1991, the commonest form of insulin, Bovine, was available at a fairly affordable price of Rs. 12/0 for a 400 U vial. Now, that Bovine insulin is priced at Rs. 76/- per vial. The MNC has stopped its operation in India and the insulin was imported solely for profit motives. As the poor insulin-requiring youths with diabetes are facing a life-threatening situation, I once again appeal to {he Union Government to take immediate steps to ensure that insulin prices slash to an affordable range so that 40 per cent of the poor diabetics, who are unable to purchase this life-saving drug, are able to survive with affordable insulin treatment. Sir. you were kind enough to allow me to raise this issue during the last Session. I had requested the Government to take such steps to see that the price of insulin comes down so that the poor patients can afford to buy insulin. I once again appeal through you, Sir, to the Health Minister to see that the price of insulin comes down. Thank you.

The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2001

THE MINISTER OF AGRICULTURE AND THE MINISTER OF RAILWAYS {SHRI NITISH KUMAR): Sir, I move that the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2001-2002 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The question was proposed.

SHRI S.B. CHAVAN (Maharashtra): Mr. Chairman. Sir. I would like to start the discussion, and while doing so, I must bring this fact to the notice of the present Railway Minister that I have been able to see his predecessors for almost more than half a dozen times, trying to persuade them that we have to think in terms of having some kind of a Master Plan for the country as a whole. Unfortunately, the situation seems to be that you just don't have any Master Plan for the country. *Ad hoc* decisions are being taken, and that too, for the convenience of either the hon. Ministers' constituencies themselves or for the convenience of those who, in fact, are very closely associated with them. I must bring to the notice of the hon. Minister that there is an area, which from all norms, is considered very backward. It is an ex-Hyderabad area. Unfortunately, I did not have the time to go through all other material which I was having in my possession. But

since the debate has started immediately, I am going to say something by concentrating only on the ex-Hyderabad part, and requesting the hon. Minister to kindly bear in mind that this is a very backward area of Maharashtra State. For all considerations, Maharashtra is supposed to be an advanced State. But, due to reorganization, it was the ex-Hyderabad part-Marathi-speaking area- which has come over to Maharashtra, and this is a chronically-backward area, the most backward area, and that is why we require some kind of a fair treatment on behalf of the Railway Ministry. Unfortunately, for us, the kind of treatment that we got was, instead of being very generous, very liberal in providng the amount required by the Railway Ministry, the Railways have taken the decision to hand over this area to bolt.

There is a background behind it. I must bring it to the notice of the hon. Minister why it is that he has specially chosen this area for handing over to Bolt. But let me first give you the background.

Sir, there was an agitation in that area. Because it is a backward area, everybody requests that a railway line should be provided. In the agitation, one of the highly placed officers misbehaved with all those who were agitated. He had to apologise to the agitators because he had used very wrong words. Now this officer has taken revenge. He has now seen to it that all the railway lines for which, every year, Bolt as well as the Railway Ministry was making provisions separately, are totally given up. A token provision has been made by the Railway Ministry, and the entire area has been given to Bolt. Bolt had been trying, for the last three or four years, to tie up for funding. They could not succeed. I am doubful whether, even this year, they are going to succeed in getting their amounts tied up with the financial agencies. It means you are going to completely stop all the works in this area in the name of giving this area to Bolt. I would request the hon. Minister to kindly look into this matter and try to find out as to how an officer could behave in this manner, and how, in the presence of the Ministers, he could have his way by taking a vindictive action against all those people who were, in fact, asking for generosity.

Sir, I would mention the tines about which I am very particular, the Mudkhed-Adilabad conversion line is a line for transport of coal from the Singareni collieries as well as from the Wardha Valley, and this is the nearest route; otherwise, we have to go to Hyderabad via Vikarabad and, then, go to Parli Vaidyanath where coal has to be • transported for the

thermal power station. This line has been there, and we have been trying to get clearance from the hon. Ministers to see to it that the entire area is served as early as possible by a starter route. This was the first demand that the people from this area had made. Unfortunately, for us, nobody could understand the urgency of the problem. It is in the interest of the Railway Ministry itself. It is half the distance. If you have to go *via* Vikarabad, it is almost double the distance. Sir, in the interest of the Railway Ministry, and also in the interest of transporting coal from this area, I request you especially to kindly see to it that the injustice done is removed by the hon. Railway Minister. This kind of vindictive action on the part of any officer should not be allowed to prevail; otherwise, the democratic setup would have no meaning at all. That is my request to the hon. Minister.

Sir, there was a substantial provision of Rs.15 crores for a railway line—this is also a conversion line--from Purna to Akola. in my presence, the Railway Officers said, 'This being the first year, we can't possibly spend more than Rs.3 crores!" The Ministers were pleased to tell me that the rest of the money would not be diverted to any other area; they would provide that either for construction of quarters for the Divisional Officers or for construction of residential buildings for the people who are coming there. There is only one hospital building wlhich was. in fact, constructed about ten years ago. There is neither a doctor nor a nurse.. No other facility is available in that area. Why can't you provide money out of this fund which is available with you? Mr. Digvijay Singh--he is not here--I believe, is still continuing with you. He told me himself that he would specially come to Nanded and see that ail these things were provided. Unfortunately, there is hardly any progress. That is why 1 request you to kindly look into the matter and see that something is done so that the Divisional Office in that area becomes operational. The Nanded Division is functioning from Secunderabad. Mr. Naik knows it very well. This Division is functioning from Secunderabad. This position has been continuing for the last fen years, I have been trying to persuade the Ministers and requesting them, "Please, for God's sake, shift this Division to Nanded and see that it becomes operational". Ten years have been given to all the officers who wanted to shift from that area, I don't know what their special interest is and why this Division is not being shifted to Nanded.

My friends from Andhra are also equally interested in this line. If the Mudkhed-Adilabad railway line is constructed, the people from the Tefengana area are going to be benefited along with the people from the

Marathwada area. I think it is necessary that you take an immediate decision in this matter.

Another decision was this. When Mr. Naik was there, he had agreed that this Division would be attached to the Central Railway because Bombay happens to be our capital. Almost every day a large number of people have to travel. Unfortunately, that is also pending for the last 4-5 years. I have been trying to persuade your predecessors to do this. I don't know what had weighed with them.

There is a district place called Bhid. There is a line, which is, in fact, was not there in the Railway planning. Fortunately, for us, this is a new line whicn was approved. Three Ministers had done the *bhoomi puja* for the railway station at Bhid. Every time I was there and I told them that it did not look nice, your predecessor had done the *bhoomi puja* and his predecessor had also done the *bhoomi puja.* What is the idea of just having the *bhoomi puja*, without doing anything about it thereafter?

MR. CHAfRMAN: Was (*be bhoomi puja* done twice?

SHRI S.B. CHAVAN; Yes, the *bhoomi puja* was done twice, to my knowledge. They were told that this was done earlier. Without starting the work, what was the idea of having the *bhoomi puja* for a station at Bhid? Without a railway line, what was the idea of having the *bhoomi puja* for a station at Bhid? Now, this has been sanctioned. Every time we were told that the land was not available and the land had to be acquired. I can assure you, and I am prepared to come with you, that the people are prepared to give the land through negotiations. You can make the payments later. But you went some kind of an excuse. You start the work from the Bhid end as also "from the other end so that the people have some satisfaction that something is being done by the Railways. This is also languishing and nothing has been done so far. That is why I request you to kindly look into the matter seriously and see that the work is started immediately. The amount is sanctioned. You have only to start the work from both ends. Fortunately, this is part of the Central Railway. So, the officers cannot do any damage here. It was not handed over to the Bolt. The land is available. My only request to you is that you start the work so that the people have a feeling that they are not being neglected. The railway line from Latur Road to Kurduwadi is another important line from the point of view of the pilgrimage centre at Pandharpur. Thousands of people

have to go to Pandharpur. They go there every year. This also has to be started from both the ends, i.e. from the Kurduwadi end and also from the Latur end. If it is connected to the Nanded Divisional Office, it will be doing great justice to this area. That is why I am requesting you to look into this matter.

Then a provision has been made for Mudkhed-Nizamabad. This railway fine is going to Hyderabad. Already, there is a provision for this purpose. I would request you to expedite the same and see to it that justice is done. Nizamabad has been joined from Karimnagar. From Nizamabad, it is gung to Udgir. Sir, it has to go to Udgir via Diglur. That is the demand which is there since long. These are some of the demands which should be looked into.

I will now casually refer to the starting of some new trains so that overcrowding can be minimised. Sir, the[r]c is a huge overcrowding in certain trains. A number of trains are going from Nanded to Bombay. But there are only 16 coaches in one train. I had requested them to increase the number of coaches to minimise the overcrowding. The Devgiri Express needs to be given additional coaches. Kindly see the condition of the coaches which are already there. I would request Shri Nitish Kumar to visit that area and see the condition of the railways in that area. I will accompany him. If the hon. Minister has any sympathy for the backward area. I am sure, he would try to do something in this matter.

Sir, one more express train was promised and it was assured by his predecessor. Now it is merely a question of providing some kind of a platform at the V.T. Station. Somehow, two years have already passed. It was to take one year. A large number of trains which were started later going to the V.T. Station. But we are given to understand that there is no space for this train. I do not know why. There is space available for all other trains. But for train coming from ex Hyderabad area there is no space available in that area.

Thirdly, the Sachkhand Express runs only for five days. It is a very useful train. All the pilgrims who have to go to Nanded have to go by this train. They came to me and requested me to put forward their viewpoint before the hon. Minister. It is merely a question of making it a daily train. Instead of five days, it should run for seven days. A large number of pilgrims will be very happy if such a facility is given to them.

There is another demand for starting Nanded-Pune Express train. I have received a routine letter from Shri Digvijay Singh saying, "The distance is very long. We do not have facilities in this area.' Already, a number of trains are running. I don't think there will be any difficulty in this regard. A large number of Maharashtra Government offices are located in Pune. Everyone has to go to Pune for his daily work. They have to go either by buses or via Kalyan. It is a circuitous route. If you kindly pay attention to it, you will be convinced that there is a case for having an express train from Nanded to Pune. Thank you.

MR. CHAIRMAN: Now it is 1 O' clock. Shall we adjourn the House for one hour? We will continue with this discussion after lunch. The House is adjourned till 2 O'clock.

The House then adjourned for lunch at one of the clock.

The House reassembled after lunch at six minutes past two of the clock, THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We will continue the discussion on the Railway Budget. Shri Bachani Lekhraj. He is not present. Shri Khagen Das.

SHRI KHAGEN DAS (Tripura): Madam Deputy Chairman, while participating in the discussion on the Railway Budget, at the outset, I would like to say that the Budget, which is under consideration, was placed by a Minister who is no more a Central Minister. The ex-Railway Minister resigned from the BJP-led NDA Government. But the people of the country do not know whether she had filed any divorce suit against her NDA partner and deserted them. Now, the question has arisen since the ex-Railway Minister has chosen a new partner. However, I do not want to say anything about this unholy and unethical affair! We are very interested to see the stand the NDA Government would like to take on the proposed Budget.

The Railway Budget for 2001-02, placed by the ex-Railway Minister, is directionless and a politically oriented one. I told this to the hon. Railway Minister. It spells no strategy, no long-term agenda. Indian Railways, the world's largest railway system under a single management, is at the edge of a precipice of financial disaster. No attempt has been made to overcome the deepening financial crisis. The Budget, in fact, shall only accentuate the crisis in the coming years. It is a retrograde Budget and will script the

disaster of the railways in the 21st century. Indian Railways, which is one of the biggest employers in the country, is bound to turn into a sick undertaking, thereby, putting the future of our nation at stake. In the history of the Railway 8udget, for the first time, not a single new project has been proposed. On the other hand, there is a pressing need to expand the railways' network throughout the country in the interest of the overall development. There are still many areas, which are not connected by railway lines. Unless this is done, there can be no industrialisation and development in these areas. The ex-Railway Minister has shown no concern for the future growth of these deprived areas and ensured perpetuation of the imbalances in the economic growth of the country.

As a key infrastructure bulwark, Indian Railways is an institution built up sedulously, over a century and a half. If every new captain of the ship charts his or her own course, the ship will flounder "in the shallows and miseries". I must say that the railways cannot be left to the tender mercies of the populist politicians who cannot look beyond the next elections. The ex-Railway Minister who presented this year's Railway Budget has mortgaged the nation's tomorrow for *her* today. Verily, it scripts the Indian Railways' epitaph. The ex-Railway Minister's previous Budget was described as the 'worst ever.' Her latest effort has to be rated as 'worst' than the 'worst-ever'.

Coming to the North-Eastern Region, i would like to say that the Railway Budget for 2001-2002 displays total neglect, gross injustice and step-motherly treatment to the people of the entire region. It is known that
even after 53 years of Independence...

THE DEPUTY CHAIRMAN: He is not a mother. He is a father. Why are you using this very gender prone thing? You should change it.

SHRI KHAGEN DAS: Madam, the reference was to the ex-Railway Minister.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, she is not here. It is 'he'. So, you may use the correct terminology as 'step-fatherly'. *(Interruptions)*

SHRI KHAGEN DAS: I am not manipulating anything. I am not distorting anything. I am giving the facts. *(Interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: No, my objection is, why women should always become the target? Why should everybody say 'step-motherly'? Why can't they say, sometimes 'step-fatherly'? This is a very gender biased statement which I object to.

प्रो. रामगोपाल यादव (उत्तर प्रदेश)**ः** यह प्रिविलेज महिलाओं को ही प्राप्त है ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति ः आप ले लीजिए ...(**व्यवधान**)...

प्रो.रामगोपाल यादवः उन्हें सुपीरियर मानते हैं इसलिए उन्हें ही ...(**व्यवधान**)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: We willingly relinquish our rights to all the men.

SHRI KHAGEN DAS: Even after 53 years of Independence, the transport and communication system in the entire region is most backward. The linkage both with the rest of the country and within the region is highly inadequate. There has been a persistent demand from the entire region for development of the Railway network, for providing an impetus to economic growth and even for their food security and other items of daily needs. This is also urgently needed for ensuring the unity and integrity of the country. The people who are at the helm of affairs at the Centre do not seem to understand or care for the problems of the people of the North-East.

Madam, I would also like to mention here that the States of the North-East constitute about eight per cent of the total area of the country. The Indian Railways have about 63,000 route kilometres of railway line, whereas the North-Eastern region has only 2500 route kilometres of railway line. The national average of railway line is about two kilometres per 100 square kilometres, whereas the North-Eastern region has less than one kilometre per 100 square kilometres, i.e., less than half the national average. The North-Eastern States are connected to the mainland with a tenuous link through the chicken neck. Unlike other parts of the country, where the railway is facing neck-to-neck competition with other modes of transport, there is not much competition in the case of the North-Eastern States. The bulk of the freight of the North-Eastern States comprise foodgrains, bitumen, cement, etc., which is carried through the rail network. At the national level, Railway's share in freight movement is dropping quite sharply, but it is not true in the case of the North-East. Every year, more than 30 million

passengers are carried by the North-East Frontier Railway. So, it is clear that the people of the North-Eastern region are heavily dependent on Railways. We are deeply disappointed with this year's Railway Budget, as it does not address itself to the requirements of the North-Eastern region in general, and Tripura in particular.

Madam, in Tripura, there is only 44 kilometres of railway line. The people of Tripura have been fighting a long battle for railway line up to Agartala, the capita! town of Tripura, and for its further extension from Agartala to Sabroom and Belonia, It was Mr, Deve Gowda-led United Front Government which had approved the project for extension of the railway line from Kumarghat to Agartala in 1996, at a cost of Rs.549 crores. Now, in this year's Railway Budget, the estimated cost of this project has gone up to Rs.825 crores. The total Budget allocation up to 2000-01 for this project was a meagre amount of Rs. 103.71 crores. It is even more astonishing that only a meagre amount of Rs.40 crores has been proposed for the project for the year 2001-02. It is nothing but a mockery. I urge upon the Minister to inform the House the time the Railways would take to complete this project. In 1996, it was declared by the then Prime Minister that the project would take about five years to complete. In the meantime, six years have already elapsed, but the progress is far behind schedule due to very inadequate Budgetary provision.

The Government of Tripura has already handed over the necessary land for the project. Now what is required is an adequate Budgetary provision for the completion of the project at the earliest possible time. I am also told that eleven long tunnels are to be constructed in that portion. I, therefore, strongly demand that a minimum of Rs.250 crores be provided for the year 2001-02 for this project.

A new broad gauge line survey had been sanctioned for the Agartala-Sabroom sector in 1998-99. I am told that an estimate of Rs.325 crores, for this 110 Km. project, has been sent to the Railway Board. Construction of this line is of vital economic importance to the State. But it is surprising that no Budgetary provision has been made for this project. So, I strongly demand that adequate Budgetary provision should be made for this project in the year 2001-02. In this connection, I wish to draw the attention of the Minister that this project is your baby. While you were the Railway Minister during 1998-99, this project was announced. Now the responsibility lies with you to keep the baby alive.

Survey of the Indian portion of the Agartala-Akhaura sector has been done. This link is very important. Now, I would urge upon the Government of India to take up the issue with the Bangladesh Government so that the survey work of the portion in Bangladesh is taken up immediately.

A number of passenger trains that run south of Lumding are few and the condition of coaches is extremely bad. Demands for huge goods wagons are there. The rolling stock are in a dilapidated condition. No commodities can reach the destination without getting damaged. We, therefore, demand that adequate number of better quality rolling stock should be provided in this sector.

For conversion of the railway line between Lumding and Silchar from metre gauge to broad gauge, very inadequate provision is proposed in the Budget. I demand that the Budgetary provision for this project be enhanced.

Gauge conversion survey for Badarpur-Kumarghat has been completed and the report is pending with the Railway Board since 1999. I strongly urge that the project be sanctioned and adequate funds allocated.

In the end, I would like to say that it is high time the Railway Ministry as well as the Government of India to wake up and meet the needs of the neglected far-flung areas.

Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Prof. Ram Gopal Yadav has to go a little early and he would not be here tomorrow. So, I will call him before others. And then, I will go according to the list given to me.

प्रो.रामगोपाल यादवः बहुत बहुत धन्यवाद **उपसभापति** महोदय। मैं बहुत लम्बी बात न कह कर कुछ सुझाव देना चाहूंगा क्योंकि माननीय रेल मंत्री जी को मैं जानता हूं बहुत संवेदनशील हैं और इस संवेदनशीलता के चलते एक बड़ी दुर्घटना के बाद उन्होंने त्याग पत्र दिया था। इसलिए जो आम जनता से जुड़ी हुई समस्याएं हैं और खास तौर से जो गहीब पेसेंजर्स हैं उनसे जुड़ी हुई समस्याएं हैं, मैं समझता हूं कि उनका संवेदनशील दिल जरूर उन समस्याओं पर ध्यान देगा। कुछ समय पहले जब जाफर शरीफ साहब रेल मंत्री थे उस वक्त तक जो टू टियर कम्पार्टमेंट हुआ करते थे उनमें बिना रिजर्वेशन के भी लोग बैठ जाते थे और उनका टिकट बन जाया करता था। उसके बाद उस स्लीपर क्लास कर दिया गया। जो अनरिजर्वड डिब्बे होते हैं

वह एक गाड़ी में या दो होते हैं और उनमें बैठने वाले यात्रियों की तादाद ट्रेन में कुल बैठने वाले यात्रियों की लगभग 80 फीसदी होती है। स्थिति यह है कि ट्रेनों में 80 फिसदी यात्रियों के लिए सिर्फ 20 प्रतिशत जगह होगी और 20 प्रतिशत यात्रियों की लिए 80 प्रतिशत जगह है जो ए.सी.से ले कर स्लीपर क्लास तक चलते हैं। आप जब पटना की तरफ जाते हैं यदि आप पूर्वा ट्रेन में बैठें जिस के द्वारा मैं इटावा जाता हूं उस ट्रेन में ए.सी.फर्स्ट क्लास के ठीक आगे सिर्फ दो डिब्बे जनरल क्लास के रहते हैं जिससे ए.सी. फर्स्ट क्लास में घुस ही नहीं सकते हैं लाईन लोगों की इतनी लम्बी होती है कि पुलिस को बैठाना पड़ता है आधे से ज्यादा खड़े रह जाते हैं और लटकते रहते हैं और उनमें से कुछ दुर्घटना ग्रस्त हो कर मर भी जाते हैं। मेरा सुझाव यह है कि हर ट्रेन में कुछ जनरल डिब्बे बढ़ाए जाएं या फिर कुछ सुपर फास्ट ट्रेंस ऐसी चला दी जाएं जिनमें कोई रिजर्वेशन की व्यवस्था न हो। हर रूट पर एक आध ऐसी गाड़ी चलाई जा सकती है जिससे तमाम यात्रियों के लिए जो बिना रिजर्वेशन के चलने को विवश होते हैं जिनके पास यह स्थिति नहीं है कि रिजर्वेशन के लिए 12,15 या 20 रुपये दे सकें। इससे वे भी ठीक तरह से यात्रा कर सकेंगे। एक बात तो यह है।

दूसरी बात यह है कि जो रेलवे में खान-पान की व्यवस्था है, अलग अलग जोंस में आप देखेंगे कि उनका स्तर भी अलग है। अगर वेस्टर्न रेलवे में जाएं तो सब से अच्छी व्यवस्था है। सदर्न रेलवे उसके बाद है। लेकिन एन.ई.आर. और ईस्टर्न रेलवे में चले जाएं तो स्थिति और ज्यादा खराब है। लखनऊ शताब्दी एक्सप्रेस में जो नाश्ता और खाना मिलता है, उसकी क्वालीटी भोपाल शताब्दी से खराब है जबकि चार्जेज एक जैसे हैं। यह भी ध्यान देना चाहिए कि यह जो फर्क है, यह क्यों है? इसमें सुधार की पूरी गुंजाइश है।

तीसरी चीज मैं पीने के पानी की व्यवस्था के बारे में कहना चाहता हूं। पिछले पांच छः महीनों में हमने देखा है कि कई नई कंपनियां आ गई हैं जिनसे रेलवे पानी खरीदती है। ऐसा लगता है कि वह पानी सब-स्टेंडर्ड है। आप इसकी जांच कराइयेगा। कहीं ऐसा तो नहीं है कि कुछ कंपनियां ऐसी होती हैं जो ज्यादा कमीशन देती हैं उनके पानी की खरीदफरोख्त होने लगी है । रेलवे में पहले बिसलेरी या और कंपनी का पानी आता था। अब ऐसा पानी आता है जिसकी सील कहींभी डुप्लीकेट लग जाती है। दिल्ली के प्लेटफार्म पर आज भी लोग मशीनें रखे हुए हैं, पानी भर कर सील कर देते हैं। अगर बड़ी दुकान से लें तो 10 रुपये में देते हैं और जो लोग किनारे खड़े रह कर कुछ बेच रहे होते हैं वह हम लोगों से एम.पीज. से 12 रुपये लेते हैं और कहते हैं कि 12 रुपये दीजिए वरना दूसरी दुकान से ले आइए। दिल्ली रेलवे स्टेशन पर आज भी यह हो रहा है। दिल्ली में और एक दो जगह पर यह व्यवल्था तो है लेकिन बेहतर यह होगा कि हर स्टेशन पर एक्वागार्ड की व्यवस्था कर दीजाए ताकि लोगों को साफ पानी पीने के लिए उपलब्ध हो सके । जो पानी पाइपलाइन में आप देते हैं उसमें बहुत ज्यादा पोल्यूशन की संभावना होती है । पानी की टंकियां साफ नहीं होती हैं । हमारे इटावा में जो पानी की टंकी है उसमें जब सफाई की गई तो उसमें से सड़े हुए कबुतर पाए गए। किसी तरह से सड़े हुए कबुतरों को निकाला गया। उनका पानी आता था। अगर इंडिया मार्क का हैंड पम्प ही लगवा दें और 120, 130 या 140 फुट जहां तक पानी मिलता है वतो कम से कम उससे किसी तरह का कोई इन्फेक्शन होने का तो डर नहीं रहेगा। वरना रेलवे का पानी पीने का मतलब है हिपेटाइटिस बी या पीलिया को इन्वीटेशन देना। हमारे कुछ और सुझाव हैं।

मैं कई वर्षों से एक मामला उठा रहा हूं हालांकि रेलवे का काम पूरा होगया है। जब जनेश्वर जी रेल मंत्री ते तो इटावा में एक रेलवे अंडर ब्रिज स्वीकृत हुआ था। चार-पांच वर्षों में किसी तरह उत्तर प्रदेश सरकार ने कहा कि हम सहयोग बाद में नहीं करेंगे, अगर अभी विदड्रा कर लीजिएगा। फिर सरकार बदली, फिर बना। आपने पुल बना दिया। उसके नीचे अंडर ब्रिज का सारा काम पूरा हो चुका है लेकिन उत्तर प्रदेश की गवर्नमेंट एप्रोच रोड नहीं बना रही है। उसमें इतना पानी भरा है कि रेलवे के इंजीनियर्स और अधिकारियों का कहना है कि इससे कभी भी दुर्घटना हो सकती है। धीरे धीरे वहां धसक सकता है।

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तरांचल)**:** वह तो फेल हो गया है पानी आने के बाद। उसका कोई इलाज नहीं है। ओवर ब्रिज बनेगा। मैंने भी वह देखा है। आपको ही सपोर्ट कर रहा हूं।

प्रो.रामगोपाल यादवः उसका इलाज है। ऐसा नहीं है। पानी होता है कई जगहों पर।इटावा में पानी कितना नीचे है आपको पता है । इटावा में पानी 200 फुट से ज्यादा नीचे है। लेकिन वहां आसपास के घरों का पानी आ रहा है। इटावा मे पानी आने का कोई प्रश्न नहीं है। जिस जगह पुल बना हुआ है वहां का वाटर टेबुल 200 फुट नीचे है। पानी आने का कोई प्रश्न नहीं है। वह जो इतनी स्थिति खराब है, मैं आपसे अनुरोध करुंगा कि आप उत्तर प्रदेश सरकार से कहें। हमारी बात तो सुन नहीं सकते हैं । अगर हम कुछ कह दें तो उल्टा हो जाएगा। कंस्ट्रक्टिव काम भी हो तो वह नहीं हो सकता है।

श्री राजीव शुक्ल (उत्तर प्रदेश)**:** इनसे कहिए। सुन लेगें।

प्रो.रामगोपाल यादव: ये इटावा की बात तो नहीं कहेंगे। ये मुम्बई वालों की बात सुनेंगे, कलकत्ता वालों की बात सुनेंगे। ये हमारी बात नहीं सुनेंगे।

इटावा का पानी बहुत खरा है और बहुत अच्छा है। यह मैं बताए दे रहा हूं। बहुत अच्छा है। लोग बाहर तक पीने के लिए ले जाते हैं। इटावा और चम्बल के आसपास का पानी मेडिसिनल है । किसी को पेट का रोग नहीं होता है ...(**व्यवधान**)... लोग ले जाते हैं।

उपसभापति : उधर ही से बाटल भरवा लीजिए आप।

श्री संघ प्रिय गौतमः आप ठीक कह रही हैं। वहीं से बाटल भरवा दीजिए।

प्रो.रामगोपाल यादवः आपके रेलवे के द्वारा अब भी कलकत्ता बगैरह जहां लोग रह रहे हैं इटावा का पानी पीने के लिए ले जाते हैं। मैं तो आपसे इसलिए कह रहा हूं कि आप अपनी गुड आफिसेज का प्रयोग करें। उत्तर प्रदेश की सरकार को परस्यू करें। केवल एप्रोच रोड बननी है। आपने सारा देखा है। बन चुका है। कंप्नीट कंक्रीट का स्ट्रक्चर खड़ा हुआ है, केवल एप्रोच रोड बननी है। जनता परेशान है। एक बार उत्तर प्रदेश के मंत्री आ रहे थे। किधर से जाएं तो लोगों ने कहा कि यही रास्ता है। बिल्कुल सही बन गया है। हेल्थ मिनिस्टर थे। उनकी गाडी फंस गयी । फिर क्रेन से निकालनी पड़ी। जनता को दिक्कत होती है। तो उन्होंने मंत्री को गुमराह कर दिया ताकि कम से कम यही कहें। कलराज जी ने कह दिया था कि हम बनवा देंगे। अब वे अध्यक्ष हो गए, मिनिस्टर नहीं रहे..

श्री राजीव शुक्लः पूर्व मुख्यमंत्री का असर इतना तो रहता ही है सरकार पर।

प्रो. रामगोपाल यादवः पूर्व मुख्य मंत्री का असर यह हे कि पूर्व मुख्य मंत्री के नाम पर जो विकास कार्य के लिये गिट्टी भी आ जाती है तो वह उठा ली जाती है। ऐसा लगता है जैसे यह कोई विदेशी जिला है। यह उनका जिला नहीं है। एक तो यह है ।

दूसरा, जब राम विलास जी रेलवे मंत्री थे और देवेगौड़ा जी के साथ ते जब वह सरकार थी, अब इस सरकार में मंत्री हैं तो मैनपुरी में घोषणा की थी। वह रेलवे मार्ग स्वीकृत भी है और कुछ पैसा भी, 4-6-10 लाख आप लोगों ने दिया है। बहुत लम्बे समय से पड़ा हुआ है। गुना इटावा रेलुवे लाइन स्वीकृत हुई थी। मादवराव सिंधिया जी मंत्री थे तब से उस पर काम चल रहा है लेकिन इतना धीरे धीरे चल रहा है कि अभी तक इटापा तक नहीं पहुंच पाए हैं। उन्होंने इटावा में गेस्ट हाउस भी बनवा दिया। एक पांच नंबर का प्लेटफार्म भी बन गया है। लेकिन रेलवे लाइन का काम बहुत स्लो चल रहा है। मेरी तो इच्छा यह है और आपसे प्रार्थना यह है कि एटा वगैरह जो उत्तर प्रदेश के बहुत इंटीरियर जिले हैं जहां कोई साधन नहीं है, अगर आप गुना इटावा को जो अब मैनपुरी तक जा रही है, एटा तक एक्सटेंड कर दें तो बहुत कृपा होगी। इसके लिए कुछ पैसा भी बजट में दें। बार बार हाउस में भी पासवान जी ने पहले उस वक्त कहा था कि करेंगे और उसके बाद ममता जी ने कहा । लेकिन अगर आप कह देंगे तो मुझे लगता है कि कुछ मिल जाएगा। मुझे यह भरोसा है इसलिए अनुरोध कर रहा हूं।

मैंने एक रिक्वेस्ट पहले भी कि थी कि उत्तर प्रदेश में सम्भल मेन्थाल की एशिया की सबसे बड़ी मंडी है। हजारों बाहर के ट्रक्स का रोजाना आना जाना होता है। कोई रेल मार्ग नहीं है। अगर गजरौला से इस मेन रेलवे मार्ग से सम्भल को जोड़ दिया जाए तो वहां के व्यापारियों का, वहांके पूरे इलाके का, आसपास के लोगों का कल्याण हो जाएगा । चीनी मिलें भी हैं, गजरौला के हमारे कौशिक जी भी हैं, वह सब जानते हैं और हम लोग लिख करके भी दे चुके हैं। बहुत बड़ा बजट होता है। हालांकि हमें कोई दिक्कत नहीं है क्यों कि तमाम रेलवे लाइन्ज और तमाम नई गाडियां जो जाती हैं वे सब उत्तर प्रदेश से ही जाती हैं। वैसे भी जब बिहार के या बंगाल के मंत्री होते हैं तो उनसे हमें इसलिए ज्यादा दिक्कत नहीं कि वे जितना ज्यादा उधर को करेंगे उतना ही हमें फायदा है। लेकिन फर भी मैं चाहता हूं और आपके माध्यम से मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध भी है कि वह इस पर विचार करें और बहुत बड़ा 160 करोड़ के आसपास या 192 करोड़ के आसपास मिसलेनियस बजट है, उसी में से ही अगर कुछ दे देंगे तब भी काम शुरू हो जाएगा। कुछ गाड़ियां ऐसी हैं जिनको सिर्फ बढ़ा दिया जाए तो उससे काम चल सकता है। जैसे हमारे कानपुर की तरफ से, इटावा की तरफ से बहुत से लोग, जो धार्मिक प्रवृत्ति के हैं वे बड़े पैमाने पर वैष्णों देवी वगैरह जाते हैं। कुछ ऐसी ट्रेंन हैं जो अमृतसर तक रुक जाती हैं, कुछ ऐसी हैं जो उधर से आती हैं। एक ट्रेन ऐसी है जो पठानकोट तक जाती है, अगर उसे जम्मू तक बढ़ा दिया जाए तो बहुत अच्छा है। शायद बरौनी है। एक और ट्रेन है जिसका नाम मैं नहीं जानता अगर उसे भी बढ़ा दें तो लोगों को बहुत राहत मिल जाएगी। इसी तरहसे फिरोजाबाद और उसके आसपास जैन समुदाय के बहुत ज्यादा लोग हैं और वे शिखर भी जाया करते हैं, वहां के लिये कोई सीधी ट्रेन नहीं है। नीलांचल ट्रेन है। अगर टुंडला, जो कि बहुत बड़ा जंक्शन है, आम तौर पर बड़ी बड़ी गाड़ियां वहां रुकती हैं, लेकिन निलांचल नहीं सुकती। अगर उसको वहां रोकने की व्यवस्था कर दी जाए तो इससे लोगों को, विशेष कर जैन

समुदाय के लोगों को बहुत सुविधा हो जाएगी । श्रीमन् इसी तरह से जो लखनऊ शताब्दी एक्सप्रैस है वह दिल्ली से 500 किलोमीटर चलने के बाद सीधे कानपुर रुकती है, अन्य शताब्दी एक्सप्रैस ट्रेंज जैसे भोपाल शताब्दी है उसका 200 किलोमीटर के बाद आगरा में पहला ठहराव है, फिर उसके 100 किलोमीटर बाद ग्वालियर में है, औए फिर 100 किलोमीटर बाद झांसी में है। इसलिए अगर यह शताब्दी एक्सप्रैस टुंडला पर रुकने लगे, क्योंकि वहां कई जिलों से लोग आते हैं, मैंनपुरी, फिरोजाबाद, एटा आदि से यहां आते हैं, टुंडला बहुत पास पड़ता है, तो इससे उन लोगों को राहत मिल सकती है। हालांकि ट्रेन के रुकने का जब भी अनुरोध किया जाता है तो कहा जात है कि इससे बडी दिक्कत होती है । लेकिन हम यह देखते हैं कि बडी-बडी गाड़ियां अनावश्यक रूप से रोज़ाना कहीं न कहीं खडी रहती हैं । उनकी तुलना में यदि दो मिनट का ठहराव दे दिया जाए तो कोई पहाड़ टूट कर नहीं गिर जाएगा कि साहब, फलां-फलां गाडी इतनी लेट हो गई । एक और आपने देखा होगा, रेलवे का टाइम टेबल अगर आप देखें तो इधर से जो ट्रेंन जाती हैं, जो ट्रेंन यहां से इटावा के लिए चार घंटे लेती है वही ट्रेंन जब लौट कर उधर से आती है तो पांच , साढे पांच घंटे लेती है । अगर वह टाइम से आती है तो फिर अनावश्यक रूप से दिल्ली के आसपास उसे रुकना पड़ता है । इन ट्रेंन के लिए शायद इसीलिए इतना ज्यादा टाइम दे दिया गया है कि अगर कहीं लेट हों तो वे कवर कर लें और रेकार्ड पर नहीं आए कि अमुक गाडी बिल्कुल पैदल चल रही है या खडी है । अगर यह चलती रहती तो एक घंटा पहले पहुंच जाती । यह जो डिस्क्रीपेंसी है यह खत्म होनी चाहिए। क्योंकि ऎसा नहीं है कि जैसे रोड्ज़ में होता है कि ट्रैफिक जाम हो गया , किसी ने रोक लिया या यह हो गया, यह रेअर केसेज़ में रेलवे में होता है । इसलिए इसमें भी सुधार होना चाहिए । हमारी रेक्वेस्ट यह भी है कि जोधपुर-हावड़ा एक्सप्रैस में हमारे इटावा से, भिंड़ की तरफ से और मैंनपुरी की तरफ से लोग आते हैं जो बहुत बड़े पैमाने पर राजस्थान में खास तौर से जोधपुर की तरफ जाते हैं । यह अकेली ऎसी ट्रेन है जो वहां नहीं रुकती है । अगर जोधपुर-हावड़ा एक्सप्रेस वहां रुकने लगे तो हजारों यात्रियों को रोजाना उससे सुविधा मिल जाएगी । मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इटावा में इसका ठहराव कर दिया जाए । मगध एक्सप्रेस वहां अप वाली रुकती है जिस से कि हम लोग अक्सर आते हैं, लेकिन डाउन वाली नहीं रुकती । अब जो लोग मगध एक्सप्रेस में इधर से बैठ गए तो कानपुर से पहले वह नहीं रुकती, इसलिए इधर को आने वाली डाउन मगध एक्सप्रेस का ठहराव भी इटावा पर कर दिया जाए ।

मैडम,फंफूद रेलवे स्टेशन अब बहुत विकसित हो गया है। वहां एन.टी.पी.सी., पेट्रो-कैमिकल्स, गैस अथॉरिटी ऑफ इंडिया कि वजह से एक बहुत बडी टाउनशिप डवलप हो गयी है और वह इटावा, फर्रुखाबाद से बड़ा है, लेकिन वहां कोई इम्पोर्टैन्ट गाडी नहीं रुकती है । इसलिए वहां गोमती एक्सप्रेस को रोकने की इजाजत दी जाए । मैडम,यहां का जिला हैडक्वार्टर ओरैया है और हर जिला हैडक्वार्टर पर गोमती एक्सप्रेस रुकती है, लेकिन ओरैया पर नहीं रुकती है । मेरा निवेदन है कि गोमती एक्सप्रेस को फफूंद रेलवे स्टेशन पर रोकने की व्यवस्था की जाए ।इसी तरह से मेरी मांग है कि भरतना में मरधर एक्सप्रेस रुकनी चाहिए । मैडम, यहां से जो लोग पूरब में इलाहबाद,लखनऊ की ओर जाते हैं तो उन को उल्टा इटावा आना पड़ता है । यहां बहुत लोगों का आना-जाना होता है क्योंकि यह एक बडी नगरपालिका है । इसलिए मेरा अनुरोध है कि मरधर एक्सप्रेस को आप भरतना में रुकवा दें तो बडी कृपा होगी । मैडम, संगम एक्सप्रेस से जब आते हैं तो टूंडला से पहले एक स्टेशन जलेश्वर रोड है । यह जलेश्वर रोड चूंकि छोटी

लाइन है, इसलिए उस पर कोई चलना पसंद नहीं करता। मैडम, मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि जलेश्वर रोड स्टेशन पर संगम एक्सप्रेस को रुकवा दें।

अंत में मैडम, एक बात और कहकर अपनी बात समाप्त करुंगा । रेलवे में सुरक्षा की अब बहुत जरूरत है क्योंकि धीरे-धीरे ऐस वक्त आता जा रहा है कि रिजर्व सीट पर बैठ हुए यात्री को तमाम गुंडे आकर उठा देंगे। यहां तक कि रेलवे के अधिकारी और जो टिकिट चैक करने वाले हैं वह भी इन गुंडों को रोकें तो वह उन्हें भी पीट सकते हैं। मंत्री जी, यह समस्या बहुत गंभीर होती जा रही है। मैं नाम नहीं लेना चाहता , लेकिन यह यह समस्या पूरब से शुरू होकर पश्चिम की तरफ आती जा रही है। इस में पॉलिकिल लोग भी जिम्मेदार हैं जिन के साथ ऐसे गुंडे लोग चलते हैं जो लोगों को परेशान करते हैं। इसलिए आप इसे रोकने की कुछ व्यवस्था जरूर कीजिए । मंत्री जी मैं ने जो सुझाव दिए हैं, अगर आप उन पर कुछ न कर सकें तो सैकंड क्लास यात्रियों के लिए जरूर कुछ कर दीजिए। उन के लिए एक नया डिब्बा लगवाएं या नई ट्रेन चलवा दें जिस में कोई रिजर्वेशन हो। अभी सैकंड क्लास में लोग सर्दियों में ठिठुरते रहकर यात्रा करते हैं। उन में ऐसी यात्री भी हैं जिन के हाथ से अगर डंडा छूट जाये तो वह प्लेटफार्म पर गिर जाते हैं। उन्हें ऐसी स्थिति से बचाया जाय। आप ने मुझे समय दिया, बहुत बहुत धन्यवाद।

उपसभापति : अब मैं लिस्ट के हिसाब से नाम पुकारुंगी। श्री लेखराज वचानी। देखिए आप की पार्टी की तरफ से 7 नाम हैं और 45 मिनिट्स हैं। अब आप तय कर लीजिए कि कितना समय लेंगे।

श्री संघ प्रिय गौतमः वचानी जी, दो मिनिट मेरे लिए बचा लीजिए।

श्री लेखराज वचानी (गुजरात): आप का बहुत बहुत धन्यवाद, आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया।

मैडम, मैं इस रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करते हुए मंत्री जी का ध्यान कुछ अहम मुद्दों की तरफ खींचना चाहूंगा और मुझे अपेक्षा है कि वह उन पर अवश्य गौर करेंगे । मंत्री जी, अभी गुजरात इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड को कोयला ईस्टर्न कोल फील्ड से आ रहा है जबकि वेस्टर्न कोल फील्ड देने के लिए तैयार है। वेस्टर्न फील्ड से आने पर 500 किलोमीटर की डिस्टेंस भी कम हो जाती है और गुजरात इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड को भी 90 करोड़ का फायदा होता है जबकि अभी वह लॉस में चल रहा है। मंत्री जी, मैं जानना चाहूंगा कि क्या वजह है कि वेस्टर्न कोल फील्ड से 500 किलोमीटर डिस्टेंस कम होने पर भी हम को फोर्स किया जा रहा है कि आप कोयला ईस्टर्न कोल माइंस से मंगावाओ । जैसे मेरे को इन्फारमेंश मिली है कि माननीय प्रधान मंत्री जी ने रेलवे मिनिस्टर का ध्यान खींचा है कि गुजरात के साथ यह अन्याय क्यों हो रहा है, तो माननीय मंत्री जी से और दोनों रेलवे स्टेट मिनिस्टर्स से भी मेरी प्रार्थना है कि इस विषय में वे जल्दी निर्णय लें।

दूसरे डायरेक्ट बोगी में जो माल इस्टर्न कोल माइन्स कोल माइन्स से आता है, उसमें दो टन कम होता है। 60 टन की एक बोगी में दो टन कम आता है लेकिन उसका हमें रेट भी देना पड़ता है

और फ्रेट भी देना पड़ता है। शार्टेज, रेट ज्यादा और वजन कम, इसके कारण भी हमारा 5 करोड़ का नुकसान होता है। यह मामला दो-तीन वर्ष से चल रहा है और जो देने वाला है वह कोल अथारिटी आफ इंडिया है। रेलवे क्यों फोर्स करती है, अगर मेरे को एक स्टेशन से दिल्ली आना है तो आप मुझे फोर्स क्यों करते हैं कि आप 50 किलोमीटर दूर दूसरे स्टेशन से बैठो और दिल्ली आओ।

तीसरी बात यह है कि दो-तीन वर्स से देश में जो सीनियर सिटीजन हैं उनको यात्रा करने के लिए 25 परसैंट कन्सैशन मिलता था जिसे बढ़ाकर पिछले साल 30 परसैंट कर दिया गया । मैं खुद अपनी मिसाल दे रहा हूं कि जब मैं एम0पी0 नहीं था और पिछले साल जब मैं अहमदाबाद से गांधी धाम तक गया तो मेरे को कन्सैशन मिला लेकिन जब मैं कांडला, गांधी धाम से अपने गांव पालनपुर आया तो मुझे कन्सैशन नहीं मिला और यह जो ब्रांच लाइन्स हैं सौराष्ट्र में वैस्टर्न रेलवे की कच्छ से पालनपुर तक और पालनपुर से नादर्न रेलवे है बाडमेर तक, यहां जो गाडियां जाती हैं, इन सबमें जो 30 परसैंट कन्सैशन मिलना चाहिए, यह नहीं मिलता है। I have already drawn their attention by writing a letter. But i am unhappy that I have not yet received the acknowledgement for. हमारे अहमदाबाद के वैस्टर्न रेलवे के जी.एम. ने एक मीटिंग बुलाई थी और गुजरात के सब एम0पी0 वहां मौजुद थे और वहां इस बारे में ध्यान भी खिचा गया था, लेकिन अभी तक इस बारे में कुछ हुआ नहीं है और वे कहते हैं कि ये ब्रांच लाइन्स हैं, यहां कोई दूसरा अरेंजमैंट नहीं है, कम्प्यूटर सिस्टम नहीं है, रिज़र्वेशन सिस्टम नहीं है, इसलिए हम लाचार हैं। इसके लिए कुछ करना पड़ेगा।

अगली बात मैं कहना चाहता हूं कि कन्वर्जन आफ गेज शुरु किया गया था, यह बहुत अच्छी बात है। कांडला हमारा मेजर बंदरगाह है, उसके बाद एक दूसरा पोर्ट तैयार हो गया है मुंदरा और इन दो पोट्र्स से जो नादर्न स्टेट्स हैं वहां से बहुत माल आता और जाता है, इम्पोर्ट और एक्सपोर्ट होता है लेकिन गांधी धाम के नजदीक सामख्यारी टू पालनपुर, यह जो 250 किलोमीटर का डिस्टेंस है, यह तय हो गया है और यहां गेज कन्वर्जन का काम शुरु होगया है। यहां कन्वर्जन के लिए लास्ट ईयर फकत 5 करोड़ रुपए प्रदान किए गए थे। अब उस पांच करोड़ के प्रोविजन में कितने कल्वट्र्स बनेंगे, कितने ब्रिजिस बनेंगे, कितने नाले बनेंगे? मेरा कहना है कि इसके लिए कुछ ज्यादा प्रोविजन किया जाना चाहिए क्योंकि इससे तो रेलवे को फायदा है। अभी जो आयल वगैरर आता है कांडला पोर्ट से, उसे लाने वाली गाड़ियां घूमकर आती है लेकिन जब सीधा रास्ता हो जाएगा कांडला से पालनपुर के लिए तो डायरेक्ट गा़डियां चलेंगी और इससे रेलवे को और जो मंगाने वाली कम्पनीज हैं, सबकी बचत होगी, फायदा होगा। इसलिए मेरा कहना है कि कन्वर्ज आफ गेज के लिए आप ज्यादा राशि का प्रोविजन कीजिए और अगर यह काम जल्दी हो जाए तो इससे सबको फायदा होगा- सरकार को फायदा होगा, रेलवे को पायदा होगा, पब्लिक को पायदा होगा, कम्पनीज को पायदा होगा, इम्पोर्टर्स और एक्सपोर्टर्स को पायदा होगा। इसलिए इसके लिए कुछ ज्यादा फाइनैंशियल प्रोविजन करना चाहिए और ऐसा प्रबंध किया जाना चाहिए कि यह गेज कन्वर्जन का काम एक वर्ष के अंदर पूरा हो जाए।

1997 में जब उत्तरी गुजरात में अहमदाबाद से लेकर दिल्ली तक कन्वर्जन का काम शुरु हुआ था तब रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने अहमदाबाद में आकर प्रैस कांफ्रेस में वायदा किया था कि जो गाड़ियां दिल्ली की तरफ जा रही हैं, नम्बर आफ ट्रेन और जो फेसिलिटी आपको मिल

रही है, उसमें कुछ कटौती नहीं होगी, आपकी रेल सर्विसिज अर्थात रेल की संख्या बढ़ेगी। लेकिन कई गाड़ियां जो कन्वर्जन से पहले चलती थी, जैसे अहमदाबाद से दिल्ली के लिए एक जनता एक्सप्रेस थी, अहमादाबाद से दिल्ली के लिए एक एक्सप्रेस ट्रेन थी और तीसरी अहमदाबाद से आगरा के लिए एक लोकल गाड़ी थी, ये सब गाड़ियांम बंद हो गईं हैं। यहां रेलवे के अधिकारी भी बैठे होंगे, मेरी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि रेल सर्विसिज के बारे में जो वायदा आपने किया है, उस वायदे को आप पूरा करो।

(**उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) पीठासीन हुए**)

हमने इसकी प्रेस कटिंग्ज भी समय-समय पर रेलवे बोर्ड को भेजी हैं। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि यह काम भी किया जाना चाहिए । मैं यह भी कहना चाहता हूं कि अहमदाबाद रेलवे स्टेशन पर कितनी ही गाड़ियों के रैक्स पड़े रहते हैं क्योंकि उनके डिपार्चर में टाईम होता है। मैं यह कहना चाहता हूं कि क्यों न ये दो-तीन गाड़ियां आबू रोड तक भेजी जाएं? इससे रेलवे की ज्यादा कमाई होगी और पैसेंजर्स को भी फायदा होगा और जो लोग रोजाना आते-जाते हैं, उनको भी फायदा होगा। हमने यह निवेदन भी किया था कि बलसाड़ से अहमदाबाद एक ट्रेन आती है जो 11 घंटे खाली खड़ी रहती है। आप उस गाड़ी को आबू रोड तक ऐक्सटेंड कीजिए। यह जो 120 किलोमीटर का मार्ग है, इस पर आप यह गाड़ी चलाइए, इससे लोगों को भी फायदा होगा और रेलवे को भी फायदा होगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं लेकिन मैं यह जरूर कहना चाहता हूं कि हमने रेलवे के जनरल मैनेजर के आगे ये बातें कही हैं, हमारे एम.पीज. ने भी इस संबंध में रिप्रैजेंटेशन दिया है और जो रेलवे यूजर्स कंसलटेटिव कमेटी के सदस्य हैं, उन्होंने भी यह डिमांड की है और पैसेंजर्स भी बराबर यह डिमांड कर रहे हैं लेकिन रेलवे बोर्ड अथवा हमारे वैस्टर्न रेलवे के जो जनरल मैने जर हैं, वे हमारी बात नहीं सुनते हैं। वर्ष में एक बार मीटिंग होती है, आधा घंटा हमको मिलता है, हम बातें करते हैं और खा-पीकर चले जाते हैं। तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि कम से कम दो-तीन बार तो मीटिंग होनी चाहिए ताकि रेलवे पैसेंजर्स की परेशानियों को हम दूर कर सकें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक नयी गाड़ी शुरू हुई ओखा-द्वारका से देहरादून। मैं यह कहना चाहता हूं कि पालमपुर डिस्ट्रिकट जिसकी आबादी डेढ़ लाख की है, जहां से कच्छ को कनेक्शन मिलता है, बाड़मेर, जैसलमेर, जालौर, बाली सबको वहां से कनेक्शन मिलता है, उसको भी इससे जोड़ा जाए। महोदय, गुजरात और राजस्थान के 15-16 संसद सदस्यों ने भूतपूर्व रेल मंत्री जी को लिखित रूप में इसे जोड़ने के लिए रिप्रैजेंटेशन दिया है लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ है।

महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे अपनी नॉन-ट्रेडीशनल इनकम बढ़ा सकती है। हमारे रेलवे के पास गेज कन्वर्जन के बाद जो जमीन कानी पड़ी है, उसका उपयोग हो सकता है और इससे उनकी आमदनी भी बढ़ सकती है।

महोदय, एक गाड़ी मुंबई से बड़ौदा तक आती थी, उसको ऐक्सटैंड किया गया गांधीधाम तक। इससे पैसेंजरर्स को ऐडीशनल फैसिलिटी मिली और रोज आने-जाने वाले यात्रियों

को बहुत सुविधा हुई लेकिन एक वर्ष यह गाड़ी चलाकर, अब इसे बंद लकर दिया गया है। इससे यात्रियों को बहुत असुविधा हो रही है। मैं प्रार्थना करूंगा कि इसे बहाल किया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से विनती करता हूं कि हमारे नॉर्थ-गुजरात के लिए जो मैंने वैस्टर्न डिस्ट्रिक्टस राजस्थान के बताए हैं, उनके लिए कोई डॉयरेक्ट ट्रेन नहीं है beyond delhi इसलिए यह जो ओखा-द्वारका ट्रेन है जो देहरादून जा रही है, उसको कम से कम पालमपुर जंक्शन से जोड़ा जाए। इससे यात्रियों को बहुत लाभ होगा। आबू रोड जंक्शन की आबादी 40,000 है लेकिन पालमपुर की आबादी डेढ़ लाख है तो आबादी के लिहाज से इस जंक्शन को भी ओखा-द्वारका ट्रेन से जाड़ना चाहिए। महोदय, कुछ वायदे रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने 1997 में किए थे कि ये गाड़ियां बंद नहीं की जाएंगी लेकिन वे गाड़िया आज भी बंद है । और दी-तीन स्टेशन ऐसे हैं, एक गूंझा स्टेशन है। वहां हिन्दुस्तान की बड़ी मंडियां हैं और वहां से करोड़ों रुपए का इस्सबगोल वगैरह-वगैरह चीजें एक्सपोर्ट होती हैं। वहां पर कितने ही बैंक हैं। भारत के ज्यादातर व्यापारी वहां आते हैं। अगर दो-तीन गाड़ियां वहां रुक जाएं तो बहुत ही सुविधा हो जाएगी। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि हमारी गुजरात की खास करके जो डिमांड आपके पास है, आपके डिपार्टमेंट के पास है तथा इसके अतिरिक्त मेरे तीन-चार लैटर्स भी आपके पास पैंडिंग पड़े हुए है ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): आप कृपया आसन ग्रहण करें।

श्री लेखराज वचानी**:** माननीय उपसभाध्यक्ष जी,मैं एक ही बात कर रहा हूं। रेलवे के जो अधिकारी हैं वे रेलवे मिनिस्टर को कैसे मिस-लीड करते हैं। मैंने लिखा था कि जो बलसार की लोकल गाड़ी है उसको आप अहमदाबाद से आबूरोड तक एक्सटैंड कर दीजिए। तो वह उसके जवाब में लिखते हैं कि आपने जो मांग की है गुजरात क्वीन बलसार टू अहमदाबाद तो यह हो नहीं सकती। तो जो डिमांड मैंने की नहीं है उस बारे में मुझे लिखा जा रहा है। यह कागज तो जरुर रेलवे बोर्ड से आया होगा, वैस्टर्न रेलवे के जनरल मैनेजर से आया होगा। इस प्रकार यह बड़े-बड़े आफिसर्स इतनी भारी भूल करते हैं और जिसमें एम0पीज0 का रिफ्रेंस भी होता है। अतः मैंने जो गुजारिश की है मुझे अपेक्षा है कि वह हो जाएगा और हमको भी कुछ संतोष मिल जाएगा। धन्यवाद।

SHRI K. RAHMAN KHAN (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, I rise to speak on the Railway Budget presented by the then Railway Minister, Ms. Mamta Banerjee, for consideration by the House; and the Railway Appropriation (No.2) Bill by the new Railway Minister, Shri Nitish Kumar.

Sir, the Railway Budget for 2001-2002 is replete with facts and figures. It indicates a deterioration in the financial health of this vital infrastructure, that is, Railways. It is in shambles. Parliament needs to debate separately the financial health of the Railways. The operating cost of the Railways for 2000-2001 is around 98.8 per cent per rupee. That is hardly the operating cost. Where are the funds for the development of the Railways? Railways,

by itself, is an infrastructure industry, a major infrastructure industry, of this country. The development of this country depends on Railways. But this vital organisation of the nation is embroiled in financial constraints and resources. We spend almost Rs.9000 crores towards maintenance and repair of old lines. We are spending a huge amount on repairs and maintenance. We are not able to mobilise resources. This year the entire capital expenditure is Rs. 14, 293 crores. If we take into consideration the various on-going projects which were sanctioned some 10, 15 and 20 years back, they will not see the light of the day. On these projects, already, a huge amount has been spent. There are projects where Rs.50, Rs.60 and Rs.70 crores have been spent out of the scarce resources. They are lying idle. They are not useful. No study has been made. Today, I demand a project. The Railway Minister or the Board, to satisfy me, includes it in the Budget. Then, there will be a change in the Government or the Railway Minister will change. That priority will be shifted. The expenditure incurred on that is totally gone, gone waste. I would like to know from the Railway Board or the Railway Ministry or the Government whether such a study has been made as to how much amount has been invested, which is not yielding any income. On one side, we say that Railways is not a commercial organisation, it is a social infrastructure, we have social obligations. I fully agree. I fully endorse that. But, you have no right to waste resources like this. Take up a project, complete it on time. Mr.Vice-Chairman, if a study is made, if a Committee is appointed to go into the escalation cost which we are paying on various projects because of the default of the administration, it Will be a huge amount. The cost of operation has gone up from 83 paise in 1993-94 to 98.8 paise.

SHRI RAMACHANDRA KHUNTIA: The Minister of State for Railways is sleeping.

SHRI K. RAHMAN KHAN: The Cabinet Minister is awake. I am sure they are listening. In 1993-94, the operating cost was 83 paise. Now it is 98.8 paise. Funds are not available. They say that they are depending on the Genera! 8udget. There is no fund available from the General Budget also. So, the Railways is depending on heavy borrowing. It is caught in a debt trap. The Railways is paying Rs.3600 crores every year as lease charges on the various borrowings. In this scenario, the Railways has to consider how to mobilise resources and how to use them. In this connection, I would like to bring to the notice of the House the latest report of the Standing Committee on Railways, regarding the concern they have

3.00 P.M.

expressed about the dependence on the General Budget and the postponement of the dividend payable. The Railway finances are in such shambles that they have to postpone the dividend payable to the Government and the General Revenue on the crores of rupees of capital which has been provided through the General Budget to the Railways. We blame a sick unit. Here also, I have no hesitation in calling the Indian Railways a sick unit today because they are a commercial organisation. No doubt, they are discharging a social obligation...*(Interruption).*

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM: Do you propose disinvestment?

SHRI K. RAHMAN KHAN: I am not proposing that. You listen to me. You wait. I will tell you what I propose. The Standing Committee has come to the conclusion that there is a need to have a surgery done on the Railways. That surgery is, abandon the Railway Board. The Railway Board has become a monotonous organisation. They will not be able to perform. It is a system which is not required because the Railways are divided in zones. Each zone is independent. Each zone can be a cost centre.

Various zones are doing their work. They can develop themselves. What is this big monotonous body doing? Parliament does not know about their finances. We do not know about their balancesheet. Their profit and loss account is not prepared. It is a commercial organization. They present a Budget. In fact, the Standing Committee has made a recommendation to club it with the General Budget. Maybe, the Railways is a Government organization, like any other organization. Indian Airlines is running as an independent corporation. Air India is running as an independent corporation. What I would like to stress here is that there is need for a rethinking in respect of the Railway finances and resource mobilization. The pressure on the road traffic is increasing. At one time, 75 per cent of the traffic was under the control of the Indian Railways. Today, hardly, 25 or 30 per cent of the traffic is under the control of the Railways, because we are not able to mobilize the resources. On the one side, there are finances.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): रहमान साहब, आपके दल के अब केवल 25 मिनट शेष हैं और पांच माननीय सदस्य और बोलने वाले हैं। आप कृपया संक्षेप में बोलिए।

श्री के. रहमान खानः मैं आपसे यही निवेदन करना चाहता हूं कि यह बहुत जरूरी बात है। चूंकि लोक सभा में भी फाइनेंसिज के ऊपर डिसकशन नहीं हो सका, यहां आज हमारे पूरे मैंबर्स चाहते हैं कि उनको रेलगाड़ी मिले, उनको सुविधा मिले मगर रिसोर्सेज कहां हैं? रिसोर्सेज वेस्ट हो रहे हैं। रेलवे के लिए हम एक प्रोजैक्ट लेते हैं, दो सौ करोड़ का- यहां मेरे पास आंकड़े हैं-20 करोड़ खर्च करते हैं और प्रोजैक्ट को अबैंडेन कर देते हैं और पार्लियामेंट को कुछ मालूम नहीं होता है। पार्लियामेंट नहीं जानती कि बीस करोड़ के लिय़े कौन जिम्मेदार हैं ? प्रोजैक्ट को अबैंडन करने का जिम्मेदार कौन है ? कौन अकाउंटेबल है ? इसीलिए स्टैंडिंग किया है कि बोर्ड की कोई अकाउंटेबिलिटी नहीं है, इसको अबॉलिश करो। जब तक उसमें अकाउंटेबिलिटी नहीं होगी, जो पैसा हमारा वेस्ट हो रहा है या जो रिसोर्सिज वेस्ट हो रहे हैं, इसकी देखभाल कौन करेगा? बजट प्रैजेंट करते हैं, बजट पास करते हैं, 66 हजार करोड़ का बजट हम पास करने जा रहे हैं और किसी को इल्म नहीं है कि ये पैसे किस तरह से खर्च हो रहे हैं। हमारे रेलवे मंत्री से मुझे शिकायत नहीं है। सिस्टम इतना बिगड़ा हुआ है कि पिछली मर्तबा भी जब ये रेलवे मिनिस्टर थे तो उस वक्त भी इन्होंने माना कि सिस्टम बिगड़ा हुआ है, इसको सही करना है। मगर हर मंत्री कहता है कि सिस्टम बिगड़ा हुआ है, इसको सही करना है। रेलवपे मिनिस्टर की बजट स्पीच में भी कहा गया गया है मगर बिगड़े हुए सिस्टम को हम क्यों नहीं सुधार रहे हैं? हमारी क्या जिम्मेदारी है, इसकी तरफ मैं ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह बहुत जरूरी है। क्योंकि वक्त की कमी है इसलिए मैं आपसे इतना ही निवेदन करुंगा कि फाइनेंसिज के ऊपर, रिसोर्सिज के मोबीलाइजेशन के ऊपर , प्रॉफिटेबिलिटी के ऊपर, कॉस्ट के ऊपर आज आपके रेलवे बोर्ड में, मैं दावे के साथ कहूंगा कि कुछ नहीं होता है। फाइनेंशियल रीस्ट्रक्चर नहीं हो रहा है, कैपीटल रीस्ट्रक्चर नहीं हो रहा है, कुछ नहीं हो रहा है। सिर्फ आपका बोर्ड फंक्शन कर रहा है । किस तरह से फंक्शन कर रहा है, किसी को नहीं पता है। क्योंकि मैं कर्नाटक से हूं, इसलिए मैं बताना चाहता हूं कि इस मर्तबा रेलवे के द्वारा कर्नाटक के ऊपर इतना जुल्म हुआ है कि कोई प्रोजैक्ट नहीं दिया गया है। हमारे पास 400 करोड़ से ज्यादा के प्रोजैक्ट चल रहे हैं। आपने हर प्रोजेक्ट को सिर्फ टोकन ग्रांट्स दी हैं, सिर्फ टोकन ऐलोकेशन किया है। ये प्रोजेक्ट्स कब कमप्लीट होंगे? मैं एक उदाहरण देता हूं। गेज कनवर्जन ऑफ बीजापुर ऐंड गडक-सिर्फ सौ किलोमीटर का गेज कनवर्जन है और यह गेज कनवर्जन आपका बोर्ड सात साल से कर रहा है। Rs. 58 crores have been spent on that project, but it is not yielding any revenue. They have completed only half of that, and they have abandoned it. They will not admit that they have abandoned it. While, in fact, they have abandoned it. But they have abandoned it. They have no interest in it. And, there is the gauge conversion project between Mysore and Chamarajanagar and the doubling of Bangalore-Mysore broad-gauge section. It is only doubling of the line. And this ought to be done...*(Interruptions)*

श्री संघ प्रिय गौतमः जाफर शरीफ जी के जमाने में हुआ होगा।

श्री के.रहमान खानः जाफर शरीफ हों, नीतीश कुमार हों, ममता बनर्जी हो, पर सम्पत्ति तो रेलवे की है। अगर आपने वहां पर इनवेस्ट किया है तो क्या मिनिस्टर बदल जाने से

सम्पति भी बदल जाती है? क्या वहां से अपने साथ ले जायेंगे? आपने शुरू किया है, नीड बेस्ड प्रोजेक्ट है इसलिए उसको टाइम पर कम्पलीट करिए नहीं तो एस्कलेशन कास्ट जो इस समय एक करोड़ रूपए पर किलोमीटर होती है वह तीन करोड़ रूपए पर किलोमीटर हो जाएगी, अगर आप सही वक्त पर काम नहीं करेंगे, सही वक्त पर पैसा नहीं देंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): माननीय अब आप समाप्त करें।

श्री के.रहमान खान: मैं दो मिनट में खत्म करता हूं। There are several projects to be completed, like a new broad gauge line between Hassan and Bangalore; a new railway line between Bangalore and Sathyamangala *via* Kanakapura; a new broad gauge line between Kadur and Sakaleshapura *via* Chickamagalur. यानी उपसाभाध्यक्ष जी, 15 प्रोजेक्ट में हमारे चल रहे हैं और इसके लिए सिर्फ 58 करोड़ रूपए दिए गए हैं। इससे हमारी जिंदगियों में मुझे नहीं लगता है कि यह प्रोजेक्ट पूरा होगा। बंगलौर के रेलवे स्टेशन पर इतना प्रेशर हो गया है कि उसको यशवंतपुर रेलवे स्टेशन पर शिफ्ट कर रहे हैं। इसको अगर आप 15 करोड़ दें तो वहां पर नया यार्ड बन सकता है। लेकिन उसके लिए आपने सिर्फ तीन करोड़ रूपए दिए हैं। उससे वहां पर पूरा ट्रैफिक जाम हो रहा है वहां के आफिसर लिखते हैं लेकिन रेलवे बोर्ड उसका कोई नोटिस नही लेता। रेलवे बार्ड जो ठीक समझता है वही करता है मैं इस बात को स्ट्रैस करने के लिए यह कहना चाहता हूं कि "It was therefore felt that in order to modernise the railway structure, the issue of abolition of the Railway Board and replacing it by a more state-of-the-art structure such as converting it into a full-fledged Ministry, making the Railway Budget a part of the General Budget or corporatising the railway system by creating a holding joint stock corporation and converting the Zonal Railways into independent operating subsidiary corporations could be considered."

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): कृपया आसन ग्रहण करें।

श्री के रहमान खान एक ही प्वाइंट है।

would like to suggest to the Railways that it is not just the Railway Ministry's responsibility to mobilise resources. The States should also mobilise resources. If a particular State wants funds for projects, they should also mobilise resources. In this connection, I would like to point out that a MoU has been entered into between the Karnataka Government and the Railway Board for creating a corporation, and they have undertaken 10 mobilise resources for the pending projects. I would like to know how far this Memorandum of Understanding has been put into prac^co. Has the corporation been set up? Also, when is the Railways going in tor corporatisation? Sir, the States have voluntarily come forward for mobilising resources because resources have been a major constraint for the Railways. Resources have to be mobilised and this

can happen only with the cooperation of the State Government and the Railway Ministry.

SHRI K. RAMA MOHANA RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you for having allowed me to speak on the Railway Budget for 2001-02. The Indian Railways is the largest passenger transport system in the world. It has got the biggest railway network in the world but, at the same time, it is lagging far, far behind when compared with other railway systems in the world with respect to electrification, infrastructure and passenger facilities. The erstwhile Soviet Union had the largest electric raii network; now, Switzerland, France, Germany, Japan, etc., have almost a 100 per cent electrified rail system. Even with regard to gauge conversion, our system is lagging far behind. The successive Ministers have been saying that it is because of paucity of funds. But if you look at it closely, it is not because of paucity of funds but it is because of lack of political will in getting things done.

We are grateful to the hon. Railway Minister for sanctioning 'Palace on Wheels' to Andhra Pradesh to promote tourism in Andhra Pradesh on the lines of the train running from Delhi to Rajasthan. This, definitely, gives a boost to promotion of tourism in Andhra Pradesh because the Government of Andhra Pradesh, after information technology, is attaching the highest priority to tourism promotion as ,it could generate wealth and employment. This is one of the areas where you have vast employment potential.

We express our sincere gratitude to the hon. Minister for acceding to the request of our Government for a Multi-model Suburban Commuters Transportation System {MSCT), which has been proposed to be completed within a year to ease out the traffic problem in the twin cities, and signing a MoU for the first phase recently. It is a well-conceived idea of our Chief Minister, Shri N. Chandra Babu Naidu, to give relief to the commuters of the twin cities. At the time of signing the MoU, the Minister had assured that the project would be completed within a year, but, even after six months, nothing has been done in this respect. I even do not see any reason for not allocating funds for this project in the present Budget. I sincerely request the hon. Minister to look into this and rush through the project and complete it, before the deadline of twelve months. This project, I am sure, is an effective substitute for the earlier Light Rail Transit System which was expected to cost more than Rs.2,200 crores. I also thank the hon. Railway

Minister for giving green signal for the formation of a corporation, with an equity of 26 per cent each by both the Union and the State Governments in the proposed company and the remaining 48 per cent being shared by the financial institutions, banks, etc. Next, to reduce the delays in executing railway projects, I believe, there Was a proposal wherein the Waltair Division was going to be merged with the Bhubaneswar Division. But I request the hon. Minister that it should be merged with the South Central Railway.

It is distressing to note that the outlay in respect of new lines, gauge conversions, doublings, traffic facilities, MTP and electrification projects, which constitute infrastructure development, is onfy*Rs.i92 crores -- just Rs.6 crores more than the last year's allocation! The Eastern Railway is getting an allocation of Rs.422 crores. The Northern Railway is getting Rs.386 crores. The South Eastern Railway is getting Rs.444 crores. The Southern Railway is getting Rs.389 crores. But the South-Central Railway is getting less than half of the allocations made to other Zones. This is despite the fact that the South-Central Railway has registered the targeted incremental percentage growth in traffic over the last two years among all the zonal Railways. The allotment to the SCR ranks 7[01] among the nine Zonal Railways and if the total outlay excluding the track renewals is taken into account, it stands 8[m] among the nine Zonal Railways.

I am happy that the Minister reintroduced Rajdhani to A.P. which had been withdrawn in December, 1999, but put a rider that it would be commenced only after the completion of the terminal at Nizamuddin. I do not know how long will it take to complete the terminal at Nizamuddin. Hence, I implore that the train which was withdrawn should be restored immediately without linking it with the terminal at Nizamuddin and may be run, at least twice a week, as it used to run. Madam, Tirupati-Pakala-Katpadi and, as Shri Chavan Saheb mentioned, Mudkhed-Nizamabad gauge conversion projects are in the final stages of completion and are vital to meet the increasing transport requirements. I request that funds should immediately be provided to complete these gauge conversions. I also request that a new train from Secunderabad to Chennal *via* Mahaboob Nagar, Kurnool, Cuddrrah, which covers Telengana and Rayalaseema regions, may be int*~^«:wj since there is no train on this route to Chennai. There is a lot of tru?. n this route and, I am sure, the Railways will not incur any loss but, inoi.,ad, they can get more revenue if they run a train through this route. Sir, Tirupati is the second richest temple in the world, after Vatican. Because of its popularity and faith of the people, now, many

North Indians are regularly visiting Tirupati, especially during Brahmotsava. Hence, there is every justification in my request for a train from New Delhi to Tirupati *via* Shiridi. if not daily, at least, twice a week, a train should be introduced. I hope the hon. Minister will seriously look into this.

Sir, the policy of the Railway Board is not to have 'slip coaches' because there will be shunting at stations, resulting in a lot of problems and delay in the trains reaching their destinations. But, two sets of slip coaches come from different parts of Andhra Pradesh and join at Vijayawada, and, ultimately, form as two trains rerouted to Tirupati. Sir, *7* coaches come from Vizag w"h the Tirumala Express and meet at Samalkot; 11 coaches come from Kakinada; one coach with the Narsapur-Hyderabad train; the Golkonda Express brings a couple of coaches; and, Sarcar Express brings one coach. At Vijayawada, all these coaches are linked and converted into two trains and then re-routed to Tirupati. The result is, the passengers of the coastal belt are facing umpteen problems. So, I request the hon. Minister tc introduce one train from Kakinada to Tirupati *via* Bhimavaram, Kaikaluru and Vijayawada and another train from Visakhapatnam to Tirupati *via* Nidadavolu, Tadepalligudem, Eluru. Vijayawada is very rapidly becoming the second Hyderabad of Andhra Pradesh. It is the main railway junction for all Southbound trains. All South-bound trains have to pass through this junction. But the facilities that are provided at the station are meagre. There are only *s* few platforms, which are not able to cater to the existing needs. There is a requirement of, at least, two more additional platforms to meet the demand. There is also a need to have a foot overbridge. I request the Minister to treat this as urgent and kindly sanction, at least, two more platforms and a foot overbridge to ease the traffic. Because of heavy rush, many trains are stranded outside the station since they do not get the signal. It causes delay in the running of the trains. There is also a small stretch on the Vijayawada-Guntur-Tenali route which needs to be converted into a double line. I request the Minister to look into this. As the stretch is a minor one, I hope, there would not be any problem in taking up and completing the work at the earliest possible time. We have been demanding a new railway line from Kovuru to Bhadrachalam. This would help in reducing the distance from Hyderabad to Rajahmundry, develop the backward areas of Khammam and West Godavari Districts and reduce congestion at Vijayawada.

Sir, there used to be 24 pairs of suburban trains between Falaknuma and Bolaram in 1966, *i.e.,* at the time of formation of the South
Central Railway.

Instead of increasing the number of suburban Trains, the Railways have reduced it to six pairs. Hence, I request you to maintain *the status-quo* which existed in 1966. These are some of the requests which I have made. I hope the hon. Minister would do justice to the Andhra people.

Sir, I have one more request. Whatever we are discussing in the House is reaching the people through the media. The journalists used to have the facility of concessional passes up to their district headquarters. But there is no facility up to the publishing centres. Now, I am requesting the hon. Minister to kindly consider issuing concessional passes up to the publishing centres, as they are also important. In Andhra Pradesh, there are three publishing centres. The district headquarters of East Godavari is Kakinada, but the publishing centre is at Rajahmundry. In Krishna District, Vijayawada is the headquarters, but Machlipatnam is the publishing centre. In Chittoor district. Tirupati is the publishing centre...

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : अब कृपया समाप्त करें।

SHRI K. RAMA MOHANA RAO: So, I request the hon. Minister to consider the requests I have made. Thank you, Sir.

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : माननीय रामदास अग्रवाल। कृपया समय का ध्यान रखिएगा। आपके दल से कई अन्य माननीय संसद सदस्य बोलने वाले हैं।

श्री रामदास अग्रवाल (राजस्थान): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी । मैं रेलवे बजट पर उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं ।

उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे मंत्रालय की तूफान गाड़ी दिल्ली से चलती है, कभी पटना रूक जाती है और कभी हावड़ा तक चली जाती है फिर वही गाड़ी वापस आती है पटना से फिर रेल मंत्री को ले आती है । बार-बार यह मंत्रालय बदला गया और हावड़ा पटना तथा दिल्ली के बीच में यह काम चलता रहा ।

प्रो. रामगोपाल: यादव शटलिंग करते रहे ।

श्री रामदास अग्रवाल : अभी जो गयी हैं, हमसे नाता तोड़कर गयी है लेकिन उनका बजट बहुत अच्छा था ।मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं वे भले ही नाता तोड़कर चली गयी हो हम उनके बजट का समर्थन यहां खड़े होकर कर रहे हैं क्योंकि उन्होने जाते-जाते

भी एक बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत किया था । वे यहां वापस आएंगी या बंगाल में रहेंगी मैं नहीं कह सकता हूं ।उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं दो स्टेट्स के विषय रख रहा हूं इसलिए दूसरी स्टेट उड़ीसा को ध्यान में रखते हुए मुझे आपको थोड़ा ज्यादा समय देना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक)ः नहीं, उसके लिए आप अपने माननीय सदस्यों से राय-मशविरा कर लीजिएगा ।

श्री रामदास अग्रवाल ः हां, मैं कर लूंगा। उड़ीसा का तो बीजू जनता दल का है और वह अभी शायद यहां कोई नहीं है।

उपसभाध्यक्ष(श्री रमा शंकर कौशिक)ः वे कल बोलेंगे ।

श्री रामदास अग्रवाल ः अच्छा ठीक है । लेकिन उपसभाध्यक्ष जी, मैं अपनी बात रख रहा हूं। ...(**व्यवधान**)... नहीं, आप तो कांग्रेस की तरफ से बोलने वाले हैं ...(**व्यवधान**)... लेकिन मैं आपके ही समर्थन में बोल रहा हूं उडीसा में एक आंदोलन हुआ था । और बड़ा तीव्र आंदोलन था...(**व्यवधान**)... यह न तो ममता जी का और न नीतीश कुमार जी का यह तो रेल मंत्रालय का बजट डिसकस कर रहा हूं । उपसभाध्यक्ष जी मैं यह कह रहा था कि उडीसा मे बड़ा तीव्र आंदोलन हुआ था और जनता ने बड़ा रोष प्रकट किया था । राजस्थान में भी स्थिति इससे ज्यादा खराब होती, लेकिन हमनेउसे बगड़ने नहीं दिया । मैं रेल मंत्री महोदय, के ध्यान में लाना चाहता हूं खास तौर से राजस्थान के बारे में और कुछ तथ्यों के आधार पर उनको स्मरण कराना चाहताहूं कि राजस्थान के साथ उन्हें अपने इस बजट में न्याय करना पड़ेगा, क्योंकि राजस्थान के साथ पिछले दिनों जो कुछ भी हुआ है उसका एक लेखा जोखा प्रस्तुत करना चाहता हूं। दिनांक 23 फरवरी को मेरा एक तारांकित प्रश्न संख्या 46 था । उसके उत्तर में रेल मंत्रालय ने बड़ी कृपा करके राजस्थान में चलने वाले प्रोजैक्ट्स के बारे में बड़ी विस्तृत जानकारी दी है। उसमें से कुछ जानकारी मैं आपके सामने रख रहा हूं, जिस पर रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। सब से पहली बात यह है कि जो एस्टीमेट्स किए गए, प्रोजैक्ट्स बनाए गए स उनके लिए जो धन अलाट किया गया , उसकी बड़ी दयनीय स्थिति है । उपसभाध्यक्ष जी, दौसा-गंगापुर प्रोजेक्ट 217 करोड़ रूपये की लागत का बना और मार्च 2000 तक केवल 21 लाख रूपया खर्च हुआ। बड़ी अजीब स्थिति है । अजमेर-पुष्कर प्रोजैक्ट में 67 करोड़ रुपय का प्रोविज़न किया गया । उसमें लागत जीरो और आगे प्रोविजन भी जीरो । रामगंज मंडी भोपाल 262 किलोमीटर की नई लाइन डालने की बात थी और 425 करोड़ रुपये का प्रावधान था लेकिन लागत जीरो और काम आगे जीरो । आमान परिवर्तन के लिए राजस्थान में लगभग 5,800 किलोमीटर का गेज परिवर्तन होना था जबकि उसमें से किलोमीटर का ही गेज परिवर्तन हुआ । बाकि का गेज परिवर्तन का काम अभी अटता हुआ है । इसी संदर्भ में जब गेज परिवर्तन की बात आती है तो आपके सामने मैं पहले एक तथ्य रखना चाहता हूं । फुलेरा-जोधपुर रेलवे लाइन के लिए 45 करोड़ रुपये की लागत का प्रोविज़न था और 85 लाख रुपया खर्च हुआ और प्रोविज़न 10 लाख रुपये का किया गया । हम करोडों रुपये की योजना बना देते हैं लेकिन प्रोविज़न उसके लिए उतना करते नही हैं, इसलिए समय पर काम भी पूरा नहीं हो पाता है। उसका एक चित्रण मैं आपके सामने और रखना चाहता हूं ।

महोदय,रेल मंत्रालय को इस बात पर ध्यान देना होगा कि नौंवी योजना में जो एस्टीमेंट्स किए गए थे उनका अगर हम आंकलन करते हैं और रेलवे मंत्रालय का स्वयं का जो इन्फारमेंशन बुलेटिन है उसके आधार पर मैं आपसे कहना चाहता हूं कि जो टॉर्गेट्स नाइन्थ प्लान के लिए तय किए गए थे तीन साल पूरे होने के बाद भी उनमें से किन्हीं दो क्षेत्रों में भी हमारा जो टॉर्गेट था वह पूरा नही हो पाया है । लेकिन कुछ क्षेत्रों में रेलवे बोर्ड ने या रेलवे मंत्रालय ने निश्चित रुप से अच्छे टॉर्गेट्स पूरे किए हैं । किसी जगह पर उन्होंने 60 परसेंट काम किया है और किसी जगह पर 64 परसेंट भी काम किया है लेकिन लाइन्ज को डबल करने वाले जो काम थे उसमें उन्होने केवल 26 परसेंट काम ही पूरा किया है । मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करुंगा कि तय टॉर्गेट के अगेन्सट में यह 26 परसेंट का एचीवमेंट बहुत ही कम है। पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत इसको बढ़ाने के लिए, ताकि वह काम पूरा हो सके, उस दृष्टि से आप अवश्य विशेष रूप से ध्यान दें ।

उपसभाध्यक्ष : मैं एक औरबात इस पुस्तिका के आधार पर निवेदन करना चाहता हूं कि डबलिग लाइंस का टॉर्गेट केवल 26 परसेंट पूरा हुआ और उस की आश्चर्यजनक बात यह है कि एक्चुअल खचा 1999-2000 में 558 करोड़ हुआ ,2000-2001 के लिए 648 करोड़ रुपए का प्रोविज़न किया गया ।लेकिन खर्चा केवल 570 करोड़ हुआ । आप देखें कि दो साल पहले जो खर्चा हुआ था उस में केवल 12 करोड़ का खर्चा ज्यादा हुआ है । मंत्री जी यह क्या तमाशा है ? आप ने प्रोविज़न किया 648 करोड़ और खर्चा 570 करोड़ कर रहे हैं । मैं जानना चाहूंगा कि क्या वजह है कि हम जो टॉर्गेट्स तंय करते हैं वह पूरे नही हो पाते हैं । जो आधिकारी उन्हें पूरा करने के लिए जिम्मेदार हैं उन के ऊपर जिम्मेदारी सौंपी जानी चाहिए अन्यथा प्रोजेक्ट कॉस्ट बढ़ जाती है और कॉस्ट ओवर-रन होता है,टाइम ओवर-रन होता है ।नतीजा यह होता है कि वह प्रोजेक्ट फिर कभी पूरा नहीं हो पाता हैं ।इस तरह के अनुभव हमें पिछले समय में हुए हैं । मंत्री जी, मेरे प्रश्न के उत्तर में आप ने जो फिगर्स दिए हैं, मैं उन्हें रिपीट नहीं करूंगा क्योंकि उस से आप का समय जाया होगा, लेकिन मैं यह जरूर कहना चाहूंगा कि राजस्थान के साथ बराबर न्याय किया जाना चाहिए क्योंकि राजस्थान एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है और उस में कई प्रकार की कमियां हैं । मंत्री जी,राजस्थान में बांसवाड़ा और डूंगरपुर ऐसे स्थान हैं जहां पर लोगों ने रेलवे लाइन के दर्शन तक नहीं किए हैं । मैं चाहूंगा कि राजस्थान उन प्रदेशों में से एक बने जहां पर रेलवे लाइन पूरे प्रदेश में कहीं-न-कहीं पर है । उपसभाध्यक्ष जी हमारे माननीय सदस्य मीणा जी भी बैठे हैं । उन्होंने भी डूंगरपुर के मामले में कई प्रकार की योजनाएं बनवाई थीं लेकिन वे पूरी नही हो पाई है । महोदय, आज भी स्थिति वहां यह है कि वह लाइन पूरी नही बन पाई है और वहां के लोग आज भी रेलवे लाइन से वंचित है ।मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि रेलवे मंत्रालय राजस्थान के उस क्षेत्र के लिए निश्चित रूप से कोई ठोस योजना बनाकर वहां के निवासियों को कम से कम इस शताब्दी में अगले वर्ष तक रेलवे लाइन के दर्शन कराए अन्यथा वहां के लोग सोचने को बाध्य होंगे कि पता नहीं, उन के बच्चों को भी कभी रेल दर्शन होंगे या नहीं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेवाड़ी से डेगना रेल लाइन का भी आमान परिवर्तन होना था और अजमेर से उदयपुर लाइन का भी आमान परिवर्तन होना था। मैं कहना चाहता हूं कि यहां 5000 किलोमीटर में से सिर्फ 2000 किलोमीटर लाइन का कार्य हुआ है। आप ने योजनाएं बनाई हैं, एस्टीमेट्स बनाए हैं, प्रोवीजन किया है, प्लान के अंदर उस कार्य का स्कोप भी है, उस सब के बावजूद भी काम बहुत स्लो है। मैं केन्द्र की हमारी सरकार से कहना चाहता हूं कि राजस्थान में

गए बार के एचीवमेंट्स बहुत पुअर रहे हैं, उपलब्धियां अच्छी नहीं रही हैं। उन की ओर विशेष ध्यान दिया जाए ताकि कम स कम आने वाले वर्ष में जब इस बजट पर बहस हो तो राजस्थान की तरफ से कोई सांसद खड़े होकर कह सके कि रेलवे मंत्रालय ने राजस्थान के साथ न्यायोचित व्यवहार किया है और जो प्रोवीजंस किए गए हैं, उन प्रोवीजंस और बजटरी एस्टीमेट्स के आधार पर खर्च किया जा रहा है। महोदय, ऐसी अपेक्षा तो हमारी रेलवे मंत्रालय से रहेगी।

मैं एक बात और गुड्स ट्राफिक के बारे में निवेदन करना चाहता हूं। राजस्थान में बहुत से मिनरल्स और खाद्य वस्तुओं के एक्सपोर्ट के लिए हमें मुंबई और कांडला पोर्ट्स पर निर्भर करना पड़ता है । ...(**व्यवधान**)... मैं यह कह रहा हूं कि जोधपुर और जयपुर से विशेष रूप से गुड्स ट्रेन का संचालन किया जाए ताकि वहां से समय पर हमारा सामान दोनों पोर्ट्स पर पहुंच सके। महोदय, अभी मुंबई और कांडला पोर्ट्स के लिए जो ट्रेंस की सुविधाएं हैं उन को लेकर लोगों में बड़ा असंतोष है। राजस्थान के व्यापार जगत में इस की बड़ी चर्चा होती है। मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वह इस संबंध में विचार करें।

महोदय, अंत में मैं उड़ीसा के बारे में एक बात और कहकर समाप्त करूंगा । ठीक है, उड़ीसा के हमारे माननीय सांसद बैठे हैं, मैं समझता हूं कि वे जरूर बोलेंगे, मैं उड़ीसा के बार में नहीं बोलता, मैं एन्क्रोचमैंट नहीं करुंगा यद्यपि उड़ीसा से मेरा बहुत अच्छा संबंध है, वे भी जानते हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): कृपया अब आप अपना आसन ग्रहण करें।

श्री रामदास अग्रवालः ठीक है,मैं इस रेलवे बजट की सराहना और समर्थन के साथ अपना भाषण समाप्त कर रहा हूं कि इसमें यात्री पर भाड़े का कोई बोझ नहीं डाला गया और माल भाड़े पर भी बहुत सीमित मात्रा में केवल दो परसैंट का बोझ डालकर रेलवे मंत्रालय ने अपना काम और गुजारा किया है, इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अंत में एक शिकायत करना चाहता हूं जो कि हम सबके संबंध में है और वह यह है कि इलाहाबाद में अभी कुम्भ मेला हुआ था जिसमें आखिरी दिन मुझे भी जाने का मौका मिला था और मेरे साथ उस दिन उस ट्रेन में कम से कम 20 एम.पी. थे। उपसभाध्यक्ष महोदय, आप आश्चर्य करेंगे कि हम लोग जाते समय जब अपने परिवार के साथ गए थे तो उस समय मुझको अगर एम.पी. फर्स्ट का टिकट मिला तो मेरी पत्नी को एम.पी. थ्री टायर में और उसमें भी कहीं दूसरी जगह का मिला, जहां से अगर मुझको उन्हें संभालना पड़े तो शायद मेरे लिए संभव नहीं था, ऐसी जगहों पर हम लोगों को टिकट दिए गए। इलाहाबाद से आते वक्त तो रेलवे विभाग के वहां के अधिकारियों ने गजब ढाह दिया। हम लोगों को, किसी को भी, किसी पत्नी को, पति को, बच्चों को, किसी को भी साथ में दो टिकट वह उपलब्ध नहीं करा पाए जबकि इतनी ट्रेनें चलती थीं। न ही समय पर हमको वहां इन्फार्म किया गया कि आपको टिकट नहीं मिलेगा, आप दूसरी ट्रेन का बंदोबस्त करिए या दूसरे दिन जाइए या तीसरे दिन जाइए । हम स्टेशन पर खड़े हैं, चिल्ला रहे हैं और हमको कहा जाता है कि आप वहां बैठिए, आपकी पत्नी आखिरी डिब्बे में बैठेगी, आपका बच्चा बीच के डिब्बे में बैठेगा। इतना मजाक होता है कई बार , बड़ा आश्चर्य होता है वहां के अधिकारियों का दुर्व्यवहार देखकर । मैं रजिस्टर कराना चाहता हूं

ताकि इस प्रकार की बातों की पुनरावृत्ति न हो । अगर एम.पी. को या परिवार के किसी व्यक्ति को आपने दो टिकट दिए हैं तो उन दोनो को पास-पास का टिकट देना चाहिए, चाहे वह एम.पी. का सवाल हो या किसी अन्य व्यक्ति का सवाल हो, यह नहीं होना चाहिए कि एक को आप इंजन के पास दे दें और दूसरे को आप कंडक्टर के पास दे दें। यह संभव नहीं है। उनको पास-पास दीजिए, अगर देना है और अगर नहीं देना है तो मना कर दीजिए।

श्री उपसभाध्यक्ष (रमा शंकर कौशिक): आपकी बात हो गई।

श्री रामदास अग्रवाल: अंत में मैं कहना चाहता हूं कि पैसेजर्स की सहूलियत को बढ़ाने की दृष्टि से आपको अपने एडमिनिस्ट्रेशन में बहुत सारी बातों में सुधार लाने की आवश्यकता है, सुविधाओं में विस्तार करने की आवश्यकता है।

इन्हीं शब्दों के साथ रेल मंत्री जी को धन्यवाद करते हुए मैं इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

श्रीमती जमना देवी बारुपाल (राजस्थान): यद्यपि हमारी पार्टियां तो दो हैं लेकिन इस बात के लिए, इस पीड़ा के लिए मैं आपके साथ हूं, आपकी बात का समर्थन करती हूं।

उपसभाध्यक्ष(श्री रमा शंकर कौशिक): मिर्जा अब्दुल रशीद।

मिर्जा अब्दुल रशीद (जम्मू और कश्मीर): वाइसचेयरमैन साहब, आपका बहुत शुक्रिया कि आपने मुझको टाइम दिया है। कहा जाता है कि

खश्ते अव्वल चों नहद मेमार कज
ता सरीयद मीर वद दीवार कज

पहली ईट अगर टेढ़ी हो तो आखिर तक दीवार टेढ़ी बनती है। यह सच है कि आजादी के बाद हमारे दानिशमंद रहनुमाओं ने बहुत बड़ा काम किया कि 500 रियासतों का एक भारत बनाया और सिर्फ 25 रियासतें बनाई और इन रियासतों को जोड़ने के लिए रेलवे सिस्टम को मजबूत किया। इसमें कोई शक नहीं कि रेलवे ने पूरे भारत के जिस्म को मजबूत किया, इसके ब्लड को सरक्यूलेट किया लेकिन इस भारत का जिस्म बनाते वक्त सियासी तौर पर भी, तारीखी तौर पर भी और ज्योग्राफिए के लिहाज से भी कश्मीर जो है, जिसको हम बड़े फक्र से कहते हैं कि यह भारत का सरताज है, लेकिन इस सर को जोड़ने में रेलवे ने आज तक कोई ध्यान नहीं दिया है और क्योंकि यह सर जिस्म के साथ नहीं जुड़ सका इसलिए पूरी सरक्युलेशन नहीं हो सकी और यह सर पूरे भारत के लिए सरदर्द बना हुआ है । इसलिए मैं गुजारिश करना चाहूंगा कि आजादी के फौरन बाद, अगर 1950 की दहाई में चन्द करोड़ों से रेल ट्रैक बनाया जाता तो आज यह मुश्किल सामने नहीं आती क्योंकि कश्मीर की वादी, जिसके चारों तरफ पहाड़ हैं, नेचर की तराशी

† Transliteration of the speech in Persion Script is available in the Hindi version of the Debate.

हुई बड़ी खूबसूरत वादी है, इस वादी के अंदर जो 40,50 या 60 लाख लोग रहते हैं, उनमें से 80 फीसदी लोगों ने आजादी के 55 साल के बाद भी अभी रेल नहीं देखी। उस लिहाज से कश्मीर में 6 महीने बर्फ रहती है और 6 महीने अच्छा मौसम होता है। उस 6 महीने के बर्फ के मौसम में वहां के लाखों लोग पूरे भारत में आना चाहते हैं ताकि यहां आकर वे तिजारत करें, मेहनत-मजदूरी करें, कारोबार करें, और भारत की खूबसूरती को देखें और जो यहां की गंगा-जमुनी तहजीब है, उससे कुछ अनुभव हासिल करें। अगर यह होता तो पाकिस्तान का जो जहरीला प्रोपेगंडा है, उससे वे महफूज रह सकते थे लेकिन हमें अफसोस है कि वहां आज तक रेल नहीं गई जिसकी वजह से वहां के लोगों को यहां आने का मौका नहीं मिला है। इसी तरह से अगर गर्मियों के मौसम में यहांके लोग वहां जाते तो आपस में भाईचारे का माहौल बनता जिससे आपस में ऐतमाद बनता और यह ऐतमाद भरोसे की मिट्टी में परवरिश पाता है। जिस वक्त आपस में ऐतमाद हो जाता है, उसके बाद दूरियां दूर हो जाती हैं और निफाक, इत्तफाक में बदलता है। तो हम आपसे यही गुजारिश करते हैं कि काश उस वक्त यह किया होता, चंद करोड़ रुपयों से यह रेल लाइन बनी होती तो आज यह मुसीबत नहीं होती। आज नीतीश जी यहां बैठे हैं, इन्होंने के.सी. पंत जी को मीडियेटर नियुक्त किया है और वे वहां 50 ग्रुपों से बातचीत करेंगे। मैं इनसे गुजारिश करूंगा कि सिर्फ आप रेल का एक प्रोजेक्ट नेशनल लेवल पर डिक्लेयर करके जोरों से काम कीजिए तो 100 ग्रुपों से आप जो बात करेंगे, उससे ज्यादा कारगर यह साबित होगा।

महोदय, अभी पिछले दिनों 14 डिस्ट्रिक्ट्स में से 12 डिस्ट्रिक्ट में पंचायत के इलेक्शन हुए और यह जाहिर हुआ कि यहां के लोग अमन और तरक्की चाहते हैं लेकिन अमन और तरक्की का वहां नामोनिशान नहीं है। 1947 के बाद से आज तक जम्मू से श्रीनगर जो रोड थी,केवल उसका नाम बदलकर नेशनल हाइवे रखा गया है, यह फेयर वेदर रोड है, जब बारिश होती है या बर्फ गिरती है तो यह बंद होती है, इसके अलावा चाहे मुगल रोड की बात हो, चाहे किश्तवाड़ की रोड की बात हो या रेल की बात हो, कोई भी ताल्लुका कश्मीर वादी का भारत के दूसरे हिस्सों से आज तक किसी सरकार ने नहीं जोड़ा । हमारी भारत सरकार रोज वहां करोड़ों रुपया खर्च करती है। अगर वह यह करोड़ों रुपया सूबे की तरक्की पर खर्च करती और उसको इस तरह से मुल्क के दूसरे हिस्सों से जोड़ती तो यह करोड़ों रुपया जो फिजूल खर्च होता है, वह बच सकता था।

मैं आप से गुजारिश करना चाहूंगा कि आज से 12 साल पहले भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्री नरसिंहराव जी ने 25 करोड़ रुपए का एक प्रोजेक्ट बनाया । शुक्र है कि उन्होंने उस तरफ देखा तो सही, जिस तरफ किसी ने अभी तक देखा न था। उन्होंने उसका ऐलान भी किया, लेकिन वह 25 करोड़ रुपया कहां गया? उसके बाद जितने भी प्रधानमंत्री आए, दो-तीन प्रधानमंत्री ऐसे आए जिन्होंने ऊधमपुर में बहुत बड़े जलसे में फाउंडेशन स्टोन रखा कि ऊधमपुर से लेकर बारामूला तक यह रोड बनेगी, यह रेल का ट्रैक बनेगा। फिर दूसरे प्रधानमंत्री जी ने बारामूला में फाउंडेशन स्टोन रखा और काजीकुंड में तीसरे प्रधानमंत्री साहब ने फाउंडेशन स्टोन रखा। ये जितने भी फाउंडेशन स्टोन रखे, ये आज मैले हो चुके हैं या गुम हो चुके हैं और जो प्रो-इंडिया ऐलिमेंट्स हैं हमारे जम्मू-कश्मीर में, वे मायूस हैं और जो ऐंटी-इंडिया ऐलिमेंट्स हैं वे उनको ताना देते हैं कि इस भारत के साथ आपका रिश्ता है कि प्रधानमंत्री के लेवल के लोग फाउंडेशन स्टोन रखते हैं लेकिन उसके बाद काम एक कदम भी आगे नहीं बढ़ता है। तो मैं इस

हाउस के माध्यम से आपसे कहना चाहता हूं कि जो आपने इतने ऐलान किए हैं, कम से कम एक काम को तो शुरू कीजिए। मुझे नीतीश साहब से गिला-शिकवा नहीं है क्योंकि ये अभी-अभी आए हैं, लेकिन मैं इनसे गुजारिश करूंगा कि जब तक आप इसे नेशनल प्रोजेक्ट डिक्लेयर करके वहां काम शुरु नहीं करेंगे, यह काम किसी तरीके से नहीं हो सकेगा। यह इतना बड़ा प्रोजेक्ट है और इतना बड़ा काम है कि सियासी तौर पर भी मुल्क को इसके बहुत फायदे हो सकते हैं।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि आज से 10 साल पहले आपने सर्वे किया पुंछ से लेकर जम्मू तक। पुंछ से जम्मू का एरिया बॉर्डर का ऐरिया है, इस पर पिछले 50 सालों में पाकिस्तान ने कम से कम 10 बार हमले किए हैं और यह मुस्लिम आबादी वाला एरिया है, इन दो-तीन इलाकों को पाकिस्तन छीनना चाहता है, इनको तोड़ना चाहता है। लेकिन वहां के लोग चाहते हैं कि हमें रेलवे के जरिए जम्मू के साथ जोड़ दिया जाए। इसका बाकायदा सर्वे हुआ। लेकिन सर्वे होने के बाद आज तक किसी ने कोई कदम नहीं उठाया। अब की बार जो हमने बजट स्पीच देखी, उसमें चन्द हजार रुपए ही इस स्कीम को जिन्दा रखने के लिए रखे गए हैं। इसको हम मजाक न समझें तो क्या समझें। इसी तरह से जम्मू से लेकर उधमपुर तक 50 किलोमीटर का यह सफर है। इन्दिरा जी ने वहां 1980 में पत्थर रखा और यह फरमाया कि 5 साल के अंदर-अंदर इसको हम मुकम्मिल करेंगे। 25 साल गुजर चुके हैं लेकिन अभी तक दस किलोमीटर से आगे इस पर काम नहीं हुआ है। हम चाहेंगे कि जिस तरह से यह ऐलान होते हैं, कमिटमेट होती हैं और बाद में जो सरकारें आती हैं वे उसको पूरा करने की कोशिश किया करें। जालंधर से पठानकोट और जम्मू तक डबल ट्रेक जो लेन बन रही है यह दस साल से हम सुन रहे हैं कि वह बन रही है, लेकिन यह न बनती हुई नजर आती, न चलती हुई नजर आती है। हमें यह बतलाया जाए कि यह कैसे बन रही है। हर साल वहां इस ट्रैक पर बहुत सारे एक्सिडेंट होते हैं और हजारों बेगुनाह लोगों की जानें तलफ होती हैं। तो हम मंत्री जी से गुजारिश करेंगे कि इस पर तेजी से काम शुरु किया जाए और इस पर पैसा दिया जाए।

हमारे यहां वैष्णों देवी के दर्शन के लिए जहां हर महीने लाखों यात्री जाते हैं, लाखों से भी ज्यादा होते हैं, उनकी यह तमन्ना होती है कि वापसी पर हम हरिद्वार की पवित्र यात्रा करने के बाद पहुंचे। हमने कई बार इससे पहले भी कहा है तथा वहां के लोगों की भी यह मांग है कि जम्मू कश्मीर से हरिद्वार एक ट्रेन लगाई जाए। यह हफते में दो बार, तीन बार लागाई जाए ताकि इस कमी को पूरा किया जा सके।

इसी तरह से मैं दूसरी बात की गुजारिश करना चाहूंगा कि कश्मीर वादी में लोकल बिजली पैदा करके लोकल ट्रेन टूरिज्म को एट्रेक्शन के लिए बढ़ावा दिया जा सकताहै। वहां बिजली के प्रोजेक्ट चल रहे हैं, वहां बिजली पैदा हो रही है। तो अगर वहां ट्रेन का ट्रेक बनाकर टूरिस्ट को एट्रेक्ट किया जाए और वहां पौल्यूशन से इस धरती को बचाया जाए तो यह बहुत बड़ा कदम हो सकता है। जहां तक इस रेल का ताल्लुक है, मैं ऑनोरेबल मिनिस्टर से यह गुजारिश करुंगा कि यह जो नेशनल प्रोजेक्ट डिक्लेयर करने की हम आपसे अपील करते हैं इसके लिए स्पेशल प्रोग्राम बनाकर स्पेशल बजट रख कर जब तक आप काम शुरु नहीं करेंगे यह मुमकिन नहीं हो सकेगा। वहां इस समय लाखों लोग अन-एम्प्लोइड हैं, ग्रेज्युएट भी हैं, पोस्ट ग्रेज्युएट भी हैं, अंडर ग्रेज्युएट भी हैं। इसमें देश के हजारों बच्चे भर्ती किये जा सकते हैं। जबकि यह जो अन-एम्प्लोइड हैं ये ही मिनिटेंसी की वजह बनते हैं, उनकी सपोर्ट हो सकते हैं। इसलिए

मिनिटेंसी को कमजोर करने के लिए और देश में उनको सर्विस देने के लिए रेलवे के बहुत सारे डिपार्टमेंट में ऐसे कंसेशन हैं जो मुमकिन हो सकते हैं। लेकिन पिछले पांच साल में जम्मू कश्मीर का कोई भी बच्चा रेलवे डिपार्टमेंट में भर्ती नहीं किया गया। इसलिए मैं गुजारिश करुंगा कि इस तरफ ध्यान दिया जाए। खास करके प्रधानमंत्री जो हमारे देश के होते हैं, यह बड़े अजीम हैं, इनकी अजमत बहुत ऊंची है। तो प्रधानमंत्री का फर्ज नहीं होता, उसका जो ओहदा होता है उसका बड़ा अहतराम होता है । लेकिन प्रधान मंत्री के लेविल का जब कोई शख्स फाउंडेशन स्टोन रखता है और उसके बाद उस पर अमल नहीं होता तो इससे वहां की जनता की बेइज्जती तो होती रहती है, सारी दुनियां उनको रोंदती है। लेकिनजब प्रधानमंत्री के ओहदे के बाद उस पर अमल नहीं होता तो लोग ताना देते हैं। इसलिए कम से कम उसका अहतराम करके इस प्रोजेक्ट पर अमल किया जाए। मैं इतना कहकर आपके इस बजट की ताईद करता हूं।

SHRI P. N. SIVA (Tamil Nadu): Sir, first of all, I would like to congratulate the Railway Minister for having brought a pro-people Budget. I have got nothing much to say. Having understood the constraint of time, I will bring to the notice of the Railway Minister one proposal as well as a few others that are pending with the General Manager, Southern Railway.

Before that, I want to say that, in general, the Railways is running as a public-oriented organisation. Recently I got some statistics, and they are confirmed now. When the British left us, they left behind nearly 60,000 km. length of railway lines. Now, after 50 years of the Independence, it Is just 81,000, an increase of 30 per cent. But I am happy to say that in the last two years, our Government has concentrated much- to develop the Railway Ministry. It is serving the public more. If it is considered as raitway-oriented apart from its being a public-oriented one, I think, it will serve still more. This is my humble suggestion.

The proposal I want to make is that for the gauge conversion from Trichy to Dindigul, the Railways have spent about Rs.42 crores. Only those trains that run from Chennai to Kanyakumari or Madurai go on that route, and no other train that could enable the people of Trichy or Madurai to travel during daytime runs on that route. As you know very well, Madurai and Trichy are corporation cities, and both are pilgrim centres. If a daytime passenger train from Trichi to Madurai la run, I think, it will be very much useful to the people. Nearly 600 buses run from Trichy during night only. So many people travel to Chennai, the capital of Tamil Nadu. People prefer to travel by train for comfort, safety and economy.

I have given a proposal to the General Manager, Southern Railway, as well as the -Railway Minister earlier, in person and through letters, to start a train from Thanjavur to Chennai, before the Rock Fort Express. That has to start around eight o'clock or something like that. The people will prefer it. If it is a fast passenger, it will be more economical also. It will attract the people who are now using the road route. Instead, they will prefer the railway route.

There was a sleeper coach for Mangalore attached to the Trichy-Cochin Express. It used to be de-linked at Erode and linked with the Mangalore Mail. But, now, recently, instead of attaching that sleeper coach to the Trichy-Cochin Express, they are attaching it to the Coimbatore Passenger. So, the passengers who are travelling to Mangalore have to start their journey on the afternoon of the previous day and reach Mangalore the next day only. So, the old pattern of attaching the Mangalore Coach to the Trichy-Cochin Express should be considered. This proposal is also with the GM.

So also, a diesel multiple point push-and-pull train from Thanjavur to Trichy will help passengers.

We have taken up these proposals with the GM. They are pending with him. The Railway Minister's expeditious action, I think, will enable the people all over Tamil Nadu to utilise the Railways much more. It will be beneficial to the Railways also.

I know that there is constraint of time. I do not want the Chair to advise me to finish my speech.

I thank you for bringing a fantastic Budget, taking into consideration the middle class and the lower-middle class. It is a pro-poor Budget.

श्री गया सिंह (बिहार)**:** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे माननीय मंत्री जी बिहार के हैं, इसलिए मैं लम्बा चौड़ा भाषण नहीं करूंगा, केवल कुछबातें याद दिलाना चाहता हूं। मुझे उन पर पूरा भरोसा है। अभी बिहार के दो भाग हो गये । शेष बिहार के लिए माननीय मंत्री जी ने हम बिहार के सभी एम.पीज. से मिलकर एक लम्बा चौड़ा पैकेज तैयार किया जिसमें रेलवे विभाग का भी है। मैं उन्हें सिर्फ यह याद दिलाना चाहता हूं कि उसमें जिन बातों की चर्चा है, उसके बारे में हम लोगों को एश्योरेंस दें। क्योंकि बजट पहले पेश हो चुका है इसलिए मैं यह नहीं कहता उसे यह पूरा चेंज कर सकते हैं लेकिन कुछ ऐफटर्स तो कर ही सकते हैं, मैं केवल उसका एश्योरेंस चाहता हूं।

श्री दारा सिंह: (उत्तर प्रदेश)**:** वे अब बिहार के नहीं, पूरे देश के मंत्री हैं।

श्री गया सिंह: ठीक है, देश का तो सभी बोल रहे हैं, मैं बिहार की याद दिला रहा हूं। दूसरी बात मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आपका जो कमर्शियल विभाग है, उसमें अगर आप 10 परसेंट सुधार कर लें तो रिसोर्सिज में जो कमी हो रही है उसमें काफी इम्प्रूवमेंट हो सकता है। उसमें नीचे से लेकर ऊपर तक भ्रष्टाचार है। यह आज का नहीं है, यह अंग्रेजों के जमाने का है, उसमें कोई बड़ा परिवर्तन नहीं हआ है। यमराज के यहां जब सच और झूठ बंट रहा था, करप्शन और दूसरी चीज बंट रही थी तो यमराज के यहां से ही पूरा बक्सा रेलवे का कमर्शियल विभाग लेकर आया है। गेट पर टी.टी से लेकर वैगन तक, सब जगह करप्शन है। वैगन खाली आएगा, उसकी परवाह किसी को नहीं है। ऐसे बहुत सारे उदाहरण हैं, मैं पूरी डिटेल में नहीं जाउंगा। मुझे आप पर भरोसा है कि आप सारा तो खत्म नहीं कर सकते लेकिन अगर ऐनुअली पांच दस परसेंट कड़ाई करके सिस्टम को दुरुस्त करने की कोशिश करेंगे तो रिसोर्सेज डैवलप हो सकते हैं। आपने भाड़ा नहीं बढ़ाया, यह अच्छी बात है लेकिन बिना किराए के जो लोग जा रहे हैं, उसमे आप बहुत ज्यादा छूट दे रहे हैं। उसमें अगर आप रोज कड़ाई नहीं कर सकते तो महीन, दो महीने में बाहर से मजिस्ट्रेट को मंगाकर, दस-बीस गाड़िया बुलाकर कड़ाई कर सकते हैं। ऐसा केवल बिहार में ही नहीं है,यूपी में भी देखते हैं। मैं तो देश भर घूमता हूं, सब जगह आज चीजें ढीली हो गयी हैं। इन पर रोक लगाने से आपका पैसा बढ़ सकता है। इसके अलावा आज रोड ट्रैफिक बढ़ रहा है और लोग रेलवे को छोड़ रहे हैं। अगर रेलवे पुलिस, आपकी अपनी पुलिस में, आपके अपने विभाग में कड़ाई हो, अगर सिस्टम में कड़ाई हो, अगर लोगों को यह विश्वास हो जाए कि रेलवे में, हमारे माल की चोरी नहीं होगी तो लोग आपकी तरफ आएंगे। इसके बावजूद भी कि आपके भाड़े बढ़ गये हैं, लोग रेल में आएंगे। सुरक्षा चाहे आदमी की हो, चाहे माल की- इसकी गारंटी अगर रेलवे करने लगे तो लोगों का विश्वास बढ़ेगा। हमें आपर पर भरोसा है क्योंकि आपसे हमारा राजनैतिक मतभेद हो सकता है, व्यक्तिगत रूप से मैं आपको जनता हूं कि आप सिस्टम को डैवलप कर सकते हैं। तीसरा, मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि देश में जो हम विदेशी तेल ला रहे हैं , क्रूड आयल ला रहे हैं, उसका सबसे बड़ा ग्राहक रेलवे है। 1992 से मैं संसद का सदस्य हूं और इस हाउस में बोलता जा रहा हूं कि आप बिजलीकरण में तेजी करें ताकि हमें विदेशों से तेल को इम्पोर्ट न करना पड़े। यह इम्पोर्ट हम जितना कम से कम करें, उतना अच्छा है। क्योंकि जो हम बाहर से तेल मंगाते हैं, उसका सबसे ज्यादा इस्तेमाल रेलवे करता है । कम से कम जितनी देश की राजधानियां हैं, अगर वे बिजली से जुड़ जाएं – बिजली के लिए आप अपना कैप्टिव पॉवर प्लांट बना सकते हैं, आपके पास रेलवे भी है, कोयला भी है- तो रेलवे को तेल और डीजल से मुक्त किया जा सकता है। इससे आपको काफी बचत होगी, हमारे फॉरेन ऐक्सचेंज में भी बचत होगी, रेलवे में भी सुधार होगा। ये मेरे तीन चार सुझाव हैं। मुझे मंत्री जी पर भरोसा है। वे इस काम को राजनैतिक मतभेद से ऊपर उठकर कर सकते हैं। पिछले मंत्री जी पर हमें भरोसा नहीं था। वे तो खाली लोगों को यह कह रहे थे कि भाड़ा नहीं बढाएंगे, यह नहीं करेंगे, वह नहीं करेंगे। और उन्होंने रेलवे को डुबा दिया। सारे प्रोजेक्ट्स में पैसा जितना मिलना चाहिए, उतना नहीं देकर उसको लिंगर ऑन कर दिया जिससे ऐसक्लेशन हो गया और बहुत नुकसान हुआ ....

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): अब वह नहीं है, आप उसे छोड़ दीजिए।

श्री संघ प्रिय गौतमः आप उनकी बात मत करिए।

श्री गया सिंहः मैं उनकी बात नहीं कर रहा, मैं तो आज की बात कर रहा हूं। इसलिए मैं इस बात को कहते हुए अपना भाषण समाप्त करुंगा कि ऑन गोइंग प्रोजेक्ट बिहार में जो आपने शुरु किया था- पतिहार-इस्लामपुर होकर, गया और पटना दोहरी लाइन- वह बहुत महत्वपूर्ण है, तमाम मंत्रियों ने उस संबंध में एश्योरैंस दिया है। हम ससझते हैं कि उन पर आप ध्यान देंगे। यही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

PROF. (SHRIMATI) BHARAT) RAY (West Bengal): Mr. Chairman, Sir, I have full sympathy for the hon. Railway Minister. He has to deferjd an indefensible Budget. In fact, this is not a serious Budget at all. *ffnterruptions).* I will come to that,

When I was looking at the Budget. I remembered Bankim Chandra Chattopadhyay and his famous novel Rajsinga.

Emperor Aurangazeb: "Why have you come here?"

Nirmal Kumar: (Hon. Member may fill in Bengali).

1 have a need".

Emperor Aurangazeb: I know that nobody does anything without a real need. What is your need?

I would have liked to put to the former Railway Minister the same question: What is the need for presenting this worthless Budget, with big sounding words, signifying nothing? As we all will agree, the purpose should be the development of Railways. This Budget does not envisage the development of Railways. It is not, as she suggested, 'people-centric' or 'society-centric'. Sir, in the short time of two minutes left for me, I will explain why. I will mention just three points.

This Budget proposes imaginary revenues for imaginary expenses. To illustrate imaginary revenue, take the example of revenue from railway land. We all, In this House, know what it means, what problems are associated with it. Talking about imaginary expenditure, I will come to West Bengal. A number of railways, new railways, were mentioned. They were proposed in the Budget. And she left without any thought of how they wffl be undertaken. No question, nothing. No planning, nothing. She left. The purpose was publicity, and that was done, but the tasks remained undone.

4.00 P.M.

The Metro Railway was progressing very unsatisfactorily. In fact, the West Bengal Government provided its share of the fund for the Metro. But the Centre has not fulfilled its obligations. Why? In this context, I will mention The case of the Wagons, in Sherlock Holmes' style, The case does deserve an inquiry and investigation. Why were so many orders for wagons not placed with PSUs like Burn Standard and others, but with private companies with doubtful credentials? The media smell corruption. We demand an inquiry into what seems to us to be an unholy alliance, an unholy affair.

I come to my second point. As I said, I have three points. In an attempt to attract popular sympathy, the passenger fare was not hiked. But, unfortunately, freight rates were up by three per cent. Passenger fares affect only those who travel. But, freight, as already mentioned by somebody, like indirect taxation, affects all, those who travel and those who do not have the means to travel. Its spiralling effect on prices and inflation will be enormous. My friend just mentioned the problem with Jaipur. What is more serious and what I would like to emphasise is the negative impact of the increased freight on coal, iron and steel, on industry, especially the PSUs which are heavily dependent on these three items. Sir, a day will come when I think the cost of transport of coal by train from Raniganj to Tamil Nadu will be more than the cost of transport of coal by ship from England.

It is a boon for foreign exporters, but a death for indigenous industry.

Thirdly, the most crucial issue of passenger safety has been given only a lip-sympathy. Train accidents are becoming more and more frequent; robberies and thefts are everyday news. The Khanna Committee has submitted a report on safety requirements. What has been done to that report? I would like to know whether any money has been allocated for the purpose. What action has been taken on the basis of those recommendations? There is also a report on the financial irregularities in the Railways by the C.A.G. What action has been taken in this respect?

To conclude, this Budget is neither development-oriented nor society-oriented nor people- oriented. It mentions very little...*interruptions)*

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM: But. it is West Bengal-oriented. *(Interruptions)*

PROF. (SHRIMATI) BHARAT^ RAY: I would request Mr. Sangh Priya Gautam to listen to what I say, because my voice is quite loud, *(Interruptions)* I did not say that. I did not say whether they were meant to be undertaken. I only said that they were not undertaken.

But, I doubt whether they were meant to be undertaken. But what I want to say is that the much-needed modernization has been totally neglected. And about the suburban railways, which concern not only West Bengal, but also all the metropolitan cities, and which is the need of the hour because of demographic pressure, nothing has been mentioned. The Budget is short-sighted and is not futuristic. But then it was not meant to be so. It was meant to serve a political purpose. I am afraid that even that purpose won't be served, Thank you.

SHRI BiRBHADRA SINGH {Orissa): Mr. Vice-Chairman. Sir, I must thank you for giving me a chance to express my views on this subject. I would like to refer to the step-motherly attitude shown to the State of Orissa by the Central Government. From time to time, it has been brought to the notice of the Ministry, and ultimately, during the last Budget Session, the feelings of the MPs from Orissa and the feelings of the people of Orissa were ventilated. I do not want to repeat the same. I know that, in the changed circumstances, Shri Nitish Kumarji has taken over as the Railway Minister. He is well conversant with the problems being faced by the State of Orissa, that is, poverty and underdevelopment of that area. The State from which Shri Nitish Kumarji comes, and the people of Orissa, are birds of the same feather. I have no doubt about the sympathy he has for the people of Orissa. Earlier also, when he was the Railway Minister, he had given many projects which are being taken up through the budgetary programmes. Now, I would like to refer to the East Coast Zone which was established some time back. But it was still on papers. It was not functional. Therefore, all the MPs from Orissa and the Chief Minister had met the Prime Minister in this regard, and he has assured us to make it functional. I would like to refer to two-three points. I will not take much time of the House. I would like to bring to the notice of the hon. Minister one or two points.

Another is Rupsa-Bangariposi gauge conversion. It is a very long-pending demand of the people of Orissa, and, in particular, of Mayurbhanj

district, where 75 per cent of the people are from the tribal community. Our hon. Prime Minister had assured in the very heart of the town of Baripada, when he was on tour at that time, that this long-pending demand would be fulfilled within this Government's time. Sir, though the estimated cost is Rs.80 crores -- it is a 80 kilometre narrow gauge line — not much expenditure is needed for its expansion; it can be done with a small amount. Also, I am sorry to say that only Rs.1 crore had been allotted in the Budget; and, during this year, there is a provision of only Rs.4 crores. I hope the Minister will take it seriously and would enhance the funds for this.

The next one is about the Haridaspur-Paradeep link. Sir, you know that Bihar and Orissa are rich in mineral ores. If Haridaspur is linked with Paradeep, then it will be very easy to shift the iron ore from the mining area
to the port area, that is, Paradeep. I am hopeful that the Minister would be kind enough to make enough provisions for the State of Orissa.

Another thing is that even though Orissa is connected by Rajdhani Express, it goes *via* Howrah; so, one has to travel an extra 400 kilometres. But if the same train goes *via* Adra, then we can easily save this extra 400 kilometres of journey. Therefore, my appeal to the hon. Minister is that the Rajdhani Express should be connected to Orissa *via* Adra and not Howrah, as is the case now.

Sir, I would reiterate to the Minister that the budgetary provision is inadequate and a great injustice has been done to Orissa. If our gentleness" is treated as our weakness, then, I have nothing to say. With all gentleness, we have put forth our grievances in a democratic way. I am sure the hon. Minister will take steps to redress our grievances. Thank you, Sir.

SHRI RAMACHANDRA KHUNTIA (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir. I cannot support this Railway Budget, the Budget which has no provision for Orissa. This is not just my view. This is the unanimous Resolution of the Legislative Assembly of Orissa, the decision of all the political parties, including the BJD to which party the hon. Member, who spoke just now, belongs. The Congress party and various other parties are agitated over this matter. The people of Orissa are unanimous in their opinion that the Railway Budget has always been discriminatory against their State. This year afso, the same attitude has been shown to Orissa. So, I cannot support this Budget.

Sir, before talking about the requirements of our State, I want to pinpoint two or three aspects regarding the activities of the Railway Ministry. In reply to my Question No.964, on 2.3.2001, the Minister had mentioned in his statement that the total freight revenue was Rs.22,060.99 crores in 1999-2000 and it was Rs. 19,267.08 crores in 2000-2001. And the total passenger revenue was Rs. 9.581.07 crores in 1999-2000 and Rs.8.552.17 crores in 2000-2001. The statement further showed that the expenditure on development of passenger amenities was Rs, 115.25 crores in 1999-2000 and Rs.86.49 crores in 2000-2001, and the expenditure on electrification was Rs.320.34 crores in 1999-2000 and Rs.224.41 crores in 2000-2001. I wish to say that the Railways show a decreasing trend in its activities although it has been shown that the passenger traffic has been gradually increasing; in 1950, it was 100 per kilometre; the net tonne fleet was also 100 per km., in 1997, the per kilometre passenger was 502 and the fleet was 650. The fleet was also 650. That means, while the passengers are increasing and the freight carrier is increasing, the revenue is decreasing. Why is it so? Why is there a revenue leakage? This is a point where the hon. Railway Minister has to find out why this is so. I come to construction of new lines. In 1990-91, the target was Rs.300 crores. In 1999-2000, it was Rs.241 crores, actually. In the case of doubling of lines, in 1990-91, it was 209 kms; in 1999-2000. it has slightly increased to 219 kms. In the case of gauge conversion, in 1991-92, when it was a target of 1200 kms, in 1999-2000, it was only 541 kms. Sir. if you look at the electrification of routes, in 1990-91, it was a target of 1040 kms. In 1999-2000, the target was 500 kms. About track renewal also, in 1990-91, it was 3500 kms. In 1999-2000, it is 2550 kms. This clearly indicates the functioning of the railways, which marks a downward trend and not an upward trend.

About railway accidents, actually, in spite of the Khanna Committee's Report, the compensation paid in respect of railway accidents was of the order of Rs,45.37 crores in 1980-81. In 1997-98, Rs.240.89 crores had been paid, which indicates that there were more accidents, more deaths for which the Railways had to pay compensation. I want to place another fact here about the railway accidents. This Report has mentioned about the number of consequential train accidents, including goods trains, during the last three years and during the current year, up to 31.1.2001. In 1997-98, whereas the total accidents were 396, in 1998-99, they were 397; in 1999-2000, they were 463; and in 2001, up to 31.1.2001, they were 480, or, may be more. So, it shows that the Railways have not ensured safety also, despite the report of the Khanna Committee. I want to mention here one

point about freight charge, which has been mentioned by many hon. Members also. Without increasing anything, if the freight charge is increased, it increases the cost of everything. I want to mention the plight of Orissa here. When we demand an increase in the royalty on coal, it is said that coal is being sold at a lower price and thVt the royalty on coal can, in no way, be increased. But when the Railways are increasing the freight charges, the coal rate should also, automatically, be increased. There is another point about Orissa. There is a Railway Station at Taicher. Some days back, there was a *rail roko aandolan* against the discriminatory attitude of the Railways. The court said that within one day, the Railways, probably, lost more than three crores of rupees. You multiply it by 365. You can imagine how much the railways is getting from the Taicher Railway Station by way of transport of coal. In spite of that, the Taicher Railway Station has not been developed. Sometimes, there is no electricity at the station.

Sir, the hon. Member said about the creation of new railway zones. We are having a democratic Government. We must believe in the Government. The Government is a continuous process. The people of Orissa have been demanding an Eastern Railway Zone for years together. Shri Naveen Patnaik's father, Shri Biju Patnaik, had been demanding an Eastern Zone. The Congress Party was aiso demanding it. The people of Orissa were demanding it. Ultimately, the railway zone was sanctioned. The foundation-stone of that zone was laid not by the Railway Minister, but by the Prime Minister of this country. For that purpose, they made a Budget allocation of Rs. 18 crores. The total Budget allocation for that zone was Rs.48 crores. But it is a matter of great shame that a project for which the foundation-stone was laid by the Prime Minister of this country was not completed. In the last year's Budget, there was a provision of Rs.30 lakhs for this zone. In this year's. Budget, there is a provision of Rs.5 lakhs. The hon. Member was saying that the Prime Minister had given an assurance that the railway zone would become functional at the earliest and that we should be satisfied with that. Sir, this is the state of affairs, so far as Orissa is concerned. Not only that, he was talking about the Banspani railway line. I remember, we have been listening about the Daitari-Banspani railway line from the time when we were studying in primary classes. It has become history. From Calcutta to South India, there is one lifeline; and now another line is Rourkela. There is another line also. As compared to the revenue the Railways are getting from Orissa, the Railways are not spending anything for the State of Orissa. The hon. Member has rightly said that whoever comes

in the Government, thinks that the people of Orissa are gentle and innocent, and they will not react. I want to mention in the House that if this attitude of the Government is not changed, then the Orissa State as a whole would be forced to take a decision to go up to any extent to get the due share of Orissa.

Sir, now I would like to mention about some of the railway lines which have been continuously neglected. Of course, the Koraput-Rayagada line has been completed. The Daitari-Banspani line, the Lanjigarh Road-Junagarh line, the Khurda Road - Bolangir line, the Haridaspur-Paradeep line, the Angul-Sukinda Road lines have been continuously neglected. Then there is the gauge conversion of the Rupas-Bangariposi and the Naupada-Gunupur lines. Then, there is doubling of lines — Raghunathpur -Rahama, Rajatgarh-Nargundi and Talcher-Cuttak-Paradeep 2nd Bridges on Mahanadi and Birupa. For the last 20 years, trains are not coming to Cuttak from Bhubaneswar because those two bridges have not been constructed. Two bridges could not be constructed on one railway line which is the heartline of Orissa. How can we feel satisfied that the Government is giving money for railway projects in Orissa? Then, Sir, I would like to say something about the Titlagarh-Lanjigarh line, the Rajatgarh-Barang line, the Khurda Road-Puri Phase-I line, etc. Then, I take up electrification of the Bokaro Steel City Muri-Hatia railway line, the Bhubaneswar - Kottavalasa line the Kharagpur -Bhubaneswar line and the Talcher-Bimlagarh line. For all these projects, it was said that the survey would be completed by March, 2001. It has not been done till date. What I want to mention here is that, repeatedly, assurances have been given for completing these projects. Last year, they allocated Rs.200 crores for this purpose. But is a matter of shame to say that till March, 2001, they were able to spend just Rs.70 crores. It has been done with an intention to divert the money to some other projects. I challenge the Railway Minister to disprove that the money allocated last year was not spent deliberately. It was done to divert this money to some States, to satisfy some other people. I don't blame the present Railway Minister because he has just taken over the charge of the Railway Ministry. The Budget was presented by his predecessor. What I want to say is that the NDA Government has done injustice to Orissa. and it should be rectified by the present Railway Minister. Sir, about the Rajadhani Express, it should be a seven days-a-week train, *via* Kharagpur and not *via* Calcutta, which will reduce the time and the fare. This is a long-standing demand of Orissa.

Then I demand a train, Puri-Ahmedabad Express *via* Delhi; then a Superfast Express from Bhubaneswar to Calcutta; Bhubaneswar to Hyderabad, Madras, Nagpur, Raipur and Kanyakumari. From Rourkela to Delhi there is no good train, there is only the Utkal Express which is coming *via* Rourkela. There was another train, the Hirakud Express. From Bhubaneswar it was going to Rourkela, connecting the western part of Orissa. They have cut it; now it will go to Koraput from Bhubaneswar and not to Rourkela. Sir, from every State Capital, there is a Shatabdi Express, but we don't have it from Orissa. So, a Shatabdi Express train may be given to us.

I demand a new shuttle train from Bhadarak to the Daitari Mine, which will help passengers to move to their mine areas. I demand a metro rail survey from Cuttuck-Berhampur-Bhubaneswar-Sambhalpur. I have another demand. The rail connection survey work for Jagpur-Raipur-Keonjhar road to Dhamara Port *via* Navigaya-Jajpur-Aradi should be taken up immediately. Sir, these are our main demands.

I once again appeal to the hon. Railway Minister and the Government to look into these demands. If at all this Government thinks that Orissa is an integral part of India, it should act upon these demands. It has rich mineral resources. If at ail you think that the Orissa people are innocent and they will not protest and record their voice strongly, then you have to reconsider that view. I once again appeal to you to consider these points. If they are not considered, I think, at some point of time, the silent people may become violent. The Orissa people may go to any extent to protest against the Government of India at Delhi. Keeping these things, I once again urge upon the hon. Minister to pay more attention to Orissa. He should act upon the suggestions given by the Chief Minister of Orissa, various State Congress Party Presidents, all leaders of Orissa and the resolution of the Orissa Assembly, which was adopted unanimously.

Thank you.

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM; I associate myself with him.

श्री लक्खीराम अग्रवाल (छत्तीसगढ़)ः उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले तो रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि देश में प्राकृतिक विपदाओं के चलते, वित्तीय कठिनाइयों के होते हुए और सूखा तथा भूकम्प के कारण आम लोगों का जब जी धड़क रहा था कि इस साल रेल किराया बढ़ेगा, लेकिन उन्होंने रेल किराया न बढ़ाकर दूसरे अन्य स्त्रोतों से वित्तीय कठिनाइयों में आमदनी बढ़ाने की चेष्टा की।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी 1 नवम्बर को छत्तीसगढ़ राज्य नया बना है। छत्तीसगढ़ का यह दुर्भाग्य रहा है कि पिछले 40-50 वर्षों में छत्तीसगढ़ में नारे चाहे जो भी लगाए गए हों लेकिन न तो रेल विभाग द्वारा, न किसी और विभाग द्वारा उसके विकास की कोई योजना बनाई गई, उसके साथ कोई जस्टिफिकेशन नहीं किया गया। छत्तीसगढ़ में बिलासपुर रेलवे डिवीजन है, सारी रेलवे की आय का 17 परसेंट बिलासपुर डिवीजन से आता है, एस0ई0 रेलवे का 40 परसेंट आय खाली बिलासपुर डिवीजन से आता है। लेकिन पिछले दिनों जब राज्य सरकार बनी और वर्तमान रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी बने तो मैं यह बात कहना चाहूंगा कि इन्होंने छत्तीसगढ़ की तरफ विशेष दृष्टि की और एक नहीं, रेल विभाग में उन्होंने अनेक योजनाएं प्रारम्भ कीं, शिलान्यास किए। बिलासपुर रेलवे जोन दिया, जिसकी बीसीयों साल से मांग थी, जिसके कारण आन्दोलन में लगभग 80 करोड़ का नुकसान हो गया था। रायगढ़ टर्मिनल स्टेशन, जो वर्षों पुरानी मांग थी, उसका उन्होंने स्वंय शिलान्यस किया। अम्बिकापुर से विश्रामपुर का 40 किलोमीटर का एरिया है, वहां रेल लाइन की वर्षों से मांग थी, उन्होंने दी। रायपुर में डिवीजनल कार्यालय दिया और दल्लीराजहरा से जगदलपुर की रेलवे लाइन की भी घोषणा की। माननीय नीतीश कुमार जी के आने से और रेल विभाग में इस प्रकार अल्प समय में अनेक योजनाएं प्रारम्भ होने से एक आशा की किरण जगी कि राज्य सरकार और रेल मंत्री के रूप में श्री नीतीश कुमार जी छत्तीसगढ़ के साथ न्याय करेंगे और छत्तीसगढ़ का भाग्य पलटी खाएगा और इसकी आवाज को महत्व मिलेगा।

मैं बड़े दुःख के साथ कहना चाहता हूं कि वित्तीय कठिनाइयों के कारण या अन्य कारणों से श्री नीतीश कुमार के हटने के बाद हमारी सारी योजनाएं ठप्प कर दी गई। बिलासपुर रेलवे जोन के लिए पिछली दफा बजट में कुल 50 लाख रुपये रखे गए थे और इस बजट में कुल 5 लाख रुपए रखे गए हैं। अब जो सैकड़ों करोड़ रुपये का रेलवे जोन बनना है, 5 लाख रुपए देकर क्या हमारे जोन का उपहास उडाया जा रहा है? बिलासपुर रेलवे जोन का शिलान्यास प्रधानमंत्री जी ने किया। रायगढ़ टर्मिनल स्टेशन का शिलान्यस माननीय नीतीश कुमार जी ने किया। अगर इस प्रकार की बड़ी बड़ी हस्तियों के शिलान्यास के बाद भी काम न हो तो जनता के विश्वास में कहीं न कहीं कमी आती है। मैं श्री नीतीश कुमार जी को बधाई देना चाहता हूं कि उनको फिर से रेल मंत्रालय मिला है और छत्तीसगढ़ वासियों के मन में उनके प्रति आशाएं हैं। मैं समझता हूं कि ये सारी योजनाएं इनके द्वारा ही प्रारम्भ की गई हैं और इसलिए वे इन्हें अवश्य पूरा करेंगे। महोदय, उन्होंने रायगढ़ टर्मिनल स्टेशन का शिलान्यास किया. वह कुल 4 करोड़ रुपया की योजना है, लेकिन उसके लिए इस बजट में पैसा ही एलॉट नहीं किया गया है। मैं इनसे आशा करता हूं कि रायगढ़ टर्मिनल स्टेशन, अम्बिकापुर से बिलासपुर नयी रेलवे लाइन जो 40 किलोमीटर है, इसी प्रकार से रायपुर का डिवीजनल कार्यालय , इस काम में बजट की अड़चनों के रहते हुए भी वे धन आवंटित कराकर इन योजनाओं को अंजाम देंगे।

महोदय, जैसा मैंने कहा कि छत्तीसगढ़ एक नया राज्य बना है तो स्वाभाविक है कि वहां कुछ रेलों की सुविधा भी होनी चाहिए और कुछ नयी ट्रेनें चलनी चाहिए। हमने इस संबंध में रेलवे मंत्री जी का और रेल मंत्रालय का ध्यान आकर्षित कराया था और कुछ मांगे उन्होंने स्वीकार की हैं जैसे राजधानी एक्सप्रैस रायपुर से दिल्ली हफ्ते में एक दिन दी है। गोड़वाना जो 3 दिन चलती थी, बिलासपुर से दिल्ली, उसको 5 दिन किया है। इसी तरह विशाखापटनम बिलासपुर से चलती थी, उसको उन्होंने कोरबासे दिया है। इसी प्रकार से M.E.M.U. बिलासपुर से रायगढ़

और बिलासपुर से नागपुर का प्रावधान बजट की घोषणा में है लेकिन अभी तक यह तय नहीं है कि ये ट्रेनें कब तक चलेंगी? चूंकि यह नया राज्य बना है और वहां आवागमन और छत्तीसगढ़ की जनता का ट्रेफिक बहुत बढ़ गया है, इसलिए इन रेलों को शीघ्रता से तारीख निर्धारित करके शुरू कीजिए। इसी के साथ मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि जैसे इन्होंने में बिसालपपुर से रायगढ़ और बिलासपुर से नागपुर दिया है, मैं चाहूंगा कि रायगढ़ से एक ट्रेन चाहे एम.ई.एम.यू. में बिलासपुर से रायगढ़ और बिलासपुर से नागपुर दिया है, मैं चाहूंगा कि रायगढ़ से एक ट्रेन चाहे एम.ई.एम.यू. हो या सुपर फास्ट ट्रेन हो, उसको रायपुर तक जोड़ना जरूरी है। रायगढ़ से बिलासपुर आने के तो साधन हैं लेकिन रायपुर के लिए कोई विशेष ट्रेन नहीं है। अगर रायगढ़ से रायपुर तक जो़ दिया जाए जो छत्तीसगढ़ राज्य की नयी राजधानी है, तो मैं समझता हूं कि वहां की जनता को इससे बहुत सहूलियत होगी। इसी प्रकार से एक पैसेंजर ट्रेन बिलासपुर से चिरमिरी चलती है जो 14 घंटे बिलासपुर खड़ी लरहती है। चिरमिरी लूपलाइन में अलग है बिलासपुर से क्योंकि रायपुर राजधानी है और सारे छत्तीसगढ़ के लोगों का आवागमन रायपुर राजधानी में होता है। अगर उस ट्रेन को आप चिरमिरी से बिलासपुर होकर रायपुर राजधानी तक जोड़ दें तो मैं समझता हूं कि आपको कोई अतिरिक्त व्यवस्था नहीं करनी पड़ेगी और एक बहुत बड़ी सहूलियत वहां की जनता को मिलेगी जहां बहुत सी कोयले की खदानें हैं और यह मजदूरों का बहुत बड़ा क्षेत्र है। इससे इनको सहूलियत मिलेगी।

इसी प्रकार से मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मैं वर्षों से कोरबा से रांची रेलवे लाइन के सर्वे के लिए मांग करता रहा हूं। शायद अंग्रेजों के जमाने में इसका सर्वे हुआ था। अगर इसका सर्वे होता है और यह लाइन बनती है तो बहुत अच्छा होगा कियोंकि यह लाइन जसपुर इलाके से, आदिवासी इलाके से होकर गुजरेगी और वहां के आदिवासियों ने अभी तक रेलवे लाइन नहीं देखी है। इससे उन्हें बहुत बड़ी सहूलियत मिलेगी। दो औद्योगिक नगर इससे जुड़ेंगे और छत्तीसगढ़ के विकास में बहुत बड़ी सहायता मिलेगी। मैं जानता हूं कि बजट में रेल मंत्री जी ने यह कहा है कि अभी तक नयी रेलवे लाइनों के लिए 20,000 करोड़ रुपयों की घोषणा हो चुकी है लेकिन उतनी व्यवस्था नहीं है। इसलिए नई रेलवे लाईन नहीं बिछाना चाहते। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वास्तव में रेलें जीवन की परिवर्तित जीवन रेखा है। आज तो भारत में रेल का सब जगह पहुंचना इनको विकास के साथ जोड़ना है चाहे वह कितने सुदूर इलाके हैं। इनके लिए आपको कोई भी अन्य योजना बनानी पड़े तो आपको धन की व्यवस्था करनी पड़ेगी, बजटरी सपोर्ट भी लेनी पड़ेगी। मेरी जानकारी के अनुसार आजादी से पहले 94 साल में कुल 54 हजार किलोमीटर रेल लाईन बिछी हुई थी। आजादी के बाद 52 वर्षों में सिर्फ साढ़े आठ हजार किलोमीटर रेलवे लाइन अभी तक हम बिछा सकें हैं । इस में तेज़ी लाने की आवश्यकता है और जब तक नई रेलवे लाईन से हम सारे इलाके को चाहे वह ट्राइबल का इलाका हो , चाहे वह नौर्थ का इलाका हो, चाहे वह उपेक्षित ,पीडित इलाके हो इनको जब तक नहीं जोडेंगे तब तक हम सब को विकास की मुख्य धारा के साथ नही जोड़ सकेंगे । इसलिए मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि छत्तीसगढ़ के साथ बाकी सारी समस्याओं में और सारे प्रोजेक्ट में न्याय करेंगे । मेरा उनसे विशेष अनुरोध है कि कोरबा से लेकर रांची तक नई रेलवे लाईन बिछाने का सर्वे करें तो छत्तीसगढ़ उनका बहुत आभारी होगा।

श्री मूल चन्द मीणा : (राजस्थान) **उपसभाध्यक्ष** जी रेलवे का बजट पर चर्चा हो रही है रेल के बारे में हम बातें करें तो देश के अंदर धर्मनिरपेक्षता का जीता जागता उदाहरण रेल है । रेलों नें इस देश की एकता को बनाए रखने केलिए ,देश को एक करने के लिए अपना महत्वपुर्ण योगदान

दिया है। क्षेत्रीय आधार पर भाषा के आधार पर जाती के आधार पर धर्म के आधार पर कोई भेदभाव रेल के अंदर नहीं हुआ बल्कि सबको जोड़ कर रखने में एक महत्वपुर्ण योगदान रेल का रहा है । लेकिन आज रेलवे बजट को पढ़ने के बाद हमें ऐसा महसूस होता है कि यह देश का बजट न होकर किसी प्रदेश विशेष का बजट है देश के कई ऐसे राज्य हैं जो रेलवे के मामले में पिछडे हुए हैं उन राज्यों को इस बजट के अंदर धन नही दिया गया। इसलिए हम यह कह सकते हैं कि यह बजट विकसोन्मुख न होकर स्थिरता का ...(**व्यवधान**)...

श्री संघ प्रिय गौतम:कांग्रेस उन्मुख है ...(**व्यवधान**)...

श्री मूल चन्द मीणा : आप तसल्ली रखें।

श्री संघ प्रिय गौतम: क्योंकि अब तो आपका समझौता हो गया , यह कांग्रेस उन्मुख है।

श्री मूल चन्द मीणा: रेलवे के विकास की ओर इस बजट के अंदर ध्यान नहीं दिया गया । मैं राजस्थान की बात करूं तो अभी रामदास अग्रवाल जी कह रहे थे कि राजस्थान के अंदर मीटर गेज से ब्रोड गेज रेल लाईन बदलने के लिए 5000 किलोमीटर की एक योजना बनाई गई थी और इश योजना के अंदर 2000 किलोमीटर के करीब अमान परिवर्तन तो हुआ लेकिन बाकी का जैसे था वैसा ही है और स्थिति यह बन गई कि अभी भी कई शहर मीटर गेज से जुडे हुए हैं। और यह कही आने-जाने के लिए नही रहे। जैसे हम उदयपुर जाना चाहें तो इस रेल से नहीं जा सकते क्योंकि फुलेरा से हमको मीटर गेज में जाना पडता है और जयपुर से फुलेरा 50 किलोमीटर दूर है। वहां पर बहुत दयनीय स्थिति है। एक स्थिति यह भी है कि कई बार रेल मंत्री जी ने नई रेल लाईनों के उद्धाटन कर दिए और वे पत्थर वैसे ही रह गए , वहां पर पत्थर वैसे भी रास्ते मिलते हैं इसलिए रेल विभाग का उसमें ज्यादा पैसा खर्च नही होता है। रेलवे विभाग के अंदर एक बात यह भी आई है कि पहले रेलवे बेनीफिट में रहा करता था अब वह घाटे की ओर जा रहा है । मैं इसके कारण जानना चाहता हूं। देश की जो पांचवी पंचवर्षीय योजना थी उसके अंदर समान राज्यों से मिलने वाली पूंजी सहायता की 75 प्रतिशत स्थिति में हम थे , सातवीं पंचवर्षीय योजना में यह घटकर 42 प्रतिशत रह गई है। आठवीं पंचवर्षीय योजना के अंतिम दो सालों के अंदर तो यह 18 प्रतिशत ही रह गई , हमारी दयनीय स्थिति बनती जा रही है क्योंकि जिससे रेलवे को फायदा होता हो रेलवे को आर्थिक लाभ होता हो, ऎसे प्रोजेक्ट्स को हम नही लेते हैं, बल्कि राजनीतिक दृष्टिकोण से राजनीतिक दबाव में आकर हमने जो नई रेल लाइनो को बिछाने का कार्यक्रन हाथ में लिया है उसकी वजह से यह घाटे की स्थिति रेलवे में पैदा हो रही हैं रेल लाइनों के बारे में बार-बार चर्चा इस सदन में होती रही है धौल पुर से गंगापुर सिटी और मैं भी कहता रहा हूं मैं यह दावे के साथ कहता हूं कि इस रेल लाइन को बिछाने के बाक रेलवेको सबसे ज्यादा फायदा इससे होगा, इससे ज्यादा फायदा पूरे हिन्दुस्तान में कहीं भी रेल लाइन बिछाने से नही हो सकेगा। रेलवे के अधिकारी इस रेल लाईन के बिछाने के संबंध में जवाब देते हैं कि यह आर्थिक दृष्टि से ठीक नहीं हैं रेलवे अधिकारी और कर्मचारी भूल जाते हैं कि जिस एरिया के अन्दर ये रेल जा रही है उस एरिया में टोटल खनन का कार्य होता है। वहां के खनन का पत्थर मैटीरियल विदेशों में जा रही हैं यहां की संसद और राष्ट्रपती भवन की बात करें तो उसमें भी उसी एरिया का पत्थर लगा हुआ है। धौलपूर से सरमतरा तक पहले मीटर गेज़ लाइन थी। वह 60 किलोमीटर के करीब है और सरमतरा से गंगापुर सिटी 150 किलो मीटर होगा।

उस पूरे एरिया में खनन का कार्य होता है । उस एरिया के अंदर शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब बैकवर्ड क्लास के लोग रहते हैं । वहां खनन से जो सामर्गी निकलती है वह ट्रकों से जाती है जो कि यातायात का महंगा साधन है । इसलिए उन गरीबों को उससे लाभ नही हो पाता है । उनकी जीविका का साधन यह खनन कार्य ही है। मेरी समझ में नही आता है कि रेलवे भाग के अधिकारीयों का उस आर्थिक लाभ के एरिया के प्रति कुदृष्टिकोण क्यों हैं?

दूसरी बात में यह बताना चाहता हूं कि वहां पर एक कैलादेवी का मंदिर है । उसमें करोडो लोग हर साल आते हैं रेलवे को जहां बैनीफिट मिले, उस क्षेत्र को रेलवे को प्राथमिकता के आधार पर लेना चाहिए और वहां पर रेल लाइन बिछानी चाहिए । राजस्थान में कई नई रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वे हुआ है। धौलपुर-गंगापूर सिटी का 1999 में सर्वे पूरा हुआ है मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि आपने अपने बजट के अंदर एक विशेष स्टेट के लिए रेल लाइनों की बात की है, नई रेलों की बात की है , लेकिन राजस्थान जैसे रेलों से पिछडे स्टेट के अंदर आप रेल लाइन बिछाने के लिए इसमें कुछ परिवर्तन करें । आप इस रेल बजट के अन्दर कुछ संशोधन करें। आप रेल बजट में उन स्टेटों को भी लें जो इससे उछुती रह गई है . जहां पर रेल लाइन बिछाने का कार्य लिया नहीं गया है । इससे एक अच्छा मैसिज देश के अंदर जाएगा । नीतिश कुमार जी आप से लोगों को आशा भी है क्योंकि आप गांव के रहने वाले हैं , आप शहर में तो पैदा नही हुए हैं इसलिए आप गांव के दृष्टिकोण को भी जानते हैं बैकवर्ड क्लास से भी आप आये हैं वह बैकवर्ड क्लास का एरिया भी है । अगर आप ऐसे एरिया को लेंगें तो लोगो की आशायें पुरी होंगी । लोगों की आशायें जागी है कि बैकवर्ड क्लास का कोई हमारा रेल मंत्री हो जो बैकवर्ड क्लास की सुध ले इसलिए मैं आप से निवेदन करना चाहता हूं की आप इसमें कुछ परिवर्तन करें , जो नई रेल लाइनें बैनीफिट वाली है आप इनको शामिल करें ।

रेल बजट पर मैं रेलवे सुरक्षा के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । जब हम दिल्ली-मुम्बई रूट पर कोटावाली ट्रेन में यात्रा करते हैं तो डेली यह सुनने को मिलता है कि देहरादून एक्सप्रेस रात को जैसे है यू.पी. में प्रवेश करती है तो वह वहां पर लूट ली जाती है । डेली यह धटनाए होती है । सुरक्षा की दृष्टि से हम रेलवे स्टेशन दिल्ली की भी बात करें तो यहां भी लोग सुरक्षित नहीं हैं । यहां के रेलवे स्टेशन पर कुछ असामाजिक तत्व रहते हैं वे वहां पर रहने वाले पोटर्स को भी धमका देते हैं वे लोगो का जबरदस्ती सामान भी उठा कर ले जाते हैं। गलत धंधा कर रहे हैं। बिना परमिट के धंधा कर रहे हैं। ऐसे लोग हैं जो दादागिरी करते हैं । कई अच्छे सज्जन अपनी बहन बेटियों को रात को ले जाएं तो उन्हें बड़ी दिक्कत हो जाती है । मैं चाहूंगा कि रेलवे स्टेशनों पर सुरक्षा व्यवस्था बढ़ाई जाए और असामाजिक तत्वों को रेलवे स्टेशनों से निकाला जाए तो अच्छा होगा। इससे लोग अपनी बहन बेटियों के साथ अपनी मां बहनों के साथ इज्जत से रेल में यात्रा कर सकेंगें। महोदय, अब मैं रेलवे स्टेशनों पर पर खाने और पानी की व्यवस्था के बारे में थोड़ा कहना चाहता हूं। रेलवे स्टेशनों पर विशेष प्रकार की मिनिरल वॉटर की बोतलों की इजाजत दी गयी है जब की वहां पर बिसलेरी की बोतल और दूसरी जो अच्छे पानी की बोतल समझी जाती है उनकों अलाऊ नहीं किया गया है। इसका क्या कारण है? मंत्री महोदय, कृपया अपने जवाब में बताएंकि इसका क्या कारण है कि अच्छे पानी की बोतल, मिनिरल वॉटर की बोतल क्यों नहीं उपलब्ध होती ? इस संबंध में क्या सिस्टम है कि रेलवे स्टेशनों पर एक दो कम्पनियों की बोतलें बिकेगी, दूसरी बोतलें नहीं बिकेंगी ? ऐसी रोक क्यों लागई गयी है ? इसके पीछे जो व्यवस्था की है उसमें कहां गड़बड़ी है ? इसके अलावा खाने पीने की स्थिति भी बड़ी

दयनीय है। महोदय, रेलों के अंदर आज बहुत भीड़ हो गयी है। हमारे देश की जनसंख्या बढ़ने के साथ साथ रेलों में यात्रा करने वालों की भीड़ भी बहुत ज्यादा हो गयी है जिससे रेलों में जनरल कोच कम पडते जो रहे हैं और जनरल कोच में यात्रा करने वाले लोगों की स्थिति बहुत दयनीय होती जा रही है । यात्रा पर जाने वाले लोग कई बार स्टेशनों से वापिस अपने घर चले जाते हैं क्योंकि उनको काफी कोशिश करने के बाद भी रेल में जगह ही नहीं मिल पाती। इसलिए रेलों में, जितनी भी आपकी ट्रेनें हैं, जनरल कोच के डिब्बे बढ़ाएं जिससे आम लोग यात्रा कर सकें। और जनरल कोच में जो गरीब आदमी यात्रा करता है , उसकी यात्रा सफल हो सके । इसलिए मेरा अनुरोध है कि जनरल कोच के एक दो डिब्बे हर ट्रेन में बढ़ाने का कष्ट करें जिससे लोगों को यात्रा में सुविधा हो सके। इसके अतिरिक्त रेलवे स्टेशनों पर जो सफाई की व्यवस्था है, वह बहुत खराब है। मैं आपको पानीपत, लुधियाना और अंबाला, की बात बताता हूं। इन स्टेशनों पर बहुत गंदगी है और यहां सफाई की कोई व्यवस्था नहीं है, वहां सफाई होती ही नहीं है। दिल्ली में तो हमको देखने को मिल जाता है कि यहां पर सफाई कर देते हैं लेकिन इन स्टेशनों पर जब मुझे जाने का मौका मिला तो मैंने देखा कि इन स्टेशनों पर इतनी ज्यादा बदबू आती है कि आप नीचे उतरकर बैठ नहीं सकते। मैं चाहूंगा कि रेलवे स्टेशनों की सफाई की व्यवस्था पर ध्यान दिया जाए। एक निवेदन और करना चाहूंगा कि यहां पर जो पोर्टर्स रहते हैं उनकी स्थिति बडी दयनीय है । जब वे पोर्टर्स शारीरिक रुप से कमजोर हो जाते हैं और काम करने लायक नहीं रहते तो वे अपने बच्चों को या अपने रिश्तेदार को अपना लाइसेंस ट्रांसफर करना चाहते हैं। उस लाइसेंस को ट्रांसफर करने के लिए पहले यह व्यवस्था थी कि स्टेशन सुपरिन्टेंडेट ही मैडिकल चिकित्सक की रिपोर्ट और पुलिस की रिपोर्ट आने के बाद उसको ट्रांसफर कर देता था लेकिन साल दो साल के अंदर दिल्ली में यह व्यवस्था हुई कि डी.आर.एम. ने यह पॉवर अपने पास ले ली । अब क्या होता है कि मैडिकल चिकित्सक की रिपोर्ट आ जाती है कि वह सारीरिक दृष्टि से काम नहीं कर सकता, पुलिस की रिपोर्ट आ जाती है कि यह इसका लड़का है या इनका रिश्तेदार है लेकिन उसके बाद भी दो-दो साल तक उनको लाइसेंस ट्रांसफर नहीं किया जाता और वह बेरोजगार बैठे रहते हैं। महोदय, इसमें से भ्रष्टाचार की बदबू आती है। पहले इतना नहीं हुआ करता था लेकिन अब डी.आर.एम. दो-दो साल तक लाइसेंस को ट्रांसफर नहीं करते जिससे उनको अपने परिवार के पालन पोषन में कठिनाई आती है। आखिर में जो भ्रष्टाचार होता है, उसमें वे इनवॉल्व होते हैं और फिर उन्हें लाइसेंस ट्रांसफर करवाना पड़ता है। इसलिए मैं यह चाहता हूं कि ऐसी सुविधा हो कि एक परमानेंट टाइम निश्चित कर दिया जाए कि अगर मैडीकल रिपोर्ट सही है, अगर पुलिस रिपोर्ट सही है तो दो महीने में लाइसेंस ट्रांसफर करना ही पड़ेगा, दो महीने से ज्यादा नहीं रोक सकते। इस प्रकार की व्यवस्था अगर आप कर दें तो इससे गरीब पोर्टर्स की सुरक्षा हो जाएगी, उनके परिवार की सुरक्षा हो जाएगी। साथ ही मैं एक दो गाडियों को कुछ स्टेशनों पर रोकने के लिए निवेदन करूंगा। जोधपुर से कलकत्ता के लिए हावड़ा एक्सप्रेस ट्रेन जाती है और गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन राजस्थान के अंदर कृषि की पहले नम्बर की मंडी है। यहां कलकत्ता से व्यापारी आते हैं, लेकिन यहां से करहीब 7-8 किलोमीटर दुर जाकर उनको सवाई माधोपुर में रूकना पड़ता है। यहां गंगापुर सिटी ट्रेन जाती है इसलिए सुविधा के अनुसार हावड़ा एक्सप्रेस को गंगापुर स्टेशन पर रोक दिया जाए तो उस एरिया के लोगों को, व्यापारियों को और दूसरे आने वाले यात्रियों को भी इससे सुविधा हो जाएगी। इसलिए आप इसको वहां पर रोकने का कष्ट करें। स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस अमृतसर से मुम्बई जाती है, हिन्नोर सिटी काफी बड़ा स्टेशन है, वहां के पत्थर की बात मैंने कही थी कि वहां पर खनन की बहुत बड़ी मंडी है

और वहां से बहुत से व्यापारी आते हैं इसलिए आप इस ट्रेन को हिन्नोर सिटी रोक दें तो वहां पर लोगों को सुविधा होगी।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): मीणा जी , कृपया आप समाप्त करें।

श्री मूल चन्द मीणाः उपसभाध्याक्ष जी , मेरा रेलवे मंत्री जी से निवेदन है कि रेलवे बजट में जो विसंगतियां रह गई हैं कृपया उनको दूर करें और सबकी भावनाओं को उसमें इन्वाल्व करें ताकि सबको लाभ मिल सके। जिस प्रकार रेल ने देश की एकता और धर्मनिरपेक्षता को बनाए रखा है इसी प्रकार आप रेल के लिए और देश के लोगो के लिए ,रेल की सुविधा देने के लिए बजट में संशोधन करें। आपने समय दिया इसके लिए ध्नवाद।

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे: (गुजरात) माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय माननीय रेल मंत्री नीतिश कुमार जी जो बजट लाए हैं मैं उसका समर्थन करता हूं। यहां पर बहुत सी बातें रेलवे के बारे में कही गई है मैं केवल तीन-चार सुझाव देकर आपनी बात करना चाहूंगा। अभी हमारे छत्तीसगढ़ के साथी अग्रवाल जी कह रहे थे कि प्रधान मंत्री के करकमलों से शिलान्यास हुआ है और उड़ीसा में भी कई शिलान्यास हुए। माननीय नीतीश कुमार जी ने कई जगह शिलान्यास किए हैं लेकिन काम नही हो रहा है। मैं यह जानना चाहता हूं कि इशकी वजह क्या है क्यों नही हो रहा है इतने सालों के बाद इस सदन में एनाउंसमेंट होने के बाद. शिलान्यास होने के बाद यह काम क्यों नही हो रहा है ? मैं इशके साथ एक सवाल और भी जोड़ना चाहता हूं कि नेरा इलाका कच्छ जो कि भूकम्प का इलाका है , हमारी बहुत सालों से एक मांग थी कि हमें एक ट्रेन दी जाए। कच्छ एक्सप्रैस जो सियादी एक्सप्रैस बिटविन बड़ौदा एंड मुम्बई चलती है उस ट्रेन को कच्छ तक एक्सटेंड कर दिया गया। माननीय रेल मंत्री श्री दिग्विजय सिंह जी यहां बैठे हुए हैं ये भी वहां आए थे। बडी धूमधाम से कार्यक्रम हुआ , ट्रेन का स्वगत हुआ और कुछ दिन वह चली। इस हाउस को मैं बडे दुखी ह्रदय से बता रहा हूं कि भूकम्प से पहले ही वह ट्रेन बन्द हो गई। मैं ने इस बात की बहुत तलाश की कि एसा क्यों हुआ और किसने किया? कोई जवाब नहीं दे रहे हैं। मैं यहां हाउस में यह बताना चाहता हूं कि वेस्टर्न रेलवे का जनरल मैनेजर मिस्टर गुप्या जो कि ब्युरोक्रेट हैं . अपनी मानमानी करता हैं उसने यह ट्रेन बन्द की है कोई जवाब नही देता है जबकि यह पिछडा और बार्डर का इलाका है। आज रहमान जी कह रहे थे कि रेलवे बोर्ड की क्या जरूरत है। स्टैंडिग कमेटी ने सुझाव दिया है कि बर्खास्त करो रेलवे बोर्ड को कोई जरूरत नहीं है। The CAG has raised a very serious question regarding the behaviour of the Railways by giving up the tenders. They are not purchasing the,. material from a local company. They are purchasing the material from outside the country 6 times more and 18 times more. Who is responsible? Who is accountable? Nobody. It is a very serious matter, क्या जरूरत है। मैं तो सीएजी का मैम्बर हूं इसलिए अभी यहां सवाल नहीं उठा सकता। कितना घपला हुआ है अपनी लोकल कम्पनियों के खिलाफ मंत्री महेदय. ने ट्रेन स्टार्ट की फंक्शन हुआ मुम्बई में धूमधाम से फंक्शन हुआ हमारे कच्छ के लोग भी राजी हो गए कि बहुत सालों के बाद हमें ट्रेन मिली है लेकिन वह बंद कर दी गई। कोई पूछने वाला नही है। पूछते हैं तो जवाब नहीं देते। ऐसे किस तरब से चलेगा ? हमने मंत्री महोदय का भी ध्यान इश तरफ खींचा है कि यह क्यों बंद हुई। उपसभाध्याक्ष जी यह ब्यूरोक्रेट्स

का मामला हैं। इसी वजह से जो बिलासपूर की बात कही , उडीसा की बात कही, माननीय मंत्री जी ने स्टेशन का जो भुमि पूजन किया शिलान्यास किया या जो उडीसा की बात कर रहे थे प्रधानमंत्री ने भी कहा, इन लोगों की कोई नही सुनता। ये ब्यूरोक्रेट नही करने देते। या तो करो मत और करो तो उसे शुरू करो। मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं कि आपने बहुत अच्छा बजट पेश किया है। आपने कोई फेयर इन्कीज नही किया है। तीन परसेंट जो कार्गो पर लगाया है वह ठीक है। मैं यह मानता हूं कि आपके पास फंड की कमी है। मैं आपको एक सुझाव और देना चाहता हूं। रेलवे के बारे में मैंने इस हाउस में कई बार यह बात उठाई है। जाम नगर सिटी है सिटी के बीच में स्टेशन था बहुत बडी जमीन है किमती जमीन है लेरिन स्टेशन वहां से दुर चला गया। इस जमीन पर एन्क्रोचमेंट होता जा रहा है। यह भी वेस्टर्न रेलवे का है। भुज जहां से मैं आता हूं जहां अर्थक्वेक आया है यहां गांव के बीच में स्टेशन था लेकिन वह गांव से दुर चला गया है। इन्टेन्शनली एन्कोचमेंट वहां के अफसर करवाते हैं। यह मेरा खुला इनसिनुएशन है गुप्ता जी का ध्यान इस तरफ खीचा गया कि इसे म्युनिसिप्लिटी को दे दिजिए, गवर्नमेंट को दीजिए। जब म्युनिसिपेलिटी ने डिमांड की गवर्नमेंट नें डिमांड की तो पूछते हैं कि कीमत क्या लोगे ? कीमत में पड गए। अब अर्थक्वेक आ गया लोगों के घर गिर गए सब लोग बैठे हें। उठाइए आप। कैसे उठाएंगे उन्हें ? उनके घर गिर गए आपकी जमीन चली गई. करोड़ो रुपय की रेलवे की जमीन चली गई जाम नगर में रेलवे की करोडों रुपये की जमीन चली गई। बच सकती थी यह। आप सब कुछ कर सकते थे। मैं चार साल से इस हाउस में यह क्वेश्चन उटा रहा हूं पर ये ब्युरोक्रेट्स नही करने देते। आपको एक मजे की बात बताता हूं। भुज से नल्लिया, वेस्टर्न पार्ट ऑफ अवर कंट्री आन दि बॉर्डर , वायु सेना का अच्छा स्खान है। यहां पायलट ट्रेनिंग लेते हैं, बढ़िया एयरपोर्ट है। वहां ट्रेन जाती है मीटर गेज है। उसके बीच में तीन-चार फाटक आते हैं। ट्रेन चलती है। भुज से चार-पांच किलोमीटर जाकर एक फाटक आता है। जब ट्केन खडी रह जाती है तो पीछे से गार्ड के रूम में से एक आदमी आता है वह फाटक बंद करता है ट्रेन आगे चलती है फिर खड़ी रह जाती है फर फाटक खोलता है फिर गाडी में बैठता है और फिर ट्रेन आगे चलती है। सिर्फ सड़सठ किलोमीटर का अंतर काटने के लिए ऐसे पांच-छह फाटक बीच में आते हैं। इसमें चार घंटे लगते हैं और एय़र फोर्स के जवान इसमें सवारी करके जाते हैं। ऐसे कैसे चलेगा? इसके बारे में बहुत बार हमने कहा है। अहमदाबाद मुंम्बई गुजरात का सबसे ज्यादा वेस्टर्न रेलने का किलोमीटर एरिया गुजरात में है। उसका हेड ऑफिस मुंम्बई में है। कई सालो से गुजरात के एम.पी.-1990 से तो मैं डिमांड कर रहा हू उससे भी कई साल रहले गुजरीत सरकार ने गांधी नगर में कहा था कि आप जमीन ले जाइए जितनी चाहिए उतनी ले चाइए और अपना हेड क्वार्टर यहां ले आइए। लेकिन यह बात पीछे रही। फिर डिवीजन की बात चली अभी भी बाते चल रही है-क्योंकि मुंबई में जो गुप्ता बैठे बैं उन्हें गांधी नगर में आना नही है। अफसर आने नही देते हैं। आपके पास सैकड़ो कागज एम.पीज और गुजरात गवर्नमेंट के लिखे हुए निकलेगे लेकिन अभी तक अहमदाबाद में डिवीजन नही आया है। वही बात चल रही है। डिवीजन की बात हो गई डिवीजन नही आया। स्टेशन का शिलान्यास हो गया, नहीं बना। क्यों नही बनता है ? यह ब्यूरोक्रेट्स आपके करना नही चाहते। आप बडे कुशल मंत्री हैं , आपमें कैपेसिटी है ऎसा हम मानते हैं इसलिए आप इस साल तक जल्द से जल्द इसको सुलझाएं। जल्दी करेगें तभी यह कां हो पाएगा और वहां के लोगों को सुविधा मिलरगी। मैं मानता हूं रि रेलवे डिपार्टमेंट ने बहुत अच्छा काम किया है मिनिस्टरों ने बहुत अच्छा काम किया है। मैं ऐसा नही कर रहा हू कि रेलवे

ने कुछ काम नहीं किया, मिनिसटर्स ने कुछ काम नहीं किया है, ऐसा कहने में मेरा कोई इरादा नहीं है। लेकिन जहां जिसकी जरूरत है, वहां उसको करिए । हमारे इलाके में दो ट्रेनों की जरुरत है और दोसालों से हम इसको बराबर मांग रहे हैं। आपने दी और वापस ले ली। वजह क्या है, पता नहीं। अभी भुज ब्राड गेज हो गई है। भूज अर्थ क्वेक वाला एरिया है और यहां से लोगों को आने जाने की सुविधा नहीं है। अभी गांधी धाम से ट्रेन जा रही है। इसीलिए हाउस में बजट के समय मंत्री जी ने एनाउन्स किया था कि दो ट्रेने भुज से चलायेंगे। मैं जानना चाहता हूं कि आप इस कब चलायेंगे। यह ट्रेन भुज से दिल्ली , भुज से मुम्बई तक कब जाएगी? यह ट्रेन जो अब बंद हो गई है आप इनको फिर से चालू कराइए । बड़ौदा के लोगों को जरूर इस पर विरोध था, मैं मानता हूं, लेकिन आप नई दे दीजिए। हमारा उन लोगों के साथ कोई झगड़ा नहीं है।

दूसरी बात, गुजरात इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड को रेलवे के माध्यम से कोयला मिलता है। गुजरात के सब एम.पीज और गुजरात गवर्नमेंट , हम सब ने लिखकर रेलवे बोर्ड को, रेलवे अधिकारियों को, रेलवे मिनिस्टर को , सब को हमने कहा था कि जो कोयला, जीईबी को दे रहे हैं। वह जो छोटा रास्ता है, उससे दें। पब्लिक लिंकेज कमेटी ने भी कहा है कि घुमाफिरा कर क्यों भेज रहे हैं। कई बार ये बातें हम लोगों ने भी कही हैं। लेकिन वहां के अधिकारी कह रहे हैं कि घुमाने से उनको किराया ज्यादा मिलता है, गुजरात इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड से किराया ज्यादा मिलता है। यह बात सही है कि उनको किराया ज्यादा मिलता है, गुजरात इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड से किराय ज्यादा मिलता है। यह बात सही हैं कि उनको किराया ज्यादा मिलता है लेकिन इससे गुजरात इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड बंद हो जाएगा। इनको यह कोयला बहुत महंगा पड़ता है और एक दिन ऐसा आएगा जब वे इसको खरीद नहीं पायेंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): माननीय दवे जी, आप एक-दो मिनट में अपनी बात खत्म करिए।

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे: खत्म कर रहा हूं।

गुजरात इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड चल नहीं पाएगा और उसको बंद करना पड़ेगा।

तो मैं मंत्री महोदय से विनती करता हूं कि हमारी जो डिमांड है, जो सब सब एम0पीज ने मिलकर रखी है, हम पीएम से भी मिले थे, बोर्ड के आफिसरों से भी मिले थे-महने सोचा कि कहीं उनके दिमाग में यह बात न आए कि मिनिस्टर के पास गए पर हमारे पास नहीं आए, इसलिए हम उनसे भी मिले कि हमारे लिए कुछ करो नहीं तो हमारा बोर्ड बंद हो जाएगा। यह हमारे खुद का सवाल नहीं है यह गुजरात का सवाल है। हम सब ने मिलकर कहा था कि इसके लिए कुछ करिए, नहीं तो जीईबी बंद हो जाएगा। लेकिन उपसभाध्यक्ष जी, वहां कोई हमारी बात सुनता हीं नहीं है। यह सवाल एक दो साल से नहीं है, कई सालों से यह सवाल चला आ रहा है। आप इसको क्यों नहीं मानते? मैं समझता हूं कि मंत्री जी, आप इस प्रश्न पर,जो इतना गंभीर प्रश्न है, जो एक पिछड़े क्षेत्र का प्रश्न है, हमारा कच्छ जो है यह भूकम्प वाला एरिया है और भूकम्प के बाद वहां की एकानामी ठप्प हो गई है, इस पर विचार कीजिए। हमारी यह एक छोटी सी डिमांड है, बड़ी डिमांड हमारी कोई नहीं है, इसको आप पूरा करें। हमने और ट्रेनें नहीं मांगी हैं और कुछ नहीं मांगा है। आपने गांधीधाम से भुज तक ब्राड गेज कर दिया है इसके लिए

हम आपके आभारी हैं। लेकिन वहां जो गाड़ियां बंद हो गई हैं, वह वहां फिर से शुरु करें। जो जीईबी का प्रश्न है आप इस पर भी विचार करें और आपकी जो वेस्ट लैंड पड़ी है, जो जामनगर में भी है, जूनागढ़ में भी है, भुज में भी है, और जगहों पर भी है, उस लैंड के लिए आप कुछ न कुछ रास्ता निकालिए । अगर आप ऐसा करेंगे तो इससे आपके रेलवे को फायदा होगा और आपके पास पैसा भी आएगा, जिसको आप कुछ और नया काम करने, नई लाईन बिछाने के उपयोग में ला सकते हैं। मेरी आपसे इतनी ही विनती है कि इसके बारे में आप कुछ न कुछ सोचकर आगे बढ़ें। आपने बड़ा अच्छा बजट प्रस्तुत किया है इसका मैं ह्रदय से समर्थन करता हूं धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक): अब हम बुधवार 25,04,2001,11 बजे मध्यान्ह पूर्व तक के लिए उठते हैं।

The House then adjourned at five of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 25th April, 2001.