हूं। मैं रेल बजट की प्रशंसा करता हूं क्योंकि माननीय मंत्री ने मासिक टिकट धारकों और द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने वालों के लिए यात्री भाड़े में वृद्धि न करके देश की गरीब जनता की भलाई की है। मैं माननीय मंत्री द्वारा शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों, उनके सहयोगियों और खिलाड़ियों के कल्याण हेतु उठाए गए कदमों की भी प्रशंसा करता हूं। मैं माननीय मंत्री की देश में अनेक गाड़ियां और विशेष रूप से तमिलनाडु में नई गाड़ियां जैसे - नई दिल्ली-कोयम्बटूर एक्सप्रेस और चेन्नई-तिरुपति शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी चलाने के लिए भी प्रशंसा करता हूं।

यद्यपि रेल बजट में तमिलनाडु के लोगों के लिए कुछ प्रोत्साहन और सुविधाएं दी गई हैं तथापि मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान कुछ तकलीफों की ओर दिलाना चाहता हूं।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे पता चला है कि त्रिनेलवेली-तूतीकोरिन एक्सप्रेस (टी०टी० एक्सप्रेस-6721/6722) को 19 अप्रैल, 1999 से रद्द किया जा रहा है। दो अन्य गाड़ियां चेन्नई-तूतीकोरिन एक्सप्रेस (669/670) और चेन्नई-मदुरई एक्सप्रेस (6711/6712), जो काटपाड़ी, अम्बुर, वनियामबादी, जोलरपेट, तिरूप्पत्तूर, धर्मपुरी, सेलम और इरोड से होकर गुजरती थी, को पहले ही रद्द कर दिया गया है। इन दो गाड़ियों के रद्द होने से वेल्लौर जिले और आसपास के जिलों जैसे सेलम, नामाक्कल, धर्मपुरी, पेरियार और करूर के लोगों को भारी परेशानी उठानी पड़ रही है। अब टी०टी० एक्सप्रेस को भी रद्द किया जा रहा है। इसके कारण इन जिलों के लोगों को निश्चित रूप से इस सुविधा की कमी के कारण काफी परेशानी उठानी पड़ेगी। टी०टी० एक्सप्रेस रद्द करने से लोगों को भारी कठिनाई होगी और ऐसा करके हम लोगों के प्रति अन्याय करेंगे। एक संसद-सदस्य होने के नाते मुझे लोगों से काफी अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिसमें इन गाड़ियों को पुन: चलाए जाने हेतु मेरी सहायता मांगी गई है।

वेल्लौर में विख्यात सी०एम०सी० अस्पताल स्थित है और यहां न केवल पड़ोसी जिले अपितु अन्य राज्यों के बीमार लोग भी इलाज कराने आते हैं। इस अस्पताल के लिए काटपाड़ी जंक्शन सबसे नजदीकी स्टेशन है। रानीपेट में भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमि० (बी०एच० ई०एल०), ग्रीव्स इंडिया लिमि०, तिरुमलाई केमीकल्स लिमि० जैसे बड़े उद्योग हैं। इसके अतिरिक्त, वेल्लौर जिले में, विशेषरूप से अम्बूर, वनियामबादी और रानीपेट में काफी चर्म उद्योग हैं। माननीय अध्यक्ष महोदय, दक्षिण तमिलनाडु में अनेक दर्शनीय स्थल हैं जिसके लिए इन जिलों के लोग कन्याकुमारी, त्रिनेलवेली, मदुरई और कोडईकनाल जाने

•मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर। सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री एन०टी० षणमुगम]

के लिए इन गाड़ियों का प्रयोग करते हैं। मैं आग्रह करता हूं कि मस्वेलिहूर, वंडावासी, अरनी से टी०वी० मलाई तक एक नई रेल लाइन बिछाई जाए।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री के ध्यान में ई०एम०यू० गाड़ी को अराक्कनम से काटपाड़ी तक बढ़ाए जाने की ओर दिलाना चाहता हूं। इस संबंध में, मैंने इस मामले को नियम 377 के तहत सभा में उठाया भी है और माननीय मंत्री को अनेक अभ्यावेदन भी दिए हैं। यदि इस ई०एम०यू० को चलाया जाता है तो इससे वेल्लौर जिले और उसके आसपास के क्षेत्र के एक लाख से अधिक लोग लाभान्वित होंगे। यह इस क्षेत्र के इन लोगों की एक लंबे समय से चली आ रही मांग है जो कालेज, दफ्तर, उद्योग और व्यापार संबंधी कार्यों के लिए प्रतिदिन चेन्नई आते हैं। और सारे भारत से बीमार व्यक्ति भी प्रसिद्ध सी०एम०सी० अस्पताल आते हैं। सरकार द्वारा मूल आवश्यकताएं पूरी की जाने को देखते हुए, मैं इस सदन में एक बार फिर माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करता हूं कि वे अराक्कनम से काटपाड़ी तक एक ई०एम०यू० सेवा बढ़ाने हेतु तुरन्त कार्यवाही करें।

इसलिए, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

•श्री एस० मल्लिकार्जुनय्या (तुमकुर) : यह रेज बजट एक संयत बजट है। यह लोगों को यात्रा करने में सहायता प्रदान करता है। वर्ष 1999-2000 का रेल बजट इस देश की व्यापक झलक और आशाजनक समृद्धि वाला बजट है। माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार ने अपने व्यापक अनुभव और दिमाग का सावधानीपूर्वक इस्तेमाल करके एक बहुत ही अच्छा बजट प्रस्तुत किया है। इस संबंध में हमें यह नहीं भूलना चाहिए कि यह बजट निर्माणाधीन कार्यों और घोषित किए गए नए कार्यों को दिए जाने हेतु पर्याप्त धनराशि के अभाव से प्रभावित होगा।

तुमकुर और यंशवन्तपुरा रेल लाइन अब बड़ी लाइन बन गई है। इस लाइन का दोहरीकरण किया जाना चाहिए। वास्तव में, पिछले वर्ष इस परियोजना के लिए बहुत कम धनराशि आवंटित की गई थी। इस बार केवल दो करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं जबकि कुल व्यय लगभग अस्सी करोड़ रुपये होगा। मैं आशा करता हूं कि वर्ष 1999-2000 के दौरान इस परियोजना के लिए कम से कम बीस करोड़ रुपये आवंटित किए जाएं।

कर्नाटक में, विशेषतया तुमकुर जिले में, रेलवे प्लेटफार्म की ऊंचाई को बढ़ाया जाना चाहिए क्योंकि इससे यात्रियों, विशेषरूप से वृद्धों और छोटे बच्चों को काफी असुविधा हो रही है। इस संबंध में मैं माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार को पहले ही पत्र लिख चुका हूं। मुझे आशा है कि वे और अधिक विलम्ब किए बिना इस पर ध्यान देंगे।

ढाई हजार से ज्यादा अधिकारी अपनी ड्यूटी पर जाने के लिए रोज बंगलौर जाते हैं। वे अपने वाहन रेलवे स्टेशन पर पार्किंग स्थल पर खड़ा करते हैं। यह क्षेत्र खुला है और सूरज तथा बारिश के कारण वाहन खराब हो जाते हैं। अत: यह आवश्यक है कि तुमकुर रेलवे स्टेशन पर पार्किंग स्थल के ऊपर शेड लगाए जाएं। यह तुमकुर जिले के लोगों की एक अन्य लंबित मांग है। इस शेड से अधिकारियों के अलावा, छात्रों, व्यापारियों और तुमकुर के अन्य लोगों, जिन्हें गाड़ी से बंगलौर जाना पड़ता है, को फायदा होगा।

तिपतुर से हिराहल्ली तक सभी स्टेशनों का नवीकरण किया जाना चाहिए। इनमें से किसी भी स्टेशन पर पीने के पानी, शौचालय आदि की मूलभूत सुविधा उपलब्ध नहीं है।

सामपीज और नित्तूर के बीच रामपुरा को एक रेलवे स्टेशन बनाया जाना चाहिये। रामपुरा सामपीज से 8 कि०मी० और तिपतूर से 8 किलोमीटर दूर है। हम गत अनेक वर्षों से इस स्टेशन की मांग कर रहे हैं। मुझे रामपुरा के लोगों से इस स्टेशन के संबंध में सैकड़ों अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। केन्द्र को इस पर एक जल्दी से निर्णय लेकर रामपुरा में एक रेलवे स्टेशन बनाना चाहिए।

तिपतुर एक महत्वपूर्ण व्यावसायिक केन्द्र है। कुर्ला एक्सप्रेस को तिपतुर पर रोका जाना चाहिए। अनेक लोग इस रेल से यात्रा करते हैं। बंगलौर, मुंबई और उत्तर भारत जाने वाले लोगों को काफी समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। इन लोगों को काफी समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। इन लोगों को टिकट खरीदने और यात्रा करने के लिए तिपतुर से 25 किलोमीटर दूर असीकेरे जाना पड़ता है। इससे भारी असुविधा होती है। अत: मैं चाहता हूं कि यह गाड़ी कम से कम दो मिनट के लिए तिपतुर स्टेशन पर रोकी जाए।

बंगलौर और तुमकुर के बीच एक 'पुश एंड पुल' गाड़ी चलती है। इस गाड़ी में पानी और शौचालय की कोई सुविधा नहीं है। इस गाड़ी में एक या दो अतिरिक्त डिब्बे जोड़कर यह सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, व्यस्त समय में यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए शीघ्र ही एक और पुश एंड पुल गाड़ी चलाई जानी चाहिए।

कर्नाटक राज्य के मध्यवर्ती क्षेत्र में एक रेलवे जोनल कार्यशाला स्थापित की जानी चाहिए। इस क्षेत्र में भूमि, अवसंरचना और अन्य सभी सुविधाएं भी उपलब्ध हैं।

उत्तरी कर्नाटक के लोगों में असंतोष है। इस क्षेत्र के लोग कई दशकों से हुबली में एक रेलवे जोन स्थापित करने की मांग कर रहे हैं। माननीय मंत्री जी इस संबंध में संसद सदस्यों की राय जान सकते हैं। उनमें से अधिकतर हुबली में रेलवे जोन स्थापित किए जाने के पक्ष में हैं। उत्तरी कर्नाटक के लोगों से न्याय करने हेतु और विवाद से बचने के लिए हुबली में शीघ्र ही एक जोन स्थापित किया जाना चाहिए।

अनेक गाड़ियों में खान-पान सेवा संतोषजनक नहीं है। पीने के पानी की सुविधा भी ठीक नहीं है। माननीय मंत्री को सभी गाड़ियों में खान-पान की गुणवत्ता में सुधार हेतु तुरन्त कदम उठाने चाहिए।

मद्दूर और रायदुर्गा के बीच वाया कुनीगल, हेब्बूर, नगवल्ली, कोरटगेरे और मधुगिरि होते हुए एक नई रेल लाइन के निर्माण की भारी मांग है। इस मांग के बारे में भी मैंने अनेक बार माननीय मंत्री जी से संपर्क किया है। परन्तु अब तक माननीय मंत्री ने सर्वेक्षण कराने के

•मूलत: कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर सभा पटल पर रखा गया।

लिए कोई आदेश नहीं दिए हैं। मैं माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार और राज्य मंत्री श्री राम नाईक से इस मामले पर तत्काल पुन: विचार करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, बंगलौर और नई दिल्ली के बीच प्रतिदिन केवल एक ही गाड़ी चलती है। इस गाड़ी अर्थात् कर्नाटक एक्सप्रेस में यात्रा के लिए प्रतीक्षा सूची में भी टिकट मिलना बहुत मुश्किल है। नई दिल्ली से पड़ोसी राज्यों की राजधानियों जैसे हैदराबाद, चेन्नई के लिए रोजाना तीन से चार गाड़ी चलती हैं। हम नई दिल्ली और बंगलौर के बीच एक और गाड़ी चलाने की मांग कर रहे हैं। यह मांग पिछले एक दशक से की जा रही है। यह आश्चर्यजनक है कि केन्द्र सरकार ने इस संबंध में अब तक कोई सकारात्मक निर्णय नहीं लिया है। यहां के लिए एक और गाड़ी शुरू किए जाने में असाधारण विलम्ब के कारण कर्नाटक के समस्त लोग बहुत नाराज हैं। अतएव, मैं माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार और श्री राम नाईक से आग्रह करता हूं कि वे इस मामले को सर्वोच्च प्राथमिकता देते हुए विचार करें और बंगलौर और नई दिल्ली के बीच एक नई गाड़ी शुरू करें।

महोदय, इस सम्माननीय सभा के पटल पर मेरा लिखित भाषण रखने की अनुमति देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

•**श्री चतिन सिंह समाऊं** (भटिंडा) : महोदय, मैं रेलवे बजट का स्वागत करने के लिए खड़ा हुआ हूं। इस बजट में सभी वर्गों को रियायत देने का काम किया गया है। मैं भी अपने संसदीय क्षेत्र की समस्याएं आपके सामने रखना चाहता हूं। मेरा क्षेत्र भटिंडा एक महानगर है, जिसकी आबादी 5 लाख से भी ज्यादा है। यहां पर एक थर्मल प्लांट है। उत्तर भारत की सबसे बड़ी रिफाइनरी यहां लगने जा रही है। यहां पर फर्टीलाइजर की बड़ी इंडस्ट्री है और यह एक फौजी छावनी भी है। यहां पर रेलवे का बड़ा जंक्शन होने के बावजूद और इतना महत्वपूर्ण शहर होने के बावजूद खेद की बात है कि यहां पर अभी तक ओवर ब्रिज का निर्माण नहीं किया गया है, जिसके अभाव में आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। इस मांग को लेकर वहां के नियासी आए दिन हड़तालें और मजाहरे करते रहते हैं, भूख हड़ताल भी की गई है। मेरा निवेदन है कि वहां की जनता की इस मांग पर फौरन ध्यान दिया जाए।

इसी तरह से मानसा बड़ा शहर है, यहां पर भी ओवर ब्रिज बनना चाहिए। जाखल-भटिंडा डबल रेलवे ट्रैक बनाया जाए ताकि आने-जाने में रुकावट न पड़े। इस काम को भी जल्दी कराया जाना चाहिए। इसी तरह से बुडलडा एक ऐतिहासिक नगर है, जहां पर टूरिस्ट आते रहते हैं। यहां पर इंटरसिटी का दो मिनट का स्टापेज देने की यहां की जनता की मांग लंबे समय से रही है, इसको भी पूरा करने का कष्ट करें।

इसी तरह से दमदमा साहब जो सिखों का पांचवां धर्म स्थान है, उसके नाम पर दिल्ली-फिरोजपुर शताब्दी एक्सप्रेस शीघ्र चलाई जाए।

उम्मीद है कि माननीय मंत्री महोदय इन मांगों पर जरूर ध्यान देंगे।

•मूलत: पंजाबी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर सभा पटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

•**श्री एम० त्यागराजन** (पोल्लाची) : आरम्भ में मुझे इस सम्मानित सभा में अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की आवश्यकताओं को रखने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं अध्यक्षपीठ का धन्यवाद करता हूं। मैं माननीय नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट का समर्थन करता हूं और मुझे इस चर्चा में भाग लेते हुए प्रसन्नता हो रही है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र पोल्लाची के मुख्यालय में पोल्लाची रेलवे स्टेशन है और यहां पर अब तक कम्प्यूटरीकृत अग्रिम आरक्षण केन्द्र नहीं है और मैं माननीय मंत्री से इस मामले पर विचार करने एवं यहां कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली की सुविधा उपलब्ध कराने हेतु आवश्यक निर्देश देने का अनुरोध करता हूं। इसके अलावा यहां का आरक्षण कोटा भी बढ़ाया जाये ताकि उडुमलपेट, पोल्लाची और किणत्तुक्कडवु के लोग भी इससे लाभान्वित हों। कोयम्बटूर और दिण्डीगुल के बीच पलनी, उडरुमलपेट पोल्लाची होते हुए मीटर लाइन सेक्शन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाये और मैं प्राधिकारियों से इस परियोजना को आरम्भ करने का अनुरोध करता हूं।

चेन्नई और कोयम्बटूर के बीच चलने वाली चेरन एक्सप्रेस गाड़ी कोयम्बटूर पहुंचने के बाद वहां लगभग पांच घंटे तक रुकती है और इसके बाद यह गाड़ी 11 बजे रात को चेन्नई के लिए प्रस्थान करती है। यदि भारतीय रेल द्वारा कोयम्बटूर और पोल्लाची के बीच आमान परिवर्तन किया जायेगा तो चेरन एक्सप्रेस गाड़ी को पोल्लाची तक बढ़ाया जा सकेगा और इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग लाभान्वित हो पायेंगे। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि 9.30 बजे पोल्लाची से गाड़ी शुरू की जाए ताकि इस मार्ग की शेष दूरी वर्तमान में निर्धारित समय-सारणी के अनुसार पूरी की जा सके।

कोयम्बटूर और नई दिल्ली के बीच प्रस्तावित गाड़ी सप्ताह में एक दिन की बजाय रोजाना चलायी जाए।

बहुत समय से लंबित धारापुरम रेल परियोजना यथाशीघ्र शुरू की जाये ताकि वहां की अपार वाणिज्यिक क्षमता का लाभ उठाया जा सके।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अविनासी नामक स्थान में रेल सुलाई व्यवस्था उपलब्ध नहीं हो पायी है। सातिया मंगलम और अविनासी होते हुए बंगलौर तक नई रेल लाइन से इस क्षेत्र के लोगों की बहुत समय से चली आ रही मांग पूरी हो जाएगी।

उडुमलपेट, पोल्लाची और किणत्तुक्कडवु लाइनों के बीच मानव रहित रेल फाटकों के स्थान पर तदनुसार समपार पुल और उपरी पुल बनाए जाएं।

ओलवक्ककोट डिवीजन मुख्यालय को कोयम्बटूर में स्थानांतरित किया जाये ताकि तीन राज्यों और इस क्षेत्र के कई जिलों की जनता अधिकाधिक लाभान्वित हो सके।

•मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर सभा पटल पर रखा गया।

[श्री एम० त्यागराजन]

मुदरै और कोयम्बटूर के बीच उडुमलपेट, पोल्लाची होते हुए गाड़ी चलाने के मेरे अनुरोध को स्वीकार करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को तहेदिल से धन्यवाद देता हूं। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की जनता और मेरी पार्टी अनाद्रमुक की ओर से इस नेक कार्य के लिए भारतीय रेल का धन्यवाद करता हूं।

[हिन्दी]

•**श्री सत्य पाल जैन** (चंडीगढ़) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेलवे बजट पर अपना पक्ष रखने का अवसर दिया, इसके लिये मैं आपका आभारी हूं। सभापति जी, चंडीगढ़ पंजाब एवं हरियाणा की राजधानी है। स्वयं में यह एक केन्द्र शासित प्रदेश है। हिमाचल प्रदेश के लिये यह गेट द्वार है। इसलिए यदि चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन के विकास के लिये कोई कदम उठाया जाता है तो उसका सीधा लाभ चंडीगढ़ के अतिरिक्त इन तीनों प्रांतों को भी जाता है। इसके अतिरिक्त चंडीगढ़ अपने आप में भी एक महानगर है। जहां भारत के लगभग सभी प्रांतों के लोग रहते हैं। भारी तादाद में बिहार, यू०पी०, राजस्थान, मध्य प्रदेश, केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु जैसे प्रदेशों से तथा इतना ही नहीं मणिपुर, आसाम, त्रिपुरा आदि जैसे प्रांतों के लोग भी हजारों की तादाद में वहां रहते हैं। इसलिए चंडीगढ़ रेलवे की दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण हो जाता है तथा वहां के विकास के लिये उठाए गए कदम वास्तव में सारे देश की जनता को लाभ पहुंचाते हैं।

सभापति जी, पिछले 40 वर्षों की कांग्रेस एवं उसके द्वारा समर्थित सरकारों ने चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन के विकास के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाए। इनके दौर में इस रेलवे स्टेशन पर कोई भी नया ठोस कार्य नहीं हुआ। वहां के कई सांसद केन्द्र में मंत्री भी रहे परन्तु तब भी उन्होंने इसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया। मुझे खुशी है कि देश की वर्तमान सरकार ने, जो श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में बनी है तथा जिसमें श्री नीतीश कुमार जी एवं श्री राम नाईक जैसे योग्य मंत्री रेलवे मंत्रालय का काम संभाल रहे हैं, उन्होंने चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन के विकास की ओर ध्यान दिया है और उसके विकास के लिए नये कदम उठाए हैं। मुझे खुशी है कि 1996 में पहली बार लोक सभा में चुने जाने के बाद जो मैंने मुद्दे उठाए थे, उनका परिणाम अब नजर आने लगा है तथा चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन की शक्ल बदलती नजर आ रही है तथा वहां कार्य होता नजर आने लगा है। इसके लिए मैं चंडीगढ़ निवासियों की ओर से आपकी सरकार का आभार व्यक्त करना चाहता हूं।

सभापति जी, चंडीगढ़-लुधियाना रेलवे लाइन की मांग बहुत लम्बे अरसे से लम्बित पड़ी थी। वास्तव में चंडीगढ़-लुधियाना रेलवे लाइन का असली काम तो चंडीगढ़ से वाया मोहाली एवं खरड़, मोरिंडा तक लगभग 30 कि०मी० की रेल लाइन बिछाना ही है। मोरिंडा से लुधियाना तक तो रेल लाइन पहले से ही बिछी हुई है। मुझे खुशी है कि श्री वाजपेयी की सरकार ने इस प्रोजेक्ट को मंजूर कर लिया है तथा इसे इस वर्ष के बजट में शामिल भी कर लिया है। इसका चंडीगढ़ एवं समूचे पंजाब में भारी स्वागत हुआ है। सभापति जी, खरड़, जहां से यह रेल लाइन गुजरेगी, मेरा जन्मस्थान है और जब भी मैं वहां जाता हूं तो वहां के लोग बड़ी उत्सुकता से इस प्रोजेक्ट के बारे में पूछ-ताछ करते हैं। चंडीगढ़ की जनता भी चाहती है कि यह प्रोजेक्ट जल्दी पूरा हो ताकि चंडीगढ़ सीधा रेल द्वारा लुधियाना, जालंधर एवं अमृतसर से जुड़ सके। मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि वह इस प्रोजेक्ट के कार्य को तुरंत शुरू करे तथा अच्छा होगा, यदि प्रधान मंत्री जी स्वयं जल्द से जल्द चंडीगढ़ आकर इसका नींव पत्थर रखें। मेरी मांग है कि सरकार इसके लिए पैसा जारी करे तथा काम शुरू करें ताकि यह प्रोजेक्ट जल्द से जल्द पूरा हो सके। 95 करोड़ के इस प्रोजेक्ट की वहां के लोगों की बहुत पुरानी मांग थी।

सभापति जी, चंडीगढ़ से अम्बाला, छावनी तक की रेलवे लाइन का विद्युतीकरण का कार्य मंजूर करने के लिए मैं सरकार का धन्यवादी हूं। मेरा निवेदन है कि इस प्रोजेक्ट को भी जल्दी पूरा किया जाये ताकि ट्रेनों के आवागमन में और आसानी हो सके। सरकार ने चंडीगढ़ रेलवे लाइन पर प्लेटफार्म नम्बर दो एवं तीन पर शेड बनाने का कार्य शुरू कर दिया है। वहां ट्रेन के टर्मिनल पाइंट के लिये भी कदम उठाए हैं। वहां ट्रेन के ठहरने एवं धोने के लिये भी व्यवस्था की जा रही है। मेरा आग्रह है कि ये कार्य जो शुरू हो चुके हैं तथा जिनके लिये भारत सरकार ने लगभग सात करोड़ की व्यवस्था की है, उस पर कार्य जारी रखते हुए उनमें और तेजी लाई जाए ताकि ये कार्य जल्दी पूरे हो सकें।

सभापति जी, सरकार ने अब कालका एवं मुंबई के बीच एक नयी ट्रेन चलाने का जो निर्णय किया है, वह स्वागत योग्य है। मेरा सरकार से यह आग्रह है कि इस ट्रेन को स्थायी किया जाये ताकि चंडीगढ़ निवासियों को यू०पी०, राजस्थान, मध्य प्रदेश, गुजरात एवं महाराष्ट्र आदि की तरफ जाने में आसानी हो सके। मेरी सरकार से मांग है कि चंडीगढ़ से केरल, कर्नाटक के लिए भी एक ट्रेन चलाएं ताकि हमारे यहां से दक्षिण भारत जाने वाले लोगों की परेशानी भी कम हो सके। इसके साथ-साथ चंडीगढ़ से कलकत्ता, पटना, लखनऊ, बंगलौर, हैदराबाद, भोपाल, चेन्नई आदि बड़े शहरों के लिए भी रेल गाड़ी चलाने की काफी गुंजाइश है। इसलिए सरकार चंडीगढ़ को रेल द्वारा इन बड़े शहरों के साथ भी जोड़ने का प्रावधान करे। इस समय चंडीगढ़ एवं दिल्ली के बीच दो शताब्दियां एवं एक हिमालय क्वीन नाम से ट्रेन चलती है। इन तीनों गाड़ियों में इतना रश होता है कि यात्रियों को सीट मिलने में काफी दिक्कत की बात होने लगी है। इसलिए जरूरी है कि चंडीगढ़ एवं दिल्ली के बीच कम से कम एक शताब्दी और चलाई जाए तथा एक सैकेंड क्लास की सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाए - जैसे कि दिल्ली-अमृतसर, दिल्ली-जयपुर आदि के बीच चलती है। शताब्दी का किराया लगभग 400 रुपए होने के कारण आम आदमी के लिए इस ट्रेन में सफर करना संभव नहीं है। इसलिए जरूरी है कि एक तेज रफ्तार से चलने वाली सैकेंड क्लास गाड़ी चलाई जाए, जिससे गरीब आदमी भी इस ट्रेन में सफर कर सके एवं अपना समय और धन दोनों बचा सके। वर्तमान हिमालयन क्वीन चंडीगढ़ एवं दिल्ली के बीच बस से भी ज्यादा समय लेती है। अच्छा होगा यदि सरकार इस ओर भी ध्यान दे तथा इसकी व्यवस्था इस ढंग से करे कि यह ट्रेन पूरा रास्ता तीन-साढ़े तीन घंटे में पूरा कर सके।

महोदय, चंडीगढ़ में इस समय रेलवे बुकिंग के लिए शहर में सिर्फ बस स्टैण्ड पर ही यह सुविधा उपलब्ध है। इस समय चंडीगढ़

•सभा पटल पर रखा गया।

की आबादी 10 लाख के आसपास पहुंचने लगी है। इसलिए शहर में चार-पांच स्थानों पर और यह सुविधा मिलने की गुंजाइश है। इसके लिए हाई कोर्ट में, पंजाब यूनिवर्सिटी में, पी०जी०आई० में, किसी एक बड़ी कलोनी एवं गांव में भी रेलवे बुकिंग के दफ्तर खोले जाएं ताकि लोगों को पेश आ रही दिक्कत कम हो सके। इसके साथ चंडीगढ़ से देहरादून वाया नारायणगढ़ रेलवे लाइन के सर्वे का काम भी जल्द ही पूरा करके उसे स्वीकार किया जाए ताकि चंडीगढ़-हरिद्वार सीधी रेल लाइन शुरू हो सके। पिछले दिनों सरकार ने चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन की एक और ओपनिंग (प्रवेश द्वार) पंचकूला की ओर करने को बात स्वीकार की है। यह स्वागत योग्य कदम है। मेरा निवेदन है कि यह कार्य भी जल्द शुरू एवं पूरा किया जाए।

महोदय, चंडीगढ़ से मनीमाजरा जाते हुए एक रेलवे क्रासिंग है जिस पर ट्रेन आने के समय काफी समय तक ट्रैफिक रुका रहता है। मनीमाजरा में अब तेजी से मकान बन रहे हैं तथा वहां मॉडर्न रिहायशी कॉम्प्लेक्स बनने के कारण हजारों लोग प्रतिदिन वहां से चंडीगढ़ आते-जाते हैं। इसलिए मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि सरकार इस स्थान पर एक ओवर ब्रिज बनाने की योजना अभी से बनाए ताकि आने वाले दौर में इस स्थान पर होने वाले ट्रैफिक कंजैशन से बचा जा सके। ऐसे ही चंडीगढ़ अंबाला मार्ग पर डेरावासी के पास भी ओवर ब्रिज की बहुत आवश्यकता है। इसे भी जल्द शुरू किया जाए।

महोदय, पिछले दिनों रेलवे विभाग के कुछ अधिकारियों ने यह घोषणा की थी कि सिख पंथ की 300वीं सालाना जयन्ती के अवसर पर दिल्ली एवं आनन्दपुर साहिब के बीच एक नयी शताब्दी चलाई जाएगी। मालूम नहीं कि इस योजना का क्या हुआ। अच्छा होगा यदि सरकार इस शताब्दी को जल्द शुरू करे तथा दिल्ली-आनन्दपुर साहिब के बीच इस शताब्दी को चंडीगढ़ से गुजारा जाए ताकि यह शताब्दी और अधिक प्रभावी हो सके। इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि पंजाब में सरहन्द एवं फतेहगढ़ साहिब दो ऐसे शहर हैं जो ऐतिहासिक दृष्टि से महत्वपूर्ण शहर हैं। गुरू गोविन्द सिंह जी के दोनों बच्चे जिस दीवार में जिन्दा चुन दिये गये थे, वह यहीं पर स्थित हैं। मुसलमान भाइयों का भी बहुत महत्वपूर्ण स्थान रोजा शरीफ वहां पर है। जैन समाज का एक बहुत बड़ा मंदिर भी इसी क्षेत्र में है। परंतु यह क्षेत्र इतना ऐतिहासिक एवं धार्मिक महत्व का होने के बावजूद भी रेलवे सुविधाओं से वंचित है। वहां प्रति वर्ष हजारों श्रद्धालु जाते हैं परन्तु वहां किसी भी प्रमुख रेल का रुकने का पॉइंट नहीं है। इससे लोगों जो काफी दिक्कत आती है। इसलिए मेरी मांग है कि इस रेल मार्ग पर गुजरने वाली सभी गाड़ियों को यहां स्टॉपिज दिया जाए ताकि हम इस ऐतिहासिक स्थान के प्रति पूरी श्रद्धा एवं सम्मान व्यक्त कर सकें। इसके साथ-साथ सरहन्द ब्रिज बनाने का काम पहले से सरकार मंजूर कर चुकी है। इसका काम भी जल्द शुरू किया जाना चाहिए तथा इसके साथ-साथ मोरिडां एवं कुराली में भी जो रेलवे ओवर ब्रिज बनाने को मंजूरी मिली है, उन्हें भी जल्द से जल्द शुरू करवाया जाए ताकि इस सारे क्षेत्र के लोगों की समस्याएं, जिनसे मैं भावनात्मक रूप से जुड़ा हूं और जहां मैं पला हूं, खेला हूं और बड़ा हुआ हूं, की समस्याएं दूर हो सके।

महोदय, वर्तमान भाजपा सरकार ने मेरे आग्रह पर जो कदम चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन के विकास के लिए उठाए हैं, वे स्वागत योग्य है तथा सरकार उसके लिए धन्यवाद की पात्र है। परन्तु अभी भी काफी कुछ करना बाकी है। मैं आशा करता हूं कि भारत सरकार चंडीगढ़ के रेलवे स्टेशन के विकास के लिए और भी अधिक ध्यान देगी, जो निर्णय लिये हैं उन्हें लागू करेगी तथा जो प्रोजेक्ट विचाराधीन हैं, उन्हें जल्द स्वीकार करके वहां कार्य शुरू करेगी। वहां के लिए जिस धन की आवश्यकता है, उसे जारी करती रहेगी तथा आने वाले एक-दो वर्षों में चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन का कायाकल्प कर देगी। इसी विश्वास के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

•डा० मदन प्रसाद जायसवाल (बेतिया) : सभापति महोदय, वर्ष 1999-2000 का रेल बजट श्री नीतीश कुमार जी ने लोक सभा में पेश किया है। उसके पक्ष में बोलने हेतु मैं खड़ा हूं। सभापति जी, बगहा छितौनी पुल वर्ष 1928 में बाढ़ में ध्वस्त हो गया था। बिहार से बहुत से रेल मंत्री हुए परन्तु मैं आभार व्यक्त करना चाहूँगा। श्री जार्ज फर्नांडीस के प्रति जब वे वर्ष 1989 में रेल मंत्री थे तभी उनके प्रयास से यह पुल बना है। मैं बचपन से एक सपना देखता रहा हूं कि अपने निर्वाचन क्षेत्र के बेतिया से ट्रेन में चलकर सीधे दिल्ली आ सकूं। सभापति जो मैं आज अपने रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन हो चुका है और सवारी गाड़ियों का चलना इसी मार्च में सम्भव होगा क्योंकि 27 मार्च को शायद मंत्री जी ने उद्घाटन का समय निश्चित किया है। इस बजट में दिल्ली से रक्सौल के लिए 4047 एवं 4048 गाड़ी का विस्तार किया जा रहा है। इस गाड़ी में ए०सी० डिब्बा नहीं है। मेरा अनुरोध होगा कि ए०सी० डिब्बा भी जोड़ा जाए। मैं पुन: आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि उन्होंने दरभंगा-अमृतसर एक्स० हफ्ते में दो दिन भाया नरकटियागंज चलाने की व्यवस्था की बजट भाषण में किया है।

सभापति जी, माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि पटना जो बिहार की राजधानी है से जोड़ने हेतु नरकटियागंज से सोनपुर तक सुबह 5 बजे एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाया जाए और उसी ट्रेन को संध्या 5 बजे सोनपुर से चलाया जाए जो 10 बजे रात्री में नरकटियागंज पहुंच जाए।

5063 गोरखपुर-बान्द्रा अवध एक्सप्रेस को भाया नरकटियागंज मुजफ्फरपुर तक चलाया जाए जिससे यात्रियों को आगरा, कोटा, नागदा, रतलाम के रास्ते मुम्बई सीधे जा सके। यह गाड़ी गोरखपुर में 22 घंटे तक रुकी रहती है। अत: इसे भाया नरकटियागंज मुजफ्फरपुर तक बढ़ाया जाये।

5004 चौरा-चौरी एक्सप्रेस गोरखपुर से कानपुर तक चलती है एवं इसके छूटने का समय गोरखपुर से 22.10 है तथा 5003 कानपुर से गोरखपुर सुबह 06.05 में पहुंचती है एवं लगभग 16 घंटों तक गोरखपुर में रहती है। अत: मेरा अनुरोध है कि इस गाड़ी को रक्सौल तक भाया बगहा-नरकटियागंज चलाया जाये इसे नेपाल से पशुपतिनाथ के दर्शन करने के बाद वाराणसी एवं इलाहाबाद तीर्थस्थलों का आवागमन की सुविधा हो जाएगी एवं नेपाल जाने वालों को भी एक नई गाड़ी मिल जायेगी।

गाड़ी से 5007 एवं 5008 लखनऊ-गोरखपुर के बीच चलती है लखनऊ से यह गाड़ी 23.00 बजे रात को चलती है एवं गोरखपुर

•सभा पटल पर रखा गया।

[डा० मदन प्रसाद जायसवाल]

सुबह 05.45 बजे पहुंचता है एवं पुन: रात को 23.00 बजे गोरखपुर से चलती है इस गाड़ी को मुजफ्फरपुर तक विस्तारित भाया कप्तानगंज, बगहा, नरकटियागंज, बेतिया, मोतिहारी से मुजफ्फरपुर तक के लोगों को एक नई गाड़ी की सुविधा हो जायेगी। अत: इस गाड़ी का विस्तार मुजफ्फरपुर तक कर दिया जाये।

गाड़ी सं० 5609 एवं 5610 गौहाटी-दिल्ली अवध आसाम एक्सप्रेस को मुजफ्फरपुर से मोतिहारी, बेतिया, नरकटियागंज, गोरखपुर होते हुए दिल्ली एवं आसाम जाने की सुविधा प्राप्त हो जाएगी यदि ऐसा संभव नहीं हो तो इन ट्रेन को तीन दिन इस रास्ते एवं चार दिन सिवान के रास्ते भी चलाया जा सकता है।

वैशाली एक्सप्रेस गाड़ी में अब आरक्षण नहीं मिलता है। मेरा अनुरोध है कि डुप्लीकेट वैशाली गाड़ी भाया नरकटियागंज चलाया जाए।

बगहा छितौनी पुल पर सड़क पुल का निर्माण इरकॉन के द्वारा किया जा रहा है। इसकी प्रगति अति धीमी गति से चल रही है। इस कार्य को दिसम्बर 1999 तक पूरा कराने का कष्ट करें।

हाजीपुर से सुगौली का सर्वे चल रहा है। इसे बगहा तक नौतन बैटीया, गोगा पट्टी, लौटियां होते हुए बगहा तक कराया जाए।

मैं आपके प्रति एवं सदन के सभी सदस्यों के प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है।

[अनुवाद]

•**श्री बिक्रम केशरी देब** (कालाहांडी) : महोदय, इस सम्मानित सभा में रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा वर्ष 1999-2000 के लिए प्रस्तुत किए गए रेल बजट का मैं पूरे मन से समर्थन करता हूं। पिछले पचास वर्षों में आज पहली बार भारतीय रेल ने उड़ीसा राज्य के विकास की ओर ध्यान दिया है जोकि इस क्षेत्र में पूरी तरह से उपेक्षित रहा है। भारतीय रेल विकास एवं प्रगति के लिए एक प्रमुख बुनियादी सुविधा है और उड़ीसा राज्य में इसका पूर्णत: अभाव है जबकि यहां खानों और लम्बे तटक्षेत्र के रूप में प्राकृतिक संसाधनों और खनिजों का अपार भण्डार है और इनकी पूरी क्षमता का दोहन नहीं हो पाया है। आर्थिक सर्वेक्षण और लाखंडवाला समित रिपोर्ट के अनुसार उड़ीसा के भारत का सर्वाधिक पिछड़ा राज्य होने का यह एक प्रमुख कारण बताया गया है। रेल नेटवर्क के मामले में यह राज्य सबसे पिछड़ा है, वस्तुत: राज्य के सबसे दक्षिणवर्ती जिला कोरापुट और सबसे उत्तरवर्ती राज्य के बीच कोई सम्पर्क मार्ग नहीं है और राज्य के उत्तर से दक्षिण एवं पूर्व से पश्चिम के क्षेत्र में खनिज सम्पदा और वन संसाधनों का अपार भंडार है जिनके दोहन से राज्य के साथ-साथ देश को भी राजस्व प्राप्त हो पाएगा और इससे खनन क्षेत्र के साथ-साथ औद्योगिक क्षेत्र में रोजगार का भी सृजन हो पाएगा। पिछले पचास वर्षों में अपार संसाधनों का दोहन नहीं हो पाया क्योंकि इसके लिए अपेक्षित रेल नेटवर्क न होने के कारण उद्यमी निराश हो जाते थे। इसलिए आज मैं हमारे काबिल रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं जिन्होंने उड़ीसा राज्य के प्रति सकारात्मक रवैय्या अपनाते हुए यहां की रेल नेटवर्क संबंधी समस्या का समाधान किया है और इस बजट में हमारे राज्य के लिए 264 करोड़ रुपये का बजट आवंटन किया है। बजट में 8.5 प्रतिशत के विकास दर का लक्ष्य रखा गया है नई गाड़ियों की सेवाएं शुरू किए जाने के परिणामस्वरूप परियात प्राप्तियों में वृद्धि होने की संभावना है। भारतीय रेल को कारगर बनाने और बेहतर सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए कामचलाऊ खर्चे में 10.1 प्रतिशत वृद्धि की गई है और मुझे विश्वास है कि भविष्य में भारतीय रेल यात्रा का सुरक्षित और बेहतर माध्यम बन जायेगा। महोदय, इस वर्ष को विशेषरूप से 'यात्री वर्ष' घोषित किया गया है और बजट में यात्रियों के लिए अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध करायी गयी हैं, द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को राहत पहुंचायी गई है और इनके किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। परन्तु, मैं माननीय रेल मंत्री से द्वितीय श्रेणी और थ्रीटियर के लिए भी ऐसी सुविधाएं मुहैय्या कराने का अनुरोध करूंगा ताकि परिवार के साथ यात्रा करने वाले निर्धन और जरूरतमंद लोग बिना किसी समस्या के सुविधाजनक ढंग से यात्रा कर सकें। मुख्यत: ऐसे लोग बीमारी की स्थिति में ही परिवार के साथ यात्रा करते हैं और ऐसी दशा में उन्हें पूरे परिवार के साथ यात्रा करनी पड़ती है।

महोदय, अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र, जोकि उड़ीसा के केबीके जिलों में से एक है और आर्थिक दृष्टि से देश का सबसे पिछड़ा और अल्पविकसित जिला है, में रेल नेटवर्क के विकास पर प्रकाश डालूंगा। भारत के पांच प्रमुख इस्पात संयंत्रों को विशाखापत्तनम पत्तन से जोड़ने वाली रेल लाइन मेरे निर्वाचन क्षेत्र से होकर निकलती है और यह दक्षिण पूर्व रेल की सर्वाधिक लाभकारी रेल लाइन है परन्तु मुझे बड़े खेदपूर्वक यह कहना पड़ रहा है कि समूची रेल व्यवस्था में यह लाइन सर्वाधिक अल्पविकसित लाइन है। हाल ही में इस सेक्शन में केसिंगा और रायगडा रेलवे स्टेशन के बीच समुचित रख-रखाव न होने के कारण भीषण दुर्घटना हुई थी। दोहरीकरण का कार्य, जिसके लिए पिछले वर्ष के बजट में आवंटन किया गया था, बहुत धीमी गति से हो रहा है और इसके कारण विकास कार्य प्रभावित हो रहा है। जेड०आर०यू०सी०सी० गार्डन तक केसिंगा रेलवे स्टेशन के सुधार के लिए भेजे गए मेरे सुझावों के संबंध में कोई कार्यवाही नहीं की गई। अतएव, महोदय, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप केसिंगा रेलवे स्टेशन के विकास के लिए अतिरिक्त धनराशि उपलब्ध कराएं और कालाहांडी और अविभाजित कोरापुट जिले की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए इस स्टेशन पर विश्रामकक्ष के निर्माण हेतु अतिरिक्त धनराशि आवंटित करें। इसके साथ ही वातानुकूलित विश्रामकक्ष की व्यवस्था भी की जाए। इसके अलावा रुपड़ा, कांडेल, नरला और लंगीगढ की दशा खराब है और यहां द्वितीय श्रेणी और प्रथम श्रेणी के विश्राम-कक्ष की व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता है। अधिकांश नलों में पानी नहीं आता है और इस वर्ष अत्यधिक सूखा होने के कारण इन नलों की तत्काल मरम्मत किए जाने की आवश्यकता है। इसके अलावा निर्माणाधीन नई लाइन पर डी०आर०एम० कार्यालय, संभलपुर द्वारा ध्यान नहीं दिया जा रहा है एवं इसके लिए पिछले वर्ष आवंटित धनराशि का उपयोग नहीं किया जा रहा है और यह निर्माणाधीन लाइन लंगीगढ़ से जूनागढ तक बिछायी जा रही है एवं इसके लिए अपेक्षित पूरी भूमि पहले से ही खरीद ली गई है और जिला राजस्व प्राधिकारी इस भूमि को सौंप चुके हैं। परन्तु, इस पर निर्माण कार्य अत्यंत धीमी गति से चल रहा है। भवानीपट्टण में तैनात संबंधित इंजीनियर

•सभा पटल पर रखा गया।

वहां नहीं रह रहे हैं और इस कार्य को शुरू करने के लिए 4 करोड़ रुपये की राशि पहले ही उपलब्ध करा दी गई है। परन्तु इससे संबंधित कोई कार्य नहीं हुआ है। अतएव मैं माननीय मंत्री से इस पर ध्यान देने और उड़ीसा के इस पिछड़े क्षेत्र को उचित महत्व देने का अनुरोध करता हूं। इसके अलावा इस लाइन को अम्बागूडा तक बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है जहां पर यह लाइन बैलाडीला के लौह अयस्क क्षेत्र से आने वाली के०के० लाइन से जा मिलेगी। तराई क्षेत्र में इस लाइन का निर्माण कार्य बहुत ही आसान है और इसके लिए एक छोटे घाट को काटकर रास्ता बनाना होगा और नवरंगपुर के बाद इसके मार्ग में पुन: तराई भूमि आ जायेगी। इसलिए इस लाइन को लंगीगढ़-जूनागढ़-अम्बागूडा लाइन कहा जा सकता है और प्रारम्भिक सर्वेक्षण के अनुसार यह रेल लाइन इस जोन की सर्वाधिक लाभकारी लाइन होगी। अतएव मैं माननीय मंत्री से जूनागढ़ से अम्बागढ़ तक इस रेल लाइन का सर्वेक्षण कराने का अनुरोध करता हूं। इस संबंध में कोरापुट से कोट्टवलासा लाइन का भी उल्लेख किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि इस लाइन के पूरा होने के बाद इस लाइन पर नीलीगुभा सुरंग के अधिक लम्बे होने के कारण यात्री इससे होते हुए यात्रा नहीं कर पाएंगे। इस सुरंग के लम्बे होने के कारण इसमें यात्रियों का दम घुटने लगेगा क्योंकि इसमें प्रकाश और हवा के आने की कोई व्यवस्था नहीं है और इसके कारण इस मार्ग पर यात्री परियात प्रभावित हुआ है। अतएव मेरा यह अनुरोध है कि इसमें हवा आने की व्यवस्था करने के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित की जाए और चूंकि यह 'यात्री वर्ष' है अत: इस मार्ग पर यात्री परियात शुरू करने के लिए कदम उठाए जाएं और कोरापुट से संभलपुर होते हुए नई दिल्ली तक नई गाड़ी शुरू की जाए। मेरा यह भी अनुरोध है कि रायगडा से संभलपुर तक लिंक एक्सप्रेस गाड़ी शुरू की जाए जो न्यू निजामुद्दीन से भुवनेश्वर एक्सप्रेस को जोड़ेगी। साथ ही मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि वाल्टेयर-रायपुर लाइन के दोहरीकरण के लिए धनराशि आवंटित की गई है और इसके अलावा लंगीगढ़ और टिटिलागढ़ लाइन के दोहरीकरण के लिए धनराशि निर्धारित की गई है। इसका दोहरीकरण करते समय 'टेल लोइत' नदी पर दूसरे पुल का निर्माण करना होगा और मेरा अनुरोध है कि पुल का डिजाइन बनाते समय रेल के साथ-साथ सड़क पुल भी बनाया जाये ताकि टिटिलागढ़, जोकि एक जंक्शन है, और यहां के लिए एक सड़क पहले से ही विद्यमान है, तक सड़क मार्ग से आवागमन की सुविधा उपलब्ध हो सके और आर०डी० विभाग सड़क मार्ग को सुधारने के लिए वित्त पोषण का इच्छुक भी है। मैंने माननीय मंत्री को समता एक्सप्रेस गाड़ी सप्ताह में तीन दिन चलाने की बजाय रोजाना चलाने के लिए पत्र लिखा है।

पूर्वतट लाइन को सुदृढ़ बनाया जाये और दक्षिण पूर्व रेल में रायगडा में वातानुकूलित स्लीपर, वातानुकूलित प्रथम श्रेणी डिब्बे के रखरखाव की सुविधाएं उपलब्ध करायी जाएं।

रेल सुरक्षा बल को अधिक शक्तियां प्रदत्त करने हेतु इसकी समीक्षा की जाए ताकि सुरक्षा कार्य, विशेषरूप से रायपुर लाइन पर 'फोरवर्क' की तस्करी के मामले में बेहतर सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके। केसिंगा में माल संभलाई यार्ड बनाया जाये और विशाखापट्टनम से केसिंगा होते हुए नई दिल्ली तक सुपरफास्ट गाड़ी शुरू की जाए। चूंकि यह गाड़ी उड़ीसा के केबीके जिलों को जोड़ने में सहायक होगी इसलिए, हमारी सरकार इन जिलों पर अधिक बल दे रही है।

महोदय, अपने भाषण को समाप्त करने से पहले, मुझे यह कहना है कि मैं आशा करता हूं कि भारतीय रेल, रेल व्यवस्था को बेहतर एवं चुस्त दुरुस्त बनाए रखेगा।

श्री पी० शंकरन (कालीकट) : महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का विरोध करता हूं। मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि यह बजट अव्यावहारिक है, इसमें दूरदर्शिता का अभाव है और यह एक दिशाहीन बजट है। राष्ट्र को भारतीय जनता पार्टी के नेतृत्व में गठबंधन सरकार द्वारा चलायी जा रही अर्थव्यवस्था के कुप्रबंध की भारी कीमत चुकानी पड़ रही है। गठबंधन को इस बात का लाभ हो रहा है कि इसके भागीदार अपने-अपने राज्यों के मामले में प्रसन्न हैं। रेल बजट में पश्चिम बंगाल की आवश्यकताओं की पूर्ति किया जाना राष्ट्र में सर्वाधिक माल तथा यात्री यातायात करने वाले रेलवे पर थोंपी गयी चालबाजी की प्रकृति को रेखांकित करता है। राजनीतिक मजबूरियों और दबाव के कारण तमिलनाडु, आन्ध्रप्रदेश तथा महाराष्ट्र परियोजनाओं का अपना कोटा पूरा करना चाहते हैं।

बजट का निराशाजनक भाग यह है कि रेलवे ने और अधिक संसाधन जुटाने के लिये नये और साहसी उपाय नहीं किये हैं। बाजार ऋण में वृद्धि करते जाना एक घातक प्रवृति होगी। 97,000 करोड़ रुपये की योजना हेतु बाजार से 3000 करोड़ रुपये उगाहने की रेलवे की योजनाएं काफी चिंता का विषय हैं और इससे ऋण का भार बढ़ जायेगा।

रेल मंत्री ने माल भाड़ा और यात्री भाड़ा में वृद्धि की है जिससे यात्रियों को और अधिक निराशा हुई है भले ही साधारण द्वितीय श्रेणी और उपनगरीय यात्रियों को इससे वंचित रखा गया है। इससे हमारे राज्य पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा जिसे खाद्यान्नों के लिये पूर्णतया उत्तरी राज्यों पर निर्भर रहना पड़ता है। मैं जानता हूं कि उत्तरी राज्यों से प्रतिदिन 280 वैगन खाद्यान्न केरल आ रहा है।

रेल विकास की दृष्टि से केरल देश का सर्वाधिक उपेक्षित राज्य है। भारतीय रेलवे द्वारा सामान्यत: केरल की और विशेषत: उत्तरी केरल की उपेक्षा की जाती रही है। रेलवे का 16 नयी रेल लाइन परियोजनाएं आरम्भ करने का प्रस्ताव है लेकिन यह दुर्भाग्य की बात है कि केरल राज्य के लिये नयी रेल लाइन की एक भी परियोजना शामिल नहीं की गई। जैसा कि मेरे मित्र श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन ने बार-बार कहा है हम वयनाड़, जो केरल का सर्वाधिक पिछड़ा जिला है में विथिरी के माध्यम से मैसूर-कालीकट लाइन का सर्वेक्षण करने का अनुरोध करते रहे हैं। यदि मुझे ठीक से याद है, मालाबार के पूर्व जिलाधीश श्री विलियम लोगन ने 1938 में एक सर्वेक्षण किया था जिसमें रेल लाइन के महत्व का उल्लेख किया गया था। मैसूर के तत्कालीन दीवान रामराजा बहादुर द्वारा एक सर्वेक्षण किया गया था। यह कार्य 1938 में किया गया था। तत्पश्चात् 1940 में मद्रास सरकार ने एक और सर्वेक्षण किया था इस प्रकार दो सर्वेक्षण किये गये थे। तबसे अब तक साठ वर्ष बीत चुके हैं। लेकिन अभी भी सरकार इस लाइन का सर्वेक्षण करवाने को तैयार नहीं है। मैं यह मानता हूं कि माननीय रेल मंत्री हमारे राज्य के प्रति सहानुभूति रखते हैं। मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता हो रही है कि वह हमारी बात सुनते हैं, युक्तियुक्त बात करते हैं और काफी उदार हैं। मैं यह चाहता हूं कि वह और अधिक उदारता दर्शाएं, हमारी बातों को और अधिक सुनें और विवेकपूर्ण निर्णय लें। वह हमारी बातों पर पूर्ण विचार भी करते हैं।

[श्री पी० शंकरन]

महोदय, कालीकट रेलवे स्टेशन काफी प्राचीन रेलवे स्टेशन है क्योंकि यह स्टेशन ईस्ट इंडिया कंपनी के समय बनाया गया था। कालीकट रेलवे स्टेशन की स्थिति आज भी वैसी की वैसी है। उसमें कोई परिवर्तन नहीं हुआ। अत: जहां तक कालीकट रेलवे स्टेशन का संबंध है, इसका नवीकरण अनिवार्य रूप से किया जाना चाहिए।

आपने कालीकट-मंगलौर लाइन के दोहरीकरण हेतु 100.39 करोड़ रुपये बजट प्रावधान किया है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि कृपया 160 करोड़ रुपये और प्रदान किये जायें। कुट्टीपुरम-कालीकट लाइन के दोहरीकरण के लिये 25 करोड़ रुपये स्वीकृत किये गये हैं। कार्य को पूरा करने के लिये इस राशि को बढ़ाकर कम से कम 40 करोड़ रुपये किया जाये।

कालीकट और कसारगोडे के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग पर कम से कम दस रेलवे समपार हैं जिनके लिये 90 लाख रुपये की सांकेतिक राशि प्रदान की गई है। इस कार्य को पूरा करने के लिये 51.14 करोड़ रुपये की राशि की आवश्यकता होगी। अत: मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वह अपनी सीमाओं में इस धनराशि में वृद्धि करें। उन्हें इन दस रेलवे समपारों में कुछेक समपारों को तो पूरा करना ही चाहिये।

मैं इस सभा का ध्यान पानीयकारा उपरिपुल की ओर आकर्षित करना चाहता हूं जिसका निर्माण कार्य पूरा करने के लिये राज्य सरकार ने अपने हिस्से की राशि स्वीकृत की है। लेकिन मैं नहीं जानता कि इसे बजट में शामिल क्यों नहीं किया गया। इसके लिये तकनीकी स्वीकृति प्रदान की गई थी। लेकिन मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि इसे बजट में शामिल नहीं किया गया। अत: मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि पानीयंकारा उपरिपुल को भी प्रस्तावित कार्य सूची में शामिल किया जाये।

कालीकट रेलवे स्टेशन से लगभग 5 किलोमीटर दूर वेस्ट हिल पर शीघ्र-अतिशीघ्र एक फ्लाई ओवर का निर्माण किया जाना चाहिये क्योंकि वेस्ट हिल एक महत्वपूर्ण स्थान है और एक व्यापारिक केन्द्र है जहां पर उद्योग और अनेक संस्थाएं कार्यरत हैं। प्रतिदिन अनेक व्यक्ति समपार को पार करते हैं। आपकी जानकारी के लिये मैं आपको बता रहा हूं कि कुछ वर्ष पूर्व 14 व्यक्तियों की दुर्घटनाओं के कारण मृत्यु हो गयी थी। अत: मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूं कि इस मामले पर विशेष ध्यान दिया जाये। मैं कुछ और सुझाव भी देना चाहता हूं। लेकिन मेरे पास सीमित समय होने के कारण, मुझे कुछ अति महत्वपूर्ण बातें पढ़ने की अनुमति प्रदान की जाये।

सभापति महोदय : यह आवश्यक नहीं है। कृपया इसे सभा पटल पर रख दें। इन्हें कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित कर लिया जायेगा।

श्री पी० शंकरन : ठीक है। मैं इसे सभा पटल पर रख दूंगा।

•चूंकि कालीकट रेलवे स्टेशन वयनाड़ जिले से 70 से 90 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है, वयनाड़ जिले में रेलवे सीट बुकिंग के लिये एक बाहरी केन्द्र की स्थापना किये जाने की आवश्यकता है।

•सभा पटल पर रखा गया।

कालीकट में मुख्य अभियन्ता (निर्माण) का कार्यालय स्थापित किया जाना चाहिये।

लम्बी दूरी वाली रेलगाड़ियों में आकस्मिक संकटकालीन प्रयोजनार्थ मोबाइल प्राथमिकता सहायता एकक की व्यवस्था की जानी चाहिये।

शोरनूर-निलाम्बुर लाइन का और अधिक उपयोग किया जाना चाहिये और इस लाइन पर पालघाट, त्रिचूर, एरनाकुलम और कालीकट से और अधिक रेलगाड़ियां चलायी जायें।

कालीकट-त्रिवेन्द्रम शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी स्वीकृत की जानी चाहिये। रेलगाड़ी का समय भी विनियमित किया जाये।

लंबी दूरी वाली रेलगाड़ियों के लिये नये रेल डिब्बों की व्यवस्था की जाये।

भारतीय रेलवे में रेलगाड़ियों का देरी से चलना एक ऑम बात हो गयी है। देरी को रोकने के लिये सभी आवश्यक कदम उठाये जायें।

रेल पटरियों के रखरखाव के लिये अतिरिक्त प्रोत्साहन प्रदान किये जायें। रेल विभाग द्वारा 1970-71 और 1998-99 के बीच यात्री किराये में सात गुणा वृद्धि की गई है लेकिन यात्री सुविधाओं की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया। यात्री सुविधाओं के लिये 100 करोड़ रुपये की व्यापक धनराशि आवंटित की गई है।

रेलवे स्टेशनों पर खानपान, जिसमें मिनरल वाटर की आपूर्ति भी शामिल है, के क्षेत्र में अभी काफी कुछ किया जाना बाकी है। हाल में किये गये आकस्मिक निरीक्षण के दौरान स्वास्थ्य अधिकारियों द्वारा मिनरल वाटर के 137 नमूने दोषपूर्ण पाये गये हैं।

रसोई सेवाएं केवल 117 गाड़ियों में उपलब्ध हैं और शेष गाड़ियों में यात्री ऐसे विक्रेताओं पर निर्भर करते हैं जो ईमानदार नहीं होते। भोजन विशेषकर चाय का स्तर काफी घटिया होता है।

रेल डिब्बों और इसके साथ-साथ शौचालयों में सफाई की स्थिति काफी चिन्ताजनक है। द्वितीय श्रेणी रेल डिब्बों में भी सफाई की स्थिति काफी खराब है।

जहां तक यात्रियों की सुरक्षा का प्रश्न है, रेल सुरक्षा बल इसमें कोई भूमिका नहीं निभा रहा।

गत तीन वर्षों में 1289 व्यक्तियों की रेल दुर्घटनाओं में मृत्यु हो गई जबकि 2549 व्यक्ति घायल हुए। इसी अवधि में गाड़ियों के पटरी से उतरने की 871 घटनाएं हुई हैं।

रेल बजट में यथा प्रस्तावित प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित रेल यात्री किराये के तुलनात्मक विवरण से यह पता चलता है कि हवाई यात्रा और रेल यात्रा किराये में काफी कम अन्तर रह गया है। दिल्ली से मुम्बई का हवाई यात्रा किराया प्रथम श्रेणी वातानुकूलित रेल टिकट से 864 रुपये ही अधिक है। रात में हवाई यात्रा करने पर रेलगाड़ी के किराये से 640 रुपये कम लगते हैं। इस अन्तर को ध्यान से नोट किया जाये और किराये में होने वाली वृद्धि पर भी ध्यान दिया जाये।

वर्ष 1997-98 में ही, मालगाड़ियों के पटरी से उतरने की 200 घटनाएं हुई हैं। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इन सभी बातों पर विचार किया जाये।

मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्री मेरे सुझावों पर विशेष ध्यान देंगे और मेरी शिकायतों के निवारण हेतु आवश्यक कार्यवाही करेंगे। मैं अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व यह बताना चाहता हूं कि रेल मंत्री उदार, बुद्धिमान और विचारों को सुनने वाले हैं। मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि हमारी उचित मांगों पर विचार करें तथा और अधिक उदारता और विवेक का परिचय दें।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ बजट में दिये गये प्रस्तावों का विरोध करता हूं।

सभापति महोदय : श्री एम०बी० पाटील। आप कृपया अपना भाषण सभा पटल पर रखें।

श्री एम०बी० पाटील (बीजापुर) : महोदय, मैं एम०बी० पाटील बीजापुर, कर्नाटक से संसद सदस्य हूं। मैं अपने भाषण के अति महत्वपूर्ण भाग का उल्लेख करने के पश्चात् अपने पत्र सभा पटल पर रखूंगा।

बजट में बीजापुर-शोलापुर-गदग लाइन के आमान परिवर्तन के लिये केवल 7 करोड़ रुपये की राशि प्रदान की गई है। इस लाइन की पूर्णतया उपेक्षा की गई है। बदामी, पट्टाडकल तथा ऐहोल ऐतिहासिक तथा पर्यटक स्थल हैं। आमान परिवर्तन से इन क्षेत्रों का विकास किया जा सकेगा। पर्यटन, वाणिज्य तथा बागवानी का विकास किया जा सकेगा।

मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

•महोदय, रेल मंत्रालय द्वारा अर्थव्यवस्था तथा देश की जनता की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये जो विकासात्मक कार्य किये जा रहे हैं उसके लिये रेल मंत्रालय की सराहना की जानी चाहिये।

वर्ष 1999-2000 के बजट में कर्नाटक तथा विशेष रूप से उत्तरी कर्नाटक के लोगों के साथ अन्याय किया गया है और इससे इन्हें घोर निराशा हुई है।

मैं जिस क्षेत्र का उल्लेख कर रहा हूं, वह एक पिछड़ा क्षेत्र है जिसकी उपेक्षा और अनदेखी की गई है।

इस बजट में बंगलौर-सत्यमंगलम, बीदर-गुलबर्गा और गडवाल-रायचूर जैसी नई लाइनों का हम स्वागत करते हैं लेकिन इनके लिये पर्याप्त धनराशि प्रदान नहीं की गई।

जयपुर-बंगलौर एक्सप्रेस बरास्ता सिकन्दराबाद तथा रायचूर-गुलबर्गा इन्टरसिटी सेवा जैसी नई रेलगाड़ियों की घोषणा का स्वागत है। अलमाटी-तालीकोटी-सुरपुर-यादगिरि उत्तर कर्नाटक के पूर्वी और पश्चिमी भागों के बीच एक संपर्क सेवा होगी। इसका सर्वेक्षण किया जाना चाहिये। मैं आशा करता हूं कि इसे शीघ्र-अति-शीघ्र पूरा किया जायेगा। यह मांग स्वतन्त्रता प्राप्ति से पूर्व भी की गई थी। अंग्रेजी शासन के दौरान भी यह मांग की गई थी।

हुबली में साऊथ-वेस्ट जोन की स्थापना किये जाना उत्तरी कर्नाटक के लोगों की एक चिरलंबित मांग है। मैं माननीय मंत्री द्वारा इस संबंध में निर्णय लिये जाने का स्वागत करता हूं।

•सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र की सर्वाधिक महत्वपूर्ण मांग/आवश्यकता शोलापुर-बीजापुर-गडग के आमान परिवर्तन के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। हमें नीचा दिखाया जा रहा है और इस बजट में हमारे साथ घोर अन्याय हुआ है।

यह रेल लाइन पर्यटन, वाणिज्य तथा सांस्कृतिक दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण लाइन है। लेकिन इस क्षेत्र के अकाल प्रवण क्षेत्र होने और यहां पर परिवहन की उचित सुविधाएं न होने के कारण यह एक द्वीप की भांति राष्ट्रीय परिवहन नीति की मुख्य धारा से अलग-थलग पड़ गया है। यद्यपि पारम्परिक रूप से इस क्षेत्र के मुम्बई और बंगलौर जैसे मुख्य वाणिज्यिक केन्द्रों से व्यापारिक संबंध हैं, तथापि देश के इस भाग की समृद्ध क्षमता का अभी इष्टतम स्तर तक दोहन नहीं हुआ है। विदेशों में तथा देश के अन्य भागों में कृषि तथा बागवानी उत्पादों को शीघ्रता से भेजने तथा आवश्यक वस्तुओं के आयात का कार्य बुरी तरह से प्रभावित हुआ है। रेल सुविधाओं के अभाव में यह कार्य अधिक खर्चीला भी सिद्ध होता है।

इस भाग में पर्यटन विकास की पूरी संभावनाएं हैं। ऐहोल-पट्टाडकल मंदिर-स्मारक-परिसर जिसे यूनेस्को द्वारा विश्व की विरासत की सूची में शामिल किया गया है तथा बदामी के विश्व विख्यात गुफा मंदिर जिन्हें बागलकोट जिले के चालुक्य कालाकारों ने बनाया था, इसी क्षेत्र में स्थित हैं। आदिलशाही, जिसने पन्द्रहवीं और सौलहवीं शताब्दी में बीजापुर पर शासन किया था, द्वारा बनाया गया गोलगुम्बज विश्व का सबसे बड़ा स्तम्भविहीन गुम्बद है और इसलिये इसे विश्व के आश्चर्यों में गिना जाता है। इब्राहिम रोज़ा की विश्व की शिल्पकला के रूप में सराहना की गई है। बीजापुर के ऐतिहासिक शहर, जिसे 'सांस्कृतिक विरासत' के रूप में उतना ही महत्व दिया जाना चाहिये था जितना कि आगरा अथवा दिल्ली को दिया गया है, की अनदेखी की गई है। इस क्षेत्र के पुराना बम्बई राज्य अथवा वर्तमान कर्नाटक राज्य का अंग होने और देश में अंतिम छोर की ओर स्थित होने के नाते इसकी सतत् उपेक्षा की गई है। 300 कि०मी० आमान परिवर्तन जिसके लिये 1993-94 में 274.57 करोड़ रुपये स्वीकृति प्रदान की गई थी पर 31.3.98 तक 107.16 करोड़ रुपये व्यय किये गये हैं। कुल मिलाकर अब तक लगभग 130 करोड़ रुपये व्यय किये जा चुके हैं। इस बजट में हमें यह उम्मीद थी कि कम से कम 50 करोड़ रुपये इस प्रयोजनार्थ स्वीकृत किये जाएंगे, लेकिन केवल 7 करोड़ रुपये प्रदान किये गये हैं। इसे दिसम्बर, 2000 तक पूरा करने का लक्ष्य था जिसमें अब परिवर्तन करके दिसम्बर 2001 कर दिया गया है। खर्च के वर्तमान स्तर को देखते हुए इस कार्य को पूरा होने में 2001 तक का समय लगेगा किंतु मुझे लगता है कि यह कार्य 2010 तक भी पूरा नहीं होगा।

मैं आमान परिवर्तन के बारे में रेलवे की अवधारणा संबंधी मूल सिद्धान्त को समझ नहीं पाया हूं। हम ना तो इधर के रहे हैं और ना ही उधर के। हम वर्तमान मीटर लाइन पर बड़ी लाइन से वंचित हैं।

कोई उपयुक्त योजना नहीं है। पर्याप्त वित्तीय संसाधनों के बिना प्रतिदिन अनेक नई लाइनों की घोषणा की जा रही है। रेलवे का पहले चल रहे अधूरे कार्य और निर्माणाधीन कार्यों को पूरा करना चाहिए और इन्हें पूरा करने के बाद नए काम शुरू करने चाहिए।

[श्री एम०बी० पाटील]

माननीय प्रधान मंत्री ने एक नए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम की घोषणा की है जिसपर 50,000 करोड़ रुपये खर्च होगा और जो पूर्व-पश्चिम और उत्तर-दक्षिण के रास्तों और चारों महानगरों को जोड़ने वाले 'स्वर्ण चतुर्भुज मार्ग' (गोल्डन क्वाड्रिलैट्रल) को जोड़ेगा। मैं यह नहीं जानता हूं कि यह धनराशि कैसे एकत्र की जाएगी ?

यदि रेलवे को प्रत्येक वर्ष 2000-3000 करोड़ रुपये और दिए जाते हैं तो वर्तमान परियोजनाओं को जल्दी से पूरा किया जा सकेगा।

मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे तुरंत धनराशि की व्यवस्था करें और पिछड़े तथा उपेक्षित क्षेत्रों की वास्तविक समस्याओं के प्रति न्याय करें।

शोलापुर-बीजापुर-गड़ग खंड के बीच आमान-परियर्तन के लिए कम से कम 50 करोड़ रुपये आवंटित किए जाने चाहिए।

बीजापुर में उच्च प्राथमिकता के आधार पर अतिरिक्त टर्मिनल/रख-रखाव सुविधाएं सृजित की जानी चाहिए।

बीजापुर और शोलापुर के बीच नियमित गाड़ियां चलाई जानी चाहिए जो नियमित अन्तराल पर चलें और श्री सिद्धेश्वर एक्सप्रेस और मुंबई/बंगलौर/हैदराबाद जाने वाली गाड़ियों में शोलापुर से शयनयान वाले डिब्बे लगाए जाने चाहिए।

बीजापुर और मुंबई सी०एस०टी० के बीच एक नई गाड़ी चलाई जानी चाहिए।

श्री सिद्धेश्वर एक्सप्रेस (1023/1024) को बीजापुर तब बढ़ाया जाना चाहिए।

बीजापुर और शोलापुर में अन्य गन्तव्य स्थानों पर गाड़ियों के ठहराव के लिए पर्याप्त और अतिरिक्त प्लेटफार्मों का निर्माण/प्रावधान करने हेतु क उठाए जाने चाहिए।

सरकार को शोलापुर लाइन से होकर बंगलौर जाने वाली गाड़ियों के लिए मध्य और दक्षिण-मध्य डिवीजनों (मुंबई-हैदराबाद) में अतिरिक्त कोच, रैक, लोको आदि उपलब्ध कराने चाहिए।

महोदय, मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री इस क्षेत्र के लोगों की आशाओं और आकांक्षाओं पर विशेष ध्यान देंगे। मैं मंत्री जी से उनकी आशाओं को जल्दी से पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

•श्री ए० गणेशमूर्ति (पलानी) : सभापति महोदय, मैं इस सभा में प्रस्तुत वर्ष 1999-2000 के रेल बजट पर बोलना चाहता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट के प्रति अपना समर्थन व्यक्त करना चाहता हूं। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मैं अपने दल मरूमलाचारो द्रविड़ मुनेत्र कजगम (एम०डी०एम०के०) की ओर से अपने विचार व्यक्त कर रहा हूं और हमारी पार्टी इस वर्ष के रेल बजट के प्रति अपना समर्थन व्यक्त करती है।

मैं रेल मंत्री जी को हमारे नेता श्री वैको द्वारा जनहित में की गई कतिपय मांगों को मान लेने के लिए बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं अपने दल एम०डी०एम०के० और तमिलनाडु के लोगों की ओर से माननीय नीतीश कुमार जी का धन्यवाद करता हूं।

काफी अर्से के बाद तमिलनाडु की अनेक मांगें स्वीकार की गई हैं। आमान परिवर्तन परियोजनाएं जैसे मदुरै-रामेश्वरम खंड आमान परिवर्तन परियोजना और क्विलोन-विरूदुनगर बरास्ता तिरूनेलवेलि, तिरूच्चेंदूर, तेनकाशी आमान परिवर्तन परियोजना रेल मंत्री द्वारा काफी लम्बे समय के बाद स्वीकार कर ली गई हैं। मैं इन परियोजनाओं को आरंभ करने के लिए सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूं।

मैं निश्चित रूप से इस बात का भी उल्लेख करना चाहता हूं कि 280 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से पूरी की जाने वाली क्विलोन-विरूदुनगर आमान परिवर्तन परियोजना के लिए केवल 10 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित की गई है।

इसी प्रकार मदुरै-रामेश्वरम आमान परिवर्तन परियोजना के लिए मात्र पांच करोड़ रुपये की राशि नियत की गई है, जबकि इसके लिए अधिक धनराशि की आवश्यकता है। मेरा सरकार से यह निवेदन है कि इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए और अधिक धनराशि नियत की जाए।

रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में इस वर्ष 14 नई गाड़ियां शुरू करने के बारे में घोषणा की थी। कोयम्बतूर और दिल्ली के बीच साप्ताहिक गाड़ी, चेन्नई-तिरुपति शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी और चेन्नई-गुवाहाटी एक्सप्रेस गाड़ी को सप्ताह में दो दिन चलाया जाएगा, ये तीन नई गाड़ियां तमिलनाडु की जनता के लिए अत्यधिक लाभदायक होंगी। मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी का एक ही वर्ष में एक साथ तीन नई गाड़ियां शुरू करने के लिए हार्दिक आभारी हूं और जहां तक तमिलनाडु का संबंध है, मेरे विचार से यह अभूतपूर्व कदम उठाने के लिए वे निश्चित रूप से बधाई के पात्र हैं।

इस अवसर पर मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की पूरी न की गई मांगें रखता हूं, जिन पर रेल मंत्रालय द्वारा विचार किए जाने की आवश्यकता है।

कोंकण रेलवे प्रणाली के चालू हो जाने के कारण दिल्ली जाने वाली मंगला एक्सप्रेस, जो कोयम्बतूर, इरोड, सलेम, जोलारपेट होकर जाया करती थी, अब वह बिल्कुल अलग रास्ते से जाती है। इस घुमावदार रास्ते से मेरे क्षेत्र के लोग अत्यधिक प्रभावित होते हैं। आप प्रस्तावित कोयम्बतूर-नई दिल्ली एक्सप्रेस गाड़ी को सप्ताह में एक दिन के बजाय रोजाना चलाकर इन जिलों के लोगों की शिकायतों का अभी भी निराकरण कर सकते हैं।

समूह 'ग' और 'घ' रेल कर्मचारियों की भर्ती के मामले में भर्ती के दौरान सम्भावित रिश्वतखोरी को समाप्त करने के लिए व्यक्तिगत साक्षात्कार लिए जाने की व्यवस्था को हटाया जा रहा है। मैं लोगों की उनके लिखित प्रतियोगी परिक्षाओं में बेहतर निष्पादन के आधार पर भर्ती किए जाने के प्रस्तावित उपाय की सराहना करता हूं। मैं यह भी चाहता हूं कि अन्य समूहों में भी रेल कर्मचारियों की भर्ती करते समय इसी प्रक्रिया का अनुकरण किया जाए।

•मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

मैं यह बताना चाहता हूं कि इस वर्ष के रेल बजट में किरायों में प्रस्तावित वृद्धि से लगभग 90% रेल यात्रियों को प्रभावित होने से बचाया गया है। यह एक महत्वपूर्ण उपलब्धि और सराहनीय कार्य है।

इस बजट में विकलांग व्यक्तियों को किराये में 75% की रियायत देने का भी प्रस्ताव किया गया है। वृद्ध व्यक्तियों और छात्रों के प्रति भी ऐसी ही सामाजिक चिन्ता दर्शाई गई है। इस बजट में मानार्थ पास जारी करने में कटौती करने का प्रस्ताव है। हम इस प्रस्ताव का स्वागत करते हैं।

ऐसे समय में जबकि रेलवे का योजना परिव्यय 9700 करोड़ रुपये तक पहुंच गया है, आपने किराया-वृद्धि के माध्यम से मात्र 200 करोड़ की आय अर्जित करने का प्रस्ताव किया है। इससे मंत्री महोदय की आम आदमी के प्रति चिन्ता को पर्याप्त प्रमाण मिलता है।

हमारे माननीय रेल मंत्री, जो इस बजट की अनेक प्रमुख विशेषताओं के कारण सराहना के पात्र हैं, कृपया मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की कुछ मांगों पर विचार करने की कृपा करें। मुझे आशा है कि वे उन मागों की ओर ध्यान देने की कृपा करेंगे और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की अभिलाषा पूरी करेंगे।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र पलानी के लोगों का यह बहुप्रतीक्षित सपना है कि सम्राजनगर और पलानी, बरास्ता सेतियामंगलम, के बीच एक नयी रेलवे लाइन हो। यह सपना बंगलौर और सेतियामंगलम के बीच एक नयी रेल लाइन बिछाये जाने की आपकी घोषणा से आंशिक रूप में सच साबित हो गया है। आप इस लाइन का पेरुन्दरई, चेन्नीमलाई और कंगेयम होकर पलानी तक विस्तार करने का कष्ट करें। यदि रेल मंत्री इस संबंध में घोषणा कर सकें, तो मुझे खुशी होगी। मैं यह बताना चाहता हूं कि इस संबंध में ब्रिटिश शासनकाल में भी सर्वेक्षण कराया गया था। आज भी हम इस प्रस्तावित मार्ग पर सर्वेक्षण संबंधी पत्थर देख सकते हैं। हथकरघा उद्योग वाला शहर चेन्नीमलाई, नारियल तेल उद्योग वाला शहर कंगेयम तथा भगवान मुरुगा के मन्दिर वाला शहर पलानी इस नयी रेल लाइन से जुड़ जाएगा, जिससे पर्यटन एवं तीर्थाटन के साथ-साथ वाणिज्यिक कार्यकलाप को बढ़ावा मिलेगा। तमिलनाडु में नारियल उत्पादन की वृद्धि दर 9% है। तमिलनाडु के कुल नारियल तेल उत्पादन का कम से कम 65% तेल कंगेयम से प्राप्त होता है। वहां उत्पादित तेल का 59% भाग महाराष्ट्र और कर्नाटक जैसे अन्य राज्यों को जाता है। यहां यह नोट करना भी उपयुक्त है कि कंगेयम में तेल उत्पादन हेतु आवश्यक 30 से 35% नारियल कर्नाटक से प्राप्त होता है। अत: कंगेयम और वेल्लाक्कोविल में और उसके आसपास नारियल तेल निकालने वाली लगभग 300 मिलों में कार्यरत लगभग 35 हजार श्रमिकों को लाभ पहुंचाने के लिए, आप समराज नगर-पलानी रेल लाइन निर्माण का कार्य शुरू करवाइये। कंगेयम में लगभग 200 चावल मिलें हैं और वे पड़ौसी राज्यों से भी धान की खरीद करती हैं। अत: इसे नई रेल लाइन के साथ जोड़ने से सभी संबंधित लोगों को निश्चय ही लाभ होगा।

जब माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार मेलामरूवातूर गये थे, तो रास्ते में एक स्टेशन पर गाड़ी ठहरी थी। वे मदुरै और रामेश्वरम गए थे और वहां उन्होंने आमान परिवर्तन की घोषणा की थी। वह तिरुपति भी गए थे और अब चेन्नई-तिरुपति शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी शुरू हो गई है। अत:, मेरा माननीय नीतीश कुमार जी से अनुरोध है कि वह पालानी आएं, ताकि सेतियामंगलम-पलानी तक नई रेल लाइन बिछाने का काम शुरू हो सके। पोदनुर और डिंडीगुल के बीच आमान परिवर्तन का कार्य भी प्रारम्भ किया जाए।

इरोड़ और तिरुपुर के बीच विजयमंगलम रेलवे स्टेशन के निकट उपरिपुल बनाये जाने से पहले वहां समपार फाटक को स्वचालित फाटक में बदले जाने की जरूरत है। इस समय यातायात में आ रही भारी बाधा को देखते हुए इस पर विचार करना होगा।

चेन्नई-कन्याकुमारी रेल लाइन को भी दोहरी लाइन में परिवर्तित किया जाए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के डिंडीगुल-करुर खंड में दो पुल हैं, जिनके नीचे वर्षा का पानी जमा हो जाने से जनता को काफी असुविधा होती है। अत: मेरा रेल प्रशासन से यह निवेदन है कि वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र के क्षुब्ध लोगों की भावनाओं को शांत करने के लिए इस संबंध में कदम उठाए।

मैं रेल मंत्री से यह निवेदन करना चाहता हूं कि वह इस समय कन्याकुमारी-चेन्नई के बीच चलने वाली गाड़ी संख्या 6721 और 6722 के प्रस्तावित मार्ग-परिवर्तन पर पुनर्विचार करे। यदि गाड़ी का मार्ग बदल कर इसे मदुरै और तिरुचि से होकर चलाया जाना है, तो आप यह सुनिश्चित करें कि पुराने रास्ते से ऐसी ही एक्स गाड़ी चलाया जाना जारी रखा जाए।

चेन्नई-मदुरै के बीच जब आमान परिवर्तन का काम चल रहा था, तो कोदल एक्सप्रेस गाड़ी को रद्द कर दिया गया था। अब इसे फिर से चलाये जाने की जरूरत है। यदि नहीं, तो गर्मियों में चलाई जाने वाली विशेष गाड़ियों का कोदल एक्सप्रेस के रूप में चलाया जाना जारी रखा जाए।

हाल ही में, माननीय रेल मंत्री करुर उपरिपुल के आधारशिला समारोह के उद्घाटन के लिए कोयम्बतूर से करुर गए थे। हमने मंत्री महोदय की इरोड़ में अगवानी की थी और उनका ध्यान इरोड जंक्शन के प्लेटफार्म संख्या 4 की दशा सुधारने और लोको शेड की व्यवस्था हेतु और अधिक धनराशि आवंटित करने की ओर दिलाया था। मंत्री महोदय ने अब हमारी मांगें मान ली हैं और हम उनके प्रति हार्दिक आभार प्रकट करते हैं। आप करुर और इरोड़ के बीच चलने वाली सभी गाड़ियों का कोदुमुदी में ठहराव दिए जाने पर विचार करने का कष्ट करें।

त्रिवेंद्रम और नयी दिल्ली के बीच चलने वाली केरल एक्सप्रेस इरोड़ और सेलम स्टेशनों पर ठहरती तो है, लेकिन इन स्टेशनों से आने-जाने की टिकटें बुक कराने के लिए कोई आरक्षण कोटा नहीं दिया गया है। अत:, मेरा रेलवे अधिकारियों से यह निवेदन है कि इन स्टेशनों के लिए आरक्षण कोटे का प्रावधान किया जाए।

मैं एम०डी०एम०के० पार्टी की ओर से इस वर्ष के रेल बजट का, जिसमें जन सामान्य के हितों का पूरा ध्यान रखा है, पुरजोर समर्थन करता हूं।

श्री एन०एन० कृष्णदास (पालघाट) : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत वर्ष 1999-2000 के रेल बजट प्रस्तावों का विरोध करता हूं *(व्यवधान)*

एक माननीय सदस्य : यह कोई अध्यादेश नहीं है।

श्री एन०एन० कृष्णदास : मुझे पता है *(व्यवधान)*

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद) : विपक्ष के सदस्यों के भाषण सभापटल पर रखे जा सकते हैं *(व्यवधान)*

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : यदि आप विरोध करेंगे, तो केरल राज्य की सभी परियोजनाएं ठप्प हो जाएंगी *(व्यवधान)*

श्री एन०एन० कृष्णदास : दोनों माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार तथा श्री राम नाईक मेरे अच्छे मित्र हैं। लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा रेल बजट में किये गये सामान्य प्रस्तावों का इसलिये स्वागत नहीं कर सकता क्योंकि सबसे पहले तो वह भारतीय रेलवे नेटवर्क के मौलिक सामान्य विकास हेतु नये समाधान ढूंढने में विफल रहे हैं, दूसरे उन्होंने माल भाड़ा और यात्री किराया बढ़ाने की आम प्रथा को अपनाया है। अब मैं रेल मंत्रालय के दृष्टिकोणों में अन्तर्निहित विरोधाभास के बारे में चर्चा करना चाहता हूं। गत वर्ष माननीय रेल मंत्री ने यह कहकर इस सभा को तसल्ली देने का प्रयास किया था कि उनके प्रस्तावों से वार्षिक योजना को सफलातापूर्वक पूरा करने हेतु पर्याप्त संसाधन जुटाए जा सकेंगे। उन्होंने मालभाड़ा प्रभार में कोई विशेष वृद्धि नहीं की थी। लेकिन इन्हीं माननीय मंत्री ने इस सभा में आकर यह कहा है कि उनके पूर्ववर्ती प्रस्ताव विफल रहे हैं और 1056 करोड़ रुपये की कमी है। और इस कमी के कारण अब उन्होंने मालभाड़ा और यात्री किराया दोनों में वृद्धि कर दी है। मालभाड़े में 8 प्रतिशत की वृद्धि की गई है, जिससे मेरे विचार से मुद्रास्फीति में वृद्धि की स्थिति पैदा हो जाएगी। माननीय मंत्री ने परम्परा का उल्लंघन करते हुए किसी भी वस्तु को मालभाड़ा वृद्धि से अछूता नहीं छोड़ा है।

महोदय, गत वर्षों में आवश्यक वस्तुओं, विशेषरूप से ऐसी वस्तुओं को जो सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से वितरित की जाती हैं, मालाभाड़ा वृद्धि से अलग रखा गया है और ऐसा मुख्यत: इसलिए किया जाता रहा है कि आम आदमी को अधिकतम राहत मिल सके। रेल बजट प्रस्तुत किए जाने से कुछ सप्ताह पूर्व सरकार ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिये आपूर्ति किये जाने वाले खाद्यान्नों और चीनी का मूल्य बढ़ा दिया था। अब माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने मालभाड़े में वृद्धि कर इस कार्य को पूरा कर दिया है। मालभाड़े में वृद्धि केरल के लोगों के लिये गहरे घाव के समान है। केरल राज्य को आवश्यक वस्तुओं, जिनमें खाद्यान्न भी शामिल हैं, के लिये अन्य राज्यों पर निर्भर रहना पड़ता है। केन्द्र ने कई दशक पूर्व केरल राज्य को यह आश्वासन दिया था कि इस राज्य को उचित कीमतों पर खाद्यान्न की पर्याप्त आपूर्ति की जायेगी ताकि केरल राज्य, जो नकदी फसलों का उत्पादन कर रहा है जिनसे देश को हजारों करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा प्राप्त हो रही है, के योगदान को ध्यान में रखकर इस राज्य की ओर भी उचित ध्यान दिया जा सके। लेकिन मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि श्री नीतीश कुमार ने मालभाड़ा प्रभार में वृद्धि करके इस आश्वासन का घोर उल्लंघन किया है।

महोदय, अब मैं केरल के लोगों की विशिष्ट मांगों के बारे में चर्चा करना चाहता हूं। अंग्रेजों के देश छोड़ने के बाद इस राज्य में रेल लाइन का अधिक विस्तार नहीं किया गया। मंगलौर-त्रिवेन्द्रम लाइन केरल राज्य का मुख्य आधार है और यात्री यातायात के अतिरिक्त अधिकतर आर्थिक कार्यकलाप इस महत्वपूर्ण लाइन पर निर्भर हैं। केन्द्र ने कई दशक तक इस लाइन का दोहरीकरण न करके इस राज्य को उसके हक से वंचित रखा है। अभी हाल में ही रेलवे ने इस मांग के महत्व को समझा है।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात शीघ्र समाप्त करें।

श्री एन०एन० कृष्णदास : महोदय, मैं एक अथवा दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं।

महोदय, शोरनूर-मंगलौर लाइन के दोहरीकरण की परियोजना का कार्य पर्याप्त धनराशि आवंटन न किये जाने के कारण अभी तक भी गति नहीं पकड़ पाया। रेलवे ने अनेक बार यह वायदा किया है कि कोंकण लाइन के पूरा होते ही शोरनूर-मंगलौर लाइन का दोहरीकरण किया जायेगा। कोंकण परियोजना के पूरा होने के बाद भी इस वायदे को पूरा नहीं किया गया। इस वर्ष के बजट आवंटन में थोड़ी सी वृद्धि की गई है लेकिन यह कोई निर्णायक कदम नहीं है।

महोदय, कालीकट-मंगलौर लाइन के लिए 100.39 करोड़ रुपये और कुट्टीपुरम-कालीकट सेक्टर के लिये 25.04 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। कालीकट-मंगलौर लाइन के दोहरीकरण कार्य को पूरा करने के लिये 212 करोड़ रुपये की राशि का अतिरिक्त आवंटन किया जाना चाहिये और दूसरी लाइन के लिये 30 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। एरणाकुलम-कोलम बरास्वा कोट्टायम लाइन को दोहरा करने की मांग की पूरी तरह से उपेक्षा की गई है।

सभापति महोदय : श्री कृष्णदास आप अपना शेष भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं। इसे कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित किया जायेगा।

श्री एन०एन० कृष्णदास : महोदय, मैं अभी समाप्त करता हूं।

महोदय, मैं एक महत्वपूर्ण बात माननीय रेल मंत्री के ध्यान में लाना चाहता हूं। गत वर्ष के बजट में कुर्ला-कोयम्बतूर एक्सप्रेस को पालघाट तक बढ़ाये जाने का प्रस्ताव किया गया था लेकिन इसे अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। पालघाट देश के सर्वाधिक पुराने रेल मंडलों में से एक है और इससे भारतीय रेलवे को काफी राजस्व प्राप्त होता रहा है। लेकिन मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि रेलवे द्वारा इस मंडल की पूर्णतया उपेक्षा की जा रही है। केरल के संसद सदस्यों ने माननीय रेल मंत्री को एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है और उनसे यह आग्रह किया है कि कुर्ला-कोयम्बतूर एक्सप्रेस को पालघाट तक चलाया जाए जो कि मंडल का मुख्यालय भी है।

महोदय, कोंकण लाइन के आरम्भ होने के पश्चात् अनेक रेलगाड़ियों को अन्यत्र मार्गों से चलाने के कारण शोरनूर-पालघाट सेक्टर उचित यातायात तक से भी पूर्णतया वंचित हो गया है। केरल के संसद सदस्यों ने इस संबंध में भी माननीय रेल मंत्री को आवश्यक कार्यवाही करने हेतु सामूहिक रूप से अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है। लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई।

इस वर्ष के प्रस्तावों में एक साप्ताहिक रेलगाड़ी का प्रस्ताव है *(व्यवधान)* यह दूसरी रेलगाड़ी है। यह भी कोयम्बतूर से चलेगी *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : मैं आपको भी बुलाऊंगा।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : मैं प्रत्येक प्रमुख दल से एक-एक सदस्य को बुला रहा हूं। तब मैं आपको भी बुलाऊंगा।

श्री एन०एन० कृष्णदास : दोनों माननीय मंत्री यहां बैठे हुए हैं। इन दोनों रेलगाड़ियों अर्थात् कायेम्बतूर-कुर्ला एक्सप्रेस तथा प्रस्तावित नई दिल्ली-कोयम्बतूर रेलगाड़ी को पालघाट मंडल मुख्यालय तक बढ़ाया जाना चाहिये।

मंत्री महोदय ने देश के विभिन्न भागों में ई०एम०यू० सेवाओं को आरम्भ किया है और उनमें वृद्धि की है। कोयम्बतूर-पालघाट के व्यस्त सेक्टर में ई०एम०यू० सेवाएं चलाने की मांग काफी लम्बे समय से की जा रही है। चूंकि इस खंड पर विद्युतीकरण का कार्य कई वर्ष पहले पूरा हो चुका है, अत: इस मांग की उपेक्षा किये जाने का कोई औचित्य दिखाई नहीं देता। मैं मंत्री से आग्रह करता हूं कि वे अपने नौकरशाही दृष्टिकोण से ऊपर उठकर उन विभिन्न प्रस्तावों पर विचार करें जिनसे रेलवे का लाभ हो सकता है। पालघाट केरल राज्य का एक औद्योगिक शहर है और शहर के मध्य में एक रेलवे उपरि-पुल के निर्माण का प्रस्ताव आज तक केवल कागजों तक ही सीमित है। अब चूंकि राज्य सरकार 50 प्रतिशत लागत का वित्त पोषण करने के लिये तैयार है, अत: रेलवे द्वारा अनिच्छा दर्शाने का कोई कारण नजर नहीं आता।

मैं कुछ अति महत्वपूर्ण परियोजनाएं अथवा ऐसे कार्य माननीय मंत्री के ध्यान में लाना चाहता हूं जिनपर तत्काल दिये जाने की आवश्यकता है। यद्यपि एरणाकुलम त्रिवेन्द्रम सेक्टर को विद्युतीकरण के लिये चुना गया है, तथापि बजट में इस संबंध में मात्र सांकेतिक आवंटन किया गया है। यह परियोजना को अस्वीकार करने अथवा उसकी उपेक्षा करने जैसा है।

इस परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध करायी जाये और शोरुवण्णुर मंगलौर सेक्टर का विद्युतीकरण भी शुरू किया जाये। मुझे विश्वास है कि मैंने कोई अनुचित मांग नहीं की है और मेरे द्वारा रखे गए सभी प्रस्ताव व्यवहार्य, लाभकारी और रेलवे की भलाई के लिए है। मंत्री जी के कई सहयोगियों की तरह मैं अपने राज्य के लिए कोई पैकेज नहीं मांग रहा हूं। ये सभी पैकेज राजनीति से प्रेरित हैं और मैं रेल संबंधी समस्याओं और मुद्दों के बारे में बोलते समय बीच में राजनीति को लाना नहीं चाहता हूं। मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी इस सम्मानित सभा के समक्ष रखी गई मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री जार्ज ईडन (एर्णाकुलम) : महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट का पुरजोर विरोध करता हूं। केरलवासी रेल द्वारा लम्बी दूरी की यात्राएं करते हैं और भारत के किसी भी अन्य राज्य की तुलना में केरलवासी सर्वाधिक संख्या में यात्रा करते हैं। परन्तु, रेल व्यवस्था के विकास के मामले में केरल सर्वाधिक उपेक्षित राज्य है। मैं इससे इनकार नहीं करता कि पिछले वर्ष के बजट की तुलना में इस बजट में हमारे लिए कुछ प्रावधान किए गए हैं। प्रस्तावित परियोजनाओं के लिए किया गया आवंटन अत्यल्प, अपर्याप्त तथा असंतोषजनक है।

एक संसद सदस्य के रूप में एर्णाकुलम का प्रतिनिधित्व करते हुए मैं मंत्री जी का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहूंगा कि एर्णाकुलम के लिए प्रस्तावित परियोजनाएं अपर्याप्त हैं।

प्रस्तावित इडापल्ली उपरिपुल के लिए मात्र एक लाख रुपये की राशि उपलब्ध करायी गई है। यह रेल फाटक माता अमृतानंदमयी सुपर स्पेशेलिटी अस्पताल की ओर जाने वाले मार्ग पर स्थित है जिसका उद्घाटन माननीय प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने किया था। इस उपरिपुल का निर्माण कार्य पूरा करने हेतु कुल अनुमानित राशि इसी बजट में उपलब्ध करायी जाये। इसके अलावा मैं आपसे यह भी अनुरोध करता हूं कि निम्नलिखित उपरिपुलों नामत: पचालम, पुल्लेप्पडी और अटलांटिस का निर्माण कार्य पूरा किया जाए क्योंकि इससे एर्णाकुलम शहर में यातायात की भीड़-भाड़ को कम करने में सहायता मिलेगी। एर्णाकुलम शहर में यातायात की भीड़-भाड़ को कम करने के लिए रिंग रेलवे प्रणाली का प्रस्ताव किया गया है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री इस पर विचार करेंगे।

एर्णाकुलम जंक्शन होकर जाने वाली लम्बी दूरी की कुछ गाड़ियों का मार्ग बदलकर उन्हें एर्णाकुलम टाउन स्टेशन होकर चलाया जा रहा है। चूंकि टाउन स्टेशन पर उपलब्ध सुविधाएं अपर्याप्त हैं, इसलिए यहां पर स्थिति बद से बदतर हो गई है।

यहां प्लेटफार्म की लम्बाई बहुत कम होने के कारण कई गाड़ियों के डिब्बे प्लेटफार्म से बाहर ही रह जाते हैं। एर्णाकुलम टाउन रेलवे स्टेशन का शीघ्र विकास करना आवश्यक और अपरिहार्य है क्योंकि एर्णाकुलम पर्यटक केन्द्र होने के साथ-साथ केरल की औद्योगिक राजधानी भी है। अत:, एर्णाकुलम जंक्शन और टाउन स्टेशन पर अधिक सुविधाएं उपलब्ध करायी जाये।

मैं एर्णाकुलम-तिरुवनंतपुरम लाइन के प्रस्तावित विद्युतीकरण और पुणे से एर्णाकुलम तक सप्ताह में एक बार चलने वाली नई गाड़ी शुरू किए जाने का स्वागत करता हूं। इस लाइन पर यात्रियों की अधिक संख्या को देखते हुए सप्ताह में एक बार चलाई जाने वाली इस गाड़ी को रोजाना चलाया जाये। मैं आपसे वेनाड-वाधीनाड एक्सप्रेस गाड़ियों का तृपुणित्तरा में ठहराव रखने का भी अनुरोध करता हूं।

मैं आशा करता हूं कि मेरे उचित सुझावों पर उपयुक्त रूप से विचार किया जायेगा और इस संबंध में तत्काल कार्यवाही की जायेगी।

[हिन्दी]

•**डा० रामकृष्ण कुसमरिया** (दमोह) : महोदय, अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में रेल मंत्री महोदय ने शानदार, संतुलित, प्रगतिशील एवं गरीब आदमी के निर्वाह का बजट पेश कर उन्होंने अपनी योग्यता एवं समर्थता और बुद्धिमत्ता का परिचय दिया है। चारों दिशाओं में

•सभा पटल पर रखा गया।

[डा० रामकृष्ण कुसमरिया]

पिछड़े इलाके रेल लाइन से जोड़ने का चमत्कारिक कार्य किया है। चाहे जम्मू-कश्मीर हो, चाहे उत्तर पूर्व के असम, इम्फाल या मिजोरम हो, दक्षिण या कोंकण हो, सब तरफ उन्होंने सारे भारत को एक सूत्र में बांधने का कार्य किया है।

मान्यवर, आजादी के पचास साल बाद बुन्देलखंड के विकास के लिए एक ओर ललितपुर, सिंगरौली रेलवे लाइन का शिलान्यास कर कार्य प्रारम्भ कराया है, वहीं दूसरी ओर जबलपुर से पन्ना-दमोह होकर नई रेल लाइन के सर्वेक्षण की स्वीकृति देकर बुन्देलखन्ड की समस्त जनता का सम्मान किया है तथा इस उपेक्षित क्षेत्र में विकास की नई संभावनाओं को जन्म दिया है।

मान्यवर, मेरे संसदीय क्षेत्र में ढेर सारी सौगातें दी हैं, जैसे :–

1. कुर्ला बनारस (कामायनी एक्सप्रेस)।
2. दमोह में ओवर ब्रिज - निर्माण जारी है।
3. कम्प्यूटरीकृत रिजर्वेशन की व्यवस्था।
4. हटा में रेलवे की आउट एजेंसी।
5. दमोह प्लेट फार्म का आधुनिकीकरण।
6. महामाया सुपरफास्ट में ए०सी० थ्री टायर को जोड़ना।
7. दमोह होकर जबलपुर पन्ना रेल मार्ग के सर्वेक्षण की स्वीकृति दी है।

इसको कार्यान्वित करें। एक वर्ष का ऐतिहासिक कार्य अद्वितीय है।

इन तमाम उपलब्धियों के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूं तथा उन्हें बारबार हार्दिक बधाई देता हूं।

मान्यवर, किन्तु इतने से ही संतोष करना उचित नहीं होगा। अत: आपके दमोह आगमन पर आपके द्वारा घोषित कुछ अतिआवश्यक छोटे-छोटे कार्यों को करने की गुजारिश करता हूं। अत: इन कार्यों में आपको वित्तीय खर्च नहीं होगा, केवल उत्तम व्यवस्था करने से ही कार्य चल जाएगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र में अत्यन्त आवश्यक कार्य, जो कि आपके सहयोग की बाट जोह रहे हैं, वे हैं –

– महामाया (गोडवाना) निजामुद्दीन से जबलपुर एवं कुर्ला बनारस (कामायानी एक्सप्रेस) को आने जाने पर पथरिया में ठहराव देना अत्यन्त आवश्यक है।

– बिलासपुर से जबलपुर यात्री गाड़ी में कटवा से अहमदाबाद के लिए एक बोगी जोड़कर भोपाल में राजकोट एक्सप्रेस में जोड़ने की व्यवस्था आवश्यक है। इसकी घोषणा आपके द्वारा दमोह में की गई थी। इसे अवश्य पूरी करें, ताकि गुजरात के लोगों को सहूलियत प्राप्त हो सके।

– दमोह में पूर्व में माल गोदाम की रेक की सुविधा उपलब्ध थी। उसे पुन: बहाल करने का कष्ट करें।

– मान्यवर, चिरमिरी पैसेंजर गाड़ी कटनी से दमोह के लिए दो बजे आकर चार बजे दमोह आती है एवं तत्काल 4.30 बजे कटनी वापिस लौटती है, जोकि कटनी 14 बजे दूसरे दिन तक रुकती है। अत: दमोह में ही रोककर दूसरे दिन सवेरे 8.30 बजे पर दमोह से कटनी को चलाई जाये, तो जनहित में एवं रेलवे के हित में होगा।

– दमोह से कोटा शटल 16.30 बजे दमोह से रवाना होती है तथा मार्ग बघौरा में खड़ी रहती है। जबकि बीना पहुंच का समय 9 बजे है। किन्तु बीना में प्लेट फार्म उपलब्ध न होने कारण बघौरा में खड़ी रहती है। जिससे यात्रियों को काफी तकलीफ होती है। पूर्व में यह गाड़ी गुना में खड़ी होती थी, तथा बीना से 10.30 बजे रात्रि में पास हो जाती थी।

अत: पूर्व अनुसार ही दमोह कोटा शटल को चलाया जाए तथा बीना में दो अतिरिक्त प्लेटफार्म का निर्माण करायें। इसी के साथ ही सबसे महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं कि जबलपुर रेल मंडल प्रबंधक ने साल भर के भीतर सांसदों से विचार-विमर्श करने हेतु कोई मीटिंग नहीं रखी, न ही कोई विचार-विमर्श किया है तथा मनमाने ढंग से गाड़ियों का समय परिवर्तन किया है, जिससे जहां यात्रियों को असुविधा हुई है, वहीं रेलवे की आर्थिक क्षति भी हुई है।

मान्यवर, मैं रेलवे भर्ती बोर्ड के चेयरमैन भोपाल के भ्रष्टाचार के विषय में भी निवेदन करना चाहता हूं, जिन्होंने भर्ती में भ्रष्टाचार किया है तथा विभाग का भी नुकसान किया है। उसकी अलग से शिकायत आपके कार्यालय में प्रस्तुत की है, उस पर कार्यवाही कर अनुग्रहीत करेंगे।

अंत में शानदार बजट के लिए धन्यवाद ज्ञापित करता हूं और इस बजट का समर्थन करता हूं।

•**श्रीमती शीला गौतम** (अलीगढ़) : महोदय, रेल बजट पर विचार रखने के लिए आप द्वारा मुझे जो समय दिया गया है, उसके लिए मैं हृदय से आपको धन्यवाद देती हूं। सर्वप्रथम चितरंजन रेल इंजन कारखाने में कार्यरत उन सभी इंजीनियरों को हार्दिक धन्यवाद देती हूं कि जिसके द्वारा अत्याधुनिक 6,000 अश्व शक्ति (Horse Power) वाले बिजली रेल इंजन का निर्माण किया गया है। जो कि सम्पूर्ण विश्व के विकासशील देशों के लिए एक अभूतपूर्व उपलब्धि है। साथ ही रेलवे के उन सभी खिलाड़ियों को भी बधाई देती हूं कि जिन्होंने बैंकाक एशियाई खेलों में "पदक" जीत कर भारत का गौरव बढ़ाया है।

आज के हालात में रेल किराए और मालभाड़े में वृद्धि से बचना तो संभव नहीं है, परन्तु उसके पश्चात् भी रेलगाड़ी के दूसरे दर्जे, मेल एक्सप्रेस के दूसरे दर्जे एवं सीजन टिकट के किरायों में कोई वृद्धि न करके सरकार ने आम आदमी को राहत दी है और साथ ही लाइसेंसधारी पोर्टरों को स्वयं के लिए दूसरे दर्जे के पास के अलावा अब वर्ष में एक बार अपने कार्यस्थल से किसी भी स्टेशन तक स्वयं

•सभा पटल पर रखा गया।

एवं पत्नी के लिए एक सेट "पी०टी०ओ०" की सुविधा उपलब्ध करा दी है। जो कि एक अच्छा प्रयास है।

वर्ष 1999-2000 को "यात्री वर्ष" के रूप में मनाने की घोषणा भी स्वागत योग्य है। इस योजना के अन्तर्गत कलकत्ता, मुम्बई, दिल्ली और चेन्नई को "दलालों" से मुक्त करने की घोषणा की है जिससे यात्री दलालों की चुंगल बच जायेगा और जनता से रेलवे का सीधे सम्पर्क स्थापित किए जाने के लिए "कस्टमर केयर इंस्टीट्यूट" भी खोलने की घोषणा की गई है, जिससे यात्रियों के साथ रेल कर्मचारियों के व्यवहार में विनम्रता व शिष्टता लाने के प्रयास किये जायेंगे। जिससे रेल यात्रियों की संख्या में बढ़ोत्तरी तो होगी ही साथ ही रेल में यात्रा करने में विश्वास भी बढ़ेगा।

अपने सीमित साधनों के रहते हुए भी 14 नई रेलगाड़ियों को चलाने, 16 नई रेल लाइनें बिछाने, 3 रेल मार्गों का विद्युतीकरण, 8 गाड़ियों का चालन क्षेत्र बढ़ाने एवं 8 गाड़ियों में पैंट्रीकार लगाने आरक्षण प्रणाली के अन्तर्गत 1999-2000 तक अधिक स्टेशन को नेटवर्क तक जोड़ने की घोषणा की गई है एवं देशभर में 400 से अधिक स्टेशनों को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र हो गये हैं, जो कि सीमित साधनों में एक साहसिक कार्य है।

रेलवे भर्ती बोर्ड से भर्तियों में साक्षात्कार प्रणाली को समाप्त करने, रेल सुरक्षा बल को ऐसोसिएशन को मान्यता देने, खेलकूद कोटे से उदीयमान खिलाड़ियों की भर्ती खुले विज्ञापन से करने, ठेकेदारी प्रथा को प्रारदर्शी बनाने की घोषणा भी प्रशंसनीय है। जो कि लोकत्रांतरिकता का प्रमाण है। इससे भ्रष्टाचार व पक्षपात को समाप्त किया जा सकेगा।

शरीरिक रूप से विकलांग और अधंरग रोग से पीड़ित व्यक्तियों को अपने साथ मार्गरक्षी को ले जाने पर पहले, दूसरे दर्जे व शयनयान दर्जे में वर्तमान रियायतों के साथ-साथ भविष्य में वातानुकूल-3 टियर व वातानुकूल कुर्सीयान में भी दिये जाने व 50% की छूट अन्य वातानुकूल।

माननीय मंत्री जी मैं अपने क्षेत्र अलीगढ़ के विषय में कुछ कहना चाहूंगी। अलीगढ़ में ट्रैफिक अधिक पास होता है उसके लिए स्टेट गर्वनमेंट बाईपास का निर्माण करवा रही है उस पर रेलवे पुल बनना अति आवश्यक है। आपसे अनुरोध है कि उसमें से एक पुल को इस साल के बजट में शामिल करें तो अच्छा होगा।

दिल्ली से अलीगढ़ की दूरी 130 कि०मी० है। अलीगढ़ से सुबह तीन गाड़ी ई०एम०यू० चलती हैं जिसमें दिल्ली में नौकरी करने वाले तथा दूध लेकर आने वाले इतने होते हैं कि बैठने का स्थान भी नहीं मिलता है। वह तीनों गाड़ी शाम को लौटकर जाती हैं। मंत्री जी आप यदि ई०एम०यू० ट्रेन बराबर चला दें तो दिल्ली में बसने वाले भी कम हो सकते हैं तथा आपकी आमदनी भी हो जायेगी। इसके लिए आपको एक तीसरे ट्रैक की आवश्यकता होगी। बीच-बीच में काफी स्टेशनों पर उपलब्ध भी है पर बीच-बीच में जहां-जहां पर नहीं है वहां यदि आप इसे पूरा करवा दें तो आपकी परेशानी कुछ हद तक दूर हो जायेगी। ई०एम०यू० ट्रेन 2 पर चलती होगी।

मंत्री जी ए०सी० टू टायर में चादरें हमेशा गीली सी मिलती हैं तथा तौलियों की हालत काफी खराब होती है। रेलवे कर्मचारी कम्बलों का दुरूपयोग करते हैं। आपसे अनुरोध है कि तकियों की क्वालिटी अच्छी होनी चाहिए।

अलीगढ़ बीच में होने के कारण मुंबई-मद्रास जाने में बहुत असुविधा होती है। अभी बरेली से एक ट्रेन हफ्ते में एक बार अलीगढ़ होकर मुंबई जाती है उसे हफ्ते में तीन बार कर दिया जाये।

इसी प्रकार अलीगढ़ से मद्रास के लिए भी आपसे एक गाड़ी की मांग करते हैं।

मथुरा और अलीगढ़ को भविष्य में लाइन से जोड़ा जाये, थोड़ा ही खर्चा आयेगा। राचा तक लाइन है। राचा इजलाशं होती हुई अलीगढ़ से जोड़ना है।

डीलक्स के 15 मिनट बाद ही लक्षवी चलती है इसका ठहराव अलीगढ़ में नहीं है फिर भी उसे ठहरना पड़ता है। आप इसको तथा पुरूषोतम एक्सप्रेस का ठहराव कर दें तो अच्छा रहेगा।

अब तो कई राजधानी इस रूट पर चल गयी हैं उसमें से आप 2 मिनट का ठहराव दें तो यात्रियों को सुविधा होगी।

मंत्री जी आपका ध्यान खींचना चाहूंगी कि ज्यादा दूरी की गाड़ी जिसमें चेयरकार की सुविधा हो उसमें आप टेलीविजन की सुविधा दे सकें तो अच्छा होगा। उसका किराया थोड़ा अधिक भी रख सकते हैं बहुत से बच्चे इसमें जाना पसन्द करेंगे। आपने हवाई जहाज की यात्रा में देखा ही होगा तथा अनुभव भी किया होगा।

श्रेणियों में दिये जाने तथा पत्रकारों को सभी श्रेणियों में प्रतिवर्ष 30,000 (तीस हजार) कि०मी० की यात्रा में 50% की रियायत एवं राष्ट्रपति के पुलिस पदक विजेताओं को साठ वर्ष की आयु प्राप्त करने के बाद उन्हें शताब्दी और राजधानी के साथ अन्य रेलगाड़ियों में 30% की रियायत की घोषणा अत्यन्त प्रशंसनीय है। यदि बोर्डरों में शहीद हुए सैनिकों के परिवार वालों के लिए भी रेलवे में यात्रा करने की छूट दे दी जाती तो अच्छा होता।

शिकायतों के निपटान हेतु मण्डल व क्षेत्रीय मुख्यालयों को रेलवे बोर्ड के साथ जोड़ने का भी प्रस्ताव है। जिससे यात्रियों में विश्वसनीयता बढ़ेगी तथा लम्बित मामलों का निपटान शीघ्र हो सकेगा।

पर्यावरण को बनाये रखने के लिए 5 जून 1999 से रेलवे स्टेशनों व गाड़ियों में बीड़ी-सिगरेट की बिक्री पर पूर्णता प्रतिबंध लगाने व रेल पटरियों के आसपास के क्षेत्र में पेड़ लगा कर पर्यावरण को बचाने का मंत्रालय द्वारा अच्छा प्रयास होगा।

दिल्ली-मथुरा खण्ड पर रेडियो पर आधारित स्वचल गाड़ी नियंत्रण प्रणाली को एक पायलट परियोजना के रूप में इस बजट में शामिल किया गया है और साथ ही स्वचालित अल्ट्रासानिक रेल जांच गाड़ियों (स्पर्ट कार) को खरीदने का निश्चय किया गया है। जिससे दुर्घटनाओं को रोका जा सकेगा और रेलवे का आधुनिकीकरण भी हो सकेगा।

रेल यात्री पत्रिका प्रारंभ करने की योजना भी एक अच्छा कदम है जो देश विदेश में पर्यटन को बढ़ाने में सहयोग प्रदान करेगी।

अंत में, मैं यह कहूंगी कि यह बजट आम यात्री की सुविधा, विश्वसनीयता प्रदान करने और रेलवे का आधुनिकीकरण करने वाला

[श्रीमती शीला गौतम]

बजट है। इसमें समाज के प्रत्येक वर्ग का ध्यान रखा गया है। मैं बजट का समर्थन करती हूं।

टूण्डला से यमुना ब्रिज रेलवे स्टेशन से रेलवे लाइन के दोहरीकरण की परियोजना जो कि अधूरी पड़ी है। धन का प्रावधान कर उसे पूरा कराया जाये जिससे राजस्थान से आगरा होकर पूर्वी भारत की यात्रा सुगम हो सके।

मंत्री जी अब मेरा आखिरी अनुरोध है कि अलीगढ़ पर शताब्दी को 2 मिनट का स्टापेज दिया जाये। मैं काफी समय से प्रयासरत हूं पर समस्या का समाधान नहीं हुआ, जबकि –

1. अहमदाबाद-मुंबई शताब्दी, बड़ौदा, सूरत, भड़ौच तथा वोरी-बल्ली रुकती है।
2. देहली-जयपुर शताब्दी अलवर पर रुकती है।
3. देहली-चंडीगढ़ शताब्दी अम्बाला पर रुकती है।
4. देहली-अमृतसर लुधियाना जलन्धर पर रुकती है।

हमारे साथ सौतेला व्यवहार क्यों है ? लखनऊ जाने के लिये सुविधाजनक कोई ट्रेन नहीं है।

[अनुवाद]

•**श्री एस० अजय कुमार** (ओट्टापलम) : महोदय, मुझे रेल बजट 1999-2000 के बारे में बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

सर्वप्रथम, मुझे यह कहना है कि यह बजट एक भिन्न प्रकार की कलाबाजी है। इसमें राजनीतिक इच्छाशक्ति का अभाव परिलक्षित होता है। साथ ही इसमें उन सभी मूल्यों के साथ समझौता किया गया है जिनका इस सरकार ने दावा किया है। इसके अलावा यह बजट इस देश पर शासन करने वाली गठबंधन सरकार की धूमिल होती छवि के साथ-साथ इसके जन-विरोधी होने की पुष्टि करता है।

यात्री किराया और मालभाड़े में वृद्धि करके सरकार ने लोगों को परेशान करने का एक और रास्ता ढूंढ लिया है।

श्री नीतीश कुमार का विनोदप्रिय व्यवहार भी साधारण यात्री किराये में की गई वृद्धि की सच्चाई को छिपा नहीं पाया। जहां तक भाड़ा दर का संबंध है, यह सरकार, अभूतपूर्व ढंग से, खाद्यान्न, खाद्य तेल, यूरिया, रसोई गैस आदि को किराये की वृद्धि के बोझ से बचाने में विफल रही है।

विशेषरूप से मालभाड़े के माध्यम से 700 करोड़ रुपये और कोच परियात से 200 करोड़ रुपये, जिसमें पार्सल और सामान शामिल है, के अनुमानित अतिरिक्त राजस्व का सचमुच में भारत के निर्धनतम लोगों पर अतिरिक्त प्रभाव पड़ेगा जिनके संबंध में इस सरकार का कोई सरोकार नहीं रह गया है।

एक अन्य बात जो मैं कहना चाहता हूं कि इस सभा में जन-प्रतिनिधियों द्वारा रखी गई समस्याओं की घोर उपेक्षा के बारे में है। जाहिर है जब सरकार को लोगों के बारे में कोई सरोकार नहीं है, तो वह जनप्रतिनिधियों को कहां महत्व दे पायेगी ?

इस संबंध में, मैं इस सम्माननीय सभा का ध्यान मेरी विभिन्न मांगों के संबंध में सरकार द्वारा दर्शाई गई घोर उपेक्षा की ओर दिलाना चाहता हूं, वैसे तो मेरी मांगें बहुत ही साधारण हैं परन्तु, यह जनता के लिए बहुत बड़ी बात है। मैंने अपने निर्वाचन क्षेत्र में त्रिचूर जिले में बडक्कांचेरी में एक लोकल ट्रेन वन्नूर-अलप्पुजा एग्जिक्यूटिव एक्सप्रेस का ठहराव रखे जाने की मांग की थी। परन्तु इस संबंध में कोई कार्यवाही नहीं की गई जिसके कारण इस क्षेत्र, जोकि ताल्लुक मुख्यालय है, के दैनिक यात्रियों को कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है।

इसके अलावा मैंने ओट्टापलम में के०के० एक्सप्रेस और राजधानी एक्सप्रेस का भी ठहराव रखे जाने की मांग की थी और मेरे कई बार अनुरोध के बावजूद इसे अस्वीकार कर दिया गया।

मैं माननीय मंत्री और इस सरकार का ध्यान मंगलोर-शोरुवण्णूर मार्ग के दोहरीकरण की ओर दिलाना चाहता हूं जोकि पूर्ववर्ती सरकारों की गलत नीतियों के चलते इस मार्ग के विभिन्न पहलुओं की अनदेखी करने के कारण ठप्प हो गया है। सरकार ने इस मार्ग पर कुट्टीपुरम-शोरुवण्णूर लाइन की उपेक्षा की है। मैं इस मामले में सरकार का स्पष्टीकरण चाहता हूं।

वर्तमान सरकार मेरे राज्य, केरल में रेल आधारित उद्योगों के प्रति पूरी तरह से बेरुखा बर्ताव कर रही है। शोरुवण्णूर लोको शेड बड़ी निर्दयतापूर्वक बंद कर दिया गया। मैं सरकार से इसे पुनः बहाल करने की मांग करता हूं ताकि राज्य में ऐसे उद्योग को विघटित होने से बचाया जा सके।

कोंकण मार्ग के थुरु हो जाने के बाद शोरुवण्णूर-पालघाट मार्ग के लोगों को इस मार्ग पर पर्याप्त संख्या में गाड़ियां न चलने की कमी महसूस हो रही है। इसके अलावा मैं नई दिल्ली-कोयम्बतूर एक्सप्रेस को शोरुवण्णूर तक बढ़ाने की मांग करता हूं।

इस बजट में पुरानी बातों को पुनः दोहराया गया है और इसमें विभिन्न परियोजनाओं के लिए थोड़ी सी राशि प्रदान करके लोगों को गहकाने की कोशिश की गई है। शोरुवण्णूर-मंगलोर मार्ग से गुरुवायूर तक लिंक लाइन के संबंध में कोई स्पष्ट बात नहीं कही गई है। मुझे निजी तौर पर यह बताया गया है कि भारतीय रेल का विचार कुट्टीपुरम-गुरुवायूर लाइन के बजाय तानूर-गुरुवायूर लाइन पर कार्य शुरू करने का है।

यह आश्चर्यजनक है कि इस बजट में इस लाइन के बारे में कुछ नहीं कहा गया है और कुट्टीपुरम-गुरुवायूर रेल लाइन के लिए 3.4 लाख रुपये की अत्यल्प राशि का आवंटन करते हुए इसे पुनः बहाल किया गया है। यह उपयुक्त समय है कि रेलवे इस संबंध में निर्णय ले और कार्य आरम्भ करे।

मैं भारतीय रेल की स्थापना सेवा में कार्यरत सैकड़ों कार्मिकों की दशा की ओर सरकार का ध्यान दिलाकर अपना भाषण समाप्त करता हूं कि इनके लिए कल्याण कोष स्थापित करने का वचन दिया गया था। परन्तु, इसकी अब तक स्थापना नहीं की गई। मैं इस तथ्य की ओर सरकार का गम्भीर ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं और मैं आशा करता हूं कि यह सम्माननीय सभा मेरे सुझावों पर विचार करेगी।

•सभा पटल पर रखा गया।

•श्री लक्ष्मण चन्द्र सेठ (तामलुक) : महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री द्वारा कार्यवाही हेतु कुछ प्रस्ताव रखना चाहता हूं। मैं इन मुद्दों को उठाने के लिए रेल बजट संबंधी वाद-विवाद में भाग चाहता था। परन्तु ऐसा न हो पाने के कारण मैं इन प्रस्तावों को लिखित रूप में प्रस्तुत करता हूं।

कृपया इन प्रस्तावों के संबंध में आवश्यक कार्यवाही करें।

पांसकुड़ा से हल्दिया तक लाइन का दोहरीकरण।

पांसकुड़ा से खड़गपुर तक तीसरी लाइन बिछाना।

पांसकुड़ा से हावड़ा तक चौथी लाइन बिछाना।

हल्दिया के रानीचक, दुर्गाचक और बरादा में रेल उपरिपुल का निर्माण कराना।

हल्दिया में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण टर्मिनल की स्थापना करना।

तामलुक-दीघा लाइन को चालू करने की लक्ष्य-तिथि निर्धारित करना।

मेचेदा स्टेशन पर कोरोमंडल मद्रास मेल, बाम्बे मेल, गीतांजलि एक्सप्रेस गड़ियो का ठहराव रखना।

नैमितिक और ठेका मजदूरों की भर्ती करना।

फेरीवाले विक्रेताओं पर अत्याचार न करना—इनके पुनर्वास के लिए सभी स्टेशनों पर मार्केट काम्प्लेक्स का निर्माण करना। ठेका मजदूर अधिनियम को लागू करना और ठेका मजदूरों के लिए न्यूनतम मजदूरी का कार्यान्वयन करना। नगर पालिका/नगर निगम को सेवा-शुल्क का भुगतान करना।

भारत और बंगलादेश के बीच रेल सेवा को पुन: आरंभ करना।

सभापति महोदय : क्या कोई अन्य सदस्य सभा पटल पर अपना भाषण रखना चाहता है।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री राधाकृष्णन, आप कृपया बैठ जाइए।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : मैं आपका नाम पुकारूंगा। एक एक करके नाम पुकार रहा हूं।

श्री एम० सेल्वारासु (नागापट्टीनम) : मैं सभा पटल पर अपना पत्र रखने से पहले मै सिर्फ एक महत्वपूर्ण बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं।

सिद्धान्तत:, मैं इस रेल बजट का विरोध करता हूं। परन्तु, सामान्यत: 124 नई गाड़ियां शुरू करने, 34 गाड़ियों की सेवाएं बढ़ाने और 100 प्रतिष्ठित गाड़ियों में 440 नए डिब्बे जोड़ने के लिए माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूं। मैं यह उल्लेख करना चाहता हूं कि भारतीय रेल ने कई गाड़ियों की सेवाएं बंद कर दी हैं और कुछ मामलों में डिब्बों की संख्या भी घटा दी है। उदाहरणार्थ गाड़ी संख्या 110 तिरूचिरापल्ली-चेन्नई फास्ट पेसेंजर गाड़ी के चार डिब्बे कम कर दिए गए हैं।

•सभा पटल पर रखा गया।

मैं माननीय मंत्री को तिरुत्तुरैपुंडि-अगस्त्यमपल्ली में रेल-बस सेवा शुरू करने के लिए धन्यवाद देता हूं। मैं माननीय मंत्री से इस सेवा को अगस्त्यमपल्ली से कोडियाकरै तक बढ़ाने का अनुरोध करता हूं।

अब मैं बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन के बारे में कहना चाहता हूं। महोदय, 1995-96 में तिरूचिरापल्ली-नागौर आमान परियोजना स्वीकृत हुई और तिरूचिरापल्ली-तंजावूर मार्ग पर कार्य 1.1.98 को चालू किया गया परन्तु अब तिरूचिरापल्ली-नागौर मार्ग पर कार्य काफी समय से लम्बित है। मैं यह नहीं जानता कि ऐसा क्यों है। जहां तक आमान परिवर्तन का संबध है, 541 किलोमीटर रेल लाइन का आमान परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया गया है जिसके लिए 645 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गई थी। वस्तुत: 12 परियोजनाओं को पूरा करने का प्रस्ताव था। इसके अलावा कई अन्य लम्बित परियोजनाएं भी हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करता हूं कि — क्योंकि मैं अनुसूचित जाति निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं—वे इस मामले पर विचार करें और इस संबध में आवश्यक कार्यवाही करें मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अनुसूचित जाति के 75 प्रतिशत लोग हैं। इनमें से कुछ खेतिहर मजदूर हैं। हमें यह विश्वास है कि भारत सरकार रेल मंत्रालय द्वारा निश्चित रूप से इन लोगों का मनोबल बढ़ाने का प्रयास किया जायेगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में लोगों ने मुझे पीटने की कोशिश की। वे मुझसे यह पूछ रहे थे कि जब मैं उनकी सहायता नहीं कर सकता तो मेरे संसद सदस्य होने का क्या फायदा है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र, तिरूत्तुरैपुंडि मे ऐसी स्थिति है। एक हिस्से में 2000 लोग बेघर हो गए और हजारों लोग गिरफ्तार कर लिए गए हैं। मैं आज यह बात पहले ही रख चुका हूं।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे मेरे सुझाव पर विचार करें। अब मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहूंगा।

•124 नई गाड़िया शुरू करने, 34 गाड़ियों की सेवाएं बढ़ाने और 100 प्रतिष्ठित गड़ियों में 440 नए डिब्बे जोड़ने के लिए मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूं। मैं यह बताना चाहता हूं कि भारतीय रेल ने कई गड़ियों की सेवाएं बंद कर दी हैं और कुछ मामले में डिब्बों की संख्या घटा दी है। उदाहरणार्थ 110 तिरूचिरापल्ली-चेन्नई फास्ट पैसेंजर में चार डिब्बे कम कर दिए गए।

मैं मंत्री जी को तिरुत्तुरैपुंडि-अगस्त्यमपल्ली मार्ग पर रेल-बस सेवा शुरू करने के लिए धन्यवाद देता हूं। मै मंत्री जी से इस सेवा को अगस्त्यमपल्ली से कोडैकरै (पाइंट केलेमेर) तक बढ़ाने का अनुरोध करता हूं। इससे अधिक आबादी वाले क्षेत्र के किसानों को सहायता मिलेगी। कोडैकरै सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान है और यहां नौसेना का एक यूनिट भी स्थित है।

मैं नागौर-वेलंगन्नी परियोजना का प्रस्ताव करने के लिए मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। नागौर और वेलंगन्नी दोनों ही महत्वपूर्ण धार्मिक स्थल हैं जहां देशभर के तीर्थयात्री आते हैं। मै माननीय मंत्री जी से इस योजना के संबंध में तेजी लाने का अनुरोध करता हूं क्योंकि इससे पर्यटकों को सहायता मिलेगी।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री एम० सेल्वारासु]

इस वर्ष को 'यात्री वर्ष' के रूप में मनाए जाने को ध्यान में रखते हुए मंत्री जी ने यात्री किराया नहीं बढ़ाया है। परन्तु स्लीपर किराये में कई गुना वृद्धि की गई है। द्वितीय श्रेणी के किराए में 1.5 गुना वृद्धि की गई है जो कि अनुचित है। मैं मंत्री जी से स्लीपर शुल्क को कम करने का अनुरोध करता हूं।

जहां तक आमान परिवर्तन का संबंध है, 541 किलोमीटर रेल लाइन का आमान परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया गया और इसके लिए 645 करोड़ रुपये की राशि आंवटित की गई। 12 परियोजनाओं को पूरा किए जाने का प्रस्ताव था। अन्य परियोजना के लिए अत्यल्प राशि आवंटित की गई। राज्य में आमान परिवर्तन की कई परियोजनाएं अभी भी लंबित हैं जिन्हें स्वीकृति नहीं दी गई है, इसके लिए केवल तमिलनाडु और अन्य राज्यों में भी इसके लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित नहीं की गई है।

तिरूचिरापल्ली-नागौर आमान परिवर्तन परियोजना लम्बे समय से लम्बित है। मैं इस मामले को पिछले तीन वर्षों से उठा रहा हूं। तिरूचिरापल्ली-तंजावूर के लिए परियोजना 1.1.1998 को चालू की गई। परन्तु शेष कार्य के संबंध में प्रगति बहुत धीमी है। परियोजना को पूरा करने में विलंब के कारण परियोजना की लागत में वृद्धि हुई है। यह एक महत्वपूर्ण परियोजना है जिससे नागौर और वेलंकन्नी की यात्रा करने वाले पर्यटकों को सहायता मिलेगी।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में नमक उत्पादकों को नमक की लदाई के लिए वेगन प्राप्त करने मे अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। अब प्राधिकारियों ने इस संबंध में कम से कम 14 वेगन प्राप्त करने हेतु नया नियम लागू किया है। परन्तु लघु उत्पादकों को 14 वेगन प्राप्त करना संभव नहीं है। मैं मंत्री जी से इस नियम को निरस्त करने के लिए कोई शर्त न रखने हेतु प्राधिकारियों को आदेश देने का अनुरोध करता हूं।

तिरूचिरापल्ली मंडल में मूलभूत सुविधाएं पर्याप्त नहीं हैं। अनेक स्टेशनों पर पेयजल की सुविधा नहीं है। कुछ स्टेशनों जैसे—तिरुथुरैपुडी, कोराडाचेरी, निदामांगलम में गाड़ियों को ढकने के लिए पर्याप्त छत नहीं है। इसलिए यात्री बारिश के मौसम में भीग जाते हैं।

रेल भर्ती बोर्ड में अधिकारी नियुक्त किए जा रहे हैं और सत्तारूढ़ पार्टी द्वारा चेयरमैन नियुक्त किया गया है। मैं यह कहना चाहता हूं कि चयन प्रक्रिया में कोई पारदर्शिता नहीं है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे बोर्ड में कुछ संसद सदस्यों को शामिल करें ताकि वे चयन प्रक्रिया पर समुचित रूप से निगरानी रख सकें।

सर्वेक्षण

पिछले बजट में सर्वेक्षण के लिए अनेक रेल लाइनें शामिल की गई हैं जिनमें (1) जिनमे तंजावूर से पट्टूकोट्टाई, (2) मन्नारगुडी से तंजावूर अरियालोव, और (3) कुड्डालोर से पांडिचेरी का सर्वेक्षण में उल्लेख नहीं किया गया है। संपूर्ण भारत में हजारों किमी० रेल लाइन का सर्वेक्षण किया जाता है किंतु इस संबंध में कोई प्रगति नहीं की गई है।

लोकोमोटिव सेक्टर में सुधार

गोल्डन रॉक एक प्रसिद्ध लोकोमोटिव सेक्टर है, उस सेक्टर की क्षमता में सुधार नहीं किया गया है, हम हमेशा इस सेक्टर में सुधार के बारे में कहते हैं। मुझे यह कहते हुए खेद है कि एक दिन मैं सेतु एक्सप्रेस में यात्रा कर रहा था नयादुका में इंजन में खराबी आगई किंतु वहां कोई वैकल्पिक व्यवस्था न थी।

रेल डाक सेवा

मेरा अनुभव है कि रेलवे द्वारा उपलब्ध डाक सेवा हाल ही में निरस्त कर दी गई है। इस सेवा के निरस्त किए जाने से लोगों को असुविधा हो रही है। मैं नहीं जानता कि इस सेवा को निरस्त करने के क्या कारण हैं। मैं डाक प्राधिकारियों से पूछता हूं कि रेलवे के किस प्राधिकारी ने कहा कि इस सेवा को स्वीकार न करें। मै इस ओर सभा का ध्यान आकर्षित करता हूं और मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि कठिनाइयों को दूर करें।

श्री खगपति प्रधानी (नवरंगपुर) : माननीय सभापति महोदय, चूंकि समय नहीं है इसलिए मैं केवल एक या दो वाक्य बोलूंगा और तत्पश्चात् अपना प्रपत्र सभा-पटल पर रखूंगा।

महोदय, भारत सरकार अर्थात् रेल मंत्रालय ने हमारे राज्य की पूरी उपेक्षा की है। उसने उड़ीसा की सभी निर्माणाधीन परियोजनाओं हेतु पूरे वर्ष के लिए मात्र 260 करोड़ रुपये आवंटित किए हैं। इस वर्ष मैं उन्होंने दैतारी-बांसपानी लाइन के लिए केवल 32 करोड़ रुपये आवंटित किए हैं ब्यौरे के लिए मैं अपने प्रपत्रों को सभा-पटल पर रख रहा हूं।

•सभापति महोदय, अब मैं रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 1999-2000 के लिए प्रस्तुत किए गए रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। उड़ीसा राज्य की इस वर्ष पूरी तरह उपेक्षा की गई है। जैसा कि मैं पहले ही कह चुका हूं कि सभी निर्माणाधीन परियोजनाओं हेतु इस वर्ष पूरे राज्य के लिए केवल 260 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं।

सर्वप्रथम, दैतारी-बांसपानी लाइन राज्य की बहुत पुरानी मांग है क्योंकि यह लौह अयस्क को पाराद्वीप पत्तन तक ले जाने के लिए एकमात्र लाइन है और इस लाइन पर बहुत पहले काम शुरु कर दिया गया था जिसे 532 करोड़ रुपये की लागत से वर्ष 2003 तक पूरा किया जाना था किंतु अभी तक इसके लिए इस वर्ष केवल 176 करोड़ रुपये ही आवंटित किए गए हैं। यदि इसके निर्माण कार्य की रफ्तार यही रही तो इसकी निर्माण लागत बढ़ जाएगी और इसे निर्धारित समय में पूरा नहीं किया जा सकेगा। अत: मैं रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहूंगा कि इस काम के लिए इस वर्ष की राशि में कम से कम 100 करोड़ रुपये की वृद्धि की जाए।

दूसरे, लौंगीगढ़-जूनागढ़ रेलवे लाइन के निर्माण को शुरु करने के लिए केवल 2 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं जो एक अच्छी शुरुआत नहीं है।

•सभा पटल पर रखा गया।

आमान-परिवर्तन के संबंध में, यद्यपि नौपाडा-गुणीपुर लाइन को स्वीकृति दे दी गई है तथापि इसके लिए कोई धनराशि आवंटित नहीं की गई है।

प्रत्येक वर्ष रेल संपर्क स्थापित करने हेतु कुछ अंदरूनी भागों को परियोजना में शामिल किया जाता है। कोरापुट और बस्तर जिले के अधिकांश भागों में कोई रेल लाइन नहीं है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के नवरंगपुर और हल्कर्गिरी जिले में कोई रेल लाइन नहीं है। यद्यपि रेल लाइन को जयपोर से नवरंगपुर तक बढ़ाने हेतु सर्वेक्षण किया जा चुका है, तथापि इस परियोजना को स्वीकृति नहीं दी गई है।

मैं रेल मंत्री जी से इस परियोजना को बिना अधिक विलम्ब किए हुए शीघ्रातिशीघ्र स्वीकृत करने का अनुरोध करता हूं। पूर्वी तटीय मंडल के मंडलीय मुख्यालय को 1996 में स्वीकृति दी गई थी और तत्कालीन प्रधानमंत्री द्वारा उसका उद्घाटन किया गया था। राज्य सरकार ने इस मुख्यालय के लिए लगभग 47 करोड़ रुपये की लागत पर भूमि उपलब्ध करायी है किंतु इसके लिए केवल 60 लाख रुपये आवंटित किए गए हैं जिससे कोई प्रयोजन सिद्ध नहीं होगा।

राज्य मुख्यालय से दिल्ली के लिए राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में केवल दो दिन चलती है। इसे प्रतिदिन चलाए जाने की जरूरत है।

रेल मंत्री जी ने 1997 में कुछ नई गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव किया था। उनमें से एक कोरापुट से भुवनेश्वर के लिए साबरी एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जानी थी। यद्यपि इसकी घोषणा उस वर्ष की गई थी किंतु आज तक यह गाड़ी शुरू नहीं की गई है।

उड़ीसा में वाल्टेयर डिवीजन के अधिकांश भाग आते हैं, जहां पर एक मंडल बनाने की स्वीकृति दी गई थी किंतु इस वाल्टेयर डिवीजन को सिकन्दराबाद मंडल से जोड़ दिया गया है इससे स्थिति बिगड़ गई है। मेरी इच्छा है कि इसे पूर्वी तटीय मंडल में शामिल किया जाए जो भुवनेश्वर से बहुत नजदीक है।

अत: मैं रेल मंत्री जी का ध्यान राज्य की निर्माणाधीन परियोजनाओं के लिए और आमान-परिवर्तन के लिए अधिक धनराशि स्वीकृत करने और नवरंगपुर-जयपोर जोकि देश का सर्वाधिक पिछड़ा क्षेत्र है, की नई लाइन को शीघ्र स्वीकृति प्रदान करने की ओर दिलाना चाहता हूं जिससे वे अपना विकास करने में सहायक हो सके।

[हिन्दी]

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (गोड्डा) : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने का अवसर प्रदान किया। रेल मंत्री जी ने स्टाफ द्वारा यात्रियों के अच्छा बर्ताव करने के लिये कस्टमर केयर इंस्टीट्यूट प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना, रेल यात्री पत्रिका का प्रकाशन, इंटर एक्टि वॉयस रिस्पांस प्रणाली प्रारंभ करना, टेली बुकिंग, तत्काल योजना, 30-32 गाड़ियों में पहले चरण में विशेष सुविधा, यात्री सुरक्षा गंभीर समस्या को सुलझाने का सतत् प्रयास और नई लाइन बिछाना, नई रेलगाड़ियां चलाना तथा इनका फेरा बढ़ाने संबंधी प्रशंसनीय कार्य किये हैं।

सभापति जी, मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि मंदार हिल रामपुर हाट दुमका का जो विचार किया है, उसमें सुधार की आवश्यकता है। मंदार हिल से गोड्डा बिल्कुल निकट है। रामपुर हाट से दुमका जाने वाली रेल लाइन रामपुर हाट से ललमटिया जो एशिया का सबसे बड़ा कोयला खान है, होते हुये पथरगांव प्रखंड, जिला गोड्डा, पोरेयाहाट प्रखंड होते हुये हसडीहा में मिला दिया जाये जहां से दुमका जाये।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि बैद्यनाथ धाम-बासुकीनाथ होते हुए एक गाड़ी दुमका जाए। इसको देवघर-हसडीहा से मिलाया जो टुपड़ा तक जाती है। भागलपुर-सुल्तानगंज क्यूल होकर बैद्यनाथ धाम बासुकीनाथ धाम तक सीधी गाड़ी चलाई जाए। यहां साल भर तथा श्रावण भादों में एक लाख से दो लाख यात्री प्रतिदिन, सुल्तानगंज से बैद्यनाथ और बासुकीनाथ धाम जाते हैं।

अगली बात में लूप लाइन के बारे में कहना चाहता हूं। क्यूल से साहिबगंज आज तक सबसे उपेक्षित रहा है। एक रेलगाड़ी अपर इंडिया एक्सप्रेस को मुगलसराय लाकर छोड़ दिया गया है। इसको दिल्ली तक चलाया जाए। लूप लाइन के दर्जनों सांसदों का निवेदन है कि पूर्वा एक्सप्रेस को लूप लाइन होकर सप्ताह में दो दिन चलाया जाए। भागलपुर कुर्ला का समय बदलकर पुराने समय के अनुसार चलाया जाए।

दिल्ली में बिहार, पुर्वांचल और उत्तर प्रदेश के 45-50 लाख लोग रहते हैं, 10,000 यात्री प्रतिदिन बिहार की तरफ यात्रा करते हैं लेकिन उनके जाने के लिए पर्याप्त गड़ियां भी नहीं हैं। बिहार के मंत्री होते हुए भी 300 से 400 लोगों की रोज वेटिंग लिस्ट होती है। इसलिए उनके लिए पर्याप्त गाड़ियों की व्यवस्था की जाए।

एक बात मैं स्थायी समिति में और यहां सदन में भी कहता हूं कि जितनी अच्छी गाड़ियां चली हैं, उनमें साधारण पैसेन्जरों के डिब्बे गायब होते जा रहे हैं। जितनी गाड़ियां रेलवे की ओर से दिया जाना चाहिए, वह बड़े यात्रियों के लिए होता है। मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि जमालपुर कारखाना रेलवे का सबसे बड़ा कारखाना है। टेक्निकल इंस्टीट्यूट भवन, होस्टल जहां ट्रेड अप्रेन्टिस, फर्स्ट क्लास अप्रेन्टिस और स्पेशल क्लास अप्रेन्टिस आदि अधिकारी तैयार होते थे, उसका एक भवन और होस्टल है और आधुनिकतम लैबोरेटरीज है। जापानी टीम ने भी उसकी प्रशंसा की थी। मैं कहता हूं उसका पुनरूद्धार किया जाए। जमालपुर में स्थायी समिति ने कहा था कि वहां रेल डिब्बे बनाए जाएं लेकिन उसमें केवल डिब्बों की मरम्मत का काम होने जा रहा है। इससे कारखाने का सुधार संभव नहीं है जब तक डिब्बा बनाने का काम वहां नहीं होगा। रेलवे टेक्निकल इंस्टीट्यूट का कल्याण हो। ट्रेड अप्रेन्टिस, स्पेशल अप्रेन्टिस और फर्स्ट क्लास अप्रेन्टिस का काम चालू हो तब तो उसका कल्याण होगा अन्यथा नहीं होगा।

गोड्डा में बुकिंग सह-आरक्षण की व्यवस्था शीघ्र की जाए। जब आप मंत्री जी के दुमका तक तेल पहुंचा रहे हैं तो इसे वहां के मेरे जैसे सांसद के क्षेत्र, गोड्डा होते ले जाएं तो इस जिले के लोगों का भी कल्याण होगा। इतनी आशा तो आपसे है। विक्रमशिला एक्सप्रेस को पूरी गाड़ी बनाकर चलाया जाए जो पहले समय-सारणी में था।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

प्रो० अजित कुमार मेहता (समस्तीपुर) : सभापति जी, रेल मंत्री ने मेरे क्षेत्र में एक छूटा हुआ कार्य कर्पूरी ग्राम से सीहोर तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण करने कर जो संकल्प लिया है, मै उसके लिए उनका धन्यवाद करता हूं।

[प्रो० अजित कुमार मेहता]

हमारे रेल मंत्री टैक्नोक्रेट हैं और गुणवत्ता के ऊपर टैक्नोक्रेटस का ध्यान रहना चाहिए।

सभापति महोदय : आप तो पहले टैक्नोक्रेट को पढ़ाने का काम करते थे।

प्रो० अजित कुमार मेहता : सत्ता में वह हैं, मैं तो नहीं हूं।

सभापति महोदय, पिछले साल बजट के मौके पर मैंने उनका ध्यान एक गंभीर बात पर आकर्षित किया था कि दानापुर रीजन में जो रेल दुर्घटना हुई थी उसके मैटीरियल की जांच खड़गपुर में हुई और वहां कहा गया कि जो इस लाइन में रेल उपस्कर इस्तेमाल किये गये थे, वह सब-स्टैण्डर्ड थे। मैंने सारी रिपोर्ट उनके सामने रखी थी और मैं उम्मीद करता था कि उस पर जो कार्रवाई होगी उसके बारे में हमें भी खबर की जायेगी। लेकिन ऐसा नहीं हुआ। मैं नहीं जानता कि उसका क्या हुआ।

सभापति महोदय, रेलवे को अपने संसाधन जुटाने की स्वतंत्रता मिलनी चाहिए। जैसा हमारे पूर्व वक्ता श्री मोहन सिंह जी ने कहा है, मैं इस संदर्भ में ध्यान दिलाना चाहता हूं कि नॉर्थ ईस्टर्न रेलवे में दलसीगसराय स्टेशन पर काफी जमीन परती पड़ी हुई है, पहले यह इनक्रोच हो गई थी, लेकिन उसको खाली करा लिया गया। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उन जमीनों पर दुकानें बनाकर दुकानदारों को आवंटित की जाएं। चूंकि यह स्थान शहर के भीतर है, इससे रेलवे की आमदनी बढ़ेगी। वैसी ही जमीन प्रचुर परिमाण में विद्यापति नगर स्टेशन के नजदीक उपलब्ध है। वहां भी इस तरह की कोई योजना बनाई जानी चाहिए।

मेरा एक अनुरोध यह है कि दलसीगसराय रेलवे स्टेशन बहुत कंजेस्टिड है, उसे जहां पुराना माल गोदाम था, वहां स्थानांतरित किया जाए, चूंकि वहां रास्ता भी सुलभ है और वह बीच में पड़ता है।

सभापति महोदय, मैं एक बात की ओर और ध्यान दिलाना चाहता हूं कि माल ढुलाई के भाड़े में मेरे ख्याल से कहीं न कहीं, कोई न कोई त्रुटि है जिसके कारण सड़क परिवहन और रेल परिवहन में प्रतिद्वंदिता सी पैदा हो गई है। सड़क परिवहन रेल परिवहन से सस्ता पड़ता है। इस कारण बिहार की कोयला खानों से हरियाणा तक लोग कोयले की ढुलाई ट्रकों से करते हैं और रेलवे वैगन्स का इस्तेमाल नहीं करते। इसका असर रेलवे पर पड़ता है। साथ ही साथ एक बहुत बड़ी बात यह है कि खनन बहुत सस्ता पड़ता है, लेकिन भाड़े की वजह से कोयले की कीमत उपभोक्ता को अधिक चुकानी पड़ती है, इसलिए भाड़े का रैशनलाइजेशन होना चाहिए।

सभापति महोदय, नॉर्थ ईस्टर्न रेलवे में हाजीपुर से मुजफ्फरपुर के बीच बिठौली रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन के नजदीक प्रसिद्ध स्वतंत्रता सेनानी स्वर्गीय दीप नारायण सिंह जी का निवास था। वह बिहार सरकार में काफी दिनों तक मंत्री भी रहे थे। इसलिए मेरा सुझाव है कि बिठौली स्टेशन का नाम बदलकर उन्हीं के नाम पर दीप नारायण नगर रखा जाए।

इसी तरह से विद्यापतिनगर-हाजीपुर-बरौनी के बीच एक स्टेशन है। वहां के लोगों की बहुत दिनों से एक मांग चली आ रही है कि विद्यापति नगर का नाम बदलकर विद्यापति धाम कर दिया जाए।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान इन सुझावों की ओर विशेष रूप से आकर्षित करूंगा और इसी के साथ बिठौली, भगवानपुर, गोरौल, कांटी, मोतीपुर, महनार और पूसा रोड स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण करने का भी अनुरोध करता हूं। गोहाटी राजधानी एक्सप्रेस हाजीपुर में रूकती है, लेकिन हाजीपुर में रूकने के बाद हम जैसे पैसेंजर को वहां से अपने निवास स्टेशन समस्तीपुर जाने में बड़ी असुविधा होती है। इसलिए मैं मांग करता हूं कि राजधानी एक्सप्रेस के बाद एक पैसेंजर गाड़ी हाजीपुर से लेकर मुजफ्फरपुर, समस्तीपुर होते हुए दरभंगा तक चलाई जाए, जिससे कि लोगों को सुविधा हो।

सभापति महोदय, पटना से दिन में रांची के लिए गाड़ी नहीं है। यदि गाड़ी है भी सामान्यत: सड़क से जाने में जितना समय लगता है उससे अधिक समय इस ट्रेन से जाने में लग जाता है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस ट्रेन के परिचालन में कुछ ऐसा सुधार लाया जाए जिससे कि समय की बचत हो सके।

महोदय, पिछले रेल मंत्रियों ने समस्तीपुर के बारे में रेलवे के क्षेत्र में तरह-तरह की घोषणाएं कर के वहां की जनता की आकांक्षाएं बहुत जगा दी है। मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि घोषणाएं तो बहुत हुई हैं, लेकिन वे किस स्टेज में हैं, यह पता नहीं है।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : आपकी और जनता की आकांक्षाएं नहीं जगाएंगे, हम उनको पूरा करेंगे।

श्री अजीत कुमार मेहता : मैं मंत्री जी का इसके लिए आभारी हूं कि उन्होंने समस्तीपुर की जनता की आकांक्षाओं को पूर्ण करने के लिए मुझे आश्वस्त किया है। मैं चाहूंगा कि वहां डीजल शैड की स्थापना पर विशेष ध्यान दिया जाए क्योंकि समस्तीपुर में कोई उद्योग धंधे तो हैं नहीं, सिर्फ एक जूट मिल है और रेलवे का कारखाना है। उस रेलवे के कारखाने की भी पूरी सामर्थ्य का उपयोग नहीं किया गया है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि उस कारखाने का जितना पहले विस्तार था, उतना विस्तार कर दें और उसकी पूरी सामर्थ्य का उपयोग किया जाए। इसके साथ समस्तीपुर में जोनल आफिस की स्थापना की जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं इस बजट का विरोध तो क्या करूं, क्योंकि आपने इसे सदन से पास करा लेना है, इसलिए मैं अपनी बात को यही समाप्त करता हूं।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : माननीय मंत्री सात बजे तक उत्तर देंगे। कृपया अध्यक्षपीठ के साथ सहयोग कीजिये।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री चौधरी, मैं आपको बुलाऊंगा।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : मै आपको बाद में बुलाऊंगा।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : ठीक है, मैं आपको बाद में बुलाऊंगा। श्री राम चन्द्र मलिक, कृपया दो मिनट में अपनी बात समाप्त करें।

श्री राम चन्द्र मलिक (जाजपुर) : महोदय, मुझे सात मिनट का समय दिया गया है। आप देखिये मेरा नाम इसमें शामिल है। महोदय, कांग्रेस पार्टी ने मुझे सात मिनट का समय दिया है। कृपया रिकार्ड देखिये मुझे सात मिनट का समय दिया गया है।

सभापति महोदय : मूलरूप से तो आपकी पार्टी को दिया गया समय पूरा हो चुका है। उन्होंने प्रति वक्ता दस मिनट का समय आवंटित किया था लेकिन यह समय पहले ही पूरा हो चुका है।

श्री राम चन्द्र मलिक : जी नहीं, मैं उड़ीसा से अकेला वक्ता हूं।

सभापति महोदय : ठीक है।

श्री राम चन्द्र मलिक : सभापति महोदय, मुझे बोलने का अवसर देने के लिये मैं आपका धन्यवाद करता हूं। सबसे पहले मैं रेलवे बोर्ड के कर्मचारियों, अधिकारियों, सदस्यों और चेयरमैन को बधाई देता हूं और इसके साथ-साथ मैं रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री को भी उनकी सफलता पर बधाई देता हूं। यद्यपि, श्री नीतीश कुमार के पिता स्वतन्त्रता सेनानी थे, लेकिन मुझे यह कहते हुए खेद है कि उन्होंने उड़ीसा के स्वतन्त्रता सेनानियों के लिये कुछ भी नहीं किया है। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में पच्चीस स्वतन्त्रता सेनानी हैं। कल 12 मार्च को हमने उड़ीसा में 'रेल रोको' आन्दोलन किया था। हमने, लोक सभा और राज्य सभा के सदस्यों ने, संसद के समक्ष धरना दिया था। *(व्यवधान)* कृपया पहले मेरी बात सुनिये। मैंने आपकी बात में व्यवधान नहीं डाला था।

महोदय मैं जाजपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। मैं तीसरी बार लोक सभा का सदस्य चुना गया हूं। मैं तीसरी और छठी लोक सभा का सदस्य रहा हूं और इस बार भी मुझे बहुमत मिला है।

मैंने निर्वाचन क्षेत्र में सुकिन्दा में दो इस्पात संयंत्र हैं। ये 'मेसको ग्रुप' और नीलांचल इस्पात निगम के संयंत्र हैं। यहां पर लौह अयस्क, वन, जल, नदियों और सरकारी भूमि की बहुतायत है।

मैं आपको यह दर्शाने के लिये एक उदाहरण देता हूं कि माननीय मंत्री उड़ीसा राज्य की क्या मदद कर रहे हैं। नौपाड़ा-गुनुपुर रेल लाइन के आमान परिवर्तन के लिये 46.52 करोड़ रुपये की मांग की तुलना में उन्होंने मात्र 1000 रुपये प्रदान किये थे। एक अन्य लाइन, राजाथगढ़-बारंग भी है। इस लाइन के लिये 166.16 करोड़ रुपये की मांग की तुलना में केवल 10,000 रुपये प्रदान किये गये हैं। मैंने रेल मंत्री का भाषण पढ़ा है। वह 14 नई रेलगाड़ियां आरम्भ करने जा रहे हैं लेकिन उड़ीसा राज्य को एक भी रेलगाड़ी नही दी गई है। मैं उनका ध्यान उनके भाषण के पृष्ठ 16 की ओर दिलाना चाहता हूं। उन्होंने गाड़ियों के मार्ग विस्तार और उनके फेरे बढ़ाये जाने के संबंध में उल्लेख किया है। उड़ीसा के लिये किसी गाड़ी का उल्लेख नहीं है। उन्होंने उड़ीसा को एक भी एम०ई०एम०यू० सेवा अथवा डी०एम०यू० गाड़ी प्रदान नहीं की। पुन:, पृष्ठ 21 पर उन्होंने 16 परियोजनाओं की सूची दी है लेकिन इसमें उड़ीसा का कहीं नाम तक नहीं है। यह एक महत्वपूर्ण बात है। आप जानते हैं कि उड़ीसा एक पिछड़ा राज्य है। उड़ीसा में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लोग बहुतायत में रहते हैं।

मैं माननीय मंत्री के भाषण के पृष्ठ 22 का भी उल्लेख करना चाहता हूं। माननीय मंत्री ने 16 नई लाइनों और आमान परिवर्तन हेतु 6 लाइनों का उल्लेख किया है। लेकिन उड़ीसा में एक भी लाइन का उल्लेख नहीं है।

पुन:, पृष्ठ 22 पर विद्युतीकरण और दोहरीकरण के लिये चार परियोजनाओं का उल्लेख किया गया है लेकिन उड़ीसा हेतु एक भी परियोजना का जिक्र नहीं है।

पृष्ठ 24 पर 241 किलोमीटर लम्बी 6 परियोजनाओं का उल्लेख किया गया है लेकिन यहां भी उड़ीसा का कोई जिक्र नहीं है।

पृष्ठ 25 पर उन्होंने 541 किलोमीटर लाइन के आमान परिवर्तन किये जाने का प्रस्ताव किया है लेकिन उड़ीसा में एक भी किलोमीटर लाइन के आमान परिवर्तन का उल्लेख नहीं है।

मैं पुन: यह कहना चाहता हूं कि सर्वेक्षण हेतु शामिल की गई 24 नई लाइनों में से उड़ीसा में एक भी लाइन का सर्वेक्षण शामिल नहीं है।

मैं उड़िया भाषा में स्वरचित एक गीत की पंक्तियां यहां पढ़ना चाहता हूं :

"तालामाला तामा सरकार
अनीति नाकर नीतीश कुमार
अन्यात्मा मंत्री राम नाईक
तमार अतान्ती सहायक
प्रोजेक्ट कातिला उड़ीसारा
मंत्री हिज अबारे धुरन्धर
प्रस्ताव कराई राम चन्द्र
उड़ीसारा दबी शनाकार"

अष्टम धीनम बासाम कासी
धीनम येकम पुरूषोत्तम
तदद फालो लापहाथे
श्री बेराजा मुखादर्शन

मैं जाजपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। मैं यह अनुरोध करता हूं कि राजधानी एक्सप्रेस, कोरमंडल और फलकनामा एक्सप्रेस गाड़ियों को जाजपुर-क्योंझर रोड़ स्टेशन पर ठहराव प्रदान किया जाये। इससे भद्रक, ढेंकनाल, जाजपुर, क्योंझर तथा केन्द्रपाड़ा जिलों के यात्रियों का लाभ होगा।

यहां मैं यह भी उल्लेख करना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सुकिन्दा में 28 स्वतन्त्रता सेनानी रहते हैं और उनकी मांग है कि जेनापुर-जारखापुरा रेलवे स्टेशन के बीच एक गाड़ी ठहराव दिया जाए।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं *(व्यवधान)*

कृपया बीच में हस्तक्षेप न करें। आप नये आये हैं। माननीय रेल मंत्री काफी चतुर, उदार और दयालु हैं। वह लोगों की कठिनाइयां जानते हैं। मैं एक आरक्षित निर्वाचन क्षेत्र, जाजपुर का प्रतिनिधित्व करता हूं। हमारे भूतपूर्व मुख्य मंत्री, श्री बीजू पटनायक ने रेल लाइन का जाजपुर

[श्री राम चन्द्र मलिक]

से ढेंकनाल और आगे भुबन डुल तक विस्तार करने की परियोजना का शिलान्यास किया था। इसे सराकंद, जानौर और धामियां तक बढ़ाया जाए।

सभापति महोदय : कृपया भाषण समाप्त कीजिए। कृपया बैठ जाइये।

श्री राम चन्द्र मलिक : एक पैसेन्जर हाल्ट हेतु पहले ही स्वीकृति प्रदान की जा चुकी है। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से इसको शीघ्र कार्यान्वित करने का अनुरोध किया जाए। इस लाइन को भी सराकंद, जाजपुर और धामिया तक बढ़ाया जाए।

सभापति महोदय : श्री मलिक, मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री आपकी बात का उत्तर देंगे। धन्यवाद

श्री राम चन्द्र मलिक : मैं यह अनुरोध करता हूं कि मेरी सभी बातों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाये।

इस्पात और खान मंत्री (श्री नवीन पटनायक) : महोदय, जाजपुर (उड़ीसा) के माननीय सदस्य ने मेरे स्वर्गीय पिता का नाम लिया है। मैं माननीय सदस्य को यह स्मरण कराना चाहता हूं कि जब वह हमारे उड़ीसा राज्य में रेलवे की ऐतिहासिक उपेक्षा के बारे में बात करते हैं, तो उन्हें यह अवश्य याद रखना चाहिए कि इस प्रांत की यह ऐतिहासिक उपेक्षा कांग्रेस के पचास वर्षों के शासन के कारण हुई है और वस्तुत: कांग्रेस ने मेरे राज्य और मेरे जन्म स्थान की रेलवे के मामले में अनदेखी की है *(व्यवधान)*

श्री पी० शिव शंकर (तेनाली) : मेरे विचार से आपने उनकी बात को सही तरीके से नहीं सुना है। उन्होंने आपके पिता की प्रशंसा की है *(व्यवधान)*

श्री नवीन पटनायक : उन्होंने मेरे पिता जी की प्रशंसा की है। मैं यह कहना चाहता था कि कांग्रेस ने मेरे राज्य की ऐतिहासिक रूप से अनदेखी की है *(व्यवधान)*

श्री वारकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल) : महोदय, मेरा व्यवस्था संबंधी प्रश्न है।

सभापति महोदय : श्री राधाकृष्णन, मैं आपका नाम पुकारूंगा। आपके दल का एक सदस्य पहले ही बोल चुका है। मैं आपका नाम बाद में पुकारूंगा। मैंने एक महिला सदस्य को बोलने का मौका दिया है।

(व्यवधान)

श्री वारकला राधाकृष्णन : महोदय, माननीय सदस्य ने एक मुद्दा उठाया है। सत्तापक्ष के सदस्य के लिए उस समय उत्तर देना सही नहीं है, जबकि रेल बजट के संबंध में चर्चा चल रही हो। यदि कोई व्यक्तिगत आरोप लगाया गया हो, तो संबंधित मंत्री द्वारा उत्तर देते समय उसका उत्तर दिया जा सकता है अथवा सत्तापक्ष का कोई सदस्य उनकी अनुमति से उसका उत्तर दे सकता है। यहां, कोई व्यक्तिगत आरोप नहीं लगाया गया है। यह बहुत बुरी बात है *(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्रीमती सुखदा मिश्र (इटावा) : माननाय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूं। *(व्यवधान)* हमारे पार्लियामैंट्री क्षेत्र इटावा में मैनपुरी क्रासिंग पर एक अंडर ब्रिज का 1991 में शिलान्यास हुआ था, जो अभी बन रहा है। वहां कफी गहरा खोदकर रख दिया गया है। यह ब्रिज अब तक बन जाना चाहिए था। यदि वह इस जून तक पूरा नहीं हुआ तो पूरे ब्रिज में इतना पानी भर जायेगा जैसे समुद्र हो और आस-पास के सारे घर गिर जायेंगे। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से विशेष आग्रह है कि वहां आकर इसका उद्घाटन करें। *(व्यवधान)*

मैं मंत्री जी से एक बात का आग्रह करना चाहती हूं और पूछना भी चाहती हूं। जब मैंने आपकी बजट स्पीच में इटावा में नयी लाइन के बारे में पढ़ा तो मैं आश्चर्यचकित हुई कि बिना मांगे चीज मिल गयी है – सतियाबाग में ऊदी मोड़, जो मेरा विशेष क्षेत्र है और भिंड से मिलता है, वहां आपने नई लाइन के बारे में सूचित किया हैं। हालांकि इसके लिए इस वर्ष जितना धन दिया गया है, वह इतना थोड़ा है कि शायद शिलान्यास या थोड़े से कार्य में ही वह खत्म हो जायेगा। *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : महोदया, आप अपना भाषण सभा पटल पर, रख दीजिए। इसे कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल कर लिया जाएगा।

(व्यवधान)

श्रीमती सुखदा मिश्र : महोदय, मैं अपने भाषण की प्रति सभा पटल पर रख दूंगी। कृपया मुझे एक बात कहने की अनुमति दीजिए। यह अत्यंत महत्वपूर्ण बात है। *(व्यवधान)*

[हिन्दी]

कटियाबाग से आप एक सड़क ले आये। वहां 1985 में श्री माधव राव सिंधिया जी ने सवाल किया था तो गुना की रेलवे लाइन बन गई। वहां दो पुल पड़ते हैं, चम्बल और यमुना की नदी पड़ती है, उस पर रेल विभाग के लोग कुछ कार्य नहीं कर रहे हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि यदि वे सब पटरियां वहीं छोड़ देंगे, यदि वे पुल जो ज्यादा पैसों से बनने हैं, उनके लिए धन नहीं होगा, तो ये सब योजनाएं बेकार हो जायेगी। इसलिए हमारा आग्रह है कि आप कम से कम पुल बनाने का काम शुरू करे तभी मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश जुड़ेगा। सारी लाइनें पुल तक लाकर छोड़ देंगे तो उससे कोई व्यवस्था नहीं होती है। *(व्यवधान)*

आगरा से इटावा तक लाइन बनाई। फतियापुर से ऊदी तक बनाई, भिंड से आगे तक बना ली लेकिन कार्य को इधर-उधर से शुरू करके वहीं खत्म कर देते हैं। हम चाहते हैं कि हमारे क्षेत्र से भी कोई कार्य शुरू हो ताकि लोगों को पता लगे कि यहां कोई लाइन शुरू हुई है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं।

•रेल बजट पर बोलने और उसका समर्थन करने के लिए मैं खड़ी हुई हूं। मेरे क्षेत्र इटावा में एक अन्डर-ब्रिज मैनपुरी-इटावा क्रासिंग

•सभा पटल पर रखा गया।

पर सात साल से बन रहा है परन्तु अभी तक समाप्त नहीं हुआ है। अब वहां खड्डा खोद दिया गया है। यदि जून में बरसात से पहले वह बनकर समाप्त नहीं हुआ तो वहां पर समुद्र बन जाएगा और सारे बांस के घर डूब जाएंगे।

रेलवे स्टेशन जहां से सारी गाड़ियां हावड़ा लाइन की निकलनी हैं बहुत छोटा है और पांचवां प्लेटफार्म नीचा है। एक दुर्घटना में पुल टूट गया था और वह अभी तक बना नहीं है। इस पर बहुत ही धीमा काम हो रहा है और यात्रियों को बहुत परेशानी है। इसलिए इस पर अतिशीघ्र कार्य पूरा होना चाहिए।

रेलवे के पास जो अतिरिक्त जमीन है वह बर्बाद हो रही है, उसका उपयोग होना चाहिए। गुना से इटावा की लाइन जो आ रही है चम्बल और जमुना पुल पर कोई भी कार्य आरम्भ नहीं हुआ है जबकि यह योजना तो 1985 से शुरू हुई थी। इस पर शीघ्र कार्य आरम्भ होना चाहिए। फतेहाबाद-उदी मोड़ के लिए बहुत कम धन आवंटित किया गया है, इसलिए इस पर तो इस वर्ष कोई कार्य आरम्भ नहीं हो पायेगा। इसका कार्य दोनों तरफ से आरम्भ करना चाहिए।

इटावा से भिण्ड तक की मंजूरी होने के बाद कार्य प्रगति पर नहीं है। मेरा आग्रह है कि इसी लाइन को भिण्ड-मुरैना-ध्योपुर-कला एवं सवाई माधोपुर से जोड़ने हेतु सर्वे कराया जाये। इस लाइन से उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश और राजस्थान के लाखों लोगों को सुविधा होगी।

[अनुवाद]

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूड़ी, एवीएसएम (गढ़वाल) : महोदय, जो सदस्य अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं, कृपया उन्हें अपना भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति दीजिए।

सभापति महोदय : कृपया पांच मिनट इंतजार कीजिए। मैं एक-एक करके नाम पुकारूंगा।

(व्यवधान)

सायं 07.00 बजे

[हिन्दी]

श्री शकुनी चौधरी (खगड़िया) : सभापति महोदय, माननीय मंत्री नीतीश कुमार जी ने जो ऐतिहासिक बजट बनाया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। इसके लिए मैं नीतीश कुमार जी को और रेल मंत्रालय के सभी लोगों को धन्यवाद देता हूं।

अभी आपको मालूम है कि बस के द्वारा माननीय प्रधान मंत्री जी ने लाहौर का दौरा किया है और बस से पाकिस्तान को जोड़ने का काम किया है। मैं तो रेल मंत्री से कहना चाहूंगा कि पता नहीं, आने वाले दिन कैसे हों, कम से कम आप रेलवे लाइन से रावलपिंडी तक जोड़िये, जिससे आपका एक बहुत बड़ा काम हो जाये और आप ट्रेन पर बैठकर रावलपिंडी पहुंचे तो कम से कम भारत और पाकिस्तान के बीच में जो डिफरेंसेज़ हैं, वे खत्म हो जायें। क्योंकि आप जानते हैं कि रेल सही मायने में राष्ट्रीय एकता की प्रतीक है। पूरे देश में जिस तरह रेल के माध्यम से हम एक दूसरे से मिलते-जुलते है, एक दूसरे के नजदीक आते हैं, यह एक महत्वपूर्ण बात है।

चूंकि आपके पास समय नहीं है, हम चाहते हैं कि अपनी बात शुरू करें, नहीं तो हमारे क्षेत्र की समस्या ही छूट जायेगी। एशिया महादेश में सबसे बड़ा कारखाना जमालपुर रेल कारखाना है। यह रेलवे का सबसे बड़ा कारखाना है और उसमें 22 हजार लोग अंग्रेजों के समय भी काम करते थे, लेकिन आज उसकी वह स्थिति है, पता नहीं 50 वर्षों में उसकी स्थिति इतनी नीचे कैसे चली गई कि आज उसमें सिर्फ छः से सात हजार वर्कर काम करते हैं। माननीय रेल मंत्री जी जब मई महीने में गये थे तो इन्होंने बड़ी अच्छी घोषणा वहां की कि हम इतना लोड इस वर्कशॉप को देंगे कि यहां पर निश्चितरूपेण संख्या बढ़ जायेगी। लेकिन मुझे अफसोस है कि अभी तक उसको लोड नहीं दिया गया। उसमें रेल के डिब्बे बनाये जा सकते हैं और वहां के वर्कर्स इतने काम्पीटेंट हैं कि वे कोई भी काम देंगे तो रेल विभाग का वह काम करने के लिए पूरी तरह सक्षम हैं।

पहले वहां एप्रेंटिसशिप की पढ़ाई होती थी, वह पढ़ाई भी अब बन्द है। मैं रेल मंत्री से चाहूंगा कि आपने उस कारखाने में जाकर जो वायदा किया था, उसको निश्चित रूप से पूरा करें। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि बरौनी से कटिहार जो पूर्वोत्तर रेलवे का सबसे महत्वपूर्ण मार्ग है, यह सामरिक दृष्टिकोण से युद्ध के समय भी बहुत महत्वपूर्ण है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से चाहता हूं कि इसका कम से कम दोहरीकरण करा दें, इसलिए कि सिंगल लाइन रहने के कारण हमेशा जो गोहाटी से या असम साइड से ट्रेन आती हैं, वे काफी लेट हो जाती हैं। समय पर नहीं पहुंचने के कारण एक दिन, 12 घंटे, 18 घंटे वे लेट होती हैं। उस लाइन का कम से कम दोहरीकरण करा दें, जिससे उस लाइन के लोगों को सुविधा होगी।

दूसरी चीज यह है कि बरौनी से हावड़ा जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है, जिससे कि बेगूसराय, खगड़िया, नौगछिया, कटिहार के लोग डायरैक्ट हावड़ा से जाकर व्यापार कर सकते हैं और डायरैक्ट इसकी कोई ट्रेन नहीं है, न आने-जाने की सुविधा है। मैं चाहूंगा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि किसी भी तरह से इसका बन्दोबस्त करा दें। जो समस्तीपुर से खगड़िया तक सैक्शन है, उसमें निश्चितरूपेण जो छोटी लाइन है, उसे बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये। यह एक बहुत महत्वपूर्ण रास्ता है, कम से कम 50 लाख लोग उससे लाभान्वित होंगे। इसको करने की कृपा करें। मैं माननीय मंत्री जी से यही चाहूंगा।

दूसरे डीपुर में जो लोको शेड होना चाहिए था, वह किसी कारण से नहीं बन सका है। लेकिन पूर्वोत्तर रेलवे के लिए लोकोशेड की काफी जमीन है, क्वार्टर बने हुए हैं, मैं रेल मंत्री से कहना चाहता हूं कि किसी भी हालत में एक लोकोमोटिव शेड वहां बना दें, जिससे वहां के लोगों को भी रोजगार मिले। वहां जो सरकारी जमीन है, उसकी लूट हो रही है, इससे उसको भी बचाया जा सकता है। इसके साथ ही वहां जो सैंकड़ों क्वार्टर बने हुए हैं, उनका भी दुरूपयोग नहीं हो सकेगा। हमारे यहां सबसे खराब स्थिति रेल लाइनों की है। हमारा जोन बड़ा है, लेकिन उसके लिए इस वर्ष आपने मात्र 60 लाख रुपए दिए हैं। इतने कम पैसे में काम नहीं चलेगा, इससे तो वह बंद करना पड़ेगा। हजारीबाग में जो जोन खोला है उसको और ज्यादा राशि दें, जिससे वह ठीक ढंग से काम कर सके और उसे गोरखपुर से हाजीपुर लाया जाए।

श्री बची सिंह रावत 'बचदा' (अल्मोड़ा) : मान्यवर, मैं माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा वर्ष 1999-2000 के लिये प्रस्तुत किये गये रेल बजट का समर्थन करता हूं। रेल मंत्री जी ने भारतीय रेलवे के सामने उपस्थित कठिनाइयों का निवारण करने के लिये राजस्व बढ़ाने की प्रक्रिया में इस बात का पूरा ध्यान दिया है कि निम्न व मध्यम वर्ग के यात्रियों को अधिक व्यय भार न उठाना पड़े, वहीं उच्च श्रेणी के यात्रियों को सुविधा के अनुपात में मामूली वृद्धि की है।

मैं अल्मोड़ा-पिथौरागढ़ संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में रेलवे की कोई भी प्रणाली नहीं है। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र के अधिकांश व्यक्ति सेना में अथवा देश के मैदानी क्षेत्र में सरकारी अथवा गैर सरकारी सेवा में कार्यरत हैं और अपने मूल निवास पर आते-जाते रहते हैं। इसके अतिरिक्त उत्तरांचल का पर्वतीय क्षेत्र पर्यटकों के लिए भी आकर्षण का केन्द्र हैं। वर्ष पर्यन्त पर्यटक यहां पर आते रहते हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत रेल हैड लालकुवाँ, काठगोदाम, रामनगर व टनकपुर हैं। परन्तु यह क्षेत्र रेल सुविधा के नाम पर अभी भी बहुत पिछड़ा है। और इस रेल सुविधा में कमी के कारण यात्रियों को भारी असुविधा उठानी पड़ती है। इस प्रकार यह क्षेत्र विकास की दौड़ में बहुत पिछड़ा रह गया है।

मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि रामनगर से दिल्ली के लिए कोई सीधी रेलगाड़ी प्रारम्भ की जाए। मैंने इस बारे में रेल मंत्री जी को उत्तर रेलवे सलाहकार समिति की बैठक में अवगत भी कराया था और पत्र भी लिखे हैं।

वर्तमान में रामनगर से दिल्ली के लिए 6 कोच लगते हैं जिनमें 4 शयनयान व 2 साधारण दर्जे के हैं। शयनयान भी रामनगर के लिए मात्र 2 कोच हैं। शेष 2 कोच काशीपुर का कोटा है। इस व्यवस्था में लोगों को आरक्षण भी नहीं मिलता है। ये रेल कोच मुरादाबाद में आकर रानीखेत एक्सप्रेस में जोड़े जाते हैं। जबकि रामनगर रेल हैड के पास ही विश्वप्रसिद्ध जिम कार्बेट नेशनल पार्क स्थित है व कुमाऊं गढ़वाल का यह प्रवेश द्वार है।

इसी तरह लालकुवाँ से वाया बरेली लखनऊ जोड़े जाने हेतु लालकुवाँ से बरेली तक छोटी लाइन का आमान परिवर्तन किये जाने की भी मैं मांग करता हूं।

लखनऊ से आगरा फोर्ट से टनकपुर रेल हैड के लिए भी सीधी रेलगाड़ी नहीं है और टनकपुर के लिये भी शयनयान श्रेणी व साधारण श्रेणी के डिब्बे हैं। तथा ये डिब्बे पीलीभीत में आकर नैनीताल एक्सप्रेस व आगरा फोर्ट में जुड़ते हैं। टनकपुर के लिए कोई भी वातानुकूलित कोच नहीं है और इस लाइन (रजवापुर-पीलीभीत) का भी बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन किया जाना आवश्यक है। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि टनकपुर के लिए प्रथम या वातानुकूलित कोच लगाने के साथ-साथ रेल लाइन का आमान परिवर्तन करें।

काठगोदाम से दिल्ली व हावड़ा के लिये केवल दो ही लम्बी दूरी की रेल गाड़ियां हैं। जबकि इस क्षेत्र के लोगों व यात्रियों की मांग को देखते हुए काठगोदाम से बम्बई व जम्मूतवी के लिये अतिरिक्त दो नई गाड़ियां शुरू किये जाने की नितान्त आवश्यकता है। मेरा यह भी अनुरोध है कि रामनगर से चौखुटिया तक तथा टनकपुर से बागेश्वर तक नई रेल लाइन बिछाने की भी मांग करता हूं।

मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि पर्वतीय क्षेत्र की विषम परिस्थितियों को देखते हुए रानीखेत, अल्मोड़ा, बागेश्वर, पिथौरागढ़, चम्पावत में कार्यरत आउट ऐजेंसियों को आरक्षण कोटा बढ़ाने व कम्प्यूटीकृत आरक्षण सुविधा भी प्रदान करने का कष्ट करें।

अन्त में, मैं माननीय रेल मंत्री जी से उपरोक्त समस्याओं का निराकरण करने की प्रबल मांग करते हुए उनके द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का पूर्ण समर्थन करता हुआ अपनी बात समाप्त करता हूं।

•श्री पुन्नू लाल मोहले (बिलासपुर) : महोदय, बिलासपुर जिले का प्रमुख औद्योगिक केन्द्रों में एक बिल्हा रेलवे स्टेशन से रेलवे बोर्ड को लगभग 5 करोड़ रुपये का राजस्व प्रति वर्ष प्राप्त होता है। अतएव जनसुविधाओं की दृष्टि से जनता की वर्षों से बहुप्रतीक्षित मांग को स्वीकार करते हुए निम्न एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव 5-5 बर्थ की आरक्षण की सुविधा के साथ प्रदान करते हुए किया जाए।

सारनाथ एक्सप्रैस 8157/8160 दुर्ग-छपरा जो कि कटनी दिशा की ओर जाने वाली एकमात्र ट्रेन है वे इस संदर्भ उल्लेखनीय है कि बहुसंख्यक समाज के सभी सुख-दुख के कार्य इसी दिशा में प्रयागराज-इलाहाबाद में सम्पन्न होते हैं। अतएव सारनाथ एक्सप्रेस का ठहराव नितांत आवश्यक है।

लिंक एक्सप्रेस बिलासपुर-विशाखापटनम एक्सप्रेस जो कि इस दिशा की ओर जाने वाली एकमात्र ट्रेन है। जनसुविधाओं की दृष्टि से इस ट्रेन का ठहराव अत्यंत आवश्यक है।

बिलासपुर से म०प्र० खोगसरा रेलवे स्टेशन के बीच खोड़ी से अनुपपुर (जंक्शन) के बीच सिंगल रेल लाइन को दोहरीकरण क्या अर्थात दोहरी लाइन पटरी बिछाई जाए। बी०एन०आर० के समय से स्थापित बिलासपुर से अनुपपुर पर सिंगल लाइन के कारण रेल यातायात ठीक नहीं है जंगल एरिया है। कई बार दुर्घटना हो चुकी है। अत: जनहित में रेल लाइन मात्र 65 किलोमीटर लाइन विधान से दोहरी लाइन हो सकती है। अत: निवेदन है कि बिलासपुर से (कटनी) अनुपपुर के बीच 65 किलोमीटर दोहरी अपूर्ण रेल लाइन विधान की स्वीकृत दी जाए जिससे बिलासपुर-अनुपपुर की ओर सभी जगह आने एवं जाने हेतु दोहरी लाइन से लोगों को सुविधा मिलेगी।

बिलासपुर से मडला (छया मुगेली) की जा रही है लाइन को विधान की स्वीकृति दी जाए।

अहमदाबाद एक्सप्रेस 8033/8034 जो लम्बी दूरी की अहमदाबाद जाने हेतु एकमात्र ट्रेन है। अतएव इसका भी ठहराव नितांत आवश्यक है। साथ ही छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस 8237/8238, कुर्ला एक्सप्रेस 8029/8030, उत्कल एक्सप्रेस 8477/8478 में 5-5 बर्थ के आरक्षण की सुविधा प्रदान करने की कृपा करें।

बिलासपुर-कटनी रेलमार्ग मंडल का सबसे अधिक आय देने वाला मार्ग है किन्तु इस मार्ग पर यात्री ट्रेनों की अत्यंत कमी है। बिलासपुर रेलवे स्टेशन (जोन मुख्यालय) से कटनी की ओर जाने के लिए रात्रि 10 बजे सारनाथ एक्सप्रेस छूटने के बाद दूसरे दिन सुबह 10 बजे तक कोई दूसरी ट्रेन नहीं है अर्थात् बिलासपुर से कटनी जाने वाले,

---

•सभा पटल पर रखा गया।

यात्रियों को सारनाथ छूटने के लिए लगभग 12 घंटे इंतजार करना पड़ता है। यही स्थिति कटनी से बिलासपुर आने के लिए भी है। यदि बिलासपुर-कटनी मार्ग पर चलने वाली यात्री ट्रेनों का अवलोकन किया जाए को यह मार्ग यात्री सुविधाओं एवं ट्रेनों के मामले में अत्यंत गरीब हैं। अत: जनसुविधाओं की दृष्टि से बिलासपुर-कटनी मार्ग पर एक ऐसी पैसेंजर ट्रेन चलाई जाए जो बिलासपुर रेलवे स्टेशन से यात्रि एक या दो बजे के लगभग कटनी की ओर रवाना हो तथा इसी ट्रेन को कटनी से दोपहर दो बजे बिलासपुर के लिए रवाना किया जाए। इस ट्रेन के प्रारम्भ होने से बिलासपुर से कटनी मार्ग करंगीरोड (रतनपुर, महामाया, चेन्डा तीर्थ स्थल) अनुपपुर, शहडोल (विशआल कोयला प्रक्षेत्र) अमलाई, बिरसिंगपुर, पाली (औद्योगिक क्षेत्र एवं संजय ताप विद्युत गृह) उमरिया जैतहरी समेत सैकड़ों छोटे-बड़े स्टेशनों एवं इस विशआल आदिवासी आबादी, व्यवसायियों को लाभ होगा तथा रेलवे की आय में वृद्धि भी सुनिश्चित है। आशा है आप हमारी जनहितैशी भावना से अवगत होंगे।

कोरबा से बिलासपुर पैसेंजर गाड़ी नम्बर 362/363 को दुर्ग स्टेशन तक नहीं चलने से आम नागरिकों को परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। अत: इसे कोरबा से बिलासपुर को दुर्ग आने-जाने हेतु बढ़ाए जाने की कृपा करें।

बिलासपुर मध्य प्रदेश संसदीय क्षेत्रन्तर्गत बिल्हा नगर विधान सभा मुख्यालय एवं बिलासपुर जिले का प्रमुख औद्योगिक व्यवसायिक केन्द्र है। रेल परिवहन की समुचित सुविधा के अभाव में वहां के व्यवसाय का विकास अवरुद्ध है। बिल्हा रेलवे स्टेशन की लदान से प्रति वर्ष करोड़ों रुपये की आय है। वर्ष 1985 के पश्चात् एक भी एक्सप्रेस यात्री गाड़ी का स्टापेज बिल्हा को नहीं दिय गया है। इस अवधि में बिलासपुर रेल मंडल से अनेक एक्सप्रेस गाड़ियों का परिचालन प्रारंभ हुआ है।

बिलासपुर रेल मंडल अब जोनल रेलवे बन चुका है। रेलवे के नियमों के तहत ज़ोन मुख्यालय से प्रारंभ होने वाली एक्सप्रेस रेलों को 120 कि०मी० तक की दूरी वाले सभी स्टेशनों में स्टापेज दिए जाने का प्रावधान है। अत: यह लाभ बिल्हा रेलवे स्टेशन को तत्काल देने का कष्ट करें।

बिल्हा बिलासपुर प्रमुख संसदीय क्षेत्र है। मैंने जनता की इस उचित मांग को पूर्ण करने का आश्वासन दिया है। अत: आपसे अनुरोध है कि निम्नांकित एक्सप्रेस गाड़ियों को प्राथमिकता के साथ बिल्हा रेलवे स्टेशन पर स्टापेज के आदेश देने की अनुशंसा करें :–

1. 8033/8034 – हावड़ा अहमदाबाद एक्सप्रेस
2. 5159/5160 – दुर्ग छपरा सारनाथ एक्सप्रेस
3. 8517/8518 – बिलासपुर विशाखापटनम लिंक एक्सप्रेस
4. 8225/8226 – बिलासपुर भोपाल महानदी एक्सप्रेस
5. 8253/8254 – दुर्ग भोपाल अमरकंटक एक्सप्रेस

संम्बलपुर एक्सप्रेस को पेन्ड्रा रोड स्टेशन पर रोका जाए।

दुर्ग सारनाथ एक्सप्रेस, बिलासपुर विशाखापटनम एक्सप्रेस, हावड़ा अहमदाबाद एक्सप्रेस में से किसी भी एक गाड़ी को बिल्हा स्टेशन पर रोका जाए।

बिलासपुर के मडला (वाया मुगेली) नई रेल लाइन विधान के सर्वे को पूर्ण कर नई लाइन बिछाने की स्वीकृति दी जाए।

कोरबा बिलासपुर एवं झारसुगुडा बिलासपुर पैसेंजर को दुर्ग स्टेशन तक बढ़ाई जाए।

गाड़ी नम्बर 8033/8034 इंदौर बिलासपुर गाड़ी को पूर्व की भांति लखनऊ के लिए एक कोच अतिरिक्त लगाया जाए।

बिलासपुर कटनी मार्ग पर रात्रिकालीन गाड़ियां चलाई जाएं। रात्रि दस बजे के बाद कोई गाड़ी नहीं चलती।

बेलगहना स्टेशन प्लेटफार्म आने-जाने हेतु ऊपरी पुल बनाया जाए।

तिपुरा फाटक बिल्हासपुर के ऊपर ओवर ब्रिज बनाया जाए।

अनुसूचित जाति/जनजाति के चतुर्थ एवं प्रथम श्रेणी में आपके समस्त विभागों में रिक्त पदों की पूर्ति हेतु विशेष अभियान चलाया जाए जिससे तीन माह में भी भर्ती हो।

गुफड़ी की भर्ती बिलासपुर डी०आर०एम० के अंतर्गत फिटर एवं गैंगमैन की भर्ती हो रही है जिसमें स्थानीय लोगों की भर्ती की जाए। प्राथमिकता की आड़ में फर्जी निवास बनाकर प्रवेश पत्र बनाए जाते हैं।

नए रेलवे जोन बिलासपुर में स्वीकृति की जाए।

मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

•श्री आदित्य नाथ (गोरखपुर) : अध्यक्ष महोदय, आज हम इस सदन में माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत भारतीय रेल के 1999-2000 के बजट पर चर्चा कर रहे हैं। यह रेल बजट भाजपा गठबंधन सरकार का दूसरा रेल बजट है। मैं माननीय रेल मंत्री को लगातार दूसरी बार रेल बजट प्रस्तुत करने की बधाई के साथ धन्यवाद भी देना चाहता हूं कि उन्होंने पिछली बार 1998-99 के रेल बजट में जो घोषणाएं की थीं कुछ अपवादों को छोड़ दिया जाए तो वे सभी पूरी हुई हैं।

भारतीय रेल जो विश्व में एक प्रबंधन के अंतर्गत संचालित होने वाला सबसे बड़ा नेटवर्क है, की भूमिका को राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य में किसी भी स्थिति में नकारा नहीं जा सकता। उत्तर से दक्षिण तथा पूर्व से पश्चिम सम्पूर्ण देश को धार्मिक, सांस्कृतिक तथा आर्थिक रूप से जोड़ने वाली भारतीय रेल राष्ट्रीय एकता ओर एकात्मता की प्रतीक है। अपने लगभग 150 वर्षों के इतिहास में तमाम उतार-चढ़ाव के बावजूद आज भी भारतीय रेल से प्रतिवर्ष लगभग एक करोड़ 25 लाख यात्री यात्रा करते हैं और लगभग 15 लाख टन माल की ढुलाई होती है। सड़क यातायात की दृष्टि से जहां भारतीय रेल सुरक्षित, आरामदायक एवम् कम खर्चीली है वहीं पर्यावरण की दृष्टि से भी यह श्रेष्ठ साबित हुई है।

पिछले वर्षों से जैसे अन्य क्षेत्रों में गिरावट आई है उससे भारतीय रेल भी अछूती नहीं रही। फिजूलखर्ची पर अंकुश न होने, रेल्वे सम्पत्ति की चोरी पर रोक न लगने तथा बढ़ती आबादी तथा आर्थिक विकास को देखकर रेल यात्री सेवाएं तथा माल भाड़ा के लिए मांग से सामान्यत: कम होने के कारण अथवा क्षमता की कमी तथा संसाधनों की

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री आदित्य नाथ]

अत्यधिक तंगी के कारण ही 1950-51 की तुलना में माल और यात्री यातायात 89 प्रतिशत और 80 प्रतिशत से घटकर क्रमश: 40 और 20 प्रतिशत ही रह गया है। जहां 1946-47 में कुल रेलपथ 65217 किलोमीटर था, वहीं 1996-97 में कुल रेल पथ 107360 किलोमीटर ही बढ़ पाया। यही स्थिति सवारी डिब्बों की है, जो 13569 थे, वे 1996-97 में बढ़कर 33849 तथा माल डिब्बे 1950-51 में जो 205596 थे, 1996-97 में 273129 ही हो पाए।

भाजपा गठबंधन सरकार का यह दूसरा रेल बजट आम जनता के हितों को देखते हुए वास्तविकता को सामने रखकर बनाया गया, जनहितैषी रेल बजट है। पिछले 50 वर्षों की शिथिलता, कामचोरी की प्रवृत्ति, भ्रष्ट प्रशासनिक तंत्र को समाप्त करके मात्र एक वर्ष में इस सरकार ने तमाम विपरीत परिस्थितियों में भी कार्य करते हुए पांचवे वेतन आयोग की सिफारिशों को कर्मचारियों के हित को ध्यान में रखते हुए लागू करने के बावजूद जिस कार्यकुशलता का परिचय एक वर्ष में दिया है, वह सराहनीय एवम् स्मरणीय है। यद्यपि पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों में कुछ विसंगियों की शिकायत तमाम संगठनों ने की है, जैसे तकनीकी कर्मचारियों तथा लेखा कर्मचारियां की अनदेखी इस वेतन आयोग ने अपनी सिफारिशों में की है। मात्र एक वर्ष में भाजपा गठ-बंधन की सरकार ने 100 लोकप्रिय गाड़ियों में 440 अतिरिक्त सवारी डिब्बों की क्षमता बढ़कर 29000 से अधिक यात्रियों को परिवहन सुलभ कराया, 125 नई गाड़ियां चलाई, 32 गाड़ियों का चालन क्षेत्र बढ़ाया, 32 गाड़ियों में तत्काल आरक्षण योजना लागू कराई, रेलवे भर्ती बोर्ड की चयन प्रक्रिया को पारदर्शी बनाया।

रेल मंत्री जी ने रेल बजट में फिजूलखर्ची पर रोक, अनावश्यक अतिथि सत्कारों, विज्ञापनों तथा अन्य समारोहों पर होने वाले खर्चों पर नियंत्रण रखने, रेल सम्पत्ति की चोरी को रोकने, रेल दुर्घटनाएं कम करने, बिना टिकट यात्रा पर जुर्माना की राशि बढ़ाने का जो ऐतिहासिक निर्णय लिया है, वह सराहनीय है। इसके अलावा सामान्य श्रेणी के किराए में बढ़ोत्तरी न करके तथा मालभाड़े में 50 किलोमीटर तक रियायत देने से आम जनता को राहत मिलेगी तथा माल यातायात को प्रोत्साहन मिलेगा।

वरिष्ठ नागरिकों को 35 प्रतिशत रियायत, विकलांग व्यक्तियों के लिए सभी श्रेणियों में विशेष रियायत, प्रेस संवाददाताओं तथा राष्ट्रपति पुलिस पदक विजेताओं को भी किराए में विशेष रियायत देकर जो सराहनीय कार्य किया है, उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं।

माननीय रेल मंत्री ने कुछ नई परियोजनाओं की घोषणाएं भी रेल बजट में की हैं। इनमें 16 नई रेल लाइनें, छ: आमान परिवर्तन, एक दोहरीकरण, तीन विद्युतीकरण आदि। पिछले रेल बजट में गोरखपुर को मात्र एक योजना आमान परिवर्तन के रूप में गोरखपुर से नरकटियागंज की प्राप्त हुई थी। लेकिन इस बार एक भी घोषणा गोरखपुर के लिए नहीं होने से निराशा हुई है। यद्यपि मैं रेल मंत्री जी की विवशता को अच्छी तरह समझता हूं, फिर भी मैं अध्यक्ष महोदय आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उन्होंने गोरखपुर-नरकटियागंज लाइन का आमान परिवर्तन होने पर चार पैसेंजर गाड़ी तथा एक एक्सप्रेस गाड़ी इस खंड पर चलाने की घोषणा की है, मेरा अनुरोध है कि इस लाइन का पैसेंजर तथा एक्सप्रेस गाड़ी का ठहराव पिपराइच (गोरखपुर) तथा धुधली स्टेशन पर भी अवश्य किया जाए। इसके अलावा पिछले रेल बजट पर अपना वक्तव्य देते समय भी मैंने गोरखपुर तथा आसपास के क्षेत्रों की कुछ समस्याएं रखी थी, लेकिन अभी तक कोई भी प्रगति इस पर नहीं हुई। इन सभी समस्याओं को मैं समय-समय पर संसद में भी उठाता रहा हूं। ये समस्याएं इस प्रकार हैं :–

गोरखपुर में धर्मशाला बाजार पर रेलवे अधोगामी पुल पर ओवरब्रिज बनाया जाए। इसका प्रस्ताव उत्तर प्रदेश सरकार को आगणन सहित भेजा जा चुका है। रेल मंत्रालय को कुल आंकलित राशि का आधा वहन करना है।

गोरखपुर से दिल्ली तक वैशाली सुपरफास्ट के साथ-साथ एक और सुपरफास्ट गाड़ी चलाई जाए। वैशाली सुपरफास्ट गाड़ी तथा अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों में दो-दो महीनों का वेटिंग चलता है। भारी भीड़ को देखते हुए यह अतिआवश्यक है। इसलिए हो सके तो शताब्दी एक्सप्रेस को दिल्ली-लखनऊ से दिल्ली-लखनऊ-गोरखपुर तक बढ़ाया जाए।

गोरखपुर से सहजनवा तक दोहरी लाइन बिछाई जाए। साथ-साथ रोहिणी और राप्ती नदी पर रेलवे पुल के साथ हल्के वाहनों और पैदल यात्रियों के लिए पटरी निर्माण किया जाए। इस मार्ग पर डेमिनगढ़ के नजदीक दो बार भीषण दुर्घटनाएं मात्र लाइन के दोहरीकरण न होने से हो चुकी हैं, जिसमें सैकड़ों जानें जा चुकी हैं।

गोरखपुर जंक्शन पर यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए रेलवे स्टेशन का उत्तरी ओर भी विस्तार करके टिकट काउंटर बनाया जाए, साथ ही सिटीहाल्ट तथा कैंट में स्टेशन का विस्तार भी किया जाए।

गोरखपुर से परतावल होते हुए महाराजगंज जिला मुख्यालय को रेल लाइन से जोड़ा जाए।

गोरखपुर से हरिद्वार, मुम्बई तथा कलकत्ता तक रेल सेवा नियमित की जाए।

गोरखपुर के दक्षिण में कोई भी रेलवे लाइन नहीं है। अत: गोरखपुर से बासगांव-बड़हलगंज-दोहरीघाट को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए।

गोरखपुर से नौतनवा-गोंडा लाइन का आमान परिवर्तन पर बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए।

सहजनवा स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव किया जाए।

अध्यक्ष महोदय, मैं पुन: रेल मंत्री जी को जनहितैषी रेल बजट पेश करने पर हार्दिक बधाई देता हूं और भाजपा गठबंधन सरकार के रेल बजट का समर्थन करता हूं।

•श्री नंदकुमार सिंह चौहान (खंडवा) : मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट की मांगों का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र खंडवा की रेल समस्याओं के बारे में निवेदन करना चाहूंगा कि रेल विभाग पर कोई वित्तीय भार नहीं बढ़ेगा।

खंडवा जंक्शन को टर्मिनस की सुविधा उपलब्ध कराई जाकर सूरत-भुसवाल यात्री गाड़ी को सूरत-खंडवा व बुरहानपुर नगर सूरत के व्यापार जगत से जुड़े हुये हैं। इन दोनों नगरों के सामाजिक रिश्ते

•सभा पटल पर रखा गया।

भी सूरत से जुड़े हुए हैं। सैंकड़ों यात्री प्रतिदिन खंडवा-बुरहानपुर से सूरत आते जाते हैं। वर्तमान में मात्र ताप्तीगंगा यात्री गाड़ी ही सूरत जाने के लिये बुरहानपुर खंडवावासियों को होने से यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। सूरत-भुसावल पैसेंजर यात्री गाड़ी को खंडवा तक किये जाने से रेलवे को कोई असुविधा नहीं होगी। रेलवे की इससे आय बढ़ेगी।

बुरहानपुर में पुष्पक एकसप्रेस को ठहराव दिया जाए। बुरहानपुर से लखनऊ कानपुर अनेक यात्री प्रतिदिन आते जाते हैं। रेल विभाग द्वारा 1996 में पुष्पक एकसप्रेस को ठहराव दिये जाने के बारे में निर्णय लिया था लेकिन 1996 के चुनाव घोषित होने के बाद आचार संहिता लग जाने के कारण इस ठहराव को नहीं दिया गया। यह जनता के साथ घोर अन्याय किया गया है। अत: पुष्प एक्सप्रेस को बुरहानहार में ठहराव दिया जाये।

सचखंड एक्सप्रेस को बुरहानपुर में ठहराव दिया जाए। यह गाड़ी अमृतसर से नांदेड़ के बीच में चलती है। हजारों सिक्ख यात्री इस गाड़ी से प्रतिदिन यात्रा करते हैं। बुहरानपुर में ऐतिहासिक गुरद्वारा है जहां सैंकड़ों तीर्थयात्री आते हैं। ट्रेन का ठहराव नहीं होने से यात्रियों को गुरद्वारा पहुंचने के लिये भुसावल उतरना पड़ता है और वहां से बुरहानपुर आना पड़ता है जिससे उन्हें बहुत कठिनाई होती है। अत: सचखंड एकसप्रेस को बुरहानपुर अविलम्ब ठहराव दिया जाये।

बुरहानपुर रेलवे प्लेटफार्म नं० 1 एवं 2 पर शेड छोटे होने से बारिश से यात्री भीग जाते हैं और गर्मी की चिलचिलाती धूप में झुलसते हैं। अत: अविलम्ब प्लेटफार्मों पर शेडों का विस्तार कर जनता को राहत पहुंचाई जाये।

1078 अप झेलम एक्सप्रेस पहले हरसूद रुका करती थी लेकिन इस ट्रेन का ठहराव 1996 में समाप्त कर दिया गया जो जनता के साथ अन्याय है। इसलिए हरसूद में 1078 अप झेलम एक्सप्रेस का पुन: ठहराव दिया जाये।

झेलम एक्सप्रेस एवं पंजाब मेल को बीड स्टेशन पर ठहराव दिया जाये क्योंकि यह इंदिरा सागर बांध का निकटतम स्टेशन है। भारत का निर्माणाधीन सबसे बड़ा बांध है। सैंकड़ों कर्मचारी, अधिकारी, ठेकेदार व अन्य जनता प्रतिदिन यहां आती जाती है। जनहित में इन दोनों गाड़ियों को बीड में ठहराव दिया जाये।

मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री जी मेरे द्वारा रखी मांगों को उदारता का परिचय देकर स्वीकार करेंगे एवं जनहित में मांगें स्वीकार करके जनकल्याण में सहभागी बनेंगे।

•श्री राम शकल (राबर्टसगंज) : महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी वर्ष 1999-2000 को जो रेल बजट लाये हैं। मैं उसका पुरजोर समर्थन करता हूं। महोदय, रेलवे इस देश की बहुत बड़ी सम्पत्ति है। जहां करोड़ों लोगों को यात्रा करने का सौभाग्य मिलता है वहीं लाखों लोगों को रोजी रोटी उपलब्ध कराता है। साथ ही पूरे भारत को जोड़ने का काम करता है।

महोदय, देश की जर्जर अर्थव्यवस्था में हमारे मंत्री जी ने जो अपनी खास उपलब्धियां दर्शायी हैं वह सराहनीय हैं। साथ ही यात्रियों को नागरिकों को जो सुविधायें उपलब्ध करायी हैं, धन्यवाद के पात्र हैं।

महोदय, राजधानी किराये में 11 में 16 प्रतिशत की वृद्धि, माल भाड़े में सभी पार्सल ढुलाई पर 4 प्रतिशत की वृद्धि तथा बिना टिकट के यात्रा करने वाले को दन्ड 50 रुपये से बढ़ाकर 250 रुपये का अर्थदण्ड तथा साधारण रेल गाड़ियों में स्लीपर दर्जे का तथा पहले दर्जे का किराया दूसरे दर्जे का किराया क्रमश: 1.55 तथा 5.25 गुना होगा। इस वृद्धि से जहां अर्थव्यवस्था महबूत होगी वहीं नयी गाड़ियों तथा नई रेल लाइनों के विस्तार में सुविधा होगी। वर्ष 1999-2000 के रेल बजट में आय परिवर्तन के लिये आमान परिवर्तन के लिये 445 करोड़ रुपये का प्राविधान होगा।

माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में यात्रियों को जो रियायतें व सुविधायें दी हैं, चाहे वह रेल गाड़ी के दूसरे दर्जे के सामान्य किराये में वृद्धि नहीं करना, चाहे मेल गाड़ियों में दूसरे दजे के किराये में कोई वृद्धि नहीं करना साथ ही जिला मुख्यालयों के मान्यता प्राप्त प्रेस संवाददाताओं को 30000 कि०मी० की यात्रा के लिये 50 प्रतिशत की रियायत दी है। उससे पूरा देश अपको योग्य मंत्री के रूप में जानेगा।

माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने के लिये सभी गाड़ियों के ड्राइवरों तथा गार्डों को इस वर्ष मार्च से वाकी-टाकी सेट उपलब्ध कराने की व्यवस्था की है। उससे सुरक्षा तथा दुर्घटनाओं से बचा जा सकेगा। दूसरे चरण में यह सेट माल गाड़ियों के भी ड्राइवरों तथा गार्डों को दिया जायेगा।

वर्ष 1999-2000 का योजना खर्च 1700 करोड़ रुपये रखा गया है। यह पिछले वर्ष के संशोधित अनुमान से 945 करोड़ रुपये अधिक है। यह नये क्षेत्रों में रेलवे का नेटवर्क बढ़ाने के लिये 700 करोड़ का प्रावधान किया गया है। यह संशोधित अनुमानों से 59 प्रतिशत अधिक है। कलकत्ता, चेन्नई और मुम्बई में मेट्रोपोलिटन परियोजनाओं पर तेजी से काम के लिये 300 करोड़ का प्राविधान किया गया है। यह पिछले वर्ष की तुलना में 52 प्रतिशत अधिक है। गेज परिवर्तन के लिये 745 करोड़, तथा 16 नई लाइन, 7 गेज परिवर्तन, 5 दोहरीकरण परियोजनाओं, विद्युतीकरण का प्राविधान किया गया है। इन परियोजनाओं के लिये 34000 करोड़ रुपये की इस बजट में व्यवस्था की गयी है।

कलकत्ता सर्कुलर रेलवे को पूरा करने और दो गाड़ियों के फेरों को बढ़ाने का प्रस्ताव है। बिहार के खाते में तीन नई गाड़ियां, महाराष्ट्र के खाते में दो नई गाड़ियां साथ ही कर्नाटक और जम्मू के खाते में एक-एक नई गाड़ी को चलाने का प्राविधान है। इन नई रेलगाड़ियों के चलने से जहां क्षेत्रीय संतुलन की बात होगी वहीं दक्षिण से उत्तर तथा पूरब से पश्चिम लम्बी दूरी तय करने में सुविधा होगी।

माननीय अध्यक्ष जी जिस प्रदेश से हम आते हैं वह देश का जनसंख्या के दृष्टि से सबसे बड़ा प्रदेश उत्तर प्रदेश जो रेलवे के उत्तर रेलवे तथा उत्तर पूर्व रेलवे को बिलांग कर करता है। माननीय मंत्री जी ने नई लाइनों की दृष्टि से बहुत कम ध्यान दिया है। मात्र पांच परियोजनायें ली गयी हैं। गुना, इटावा हो, ललितपुर, सिंगरौली हो या आगरा, इटावा, फतेहाबाद रामपुर काठगोदाम।

दोहरी लाइनों की दृष्टि से कानपुर पनकी मुरादनगर, गोंडा, जरबल रोड, तथा गोरखपुर सहजनवां, देवरिया टनखार, बहुत कम दोहरी लाइन का प्रावधान है।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री राम शकल]

आमान परिवर्तन की दृष्टि से भी उत्तर प्रदेश जैसे बड़े प्रदेश में 7 परियोजनायें ली गयी हैं :-

1. मथुरा अचनेरा
2. खड्डा-गोरखपुर
3. मुजफ्फरपुर-रकसौली
4. गोंडा-बहराईच सीतापुर लखनऊ
5. गोंडा गोरखपुर नौतनवा
6. कानपुर-कासगंज मथुरा बरेली।

रेलवे पुल की दृष्टि से भी मात्र 7 पुल इस वित्तीय वर्ष में लिये जा रहे हैं :-

1. रामपुर काठगोदाम उपरी सड़क पुल
2. मुगलसराय मंडल सोनपुर पुल
3. टूण्डला यमुना पुल
4. लखनऊ गोमती नदी पर पुल
5. मुरादाबाद सहारनपुर गंगा नदी पर पुल
6. मुरादाबाद गाजियाबाद गंगा नदी पर पुल
7. देवरिया – नूनखार उपरी सड़क पुल

महोदय, माननीय मंत्री जी ने इतने बड़े प्रदेश के इस बजट में बहुत कम परियोजनायें टेकअप की है।

माननीय अध्यक्ष जी मैं जिस संसदीय क्षेत्र राबर्टसगंज से चुन कर आते हैं। उ०प्र० के दो जिले मीरजापुर तथा सोनभद्र आते हैं। बिहार तथा मध्य प्रदेश की सीमायें लगी हैं वहां भारत सराकर तथा उ०प्र० सरकार की बहुत सी परियोजनायें चलती हैं किन्तु रेलवे सुविधा बहुत ही कम है।

माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से निवेदन है कि कुछ प्रमुख मांगें हैं उसे इस वित्तीय वर्ष में सम्मिलित करने का कष्ट करेंगे।

1. वाराणसी से शक्तिनगर रेल सेवा प्रारम्भ किया जाये
2. चोपन को मंडल कार्यालय बनाया जाये
3. गोरखपुर से सिंगरौली नई एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाये
4. प्रयागराज को वाराणसी तक बढाया जाये
5. चुनार से सिंगरौली तक दोहरी लाइन
6. चोपन और चुनार को कम्प्यूटर सुविधा से जोड़ा जाये
7. जोधपुर हावड़ा एक्सप्रेस को मीरजापुर में ठहराव
8. चुनार ऐतिहासिक नगर है, एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव हो
9. नाथ इस्ट एक्सप्रेस का मीरजापुर में ठहराव।

•**श्री अशोक अर्गल** (मुरैना) : माननीय अध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने देश की जनता को इतनी अच्छी सौगात बजट के रूप में दी।

माननीय रेल मंत्री जी ने मेल, एक्सप्रेस तथा साधारण गाड़ियों के दूसरे दर्जे के किरायों तथा दूसरे दर्जे के सीजन टिकट के किराये में कोई वृद्धि न करके जो 90 प्रतिशत यात्रियों को उपहार दिया है। मैं उसका स्वागत करता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 1999-2000 यात्री वर्ष घोषित किया है। रेलवे क्रासिंग की दुर्घटनायें सबसे चिन्ताजनक हैं देश में 24.359 क्रासिंग ऐसे हैं, जहां कोई चौकीदार नहीं है। एक फाटक को लगाने में जानकारी के अनुसार 1 लाख रुपये खर्च आयेगा। साथ में वहां कार्यरत कर्मियों का वेतन भी सब मिलाकर 2200 करोड़ रुपये की धन की जरूरत होगी। रेलवे के पास इतना पैसा नहीं है।

अत: लोगों को इस सब के प्रति जागरूक करने के लिये तैयार करना होगा। रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि यात्रियों को विश्वसनीय और बेहतर सुविधा प्रदान करने हेतु रेल मंत्रालय के कर्मचारियों को निरन्तर प्रशिक्षित करने की आवश्यकता है। पूरे देश में इस समय आरक्षण खिड़कियों पर होने वाली परेशानियों का गंभीर सामना करना पड़ता है, मेरे संसदीय क्षेत्र मुरैना में आरक्षण खिड़की स्टेशन पर सिर्फ 4 घंटे सुबह 10 बजे से दोहपर 2 बजे तक खुलती है, जिससे जनता को बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है, अत: जनता की सुविधा को देखते हुये इसे शाम को 5 बजे तक खुला होना चाहिये।

मेरे संसदीय क्षेत्र में मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन के मुरैना रेलवे स्टेशन के पलैट फार्म नं० 1 एवं 2 पर शैड की कमी है, जिससे यात्रियों को बरसात एवं गर्मियों के दौरान भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान ग्वालियर से श्योपुरकला छोटी रेल लाइन पर लाना चाहता हूं, ग्वालियर से श्योपुरकला जिसका पूर्व में बड़ी लाइन में परिवर्तन हेतु सर्वेक्षण करवाया जा चुका है। परन्तु अभी तक इस पर कोई ठोस निर्णय नहीं हो पाया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि अति शीघ्र निर्णय लें, ताकि क्षेत्र के 10 लाख नागरिक इसका लाभ उठा सकें, इसके साथ-साथ रेलवे को भी इस लाइन से काफी आमदनी प्राप्त हो सकती है।

इसी प्रकार मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि इटावा-भिण्ड से अम्बाह, मुरैना श्योपुरकला-सवाई माधोपुर तक नई रेल लाइन से जोड़ा जावे जिससे इसका लाभ उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश तथा राजस्थान के लोग उठा पायेंगे। तथा तीनों राज्य एक परिधी में आ जायेंगे। इसके अलावा मंत्री जी का ध्यान मुरैना रेलवे स्टेशन पर आकर्षित करना चाहता हूं, मुरैना स्टेशन से भोपाल जो कि मध्य प्रदेश की राजधानी है, वहां प्रतिदिन हजारों लोग यात्रा करते हैं। मालवा एक्सप्रेस के अलावा यात्रियों की सुविधा के लिये कोई गाड़ी नहीं है। जनता की मांग के अनुसार मुरैना में जी०टी० एक्सप्रेस एवं महामाया एक्सप्रेस के ठहराव की अति आवश्यकता है। पिछले 7-8 वर्षों में मुरैना स्टेशन पर किसी भी गाड़ी का ठहराव नहीं किया गया है। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि मुरैना स्टेशन पर उपरोक्त दोनों गाड़ियों का ठहराव किया जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र के वानमोर रेलवे स्टेशन से रात्रि को भोपाल एवं दिल्ली के लिये कोई गाड़ी नहीं है, जिससे यात्रियों को भारी

•सभा पटल पर रखा गया।

असुविधा होती है। मेरा आपसे अनुरोध है कि वहां दिल्ली के लिये दादर एक्सप्रेस एवं भोपाल के लिये मालवा एक्सप्रेस का ठहराव किया जाये।

मुरैना शहर जो कि चम्बल संभाग का मुख्यालय है वहां से भिण्ड जाने के लिये लालोर रेलवे क्रासिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज की बहुत आवश्यकता है। ओवर ब्रिज के अभाव में वहां फाटक पर घंटों जाम लगा रहता है, जिसके कारण यात्रियों को काफी असुविधा होती है। और मेरा अन्त में अनुरोध है कि इमरजेन्सी में जेल में बंद रहे मीसा बन्दियों को रेलवे पास स्वतन्त्रता सैनानी का दर्जा देकर दिये जावें।

मंत्री महोदय द्वारा जो बजट पेश किया है तथा उनका कार्यकाल एक वर्ष पूरा हो रहा है, उनका कार्य निष्पक्ष रेलवे बजट भी सराहनीय रहा है। जनता ने इसे सराहा है। गरीब वर्ग को रेलवे टिकट में राहत दी है। मैं बजट का स्वागत करता हूं।

[अनुवाद]

•**श्री एस० मुरुगेसन** (तेनकासी) : महोदय, मैं आपके माध्यम से इस माननीय सभा में माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

सबसे पहले तो मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र तेनकासी में तेनकासी से तिरुनेलवेलि, तिरुच्चेंदूर और विरदुनसम से क्विलोन छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए अपने दल ए०आई०ए०डी०एम०के०, अपनी और अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की ओर से रेल मंत्री को बधाई देता हूं।

मैं माननीय मंत्री जी को तमिलनाडु के शहर के बारे में एक महत्वपूर्ण बात बताना चाहता हूं। अब इसे तमिलनाडु की कायर कारपोरेशन से अलग करके कारपोरेशन का दर्जा दे दिया गया है। यह शहर तूतीकोरिन, तेनकासी, तिरुच्चेंदूर, मदुरै, कन्याकुमारी जैसे प्रमुख शहरों को जोड़ने वाला प्रमुख जंक्शन है।

मैं परमर्शदात्री समिति का सदस्य हूं। मैंने तिरुनेलवेलि में पी०आई०टी० लाइन के महत्व के बारे में रेलवे अधिकारियों और दक्षिण रेलवे के महाप्रबंधक को अनेक अभ्यावेदन भेजे हैं। यहां जल आदि जैसी सभी बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध हैं। दक्षिण रेलवे के महा-प्रबंधक ने एक अभ्यावेदन का यह उत्तर दिया है कि रेलवे एक वाणिज्यिक संगठन है और वह इसे रेल मंत्री जी को अग्रेषित कर देंगे क्योंकि तमिलनाडु के तिरुनेलवेलि शहर में पी०आई०टी० लाइन सुविधाओं के बारे में माननीय रेल मंत्री द्वारा ही विचार किया जाना है।

सभापति महोदय : निम्नलिखित सदस्यों ने मुझ से अपने भाषण सभा पटल पर रखने का अनुरोध किया है। मैं इनका एक-एक करके नाम पुकारूंगा। अत:, भाषण सभा पटल पर रखे जाने के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)

श्री मधुकर सरपोतदार (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : उनके मुख्य भाषण कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित किये जा रहे हैं। उन्हें बोलने की अनुमति दी जाए। *(व्यवधान)*

•सभा पटल पर रखा गया।

सभापति महोदय : नहीं, मैं उन्हें बोलने की अनुमति नहीं दे रहा हूं।

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले (मुम्बई दक्षिण-मध्य) : सभापति महोदय, वर्ष 1999-2000 को आपने "यात्री वर्ष" एनाउंस किया है लेकिन यात्रियों के लिए सिर्फ 130 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। सिर्फ 1.3 प्रतिशत यात्रियों के लिए सुविधाएं की है। नब्बे प्रतिशत यात्री सैकेंड क्लास में सफर करते हैं और आप केवल राजधानी के यात्रियों की तरफ ही ध्यान देते हैं लेकिन मेरा आपसे निवेदन है कि आप लोकल रेलवे पैसेंजर की सुविधाओं की तरफ भी ध्यान दीजिए। माननीय रेल राज्य मंत्री जो मुम्बई के हैं, उन्हें मुम्बई उपनगर के बारे में ज्यादा पता है। रेलवे योजना का अधिकांश हिस्सा आन्तरिक साधनों से और उधार से फाइनेंस करना पड़ता है। बजट सपोर्ट कम हो रहा है। जिस तरह से आज हम पेंडिंग और ओन-गोइंग प्रोजेक्ट्स पर अमल करना चाहेंगे तो कम से कम उसके लिए 34000 करोड़ रुपये की जरूरत होगी और आज तक बजट के प्रावधान के हिसाब से इस बजट को पूरा करने के लिए बीस-पच्चीस वर्ष लग सकते हैं। इसलिए मैं रेलवे मंत्री जी से विनती करता हूं कि आप फाइनेंस मिनिस्टर से कहिए, हम भी कहेंगे, रेलवे के लिए ज्यादा से ज्यादा प्रावधान होना चाहिए।

मुम्बई में नान्देड़ एक्सप्रेस जो निजामाबाद तक जाती है, हमारे जो तेलगु भाई आन्ध्र प्रदेश से आए हुए हैं, वे लोग मुम्बई में ज्यादा रहते हैं। मेरे क्षेत्र में ज्यादा रहते हैं, उन्होंने निजामाबाद भी बंद किया था। नान्देड़ से मुदगेड़ ब्रॉडगेज डाला हुआ है और उनका कहना है कि निजामाबाद तक लेकर जाइए, यह उनकी मांग है। उनकी मांग है कि मुम्बई से निजामाबाद तक गाड़ी शुरू होनी चाहिए। दो बार उन्होंने निजामाबाद बंद किया था। उनका कहना है कि वे नान्देड़ से मुतकेड़ तक आते हैं लेकिन मुतकेड़ से वापस जाने के लिए तीन बार ट्रेन चेंज करनी पड़ती है। अगर डायरेक्ट ट्रेन हो जाएगी, निजामाबाद से ब्रॉडगेज शुरू कर दें, केवल पचास कि०मी० की लाइन कर देंगे तो आगे बढ़ सकते हैं। कोंकण रेलवे के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि आपने कोंकण रेलवे स्टेशन शुरू किया है लेकिन उसका कुछ फायदा नहीं हुआ है। कोंकण रेलवे के लिए ज्यादा से ज्यादा डिब्बे होने चाहिए और वहां कोचेज भी ज्यादा लगने चाहिए। उसी वक्त हमारे महाराष्ट्र में गणपति उत्सव, दीपावली की छुट्टी होती है और मई महीने में जो होली की छुट्टी होती है, उस वक्त ज्यादा से ज्यादा ट्रेन होनी चाहिए। मुम्बई के चर्चगेट के लिए, पैसेंजर के लिए ज्यादा से ज्यादा पैसा रेल मंत्रालय को मिल रहा है। रेल राज्य मंत्री सब इस साइड में बैठ्ठा करते थे तो इस बारे में बार-बार कहते थे। मैं विनती करता हूं कि आप यात्रियों की सुविधाओं की तरफ भी ध्यान दीजिए।

आप टॉयलेट्स की हालत देखिए। टॉयलेट्स कितनी खराब दशा में रहते हैं। कल परसों चर्चगेट स्टेशन का मैंने राउंड लिया था, वहां टॉयलेट्स में भी सामान रखा हुआ था। टॉयलेट्स साफ नहीं होते हैं, उनकी तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

अर्बन लाइन की गाड़ियां टाइम से नहीं चलती हैं जबकि वेस्टर्न लाइन की गाड़ियां टाइम से चलती हैं। अर्बन लाइन्स में घटिया गाड़ियां रहती हैं, उनमें न फैन्स होते हैं, न लाइट्स ठीक तरह से काम करती हैं। मैं बताना चाहता हूं कि रेलवे में लोहा लगने की वजह से कई बार कपड़े फट जाते हैं। अगर किसी को जख्म हो जाएगा, उसको

[श्री मोहन रावले]

एड्स हुआ होगा तो दूसरे आदमी को भी एड्स हो सकता है, यह गंभीर बात है। मैं रेलवे स्टेशन पर गया था तो मुझे पता लगा। मेरे क्षेत्र में करीरोड़ स्टेशन है। वहां से अगर आप नामजोशी मार्ग तक फुट ब्रिज लगाएंगे तो लम्बी दूरी से लोगों को नहीं जाना पड़ेगा। लोअर परेल और करीरोड़ में ब्रिज होना चाहिए। मैं 1991 से शिवड़ी रेलवे स्टेशन के लिए बात कर रहा हूं। वहां रेलवे क्रासिंग करते समय बहुत लोग मारे गए लेकिन अभी तक वहां ब्रिज नहीं बन रहा है। मेरी मंत्री जी मांग है कि वहां जल्दी से जल्दी ब्रिज बनवाया जाए।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री मोहन रावले, कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री मधुकर सरपोतदार : महोदय, मेरे लिए बहुत हैरानी की बात है। मेरी पार्टी की ओर से बोलने वाले वह पहले सदस्य हैं और आप उन्हें दो मिनट में समाप्त करने के लिए कह रहे हैं। ऐस अनेक सदस्य हैं, जो लगभग एक-एक घंटे से भी ज्यादा बोले हैं। यह उचित नहीं है।

सभापति महोदय : यदि माननीय सदस्य बोलना चाहें, तो वह बोल सकते हैं। अन्यथा वह अपना शेष भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं। उनका पूरा भाषण कार्यवाही वृत्तांत का अंग बन जाएगा।

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले : महोदय, रेलवे लाइन के नजदीक झोंपड़ियां हैं, जहां से लोग पत्थर फेंकते हैं और वहां ट्रेन भी धीरे हो जाती है। वहां जो लोग रेलवे की जमीन पर रहते हैं उनको वहां से हटा दिया जाए और उनको कोई अल्टरनेटिव जगह जल्दी से जल्दी दी जाए। मेरे क्षेत्र में ज्यादा से ज्यादा अस्पताल हैं—केम, टीबी और टाटा अस्पताल हैं। वहां कुछ फास्ट ट्रेनें रूकनी चाहिए। हमारे यहां कुछ महत्वपूर्ण स्टेशंस हैं, जहां से गाड़ियां चलती हैं। यहां से कुर्ला और बांद्रा आती हैं। मैं चाहता हूं कि पिक आवर्स में कुर्ला और बांद्रा से गाड़ी चले। घाट के ऊपर से ज्यादा गाड़ियां बढ़ाई जाएं। पिक आवर्स में लोग काम पर जाते हैं। वहां बहुत सी इंडस्ट्रीज हैं। हारबर लाईन से गाड़ियां टाइम पर और कम अंतर में चलनी चाहिए। वहां प्लेटफार्म बहुत कम हैं, ये बढ़ने चाहिए। मेरे क्षेत्र परेल में बहुत भीड़ होती है, वहां बहुत नेरो पुल हैं इस कारण से वहां लोग भी मर सकते हैं। वहां उतरने के लिए बहुत दिक्कत होती है, इसलिए वहां ब्रिज बनाया जाए।

महोदय, कोंकण रेलवे में लोगों को खड़ा रहना पड़ता है। लोग टॉयलेट में जा नहीं सकते हैं। छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से वाया ब्रिज करके एक ट्रेन शुरू कराएं। चर्चगेट से ट्रेन शुरू कराएंगे तो वाया परेल और कर्जत तक जा सकती है। बांद्रा में जैसे ओवरब्रिज है वैसे ओवरब्रिज शुरू करके यह सुविधा दी जाए। रणकपुर स्टेशन पर बांद्रा से बीकानेर ट्रेन जाती है और बीकानेर में ज्यादा से ज्यादा मारवाड़ी समाज के लोग रहते हैं, वे भायंदर में ज्यादा रहते हैं इसलिए भायंदर से ट्रेन शुरू की जाए। दिवा चिपलूम गाड़ी में टॉयलेट की व्यवस्था होनी चाहिए। मुंबई से संभाजी नगर जाने के लिए देवगिरी एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिए। नासिक से एक ट्रेन आती है उसको आपने व्यापारियों के लिए शुरू किया। वह ट्रेन 12 बजे आती है, इसलिए बाकी लोगों को दिक्कत होती है। सर उसमें शिकायत पुस्तिका होनी चाहिए और उसकी जांच भी होनी चाहिए। शिकायत पुस्तिका को कोई देखता नहीं है। पीक-आवर में नासिक से जो ट्रेन आती है वह 6 बजे चलकर 10 बजे पहुंचती है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री मोहन रावले, कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले : सभापति जी, 12 डिब्बों की ज्यादा से ज्यादा गाड़ियां होनी चाहिएं और प्लेटफार्म भी बढ़ने चाहिएं। *(व्यवधान)* मैं सारे लोगों के लिए बोल रहा हूं। गांव से बाहर जब गाड़ी जाती है तो एजेंट लोग उसमें घुस जाते हैं, सामान्य आदमी उसमें जाते हैं तो आर०पी०एफ० वाले डंडे से मारते हैं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री मोहन रावले, आप अपना शेष भाषण सभा पटल पर रख दीजिए। यह कार्यवाही वृत्तांत का अंग बन जाएगा।

(व्यवधान)

श्री मधुकर सरपोतदार : सभापति महोदय, सुबह जब श्री बसुदेव आचार्य अपना भाषण दे रहे थे, तो उस समय उन्होंने सभापति महोदय से उन्हें और अधिक समय दिए जाने पर विचार करने हेतु अनुरोध किया था, क्योंकि पूरी चर्चा सुबह चार बजे तक चलेगी। उन्होंने कहा था कि स्थिति को ध्यान में रखते हुए, उन्हें कुछ और समय तक बोलने की अनुमति दी जाए। महोदय, श्री बसुदेव आचार्य को एक घंटे से भी ज्यादा समय तक बोलने की अनुमति दी गई थी। लेकिन अब, केवल दो मिनट तक बोलने के बाद, उन्हें अपना भाषण समाप्त करके बैठ जाने के लिए कहा जा रहा है। मैं इस बात को केवल रिकार्ड करवा रहा हूं। बस मुझे इतना ही कहना था।

सभापति महोदय : निर्धारित समय के अनुसार आपकी पार्टी को चार मिनट का समय दिया गया था। वह पहले ही चार मिनट का समय ले चुके हैं। उसके बाद भी मैंने उन्हें बोलने के लिए और अधिक समय दिया है। लेकिन अब, चाहे जो भी हो, वह अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रख सकते हैं। उसे कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल कर दिया जाएगा।

श्री मधुकर सरपोतदार : मुझे यह बताया गया है कि हमारी पार्टी को बोलने के लिए केवल चार मिनट का समय दिया गया है। लेकिन क्या चार मिनट का यह समय हमें इस बात पर विचार करते हुए दिया गया है कि हमें सुबह चार बजे तक बैठना पड़ेगा ?

सभापति महोदय : ठीक है।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया बहस मत कीजिए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले : सर, हमारे देश में सब स्टेटों की अपनी भाषाओं को उनके स्टेट में प्राथमिकता मिलती है लेकिन मुम्बई में मराठी के ऊपर अन्याय हो रहा है। उसको भी वहां प्राथमिकता मिलनी चाहिए। रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड में वहां भ्रष्टाचार हो रहा है। बाहर के लोग वहां आकर सर्विस करते हैं और मराठी लोगों को सर्विस नहीं मिलती है। इस बारे में मैं आपसे विनती करता हूं।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड में अगर कोई भ्रष्टाचार का आरोप हो तो आप मुझे गंभीरतापूर्वक उसकी सूचना दीजिए। मुम्बई के रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड में एक शिकायत मिली थी, एक स्टेशन पर लिकेज हुई थी। वहां किसी ने परीक्षा भवन में चोरी की थी तो रिक्रूटमेंट बोर्ड द्वारा कंडक्टिड पूरी परीक्षा को खत्म कर दिया गया था। कृपा करके आपके पास रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के बारे में कोई शिकायत हो तो हर समय आप मुझे बता सकते हैं।

श्री मोहन रावले : आपका शुक्रिया। आपके बारे में हमें बहुत आदर हैं। आप जो करने जा रहे हैं उसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूं। लेकिन जो मैं कह रहा हूं वह भी रियलिटी है। हमने आंदोलन किया था, रेल बंद की थी। जो हमारे यहां के अप्रेंटिश थे उनको नौकरी नहीं मिलती थी। वे हमें बोलते थे कि पच्चीस-पचास हजार दे दो तो नौकरी मिलती है। *(व्यवधान)*

श्री श्याम बिहारी मिश्र (बिल्हौर) : इस सरकार की नहीं, यह तो पुरानी सरकार की बात है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री मोहन रावले, कृपया अध्यक्षपीठ को संबोधित कीजिए। आप उनसे अनावश्यक रूप से बहस क्यों कर रहे हैं?

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले : नीतीश कुमार जी, मुझे माफ कीजिए, यह तो पुरानी सरकार में हो रहा था। जो सेंट्रल रेलवे, महालक्ष्मी के अप्रेंटिश हैं, वर्कर्स हैं और मुम्बई सेंट्रल के अप्रेंटिश हैं उनको जल्दी से जल्दी नौकरी पर लगाइये। मुम्बई शहर से राम नायक जी आते हैं। वहां स्टेशन पर साउंड सिस्टम होता है, जो एनाउंसमेंट होती है वह नहीं है। वहां आग लग गयी थी। उस समय के प्रधान मंत्री श्री नरसिंह राव जी को लिखा था। उस समय रेल मंत्री जाफर शरीफ थे। राम विलास पासवान जी ने मामला उठाया था। राम नायक जी से मैं प्रार्थना करता हूं कि वहां जो महिलाएं मर चुकी हैं। उनके घर वालों को मुआवजा दीजिए। मैंने यहां जो डिमांड्स रखी हैं, आप उन्हें मानें। रेलगाड़ियों में सफाई होनी चाहिए।

[अनुवाद]

•अध्यक्ष महोदय, मैंने 3 और 5 मार्च, 1999 के बीच हार्बर लाइन, मध्य रेल और पश्चिम रेल के क्रमशः काटनग्रीन, परेल, एल्फिस्टन और चर्चगेट स्टेशनों का दौरा किया था और यात्रियों से सीधा सम्पर्क किया था। कई यात्रियों ने अपनी शिकायतें रखीं और सुझाव दिए। उन लोगों ने अपनी शिकायतें और सुझाव लिखित रूप में भी प्रस्तुत किए थे। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अपने सुझावों पर विचार करने का अनुरोध करता हूं जो यात्रियों द्वारा की गई शिकायतों और सुझावों को प्रतिबिम्बित करते हैं।

पश्चिम रेल

- छत्रपति शिवाजी और बांद्रा टर्मिनल के बीच गाड़ियों की संख्या बढ़ायी जाये।
- मलाड और गोरेगांव के बीच भीड़-भाड़ के समय अर्थात् प्रातः 8 बजे से 10 बजे तक और सायं 5 बजे से 9 बजे तक और अधिक गाड़ियां शुरू की जाएं।
- अंधेरी फास्ट लोकल गाड़ी पुनः चलायी जाये।
- सवारी डिब्बों में और अधिक पंखे लगाए जाएं।
- अंधेरी और विराट के बीच गाड़ी शुरू की जाये।
- 1.45 बजे चलने वाली गोरेगांव लोकल गाड़ी में 12 सवारी डिब्बे लगाए जाएं।
- विराट और बोरीवली के बीच दो जोड़ी गाड़ियां शुरू की जाएं।
- भयन्दर से प्रातः में और लोकल गाड़ियां शुरू की जाएं।
- अंधेरी में प्लेटफार्म संख्या 6 और 7 को जोड़ने वाले एक पुल का निर्माण किया जाए।
- मीरा रोड लोकल गाड़ी शुरू की जाये।
- बांद्रा-बीकानेर रनकपुर एक्सप्रेस गाड़ी का भयन्दर स्टेशन में ठहराव रखा जाये।
- जोगेश्वरी लोकल गाड़ी सुबह चलायी जाये।
- मुम्बई-दिल्ली सुपरफास्ट वातानुकूलित एक्सप्रेस गाड़ी शुरू की जाये।
- जोगेश्वरी में और अधिक बुकिंग खिड़कियां खोली जाएं।
- जम्मू-तवी स्वराज्य एक्सप्रेस गाड़ी में यात्रियों को लूटने की घटनाओं में अत्यधिक वृद्धि हुई है। पंजाब पुलिस यात्रियों पर जुआ खेलने का आरोप लगाने की धमी दे रही है और उनसे 5000 रुपये वसूल रही है।
- एल्फिस्टन रोड स्टेशन के रेलवे आवासों में गंदे पानी के पाइप में रिसाव की मरम्मत करायी जाए।
- रेलवे स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली शुरू की जाये।
- एल्फिस्टन स्टेशन पर यात्री अत्यधिक भीड़-भाड़ के कारण प्रातः 8.30—10.30 बजे तक गाड़ियों में चढ़ नहीं पाते। अतः इस समय में बांद्रा-दादर लोकल गाड़ियां शुरू की जाएं।
- एल्फिस्टन और परेल स्टेशनों पर यात्री पुल के रास्ते से जाने की बजाय पटरी पार करके जाते हैं। रेल पटरियों को पार करने

•मूलतः मराठी भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर सभा पटल पर रखा गया।

[श्री मोहन रावले]

– की प्रवृत्ति को रोकने के लिए बाड लगाए जाने चाहिए। इससे दुर्घटनाओं को रोकने में सहायता मिलेगी।

– तोडंकर क्रासलेन, एल्फिस्टन रोड में पश्चिम रेलवे के क्वार्टरों में लेन मार्ग खराब हालत में हैं। पानी के निकासी वाले पाइपों से रिसाव हो रहा है। निगम यह तर्क देकर इस कार्य को करने से इनकार कर रहा है कि यह रेलवे का कार्य है।

– बोरीवली फास्ट ट्रेन का कांदीवली में हाल्ट रखा जाये और इसके आगे इसे तीव्र गाड़ी के रूप में चलाया जाये।

– चर्च गेट और लोवर पारेल के बीच जेब कटने की घटनाएं बढ़ रहीं हैं।

– एल्फिस्टन स्टेशन पर तीव्र गाड़ियों के लिए एक और प्लेटफार्म बनाया जाये।

– चर्चगेट स्टेशन पर जन सम्पर्क कार्यालय तत्परता से कार्य नहीं कर रहा है। चर्चगेट स्टेशन पर शिकायत पुस्तिका उपलब्ध नहीं है। सभी रेलवे स्टेशनों पर शिकायत पुस्तिका उपलब्ध होनी चाहिए। इसे जन सम्पर्क कार्यालय की बजाय उप रेलवे प्रबंधक के अधीन रखा जाये।

– रेल दुर्घटनाओं के पीड़ितों को तत्काल सहायता उपलब्ध करायी जाये। बिना टिकट यात्रियों के दण्ड को कम करके 250/- रुपये किया जाये।

– ब्रिटिश शासन के दौरान रेलवे स्टेशनों को रखे गए नाम बदले जाएं।

– काटन रेलवे स्टेशन के पुल को डाक लेबर यार्ड तक बढ़ाया जाये।

– परेल स्टेशन पर सार्वजनिक घोषणा स्पष्ट रूप से की जाये।

– रेलवे पुलिस द्वारा महिलाओं और स्कूली बच्चों के लिए विशेषरूप से सुरक्षा के प्रबंध किए जाएं।

– मुम्बई-सावंतवाड़ी के बीच और अधिक गाड़ियां चलायी जाएं।

– तीव्र गाड़ियों का पारेल और एल्फिस्टन में हाल्ट रखा जाये क्योंकि यहां अधिक अस्पताल स्थित हैं।

– शिवडी, काटनग्रीन, संधर्स्ट रोड, करीरोड और चिंचपोकली रेलवे स्टेशनों पर बुकिंग खिड़कियों की संख्या बढ़ायी जाए।

– 12 डिब्बों वाली लोकल गड़ियों की संख्या बढ़ायी जाये।

– परेल स्टेशन के पुल को चौड़ा बनाया जाये। बीच में एक नया पुल बनाया जाए।

– रेल पासधारकों के लिए सामूहिक बीमा योजना शुरू की जाये।

– सभी रेलवे स्टेशनों पर प्राथमिक चिकित्सा केन्द्र शुरू किए जाएं।

– रेल प्लेटफार्मों पर शौचालयों को स्वच्छ रखा जाये।

– यात्रियों को लूटने और जेब कटने की घटनाओं को रोकने हेतु कदम उठाए जाएं।

मध्य रेल

– दादर-भायखला, कुर्ला में बुकिंग खिड़कियां समय पर नहीं खुलती।

– परेल स्टेशन परएक मात्र चाय की दुकान गैस रिसाव के कारण हुए विस्फोट के कारण नष्ट हो गई थी, चाय की दुकानों पर अग्नि शमन उपस्कर की व्यवस्था अनिवार्य की जाए।

– परेल स्टेशन के बाहर सड़क पर प्रकाश की व्यवस्था की जाए। पानी के निकास वाले टूटे हुए पाइपों की मरम्मत करायी जाए।

– घाटकोपर-छत्रपति शिवाजी टर्मिनल लोकल गाड़ी प्रात: 7 बजे शुरू की जाए।

– परेल स्टेशन के बाहर स्थित सड़क की मरम्मत करायी जाये।

– ठाणे वाली गाड़ी सुबह चलायी जाये।

– प्लेटफार्म 1 और 2 की सीढ़ियों को और चौड़ा बनाया जाये।

– परेल स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत बुकिंग सेवा शुरू की जाये।

– छत्रपति शिवाजी टर्मिनल–ठाणे के बीच 11 बजे रात्रि के बाद और अधिक गाड़ियां शुरू की जाएं।

– छत्रपति शिवाजी टर्मिनल–भईखाला संधर्स्ट स्टेशनों के बीच मद्यपान पर रोक लगायी जाये।

– दादर-छत्रपति शिवाजी टर्मिनल के बीच शाम के 6–9 बजे के दौरान चलने वाली गाड़ियों की समय-सारणी में परिवर्तन किया जाए। एक गाड़ी से दूसरी गाड़ी के बीच अत्यधिक अंतराल रखा गया है।

– कलवा पूर्व-पश्चिम के बीच आवागमन के लिए पुल का निर्माण कराया जाये।

– भांडूप में हर 15 मिनट के बाद फास्ट लोकल गाड़ी का ठहराव रखा जाये।

– घाटकोपर जंक्शन स्टेशन पर सुलभ शौचालय की व्यवस्था करायी जाए।

– मुम्बई-संभाजीनगर के बीच एक और गाड़ी शुरू की जाये।

– परेल स्टेशन पर सूचक कार्यरत नहीं हैं।

– कार्यालयों में जाने वाले लोगों के लिए मुम्बई-नासिक, नासिक-मुम्बई गाड़ियां शुरू की जाएं। कांदीवली लोकल गाड़ी सुबह चलायी जाये।

– मुम्बई-पुणे गाड़ियों के सीटों और शौचालयों में सफाई नहीं है।

– दिवा से घाटकोपर और माटुंगा तक पुलिस और मोटरमेन के साथ सांठ-गांठ से अवैध शराब की ढुलाई की जाती है। इस पर रोक लगायी जाये।

– भांडूप में तीव्र गाड़ियों का ठहराव रखा जाये।

– दिवा-चिपलुन गाड़ियां में शौचालयों की व्यवस्था उपलब्ध करायी जाये।

– पारेल स्टेशन के बाहर मानसून के दौरान जल भराव को रोका जाये।

– ठाणे से प्रात: चार गाड़ियां पुन: शुरू की जाएं।

– कर्जत-छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से और अधिक गाड़ियां चलाई जाएं।

– पश्चिम रेल की तरह मध्य रेल द्वारा 5 मिनट के अंतराल पर गाड़ियां चलायी जाएं।

– छत्रपति-शिवाजी टर्मिनल-कर्जत गाड़ी 12.45 बजे प्रस्थान करती है। इस गाड़ी का समय बदला जाये अथवा कोई अन्य गाड़ी चलाई जाये।

– घाटकोपर से रात के 9.52 बजे के बाद तीव्र गाड़ी चलायी जाये।

– छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से लोकल गाड़ियां बरास्ता एल्फिस्टन, चर्चगेट और लोवर पारेल चलायी जाएं।

– शिवाजी टर्मिनल-बोरीवली-विराट के बीच चर्चगेट से एल्फिस्टन-पारेल होते हुए कर्जत तक उपरी पुल लाइनें शुरू की जाएं।

सामान्य सुझाव

– खिड़कियों आदि के ठीक हालत में न होने के कारण यात्रियों के कपड़े फट जाते हैं और कभी-कभी तो चोट भी लग जाती है।

– कई गाड़ियों में खिड़कियों में शीशे भी नहीं होते हैं।

– विद्युत व्यवस्था सही नहीं होती है। यदि कोई व्यक्ति स्विच स्पर्श करता है तो बिजली के झटके लगते हैं।

– मानसून के दौरान गाड़ियों की छत से पानी गिरने लगता है।

– दण्ड की राशि 250 रुपये से 50 रुपये तक कम कर दी जाये। स्टाफ/नगर पुलिस के सगे संबंधी अनधिकृत रूप से प्रथम श्रेणी के डिब्बों में यात्रा करते हैं। ऐसे सभी लोगों पर दंड लगाने से रेलवे को भारी मात्रा में राजस्व की प्राप्ति होगी।

– वाडी बंदर वर्कशेड और लोको शेड से लोहे के सामग्रियों की चोरी को रोका जाये।

– वाडी बांदा माल डिपो से रेलवे का माल यातायात कई गुना बढ़ गया है। इसके कारणों का पता लगाया जाए।

– दुर्घटना के शिकार लोगों को रेलवे स्टेशनों पर ही कुछ सुविधायें प्रदान की जानी चाहिये।

– 12 डिब्बों वाली गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए।

– डिब्बों में पेयजल की आपूर्ति की जानी चाहिये।

– विकलांगों को मासिक पास जारी करते समय कुछ रियायतें दी जानी चाहिये।

– सभी रेलवे स्टेशनों पर पेयजल उपलब्ध कराया जाए।

– गाड़ियों में भजन गाने पर प्रतिबंध लगाया जाए।

– मराठी व्यक्तियों को स्टॉल दिये जाने चाहिये।

– रेलवे स्टेशनों के एस०टी०डी० बूथ विकलांगों को ही दिये जाने चाहिये।

– रेलवे द्वारा तीन भाषाओं के सूत्र को अपनाया जाना चाहिये।

– प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर प्राथमिक चिकित्सा केन्द्र खोले जाने चाहिये।

– रेल लाइनों के निकट की झोपड़ियों को हटाया जाना चाहिये।

– आरक्षित डिब्बों में बिना आरक्षण के यात्रियों को प्रवेश नहीं करने देना जाना चाहिये।

– अनाधिकृत बुकिंग एजेण्टों के साथ सख्ती से पेश आना चाहिये।

– दादर टर्मिनल में और अधिक टिकट खिड़कियां खोली जानी चाहिये।

– रेलवे स्टेशनों पर पुलिस सहायता हर समय उपलब्ध होनी चाहिये।

– महिलाओं के लिये आरक्षित डिब्बों में महिला टी०टी०ई० की नियुक्ति की जानी चाहिये।

– हार्बर और पश्चिमी रेलवे में शराब पीने पर रोक लगाई जाए।

– दादर की भांति एल्फिस्टन पर भी दोहरे मार्ग की व्यवस्था की जानी चाहिये।

– टी०टी०ई० को अपना पहचान-पत्र प्रस्तुत करना चाहिये।

– गाड़ियों में पंखे कार्य नहीं करते हैं।

– परेल और एल्फिस्टन स्टेशनों पर कांटेदार तारों का बाड़ लगाया जाना चाहिये।

– परेल स्टेशन के बाहर सड़कों पर प्रकाश की व्यवस्था की जानी चाहिये।

– विकलांगों के लिये विशेष डिब्बा होना चाहिये।

– पुलिस कर्मचारी यात्रियों के साथ सहयोग नहीं करते।

– गाड़ी का पहला और अंतिम डिब्बा महिलाओं के लिये आरक्षित होना चाहिये।

– शौचालय स्वच्छ नहीं होते।

– पीने के पानी की सुविधा होना आवश्यक है।

– रेलवे स्टेशनों पर प्राथमिक चिकित्सा सुविधा उपलब्ध होना आवश्यक है।

– महिला शौचालय स्वच्छ नहीं होते।

– यात्रियों के लिये प्लेटफॉर्म पर सीटें उपलब्ध कराई जाएं।

– फेरीवालों को पुलों और प्लेटफार्मों से अन्य ले जाया जाए।

– हर पांच मिनट के बाद एक गाड़ी उपलब्ध हो।

– व्यस्त समय में गाड़ियों के देर से न आने की व्यवस्था की जाएं।

– 60 वर्ष से अधिक आयु वाले लोगों को नि:शुल्क रेल यात्रा सुविधा प्रदान की जानी चाहिये।

[श्री मोहन रावले]

कॉकण रेलवे

- सावंतवाडी जाने वाली गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए।
- कोंकण रेलवे के साधारण डिब्बों के लिये जारी किये गये टिकटों की संख्या बैठने की क्षमता के आधार पर होनी चाहिये।
- इस समय बहुत से यात्रियों को शौचालयों में भी खड़ा होना पड़ता है।
- 11 बजे रात को चलने वाली मडगांव एक्सप्रेस में रत्नागिरि, सावंतवाडी और मालवां के लिये पृथक डिब्बे होने चाहिये।
- कोंकण रेलवे का तालुका स्थानों पर ठहराव होना चाहिये।
- कोंकण रेलवे में पुलिस कर्मचारियों की नियुक्ति की जानी चाहिये।
- कोंकण रेलवे, जो कि 10.30 बजे चलती है, के समय को बदल कर 7 बजे कर देना चाहिये।
- कोंकण रेलवे से मालवां के यात्रियों को कोई लाभ नहीं है।

हार्बर रेलवे

- सैण्डहर्ट रेलवे स्टेशन बहुत ही गंदा है। इस स्टेशन पर समुचित स्वच्छता बनाए रखना चाहिए।
- शिवड़ी में दो टिकट खिड़कियों में से केवल एक चालू है।
- बांदा से अंधेरी के बीच चलने वाली गाड़ियां 20 मिनट के अन्तराल पर चलती हैं। इस समयावधि को कम किया जाए।
- छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से हार्बर होते हुये कर्जत के लिये एक गाड़ी होनी चाहिये।
- डॉकयार्ड प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाई जाए।
- हर स्टेशन पर शिकायत केन्द्र खोले जाने चाहिये।
- मानसून के समय में सीढ़ियों पर एकत्रित होने वाली मिट्टी को हटाया जाए।
- महिला डिब्बों में पुलिस सुरक्षा प्रदान की जानी चाहिये।
- महिला डिब्बों में प्रात: सुबह या देर रात में यात्रा करने वाली महिलायें बहुत कम होती हैं। ऐसे समय में यात्रा करने वाली महिलाओं की असमाजिक तत्वों से सुरक्षा की जानी चाहिये।
- मानखुर्द और वाडला के मध्य अनधिकृत झोंपड़ियां बढ़ गई हैं। इस खण्ड में गाड़ियां धीमी गति से चलती है। पत्थर फैंके जाने की घटनाएं भी बढ़ रही हैं। रेलवे के उड़न दस्ते का कहीं भी पता नहीं चलता। इस खण्ड में पुलिस की गश्त बढ़ाई जाए।
- शिवडी हार्बर लाइन गेट 7क पर पैदल पारपथ का निर्माण किया जाए। यहां बहुत सी औद्योगिक ईकाइयां स्थित हैं। यहां पर यातायात बहुत है।
- शिवडी में यात्री प्लेटफार्म न० एक से प्लेटफार्म दो पर जाते समय रेल लाइनें पार करते हैं। यहां पर लोहे के तार का घेरा लगया जाना चाहिये। रेल लाइनों को पार करने वाले यात्रियों पर जुर्माना लगाया जाए।
- कॉटन ग्रीन रोड पर यातायात बहुत अधिक है। सड़क पर न तो सिग्नलिंग प्रणाली है न ही यातायात पुलिस। इस मार्ग पर नियमित रूप से अनेक दुर्घटनायें होती रहती हैं। वर्तमान पुल को बढ़ा कर डॉक लेबर बोर्ड कॉलेनी तक कर दिया जाना चाहिये।
- इस समय जुर्माने की राशि 250 रुपये है। इसे कम किया जाए।
- कॉटन ग्रीन स्टेशन की टिकट खिड़की मुम्बई-छत्रपति शिवाजी टर्मिनल की तरफ बनाई जानी चाहिये। इस समय टिकट खिड़की बीच में स्थित है।
- कॉटन ग्रीन स्टेशन पर अतिरिक्त खिड़की खोली जानी चाहिये।
- इस समय टिकट खिड़की छत्रपति शिवाजी टर्मिनल पर हार्बर प्लेटफार्म न० 1 पर स्थित है। अतिरिक्त खिड़की मुख्य टिकट कार्यालय के समीप शुरू की जानी चाहिये जहां पर ये पहले स्थित थी।
- चेम्बूर के सूचक कभी भी कार्य नहीं करते।
- कॉटन ग्रीन स्टेशन से 60 टैक्सियां पुणे जाती हैं। इस क्षेत्र में कीचड़ के कारण बहुत से यात्री जल्दबाजी में गिर जाते हैं।
- राय रोड़ से कॉटन ग्रीन के मध्य स्थित झोपड़ियों के कारण यात्रियों को असुविधा होती है।
- कॉटन ग्रीन और शिवडी स्टेशनों के बीच पत्थर फैंके जाने की घटनायें होती हैं।
- राय रोड स्टेशन का नाम बदल कर ''देशभक्त बाबु जेनु'' स्टेशन रखा जाना चाहिये।
- सैण्डहर्स्ट स्टेशन का नाम बदलकर ''छपेकर बंधु'' रखा जाना चाहिये।
- 'मस्जिद बांदर'' का नमा बदल कर मुम्बा देवी रखा जाना चाहिये।
- चेम्बूर स्टेशन के प्लेटफार्म न० 1 के शौचालय का ताला बंद है। इसे यात्रियों के लिये खोलना चाहिये। चेम्बूर स्टेशन के प्लेटफार्म के पंखों को चालू किया जाना चाहिये।

•**प्रो० ए०के० प्रेमाजम** (बडागरा) : महोदय, मैं निवेदन करता हूं कि मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा प्रस्तुत किए गए 1999-2000 के रेल बजट का विरोध करने के लिए विवश हूं। महोदय, रेलवे राष्ट्रीय एकता और अखंडता का प्रतीक है और रेलवे नेटवर्क पूरे देश में भारत की बहुरंगी संस्कृति का संदेश प्रसारित करता है। वर्तमान रेलवे नेटवर्क का 85% कार्य स्वतंत्रता से पूर्व पूरा कर लिया गया था और स्वतंत्रता की आधी सदी के दौरान रेलवे नेटवर्क की प्रगति बहुत धीमी रही है। मैं तो यहां तक कहूंगा कि यह धीमी प्रगति भी असंतुलित है। यह क्षेत्रीय असंतुलता जारी है और यह इस बजट में भी परिलक्षित होता है। मुझे आशा है कि यह बजट नई सहस्राब्दी के लिए कुछ परिकल्पनाओं को प्रदर्शित करेगा।

यात्री और माल-भाड़े दोनों में भारी वृद्धि हुई है। माल-भाड़े में 80% की वृद्धि हुई है और यह वृद्धि निश्चित रूप से सभी आवश्यक

•सभा पटल पर रखा गया।

वस्तुओं की कीमतों पर मुद्रास्फीतिकारी प्रभाव डालेगा। इस संदर्भ में मैं निवेदन करता हूं कि बजट पूर्व संध्या पर भारत सरकार ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से वितरित किए जाने वाले खाद्यान्नों और चीनी की निर्गम मूल्यों में वृद्धि कर दी है और इस पृष्ठभूमि की तुलना में इससे आम आदमी पर पड़ने वाला बोझ असहनीय होगा। यात्री भाड़े में वृद्धि से आम यात्री पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। महोदय, इस वर्ष के दौरान रेलवे ने सामान्य राजस्व को लाभांश के रूप में 1489 करोड़ रुपये अदा किए हैं। यदि सरकार रेलवे को यह राशि अपने पास रखने की अनुमति देती तो यात्री और माल-भाड़े में वृद्धि करने से बचा जा सकता है।

महोदय, रेल नेटवर्क का विस्तार करने, लाइनों के दोहरीकरण करने, आमान-परिवर्तन करने और सुरक्षोपाय के लिए किये गये धन आवंटन बहुत ही अपर्याप्त है। इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिटों को तीव्र गति से स्थापित किया जाना चाहिए'

महोदय, मै अब अपने गृह राज्य केरल के विकास की चर्चा करता हूं। मैं माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को लोगों की कुछ मांगों पर अपना ध्यान देने के लिए धन्यवाद देता हूं। यह सत्य है कि शोईनूर-मंगलौर लाइन के दोहरीकरण के लिए 103.39 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। यह राशि निश्चित रूप से पिछले वर्ष दी गई राशि से अधिक है। किंतु में आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि वर्तमान अनुमान के अनुसार इस परियोजना को पूरा करने के लिए कम से कम 212 करोड़ रुपये की और धनराशि आवश्यकता होगी। महोदय, मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि शोईनूर से मंगलौर तक दोहरी लाइन न होने के कारण कोंकण रेलवे को पूरा करने और उसे आवागमन के लिए चालू करने का काम एक वरदान की जगह अभिशाप बन गया है। एक्सप्रेस गाड़ी सहित अधिकांश यात्री गाड़ियां, मेल गाड़ियां और यहां तक कि राजधानी एक्सप्रेस भी घंटों लेट चलती हैं। इसके अतिरिक्त माल गाड़ियों को यात्री गाड़ियों की अपेक्षा प्राथमिकता दी जाती है।

मालाबन के लोगों को एक और समस्या का सामना करना पड़ता है और वह कालीकट और कैन्नूर के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग पर कई रेलवे क्रासिंग का होना है। वहां नौ सम्पार हैं। मैं माननीय मंत्री जी को इस समस्याओं को वर्तमान बजट में शामिल करने के लिए धन्यवाद देता हूं किंतु इस कार्य हेतु मामूली राशि ही आवंटित की गई है। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आवंटित धनराशि में वृद्धि किये जाने का अनुरोध करता हूं। मैं माननीय मंत्री से बडागरा और तेलीचेरी, जोकि देश के सबसे पुराने रेलवे स्टेशनों में से दो हैं : के पुनर्निर्माण और उसके सुधार पर विचार करने का भी आग्रह करता हूं। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से बाड़गरा से बरास्ता वायनाड़ मैसूर तक एक नई रेल चलाने पर विचार करने का भी अनुरोध करता हूं जोकि कोंकण रेलवे को शुरू किए जाने को ध्यान में रखते हुए निश्चित ही आर्थिक रूप से व्यवहार्य होगा।

समय की कमी के कारण मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

•**श्री वारकला राधाकृष्णन** (चिरायिंकिल) : महोदय, मैं बजट प्रस्तावों का विरोध करने के लिए बाध्य हूं। रेल प्रशासन ने केरल के प्रति निरन्तर उपेक्षा की नीति अपनाई है। अन्य राज्यों की तुलना में केरल में योजनावधि के दौरान बहुत कम विकास कार्य हुआ है।

सुदूर दक्षिणी राज्य होने के कारण केरलवासियों को काफी लंबी यात्रा करनी पड़ती है। इसलिए केरल से एकत्रित किया गया रेल किराया सभी भारतीय राज्यों की अपेक्षा सर्वाधिक होता है। मुंबई में 20 लाख, चेन्नई में 10 लाख, कलकत्ता में 2 लाख और दिल्ली तथा उसके आसपास लगभग 5 लाख मलयाली रहते हैं। लाखों मलयाली भारत के राज्यों की राजधानियों में रहते हैं। यह कहना अतिश्योक्तिपूर्ण नहीं होगा कि भारत में ऐसा कोई भी गांव नहीं है जहां केरलवासी न रहते हों। अत: यह बिल्कुल स्पष्ट है कि केरलवासी रेल के परिवहन के मुख्य साधन के रूप में उपयोग करते हैं। यह उपयुक्त होगा कि रेल प्रशासन केरल के प्रति न्याय करे।

हमारा अनुभव क्या है ? केरल को भारत के मुख्य शहरों से जोड़ने वाली लंबी दूरी की गाड़ियां नहीं चलाई जा रही हैं। केरल से बाहर रहने वाले केरलवासी लंबी दूरी की रेलगाड़ी की मांग कर रहे हैं। मुंबई में रहने वाले मलयालियों की ओर से केरल के लिए एक अतिरिक्त एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की मांग की जा रही है जिसे अभी तक स्वीकृत नहीं किया गया है। लंबी दूरी के लिए उपलब्ध गाड़ियों की संख्या पर्याप्त नहीं है। इन गाड़ियों में जगह मिलना बहुत मुश्किल होता है। इनमें सदैव यात्रियों की भीड़ रहती है। अत: मैं भारत के प्रमुख महानगरों से केरल जाने के लिए प्रतिदिन एक्सप्रेस गाड़ी चलाए जाने की पुरजोर मांग करता हूं।

बजट प्रस्तावों में केरल के लिए कोई नई रेलगाड़ी नहीं है। एर्नाकुलम और पुणे के बीच एक साप्ताहिक रेल सेवा के छोटे से प्रस्ताव से किसी उद्देश्य की पूर्ति नहीं होगी।

इस समय चलने वाली गाड़ियां लोगों पर एक बोझ बन गई हैं। लंबी दूरी की लगभग सभी गाड़ियां अपने निर्धारित समय से 10-12 घंटे की देरी से चल रही हैं। गाड़ियों को रद्द करना दिन प्रतिदिन की बात हो गई है। केरल में चलने वाली गाड़ियों के यात्री और शील डिब्बे पुराने हो गए हैं। वे रेल लाइनों पर चलने के योग्य नहीं हैं। इन डिब्बों में यात्रा करना बहुत जोखिम का काम है। मानसून के समय में यात्रियों के लिए यह एक कटु अनुभव बन जाता है। बरसात का पानी इन डिब्बों में इकट्ठा हो जाता है। कभी-कभी तो वर्षा के समय यात्रियों को डिब्बे में अपने छातों का प्रयोग करने के लिए विवश होना पड़ता है। बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद भी रेल प्रशासन ने कोई उपचारात्मक कार्रवाई नहीं की है।

लाइनों के दोहरीकरण की प्रक्रिया की गति भी काफी धीमी है। इन कार्यों को पूरा करने में दसों वर्ष लगेंगे। विगत में बहुत कम बजट आवंटन किया गया था। त्रिवेन्द्रम, कोल्लम खंड में दोहरीकरण के काम में आशा से अधिक समय लग रहा है। इस कार्य को अभी पूरा किया जाना है। शोईनूर-मंगलौर दोहरीकरण परियोजना कार्य भी पूरा होने में वर्षों लग रहा है। विगत में धनराशि का उपयुक्त आवंटन नहीं किया गया था। कोट्टायम होते हुए एर्नाकुलम-क्यामकुलम रेलवे लाइन का दोहरीकरण कार्य अभी शुरू नहीं हुआ है। इस परियोजना पर काम शुरू करके ही चल रही गाड़ियों के आवागमन में हो रहे विलम्ब को रोका जा सकता है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इस लाइन का दोहरीकरण कार्य तुरन्त शुरू किया जाए।

पुनलूर को नेडुमानगाड़ होते हुए त्रिवेन्द्रम से जोड़ने के लिए काफी समय से लंबित अनुरोध पर विचार नहीं किया गया है। यदि पुनलूर टी०वी०एम० लान पर काम शुरू नहीं किया गया तो एरूमलाई को पुनलूर लाइन से जोड़ने का काम पूरा होगा। अत: मैं एक बार फिर रेल मंत्री जी से नेडुमानगाड होते हुए पुनलूर-त्रिवेन्द्रम लाइन को तुरन्त स्वीकृति देने का अनुरोध करता हूं।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री वारकला राधाकृष्णन]

रेल प्राधिकारियों द्वारा त्रिवेन्द्रम सैन्ट्रल स्टेशन के विकास की परियोजना को गंभीरता से नहीं लिया गया है। रेल प्रशासन द्वारा घोषित त्रिवेन्द्रम सैन्ट्रल के आदर्श स्टेशन परियोजना को लागू नहीं किया गया है।

त्रिवेन्द्रम सैन्ट्रल के अनेक नजदीकी भवनों पर अब रेल प्राधिकारियों का अधिकार है। केरल विद्युत कार्यालय, केरल राज्य सड़क परिवहन कार्यालय भवन और त्रिवेन्द्रम निगम अतिथि गृह आदि कुछ भवन ऐसे हैं जिन का प्रयोग नहीं किया जा रहा है। इन भवनों का रेलवे की जरूरतों को पूरा करने के लिए पुनर्निर्माण नहीं किया गया है। एक पक्के भवन को किराए पर एक दुपहिया स्टैंड के रूप में इस्तेमाल किया जा रहा है। अतिरिक्त प्लेटफार्मों का निर्माण पूरा नहीं हुआ है। एक नया रेलवे स्टेशन भवन बनाने का प्रस्ताव अभी भी कागजों में ही है। इस कार्य को अभी चालू नहीं किया गया है। त्रिवेन्द्रम सैन्ट्रल स्टेशन पर नए विकास कार्यों के प्रस्तावों को शीघ्र लागू किया जाना चाहिए।

रेलवे के पास एक मार्शल-यार्ड बनाने के लिए नेनभोम में पर्याप्त भूमि उपलब्ध है। यह त्रिवेन्द्रम सैन्ट्रल से मात्र 4-5 किलोमीटर की दूरी पर है। त्रिवेन्द्रम सैन्ट्रल पर भीड़भाड़ को कम किया जा सकता है। मार्शल-यार्ड का निर्माण कार्य शुरू करने का यह उचित समय है। त्रिवेन्द्रम और क्विलोन के बीच के रेलवे स्टेशनों की तुरंत मरम्मत करने की आवश्यकता है। इन स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की उपेक्षा की गई है। ऊपरिपुल बनाने का प्रस्ताव बहुत समय से लंबित है। राष्ट्रीय राजमार्ग पर विशेषतया शोईनूर-मंगलौर लाइन पर सड़क ऊपरिपुल बनाने के निर्माण को वर्षों से मंजूरी नहीं दी गई है। पूरे केरल में समपारों के बंद हो जाने पर यातायात अवरूद्ध हो जाना रोजमर्रा की बात है। इस संबंध में कुछ भी नहीं किया गया है। इस संबंध में कुछ भी नहीं किया गया है। अंत में, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे इन शिकायतों पर ध्यान दें और तुरन्त उपचारात्मक कदम उठाएं। केवल यह दावा करना ही पर्याप्त नहीं है कि उचित काम कर लिया गया है अपितु लोगों को यह महसूस होना चाहिए कि उन्हें उनका उचित हिस्सा मिल गया है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

•**श्री रवि प्रकाश वर्मा** (खीरी) : महोदय, इस सदन के माध्यम मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 1999-2000 के लिए प्रस्तुत किए गए रेल बजट पर कुछ आवश्यक बिन्दुओं पर चर्चा करना चाहता हूं जोकि निम्नलिखित हैं :–

– भारतीय रेल एक बहु आयामी संगठन है जिसकी महती जिम्मेदारियां हैं। हिन्दुस्तान के कुछ आर्थिक विकास में भारतीय रेल का बड़ा योगदान रहा है। बीसवीं शती के समापन पर आज जब पूरे विश्व में व्यापक परिवर्तन होने जा रहे हैं तब भारतीय रेलें भी इससे अछूती नहीं रह सकती रेल सेवाओं का जो स्तर अब तक कायम रहा है उसमें अब अन्तर्राष्ट्रीय गुणवत्ता का समावेश करना अत्यन्त-ही आवश्यक हो गया है।

– जैसा कि बताया गया है कि रेलवे को अभी भी ढांचे की सरचनात्मक व्यवस्थाओं के निर्माण के लिए लगभग 32 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता है। निश्चित ही उदारीकरण की प्रक्रिया चालू हो रही है और कोई अचरज नहीं होगा यदि भारतीय बाजार की व्यापक संभावनाओं को देखते हुए विदेशी निवेशकर्त्ता भारतीय रेल के विभिन्न उपादानों में अपना पूजी निवेश करने की इच्छा जाहिर करेंगे।

– जैसा कि मैंने अभी कहा कि रेल राष्ट्रीय एकीकरण का एक सफल माध्यम रहा है और अब जबकि पूरे भूमण्डल की राजनीति बदल रही है, तब पूरे दक्षिण-पूर्व एशिया तथा मध्य-पूर्व एशिया के आर्थिक, राजनीतिक सहयोग के समीकरणों की महती आवश्यकता है और यह कूटनीतिक दायित्व भी भारतीय रेल निभाने में सक्षम है – ऐसा मैं समझता हूं। भूमध्य सागर से लेकर प्रशान्त महासागर के मध्य भारत की मुख्य भूमि से होकर गुजरने वाले एक स्थल सम्पर्क मार्ग की विशेष आवश्यकता उपजने लगी है जो पूरे दक्षिण एशिया का भविष्य बदलेगी और भारतीय रेल को इसमें पहल करने पर विचार करना ही होगा।

– दूसरा महत्वपूर्ण प्रश्न रेल विभाग की सर्विस परफार्मेंस बढ़ाने का है – रेल एक बहुत बड़ा संगठन है और अपनी सेवाओं का स्तर बढ़ाये बिना इसका घाटा कम करना मुश्किल है। विशेष रूप से बदलती हुई परिस्थितियों में रेल की समय पालन तथा सेवाओं की गुणवत्ता अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर ले जाना नितान्त आवश्यक हो गया है। रेल एक बड़ा संगठन है और यात्रियों के हितों के प्रति बढ़ती जा रही उदासीनता पर चिन्ता होनी स्वाभाविक है। रख-रखाव के स्तर पर गैर-जिम्मेदारीपूर्ण लापरवाही कई दर्दनाक हादसों का कारण बनी है। कई बार यह देखने में आया है कि एक स्थान पर निरन्तर घटनायें घटी हैं और स्टाफ लापरवाही बरतने का आदी हो चुका है। यह मैं पहले भी आपको प्रश्नकाल के दौरान अवगत करा चुका हूं।

– यात्रियों की सुविधा के प्रति तत्परता तथा सेवा की भावना को प्राथमिकता प्रदान करना बहुत आवश्यक है। उसी प्रकार माल ढुलाई सेवाओं का भी स्तर उठाया जाना आवश्यक है। माल चोरी होना, खराब होना इत्यादि कुछ ऐसे कारण हैं जो रेलवे के लिए व्यापक नुकसान का कारण बनते हैं और उसमें कोई विशेष कमी अभी तक नहीं लायी जा सकी है। यात्री सेवाओं की तथा माल ढुलाई सेवाओं की गुणवत्ता बढ़ा कर तथा उपभोक्ताओं की परफार्मेंस बढ़ा कर रेलवे वाकई में एक महत्वपूर्ण उपयोगिता का उपकरण बन सकता है और यह इसकी विशिष्ट उपलब्धी होगी।

– रेलवे के उपस्कर निर्माण संयंत्र को निगमित कर देने से भी रेल के बहुत से घाटे का दबाव कम किया जा सकता है। इस संबंध में पहले जो प्रयोग किये गये हैं वे बड़े-ही अनुकूल परिणामदायक रहे हैं।

– एक बड़ी समस्या रेलवे स्टेशनों तथा अन्य प्रतिष्ठानों पर बढ़ता हुआ अपराधियों तथा भ्रष्ट पुलिस आरक्षियों का गठबन्धन है जिससे यात्रियों, विशेषकर महिला यात्रियों की सुरक्षा की विशेष चिन्ता पैदा हो गयी है। ट्रेन में बढ़ती चोरी, डकैती-लूटपाट, जहर खिलाकर लूटना जैसे घटनाओं की बढ़ौत्तरी यह बतलाती है कि प्रशासनिक उदासीनता को देखते हुए रेल संस्थान अपराधियों के अड्डों के तौर पर विकसित हो चुके हैं और इस विषय पर विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। विशेष रूप से जो शिकायतें यात्रियों द्वारा दर्ज की जाती हैं, उनके प्रति एक व्यवसायिक कुशलतापूर्ण और गम्भीरतापूर्ण नजरिया अपनाये जाने की आवश्यकता है।

•सभा पटल पर रखा गया।

अन्त में मैं अपने क्षेत्र की कुछ विशेष समस्याओं के प्रति सदन का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं :–

(एक) लखीमपुर नगर के स्टेशन पर कम्प्यूटर आरक्षण की व्यवस्था कराये जाने की आवश्यकता है।

(दो) लखीमपुर नगर की रेल क्रासिंग पर सब-वे बनाये जाने की आवश्यकता है जिससे कि नगर के वासियों की आवागमन की समस्या का समाधान हो सके।

(तीन) बरेली से लखनऊ के मध्य अमान परिवर्तन प्राथमिकत के आधार पर किए जाने की आवश्यकता है।

(चार) शाहजहांपुर से निकुनिया (नेपाल सीमा) तक एक रेल रूट का सर्वे पहले हो चुका है उसे पुन: जीवित किए जाने की आवश्यकता है। यह सामरिक महत्व का रेल मार्ग है।

(पांच) एन.ई.आर. के सभी यात्री डिब्बे बहुत खराब स्थिति में हैं, उनका सुधार किए जाने की आवश्यकता है।

(छ:) पलिया-मीरा रेल लाइल पर शारदा नदी पर रेल/रोड़ पुल बहुत पुराना हो चुका है, अत: उसका मूल्यांकन किया जाना आवश्यक है।

(सात) जनपद के खीरी एवं रजागंज स्टेशन का ग्रेड गिराया जा रहा है उसे रोका जाये तथा खीरी स्टेशन पर एम.एस. टी. ट्रेन रुकने की व्यवस्था की जाये।

(आठ) पलिया स्टेशन पर प्लेटफार्म का विस्तार किया जाये तथा समस्त यात्री सुविधा सहित यात्री निकास का निर्माण किया जाए जिससे कि दुधवा नेशनल पार्क देखने के लिए आने वाले देशी-विदेशी पर्यटकों को सुविधा मिल सके।

अन्त में इन शब्दों के साथ मैं आपको हार्दिक धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

•**डा० अशोक पटेल** (फतेहपुर) : अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी बहुत बहुत बधाई के पात्र हैं। इस वर्ष का बजट गरीबों के हित को ध्यान मे रख कर बनाया गया है। देश के सभी वर्ग विशेष कर गरीबों ने इसकी भूरि-भूरि सराहना की है। मै रेल मंत्री जी का व्यक्तिगत रूप से बहुत-बहुत आभारी हूं जिन्होंने मेरे द्वारा अवगत कराई गई फतेहपुर जनपद की जनता की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए 25 वर्ष से बहुप्रतीक्षित रेलवे ओवर हैड ब्रिज समपार 50 को इस वर्ष स्वीकृत करके फतहेपुर जनपद के निवासियों के लिए अभूतपूर्व कार्य किया है। फतेहपुर की जनता मंत्री जी द्वारा किए गए उपकार को कभी नहीं भुला पाएगी।

मेरे जपनद की दो मुख्य समस्याएं हैं–पहली तो यह है कि मेरे यहां से बहुत ज्यादा तादाद में यात्री अजमेर जाते हैं। हावड़ा जोधपुर एक्सप्रेस के अप एवं डाउन में ठहराव फतेहपुर में न होने के कारण बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए मंत्री जी से अनुरोध है कि हावड़ा जोधपुर एक्सप्रेस का ठहराव फतहेपुर में करने की कृपा करें। मेरी दूसरी मांग यह है कि फतहेपुर जनपद के आसपास के जिले मुख्यालयों के कंम्प्यूट्रीकरण आरक्षण की सुविधा है। यह सुविधा हमें उपलब्ध नहीं है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इसी बजट में मेरे जिले के मुख्यालय को कंप्यूट्रीकरण आरक्षण की सुविधा प्रदान करने की कृपा करें जिससे जपनद वासियों को बहुत-बहुत राहत मिल सके।

•**श्री चुआल ठराम** (सुन्दरगढ़) : माननीय रेल मंत्री जी 1999-2000 के रेल बजट का समर्थन करते समय और उसपर बधाई देते समय मैं आपका ध्यान निम्नलिखित मुद्दों पर शीघ्र कार्रवाई करने की ओर दिलाना चाहता हूं :–

यद्यपि पूर्वी-तटीय रेल जोन भुवनेश्वर में कार्य कर रहा है किंतु उसकी प्रशासनिक शक्तियों और कार्यक्षेत्र सीमा को अभी अंतिम रूप दिया जाना है। माननीय मंत्री श्री राम नाईक ने अपने दौरे के दौरान इस मामले की जांच करने का आश्वासन दिया था किंतु यह अभी भी लंबित है। मैं अनुरोध करता हूं कि सरकार पूर्वी-तटीय रेल जोन को भुवनेश्वर से पूर्ण रूप से संचालित करने के लिए आवश्यक निर्णय लें।

बिम्बलगढ़-तलचर रेल लाइन जो राउरकेला औद्योगिक नगर को राज्य की राजधानी भुवनेश्वर से जोड़ेगी, के निर्माण की आवश्यकता है। यह रेल लाइन मैग्नीज और लौह-अयस्क के समृद्ध खनिज क्षेत्र से होकर जाएगी। इस लाइन से लौह अयस्क और कोयले को पाराद्वीप बन्दरगाह और गोपालपुर बन्दरगाह को आपूर्ति की जा सकेगी। गत वर्ष इस लाइन के लिए 3 लाख रुपये आवंटित किए गए थे। मैं इस राशि को बढ़ाने और इस परियोजना को यथाशीघ्र पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

सुन्दरगढ़ संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का संसद सदस्य होने के नाते मैं पटना से राउरकेला नगर तक एक गाड़ी चलाने की बराबर मांग करता रहा हूं क्योंकि बिहार के अनेक लोग राउरकेला इस्पात संयंत्र में काम कर रहे हैं।

मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का एक छोटा कस्बा 'बिसरा' मुबई-हावड़ा रेल लाइन पर स्थित है। यहां के लोग 29 अप और डाउन हावड़ा-कुर्ला एक्सप्रेस के ठहराव की मांग कर रहे हैं। यह मामला रेलवे बोर्ड के पास लंबित है। मैं माननीय मंत्री से शीघ्र ही एक सकारात्मक निर्णय लेने का निदेश देने का अनुरोध करता हूं।

मैं रेल मंत्री को सम्बलपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस को भुवनेश्वर तक बढ़ाने के लिए बधाई देता हूं। किंतु मैं माननीय मंत्री जी से इस गाड़ी की बार को बढ़ाने अर्थात् इसे प्रतिदिन चलाने का भी आग्रह करता हूं।

भुवनेश्वर से नई दिल्ली के लिए तलचर, सम्बलपुर, जुआरसुगुडा, बिलासपुर होते हुए एक अलग से राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाए।

मैं एक बार फिर इस विकासात्मक रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी (कोकराझार) : आदरणीय सभापति जी, मैं तकलीफ से घिरे बोडोलैंड के लोगों के दिल की बात बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मुझे उम्मीद है कि आदरणीय रेल मंत्री हमारी तकलीफों की ओर ध्यान देंगे। मैं दोबारा से टूटी-फूटी हिन्दी भाषा में बोलने की कोशिश करूंगा। इस सरकार को आए एक साल होने वाला है। एक साल में आदरणीय रेल मंत्री की तरफ से जिस ढंग का जस्टिस मिलना चाहिए, वह अभी तक नहीं मिल पाया है। मैं कुछ महत्वपूर्ण प्वाइंट्स आपके सम्मुख रखना चाहता हूं। मेरी सबसे पहली डिमांड बोडोलैंड एरिया के बारे में है। सारी ट्रेन्स वहां आती-जाती हैं लेकिन दिमापुर से गुवाहाटी वाया नई दिल्ली जो राजधानी एक्सप्रेस

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी]

आती है हमारी तरफ से कई साल पहले डिमांड की गई थी कि राजधानी ट्रेन को कोकराझार में रोका जाए लेकिन उसे अभी तक नहीं रोका गया। मैं मांग करता हूं कि कोकराझार रेलवे स्टेशन पर राजधानी ट्रेन को रोकना चाहिए। कोकराझार रेलवे स्टेशन होकर सारी साउथ-वैस्ट बाउन्ड ट्रेन्स मुम्बई, त्रिवेन्द्रम, चेन्नई जाती हैं लेकिन एक भी ट्रेन वहां नहीं रुकती है। मैं डिमांड करता हूं कि अति शीघ्र कोकराझार रेलवे स्टेशन पर त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस, कोचीन एक्सप्रेस, बंगलौर एक्सप्रेस, दादर एक्सप्रेस, सराईघाट एक्सप्रेस, लोहित एक्सप्रेस और नई इंट्रोड्यूस की हुई गुवाहाटी चेन्नई एक्सप्रेस ट्रेन को रोकना चाहिए। नॉर्थ-ईस्ट एक्सप्रेस ट्रेन बिजनी रेलवे स्टेशन और गोसाईंगांव रेलवे स्टेशन रुकनी चाहिए। इसके साथ कामरूप एक्सप्रेस को भी गोसाईंगांव रेलवे स्टेशन पर रोकना चाहिए।

कुछ वर्ष पहले बोडोलैंड के लोगों के लिए एक नई ट्रेन शुरु की गई थी। उस ट्रेन का नाम सिफंग एक्सप्रेस था। बड़े दु:ख के साथ कहना पड़ रहा है कि कुछ महीने चलाने के बाद बंद कर दी गई।

रेल मंत्रालय द्वारा इस प्रकार का विश्वासघात क्यों किया गया ? आपने इसे क्यों बंद किया ? इस गाड़ी को दुबारा चलाया जाना चाहिए। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना कर रहा हूं कि इस ट्रेन को अतिशीघ्र चालू करवाइए।

धुबरी से गुवाहाटी जाने वाली 29 अप और 30 डाउन ट्रेन को नियमित रूप से चालू करना चाहिए। अरुणाचल एक्सप्रेस मुरखोंगसलेक से अलीपुरद्वार आने वाली 172 डाउन और 171 अप ट्रेन को भी नियमित रूप से चालू करना चाहिए। इसके साथ ही साथ नई गाड़ियां भी चालू करना चाहिए। मुरखोंगसलेक से नई दिल्ली के लिए अरुणाचल बोडोलैंड एक्सप्रेस की तरह एक सुपरफास्ट गाड़ी जल्दी शुरू की जानी चाहिए। इसके साथ ही मैं रेल मंत्री से निवेदन करता हूं कि एन.जे.पी. और गुवाहाटी के बीच में एक नई पैसेंजर ट्रेन चालू की जाये।

मुरखोंगसलेक और रंगिया के बीच में एम.जी. लाइन को बी. जी. लाइन में कन्वर्ट किया जाये। फकीराग्राम रेलवे जंक्शन से धुबरी के बीच एम.जी. लाइन को बी.जी. लाइन किया जाए। ब्रह्मपुत्र नदी पर बोगीबील रेल पुल का फाउंडेशन स्टोन श्री देवेगौड़ा ने रखा था; लेकिन अभी तक वह प्रोजेक्ट चालू नहीं किया गया। इसको तुरंत चालू किया जाए। अगर सभी एन.एफ. रेलवे में आने जाने के लिए अलग-अलग बी.जी. लाइन की व्यवस्था हो जाए तो लोगों को बहुत सुविधा होगी।

बोडोलैंड एरिया में सभी रेलवे स्टेशनों को कम्प्यूटराइज्ड बुकिंग आफिस में कन्वर्ट किया जाये।

रंगिया रेलवे डिवीजन के लिये फाउंडेशन स्टोन रखा गया लेकिन वर्क शुरू नहीं किया गया है। एन.एफ. रेलवे में नार्थ ईस्ट के 80 परसेंट अनएम्प्लायड यूथ्स के लिये नौकरी रिजर्व करनी चाहये।

बोडोलैंड एरिया में कोकराझार स्टेशन समेत सभी रेलवे स्टेशंस का डेवलेपमेंट करना चाहिये।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी : ठीक है, मैं समाप्त कर रहा हूं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से अपील करना चाहता हूं कि वे मेरे द्वारा इस सभा में उठाई गई वास्तविक समस्याओं पर गौर करें और पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों के हित में इन समस्याओं को यथाशीघ्र सुलझाएं।

[हिन्दी]

•**डा० विजय सोनकर शास्त्री** (सैदपुर) : महोदय, रेल बजट के पक्ष में अपना विचार रख रहा हूं। इस महान सभा में जब प्रभु की विशेष कृपा होती है तभी लोग अपने विचार यहां समर्थन में रखते हैं और यह विशेष कृपा हमें यहां प्राप्त है और रेल बजट यह तो भारतीय अर्थव्यवस्था की रीढ़ की हड्डी है। रेल से प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष रूप से प्रत्येक व्यक्ति प्रभावित होता है। लाखों लोगों को रोजगार उपलब्ध होता है रेल से। माल की ढुलाई और यातायात के क्षेत्र में रेल के बिना सोचना मुश्किल है। ऐसे में रेल व रेल बजट के बारे में प्रत्येक व्यक्ति सतर्क रहता है। उत्सुक रहता है कि इस बार रेल बजट में क्या होगा ?

हमारे दोनों मंत्रियों ने बड़ी सूझ-बूझ के साथ रेल बजट को तैयार किया। मेरा विश्वास है कि जब ये रेल बजट बना रहे होते होंगे तो इनके मस्तिष्क में सम्पूर्ण भारत का नक्शा अथवा भौगोलिक स्वरूप सामने रहा होगा। अगर इन्होंने रेलवे के सन्दर्भ में बिहार के बारे में कुछ सोचा होगा तो मैं समझता हूं महाराष्ट्र भी इनके मस्तिष्क में रहा होगा। मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, उड़ीसा, केरल, कर्नाटक, गुजरात, पंजाब, जम्मू, हिमाचल के बारे में भी सोचा होगा। महोदय, रेल बजट में भारत के उस तबके का ध्यान दिया है जिनकी जिन्दगी लगता है कि रेल के ट्रैक पर है अथवा रेल के किनारे रेल मंत्री के रूप में रेल मजदूर के रूप में, रेल कर्मचारी के रूप में अथवा रेल कर्मचारियों के परिवार के रूप में।

बहरहाल, रेल बजट में अगर यात्रियों की सुविधा का ध्यान दिया गया तो रेल प्रचालन में लगे कर्मचारियों के कल्याण का भी ख्याल किया गया। अध्यक्ष जी, मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश के सैदपुर लोक सभा क्षेत्र से जीत कर आया हूं। पूर्वी उत्तर प्रदेश देश का एक पिछड़ा क्षेत्र है। पिछले साठ के दशक में एक माननीय सांसद ने कहा था कि यहां लोग गोबर को धोकर उसके दानों का उपयोग करते थे। ऐसी मार्मिक स्थिति में पूर्वी उत्तर प्रदेश के विकास के लिए एक पटेल आयोग का गठन हुआ। पटेल आयोग ने अत्यन्त पिछड़ा क्षेत्र घोषित करते हुए यहां कल-कारखानों के बारे में सिफारिश की। अध्यक्ष जी, मैंने इसी महान सभा में गत वर्ष कहा कि पूर्वांचल के पिछड़ेपन के अनेकों कारण हैं जिसमें रेल की पूरी व्यवस्था न होना भी एक कारण है। मैंने प्रार्थना की थी कि औड़िहार-जौनपुर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। परन्तु मेरी प्रार्थना का बस इतना असर रहा कि यह रेल लाइन सर्वे की लिस्ट में आ गयी। मान्यवर, सर्वे का कार्य लगभग दो महीने में पूरा हो गया है परन्तु आपने अभी इसे सर्वे की लिस्ट में रखा है परन्तु मैं इतने के लिए

•सभा पटल पर रखा गया।

ही आपका धन्यवाद देता हूं। परन्तु अब मैं जोर देकर जोरदार ढंग से कहूंगा कि इस बार आमान परिवर्तन की लिस्ट में इसे शामिल किया जाए। इसके लिए मैं अपने पूर्वी उत्तर प्रदेश की तरफ से लगभग 20 जिलों की जनता की तरफ से आपसे प्रार्थना करता हूं कि इसे अवश्य आमान परिवर्तन की लिस्ट में शामिल करें, मैं इसके लिए पूर्वांचल के करोड़ों लोगों की तरफ से धन्यवाद देता हूं। इसके साथ अमीर-गरीब, किसान-मजदूर-छात्र सब प्रत्यक्ष रूप से संबंधित हैं।

पूर्वी उत्तर प्रदेश में पटेल आयोग की सिफारिश को लागू करने की दिशा में यहां रेल से संबंधित बड़े उद्योग लगाने की भी आपकी योजना की हम राह देख रहे हैं। हमारे औड़िहार जंक्शन पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन काउन्टर व टेलीफोन इन्क्वायरी जो आपके लिए एक मामूली कार्य है, उसे करें। इससे कई जिले के लोगों को फायदा हो सकेगा।

अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सीधे रेल मंत्री से मांग करूंगा कि गाजीपुर जिले के कुछ स्टेशन जैसे—सादात, जयनियां, दुल्लहपुर, नायकडीह हाल्ट, सैदपुर भीतरी व नन्दगंज स्टेशन को भी नये ढंग से व्यवस्थित कराएं। सैदपुर व गाजीपुर स्टेशन पर माल ढुलाई की सुविधा के सन्दर्भ में अतिरिक्त व्यवस्था करने की आवश्यकता है। गांव की स्थिति सुधरेगी तो शहरों की स्थिति सुधरेगी। पिछले दिनों प्रश्नोत्तर काल में सेटेलाइट सिटी की समस्याओं पर बहस हो रही थी कि दिल्ली, मुम्बई, मद्रास व कलकत्ता जैसे सेटेलाइट शहरों में बहुत समस्याएं हैं। इन शहरों की समस्याएं तो तभी खत्म होंगी जब गांवों का विकास होगा।

अध्यक्ष महोदय, मेरा पूर्वी उत्तर प्रदेश खास तौर से जौनपुर, गाजीपुर, आजमगढ़ व मऊ बहुत ही पिछड़े हैं। वाराणसी का ग्राम क्षेत्र बहुत पिछड़ा है। लाखों नौजवान भटक रहे हैं। उन्हें सरकार के स्नेह की आवश्यकता है। उन्हें प्यार चाहिए। मैं चाहूंगा कि रेल बजट पर हो रहे इस व्याख्यान के माध्यम से मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों का दर्द सरकार की झोली में पहुंचाऊ। मुझे विश्वास है कि उनका अवश्य केन्द्र की तरफ से ध्यान दिया जाएगा। अध्यक्ष जी, वाराणसी के बारे में बोलूंगा, यह मात्र हिन्दुओं के लिए ही नहीं तीर्थस्थान है बल्कि यह बौद्धिष्ट लोगों का सबसे महत्वपूर्ण स्थान है। जैन के चौथे स्थान के तीर्थंकर की यह भूमि है। इस्लाम के लिए भी यह महत्वपूर्ण है क्योंकि यहां मोहम्मद साहब के पैरों के निशान भी लल्लापुर में स्थित हैं। यहां से कलकत्ता के लिए सीधी रेल सेवा नहीं है। कलकत्ता में जबकि पूर्वांचल के लाखों की संख्या में मजदूर व कर्मचारी कलकत्ता मार्ग में हैं, उन्हें बड़ी कठिनाई होती है।

प्रयागराज एक्सप्रेस को वाराणसी से जोड़ा जाए। मैं आश्चर्य करता हूं कि वाराणसी-दिल्ली रातभर की यात्रा है किन्तु ओवरनाइट जरनी ट्रेन नहीं है। यह इतना आवश्यक है कि इसे तत्काल चालू करना चाहिए। प्रयागराज वाराणसी तक कर देने से कम खर्च में यह कार्य पूरा हो जाएगा।

अन्त में माननीय रेल मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि औड़ीहार-जौनपुर रेल मार्ग का आमान परिवर्तन वाराणसी से कलकत्ता के लिए ट्रेन व वाराणसी-दिल्ली के लिए ओवरनाइट ट्रेन की व्यवस्था करें और हो सके तो पटेल आयोग की सिफारिशों के तहत एक बड़ा उद्योग सैदपुर संसदीय क्षेत्र के गाजीपुर जिले में स्थापित करने का कष्ट करें। आशा, विश्वास एवं धन्यवाद के साथ।

•**श्री हरपाल सिंह साथी** (हरिद्वार) : महोदय, मैं आपके माध्यम से मा० रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूं। मा० मंत्री जी ने इस बजट में गरीबों को जो यात्रा में सुविधा प्रदान की है। वह भारतीय इतिहास में पहली बार है। मा० रेल मंत्री जी ने कुलियों को जो सुविधा प्रदान की है वह भी रेल बजट में सराहनीय कदम है।

मा० अध्यक्ष जी आपके माध्यम से मैं मा० मंत्री जी का ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र हरिद्वार की कुछ ज्वलन्त समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहूंगा।

मा० अध्यक्ष जी हरिद्वार एक विश्व विख्यात तीर्थस्थली है तथा इसी से सटा हुआ कलियर शरीफ में दरगाह साबिद साहब है। जहां पर देश के ही नहीं विदेशों से भी लाखों की संख्या में हिन्दू तथा मुसलमान भाई मन्नत मांगने आते हैं जो हिन्दू मुसलमानों के भाई चारे को प्रदर्शित करता है। इसके अलावा रुड़की में इंजीनियरिंग कालेज, सी.बी.आर.आई., आई.आर.आई.एन.आई.एच. मिल्ट्री बिग्रेड, रुड़की उद्योगशाला कई महत्वपूर्ण संस्थान हैं। जहां पर विश्वभर से विद्यार्थी शिक्षा ग्रहण करने आते हैं।

मा० अध्यक्ष जी आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि सभी तथ्यों को ध्यान में रखते हुए रेल सेवा में विशेष सुधार करने की महती कृपा करें ।

हरिद्वार तीर्थ नगरी में एक यात्री विश्राम भवन का निर्माण कराया जावे जिससे यात्रियों को धूप एंव सर्दी में राहत मिल सकें।

हरिद्वार से अमृतसर जाने तथा अमृतसर से हरिद्वार आने वाली लाहौरी गाड़ी को इन्देरा, लण्ढौरा, डासनी, पथरी, ऐथल, एक्कड़ तथा इकबालपुर, चुड़ियाला, आदि छोटे स्टेशनों पर स्टोपिज दिया जावे जिससे यात्रियों को सुविधा मिल सके। ध्यान रहे लाहौरी गाड़ी पहले सभी उपरोक्त स्टेशनों पर रुकती थी जिसका स्टोपिज अब खत्म कर दिया गया है जिससे क्षेत्र की जनता में काफी रोष है।

हरिद्वार से उज्जैन को आने वाली उज्जैनी गाड़ी जो सप्ताह में दो दिन चलती है को प्रतिदिन किया जावे।

हरिद्वार रेलवे स्टेशन का सौन्दीयकरण किया जावे।

हिमगिरी एक्सप्रेस का रुड़की में स्टोपिज किया जावे।

इकबालपुर स्टेशन जो ग्रामीण क्षेत्र में है में प्लेट फार्म का निर्माण कराया जावे।

डी०एम०यू० गाड़ी को दिल्ली से सहारनपुर वाया शामली दिन में दो बार चलाया जावे। यह गाड़ी सुबह को शामली से ही दिल्ली वापिस हो जाती है जिससे यात्रियों को काफी परेशानी होती है।

देवबन्द में दारूल उलम (अरबी मदरसा) है जहां पर पूरे विश्व से छात्र तालीम हासिल करने के लिए आते हैं में देहरादून शताब्दी एक्सप्रेस का 2 मिनट का स्टोपिज दिया जावे।

माननीय अध्यक्ष जी मैं एक बार फिर मा० मंत्री जी का धन्यवाद करते हुए आशा करता हूं कि मेरे लोक सभा क्षेत्र को रेल संबंधी जो समस्याएं हैं उनका निराकरण अवश्य ही करेंगे। इसके साथ ही मैं पुनः रेल बजट का समर्थन करता हूं।

•सभा पटल पर रखा गया।

श्री ए०एफ० गुलाम उस्मानी (बारपेटा) : माननीय सभापति महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री से यह कहना चाहता हूं कि जब उन्होंने पिछला रेल बजट प्रस्तुत किया था तो उसमें उन्होंने कुछ ऐसे निश्चित लक्षण प्रकट किए थे जिनके आधार पर वे आगे बढ़ना चाहते थे।

इस वर्ष के बजट में, हमने देखा है कि उन्होंने दबावों को प्रधानता दी है और मूलत: निर्माणाधीन परियोजनाओं के संदर्भ में, मौलिक सिद्धान्तों का परित्याग कर दिया है। बोगाईगांव-गुवाहाटी परियोजना को बड़ी लाइन में बदलने के लिए 1983 में काम शुरू किया गया था ओर पुल बनकर तैयार हो गया था। चौदह वर्ष बाद, माननीय प्रधानमंत्री की उपस्थिति में इसका उद्घाटन किया गया था। यह बहुत अच्छा है। गोआलपारा से गुवाहाटी के बीच की पूरी लाइन को हम उपयोगी बना सकते थे लेकिन ऐसा नहीं किया गया। माननीय रेल मंत्री ने पूर्वोत्तर क्षेत्र के संसद-सदस्यों के साथ हुई बैठक में आश्वासन दिया था कि इस काम को एक वर्ष में पूरा कर लिया जाएगा। अब उन्होंने इसे टाल दिया है और कहा है कि इसमें एक वर्ष और लगेगा। क्या आप इसी तरीके से परियोजनाओं को पूरा करते हैं ? आप रेल पैकजों के दबाव में हैं और यह स्वाभाविक रूप से अन्य बातों को प्रभावित करेगा।

जब कोई सरकार वादा करती है तो उसे उसके बाद आने वाली सरकार द्वारा भी पूरा किया जाना जरूरी होता है। उनके पूर्ववर्ती रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था कि रांगिया में एक नया रेल संभाग स्थापित किया जाएगा। अब हाल के एक संसदीय प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री जी ने यह उत्तर दिया है कि राज्य सरकार भूमि उपलब्ध नहीं कर रही है इसलिए वे उस संभाग को स्थापित कराने की स्थिति में नहीं हैं।

इसके बदले में राज्य सरकार ने यह बयान दिया है कि उन से उपयुक्त तरीके से बात नहीं की गई अन्यथा उनके द्वारा भूमि उपलब्ध करा दी जाती। राज्य सरकार ने जोरदार तरीके से प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए कहा कि यदि संबंधित रेल प्राधिकारी भूमि अधिग्रहण संबंधी औपचारिकताओं को पूरा करते हैं तो वह भूमि उपलब्ध कराने को तैयार हैं। इस संबंध में माननीय मंत्री जी को क्या कहना है? महोदय, हमें क्या समझना चाहिए? क्या यह मामलों को लटकाने का एक तरीका है ? मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री दबाव में आकर ऐसा कर रहे हैं। यह कहना कि उन्होंने विभिन्न श्रेणियों के यात्रियों द्वारा आरामदेय यात्रा सुविधा के मद्देनजर यात्री किरायों में वृद्धि की है, उचित नहीं है। क्या शयनयान श्रेणी के डिब्बों में कोई आरामदायक यात्रा कर सकता है? क्या मंत्री जोकि बिहार के रहने वाले हैं स्वयं यह नहीं जानते हैं कि शयनयान डिब्बे में यात्रा करना असान नहीं है।

एक युक्तिसंगत किराया ढांचा बनाने के लिए उन्होंने विभिन्न श्रेणियों में सुविधा के स्तर में भिन्नता को ध्यान में रखते हुए किराए में वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में उन्होंने शयनयान श्रेणी में किराए को वर्तमान श्रेणी का 1.55 गुणा करने का प्रस्ताव किया है। इस समय गुवाहाटी-दिल्ली का शयनयान श्रेणी का किराया 389 रुपये है। नए किराए ढांचे में यह किराया बढ़कर 603 रुपये हो जाएगा अर्थात् इसमें 50 प्रतिशत की वृद्धि होगी। रेल मंत्री जी को द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में भोड़भाड़ के बारे में जानकारी होनी चाहिए। सामान्यतया प्रत्येक डिब्बे में 75 शायिकाएं होती हैं। जैसा कि उल्लेख किया गया है कि चूंकि प्रतीक्षा सूची में टिकट जारी किए जा रहे हैं इससे डिब्बे पूरी तरह भर जाते हैं। ना केवल आरपार जाने की जगह भर जाती है अपितु शौचालय तक जाना भी मुश्किल हो जाता है। वर्तमान में पुर्वोत्तर क्षेत्र अशांत है वहां पर बहुत बड़ी संख्या में सैन्य बलों और अर्ध-सैनिक बलों को तैनात किया जा रहा है और इन बलों को आवागमन रेलों में भीड़भाड़ हो जाने का एक मुख्य कारण है। पूर्वोत्तर बिहार क्षेत्र में आरक्षित और सामान्य डिब्बों में अंतर को समाप्त कर दिया गया है। क्या मैं जान सकता हूं कि क्या माननीय मंत्री के पास शयनयान डिब्बों में यात्रा की जगह सहनीय बनाने का कोई कल्पनाशील विचार है, आरामदायक होने की बात ही कुछ और है। वस्तुत: हमारे जैसे लोग जो अधिक समय तक संसद सदस्य या मंत्री नहीं रहेंगे, शायद शयनयान डिब्बों में यात्रा करेंगे; अत: रेल मंत्री को इस यात्रा को सहनीय बनाना चाहिए।

जहां तक लुमडिंग और बदरपुर के बीच आमान-परिवर्तन करने की बात है, मंत्री जी वादे को पूरा करने में विफल रहे हैं। उन्होंने वादा किया था कि आमान-परिवर्तन का काम शुरू किया जाएगा। इस कार्य के लिए 40 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गई थी; उसमें से केवल 4 करोड़ या 5 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से इस संबंध में आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध करता हूं। मैं माननीय मंत्री से इन सभी बातों पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूं।

डा० सरोजा वी० (रासीपुरम) : इस सम्माननीय सभा के सभापति महोदय और विद्वान सदस्यों, सर्वप्रथम, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का आभारी हूं कि उन्होंने कुड्डालोर पत्तन से कोयले की ढुलाई को बढ़ावा देने के महत्व पर विचार करते हुए इस बजट में सेलम-कुड्डालोर-वृद्धाचलम रेल लाइन के आमान परिवर्तन संबंधी प्रस्ताव शामिल किया है। इस समय मैं यह बताना चाहता हूं कि उन्होंने यह कहा है कि इस प्रस्ताव का कार्य स्वीकृति प्रदान करने के बाद आरम्भ किया जायेगा। मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि कोयले के परियात के महत्व पर विचार करते हुए इस परियोजना के वार्षिक परिव्यय को 0.05 लाख से 5 करोड़ रुपये तक भी बढ़ाया जाये क्योंकि इस संबंध में राज्य सरकार भी लागत के 50 प्रतिशत तक योगदान करने हेतु तैयार है।

निर्माणाधीन करूर-सेलम परियोजना के लिए, मैं माननीय मंत्री से कम से कम 50 करोड़ रुपये आवंटित करने का अनुरोध करता हूं। इसी परियोजना में भारत में दूसरा सबसे बड़ा पुल बनाया जायेगा जिसका निर्माण मेरे निर्वाचन क्षेत्र में मोहानूर में किया जायेगा। मैं माननीय मंत्री को बजट आवंटन के बाद इसका उद्घाटन करने के लिए आमंत्रित करता हूं।

मेरे नेता इदम *दैवम डा० पुरातची थलैवी* की ओर से, सभा में हमारी पार्टी के नेता श्री मुथैया के नेतृत्व में अनाद्रमुक के सभी सदस्यों ने भारत के माननीय प्रधानमंत्री को एक ज्ञापन प्रस्तुत किया जिसमें उनसे सेलम को एक पृथक् डिवीजन बनाने का अनुरोध किया गया था। मुझे यह जानकर निराशा हुई है कि माननीय मंत्री ने इसका कोई उल्लेख नहीं किया है। मैं आशा करता हूं कि वे उत्तर देते समय इस संबंध में सकारात्मक रवैया अपनाएंगे।

महोदय, मैं माननीय मंत्री की प्रशंसा करता हूं और खेल प्रोत्साहन परिषद एवं भारतीय रेल के खिलाड़ियों को बधाई देता हूं जिन्होंने हाल ही में बैंकाक में सम्पन्न हुए एशियाई खेलों में सात में से पांच स्वर्ण पदक प्राप्त किए हैं। इससे पता चलता है कि रेल मंत्रालय खेल के सुधार, युवा और अपंग कल्याण को कितना महत्व देता है और इस बजट से पेंशनधारी भी लाभान्वित हुए हैं। मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि रेल डिवीजन मुख्यालय में खेल परिसर बनाए जाएं और खिलाड़ी में छिपी प्रतिभा की खोज की जाये। यह व्यवस्था खेल प्रोत्साहन परिषद द्वारा कराई जाये और इसके अंतर्गत शैक्षिक सुविधाओं सहित सभी सुविधाएं उपलब्ध करायीं जाएं। इस प्रकार से हम अंतर्राष्ट्रीय स्तर के खिलाड़ी तैयार कर पाएंगे।

महोदय, विपक्ष के सुविज्ञ सदस्यों ने बजट में उद्धृत बातों की प्रशंसा नहीं की है जबकि माननीय रेल मंत्री ने इसमें उन उपेक्षित क्षेत्रों का चयन किया है जिसे पूर्ववर्ती रेल मंत्रियों ने छुआ तक नहीं।

उन्होंने भारतीय रेल द्वारा वृक्षारोपण अभियान चलाकर एक नई योजना शुरू की है। हाल ही में मंत्री जी ने रेल प्रयोक्ताओं परामर्शदातृ समिति गठित की है। इस समिति के सदस्य स्वेच्छापूर्वक आगे बढ़कर रेल सेवाओं को सुधारने में हमारी सहायता कर रहे हैं। इस संबंध में मैं एक सुझाव देना चाहता हूं। मंत्रालय इस योजना में स्थानीय क्षेत्र के रेल प्राधिकारियों, पंचायत अध्यक्षों और स्थानीय संसद सदस्य के साथ-साथ वन-विभाग और कृषि विभाग को भी शामिल करें। इस प्रकार से इस योजना का प्रभावी ढंग से कार्यान्वयन हो पाएगा। जिलाधिकारी की अध्यक्षता में स्थानीय अधिकारियों के साथ सहयोग करके इस योजना के कार्यान्वयन में योगदान करने वाले संसद सदस्यों को सम्मानित किया जाये।

वाणिज्यिक भूमि उपयोग के संबंध में मैं मंत्री द्वारा उठाए गए कदम की सराहना करता हूं। एक चिकित्सक के नाते मैं रेल मंत्री द्वारा परिवार नियोजन कार्यक्रम जैसे राष्ट्रीय कार्यक्रमों के प्रति प्रदर्शित रुचि की प्रशंसा करता हूं। जन्मदर कम करने का राष्ट्रीय लक्ष्य 18/1000 रखा गया है। मंत्री जी ने अपने उत्तर में जन्म दर को 14/1000 तक लाने की बात की है। इन सबसे रेल मंत्रालय की एड्स नियंत्रण कार्यक्रम, राष्ट्र कल्याण कार्यक्रम, वृक्षारोपण कार्यक्रम और अन्य स्वास्थ्य देखभाल डिलीवरी प्रणाली जैसे राष्ट्रीय कार्यक्रमों में प्रदर्शित रुचि का पता चलता है।

अपना भाषण समाप्त करने से पहले रेल प्रयोक्ता परामर्शदातृ समिति के सदस्यों की ओर से यह कहना चाहता हूं कि उनको यात्रा भत्ता/ महंगाई भत्ता अथवा रेल पास की सुविधा उपलब्ध नहीं करायी गई है। मैं माननीय मंत्री से इनके अनुरोध पर विचार करने और इनकी सेवाओं का लाभ उठाने का अनुरोध करता हूं।

सेलम, नामक्कल, इरोड, कोयम्बटूर, करूर धर्मपुरी और उत्तरी अर्काट जिले वस्त्र, हल्दी और साबुदाने के कारबार के लिए प्रसिद्ध हैं। इनका देश की अर्थव्यवस्था में अत्यधिक योगदान है। जैसाकि आप जानते हैं कि मंगला एक्सप्रेस गाड़ी को कोंकण रेल परियोजना के साथ जोड़ दिया गया है। इसके कारण इन जिलों के व्यापारियों को कठिनाइयों, तनावपूर्ण स्थिति और यातनाओं का सामना करना पड़ रहा है। इस क्षेत्र के आर्थिक विकास में मंदी आने का यह एक प्रमुख कारण है। तमिलनाडु के संसद सदस्यों के अनुरोध पर विचार करने के बाद माननीय मंत्री ने यह वायदा किया था कि सप्ताह में एक बार चलने वाली गाड़ी दोनों स्थानों से रोजाना चलायी जायेगी।. . . *(व्यवधान)*

अपना भाषण समाप्त करने से पहले मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि सेलम-वृद्धाचलम परियोजना को पूरा करने हेतु अधिकतम समय सीमा निर्धारित की जाये क्योंकि इसमें हमारे देश की अर्थव्यवस्था अंतर्ग्रस्त है।

मैं अपनी ओर से और तमिलनाडु की जनता, विशेषकर मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों, की ओर से मंत्रीजी से इस योजना को निर्धारित अवधि में कार्यान्वित कराने का अनुरोध करता हूं।

अंततः, मुझे दुखी मन से यह कहना पड़ रहा है कि हमें विभिन्न योजनाओं के बारे में केवल इस सभा में अथवा समाचारपत्रों से पता चलता है। हमें विभिन्न क्षेत्रों में प्रगति के बारे में सरकार की ओर से कोई जानकारी उपलब्ध नहीं करायी जाती है। कोई ऐसी निगरानी प्रणाली विकसित की जाये जिससे संसद सदस्यों को विभिन्न परियोजनाओं की प्रगति के बारे में जानकारी प्राप्त हो ताकि हम संसद सदस्य सरकार और अधिकारियों के बीच सेतु का काम कर सकें। इन थोड़े शब्दों के साथ मुझे अपनी बात रखने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं धन्यवाद देता हूं।

श्री जी० गंगा रेड्डी (निजामाबाद) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया है इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। मेरा निर्वाचन क्षेत्र निजामाबाद है। पहले मैं आमान परिवर्तन के बारे में कहना चाहता हूं। 2 फरवरी को सर्वदलीय रेल रोको आंदोलन किया गया था। एक समय अत्यधिक समृद्धिशाली रह चुका तेलंगाना जिला आज महाराष्ट्र के नांदेड से भी बहुत पिछड़ गया है। मुझे इस बात से प्रसन्नता हुई है कि विकास कार्य के लिए रेल मंत्री ने पिछले वर्ष 5 करोड़ रुपये प्रदान किए और उन्होंने इस वर्ष 20 करोड़ रुपये की और राशि उपलब्ध करायी है। आंदोलन के दौरान निजामाबाद की जनता को यह आश्वासन दिया गया था कि मुथखेड से निजामाबाद तक. . .*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : बोलने वालों की संख्या बहुत अधिक है। मैं आपको बाद में बोलने का अवसर दूंगा।

श्री जी० गंगा रेड्डी : मीटर लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन करने में दो वर्ष लग जायेंगे। मैं मंत्री जी से यह अनुरोध करता हूं कि इस मुद्दे पर विशेषकर मुथखेड से सिकंदराबाद तक आमान परिवर्तन का कार्य युद्धस्तर पर शुरू कराएं। यद्यपि सरकार ने सिकंदराबाद-बोलाराम सेक्शन के लिए 3 लाख 60 करोड़ रुपये उपलब्ध कराए हैं। फिर भी इसके लिए 254 करोड़ रुपये की और आवश्यकता है ताकि इस कार्य को शीघ्र पूरा किया जा सके। हमारे जिले में लगभग 50 बीज प्रसंस्करण इकाइयां हैं और ये पूरे देश भर में अपने उत्पादों की आपूर्ति करती हैं। हमें उर्वरक भी नही मिल रहा है। इसका खामियाजा विशेषरूप से किसानों को भुगतना पड़ रहा है। इसके लिए बजट में किए गए आवंटन के अलावा हमें और 254 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। मंत्री जी को इस संबंध में विचार करना चाहिए कि भारतीय रेल इस कमी को किस प्रकार से पूरा करेगा।

[श्री जी० गंगा रेड्डी]

पेद्दापल्ली से निजामाबाद लाइन का कार्य बहुत समय से लंबित है। यद्यपि इसका उद्घाटन 1992 में किया गया था, तथापि सरकार द्वारा इसके लिए पिछले वर्ष ही 7 करोड़ रुपये की राशि उपलब्ध करायी गयी। इस वर्ष भी इसके लिए केवल 18 करोड़ रुपये की राशि प्राप्त हुई है और इसके लिए हम मंत्री जी के अभारी हैं।

करीमनगर से निजामाबाद तक दूसरे चरण का कार्य तेजी से निपटाए जाने की आवश्यकता है। क्योंकि भारी संख्या में मजदूर अरमुर मेटपल्ली, कोरट्ल्प और जगतियाल से मुम्बई जाते हैं। इस संबंध में माननीय प्रधान मंत्री ने 16 जुलाई, 1998 को रेल मंत्री से आवश्यक कार्यवाही करने हेतु 20 करोड़ रुपये उपलब्ध कराने का आग्रह किया था। हमारे राज्य के मुख्यमंत्री श्री नायडू ने भी 20 करोड़ रुपये की मांग करते हुए केन्द्र सरकार को तीन पत्र भेजे हैं।

आज भी हमने माननीय प्रधानमंत्री को एक ज्ञापन दिया है जिसमें हमने निजामाबाद-करीमनगर सेक्टर में कार्य शुरू किए जाने की आवश्यकता की ओर ध्यान देने का अनुरोध किया है। इसलिए, मैं दोनों रेल मंत्रियों से इस संबंध में विचार करने और पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराने का अनुरोध करता हूं। महोदय, निजामाबाद स्टेशन का सुधार किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि यहां प्लेटफार्म आदि नहीं हैं। हमें विशेष रूप से राष्ट्रीय राजमार्गों पर रेल उपरीपुलों की आवश्यकता है क्योंकि यहां के लोगों को अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

इन्हीं शब्दों के साथ अपना भाषण समाप्त करते हुए मैं माननीय रेल मंत्री को पुनः धन्यवाद देता हूं।

•**श्री चेतन चौहान** (अमरोहा): महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं उसका समर्थन करता हूं। इस बजट से पूरे देश की जनता को राहत मिलेगी और देश का विकास होगा। उत्तर प्रदेश भारत का सबसे बड़ा प्रदेश है। जिसकी आबादी लगभग 13 करोड़ है। जनता का घनत्व बहुत अधिक है और आने जाने के लिए सड़क परिवहन के साथ-साथ रेलवे पर बहुत अधिक निर्भर होना पड़ता है। जनपद मुरादाबाद, जे.पी. नगर और बिजनौर यह तीनों जिले मेरी लोक सभा अमरोहा में पड़ते हैं। इस इलाके की कुछ समस्या मै आपके सामने रखना चाहता हूं।

अमरोहा स्टेशन दिल्ली, गाजियाबाद, मुरादाबाद लखनऊ रेलवे लाइन पर स्थित है। गाजियाबाद से मुरादाबाद सिंगल लाइन है। इस रूट को डबल लाइन में परिवर्तन करने की स्वीकृति प्रदान कर दी गयी है। और काम भी शुरू हो गया है। किन्तु पहले चरण में डबल लाइन के लिए बजट में कम फण्ड का प्रावधान किया गया है। जिससे गाजियाबाद, हापुड़ का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। धन का आवंटन बढ़ा दिया जाये। जिससे यह कार्य जल्दी पूर्ण हो सके। उसी प्रकार मुरादाबाद से अमरोहा के लिए रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए केवल 1 करोड़ का प्रावधान किया गया है। इसको भी बढ़ा दिया जाये।

अमरोहा में कम्प्यूट्राइज रेलवे रिजर्वेशन सेंटर स्थापित किया जाये जिससे अमरोहा एवं आस-पास के लोगों को दिल्ली, मुरादाबाद रिजर्वेशन कराने न जाना पड़े और बिजनौर तक के लोग इस सुविधा का लाभ उठा सकते हैं। अमरोहा से बहुत मात्रा में चीनी, गुड़, सब्जी, खाद्यान्न, सूत हैण्डलूम के कपड़ा इत्यादि के उद्योग हैं। और व्यापारी इन मालों को पूरे देश में बेचते हैं। इनको बेचने के लिए व्यापार एवं उनके नौकर पूरे देश में भ्रमण करते हैं।

क्योंकि अमरोहा ज्योतिबा फूले नगर जिले का मुख्यालय है। यहां के अधिकारी व्यापारी नौकरी करने वाले और प्रतिदिन चलने वाले रेलयात्रियों की संख्या दिल्ली और लखनऊ दोनों तरफ अधिक है। इन सभी यात्रियों की सुविधा के लिए श्रमजीवी एक्सप्रेस, लखनऊ-सहारनपुर एक्सप्रेस, लखनऊ मेल एवं रानीखेत एक्सप्रेस का ठहराव होना अत्यन्त आवश्यक है। ठहराव के साथ-साथ सीटों/बर्थ का कोटा बहुत महत्वपूर्ण है।

मिसिंग रेल लाइन गजरौला, हसनपुर, सम्भल को मिलाने के लिए एवं मेरठ हस्तिनापुर, बिजनौर के सर्वेक्षण पूर्ण हो चुके हैं। इन खण्डों में रेल सुविधा शुरू होने से जनता को सुविधा होगी और रेलवे विभाग की आय और बढ़ेगी। मुरादाबाद से लगभग 1200 सौ करोड़ रुपये का निर्यात प्रतिवर्ष होता है। कलई के बर्तन एवं पीतल के बर्तन की सुसज्जा की वस्तुओं मैडिल एवं खेल की ट्रोफियों कास्तकारी के बर्तन का निर्यात मुरादाबाद से होता है। इसकी खरीदारी के लिए विदेशों से खरीदार आते हैं। दिल्ली से आने-जाने के लिए कोई सुविधाजनक गाड़ी नहीं है। अधिकतर ये विदेशी खरीददार रोड से जाते हैं। किन्तु राष्ट्रीय मार्ग न० 24 कम चौड़ा है। और बहुत दुर्घटनाओं के कारण जाम लगते हैं। मेरा सुझाव है कि दिल्ली से सुबह लखनऊ तक की नई शताब्दी गाड़ी वाया मुरादाबाद बरेली शुरू कर दी जाये। जिससे विदेशी एवं व्यापारी, दिल्ली से मुरादाबाद बरेली लखनऊ जा सके। और शाम को वापिस आ सके। इस समय शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली से लखनऊ चलती है जो कानपुर होकर गुजरती है। जब तक शताब्दी गाड़ी चलाना सम्भव नहीं है। तब तक के लिए नई दिल्ली-बरेली अथवा बरेली से नई दिल्ली के लिए नई गाड़ी शुरू की जाये। पहले बालामाऊ से एक गाड़ी नई दिल्ली के लिए चलती थी और वह नियत समय पर चलती थी। किन्तु अब इस गाड़ी को बालामाऊ से बढ़ाकर गोंडा तक कर दिया गया है। इतनी दूरी बढ जाने के कारण जब अपने समय से नहीं चलती है। अक्सर लेट हो जाती है। मेरी मांग है कि बरेली, दिल्ली तक एक नई गाड़ी शुरू कर दी जाये। मुरादाबाद और अमरोहा के आस-पास से बहुत से लोग पश्चिम और दक्षिण भारत की यात्रा करते हैं। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि मुरादाबाद से अमरोहा व दिल्ली होकर बम्बई तक की यह नई गाड़ी शुरू की जाये।

काठ जनपद जे०पी० नगर का तहसील मुख्यालय है। और बहुत समय से वहां पर गाड़ी 3307/3308 किसान एक्सप्रेस को रोकने की मांग उठ रही है। रुकवाने का कष्ट करें जिससे प्रतिदिन यात्रियों एवं काठ से दोनों तरफ जाने वाले यात्रियों को व क्षेत्रिय जनता को राहत मिल सके।

उसी प्रकार गाड़ी संख्या 5005/5006 देहरादून-गोरखपुर एक्सप्रेस को धामपुर में रोका जाये। जिससे कि धामपुर में स्थित व आस-पास रहने वाले लोगों को जो रेल से यात्रा करते हैं को रेल सुविधा उपलब्ध हो सके। धामपुर नगर जनपद बिजनौर का एक प्रमुख तहसील मुख्यालय है। मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि उपरोक्त समस्याओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें।

इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और माननीय रेल मंत्री जी द्वारा लाये गये बजट प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

•सभा पटल पर रखा गया।

श्री भास्कर राव पाटील (नांदेड़) : मैं 1999-2000 के रेल बजट पैर अपने विचार रखना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी ने इस वर्ष जो बजट सदन में रखा है, उसका आम आदमी पर क्या परिणाम होगा। इसके विस्तार में मैं नहीं जाना चाहूंगा। मैं समय की मर्यादा रखते हुए केवल अपने क्षेत्र से ही संबंधित कुछ प्रश्न यहां पर रखूंगा। माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी बड़े ही प्रतिभाशाली नेता हैं। मै जब इस सदन का सदस्य नहीं था तब मुझे इसी सदन की गैलरी में बैठकर उनके कुछ भाषण सुनने का मौका मिला। मैं उस समय महाराष्ट्र असेम्बली का सदस्य था। वे जब भी इस सदन में बात करते थे तब बड़े ही आवेश पूर्ण ढंग से बड़े ही प्रामाणिकता के साथ बिहार के पिछड़े इलाकों की बात करते थे। वे उस समय अपनी बात जोर देकर कहते थे कि जो सता में रहने वाले हैं, सता में हैं, उन्हें हमेशा पिछड़े क्षेत्र के विकास की परियोजनाओं पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए। अगर इस देश में ऐसा नहीं होगा तो इस देश की अखंडता, एकता टिकेगी नहीं। इस बात पर बड़ा बल देकर वह यहां भाषण दिया करते थे। मैं उनके भाषण सुनकर बड़ा प्रभावित होता था और मुझे लगता था कि नीतीश जी अपने क्षेत्र की बात नहीं करते बल्कि भारतवर्ष में जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उन लोगों के दिल की बात करते हैं। मेरे ही क्षेत्र की बात करते हैं, ऐसा मुझे लगता था और उनके भाषण से मै बड़ा प्रभावित होता था।

जब श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी का मंत्रिमंडल बना, मुझे दुख तो था कि मेरी पार्टी का मंत्रिमंडल नहीं बना। परन्तु उसके साथ-साथ खुशी एक बात की हुई कि नीतीश जी को रेल मंत्रालय मिला। मुझे खुशी इस बात की हुई कि एक प्रामाणिक नेता को जिसे पिछड़े इलाके का दुख और दर्द मालूम है, उनको रेल मंत्रालय मिला है और अब रेल मंत्रालय में काफी बातें ऐसी होंगी जिससे पिछड़े इलाकों को न्याय मिलेगा। जब मैने रेल बजट पढ़ा, तो नीतीश जी मुझे बड़ी घोर निराशा हुई है कि प्रामाणिक नेता, प्रतिभाशाली नेता जो हमेशा पिछड़े इलाकों की बात करता था, उसने मेरे क्षेत्र की बहुत ही अनदेखी की। मैं उनकी मजबूरियों को समझ सकता हूं परन्तु मैं बड़ी आशा के साथ खड़ा हूं कि जब मैं अपने क्षेत्र की बातें आपके सामने रखूंगा, 540 क्षेत्र हैं और हो सकता है कि आपके रेल मंत्रालय ने मेरे क्षेत्र के पिछड़ेपन की बातें आपके सामने नहीं रखी होंगी।

मेरे क्षेत्र में पिछड़ेपन के विकास की जो परियोजनाएं हैं, जिनका रेलवे से संबंध है, उनको मैं रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं और मुझे विश्वास है कि मंत्री जी उसमें जरूर कुछ करने की कोशिश करेंगे। जिन परियोजनाओं को पहले ही मंजूरी मिली हुई है, उनको गति देने का काम आपके मंत्रालय को करना होगा।. . . *(व्यवधान)* मैं पहली बार बोल रहा हूं, मेरी विनती है कि मुझे बोलने दें।. . .*(व्यवधान)* नांदेड़ रेल डिवीजन, जिसकी नींव दस साल पहले रखी गई, आज भी उसका काम पूरा नहीं हुआ है। उसमें साढ़े छः करोड़ रुपये की लागत आती है लेकिन आज तक चार करोड़ रुपये ही मिले हैं। मेरी विनती है कि आप उसके लिए प्रावधान करें जिससे वह काम पूरा हो सके। नांदेड़ डिवीजन को अभी भी पूरे अधिकार नहीं हैं, सब बातें सिकन्दराबाद से होती हैं। मेरी विनती है कि नांदेड़ डिवीजन को पूरे अधिकार प्राप्त हों, वहां स्टाफ हो और उसके माध्यम से हमारे इलाके का सारा कारोबार हो। नांदेड़ डिवीजन दक्षिण मध्य रेलवे से जुड़ा हुआ है, हमारी मांग है कि उसे मध्य रेलवे से जोड़ा जाए। उस डिवीजन के माध्यम से उस एरिया के लिए काफी काम हो सकते हैं।

अभी तेलगु देशम के मैम्बर साहब ने निजामाबाद और सिकन्दराबाद की बात की। मैं नीतीश जी का आभार प्रदर्शित करूंगा कि उन्होंने उसके लिए इस साल 20 करोड़ रूपये रखे हैं लेकिन मेरी दरख्वास्त है कि वह बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है, उसका संबंध पिछड़े इलाके से है चाहे वह तेलंगाना, मराठवाड़ा, गुलबर्गा और रायचूर, जो पहले निजाम स्टेट में थे, उसका बजट बढ़ाया जाए और आने वाले साल में उस काम को पूरा करने की कोशिश आपकी तरफ से होनी चाहिए।

मुदखेड़-सिकन्दराबाद, पूरना और अकोला, जिसकी बात पहले हुई है, ब्रॉडगेज में कन्वर्जन करने का प्रस्ताव आपके विचाराधीन है। मेरे क्षेत्र में कुछ नई लाइनों के सर्वे होने की आवश्यकता है जिसमें उदगीर, बेजूर, बोदन, बिलोली, नरसीह, मुदखेड़, सरूर, ताजबंद और लातूर रोड, नांदेड़, लोआ, गंगाखेड़, अहमदपुर, चाकूर, बरोई, बीड़ आदि हैं। इन नई रेल लाइनों की मांग हम बहुत समय से कर रहे हैं। आप इस साल उसका सर्वेक्षण करने की कोशिश करें।

मुझे बड़ी खुशी है कि आपकी पार्टी के सदस्य श्री प्रभुनाथ सिंह ने जब वैशाली से दिल्ली तक ट्रेन की बात की तो आपने बड़ी तत्परता के साथ कहा कि हमने 24 डिब्बों की ट्रेन शुरू की है। मैं वैसी ही उम्मीद अपने प्रस्ताव के बारे में करता हूं। देवगिरी एक्सप्रेस जिसका नम्बर 7688 है, जो नांदेड़ से मुम्बई तक चलती है, मेरी दरख्वास्त है कि उसमें छः नए डिब्बे जोड़े जाएं और जैसा प्रभुनाथ सिंह जी के बारे में यहां ऐनाउंसमैंट मेरे बारे में भी हो। सचखंड एक्सप्रेस जो सिख समाज के लिए अमृतसर से गुरूद्वारा नांदेड़ तक चलती है, बरनाला साहब को भी उसकी मालूमात है, वह हफ्ते में पांच बार चलती है। उसमें बहुत बड़े पैमाने पर यात्री जाते हैं। मेरी दरख्वास्त है कि उस ट्रेन को डेली की जाए।

रात्रि 7.59 बजे

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

पचंवटी एक्सप्रेस 1402, मुम्बई से मनमाड़ तक जाती है, उसे नांदेड़ तक बढ़ाइए या नांदेड़ से मनमाड़ तक दूसरी नई ट्रेन शुरू कीजिए। पुणे एक्सप्रेस पैसेंजर ट्रेन नम्बर 1604, 1321 को एक्सप्रेस ट्रेन में बदला जाए और उसे नांदेड़ तक ऐक्सटैंड किया जाए, उसे नंदी ग्राम नाम दिया जाए।

नांदेड़-बंगलौर एक्सप्रैस गाड़ी को तिरूपति जाने वाले यात्रियों के लिए रायॅल सीमा एक्सप्रैस को विकाराबाद जंक्शन पर जो स्लीपर डिब्बे जोड़े जाए।

रात्रि 8.00 बजे

नांदेड़ पटना गंगा गोदावरी एक्सप्रेस, आपको मालूम है कि इस साल खालसा पंथ को 300 साल होने की वर्षगांठ हमारा सिख समाज मना रहा है। इस सरकार को हमारे बरनाला जी की, अकाली दल की भी सपोर्ट है। इससे उनको बड़ी खुशी होगी। गुरू गोविन्द सिंह जी का जो गुरूद्वारा पटना में है, हमारे नांदेड़ को इससे जोड़ने वाली अगर ट्रेन इस वर्ष में शुरू होगी तो हमारे यहां सब सिख भाई आपको बहुत बधाई देंगे। वह ट्रेन आप शुरू करें, ऐसी मैं आपसे दरख्वास्त करता हूं। पुणे पूर्णा पैसेंजर ट्रेन में दो स्लीपर कोच लगाये जायें। मालटेकड़ी को नांदेड़ शहर का उपनगरीय रेलवे स्टेशन बनाया जाए, इससे सिख यात्रियों को सुविधा होगी। पूर्णा जंक्शन पर डीजल लोकोमोटिव शेड

[श्री भास्कर राव पाटील]

के काम को पूरी गति के साथ इस वर्ष में पूरा किया जाए। मनमाड़ जंक्शन पर पहले दक्षिण मध्य रेलवे का प्लेटफार्म था, रेल का पुनर्गठन होने से यह प्लेटफार्म मध्य रेलवे की ओर चला गया। नांदेड की ओर से आने वाली ट्रेन को मनमाड पर प्लेटफार्म नहीं मिलता। इससे मराठवाड़ा से आने वाली ट्रेन को बहुत कठिनाई होती है, इसलिए मनमाड पर मराठवाड़ा रेलगाड़ियों के लिए दो नये प्लेटफार्म बनाये जायें। नांदेड़ रेलवे स्टेशन पर एक नया रिजर्वेशन काउंटर खोला जाये। औरंगाबाद चिकलपाना मनमाड के बीच में रेलवे स्टेशन का काम जल्दी शुरू किया जाये। हैदराबाद अहमदाबाद वाया परभनी एक पिलग्रिम ट्रेन शुरू की जाये।

भारत रत्न बाबा साहेब अम्बेडकर के दीक्षा दिवस पर और निर्वाण दिवस पर नागपुर में 14 अप्रैल को और मुम्बई में छः दिसम्बर को बहुत ही बड़ा फंक्शन होता है, उसके लिए हमारे हजारों भाई नांदेड़ से जाते हैं। मेरी नीतीश कुमार जी से यह दरख्वास्त है कि इसके लिए स्पेशल ट्रेन उस समय वहां से चलाई जायें।

मेरी बात समाप्त करने के पहले मैं एक महत्वपूर्ण बिन्दु की ओर रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। वह यह है कि रेल सर्विसेज में मराठवाड़ा क्षेत्र के बहुत ही कम लोग नौकरी पर हैं। आप कैश प्रोग्राम बनाकर रेल सर्विसेज में मराठवाड़ा क्षेत्र का बैगलॉग पूरा करें।

इन्हीं शब्दों के साथ, माननीय अध्यक्ष महोदय, आपका आभार मानते हुए मैं अपनी बात खत्म करता हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री राजवीर सिंह। वह अंतिम वक्ता हैं।

श्री मनोरंजन भक्त (अंडमान और निकोबाद द्वीप समूह) : हम यहां बोलने के लिए प्रतीक्षा कर रहे हैं। चार और सदस्यों को बोलना है. . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : वह अंतिम वक्ता हैं।

श्री मनोरंजन भक्त : ऐसा कैसे हो सकता है ? हमने इस प्रयोजनार्थ देर तक बैठने के लिए सहमत हुए हैं. . .*(व्यवधान)*

श्री पी० उपेन्द्र (विजयवाड़ा) : कृपया उनमें से प्रत्येक सदस्य को बोलने के लिए दो-दो मिनट का समय दीजिए. . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : ऐसा करना संभव नहीं है। ऐसा करना बहुत मुश्किल है।

श्री मनोरंजन भक्त : इसी वजह से हम देर तक बैठने के लिए सहमत हुए हैं। कृपया हमें बोलने की अनुमति दीजिए।

[हिन्दी]

•**श्री दत्ता मेघे** (वर्धा) : महोदय माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 1999-2000 का रेल बजट संसद में प्रस्तुत किया। पिछले रेल बजट में माल भाड़े की दरों में साधारणतया वृद्धि नहीं की गयी थी परन्तु इस वर्ष सभी वस्तुओं की माल भाड़ा दरों में चार प्रतिशत वृद्धि की गई है जिसका असर आम गरीब आदमी पर आने वाला है। प्रभार्य निर्माण कार्यों के वित्त पोषण के लिए 900 करोड़ रुपयों का अतिरिक्त रूप से जुटाने का जो घाटा दिखाया है। वह आम लोगों पर इसका भी बोझ जाने वाला है।

पैसेंजर गाड़ियों के जो किराए बढ़ाये, इन गड़ियों में ज्यादातर गरीब जनता और मध्यमवर्गीय लोग नजदीकी आना-जाना करती है। इसका बोझ आम आदमी पर आया है। यह बजट जो बनाया गया है, यह बजट लोगों के हित में नहीं है। कोई भी दूरदृष्टि से इसे पेश नहीं किया गया है। यह बजट लोगों के विरोधी बनाया गया है। मैं इस बजट का विरोध करता हूं।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान महत्व के मुद्दों पर आकर्षित करना चाहता हूं। रेलवे में पाईन्टमैन आज भी रोड़ साईड स्टेशन पर बारह घंटे काम करके गुलाम की तरह कार्यरत है। इस बारे में मंत्री जी को पत्रों द्वारा सूचित भी कर चुका हूं। पाइन्टमैन की कार्यप्रणाली 8 घंटे करने की मांग की थी। चतुर्थ वेतन आयोग पाईन्टमैन, लोअरमैन, कैबीनमैन को समान वेतन श्रेणी में रखने से विभागीय पदोन्नति में उसे समान मान मिलाना चाहिए। परन्तु अभी तक उसे इसमें वंचित रखा गया है जबकि स्वीचमैन, कैबीनमैन, लोअर मैन को 25 प्रतिशत आरक्षण दिया गया है। पाईन्टमैन को भी इन सेवाओं में शमिल किया जाए। मैं सरकार से मांग करता हूं कि विभागीय कोटे का उसे ज्यादा से ज्यादा आरक्षण देने के लिए आवश्यक कदम उठाया जाये।

मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूं मेरा निर्वाचन क्षेत्र वर्धा जिला यह महात्मा गांधी तथा विनोवा भावे की पुण्य भूमि है और महत्वपूर्ण जिला है। यहां पर रेलवे संबंधी प्रश्न कई दिनों से प्रलम्बित है। मैंने इन सभी प्रश्नों के मामले में मंत्री जी को पत्र लिख कर अवगत कराया है।

मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है आज तक एक भी प्रश्न का हल नहीं हो सका सिर्फ रूटीन जबाव देते हैं। मैं इन सभी प्रश्नों के मामले की जांच करवा रहा हूं। यही जबाव लोक प्रतिनिधि को मंत्री जी की ओर से मिलता है।

आज तक मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को जो समस्याओं का सामना कर रहे हैं उन सभी समस्याओं का सामना कर रहे हैं। उन सभी समस्याओं का विवरण मैं प्रस्तुत कर रहा हूं:

नवजीवन एक्सप्रेस का (चेन्नई-अहमदाबाद) धामणगांव पुल गांव रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज होना चाहिए।

ओखा पुरी एक्सप्रेस तथा नवजीवन एक्सप्रैस का पुलगांव स्टेशन पर स्टॉपेज।

कोचीन-वाराणसी, जयपुर-चेन्नई एक्सप्रेस का हिंगणघाट स्टेशन पर स्टॉपेज।

मेल एक्सप्रेस का पुलगांव स्टेशन पर स्टॉपेज होना चाहिए।

सेवाग्राम-वर्धा में आन्ध्रप्रदेश एक्सप्रेस, तमिलनाडू एक्सप्रेस, गीतांजली एक्सप्रेस का स्टॉपेज।

•सभा पटल पर रखा गया।

2106 अप विदर्भ एक्सप्रेस और 8001 डाऊन मेल मुम्बई-हावड़ा वाया नागपुर सेवाग्राम स्टेशन पर स्टॉपेज होना चाहिए।

इसी तरह आरक्षण कोटा वर्धा जिला के लिए ज्यादा से ज्यादा देने की कृपा करें।

पुलगांव-आर्वी छोटी लाइन का बड़ी लाइन में विस्तार जल्द से जल्द करने की कृपा करें। मेरे निर्वाचन क्षेत्र से हिंगणघाट स्थित गेट नं., 13 का रेलवे ओवरब्रिज का कार्य करना। इसी तरह सिंदी रेलवे अऔर चांदूर रेलवे यहां पर भी ओवरब्रिज का कार्य करना अत्यन्त आवश्यक है। पर सरकार द्वारा कोई प्रस्ताव बनाया गया नहीं है। दैनदिन जीवन काल में हॉस्पीटल आने-जाने या और महत्वपूर्ण कार्यों संबंधी लोगों को असुविधा कई वर्षो से उठानी पड़ रही है। अभी तक कोई ठोस कदम इस बारे में नहीं उठाये गये हैं।

रेलवे स्टेशन प्लेटफार्म साफ सफाई की ओर ध्यान देना भी जरूरी है जिसे आम आदमी के लिए स्वास्थ्य प्रति ठीक होगा।

मासिक पास होल्डर जो शिक्षा लेने हेतु और कुछ नौकरपेशा लोग ज्योंकी नजदीकी रेलवे से सफर करते हैं उन्हें एक्सप्रेस गाड़ियों में सफर करने की स्वीकृति प्रदान करने की अत्यन्त आवश्यकता है।

अंत में मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूं कि ऊपर दी हुई समस्याओं का प्रायोरिटी से ध्यान देकर मंत्रालय अंतर्गत आदेश देकर समस्याओं का निराकरण करने की कृपा करें। जिसे कई वर्षों से हो आ रही लोगों की समस्याओं का सही निराकरण होगा।

अध्यक्ष महोदय, सुबह से रेल बजट पर चर्चा हो रही है। हम इसका विरोध करते हैं। मेरे क्षेत्र की जो समस्याएं हैं, उनको लिखित रूप से मैंने सभा पटल पर रख दिया है, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि राम नाईक जी जोकि रेल राज्य मंत्री हैं, महाराष्ट्र से आते हैं, उनको जितनी भी हमने चिट्ठियां लिखीं उनका संतोषजनक जवाब नहीं दिया। अभी हमने जो अपना भाषण सभा पटल पर रखा है, मैं आशा करता हूं कि जो समस्याएं हमने बताई हैं, उनका सही जवाब हमें मिलेगा।

अध्यक्ष महोदय : अब आप बैठिए। श्री नीतीश कुमार।

श्री राजवीर सिंह (आंवला) : अध्यक्ष जी, जिन विपरीत परिस्थितियों में श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने हिन्दुस्तान की सत्ता की बागडोर को संभाला है, उसके बाद से चाहे वह जनरल बजट हो, चाहे रेल बजट हो, वह आम गरीब आदमी के हित में आ रहा है। इस रेल बजट में भी साधारण किराए में कोई वृद्वि नहीं की गई है, साधारण लोगों को सुविधाएं दी गई हैं, केवल बड़े लोगों को, जो ए.सी. में बैठकर घूमते हैं, जो उसका अधिभार दे सकते हैं, उन्हीं पर यह भार पड़ेगा। मैं इन बातों को देखते हुए इस बजट का समर्थन करता हूं।

अगर इस बजट में कुछ चीजें और शामिल हो गई होतीं तो यह बजट बहुत अच्छा होता। मैं मंत्री जी को एक सुझाव देना चाहता हूं, इसको अपने एक्सपर्ट्स के द्वारा दिखवा लें। जैसे पूरा ट्रक है, उस ट्रक को ट्रेन के वेगन में लादना चाहिए और वह डैस्टीनेशन पर पहुंचना चाहिए। उससे लोडिंग अनलोडिंग का खर्चा बचेगा और रोड पर जो बहुत भीड़ होती है, उसमें एक्सीडेंट से भी लोग बचेंगे। इससे साधारणतया खर्चा भी कम आयेगा और ट्रक ओनर्स भी इस सुविधा को अवेल करना चाहेंगे। कहां-कहीं यह सुविधा शुरू भी की हुई है। जिस तरीके से हम कंटेनर लादते हैं, उसी तरह से ट्रकों को भी लादकर दूसरी जगह ले जाना चाहिए। उससे हम डैमरेज से भी बचेंगे, हमारे वैगन भी जल्दी खाली हो जाएंगे अनलोडिंग भी जल्दी हो जायेगी। यह रेलवे के लिए बहुत फायदे की बात होगी।. . .(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, आप हाउस को ऑर्डर में कर दीजिए। ये लोग बोल रहे हैं, मुझे डिस्टर्बेंस हो रहा है और समय कम है। मैं चाहता हूं कि 10 मिनट के अन्दर अपनी बात खत्म कर दूं।

अध्यक्ष महोदय : दस मिनट नहीं, आप पांच मिनट में समाप्त करें।

श्री राजवीर सिंह : हम लोग बहुत पहले से मांग कर रहे हैं कि बरेली होते हुए दिल्ली से लखनऊ के लिए शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए। इसकी बहुत जरूरत है। इस बारे में मैं कई बार रेल मंत्रालय से आग्रह कर चुका हूं। हमें उल्टा-सीधा जवाब दे दिया जाता है। अगर दिल्ली से सवेरे शताब्दी एक्सप्रेस लखनऊ के लिए चलती है, वाया कानपुर तो लखनऊ से भी सवेरे वाया बरेली एक शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली के लिए चलाई जाए जो शाम को यहां पहुंच जाए। इससे हमारे क्षेत्र के लोगों को बहुत फायदा होगा, क्योंकि वहां व्यापारिक केन्द्र भी है। प्रधान मंत्री जी का क्षेत्र इसमें आता है इसलिए उनको भी मेरी मदद करनी चाहिए और रेल मंत्री जी से इसके बारे में कहना चाहिए।

बरेली रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नम्बर एक की हालत ठीक है, उसको लम्बा कर दिया गया है, शैड भी बना दिया गया है, लेकिन प्लेटफार्म नम्बर दो की हालत ठीक नहीं है। वहां शैड भी नहीं है, इस कारण लोगों को सर्दी में बारिश में काफी कठिनाई होती है और वे भीगते रहते हैं। मेरा अनुरोध है कि प्लेटफार्म नम्बर दो को एक की तरह लम्बा किया जाए, वहां शैड बनाया जाए और आवश्यक जनसुविधाएं दी जाएं।

पीताम्बर रेलवे स्टेशन है, उसमें प्लेटफार्म नम्बर तीन पर टीन शैड है, लेकिन एक पर नहीं है। यात्री आते हैं, टिकट खरीदते हैं, लेकिन उनके बैठने के लिए स्थान नहीं है। बदायूं स्टेशन भी मेरे क्षेत्र में आता है। वहां पर भी ऊपरगामी सेतु नहीं है। इस कारण घंटों ट्रैफिक जाम रहता है। बरेली में चौराहे पर ऊपरगामी सेतु की स्वीकृति हो चुकी है, यहां से बजट भी पास हो चुका है। 18 मार्च को जब सत्र का पहला दौर खत्म होगा, मेरा अनुरोध है कि रेल मंत्री जी वहां जाकर उसका शिलान्यास करें, जिससे वहां के लोगों को विश्वास हो कि यह सेतु बनेगा, क्योंकि हमारे बार-बार कहने के बावजूद भी वे मानने को तैयार नहीं हैं कि उस सेतु की मंजूरी मिल चुकी है। इसलिए आप उसका शिलान्यास कर दें, जिससे उस पर काम शुरू हो सके।

इज्जतनगर में रेलवे का बहुत बड़ा कारखाना है। पहले वहां कोच फैक्टरी मंजूर हुई थी, लेकिन राजनीतिक कारणों से राजीव गांधी जी जब प्रधान मंत्री थे, उन्होंने उसको पंजाब ट्रांसफर कर दिया था। अब वहां रेल बस बनाने का काम शुरू हुआ है। वहां के काफी कर्मचारी बेकार हैं। वहां काम बढ़ाया जाए, जिससे वहां कर्मचारी बेकार न बैठें और वह कारखाना भी चलता रहे। इज्जतनगर में रेलवे मंडल की कालोनी है, उसमें पार्कों की स्थिति ठीक नहीं है, उसको ठीक किया जाए।

[श्री राजवीर सिंह]

हमें कहा गया है कि सांसद आपने क्षेत्र के लिए निजी कोष से पैसा देकर रेलवे समपार बनवा सकते हैं। इस बारे में जब हम अधिकारियों से पूछते हैं कि कहां और किसके नाम का चैक काटना है तो उन्हें कोई जानकारी नहीं है। हम लोगों ने मैनेजर से, डी.आर.एम. आदि से पूछा, लेकिन कोई इस बाबत रुचि नहीं लेता, जिस कारण नए समपार बनाने में दिक्कत आ रही है।

मैं रेलवे के फायदे के लिए एक और बात कहना चाहता हूं। रेलवे से जो निकला हुआ सामान होता है, जैसे छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने से काफी सामान निकलता है, बोगियों को काटते हैं, उससे भी सामान निकलता है। उस सारे सामान की नीलामी होती है, लेकिन उसमें बेइमानी होती है। अगर रेलवे उस नीलामी पर अपना कब्जा कर ले तो सैंकड़ों करोड़ रुपए का लाभ उसको उस नीलामी से हो सकता है। वहां एक-एक गेटपास पर चार-चार ट्रक माल निकल जाता है, आर.पी.एफ. और आपके अधिकारियों की इसमें सांठगांठ रहती है।

इज्जतनगर में रेलवे अस्पताल है। उसकी स्थिति बहुत शोचनीय है। वहां पर किसी भी तरीके से इलाज की सुविधा नहीं है, लोग परेशान हैं। मैं चाहूंगा वहां के अस्पताल की स्थिति को आप ठीक कराएं।

मुझे अभी पर्ची मिली है। मैंने कहा था कि हमारे बरेली से एम.पी. और जो मिनिस्टर भी हैं, संतोष कुमार गंगवार जी का नाम भी उसमें आ जाना चाहिए। हम और वह दोनों चाहते हैं और एक मंत्री जी की बात माननीय रेल मंत्री जी नहीं मानेंगे, यह कैसे हो सकता है ? सत्यपाल सिंह यादव भी यही चाहते हैं, यह भी उसी क्षेत्र से हैं और मिनिस्टर भी हैं। हमारे अमरोहा के सदस्य चेतन चौहान जी भी यही चाहते हैं।

शाहमतगंज में रेलवे की सम्पत्ति, बरेली में शाहमतगंज रेलवे स्टेशन है जो टूट गया है, वहां हजारों, लाखों मीटर जमीन है, उस पर अवैध कब्जे हो रहे हैं। मैं चाहता हूं कि इस जमीन पर या तो रेलवे कब्जा कर ले या रेलवे कर्मचारियों के लिए कालोनी बना दे। एक रेलवे लाइन पड़ी हुई है, शाहमतगंज से लेकर इज्जत नगर बरेली वगैरह होते हुए इस पर एक रेल बस चला दी जाए जिससे कि उस रेलवे लाइन का उपयोग हो और यात्रियों को उसकी सुविधा हो सके। उसी प्रकार से बरेली जंक्शन है जिसमें एनी रेलवे प्लेटफार्म नं० 5 है, उसमें भी आगरा की तरफ है, उसमें कोई टीन शैड नहीं है। बड़ी लम्बी ट्रेन आती है, आगे तक चली जाती है, लोग उसमें भीग जाते हैं। मैं चाहता हूं कि उस पर टीन शैड डाला जाए। आगे एक मकरंदपुर रेलवे स्टेशन है जहां 'इफको' की फैक्टरी है। वहां के लोगों को आगरा या जयपुर जाने के लिए उन्हें बरेली आना पड़ता है। मैं चाहता हूं कि वहां पर दो मिनट का स्टॉपेज बना दिया जाए जिससे एक्सप्रेस ट्रेन वहां रुके और 'इफको' के लोगों को आने-जाने की सुविधा हो सके।

एक निसुई रेलवे स्टेशन है, यह बिशारदगंज और आंवला के बीच में पड़ता है, यह बहुत पुराना स्टेशन है। वहां दो कर्मचारियों और एक महिला के बीच अवैध संबंधों के कारण मर्डर हो गए थे। इस कारण स्टेशन को तोड़ा जा रहा है। वहां जन-आंदोलन हो रहा है। वहां रेलवे के अलावा कोई सुविधा नहीं है। अगर वहां जन-आंदोलन हो गया तो हमें भी वहां जाना पड़ेगा, जनता के साथ रहना पड़ेगा, इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि उस स्टेशन को नहीं तोड़ा जाए। यहां रेलवे बोर्ड के अधिकारी बैठे हुए हैं, वे भी सुन रहे होंगे। रेलवे के अलावा वहां कोई और आवागमन के साधन नहीं हैं और अगर कहीं बदतमीजी या गुंडागर्दी हो जाती है तो इस कारण ट्रेन रोकी नहीं जाती, ट्रेन को कैंसिल नहीं किया जाता बल्कि उसकी सुरक्षा व्यवस्था की जाती है। अतः इस कारण से ट्रेन बंद नहीं होनी चाहिए। अगर दो-चार लोग गड़बड़ करते हैं जिसमें रेलवे के लोगों का भी हाथ है, उनको वहां से हटाया जाए।

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री राजवीर सिंह : मैं दस मिनट से ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं कहना चाहता हूं कि उस स्टेशन को बहाल किया जाए। वहां के लोग नाराज हैं। लोकल परचेज करने के आदेश हैं। तीन लोगों की कमेटी बनती है और 200 रुपये या 250 रुपये का सामान खरीदना होता है। वह तीन लोगों की कमेटी बरेली से कलकत्ता जाती है और 6000 रुपये का टी.ए. बनता है। 200 रुपये का सामान लिया जाता है और 6000 रुपये का टी.ए. बनता है, यह कौन सा न्याय है ? यह एक बहुत गंभीर मामला है। यह कौन सी बचत है ? यदि लोकल परचेज होनी है तो लोकल परचेज उसी शहर से होनी चाहिए। इस तरह से लाखों रुपये की बर्बादी हो रही है। मैं माननीय रेल मंत्री जी की बचत करना चाहता हूं, मेरा उनसे आग्रह है कि इस बात को वह कृपया नोट कर लें।

प्लास्टिक की विदाई के लिए हमने आपको बधाई दी थी लेकिन प्लास्टिक का इस्तेमाल अभी भी हो रहा है। अभी भी ब्रेड-रोल प्लास्टिक में लिपट कर आ रहे हैं, खाना प्लास्टिक में लिपट कर आ रहा है। इस पर जरा ध्यान देने की जरूरत है।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं। रेलवे कर्मचारियों को जो पास मिलता है, कर्मचारी को तो ए.सी. स्लीपर में बैठने की सुविधा है लेकिन जो अटैंडेंट है, वह सैकेंड क्लास और थर्ड क्लास में जाता है। वह बार-बार कैसे देख सकता है ? जब इतने लोगों को सुविधाएं मिल रही हैं तो अटैंडेंट को भी यह सुविधा दी जानी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री राजवीर सिंह : मैं कोई अनर्गल बात नहीं कर रहा हूं। मैंने कोई भूमिका भी नहीं बांधी है। रेलवे में एप्रैंटिस लोगों की ट्रेनिंग हुई है। हजारों अप्रैंटिस सारे हिन्दुस्तान में हैं। मेरे क्षेत्र में भी सैंकड़ों अप्रैंटिस हैं। उनको नौकरी नहीं मिली है, उनमें आक्रोश फैल रहा है, वे आंदोलन करना चाहते हैं। इसलिए रेलवे की नौकरी में सबसे पहले अप्रैंटिसों को लेना चाहिए। जिन्होंने वहां ट्रेनिंग ली है। उनको मौका मिलना चाहिए। आपने रेल का किराया एसी फर्स्ट क्लास पर बढ़ाया। यह आपने अच्छा किया, और बढ़ा दीजिए, मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है। मगर सुविधाएं तो दीजिए।

महोदय, रेलवे की केटरिंग व्यवस्था बहुत खराब है। अनआथोराइजड वेंडर, जो पैंट्री कार के साथ चलते हैं, हमारे क्षेत्र में जितने चलते हैं वे सब पटना के हैं। उनसे कोई भी बात करो तो वे सुनते नहीं हैं।. . .*(व्यवधान)* यह मंत्री जी का दोष नहीं है, यह इनसे महले के लोगों के द्वारा लगाए हुए हैं, इन्होंने नहीं लगाए। एक साल में इन्होंने नहीं लगा दिये। गाजियाबाद और मुरादाबाद के बीच में अभी केवल महरौली तक डबल लाइन हो पाई है। सात-आठ साल से यह काम चल रहा है। अगर मुरादाबाद तक डबल लाइन हो जाए तो फिर कलकत्ता तक डबल लाइन मिल जाएगी, इसमें शीघ्रता करानी चाहिए। सारे ट्रेड यूनियंस को मान्यता मिल रही है। भारतीय मजदूर संघ नाम का मजदूर संगठन रेलवे में सबसे ज्यादा सदस्यता रखता है। हिन्दुस्तान भर में मजदूरों की सदस्यता उसमें सबसे ज्यादा है। वह नम्बर एक का मजदूर संगठन यहां घोषित हो चुका है, मगर रेलवे ने उसको अभी तक मान्यता नहीं दी है, रेलवे को उसे मान्यता देनी चाहिए। रेलवे में पुरानी दादागिरी चल रही है, नई यूनियनों को प्रवेश नहीं दिया जा रहा है, इसलिए उसे अवश्य मान्यता मिलनी चाहिए। चंदौसी से मुरादाबाद, फर्रूखाबाद के लिए सर्वे की बात चल रही थी। चंदौसी वाया बिसौली, वजीरगंज, बदायूं, दातागंज, उसावां होती हुई फर्रूखाबाद को ट्रेन जाए। उससे आपको कानपुर के बीच में लूप लाइन मिल जाएगी। कानपुर और लखनऊ में बहुत भीड़ रहती है, इस कारण से कई बार डिरेलमेंट होता है, एक्सीडेंट्स होते हैं और लाइन बंद हो जाती है, इससे बीच में आपको एक लाइन मिलेगी तथा लोगों को यातायात का साधन भी मिलेगा। गमगंगा बीच में पड़ती है। कछला के पुल और रामगंगा के रेलवे पुल की भी जिन्दगी पूरी हो चुकी है। इनको बने हुए सौ साल हो चुके हैं, इनका फिर से पुनर्निर्माण कराए जाए, अन्यथा किसी दिन भी लोगों का जीवन संकट में पड़ जाएगा।

मेरा आपसे आग्रह है कि मैंने जितनी बातें रखी हैं उन पर गंभीरता से विचार करेंगे और इन पर तुरंत कार्यवाही करेंगे, बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

•**श्रीमती मिनाती सेन** (जलपाईगुड़ी) : अध्यक्ष महोदय, मुझे रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। मैं अपने पूर्व वक्ता पश्चिम बंगाल के माननीय संसद सदस्य, श्री बसुदेव आचार्य के विचारों से सहमत हूं जिन्होंने अपने भाषण में बजट की अधिकांश तकनीकी बातों को शामिल कर दिया है। महोदय, उन बातों को दोहराये बिना मैं यह कहना चाहती हूं कि ऐसी अनेक लम्बित परियोजनाएं हैं जिन्हें हम रेल बजट में शामिल करने के लिए अपनी आवाज उठाते रहे हैं। इस वर्ष भी पश्चिम बंगाल के हमारे युवक यहां एकत्र हुए और माननीय रेल मंत्री को 39 सूत्री मांग पत्र सौंपा।

मैं कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाओं के बारे में उल्लेख करना चाहती हूं।

मैं दार्जिलिंग हिमालय मार्ग का आधुनिकीकरण किए जाने की मांग करती हूं क्योंकि यह पारम्परिक रेल मार्ग दार्जिलिंग जाने वाले पर्यटकों को आकर्षित करता है।

•सभा पटल पर रखा गया।

एन.जे.पी. से बोंगाईगांव बरास्ता सिलीगुड़ी तक की मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए।

बालुरघाट-एकलाखी परियोजना को पूरा किया जाए। महोदय, अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में कुछ बातों का सुझाव देना चाहती हूं। मैं आपको पश्चिम बंगाल के उत्तरी भाग और भारत के पूर्वोत्तर क्षेत्र की स्थिति के बारे में अवगत कराना चाहती हूं। स्वतंत्रता प्राप्ति से लेकर आज तक केन्द्रीय सरकार द्वारा इस क्षेत्र के विकास कार्य की जानबूझकर अनदेखी की जाती रही है। इस क्षेत्र के लोगों के शांत और शांतिप्रिय होने के कारण इस क्षेत्र की उपेक्षा की गई है।

पश्चिम बंगाल का उत्तरी भाग और सम्पूर्ण पूर्वोत्तर क्षेत्र बहुमूल्य प्राकृतिक संसाधन, चाय, इमारती लकड़ी और पर्यटन उद्योग, जो देश का विदेशी मुद्रा अर्जित करने वाला सबसे बड़ा उद्योग है, प्रधान क्षेत्र है, फिर भी इस क्षेत्र को इन वस्तुओं की ढुलाई हेतु पर्याप्त रेल ढांचा मुहैया नहीं कराया जा रहा है।

मैं इस संबंध में आपके विचारार्थ कुछ बातों का सुझाव देना चाहती हूं।

सबसे पहले तो मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री को जलपाईगुड़ी में एक कम्प्यूटरीकृत नगर टिकट-एवं-आरक्षण केन्द्र स्थापित करने की मांग स्वीकार करने के लिए बधाई देती हूं।

इसके साथ ही मेरा आपसे यह अनुरोध है कि उत्तर बंगाल, नेपाल, सिक्किम और भूटान के लोगों को कलकत्ता महानगर पहुंचने के लिए हल्दीबाड़ी से सियालदाह तक एक द्रुतगामी (फास्ट) गाड़ी मुहैया कराएं। प्रस्तावित गाड़ी को चलाने के लिए हल्दीबाड़ी में बुनियादी ढांचा उपलब्ध है और जनसुविधा प्रदान करने के लिए धनराशि की कमी कोई मानदंड नहीं होना चाहिए।

जलपाईगुड़ी के उत्तर बंगाल मंडल का मंडलीय मुख्यालय होने के कारण जलपाईगुड़ी रोड़ स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस/मेल गाड़ियों का ठहराव दिया जाना चाहिए।

चूंकि अब तक इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है, अत: मायनागुड़ी, मतभंगा, न्यू कूचबिहार से जोगीघोपा बरास्ता बकीरहाट, गोलकगंज, गौरीपर, धुबड़ी, बेलासीपाड़ा और राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 के साथ लगे अन्य स्थानों के लिए बड़ी लाइन का निर्माण-कार्य तत्काल शुरू किया जाए।

एनजेपी से कामाख्यागुड़ी तक (अलग से आमान परिवर्तन लाइन नहीं) एक नियमित दोहरी लाइन का निर्माण किया जाए।

महोदय, मेरा आपसे अनुरोध है कि एनजेपी में डी आर एम कार्यालय का निर्माण कराया जाए।

मेरा आपसे यह अनुरोध है कि रेलवे और रक्षा विभाग की उपयुक्त भूमि को सिलीगुड़ी के विस्तार हेतु सौंपा जाए और शहर में एक उपरि पुल और भारत-नेपाल व्यापार की सहायतार्थ घोषपुकूर में मेच्छी पर एक पुल का निर्माण कराए जाए।

सिलीगुड़ी और हिलकार्ट को जोड़ने के लिए उपरिपुल का निर्माण कराया जाए।

[श्रीमती मिनाती सेन]

रानीनगर और जलपाईगुड़ी के बीच राज्य राजमार्ग संख्या 12क पर एक उपरिपुल बनाया जाए, क्योंकि यह सड़क नेपाल, भूटान, सिक्किम और पूर्वोत्तर राज्यों की जीवन रेखा है। अत: इस पर यातायात बहुत ज्यादा है और जब गाड़ियों के गुजरने के लिए रेल फाटक को बंद कर दिया जाता है, तो इसके कारण सड़क यातायात के लिए बहुत असुविधा होती है। इसके अतिरिक्त, रेल फाटक एकदम मोड़ पर होने के कारण, इस रेल फाटक पर दुर्घटना होना लगभग रोज की समस्या बन गई है। मैं इस बजट का विरोध करती हूं।

•**श्री के०एच० मुनियप्पा** (कोलार) : सभापति महोदय, कोलार जिला सूखाप्रवण क्षेत्र है। यहां का भूमिगत जल स्तर 500 फुट नीचे चला गया है। इन सभी विवशताओं के बावजूद किसान किसी प्रकार खाद्यान्न, आम, अंगूर, काजू, प्याज, आलू, इमली, टमाटर और अन्य आवश्यक वस्तुओं का उत्पादन करने की व्यवस्था कर रहे हैं। दुर्भाग्यवश, यहां कोई परिवहन सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। मैं गत कई वर्षों से भारत सरकार से यलहंका (बंगलौर) और बंगारपेट के बीच आमान परिवर्तन का कार्य पूरा करने हेतु अनुरोध कर रहा हूं। इसका लगभग आधा कार्य पूरा हो चुका है और लगभग 67 किलोमीटर रेल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना बाकी है। इस चिर लम्बित आमान परिवर्तन कार्य को चालू वित्त वर्ष 1999-2000 में अवश्य पूरा किया जाए। इस प्रयोजन हेतु पर्याप्त धनराशि आवंटित करनी होगी।

दसवीं लोक सभा के कार्यकाल के दौरान हमारे लगातार संघर्ष करने के बाद आमान परिवर्तन के इस कार्य की गति तेज हुई थी और अब तक लगभग 80 किलोमीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया गया है। लगभग 67 किलोमीटर लाइन और शेष बची है और इस कार्य को यथाशीघ्र पूरा किया जाना है। इस लाइन पर अभी तक 80 करोड़ रुपये की धनराशि खर्च की गई है। विशेष रूप से वे किसान जो आलू, आम, टमाटर आदि जैसी शीघ्र खराब होने वाली वस्तुओं की ढुलाई सुविधा चाहते हैं, भारी कठिनाई का सामना कर रहे हैं। हाल ही में, टमाटर का कोई खरीददार नहीं था और इसे कोलार शहर में 1 रुपये प्रति किलो की दर पर बेचा गया। कोलार जिले के ग्रामीण क्षेत्रों में तो इसे 50 पैसे प्रति किलो बेचा गया। इन शीघ्र खराब होने वाली वस्तुओं को अविलम्ब बंगारपेट, चेन्नई, बंगलौर और अन्य स्थानों पर ले जाना होगा। बड़ी लाइन न होने के कारण पूरे कोलार जिले के किसानों की अर्थव्यवस्था खतरे में है।

अत:, मेरा केन्द्रीय सरकार से यह अनुरोध है कि यलहंका और बंगारपेट के बीच आमान परिवर्तन के इस कार्य को पूरा किया जाए। मैं भारत सरकार को यह भी बताना चाहता हूं कि इस विषय में और अधिक विलम्ब करने से कोलार जिले के विभिन्न भागों में आंदोलन और हड़तालें हो सकती हैं।

महोदय, गत वर्ष मैंने कोलार शहर में कम्प्यूटर बुकिंग सुविधा प्रदान करने की मांग की थी। मंत्रालय ने इस संबंध में अभी तक कोई कदम नहीं उठाया है। माननीय मंत्री श्री राम नाईक यहां उपस्थित हैं और मुझे आशा है कि वे इस संबंध में आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

•मूलत: कन्नड़ में दिए गए भाषण का अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

महोदय, आइलैंड एक्सप्रेस के बारे में मैं माननीय मंत्री जी को इसके मार्ग में परिवर्तन के संबंध में पत्र लिख चुका हूं। वास्तव में, मैं उनसे व्यक्तिगत रूप से मिला था और उनसे इस मामले पर यथा शीघ्र विचार करने का अनुरोध किया था। मैंने उन्हें लालबाग एक्सप्रेस के बारे में स्थिति स्पष्ट कर दी है और उनसे जनसाधारण की सुविधा हेतु लालबाग एक्सप्रेस के नये ठहराव दिए जाने का अनुरोध किया है।

हमारे द्वारा माननीय रेल मंत्री को बार-बार ज्ञापन दिए जाने के बावजूद बिशनाथम के नजदीक आमान परिवर्तन कार्य अभी भी लम्बित पड़ा हुआ है। इसे शीघ्र पूरा करना होगा।

महोदय, बंगलौर और हजरत निजामुद्दीन के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन चलती है। इस गाड़ी में भारी भीड़ रहती है और जो लोग इस गाड़ी में यात्रा करना चाहते हैं, उन्हें इसमें कोई आरक्षण नहीं मिल रहा है। वस्तुत:, मैं यह मुद्दा विगत तीन वर्षों से उठा रहा हूं। दुर्भाग्यवश, इस संबंध में अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। हजरत निजामुद्दीन और बंगलौर के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस को तत्काल दैनिक गाड़ी में बदला जाए। बंगलौर शहर के लिए सर्कुलर रिंग रेलवे अत्यन्त आवश्यक है। उद्यान नगर के नाम से विख्यात भारत के इस शहर में सड़कें बहुत संकरी हैं और सड़क यातायात, विशेष रूप से व्यस्त समय के दौरान, घंटों रुका रहता है। बंगलौर शहर में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में दिन-प्रति-दिन वृद्धि होती जा रही है। केम्पे गोड़ा रोड, जयचमराजेन्द्र रोड, ऐवेन्यू रोड और अन्य सड़कों पर एक भी फ्लाई ओवर नहीं है। बंगलौर में यातायात संबंधी इन सभी समस्याओं का समाधान सर्कुलर रिंग रेलवे का निर्माण करके ही किया जा सकता है। मैं गत कई वर्षों से बार-बार यह मांग कर रहा हूं। तत्कालीन रेल मंत्री ने भी हमें इस संबंध में आश्वासन दिया था अब वर्तमान रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी और श्री राम नाईक जी की यह जिम्मेदारी है कि इस चिर लम्बित परियोजना का कार्य अविलम्ब शुरू कराएं। कर्नाटक के लोग, विशेषरूप से बंगलौर जिले के निवासी बंगलौर शहर में रिंग रेलवे के निर्माण में हो रहे अत्यधिक विलम्ब के बारे में बहुत ही क्षुब्ध हैं। मेरा माननीय मंत्री, श्री नीतीश कुमार से निवेदन है कि इस प्रयोजन हेतु चालू वित्त वर्ष 1999-2000 के दौरान पर्याप्त धनराशि आवंटित की जाए।

गाड़ियों में खानपान सेवा की स्थिति में तत्काल सुधार किये जाने की जरूरत है। खान-पान सेवा गाड़ी के यात्रियों की आवश्यकताओं और आकांक्षाओं को बिल्कुल पूरा नहीं कर रही हैं। राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों में भी इस सेवा की स्थिति अच्छी नहीं है। सवारी डिब्बों और शौचालयों की भी नियमित रूप से सफाई नहीं की जा रही है। इन अस्वस्थकर स्थितियों के कारण निश्चित रूप से यात्रियों के लिए समस्याएं उत्पन्न होंगी। मेरा माननीय मंत्रीजी से अनुरोध है कि वे इस संबंध में तत्काल उचित कदम उठाएं।

महोदय, मैं आज बिल्कुल अंतिम समय में बोलने की अनुमति देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री अनूप लाल यादव (सहरसा) : अध्यक्ष जी, आपने आखिरी वक्त मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं आपकी, सदन की और रेल मंत्री जी की परेशानी समझ रहा हूं। रेल विभाग

इतना बड़ा विभाग है कि इसका एक अलग रेल बजट होता है। इस विभाग के लिए एक दिन का समय देना उचित नहीं है, इसके लिए दो दिन का समय होना चाहिए। इसके साथ ही मैं अपने क्षेत्र की बात कहना चाहता हूं। नीतीश कुमार जी हमारे बिहार के हैं। हमें नीतीश जी के साथ काम करने का बहुत दिनों तक मौका बिहार में मिला है। बिहार की जनता को इनसे बहुत उम्मीद है। अभी तक आठ-नौ मंत्री बिहार से आ चुके हैं। पहले मंत्री राम सुभग जी थे और दूसरे मंत्री ललित बाबू थे। आज वे नहीं हैं। सहरसा बिहार का वह क्षेत्र है जिससे मैं आता हूं। अध्यक्ष महोदय, मानसी से सहरसा छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की 1997 में जो योजना बनी थी, कार्य प्रारम्भ कर दिया गया। दूरी 60 किलोमीटर की है। उस काम को पूरा करने में भी विलम्ब हो रहा है। अभी तक सिर्फ 30 किलोमीटर मिट्टी का काम किया गया है। बाकी काम ठप्प पड़ा है। मैंने कई बार इस संबंध में रेल मंत्री जी से कहा है। आप इसे निजी तौर पर देखें। इन्होंने इसे देखने का काम अभी तक नहीं किया है। सहरसा में इसको लेकर 'रेल रोको' आन्दोलन चल रहा है। इसकी जानकारी रेल मंत्री को है। 1998-99 में जिस काम को पूरा करना था, वह पूरा होता दिखाई नहीं देता है। मैं नहीं जानता कि कब पूरा किया जाएगा। निर्मली से सरायगढ़ की लाइन कोसी के प्रकोप के कारण बरबाद हो गई है। गत रेल बजट पर जब मुझे बोलने का मौका मिला था तो मैंने आग्रह किया था कि उस पुरानी लाइन को फिर से चालू किया जाए। इसकी ज्यादा दूरी नहीं है। यहां पासवान जी नहीं हैं। मैंने उनसे आग्रह किया था कि जब रेल बजट पर चर्चा हो तो आप उपस्थित रहें। वह यहां नहीं हैं। वह किसी काम से चले गए हैं। उन्होंने घोषणा की थी कि बख्तयारपुर से बिहारगंज तक रेल लाइन चालू की जाएगी। मुझे मालूम नहीं वह किस स्थिति में है ? नीतीश जी को मालूम होगा। मानसी से सहरसा, फारफिसगंज, कटिहार जाने में मुसीबतों का सामना करना पड़ता है। हमारा पिछड़ा क्षेत्र है, वह नेपाल से सटा है। पटना से सहरसा जाने में 12 घंटे लगते हैं। इन्होंने कहा था कि मानसी से सहरसा तक बड़ी लाइन 1999 तक बिछाई जाएगी। मैं नहीं जानता वह इसे पूरा करेंगे या नहीं ? दानापुर से कटिहार कट कर जो ट्रेन आती है, उसका हरिहरनाथ ट्रेन से मेल कराया जाए। जो गाड़ी दानापुर से कटिहार चलती है, उसमें ए.सी. टू टायर दिया है। मैं उसकी हालत का यहां वर्णन नहीं करना चाहता हूं। मंत्री जी खुद जानते हैं। वहां न सफाई की और न ही शौचालय की ठीक व्यवस्था है। समस्तीपुर से कटिहार और फारफिसगंज जो छोटी लाइन जाती है, उसके डिब्बों और शौचालय देखकर पता चल जाएगा कि वहां के लोग कैसे यात्रा करते हैं ? मैं जब नीतीश बाबू से इस संबंध में कहता हूं। तो वह कहते हैं कि इस काम को पूरा करवाऊंगा।

हमारे इलाके से हजारों मजदूर पलायन करते हैं। वहां के मजदूरों के लिए श्रमजीवी ट्रेन चलती है। उसकी बुरी हालत है। एक ऐसी ट्रेन होनी चाहिए जो दिल्ली की यात्रा सहूलियत से कर सके। मानसी में एम.पीज. और और वी.आई.पीज. के ठहरने की कोई व्यवस्था नहीं है। एक अलग रेस्टरूम बनाया जाए। वहां से छोटी लाइन निकलती है। हमें चार-चार घंटे इंतजार करना पड़ता है। जिसमें वी.आई.पी. लोग और फर्स्ट क्लास के लोग रह सकें। मैं इन्हीं शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देना चाहता हूं और नीतीश जी से आग्रह करना चाहता हूं कि जिन बातों का मैंने उल्लेख किया है, उस पर गंभीरतापूर्वक विचार करें।

इंजीनियर शंकर पन्नू (श्री गंगानगर) : अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जो नीतीश कुमार ने वर्ष 1999-2000 का रेल बजट इस सम्मानित हाउस में प्रस्तुत किया है, मैं इसका विरोध करने के लिये खड़ा हुआ हूं। यह रेल बजट बहुत ही पक्षपातपूर्ण साबित हुआ है। माननीय रेल मंत्री जी ने अपनी सहयोगी पार्टियों के क्षेत्रों की ओर ज्यादा ध्यान दिया है।

माननीय अध्यक्ष जी, पिछले वर्ष के बजट में जब माननीय मंत्री जी ने राजस्थान को बहुत कम दिया था तो हम समझते थे कि इस बार पिछली पूर्ति कर देंगे परन्तु इस बार तो इन्होंने राजस्थान का चैप्टर ही समाप्त कर दिया। इन्होंने राजस्थान के लिये दो सर्वे दिये और एक रेल चलन बढ़ाया। इससे यह कहावत चरितार्थ होती है : ऊंट के मुंह में जीरा।

हम आशा करते थे कि मंत्री जी राजस्थान में नई रेल लाइन डालने का प्रस्ताव करेंगे, श्रीगंगानगर-सरूपसर रेल लाइन, श्रीगंगानगर से जयपुर की लाइन का आमान परिवर्तन करने का प्रस्ताव रखेंगे। परन्तु अफसोस तब हुआ जब राजस्थान को कुछ देते समय सब कुछ भूल गये। यह राजस्थान की जनता के साथ बड़ा अन्याय किया गया है।

केन्द्र सरकार को जब एटमी धमाके करने होते हैं, तब राजस्थान की धरती दिखाई देती है। माननीय प्रधानमंत्री जी ने घोषणा की थी कि राजस्थान जैसे पिछड़े प्रांत के लिये पैकेज लाने की बात कही थी। कहां गया वह पिछड़े इलाकों का विकास का पैकेज ? श्रीगंगानगर भारत-पाक सीमा से लगता जिला है। हमने 1965 और 1971 में युद्ध की कठिनाइयां सही हैं। पिछले उग्रवाद की तकलीफ भी हम लोगों ने सही हैं। फिर बार्डर का इलाका होने के कारण सामयिक दृष्टि से कुछ अधिक ध्यान देना चाहिये था।

अध्यक्ष महोदय, इसलिये आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से नम्र शब्दों में निवेदन है कि राजस्थान पर मेहरबानी करे, विशेषकर बार्डर एरिया के मेरे क्षेत्र पर।

मेरा अनुरोध है कि सरूपसर से श्रीगंगानगर रेल लाइन का आमान परिवर्तन, जिसका हर बार बजट देने में छोड़ दिया जाता है, कृपया इस बार जरूर शामिल करें।

श्रीगंगानगर से जयपुर लाइन का आमान परिवर्तन।

सरदारशहर से नोहर वाया रावतसर नई रेल लाइन बिछाने का कार्य।

श्रीगंगानगर से पदमपुर नई रेल लाइन का निर्माण कार्य।

टोंक से पुष्कर तीर्थ के लिये रेल संपर्क।

श्रीगंगानगर शहर में हाइवे-15 पर व हनुमानगढ़ जं. में ओवरब्रिज का निर्माण।

अनूपगढ़ से दिल्ली के लिये एक इंटर सिटी गाड़ी।

हनुमानगढ़ से जयपुर के लिये एक इंटर सिटी रेलगाड़ी।

श्रीगंगानगर स्टेशन पर एक और प्लेटफार्म का निर्माण।

[श्री अनूप लाल यादव]

श्रीगंगानगर से लखनऊ, कानपुर के लिये एक रेलगाड़ी का चलन।

हनुमानगढ़-जयपुर रेल लाइन को सिद्धमुख नहर की रासलाना माइनर क्रास होती है। राज्य सरकार ने करीब 40 लाख रुपया रेल विभाग को जमा करा दिया है। अभी तक उसका कार्य शुरू भी नहीं हुआ। मेरा आपसे निवेदन है कि उस काम का जल्दी पूरा करा दें। उस क्षेत्र में पीने के पानी की कमी है। यही नहर वहां के लोगों को पीने के पानी की आपूर्ति करेगी। रेल मंत्री जी वे रेल अधिकारी इस पुल को शीघ्र बनवाएं। मैं माननीय मंत्री महोदय से गुजारिश करता हूं कि इस पर ध्यान दें।

इतना कहकर अपनी बात समाप्त करते हुए मैं आपको धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आज महिला सदस्यों की संख्या अधिक है।

[अनुवाद]

•**श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी** (पुरी) : आज मुझे अपनी पार्टी बीजू जनता दल की ओर से रेल बजट के बारे में इस सभा में बोलने का अवसर प्राप्त हुआ है। यह बजट वर्तमान सरकार का दूसरा बजट है और इसमें सरकार ने नई लाइन बिछाने, पटरियों का नवीकरण, सुधार करने और नए क्षेत्रों का सर्वेक्षण कराने हेतु धनराशि उपलब्ध कराते हुए देश के अल्पविकसित क्षेत्रों की ओर ध्यान दिया है। इसके साथ ही इस वर्ष के बजट में निम्न, मध्यम श्रेणी के यात्रियों के हितों को ध्यान में रखते हुए उनके रेल किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। माल गाड़ियों के भाड़े में जो बढ़ोत्तरी की गई वह तो बहुत पहले ही की जानी थी। इस संबंध में मंत्री जी ने पिछले वर्ष बढ़ोत्तरी न करके राहत प्रदान की परन्तु इस वर्ष इसकी बढ़ोत्तरी अनिवार्य हो गई थी। मैं सभा का ध्यान रेल द्वारा माल ढुलाई किए जाने की बजाय सड़क मार्ग द्वारा किए जाने की ओर दिलाना चाहता हूं। काफी समय पहले यह नीतिगत निर्णय लिया गया था कि सड़क मार्ग द्वारा की जा रही ढुलाई से होने वाली आय की थोड़ी राशि जलभूतल परिवहन से भारतीय रेल की ओर अंतरित कर दी जायेगी। परन्तु, इस संबंध में अब तक कोई कार्यवाही नहीं की गई। यदि हम भारतीय रेल की समृद्धि चाहते हैं तो हमें भारतीय रेल के हितों की ओर ध्यान देना होगा।

दक्षिण पूर्व रेल भारतीय रेल का सर्वाधिक लाभाकारी जोन है और इसमें भी परियात के संबंध में मात्र उड़ीसा में ही अत्यधिक परिमाण में खनिजों की ढुलाई की जाती है। जैसा कि उड़ीसा और उसके आस-पास के क्षेत्रों में तेजी से प्रगति हो रही है और यहां कई इस्पात संयंत्र एवं एल्यूमिनियम संयंत्र लगाये जा रहे हैं तथा खान क्षेत्रों में अत्याधुनिक मशीनें, उपस्कर लगाए जा रहे हैं, इन सभी बातों का भारतीय रेल पर भारी दबाव पड़ा है। अत: विशेषरूप से उड़ीसा में रेल पटरियों का दोहरीकरण और इनकी मरम्मत का कार्य अत्यधिक अनिवार्य हो गया है। खुर्दा रोड डिवीजन में रेल पटरियों की मरम्मत न किए जाने और इनका घटिया रख-रखाव होने के कारण पिछले एक वर्ष में कई रेल दुर्घटनाएं, पटरी से उतरने की घटनाएं हुई है जिसके परिणामस्वरूप जानमाल की भारी क्षति हुई है। अत: रेल पटरियों के नवीकरण के लिए तत्काल धनराशि प्रदान करने और इस मामले पर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। सरगपुर से भुवनेश्वर तक और भुवनेश्वर से खड़कवलसा तक विद्युतीकरण कार्य प्रगति पर है। परन्तु इसके लिए अपेक्षानुसार धनराशि आवंटित नहीं की गई है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि इस संबंध में विद्युतीकरण का कार्य उड़ीसा को बीच में ही छोड़कर दोनों छोर से शुरू किया गया है। मैं नहीं जानता कि उड़ीसा के रेल मार्ग का विद्युतीकरण कब तक किया जायेगा।

तालचेर से पेरादीप तक रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य चल रहा है और खानमुख से पत्तन तक खनिजों की शीघ्रतापूर्वक ढुलाई के लिए इस मार्ग का भी विद्युतीकरण किए जाने की आवश्यकता है। यह कार्य बहुत ही कठिन है फिर भी इसके लिए अत्यल्प राशि आवंटित की गई है।

पुरी शहर इस देश के करोड़ों लोगों के लिए पवित्र स्थान है। प्रति वर्ष करोड़ों की संख्या में लोग इस पवित्र स्थान के दर्शनार्थ आते हैं और रथ यात्रा के समय यहां 10-15 लाख लोगों की भीड़ एकत्रित हो जाती है। परन्तु मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि खुर्दा रोड से पुरी तक सिर्फ एक ही रेल लाइन है और इस पर परियात अधिकतम सीमा तक पहुंच गया है। विगत में कई बार अनुरोध किए जाने पर पूर्ववर्ती कई रेल मंत्रियों द्वारा इस संबंध में आश्वासन दिए जाने के बावजूद इस रेलमार्ग के दोहरीकरण के लिए अब तक कोई सर्वेक्षण नहीं कराया गया है। इस समय अहमदाबाद, ओखा, हावड़ा, दिल्ली, तिरुपति, मद्रास से गाड़ियां चल रही हैं और पुरी को देश के अन्य भागों से जोड़ने की मांग भी है परन्तु इस मार्ग पर परियात अधिकतम सीमा तक पहुंच जाने के कारण यह संभव नहीं है।

खुर्दा रोड-पुरी रेल लाइन केवल 43 किलोमीटर लम्बी है, जो उड़ीसा में पहले बिछायी गई रेल लाइनों में से एक है और यह 1 अगस्त, 1897 को चालू की गई थी। पुरी विश्व प्रसिद्ध कोणार्क मंदिर को भी जोड़ता है। पुरी में समस्त विश्व के पर्यटक आते हैं। अतएव, इस सक्षम रेल मंत्रालय द्वारा पुरी को देश के सभी प्रमुख महानगरों के साथ जोड़ने के संबंध में निर्णय किया जाना चाहिए। इसलिए पूरी लाइन का दोहरणकरण अत्यावश्यक है।

पुरी को कोणार्क के साथ जोड़ने के संबंध में सर्वेक्षण कार्य पहले ही किया जा चुका है और मैं मंत्रीजी से पुरी से कोणार्क तक नई रेल लाइन बिछाने हेतु धनराशि उपलब्ध कराने के लिए यथाशीघ्र समुचित कदम उठाने का आग्रह करता हूं।

संयुक्त मोर्चा मंत्रालय के दौरान नए जोन का सृजन किया गया और 'ईस्ट कोस्ट जोन' 1996 में बना परन्तु अब तक इसकी पूर्ण रूप से स्थापना नहीं हो पायी है और इसमें पूर्णकालिक कर्मचारी अभी तैनात किए जाने हैं। भुवनेश्वर में केवल एक प्रशासनिक कार्यालय कार्यरत है और यह पूरी तरह से दक्षिण पूर्व रेल के सीधे नियंत्रणाधीन है। मैं ईस्ट कोस्ट रेलवे जोन को पूरी तरह से कार्यरत बनाने के साथ-साथ राउरकेला, रायगडा और भद्रक में नए डिवीजन का सृजन करने की मांग करता हूं।

हरिदासपुर-पारादीप रेल लाइन का कार्य पूरा हो जाने के बाद यह एक सर्वाधिक लाभकारी लाइन होगी। इस वर्ष इसके लिए बजट में 5.00 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं, माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से यह अनुरोध करता हूं कि रेल मंत्रालय द्वारा राज्य सरकार पर शीघ्रता से भूमि खरीदने और उक्त कार्य को इसी वर्ष में पूरा करने के लिए दबाव डाला जाये ताकि 'अर्थिंग' कार्य पूरा हो और अन्य आवश्यक कदम यथाशीघ्र उठाए जा सकें। मैं मंत्री महोदय का ध्यान सम्बलपुर से बोलंगीर और कटक से बारंग तक रेल मार्ग के दोहरीकरण किए जाने की ओर दिलाना चाहता हूं।

•सभा पटल पर रखा गया।

खुरदा रोड से बोलंगीर, लांजीगढ़ से जूनागढ़, अनुगुल से सुखीन्दा रोड़, कोरापुट-जयपुर-मलकामगिरी-कोट्टेमेट्टा, मद्रक से धमारा, बरहामपुर से फुलबनी, पुरी से कोणार्क, तालचेर से गोपालपुर और बरगढ़ से रायपुर तक बरास्ता नौवापाड़ा नई लाइन का निर्माण किए जाने की ओर तत्काल ध्यान दिया जाए और इस प्रयोजन हेतु धनराशि प्रदान की जाए।

नई गाड़ियां शुरू किया जाना भी एक प्रमुख मद है, जिससे यह प्रदर्शित होता है कि रेलवे विभिन्न क्षेत्रों की ओर कितना ध्यान देता है। मुझे ये बताते हुए खेद है कि इस वर्ष के बजट में नई गाड़ियों के प्रावधान में उड़ीसा का नाम शामिल नहीं है। हम यह चाहते हैं कि सम्बलपुर और भुवनेश्वर के बीच चल रही तपसवानी एक्सप्रेस को पुरी तक बढ़ाया जाए और इसके साथ ही (1) प्रात:काल के समय भुवनेश्वर से हावड़ा तक शताब्दी एक्सप्रेस (2) कटक और सम्बलपुर के रास्ते भुवनेश्वर से मुम्बई तक एक नई सुपर फॉस्ट गाड़ी (3) प्रात:काल के समय भुवनेश्वर से चलकर बरहामपुर तक जाने वाली एक डीएमयू गाड़ी (4) पुरी से चेन्नई तक एक नई एक्सप्रेस गाड़ी (5) नई शुरू की गई बंगलौर-वैयजाम साप्ताहिक एक्सप्रेस गाड़ी को कटक तक बढ़ाये जाने (6) दिल्ली और भुवनेश्वर के बीच चल रही राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी को रोजाना चलाये जाने की आवश्यकता है।

मैं गत वर्ष की तुलना में इस वर्ष धनराशि बढ़ाकर देने के लिए रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं। लेकिन इसके साथ ही मेरा मंत्री महोदय से यह आग्रह है कि उड़ीसा की गत पांच दशकों से उपेक्षा की जाती रही है, इस बात को ध्यान में रखते हुए वर्तमान मंत्रालय द्वारा इस राज्य की ओर विगत में की गई उपेक्षा की भरपाई करने हेतु और अधिक धनराशि प्रदान कर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

मैं अपनी और अपनी पार्टी बीजू जनता दल की ओर से इस रेल बजट का पूरा समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

•**श्रीमती जयाबहन भरतकुमार ठक्कर** (वडोदरा) : महोदय, रेल बजट पर अपने विचार प्रस्तुत करने की अनुमति देने पर धन्यवाद। मैं रेल मंत्री नीतीश कुमार जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट को सपोर्ट करने खड़ी हुई हूं।

भारतीय रेल, जो यात्रा आवागमन और माल यातायात में अपनी प्रमुख भूमिका निभा रही है, उस पर इस सरकार के कार्यकाल का एक वर्ष पूरा हो चुका है। इस दौरान नीतीश जी द्वारा भारतीय रेल से संबंधित एक स्थिति पत्र एवं श्वेत पत्र संसद के समक्ष प्रस्तुत किया गया है, जिसके द्वारा भारतीय रेलों के समक्ष वित्त पोषण, धन की उपयोगिता और विभिन्न चुनौतियों और कठिनाइयों के बावजूद भी कुछ मुद्दों पर ठोस कदम उठाए गए हैं।

वर्ष 1999-2000 को यात्री वर्ष घोषित करने पर यात्री सेवाओं को न केवल विश्वसनीय एवं बेहतर बनाना लेकिन यात्रियों को सुगम आरक्षण सहित बेहतर सुविधायें उपलब्ध कराने की मंशा व्यक्त करने पर धन्यवाद।

इस वर्ष के दौरान हर मंडल में कम से कम एक स्टेन को आदर्श स्टेशन बनाने की बात, जो आपने कही है तो मेरे क्षेत्र "बड़ोदरा" के रेलवे स्टेशन को इसके अंतर्गत लेने की मैं मांग करती हूं।

बड़ोदरा एक औद्योगिक सांस्कृतिक एवं ऐतिहासिक शहर है और दक्षिण से उत्तर तक जाने वाली गाड़ियों का स्रोत है।

मेरे क्षेत्र के गांव बाजुआ से (जो बडोदरा मंडल में पड़ता है) इन सभी गाड़ियों का गुजरना होता है और गुजरात रिफाइनरी गुजरात स्टेट फर्टिलाइजर्स और इंडियन पेट्रोकेमिकल्स और गुजरात जैसे उद्योगों के बीचों बीच होने के कारण फर्टिलाइजर्स और पेट्रोकेमिकल्स—माल यातायात का भी निरंतर प्रभाव रहने के कारण बाजुआ रेलवे क्रासिंग हमेशा हर दस मिनट के बाद 20-25 मिनट बंद रहता है, जिसका जिक्र मैंने गत वर्ष किया था।

मैं आपका, रेल मंत्रालय का और संनिष्ठ रेलवे बोर्ड के अधिकारियों का धन्यवाद करती हूं कि बहुत कम समय में इस क्षेत्र का सर्वे करवाकर मेरी स्थानीय समस्या के समाधान के लिए प्रति भाव आपकी ओर से प्राप्त हुआ है और बाजुआ अंडर पास मंजूर करने की कृपा करें। बडोदरा स्टेशन ब्यूरीफिकेशन के लिए भी प्रतिभाव के लिए धन्यवाद।

यात्री सुविधाओं के सुधार हेतु एवं खानपान एवं रख-रखाव हेतु किए गए निर्णय के प्रथम चरण में राजधानी तथा शताब्दी और अन्य 30 मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में जो सुधार हुए हैं, वे ध्यानाकर्षण और धन्यवाद के पात्र हैं।

महत्वपूर्ण गाड़ियों के आगमन और प्रस्तान की वास्तविक जानकारी देने हेतु "इंटरएक्टिव व वॉयस रिस्पॉस प्रणाली की सुविधा, जो 44 स्टेशनों पर उपलब्ध कराया है, उसमें बडोदरा रेलवे स्टेशन को भी शामिल किया है, जिसके लिए मेरे क्षेत्र के लोगों की ओर से आपका धन्यवाद करती हूं।

राष्ट्रीय पूछताछ प्रणाली—अगले वर्ष स्थापित करने की जो संभावना है, उसे जल्द से जल्द शुरू करने की मांग है, जिससे गाड़ियों के चालन में वास्तविक स्थिति जानने की यात्रियों की उत्सुकता एवं सही जानकारी के कारण स्टेशनों पर घंटों इंतजार करने का कष्टप्रद अनुभव, जो यात्री कई वर्षों से अनुभव करते आये, मुक्ति दिलायेंगे।

100 से अधिक लम्बी दूरी की गाड़ियों में आरक्षण के लिए शुरू की गई "तत्काल योजना" की सफलता के लिए धन्यवाद। किंतु, उसमें अत्यधिक बीमार, अति वयोवृद्ध व्यक्तियों के लिए अग्रताक्रम पर आरक्षण के लिए सुझाव देना चाहूंगी।

अंत में जब 1999-2000 वर्ष को यात्री वर्ष घोषित किया गया है तो पर्यटन स्थलों और यात्रा धामों की ओर जाने वाली गाड़ियों में इस वर्ष छुट्टियों में अधिक से अधिक स्पेशल ट्रेन्स चलाये जाने की मांग मैं पूरे भारतवर्ष के यात्रियों और ट्रेवल एजेंसियों की ओर से करती हूं जो कि राजस्व और यात्रियों की खुशी दोनों को बढ़ावा देंगे।

मेरे संसदीय क्षेत्र स्थित छाजी (बडोदरा) जो वरोदरा मंडल में पड़ता है, वहां रेलपथ पर रोड, ओवरब्रिज एक स्थानीय आवश्यकता बन गयी है जिसके बारे में गुजरात सरकार को हमने अवगत कराया है। गुजरात सरकार ने भी इसकी आवश्यकता एवं मांगों को ध्यान में रखकर छाजी-रेलपथ पर रोड ओवरब्रिज बनाने की अनुमति दे दी है। माननीय रेल मंत्री जी को भी मेरी प्रार्थना है कि यह रोड ओवरब्रिज का निर्माण कराने में आपका मंत्रालय इस रेल बजट में उपयुक्त धनराशि आवंटित करने की कृपा करे जो कि हमारे वित्त मंत्री द्वारा भी समर्थन प्राप्त किये हुए हैं।

अंत में मेहसाणा-तारंगा हिल (मीटरलाइन) पर मांग करने पर डी. एम.यू. गाड़ी रेल बस के बदले एम.एस.यू. चलाने का निर्णय करने के बदले धन्यवाद।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती जयावहन भरतकुमार ठक्कर]

माननीय मंत्री जी आपने बड़ी प्रसन्नता के साथ खेल-कूद नियंत्रण बोर्ड का नाम बदलकर अब "रेल खेल-कूद संवर्धन बोर्ड" कर दिया है जिसके अंतर्गत खेल-कूद कोटे में की जाने वाली भर्ती में विज्ञापनों के जरिये उदीयमान खिलाड़ियों को रेलों में भर्ती का अवसर दिया जायेगा। उसमें मेरा एक सुझाव आप कृपया स्वीकार करें जो कि महिला खिलाड़ियों की 23 से बढ़ाकर 25 या 27 कर दी जाये। साथ ही हाल ही में रेलों ने बैंकांक में संपन्न हुए एशियाई खेलों में उत्कृष्ट खेल का प्रदर्शन कर भारत द्वारा जीते गये 7 स्वर्ण पदकों में से 5 स्वर्णपदक रेलवे के खिलाड़ियों ने हासिल किए और देश का नाम रोशन किया है। उन सबको अभिनंदन और शुभकामनायें देती हूं।

पर्यावरण के सुधार में योगदान हेतु भारतीय रेल सजग है एवं इस संबंध में अपनी जिम्मेदारी को समझते हुए रेल मंत्री ने 5 जून 1999 से रेलवे स्टेशनों एवं यात्री गाड़ियों में सिगरेट, बीड़ी की बिक्री पर रोक लगाकर पर्यावरण सुधार एवं स्वास्थ्य रक्षा हेतु 5 जून को पर्यावरण दिवस का सराहनीय ऐतिहासिक निर्णय हेतु धन्यवाद।

डा० शफीकुर्रहमान बर्क (मुरादाबाद) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं अपने क्षेत्र मुरादाबाद और अपने होम टाउन संभल के बारे में कुछ बातें रखना चाहता हूं। सम्भल जिला मुरादाबाद में रेलवे ब्रांच लाइन है जिस पर सिर्फ एक बार रेल आती जाती है जो पहले पांच-छः समय आती-जाती थी। वह भी अब खत्म हो रही है जिसकी वजह से सम्भल पिछड़ा हुआ है। सम्भल पार्लियामेंटरी कांस्टीट्यूएंसी से मुलायम सिंह जी चुनकर आए हैं। वे नहीं बोले हैं मगर मैं इस सिलसिले में उनकी वकालत कर रहा हूं। मैं चाहूंगा कि सम्भल को वाया हसनपुर होकर गजरौला मेन लाइन से जोड़ दिया जाए। सम्भल की तीन लाख से ज्यादा आबादी है जो बहुत बड़ी तिजारत का मरकज है। लोग बहुत परेशान हैं और सम्भल पिछड़ा हुआ है। मैंने इस सिलसिले में सन् 1997 में बजट के मौके पर इस मसले को उठाया था जिसका जवाब मंत्री जी ने 18.4.97 को मुझे भेजा था कि सर्वे कराने के आदेश कर दिये गये हैं लेकिन अभी तक न कोई सर्वे हुआ है और न उसका कोई डेवलपमेंट हुआ है। इसलिए मैं खास तौर से नीतीश जी से कहूंगा कि सम्भल को मेन लाइन से जुड़वा दीजिए।

दूसरा, मेरे क्षेत्र मुरादाबाद में कुछ ट्रेन ऐसी हैं जिनका चलना जरूरी है। बरेली से अजमेर शरीफ को जो ट्रेन आला हजरत एक्सप्रेस चलती है, वह हफ्ते में एक बार चलती है, उसे कम से कम तीन बार चलाया जाए। वहां से बहुत लोग जाते हैं।

सम्भल जिला मुरादाबाद में सिरसी क्रॉसिंग पर केबिन बना है लेकिन कोई वॉचमैन नहीं रहता जिससे किसी वक्त भी कोई हादसा हो सकता है। कुन्दरकी जो मेरे क्षेत्र में है, वहां से जितनी ट्रेन गुजरती हैं, कोई नहीं रूकती जबकि 40-50 हजार की आबादी है और लोग गाड़ी पर चढ़ने से महरूम रह जाते हैं।

एक लिंग एक्सप्रेस नं. 4114 देहरादून से इलाहाबाद वाया मुरादाबाद कुन्दरकी, बिलारी चंदौसी अलीगढ़ को जाती है लेकिन उसका कुन्दरकी पर स्टॉपिज नहीं है। लिहाजा कुन्दरकी पर रेल को रोका जाए। बरेली एक्सप्रेस नं. 4556 मुरादाबाद से वाया कुन्दरकी चंदौसी बरेली जाती हैं। लिहाजा कुन्दरकी पर ट्रेन रोकी जाए ताकि वहां की जनता रेल से आ-जा सके। इनको कुन्दरकी स्टेशन पर जरूर रोका जाए, यह मेरी आपसे गुजारिश है और गाजियाबाद मुरादाबाद होते हुए बरेली तक सिंगल लाइन है, उसको डबल लाइन कर दिया जाए जिससे कि वहां इलैक्ट्रिक ट्रेन चल सके और बड़ी गाड़ियां चल सकें। आला हजरत एक्सप्रेस की. . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप खत्म करिये।

डा० शफीकुर्रहमान बर्क : बहरहाल मुझे टाइम नहीं दिया गया है। लेकिन मैं इतना जरूर कहना चाहता हूं कि आज देश में जो रेलवे नेटवर्क फैला हुआ है वह केवल 30 परसेंट है अब भी देश के 7 परसेंट अवाम इससे महरूम है।

अध्यक्ष महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूं कि बरेली से अजमेर शरीफ तक वाया मुरादाबाद आला हजरत एक्सप्रेस ट्रेन हफ्ते में एक बार चलती है, इसे हफ्ते में तीन बार चलाया जाए।

अध्यक्ष महोदय, मैं इन्हीं अल्फाज के साथ अपनी इस बात को मुक्तसर करते हुए मेरे पास जो रिकार्ड है मैं इसे आपके हुक्म से सभा पटल पर रखता हूं, कृपया इसे मेरे वक्तव्य में शामिल कर लिया जाए।

ڈاکٹر شفیق الرحمن برق (مرادآباد) : اسپیکر صاحب، میں اپنے حلقے مراد آباد اور اپنے ہوم ٹاؤن سنبھل کے بارے میں کچھ باتیں رکھنا چاہتا ہوں۔ سنبھل ضلع مراد آباد میں ریلوے برانچ لائن ہے جس پر صرف ایک بار ریل آتی ہے جو پہلے پانچ چھ وقت آتی جاتی تھی۔ وہ بھی اب ختم ہو رہی ہے جس کی وجہ سے سنبھل پچھڑا ہوا ہے۔ سنبھل پارلیمنٹری کانسٹی ٹیونسی سے ملائم سنگھ جی چن کر آئے ہیں۔ وہ نہیں بولے ہیں مگر میں اس سلسلے میں انکی وکالت کر رہا ہوں۔ میں چاہوں گا کہ سنبھل کو ولیا حسن پور ہو کر گجرولہ مین لائن سے جوڑ دیا جائے۔ سنبھل کی تین لاکھ سے زیادہ آبادی ہے جو بہت بڑی تجارت کا مرکز ہے۔ وہاں کے لوگ بہت پریشان ہیں اور سنبھل پچھڑا ہوا ہے۔ میں نے اس سلسلے میں ۱۹۹۷ء کے بجٹ کے موقع پر اس مسئلے کو اٹھایا تھا جسکا جواب منتری جی نے ۹۷-۴-۱۸ کو مجھے بھیجا تھا کہ سروے کرانے کے آدیش کر دیئے گئے ہیں لیکن ابھی تک نہ کوئی سروے ہوا ہے اور نہ اسکا کوئی ڈیولپمنٹ ہوا ہے۔ اسلئے میں منتری جی خاص طور سے نتیش جی سے کہوں گا کہ سنبھل کو مین لائن سے جوڑ دیجئے۔

وہ بھی اب ختم ہو رہی ہے بسی وجہ سے بس پیچھا ہوا ہے۔ اس پارٹی نے سٹی ٹیونسی سے ملائم سنگھ جی چن کر آئے ہیں۔ وہ نہیں بولے ہیں اس سلسلے میں اکلی وکالت کر رہا ہوں۔ میں چاہوں گا کہ سنبھل کو وایا حسن پور ہو کر گجرولہ مین لائن سے جوڑ دیا جائے۔ سنبھل کی تین لاکھ سے زیادہ آبادی ہے جو بہت بڑی تجارت کا مرکز ہے۔ اس وجہ سے لوگ بہت پریشان ہیں اور سنبھل پچھڑا ہوا ہے۔ میں نے اس سلسلے میں ۱۹۹۷ء کے بجٹ کے موقع پر اس مسئلے کو اٹھایا تھا جسکا جواب منتری جی نے ۹۷-۴-۱۸ کو مجھے بھیجا تھا کہ سروے کرانے کے آدیش کر دیئے گئے ہیں لیکن ابھی تک نہ کوئی سروے ہوا ہے اور نہ اسکا کوئی ڈیولپمنٹ ہوا ہے۔ اسلئے میں منتری جی خاص طور سے [illegible] نتیش جی سے [illegible] کہوں گا کہ سنبھل کو مین لائن سے جوڑوا دیجئے۔

دوسرا میرے حلقے مراد آباد میں کچھ ٹرینیں ایسی ہیں جنکا چلنا ضروری ہے۔ بریلی سے اجمیر شریف کو جو ٹرین اعلیٰ حضرت ایکسپریس چلتی ہے، وہ ہفتے میں ایک بار چلتی ہے، اسے کم سے کم تین بار چلایا جائے۔ وہاں سے بہت لوگ جاتے ہیں۔

سنبھل ضلع مراد آباد سے سڑی کراسنگ پر کیبن بنا ہے لیکن کوئی واچ مین نہیں رہتا جس سے کسی وقت بھی کوئی حادثہ ہو سکتا ہے۔ سندر کی جو میرے حلقے میں ہے، وہاں سے بتیس ٹرینیں گذرتی ہیں، کوئی نہیں رکتی جبکہ ۵۰-۴۰ ہزار کی آبادی ہے اور لوگ گاڑی پر چڑھنے سے محروم رہ جاتے ہیں۔

ایک لنک ایکسپریس نمبر ۳۱۱۴ دہرہ دون سے الہ آباد وایا مراد آباد سندر کی، بلاری چندوسی علیگڑھ کو جاتی ہے لیکن اسکا سندر کی پر ریل کو روکا جائے۔ بریلی ایکسپریس نمبر ۳۵۵۶ مراد آباد سے وایا سندر کی چندوسی بریلی جاتی ہے۔ لہٰذا سندر کی پر ٹرین روکی جائے تاکہ وہاں کی ہنڈاریل سے آجا سکیں۔ [illegible] یہ میری آپ سے گذارش ہے اور غازی آباد مراد آباد ہوتے ہوئے بریلی تک سنگل لائن ہے، اسکو ڈبل لائن کر دیا جائے جس سے وہاں الیکٹرک ٹرین چل سکے اور بڑی گاڑیاں چل سکیں۔ اعلیٰ حضرت ایکسپریس کی... (مداخلت)

اسپیکر صاحب: آپ ختم کریئے۔

ڈاکٹر شفیق الرحمن برق: بہر حال مجھے ٹائم نہیں دیا گیا ہے۔ لیکن میں اتنا ضرور کہنا چاہتا ہوں کہ آج ملک میں جو ریلوے نیٹ ورک پھیلا ہوا ہے وہ صرف ۳۰ فیصد ہے اب بھی ملک کے ۷۰ فیصد عوام اس سے محروم ہیں۔

اسپیکر صاحب، میں یہ بھی کہنا چاہتا ہوں کہ بریلی سے اجمیر شریف تک وایا مراد آباد اعلیٰ حضرت ایکسپریس ٹرین ہفتے میں ایک بار چلتی ہے، اسے ہفتے میں تین بار چلایا جائے۔

اسپیکر صاحب، میں انہی الفاظ کے ساتھ اپنی اس بات کو مختصر کرتے ہوئے میرے پاس جو ریکارڈ ہے میں اسے آپ کے حکم سے سبھا پٹل پر رکھتا ہوں، مہربانی کر کے اسے میری تقریر میں شامل کر لیا جائے۔

[हिन्दी]

श्री अशोक प्रधान (खुर्जा) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय : केवल दो मिनट में अपनी बात समाप्त करिये।

श्री अशोक प्रधान : सर, मैं अपना भाषण आधा पढ़ूंगा और आधा ले कर दूंगा। अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने बड़ी सूझ-बूझ के साथ माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में जो बजट पेश किया है, मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। मैं केवल अपने संसदीय क्षेत्र की दो-चार समस्याओं की तरफ माननीय मंत्री जी ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र खुर्जा पॉटरी के मामले में पूरे देश में ही नहीं विदेश में भी प्रसिद्ध है। पूरे देश और विदेश के व्यापारी यहां आते हैं. . .*(व्यवधान)*

एक माननीय सदस्य : पहले मंत्री जी को पॉटरी तो भेंट करिये।

श्री अशोक प्रधान : मैं मंत्री जी को पॉटरी तो बाद में भेंट करूंगा, लेकिन पहले अपनी समस्याएं तो बता दूं। खुर्जा में एक भी एक्सप्रेस ट्रेन नहीं रुकती है। मेरी माननीय मंत्री जी से गुजारिश है कि मेरा एकाध प्वाइंट नोट करते रहें। यदि खुर्जा सिटी पर एकाध ट्रेन भी रोक देंगे तो मैं समझता हूं वहां के लोगों का बहुत भला होगा और देश-विदेश से जो व्यापारी वहां आते हैं, उनको भी बहुत लाभ होगा। इसी प्रकार खुर्जा जंक्शन से एक शटल गाड़ी चलती है, यदि उसे खुर्जा सिटी से चला दिया जाए तो उसका बहुत बड़ा लाभ वहां के यात्रियों को होगा।

अध्यक्ष महोदय, इसी प्रकार मैं अपने क्षेत्र की एक समस्या लगातार कई वर्षों से यहां उठाता चला आया हूं। 1996 में भी मैंने यह बात लोक सभा में उठाई थी। हमारे डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर बुलंदशहर से एक ट्रेन लखनऊ के लिए चलाई जाए, जो प्रदेश की राजधानी है। मैं पश्चिमी उत्तर प्रदेश की भी एक मांग यहां रखना चाहता हूं। दिल्ली से एक शताब्दी ट्रेन कानपुर-लखनऊ के लिए चलती है, यदि उसे गाजियाबाद रोक दिया जाए तो पूरे पश्चिमी उत्तर प्रदेश को उसका लाभ होगा। इसलिए इस ट्रेन का एक हाल्ट गाजियाबाद कर दिया जाए।

अध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में नोएडा, ग्रेटर नोएडा और दादरी एक ऐसा क्षेत्र है जिसका नाम पूरे देश में ही नहीं बल्कि पूरी दुनिया में प्रसिद्ध है। वहां बहुत सी मल्टी नेशनल कम्पनियां आई हैं, वहां बहुत से उद्योग लगे हैं। पूरे उत्तर प्रदेश में सबसे ज्यादा रेवेन्यू नोएडा और ग्रेटर नोएडा से जाता है।

अध्यक्ष महोदय : मि० प्रधान, आप एक मिनट में अपनी बात समाप्त करिये।

श्री अशोक प्रधान : सर, मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूं। महोदय, वहां एक भी ट्रेन नहीं चलती है। मैं यह चाहता हूं कि जिस प्रकार दिल्ली में मैट्रो का नेटवर्क शुरू किया जा रहा है, उसी पैटर्न पर नोएडा और ग्रेटर नोएडा को भी जोड़ा जाए। मैंने 11वीं लोक सभा में यह बात उठाई थी और मुझे बताया गया था कि उसके लिए सर्वे शुरू हो चुका है। मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि इस मामले में भी अगर आपका आशीर्वाद मिल जाए तो उस क्षेत्र के लोगों को बहुत लाभ होगा। क्योंकि वहां पूरी दुनिया की नजरें लगी हुई हैं।

अध्यक्ष महोदय, इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि दादरी स्टेशन के साथ ओवरब्रिज नहीं है, जिसके कारण वहां सैंकड़ों लोग मर चुके हैं।

अध्यक्ष महोदय, वहां लगातार एक्सीडेंट होते रहते हैं। अभी पीछे भी एक एक्सीडेंट हो गया था। इसलिए मेरा निवेदन है कि दादरी रेलवे स्टेशन के साथ ओवरब्रिज बन जाए, तो हमारे ऊपर बहुत बड़ा आभार होगा।

अध्यक्ष जी, खुर्जा के लिए पुन: एक बार यह मांग करते हुए कि खुर्जा में एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव दिया जाए। यदि ऐसा किया जाएगा, तो यह हमारे ऊपर एक बहुत बड़ा अहसान होगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करते हुए रेल बजट की प्रशंसा करते हुए इसका समर्थन करता हूं।

•माननीय अध्यक्ष जी, भारतीय जनता पार्टी के नेतृत्व वाली सरकार के माननीय रेल मंत्री जी द्वारा इस सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, उसकी हम प्रशंसा करते हैं तथा इसके लिए माननीय प्रधान मंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी और माननीय रेल मंत्री नीतीश कुमार जी को हार्दिक बधाई देते हैं। इस रेल बजट से न केवल कुछ विशेष वर्ग के लोगों को ही लाभ मिलेगा, बल्कि सभी आम लोगों को राहत मिलेगी।

मुझे प्रसन्नता है कि रेलवे बजट की चर्चा में मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया गया है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र से सम्बन्धित कुछ महत्वपूर्ण समस्याओं के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में लाकर उनका निराकरण कराए जाने हेतु निवेदन करना चाहूंगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र खुर्जा दिल्ली से बिल्कुल सटा हुआ है। मेरे संसदीय क्षेत्र में प्रतिदिन बड़ी संख्या में लोग रेल के माध्यम से ही दिल्ली आते जाते हैं। इसी बात को दृष्टिगत रखते हुए खुर्जा सिटी में सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव प्रदान किए जाने की मांग मेरे क्षेत्र की जनता द्वारा की जाती रही है तथा खुर्जा जंक्शन से चलने वाली दिल्ली शटल को भी खुर्जा जंक्शन के स्थान पर खुर्जा सिटी से चलाए जाने की मांग की जाती रही है, किन्तु अब तक इस संबंध में कोई ठोस प्रगति नहीं हुई है।

मेरी सरकार से मांग है कि वह खुर्जा सिटी में सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव प्रदान किए जाने हेतु और खुर्जा सिटी से दिल्ली शटल को चलाए जाने के संबंध में शीघ्र समुचित कारगर कदम उठाएं। माननीय रेल मंत्री जी, खुर्जा केवल देश में ही नहीं, बल्कि विश्व में अपना स्थान पॉट्री एक्सपोर्ट में रखता है और देश का नाम रोशन करता है, इसलिए खुर्जा में देश-विदेश के लोग और व्यापारी आते जाते हैं, इसलिए खुर्जा स्टेशन का विस्तार और सौन्दर्यीकरण करने का कष्ट करें। इससे केवल खुर्जा को ही फायदा नहीं होगा, बल्कि देश को विदेशी मुद्रा का भी लाभ मिलेगा।

बुलन्दशहर/खुर्जा से लखनऊ तक सीधी रेल सेवा शुरू कराए जाने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र के निवासी पिछले काफी समय से

•सभा पटल पर रखा गया।

मांग करते चले आ रहे हैं और मैं भी उनकी इस मांग को सदन में कई बार उठा चुका हूं। किन्तु आज तक उनकी इस महत्वपूर्ण मांग को स्वीकार नहीं किया गया है, जिस कारण मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता में काफी आक्रोश उत्पन्न है, क्योंकि बुलन्दशहर/खुर्जा के नागरिकों को लखनऊ जाने के लिए या तो हापुड़ जाना होता है या फिर दिल्ली आना होता है, जिससे उनको काफी आर्थिक क्षति तो होती ही है, साथ ही समय की भी बर्बादी होती है। इसलिए यह जरूरी है कि माननीय रेल मंत्री जी मेरे संसदीय क्षेत्र की इस महत्वपूर्ण मांग पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके बुलन्दशहर/खुर्जा को लखनऊ से सीधे जोड़ने हेतु समुचित कदम उठाएं।

नोएडा/ग्रेटर नोएडा जो मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आता है और दिल्ली से बिल्कुल सटा हुआ है, को रेलवे नेटवर्क से जोड़ने हेतु सर्वे हो चुका है और इसकी सर्वेक्षण रिपोर्ट सरकार के विचाराधीन है, किन्तु इसमें अनावश्यक विलम्ब होने से वहां के निवासियों को बड़ी असुविधा हो रही है। मेरी सरकार से मांग है कि कृपया वह इस सर्वेक्षण रिपोर्ट पर तुरन्त कार्यवाही करे और नोएडा/ग्रेटर नोएडा और दादरी को रेलवे नेटवर्क से जोड़कर दिल्ली की भांति वहां पर रिंग रेलवे और मैट्रो रेलवे की व्यवस्था कराएं।

मेरठ, बुलन्दशहर, खुर्जा, जेवर, पलवल के लिए नई रेल लाइन बिछाए जाने हेतु सर्वे हो चुका है, किन्तु सर्वे के बाद अब तक इसमें कोई प्रगति नहीं हुई है और माननीय मंत्री जी ने अभी भी अपने बजट में इसका कोई जिक्र नहीं किया है। मेरी सरकार से मांग है कि सरकार उपरोक्त रेल लाइन को शीघ्र बिछाए जाने हेतु समुचित कार्यवाही करने की कृपा करें।

दादरी स्टेशन पर ओवरब्रिज जल्द से जल्द बनाया जाए, क्योंकि वहां हजारों रेलयात्री प्रतिदिन आते जाते हैं और वहां बहुत सी दुर्घटनाएं भी हुई हैं। वहां की जनता की मांग है कि उसको तुरन्त बनाया जाए। माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि ग्रेटर नोएडा में एक कम्प्यूटर द्वारा चलाया जाने वाला आरक्षण केन्द्र तुरन्त खोलने का प्रयास करें। माननीय रेल मंत्री जी, आप अगर पचास वर्षों से चले आ रहे उपेक्षित क्षेत्र पर अपनी नजर डालेंगे और मेरे इन मांगों को जो मेरे क्षेत्र की जनता द्वारा उठाई गई है, को पूरा करेंगे तो इसका संदेश सही मायने में सरकार के प्रति क्षेत्र की जनता में और विश्वास कायम होगा।

माननीय रेल मंत्री जी मेरे क्षेत्र में 05.03.1999 को एक रेल दुर्घटना हुई थी, जो कि दनकौर स्टेशन से आगे असतौली गांव के पास हुई। उसमें चार-पांच लोगों की मृत्यु हो गई है और गलती भी रेल के कर्मचारियों की रही है, उनको तुरन्त मुआवजा और एक व्यक्ति को नौकरी देने की कृपा करें।

खानपुर रेलवे स्टेशन जो मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा के अन्तर्गत ही आता है, वहां पर टिकट वितरण की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है, जिस कारण वहां के रेल यात्रियों को बहुत असुविधा हो रही है। माननीय रेल मंत्री खानपुर रेलवे स्टेशन पर टिकट वितरण की सुविधा शीघ्र उपलब्ध करवाने की कृपा करें।

मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा का जनपद बुलन्दशहर देश का सबसे ज्यादा दुग्ध उत्पादन वाला जिला है। इस जनपद से भारी मात्रा में दिल्ली दुग्ध की आपूर्ति की जाती है, किन्तु इस जनपद से दिल्ली के लिए रेलगाड़ियों की समुचित सुविधा उपलब्ध नहीं है। यदि चोला स्टेशन को जंक्शन बनाकर दुग्ध विक्रेताओं के लिए दिल्ली आने हेतु नई रेलगाड़ियां चलाई जायें तो इससे न केवल दिल्ली में दुग्ध की आपूर्ति हो सकेगी, बल्कि मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा के जनपद बुलन्दशहर के दुग्ध उत्पादकों को भी काफी राहत मिलेगी।

मैं अब सदन का ज्यादा समय न लेकर पुन: भाजपा सरकार को बधाई देना चाहूंगा कि उसके नेतृत्व वाली सरकार के माननीय रेल मंत्री जी ने एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं उम्मीद करता हूं कि मेरे द्वारा माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में जो समस्याएं लाई गई हैं, उन पर सहानुभूतिपूर्वक गौर करके उनका निराकरण कराया जायेगा। इसके लिए मैं और मेरे पूरे संसदीय क्षेत्र की जनता भाजपा सरकार की ऋणी रहेगी।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब मंत्री महोदय उत्तर देंगे।

(व्यवधान)

श्री पी० शिव शंकर : महोदय, हमारी पार्टी के कुछ सदस्य रह गए हैं। कृपया उन्हें एक-एक मिनट के लिए बोलने की अनुमति दीजिए. . .*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : अध्यक्ष महोदय, हमारी पार्टी से भी बहुत लोग बोलने वाले थे, लेकिन हमने उन्हें न बोलने का अनुरोध कर दिया और वे मान गए।. . .*(व्यवधान)*

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल (वाराणसी) : अध्यक्ष महोदय, ऐसा नहीं होगा।. . .*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, मैं उन्हें केवल एक-एक मिनट के लिए बोलने की अनुमति दूंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप अपने भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, श्री शंकर प्रसाद जायसवाल।

[हिन्दी]

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने माननीय सदस्यों की भावनाओं की कद्र की है। रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। यह बात सच है कि पूरे सदन ने इस बात को स्वीकार किया है कि रेल मंत्री और हमारे माननीय राज्य रेल मंत्री महोदय की पिछले 50 वर्षों में ईमानदारी और

[श्री शंकर प्रसाद जायसवाल]

पारदर्शिता अद्वितीय रही है, मैं कहना चाहता हूं कि रेल मंत्रालय भ्रष्टाचार से ओतप्रोत है। भ्रष्टाचार को दूर करने के लिए उन्हें कड़ाई से ध्यान देना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, मैं इस ''यात्रा वर्ष'' के उपलक्ष्य में कहना चाहता हूं कि पिछले बजट भाषण के समय मंत्री जी की ओर से कहा गया था कि सैंकिड क्लास के डिब्बे बढ़ाए जाएंगे, लेकिन उस बारे में अभी तक कोई प्रगति नहीं हुई है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस वर्ष जो यात्रा वर्ष के रूप में मनाया जा रहा है, उसमें रेलों में डिब्बे बढ़ाने का काम किया जाए। मैं अपनी कांस्टीट्यूएंसी की बात करने से पहले इस बजट में उत्तर प्रदेश और विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश की जो उपेक्षा की गई है उसकी ओर मैं आपके माध्यम से सदन और मंत्री जी को ध्यान दिलाना चाहता हूं। वाराणसी जो भारत की सांस्कृतिक राजधानी है और एक महत्वपूर्ण धार्मिक स्थल है, सारनाथ जी में बौद्धों का धार्मिक स्थल है, उसके साथ किए गए अन्याय का भी पर्दाफाश करना चाहता हूं। पटना से चलने वाली राजधानी जो बनारस में रुका करती थीं, रेल मंत्री ने वाया बनारस जाने के स्थान पर वाया मुगलसराय कर दिया है जिससे बनारस और पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों में बहुत आक्रोष है। मेरा निवेदन है कि पटना से राजधानी बनारस होकर चले। मैंने पिछले रेल बजट के समय भी सुझाव दिया था कि बनारस की जनता और वहां के व्यापारियों को दिल्ली आने के लिए कोई अच्छी ट्रेन नहीं है जो रात को वहां से चलकर सुबह दिल्ली पहुंच जाए और रात को दिल्ली से चलकर सुबह वाराणसी पहुंच जाए। मैंने पिछले वर्ष भी सुझाव दिया था कि यदि मंत्री महोदय एक नई रेल गाड़ी नहीं देना चाहते हैं, तो प्रयागराज एक्सप्रेस को ही आप बनारस तक कर दीजिए। वह बनारस तक चली जाए और बनारस से प्रयागराज होते हुए यहां आ जाए। इसमें रेलवे विभाग को कौनसी दिक्कत है ? मेरा निवेदन है कि इसको स्वीकार करना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि सारनाथ में लक्ष्मी एक्सप्रेस ट्रेन को भी रोकना चाहिए क्योंकि इसके बारे में हमारे क्षेत्र के सांसद आनन्द रत्न मौर्य ने कई बार मंत्री महोदय से अनुरोध किया है। सारनाथ बौद्धों का धार्मिक स्थल है। इस ट्रेन के वहां रुकने से बहुत यात्रियों को सुविधा मिलेगी।

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त करिये।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल : अंत में मैं दो-तीन सुझाव देना चाहता हूं। हमारे यहां 1989 में रेलवे क्लेम ट्रिब्यूनल के स्थायी कार्यालय का प्रावधान हुआ था लेकिन कुछ लोगों के दबाव से उस ट्रिब्यूनल का कार्यालय गोरखपुर स्थापित किया गया जबकि 80 परसेंट क्लेम हमारे वाराणसी और आस-पास के जिले का उसमें रहता है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वाराणसी के अंदर रेलवे क्लेम ट्रिब्यूनल के स्थायी कार्यालय की स्थापना की जाये।

इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूं कि मुगल सराय से वाराणसी-इलाहाबाद लाइन का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। पिछले 50 वर्षों में अनेक स्थानों पर विद्युतीकरण हुआ लेकिन वाराणसी जैसी सांस्कृतिक नगरी को जोड़ने वाला मुगल सराय और इलाहाबाद विद्युतीकरण से वंचित रह गया।

अंत में मैं कहना चाहता हूं कि वाराणसी के प्लेटफार्म को बड़ा करने की जरूरत है। वहां पार्सल की बहुत सारी दिक्कतें हैं। प्लेटफार्म के बड़ा करने से वहां बहुत चीजों में सुविधा होगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट की सराहना करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूं।

श्री रंजीब बिस्वाल (जगतसिंहपुर) : अध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद। मैं आपका अधिक समय नहीं लूंगा. . .*(व्यवधान)* मैं माननीय रेल मंत्री को स्मरण कराना चाहता हूं कि जब गत वर्ष हमारी भेंट हुई थी, तो उन्होंने यह वायदा किया था कि भुवनेश्वर के लिये राजधानी एक्सप्रेस को नियमित आधार पर चलाया जायेगा और कलकत्ता से पुरी तक शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलायी जायेगी। तब उन्होंने यह भी कहा था कि वे कोणार्क से भुवनेश्वर तक सबरी एक्सप्रेस चलायेंगे और पारादीप से भुवनेश्वर एक डीएमयू गाड़ी चलायी जायेगी और पारादीप रेलवे स्टेशन का उन्नयन किया जायेगा। ये कार्य अभी तक नहीं किये गये हैं।

मैं आपका ध्यान रेल मंत्री की उड़ीसा रेलवे के प्रति उदारता की ओर दिलाना चाहता हूं। रेल मंत्रालय ने नौपाड़ा-गुनुपुर लाइन के आमान परिवर्तन के लिये जिस पर नवीनतम अनुमानित लागत 46 करोड़ रुपये आंकी गयी है, इस परियोजना को आरम्भ करने के लिये केवल 1000 रुपये प्रदान किय हैं।. . .*(व्यवधान)* एक अन्य राजथगढ़-बरंग परियोजना के लिये अनुमानित लागत 166 करोड़ आंकी गयी है और रेल मंत्रालय ने केवल 10;000 रुपये प्रदान किये हैं। शायद, रेल मंत्री उड़ीसा रेलवे की ओर अधिक ध्यान देना चाहते हैं।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि लांजीगढ़ रोड़-जूनागढ़ परियोजना के लिये अनुमानित लागत 100 करोड़ रुपये आंकी गयी है और इस वर्ष केवल 2 करोड़ रुपये प्रदान किय गये हैं। रहमा-पारादीप परियोजना की भी यही स्थिति है, जहां अभी कुछ भी नहीं हुआ है।. . . *(व्यवधान)* यदि आप अनुमति प्रदान करें तो मैं इसे अभी यहां रख सकता हूं। मैं रेल मंत्री की उदारता के बारे में बताना चाहता था लेकिन अब आप मुझे अनुमति दे रहे हैं। मैं यह बता रहा था कि उन्होंने उड़ीसा को क्या-क्या सुविधाएं दी हैं। मंत्री ने स्वयं भी कहा है कि उन्होंने उड़ीसा के साथ न्याय किया है। इसलिये मैं उन्हें बता रहा था।

अध्यक्ष महोदय : आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

•**श्री रंजीब बिस्वाल** (जगतसिंहपुर) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट 1999-2000 का विरोध करता हूं। यह बजट जन-विरोधी तथा मुद्रास्फीति पैदा करने वाला है जिससे आम आदमी पर बुरा असर पड़ेगा। इस बजट में सहयोगी दलों की मांगों को ही स्वीकार किया गया है। द्वितीय श्रेणी को छोड़कर शेष सभी श्रेणियों में यात्रा किराये में अत्याधिक वृद्धि की गयी है। प्रत्येक रेलगाड़ी में द्वितीय श्रेणी यात्रियों के लिये जो बिना आरक्षण के यात्रा करते हैं, मुश्किल से एक डिब्बा लगाया जाता है। ऐसे लोगों की संख्या बहुत ही कम होती है। स्लीपर श्रेणी से वातानुकूलित श्रेणी तक दरों में अलग-अलग वृद्धि की गयी है। आजकल लोग घर नहीं बैठे रहते। वे अपनी सेवा अथवा कारोबार के लिये विभिन्न स्थानों की यात्रा करते रहते हैं।

•सभा पटल पर रखा गया।

चूंकि रेलवे परिवहन का प्रमुख साधन है, वे लोग रेल द्वारा आना-जाना पसंद करते हैं। लेकिन यात्री किराये में अत्यधिक वृद्धि करने से उनकी जेब पर काफी असर पड़ेगा और माल भाड़े में चार प्रतिशत वृद्धि करने से कीमतों में वृद्धि होगी। पार्सल तथा सामान के किराये सहित यात्री किराये और माल भाड़े में वृद्धि करने से सभी वर्गों के लोगों पर बुरा असर पड़ेगा। यह रेल बजट जन-विरोधी बजट है।

महोदय, रेल बजट से क्षेत्रीय असन्तुलन पैदा हो जायेगा क्योंकि नयी परियोजनाएं स्वीकृत करने में प्रत्येक राज्य के संबंध में समान रूप से ध्यान नहीं किया गया है। रेल मंत्रालय ने हमारे राज्य उड़ीसा की विशेषत: उपेक्षा की है। महोदय, उड़ीसा जैसे राज्यों से केन्द्र को अधिकतम राजस्व प्राप्त होता है। लेकिन सामान्यत: दक्षिण पूर्व रेलवे और विशेष रूप से उड़ीसा राजय की सदैव उपेक्षा की गई है। कलकत्ता और मद्रास के बीच रेल लाइनें बिछाये एक शताब्दी बीत गयी है। लेकिन ये लाइनें उड़ीसा में अभी पहुंची हैं।

इस समय उड़ीसा में रेल मार्ग की कुल लम्बाई 2814 किलोमीटर है जोकि प्रति हजार वर्ग किलोमीटर 12.86 किलोमीटर बनता है जबकि राष्ट्रीय औसत 19 किलोमीटर प्रति हजार वर्ग किलोमीटर है।

महोदय, रेलवे का वर्ष 1999-2000 में 14 नयी रेल गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है। लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि उड़ीसा के लिये एक भी नयी रेलगाड़ी का प्रस्ताव नहीं है। रेलगाड़ियों के चक्कर बढ़ाये जाने की भी यही स्थिति है। राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियां देश के अन्य भागों को भारत की राजधानी से जोड़ने के लिये सुपर-फास्ट रेलगाड़ियों के रूप में आरम्भ की गयी थी। कुछ वर्ष पूर्व नई दिल्ली और भुवनेश्वर तथा नई दिल्ली और गुवाहाटी के बीच एक ही दिन चलने वाली दो साप्ताहिक राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियां भी आरम्भ की गयी थी। बाद में, भुवनेश्वर राजधानी को सप्ताह में दो बार कर दिया गया जबकि गुवाहाटी राजधानी को सप्ताह में चार दिन कर दिया गया। इसके अतिरिक्त, नई दिल्ली और गुवाहाटी के बीच सप्ताह में दो बार चलने वाली एक और राजधानी एक्सप्रेस आरम्भ की गई है। मेरी समझ में नहीं आता कि रेलवे द्वारा उड़ीसा की क्यों उपेक्षा की जा रही है। जैसा कि आप जानते हैं भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को चलाये जाने के समय से ही इस रेलगाड़ी के चक्कर बढ़ाये जाने की मांग बढ़ रही है। अत: मैं रेल मंत्री से यह आग्रह करता हूं कि भुवनेश्वर राजधानी को दैनिक रेलगाड़ी कर दिया जाये। यह रेलगाड़ी बरास्ता हावड़ा सप्ताह में दो बार चल रही है। इस रेलगाड़ी को शेष पांच दिन बरास्ता आसनसोल और खड़गपुर चलाया जाये। मंत्री महोदय ने गत वर्ष कोरापुट से भुवनेश्वर के बीच सबरी एक्सप्रेस चलाने का वायदा किया था लेकिन इस रेलगाड़ी को इस वर्ष के प्रस्तावों में शामिल नहीं किया गया है।

मैं यह भी मांग करता हूं कि हावड़ा और पुरी के बीच एक शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलायी जाये। इससे पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। मुझे इस बात की खुशी है कि हीराकुंड एक्सप्रेस को भुवनेश्वर तक बढ़ा दिया गया है। इसे भी दैनिक गाड़ी बनाया जाये और इस रेलगाड़ी में कम से कम दो 3 टियर वातानुकूलित डिब्बे जोड़े जायें। निर्माणाधीन परियोजनाओं के बारे में चर्चा करते हुए सबसे पहले मैं इस बात पर बल देना चाहता हूं कि उड़ीसा में 78 किलोमीटर लम्बी हरिदासपुर पारादीप लाइन का निर्माण कार्य पूरा किया जाये। इस लाइन की नवीनतम अनुमानित लागत 3,40,97,30 रुपये है जिसमें से 1998-99 में 12,75,22 रुपये प्रदान किये गये थे। अब वर्ष 1999-2000 के लिए केवल 50,000 रुपये के परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है। इस लाइन को पूरा करने के लिये 323,22,08 रुपये अतिरिक्त राशि की आवश्यकता होगी। महोदय, इस लाइन हेतु धन के आवंटन में घोर अन्याय किया गया है। यदि रेलवे द्वारा इस तरह का दृष्टिकोण अपनाया जाता है तो इस लाइन को पूरा करने में अनेक वर्ष लगेंगे। मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि इस परियोजना हेतु धन के आवंटन की स्थिति पर पुनर्विचार कर इसमें आवश्यक संशोधन करें।

दूसरी बात यह है कि मैं रहमा-पारादीप लाइन को पूरा किये जाने पर बल देना चाहता हूं। 1997-98 में इस लाइन की अनुमानित लागत 37.35 करोड़ रुपये निर्धारित की गई थी, जिसमें से केवल 0.01 करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया गया था। महोदय, गत वर्ष की रेल बजट पर चर्चा करते समय मैंने इस बात पर जोर दिया था। तदन्तर सरकार ने इसमें संशोधन करके इसे 0.08 करोड़ रुपये कर दिया था जिसमें पुन: संशोधन करके 0.07 करोड़ रुपये कर दिया गया। यह राशि उक्त वर्ष में व्यय की गई थी। 1998-99 में इस परियोजना की नवीनतम अनुमानित लागत 43,52,78 रुपये निर्धारित की गई थी। इस लाइन हेतु अब तक 90,727 रुपये उपलब्ध कराये गये हैं। वर्ष 1999-2000 में इस लाइन हेतु 14,00,000 रुपये का प्रस्ताव किया गया है।

अब इस लाइन को पूरा करने हेतु शेष राशि के रूप में 20,4551 रुपये की आवश्यकता होगी। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वर्ष 1999-2000 के आवंटन में संशोधन कर यह सुनिश्चित किया जायें कि इस परियोजना हेतु 20,4551 रुपये की शेष राशि उपलब्ध करायी जायें ताकि यह परियोजना इस शताब्दी के अंत तक पूरी हो जाये। महोदय, इसी प्रकार मैं गत वर्ष के रेल बजट पर अपने भाषण के दौरान कटक-पारादीप रेल संपर्क के रघुनाथपुर-गोरखनाथ-रहमा मार्ग के दोहरीकरण के बारे में की गई अपनी मांग को दोहराना चाहता हूं। इस परियोजना हेतु वर्ष 1998-99 में 6 लाख रुपये का प्रस्ताव किया गया था जिसमें से चालू वर्ष में 4,78,530 रुपये आवंटित किये गये थे। लेकिन वर्ष 1999-2000 हेतु केवल 50,000 रुपये का प्रस्ताव किया गया है। यदि दोहरीकरण कार्य को पूरा करने हेतु अपेक्षित 7,14,70 रुपये की शेष राशि का वित्त वर्ष 1999-2000 में संशोधित प्रावधान किया जाता है, तो दोहरीकरण का कार्य उन्नीसवीं शताब्दी में पूरा हो जायेगा। अत: मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इस मांगों पर विचार करें। महोदय, गत वर्ष मैंने तालचेर-कटक-पारादीप लाइन पर बिरुपा और महानदी नदियों पर बनाए जा रहे दूसरे पुलों के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित किए जाने की आवश्यकता के बारे में उल्लेख किया था। मैं यह मांग करता हूं कि इन रेल पुलों के निर्माणार्थ समुचित आवंटन किया जाये ताकि इनका निर्माण कार्य 1999-2000 के दौरान पूरा किया जा सके।

महोदय, मैं दैतारि-बांसपानी लाइन के कार्य को जो दो दशकों से भी पहले शुरु किया गया था, पूरा करने के लिए अपनी पिछले वर्ष की मांग को दोहराता हूं। यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण और आर्थिक रूप से व्यवहार्य है। इससे प्रतिवर्ष 26 प्रतिशत लाभ होगा और चार-पांच वर्षों में ही इसके लिए किया गया पूरा निवेश वसूल हो जाएगा। यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि संसाधनों की कमी की आड़ लेकर इस लाइन के के लिए बहुत ही कम धनराशि आवंटित करता आ रहा है। इस लाइन

[श्री रंजीब बिस्वाल]

का कार्य पूरा हो जाने से पारादीप पत्तन तक लौह अयस्क, मैंगनीज और निर्यात हेतु अन्य उच्च गुणवत्ता वाले खनिजों की सीधी और सबसे छोटे मार्ग से ढुलाई संभव हो पाएगी जबकि वर्तमान ढुलाई मार्ग तीन राज्यों अर्थात् उड़ीसा, बिहार और पश्चिम बंगाल से होकर लगभग 500 किलोमीटर लम्बा है। इस प्रकार इससे समय और ढुलाई लागत, दोनों की बचत होगी। इसलिए राष्ट्र हित में 155 दैतारि बांसपानी लाइन का कार्य पुन:निर्धारित लक्ष्य तिथि, 21 दिसम्बर 2003 से पहले पूरा कराया जाये। लौह-अयस्क, बाक्साइट, मैंगनीज के निर्यात और कोयले के आयात का वर्तमान स्तर इस लाइन को समय से पहले पूरा किए जाने के औचित्य की पुष्टि करता है। अत:, मैं यह मांग करता हूं कि इस लाइन के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित की जाए ताकि इस लाइन का कार्य पूरा करने में और विलम्ब न हो।

महोदय, नई लाइनों के संबंध में मुझे यह कहना है कि उड़ीसा में कोई नई लाइन बिछाने पर विचार नहीं किया गया है। उड़ीसा रिमोट सेंसिंग एंड एप्लीकेशन सेंटर द्वारा नई लाइनों, नामत: तालचेर-गोपालपुर, रायगडा-गोपालपुर, जेपुर-मल्कानागिरि के संबंध में प्रारम्भिक सर्वेक्षण एक दशक से भी पहले कर लिया गया था। परन्तु इस संबंध में इसके बाद कोई कार्यवाही नहीं की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि वे नौवीं योजना के दौरान इन लाइनों के निर्माण को प्राथमिकता दें।

महोदय, पूर्व से पश्चिम खुर्दा रोड-बोलंगीर लाइन के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित नहीं की गई है। इस प्रयोजनार्थ उड़ीसा सरकार भूमि देने के लिए तैयार है। इस लाइन हेतु भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया तत्काल शुरू की जाये और इसके बाद इस पर निर्माण कार्य भी शुरू किया जाए। इसके अलावा, यह लाइन पश्चिम उड़ीसा के कुछ जनजातीय बहुल जिलों को राज्य की राजधानी भुवनेश्वर से जोड़ने में सहायक होगी। साथ ही यह लाइन तटवर्ती और पश्चिमी उड़ीसा के बीच भावनात्मक एकता स्थापित करने में भी सहायक होगी। अत:, इस लाइन के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा पर्याप्त आवंटन किया जाए।

महोदय, गत सरकार ने उड़ीसा की जनता की लम्बे समय से लम्बित मांग को महसूस किया था और उड़ीसा के लिए ईस्ट-कोस्ट जोन नाम से एक पृथक् जोन का सृजन किया था। परन्तु इसकी न तो पूर्णतया पुनर्संरचना की गई है और न ही इसे पूर्णतया कार्यरत बनाया गया है। मैं यह मांग करता हूं कि इस ईस्ट-कोस्ट जोन का पुनर्गठन किया जाए और इसे यथाशीघ्र कार्यरत बनाया जाए।

महोदय, अंत में, खेलों के बारे में उल्लेख करना भी मेरा कर्त्तव्य है। एक खिलाड़ी होने के नाते मैं माननीय मंत्री को खेलों को प्रोत्साहन देने के लिए बधाई देता हूं। यह अच्छी बात है कि रेलवे खेलकूद केन्द्रीय बोर्ड का पुन: नामकरण करके रेल खेलकूद प्रोत्साहन बोर्ड किया गया है। मैं रेलवे में खिलाड़ियों की भर्ती प्रक्रिया को सुचारू बनाने के लिए भी मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। गत वर्ष रेल बजट पर चर्चा में भाग लेते हुए मैंने मंत्री जी से खेलों के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित करने का अनुरोध किया था। इस वर्ष भी मैं उस मांग को दोहराता हूं और आशा करता हूं कि मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

महोदय, इन शब्दों के साथ मुझे रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और अपना भाषण यहीं समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री हीरा लाल राय (छपरा) : अध्यक्ष महोदय, मेरे क्षेत्र की कुछ ऐसी समस्यायें हैं, जो मंत्री महोदय को बताना बहुत जरूरी है। इन्होंने इसी महीने राजधानी ट्रेन दी और वह ट्रेन दो दिन गोहाटी से दिल्ली आती है। उसको लेने का काम छपरा का है, जो डा० राजेन्द्र प्रसाद का जिला है, बाबू जय प्रकाश का जिला है, वहां के लोग दुनिया में सबसे ज्यादा हैं। देश के हर कोने में, पंजाब में, हरियाणा में और दिल्ली में रहते हैं। वहां एक ट्रेन गोहाटी दी है लेकिन उसे स्टापेज नहीं दिया है।

मंत्री जी नहीं हैं, मैं माननीय रेल राज्य मंत्री से निवेदन करूंगा कि यह बड़ा विचारणीय विषय है। इससे छपरा के साथ न्याय होगा क्योंकि छपरा के लोग सबसे ज्यादा दुनिया और इस देश में रहते हैं। मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि उत्तर पूर्वी के सबसे ज्यादा लोग अब कलकत्ता में ही नहीं, जैसा अभी प्रभुनाथ बाबू, श्री रघुवंश बाबू, मोहन बाबू कह रहे थे कि वे पंजाब में, हरियाणा में और दिल्ली में रहते हैं। वहां भी बहुत से लोग आते-जाते रहते हैं। आपने हिन्दुस्तान भर में देखा होगा कि सैकिंड क्लास गाड़ियों में भीड़ रहती है, ए. सी. गाड़ियों में भीड़ रहती है लेकिन यदि छत पर भीड़ रहने वाली कोई जगह है तो वह नॉर्थ बिहार का इलाका है जहां से हजारों की तादाद में गरीब लोग रोजगार की तलाश में दिल्ली, हरियाणा, पंजाब, मुम्बई और गुजरात आदि जाते हैं। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि एक अच्छी गाड़ी जिसमें ए.सी. की बोगी न हो, सिर्फ जनता टाइप गाड़ी हो, उसे बरौनी से जोड़ा जाए और दिल्ली या जालंधर तक ले जाया जाए।. . .*(व्यवधान)*

मेरा एक क्षेत्र लंगड़ा करके रख दिया गया है। रेलवे के दो-तीन जहाज चलते थे, नॉर्थ और साउथ बिहार को पटना से जोड़ा जाता था। उसे कम्पैनसैट करने के लिए श्री देवे गौड़ा और उनके बाद जो रेल मंत्री हुए, उनके समय में हमेशा इस बात की जरूरत समझी गई कि सोनपुर और पटना में एक रेल ब्रिज बनना चाहिए। . . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री हीरा लाल राय : मैं आधे मिनट में समाप्त कर रहा हूं।

उस रेल ब्रिज का सर्वे हुआ, उसका शिलान्यास हुआ लेकिन आज उस पर कोई पैसा खर्च नहीं किया जा रहा है। सोनपुर शहर, जो नॉर्थ बिहार की अकेली रेलवे की जगह है जहां बहुत सा रेलवे स्टाफ है, रेल की जमीन है, वहां हमेशा रेलगाड़ियां लगती थीं लेकिन उसे दो वजह से अनपोपुलर किया गया। वह शहर आज भी बेकार पड़ा हुआ है, वहां के स्टाफ को बरौनी आदि दूसरी जगहों पर ले जाया जा रहा है लेकिन वहीं ऐस्टैबलिश करने का काम नहीं किया जा रहा। वहां का लोकोशैड बंद है, उसे डीजल शैड में आसानी से बदला जा सकता है।. . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप समाप्त कीजिए।

(व्यवधान)

श्री हीरा लाल राय : रेल प्रशासन की तरफ से कोई ध्यान नहीं दिया जाता, एक साधारण अफसर को बिठा दिया गया है और जोनल ऑफिस के नाम पर मजाक किया जाता है जिसमें करोड़ो रुपये इन्वॉल्व हैं।

[अनुवाद]

श्री सुनील खां (दुर्गापुर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री, इस सम्माननीय सभा के सदस्यगण, रेल विभाग के अधिकारीगण, कार्यवाही सारांश लेखक और प्रेस प्रतिनिधि :

मैं इस बजट का विरोध करता हूं। क्योंकि इसमें मालभाड़े में चार प्रतिशत वृद्धि की गई है जिसके परिणामस्वरूप आवश्यक वस्तुओं की कीमतें बढ़ी हैं और इससे निर्धनतम लोग प्रभावित होंगे। मैं माननीय मंत्री से मालभाड़े में की गई चार प्रतिशत की वृद्धि को वापस लेने की अपील करता हूं। आपने अपने बजट भाषण में 450 मिलियन टन माल ढुलाई का लक्ष्य रखा है। परन्तु, यदि आप मालभाड़े को कम नहीं करते हैं तो ढुलाई सड़क मार्ग से ज्यादा होने लगेगी। आप यह जानते हैं कि विजाग पत्तन से विजाग इस्पात संयंत्र तक 24 किलोमीटर की बजाय 100 किलोमीटर का भाड़ा वसूल किया जा रहा है। इसी प्रकार बैलाडीला खान से विजाग पत्तन तक लौह अयस्क की ढुलाई के लिए 100 किलोमीटर दूरी का भाड़ा लिया जा रहा है जो वास्तविक दूरी से अधिक है। पश्चिम भारत में निजी क्षेत्र के मालिकों ने लौह-अयस्क की ढुलाई पाइप लाइन के माध्यम से करने का निर्णय लिया है। यात्री सुविधाओं संबंधी समिति ने यह सिफारिश की थी कि रेलगाड़ियों में माल बेचने वालों को परिचय पत्र दिए जाएं. . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप अपना भाषण सभा पटल पर रख दीजिए।

श्री सुनील खां : मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

•माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय रेलमंत्री, इस सम्माननीय सभा के सदस्यगण, रेल विभाग के अधिकारीगण, कार्यवाही सारांश लेखक और प्रेस प्रतिनिधिगण, मैं इस बजट का विरोध करता हूं क्योंकि इसमें मालभाड़े में 4 प्रतिशत वृद्धि की गई है और इसके कारण आवश्यक वस्तुओं की कीमतें बढ़ेंगी। जिसके परिणामस्वरूप निर्धनतम लोग प्रभावित होंगे। इसलिए मैं मालभाड़े में वृद्धि को वापस लेने का आग्रह करता हूं। आपने अपने बजट भाषण में कहा था कि माल ढुलाई का लक्ष्य 450 मिलियन टन रखा गया है। परन्तु यदि मालभाड़े में कमी नहीं की जायेगी तो सड़क मार्ग द्वारा माल ढुलाई में और वृद्धि होगी। आप यह जानते हैं कि विजाग पत्तन से विजाग इस्पात संयंत्र तक माल ढुलाई के लिए 24 किलोमीटर के स्थान पर 100 किलोमीटर की दर से मालभाड़े की वसूली की जा रही है। इसी तरह बैलाडिला से विजाग पत्तन तक लौह-अयस्क की ढुलाई के लिए वास्तविक भाड़े से 100 किलोमीटर दूरी का अतिरिक्त भाड़ा लिया जा रहा है। सार्वजनिक उद्यमों के सामने कोई विकल्प नहीं है। परन्तु, पश्चिम भारत के निजी इस्पात खानों के मालिकों ने लौह अयस्क के चूरे अथवा 'पिलेट' का पाइप लाइन के माध्यम से ढुलाई करने का निर्णय लिया है।

यात्री सुविधाओं संबंधी समिति ने रेलगाड़ियों में माल विक्रेताओं के संबंध में यह सिफारिश की थी कि उनसे लाइसेंस शुल्क लेकर परिचय पत्र दिया जाये ताकि इनको नियमित किया जा सके। ऐसे विक्रेताओं के रूप में हजारों लोग कार्यरत हैं और वे इसी से अपने परिवार की रोज-रोटी चलाते हैं।

महोदय, पश्चिम बंगाल में दुर्गापुर मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। दुर्गापुर के वर्तमान औद्योगिक नेटवर्क के कारण यह पूर्वी भारत के भीड़-भाड़ वाले क्षेत्र के रूप में प्रसिद्ध है। अत: इस क्षेत्र में आवश्यक बुनियादी सुविधाओं के निर्माण के लिए विशेष ध्यान दिया जाये ताकि दुर्गापुर अथवा आसनसोल से हावड़ा तक नई गाड़ी शुरू की जा सके। आपने पहले ही काजी नजरुल की जन्मशताब्दी पर उनके सम्मान के लिए आसनसोल-हावड़ा एक्सप्रेस गाड़ी का 'अग्निबिना' के रूप में पुन:नामकरण किया है। मैं यह कहना चाहता हूं कि यात्रियों की अत्यधिक भीड़-भाड़ के कारण काजी नजरुल इस्लाम के सम्मान में "अग्निबिना" नाम से एक नई गाड़ी शुरू करें और बर्दवान-आसनसोल को उपनगरीय क्षेत्र घोषित करें।

मैं आपको बी.डी.आर. आमान परिवर्तन के लिए बधाई देता हूं। परन्तु आपने सम्पर्क लाइनों को चचाई तक बढ़ाये जाने को स्वीकृति नहीं दी है। यदि इसे बढ़ाया नहीं जायेगा तो यह व्यवहार्य नहीं होगा। इसके लिए आपने केवल 5 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की है जोकि बहुत कम है। इसलिए मैं आपसे इस चचाई तक बढ़ाने, बजट सहायता में वृद्धि करने और इसका कार्य तत्काल आरम्भ कराने का अनुरोध करता हूं। मैं आशा करता हूं कि इसके लिए सार्वजनिक उपक्रम 'इरकोन' को प्राथमिकता दी जायेगी क्योंकि इस उपक्रम ने विद्युतीकरण का कार्य समय से पहले ही पूरा कर दिया है।

और एक बार फिर मैं आपको दिघा-जामलुक, हावड़ा-आमटा, इकारथी-बालूरघाट और मैट्रो रेल को दमदम से बैरकपुर तक बढ़ाने जैसी दीर्घलंबित मांगों की याद दिलाता हूं।

महोदय, बांकुरा की डी.वाई.एफ.आई. यूनिट ने सभी राजनैतिक दलों के सम्मेलन में रेलवे परियोजनाओं की अपनी सातों मांगों के बारे में एक संकल्प लिया था जिसमें से एक मांग बी.डी.आर. की है। आपने इसे मंजूरी दे दी है। मैं शेष छह मांगों में से एक मांग रानीगंज-बांकुरा रेल सेवा पर जोर देता हूं। रानीगंज से दुलारपुर तक रेलपथ निर्माण का कार्य पहले ही पूरा हो चुका है और यदि आप (एम.टी. पी.एस.) को बांकुरा स्टेशन से जोड़ने हेतु 20 किलोमीटर तक और बढ़ा देते हैं और यदि ऐसा हो जाता है तो न केवल बांकुरा जैसे गरीब जिले को बचा लिया जाएगा अपितु मिदनापुर और बर्दवान को भी कुछ सुविधाएं मिल जाएंगी। यह मिदनापुर की पैट्रो-रसायन परियोजना के लिए कोयला ले जाने हेतु सबसे छोटा मार्ग होगा।

आप दिन-प्रतिदिन जनशक्ति में कमी कर रहे हैं। बीस वर्ष पहले रेलवे में 22 लाख जनशक्ति थी। अब ये 10 लाख रह गए हैं और अभी भी 3 लाख लोगों की जरूरत है। बीस साल में रेलपथों की संख्या में वृद्धि हुई है, गाड़ियों की संख्या बढ़ी है। आपने यह घोषणा

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सुनील खां]

की है कि किसी को काम करते हुए मरने नहीं दिया जाएगा, यदि भर्ती रोक दी जाएगी तो अधिकाधिक दुर्घटनाएं होंगी, स्टेशनों पर विशेषरूप से सियालदाह कोई निरीक्षक नहीं है जिसके फलस्वरूप यात्रियों से किराया भी ठीक तरह से नहीं लिया जाता है, इसकी जांच की जानी चाहिए। आपको यात्री सुविधाओं पर ध्यान देना चाहिए। कर्मचारियों की कमी के कारण उन पर काम का दबाव बनाया जा रहा है। ड्राइवर अधिक समय तक काम करने के लिए बाध्य हैं जिससे वे मानसिक रूप से परेशान हो जाते हैं और दुर्घटना हो जाती है। इसपर भी ध्यान दिया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री एच०पी० सिंह (आरा) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलना का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। बिहार के आरा संसदीय क्षेत्र से संबंध रखता हूं जो पुराने शाहबाद जिले का मुख्यालय रहा है।. . .*(व्यवधान)* मैं अपने संसदीय क्षेत्र के महत्वपूर्ण रेल से संबंधित मुद्दों पर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं जो आजादी के बाद से आज तक रेल क्षेत्र के विकास के मामले में उपेक्षित रहा है।. . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप अपनी स्पीच टेबल पर ले कर दीजिए।

(व्यवधान)

श्री एच०पी० सिंह : आरा स्टेशन के ऐतिहासिक महत्व का ख्याल रखते हुए उसके सौन्दर्यीकरण करते हुए आदर्श स्टेशन बनाने हेतु आप संबंधित पदाधिकारी को निर्देश देने की कृपा करें।. . . *(व्यवधान)*

रात्रि 9.00 बजे

उनको मैं इसलिए बधाई देना चाहता हूं कि रेल मंत्री ने आरा सासाराम बड़ी लाइन का काम बहुत जल्दी करने के लिए सारा काम वहां कर दिया है। ये वहां पर पूर्वी डीलक्स एक्सप्रेस रुकवा रहे हैं। वहां कुछ हाल्ट पड़े हुए थे, बहुत दिन से वह काम नहीं होता था, उसको इन्होंने चालू करने का काम किया है। आरा स्टेशन पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन के लिए स्वीकृति दी है, इसके लिए मैं उनका बधाई देता हूं।

अध्यक्ष महोदय : आप इसे टेबल पर रख दीजिए।

श्री एस०पी० सिंह : गरीबों के लिए यह रेल बजट अच्छा है, इसलिए मैं अपनी तरफ से, अपनी समता पार्टी की तरफ से इनको बधाई देता हूं। साथ-साथ आपको भी बधाई देता हूं।

•**श्री बृज मोहन राम** (पलामू) : महोदय, मैं रेल बजट का जो प्रस्ताव माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा लाया गया है उसके समर्थन में हूं और माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा कि इन्होंने इतनी कठिन वित्तीय स्थिति में भी इतना सरल एवं यात्रियों को सुख-सुविधा और यात्रियों को लाभ देने के साथ देश की आम जनता का भी ध्यान रखा है। मैं इस प्रस्ताव का पुरजोर समर्थन करता हूं और माननीय रेल मंत्री जी को कुछ सुझाव अपनी ओर से देना चाहूंगा। मैं बिहार राज्य के पलामू लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आता हूं जो बिहार राज्य का सबसे पिछड़ा जिला के रूप में जाना जाता है तथा उग्रवाद से पूर्ण ग्रस्त क्षेत्र है। लगातार कई वर्षों से उग्रवाद के कहर से दबा रहा है तथा विकास की गति शून्य के बराबर है।

अत: रेल बजट का लिखित भाषण सभा पटल में रखने की अनुमति दी जाये साथ ही आशा रखता हूं कि पलामू एवं गढ़वा जिले जैसे क्षेत्र जहां बहुतायत भाषा में हरिजन आदिवासी एवं पिछड़े वर्ग के लोग निवास करते हैं जो पूर्ण रूप से विकास की गति से पीछे है रेलवे विस्तार से इस क्षेत्र का चतुर्मुखी विकास होगा और इस क्षेत्र का भाग्योदय होगा। पलामू जिले के तीरी रेलवे स्टेशन जो कि धनबाद मंडल के अन्तर्गत आता है। फुट ब्रीज को बढ़ाया जाना अति आवश्यक है चूंकि ब्रीज दोनों प्लेटफार्म के बीच में है और उसके बाद बिडला कंपनी का बाक्साईड लोडिंग होता है जिससे गुड्स ट्रेन खड़ी रहती है और नीचे से घुसकर उस पार जाना पड़ता है जिससे बराबर दुर्घटना होती रहती है। अत: उस स्टेशन में दुर्घटना से लोगों को बचाने के लिए ओवर ब्रिज का बढ़ाया जाना अति आवश्यक है। पलामू जिला अन्तर्गत हुसैनाबाद रेलवे स्टेशन में लगातार कई वर्षों से अवैध रूप से कुछ माफिया वर्ग के लोगों द्वारा कोयले की चोरी धड़ल्ले से हो रही है मैंने उनके कर्मचारियों को इसकी सूचना दी परंतु कार्यवाई कुछ भी नहीं हुई तथा कोयले की चोरी लगातार जारी है। यह कार्य रेलवे तथा पुलिस विभाग के अधिकारियों के मिलीभगत से संभव होता है जिससे रेलवे को काफी नुकसान उठाना पड़ रहा है। इसकी जांच करायी जाये एवं दोषी व्यक्तियों को दण्डित किया जाये।

सबसे पहले मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट में बोलने की स्वीकृति दी है। मैं रेल बजट के प्रस्ताव के स्वीकृति के पक्ष में खड़ा हूं। सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं जिन्होंने कठिन वित्तीय स्थिति में भी इतना सरल बजट रखा है। मैं मंत्रीजी का इसलिए भी आभार प्रकट करता हूं कि उन्होंने वनांचल क्षेत्र का भली-भांति ध्यान रखा है। मैं अपनी तरफ से कुछ सुझाव माननीय रेल मंत्री जी को देना चाह रहा हूं जो कि हमारे संसदीय क्षेत्र की प्रमुख मांगें हैं एवं कुछ अंग्रेजी हुकूमत के दौरान शुरू की गयी परियोजनायें कांग्रेस के 50 वर्षों के हुकूमत में भी पूरी नहीं हो सकी वह हैं बरवाडीह चीरीमीरी रेलवे लाइन जिसके सर्वेक्षण का कार्य 31 मार्च, 1999 तक पूरा करने का लक्ष्य है। हालांकि इसी रेलवे लाइन के अन्तर्गत विश्रामपुर से चीरीमीरी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य पूरा किया जा चुका है। बरवाडीह से विश्रामपुर की दूरी 202 कि.मी. की थी जिसमें से विश्रामपुर से अम्बिकापुर तक लगभग 30 कि.मी. की दूरी तक रेलवे लाइन के निर्माण कार्य को चालू कराने का प्रस्ताव उन्होंने रखा है। अब केवल लगभग 172 कि.मी. रेलवे लाइन का निर्माण किया जाने का कार्य बच जाता है। इस रेलवे लाइन का निर्माण अंग्रेजी हुकूमत के प्रारम्भ में हुआ था। बहुत सारे पुल, पुलिया का निर्माण कुछ स्टेशनों का भी निर्माण किया गया था जो कि अब ध्वस्त हो चुका है। बहुत से स्थानों पर स्टोन एग्रीमेंट का जमाव भी किया गया है। काफी स्थानों पर मिट्टी का कार्य भी प्रारम्भ किया गया था परंतु 50 वर्षों से अधिक कांग्रेस के शासनकाल में भी इसका निर्माण कार्य पूरा नहीं किया गया। इसमें भूमि का अधिगृहण भी किया गया है। इसे रेलवे लाइन के निर्माण हो जाने

•सभा पटल पर रखा गया।

से वनांचल वासियों को मुंबई जाने में लगभग 500 कि.मी. की दूरी कम हो जायेगी। जहां तक मुझे ज्ञात है 1977 में माननीय जार्ज जी रेल मंत्री थे उन्होंने भी इसके सर्वेक्षण का आदेश दिया था परंतु अल्पसमय में ही सरकार गिर जाने से इस रेलवे लाइन का निर्माण कार्य पूरा नहीं हो सका यह रेलवे लाइन बिहार के पलामू एवं मध्य प्रदेश के सरगुजा जिला को जोड़ती है। जो कि दोनों राज्यों के सबसे पिछड़े जिले हैं। पलामू तो नक्सल आतंकवाद से सबसे अधिक प्रभावित जिला है। इस रेलवे लाइन से हजारों आदिवासी एवं हरिजनों को विशेष रूप से लाभ मिलेगा। इस रेलवे लाइन के नीचे कोयल का प्रचुर भण्डार पड़ा है उसमें भी भविष्य में रेलवे को काफी मुनाफा होगा।

माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि जिस तरह से विश्रामपुर से अम्बिकापुर को रेलवे से जोड़ने का प्रस्ताव उन्होंने लाया है उसी तरह से बचे हुए रेलवे लाइन के इस भाग का बरवाडीह से अम्बिकापुर को जोड़ने का प्रस्ताव इसी रेलवे बजट में किया जाये। मैं उस क्षेत्र से लगातार दूसरी बार सांसद हूं और एक बार लातेहार विधान सभा से बिहार विधान सभा में प्रतिनिधित्व कर चुका हूं बराबर अपने क्षेत्र की जनता को यह आश्वासन देता आ रहा हूं कि हमारी सरकार आयेगी तो इस रेलवे लाइन के निर्माण कार्य को पुनः प्रारम्भ कराऊंगा। यदि यह प्रस्ताव नहीं जोड़ा जायेगा तो अपने क्षेत्र की जनता के बीच में क्या मैं अपनी प्रतिष्ठा बचा पाऊंगा। अतः एक बार पुनः आग्रह कर रहा हूं कि इस रेलवे लाइन की स्वीकृति दी जाये।

इसके साथ-साथ गढ़वा रोड से चौपन तक की रेलवे लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण भी अनिवार्य है क्योंकि उस क्षेत्र में बेड-धेना बिहार कास्टिक एण्ड कैमिकल्स एवं भवनाथपुर स्थित सेल की लाइम स्टोन एवं डोलोमाइट माइंस अवस्थित है जिससे भी रेलवे को काफी राजस्व प्राप्त होता है। इसी लाइन से हिण्डालको को बाक्साइट पलामू एवं लोहरदगा क्षेत्र से जाती है।

साथ ही साथ बरकाकाना से डेहरी ओनसोल तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण कर दिया गया है इसलिये यहां की जनता की सुविधा को ध्यान में रखते हुए बरकाकाना से डेहरी ओनसोल तक एक ई.एम.यू. पैसेन्जर गाड़ी का परिचालन प्रारम्भ किया जाय।

डाल्टनगंज रेलवे स्टेशन का कम्प्यूटरीकरण किया जाना अत्यन्त ही आवश्यक है। डालटनगंज प्रमंडलीय मुख्यालय है एवं यहां से प्रतिदिन 800 से 900 टिकट की बिक्री होती है एवं लगभग 100 आरक्षण यहां से प्रतिदिन होता है। इस कार्य को भी स्वीकृति प्रदान की जाये। डालटनगंज रेलवे स्टेशन एवं गढ़वा रोड रेलवे स्टेशनों पर रिटायरिंग रूम की पर्याप्त व्यवस्था की जाय एवं टोरी वरवाडीह, डालटनगंज, गढ़वा रोड रेलवे स्टेशनों पर एस.टी.डी. बूथ की स्थापना की स्वीकृति दी जाय। साथ ही साथ गढ़वा रोड डेहरी गया पैसेन्जर को वरवाडीह तक आगे बढ़ाया जाय। मैं तो माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि बिहार की समस्याओं से वे भलीभांति अवगत हैं एवं एक बार डालटनगंज आकर यहां की समस्याओं को सुनकर उसका निराकरण करने की कृपा करें।

इसके साथ-साथ मेरी यह भी मांग है कि दिल्ली से रांची तक एक राजधानी एक्सप्रेस चलाने का कष्ट करें जो कि गया, डेहरी ओनसोल डालटनगंज के रास्ते से चले क्योंकि रांची कुछ ही दिनों में वनांचल क्षेत्र की राजधानी बन जायेगी।

•**श्री राजनारायण पासी** (वांसगांव) : महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं। इसके साथ यह भी जानकारी देना चाहता हूं। मेरे क्षेत्र में रेल लाइन है ही नहीं। इसलिये निम्न निवेदन है :-

- दोहरीघाट से सहजनवा होते हुये घघसरा महराजगंज होते हुए छितौनी तक नई रेल लाइन बनवाई जाये।
- गोरखपुर से नई दिल्ली तक ट्रेन चलाई जाये।
- लखनऊ से गोरखपुर तक डबल लाइन किया जाये।
- लखनऊ से गोरखपुर तक रेल लाइन का विद्युतीकरण कराई जाये।
- गोरखनाथ मेल को पुनः गोरखपुर से लखनऊ तक चलाई जाये।

[अनुवाद]

डा० रवि मल्लू (नगर कुरनूल) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया। मैं रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हूं क्योंकि इससे मुझे घोर निराशा हुई है।

पिछले वर्ष के रेल बजट में माननीय नीतीश कुमार ने अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों की अवधारणा को बजट में शामिल किया था और कहा था कि वे उन अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों में भी रेल लाइन बिछाएंगे चाहे वे सर्वेक्षण हेतु वाणिज्यिक रूप से अव्यावहारिक हों। उन्होंने गत वर्ष रेलवे पर एक 'स्थिति पत्र' प्रस्तुत किया था जिसमें रेलवे के अवसंरचना का ब्यौरा और उसमें सुधार के तरीके बताए गए थे। इन सब चीजों को देखने के बाद मैंने ऐसे रेल बजट की आशा की थी जिसमें अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों का ध्यान रखा गया हो और उन क्षेत्रों का निरन्तर विकास सुनिश्चित किया गया हो। दुर्भाग्यवश ऐसा नहीं हुआ है।

मैं गत सात वर्षों से रायचूर से मछेरला तक आमान परिवर्तन परियोजना के संबंध में अभ्यावेदन दे रहा हूं। मछेरला से गड़वाल तक की एक लाइन को मंजूरी दी गई है। आपने रायचूर से गड़वाल तक की एक लाइन को मंजूरी दी है। मैं माननीय मंत्री जी से इस नई लाइन को गड़वाल से मछेरला तक बढ़ाने का आग्रह करता हूं। इस लाइन का कार्य स्वतंत्रता पूर्व से लंबित है और निजाम के समय से ही इसका प्रस्ताव किया गया था। अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों हेतु रेल लाइन की संकल्पना के तहत मंत्री जी ने अपने स्वयं के निर्वाजन क्षेत्र के लिए, यह कहते हुए कि वह एक पिछड़ा क्षेत्र है, एक नई रेल लाइन की मंजूरी दी है यद्यपि वाणिज्यिक रूप से यह व्यवहार्य नहीं है।

विकाराबाद से भी एक अन्य लाइन के लिए बहुत समय पहले प्रस्ताव किया गया था. . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आपका सभा में काफी समर्थन है। कृपया समाप्त कीजिए।

डा० रवि मल्लू : महोदय, यह लाइन काफी समय से लंबित है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से इस लाइन का सर्वेक्षण कराने का

•सभा पटल पर रखा गया।

आदेश देने और अनुदानों की अनुपूरक मांगों में इसके लिए बजट आवंटित करने का आग्रह करता हूं ताकि इसपर कार्य शुरू किया जा सके। मैं यह भी उल्लेख करना चाहता हूं कि अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, पिछड़ी जातियों और अन्य पिछड़ी जातियों को आरक्षण देने का कड़ाई से पालन किया जाए।

अध्यक्ष महोदय : आप अपने भाषण का शेष भाग सभा-पटल पर रख सकते हैं।

डा० रवि मल्लू : महोदय, आपकी अनुमति से मैं अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखता हूं।

•रेल बजट पर मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। यह रेल बजट एक बहुत ही सामान्य बजट है और इसमें न तो कोई दिशा है और न ही संकल्पना। यह रेल बजट किसी संकल्पना के आधार पर नहीं बनाया गया है अपितु राजनीतिज्ञों, और दलों को संतुष्ट करने और कुछ विशेष व्यक्तियों को लाभ पहुंचाने हेतु बनाया गया हैं। पिछले वर्ष का बजट प्रस्तुत करते समय माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने इस सभा में बताया था कि वे एक अलग किस्म के रेल मंत्री है जो रेल बजट को कुछ विशिष्ट संकल्पनाओं के आधार पर तर्कसंगत बनाना चाहते हैं। उन्होंने गत वर्ष इस सभा में रेलवे पर एक 'स्थिति पत्र' भी प्रस्तुत किया था जिसमें अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों और निर्माणाधीन विभिन्न रेल परियोजनाओं की स्थिति पर काफी चिंता व्यक्त की गई थी। उस समय के दौरान रेल मंत्री ने इस सभा में आश्वासन दिया था कि वे अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों को न्याय देंगे यद्यपि रेल विभाग की सर्वेक्षण रिपोर्ट वाणिज्यिक रूप से व्यावहारिक नहीं थी, माननीय मंत्री जी ने कहा था कि वे उन अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों में नई रेल लाइन बिछाने को स्वीकृति देंगे ताकि उन्हें भारत के शेष भागों के साथ लाया जा सके। उन्होंने यह भी कहा था कि वे नई परियोजनाओं को शुरू करने के बजाय लम्बित परियोजनाओं के कार्य को पूरा करने का प्रयास करेंगे। आश्चर्यजनक रूप से माननीय रेल मंत्री जी ने इस वर्ष ऐसा रेल बजट प्रस्तुत किया है जो गत वर्ष उनके द्वारा इस सभा में कही गई बातों के प्रतिकूल है। माननीय नीतीश कुमार जी ने पिछले वर्ष के बजट में अपने निर्वाचन क्षेत्र के अत्यन्त पिछड़े क्षेत्र में एक नई रेल लाइन बिछाने की मंजूरी दी है यद्यपि सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार नई रेल लाइन वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य नहीं थी। तत्पश्चात् मैंने अपने अत्यन्त पिछड़े क्षेत्र नगर कुरनूल संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में मछेरला से नगर कुरनूल होते हुए रायचूर तक एक नई रेल लाइन देने का अनुरोध किया था। रायचूर से गड़वाल तक की एक नई रेल लाइन को मंजूरी दी गयी है। अब मैं चाहता हूं कि इस नई रेल लाइन को नगरकुरनूल होते हुए मछेरला तक बढ़ा दिया जाए ताकि नगरकुरनूल के अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों – कलवाकुर्ती, अचमपेट का अन्य सभी क्षेत्रों में विकास हो सके। इस रेल लाइन से न केवल लोगों को परिवहन की सुविधा मिलेगी अपितु इससे इस अत्यन्त पिछड़े क्षेत्र में सभ्यता आएगी और क्षेत्र का विकास होगा। इस नई रेल लाइन का प्रस्ताव स्वतंत्रता पूर्व से लंबित है। मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि वे गड़वाल से नगरकुरनूल होते हुए, मछेरला तक की उपर्युक्त नई रेल लाइन का एक विशेष सर्वेक्षण करने का तुरन्त आदेश दें और इस रेल लाइन पर काम शुरू करने हेतु पूरक रेल बजट में धनराशि आवंटित करें। रेल मंत्रालय के पास विकाराबाद से कृष्णा नदी तक जोकि पिछड़ा क्षेत्र है, एक अन्य नई रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव लंबित है। इसके अद्यतन सर्वेक्षण के लिए धनराशि स्वीकृत की जाए और पूरक बजट में नई रेल लाइन को मंजूरी दी जाए। यद्यपि माननीय रेल मंत्री जी व्यक्तिगत तौर पर पिछड़े क्षेत्रों का विकास करना चाहते हैं किंतु वे सत्तारूढ़ पार्टी का समर्थन कर रहे विभिन्न राजनैतिक दलों के दबाव में हैं जो अपने-अपने राज्यों के लिए अनेक पैकेजों की मांग कर रहे हैं। पिछड़े क्षेत्रों में रेलवे के विकास हेतु इस प्रकार के विचारों को रोका जाना चाहिए। यात्रियों को दी जा रही सामान्य सुविधाएं भी ज्यों की त्यों हैं, रेल डिब्बों की सामान्य सफाई में कोई सुधार नहीं हुआ है, पीने के पानी की सुविधा में भी कोई सुधार नहीं है और रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को दी जा रही सुविधाओं में भी कोई सुधार नहीं हुआ है। अनारक्षित श्रेणी के यात्रियों की मांगों को पूरा करने के लिए सामान्य डिब्बों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उठाए गए कदम बिल्कुल अपर्याप्त हैं। मैं माननीय मंत्री से मांग करता हूं कि वे जल्दी-जल्दी होने वाली रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए अल्पकालीन और दीर्घकालीन उपाय करें। रेलवे के सर्वांगीण विकास के लिए अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़ी जाति से संबंधित आरक्षण नीति और सेवा शर्तों में सुधार किया जाना चाहिए।

अनु० जाति, अनु० जनजाति और अन्य पिछड़ी जाति के कर्मचारियों के लिए आरक्षण को लागू करने और उनकी कार्यक्षमता में सुधार करने हेतु एक आयोग की विशेष रूप से नियुक्ति की जाए। माल-भाड़े में की गई वृद्धि को घटाया जाए क्योंकि वैकल्पिक परिवहन के रूप सड़क मार्ग का महत्व बढ़ रहा है। नौवीं योजना में सारे देश में केवल 861 किलोमीटर नई लाइनें बिछाने का प्रस्ताव है जोकि देश की जरूरतों को देखते हुए बहुत कम है।

चीन जैसे देश में लगभग 10,000 किलोमीटर नई लाइन बिछाने की योजना है, हम अपने देश में नई रेल लाइन बिछाने पर ध्यान नहीं दे रहे हैं। देश के समग्र विकास हेतु यह अच्छा नहीं है।

चूंकि अधिक समय नहीं है इसलिए मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में बंगलौर एक्सप्रेस को शादनगर पर रोकने और उसमें जदचेरला से शायिकाओं की संख्या को 2 से बढ़ाकर 6 करने का आग्रह करता हूं। मैं माननीय मंत्री जी से शादनगर और जदचेरला से वेंकटाद्री एक्सप्रेस में शायिकाओं की संख्या को बढ़ाने का भी आग्रह करता हूं। महबूबनगर से सिकन्दराबाद के लिए एक पैसेन्जर गाड़ी चलाई जाए जो महबूबनगर से सुबह 11 बजे चले। इस संबंध में दक्षिण मध्य रेलवे के महा-प्रबंधक ने रेलवे बोर्ड को एक प्रस्ताव पहले ही भेज दिया है। इस प्रस्ताव को तुरन्त स्वीकार किया जाए। जदचेरला में पैदल ऊपरिपुल के साथ-साथ एक दूसरा प्लेटफार्म भी बनाया जाए।

जदचेरला स्टेशन पर स्थित रेल लाइन के नीचे बने पुल को यातायात के लिए खोला जाए। बिना चौकसी वाले रेल फाटकों पर आदमी तैनात किए जाएं जो ग्रामीण क्षेत्रों के मासूम लोगों की जान बचा सकें। इन शब्दों के साथ और यह करते हुए कि रेल मंत्री पिछड़े क्षेत्रों के प्रति ईमानदार और व्यावहारिक दृष्टिकोण बनाएं, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

•सभा पटल पर रखा गया।

श्री एस० गंगाधर (हिन्दुपुर) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय का ध्यान रायलसीमा क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूं। यह एक पिछड़ा क्षेत्रा है। इस क्षेत्र का एक भाग सूखा-प्रवण क्षेत्र है और यह एक मरूभूमि विकास क्षेत्र है। रायलसीमा से निर्वाचित सभी संसद सदस्यों ने धर्मवरम-पाकाला सेक्शन के आमान परिवर्तन तथा अनंतपुर जिले के मदकसिरा-कल्याणदुर्ग क्षेत्रों का तुमकुर, हैदराबाद और बंगलौर के साथ रेल संपर्क स्थापित करने हेतु बल दिया है। इस क्षेत्र के लोगों को आज तक भी रेलगाड़ी की सुविधा उपलब्ध नहीं है। हिन्दुपुर और सोंदेपल्ली के बीच स्थानीय रेलवे समपार संख्या 58 पर सड़क ऊपरिपुल के निर्माण का प्रस्ताव 1994 से लंबित है। मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

अध्यक्ष महोदय : अब मंत्री जी अपने विचार रख सकते हैं।

(व्यवधान)

श्री मधुकर सरपोतदार (बम्बई, उत्तर पश्चिम) : मैं यहां सुबह से बैठा हुआ हूं. . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप किस लिये बैठे हुए हैं।

(व्यवधान)

श्री मधुकर सरपोतदार : चर्चा में भाग लेने के लिये।

अध्यक्ष महोदय : आपकी पार्टी की ओर से श्री मोहन रावले पहले से ही विचार व्यक्त कर चुके हैं।

श्री मधुकर सरपोतदार : क्या ऐसा है कि एक पार्टी से केवल एक ही व्यक्ति बोलेगा ? यदि आप मुझे बोलने का अवसर नहीं देंगे, तो मेरे पास केवल सभा से बर्हिगमन करने का विकल्प रह जायेगा। . . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : इसकी कोई आवश्यकता नहीं है। यदि आप चाहें, तो आप अपना भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री मधुकर सरपोतदार : लेकिन मुझे कुछ न कुछ उल्लेख करना है। इसे कार्यवाही वृत्तान्त में किस तरह से सम्मिलित किया जायेगा .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप उल्लेख कर सकते हैं। सुबह ही अध्यक्षपीठ से यह विनिर्णय दिया गया था कि जो भी सदस्य सभा पटल पर अपना भाषण रखना चाहते हैं, वे ऐसा कर सकते हैं।

श्री मधुकर सरपोतदार : लेकिन यह तो कोई तरीका नहीं है। . .*(व्यवधान)*

•**श्री एस०** गंगाधर (हिन्दुपुर) : महोदय, रेलवे द्वारा अधिकांश निर्णय वाणिज्यिक गतिविधियों पर विचार करने के बाद लिये जाते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से इस माननीय सभा में यह विनम्र अनुरोध करता हूं कि वे पिछड़े, अल्पविकसित, सूखा प्रवण, आई.डी.डी.पी. क्षेत्रों की ओर अधिक ध्यान दें। रेलवे को सामाजिक क्षेत्र के उद्देश्य को तत्काल अपनाना चाहिये। इससे उन क्षेत्रों में निर्धन लोगों के लिये अत्यावश्यक रोजगार के अवसर पैदा होंगे। इन क्षेत्रों में आज भी बहुत से लोग अवसर के अभाव के कारण गरीबी की रेखा से नीचे जीवन-यापन कर रहे हैं। अत: मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि रेलवे द्वारा सामाजिक पहलुओं पर विचार करने संबंधी तत्काल एक कार्यबल गठित किया जाना चाहिये। इस कार्यबल को पिछड़े अल्पविकसित क्षेत्रों में नई परियोजनाओं का पता लगाने और उनके कार्यान्वयन हेतु योजनाएं बनाने का दायित्व सौंपा जाना चाहिये। समयबद्ध लक्ष्य निर्धारित किये जाने चाहियें। ऐसी परियोजनाओं को सर्वाधिक प्राथमिकता देकर आरम्भ किया जाना चाहिये। नयी रेल लाइन बिछाने, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, उत्पादन इकाइयों की स्थापना, वर्तमान रेलवे स्टेशनों का उन्नयन, उपरिपुल पद-यात्री उपरिपुल, रेलवे समपारों पर चौकीदार तैनात करने आदि जैसी परियोजनाओं को पूरी तरह से परियोजनाओं के अन्तर्गत शामिल किया जाना चाहिये। हम जानते हैं कि यह एक व्यापक कार्य है। हमें ईमानदारी से शुरूआत करनी चाहिये और तन-मन से कार्य करना चाहिये ताकि निर्धन लोगों को आने वाले वर्षों में खुशहाली प्राप्त हो सके।

जब तक योजनाएं और परियोजनाएं नहीं बनती, रेलवे द्वारा गैर सरकारी संगठनों (स्वैच्छिक संगठनों) को प्रोत्साहित किया जाना चाहिये। उन्हें वरीयता दी जानी चाहिये और उन्हें "पर्यावरण" संबंधी परियोजनाओं में भागीदार बनाया जाये। खान-पान सेवा के क्षेत्र अथवा पार्किंग स्थल, भवनों, प्लेटफार्मों, रेलपथ आदि का रखरखाव, जैसे किसी अन्य क्षेत्र के लिये, जिसमें निजी एजेन्सियों को शामिल किया जा सकता हो, तथा विक्रेता सेवाओं के लिये पात्र गैर सरकारी संगठनों को वरीयता के आधार पर अनुबंधित किया जाना चाहिये।

महोदय, यह एक गंभीर चिंता का विषय है कि रेलवे के सभी क्षेत्रों में कार्यकुशलता के स्तर में कमी आयी है।

रेलवे "यात्री-सन्तुष्टि" शब्द से अनभिज्ञ है। पूरी रेलवे प्रणाली में यात्रियों को उत्पीड़न और असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। रेलगाड़ी में यात्रा करना सजा भोगने के समान हो गया है। प्लेटफार्मों और रेल डिब्बों का रख-रखाव का स्तर बहुत खराब है। खानपान सेवा का स्तर अच्छा नहीं है। आरक्षण प्रणाली उत्पीड़न का जरिया बन गयी है। जन सूचना प्रणाली का रखरखाव नहीं है। रेलवे इस बात को भूल गया है कि रेलगाड़ियों को समय पर चलाना उनका परम कर्तव्य है। चूंकि रेलवे द्वारा समय का पालन नहीं किया जाता, यात्रियों तथा अन्य संबंधित व्यक्तियों को असुविधा होती और कारबार में हानि होती है। लोगों की संपर्क उड़ानें निकल जाती हैं। उनकी सुरक्षा व्यवस्था पर्याप्त नहीं है। रेलवे संविदाएं जैसे कुछ क्षेत्रों में असामाजिक तत्व इतने अधिक सक्रिय हो गये हैं कि वे किसी अन्य व्यक्ति को उनके साथ प्रतिस्पर्धा करने के लिये सोचने तक नहीं देते।

महोदय, आपकी कृपा अनुमति से और आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान "रायलसीमा" क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूं। यह एक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। इसका कुछ हिस्सा सूखाप्रवण क्षेत्र है। यहां की काफी अधिक आबादी गरीबी की रेखा के नीचे जीवन-ज्ञापन करती है। अनेक परियोजनाओं में से कुछ विशिष्ट परियोजनाओं की ओर तत्काल विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। ये परियोजनाएं निम्नलिखित हैं :-

— धर्मवरम-पाकाला सेक्शन का आमान परिवर्तन रेणिगुंटा से तिरुपति तक—दोहरीकरण अनंतपुर जिले के मदकसिरा तथा

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री एस० गंगाधर]

कल्याणदुर्ग क्षेत्रों को रेल द्वारा तुमकुर, हैदराबाद और बंगलौर से जोड़ना। इस क्षेत्र के लोगों को आज तक कोई रेल सुविधा उपलब्ध नहीं है।

– हिन्दुपुर और सोंदेपल्ली के बीच समपार संख्या 58 पर सड़क उपरिपुल का निर्माण किया जाना चाहिये। इस संबंध में प्रस्ताव 1994 से लंबित है।

– पोन्कंदा रेलवे स्टेशन को भव्य बनाया जाये और उच्च स्तरीय प्लेटफार्म बनाना अनंतपुर से कोची–मंगलूर तक एक सीधी रेलगाड़ी चलाना।

– हिन्दुपुर रेलवे स्टेशन पर उच्चस्तरीय प्लेटफार्मों का निर्माण हिन्दुपुर निर्वाचन क्षेत्र के धर्मवरम, नल्लमाडा क्षेत्रों में रेलवे समपारों पर चौकीदारों की नियुक्ति।

– धर्मवरम, हिन्दुपुर और पिनुकोंडा रेलवे स्टेशनों पर सभी रेलगाड़ियों में वातानुकूलित 2 टियर, वातानुकूलित 3 टियर सीट कोटे का आवंटन।

[हिन्दी]

•**श्री सोहनबीर सिंह** (मुजफ्फरनगर) : महोदय, पहली बार रेल बजट का आम जनता पर बोझ नहीं बढ़ाया गया है इसके लिए केन्द्रीय सरकार व रेल मंत्री बधाई के पात्र हैं। साथ-साथ मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

मैं अपने क्षेत्र की रेलवे समस्याओं की ओर आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं :-

– रेल कितनी बढ़ा लो, सड़क कितनी बना लो लेकिन स्वर्ण जयंति सैशन में आबादी के बारे में किये प्रस्ताव अविलंब हर हाल में काबू होने चाहिए। यह पक्ष-विपक्ष दोनों की जिम्मेदारी है देश हित में स्वर्ण जयन्ती पर किये पूरे राष्ट्र से वादे को निभाना चाहिए।

– असमानता मिटानी चाहिए। कहीं ए.सी., ए.सी.।, कहीं जनवरी की ठिठुरती रातों में डिब्बों के ऊपर बैठे यात्री जा रहे हैं।

– 50 करोड़ की आबादी का हो देश के लिए सबसे जरूरी है। रेलवे में भी सुविधा मिलेगी। सुविधा असीमित नहीं दी जा सकती है।

– सकोती पुल बनना चाहिए जो जनपद मेरठ में पड़ता है। पहले स्टेट हाई वे या अब नेशनल हाई वे हो गया पूरे पुल बनाने के अधिकार केन्द्र में आ गये हैं। जमीन अधिग्रहण की कार्यवाही पूरी हो चुकी, शीघ्र पुल चालू किया जाये।

– खतौनी में लिंक एक्सप्रेस रुकनी चाहिए। एशिया की सबसे बड़ी शूगर फैक्ट्री है।

– प्रात: 3 डी.एम.यू. गाड़ी मुजफ्फरनगर से दिल्ली जानी चाहिए। दोनों ही दिल्ली से वापिस होनी चाहिए। शुरू से आज तक कोई भी पैंसेजर गाड़ी नहीं बढ़ी। अत्याधिक भीड़ रहती है। सहारनपुर दिल्ली के बीच वाया मुजफ्फरनगर दो पैसेंजर गाड़ी भी बढ़ायी जाये।

– लुधियाना-सहारनपुर-मुजफ्फरनगर-दिल्ली एक्सप्रेस ट्रेन की दिल्ली से मुजफ्फरनगर वापसी ठीक समय पर नहीं होती, यात्रियों को भारी असुविधा होती है। ठीक समय पर दिल्ली से वापसी होनी चाहिए।

– शताब्दी एक्सप्रेस जो दिल्ली से मुजफ्फरनगर देहरादून तक जाती है का ठहराव मुजफ्फरनगर में हर हाल में बनाया जाये। हाईएस्ट गन्ना प्रोड्यूसर जिला है। एशिया की सबसे बड़ी गुड़ मंडी है। व्यापारियों को बाहर जाना पड़ता है। सुरक्षा की दृष्टि से व्यापारियों को बाहर जाने के लिए शर्मनट का शताब्दी का स्टेशन होना बहुत जरूरी है।

– डबल लाइन दिल्ली से मुरादानगर आ चुकी है। मेरठ तक कार्य चल रहा है। मेरठ से टपरी सहारनपुर वाया मुजफ्फरनगर डबल लाइन बननी अति आवश्यक है। एशिया की सबसे बड़ी गुड़ मंडी पड़ती है।

– मुजफ्फरनगर रेलवे स्टेशन पर आरक्षण की सुविधा दी गयी है। लेकिन बिजली गायब रहने के कारण आरक्षण नहीं होता। डीजल उपलब्ध कराया जाये ताकि आरक्षण हो सके।

– प्लेट फार्म नं० 1 पर मंडी की तरफ से जो पुल बन रहा है। वह प्लेट फार्म नं० 1 पर पहुंचता है। पूरी लाइन को पार नहीं करता। प्लेट फार्म नं० 1 पर आने पर यात्रियों को पुलिस परेशान करती है। अत: पुल ऐसे बनें ताकि पार करने वालों को पुलिस को परेशानी न हो।

– भोपा पुल की ओर भी यात्रियों को लाइन पार करने के लिए छोटा पुल बनना चाहिए।

•**श्री बैजनाथ रावत** (बाराबंकी) : महोदय, रेल बजट के समर्थन में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आभार प्रकट करता हूं। 50 वर्षों से बिगड़ी व्यवस्था के कारण अपने एक वर्ष से कम समय में जो नियोजन रेल मंत्री ने अपने बजट में किया है, वह सराहनीय है। मात्र एक वर्ष का कार्यकाल किसी व्यक्ति या सरकार की कसौटी नहीं कहा जा सकता। यह बजट गरीबों को राहत प्रदान करने वाला है। इसमें प्रथम बार विकलांगों को राहत और सुविधा देने का प्रावधान किया गया है।

मैं बाराबंकी से लोक सभा के लिए पहली बार चुन कर आया हूं। मेरे जनपद में कुछ रेल संबंधी समस्याएं हैं। मैंने समय-समय पर रेल मंत्रालय का ध्यान इस ओर आकर्षित किया है। आज उन्हें पुन: दोहरा रहा हूं।

बाराबंकी में लखनऊ-बाराबंकी राष्ट्रीय राजमार्ग 28 पर उत्तर रेलवे के समपार संख्या 180ए का निर्माण कराया जाए। उत्तर प्रदेश सरकार

•सभा पटल पर रखा गया।

•सभा पटल पर रखा गया।

ने अपने पत्रांक 639/23.9.97/17 आर/96 दिनांक 5.11.97 में अपनी स्वीकृति प्रदान कर दी थी। इस बाबत धन देकर निर्माण कार्य शुरू करने की कृपा करें।

बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर आरक्षण की सुविधा नहीं है। यहां के यात्री लखनऊ या गोरखपुर से अपना आरक्षण कराते हैं। इससे उन्हें अनावश्यक श्रम, समय व धन व्यय करके भीड़ से जूझना पड़ता है। चूंकि बारांबकी लखनऊ से बहुत दूर नहीं है। अत: कम खर्चे पर इस कार्य को किया जा सकता है। मुझे भी अपना आरक्षण गोरखपुर या लखनऊ से कराना पड़ता है। इस कारण कई बार आरक्षण की सूचना देने के बाद भी आरक्षण नहीं मिलता। इसकी लिखित शिकायत आपके कार्यालय में मेरे द्वारा की जा चुकी है।

बाराबंकी रेलवे स्टेशन जो सिविल लाइन बस्ती के बीच है वहां पर कोयला उतारा जाता है। इससे कार्बन पूरे शहर में उड़ कर जनता के स्वास्थ्य पर बुरा प्रभाव डालता है। इसे यहां से हटा कर शहर से बाहर कोयला उतारा जाए। इस संबंध में मैंने माननीय रेल मंत्री को लिखा भी था।

तहसील फतेहपुर रेलवे स्टेशन को जाने वाली माल गोदाम रोड जो गड्ढा युक्त है, रेल विभाग की है। इसे ठीक करा कराया जाए। इस ओर मैंने कई बार विभाग का ध्यान आकर्षित भी किया है।

बाराबंकी रेलवे स्टेशन से गुजरने वाली लगभग सभी गाड़ियों को रोकने का आदेश दिया जाए। उसमें सीट/बर्थ का कोटा भी निर्धारित किया जाए। अभी तक यहां के यात्रियों को आरक्षण व ठहराव के अभाव में भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। आपसे अनुरोध है कि मेरे द्वारा लिखे पूर्व पत्रों के अनुसार ट्रेनों का ठहराव तथा उनमें सीटों का कोटा सुनिश्चित किया जाए।

बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म जोड़ने वाला पुल अनावश्यक तोड़ दिया गया। इससे यात्री परेशान हो रहे हैं। हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन पर श्रमजीवी एक्सप्रेस तथा सद्भावना एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए तथा सीट का कोटा निर्धारित किया जाए। हैदरगढ़ निकटतम रेलवे स्टेशन है। परन्तु कोई एक्सप्रेस ट्रेन यहां पर नहीं रुकती है। इसके कारण मुझे बहुत कठिनाई होती है। मुझे लगभग 80-90 किलोमीटर दूर लखनऊ या गोरखपुर से आरक्षण करा कर नई दिल्ली आना पड़ता है। आपसे अनुरोध है कि हैदरगढ़ में श्रमजीवी व सद्भावना एक्सप्रेस का ठहराव व बर्थ कोटा निर्धारित किया जाए।

देश की लम्बी दूरी व एक्सप्रेस तथा सुपरफास्ट ट्रेनों में प्राथमिक चिकित्सा व्यवस्था कराई जाए। कभी-कभी सिरदर्द, बदन दर्द, उल्टी, दस्त, दांत दर्द आदि से यात्री परेशान हो जाते हैं। ऐसे में दवा लेना सम्भव नहीं रहता। स्टेशनों पर मेडिकल स्टोर खोले जाएं तथा ट्रेनों में भी इसकी व्यवस्था की जाए।

कमजोर व गरीबो की सुविधा हेतु सामान्य डिब्बो की संख्या बढ़ाई जाए क्योंकि गरीब व मजदूर महिलाएं व उनके छोटे-छोटे बच्चे भीड़ व गर्मी का शिकार हो जाते हैं। कुछ ऐसी दुर्घटनाएं भी हो जाती हैं। टिकट होने के बाद भी उन्हें डिब्बे में प्रवेश नहीं मिलता। इससे उनको गन्तव्य स्थान पहुंचने में दिक्कत आती है। उन्हें कई घंटे अगली ट्रेन का इंतजार करना पड़ता है।

ए.सी. प्रथम व द्वितीय श्रेणी में कभी-कभी कई सीटें खाली जाती हैं उन्हें भरने की व्यवस्था की जाए जिससे विभाग की आय बढ़े। इसके लिए कुछ उपाय हैं। उनके द्वारा इस नुकसान को पूरा किया जा सकता है जैसे अगले एक या दो स्टेशनों के प्रतीक्षा सूची के यात्रियों को लेना।

[अनुवाद]

श्री मधुकर सरपोतदार (मुम्बई उत्तर पश्चिम) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, बोलने का अवसर प्रदान करने के लिये आपका अति धन्यवाद। लेकिन जहां तक सभापटल पर पत्र रखने का प्रश्न है जब तक संबंधित सदस्य द्वारा उल्लेख नहीं किया जाता, किसी व्यक्ति को उसके दस्तावेज को कार्यवाही वृतान्त में सम्मिलित नहीं मानना चाहिये। अन्यथा इस बात का क्या रिकार्ड रहेगा कि हमने अपने पत्र प्रस्तुत किये हैं ? मैं इसे इस दृष्टिकोण से लेता हूं और इसके साथ-साथ यह आवश्यक है कि प्रत्येक सदस्य को अपने दस्तावेज को सभा पटल पर रखने के बारे में भी बताना चाहिये। उसके बाद ही उसे उन्हें सभा पटल पर रखना चाहिये।

माननीय अध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्रियों श्री नीतीश कुमार और श्री राम नाईक, को वर्ष 1999-2000 का एक अच्छा और अति सन्तुलित बजट प्रस्तुत करने के लिये बधाई देता हूं। मैं इस बजट का समर्थन करता हूं।

वास्तव में मैं इस चर्चा में भाग लेना चाहता था लेकिन बारह घंटे तक यहां बैठने के बाद भी हमें बोलने का कोई अवसर नहीं दिया गया। अत: अब मैं अपना भाषण सभा पटल पर रख रहा हूं ताकि कम से कम माननीय सदस्य तो इसे देख सकें और हमारे दृष्टिकोण को जान सकें। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय : अब माननीय मंत्री. . .*(व्यवधान)*

•**श्री मधुकर सरपोतदार** : महोदय, आपके निदेश के अनुसार मैं अपना भाषण सभा पटल पर रख रहा हूं। वस्तुत: मैं रेल बजट संबंधी चर्चा में भाग लेना चाहता था। चर्चा में भाग लेने वाले सदस्यों द्वारा उपराह्न 4 बजे तक का समय ले लिए जाने की स्थिति को देखते हुये, मैंने अपने विचार सभा पटल पर रखना ही उचित समझा। सबसे पहले मैं वर्ष 1999-2000 के लिये अच्छा और पूरी तरह संतुलित बजट प्रस्तुत करने के लिये श्री नीतीश कुमार और श्री राम नाईक को बधाई देता हूं। मैं इसका समर्थन करता हूं।

यह एक महत्वाकांक्षी बजट है अत: परिणामों की प्राप्ति के लिये सख्त अनुशासन, प्रशासन और परिणाम प्राप्त करने की इच्छा का होना नितान्त आवश्यक है। अनेक योजनायें आरंभ की गई हैं जैसे (1) "यात्री वर्ष" जिसमें कि यात्रियों को अनेक सुविधायें प्रदान की जायेंगी। आरंभ में रेलवे कर्मचारियों के व्यवहार में विनम्रता और शालीनता लाने के लिये ग्राहक संरक्षण संस्थान खोलने का सुझाव दिया गया है। (2) दिल्ली, सिकंदराबाद, कलकत्ता और मुम्बई में यात्री आरक्षण प्रणालियां नेटवर्क से जोड़ दी गई हैं, "रेल" (नेट) की स्थापना के साथ, 150 स्टेशनों को यात्रियों की शिकायतें मॉनीटर करने के लिये कम्प्यूटर प्रदान किये गये हैं। कुछ अन्य योजनायें, जैसे कि नेशन ट्रेन इन्क्वायरी सिस्टम, टेली बुकिंग, वेब पेज आदि भी शुरू किए जाने की संभावना है।

•सभा पटल पर रखा गया।

[श्री मधुकर सरपोतदार]

जहां तक रेलवे में सुरक्षा का प्रश्न है, तो पिछले कुछ वर्षों के दौरान हुई दुर्घटनाओं की संख्या को ध्यान में रखते हुये, उसे उच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिये। खन्ना पर हुई अभूतपूर्व दुर्घटना ने रेल यात्रियों के विश्वास को झकझोर दिया है। इस दुर्घटना से रेलवे सुरक्षा के अनेक पहलुओं का स्तर ऊंचा हुआ है। (3) यह अच्छी बात है कि यात्री गाड़ियों के गार्डों और चालकों को 31 मार्च 1999 से पहले वॉकी टॉकी सेट दिये जाने की संभावना है। अधिकांश दुर्घटना मानवीय चूक के कारण ही हुई थीं और जिम्मेदार इसके लिए मानवीय चूकें ही जिम्मेदार थी जिसे किसी को नहीं भूलना चाहिये। यह अच्छा है कि गहन जांच के लिये अल्ट्रा सोनिक फ्लो डाइरेक्टर्स (यूएफडी) का उपयोग किया जायेगा। उच्चतम न्यायालय के सेवानिवृत्त न्यायाधीश श्री एच०आर० खन्ना की अध्यक्षता में रेलवे संरक्षा समीक्षा समिति कार्य कर रही है। बिना चौकीदार वाले रेल फाटकों के कारण बहुत दुर्घटनायें हो रही हैं और रेलवे को इस बात की पूरी जानकारी है। इस समस्या के निवारण हेतु रेलवे ने कुछ सुझाव दिये हैं। संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना के अन्तर्गत प्रदान की जाने वाली धनराशि का उपयोग इस उद्देश्य के लिये भी किया जा सकता है, तथापि, मैं नहीं जानता कि यह प्रस्ताव कितना प्रभावी होगा।

हालांकि ऐसे बहुत से मुद्दे हैं जिन पर मैं बल देना चाहूंगा किन्तु मेरा भाषण लम्बा होता जा रहा है यह देखते हुये मैंने निम्नलिखित पर प्रकाश डालने का निर्णय किया है।

- मुम्बई रेल विकास कारपोरेशन (एमपीवीसी)।
- नई मुम्बई में बेलापुर पेन्वेल लाइन का दोहरीकरण।
- थाने, नेरूल, वाशी उपनगरीय कॉरीडोर का निर्माण।
- सान्ताक्रुज-बोरीवली पांचवी लाइन।
- कुर्ला-थाने के मध्य पांचवीं और छठी लाइन के दूसरे चरण को कार्य हेतु आवश्यक स्वीकृति की प्रतीक्षा की जा रही है।

रेलवे प्राधिकारियों का यह वचन था कि रेलवे पुलों को अनधिकृत कब्जे और अवैध फेरीवालों के चंगुल से मुक्त कराया जाएगा।

रेलवे द्वारा आवश्यक कार्यवाही की गई थी किन्तु हमें बड़ा आश्चर्य है उक्त सभी लोगों पुलों पर पुन: कब्जा कर लिया है।

पिछले कुछ सालों से मैं ए०के० कांतकर मार्ग को चौड़ा करने के लिये बांद्रा रेलवे स्टेशन के पूर्व की तरफ एक भूमि के टुकड़े की मांग कर रहा हूं। इस मार्ग का उपयोग मुख्यत: रेल यात्रियों द्वारा किया जाता है, अत: रेलवे को इस समस्या को सुलझाने के लिये उच्च प्राथमिकता के आधार पर प्रयास करना चाहिये।

बांद्रा टर्मिनस पर नवनिर्मित रेलवे स्टेशन के लिये बुनियादी सुविधायें उपलब्ध की कराई जानी चाहिये।

रेलवे की भूमि पर झोंपड़ियों से संबंधित मामले पर कई बार चर्चा की गई है। झोंपड़ियों को हटाने के लिये रेल अधिकारियों ने बड़े सख्त तरीके अपनाये हैं जबकि यह झोंपड़ियां अपने-अपने स्थानों पर तीस, चालीस साल से खड़ी हैं। मैं रेलवे प्रशासन से यह आग्रह करता हूं कि इस मामले की कानूनी और मानवता के आधार पर जांच की जाये और जगह खाली करवाने के लिये अमानवीय तरीके न अपनाये जायें। मैंने पश्चिम मध्य रेलवे के अनेक स्टेशनों का दौरा किया है और मुझे जो अनुभव प्राप्त हुआ है, उसे मैंने पत्रों द्वारा मंत्रालय तक पहुंचाया है, परन्तु इस मामले की ओर कोई ध्यान नहीं दिया है।

कोंकण रेलवे महाराष्ट्र राज्य के कोंकण क्षेत्र के चार जिलों और गोवा का स्वप्न था। अब यह स्वप्न सच हुआ है जिसके लिये अनेक गरीब किसानों ओर कोंकण के निवासियों ने अपनी मूल्यवान भूमि, वृक्षों और आवासीय स्थान का त्याग किया है। तथापि, उनमें से अधिकांश लोगों की पूर्णत: उपेक्षा की गई है। इन किसानों को न ही उचित मुआवजा दिया गया और न ही रोजगार। इस संबंध में हमें बड़ी संख्या में शिकायतें प्राप्त हो रही हैं।

हमें नहीं पता कि कोंकण रेलवे अधिकारियों ने रेलवे स्टेशन के लिये जगह का चुनाव करते समय किन तथ्यों को ध्यान में रखा। दैनिक यात्रियों की सुविधा, बुनियादी ढांचे और शहर के समीप लगे राजमार्गों से उस स्थान की दूरी का ध्यान नहीं रखा गया, जिसके परिणामस्वरूप कोंकण के लोग अपने भाग्य को लेकर रेलवे को कोस रहे हैं और शायद प्रारम्भ में रेलवे को घाटा होने के यही कारण रहे होंगे।

औद्योगिक संबंध के बारे में मैं मंत्री महोदय से यह आग्रह करना चाहता हूं कि वे आमतौर पर रेलवे कर्मचारियों विशेषरूप से रेलवे मोटर चालकों (मुम्बई) की शिकायतों का निराकरण करने के लिए खुले मन से विचार करें।

रेलवे द्वारा वेतन में वृद्धि करने का जो भी विचार किया गया है, उसे उत्पादकता से जोड़ा जाना चाहिए।

मैं रेल बजट के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी (बांदा) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट चर्चा में आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से प्रसिद्ध तीर्थ स्थल उत्तर प्रदेश के चित्रकूटधाम स्टेशन पर एक रेल यात्री निवास बनाने की पुरजोर मांग करता हूं।

•**श्री बाला साहिब विखे पाटिल** (अहमदनगर) : महोदय, आपने समय दिया है, धन्यवाद करता हूं।

मैं रेल मंत्री आदरणीय नीतीश कुमार जी का अभिनंदन करता हूं की, अत्यंत कठिन परिस्थिति में उन्होंने अत्यंत संतुलित और विकास के तरफ लेके जाने का रेलवे बजट पेश किया, धन की कमी होते भी – उन्होंने कई नये कदम उठायें :-

आपने रेलवे पोर्टर को आपने पत्नि के साथ काम करके जगे से (स्टेशन से) साल में एक बार हिंदुस्थान के कोई भी स्टेशन तक रेल से यात्रा कर सकते हैं। या यात्रा मुफ्त करने की मैं मांग करता

•सभा पटल पर रखा गया।

हूं—एक तिहाई किराया लेने से क्या लाभ होगा। ये लोग गरीब तो हैं लेकिन भारी मेहनत करने वाले हैं। गांव से दूर-दूर तक रहते हैं, उनको एक तिहाई किराया रद्द करके राहत देना जरूरी है। रेलवे के बाकी सारे सेवक मोफ्त रेल से यात्रा करते हैं। तो पार्टर को भी एक मुफ्त यात्रा की सुविधा देने से देश के कोने-कोने या किमान तीर्थयात्रा करने पति-पत्नी जा सके।

मैं आपका व रेल राज्य मंत्री राम नाईक जी सबका शक्र गुजार हूं कि, आपने मेरी और उस विभाग के जनता मांग को स्वीकार किया और दौंड-मनमाड रेल लाइन का विद्युतीकरण सहित का दोहरीकरण सर्वेक्षण शुरू करने के लिये मान्यता दी है। इससे इस इलाके का औद्योगीकरण में तेजी लाने में मदद होगी। और कृषि पैदावार के लिये भी लाभदाई होगा।

इस लाइन में चार रेल स्टेशन शुरू किये ठेकेदार ने बंद किये हैं। मैंने इसके बारे में आपको अलग चिट्ठी लिखी है। वहां लेबर या स्टॉस्टपोर्ट सोसायटी में ठेका ले के काम करने के लिये तैयार है। स्टेशन के नाम हैं नाटेगांव, टाक्लीभिम देहरे, पारगांव सुद्रीक।

दूसरी महत्वपूर्ण मांग है, आपको मिलके दरख्वास्त किया है कि, मनमाड-दौंड-पुणे एक गाड़ी आज चल रही है। वह मुंबई तक जाना जरूरी है। आज उद्योग व व्यापार जगत की, और किसानों की बहुत जोर से मांग है। अहमदनगर से बंबई तक जाने के लिये गाड़ी नहीं है। इसी कारण कोई उद्योग नहीं आ रहा है। किसान की फल और सब्जी का भी भारी नुकसान हो रहा है। कठिनाई रेल को भी हो सकती है लेकिन रास्ता निकालना आवश्यक है, लोगों में बड़ा असंतोष है।

तीसरी बात पुणतांबा-शिर्डी रेल जरूरी है, कोपरगांव से शिर्डी लाइन डालके-किसानों की पूरी नहर से सिंचित भूमि लेना पड़ेगी इससे किसान में ही असंतोष है। ये बात पुणतांबा शिर्डी के दरम्यान नहीं है, पुणतांबा एक पुराना रेल जंक्शन है। अनार भी भारी कम है, और खर्चा में आधे से कम है।

नाशिक का औद्योगीकरण भारी तेजी से हो रहा है। उसके पड़ोस में सिन्नर गांव के पास पंचताराकिंत इंडस्ट्रीयल इस्टेट बन रही है। तो लोगों की मांग है। नाशिक से मुंबई तक लोक ट्रेन जरूरी होनी चाहिये। यातायात बड़ गई है, यात्रियों को भारी परेशानी हो रही है। पुणे-बंबई के लोकल के तरह से नाशिक-बंबई-नाशिक लोकल रेल गाड़ियां शुरू करना जरूरी है, उसके ऊपर विचार करें।

बंबई नगर-परकी वैजनाथ-बीड रेल लाइन को ज्यादा धनराशि की जरूरत है, इसमें महाराष्ट्र सरकार मदद करने के लिये तैयार है। इस साल धनराशि नहीं के बराबर है दूसरी बात मनमाड रेलवे स्टेशन और दौंड रेलवे स्टेशन में भारी विस्तार हो रहा है। वर्कशाप भी बनी है। बन रही है, टर्मीनल भी है, लेकिन सुविधा नहीं के बराबर है। दोनों जगे यात्री को भारी परेशानी है। इसका हमारे माननीय राम नाईक जी को पूरा पता है। मैं उम्मीद करता हूं की, या दोनों जंक्शन में भारी सुधार हो।

बंबई से इगतपुरी तक तीसरी लाइन तैयार हो गई है, मेरा आपसे सुझाव है और आग्रह है, इगतपुरी से नाशिक-मनमाड और लोनावला से पुणा तक तीसरी रेल लाइन जल्दी तैयार करे, और उसकी जरूर भी है। वहां ट्रेक की भारी कमी है।

इससे ग्रामीण क्षेत्रों में रोजगार मिलेगा, औद्योगिकरण को बढ़ावा मिलेगा, खेती को भारी लाभ होगा, काम मंजूर है। ज्यादा धन दे के काम में तेजी लाना है। ये रेल पिछड़ा इलाके में बन रही है।

आखरी—अहमदनगर रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। मिलीटरी है, व्यापार है, उद्योग है, या माल धक्का बारीश में सिमेंट, खात पाणी में डूब जाता है। अहमदनगर स्टेशन में सुविधा जरूरी है।

स्टेशन के यात्री के यातायात के दोनों तरफ शेड नहीं है। पीने के पानी की सुविधा नहीं है। रिटायरिंग रूम में सुविधा नहीं के बराबर है। इस स्टेशन के सुधार के लिये प्रयास कराना जरूरी है। मेरी आपसे दरखास्त है, आप दोनों रेलवे डिवीजन को ठीक करने के लिये सूचित करें। मुझे सुझाव दिया इसके लिये मैं आपका आभारी हूं। आखिर में मैं दो नये सुझाव दे रहा हूं।

1.	अहमदनगर	—	पुणे	इनका सर्वे करें।
2.	पुणे	—	नाशिक	

खास करके अहमदनगर—बंबई है मंजूर लाइन में तेजी लाने से विकास काम को गति आयेगी। मैं मानता हूं की धन कम है, और मांग ज्यादा है। रेल को भी थोड़ी अधिक कार्पोरेट पद्धति से चलाने के बाद सुधार होगा।

आखिर आपका आपने राज्य मंत्री राम नाईक जी और विविध रेल कंपनियों में काम करने वाले सभी कर्मचारियों का अभिनंदन करते बिगर समाप्त करना मुमकीन नहीं है। आपके सभी रेल सरकारी कंपनियों ने नफा कमाया 60 करोड़ रु० रेल को डीव्हीडंड भी दिया। इसका मदत या डिसइनव्हेसमेंट की जरूरत नहीं है। और मेहरबानी करके इनको ज्यादा से ज्यादा अटानॉमी देने कार्पोरेट लाईन में चलने की अनुमति दे, सरकारी कंपनी भी निजी कंपनी के मुकाबले अमल काम करके दिखाई है। उसको बढ़ावा देना मैं जरूरी मानता हूं। फिर आपसे आग्रह करूंगा की इस रेल कंपनियों के डिसइनव्हेसमेंट से बचाइये, आज माहौल बड़ा खराब है, तो भी उन्होंने अच्छा काम करके दिखाया है इसलिए पुनःश्च आपको आपके साथी व पूरे रेल को धन्यवाद करता हूं। अभिनंदन करता हूं।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं उन तमाम माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूं।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप भी अपना जवाब टेबल पर रख देंगे ?

[अनुवाद]

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं इसके लिए तैयार हूं। यदि आप ऐसा ही चाहते हैं, तो मैं इसे सभा पटल पर भी रख सकता हूं। . . .*(व्यवधान)*. . .यदि आप चाहें, तो मैं इसे सभा पटल पर रख सकता हूं. . .*(व्यवधान)*

श्री पी० उपेन्द्र (विजयवाड़ा) : महोदय, उन्हें माननीय सदस्यों द्वारा की गई सभी मांगों के उत्तर में एक श्वेत पत्र प्रस्तुत करना चाहिए। उससे सभी संतुष्ट हो जाएंगे. . .*(व्यवधान)*

श्री के०एच० मुनियप्पा (कोलार) : महोदय, जब मैं चर्चा में भाग ले रहा था, माननीय मंत्री जी ने मेरी बात ध्यान से नहीं सुनी . . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : हम सभी दस्तावेजों का संज्ञान लेंगे।

(व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार : आप इस चर्चा में पहले ही भाग ले चुके हैं और वह भी अपनी मातृभाषा में। अब आप व्यवधान क्यों डाल रहे हैं ?. . .*(व्यवधान)*. . .हम आपके सभी दस्तावेज ले लिए हैं।

श्री के०एच० मुनियप्पा : महोदय, आधा कार्य पूरा हो गया है और शेष आधा काम लम्बित है। इसी वजह से मैं यह पूछ रहा हूं. . .*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : मैं सबसे पहले उन तमाम माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं, जिन्होंने इस चर्चा में हिस्सा लिया। वे माननीय सदस्य ज्यादा बधाई के पात्र हैं, जिन्होंने सदन के समय को बचाने के ख्याल से अपने-अपने लिखित भाषण सदन के पटल पर रखे हैं। वन टाइम एक्सेप्शन आपने दिया है इसलिए जो भी माननीय सदस्यों ने अपना भाषण दिया है या सदन के पटल पर रखा है, उन सबके विचारों का अध्ययन करके उनका उचित उत्तर मंत्रालय की तरफ से जरूर भेजा जाएगा।

अध्यक्ष महोदय, जो रेल बजट रखा गया है उसके संबंध में कई माननीय सदस्यों ने मोटेतौर पर कुछ बातें उठाई हैं, उन पर मैं संक्षेप में अपनी बात रखना चाहता हूं। इस बात का उल्लेख किया गया कि चार प्रतिशत मालभाड़े में वृद्धि की गई और इसमें किसी भी प्रकार की छूट नहीं दी गई। इसलिए इससे चीजों के दाम बढ़ेंगे और उसका प्रभाव मुद्रास्फीति में वृद्धि के रूप में होगा। आपको मालूम है कि हमने यह दूसरा रेल बजट पेश किया है। पहले रेल बजट में हमने मालभाड़े को बिलकुल नहीं बढ़ाया था। इस बार मात्र चार प्रतिशत की वृद्धि की गई है। अगर इन दो वर्षों में हम इंफ्लेशन की दर की वृद्धि को देखें और उसके चलते, जो अन्य कारणों से कॉस्ट ऑफ ऑपरेशन में वृद्धि हुई है, इसका जो असर रेलवे के संचालन पर पड़ेगा, अगर उसे ध्यान में रखेंगे तो उसका जो मेजर हिस्सा है, उसको रेलवे ने अपने सिस्टम में एब्जॉर्ब किया है। एक छोटा सा हिस्सा बढ़ोतरी के रूप में हम प्राप्त करना चाहते हैं, हम कम्पनसेट करना चाहते हैं, इसलिए इतनी मामूली वृद्धि और इसके अलावा पूरे साल मालभाड़े को अपनी तरफ आकर्षित करने के लिए और जो कोर सेक्टर का मॉल यातायात हम करते हैं, उनको लाभ पहुंचाने की दृष्टि से कई प्रकार की रियायतें हमने दी हैं। यदि उनकी सब रियायतों को हम ध्यान में रखें तो यह चार प्रतिशत की वृद्धि चार प्रतिशत की नहीं रहेगी बल्कि उससे और घट जाएगी, यदि उन रियायतों को देखें जो कि जारी हैं।

अब जो फूड-ग्रेन्स और दूसरी चीजों के बारे में बात कही गई है, सरकार ने जो मालभाड़े में वृद्धि की है, इसके चलते सरकार ने जो दूसरे माल हैं, यहां पर बरनाला साहब बैठे हुए हैं, इसके चलते दूसरी चीजों में किसी भी तरह की वृद्धि नहीं की है, इसलिए आम आदमी पर उसका कोई असर नहीं पड़ने वाला है। अगर इतनी कम वृद्धि को हम एब्जॉर्ब नहीं करेंगे तो यह मुनासिब बात नहीं होगी। हम सदन का समय बचाना चाहते हैं। यदि हम अपने कार्यभार संभालने के पहले के वर्ष को देखें तो हम देखेंगे कि जो बढ़ोतरी हुई थी, वह दस प्रतिशत से भी ज्यादा थी, लगभग कोई बारह प्रतिशत के करीब थी और अगर पूरे दशक को देखें, श्री शिव शंकर जी यहां बैठे हैं, कांग्रेस के जमाने में तेरह प्रतिशत की वृद्धि हुई है थी। अगर आप नब्बे के दशक को देखें तो जो हमने पहला बजट प्रस्तुत किया, उसमें जीरो इंक्रीज है ओर दूसरे बजट में चार प्रतिशत, जो कि पूरे दशक की न्यूनतम है। इसलिए यह आरोप लगाना कि हमारे इस कदम से इंफ्लेशन बढ़ेगा और लोगों पर मार पड़ेगी, यह कहना अन्यायपूर्ण होगा। मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि हमने जो रेल बजट रखा, उसमें आलोचना लायक कोई बात नहीं थी लेकिन विपक्ष को चूंकि अपना विपक्ष का रोल अदा करना है, इसलिए उनकी तरफ से कुछ प्रतिक्रिया तो व्यक्त होनी है, हम इसे इस रूप में स्वीकार करते हैं।. . . *(व्यवधान)* हमारा ज्यादातर समय उधर ही बीता है, इसलिए इस पर हम कोई एतराज नहीं कर सकते हैं। आपका यह अधिकार है और मुझे प्रसन्नता है कि कुछ ही लोगों ने प्रतिक्रिया व्यक्त की है अन्यथा आमतौर पर लोगों ने बजट की सराहना की है, इसके लिए मैं उन सभी को धन्यवाद देना चाहता हूं।

दूसरे, जो यात्री भाड़े के सिलसिले में हमने कदम उठाया है, जो दूसरी श्रेणी में यात्रा करने वाले लोग हैं, उनके भाड़े में किसी तरह की वृद्धि नहीं हुई है। लगभग नब्बे प्रतिशत लोग दूसरी श्रेणी में यात्रा करते हैं और बाकी लोगों के भाड़े में हमने कोई वृद्धि नहीं की है। हमने उसे युक्तिसंगत बनाया है, राशनेलाइज किया है। अब अगर कोई व्यक्ति दूसरी श्रेणी में बैठकर यात्रा करता है या कभी-कभी खड़ा होकर उसे यात्रा करनी पड़ती है, अगर वह सौ रुपया अदा कर रहा है तो जो व्यक्ति स्लीपर क्लास में सोकर यात्रा कर रहा है, रिजर्ब्ड बर्थ से यात्रा कर रहा है, उनके लिए हमने 155 रुपया रखा है। इस तरह से वृद्धि नहीं हुई है। कई ऐसे सेक्शन हैं जिसमें कोई वृद्धि नहीं हुई है। उसी तरह से अगर कोई चेयरकार में यात्रा कर रहा है, यदि वह अपना कम्फर्ट लैवल डिसाइड करके, आराम के स्तर को डिसाइड करके यात्रा कर रहा है तो हमने केवल उसे राशनेलाइज किया है। अगर कोई व्यक्ति दूसरी श्रेणी में यात्रा कर रहा है तो सौ रुपया, अगर स्लीपर क्लास में यात्रा कर रहा है तो 155 रुपया, अगर ए.सी. चेयरकार में जा रहा है तो 300 रुपया, अगर ए.सी. थ्री टायर में जा रहा है तो 450 रुपया, प्रथम श्रेणी में यात्रा कर रहा है तो 525 रुपया, अगर ए.सी. टू टायर में जा रहा है तो 720 रुपया और ए.सी. प्रथम श्रेणी में जा रहा है तो 1440 रुपया लगेगा। यह पहले के जमाने में हुआ करता था लेकिन कुछ डिस्टॉरशंस बीच में आए हैं। हमने सोचा कि इसे युक्तिसंगत बनाया जाए, इसे राशनेलाइज किया जाए, इसलिए हमने राशनेलाइज किया है और जैसा मैंने बताया, कई रूट्स आप उठाकर देखेंगे तो पाएंगे कि भाड़े में कोई वृद्धि नहीं हुई है। इस तरह से राशनेलाइजेशन के प्रस्ताव को आमतौर पर व्यापक समर्थन मिला है। आप रेलवे की आर्थिक स्थिति अच्छी तरह से जानते हैं, हमने बजट में उसका उल्लेख किया है। हमने किसी चीज को छिपाया नहीं है। जब हमने कार्यभार संभाला तो सबसे पहले हमने रेलों की स्थिति पर स्टेटस पेपर जारी किया। पिछले बजट सत्र के आखिरी सप्ताह में रेलवे के प्रोजेक्ट्स पर व्हाइट पेपर जारी किया और हमने

सारी स्थिति लोगों के सामने रख दी, अब आपको सोचना है कि हम क्या तय करें। बजट सत्र के बाद हमने प्रोजेक्ट्स का प्राइरेटाइजेशन किया। केबिनेट कमेटी ऑन इकोनोमिक अफेयर्स ने प्रोजेक्ट को प्राइरेटाइज कर दिया और उस प्राइरेटाइजेशन के हिसाब से हम धन का आबंटन कर सकेंगे। हमने तय किया कि जो ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स तत्काल खत्म होने वाले हैं, सबसे पहले उनको खत्म किया जाए। नौवें प्लान में जो खत्म हो सकते हैं उनको प्राथमिकता दी जाए, आपरेशनल रिकवारमेंट को पूरा किया जाए और जो पिछड़े क्षेत्र के विकास के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं उन पर भी पर्याप्त धन दिया जाए। हमने अलग-अलग खंडों में परियोजनाओं को डाल दिया है। आप जानते हैं कि धन की कमी है। इस बार हम वित्त मंत्री जी और प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहते हैं कि बजटीय सहायता बढ़ी है। एक जमाना था जब 75 प्रतिशत बजटीय सहायता थी, ये घटते-घटते 17 प्रतिशत पर पहुंच गई। इस बार फिर इसमें थोड़ी वृद्धि हुई है और एक ट्रेड बना है। मैंने वित्त मंत्री जी से अपने बजट भाषण में मांग की थी कि दो सौ करोड़ रुपए और दिए जाएं, उन्होंने अपनी तरफ से रेलवे को मदद पहुंचाई है। डीजल पर जो सेस लगा उसका एक हिस्सा रेलवे को भी मिलेगा। माननीय सदस्यों ने अपने-अपने इलाके के रोड ओवर ब्रिज के सवाल को उठाया। हम उनको आश्वस्त करना चाहते हैं कि हमारे पास जितने भी प्रस्ताव राज्य सरकारों के थे, आप जानते हैं कि रोड ओवर ब्रिज हम तभी बनाते हैं जब राज्य सरकार इसका आधा हिस्सा वहन करने के लिए तैयार होती है और जब राज्य सरकार इस बात के लिए तैयार होती है कि लेवल क्रासिंग को बंद कर दिया जाएगा तब हम ब्रिज पोरशन का खर्च वहन करते हैं, एप्रोच पोरशन को राज्य सरकार बनाती है। जितने भी प्रस्ताव राज्य सरकारों से मिले थे, उन सबको हमने इस बार बजट में अपनी तरफ से स्वीकृति प्रदान कर दी है। हमारे केरल के साथ कह रहे थे कि एक लाख दिया है, हम कहते हैं कि उसे पूरा करने के लिए धन की कोई कमी नहीं होने दी जाएगी। वित्त मंत्री जी ने जो घोषणा की, उसके बाद इस मद में हमें पैसे की दिक्कत नहीं रहेगी, जो भी पैसे की जरूरत रोड ओवर ब्रिज के मद में पड़ेगी हम वह पैसा देंगे। इसलिए हम आपसे आग्रह करेंगे कि अपनी-अपनी राज्य सरकारों के साथ बैठ कर अपने प्रभाव का इस्तेमाल करिए ताकि वे जल्दी से जल्दी एप्रोच पोरशन का काम शुरू करें। हम ब्रिज पोरशन का काम तत्काल शुरू करेंगे और खत्म भी करेंगे और पैसे की कोई कमी नहीं आने देंगे, इतना मैं आपको आश्वासन देना चाहता हूं। अगर एक लाख रुपए या जितना भी प्रावधान है उस पर आप नहीं जाएं।

महोदय, यह आप अच्छी तरह जानते हैं और आप सब लोगों को मालूम ही है कि इस बार हमने प्लान साइज बढ़ाने की कोशिश की तो आलोचना हुई कि आपने आरक्षित निधियों से पैसा निकाल लिया। उसे निकालने में हमारी मजबूरी थी, हम उसमें क्या कर सकते थे। अगर हम प्लान साइज न बढ़ाएं, मेनटेन न करें तो लोगों की जो एस्परेशंस हैं उनको पूरा नहीं किया जा सकता। अगर आर्थिक स्थिति में कुछ कमजोरी आई, रिसेशन या कोई और माहौल रहा, हिन्दुस्तान बिलकुल मजबूती के साथ खड़ा रहा, लेकिन उसका असर हमारे ऊपर भी रहा। अगर इससे हम तेजी से उबरना चाहते हैं तो हमें इनफ्रास्ट्रक्चर के क्षेत्र में और पैसा लगाना होगा। इसलिए रेलवे में, उसके विस्तार में हम पैसे की कमी नहीं कर सकते। हमारी सरकार एक्सप्रेस हाईवे के लिए हाउसिंग पर बड़े पैमाने पर खर्च करने जा रही है। इसी तरह से इनफ्रास्ट्रक्चर और हाउसिंग क्षेत्र में ज्यादा से ज्यादा पूंजी निवेश हो, उससे आर्थिक स्थिति मजबूत होगी। इसलिए उस दृष्टि से भी प्लान साइज को करना है। लोगों की आकांक्षाएं हैं, रेलवे की अपनी रिकवायरमेंट्स हैं और आर्थिक स्थिति को ज्यादा बेहतर बनाने के लिए हर हालत में प्लान साइज को बढ़ाना था और अगर इसको बढ़ाना है तो हमारी कुछ मजबूरी थी कि हम आरक्षित निधि से पैसा निकालें। हम नहीं निकालना चाहते थे लेकिन हम क्या करते। पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के बाद सरकार के हर महकमें पर बोझ पड़ा है। रेलवे सबसे बड़ा एम्प्लायर है, इसके ऊपर सबसे अधिक बोझ पड़ा है। पेंशन के मद में भी बोझ पड़ा है। हम लोगों ने जो उम्मीद लगाई थी उससे कहीं ज्यादा बोझ पड़ा है, इस कारण हमारी मजबूरी थी और हमें आरक्षित निधियों से कुछ पैसा निकालना पड़ा। यह आलाचेना हो रही है, हम क्या कर सकते हैं। हमने अपने बजट के बाद जो प्रतिक्रियाएं थीं उनको देखा, अखबारों में जो कमेंट आते हैं उनको देखा। कई जगह आलोचना की गयी कि जब रेलवे में लाइन कैपेसिटी की कमी है तो 14 ट्रेनें क्यों चलाई गयी ? फिर मैंने अखबारों में पढ़ा कि 14 ट्रेनें ही क्यों चलाई जा रही हैं ? हर आदमी अपने-अपने हिसाब से प्रतिक्रिया करके विश्लेषण करता है। रेलवे पर दोहरी जिम्मेदारी होती है, एक तो उसको आंतरिक रिसोर्सेज को जैनरेट करना होता है, मुनाफा कमाना होता है, अपने को एक्सटेंड करना होता है और दूसरा लोगों की भावनाओं को भी ध्यान में रखना होता है। रेलवे एक सेवा जिसको सामाजिक दायित्व भी निभाना होता है। पिछली बार मैंने कहा था कि क्रॉस-सब्सिडाइजेशन घटना चाहिए। हम फ्रेट साइड से कमाकर पैसेजर साइड को देते रहें, यह अब चलने वाला नहीं है, इसके बारे में यहां चर्चा होनी चाहिए। पिछले साल हमने पैसेंजर फेयर बढ़ाया था। हम चाहते थे कि इस बारे में देश में बहस हो।

हम भी इस बात को महसूस करते हैं कि रेलवे बजट में सिक्रेट क्या है ? रेल भाड़ा बढ़ाना है तो उसकी डेट निर्धारित होती है, सभी जानते हैं कि रेल बजट अलग से पेश करने की एक परम्परा है। पी० उपेन्द्रा जी का रेल के साथ कई रूपों में पुराना संबंध है। अलग से बजट होने का लाभ यह होता है कि इसके निर्णय कम समय में ओर स्वतंत्र रूप से लिये जा सकते हैं तथा रेलवे से सरकार को भी फायदा होता है। रेलवे जनरल एक्सचैकर को डिविडेंट अदा करती है। कई लोग तो रेलवे कन्वेंशन कमेटी में काम कर चुके हैं, पी० उपेन्द्रा जी भी काम कर चुके हैं, मनोरंजन भक्त जी तो 1996 में उसके सभापति थे। इसलिए इस बारे में सब लोगों को मालूम है कि रेलवे का एक अलग बजट रखने की परिपाटी है। कुछ निर्णय लिये जाते हैं लेकिन मौटे तौर पर जो देश की आर्थिक स्थिति होती है उससे इसका संबंध है। पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए रेलवे धन लगाकर सामाजिक दायित्व का भी निर्वहन करती है।

अब जो स्थिति आ गयी है, उस पर चर्चा होनी चाहिए। शुरू से ही लोगों को आदत पड़ी हुई है कि कम से कम भाड़ा अदा करें। आखिर यह कब तक चलेगा ? जो आंकड़े मैंने देखें हैं उसमें लगभग तीन हजार करोड़ रुपये से भी ज्यादा पैसेंजर ट्रैफिक में घाटा होता है, यह सोचने का विषय है। मान लीजिए कि पैसेंजर फेयर हम कुछ बढ़ा देते तो सबसे अधिक प्रतिक्रिया पी० उपेन्द्रा जी और शिवशंकर जी आप ही करते। हमारे वामपंथी बंधु जो बैठे हुए हैं उन्होंने पहली बार सैकिंड-क्लास फेयर नहीं बढ़ा तो उसके लिए हमारी प्रशंसा

[श्री नीतीश कुमार]

नहीं की, लेकिन चार प्रतिशत फ्रेट बढ़ा तो उसको लेकर कि इनफ्लेशन बढ़ गया, हमारी पिटाई कर रहे हैं। कब तक यह चलेगा ? स्टेटस पेपर के जरिये हमने इसको रखा है। कई लोगों ने सवाल किया कि आपने एक सिलसिला शुरू किया था उसको रोका क्यों ? हमने कहा कि पिछली बार पैसेंजर का किराया बढ़ा था, माल भाड़ा नहीं बढ़ा था, इस बार हम लोगों ने माल भाड़ा थोड़ा बढ़ा दिया है। हम लोगों तक अपनी बात पहुंचाएंगे और लोग हमारी बात समझ सकेंगे, हार्ड डोज देने की कोई जरूरत नहीं है। इस तरह की तर्कसंगता पैसेंजर फेयर में हो रही है। सब लोग सोच लें और इस पर साल भर बहस करें, इसलिए हमने आपके सामने यह बात रख दी है। लगभग तीन हजार करोड़ रुपये से भी ज्यादा घाटा पैसेंजर ट्रेन में है, इसके बारे में लोग सोच लें कि कितने दिनों तक यह सिलसिला चल सकता है। सभी को सोचना चाहिए कि अगर हम यात्रा करते हैं तो कुछ ज्यादा अदा करने के लिए भी तैयार रहें। इसके लिए मानसिक तैयारी शुरू से होनी चाहिए और रेलवे के मामले में कम से कम पार्टी के हिसाब से प्रतिक्रिया नहीं होनी चाहिए। अगर आप सचमुच चाहते हैं कि रेलवे राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है तो पार्टी से ऊपर उठकर इसके बारे में सोचना पड़ेगा। यह सच है कि रेलवे बजट पर चर्चा होती है तो माहौल सौहार्दपूर्ण होता है, इसमें राजनीति की मात्रा कम होती है और जो थोड़ा बहुत होती है, वह स्वभाविक है। यहां आलोचना नहीं करेंगे तो बाहर लोग पूछेंगे, इसलिए थोड़ी बहुत आलोचना ठीक है। मैं आग्रह करूंगा कि आप इसके बारे में जरूर सोचिए और सर्वसम्मति बननी चाहिए।

यहां कई माननीय सदस्यों ने अपने-अपने इलाकों की चर्चा की। मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि हमारी अपनी सीमाएं हैं। नई लाइन्स के लिए 600 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। गेज कनवर्शन के लिए 645 करोड़ रुपए, डबलिंग के लिए 625 करोड़ रुपए, इलैक्ट्रिफिकेशन के लिए 350 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। मिग्नलिंग के लिए हमने पैसा बढ़ाया है। ट्रैक रिन्युअल के लिए 1500 करोड़ रुपए और पैसेंजर एमेनिटीज के लिए 130 करोड़ रुपए बढ़ा दिए हैं। आप इसकी सीमाओं को समझ लीजिए। सब को रेल लाइन्स चाहिए। उनकी यह मांग दुरुस्त भी है। इसके लिए धन का आवंटन उसी प्रकार होता है। मैं खास तौर से दो जगहों का जरूर उल्लेख करना चाहूंगा। सोज साहब ने कश्मीर के बारे में चर्चा की। उड़ीसा के साथी मलिक साहब कुछ बोल रहे थे। वह कल धरने पर बैठे थे। वह जब बोल रहे थे तो हमें अपने पुराने साथी मुंडा जी की याद आ गई।

एक माननीय सदस्य : उनकी तो मृत्यु हो गई है।

श्री नीतीश कुमार : वह भी इसी तरह स्पिरिटिड होकर बोलते थे। अपनी बात को मजबूती के साथ रखना चाहिए। आप सच्चाई की तरफ भी ध्यान दें। हमने आपकी सुविधा के लिए यह तैयार करवाया है। आप अच्छी तरह जानते हैं कि रेलें जोन्स में बंटी हैं। कागजात जोन्स के हिसाब से होते हैं, राज्यों के हिसाब से नहीं होते हैं लेकिन धीरे-धीरे राज्यों के हिसाब से बोलने की परम्परा चल पड़ी। कल जब आप लोगों ने वहां धरना दिया तो हमारे पास भी प्रतिक्रिया के लिए लोग आए। मैंने पिंक बुक से सब आंकड़े इकट्ठे कर देखे। मैंने वे आंकड़े 1994-95 से इकट्ठे करवाए। 1994-95 में आपकी सरकार थी। मैंने उस समय की चार-पांच मदों का आउट-ले नई लाइन, गेज कनवर्शन, डबलिंग, इलैक्ट्रिफिकेशन और रोड ओवर ब्रिज का तैयार करवाया क्योंकि इन पर ही ज्यादा चर्चा होती है। हमने ये आंकड़े पिंक बुक से इकट्ठे किए हैं। इनमें प्रोजैक्ट्स के नाम हैं इसलिए आंकड़ों में गड़बडी नहीं हो सकती है लेकिन पैमाना एक ही है। एक प्रोजैक्ट एक से अधिक राज्य में भी होते हैं। राज्यों के तौर पर इस तरह के आंकड़े इकट्ठे करना न संभव है और न मेरी समझ में उचित है। रेलों को जोन में ही रहने देना चाहिए, राज्यों में नहीं ले जाना चाहिए। अगर इस आधार पर विश्लेषण करना शुरु करेंगे तो रेल जिस चीज का प्रतीक है वह शायद टिक नहीं पाएगा। आपने धरना दिया इसलिए हमने मुनासिब समझा कि हम आंकड़े इकट्ठे कर लें। 1994-95 में कुल आउट-ले 93.94 करोड़ रुपए था। उस समय आपकी हुकूमत थी। 1995-96 में टोटल आउट-ले 99.32 करोड़ रुपए था। उस समय आपकी हुकूमत थी। 1996-97 में आपके समर्थन में हुकूमत चल रही थी। कुछ समय आपकी हुकूमत थी और कुछ समय आपके समर्थन वाली हुकूमत थी। उस समय टोटल आउट ले 112.08 करोड़ रुपए था। 1997-98 में आपके समर्थन से हुकूमत चल रही थी, उस समय टोटल आउट-ले 146.03 करोड़ रुपए था। इसके बाद 1998-99 में मैंने रेल बजट प्रस्तुत किया। टोटल आउट-ले 226.558 करोड़ रुपए था। हमने फिर इस साल उस स्तर को बरकरार रखा। पिंक बुक से निकाल कर देख लीजिए। इस बार के बजट में 227.091 करोड़ रुपए रखे हैं। आप बाहर आलोचना करते हैं। आलोचना करिए, चुनाव का साल है, राजनीति भी करिए लेकिन कृपया तथ्यों से मुंह मत मोड़िए। हमने पूरी कोशिश की है। अगर कोई शिकायत है तो हम वहां चल कर और सांसदों के साथ बैठ कर, चर्चा करके क्या और बेहतर ढंग से किया जा सकता है, करेंगे। हम जब कोई निर्णय लेते हैं तो राजनीतिक भेदभाव के आधार पर नहीं लेते हैं। हम सब विकास को ध्यान में रख कर निर्णय लेते हैं। आपने अब तक जो राय बनाई थी कि हम उड़ीसा के हितों की अनदेखी कर रहे हैं, अब अपनी राय बदल लीजिए। जब आप राजनीति करेंगे तो इस पक्ष के लोग भी आंकड़ों के साथ आपको जवाब देंगे। इसलिये हम समझते हैं कि इस मैटर को यहां समाप्त कर दिया जाये और सब लोग मिलकर सोचें कि इस क्षेत्र के लिये इससे ज्यादा और क्या किया जा सकता है तो बेहतर होगा।

मैंने प्रो० सोज को यह वचन दिया था कि कश्मीर के बारे में जरूर बताऊंगा क्योंकि कश्मीर की विशेष परिस्थिति है। कश्मीर के लिये दो रेल प्रोजैक्ट्स हैं। पहला जम्मू तवी से ऊधमपुर तक का रेल प्रोजैक्ट बहुत जमाने से चला आ रहा है। इसमें काफी डिले हुआ है लेकिन हम लोग इस कार्य में तेजी लाने की कोशिश कर रहे हैं। हमने इसके बारे में डिस्कशन की, उसके हिसाब से यह प्रोजैक्ट 2000-2001 वित्तीय वर्ष में पूरा हो जाना चाहिये। मैं आपको इतना आश्वस्त करना चाहता हूं कि इस बार जो खर्च संभव है, उसका प्रावधान कर दिया है। आप जानते हैं कि बीच में कांट्रेक्टर को कई जगह प्राब्लम्स आई और उसे यह कांट्रेक्ट टर्मिनेट करना पड़ा। एक जबह डिजाइन की प्राब्लम आई। टनल का काम तेजी से चल रहा है, ब्रिज तथा दूसरे काम चल रहे हैं। 1980 के दशक से चला आ रहा यह प्रोजैक्ट नये मिलिनियम में जरूर पूरा हो जायेगा।

श्री चमन लाल गुप्त (ऊधमपुर) : मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या ऊधमपुर की टनल का टैंडर फाइनल हो गया है क्योंकि डेढ़ साल से कोई कांट्रेक्टर खड़ा नहीं कर पाये हैं।

श्री नीतीश कुमार : अब हो चुका है। बीच में डिजाइन और कांट्रेक्टर की प्राब्लम आई थी। हमने अनुभव से सीख लिया है कि कठिनाइयों से उबर कर लाभ उठा सकते हैं। केबिनेट में यह निर्णय लिया गया है कि ऊधमपुर से बारामूला तक की नई रेल लाइन परियोजना का कांट्रेक्ट सिंगल टेंडर बेसिस इरकोन को दिया जाये जो रेलवे की एक कम्पनी है। इस कम्पनी में काम करने वाले कर्मचारियों को रियायतें दिये जाने का निर्णय किया गया है। हम चाहते हैं कि काम तेजी से हो और इरकोन को निर्देश दिया गया है। कि लोकल लोगों से आप अन्य काम करवायें। इसमें एक्सपर्टाइज वाला काम तो एक्सपर्ट ही करेगा लेकिन अर्थवर्क, माइनर ब्रिजेज जैसे कामों में जहां एक्सपर्टाइज की जरूरत नहीं होती, लोकल लोगों से करवाया जाये। यह निर्देश उन्हें दे दिया गया है। इससे लोकल लोगों को काम मिल सकेगा।

ऊधमपुर-बारामूला रेलवे प्रोजैक्ट तीन खंडों में विभाजित है। ऊधमपुर से कटरा, कटरा से काजीगुंड और काजीगुंड से बारामूला। गृह मंत्री जी की अध्यक्षता में श्रीनगर में एक मीटिंग हुई थी जिसमें मुझे भी बुलाया गया था। अन्य मंत्री लोगों के अलावा जम्मू कश्मीर के मुख्यमंत्री भी उपस्थित थे। इस रेलवे प्रोजैक्ट के बारे में तीन सीनैरिओज रखे गये जिनको पूरा करना है। अल्टीमेटली एक कांसेंसज था कि सीनैरिओ-1 के हिसाब से ऊधमपुर-कटरा और काजीगुंड-बारामूला का काम 2002 तक खत्म कर सकते हैं, कटरा-काजीगुंड का डिफिकल्ट टिरेन का काम 2007 तक पूरा कर सकते हैं। मगर उसके लिये फ्लो आफ फंड्स मिल जाये। दूसरे सीनैरियों के लिये मेरी कुव्वत है कि मैं अपने और सरकार के स्तर पर जो कहना चाहता हूं, वह कह रहा हूं। बेसिक सवाल यह है. . .

प्रो० सैफुद्दीन सोज (बारामूला) : मैं सिर्फ यह कहना चाहता हूं कि आपका मकसद कश्मीर में सिर्फ यह है कि ऊधमपुर से श्रीनगर रेल पहुंचे। यह मकसद नहीं है कि पहले रेल बारामूला से काजीगुंड पहुंचे। हम वादी में रेल नहीं चाहते, हम वादी की तरफ रेल ले जाना चाहते हैं।

[**प्रोफेसर सैफुद्दीन सोज (बारामूला)** : मैं सिर्फ यह कहना चाहता हूं कि आपका मकसद कश्मीर में सिर्फ यह है कि ऊधमपुर से श्रीनगर रेल पहुंचे। यह मकसद नहीं है कि पहले रेल बारामूला से काजीगुंड पहुंचे। हम वादी में रेल नहीं चाहते, हम वादी की तरफ रेल ले जाना चाहते हैं।]

श्री नीतीश कुमार : मैंने आपके सामने तीन बातें रख दी हैं ताकि पूरा सदन जान सके और सदन के माध्यम से सारा देश जान जाये। चूंकि यह डिफिकल्ट टिरेन है, इसलिये इस प्रोजैक्ट की कॉस्ट 2500 करोड़ रुपये हैं। हमने पढ़कर सुना भी दिया है कि हमारे पास रिसोर्सेज कम हैं। जब रेलवे को अपने बजट से बनाना होगा तो उसमें समय लगेगा। इसलिये हमने अपने बजट में 120 करोड़ रुपये की व्यवस्था की है। सौ करोड़ रुपये इस नये प्रोजेक्ट के लिए हमने दिये हैं लेकिन इसके बारे में बजट के बाहर से अतिरिक्त सहायता जब आएगी, तभी इस काम में जो अपेक्षित प्रगति है, वह संभव है। इस बात को स्वीकार करना होगा और इसके लिए सरकार के स्तर पर भी विचार मंथन चल रहा है कि इसका क्या किया जा सके और रेलवे की तरफ से हमने उपयुक्त स्तर पर बात को रखा।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : जहां तक आपने बजट में पैसा दिया है, उसके लिए मैं आपको मुबारकबाद देता हूं। मगर जब तक आपके पास फंड नहीं होगा अलग से कश्मीर एक्सप्रेस कार्पोरेशन नहीं बनाएंगे, तब तक वहां रेल नहीं जाएगी।

[**प्रोफेसर सैफुद्दीन सोज (बारामूला)** : जहां तक आपने बजट में पैसा दिया है, उसके लिए मैं आपको मुबारकबाद देता हूं। मगर जब तक आपके पास फंड नहीं होगा अलग से कश्मीर एक्सप्रेस कार्पोरेशन नहीं बनाएंगे, तब तक वहां रेल नहीं जाएगी।]

श्री नीतीश कुमार : हम उसी पर आ रहे हैं। आपने पूछा था कि खर्च का हिसाब दे दो। मैं एक मिनट में आपको बता देना चाहता हूं। ऊधमपुर से कटरा सेक्शन में जमीन में 37 करोड़ रुपया खर्च हुआ है। अर्थ वर्क, माइनर ब्रिज में सवा दो करोड़ रुपये हुआ है। मेजर ब्रिज में 27 लाख रुपये लगाए गए हैं शुरुआती तौर पर। 39.52 करोड़ रुपये खर्च हुए हैं। इस बार के लिए 25 करोड़ का बना लिया है कि क्या-क्या खर्च किया जा सकता है। दूसरे खंड के लिए काजीकुंड बारामुला में इस वित्तीय वर्ष के अंत तक 69 करोड़ लैण्ड की मद में खर्च हो जाएगा। अगले साल 60 करोड़ लैण्ड की मद में खर्च करेंगे। . . .*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : नीतीश जी, आप चेयर को ऐड्रेस करें तो कोई समस्या नहीं है। सोज को ऐड्रेस नहीं करें।

श्री नीतीश कुमार : हमने शुरु में कहा कि कश्मीर का स्पेशल स्टेटस है तो सोज साहब को भी स्पेशल स्टेटस दिया है।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : कश्मीर को रेल मैप में आना है, इसलिए मैं कह रहा हूं।

[**प्रोफेसर सैफुद्दीन सोज (बारामूला)** : कश्मीर को रेल मैप में आना है, इसलिए मैं कह रहा हूं।]

श्री नीतीश कुमार : इतना बताने के बाद भी आपको संतोष नहीं है तो मैं क्या कर सकता हूं।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : मैं संतोष व्यक्त कर रहा हूं।

[**प्रोफेसर सैफुद्दीन सोज (बारामूला)** : मैं संतोष व्यक्त कर रहा हूं।]

श्री नीतीश कुमार : इस बार 75 करोड़ रुपये खर्च करेंगे। रही बात आपने कश्मीर रेलवे एक्सप्रेस कार्पोरेशन बनाने की बात कही थी। कोंकण कार्पोरेशन बनाया गया। काम तो बहुत जल्दी प्राइवेट सेक्टर से धन जुटाकर किया और उसमें भी चार राज्यों ने पार्टिसिपेट किया, सेन्टर ने पार्टिसिपेट किया, लोगों ने बॉण्ड खरीदे। सब तरफ से पैसा जुटाया गया और वह काम कुछ साल में पूरा कर दिया गया, लेकिन उस पैसे को तो अदा भी करना पड़ रहा है। आप चाहे मार्केट से बॉरो करके बाद में जिससे बॉरो किया है उसको अदा कीजिए या शुरू में ही पैसा लगाइए, कोई फर्क नहीं पड़ता है। कभी-कभी

[श्री नीतीश कुमार]

वह और मुश्किल स्थिति पैदा करता है। क्योंकि महंगी दर पर हम बाजार से पैसा ले रहे हैं, इसलिए बेहतर होगा कि आप इसके बारे में बैठकर गंभीरतापूर्वक विचार कर लें। कोंकण का एक पक्ष तो आप जानते हैं, दूसरा पक्ष जल्दी बन गया और इस बीच में इंडस्ट्री नहीं आई तो रेलवे का कसूर हो गया कि जल्दी बन गया। उसके चलते जो परेशानी है, उसका असर रेलवे को उठाना पड़ेगा, उसका भार रेलवे को ही ढोना पड़ेगा। कार्पोरेशन के बारे में अभी तक कोई विचार नहीं किया गया है लेकिन आप कहेंगे तो इस बारे में हम लोग बैठकर एक्जामिन करेंगे, लेकिन जरा बताइएगा कि वह बॉण्ड कौन खरीदेगा, कहां से पैसा आएगा और फिर कैसे रीपमेंट शेड्यूल होगा।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : आपकी नीयत साफ है तो धन जमा कीजिए और रेल पहुंचाइए कश्मीर में।

[illegible]

श्री नीतीश कुमार : अब जितने लोगों ने अपने-अपने इलाके के बारे में सवाल उठाया है, उनके बारे में उनका उत्तर हम भेज देंगे। जहां तक अन्य बातों का सवाल है मैं दो तीन बातों का उल्लेख करके कनक्लूड करना चाहूंगा।

एक तो हमारा प्रयास होगा कि हम अन्दर गुड्ज ट्रैफिक को अपनी तरफ अट्रैक्ट करें। दूसरा प्रयास होगा कि लीकेज को चैक करें। हम और तरह से रिसोर्सेज पैदा करें। इसी दृष्टिकोण से अभी हम लोगों ने जो यात्री गाड़ियों के साथ पार्सल वाहन जिसको बोलचाल की भाषा में कहते हैं, उसका जो फ्रंट एस.एल.आर. है, उसको हम लीज पर देने जा रहे हैं। इससे भी पैसे की आमदनी रेलवे को होगी। इसी प्रकार से कई कदम हम लोग उठाने जा रहे हैं और पार्सल ट्रेन्स भी चलाएंगे। जैसा मैंने पहले कहा कई मीजर्स उठाकर हम लोग अन्दर गुड्ज ट्रैफिक को अट्रैक्ट करने की कोशिश कर रहे हैं। एग्रेसिव मार्केटिंग के जरिये हम ट्रैफिक अट्रैक्ट करने की कोशिश करेंगे, अगर कोर-सैक्टर से कुछ कमी आई है तो हमें पूरी उम्मीद है इकोनोमी पिक अप कर रही है और पिक अप करेगी और उसके बाद हमने जो लक्ष्य निर्धारित किया है, हम उतनी ढुलाई करने में सफल हो पायेंगे।

अध्यक्ष महोदय, लीकेज के बारे में कई माननीय सदस्यों ने चर्चा की है, लीकेज की गुंजाइश है, रेलवे में लीकेज हो रही है। इसमें कोई दो राय नहीं है, सबसे पहले लीकेज वे ब्रिजेज में हैं, वजन ज्यादा ढोया जा रहा है, रिकार्ड में कम वजन का पैसा हम लोगों को मिल रहा है। यह सब लीकेजिज हैं, उस पर हमारा ध्यान है और उसके लिए भी हमने चर्चा कर ली है, हम इलैक्ट्रोनिक्स मशीन्स लगाने जा रहे हैं, रेलवे के कम और प्राइवेट सैक्टर के ज्यादा वे ब्रिजेज हैं। उसके बारे में हम निर्णय लेने जा रहे हैं। रास्ते में भी कई जगह उसे चैक करने के लिए और वे ब्रिजिल बनायेंगे, ताकि लीकेज के प्वाइंट को हम दूर कर सकें।

दूसरा मामला स्क्रैप डिस्पोजल का है। इसके बारे में मैंने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से कहा है कि इसके बारे में आप चर्चा करें। आम तौर पर यह शिकायतें मिलती हैं, माननीय सदस्य भी कहते हैं . . .*(व्यवधान)* आपने अभी-अभी कहा और इसके पहले भी चर्चा में कहते रहे हैं, स्क्रैप डिस्पोजल के मामले में जो लीकेज हैं, उसे समाप्त करने की दिशा में हम कदम बढ़ाने की कोशिश करेंगे, हम चाहते हैं कि लीकेज रुके और उस पर माननीय सदस्य जो भी सुझाव देना चाहेंगे, उन सुझावों पर हम गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे। चूंकि यह सब लोगों के सोचने का विषय है कि लीकेज को कैसे रोका जाए।

अध्यक्ष महोदय, भ्रष्टाचार पर हमला हो रहा है, जिसके बारे में बदनामी थी, कई माननीय सदसयों ने रिक्रूटमैंट की चर्चा की थी। ग्रुप-सी में रिक्रूटमैंट को हमने सुधार दिया है। लगभग एक साल का अनुभव बताता है कि लिखित परीक्षा में कोई धांधली या बेईमानी संभव नहीं है और हमारा प्रयोग सफल हुआ है। जो कार्बनलैस डुप्लीकेट कॉपी है, उसका एक हिस्सा रेलवे रिक्रूटमैंट कंट्रोल बोर्ड, दिल्ली के पास आता है। किसी भी अभ्यर्थी को हमने कंप्लेंट करने का अधिकार दिया है। अगर कोई कंप्लेंट होगी तो हम यहां भी कापी की जांच करवा सकते हैं। इसलिए उस मामले में एक तरह से अभी तक कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है कि लिखित परीक्षा में कोई धांधली है। कहीं से भी यदि कोई शिकायत मिल रही है, यदि किसी सैन्टर पर कोई अनफेयर मीन्स अडॉप्ट करता है तो हम लोग परीक्षा कैंसिल कर रहे हैं। इस प्रकार हम इस लड़ाई में कामयाब होते नजर आ रहे हैं कि ग्रुप-सी में कि किसी भी प्रकार की लिखित परीक्षा में कोई धांधली की गुंजाइश नहीं है।

अध्यक्ष महोदय, जहां तक इंटरव्यू का सवाल था, एक क्लर्क नौकरी कर रहा है, उसके इंटरव्यू की क्या जरूरत है। हमने 15 परसेन्ट रखा था, वह तो सब्जैक्टिव इवेल्युएशन है, उसमें कोई ऑब्जेक्टिविटी नहीं है। किसी का चेहरा आपको अच्छा लगा, किसी का चेहरा हमें अच्छा लगा। किसी को किसी तरह से अच्छा लग सकता है या अच्छा लगवाया जा सकता है, तो हमने देखा कि न हम किसी का चेहरा अच्छा लगवायेंगे, न वह रेलवे के अधिकारी, जिनको हमने चेयरमैन के पद पर बैठाया है, वह किसी को अच्छा समझें. . .*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री राम चन्द्र मलिक (जाजपुर) : चिकित्सा जांच के बारे में क्या स्थिति है ?

श्री नीतीश कुमार : हम चिकित्सा जांच की व्यवस्था कैसे समाप्त कर सकते हैं ? चिकित्सा जांच अत्यावश्यक है। उन्हें चिकित्सा जांच करानी होगी।

[हिन्दी]

इंटरव्यू में जहां पर्सनेलिटी की जरूरत है, उन कैटेगरीज को छोड़कर ज्यादातर जगहों पर हमने वैसा कर दिया है। जो सेफ्टी कैटेगरीज हैं, उनके लिए साइको टैस्ट अनिवार्य है, वह तो होगी ही, लेकिन इंटरव्यू सामान्य ढंग पर जिसमें आवश्यक नहीं है उसमें से इंटरव्यू को हमने समाप्त कर दिया है, लेकिन मैडिकल होगा। मैडिकल के न होने का तो सवाल ही पैदा नहीं होता है, उसके बिना नियुक्ति नहीं हो सकती है। जब ग्रुप-सी में यह सफलता मिली तो हम लोगों का ध्यान गया

कि ग्रप-डी में क्या होता है। ग्रुप-डी में माननीय सदस्य पत्र लिखते थे और हम उन्हें जवाब देते थे लेकिन जब हमने देखा कि कायदे से कही वैकेन्सी पड़ी हुई है और अच्छे ढंग से अपाइंटमेंट नहीं हो पा रहा है। बहुत सी एप्लीकेशंस और कई ढंग की कठिनाइयों का बखान रेलवे के अधिकारी कर रहे थे, हम लोगों ने उस पर भी चिंतन किया और इस नतीजे पर पहुंचे कि ग्रुप-डी को भी जोनल रेलवे से निकाल दिया जाए और ग्रुप-डी को भी हम रेलवे रिक्रूटमैंट बोर्ड को सौंप दें और रेलवे रिक्रूटमैंट में ग्रुप-डी की बहाली के लिए उसी में एक सैल बना दें और वह सैल ग्रुप-डी की नियुक्तियों के लिए निरंतर सालों अपना काम करता रहेगा, वह भी रोजगार समाचार में और अन्य समाचार पत्रों में वैकेन्सी निकालेगा। जैसे आठवीं कक्षा हो या इस तरह के किसी स्टैंडर्ड की लिखित परीक्षा होगी और उनके जो फिजिकल स्टैंडर्ड की जरूरत है, जैसे कोई गैंगमैन है, उसको तो स्लीपर रखकर दौड़ाते हैं, उसको दौड़ाया ही जायेगा और फिजिकल रिक्रूटमैंट को पूरा करेंगे तथा मैरिट के आधार लिखित परीक्षा का रिजल्ट होगा, सीधे अपाइंटमेंट होगा। ग्रुप-डी में किसी भी प्रकार के फेवरेटिज्म या धांधली की गुंजाइश को समाप्त करने का निर्णय लिया है और उसके बारे में पूरी गाइडलाइंस जारी हो रही है।

अध्यक्ष महोदय, इस तरह के रिक्रूटमैंट के मामले को दुरुस्त करने का प्रयास हम लोग कर रहे हैं। स्पोर्ट्स के मामले में भी जो टॉप करते हैं, जो विनर्स होते हैं, जो नेशनल गेम्स में फर्स्ट आते हैं, उनको हम जॉब आफर करते हैं। इसके अलावा बाकी जितना भी स्पोर्ट्स का कोटा है उसके लिए हम खुली भर्ती स्पोर्ट्समैन के बीच कराते हैं। जो कंपैशनेट ग्राउंड पर भर्ती होती हैं, उनमें तो पूर्णत: कंपैशन को ही आधार माना जाता है। वे इसमें नहीं आते है। उसके लिए भी हम समीक्षा कर रहे हैं।

श्री मोहन रावले : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने इसमें खो-खो को इन्क्लूड नहीं किया है। खो-खो नेशनल गेम है।

श्री नीतीश कुमार : हो जाएगा।

श्री मोहन रावले : कब हो जाएगा ? उस पर चर्चा हुई है। दो वर्ष पहले डिसीजन लिया गया है कि उसको शामिल कर लिया जाएगा, लेकिन अभी तक शामिल नहीं किया गया है। आप उसको भी इसमें इन्क्लूड कर लीजिए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, लगता है कि रावले जी आजकल दिल्ली में कम रहते हैं और मुम्बई ज्यादा रहते हैं। इसलिए मेरा उनसे अनुरोध है कि जब वे दिल्ली रहें तो कभी हमसे मिल लें। हो जाएगा।

श्री मोहन रावले : सर उसको इसमें इन्क्लूड कर दीजिए।

श्री नीतीश कुमार : आप हमसे मिल लीजिए। हमने समझ लिया है। मैं पता लगाऊंगा कि उसमें क्या है।

अध्यक्ष महोदय, कुछ सवाल और उठाए गए हैं। यहां वैगन प्रोक्योरमेंट का सवाल उठाया गया है। वैगन प्रोक्योरमेंट का जो पिछली बार निर्धारित किया गया था। उसमें यह देखा गया कि इस बार हमारी इसमें इतनी लोडिंग नहीं हो रही है जिसके चलते हमारी आय कम हो गई और खर्च में वृद्धि हो गई। मेरे स्तर पर नहीं, बल्कि रेलवे बोर्ड के स्तर पर ही जो उनको अधिकार था, उसके अनुसार उन्होंने एक कट लगाया। जब वह मेरे स्तर पर आया, तो मैंने उसकी समीक्षा की है और मैंने यह निर्णय किया है कि वैगन प्रोक्योरमेंट में जो कट लगाया गया था आप्शन क्लाज का इस्तेमाल करते हुए, उनके जो पुराने आर्डर्स हैं उनको रैस्टोर किया जाए। इसलिए एक बात जरूर होगी कि जो अब सप्लाई लेंगे, वह नए वित्तीय वर्ष में, उसी आर्डर के अगेन्स्ट, लेकिन हमको नए टेंडर में उससे थोड़ा कम रेट आ गया है। जो नया रेट आया है, उसी रेट पर उनका पेमेंट और नए साल में पेमेंट संभव होगा, यह करते हुए हम लोगों ने यह निर्णय लिया है और वैगन प्रोक्योरमेंट के संबंध में आर्डर को हम रैस्टोर करने जा रहे हैं। वित्तीय वर्ष में पेमेंट होगी। वैगन प्रोक्योरमेंट के संबंध में हम आर्डर्स को रैस्टोर करने जा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, इसके अलावा विकास की दृष्टि से बजट में जिन स्कीमों का उल्लेख किया है और हम लोगों ने कई नई परियोजनाओं को भी स्वीकृति प्रदान की है और हम लोगों का यह प्रयास है कि पूरी प्रक्रिया से कोई काम हो, लेकिन कतिपय कारण होते हैं जिनके चलते कुछ कामों को हमें इस साल के बजट में भी शामिल करना पड़ा है, लेकिन मुख्य रूप से जो प्रोजैक्ट्स हैं डबलिंग के, इलैक्ट्रीफिकेशन के, उनकी जरूरत है। पहले से ही पेंडिंग चल रहे हैं, उसके लिए मैंने एप्रोपिएट अथारिटी के द्वारा स्वीकृति प्रदान करने का काम किया है। कुछ मामलों में वह मंत्रालय में ही हो जाता है और कुछ मामलों में मंत्रिमंडल के स्तर पर होता है। इस तरह से नई लाइन के 16, गेज कन्वर्शन के 6, डब्लिंग का एक, इलैक्ट्रिफिकेशन के 3 प्रोजैक्ट्स को बहुत कम समय सीमा में हमने स्वीकृति प्रदान की है। कुछ परियोजनाएं पहले से चली आ रहीं हैं जिनके बारे में माननीय सदस्यों ने कहा कि एक हजार रुपए का आवंटन किया गया है। बिना मंत्रिमंडल की स्वीकृति के हम एक पैसा भी खर्च नहीं कर सकते हैं। इसलिए हमने उनको स्वीकृति के लिए भेजा है। उसी व्यथा को खत्म करने के लिए जो बगल में स्टार का निशान होता है, उसको खत्म करने के लिए, उससे मुक्त कराने के लिए ही प्रयास कर रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री राम चन्द्र मलिक : मंत्री महोदय, आपने अभी-अभी यह कहा है कि आप एक पाई भी नहीं दे सकते। यदि ऐसी ही बात है, तो आप एक हजार रुपये कैसे दे सकते हैं ?

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : चूंकि वह क्लीयर प्रोजैक्ट नहीं है। इसीलिए हमने एक हजार रुपए का आवंटन किया है। हमने उन बातों का उल्लेख व्हाइट पेपर में कर दिया है। उसे गौर से पढ़ लीजिए।

[अनुवाद]

श्री राम चन्द्र मलिक : मैं इसके बारे में जानता हूं। मैं वरिष्ठ सदस्य हूं।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : मैं आपसे इतना आग्रह करूंगा कि आपके बगल में शिव शंकर जी बैठे हैं, मनोरंजन भक्त जी बैठे हैं, उनसे

[श्री नीतीश कुमार]

पूछ लीजिए। यह जरूरी नहीं है कि हर चीज को खड़े होकर कहा जाए और अपने को रिकार्ड पर लाया जाए।. . .*(व्यवधान)*

श्री दत्ता मेघे (वर्धा) : अध्यक्ष महोदय, नरखेड़ा और अमरावती में अभी भी किसानों को पैसा नहीं मिला है।. . .*(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार : अध्यक्ष महोदय, कई माननीय सदस्य स्टापेज की मांग करते हैं। यदि किसी एक गाड़ी का स्टोपेज एक स्टेशन पर दो मिनट देते हैं, तो उस गाड़ी का रनिंग टाइम 8 से 10 मिनट बढ़ जाता है। कई सदस्यों ने यह भी शिकायत की है कि पहले गाड़ी इतने समय में पहुंचती थी परन्तु अब गाड़ियों को पहुंचने में काफी समय लगता है। दोनों बातें संभव नहीं हैं या तो आप स्टापेज ले लीजिए या कम समय में अपने गंतव्य में पहुंचिये। दोनों बातें संभव नहीं होती हैं।. . .*(व्यवधान)*

श्री दत्ता मेघे : सब लोगों की मांग है कि डिस्ट्रिक्ट प्लेसेस में दूर-दूर गाड़ियां नहीं रुकती हैं।. . .*(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार : जिनको स्टापेज चाहिए, वे कहते हैं कि स्टापेज दीजिए।. . .*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

डा० रवि मल्लू : यदि इन गाड़ियों के पहुंचने में थोड़ी भी देरी होती है, तो भी यात्रियों के व्यापक हित को देखते हुए इनका ठहराव अवश्य दिया जाना चाहिए।. . .*(व्यवधान)*

श्री राम चन्द्र मलिक : राजधानी एक्सप्रेस भुवनेश्वर से चलती है, कटक में इसका एक ठहराव है और अन्ततः हावड़ा तक जाती है।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : जब मैंने आपका नाम लेकर उल्लेख कर दिया तब फिर आप बार-बार क्यों खड़े हो रहे हैं। जिन्हें लम्बी दूरी में जाना है, वे एतराज करते हैं कि ज्यादा समय क्यों लगता है ? दोनों में कंट्रोडिक्शन है, उसके बावजूद एम.पीज. की मांग पर स्टापेज दिये जा रहे हैं और दिये जाते हैं लेकिन जो रनिंग टाइम बढ़ रहा है, उसकी आप आलोचना मत करें क्योंकि रनिंग टाइम उसी के चलते बढ़ रहा है।

इस वर्ष यात्री वर्ष घोषित किया गया है। हम उसके लिए योजना बना रहे हैं जिससे यात्री सेवाओं में सुधार हो। जैसा मैंने उल्लेख किया कि 30 चुनिंदा ट्रेनें ऐसी होंगी जिसको सर्विस को इस तरह से अपग्रेड किया जायेगा जिससे उसमें किसी तरह की कोई कम्पलेंट न रहे। खान-पान या किसी भी और प्रकार की कम्पलेंट न रहे, इसका हम इंतजाम करने वाले हैं। हर डिवीजन में एक आदर्श स्टेशन बना देंगे ताकि लोगों को यह लगे कि यहां पर पैसेंजर्स एमेनिटीज के दृष्टिकोण से हर प्रकार की सुविधायें उपलब्ध हैं। इस तरह से यात्री वर्ष में हम कई काम करने वाले हैं। बहुत बड़ा निर्णय लिया गया है। पहली स्टेज में हम चार मेट्रोपोलिटन सिटीज को दलालों से मुक्त करायेंगे। यह कोई मामूली कदम नहीं है। इसके लिए सब लोगों के नैतिक समर्थन और उनके सहयोग की आवश्यकता होगी क्योंकि रेलवे की छवि खराब होती है। हम लोग कड़ाई से और सख्ती से इस यात्री ईयर में यात्रियों की सेवा करना चाहेंगे। हमको यह बताते हुए खुशी है कि पिछले वर्ष कई घोषणाएं जो हमने की थी, उस पर हम अमल करने की स्थिति में पहुंचते चले जा रहे हैं। पिछली बार हमने हैंडलूम का, खादी का, कुलड़ आदि कई चीजों का हमने ऐलान किया है, उस पर अमल की स्थिति में हम पहुंच रहे हैं। कई सदस्यों ने कहा था कि अभी भी पॉलीथीन का इस्तेमाल हो रहा है लेकिन किसी भी चीज को अमल कराने की स्थिति में पहुंचने के लिए पूरी तैयारी और उसका विकल्प करना पड़ता है। उसके चलते हम सब कुछ कर रहे हैं। इसके अलावा हम यहीं रुकने वाले नहीं हैं। पांच जून से बीड़ी सिगरेट रेलवे प्लेटफार्म पर नहीं बिकेगा। इस कदम का सब लोगों ने स्वागत किया है।

जहां तक क्लीनलीनैस का सवाल है, तो वह भी निर्णय लेने की चीज है। पहले एक बड़ा हिस्से का प्राइवेटाईज किया गया था, फिर उसको रोका गया। अब देखा यह जा रहा है कि सफाई कर्मचारी के पद वैसे लोग नियुक्ति पाते हैं, जो खुद सफाई नहीं करना चाहते हैं। वे किसी से सफाई करवाने लगते हैं। एक बार फिर निर्णय लेना पड़ेगा क्योंकि यह कठोर निर्णय होगा। मेरे ऊपर फिर कई बातें आ जायेंगी। इसलिए हम आपको विश्वास में लेकर ही कोई निर्णय लेना चाहते हैं। आप लोग गंभीरतापूर्वक सोच लीजिए कि इसके मामले में क्या करना है ? जब स्टैंडिंग कमेटी में पूरा मसला चला जायेगा और बाद में लौटकर आयेगा, तो सैकिंड स्टेज और फाइनल स्टेज पर जब बजट पारित होगा तब हम चाहेंगे कि उस समय इन विषयों पर आपका भी कुछ फीडबैक मिलेगा। तब हम सफाई की दृष्टि से पालिसी में कोई निर्णय लेने में कामयाब होंगे क्योंकि रेलवे को दिक्कत हो रही है। कहीं रिक्रूटमैंट नहीं हो रही है और कहीं प्राइवेट भी नहीं आ रहा है, तो नतीजा यह है कि यह सफर कर रहा है। हर कोई परेशान हो रहा है, यह हम महसूस कर रहे हैं। मैंने उसकी समीक्षा की थी चूंकि यात्री वर्ष है, हम चाहेंगे कि सब कुछ ठीक ढंग से चले और हम बढ़ना चाहते हैं। रेलवे में बायोडिग्रेडेबल और ऐसी चीजों का उपयोग होना चाहिए जिससे लोगों को काम मिले। अभी 17, मार्च को के. वी.आई.सी. के लोग प्रैजेंटेशन देने आ रहे हैं। खादी एवं विलेज इंडस्ट्री कार्पोरेशन के लोग आ रहे हैं। उसी दिन हम हैंडलूम सैक्टर के लोगों को भी बुलाने की कोशिश हो रही है ताकि वे अपना प्रैजेंटेशन दें। इसके अलावा अभी मुझे विदेश जाने का मौका मिला। वहां मुझे कई रेलवे को देखने का मौका मिला। मैंने स्विटजरलैंड में देखा कि ट्रेन में जूट का पदा लगा हुआ है। जूट हमारे यहां पैदा हो रहा है और पर्दे के रूप में स्विटजरलैंड में इस्तेमाल हो रहा है। हम नकलची लोग हैं। वहां हमने देखा है यानी यहां की चीज वहां इस्तेमाल हो रही है। हमने रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से कहा कि हम लोगों को उनसे कुछ सबक सीखना चाहिए। अगर हम ऐसी चीजों का इस्तेमाल करें और अन्य चीजों के लिए करेंगे तो जूट ग्रोअर्स को फायदा होगा और जूट आधारित और भी छोटे-मोटे उद्योगों को बढ़ावा मिलेगा। नॉर्थ ईस्ट में बांस बहुत होता है। क्या जरुरत है कि हम प्लास्टिक की बास्किट्स का इस्तेमाल करें ? यदि दफ्तरों में बांस की बनी बास्किट्स का इस्तेमाल हो तो लोगों को रोजगार के अवसर मिल सकते हैं। इसी तरह हम कई कदम उठाना चाहते हैं और इन सब चीजों में आपका सहयोग जरूर मिलेगा, हमारी यह पूरी अपेक्षा है। जो भी सहयोग, समर्थन और

आपका स्नेह मिला है, उसके लिए हम आप सबके आभारी हैं और सभी माननीय सदस्यों की जो समस्याएं हैं. . .*(व्यवधान)*

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : आपने वैशाली के बारे में क्यों नहीं बताया ?

श्री नीतीश कुमार : रघुवंश बाबू, आपने आधी बात तो बोल ही दी है। वैशाली का सर्वे तो करीब-करीब हो रहा है और सचमुच बुद्धिस्ट सर्किट तो बिना वैशाली के कम्प्लीट नहीं हो सकता। मैं इस बात को स्वीकार करता हूं।. . .*(व्यवधान)*

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : वह तीन कारणों से ऐतिहासिक स्थल है।

श्री नीतीश कुमार : वैशाली के बिना बुद्धिस्ट सर्किट पूरा नहीं हो सकता, इसे मैं स्वीकार करता हूं। इसलिए कम दूरी से उसे कनैक्ट करने के लिए मैंने सर्वे का आदेश दिया था। उसकी रिपोर्ट भी आ चुकी है या आने वाली है। उसके आगे की प्रोसैसिंग की दिशा में हम बढ़ेंगे।. . .*(व्यवधान)*

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : होने वाली बात रहने दीजिए।

श्री नीतीश कुमार : हम कोई काम करने वाला ही करते हैं। हम ऐसा कोई काम नहीं कहते जो नहीं करना हो।

[अनुवाद]

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह : यदि आपकी इच्छा हो तो सब कुछ हो सकता है।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : श्री मनोरंजन भक्त की भावनाओं का हम सम्मान करते हैं। उस पर गहराई से समीक्षा करके हम देखेंगे। हम आपके साथ अंडेमान की यात्रा भी करना चाहते हैं। वहां रेल अधिकारियों को भी ले जाएंगे कि क्या कठिनाई हो रही है। आपकी मांग वाजिब है। वह हमारा अंग है और वहां के लोगों को भी रेल के दर्शन होने चाहिए। आपकी राय बिल्कुल दुरुस्त है।. . . *(व्यवधान)* जोन को लेकर भी कुछ सवाल उठाए गए हैं, परस्पर विरोधी बातें आई हैं, मैं उसके संबंध में कोई प्रतिक्रिया व्यक्त करना उचित नहीं समझता। जोन के जूरिस्डिक्शन के बारे में जो कुछ फैसले लम्बित हैं, वे जज्बाती सवाल हैं। जोन का मुख्यालय, जोन का जूरिस्डिक्शन, ये सब जज्बातों से जुड़े हुए सवाल होते हैं। हर चीज को ध्यान में रखकर निर्णय लेना पड़ता है। इसलिए जोन के जूरिस्डिक्शन के निर्धारण में विलंब हुआ है। हमारी तरफ से पूरा प्रयास होगा कि अब यथाशीघ्र इसके निर्धारण और इससे जुड़े हुए जो दूसरे प्रश्न हैं, उनका भी समाधान हो जाए।

कई सदस्यों ने खासकर सेलम डिवीजन की बात उठाई थी। सेलम डिवीजन के निर्माण और उसके साथ तीन-चार और डिवीजन्स के निर्माण का प्रस्ताव रेलवे में ऐक्टिव कंसीडेशन में है। अभी निर्णय नहीं लिया जा सका है लेकिन सब चीजों पर गौर करके निर्णय ले पाना संभव होगा। इसलिए आज हम उस पर कोई अंतिम शब्द कहने की स्थिति में नहीं हैं। इन्हीं शब्दों के साथ सभी माननीय सदस्यों ने इसमें जो हिस्सा लिया, मैं एक बार फिर उनका आभार व्यक्त करता हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत रेल अभिसमय समिति के दूसरे प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों के अनुमोदनार्थ संकल्प को सभा में मतदान के लिए रखता हूं।

प्रश्न यह है :

"कि यह सभा रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व आदि को देय लाभांश की दर की पुनरीक्षा के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति, 1998 के दूसरे प्रतिवेदन, जो 24.2.1999 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया था, मैं अंतर्विष्ट पैरा संख्या 36, 37, 38, 39, 40, 41 और 42 में की गई सिफारिशों का मूल्य ह्रास आरक्षित निधि और पेंशन के लिए जिन्हें सिफारिशों के पैरा 38 और 39 में शामिल किया गया है, विनियोग के लिए 1998-99 के संशोधित अनुमानों में यथाप्रस्तावित संशोधनों के साथ अनुमोदन करती है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं वर्ष 1999-2000 के लिए लेखानुदानों की मांगें (रेल) सभा में मतदान के लिए रखता हूं।

प्रश्न यह है :

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2000 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने के लिए या के संबंध में कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखायी गयी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से, लेखे पर, राष्ट्रपति को दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 10.00 बजे

अध्यक्ष महोदय : अब मैं वर्ष 1998-99 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) मतदान के लिए रखता हूं।

प्रश्न यह है :

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गयी निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च, 1999 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखायी गयी राशियों से अनधिक अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाये :-

मांग संख्या 2, 6, 8, 9, 12, 13 और 16"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं वर्ष 1996 97 के लिए अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) मतदान के लिए रखता हूं :

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गयी निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान

संबंधित अनुदानों से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिए कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें :-

मांग संख्या 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13 और 16"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 10.01 बजे

विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक, 1999*

[अनुवाद]

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1999-2000 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1999-2000 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं विधेयक पुर:स्थापित** करता हूं।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं प्रस्तव करता हूं :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1999-2000 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1999-2000 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार आरम्भ करेगी।

•भारत के राजपत्र असाधारण, भाग II, खंड 2, दिनांक 13.9.99 में प्रकाशित।

••राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

प्रश्न यह है :

"कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि अनुसूची विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाये।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 10.04 बजे

विनियोग (रेल) संख्यांक 2 विधेयक, 1999*

[अनुवाद]

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1998-99 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1998-99 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

•भारत के राजपत्र असाधारण, भाग II, खंड 2, दिनांक 13.9.99 में प्रकाशित।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं विधेयक पुर:स्थापित* करता हूं।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1998-99 की सेवाओं के लिए भारत की संचित नीधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1998-99 की सेवाओं के लिए भारत की संचित नीधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : सभा अब विधेयक पर खंडवार विचार आरंभ करेगी।

प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 2 और 3 विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि अनुसूची विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गयी।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खण्ड एक, अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड एक, अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री नीतीश कुमार : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाये।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

•राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

रात्रि 10.07 बजे

विनियोग (रेल) विधेयक, 1999*

[अनुवाद]

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं पर खर्च की गई धनराशि जो उन सेवाओं तथा उस वर्ष के लिए प्रदत्त राशियों से अधिक है, को पूरा करने के लिए भारत की संचित निधि में से राशियों के विनियोग को प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं पर खर्च की गई धनराशि जो उन सेवाओं तथा उस वर्ष के लिए प्रदत्त राशियों से अधिक है, को पूरा करने के लिए भारत की संचित निधि में से राशियों के विनियोग को प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री नीतीश कुमार : मैं विधेयक पुर:स्थापित** करता हूं।

श्री नीतीश कुमार : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं पर खर्च की गई धनराशि जो उन सेवाओं तथा उस वर्ष के लिए प्रदत्त राशियों से अधिक है, को पूरा करने के लिए भारत की संचित निधि में से राशियों के विनियोग को प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं पर खर्च की गई धनराशि जो उन सेवाओं तथा उस वर्ष के लिए प्रदत्त राशियों से अधिक है, को पूरा करने के लिए भारत की संचित निधि में से राशियों के विनियोग को प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : सभा अब विधेयक पर खण्डवार विचार आरम्भ करेगी।

प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 2 और 3 विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

•भारत के राजपत्र असाधारण, भाग II, खंड 2, दिनांक 13.9.99 में प्रकाशित।
••राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

खण्ड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

''कि अनुसूची विधेयक का अंग बनें।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गयी।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

''कि खण्ड एक, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में अंग बने।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड एक, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री नीतीश कुमार : मैं प्रस्ताव करता हूं :

''कि विधेयक पारित किया जाये।''

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

''कि विधेयक पारित किया जाये।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा सोमवार, 15 मार्च, 1999 को पूर्वाह्न 11.00 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

रात्रि 10.09 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा सोमवार, 15 मार्च, 1999/24 फाल्गुन, 1920(शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

©1999 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय
लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियम (नौवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित
और इंडियन प्रेस, नई दिल्ली-110033 द्वारा मुद्रित।