THE BUDGET (RAILWAYS), 2000-2001

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) VOTE ON ACCOUNT BILL, 2000

AND

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 2000

श्री गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं ऐसे स्थान से आता हूं कि हिन्दुस्तान में जितने रेलवे के डिवीजन हैं, उनमें सर्वाधिक आमदनी देने वाला डिवीजन बिलासपुर है जो छत्तीसगढ़ में हैं। वहां पर पिछले वर्ष माननीय प्रधान मंत्री जी ने नये रेलवे जोन की आधारशिला रखी थी। मुझे खेद हैं कि जिस तादाद में वहां से रेलवे को आमदनी होती है उस तादाद में वहां सुविधाएं नहीं दी जाती हैं। यह जो नया रेलवे जोन बनाया हैं वह माननीय प्रधान मंत्री जी के नाम पर उनके प्रयास से ही बना हैं और अभी तक वहां के लिए केवल 50 लाख रूपये का आबंटन किया गया हैं। यह ऊंट के मुंह में जीरा वाली कहावत को चरितार्थ करता हैं। इतनी धनराशि में तो केवल कर्मचारियों को वेतन ही मिल सकता है। अभी जमीन अधिग्रहण करने के बाद उसका विस्तार करना हैं। कहां तक उसकी सीमा होगी यह भी अभी तक तय नहीं हुआ हैं। इसी तरह से उसी संभाग के अन्तर्गत रायगढ़ में तत्कालीन रेलवे मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने एक रेलवे टर्मिनल का उद्घाटन किया था। साल भर के ऊपर हो गया हैं अभी तक उसमें कोई प्रगति नहीं हुई हैं। इसी तरह से रायपुर को अलग डिवीजन बनाया गया हैं लेकिन ये सब कागजों में हैं व्यवहारिक रूप से कुछ नहीं हुआ हैं, उसमे कोई डि-मार्केशन हुआ हैं न कोई प्रोग्रेस हुई हैं

महोदय, छत्तीसगढ़ में सरगूजा जिला हैं, वह आदिवासी और पिछड़ा जिला हैं और वहां पर विश्रामपुर से अंबिकापुर तक 22 किलोमीटर की नई रेलवे लाइन जोड़ने की योजना हैं जो कि पिछले बजट में ही आ गई थी। उसमें भी कोई प्रगति दिखाई नहीं दे रही हैं। यह आदिवासी जिला हैं यहां पर खनिज के अनेक भंडार पाये जाते हैं, कोयला विशेष रूप से पाया जाता हैं । संसार के सबसे अच्छी क्वालिटी के कोयलों में उस कोयले की गणना की जाती हैं। इसी तरह गोंदिया से जबलपुर छोटी लाइन की बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की जो योजन हैं, जो बालाघाट होकर जाती हैं—क्योंकि मैं बालाघाट जिले का प्रभारी रहा हूं इसलिए मैं वहां की स्थिति को जानता हूं—उसमें कोई विशेष प्रगति नहीं हो रही हैं। मेरे कहने का मतलब हैं कि घोषणाएं अनेक हो गयीं, शिलान्यास हो गया लेकिन कार्य के रूप में उसको जिस शीघ्रता से परिणित होना चाहिए था, वह परिणित

नहीं हो पा रहा है। यह खेद की बात हैं। मैं समझता हूं कि हमें इस समय एक बहुत ही प्रगतिशील, डायनैमिक रेलवे मंत्री मिली हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : मिरी जी, एक मिनट बैठेंगे।Now, I take the sense of the House. If the House so agrees, I request Shri Naresh Yadav to preside over for some time.

SOME HON. MEMBERS : Yes, yes.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NARESH YADAV) in the Chair]

श्री गोविन्द राम मिरी : आपने उनको लास्ट में मौका दे ही दिया। आज इसी खुशी में अधिक बोलने का मौका मिलेगा। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं यह अपेक्षा करता हूं कि माननीय मंत्री जी का ध्यान मैंने जिस विषय की ओर इंगित किया हैं, वह उस कार्य को शीघ्रता से कराने के लिए और उसे पूर्ण दर्जा देने के लिए प्रयास करेंगी। इसके अतिरिक्त डोगड़गढ़ से रायगढ़ तक जो रेलवे ट्रैक हैं और अनूपपुर से बिलासपुर तक जो रेलवे ट्रैक हैं, उसमें अनेक दरारें आ गयी हैं, वहां पर अकसर दुर्घटना हो जाती हैं। उस ट्रैक को ठीक किया जाए। इस रेलवे ट्रैक के खराब होने के कारण एक बड़ा हादसा कुछ वर्ष पहले चाबा में हो गया था। उस समय हमारे माननीय नेता लखी राम जी उसमें सवार थे। भगवान की कृपा से जो रेलवे दुर्घटना हुई, उसमें वह बच गये। इसके पहले भंवरटैंक के पास दुर्घटना हुई थी । कई बार ह्यूमैन नैग्लीजेंसी की वजह से दुर्घटना हो जाती है किन्तु वहां पर रेलवे ट्रैक की खराबी के कारण अनेक दुर्घटनाएं हो जाती हैं इसलिए ट्रैक को ठीक करने की जरूरत हैं। महोदय, आज हरेक राज्य को दिल्ली के मुख्यालय से तेज गाड़ी से जोड़ा जा रहा हैं --- राजधानी ऐक्सप्रैस, शताब्दी ऐक्सप्रैस से जोड़ा जा रहा हैं लेकिन मुझे खेद हैं कि छत्तीसगढ़ एक नया राज्य बनने जा रहा है, उदयीमान राज्य हैं लेकिन उसे दिल्ली से जोड़ने के लिए कोई तीव्र गति वाली गाड़ी नहीं हैं। आप छत्तीसगढ़ ऐक्सप्रैस से जाएंगे तो 36 घंटे से कम नहीं लगते, उत्कल कलिंग ऐक्सप्रैस से जाएंगे तो 24 घंटे से कम समय नहीं लगता—कोई ऐसी गाड़ी नहीं हैं जिसमें कम समय में वहां पहुंचा जा सके। मैंने पिछली बार माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था और उनसे अनुरोध किया था कि जब सभी राज्यों को आप राजधानी ऐक्सप्रैस और शताब्दी ऐक्सप्रैस से जोड़ रहे हैं तो छत्तीसगढ़ को वंचित क्यों कर रहे हैं? मैं आशा करता हूं कि वहां भी शीघ्र ही वह दिल्ली से कलकत्ता और नागपुर, रायपुर, बिलासपुर होते हुए एक नयी तीव्रगामी गाड़ी, चाहे शताब्दी ऐक्सप्रैस हो या राजधानी ऐक्सप्रैस हो, जिसमें फर्स्ट क्लास ए.सी. लगा हो—क्योंकि वहां कोई फर्स्ट क्लास ए.सी. सिवाय मेल ट्रेन के और

कहीं नहीं है। चलाएंगी । मैं आशा करता हूं कि वह गाड़ी हमें छत्तीसगढ़ राज्य बनने के बाद उपहार में देगी, इसकी वह घोषणा करेगी, ऐसा मुझे पूरा विश्वास हैं इसके अतिरिक्त मैं उन्हे धन्यवाद भी देना चाहता हूं कि उन्होने एक डायनैमिक काम किया हैं। पढ़ने वाले बच्चों को उन्होने कुछ रियायत दी है लेकिन इसमें एक अनॉमलि आ रही हैं। छात्र और छात्राओं को पास देने में भेद किया गया हैं कि दंसवी पास छात्र हैं और 12वीं पास छात्राओं को पास दिया जाएगा, इस अनॉमलि को दूर किया जाए और दोनों के लिए बराबर कर दें तो इससे सभी को सहुलियत होंगी। इसके अतिरिक्त मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि सांसदों को भी इससे जोड़ा जा सकता हैं। छात्र और छात्राओं को एक प्रमाण पत्र की आवश्यकत होगी कि वह इस स्कूल में पढ़ते हैं और यदि सांसदों को इसमें इनवॉल्व कर तो मैं समझता हूं कि जहां एक ओर सांसद जनता से जुडेंगे वही लोग भी अपने प्रतिनिधि से जुडेंगे। इसी तरह से इन्होने यात्री भाड़े में कोई वृद्वि नहीं की हैं। माल भाड़े में भी कुछ चुनी हुई वस्तुओं पर सीमित वृद्वि की हैं। रेलवे को आज फंड की आवश्यकता हैं। अपने सीमित साधनों से उसको बहुत सी आवश्यकताएं पूरी करनी पड़ती हैं। उत्तर से दक्षिण तक और पूर्व से पश्चिम तक रेल सारे हिन्दुस्तान को जोड़ती हैं और अधिकांश लोग इससे यात्रा करना पंसद करते है। महोदय, रेलवे सबसे बड़े इम्प्लॉयर के रूप में जानी जाती हैं और सर्वाधिक कर्मचारी रेलवे में ही काम करते हैं लेकिन इसकी गरिमा जो पहले थी, वह अब धीरे-धीरे कम होती जा रही हैं। आप इसमें जाएंगे तो क्या पाएंगे? जैसा कि हमारे एक माननीय सदस्य अभी बोल रहे थे कि वहां सब कुछ टूटा-फूटा मिलेगा। कहीं पानी नहीं मिलेगा, कहीं लाईट नहीं मिलेगी- इस प्रकार की स्थिति हो रही हैं इसलिए जनता में एक अवेयरनेस लाने की आवश्यकता हैं और मैं कहूंगा कि यदि रेलवे भी इन चीजों में सुधार करे तो अच्छा होगा।

इसी तरह से जिन गड़ियों में टिकट के साथ बेडरोल की व्यवस्था की जाती हैं, उसको यदि हम कहें कि वे “बैड रोल” अदा कर रहे हैं तो ज्यादा अच्छा होगा। जो बेडरोल रेल में दिए जाते हैं वे बहुत गंदे होते हैं। किसी की धुलाई ठीक से नहीं होती हैं तो कोई फटा रहता हैं। यदि शिकायत करें तो कहा जाता हैं कि सीमित मात्रा में रहने के कारण हम कहां तक पूर्ति करें? कई बार तो उनमें खटमल भी नजर आते हैं। ताकिया ऐसा होता हैं कि उसका कवर छोटा होता है और ताकिया बड़ा होता हैं। यदि यात्रियों से इन चीजों का किराया लिया जाता हैं तो वे ठीक प्रकार की तो होनी चाहिए। ये छोटी-छोटी बातें हैं, मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री महोदया इनकी ओर विशेष ध्यान देंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री नरेश यादव) : मिरी जी, समाप्त करे। अन्य सदस्यों को भी बोलना है।

श्री गोविन्दराम मिरी : महोदय, आप बैठे हैं इसलिए आपके आदर में अधिक बोल रहा हूं। मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। वैसे भी आज हमारा इस सदन में बोलने का अंतिम दिन हैं। मैं माननीय मंत्री महोदया को धन्यवाद देता हूं और पुनः उनका ध्यान आकर्षित करते हुए कहना चाहता हूं कि जो तथ्य मैंने उठाए है, उनकी ओर वे विशेष ध्यान दें और एक तीव्रगामी रेलगाड़ी की घोषणा करें। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री नरेश यादव) : बहुत-बहुत धन्यवाद, मिरी जी। श्री सनातन बिसि।

SHRI SANATAN BISI (Orissa): Sir, when we were discussing the subject last time, I had mentioned it in this House. The Minister herself had stated that whatever the proposals we made on the 20th December, 1999, she was committed to them. She had said that the Ministry accepted those proposals and said that the compliance would be intimated to us, but till now nothing has come to us. So, I am repeating this.

Last time also I had submitted with regard to the timing of the Tapasvini train, the Sambalpur-Talcher train. The background for the starting of this train was, the people of Sambalpur had agitated for this. They were demanding this for 113 years. After that, the Sambalpur-Talcher railway line was taken up. But now, the people of Sambalpur are not getting the benefit of it! The train is starting from Rourkela. It is coming to Sambalpur at midnight, at about 12. There is a great difficulty to the passengers. For those who are travelling from Sambalpur to Bhubaneswar and from Sambalpur to Cuttack, it is the centre. As per the demand of the people it has started, but now they are being deprived of the benefit because it is starting from Rourkela. At Rourkela, there are several trains to connect to other places. So, for the sake of the Rourkela people, the people of Sambalpur and nearby areas should not suffer. When the train is coming at midnight, there is no passenger movement. While returning from either Cuttack or Bhubaneswar, the timing is all right. Early in the morning it is coming to Sambalpur.

As I said, several times the demand has been made. There was also a Rail Roko Andolan at Sambalpur for this purpose. I request that at least now, the Minister should consider the demand. I have already stated this twice in

this House. Several demands have been received by the Ministry in this regard.

Secondly, as I said last time, there was the demand with regard to the doubling of the Sambalpur-Jharsuguda line. I had a hope on this when we met the Madam in her chamber. Then also 1 had mentioned about doubling of this line. It has come in the Press that there is no major change in the present Budget for the development of the Railways. But, so far as Orissa is concerned, at least something should be done for the cyclone affected areas. The next point that 1 want to submit is regarding the rehabilitation package for those people whose land was taken for Sambhalpur-Talcher line. There was a proposal that the land oustees will get some compensation for their land and one member of each family would get employment in the Railways or in some other organisation. But, it has not been done so far. So, these are the problems so far as Western Orissa is concerned. The next point is that it was decided or rather it was a proposal that the frequency of the Sambhalpur-Nizamuddin Hirakud Express would be increased and it would be for three days in a week from Niazmuddin to Sambhalpur and from Nizamuddin to Puri also it would be for three days in a week. But, still this train is running only from Nizamuddin to Puri for three days a week. We demand that the frequency of this train may be increased from three days a week to six days a week. It should be for three days a week from Sambhalpur to Nizamuddin and from Nizamuddin to Puri also it should be for three days a week. I request the hon. Minister to take special interest and pay special attention to Western Orissa because so far it has been neglected completely. Thank you.

श्री बनारसी दास गुप्ता (हरियाणा) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मै आपको धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार व्यक्त करने का अवसर प्रदान किया हैं। महोदय, शायद देश आजाद होने के पश्चात् सुश्री ममता जी पहली महिला रेल मंत्री हैं। ममता जी कए कर्मठ, निडर और योग्य महिला हैं। मुझे आशा हैं इनके नेतृत्व में रेल संगठन के तंत्र की पूरी तरह से विकास किया जाएगा और यात्रियों को आधुनिक सुविधाओं से सम्पन्न किया जाएगा। इन्होने जो बजट प्रस्तुत किया हैं उससे यह साबित हो गया है कि महिलाएं ममतामय और करूणामय होती हैं इसीलिए इन्होने यात्रियों पर किराया नहीं बढ़ाया हैं। जो माल ढुलाई पर पांच प्रतिशत की वृद्दि की हैं वह वृद्दि भी साधारण गरीबों के नित्य प्रति प्रयोग में आने वाली चीजों पर नहीं की गई हैं। रेल संगठन का विकास तो बहुत हुआ हैं। मैं मंत्री जी की इस बात से तो सहमत नहीं हूं कि पिछले तीस वर्षो में इस

तंत्र को बिल्कुल नजरन्दाज किया गया।

महोदय, आजादी से पहले का वह समय, वह जमाना मुझे याद हैं आज से लगभग साठ साल पहले जब हम दिल्ली से रेलगाड़ी में सवार होकर ममता जी के महानगर कलकत्ता, चार दिन में पहुंचते थे तो कपड़े काले हो जाते थे, सारा शरीर काला हो जाता था। वहां पहुंचकर जब हम स्नान करते तो कालिख उतरती थी। कई बार तो कोयले की उड़ती हुई कण आंखों में गिर जाती थी और हफ्तो तक वह यात्रियों को परेशान करती थी। आज हम दिल्ली से सवार होते है, नहा धोकर बैठते हैं, अगले दिन सुबह कलकत्ता में जाकर साफ-सुथरे उतरते है और जाकर स्नान कर लेते है। विकास तो हुआ हैं लेकिन जितना होना चाहिए था या होना चाहिए उतना नहीं हुआ हैं। मुझे आशा हैं कि इनके नेतृत्व मे विकास में जो कमी हैं वह पूरी होगी, पूरा ध्यान दिया जाएगा आजकल प्लेटफार्मो की, मुसाफिरखानों की , रेल के डिब्बो की सफाई की बहुत जरूरत हैं। वहां बड़ी गंदगी होती हैं। हालांकि प्रबंध किया गया हैं लेकिन यह बहुत कम हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय फर्स्ट क्लास के डिब्बे की हालत तो बिल्कुल खराब हो गई हैं।

[**उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) पीठासीन हुए**]

वह तो इतना नजरअंदाज किया जाता हैं कि उसकी सफाई नहीं होती है। उसकी सीटें टूटी-फूटी हुई हैं, टॉयलेट गंदे हैं, कोई यात्री वहां जा नहीं सकता, उसे इस्तेमाल नहीं कर सकता। रेल के डिब्बों की, मुसाफिरखानों की , रेलवे स्टेशनों की पूरी सफाई का प्रबंध होना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, खाद्य पदार्थो में भी बहुत त्रुटी है। लोग शिकायत करते है कि खाना अच्छा नहीं मिलता। पीने के लिए मिनरल वाटर की बोतल दी जाती हैं लेकिन आजकल बहुत कंपनियां हैं जो मिनरल वाटर बनाती है कि लोग शिकायत करते हैं कि वह भी शुद्व नहीं हैं, पानी अच्छा नहीं हैं । इसलिए खाद्य पदार्थो की सामग्री अच्छी होनी चाहिए शुद्व होनी चाहिए।

इसके अतिरिक्त ममता जी ने बहुत सारी नई रेलवे लाइनें निकालने की, नई गाड़िया चलाने की स्कीम बनाई हैं, उन्हे अपने बजट भाषण में बताया हैं। अभी मेरे माननीय साथी बैरागी जी मध्य प्रदेश की शिकायत कर रहे थे लेकिन बैरागी जी से भी ज्यादा शिकायत मेरी हैं हरियाणा को लेकर। माननीय मंत्री जी की पूरी बजट स्पीच में कही हरियाणा का नाम तक नहीं आया। उपसभाध्यक्ष महोदय, यह हरियाणा के साथ बहुत बड़ा अन्याय है। माननीय बैरागी जी के मध्य प्रदेश में अरबों रूपये खर्च होने वाली

योजनाओं पर कुछ लाख रूपये खर्च करने का वचन तो दिया है। हरियाणा में तो एक इंच रेलवे लाइन बनाने की बात और एक पैसा खर्च करने का कोई वादा मंत्री जी ने नहीं किया हैं। मैं उनसे प्रार्थना करता हूं कि हरियाणा के साथ इंसाफ किया जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, सन् 1996 में जब मैं राज्य सभा का सदस्य बनकर आया उसके कुछ समय बाद माननीय रामविलास पासवान रेल मंत्री बने । जब उन्होने रेल बजट पेश किया तो मैंने एक मांग रखी थी कि हिसार से अग्रोहा, फतेहाबाद होते हुए सिरसा तक एक नई रेल लाइन निकाली जाए। उपसभाध्यक्ष महोदय, अग्रोहा एक बहुत बड़ा धाम हैं। बड़ा तीर्थ स्थल हैं। देश भर के तीन करोड़ अग्रवालों के भावनात्मक संबंध अग्रोहा धाम के साथ जुडे हुए हैं । प्रतिवर्ष हजारो की संख्या में देश भर के अग्रवाल वहां आते हैं परंतु उसका रेल के साथ कोई संबंध नहीं हैं, कोई रेल लाइन नहीं हैं, कोई रेलवे स्टेशन नहीं हैं। यदि हिसार से सिरसा तक रेल लाइन निकाली जाए तो जहां अग्रोहा की यह कमी पूरी होगी और अग्रवालों की अपने धाम, अपने तीर्थ स्थल तक जाने की सुविधा प्राप्त होगी वहीं फतेहाबाद, जो कॉटन की बहुत बड़ी मंडी हैं, भारी मात्रा में कॉटन वहां आता हैं जो सारे देश में जाता हैं, सिरसा कॉटन बेल्ट की बहुत बड़ी मंड़ी है उसको भी इय नई रेल लाइन से सुविधा होगी और आर्थिक दृष्टि से भी रेल विभाग को लाभ होगा।

इसके साथ ही मैं एक और प्रार्थना करना चाहता हूं कि रोहतक सारे हरियाणा का केंद्रीय शहर है। वहां से रिवाड़ी तक एक नई रेल लाइन कोसली और झझ्झर होते हुए बनाई गई।

तीसरी मेरी मांग हैं रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में लिखा हैं राजस्थान में झुंझनू से लेकर पिलानी तक नई रेल लाइन बनाने का सर्वेक्षण किया जाएगा। यह वचन उन्होने दिया है कि इसके लिए सर्वेक्षण किया जाएगा। मैं प्रार्थना करता हूं कि इसको पिलानी और लोहारू और लोहारू से भिवानी तक बढ़ाया जाए। इससे राजस्थान और हरियाणा के लोगों को पंजाब, हरियाणा और राजस्थान जाने के लिए बहुत लोभ होगा। इस रेलवे का सर्वेक्षण भी किया जाए और इसका निर्माण भी किया जाए। इसके अलावा हरियाणा में कि बहुत सारी नई रेलगाड़ियां चलाने की आवश्यकता हैं। चरखीदादरी एक बहुत बड़ा टाऊन है। चरखीदादरी एक बहुत बड़ी मंडी हैं, बहुत व्यापारी हजारों की संख्या में लोग दिल्ली जाते हैं। चरखीदादरी से दिल्ली जाने के लिए सीधी रेल लाइन नहीं हैं, कोई भी सीधी रेलगाडी नहीं हैं। उन्हे रिवाड़ी में आक र गाड़ी बदलनी पड़ती है । एक नई गाड़ी हिसार मे भिवानी होते हुए चरखीदादरी और रिवाड़ी होते हुए दिल्ली तक चलाई जाए। पहले यह मीटरगेज पर स्टेशन होता था तब एक ऐसी ट्रेन चलती थी।

परन्तु ब्रॉडगेज बनने के बाद एक्सप्रेस ट्रेन भिवानी से रोहतक हो कर दिल्ली चलाई जाती हैं। चरखीदादरी के लोग बच जाते हैं, उनको सीधी रेलगाड़ी दिल्ली तक उपलब्ध नहीं है। मैं एक और प्रार्थना करना चाहता हूं। बहुत सारी गाड़ियां ऐसी है जो विभिन्न स्थानों से आ कर दिल्ली में खड़ी होती है। और वह 8-8, 10-10 और 12-12 घंटे खड़ी रहती हैं । यार्ड में इतनी भीड़ हो जाती है कि गाड़ियों खड़ी करने के लिए जगह नहीं बचती । यदि यह गाड़िया भिवानी तक चला दी जाएं, दिल्ली से भिवानी आने जाने में 6 घंटे लगते हैं जबकि यह गाड़ियां दिल्ली में 16-16 घंटे खड़ी रहती हैं। इससे रेलवे की आमदनी बढ़ेगी और यात्रियों को भी सुविधा प्राप्त हो जाएगी। दिल्ली के अंदर जो भारी भीड़ होती हैं, उससे भी बचा जा सकता हैं। यह सब मांगे जो मैंने रखी हैं,पूरी कर दी जाएं, इससे रेलवे को लाभ होगा और यात्रियों को भी, जनता को भी भारी लाभ होगा। मैं आपका धन्यवाद करता हूं और आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि इन मांगों के ऊपर पूरा ध्यान दें और इन्हे पूरा करें। आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

प्रो.रामगोपाल यादव (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत संक्षेप में माननीय रेल मंत्री जी को आपके माध्यम से कुछ सुझाव देना चाहूंगा और कुछ मांगे भी रखना चाहूंगा। श्रीमन् सब से बड़ी समस्या जिसका हमें रेल यात्रा करते समय सामना करना पड़ता हैं, वह रहें रेलो का टाइम से नहीं आना। आज के युग में जब इतना बढ़िया सिस्टम हो गया हैं, कंम्प्यूटर से जानकारी हासिल की जा सकती हैं, सब कष्टप्रद बात यह होती हैं जब यह पूछते हैं कि ट्रेन कब आ रही है तो बताया जाता हैं कि 10 मिनट, 15 मिनट लेट आ रही हैं लेकिन कभी कभी 15 मिनट से बढ़ कर पांच घंटे में तबदील हो जाती हैं। स्टेशन पर तीन-तीन, चार-चार, पांच-पांच घंटे इंतजार करना पड़ता हैं जो बहुत ही इरीटेटिंग और एगोनाइजिग होता हैं। मैं पूछना चाहूंगा इस तरह की जो सुविधा हैं समय की जानकारी की किन्ही दो बड़े स्टेशनों के बीच में पता चल जाता हैं कि ट्रेन कब पहुंच रही हैं, कब छुटी है। कम से कम यात्रियों को यह तो पता चल ही जाना चाहिये, 15-20 मिनट से एक घंटा हो जाए लेकिन पांच-पांच घंटे देरी नहीं होना चाहिये। 15-20 मिनट से एक घंटा हो जाए लेकिन पांच पांच घटे की देरी नहीं होना चाहिये। इस तरह की सूचना उपलब्ध कराने की व्यवस्था की जानी चाहिये। अगर ट्रेंस टाइम पर चलने लगे तो आप सब से अच्छे मंत्री तो हैं ही, आपका मंत्रियों का समूह अच्छा और बहुत सफल माना जाएगा। ट्रेंस टाइम पर आना ही सब से ज्यादा राहत देने वाला कार्य होगा, आप चाहे और कोई सुविधा दें सकें। माननीय मंत्री जी दिग्विजय सिंह जी बिहार से आते हैं। मुझे कहते हुए अफसोस हो रहा हैं, आम लोगों को यह धारणा हैं कि जो ट्रेन बिहार से हो कर आती हैं जो बिहार से आती है, वह कभी टाइम पर नहीं आती हैं। उसका कुछ इलाज कीजिए। एक बात ओर हो गयी हैं। पहले जो रिजरवेशन के डिब्बे

हुआ करते थे जिस आप स्लीपर क्लास कहते हैं उनमें दिन में आर्डिनरी यात्री बैठ जाते थे। जब से स्लीपर क्लास हो गया हैं उनमें नहीं बैठ सकते हैं। तब तत्कालीन रेल मंत्री ने यह कहा था कि सामान्य यात्रियों के लिए भी कुछ डिब्बे बढाएंगे। लेकिन सामान्य यात्रियों के लिए अब भी कोई स्पेश बढ़ा नहीं हैं। 80 फीसदी लोगों के लिए 20 फीसदी जगह बैठने की हैं और 20 फीसदी यात्रियों के लिए जो प्रिविलेज्ड क्लास के हैं उनके लिए 80 फीसदी स्पेस है। अब यह जो डिसपैरिटी हैं जो ट्रेन्स में खाने पीने की व्यवस्था हैं जिसकी तरफ अभी माननीयय बनारसी दास जी ने इशारा किया था उसकी स्थिति बहुत खराब हैं और सबसे खराब स्थिति उसमें हो जाती है कि अनाअथराइज्ड वेंडर्स दिल्ली स्टेशन से आपको मिलेंगे, अगर आप वहां से बेठेंगे। अनअथराइज्ड वेंडर्स को वहां कोई रोकने वाला डिब्बा थोड़ी दूर, पीछे हैं और वहां अगर ले तो एक ही बोतल पर एक जगह पर 10 रूपए हैं और वहां दूसरी जगह पर 12 रूपए हैं। पिछले दिनों मैंने इसकी कंप्लेंट भी अधिकारियों से की। कहा था। लेकिन कोई असर नहीं है। वे धडल्ले से 12 रूपए की बोतल बेचते है। पता चला कि इन अनअथराइज्ड वेंडर्स का लाइसेंस तो कैसिंल होगा नहीं। लाइसेंस है ही नहीं। नई दिल्ली स्टेशन पर अनअथराइज्ड वेंडर्स फ्रीली ऑपरेट करते हैं तो दूसरी जगहों पर क्या स्थिति होगी इसकी स्वयं कल्पना कर सकते है।

ये जो ई.एम.यू. ट्रेन्स चलती हैं—ये बहुत बढ़िया ट्रेन्स हैं लेकिन सबसे बड़ी दिक्कत यह हैं कि अगर कभी यात्री को मान लीजिए इटावा से बैठकर कानपुर जाना हो तो इनमें यूरिनल्स नहीं होते हैं। दो मिनट से ज्यादा रूकती नहीं हैं। यह भी नहीं कि यात्री बीच में कही उतरकर किसी स्टेशन परपेशाब करने जा सके। तो कोई इस तरह की व्यवस्था डिब्बों में की जाए थोड़ी सी जगह निकालकर। कम से कम यूरिनल्स की व्यवस्था होनी चाहिए क्योंकि कहीं भी तीन-चार घंटे का बीच का रास्ता हैं,कोई यात्री अगर एक बार बैठ गया तो फिर उसको बहुत दिक्कत हो जाती हैं। यह नेचुरल जो परेशानी हैं इस परेशानी को रिमूव करने की कोशिश की जाए। यह मेरा अनुरोध आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : वे ट्रेन्स शायद शार्ट डिस्टेंस के लिए हैं नाट फार लांग डिस्टैंस।

प्रो. रामगोपाल यादव : तीन-चार घंटे का सफर होता हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : एक घण्टे या आधे घण्टे का होता हैं।

PROF. RAM GOPAL YADAV : No, No, that is not the case.

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिग्विजय सिंह) : पहले इसी बात को रखकर उनको प्रारंभ किया गया था कि 80-100 किलोमीटर तक चलायी जाएं। लेकिन बाद में सांसदों का दबाव बढ़ता गया और उनकी दूरी भी बढ़ती गयी। उसमें दिक्कत यह हैं कि अगर इसका इंतजाम कर दिया जाएगा तो फिर सफाई के लिए ज्यादा समय चाहिए। इसीलिए उसका इंतजाम नहीं किया गया हैं। वेसे हमें कोई आपत्ति नहीं है।

प्रो. रामगोपाल यादव : एक बहुत बड़ी जो प्राब्लम हैं वह रिजरवेशंस को लेकर हैं। अगर बहुत गंभीरता से और सीरियसली आप जांच करे तो यह पाएंगे कि कहीं न कहीं कोई ऐसी बात हैं, कोई माफिया गैंग रेलवे में आपरेट करता हैं जो रिजरवेशंस पर कंप्लीट अपना होल्ड बनाए हुए हैं। जो साउथ जाने वाली ट्रेन्स हैं अगर उनका एक-दो महीने पहले हैं, जैसे आज टिकट मिलनी शुरू हो गयी और दो घंटे के अंदर जाएंगे तो नो रूम हो जाएगा। पता नहीं चलता है कि ये टिकटें कब बिक जाती हैं और रिजरवेशन की सीट्स जितनी डिस्टेंस हो उसके हिसाब से एक सौ, दो सौ या पांच सौ रूपए में आराम से खरीदी जा सकती है। यह हर जगह चलता हैं। दूसरे नाम से यह टिकटे पहले ही बुक हो जाती हैं। यह एक बहुत बड़ा बिजिनेस बन गया हैं। इसको रोकना चाहिए और कंप्यूटर का लगता हैं कि इसमें बहुत बड़ा योगदान हैं। एक बार माननीय श्री नीतीश कुमार जी जब मंत्री थे तब मैंने आगरा से शताब्दी एक्सप्रेस से आने के लिए रिजरवेशन कराया था। हमारे टिकट पर पता चला कि कई सौ का वेटिंग लिस्ट नंबर था। मुझे लगा कि पहुंच नहीं पाएंगे। जब मैं डिब्बे में पहुंचा तो आधे से ज्यादा डिब्बा खाली था। पता चला कि कंप्यूटर में इस तरह से फीड कर दिया जाता हैं और जो सामान्य पैसेजंर होगा, वह घबरा जाएगा। दस, बीस, पचास रूपया दे देगा और उसका नंबर आ जाएगा। उसको कहेंगे कि हां, आपका हो जाएगा। यह सिस्टम अब भी चल रहा हैं। मैंने इसकी लिखित शिकायत भी की, इसके बावजूद इसमें आज तक कोई परिवर्तन नहीं आया। आपका एक नंबर हैं, दो नंबर हैं या सौ नंबर हैं, उससे कोई फर्क नहीं पड़ता। भले ही वेटिंग लिस्ट नंबर आपकी टिकट में 100, 200, 300 हैं, लेकिन गाड़ी खाली हैं। आगरा इतना महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं। सारी दुनिया के टूरिस्ट वहां जाते हैं। आप वहां घंटा, डेढ़ घंटा भी खड़े रहिएगा, लेकिन ट्रेन के बारे के बारे में एनाउंसमेंट करने की वहां कोई व्यवस्था नहीं है। जब वहां ट्रेन आने को होती हैं तो पांच मिनट पहले उसकी एनाउंसमेट होती हैं कि फलां ट्रेन अपना लास्ट स्टेशन छोड़ चुकी हैं। कितने बजे आ रही हैं, किस प्लेटफार्म पर आ रही हैं, इसकी

कोई सूचना नहीं। जब से कम्प्यूटर से आने-जाने की टाइमिंग्ज की व्यवस्था पता चलने लगी हैं तब से जो मैनुअली फोन उठाते थे वह उठाना बंद कर दिया हैं। आप जानते हैं हर आदमी कोई किताब लेकर तो चलता नहीं हैं कि उसे देख कर पता चला कसे कि फलां ट्रेन का नंबर क्या हैं। कम्प्यूटर में तो कहेगा कि ट्रेन नंबर, डायल जीरों, दैन डायल फलां, दैन डायल ट्रेन नंबर. अब हर आदमी के पास ट्रेन नंबर नहीं हैं। कोई व्यक्ति वहां फोन उठाता नहीं हैं। नंबर 131 कोई उठायेगा नहीं और 1330 पर आप कंप्यूटर पर बता दीजिए। वहां यह स्थिति हो गई हैं। इसकी वजह से आम आदमी परेशान हैं। सब से बड़ी दिक्कत हमारे इटावा में हो गई हैं क्योंकि अभी थोड़े दिनों से कंप्यूटर सूचना का सिस्टम हो गया हैं। अब वहां कौन जानता हैं और कौन किताब लेबर जाए और लिखे कि फलां ट्रेन का नंबर क्या है। जो मैनुअली उठाने वाला हैं उसको कोई उठाता ही नहीं हैं। यदि आपके पास ट्रेन का नंबर हैं तो फीड करके अगर वह बता दे कंप्यूटर से, तो पूछ लीजिए वरना तो गाड़ियो के आने-जाने के बारे में कोई वहां बताने वाला नहीं हैं। वहां यह स्थिति हो गई है। इसलिए इसमें भी कुछ ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए, ऐसी डाइरेक्शंस होनी चाहिएं कि कंप्यूटर के अलावा जो दूसरा टेलीफोन लगा हैं, उस पर जो आदमी बैठता हैं, जब घंटी आए तो वह उसे उठाने लगे।

जैसे-जैसे लंबी ट्रेस आने लगी हैं वैसे-वैसे प्लेटफॉर्म्ज की लंबाई भी अब बहुत बढ़ गई हैं। पहले जो छोटी ट्रेस हुआ करती थी लेकिन अब बहुत लंबी ट्रेंस हैं। प्लेटफॉर्म्ज भी बहुत लंबे है, लेकिन प्लेटफॉर्म्ज के जो कवर हुआ करते थे, बरसात या गर्मी से लोगों को बचाने के लिए,वे ज्यो के त्यों हैं। माननीय मंत्री जी यह एक व्ययवहारिक दिक्कत है, बरसात में अगर आप हमारे इटावा में आयेंगे, अब हम लोग जब बुलायेंगे तो आप आयेंगे ही, और बरसात में आपको अगर ट्रेन में बैठना पड़े, ए.सी. फर्स्ट क्लास मगध एक्सप्रैस में अगर आप बैठेंगे तो 150 मीटर आप खुले में चलेगें, इतना लंबा प्लेटफार्म हैं। अगर पानी बरस रहा हो या धूप हो तो आपको बहुत दिक्कत होगी। इसलिए प्लेटफार्म्ज के ऊपर जो कवर हैं उनको भी बढ़ाया जाना चाहिए। जितने लंबे प्लेटफार्म हैं उस अनुपात में आप न भी बढ़ाए, तो भी उतने ही बढ़ाए ही जाने चाहिए जितने से वहां के यात्रियों के कष्ट को कुछ कम किया जा सकें।

महोदय, दो-तीन बातें मैं और कहना चाहूंगा। एक तो मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने कम से कम हमारी रेक्वेस्ट को स्वीकार करते हुए जो इटावा से मैनपुरी को जोड़ने वाली रेल लाइन है, जिसकी घोषणा माननीय देवेगौडा जी करके आए थे, उसके लिए कुछ टोकन पैसा स्वीकार किया हैं। अगर आप उस पैसे में कुछ बढ़ोत्तरी कर दें तो

सर्वे हो करके कुछ काम हो सकता हैं। मेरा अनुरोध है कि आप उसमें कुछ बढ़ोत्तरी कर दें। दूसरे, मैने पहले भी मांग की थी कि उत्तर प्रदेश में संभल कई दृष्टियों से बहुत महत्वपूर्ण नगर हैं और इसके लिए कोई रेलवे लाइन नहीं हैं। मुरादबाद से पैसेजंर गाड़ी जाती हैं, जब मैंने बताया था तो लोग हसं रहे थे,लेकिन वह वास्तविकता हैं। संभल से सिरसी के लिए जाने वाली रोड़ पर खुला रेलवे क्रॉसिंग हैं। उस पर पैसेजर ट्रेन आती हैं तो ड्राईवर पहले गाड़ी को रोक देता हैं। फिर एक आदमी पीछे से उतर कर जाता हैं और फॉटक बंद करता है। उसके बाद गाड़ी जब निकल जाती हैं तो फिर फाटक को खोल देता है। कोई उसमें आता-जाता नहीं हैं। अगर गजरौला से संभल को मेन लाइन से जोड़ दिया जाए।

महोदय, संभल मेंथॉल की एशिया की सब से बड़ी मंडी हैं। वहां से बहुत बड़े पैमाने पर मेंथॉल पूरे देश में जाता है। अगर इसे जोड़ दिया जाए तो आसपास का पूरा इलाका और जो किसान इस की खेती करते हैं, वह बहुत लाभांवित हो सकते हैं।

महोदय, फर्रूखाबाद के लिए केवल एक ट्रेन हैं जो यहां से जाती हैं। उस में फर्स्ट क्लास तो हैं, लेकिन ए.सी. का कोई डिब्बा नहीं लगता हैं। अगर आप ए.सी. का आधा डिब्बा भी लगा दें तो एम.पीज. और दूसरे लोगों को सहूलियत रहेगी। फिर जब ए.सी. का डिब्बा लग जाता हैं तो उस से गाड़ी का रख-रखाव भी ठीक हो जाता है। अभी फर्रूखाबाद और कन्नौज से लोगों को इटावा आना पड़ता है। इसलिए अगर कालंदी एक्सप्रैस में ए.सी. सैकंड क्लास का ही डिब्बा जोड़ दिया जाए तब भी उस गाड़ी की स्थिति में सुधार हो सकता हैं।

महोदय, एक मगध एक्सप्रेस हैं जोकि पटना की तरफ से आती हैं तो इटावा में रूकती हैं, लेकिन जब दिल्ली से जाती हैं तब नहीं रूकती । इसलिए कई बार जो लोग उधर से मगध एक्सप्रेस से आते हैं और इटावा में उतरते हैं, अगर वह मगध एक्सप्रेस में इटावा उतरने के लिए बैठ जाते हैं तो फिर वह कानपुर उतरते हैं। महोदय, इस तरह यह जो डिस्क्रिपेंसी हैं, मैं चाहूंगा कि इसे खत्म कर दिया जाए और मगध एक्सप्रेस जब "अप" में रूकती हैं इटावा मं तो "डाउन" में जाने वाली मगध एक्सप्रेस को भी इटावा में रूकने के आदेश दे दिए जाएं।

महोदय, हमारे यहां से बहुत से लोग वैष्णो देवी की यात्रा पर भी जाते हैं। वे ट्रेन से पठानकोट तक जाते है। अगर इन्हे जम्मू तक एक्सटेंड कर दिया जाए तो इस तीर्थ के लिए जाने वाले यात्रियों को बहुत राहत मिलेगी।

महोदय, मैं इटावा पर केवल एक ट्रेन का ठहराव चाहता हूं क्योकि मध्यप्रदेश में

भिंड की तरफ से और मैनपुरी, फर्रूखाबाद और आसपास के इलाकों से लोगों के लिए इटावा ही मेन स्टेशन हैं। अगर जोधपुर हावड़ा एक्सप्रेस का वहां ठहराव कर दिया जाए तो वहां से राजस्थान की तरफ आने वाले लोगों को बड़े पैमाने पर राहत पहुंच सकती हैं।

माननीय रेल मंत्री जी ने गरीबों पर बहुत कृपा की हैं। मैं उन्हे बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आप ने गरीबों पर रेल किराएं का बोझ नहीं बढ़ाया और दूसरा भार नहीं बढ़ाया। साथ ही माननीय उपसभाध्यक्ष जी आप को भी समय देने के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री चुन्नी लाल चौधरी (**उत्तर प्रदेश**) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी को इस बात के लिए बधाई देता हूं, आभार प्रकट करता हूं कि उन्होने यात्री किराए में कोई बढ़ोतरी नहीं की है। दूसरे मैं उन्हे इस बात के लिए भी बधाई देता हू कि उत्तर प्रदेश के लिए बरसों से स्वीकृत परियोजनाएं जिन पर कोई कामउ नहीं हो रहा था, उन के लिए उन्होने इस बजट में हमें धनराशि दी हैं। मैं उन का कुछ वर्णन यहां सदन में करना चाहूंगा। डी.आर.टी.ओ. लखनऊ को इस बार के बजट में उन्होने अधिक-से-अधिक पैसा दिया हैं। आई.आई.टी. कानपुर में अनुसंधान एवं विकास केन्द्र की स्थापना का प्रस्ताव उन्होने रखा हैं जोकि पास भी हुआ हैं। वाराणसी में 4 हजार हॉर्स-पावर डीजल इंजन कारखाने के निर्माण के लिए इस बजट में 24 करोड़ रूपए की धनराशि रखी गयी हैं। कानपुर लखनऊ लाइन के विद्युतीकरण के लिए 10 करोड़ रूपए का प्रावधान रखा गया हैं और यह भी कहा गया हैं कि मार्च तक यह कार्य पूरा हो जाएगा। इसी प्रकार तमाम चालू परियोजनाएं जो उत्तर प्रदेश में थी, उन के लिए भी आप ने काफी धनराशि दी हैं। आगरा इटावा बरास्ता फतेहाबाद और बाह नई लाइन परियोजना पूरी करने के लिए 10 करोड़ रूपया दिया गया हैं। महोदय, यह बहुत पुरानी योजना थी जो कि अब पूरी होने जा रही है। यह कुल 8 सौ करोड़ रूपए की है और इस के लिए पिछले साल मात्र 19 लाख रूपया दिया गया था। इसी प्रकार मुगलसराय जाफराबाद (लखनऊ मुगलसराय चरण 1) विद्युतीकरण परियोजना, जिसकी लागत 45 करोड़ रूपए हैं, के लिए 5 करोड़ रूपए बजट में दिए गए है। लखनऊ-मुरादाबाद-सहारनपुर के बीच 65 स्टेशनों में ट्रैक सर्किटिंग के काम के लिए भी बजट में दो करोड़ रूपए दिए गए हैं। कानपुर और पनकी के बीच 9 किलोमीटर लम्बी तीसरी लाइन डालने के लिए, जिसकी बहुत आवश्यकता थी, उसके लिए भी बजट में दो करोड़ रूपए दिए गए हैं। कानपुर और पनकी के बीच 9 किलोमीटर लम्बी तीसरी लाइन डालने के लिए, जिसकी बहुत आवश्यकता थी, उसके लिए भी बजट में 10 करोड़ रूपए की राशि दी गई हैं और गाजियाबाद-मुरादाबाद के बीच, मुरादाबाद से गाजियाबाद तक सिंगल लाइन हैं, कहीं-कहीं ही दोहरी लाइन हैं। जब लखनऊ मेल, जिसे वी.आई.पी. ट्रेन कहा जाता हैं, से अगर दिल्ली-लखनऊ जाना पड़ता हैं तो अक्सर मुरादाबाद और गाजियाबाद के बीच में ही वह

5.00 PM

ट्रेन लेट होती हैं। उसके लिए भी आपने 18 करोड़ रूपए की व्यवस्था करके दोहरी लाइन की व्यवस्था की हैं, इसके लिए आप बधाई की पात्र हैं। इसी प्रकार मुरादनगर और मेरठ सिटी के बीच गेज परिवर्तन के लिए 15 करोड़ रूपए दिए गए है। इसी प्रकार टूंडला और यमुना पुल के बीच 21 किलोमीटर लम्बी लाइन के गेज परिवर्तन के लिए भी 7 करोड़ रूपए दिए गए है। अमरोहा-मुरादाबाद लाइन के गेज परिवर्तन के लिए 5 करोड़ रूपए की व्यवस्था की गई हैं।

महोदय, उत्तर प्रदेश के लिए पहली बार इस बजट में कुछ मिला हैं। मैं स्टेंडिंग कमेटी में पिछले दो साल से बराबर इस बात के लिए लडाई लड़ रहा था कि हमको यह दिया जाए । मैं इसलिए बधाई दे रहा हूं कि बहुत अरसे के बाद बजट में हमको कुछ मिला हैं।

महोदय, मैं एक दो बातें और कहना चाहूंगा, जो बहुत महत्वपूर्ण हैं और मै अनुरोध करूंगा कि माननीय मंत्री महोदया गंभीरता से उन पर विचार करें। अभी हमारे माननीय सदस्य मिरी जी ने कहा कि 7 नए जोन खोले गए और 10 नए डिविजन्स खोले गए, लेकिन आज तक वहां मैनपावर एक भी नहीं बढ़ाई गई। इलाहाबाद का कुछ एरिया मिलाकर जब एन.सी.आर. हमारे यहां बना तो मुरादाबाद और सब जगह से ऑफर मांगे गए कि यहां कौन आना चाहता है और कर्मचारी या छोटे इंस्पेक्टर ग्रुप के लोग भेज दिए गए । जमीन तक नहीं हैं जोनल हैडक्वार्टर खोलने के लिए और ऐसे ही तीन साल बीत गए। मैं कहना चाहता हूं कि गजट नोटिफिकेशन नहीं हुआ 7 जोनल हैडक्वार्टर का और 10 डिविजनल हैडक्वार्टर्स का। इस तरह से मैं कहना चाहता हूं कि यह अपव्यय हैं, पैसा फिजूल में खर्च हो रहा हैं। मेरी तो राय यह हैं, मेरा अपना सुझाव यह है कि ऐसे जोन जो निष्क्रिय हैं पिछले तीन साल से, जिनमें कोई काम नहीं हो रहा है, जिनकी वजह से और कार्यो में व्यवधान पड़ रहा हैं, ऐसे जोन्स को और ऐसे डिविजनल हैडक्वार्टर्स का जो प्रस्तावच हैं, जो काम हुआ था कुछ, वह समाप्त किया जाए और जैसे पहले जोन थे और डिविजनल हैडक्वार्टर्स थे, उसी प्रकार फिर किया जाए।

महोदय, अब मैं अधिकारियों की भर्ती की बात कहना चाहता हूं, इसमें बड़ी बढ़ोतरी हुई हैं। 1978-79 में यह संख्या 9,931 थी जबकि 1997-98 में इन अधिकारी वर्गो की संख्या 14,100 कर दी गई। इजाफा हुआ 41.98 प्रतिशत का। इसके विपरीत जो नॉन गजेटिड और नीचे का स्टाफ हैं, उसकी संख्या 17,65,050 थी जिसको घटाकर

15,98,800 कर दिया गया। इस बेरोजगारी के समय अधिकारियों को तो बढ़ाते जाओ और तृतीय श्रेणी, चतुर्थ श्रेणी और इस्पेक्टर ग्रुप के लोगों को घटाते जाओं, यह कहां का इंसाफ हैं? मैं चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री महोदया बेरोजगारी खत्म करने के लिए इस पर गंभीरता से विचार करेंगी।

महोदया, मैं आपसे एक बात और कहना चाहता हूं कि कलकत्ता और मुम्बई में पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोग सर्वाधिक संख्या में मजदूरी करते हैं। महोदया, जब हमारी रेल मंत्री महोदया रेलवे स्टैडिंग कमेटी की चेयरमैन थी, तब भी बराबर यह मांग हो रही थी कि आजमगढ़ से एक सुपरफास्ट ट्रेन वॉया जौनपुर-इलाहाबाद होकर हावड़ा और बबंई तक चलाई जा सकती हैं। उसमें मजबूरी यह हैं कि जौनपुर से इलाहाबाद के लिए जो 80 किलोमीटर की दूरी है, उसमें रेल लाईन बदली नही जा रही हैं। अगर 80 किलोमीटर की लाईन सुपरफास्ट ट्रेन की रिक्वायरमेंट्स के आधार पर बदल दी जाए तो आजमगढ़ से जो मजदूर कलकत्ता और बबंई जाना चाहता हैं वह जौनपुर और इलाहाबाद होकर आसानी से जा सकता है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप अविलंब इस ओर ध्यान दें।

महोदय, अंत में मैं एक बात रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के बारे में कहना चाहता हूं। और यहां बैठे हुए सभी माननीय सदस्य जानते हैं कि रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड की तृतीय श्रेणी की जो परीक्षाएं होती हैं, उनमें 90 फीसदी नकल होती हैं। पैसे के आधार पर सेंटर्स खरीदे जाते हैं। पिछली बार दिसंबर में मैंने यह मामला यहां उठाया था और कहा था कि परीक्षा की यह जो प्रणाली हैं, यह बहुत खराब हैं, बहुत ही दूषित हैं। इससे गरीबो के बच्चों को नौकरी मिलने की कोई संभावना नहीं रह जाती है। जैसे यू.पी. में पिछली दफा हमने देखा था कि हाई-स्कूल इंटरमीडियेट की परीक्षाओं में सेंटर खरीद लिए जाते थे। कुछ उसी प्रकार की प्रणाली इसमें भी चलती हैं। मेरा आपसे अनुरोध हैं कि जो परीक्षा आप ले रहे हैं, उस परीक्षा का सिस्टम आप बंद करे और ऐकेडेमिट क्वालिफिकेशन के आधार पर योग्यतानुसार उन लड़को को बुलाएं और केवल साक्षात्कार के आधार पर नौकरी देने का काम करें। साक्षात्कार को जो सिस्टम हैं उनको सुधारा जा सकता हैं क्योकि उसमें 4 आदमी होते हैं लेकिन अगर 10 लाख कैंडीडेट्स बैठेंगे और नकल करेंगे तो उसमें सुधार की गुंजाइश नहीं हैं। महोदय, जहां तक चतुर्थ श्रेणी की भर्ती का सवाल हैं, भूतपूर्व रेल मंत्री महोदय ने कहा था कि इसमें भी हम रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड की ओर से भर्ती कराएंगे। उसमें भी यह प्रक्रिया अपनाई जा सकती हैं।

महोदय, अंत में मैं यह कहना चाहता हूं कि आपने जो रेल की नौकरियों में भर्ती

बंद कर दी हैं, इस भर्ती को खोलिए। नौकरी का ज्यादा से ज्यादा साधन लोगों के लिए उपलब्ध होना चाहिए। मैं एक और बात की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि नए प्लेटफॉर्म जो बन रहे हैं, उनमें पी.सी.ओ. और दुकानें खोलने की व्यवस्था हो रही हैं। मैंने यह पता लगाया है कि जो भी पी.सी.ओ. दिए जाते हैं, वहां अनुसूचित जाति और जनजाति के बेरोजगार युवकों के लिए कोई रिजर्वेशन नहीं हैं। मेरा आपसे निवेदन हैंउ कि इनका एलॉटमेंट करते समय अनुसूचित जाति और जनजाति के बेरोजगार युवकों का ध्यान रखा जाना चाहिए और उनके लिए आरक्षण होना चाहिए। इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

श्री गया सिंह (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। महोदय, मैं अपने पूर्व वक्ताओ की बात बड़े ध्यान से सुन रहा था और मैं उनको दोहराना नहीं चाहता हू। मैं केवल कुछ सुझाव मंत्री जी को देना चाहता हूं । महोदय, मैं इस बजट से बहुत खुश नहीं हूं, इसलिए मंत्री जी को अलग से धन्यवाद मैं नहीं दे सकता। उनका पूरा बजट भाषण मैंने सुना था। यह बात ठीक हैं कि लोगो को यह उम्मीद थी कि कुछ किराया बढ़ने वाला हैं। लेकिन मंत्री महोदया पहले ही इंडिकेशन दे चुकी थीं कि हम किराया नहीं बढ़ाने जा रहे हैं। आपने माल भाड़े में थोडी वृद्दि की हैं। इससे ज्यादा वृद्दि आप नहीं कर सकते थे क्योकि पिछले 3-4 बजटों में भाड़ा लगातार बढ़ा है और इस बार 5 परसेंट बढ़ने से लोगों को लग रहा है कि ज्यादा नहीं हैं। आखिर किस पर यह भार पड़ेगा? हिंदुस्तान के आम लोगों पर ही यह भार पड़ेगा।

मैं इस बात की ओर मैडम् को ले जाना चाहता हूं। आपसे बड़ी उम्मीदें थी, अभी भी उम्मीदें हैं। मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं। आपका जो कॉमर्शियल विभाग हैं इतना बड़ा भ्रष्ट विभाग हिन्दुस्तान में काई दूसरा विभाग नहीं हैं और अभी तक आप दो-चार बड़े अफसर भी नहीं निकाल पाई हैं। तो मेरे को कैसे लगेगा कि आप डॉयनेमिक हैं। क्योंकि भ्रष्टाचार की गंगोत्री कॉमर्शियल विभाग हैं। कभी आप मुझको बुलाएं तो मैं आपको एक-एक एक्जाम्पिल दे सकता हूं। हमारी वेगंस प्राईवेट क्षेत्र वाले खरीद लेते हैं और उनका माल पहुंच जाता है। उसके पश्चात जब पब्लिक सैक्टर वालों को आवश्यकता होगी तो गाड़ी नहीं मिलेगी। मेरे पास बहुत सारे उदाहरण हैं। आप इसको ठीक करें और फिर देश की जनता ठीक कहेगी कि यह महिला रेल मंत्री ऐसी बनी कि देखो, रेल में कितना अच्छा सुधार हो रहा हैं।

मैं आपको एक सुझाव दे रहा हूं कि आपने किराया नहीं बढ़ाया। बहुत अच्छा किया। लेकिन आपके चलते, इस बजट के चलते देश को कितना नुकसान हुआ। आपने कुछ प्रोजेक्ट पिछले दो-तीन बजट के लिए परन्तु आपके पास फंड नहीं हैं। लोग कहेंगे कि फंड कहां से लाएंगे। जो प्रोजेक्ट लिए गए उनमें किसी में 5 परसेंट काम हुआ, 10 परसेंट काम हुआ, 50 परसेंट काम हुआ। उमसें फंड नहीं रहने के चलते कामों का 25 परसेंट एसकलेशन बढ़ता हैं। फिर रिविजन होगा और फिर इतने पैसे का इस देश के ऊपर लोड बढ़ेगा। आप एक सर्वे कराइए कि जितने प्रोजेक्ट का कॉस्ट जो बढ़ेगा वह फिर कौन देगा? देना तो इस देश की जनता को ही हैं। आपको नहीं देना हैं। अभी तो बहुत लोग वाह-वाही कर रहे हैं। अब डीजल का रेट, सबसे ज्यादा, चार रूपए बढ़ गया। इससे रेलवे को भी नुकसान हुआ। किसके चलते? 1992 में इस हाउस का मैं मेंबी बना था। उस समय बिहार के ही मेंबर श्री शंकर दयाल सिंह अध्यक्षता कर रहे थे। मैंने उस समय सुझाव दिया था कि जो तेल बाहर से आ रहा हैं क्यों नहीं उसको रोक सकते हैं। उसका एक ही रास्ता हैं बिजलीकरण करो और अगर बिजलीकरण इस देश में कर लें तो आज देश को विदेशियों से भीख नहीं मांगनी पड़ेगी। विदेशों से कई हजार करोड़ रूपए का तेल आयात करना पड़ता हैं और इस देश में इसका आयात सबसे ज्यादा रेलवे करता हैं। उस समय लोगों ने विश्वास दिलाया लेकिन आज तक आसनसोल से मुगल सराय तक की लाईन का भी बिजलीकरण नहीं करा सके हैं और हर साल उसका कॉस्ट बढ़ रहा हैं। अगर रेलवे में आप सुधार करना चाहती हैं और आगे भी आप अपना नाम उठाना चाहती हैं तो आप सबसे पहले इस प्रोजेक्ट को लीजिए। पर पूरे देश के लिए एक साल नहीं, 5 साल या 7 साल की योजना बनाइए और उसकी मॉनिटरिंग करें तो रेलवे की आमदनी बढ़ेगी और विदेशी लूट और यह कमीशन वाले जो कॉमर्शिय डिपार्टमेंट है, जो विदेश में भी बहुत सारे लोग जा रहे हैं उनकी भी कुछ आमदनी घटेगी। सबसे बड़ा रैकेट उसमें हो रहा हैं।

जहां तक यात्री सुविधा की बात है, अभी हमारे मंत्री जी बगल में बैठे हुए हैं। मैं पटना से तीन-चार दिन पहले दिल्ली आया और सोमवार को मैं राजधानी से जा रहा था। मुगल सराय में कहा गया कि गया होकर जाएगी यह ट्रेन । मुझे साढ़े चार बजे उतार दिया गया। मुझे वहां एक मौका मिला एक पैसेजर ट्रेन में चढ़ने का। कहीं भी जगह नहीं मिली। बड़ी मुश्किल से गार्ड डिब्बा में गया। तो बगल में पूरे डिब्बे में 20 रेलवे पुलिस वाले थे, पूरा डिब्बा खाली था। मैंने कहा था कि मैं एम0पी0 हूं। उन्होने काह कि नहीं साहब,मेरे पास हथियार हैं। मैंने कहा कि मैं एम0पी0 हूं बोल रहा हूं कि मुझे

पटना जाना हैं, मुझे जाना बहुत जरूरी हैं। परन्तु नहीं बैठने दिया गया। फिर मैं गार्ड के डिब्बे में गया तो वह तो ऑलरेडी स्टाफ के नाम में ओवर क्राउडेड था। मैंने कहा कि मैं एम0पी0 हूं। तो उन्होने कहा कि आप खड़े होकर चलिए और सात घंटे में मैं गया से पटना आया और रास्ते भर हर गांव में उस ट्रेन का वेक्यूम खोला जाता रहा। मैं तो एक एक्जाम्पिल बतला रहा हूं। कल भी राजधानी से आया, वह चार घंटे लेट थी। आप खाली एक चीज की जांच कराइए। सिर्फ गाड़ी बढ़ाने से कोई फायदा नहीं हैं।

आपको मैं दो-चार उदाहरण दे रहा हूं। जो ट्रेन गोहाटी से दादर तक जाती हैं वह हमेशा 12 घंटे लेट होती हैं। मैं हमेशा घूमता रहता हूं। त्रिवेन्द्रम से गोहाटी जाने वाली ट्रेन कभी भी आठ घंटे से कम लेट तो विशाखापट्टनम नहीं पहुंचती हैं। जितनी ट्रेनें पिछले पांच-दस साल में चलाई गई हैं... मद्रास रेल पहले चलती थी। बोकारों, जमशेदपुर और राउरकेला से लिंक एक्सप्रेस चलती थी उसको बढ़कार केरल से आगे कर दिया गया हैं। यह बहुत अच्छी बात हैं लेकिन वह भी लेट पहुंचती है। अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि बिहार की सब ट्रेने लेट पहुंचती हैं । मैं तो पूरे देश की सब ट्रेनों के नाम गिना सकता हूं। आप उसकी जांच करवाइये। अभी हमारे एक माननीय सदस्य ने कहा कि 60 साल पहले कलकत्ता तीन रोज में पहुंचते थे, मैंने कहा कि चार रोज आज लगते हैं। हम लोगों को याद हैं तूफान एक्सप्रेस चलती थी। आज भी दिल्ली एक्सप्रेस चलती हैं चार रोज से पहले वहां पर पहुंचते ही नहीं हैं। आप राजधानी एक्सप्रेस की बात करते हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि कितने परसेंट लोग राजधानी में यात्रा करते है, वह भी चार घंटे, आठ घंटे लेट पहुंचती हैं। इसलिए यात्रा सुविधा की बात मत करिए। आपको गुस्सा लग रहा होगा कि सारे माननीय सदस्य आपकी प्रशंसा कर रहे हैं और मैं आपकी आलोचना कर राह हूं। मैं यह कहना चाहता हूं कि आपके रेल मंत्री बनने से उम्मीदे बढ़ी हैं लेकिन अभी कुछ दिखाई नहीं पड़ रहा हैं। अभी वही पुरानी शराब वही है लेबल बदल गया हैं इससे कुछ होने वाला नहीं हैं। आज भी रेलवे बोर्ड मंत्री से ऊपर हैं। आपके ही गनी खानी चौधरी थे, उन्होने रेलवे बोर्ड में थोड़ा आगे-पीछे किया इंदिरा जी के जमाने में तो उनको ही बदल दिया गया और रेलवे बोर्ड में कोई कुछ नहीं कर पाया। अगर आपने कुछ कर लिया तो हाउस कहेगा कि चलो भाई ममता जी ने ही कुछ किया हैं। आप तभी कुछ कर सकती हैं जब एनडीए की सरकार आपको कुछ करने दे। यह आपकी परीक्षा हैं। आप कुछ नहीं करेगी तो वेस्ट बंगाल जैसे क्रांतिकारी राज्य जहां से आप आई हैं, वहां लोगों को आपसे उम्मीदें हैं, अगर रेलवे में कुछ करने में आप फेल हो गई तो फिर आपको वेस्ट बंगाल में बहुत नुकसान होगा। इसलिए आप कुछ एमपीज को पूछिए, उनसे कुछ परामर्श लीजिए। जो परामर्श कमेटी आपने बनाई हैं मैं उसका पिछले आठ साल से सदस्य हूं।

आज तक मुझे मौका नहीं मिला हैं। जब मैं उसमें जाता हूं तो कहा जाता है कि मीटिंग पोस्टपोंड हो गई हैं, अगली मीटिंग में आइयेगा। फिर हमें टाइम नहीं रहता है। आप रेलवे के कामर्शियल डिपार्टमेंट को निर्देश दीजिए कि वह सोर्स बढ़ाये । रेलवे की आमदनी बढ़ाइये और रेलवे का खर्चा कम कीजिए। आप रेलवे की आमदनी बढ़ाने का प्रयास करेंगी तभी हम आपकी प्रशंसा करेगे। अभी हम इसको रिजर्व रखते हैं। धन्यवाद।

SHRI S. AGNIRAJ (Tamil Nadu): The hon. Railway Minister has presented a very good Budget, even though the revenue position was not so good. The common man has been spared from a hike in passenger fares. I would like to compliment her for this.

While going through the Budget Speech, I had noticed some good features and I would like to add a few more suggestions, and I hope the hon. Minister will take them into consideration. The Memorandum of Understanding reached between the Railways and HUDCO for commercial utilisation of surplus railway land to earn more revenue, is a welcome measure.

A few areas of tourist importance have been identified in the Budget Speech. But I would like to add some more areas which are of tourist importance for the Tamil Nadu sector. These areas should also be brought under this scheme for better realisation of revenue. I hope the Minister will look into this aspect.

Travel agents having access to the Main Reservation Terminal should be encouraged in order to facilitate faster reservation. It will increase employment opportunities and, at the same time, improve the system of reservation. The appointment of travel agents should be streamlined so mat the unemployed and under-employed catergories get preference. The task force employed for checking ticketless travel should also be organised in a better way to improve the revenue earnings.

Medical centres, Internet facility, STD facility etc. should be provided at important railway stations for better service to the passengers. In each railway station, whether it is big or medium, there should be STD facilities. There must be medical service also in each station. Suppose a passenger is suffering from some illness. When he arrives at a particular railway station, he must get first-aid service immediately. STD facilties

should be provided in every station. The passenger amenities should not be compromised at any cost and the complaints of the passengers should be attended to on a priority basis. The working of the Railway Claims Tribunal should be improved for quick and satisfactory disposal of the claims. Passenger security should be an important slogan of the Railways. The various schemes, which are announced in a particular financial year, should be implemented within a time-frame, rather than announcing various schemes by various Railway Ministers, which remain only on paper and are not implemented for want of funds. The appointment of travel agencies should be streamlined and the unemployed and underprivileged categories should be given preference. This will instil greater confidence among the people about the Railways. The anti-collision safety device and communication system should be improved and a time-frame should be given for its implementation.

The Chennai Rajdhani Express, which is a very popular train among the fast-moving passengers of the southern area, should be run at least 5 days in a week. In the case of Metro Rajdhanis, they should be run at least 5 days in a week. The present travelling time of Chennai Rajdhani Express is 28 hours. It should be reduced to 24 hours which will be more convenient. This will make the journey comfortable. I hope the Minister will look into this aspect.

The total length of railway lines in Tamil Nadu is 3,390 kilometres. Fifty per cent of the railway lines are meter guage. Fifty per cent is broad guage. If you take the entire map of railway lines in India, fifty per cent of the railway lines in Tamil Nadu are uncompleted BG lines. I request the Minister to look into the matter and see that the guage conversion is done quickly: The railway lines of the whole country should be brought under the uniline scheme. But, unfortunately, adequate funds are not coming forth for the Tamil Nadu sector of the Southern Railway. I request the hon. Minister to allocate enough funds for guage conversion in Tamil Nadu with a view to earning more passenger and freight revenue for the Railways. The conversion prgramme of Madurai-Bodinaikanur line should be extended up to Cochin for better flow of freights and passengers. Cochin is in Kerala. Bodinaikanur is in Tamil Nadu. It is a hill station. The existing running time of trains from Madurai to Bangalore via Erode and Salem is too long and the fare is also very high. If they are re-routed via Dharmapuri and Hosur, time and money can be saved. This should also be looked into by the hon. Minister.

At present, there are three BG routes connecting Madurai. Two

more MG lines should be converted into BG lines for better and smooth flow of traffic in this sector. Pit line is very essential for Madurai city. There is no pit line in the southern districts. Necessary funds should be allocated for this purpose.

A day express should be introduced between Madurai and Chennai. There is no day express between Madurai and Chennai. The distance is nearly 500 kilometres. There is no train from Madurai to Chennai. Therefore, a day express should be introduced from Madurai to Chennai.

A separate Railway Division should be created with its headquarters at Salem to help the travellers and the railway staff of Salem, Erode and Coimbatore, who are at present part of the Plghat Division. It is in Kerala. Therefore, a separate division must be created at Salem. The work of overbridge and underbridge at unmanned level-crossings must be taken up on a priority basis. MPs are ready to help under the MPLAD Scheme. But the railway authority is not coming forward. We are prepared to serve some areas under the MPLAD Scheme. I am prepared to give money. But the railway authority is not coming forward to take up the work. The railway authority should consider it immediately and approach the concerned MPs to get the funds under the MPLADS.

I ask the concerned Minister to look into this matter. To improve the system of reservation in the Railways, the appointment of travel agents should be streamlined so that unemployed youths and under-privileged categories are given preference. The task force to check ticketless travel should be better organised to improve the revenue earnings. The working of the Railways Claims Tribunal should be improved for a quick and satisfactory disposal of the claims. Passenger security should form the important slogan of the Department. The various schemes which are announced in one particular financial year should be implemented.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Is it over?

SHRI S. AGNIRAJ : No, Sir, only two minutes.

THE VICE-CHAIRMAN(SHRI SANATAN BISI): Please.

SHRI S. AGNIRAJ : The Chief Minister of Tamil Nadu has written to the hon. Minister for taking up some work regarding Madurai, Chennai Central Station and Egmore Station. He has sent, a letter to our hon. Minister.

The hon. Minister has promised to do something. In the letter he has mentioned some more projects, i.e. Karur-Salem-new railway line, Cuddalore- Salem gauge conversion line, MRTS Phase-II at Chennai suburban gauge conversion, Chennai to Chengalpattu, Madurai - Rameswaram gauge conversion, Villupuram-Pondicherry - gauge conversion, Thanjavur-Nagore - gauge conversion. All this has been mentioned in that letter. I hope the hon. Minister will look into the matter and see that this is done.

SHRI R. MARGABANDU (Tamil Nadu): I congratulate the Railway Minister for presenting a Budget for the poor, namely, vegetable vendors and persons doing small business. They have been given passes up to a particular distance to go to the urban areas and market their products. It is also welcome that the freight rate has not been increased for essential items. BUT, at the same time, so far as Tamil Nadu is concerned, I would like to impress upon the Minister that a great injustice has been done. The total allocation in the Budget is about Rs. 13,000 crores. From the calculation point, it may be this way or that way. Only Rs. 82 crores alone have been allotted to Tamil Nadu. This may be this way or mat way from the calculation point of view. Madam, there is ...*(Interruptions)*... For Pondicherry, only one crore has been allocated. There has been a long-pending demand that there should *be...(Interruptions)*.... We are not fighting with each other, we are fighting togemer.

There is a demand for establishing a Railway Division at Salem. Cutting across party lines, this demand has come from all quarters, whether DMK, or AIADMK or any other party. But, unfortunately, this demand has not been taken into consideration at all. Many projects have been announced over the years. But none of the projects have been executed. The Railway Minister has assured the House several times that some bridges would be constructed. Take the case of Pachakuppam railway bridge. Four years ago I got a letter from the Railway Ministry in which they stated that they have sanctioned money for this project But no work has started so far. They have converted 1800 kilometres into broad gauge. They were to upgrade 2,200 kilometres of metre gauge into broad gauge. But it has not been done so far. As Shri Agniraj has said, guidelines were issued to Members of Parliament that they could allocate funds for converting the unmanned railway crossings into manned railway crossings. Members of Parliament are prepared to

allocate funds for this purpose. As a matter of fact, I wrote a 'letter to the General Manager, Central Railway for converting unmanned railways crossings into manned railway crossings between Arakonam and Katpadi at Chitheri village. But their reply was, "No, it cannot be done." The guideline says that the day-to-day maintenance work should be done either by the State Government or by the Railway Department. The reply which I have received says, "No, the Government is not prepared to bear all the expenses. Would the Members of Parliament bear all the expenses?" Members of Parliament are prepared to do it but the Department is not prepared to do it. There is a long-pending demand for electrification of the Arakonam-Katpadi line. Members of Parliament from North Arcot district and other areas have been making this demand since the last so many years, but mis demand has not been taken into consideration.

Sir, there were two trains which were going from Madras to Kanyakumari through Katpadi. Many people from the North Arcot area were going to Madurai, Kanyakumari and Nagercoil by these trains. Recently, when the metre gauge line was converted into broad gauge, these trains were stopped. These people have demanded several times that these trains should be started once again. But it has not been done. We have also made a request that at least two or three bogies could be attached at Madras and Katpadi and they can be detached either at Jolarpet or at Erode. Bogies can be attached to the trains which go to Madurai and other places. But they have not taken this demand into consideration. The worst part is no additional train has been introduced and no project has been taken up. I would like to request the hon. Minister to see to it that some more amount is allocated to Tamil Nadu. There are seven Ministers in this Government It who come from Tamil Nadu . I would like to make an appeal to these seven Ministers to impress upon the Railway Minister to gel Nadu. Thank you.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE (West Bengal): Sir, when the Budget was presented and when there were demands for new projects and new lines, and Members were asking: What for me? What about me? - I was seeing it on T.V. - the Railway Minister was very gracefully trying to say, "Yes, yes, आपके लिए भी तो हैं, आपको भी मिलेगा। जैसे क्रिकेट का एक एडवरटाइज आता हैं “मांगो दिल से मिलेगा मोर”It is a fact that the hon. Minister belongs to my State and she is aware of this *ri*t from West Bengal for years together.

But, then, for what? I got a little bogged down, and until now, the discussions have been centering on constituencies. But, what is the main issue? We are all for more trains. But what exactly is happening to the Railways? As a son of a railwayman, it comes to my mind मुर्गी नहीं होगी तो अंडा कहां से आएगा।I Who lives if India dies? Which projects, lines and all that will come if the Railways is not there? What is the condition of the Railways now? I would give some figures. I have taken these figures from "Works, Machinery and Rolling Stock Programme". The Report says: "There are going to be seven new lines. The anticipated cost is Rs. 1,968 crores, and the outlay proposed for this year is Rs.38 crores. And, for doubling works, there are, totally, IS projects to be taken up. The anticipated cost is Rs.650.8 crores and the outlay proposed for this year is Rs.38.8 crores." How many years it would take! Then, as regards signalling and telecommunication works, my father was a signal inspector, and that is, probably, why I go to the signal and telecommunications division first. For this, the anticipated cost is Rs.544.76 crores, and the outlay proposed for this year is Rs. 10.57 crores! Now, I am not blaming the Railway Minister. In her Budget speech, she has been very frank saying that for 20 to 30 years, certain concepts were going on. She has talked of a vision. I fully agree that the Railways require a new vision. But the vision should be linked with a mission. If the mission is limited, your vision will be blurred; the vision cannot be proper and broad. So, if the mission is limited to, say, Delhi to Patna or, for that matter, Delhi to Howrah, or whichever place it may be, that does not solve the problem. It has to be from Kanyakumari to Kashmir. Now, where does the Railways stand? Forget all about politics. Sir, I can give two more examples to show the condition of the Railways today. There is a project to be executed between Delhi and Agra. It is a simple scheme under the Signalling and Telecommunications Division, namely, the provision of optical fibre cable. The cable, in this section, which was laid in 1982, has been badly damaged at a number of places over the years. There has been deterioration in the functioning of cables as a result of which there have been breakdowns. So, this is going to be replaced by optical fibre cables. The above work is proposed to be taken up at an anticipated cost of Rs. 16 crores, with an outlay of Rs. 10 lakhs during this year! Also, there is another proposal for New Jalpaiguri and Siliguri junctions, that is, upgradation of the telecom facility. It comes under the North-East Frontier Railway. The proposal is, replacement with electro-mechanical exchanges. Can we think of this right now? It is also

mentioned: "It is, therefore, proposed to take up the above work at an anticipated cost of Rs.95 lakhs, with an outlay of Rs.2 lakhs during this year."

It is our problem. But I am not at all interested or convinced. I am not one of the drumbeaters. I may say something which may not be liked by others. I would only request, through you, to the hon. Minister let it be analysed objectively, not subjectively. Here is a problem. Where does the major problem lie? It has been going on for years. It is a question dated 3rd March, 2000, just this month. It is Unstarred Question No. 1036. The question was put by Shri Janeshwar Mishra. He had asked whether a number of railway projects were still pending and when these projects would be completed. The answer is very frank. Shri Digvijay Singh has replied: "Targets for Railway Projects are fixed on yearly basis, depending on overall availability of resources. Work will start after the requisite clearances for these projects are available. These projects will be progressed to completion as per availability of resources in the coming years." Now here is a Department which is the biggest public sector in this country. In any project, we talk of time and cost over-runs. A project is fixed and we ask, "Why has this project got delayed and why have there been time and cost over-runs? I do not blame this Minister or that Minister. For years and years...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): This point has already been mentioned by some other Member. Cost escalation.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: I am not only talking of time over-runs and cost escalation. My suggestion is this. I am not just going to criticise it; I am giving suggestions. Time overruns and cost escalation are there. It is because it is from year to year, finances will be given. These are 'timeless wonders.' I would like to know whether the time has not come for us to stop this timeless wonder? The problem is finances. How do we sort it out? The hon. Railway Minister was talking about social obligations. It cannot be assessed only by returns. Why can't we categorise the projects which are viable economically, return-wise? Where it is socially necessary, that social quantification can be there and that must come as a grant from the Government. In Switzerland, how much grant do they give to the Railways? In France, how much grant do they give to the Railways? In Germany, how much grant do they give to the Railways? That will be socially obligatory. But it cannot be a 'timeless wonder.' There is no use, I can go to last years Budget. Some projects will be there, some will continue, some will not

continue. There, I have a little problem with the hon. Railway Minister. I find her somewhere talking about land *fatafat,* project *jhatajhat.* It does not happen. The whole country will not find land *fatafat,* project *jhatajhat.* It will be a travesty, it will be tragic that for handing over of land, the Railway Minister has to intervene or a Chief Minister has to intervene. No. It has to be done at the correct level. I have seen places where two General Managers sit together and do it. They would be told by the Railways or the project authorities "If you cannot have this land handing over or taken over within some period, you will be transferred to Namrup and the other fellow will be transferred somewhere else" by the Railways or the project authorities. The main point is resource. From where will this resource come? There comes the budgetary support. It has been told that it is Rs. 1000 crores. Digvijay Singhji is here. Rs. one thousand crores of Shri Yashwant Sinha, and this is 42 per cent increase! I challenge this figure. Sir, the Railway Minister is supposed to get this. It is an assurance in the House by Mr. Yashwant Sinha that from the cess charged on the road, some portion will come to the Railways. For 1999-2000, the Railways were supposed to get Rs. 300 crores. How much is it for 2000-2001...

KUMARI MAMATA BANERJEE: Budgetary support is from the Planning Commission and the dividend that you are talking of is Rs. 1,500 crores. *(Interruptions)* How do you get it? It comes under Planning Commission. That is not under Finance.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: I want the Finance Minister to pay that Rs. 600 crores. Get it. I would suggest that the hon. Minister should just close her eyes and think that it is not from Mr. Yashwant Sinha, but it is from some CPI(M) fellow. Take any step rightly or wrongly, see that the money is out. This is Rs. 600 crores. The Finance Minister is bound to give, as per the assurances given here. You are spending Rs. 10,000 crores on quadrilateral roads.

On the other hand, the major threat to the railways is from the roads. So far as roads are concerned, how much money do we spend on petrol and diesel? Six times more consumption is there. Is the Government prepared for it? And here comes the question of policy. Madam Minister, you cannot have a policy in isolation, unless the Government wants it. Are they prepared to give this public support as a social support to the Railways? If they cannot, then I am sorry for this *'natak'* that is going on, of so many projects; and the

money will not be with the Railways; what will it do? It is not merely that I am sympathetic to the Railways because I happen to be the son of a railwayman, but I am looking at it as a professional. No professional will talk about a project, without sanctions and so on. We will not talk in terms of a particular project, in terms of bar-charts, CPM - not the CPM party, but - the Critical Path Management and that Critical Part Management should be there so that everybody can see what the constraints are that are coming in the way of the project. Otherwise, how will you continue like this? We are asking this ourselves.

. I come to Performance Appraisal and this has something to do with the Railway Board; accountability, management by objectives. Management cannot be by mere slogans or gimmicks or tokenism. Management has to be by objectives. What are the objectives set? I quote from the 1996-97 Annual report of the Railways. It says, "IR has drawn up a Corporate Plan for the 15-year period, 1985-2000, and the main objectives in the Corporate Plan are," - and I am giving same figures - "by 2000 A.D.370 to 400 billion NTKM of freight traffic; 300 to 330 billion PKTM of passenger traffic" and so on and so forth. Where do the targets lie now? Should we not be apprised? And if we have not been able to achieve that Corporate Plan, where are the 9th Plan targets? Your targets do not tally with your budget figures. I will just give you one proposal. In the 9th Plan, it is proposed to go in for track renewal to the extent of 13,000 kms. during the period 1997-2000. Hew much have you achieved? The Railway Minister was absolutely correct, and that was the point when she said she will not increase the fare unless the amenities were increased. It is amenities plus safety. So, my question is, so far as safety is concerned, so far as track renewals are concerned, where do we stand today? Let us have a clear picture of it!

I come to wagons, lastly. I come to the last point. She knows that 1 have been on this issue for a long time now. Really, if you are going to compete with road, road traffic being a problem, how do we achieve it without wagons? I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that in the 9th Plan, it is proposed to acquire 1,36,000 wagons; that comes to 27,000 per year. Last year, we tendered for 18,750 wagons. How many were procured? Only 10,000 ! The shortfall was 8,000. So, against the target of 18,750 the actual was 10,000, though in the Budget it was 18,750.. This time it is 23,000. Why? I have been talking about this. Why is there this switch-on-and switch - of policy? I will ask the Minister, she can go

through all the past records. This is not something new that I am talking here. There was a Rajya Sabha Wagons Committee here. This is a switch-on and switch-off policy-one year 15,000 wagons, next year 20,000, next year 27,000, from that to 18,000, then 23,000. Why is this switch - on and switch-off policy? What is the problem? Why can't we plan? Again, the problems come to finance. Then, all the attention, all the discussion, should be on that. It should be on how to increase the availability of funds to the Railways. Otherwise, what are you discussing for? What about the coaches and where do we stand, so far as this year's Budget is concerned? Your 9th Plan says that the locomotives that we should have should be 785 in five years; that means, 157 diesels per year. What have you achieved this year? How much are you procuring? Then, how will the freight increase? It is better to face these problems. This is the problem. We cannot face this road traffic . Why not the Government should compensate the Railways for the pollution which has been caused by the road traffic? Four-five years back, I had asked Mr. Kamal Nath as to how much money was the Government spending on anti-pollution measures. This pollution can be saved if the freight traffic is shared by the Railways. That money can be granted to the Railways. Let us discuss all these things. Let us not give a picture as if everything is fine. All right, the fare have not increased. Somebody has got some new lines, somebody has got some new projects. But I feel the Railways is on the verge of a financial, I say, "collapse". My friends are not here. The moment they see me, they say that I am very much for sick companies-- sick and BIFR -- a sick Mukherjee* I am just talking about Railways because I am anticipating that the biggest public sector undertaking of this country is on the verge of a financial collapse. You have deferred this dividend of Rs. 1,500 crores. Okay. For this year, we have deferred, But, next year, what will happen? Imagine that way. I may have faith in the Railway Minister, but I don't have faith in the Government of this country. They sell so many companies today. If the Railways is corporatised, the undertaking's good lines would be given to the private persons, and all these unviable, loss-making lines will go to the Government. Privatising the profits and nationalising the losses! This is the point about which I am afraid of.

As far as wagons are concerned, I will only ask for two things for the Public Sector Wagons Industry. It has got an allocation of 23,000 wagons. Till today, I have checked it up, the orders have not gone to public sector enterprise. Please do it because after 15th of March, there will be no orders.

Those people will not be having any jobs. There will not be any jobs in this wagon factory. I am not talking about Bengal Package. Wagons are required for Railways.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Let this process be over. Then, of course,...

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: You need not give the money right now. You give the allocations. Now, I am coming to the Railway Board officials as to how they are misleading the hon. Minister...*(Interruptions)*...They can plan. Initially, the money should be given. So far as the funding part is concerned- No, if you are feeling sad, I will sit down. I mean every word of it. You go through the Wagon Committee Report of the Rajya Sabha. What have they been told there? The allocation has to come first. They can't wait. As far as the procurement business is concerned, I have a strong grudge with the hon. Minister - I am prepared to help her, not ask me, ask all the professionals in this House; they are prepared to help you, Madam, in this case. In spite of the fact that I always stand on the side of the Railways, I am charging that there is a cartel going on in the procurement. It is a shame on the House, if some Railway Board official drafts a reply to the Parliament saying that technical specifications are all right, and that is why we don't go for a two-part tendering. Does it depend on the whims of the Railway Board officials how to have a procurement system of two-part tendering or single-part tendering? Is it the reply given to a CITU trade union leader? There are people like Dr. Raja Ramanna here. Still, they are giving such replies ! There is a cartel working there. This cannot be broken unless we combine together. Madam, I suggest you to have a small committee of your choice, don't include this trouble-making CPM man!

THE MINISTER OF ENVIRONMENT AND FORESTS (SHRI T.R. BAALU): You fairly agree with it

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: The procurement system must be regularised by a Parliamentary Committee. Mr. Chaturvedi is there; Mr. Goyal is there. Let a procurement system be analysed in a transparent way, not in the way, they are doing it. In this way you can save thousands of crores of rupees. This is one point where I stress a lot.

The second point is, the main problem with the Railways is that they

don't work in a team spirit. It is becoming too much compartmentalised. Management cannot be done through compartmentalisation. Some days ago, I found that the announcement system was not working at the Bhatni junction in the North-Eastern Railway. When I gave a ring from the platform to find out what the problem was, the Divisional Manager said that it was a problem with the signal. This could have been sorted out at that level itself if there was a proper management. There is too much of compartmentalisation. I would request one more thing - on the 5% increase in the freight with regard to chemical manures. Now the subsidy on urea has been cut. When you presented the Budget, the subsidy was reduced on urea also. Therefore, the freight hike on chemical manures should be reconsidered. That would help the farmers a lot. After Mr. Yashwant Sinha's Budget, they are affected very badly. I would request the hon. Minister to review this whole thing and execute projects with a vision, with proper quantification, which is properly timed. I also request you to avoid the time and cost overruns of projects. The financial management of the Railways should be checked by an independent auditing body as to what its financial condition is, as to where it stands and how much grant should be asked from the Government.

Thank you very much, Sir.

श्री जगन्नाथ मिश्र (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट में सामान के लिए यात्रियों के लिए, छात्रों के लिए, कारगिल की विधवाओं के लिए जो प्रावधान रखे गए हैं, उन का तो मैं स्वागत करता हूं, परंतु उस का जो मुख्य वित्तीय पक्ष हैं, उस संबंध में मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि उन्होने सामान व यात्री किराए में तो वृद्धि नहीं की हैं, परंतु दूसरे सामानों के बारे में 5 प्रतिशत की वृद्धि और पार्सल की 4 प्रतिशत की वृद्धि से इनपुट्स पर मूल्य बढ़ने की संभावना का असर अंततोगत्वा समाज पर पड़ने ही वाला हैं। इस से बचा नहीं जा सकता हैं। दूसरे, उन्होने कुछ इनोवेटिव स्टेप्स साधनों का मुहैया करने का उद्देश्य से लिए हैं जिस में जमील के व्यावसायिक उपयोगिकरण की बातें महत्वपूर्ण है। साथ ही साथ उन्होने निजीकरण की जो बातें कहीं हैं, खास तौर से स्टेशन की या लक्जरी ट्रेन चलाने की बातें प्रशंसनीय नहीं हैं क्योंकि यह देश का सब से बड़ा सार्वजानिक प्रतिष्ठान हैं जिससे कि सामान्य जनों की बहुत अपेक्षाएं हैं।

महोदय, उदारीकरण की नीति से, आर्थिक सुधार के कारण देश का गरीब वर्ग उपेक्षित हो रहा हैं और अमीर व गरीब के बीच की खाई बढ़ती जा रही हैं। इसलिए इस उदारीकरण पर पुनः विचार करने की आवश्यकता महसूस की जानी चाहिए। अभी

उदारीकरण का जो द्वितीय चरण प्रारंभ किया जा रहा हैं, उस संदर्भ में रेल मंत्रालय को अपने को अलग रखने के मुद्दे पर विचार करना चाहिए। महोदय इस मंत्रालय को पूर्ण रूप से व्यावसायिक हित की दृष्टि से चलाया एजाना चाहिए और इस संबंध में मेरे विचार से दो बाते महत्वपूर्ण हैं। पिछले वर्षो में अनेक योजनाएं विद द प्रायर परमीशन ऑफ प्लानिंग कमीशन और फायनेंस मिनिस्ट्री से स्वीकृत होती रही हैं जिस का बहुत बड़ा भार रेल मंत्रालय पर पड़ा है। दूसरे जो स्कीम्स वर्षो से लंबित हैं, वह पूरी नहीं की जा सकी हैं क्योंकि उन के मूल्य का एस्केलेशन होता जाता हैं। इस का भी व्यापक भार रेल मंत्रालय के वित्त में पड़ता हैं। इस मुद्दे पर भी गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : मिश्र जी, यह सब बातें आ गयी हैं। वह सब बोल चुके हैं।

श्री जगन्नाथ मिश्र : साथ ही साथ राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में रेल सुधार कमीशन की बात कही गयी हैं जोकि प्रशसंनीय है। लेकिन दूसरे कमीशंस की तरह इस कमीशरन की हालत न हो, यह प्रभावकारी और उपयोगी हो इस के लिए अनुशंसा लागू की जाए।

महोदय, अब मैं बिहार की कुछ बातें रेल मंत्री महोदया के सम्मुख रखना चाहता हूं और कहना चाहता हूं कि पिछले वर्षो में जो स्कीमें वहां मंजूर हुई हैं, उनकी गति बहुत ही धीमी हैं और कार्यान्वयन नहीं हो रहा हैं। उदाहरण के लिए पटना के रेल पुल की बातें उठती रही हैं, सर्वेक्षण होता रहा हैं ललित नारायण मिश्र के जमाने से, लेकिन आज तक कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ हैं। उसी तरह से जो नई रेलवे लाइनें मंजूर की गई रामविलास पासवान जी के जमाने में या नीतीश कुमार जी के जमाने में, उनकी प्रगति बहुत धीमी हैं, नहीं के बराबर हैं और उनके लिए धन का आबंटन भी नहीं के बराबर किया गया हैं। साथ ही मैं कहना चाहता हूं कि उत्तरी बिहार की जो रेलवे सेवा हैं, वह बड़ी उपेक्षित हैं। वहां नई रेलगाड़ियां भी चाहिए, रेलगा़डियों की गति भी चाहिए और जो स्कीमें वहां पहले से है, उनकी भी उपेक्षा हो रही हैं। जैसे फॉर्बसगंज से बिरपुर तक की रेलवे लाइन, मानसी से सहरसा की अमान परिवर्तन की लाइन और जयनगर से सीतामढ़ी की रेलवे लाइन, मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी की लाइन और इसी तरह से दुमका को, गोड्डा को, हजारी बाग को रेल से जोड़ने का काम और लोहारडगा के अमान परितर्वन का काम, ये कुछ ज्वंलत व महत्वपूर्ण स्कीमें हैं लेकिन इनकी लगातार उपेक्षा हो रही हैं। इसके साथ ही साथ मैं कहना चाहता हूं कि कुछ रेल सेवाओं में विस्तार की व आधुनिकीकरण की भी जरूरत हैं। पलामू से पटना आने के लिए, रांची से पटना आने के लिए, जमशेदपुर से, धनबाद से

6.00P.M.

पटना आने के लिए जो रेलें अभी हैं, उनकी गति धीमी हैं और सुविधाओं का बड़ा अभाव है। उनमें ए.सी. स्लीपर कोच लगाने के लिए या ए.सी. फर्स्ट क्लास लगाने की आवश्यकता महसूस की जाती रही हैं कहीं भी जाती रही हैं। इसी तरह से उत्तर बिहार में जो बड़ी लाइन आई हैं और जो छोटी लाइन पहले से हैं मीटर गेज की, उनमें सुविधाओं की दृष्टि से एक खाई बन गई हैं, उस खाई को पाटने की भी जरूरत हैं। जैसे सहरसा जाना हो या पूर्णिया जाना हो या बनबंची जाना हो या जयनगर जाना हो, ऐसी जगहों के लिए हाजीपुर से पहले जो छोटी लाइन की ट्रेनें चलती हैं, उन्हे हटा देने से वहां के लोगों की कठिनाइयां बड़ी बढ़ गई हैं। इसलिए यहां जल्दी से जल्दी अमान परिवर्तन किया जाना और जब तक अमान परिवर्तन नहीं हो पाता हैं तब तक मीटर गेज की लाइने वहां चालू की जानी चाहिए जिससे कि वहां के लोग दूसरी जगहों पर पहुंच सकें। इसी तरह से सहरसा, मानसी और साहिबगंज के अमान परिवर्तन के काम प्रारम्भ कराए गए हैं लेकिन उनकी गति बहुत ही धीमी हैं।

मंत्री महोदय, आपका बजट बहुत ही जनप्रिय हुआ हैं, लोगों से काफी प्रशंसा भी मिली हैं, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि आम लोगों को अधिक से अधिक सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं और रेलवे की सेवा में भी बढ़ोतरी हो, इस ओर विशेष ध्यान देने की जरूरत हैं और मेरा आपसे आग्रह हैं।

SHRI SHANKAR ROY CHOWDHURY (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Railway Budget for 2000-2001 is the fourth Railway Budget in the series of the Railway Budgets during the 9th Five Year Plan from 1997-2002. The hon. Minister of Railways like her predecessors and, no doubt, like here successors has had to go through the annual process of trying to juggle with resources to produce something out of nothing. The biggest dilemma the Railway Minister faces is to present a people-friendly Budget vis-a-vis a railway friendly Budget. I must say that the Minister has done her best. She deserves our full support which she has. She also has my personal sympathies because this is a thankless task. The Railways have got to raise resources for the various projects that have been started prior to her and some which she has started. No doubt, due to various political as well as regional compulsions more such projects will be started. But, I think, we must stop and pause to see where the Railways themselves are going because unless the Railways can strategically decide whether they are going to expand

of whether they are going to consolidate, this problem will continue, not only in this Budget or this Five Year Plan but in the next Five Year Plan as well.

I was not very well aware of the Fifteen-Year Plan which my hon. colleague spoke about. But I find a tremendous resemblance to the area where I had served - Defence Planning - and I note, both with happiness and sadness, that the Railways are also sailing in the same boat. So, what are the issues do we feel that the Railways should focus on? Firstly, from the strategic point of view, if you look at the overall railway map of India, the only two regions which are almost un-connected with the rest of the country through rail network, are Jammu and Kashmir and the North-East. Now, a very, very ambitious and a very, very expensive project from Jammu to Srinagar has been taken up. It is going along at a very slow pace. It is nobody's fault. The terrain is very difficult. It is a major task and the resources, as always been, are short. Sir, an hon. Member from the North-East mentioned about the paucity of resources for the extreme North-East parts of our country. We must understand that the North-East and Jammu and Kashmir are strategic necessities for our country, and I do not know whether any Government, any Ministry, will have the necessary political will to ensure that resources are concentrated in these two major areas so that an overall railway network can be developed in these two extremities of our country as well. The other strategic area, which I think the Railways must focus on and which I find from the allotment of resources that they are not focussing on, is the process of electrification. I say that because the fossil fuels are fast running out. The sources of these fossil fuels are located in those regions of the world which are not under our control. Therefore, I do feel, as a strategic necessity for the country, we must focus on electrification of the Railways to the maximum extent possible. We must allow time to the existing system to get more time for repairs, recuperation, rest and maintenance. I note from the figures that were given to us that, perhaps, out of the 62,000 kms. of railway track, approximately, 11,000 kms. to 12,000 kms. of track is fully choked due to the frequency, of traffic, and the reminder of the railway network requires replacement. Will this Government or the succeeding Governments, either this year or next year, have the courage, the political will, to reduce the number of trains so that whatever the existing frequency, whatever the existing network we have got, which is already in a bad shape, at least, gets time for adequate maintenance and repairs?

With regard to the question of acquisition of engines and wagons, I would like to submit that 4,000H.P. Diesel Locomotives are being manufactured at the Diesel Locomotive Works, Varanasi, and 6,000H.P. Electric Locomotives are being acquired. I understand, there was some kind of a competition between the ABB and another company in this regard. 1 hope that has been resolved because, at one time, there was some controversy about it and the necessary technology was also being imported into the country. My colleague has raised a question about the urgency in manufacturing wagons here and to that, no doubt, the Minister would pay attention. It is a matter which personally touches both of us - my self and the Minister - since we come from that State.

My last point is with regard to work culture**.** The various deficiencies in various facets of the Railways that have been pointed out from top to the lowest level are due to a decaying/eroding work culture. This is one area which does not require any outlay of resources. It requires re-orientation, it requires motivation, it requires training and it requires leadership. I would request the hon. Minister, within the existing resources, while the Railway infrastructure is being developed, if she could, very firmly, put the work culture of the Railways right. Thank you.

श्री अवनि राय (पश्चिम बंगाल) : सर, हमारे देश की रेल व्यवस्था जो हैं वह तमाम देश को एक साथ जोड़ती हैं और इसके माध्यम से सबसे ज्यादा जनता के आवागमन की व्यवस्था है। इतनी बड़ी संख्या में जनता शायद किसी और मिनिस्ट्री के साथ नही जुडी हैं जितनी रेलवे के साथ जुडी हुई हैं। समस्याएं भी यहां बहुत हैं। रेलवे के मंत्री की बदल तो होती ही है लेकिन रेलवे बोर्ड या इनका जो स्टॉफ हैं उनकी बदल नहीं होती हैं। नतीजा यह हैं कि हमारे देश की व्यवस्था में यह लोग इस प्रकार भाग लेते हैं कि यहां जो प्रोजेक्ट बनते हैं उस प्रोजेक्ट में जितना खर्चा होना चाहिए यह कभी खर्चा नहीं करते हैं। नतीजा यह होता हैं कि खर्चा बढ़ जाता हैं और एक हजार, दो हजार, लाख-डेढ़ लाख हर प्रोजेक्ट को देकर सबको संतोष करना पड़ता हैं । हालत यहां तक पहुंची हैं कि इसमें हमें सुधार करने की जरूरत है। मंत्री जी ने कहा था कि हम यात्रियों को सुविधाएं देंगे तभी हम किराया बढ़ाएंगे। बात बहुत अच्छी है। आम जनता को देखते हुए उन्होने जो वायदा किया हैं उस वायदे को उन्होने पूरा करने की कोशिश की हैं। लेकिन रेलवे में सुधार के लिए जो आमदनी की व्यवस्था हैं अगर यह आमदनी नहीं होगी तो रेलवे को वह कुछ नहीं दे पाएंगी। आमदनी कैसे होती हैं, आय किस ढंग से बढ़ाई जाए, इनके सोर्सेज कैसे बढ़ाए जाएं इस मामले में जितने सारे कर्मचारी इनके साथ

जुडे हुए है अगर उनका सोच-विचार ठीक ढंग से नहीं होगा तो इन्कम नहीं बढ़ेगी। टिकटों के बारे में तो अभी कुछ सुधार हुआ है लेकिन खाली टिकटों की इन्कम से नहीं होगा। जहां तक फ्रेट की बात हैं- चाहे कोयला हो, चाहे खाद्य सामग्री हो, जो खुले वैगन में जाती हैं और खुले वैगन जहां कहीं भी वह जाकर रूक जाते हैं वहां से चोरी होती है जिससे डेमरेज चार्जेज रेलवे को देने पड़ते हैं या फिर वह खराब हो जाती है। जितना पैसा आप लेते हैं उससे दोगुना पैसा आप भरते हैं। हर चीज को अगर हम ध्यान में न रखे तो हमारे देश की सबसे बड़ी जो रेलवे इण्डस्ट्री हैं जिसके साथ इतने सारे लोग जो जुडे हुए हैं अगर वे उनके ऊपर ध्यान न दें और खाली इतना ही सोचें कि हम इतने साल यहां नौकरी करेंगे और फिर चले जाएंगे इससे रेलवे में कभी सुधार नहीं होगा। अगर इसके निजीकरण की व्यवस्था भी हम करें, किसी वजह से अगर रेलवे में निजीकरण हो जाए तो जितने सारे रेलवे कर्मचारी हैं क्या उनकी नौकरी सुरक्षित रह पाएगी? अगर हम इसमें सुधार लाने के लिए इन्कम नहीं बढ़ाएगे और बार-बार हम लोग यह कहते जाएंगे कि रेलवे में यह होना चाहिए वह होना चाहिए इससे स्थिति सुधरेगी नहीं। संसद के दोनों सदनों में मिला कर कुल आठ सौ एम.पीज. हैं। हरएक एम.पी. चाहता हैं कि उनके घर के पास रेल चले क्योंकि अपने क्षेत्र में जिनसे हम वोट लेते हैं उनके पास हमको जाना पड़ता हैं और उनको बोलना भी पड़ता हैं तथा कुछ सुविधाओं का वायदा भी करना पड़ता हैं । कभी हम कहीं कोई पत्थर लगा देते हैं कि यह हो जाएगा, कभी हम वह भी नहीं लगाते हैं। कभी वायदा भी कर देते हैं, एडवाटईजमेंट कर देते हैं कि फलानी जगह शिलान्यास होगा। लेकिन शिलान्यास की जगह उसका भी नाश हो जाता हैं। नतीजा यह हैं कि हम किसी को संतुष्ट नहीं कर पाते हैं। इसीलिए उसकी व्यवस्था की ओर नजर रखते हुए ही हम अपना कार्य करें। अगर हम सारे प्रोजेक्ट्स के लिए आधुनिकीकरण के साथ-साथ स्वस्थ मस्तिष्क से इसके ऊपर ध्यान दें और इसकी इन्कम को बढ़ाएं तो शायद तभी रेलवे विभाग में जितना भी वायदा कोई मंत्री करता हैं उसे वह पूरा पाएगा। अगर हम सुस्त मस्तिष्क के ऊपर ध्यान देकर आय नहीं बढ़ाएगे, इन्कम नहीं बढ़ाएंगे तो शायद रेलवे में कोई भी मंत्री कितना ही वायदा करे, वह वायदा पूरा नहीं हो पाएगा। इसके लिए कोई मंत्री जिम्मेदार नहीं होता हैं। इसके लिए तो सरकारी कर्मचारी और रेलवे कर्मचारी जिम्मेदार होते हैं। आप लोग जानते हैं कि कहां-कहां गड़बड़ी होती हैं। अगर हम यहां उदाहरण दें तो उदाहरण देने से कुछ नहीं होगा। आप खुद जानते हैं कि कहां क्या-क्या होता है। चाहे विजीलेंस हो या कुछ और हो। मैं आठ साल की उम्र से रेलवे में अकेला यात्रा कर रहा हूं। हमने रेलवे में बहुत कुछ देखा हैं। हमने विजीलेंस को भी देखा हैं। अगर ट्रेन में कोई गैर कानूनी कार्य भी करें, अगर किसी एम.पी. के साथ कोई

भी जाए, उसके पास टिकट हो या न हो तो उतनी दूर तक रेलवे का कर्मचारी आगे नहीं बढ़ता हैं। इसका नतीजा यह होता हैं कि एम.पी. के साथ कोई हो या किसी बड़े अफसर के साथ कोई हो, रेलवे आफीसर्स के साथ कई लोग जाते हैं उनमें से सबके पास टिकट नहीं होता है, सबके पास रेलवे का पास नहीं होता हैं। ऐसा हमने देखा हैं। जितने लोग रेलवे फोर्स के नाम से जाते हैं, उनमें से हरेक के पस ड्यूटी पास नहीं होता है चाहे वह फर्स्ट क्लास में जाए या एसी टू टीयर्स में जाए। उनका खर्चा रेलवे को वहन करना पड़ता हैं, सीट जाती हैं, पेसैन्जर्स को तकलीफ होती हैं। इसीलिए मैं कहता हूं कि ईमानदारी के साथ अगर रेलवे की इन्कम नहीं बढ़ाई गई तो चाहे जितने भी हम वायदे करें, जितने भी प्रोजेक्ट लें उससे कुछ सुधार नहीं होगा। इसका नतीजा हमारे सामने आज दिखाई दे रहा हैं। एक दिन इसका किसी न किसी कारण से निजीकरण करना पड़ेगा या डिस-इन्वेस्टमेंट करना पड़ेगा या किसी और को चांस देना पड़ेगा तो हमारे देश की सबसे बड़ी इन्कम खत्म हो जाएगी , एक इंडस्ट्री खत्म हो जाएगी। इसीलिए अभी से इस पर सोच-विचार करें, अपने साथी मंत्रियों के साथ मिल-जुलकर सही दिशा में इसको ले जाए तो शायद रेल गाड़ी की और रेलवे लाइन की पूरी सम्पत्ति का लाभ उठा पायेंगे। रेलवे की बहुत सारी जमीन चली गई हैं। हम उस पर नजर नहीं डालते है। रेलवे की बहुत सारी जमीन थी, यह जमीन दूसरे लोगों के हाथों में चली जा रही हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या हमारे पास फोर्स नहीं हैं? अगर हम इस ओर ध्यान दें तो रेलवे की भलाई होगी, आम जनता की भलाई होगी और देश की उन्नति होगी।

मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि वह इसके ऊपर पूरा ध्यान दें बजाय वायदे करने के। वे वायदे कर सकती हैं लेकिन वायदे करके निभाना बड़ा मुश्किल होता हैं। इसीलिए मैं दरख्वास्त करता हूं कि वह अपने सहयोगियों से सहयोग लेकर सही दिशा मे चले तो यह विभाग सबसे अच्छा बनेगा। धन्यवाद।

श्री गांधी आजाद : उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि देश की विषम परिस्थितियां होते हुए भी यात्री किराये में उन्होने कोई भी वृद्धि नहीं की हैं जो देश की आम जनता और गरीबों के हित में हैं। इन विषम परिस्थितियों में आपने 19 नई रेल गाड़ियों को चलाने की घोषणा की है इसके लिए आप और भी धन्यवाद की पात्र हैं। इसके साथ ही साथ एक ट्रेन लखनऊ-बलिया-छपरा एक्सप्रेस चलाई है और जो हमारे जनपद आजमगढ़ से होकर जाएगी, इसीलिए मैं आजमगढ़ की जनता की ओर से और अपनी ओर से आपको धन्यवाद और बधाई देता हूं। अब मैं रेलवे भर्ती बोर्ड की ओर आता हू। रेले भर्ती बोर्ड के नियम और नीयत की खराबी

के कारण अभी भी किसी भी श्रेणी में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़े वर्ग का आरक्षण कोटा पूरा नहीं हुआ हैं। साथ ही साथ माइनॉरिटी का भी कोटा पूरा नही हुआ है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आरक्षण कोटा पूरा करने के लिए जो रेल भर्ती बोर्ड बनाएं, उसके सदस्य के रूप में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, पिछड़े वर्ग और अल्प संख्यक लोगों को भी प्रतिनिधित्व दिया जाए। चूंकि मैं उत्तर प्रदेश से बिलॉग करता हूं इसलिए उत्तर प्रदेश की कुछ पश्चिम और कुछ पूरब की कहानी आपको इस सदन के माध्यम से सुनाना चाहता हूं । पश्चिम में मुरादाबाद जिले में एक सम्भल क्षेत्र हैं जहां पर आजादी के पहले कई गाड़ियां चलाई जाती थीं। अब दूसरे क्षेत्रों में तो गाड़ियां बढ़ायी गयी है, लेकिन उस क्षेत्र में गड़ियां घटा दी गयी हैं। सम्भल एक मंडी हैं जो मुरादाबाद से तीस किलोमीटर की दूर पर हैं। वहां अब केवल एक गाड़ी चलती हैं और वह तीस किलोमीटर की दूरी दो घंटे में पूरी करती हैं। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि वहां के हजारों लोगों के लिए कम से कम सुबह-शाम दो गाड़ियां चलाने की व्यवस्था करें। अब मैं पूरब के अपने जिले आजमगढ़ की बात कर रहा हूं जिसके बारे में हमारे साथी माननीय चुन्नी लाल जी ने भी कहा हैं। मैं उनके साथ स्वयं को संबद्व करते हुए माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि आजमगढ़ जिला विकास की दृष्टि से काफी पिछड़ा हुआ हैं लेकिन राजनीतिक दृष्टि से अगड़ा जिला हैं क्योंकि इसी सदन में केवल आजमगढ़ के 6 सदस्य हैं और अगर इसमें लोक सभा के सदस्यों को भी जोड़ दिया जाए तो आठ एम.पी. केवल आजगढ़ जिले से आते है। लेकिन इन एम.पी. लोगों को आजमगढ़ से दिल्ली पहुंचाने के लिए कोई ट्रेन नहीं हैं। साथ ही साथ पिछड़ा इलाका होने के नाते वहां से गरीब लोग दिल्ली, कलकत्ता, मुम्बई अपनी आजीविका के चक्कर में जाया करते हैं जिनको वहां जाने के लिए बनारस या फिर गौरखपुर सौ किलोमीटर रोड के रास्ते से जाकर ट्रेन पकड़नी पड़ती हैं जिससे उन्हे काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता हैं। मैं मंत्री महोदया से निवेदन करूंगा कि अगर केवल कुछ ट्रेनों का रास्ता बदल दिया जाए तो उस क्षेत्र के लाखों लोगों का काम हो सकता है। उदाहरण के लिए मैं बताना चाहता हूं कि लिछवी ऐक्सप्रैस जो छपरा से मऊ लाकर मऊ से आजमगढ़ से शाहगंज, शाहगंज जौनपुर होते हुए, इलाहबाद से दिल्ली ला दिया जाए तो कोई खर्चा नहीं पड़ेगा, किसी प्रकार के कोई ऐक्सपैंसिस नहीं बढ़ेगे और वहां की जनता दिल्ली पहुंच जाएगी। इसी तरह से गोरखपुर से जो दादर के लिए दादर ऐक्सप्रैस जाती हैं, अगर उसका रास्ता बदल दिया जाए, उसे गोरखपुर से मऊ, मऊ से आजमगढ़ से शाहगंज, शाहगंज से जौनपुर और फिर इलाहबाद अपने रास्ते होते हुए दादर पहुंचाया जा

सकता हैं। इसी तरह से किसी एक और ट्रेन का रास्ता बदलकर वहां के लोगों को कलकत्ता पहुंचाया जा सकता हैं जिससे इसमें कोई खर्चा नहीं आएगा। मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदया वहां की जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए इसे जरूर पूरा करेंगी। इसी आशा और प्रत्याशा में मैं विनियोग रेल विधेयक 2000 और विनियोग रेल लेखा अनुदान विधेयक 2000 का समर्थन करता हूं और साथ ही उधर की लाखों जनता की ओर से एक शेर मंत्री महोदया के लिए प्रस्तुत करते हुए अपनी बात को विराम देना चाहता हूं।

"गर हो जाए नज़र-ए इनायत किसी की।
कट जाए यूं ही मुसीबत किसी की"।।
धन्यवाद।

श्री शरीफ-उद्-दीन शरीक (जम्मू और कश्मीर) : वाइस चेयरमैन सर, रेल बजट के बारे में हर तरफ से बहुत तारीफ हुई कि इसमें मुसाफिरों के किराए में कोई इजाफा नहीं हुआ हैं। मैं समझता हूं कि अगर थोड़ा बहुत भी हुआ होता तो इससे रेलवे को कुछ पैसा मिलता है और उसके जो काम पड़े हुए हैं, उनको पूरा करने में मदद मिलती। खैर, हुक्काम के आदादोशुमार के गोरखधंधे ऐसे हैं कि पता ही नहीं लगता हैं कि करना क्या हैं और असली गुंजाइश इसमें क्या है? मोहतरमा रेल मंत्री से मेरी एक ही गुजारिश होगी कि रेलवे डिपार्टमेंट ने दो-चार साल पहले जम्मू-कश्मीर के लोगों के साथ एक बहुत जबरदस्त मजाक किया। मुल्क के दो प्राइम मिनिस्टर वहां आए। पहले देवेगौडा जी आए और उन्होने फाउंडेशन रख दिया, बुनियादी पत्थर रख दिया। बड़े तमतराक से रेलवे के लोगों ने वहां फंक्शन किया। सारे जनरल मैनेजर्स और बोर्ड के लोग वहां दौडे और बड़े खूबसूरत पत्थर वहां लगाएं गए और दूसरे साल दूसरी जगह गुजरात साहब तशरीफ लाए और बड़े फंक्शन किए गए। 2500 करोड़ का मनसूबा किया गया। लोगों ने और हमने जबरदस्त तालियां बजाई। बारामूला में वह पब्लिक मीटिंग थी और जब जनरल मैनेजर साहब ने वह रिपोर्ट पढ़ी तो उन्होने कहा कि काजीगुंडा से बारामूला तक हम पांच साल में रेल चलाएंगे। गुजराल साहब ने उठकर कहा कि लोगों की जबरदस्त आशा हैं, बड़ी उम्मीदें हैं, इस टाइम में कुछ कमी कर दीजिए तो जनरल मैनेजर साहब ने कहा कि अब हम तीन साल में वहां रेल चलाएंगे। उनकी इस बात से हम दीवाने हो गए। हमने फटाफट जिंदाबाद के नारे लगाए और तालिंयां बजाई। जो कुछ हमारा दस्तूर था, हमने किया लेकिन अब मेरी इनके डिपार्टमेंट से सिर्फ यही गुजारिश हैं कि रेल तो दूर, अब वे पत्थर भी आप संभालिए, उन्हें

---

* Trasliteration of the speech in Persian Script is available in the Hindi version of the Debate.

उठाकर ले आइए और कही महफूज रख लीजिए। शायद किसी वक्त वे काम आ जाएं। कम से कम ऑडिट के वक्त आप दिखा सकते हैं कि इतने हजार का हमने पत्थर बनवाया, यह मौजूद हैं। तो इतना बड़ा मजाक हम लोगों के साथ हुआ। 2500 करोड़ के प्रोजेक्ट पर पिछले बजट में 17 करोड़ रूपया रखा गया था। इस हिसाब से अगर हम देखें और जिस हिसाब से कीमतें बढ़ती जा रही हैं, न जाने कब वह वक्त होगा, कौन सी पीढी मौजूद होगी जब कभी वहां रेल आएगी।

जम्मू- ऊधमपुर रेल को 22 साल पहले मैडम इंदिरा गांधी के जमाने में शुरू किया गया था और उस वक्त कहा गया था कि पांच साल के अंदर यह लाइन बन जाएगी लेकिन 22 साल हो गए और वह अभी तक नहीं बनी हैं। डिपार्टमेंट के असल खदोखाल हैं, इसकी असली शक्ल है। कश्मीर क्योंकि स्ट्रेटेजिकली और पोलिटिकली एक अहम जगह है इसलिए अगर वहां के लोगों को यह अहसास देना हैं कि वे इस देश का हिस्सा हैं... जब 1947 में कश्मीर का नाता मुल्क के साथ जुड गया, उस वक्त हमने तीन अख्तियार सेंट्रल गवर्नमेंट को दिए थे। पहला अख्तियार कम्युनिकेशन का था कि कम्युनिकेशन सेंट्रल गवर्नमेंट के पास रहेगा। उसका हाल यह हैं कि हमारे यहां सड़क 6 महीने बंद रहती हैं और बाकी 4 महीने ही खुली रहती हैं। यह तो कम्युनिकेशन का हाल हैं और रेलवे के संबंध में आपने देखा जैसा मैंने अभी बताया। यह पहला महकमा हैं जो हमने मरकजी सरकार को दिया जैसा मैंने अभी बताया । यह पहला महकमा हैं जो हमने मरकजी सरकार को दिया और पचास साल के बाद हमारे पास पैरेलल नेशनल हाईवे भी नहीं हैं। एक ही रास्ता हैं और वह मौत की घाटी बन चुकी हैं। आए दिन हादसात होते रहते हैं, बसें गिर जाती है और महीनों सड़के बन्द हो जाती है। दूसरे हमने डिफेंस के बारे में कहा था। हम सोए हुए थे और पाकिस्तान कारगिल ले गया, छः महीने के बाद पता चला और हम विजय मनाते रहे। यह डिफेंस की बात हैं। तीसरी बात फारेन अफेयर्स की कही थी। फारेन अफेयर्स में यह हैं कि पाकिस्तान ने हम पर हमला किया और हम रपट लिखाने गए युनाइटेड नेशन्स में और वहां से प्लेबीसाइड की रेजोल्यूशन अपने साथ लाए। यह आज तक हमारे गले से नीचे उतरता ही नहीं हैं।

मैडम, आप से एक उम्मीद हैं, एक आशा है, आप बात को तेजी से समझती हैं। आपने रेलवे मंत्रालय को हासिल करने के लिए बड़ा जोर लगाया जैसा कि अखबारों में आया था। उस वक्त शायद आपके मन में यह होगा कि अपने पिछड़े स्टेट बंगाल को खुश कर लें। उस वक्त हमारे लिए कुछ विकास हो जाएगा। अभी तक यह नहीं हुआ है। हमें बराबर

मायूसिया ही मिलती रही है। इन मायूसियों का ही नतीजा है यह सूरतिहाल जिसके लिए सारे देश में दुख हैं, सारे देश को चिन्ता हैं और सारा देश परेशान हैं। लिहाजा मेरी गुजारिश हैं आप से, हुकूमते हिन्दुस्तान से कि अगर हमको अपना समझना है तो ऐसे नहीं समझा जाता हैं कि आप पत्र लिखें, चार साल रखे और हमें पता भी नहीं चले कि वह पत्र हैं कहां? ऐसा लगे कि कुछ जमीन पर काम हो रहा हैं। अभी हाल ही में प्राइम मिनिस्ट ने कहा कि हम राजकुमारी से लेकर राजकुमारी तक नेशनल शाहरा बनाएंगे, हाई वे बनाएंगे। इसको अगर आप कश्मीर से शुरू कर लें तो वहां के लोगों को भी पता लगेगा कि हमारे भी दुख में कोई शरीक हैं, हमारे सुख में भी कोई शरीक हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : ठीक हैं।

श्री शरीफ-उद्-दीन शरीक : मैं खत्म कर रहा हूं, भाषण नहीं कर रहा हूं। अपने दुख की दासतां मैडम को सुना रहा हूं जो अकेली बैठी हैं। जम्मू-उधमपुर की बात मैंने कही हैं। बीस साल के बाद भी सिलसिला ठीक नहीं हुआ हैं। इसके बाद मैंने काजीगुंड-बारामूला की बात कही हैं। हालांकि वह प्लेन हैं। उसमें कोई रनल की जरूरत नहीं हैं बल्कि प्लेन एरिया हैं और शायद उसमें पैसे भी ज्यादा खर्च नहीं होंगे। टेक्नीकली मैं इन बातों को नहीं जानता लेकिन जो इसके आफिसर्स है, माहीरीन है और इंजीनियर्स हैं उन्होने वायदा किया था कि तीन साल से हम वेली के अंदर रेल चलाएंगे। मैं मंत्री जी से गुजारिश करता हूं कि वे इस तरफ ध्यान दें। जम्मू से पठान कोट तक डबल लाइन करने का वायदा भी किया था। अभी तक उसको डबल नहीं किया गया हैं। मैं इसकी तरफ भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। जब हम रेलवे स्टेशन पर पहुंचते हैं तो पता चलता हैं 240 डाउन 15 घंटे लेट हैं, 14 घंटे लेट हैं। यह पब्लिक एडरेस सिस्टम मे आता है। हमको इसी आदत पड़ी हुई हैं। खैर अब इसकी आदत हो गई हैं, अब परेशान होने की जरूरत नहीं हैं इसमें सुधार कभी नहीं होगा । रेलवे स्टेशन व रेलगड़ियों में सफाई की तरफ ध्यान देने की भी जरूरत हैं। मैं कश्मीर के लिए प्राइम मिनिस्टर से खुसूसी से गुजारिश करूंगा कि इसको नेशनल प्रोजेक्ट बनाएं तभी यह हो सकता हैं। अगर नेशनल प्रोजेक्ट नहीं बनता हैं तो रेल भी वहां नहीं जा सकती है। मैं आपके बजट की ताईद करता हूं। धन्यवाद।

श्री देवी प्रसाद सिंह (उत्तर प्रदेश) : धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष महोदय, यात्री भाड़े में बढ़ोतरी न होना, माल भाड़े में नाम मात्र की बढ़ोतरी, 5 परसेंट उसमें भी उस देश की जनता के उपयोग में आने वाली सामग्री, खाद्यान्न, नमक, खाद्य तेल, केरोसीन, एल.पी.जी. गैस आदि चीजों पर छूट , विघार्थियों, स्वतंत्रता-संग्राम सेनानियों, कारगिल युद्ध के शहीदों

की विधवाओं को कन्सेशन दिया जाना, नई रेलगाड़ियों का चलाया जाना, इन सारी चीजों को एक साथ लिया जाए तो निश्चित रूप से यह एक अच्छा बजट हैं और इसके लिए माननीया रेल मंत्री बधाई के पात्र हैं। मान्यवर, मैं उत्तर प्रदेश के सुदूर पूर्वी जिले से आता हूं जिसकी सीमा बिहार से मिलती है। बिहार से जब कोई गाड़ी दिल्ली के लिए या पश्चिम के लिए चलती हैं तो पहला जनपद हमारा पड़ता हैं, देवरिया जनपद, जिसे वह गाड़ी छूती हैं। देवरिया स्टेशन पर जब गाड़ी का इंतजार करने के लिए लोग खड़े होते हैं, वैशाली ट्रेन, जो देवरिया से दिल्ली तक आती हैं, उस ट्रेन की पहचान, उसका नम्बर लोग नहीं जानते, उसकी शक्ल नहीं पहचानते। उसकी पहचान के रूप में लोग उसी गाड़ी को जिसकी गाड़ी की छत पर अपार जनसंख्या, अपार यात्री, असीमित यात्री बैठे हों मान लेते हैं कि वैशाली ट्रेन है। स्थिति यह है कि वहां से यहां आने के लिए सिर्फ एक सुपर फास्ट ट्रेन हैं और बिहार जहां से सर्वाधिक गरीब लोग, मेहनत-मजदूरी के लिए पंजाब, हरियाण , दिल्ली के लिए आते हैं, उनके लिए कोई ट्रेन नहीं हैं, एक ट्रेन के अलावा और उसकी तमाम बोगियां में रिजर्व या स्लीपर और बोगियां हों, ए.सी. हो, उसमें साधारण डिब्बों की कमी हैं। मैं माननीय मंत्री का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि उस ट्रेक पर अगर एक और कोई सुपर फास्ट ट्रेन दे दी जाए तो वहां के लोगों को आसानी हो जाएगी. वहां के यात्रियों के लिए आसानी होगी।

एक बात और कहना चाहूंगा कि मई, 1999 में तत्कालीन रेल मंत्री देवरिया पधारे थे और उन्होने तमाम जिले का दौरा किया था, तमाम जगह गए थे, तमाम वायदे किए थे। रेल लाइन देवरिया शहर को दो हिस्सों में बांटती हैं। घाला बीच में पड़ता है और जब क्रासिंग पर फाटक बंद हो जाता है तो घण्टों मीलों लंबी वाहनों की कतार खड़ी हो जाती हैं, आवगमन रूक जाता हैं। वहां के लोगों की बरसों पहले से मांग चली आ रही है कि वह फ्लाईओवर वहां बनाया जाए।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : टाइम नहीं हैं, जल्दी बोलिए।

श्री देवी सिंह : अभी तो शुरू हुआ हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : आपकी पार्टी का टाइम नहीं हैं अभी तो राघव जी बोलने वाले हैं।

श्री देवी सिंह : हमारी पार्टी का तो टाइम खत्म हो गया हैं न। केवल मैं ही तो हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : राघव जी है, बोल तो रहे हैं।

श्री देवी सिंह : राघव जी का नाम हैं। राघव जी तो हमें समय दे देंगे। आप मेहरबानी करें तो उनसे समय मांग लेंगे।

श्री सुरेश पचौरी : राघवजी रिटायरिंग मेम्बर हैं।

श्री देवी सिंह : बंद कर देता हूं बोलना।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि) : नहीं, नहीं बोलिए, बोलिए जो पाइंट है।

श्री देवी सिंह : मान्यवर, देवरिया के लोगों को काफी दिनों से मांग रही हैं कि वहां पर एक फ्लाईओवर बनाया जाए। उस सिलसिल में माननीय मंत्री जी मई, 1999 में वहां गए थे और उन्होने बड़ी धूमधाम से सारे अधिकारियों के सामने, जनता-जनार्दन के बीच, हजारो की भीड़ में भाषण दिया। उन्हे माला पहनाई गई, तालियां बजीं और उन्होने एक फ्लाईओवर का शिलान्यास कर दिया। उन्होने वायदा किया कि सितम्बर में फ्लाईओवर बनकर तैयार हो जाएगा। मान्यवर, सितम्बर बीत गया, अक्तूबर बीत गया, वर्ष बीत गया, दूसरा वर्ष चालू हो गया, सरकार भी नई बन गई और मंत्री भी नये हो गए लेकिन उसका क्या हुआ वह बनेगा या नहीं बनेगा इसका कुछ पता नहीं हैं। उसके शिलान्यास का पत्थर कहां गया? हम लोग ढूंढ रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि कम से कम उस पत्थर को ढूंढकर निकाल लें ताकि हम लोगों को दिखा सके कि यह शिलान्यास का पत्थर हैं और वहां के लोगों को पता रहे कि यह वह पत्थर हैं और कभी न कभी यहां पर पुल बनेगा, कभी न कभी फ्लाईओवर बनेगा। इसे ढूंढने की कोशिश की जा रही हैं। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी के संज्ञान में यह बात लाना चाहता हूं कि देवरिया जनपद एक ऐसा जनपद हैं जहां अंतर्राष्ट्रीय महत्व का स्थान कुशीनगर हैं जहां महात्मा बुद्ध को निर्वाण प्राप्त हुआ था। विश्व भर बौद्ध धर्म के मानने वाले हजारों की संख्या में वहां जाते हैं। पर्यटन का यह अच्छा स्थान हैं। लेकिन अभी तक कुशीनगर रेल मार्ग से नहीं जुडा हुआ हैं। मेरा आग्रह होगा कि कुशीनगर को रेल मार्ग से जोडा जाए। इससे पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा और रेल विभाग को भी काफी फायदा होगा, उस इलाके का और वहां के लोगो का विकास होगा। एक बात मैं यह कहना चाहता हूं कि एक ट्रेन बरहज बाजार से भटनी तक चलती है। महज तीन स्टेशनों के लिए यह ट्रेन आती –जाती हैं।स्टॉफ खाली रहता हैं। माननीय मंत्री जी से पिछली बार भी यह आग्रह किया गया था और उन्होने सिद्धांत रूप में मान लिया था पब्लिक मीटिंग में अनाऊंस भी किया था कि हम इस ट्रेन को गोरखपुर तक चला देंगे, एक्सटेंड कर देंगे। लेकिन अभी तक कोई एक्सटेंशन नहीं हुआ हैं। मेरा आग्रह होगा माननीय मंत्री जी से कि उस ट्रेन को

गोरखपुर तक चला दिया जाए। इसके दो फायदे होगे। एक तो वह ट्रेन जो रेलवे के लिए बिलकुल फायदेमंद नहीं हैं क्योंकि उस ट्रेन में बैठने वालों को टिकट खरीदने की आदत नहीं हैं, अगर गोरखपुर तक एक्सटेंड कर देंगे तो निश्चित रूप से लोगों की टिकट खरीदने की आदत बन जाएगी और लोगों को सवारी की सुविधा गोरखपुर तक जाने के लिए मिल जाएगी। गोरखपुर निश्चित रूप से उत्तर प्रदेश के बड़े शहरों मे आता हैं। पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय भी हैं। गोरखपुर से चलने वाली कोई ट्रेन ऐसी नहीं हैं जो समय से दिल्ली पहुंचा सके। मेरा निवेदन होगा कि गोरखपुर से कोई न कोई सुपरफास्ट दूसरी ट्रेन दी जाए या राजधानी एक्सप्रेस दी जाए ताकि वहां के लोगों को आसानी हो सके। मैं अपनी बात समाप्त करते हुए रेलवे मेनेजमेंट की ओर थोड़ा सा आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह छोटी छोटी बातें हैं जिनकी शिकायत हम लोगों को होती है। मेरे अन्य माननीय मित्रों ने भी कहा हैं और मैं भी कहना चाहता हूं कि रिजर्वेशन के संबंध में धांधली हैं। धांधली की हद तो तब होती हैं जब हम लोगों तक के रिजर्वेशन में धांधली होती है। गोरखपुर से अक्सर ऐसा होता है, अगर चार एम.पी. चलने वाले हैं तो तीन का रिजर्वेशन होता है, एक का नहीं होता हैं। कभी ऐसा होता हैं कि हमारा रिजर्वेशन हो गया, कंपेनियन का गायब होता हैं। कभी ऐसा होता हैं कि पत्नी का गायब हो जाता हैं। इस प्रकार की गड़बड़ियां अक्सर गोरखपुर और लखनऊ स्टेशन पर बराबर देखने को मिलती है। मैं इस तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। हम लोग तब काफी संकट में पड़ जाते हैं जब स्टेशन पर कंपेनियन या पत्नी के साथ पहुंचते हैं और यह पता चलता हैं कि महज एक का रिजर्वेशन हुआ हैं। अगर हमारा रिजर्वेशन किसी कारणवश नहीं हुआ है तो उनके पास हमारा टेलीफोन नम्बर होता हैं, हमारा पत होता हैं, उनको इतनी कर्टसी तो होनी ही चाहिये कि हमें इंटीमेट कर दे कि your ticket is not reserved; please postpone your journey. इतना करने की भी कर्टसी नहीं हैं। एक बात मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जब हम लोग इन्क्वायरी के लिए पूछते हैं, पहले तो कोई टेलीफोन अटेंड नहीं करता है और यदि अटेंड भी करता हैं तो सीधा जवाब नहीं देता, अगर जवाब देता भी है तो सही जवाब नही देता हैं। ट्रेन का टाइम जब पूछा जाता हैं तो यह जवाब दिया जाता है राइट टाइम पर हैं लेकिन जब प्लेटफार्म पर पहुंचते हैं तो ट्रेन एक घंटा लेट होती हैं। इन छोटी छोटी बातों पर यदि गौर किया जाए तो लोगों को ज्यादा सहूलियत मिल जाएगी। एक और बात कहना चाहता हूं कि जब स्टेशन पर पहुंचते हैं तो पूरा का पूरा प्लेटफार्म का एक हिस्सा भिखारियों से भरा हुआ होता हैं। कोढ़ी, लूले लगड़े उन्होने कब्जा किया हुआ हैं। दूसरे हिस्से पर वेंडर्स कब्जा किए हुआ हैं, ठेले वाले कब्जा किए हुए हैं। वेंडर्स और ठेले वालों के ठेलों पर मक्खियां भिनभिनाती हैं।

ये तमाम चीजें जो हो रही हैं उन पर थोड़ा सा दृष्टिपात किया जाए तो ज्यादा सहूलियत मिल जाएगी। हमने एक बार इस बात को कहा था। रेल मंत्री का जब दौरा हुआ था तो हमने स्टेशन पर जाने के बाद रेखा कि सारी की सारी जगह पुताई हो रही हैं, सीढियो की सफाई की जा रही हैं, वेंडर्स को हटाया जा रहा हैं। मेरा एक निवेदन हैं कि अगर मंत्री जी के जाने पर इतनी सफाई हो सकती हैं तो क्या बाकी के समय में स्टेशन की सफाई होने की मे कोई रोक नही हैं। थोड़ा सा इन सब पर गौर किया जाए तो लोगों को सहूलियत मिल जाएगी। आपने समय दिया बहुत बहुत धन्यवाद।

श्री राघवजी (मध्य प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने समय दिया इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

रेल मंत्री ममता जी ने रेल यात्रियों के ऊपर अच्छी खासी ममता दिखायी हैं और उनकी जेब की कटौती नहीं की हैं इसके लिए मैं उनको धन्यवाद भी देता हूं और बधाई भी देता हूं।

मैं जल्दी जल्दी में कुछ बातें सदन में रखना चाहता हूं। एक तो यह हैं कि जो गरीब लोग होते हैं, देहाती क्षेत्र के लोग होते हैं वे रिजरवेशन कराकर यात्रा नहीं करते है। लेकिन लम्बी दूरी की ट्रेनों में सामान्य डिब्बे ही बहुत कम होते हैं। होते है तो उनको ढूढंना कठिन होता हैं। इसलिए मेरा मंत्री जी से निवेदन होगा कि हर लम्बी दूरी के ट्रेन में कम से कम तीन सामान्य डिब्बे होने चाहिए—एक शुरू में एक बीच में और एक आखिर में और उनका रंग अलग होना चाहिए ताकि पहचानने में दिक्कत नहीं हो। फिर स्लीपर में यात्रा करने की पाबंदी है। अब छोटी दूरी की यात्रा में काई गलती से उसमें अगर बैठ भी जाती हैं तो उस पर शिकार की तरह रेल के जो टिकट निरीक्षक होते हैं वे झपट पड़ते हैं। एक तो उसके अंदर जाने देते हैं, पहले डिब्बे के बाहर खड़े हो जाएं तो बता सकते हैं कि तुम्हारा स्लीपर का टिकट नहीं हैं तुम इसमें नहीं बैठ सकते हो, लेकिन अंदर जानबूझकर जाने देते हैं। फिर अंदर जाकर सौ, दो सौ या तीन सौ रूपए का बिल बन जाता हैं या फिर कुछ निजी पैसा लेकर छोड़ देते हैं अथवा पूरा का पूरा पैसा भुगतान पड़ता है। इसके ज्यादातर शिकार ग्रामीण वृद्धि और महिलाएं होती है जो परेशानी में फंस जाते है। इसके लिए कुछ न कुछ ठीक प्रकार की व्यवस्था होनी चाहिए। निरीक्षक को यह निर्देश देना चाहिए कि जब प्रवेश करते हैं तभी उनको रोकना चाहिए। दूसरे यह भी इसके व्यवस्था हो सकती हैं कि स्लीपर के टिकट जारी किए जाएं। अभी तो स्लीपर के टिकट उन्ही को मिलते हैं जिनका रिजरवेशन होता है। रिजरवेशन न भी हो, छोटी दूरी की यात्रा करनी हो और कोई बीमार हैं, वृद्ध हैं या महिला हैं तथा उनको जाना हैं, सामान्य डिब्बे में जगह नहीं

मिलती है तो 25 परसेंट ज्यादा लेकर कम से कम स्लीपर की टिकट तो दे दें ताकि स्लीपर में घुस सकें और यात्रा कर सकें।

पूछताछ के टेलीफोन के बारे में बहुत शिकायतें आई है। एक तो यह हैं कि बड़े शहरो में जो इंक्वायरी का रेलवे का टेलीफोन होता हैं वह लगाएं तो 10-20 मिनट तक मिलता ही नहीं हैं इन्गेज-इन्गेज ही मिलता हैं या क्यू मे आप खड़े है यह बता दिया जाता है। लेकिन वह क्यूं कभी खत्म ही नहीं होती हैं। तो कम से कम उसकी इतनी लाइन रखें कि तुरंत इंक्वायरी हर एक को उपलब्ध हो सके। वरना ट्रेन छूट जाएगी और आप टेलीफोन ही लगाते रहेंगे यह स्थिति बन जाती हैं।

खान पान की व्यवस्था भी ट्रेनों में अच्छी नहीं हैं। अब तो 25 रूपए ले रहे हैं, कोई घाटा इसमें नहीं होता हैं।

लेकिन उसके बाद भी जैसी व्यवस्था होनी चाहिए वह नहीं हैं। कई कई जगह तो ऐसा हैं कि बड़े बड़े ठेकेदार जो हैं उनको सौ-सौ रैक्स के लिए ठेके दे दिए गए हैं। वे आजादी के समय से, 1947 से चले आ रहे हैं आज तक, उनमे कोई बदलाव नहीं है। पता नहीं क्या उनकी पकड़ हैं कि उनके ठेके कभी छूटते नहीं और सौ ट्रेनों को हैडिंल करते हैं। तो इसके लिए इसमें कुछ व्यवस्था होनी चाहिए ताकि खान पान की व्यवस्था ठीक सुधरे।

फिर लखनऊ में एक रिसर्च डेवलपमेंट सेंटर हैं जो आर.डी.एस.ओ. कहलाता हैं। हालांकि वह बहुत महत्वपूर्ण विभाग हैं लेकिन उसमे भ्रष्टाचार की कई शिकायते अभी पीछे देखने को मिली है। खास तौर से जो ई.एम.यू. का सेक्शन देखते हैं, उनको देखने वाले जो अधिकारी हैं उन अधिकारियों के खिलाफ काफी भ्रष्टाचार की शिकायतें हैं। ढाई सौ करोड़ रूपए का ई.एम.यू. में थ्रो फेज टाइप टेक्नालाजी लगाने के लिए दो कंपनियों के साथ ठेका किया गया जिसमं एक भेल, भोपाल की हैं और दूसरा एस्टाम हैं। एस्टाम को फेवर करने के लिए पहले तो यह प्रस्ताव आ गया कि दोनों को बराबर बराबर के ठेके दिए जाए जब कि भेल पर्याप्त व्यवस्था कर सकता था। बाद में नीतीश जी जो उस समय रेल मंत्री थे उन्होने बदलकर 632 कोचों का तो भेल को दे दिया और बाकी 38 कोचों का एस्टाम को दे दिया। लेकिन अभी भी वे अधिकारी उसी तरह का व्यवहार कर रहे हैं, हालांकि यह इक्विपमेंट लगाने रेलवे को बड़ा फायदा होने वाला हैं। ई.एम.यू. में बड़ा सुधार होगा और बिजली की बचत होगी। उसमें करोड़ो रूपये की बिजली की बचत होने वाली है। रेल यात्रा तेज हो जाएगी और उसमें समय कम लगेगा। यात्रियों को भी सुविधा होगी। लेकिन उसकी देखभाल करने वाले जो अधिकारी हैं उनको कोई अनुभव नहीं हैं। जो

अधिकारी आज उसके हेड बने हुए हैं उनको ईएमयू के क्षेत्र में काम करने का कोई भी अनुभव नहीं हैं। जो अनुभवी अधिकारी थे उन दो-तीन अधिकारियों को किसी न किसी बहाने वहां से हटा दिया गया हैं। यह इसलिए किया गया हैं चूंकि बहुर्राष्ट्रीय कपनियों से बहुत से काम कराने है और उनके वेस्टेड इन्टरेस्ट लोगों के साथ बंधे हुए हैं। उनको फायदा पहुंचाने की दृष्टि से ईमानदार और अनुभवी अधिकारियों को हटा कर स्वयं उस पर एकाधिकार किए हुए हैं और वे देश को भी नुकसान पहुंचा रहे हैं। इसलिए इसकी बहुत गहराई से छान-बीन होनी चाहिए और जो दोषी अधिकारी हैं उनके खिलाफ कार्यवाही होनी चाहिए। रेलवे वैगल रैक के लिए मिलती है, लेकिन अगर किसी को एक वैगन चाहिए तो वह नहीं मिलेगी। पूरी ट्रेन की ट्रेन लेनी हो तो होगा। पहले ऐसी व्यवस्था थी कि एक-दो रेलवे वैगन भी मिल जाते थे। अब बहुत सी मंडियां ऐसी है जहां 5-7 वैगन ही व्यापारियों को भेजने होते हैं, लेकिन वे वर्तमान व्यवस्था के कारण भेज नहीं सकते। रेल यातायात सस्ता पड़ता हैं और सड़क यातायात महंगा पड़ता हैं। रेल यातायात से प्रदूषण भी बचता हैं। लेकिन आप रेल यातायात उपलब्ध कराने के लिए तैयार ही नही हैं। आपके पास वैगंस की कमी हैं। आपके पास इसकी व्यवस्था नहीं हैं। अब पता नहीं रोड ट्रासंपोर्ट के साथ इन अधिकारियों की क्या सांठ-गांठ हैं, क्या लेन-देन हैं कि इस प्रकार की व्यवस्था आज तक करने के लिए वे तैयार हीं नहीं हैं? मेरा यह निवेदन हैं कि यह पीस-मील वैगन भी लोगों को उपलब्ध कराये जाने चाहिए, ताकि लोग ट्रेन से अपना सामान बाहर भेज सकें।

रेलवे डिब्बों के ऊपर बीच-बीच में यात्रियों के लिए जो कोटे होते है जैसे दो यात्रियों का, पांच यात्रियों का या छः यात्रियों का, तो उनको डिब्बा ढूंढने में बहुत कठिनाई होती हैं, क्योंकि यह तो लिखा दिया हैं कि एस-7 मे आपका रिजर्वेशन हैं, लेकिन एस-7 डिब्बा कहां हैं, यत पता नहीं चलता। डिब्बों के ऊपर लिखा ही नहीं रहता कि यह एस-7, एस-2, एस-3, एस-4 डिब्बा हैं। यात्री कहां से वहां तक भागते रहते हैं। दो मिनट का स्टॉपेज होता हैं। इससे उनको बहुत परेशानी होती हैं। यह एक छोटी सी व्यवस्था है, लेकिन इसमें भी कोई सुधान करने की चिंता नहीं करता हैं। फलस्वरूप बहुत से लोग गलत डिब्बों में बैठ जाते हैं और उनको परेशानी उठनी पड़ती हैं। एसी 3 टायर के डिब्बे भी बढ़ाने चाहिएं, क्योंकि फर्स्ट क्लास के डिब्बे जो साधारण डिब्बे थे, वे तो धीरे-धीरे खत्म हो रहे हैं, लेकिन उसके स्थान पर एसी 3 टायर के डिब्बे बढ़ाने चाहिएं। ये बहुत पापुलर हो रहे हैं लेकिन जितने होने चाहिएं उतने नहीं हैं। कई ट्रेनों में एसी 3 टायर की कोई व्यवस्था नहीं हैं। इसलिए अधिक से अधिक ट्रेनों में एसी 3 टायर की व्यवस्था की जानी चाहिए।

मैं अपने मध्य प्रदेश के बारे में कुछ निवेदन करना चाहता हूं । पूरे भारतवर्ष का रेल का नक्शा आप उठा कर देख लीजिए तो आपको यह समझ में आ जाएगा कि जहां पर रेल की लकींरे सब से कम हैं वह मध्य प्रदेश है, जबकि वह हिन्दुस्तान के बीचों-बीच हैं। उत्तर से दक्षिण जाना हो या पूर्व से पश्चिम जाना हो तो मध्य प्रदेश में से गुजरना आवश्यक है। इसके बावजूद भी वह खाली-खाली हिस्सा जो हैं, उसका नाम मध्य प्रदेश है। इसमें रेल लाइनों की ज्यादा आवश्यकता हैं। ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन जो कि स्वीकृत हो चुकी है, उसके लिए भी पर्याप्त धन की व्यवस्था नहीं हैं। यह ललितपुर-सिगरौली के बीच की रेल लाइन जल्दी से जल्दी पूरी होनी चाहिए। मीना और ब्यावरा के बीच में सर्वे हो चुका हैं, उसकी रेल लाइन भी जल्दी से डलनी चाहिए। फिर जबलपुर और गोदियां के बीच में वर्तमान में मीटरगेज हैं, इसको यथाशीघ्र ब्रॉगेज में परिवर्तित करना चाहिए। हालांकि वह स्वीकृत हैं लेकिन फिर भी धीमी गति से काम चल रहा हैं। उसको तेज गति से करना चाहिए। इंदौर और भोपाल, मध्य प्रदेश के दो बड़े शहर है उनमें एक इंटरसिटी एक्सप्रैस चलती है। बस तो चार घंटे लेती हैं, लेकिन ट्रेन साढ़े पांच घंटे लेती हैं, जबकि वह इंटरसिटी सुपर फॉस्ट एक्सप्रैस कहलाती हैं। पता नहीं उसके टाइम में कटौती क्यो नहीं हो पा रही हैं? वह तीन, साढ़े तीन या ज्यादा से ज्यादा चार घंटे ले, इस बात की व्यवस्था होनी चाहिए। यह मांग लगातार हो रही है कि भोपाल से मुबंई के बीच एक सुपर फॉस्ट ट्रेन चलनी चाहिए। दिल्ली के लिए चल चुकी है। नीतीश जी जब वहां पधारे थे तब उन्होने यह वायदा भी किया था कि भोपाल के लिए भी चलवा देंगे। सब लोगों ने मांग की थी, लेकिन आज तक भोपाल और मुबंई के बीच सुपर फॉस्ट ट्रेन की व्यवस्था नहीं हुई हैं। वह व्यवस्था भी करायी जानी चाहिए। दिल्ली से लेकर मुंबई सैन्ट्रील रेलवे पर 1947 से लेकर आज तक केवल दो गाड़ियां चल रही हैं। पंजाब मेल और दादर एक्सप्रेस के अलावा कोई तीसरी गाड़ी नहीं चली हैं। इसलिए एक सुपरफास्ट ट्रेन दिल्ली , मुबंई सेंट्रल रेलवे में एक और चलायी जानी चाहिए जो तेज गति की हो और कम समय लें।

महोदय, हबीबगंज रेलवे स्टेशन करोड़ो रूपए खर्च कर नया बनाया गया हैं, लेकिन उस का पूरा उपयोग नहीं हो पा रहा हैं। वहां फास्ट ट्रेंस के स्टॉपेज बढ़ाए जाने चाहिए। शातब्दी एक्सप्रेस जो अभी भोपाल में रूकती है, उस को आगे हबीबगंज तक बढ़ाया जाना चाहिए। इस के अतिरिक्त वहां के प्लेटफार्म नंबर 1 जो अभी अभी बना हैं, उन पर सुविधाएं बढ़ाई जानी चाहिए। महोदय, विशेषकर वहां केंटीन नहीं हैं, केंटीन 2 नंबर पर हैं। वह व्यक्ति 1 नंबर पर जाने के लिए कई बार लिख चुका हैं, लेकिन आज तक कोई सुनवाई नहीं हुई हैं, इसलिए। नंबर प्लेटफार्म पर केंटीन की व्यवस्था तुरंत की

जानी चाहिए।

महोदय, विदिशा एक ऐतिहासिक स्थल होने के नाते पर्यटन केन्द्र भी हैं, लेकिन वहां सुविधाओं की कमी हैं। अभी कुरला वाराणसी एक्सप्रेस जो कि कमानी एक्सप्रेस के नाम से जानी जाती है, वह काफी खाली जाती हैं, लेकिन विदिशा में उस का स्टॉपेज नहीं हैं जबकि विदिशा से इलाहबाद और काशी, जाने वाले यात्रियों की संख्या बहुत हैं। इसलिए इस ट्रेन का विदिशा मे स्टॉपेज किया जाना चाहिए।

महोदय, इंदौर हावड़ा के बीच में एक ट्रेन हफ्ते में तीन दिन चलती हैं, लेकिन इस ट्रेन की भी काफी मांग है। इंदौर से हावड़ा के बीच में काफी तीर्थ आते है। गंगा आती है, वाराणसी, इलाहबाद और हावड़ा पहुंचकर सारे तीर्थ कवर होते हैं। इसलिए यह क्षिप्रा ट्रेन प्रति दिन चलाई जानी चाहिए।

महोदय, सेंट्रल रेलवे का भोपाल डिवीजन जो कि दूसरे नंबर पर सब से अधिक आमदनी देने वाला विदिशा का स्टेशन हैं, लेकिने वहां कम्प्यूटर रिजर्वेशन की व्यवस्था नहीं हैं। मेरा निवेदन हैं कि विदिशा स्टेशन पर कम्प्यूटर रिजर्वेशन की व्यवस्था होनी चाहिए।

महोदय, कोरबा मध्य प्रदेश का एक औद्योगिक क्षेत्र हैं। कोरबा में "बाल्को" एन.टी.पी.सी. और सी.आई.एल. का प्रमुख केन्द्र हैं, लेकिन कोरबा से दिल्ली आने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं हैं। इसलिए बिलासपुर में जो ट्रेंस रूकती हैं, उन में से एक सुपर फास्ट ट्रेन को कोरबा तक बढ़ाया जाना चाहिए ताकि कोरबा का दिल्ली से संबंध हो जाय।

महोदय, भोपाल और कोटा के बीच में एक पैसेजर चलती हैं लेकिन वह बहुत महत्वपूर्ण ट्रेन है वह भरी हुई जाती है।उस मे सुधार की आवश्यकता हैं। उसे तेज करना चाहिए, उस मे ए.सी. का एक कोच जोड़ा जोना चाहिए और इसे अजमेर तक बढ़ाया जाना चाहिए।

महोदय, इसी तरह ग्वालियर भी मध्य प्रदेश का महत्वपूर्ण शहर हैं और ग्वालियर इंदौर के बीच में नई रेल शिवपुरी गुना होते हुए तो हैं, लेकिन ग्वालियर इंदौर को जोड़ने वाली को इंटरसिटी एक्सप्रेस नहीं हैं। वहां के लिए एक इंटरसिटी एक्सप्रेस की व्यवस्था की जानी चाहिए।

महोदय, यह सुझाव मैं ने जल्दी-जल्दी में दिए है। मेरा माननीय मंत्री महोदया से निवेदन हैं कि मै तो रिटायर हो रहा हूं और आप इस समय उन सभी बातों का उत्तर भी नहीं दे पाएंगे। मैं उन सारी कठिनाइयों को समझता हूं, लेकिन आप कृपया इतनी व्यवस्था

कर दीजिए कि मैं ने जो कुछ बिंदु उठाए हैं उन का उत्तर मेरे स्थाई पते पर डाक से पहुंच जाए। यह आप की बड़ी कृपा होगी। धन्यवाद

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Madam, please.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): I am grateful to all the hon. Members of this august House for their fruitful suggestions, their advice and their guidance. Sir, the day-before-yesterday we discussed, in detail, the Budget in the Lok Sabha. Today,we are discussing it in the Rajya Sabha. Sir, Railways is the lifeline of the nation. It is also the main medium of trasportation in the country. Railways is visible; that is why people love the Railways like anything. More Members speak on Railways because they would like to see the Railways reaching to villages and the remotest areas. I appreciate the concern expressed by hon. Members. 1 am very grateful to them. I know today is the last day. I can reply to all the questions put by the hon. members. But I do not want to waste the time of the House. That is why I would respond to a few suggestions which the hon. Members have made. I am grateful to Shri Bairagiji, who initiated this discussion. For Bairagiji's information, I would like to say that whatever he mentioned as lakhs, is not lakhs, it is crores.

Please see the pink book. You will get all the figures. Bairagiji, you are a senior Member. If you feel that I have done something wrong with Madhya Pradesh, please let me know that. Whatever suggestions you have made, I will respond to all your suggestions. I will get back to you and give all the details.

Sir, some points have been raised regarding commercial utilization of the land and that it might be misused. I would like to assure the House that the Railways is not going to sell the property anywhere. Railway land is our asset. It is the asset of the country. We want to utilize some railway land and some railway stations also as model stations. We want to utilize some land and the air space for commercial purpose. At some places we would like to have a joint venture with the private sector. We are already having it with the public sector companies like HUDCO, IRCON and RITES. That is for development purposes only. Let me assure the House that we are not going to sell any property. There are 16 lakh employees in the Railways. They will get full protection. The Indian Railways is not going to be privatized. It is very much with the Government and it will remain with the Government. It is

7.00P.M.

only for the purpose of development. It has been sanctioned in the Ninth Five Year Plan. There is paucity of funds. Sir, we want to run the trains for the purpose of development. For that we need money. That is why there are some proposals for commercial utilization of land and air space. Of course, we will go in for commercial utilization of air space. Sir, development of the Railways means the development of the country. It is also economic development of a particular State. I am not saying that we are encouraging the private sector. Let me clarify this point very specifically. If the State Government agrees to take up any new project, if the private sector agrees to participate in our development project, we will always welcome them. I would like to give an example.

One MoU has been signed between the Railways and the Pipava,Port. There is one broad gauge line from Pipava Port to Surinder Nagar. They are spending one-third money and we are spending one-third money the remaining 1/3 money will be through borrowing. If any sector is prepared to invest money for connecting a port with the Railways, we will certainly welcome them. Sir, there is a need for reforms. We are going in for reforms. But without the help of people no reforms are possible. Without the help of the people our reforms cannot be successful. That is why we want to involve people everywhere. Instead of selling the property, we are going in for joint ventures. Let me assure the House very categorically. We have seen it earlier also. Now somebody was saying, "Have a Zonal Committee." Somebody else was saying, "Have a Divisional Committee." Somebody was saying, "Create more new Zones." Sir, there is a paucity of funds. We are facing some difficulties. That is why this new Zone business is under review. Let me mention one thing. I feel that the time has come when we have to go in for decentralization. We have to decentralize the system. Our concept has to be changed. I feel that the States should be more powerful. If the State is powerful, the Centre is powerful. Instead of doing this type of business, I would prefer to set up a Monitoring Committee in every State to look after the project implementation from beginning to end. There should be a Monitoring Committee in every State to look after the projects, to look after the development, to look after the implementation and specially to look after the problems of that particular State where the Railways is involved. We are going to announce it. If there is a Monitoring Committee in every State, it

will help us a lot. Of course, sometimes, one Zone covers two States and sometimes it covers four States. Then, it is not possible for one State to have communications with another State. That is why, I think, the concept should be changed. The concept should be to reach the grassroot level so that we can have better monitoring, better coordination and all that.

Regarding accidents, of course, the House has been expressing its concern, and I am also equally concerned about it. I do not know whether anybody would believe me or not, we, in the Railways, work 24 hours to ensure the safety aspect. There is a monitoring system and a coordination system for 24 hours, through which we see to it that no accident takes place. It is a fact that accidents, sometimes, take place. This is an unfortunate part of our system. But, is it not a fact that every day the Railways run 12,000 trains, and lakhs and lakhs of people travel in these trains every day? Out of these 12,000 trains, there are 7,000 passenger trains and 5,000 goods trains. And, when you take the case of road accidents, it accounts for 65,000 in a year. Yes, the Railway accidents are visible in nature. We want that no accident takes place. We do not want any human lives to be lost; we cannot compromise with human lives. But it is also a fact that the Railways have become the soft targets. If you have any political movement, then, the Railways is the target. If you have any extremist movement, then also, the Railways is the target. Political problems may be there in States. I don't say anything about it. We are in a democratic country. We have to appreciate this. But it does not mean that we have to blow up the trains, burn the stations, burn the bogies, and so on. When we have economic problems, we can invest our money for development purposes. In these four or five months, what we have done is - I am not saying that I alone did it; we work as a team -- that we convened a meeting with the GMs, not once but twice. We tried to ascertain whatever information and assistance they wanted. I should say that it is after a gap of 14 years that we have convened meetings with DRMs because it is they who are working with the grassroot people, and it is they who coordinate with various zones and divisions. In this very House, while we were discussing the Supplementary Demands, Shri Janardhana Poojary asked me: What about meetings with D.G.s, Home Secretaries and Chief Secretaries? I wish to inform the House that these meetings have also been held. We have set up a task force committee with the State Government and the Railways, and we have directed this Committee to sit together and sort out the problems being faced by the RPF and the GRP. This is a very important thing that we ought to have if at all we want to ensure

safety of the passengers. The trains pass through all over the country, and law and order being a State subject, I would appeal to all the hon. Members of this august House, which is the Elders' House, to convey this sentiment to all the State Governments -- they are not our enemies, but they are our friends .-- and to have in mind that safety and security of the people is the prime most thing. 1 do not want any quarrel between the Railway Protection Force (RPF) and the Government Railways Police (GRP). The RPF cannot even lodge an FIR. So, we feel that there must be good coordination between these two agencies and the local administration so that they can work better for the passengers' safety and security.

Shri Dipankar Mukherjee has raised an issue regarding wagon order and rolling stock. Of course, 1 do not want to go into the details of it. He has raised the question regarding orders for 23,000 wagons. Of course, this time, we are procuring 23,000 wagons. All major procurements for railways are being planned in advance.

The procurement calendar will be made available on internet on the Railways' website, in the beginning of the next financial year, which means, after this month. Earlier, there were some dilemmas. There was some communication gap also. It happens; it is a fact. But this time I am saying that we have taken all precautionary measures so that nobody should be depressed. Sir, I convened a meeting of public sector units. Let me assure you, we are giving full attention to the public sector also. I convened a meeting and I talked to them and we decided all these things. Regarding Tamil Nadu, some Members said that we have not given adequate support to them. Sir, this is not a fact. For Tamil Nadu, I have given three new trains and two gauge conversion projects also. Now, again they are asking. The State Government also requested for something yesterday. We have said. If they come forward, we have agreed to do that. You said, 'money is being curtailed'. That is not a fact. It has been increased. Can I give you the figures? Sir, for Tamil Nadu, earlier it was Rs. 206.143 crores. This time it is Rs. 225.63 crores. Sir,in regard to Orissa you had raised some issue. Sir, you had raised some proposal about Orissa. Let me go into the details because, yesterday also, some friends from Orissa raised it. But within the Railways, we have the operational part also. So I will talk to our people and when I give the final reply, I will let you know about whatever proposals you have mentioned.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): No, no, last

time you said that whatever the Members are submitting, you will write to them separately, but we have not received any reply till now.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Last time for Orissa, the Budget provision was Rs. 228 crores; and this time, our Budget provision is Rs. 267 crores. That means it has increased. You spoke about Sambalpur-Talcher line. Even in our Supplementary Demands, we spent about Rs. 73,000 for the cyclone-affected areas. If there are any genuine grievances, we will consider it when give the final reply.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Madam, last time....

KUMARI MAMATA BANERJEE: No, Sir, that was Supplementary; this will go to the Standing Committee. ...*(Interruptions).*

Of course, Shri Shankar Roy Chowdhury and other Members of this august House raised some issue. It is not correct. Sir, our hon. friend from Jammu and Kashmir raised the point. When Deve Gowda was the Prime Minister, he announced a programme and the cost of the project was about Rs. 2,500 crores. But that time, it was decided that this money would come from outside the Railway fund. But they have not given. But, Sir, from our side, even with this limitation we have provided Rs. 100 crores for this project. Shri Shankar Roy Chowdhury and other friends have mentioned about the North-East. This time, we have increased it by 15 per cent, for the North-Eastern States. He mentioned about Manipur; the Diphu-Karong line. Earlier, it was only Rs. twenty crores. This time, we have given Rs. 15 crores. We have also given Rs. 40 crores for Silchar-Lumding. For Kumarghat-Agartala line, we gave Rs. 40 crores. There are so many lines which 1 can refer to. Even the Mainaguri-Jogighopa line it will connect North Bengal to the North-East. For that also, we have made provision. new project. Sir, an hon. MP. said that he wants to give money for the RRB, the PCO booths, the unmanned level crossing, but the Railway officer is not interested. We have taken serious note of it. 1 have already passed on this information to every zone that whenever an M.P. says that he is investing his money from MPLADS funds, they have to take note of it and they have to coordinate with them.

So, we will do our best in this regard. So far as unmanned level crossings are concerned, there are 24,000 of them, and we have already decided to do the needful. In the Supplementary Demands also, last time, we took about Rs.400 crores. This time, we had meetings with the CH,

ASSOCHAM and various public sector units which are willing to take over such projects, and we have set up a task force at the Centre. We have also requested each MP to take up at least one unmanned level crossing for conversion, and for every such project, the Railways will match with taking up one more unmanned railway crossing. So, we have already given these instructions.

Shri Margabanduji asked about ROBs. Do you know how many ROBs are there in Tamil Nadu? This time we have given 23. Are you not happy? Count the ROBs throughout the country. Only for your State, we have 23. Before criticising, you should go through the records.

SHRI R. MARGABANDU: Madam, only Salem in the Southern Division...

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, we cannot go to every booth. Then, you will want a train from Lok Sabha to Rajya Sabha also. But can I give it? Is it possible. *(Interruptions)*

श्री बालकवि बैरागी : उपसभाध्यक्ष महोदय, ममता जी को इस टिप्पणी के लिए जितना धन्यवाद दिया जाए उतना कम हैं। आप कोई भी रास्ता निकाल लेंगी यह हमें पूरा विश्वास हैं।

KUMARI MAMATA BANERJEE: Then, Dipankar Mukherjee raised a point about the diesel cess. Yes, we have received Rs.200 crores on this account, in the current year 2000 from the hon. Finance Minister. For the next year, 2000 the provision is Rs.300 crores. This is for your kind information. Then, you said that the railways should also be given funds for meeting its social obligations. That I leave to the Finance Minister. But, of course, he has helped me. *(Interruptions)* He is trying to help me. He has not yet taken the dividend and all these things. He has helped. But, of course, more help is needed. *(Interruptions)* When there is no way, this is the better way. So, he is trying to help the railways. The Finance Minister is a very nice man and he is very sympathetic to the railways. He may give us something more also. *(Interruptions)* Then, there were some questions relating to...

SHRI GOVINDRAM MIRI: Madam, Madhya Pradesh.

KUMARI MAMATA BANERJEE: About Madhya Pradesh also. You have given certain suggestions. *(Interruptions)*

SHRI GOVINDRAM MIRI: The train running from Delhi to Calcutta *via* Bilaspur should be named the Mamata Express. *(Interruptions)*

कुमारी ममता बनर्जी : सर, ये ऐसा क्यों बोल रहे हैं? इनको ऐसे नहीं बोलना चाहिए। इनको ऐसे नहीं बोलना चाहिए। went to Indore, Bhopal, Guna, Gwaliar. I said that I will discuss it because people from UP had also demanded something; then, Madhya Pradesh and Orissa also. Let me assure the House that we will discuss it and when the final reply comes, after the report of the Standing Committee, we will take it up. Of course, I will try my best to help the people of all the States.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Particularly, Madhya Pradesh, Madam.

KUMARI MAMATA BANERJEE: I said 'Madhya Pradesh'. I said Orissa' and I said 'Uttar Pradesh'.

AN HON. MEMBER: Maharashtra also.

KUMARI MAMATA BANNERJEE: Though we have given something to Maharashtra, but they have still asked for some more. But I want to say that, within these limitations, let the trains run on time. We are willing to give all these stoppages. But if we give so many stoppages, the trains will automatically be delayed. Then don't talk about punctuality. If you want to talk about punctuality, then you will have to take care of these things also.

With these words, Sir, I convey my heartiest regards to the elders, the hon. Members of this House, and request for their support to my Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI) : I shall first put the motion regarding consideration of the Appropriate (Railways) Vole ess Account Bill, 2000 to vote.

The question is:

"That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2000-2001 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI) : We shall now

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI) : We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2, 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Sir, I move:

That the Bill be returned'.

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): I shall now put the motion regarding consideration of the Appropriation (Railways) Bill, 2000 to vote.

The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1999-2000 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2, 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause I, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Sir, I move:

That the Bill be returned'.

The question was put and the motion was adopted.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Thank you, Sir, I am very grateful to you.

श्री बालकवि बैरागी : ममता जी, आप सिन्हा साहब से मिलकर जाइएगा।

कुमारी ममता बनर्जी : मैं उनसे मिल चुकी हूं।