

Bratin Stfngupta, do you still want to say something? You have to finish it in just one minute.

SHRI BRATIN SENGUPTA (West Bengal): Sir, I want to associate myself with what Shri Angou Singh has said. Thank You.

Special Central Assistance to Andhra Pradesh on account of Heavy Loss due to Hailstorms

DR. ALLADI P. RAJKUMAR (Andhra Pradesh): Sir, it is most unfortunate that my State of Andhra Pradesh is reeling under severe calamities one after the other. Sir, once Andhra Pradesh was a rice bowl which used to contribute maximum quantity of rice of the Central Pool. Today it has become a begging bowl. Recently, there was a hailstorm in which ten districts were affected and 46 lives were lost. Not only loss of lives paddy, commercial crops, cattle; thousands of houses have collapsed. Our Chief Minister, Shri Chandra Babu Naidu, has taken the initiative and released Rs. 10 crores as immediate relief and announced an ex-gratia of Rs. 1 lakh for the deceased families. It is unfortunate that so far the Central Government has not responded. Some time back the hon. Prime Minister was in the House and I thought that, at least, he would respond. Unfortunately, the hon. Prime Minister has left on some other work. So, I request the hon. Minister of Environment and Forests who is present here to convey our feelings to the hon. Prime Minister.

Sir, two days back, five persons of one family in Banswada village of Nizamabad district had committed suicide because of this hailstorm. They lost their entire paddy. This is a dangerous sign. So, I personally, humbly and earnestly request the Central Government and the hon. Agriculture Minister to release Rs. 25 crores immediately and not to wait till the Central Team goes there, studies the situation and submits its report, so that the farmers can be rescued, their houses

can be constructed and a new life can be given to those who have lost their paddy, etc. I thank you very much for having given me this opportunity.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Mr. Narayanasamy wants to associate.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Yes, Sir.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Please, be brief.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, with your kind permission I associate myself with my colleague's sentiments. There are unusual and unseasonal rains in Telangana districts and coastal districts of Andhra Pradesh. Most of the rabi paddy crop has been damaged. So, I request the Union Government to rescue the farmers. Thank you Sir.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI): Thank you, hon'ble Members. The Special Mentions are over. I think you have suspended your lunch break or rather you had decided to abridge it or abbreviate it. So, now we adjourn for lunch just for half an hour. We will meet at 2.15 P.M.

The House then adjourned for lunch at forty-six minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at twenty-two minutes past two of the clock, The VICE-CHAIRMAN (SHRIG. SWAMINATHAN) in the Chair.

**THE APPROPRIATION (RAILWAYS)
NO. 3 BILL, 1997
(Contd.)**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): The hon. Railway Minister, Shri Ram Vilas Paswan, would now reply to the discussion.

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जहाँ उन्होंने बहुत ही सार्थक बहस के माध्यम से रेलवे को लाभान्वित करने का काम

किया है वहां हम लोगों को भी बहुत सारी नई नई जानकारी देने का काम किया है। पिछली बार जब मैं इस सदन में माननीय संसद सदस्यों के प्रश्नों का जवाब दे रहा था तो उस समय मैंने अपने एक घन्टे के भाषण में यह कहा था कि मैं सिर्फ़ पॉलिसी के सवाल पर बोलूँगा और अगली बार जब इस पर चर्चा होगी तो मैं माननीय सदस्यों के उठाये गये उन मुद्दों का भी जवाब दूँगा और इस बीच मैंने यह कोशिश भी की कि जितने माननीय सदस्य हैं उनके राज्य के क्या क्या प्रोजेक्ट्स हैं और उनमें क्या क्या प्रगति हुई है, कितने पैन्डिंग्स हैं, सर्वे से लेकर, प्रोजेक्ट्स से लेकर ट्रेन तक, वे मैंने हर माननीय सदस्य को लिख कर भेजे हैं।

हो सकता है कि कुछ माननीय सदस्यों के नहीं मिले हों। मेरे पास पूरे के पूरे प्रोजेक्ट्स हैं। वे मुझसे दुबारा ले सकते हैं। यहां कुछ मुद्दे उठाये गये हैं। प्रो. राम कापसे जी यहां नहीं हैं उन्होंने पिछली बार भी मुद्दा रैटेंडिंग कमेटी के संबंध में है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आप जानते हैं कि स्टैडिंग कमेटी जो बनाई गई थी उसका मुख्य उद्देश्य यह था कि हम हर मंत्रालय की अनुदान मांगें बिना वहस के ही पास करवा देनी होती हैं। इसलिए स्टैडिंग कमेटी में जब सदस्य रहेंगे तो उसमें गहराई से जाएंगे और उसके ऊपर छानबीन कर के अपने सुझाव लिखने का काम करेंगे। रेलवे की स्टैडिंग ने कई महत्वपूर्ण सुझाव दिये हैं जिनमें एक सुझाव यह है कि सर्वे का काम जल्द से जल्द होना चाहिये और समय के अन्दर होना चाहिये। मैं समझता हूं कि यह जो सुझाव है, वह काफी महत्वपूर्ण सज्जाव है। स्वाभाविक है कि माननीय संसद सदस्यों द्वारा और रेलवे के दृष्टिकोण से भी नये नये सर्वेक्षण के कार्य करने होते हैं। इसमें जो हमारा इनफ्रास्ट्रक्चर होना चाहिये, वह मजबूत होना चाहिये। जो हमारे पास अभी है, वह इसके लिए सक्षम नहीं है। इसलिए हम उसको निष्क्रित रूप से मजबूत करने और बढ़ाने का काम करेंगे। उसी तरीके से स्टैडिंग कमेटी ने कहा कि बैकवर्ड एरिया का डेफिनेशन होना चाहिये। अभी तक जो हमने बैकवर्ड एरिया का डेफिनेशन माना है, वह वही माना है जो प्लानिंग कमीशन के तहत है और जो फ़इनेंस कमीशन और फ़ाइनेंस कमीशन जिस एरिया को बैकवर्ड एरिया मान रहा है, उसी को हमने बैकवर्ड एरिया माना है लेकिन निष्क्रित रूप से हम इसको आइडंटीफाई करेंगे। तीसरा उन्होंने कहा कि प्रोजेक्ट जब हम फ़ाइनालाइज

करते हैं या पार्लियामेंट में जब हम प्रोजेक्ट को रखते हैं, जब हम रेलवे बजट रखते हैं उसके पहले जो उसकी शर्त है प्लानिंग कमीशन, एक्सपैडेड बोर्ड सी. सी. ई. ए. से उसे पास होना जरूरी है। मैं समझता हूं कि यह संसद सर्वोपरि है इसलिए यह मुद्दा हमारे सामने विचारार्थ है। इसके पहले 1992-93 तक जो भी रेलवे बजट पेश करते थे, जो भी प्रोजेक्ट हम रखते थे, उसके लिए हमें किसी के पास जाने की जरूरत नहीं होती थी। रेलवे बोर्ड स्वयं सफिशियेंट था, वह कर लेता था। लेकिन बाद में बजटरी सपोर्ट की बात आई क्योंकि घाटा होता है इसलिए प्लानिंग कमीशन, एक्सपैडेड बोर्ड या सारे प्रोसिजर लाए गए। इसमें अभी का जो है, इसमें हमारे सामने दिक्कत यह है कि यदि हम सारे प्रोसिजर को पूरा करना शुरू कर देंगे तो मैं नहीं समझता हूं कि किसी भी साल में एक भी प्रोजेक्ट को हम पार्लियामेंट के सामने ला पाएंगे। जब हम बैकवर्ड एरिया की बात करते हैं बैकवर्ड एरिया का जो अभी तक क्राइटरिया है, जो अभी तक नियम है, हम उस नियम के विपरीत जाने का काम करते हैं। क्योंकि जब प्लानिंग कमीशन देखता हूं तो प्लानिंग कमीशन यह देखेगा कि जिस एरिया में रेलवे लाइन ले जा रहे हैं उसमें रेलवे का फायदा है या नहीं है। हम जान बूझ कर के रेलवे लाइन उस एरिया में ले जा रहे हैं जहां हम जानते हैं कि रेलवे को घाटा लगने वाला है। प्लानिंग कमीशन को जब हम आर. ओ. आर. देंगे, रिटर्न देंगे तो निश्चित रूत से जब हम को घाटा लगेगा तो प्लानिंग कमीशन उसको पास नहीं कर सकता है। फिर उसी तरीके से एक्सपैडेड बोर्ड होता है, एक्सपैडेड बोर्ड में सिर्फ़ रेलवे के अधिकारी नहीं होते हैं उसमें एक्सपैडीचर सेक्रेटरी होते हैं, दूसरी मिनिस्ट्रीज के सेक्रेटरी रहते हैं, सब लोगों को एक ही उद्देश्य रहता है कि रेलवे को अपने इतने इंटर्नल रिसोर्स पैदा करने चाहिए कि जिससे रेलवे दूसरों पर आश्रित नहीं रहे। हमारे सामने लाचारी यह है कि रेलवे को जितने इंटर्नल रिसोर्सेज हैं सिर्फ़ उन रिसोर्सेज को जब हम देखते हैं तो हमरे जो डबलपमेंट के काम हैं या जो माननीय संसद सदस्यों के सुझाव हैं उनमें से हम एक भी पूरा नहीं कर पाएंगे। अभी 3500 करोड़ रुपया पांचवें वेतन आयोग के लिए रखना पड़ा है। 3500 करोड़ हमने रखा है और हम को बजटरी सपोर्ट अभी तक 1830 करोड़ का मिला है। यदि हम को 3500 करोड़ रुपया नहीं रखना पड़ता है तो हम बहुत सारी नयी रेलवे लाइनों का काम कर सकते थे। इस बार हमने रेलवे लाइनों के ऊपर काफी पैसा रखा है। एव्रेज यह 210 करोड़ रुपया रखा जाता था,

इस बार हमने इसे बढ़ा कर 400 करोड़ रुपया नयी रेलवे लाइनों के लिए रखने का काम किया है।

लेकिन यह उन कठिनाइयों के बावजूद है जबकि हमको 3500 करोड़ रुपए फिपथ पे कमीशन कि लिए रखने पड़ रहे हैं। एक समय में हमारे सामने यह भी नौबत आ गयी कि क्या हम हालिडे मना लें इस बार। कह दें कि ठीक है जो प्रोजेक्टस हैं उतने ही रहेंगे हम इनको न बढ़ाएंगे और न कुछ करेंगे फिर हमने सोचा वह उचित नहीं है। इसलिए 3500 करोड़ के बावजूद भी हमने पिछले साल का जितना हमारा प्लान का साइज था इसको रखने का काम किया। रखा ही नहीं बल्कि हमने कोशिश की कि न्यू रेलवे लाइन्स के ऊपर हम जहां ज्यादा से ज्यादा पैसा लगाने का काम कर रहे हैं वहीं चाहे रोलिंग स्टाक का मामला हो या चाहे गेज कन्वर्जन का मामला हो उसमें जितना पिछले साल पैसा दिया था उतना रखने का काम करें। इसलिए मेरा सिफ़ इतना ही उसमें जितना पिछले पैसा दिया था उतना रखने का काम करें। इसलिए मेरा सिफ़ इतना ही आपसे निवेदन है कि यदि हम उस रेंडर्ड को मान कर चलेंगे और जो स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है जो सदन के ऊपर है तो मैं नहीं जानता हूं कि चाहे राम विलास पासवान रेलवे मिनिस्टर हों या कोई भी दूसरे रेल मिनिस्टर हों वे किसी भी प्रोजेक्ट को पार्लियामेंट के सामने ला सकेंगे कि नहीं ला सकेंगे। चूंकि अभी तो यह होता है कि हम जब एक बार प्रोजेक्ट को लाते हैं, एक बार जब पार्लियामेंट एप्रूवल दे देती है तो फिर एक जिम्मेदारी हो जाती है गवर्नर्मेंट की भी और गवर्नर्मेंट में यदि प्लार्निंग कमीशन उसको एप्रूवल नहीं भी करता है, एक्सपैंडेड बोर्ड नहीं भी उसको पास करता है तो सी. सी. इ. ए. को इतना अधिकार है कि वह सबको ओवर रूल करके अपना रिकमेंडेशन कर देती है। उसी तरीके से काफी है। कल हमारे साथी राम कापसे जी कह रहे थे। महाराष्ट्र के संबंध में बतला रहे थे। मैंने पिछली बार कहा था कि महाराष्ट्र में बम्बई ही नहीं है। बम्बई भले ही मालूम पड़े कि रेल के दस्टिकोण से एडवार्सड है लेकिन जहां हम मराठवाडा को देखते हैं या जो दूसरे एरियाज है उनको देखते हैं तो वहां पिछड़ापन काफी है। पिछली बार हमने एक बीड़ बैजनाथपुर लाइन दी। यदि उसको देखने का काम करेंगे तो यह पार्लियामेंट से पास हो चुका था लेकिन सी. सी. इ. ए. के द्वारा एप्रूवल नहीं हो पाया था उसको किसी तरह से करके हमने पिछले बजट में हमने सी. सी. इ. ए. के द्वारा पास करवाने का काम किया। उसी तरह से गंगापुर दौसा का मामला है, उदयपुर

वित्तीड़ का

मामला है। ये सारे के सारे पड़े हुए थे। उनको किसी तरह से निकालने का काम किया। अभी हमने मध्य प्रदेश में जो एक लाइन ली है ललितपुर सिंगरौली यह एक बिल्कुल बैकवर्ड एरिया की लाइन है। यदि हम सारे क्राइटेरिया में जाते तो हमको नहीं लगता कि 10 साल या 25 साल में भी इस लाइन को स्थान मिल पाता। हम मध्य प्रदेश में गए थे। मध्य प्रदेश के चीफ मिनिस्टर दिव्यिजय सिंह जी ने कहा कि अम्बिकापुर विश्रामपुर की लाइन जो है यह बहुत इम्पेरेटेंट लाइन है। जब हम भोपाल गए थे तब कहा था। उस लाइन को हमने बजट में इस बार जोड़ लिया लेकिन सबजेक्ट दु हमने कह दिया, क्लियरेंस है नेससरी जो क्लियरेंस होता है। हम काम तभी टेकअप करेंगे जबकि हम सारी की सारी जो स्वीकृतियां हैं जो शर्त हैं उनको पूरा कर लेंगे। लेकिन यदि आप उस पर भी रोक लगा लेंगे कि नहीं जब तक शर्त पूरी नहीं हो तब तक आप नहीं ले आ सकते हैं लोक सभा में या राज्य सभा में, आप नहीं पेश कर सकते हैं तो मैं समझता हूं कि वह संभव नहीं हो पाएगा। उसी तरीके से पश्चिम बंगाल का जो एक प्रोजेक्ट है उसका बिल्कुल ही रेस्टोरेशन इस बार हम लोगों ने करने का काम किया है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि इसमें थोड़ा विचार करने की आवश्यकता है और यह सदन सर्वोपरि है। इसलिए मैंने कहा कि सदन के सामने इसको छीड़ देता हूं। उसी तरह से सिक्योरिटी का मामला है। सिक्योरिटी के मामले में हम लोग प्रयत्नशील हैं और हम लोगों ने अभी डी. जी. की बैठक बुलायी। होम मिनिस्टर के साथ हमारी बातचीत हुई और उसके बाद स्टेटस के डी. जी. पुलिस और फिर डी. जी. आर. पी. एफ. की बैठक हमने बुलायी। बैठक बुलाने के बाद हम लोग उस दिशा में स्वयं संचेष्ट हैं और अभी हम लोगों ने उसमें कुछ तरीका निकाला है जिसमें हमने एक तो निर्णय लिया है कि इसी मई के महीने में जितने भी इम्पारेटेंट रेलवे स्टेशंस हैं वहां हम क्लोज सरकिट टी. वी. लगाएंगे जिससे कि ये जो टाउट्स वगैरह हैं जो लाइन में लगकर गलत ढंग से रिजर्वेशन करवा लेते हैं या कहीं पाकेटमारी का काम होता है वह रुके। इसमें कम से कम एक हूमन नेचर जो है साइक्लाजी जो है उस साइक्लाजी के तहत हम जब देखते हैं तो उसमें हमको लगता है कि...

उसमें हमको लगता है कि 65 परसेंट लोग ऐसे होते हैं जो वाय नेचर क्रिमिनल्ज नहीं हैं, लेकिन उनको जब मौका मिलता है कुछ इधर करने का तो उससे लाभ उठाने की कोशिश करते हैं। तो कम से कम वे उससे

अलग हो जायेंगे। दूसरी बात, लोगों के मन में भय भी रहेगा। कि कहीं से मॉनिटरिंग हो रही है और हमको लगता है कि इससे बहुत फायदा होगा। उसी तरीके से अभी तक का जो सिस्टम है उसमें जब कोई क्रिमिनल किसी डिब्बे में घुसता है तो फिर किसी को जानकारी नहीं रहती उस डिब्बे के अलावा कि दूसरे डिब्बे में क्या हो रहा है। उसके लिए हम लोगों ने सोचा था और पहले तो था कि हम स्टेशन से ले करके और पुरे को कनैक्ट करें और वायरलैस सिस्टम के माध्यम से आपरेट करें। लेकिन उसमें काफी धनराशि की आवश्यकता है। उतना तो रेलवे के बलबूते के बाहर की बात है। इसलिए हमने तत्काल यह निर्णय लिया है कि जो वाकी टाकी होता है, उसमें हम पुरे के पुरे रेल के अंदर बात चीत कर सकते हैं। एक ड्राईवर के पास रहे, एक सैट गार्ड के पास रहे और एक सेट जी. आर. पी. आर. पी. एफ. के जो जवान हैं, सैक्योरिटी आफिसर हैं उनके पास रहे जिससे कि आपस में कनैक्सन होता रहे। मैं समझता हूं कि इससे काफी फायदा होगा। तो ये कुछेक चीजें हैं जो कि हम लोग कह सकते हैं कि उसके उपाय कर रहे हैं। कुछेक और भी चीजें हैं जिसमें सिंगलिंग व्यवस्था को मजबूत करना आदि है। यह मैं इसलिए कहना चाह रहा था कि जो स्टैंडिंग कमेटी की कल आपने बात कही उसमें यह कुछेक मद्द थे जिनके ऊपर हमने आपका ध्यान आकर्षित करने का काम किया।

उसी तरीके से कल राम कापसे जी ने एक चार्ज लगा दिया। उन्होंने चार्ज लगाया कि रेल मंत्रालय बॉम्बे के प्रति बहुत ही उदासीन है और उन्होंने यह भी कहा कि जो वर्ल्ड बैंक से 3500 करोड़ रुपया डिवेलपमेंट के लिए मिलने वाला था वह रेलवे की नैग्लीजेंसी के कारण नहीं मिल पाया। मैं समझता हूं कि यह चार्ज बिल्कुल ही निराधार है। जहां तक उन्होंने स्वयं कहा है बॉम्बे में पूरे देश के जितने पैसेंजर चलते हैं, एक करोड़ दस लाख पैसेंजर पूरे देश में चलते हैं, उसमें से 55 लाख पैसेंजर अकेले बांधे में यात्रा करते हैं और बाँधे के पैसेंजर्स को ध्यान में रखते हुए हमने एक नया पैसा भी जो सबर्बन पैसेंजर हैं हालांकि हमारे ऊपर बहुत ही आर्थिक दबाव था फिर भी हमने एक नया पैसा भी कहीं किराया में वृद्धि नहीं की है। निश्चित रूप से उसका इंडायरेक्टली फायदा वहां के लोगों को काफी हुआ है। उसी तरीके से जो इन्होंने कहा कि 3500 करोड़ रुपया डिवेलपमेंट के लिए मिलने वाला था। इस संबंध में मैं कहना चाहता हूं कि राम कापसे जी और हमारे दूसरे सदन के साथी राम नायक जी और जीफ मिनिस्टर, महाराष्ट्र के साथ परसों

काफी देर तक बात चीत हुई और वह उसमें मौजूद भी थे, लेकिन उसके बावजूद भी हमको लगता है कि किन्हीं कारणों से उन्होंने फिर इस मुद्दे को यहां छेड़ने का काम किया है।... (व्यवधान)...

श्री अजीत जोगी (मध्य प्रदेश): राजनीतिक कारण है।

श्री रामविलास पासवान: इस संबंध में मैं सिर्फ जानकारी आपको दे दूं कि जो एम. यू. टी. पी. फेज 1 है, तो यह जो अभी बात कह रहे थे फेज 2 की, लेकिन प्रोजेक्ट वन जो था यह 1984 में शुरू हुआ था। लेकिन 1984 में यह सिर्फ रोड के लिए था। फिर बाद में जब एम. यू. टी. सी. सेकंड के लिए जब राज्य सरकार ने इस प्रोजेक्ट को वर्ल्ड बैंक के पास भेजा तो वर्ल्ड बैंक ने उनसे कहा कि नहीं, सिर्फ रोड के लिए नहीं होना चाहिए। बल्कि हम आपको पैसा तब देंगे जब आप जो हैं इंटीग्रेटेड एप्रोच रोड, जिसमें रेल बना करके भेजेंगे। उसके बाद राज्य सरकार ने उसको स्वीकार कर लिया और उसमें फिर उन्होंने तत्कालीन रेल मंत्री से बात चीत की। उसमें जो निर्णय लिए गए थे उसमें एक यह निर्णय लिया गया कि आधा खर्च रेलवे वहन करेगा और आधा खर्च महाराष्ट्र सरकार वहन करेगी। जबकि जनरली रेलवे 1/3 से ज्यादा पर कभी स्वीकार नहीं करती है।

चाहे वह चेन्नई का मामला हो या और जगह पर, हम तरह इस तरह के प्रोजेक्ट्स से रेलवे एक तिहाई देती है, लेकिन वूँकि वर्ल्ड का मामला था और महाराष्ट्र सरकार ने स्वयं बातचीत की पहल की थी, इसलिए सिर्फ महाराष्ट्र के लिए एक एक्सेशन या अपवाद के स्वरूप रेलवे ने यह स्वीकार कर लिया कि आधा पैसा हम लगाएंगे और आधा पैसा उस में सबर्बन प्रोजेक्ट का रखा गया। उसमें यह भी कहा गया कि एक तिहाई खर्च सबर्बन प्रोजेक्ट पर होगा, एक तिहाई महाराष्ट्र की रेलवे के ऊपर और एक तिहाई पूरे रेलवे के बजट के ऊपर खर्च होगा। फिर इस में यह भी तय हुआ कि जो घाटा होगा, वह स्टेट गवर्नमेंट लेवी लगा कर पूरा करेगी। उपसभाध्यक्ष जी, मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता। एम. यू. टी. पी. मैं करीब करीब 10 प्रोजेक्ट्स हूं। 1993-94 के इस प्रोजेक्ट्स के ऊपर 1526 करोड़ रुपए का खर्च होने का अनुमान था। वर्ष 1995 में वर्ल्ड बैंक ने 38 लाख डालर्स देकर इंटरनेशनल कंसल्टेंसी द्वारा स्टडी कराने की अपनी सहमति दी और मार्च 1996 में वर्ल्ड बैंक की सहमति के आधार पर रेलवे बोर्ट द्वारा कंसल्टेंसी दे दी गयी। उपसभाध्यक्ष जी, इस कंसल्टेंसी

में चार एरिया रखे गए थे-एक था कोर डिजाइन इम्प्रूव करना, दूसरा डी.सी को ए.सी में पर्याप्त करना, तीसरा था कम्प्यूटर स्टीमुलेशन स्टडी करना और चौथा, जोकि सब से महत्वपूर्ण था स्टडी ऑफ इंस्टीट्यूशनल चेंजज जिस में जोन, कार्पोरेशन बनाना आदि था। उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे के पास यह रिपोर्ट अप्रैल में आई और उस में तीन चीजों की अनुशंसा की गयी थी। एक रिकमेंडेशन थी कि बांबे डवलपमेंट कार्पोरेशन की स्थापना की जाय। दूसरी थी कि योजना का कार्यान्वयन कार्पोरेशन करेगा तीसरी थी कि आपरेशन, मैटेनेंस, कंस्ट्रक्शन या फायरेंसियल इम्प्लीकेशंस का काम कार्पोरेशन देखेगा। सिर्फ एक ऑपरेटिंग सेक्शन जिस में मैटेनेंस और कंस्ट्रक्शन को छोड़कर रेलवे ने दोनों शर्तें मान लीं। उस के बाद इस को हम ने 25 मार्च को ही लिखकर भेज दिया जबकि महाराष्ट्र सरकार ने 10 अप्रैल को लिखा है मतलब रेलवे की तरफ से 15 दिन पहले ही लिखकर दे दिया। फिर 17 अप्रैल को महाराष्ट्र के प्रिंसिपल सेक्रेटरी और रेलवे के अधिकारियों के साथ बातचीत हुई। महोदय, उस बातचीत के पूरे मिनिट्स मेरे पास हैं जिस में महाराष्ट्र सरकार ने पूरे रेलवे के काम की सराहना की है। उन्होंने कहा है कि रेलवे ने बहुत पॉजिटिव रुख अपनाने का काम किया है। उस के बाद दोनों ने मिलकर लाइन ऑफ एक्शन तय किया और अभी वह मामला वहां पड़ा हुआ है, लेकिन वर्ल्ड बैंक ने उस प्रोजेक्टर को अभी तक नकारा नहीं है परंतु हम जानते हैं कि वर्ल्ड बैंक की एक टैक्टिक्स होती है। अब जब हम रेलवे चलाते हैं तो रेलवे का आपरेशन कैसे हो और सारी चीज कैसे हो, यह वर्ल्ड बैंक अगर हम को डिक्टेट करना शुरू कर दे तो मैं समझता हूं कि कोई भी सम्माननीय मंत्रालय या सरकार उन की हर डिक्टेट को बर्दाशत करने के लिए तैयार नहीं होगा और मुझे डिस्क्लोज नहीं करना चाहिए। मैंने उस समय चीफ मिनिस्टर को कहा था कि जितने कम रेट पर वर्ल्ड बैंक पैसा देने को तैयार है, दूसरे इंटरनेशनल फायरेंसियल इंस्टीट्यूशंस भी उतना पैसा उसी रेट पर देने के लिए तैयार है, लेकिन हम जानबूझकर डायल्यूट नहीं करना चाहते हैं ताकि हमारे मोटिव के ऊपर किसी को डाउट न हो कि हम जानबूझकर डायल्यूट करना चाहते हैं। लेकिन जब हम कार्पोरेशन मानने को तैयार हैं, जब हम सारी चीज मानने के लिए तैयार हैं तो उन को क्या लगा है कि आपरेटिंग उन के अंडर में देने का काम करें। उपसभाध्यक्ष जी, सिर्फ सबरबन रेलवे में ही तो गाड़ी नहीं चलती है, बॉम्बे से। हावड़ा के लिए भी गाड़ी चलती है और दूसरी जगह के लिए भी चलती है। हम को

लगता है कि वर्ल्ड बैंक जो प्रेशर टैक्टिक्स अपना रहा है, उस में कहीं-न-कहीं हमारे मित्र भी आ रहे हैं जिस को रेलवे मंत्रालय बर्दाशत करने के लिए तैयार नहीं है। हम नेशनल इंटरेस्ट को सामने रखेंगे और इस मामले में झुकने का काम नहीं करेंगे। यह मैं सदन को साफ तौर से बताना चाहूंगा और मैं आप की जानकारी के लिए बता दूं कि उन्होंने जो 10 प्रोजेक्ट्स रखे हैं, उन 10 प्रोजेक्ट्स में अभी बिना वर्ल्ड बैंक की सहायता और बिना राज्य सरकार की सहायता के हम 4-5 पर काम करा रहे हैं। उन के बगैर हम बैठे हुए नहीं हैं। यह कुर्ला-भांडुप लाइन हम कर रहे हैं। शांताक्रुज से बोरेवेली 5वीं लाइन हम कर रहे हैं। डी.सी. मैं ए.सी. का कन्वर्सन हम कर रहे हैं। 9 से बढ़ाकर 12 डिब्बे का हम कर रहे हैं। ऐसे दस में से चार-पांच हमारे इपोर्ट्ट काम हैं। वह म कर रहे हैं। इसके बावजूद हमने नहीं देखा है कि वर्ल्ड बैंक ने कहीं लिखकर रिजेक्ट किया हो। माननीय संसद सदस्य किस आधार पर कह रहे हैं कि उन्होंने रिजेक्ट किया है? मुझको तो यह जानकारी नहीं है। जब वहीं के चीफ मिनिस्टर यहां आए थे, हम कभी झुग्गी-झोपड़ी को हटाने की बात नहीं सोचते थे। जिसमें गरीब लोग बसे हैं। जब तक बहुत जरुरी नहीं हो जाता तब तक हम झुग्गी-झोपड़ी को हटाने का नहीं करते हैं। लेकिन जब बाबे का मामला आया तो हमने कहा कि चलो, हम इस चीज को सहन करने के लिए तैयार हैं। परसों वहां के मुख्यमंत्री आए थे और मुख्यमंत्री जी से इन सब लोगों के सामने बातचीत हुई। हमने नहीं देखा कि मुख्यमंत्री ने कहीं भी किसी भी द्रष्टिकोण से रेलवे को जिम्मेदार ठहराने का काम किया हो। हमने कहा कि आप एम.ओ.यू., मैमोरेंडम हमसे साइन करवाना चाहते हैं। मैंने सारा का सारा परपोजल लिखकर भेज दिया है और अगर दुबारा कहें तो मैं फिर रेल मंत्री की हैसियत से भेज दूँगा। आप भी उस पर साइन कर दीजिए। वहीं समझौता है हमारे और आपके बीच में। इसलिए मैं समझते हा हूं कि इन्होंने जो चार्ज लगाया है। वह चार्ज सही नहीं है बल्कि हम उसके कंट्राडिक्टरी यह कह सकते हैं। मैं इसबात को जानता हूं कि हम लोग राष्ट्र में हैं और मुम्बई तो महाराष्ट्र है। मुम्बई पूरे देश की शान है, इसके ऊपर पूरे देश को नाज है। हम आपको विश्वास दिलाना चाहते हैं कि बाबे के विकास के लिए बाबे की गरिमा बढ़ाने के लिए जो भी हमसे संभव हो रहा है, हम कर रहे हैं क्योंकि रेलवे की सब-बाबे के ऊपर सबसे बड़ी नाज है, जैसा कि मैंने कहा पचास परसेंट पैसेंजर हमारा वहीं चलता है बाबे सब अरबन में। हम सदन को इतना विश्वास दिलाना

चाहते हैं कि भविष्य में भी जो भी संभव होगा, हम बाघे सब अर्बन के विकास के लिए और महाराष्ट्र के विकास के लिए करने का काम करेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इसी तरह से काफी माननीय सदस्यों से बैकवर्ड एरिया का सवाल उठाने का काम किया। मैं आपके माध्यम से इतना बतलाना देना चाहता हूँ कि हमने एक पेपर तैयार किया है। प्रधान मंत्री जी से भी हमारी बातचीत हुई है और हमने कहा है कि उसमें गवर्नमेंट का पोजिटिव रुख है। जब हम बैकवर्ड एरिया को चुनते हैं तो रेलवे को निश्चित रूप से घाटा लगता है और रेलवे बोर्ड में काफी चर्चा करने के बाद प्रोजेक्ट को लाना पड़ता है। इसलिए हमने उसमें पेपर बनाया है कि जिस तरीके से नार्थ ईस्ट में या और भी जगहों पर कंसेशन दिया जाता है, उसी तरीके से जो रेल लाइन बैकवर्ड एरिए में बने या जो प्रोजेक्ट बैकवर्ड एरिए में बने, उसमें भी उसी तरह से छूट मिलनी चाहिए, जिससे कि दुत्तगति से रेलवे का विकास हो सके। हमने यह भी आग्रह किया है।

महोदय, अभी भारत सरकार के पास बहुत सारी योजनाएँ हैं। जवाहर रोजगार योजना के माध्यम से हम प्रामाणी क्षेत्र के जो बेरोजगार युवक हैं उनको रोजगार देने की बात करते हैं। जब हम इससे बेरोजगार युवकों को रोजगार देने की बात करते हैं तो करीब-करीब 25-30 हजार करोड़ रुपया पांच साल में खर्च होता है। यह पैसा जो जाता है, उसकी जितनी रेस्पोसिविलिटी रहनी चाहिए कि यह पैसा कहां खर्च हो रहा है, उतनी जवाबदेही नहीं रहती है, लेकिन रेलवे में एक एक पैसे का हम हिसाब रखते हैं। अगर कोई प्रोजेक्ट है और राज्य सरकार कहे कि हम नीचे जो अर्ध वर्क है वह हम करवाते हैं और उसके ऊपर की आप रेलवे लाइन बिछा दीजिए तो मैं समझता हूँ कि अभी हमको जितना खर्च लगता है उससे आधे या एक-तिहाई में हमारा काम हो सकता है। रोजगार तो लोगों को मिलेगा ही। जबकाम चलेगा तो वहीं के लोगों को मिलेगा ही। जब काम चलेगा तो वहीं के लोगों को रोजगार मिलेगा। हमारा आडिया नहीं है कि हम कोई प्रेसराइज कर रहे हैं, लेकिन हम चाहते हैं कि रेलवे का जो शैयर है, वह करेगा। जैसा माननीय सदस्यों ने भी कहा कि रेलवे अकेले अपने बलबूते पर जो समाजिक दायित्व है उसका निर्वाहत नहीं कर सकता है और वह इसलिए, जैसा कि आप देख रहे हैं कि 90 परसेंट, 92 परसेंट जो हमारे यात्री हैं वह सेकण्ड क्लास में मचलते हैं और हम चाह कर भी, भले ही हम घाटे में रहते हैं, लेकिन चाहकर भी सेकण्ड क्लास के यात्रियों के ऊपर कोई बोझ डालना

नहीं चाहते हैं। फिर यदि हमको पैसा नहीं मिलेगा और विकास भी हमको करना है, डेवलपमेंट भी करना है तो कहां से पैसा आएगा? जहां तक बजटरी सपोर्ट की बात है, उसके लिए सरकार के सामने अपनी लाचारी रहती है। अब नार्थ-ईस्ट का मामला है। नार्थ-ईस्ट में जितना हम सामान यहीं से भेजते हैं और उस सामान को नगार्लैंड भेजने में रेलवे में कितना पैसा लगता है, यदि उसको रोड से भेजा जाए तो कितना पैसा लगता है और कितना प्रदूषण होता है, हवाई जहाज में कितना पैसा लगता है, यदि इन सब बातों को आप देखें तो हम पाएंगे कि रेलवे अभी भी सबसे सस्ता वाहक है और इसलिए हम आपके माध्यम से सदन के सामने यह विचारार्थ रखना चाहते हैं।

उसी तरीके से उन्होंने कमर्शियल लैंड के यटूटिलाइजेन के संबंध में कहा है। मैंने पिछली बार भी इस मामले में कहा था कि हम बहुत सावधानी से पांच उठाना चाहते हैं क्योंकि रेलवे के पास कितनी जमीनें हैं, किसी को पता नहीं है और अभी तक वह ट्रांस्फर नहीं होती है, बेची नहीं जाती है, लेकि कहीं हमने अगर बेचने वायरह का अधिकार या ट्रांस्फर का अधिकार दे दिया तो उससे करण्यान हो सकती है। इसलिए हम लोगों ने उसका कुछ रास्ता निकाला है कि नीचे का हमारा जमीन का जो मालिकाना हक है, वह रेलवे का रहे और ऊपर का कमर्शियल यूटिलाइजेशन हो। लेकिन वह मामला अभी पैंडिंग है केबिनेट के सामने।

चक्काण साहब ने कई महत्वपूर्ण मुद्दे उठाए। उन्होंने कहा कि रेलवे के पास लांगटर्म प्लानिंग नहीं है, ऐसी बात नहीं है। हमने 1985 में एक 15 साल का प्लान बनाया था। हम प्लान बनाते हैं कोई 15 साल का, फिर 5 साल का, फिर एक साल का। लेकिन एक चीज हम भी महसूस कर रहे हैं कि जो ठोस प्लानिंग है, उसकी आवश्यकता है और उसके संबंध में जो उन्होंने एक्सपर्ट कमेटी वायरह की बात कही है और कहा है कि उसमें सिर्फ रेलवे के ही नहीं अन्य क्षेत्रों के जानकार लोग भी रहने चाहिए, मैं इस बारे में उनसे सहमत हूँ और उस दिशा में हम पहल करने का काम करेंगे।

उसके बाद उन्होंने नेशनल ट्रांस्पोर्ट की बात कही, वह भी अभी प्लानिंग कमीशन के तहत है। उसकी प्लानिंग कमीशन को हम रिपोर्ट भी देते हैं और उसके माध्यम से हम काम करते हैं। स्क्रेप के संबंध में उन्होंने कहा कि स्क्रेप का यूटिलाइजेशन होना चाहिए। हम जितना पैसा रखते हैं

रेलवे में तो स्वाभाविक है कि जैसे हमारा वैगन है तो वैगन में मान लीजिए हमने इस बार 4,000 करोड़ रुपये रखे हैं, तो पुराना हमारा जो वैगन है, उसको जो हम बेच देते हैं या स्केप करते हैं और उसको बेचते हैं और उससे जो पैसा आता है, तो निश्चित रूप से उसका हिसाब रखा जाता है और साल में ऐवरेज 1,000 करोड़ रुपया स्केप से आता है और जो पैसा जिस मद में आता है, वह उसी मद में खर्च होता है- वैगन का स्केप है तो वह वैगन में खर्च होता है, ट्रैक का है तो ट्रैक में खर्च होता है, जो जिस विभाग का है, उसी मद में खर्च होता है।

जैसा मैंने पिछली बार भी कहा था कि रेलवे में पारदर्शिता हो, ट्रांसपरेंसी हो, इसके लिए हमने पहली बार एक नया सिस्टम शुरू किया है और वह यह किया है कि रेलवे में 7,000 करोड़ रुपये की प्रतिवर्ष खरीद-बिक्री होती है। हमने बजट में घोषणा की है कि कहाँ से कौन सा सामान कितने में खरीदा गया, कितने में किस कम्पनी से खरीदा गया, किस स्टेंडर्ड का खरीदा गया, वह बताया जाएगा और यदि उसी स्टेंडर्ड का सामान उससे कम दाम पर देने के लिए कोई भी कम्पनी यटा आदमी तैयार हो तो हम उसका स्वागत करेंगे और इसके लिए हम मई के महीने में यहां दिल्ली में एजीबिशन लगा रहे हैं और हर साल जो हमारे रेलवे के जोनल आफिस, है, वहां भी हम प्रत्येक सामान का एजीबिशन लगाएंगे जिससे कि आम लोगों को पता लग सके कि रेलवे का सामान कहाँ से खरीदा जाता है, कितने खरीदा गया है और मैं बतलाना चाहता हूं कि निश्चित रूप से हमको लगता है कि इससे 5 से 10 प्रतिशत तक उसका दाम गिरेगा और 5 से 10 प्रतिशत भी यदि हमने रेलवे को मुनाफा दे दिया या पैसा बचा लिया तो 700 करोड़ रुपया हमारा बचेगा और इससे पारदर्शिता आएगी तथा करण्शन पर बैक लगेगा। उसी तरीके से इन्होंने कहा नांदेड़ डिवीजन के बारे में। नांदेड़ डिवीजन में पहले ही डी.एम. बैठ रहा है। उन्होंने कहा कि वहां स्टाफ के लिए क्वार्टर वैगरह होने चाहिए। इस संबंध में मैंने रेलवे बोर्ड को निर्देश दिया है। माननीय सदस्य ने यह भी बताया है कि मुंबई-नांदेड़ एक्सप्रेस में 12 कोचेज के बजाय 9 कोचेज ही लगे हैं, इसकी हम जांच कर रहे हैं। हमारे साथी नरेश यादव जी ने बिहार के बारे में कहा है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Mr. Ahluwalia, the

hon. Member Shri Momnaar 6ingn is waiting.
Let him ask.

श्री एस.एस. अहलुवालिया (बिहार): मंत्री महोदय, मैं आपको याद दिलाना चाहूंगा कि आपने एक ट्रेन हुजूर साहब से अमृतसर के लिए चलाई थी। वह हफ्ते में एक दिन चलती थी, अब आपने उसे 3 दिन कर दिया है। हमने मांग की थी कि हुजूर साहब से पटना साहब और पटना साहब से अमृतसर साहब के लिए ट्रेन चलाइए। महोदय, पटना साहब, हुजूर साहब और अकाल तर्फ, ये सिक्ख धर्म के 3 महत्वपूर्ण थाईस हैं, वैसे तो 5 हैं, लेकिन अगर इन 3 स्थानों को आप बोड देंगे-पटना-नांदेड़-अमृतसर और वह गोल्डन ट्राईंगल बना देंगे तो बहुत अच्छा होगा हमारे लिए और पूरा सिक्ख समाज आपके प्रति कत्तज्ज रहेगा, भारत सरकार के प्रति कृतज्ञ रहेगा। आप यह काम कर दें ताकि तीर्थ दर्शन लोग कर सकें।

श्री राम विलास पासवान: यह सुझाव हमारे विचाराधिन है। मैंने पिछली बार भी कहा था कि हमारे पास कोचेज की भारी कमी है और जो कोचेज हैं, वे किस स्तर के हैं, यह किसी भी माननीय सदस्य से छिपा नहीं है। जो भी माननीय सदस्य बोलते हैं चाहे महाराष्ट्र के, केरले के, बिहार के सभी लोगों की शिकायत है कि कोचेज की मैटेनेंस ठीक नहीं है। लेकिन मैंने कहा कि हमारे सामने मजबूरी यह है कि जो हमारे पास कोचेज है, वे उतने अच्छे नहीं हैं। जो आऊट-डेटेड कोचेज हैं या खराब कोचेज हैं, यदि हम उनको बंद कर देते हैं तो हमारे सामने कोचेज का क्राईसिस उत्पन्न हो जाएगा। इसलिए हम उनको एकाएक हटा नहीं रहे हैं लेकिन हम उनमें सुधार करने की कोशिश अवश्य कर रहे हैं। जो आपने पटना साहब से अमृतसर और अमृतसर से हुजूर साहब को जोड़ने की बात कही है, यह सुझाव हमारे विचाराधीन है। आपकी जानकारी के लिए मैं बता दूं कि हमने पंजाब में 2-3 गाड़ियां चलाई हैं और वह गाड़ी भी चला दी है जिसके लिए हमने बजट में नहीं कहा था। हमारे पास उपलब्ध हो गई तो हमने चला दी। आपकी यह मांग हमारे ध्यान में है और जैसे ही हमारे पास गुंजाइश होगी, हम आपकी मांग को पूरा करेंगे।

श्री मोहिन्द्र सिंह कल्याण (पंजाब): मंत्री जी, इसमें कोई शक नहीं है कि आपकी रेजीम में पंजाब में रेलवे डिपार्टमेंट के बारे में कोई शिकायत नहीं है। आपने व्यास से गोइन्दवाल के लिए रेलवे लाइन तो बना दी है लेकिन गाड़ी नहीं चलाई है। आपने कहा था कि आपको एक और शताब्दी दी जाएगी जैसे दिल्ली से अमृतसर के

लिए चलती है, वह शताब्दी भी चली नहीं। कल आपने कहा था कि हमने अमृतसर से नांदेड़ के लिए हफ्ते में एक के बजाय तीन बार ट्रेन चला दी है। मैं आपसे बड़े अदब से कहना चाहता हूं कि यह किस तारीख से आप शुरू करेंगे, यह बताने की कृपा करें।

श्री राम विलास पासवान: मैं इसके बारे में विस्तार से बता देता हूं ताकि किसी सदस्य को कुछ पूछने की गुंजाइश न रहे। पंजाब में जो प्रोजेक्ट्स हैं उनमें एक तो तरनतारन का प्रोजेक्ट बहुत ही इंपोर्टेट है और हमने उसको इस बार बजट में शामिल कर लिया है। दूसरी है चंडीगढ़ से लुधियाना। जब मैंने स्वयं देखा मैं पैर में तो मैंने कहा कि ये दोनों इतनी इंपोर्टेट जगहें हैं तो इनको बजट में क्यों नहीं लाया गया? मुझे मालूम हुआ कि इससे घाटा होगा रेलवे को। तो मैंने कहा कि अगर चंडीगढ़ और लुधियाना में घाटा हो सकता है रेलवे को तो दुनियां में रेलवे को कहीं फायदा नहीं हो सकता। तो उसको भी मैंने जोड़ दिया। इसी तरह से विद्युतीकरण का जो मामला था दिल्ली-अम्बाला-लुधियाना का, वह काम भी पूरा कर दिया है।

3.00 P.M.

उसके बाद आपने मांग की कि व्यास से लेकर डेरा बाबा जयमाल तक रेल बस के लिए लाईन बनाया जाए। वह हमने मान लिया। इसलिए मैं इसको पढ़ देता हूं।

श्री अजीत जोगी: रहने दीजिए, बहुत हो गया।

श्री राम विलास पासवान: अबोहर से फाजिल्का बहुत ही इंपोर्टेट लाईन है, इसका हम सर्वे करा रहे हैं और ज्यों ही सर्वे की रिपोर्ट आ जाएगी इसको हम योजना आयोग के पास भेजकर मूजूरी देने की दिशा में कार्रवाई करेंगे। पटियाला, समाना, नरवाना लाईन का सर्वेक्षण जून, 97 तक पूरा करने के लिए कहा है। चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन पर ट्रैफिक काफी बढ़ गया है और डिब्बे के रखरखाव की जो सुविधा थी वह पहले ही बजट में डाल दिया है। अब वहां फ्रेट ट्रैफिक सेंट्रलिंग फेसिलिटी का काम भी हम शुरू करने के लिए जा रहे हैं। जो ट्रेनों का मामला था, हमने बजट भाषण में घोषणा की थी कि उसमें जम्मू तवी, फिरोजपुर एक्सप्रेस को जोधपुर बढ़ाने के लिए और इसके तिरिक्त श्रीगंगानगर-हरिद्वारा पिंक एक्सप्रेस को चालू कर दिया गया है। उसके बाद हमने माननीय सदस्यों की राय को देखते हुए फिरोजपुर से लुधियाना पैसेंजर को चलाने का भी निर्णय लिया है। इसके अलावा जो तीर्थ स्थान को जोड़ने के लिए कहा है, हम उसमें भी

प्रयत्नशील हैं। ...**(व्यवधान)**... अब बहुत हो गया पंजाब का।

नरेश जी ने कहा है, रेलवे का जो सर्वे का काम चल रहा है और सर्वले का काम को तेज करने के लिए अगर सर्वे का काम हो जाए तो फिर उसको जोड़ने के लिए और फिर उसके बाद कटिहार में एक शैड की स्थापना के लिए इन्होंने कहा है। तो मैं इससे कहना चाहता हूं कि जो बैकवर्डनेस है, बिहार में भी काफी बैकवर्ड एरियाज हैं और जहां तक सम्भव हो रहा है हम कोशिश कर रहे हैं कि जो भी संभंव हो सीमित साधनों के अभाव में उसमें किया जाए और मैं समझता हूं कि जब हमारे पास रिसोर्जेंस आ जाएंगे या उपयुक्त समय आएगा तो उस पर विचार किया जाएगा। श्री फर्नाडिस ने 3-4 बारें कहीं। एक बात तो रिजर्वेशन के संबंध में कही। पी.एन.आर. के मामले में कल मैंने बतला दिया था फिर भी मैं इसको दिखवा लूंगा। आपने प्राइवेटाइजेशन के संबंध में कहा। ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेश यादव (बिहार): मैं आग्रह करना चाहूंगा कि जिस तरह से अपना दिल उदार करके पंजाब के बारे में स्पष्ट घोषणा कर दिया तो बिहार के लिए भी और कटिहार के लिए भी स्पष्ट घोषणा कर दें, तो बड़ी मेहरबानी हो जाएगी। ...**(व्यवधान)**...

श्री राम विलास पासवान: प्राइवेटाइजेशन के संबंध में कहा, बोल्ट स्कीम को हम और भी उदार कर रहे हैं और हम इस बात को मानते हैं कि हमारी जहां ओन योर वैगन स्कीम थी काफी सफल हुई है, वहीं बोल्ट स्कीम सफल नहीं हो पाई है और इसके लिए हमने निर्देश दिया है कि उसको हम लचीला बनाएं। लचीला इस सेंस में बनाएं कि आज जब कोई आदमी हमारे यहां काम करने आता है तो हम उसको कहते हैं कि अमुक रेट पर काम करो जबकि रेलवे उसी काम को उससे पांच गुना रेट पर पूरा करती है। यदि कोई प्राइवेट वाला आता है तो उससे कहते हैं कि 50 करोड़ में ही तुमको करना होगा और रेलवे भी 50 करोड़ से शुरू करती है और अंत में जाकर 500 करोड़ में उसका टार्गेट खत्म होता है। जब हम 500 करोड़ का टार्गेट रखते हैं तो हम उसी को क्यों नहीं कहते कि तुम, उसको दो सौ करोड़ में करो। इसलिए हम इसमें कुछ उपाय निकाल रहे हैं और हमको पता लगता है कि कुछ लाभ मिलेगा। लेकिन हम यह भी कहना चाहते हैं कि जो छोटे-छोटे काम हैं इसमें हम प्राइवेट वाले को एलाऊ नहीं करेंगे। अब जो सर्फाई मजदूर का काम था, यह काम प्राइवेट वाले को दे दिया

गया था। अब उससे नतीजा क्या हो रहा था कि न तो सफाई के काम में मूवमेंट आया। और दूसरी तरफ रेलवे में जिनको सफाई मजदूरी में लगा सकते थे वह कान्ड्रेक्ट सिस्टम में चला गया तो वहों जो छोटे-छोटे काम हैं, उन्हें हम प्राइवेट वालों को नहीं देंगे। हां, यदि कोई कोआपरेटिव बनाता है जैसे रेलवे लाइन की सफाई का मामला है रेलवे लाइनमें हम सोच रहे हैं और हम यह चाह रहे हैं कि कोआपरेटिव बेसिस पर अधिक से अधिक शौचालय रेलवे में बनाएं जिससे कि कोई भी आदमी आए, पैसा दे और उसके बाद उसे यूज करे। तो इससे सफाई भी रहेगी और सब साफ सुधारा रहेगा। उसी तरह से कोंकण रेलवे कार्पोरेशन के बारे में आपने शिकायत की है। मैं बताना चाहता हूं कि कोंकण रेलवे का काम जैसा आपने बताया, जहां पिल्लर नहीं होना चाहिए था, वहां किया गया है। हम स्वयं कोंकण रेलवे के लिए परेशान हैं। हम सदन से क्षमा प्रार्थी हैं कि कोंकण रेलवे के संबंध में निश्चित रूप से एक आश्वासन हमने दिया था कि 1996-97 के वित्तीय वर्ष में वह पूरा हो जाएगा लेकिन जैसा कि गोवा के साथी को मालूम है, मैं दो दिन वहां गया भी था और एक ही जगह पर जो गोवा में प्रणाम टनल है, वह टनल सिर्फ डेढ़ सौ मीटर है। उस डेढ़ सौ मीटर के कारण पूरे का पूरा हालांकि गोवा से इधर से भी गाड़ी शुरू हो गयी है, उधर से भी कर रहे हैं — लेकिन उस डेढ़ सौ किलोमीटर के कारण मामला रुक गया है। उसमें विदेशों से भी इंजीनियर बुलाए गये हैं लेकिन जहां धंटे में दो-तीन मीटर खुदाई हो, वहां अब पूरे दिन में एक मीटर खुदाई होती है, उसके कारण हम काफी परेशान हैं। लेकिन आपने जो मुद्दा उठाया है, उसकी तकनीकी जांच तो होती ही है, फिर भी हम अपने स्तर से भी जांच करवाने का काम करेंगे और जहां कहीं लैप्टिप पाए जाएंगे, हम आपको विश्वास दिलाते हैं कि वहां के संबंध में कार्यवाही की जाएगी। चंद्रकला पांडेय जी ने यह मामला उठाया था। उन्होंने अपनी सब बातें फोर्सफुली रखी पर कुल मिलाकर एक चीज बार बार कहीं कि हावड़ा या सियालदा से न्यू जलपायगुड़ी तक सुपरफारस्ट गाड़ी होनी चाहिए, यह बहुत जरूरी है। मेरी समझ में भी यह बहुत ही जरूरी और मैं माननीय सदस्या को यह बताना चाहता हूं और पश्चिम बंगाल के सदस्य इससे खुश भी होंगे कि मैंने फिलहाल यह निर्णय लिया है कि सप्ताह में तीन दिन सुपर फारस्ट गाड़ी न्यू जलपायगुड़ी से हावड़ी कहें या सियालदा तक चलेगी, हमने उसका निर्णय किया है। हांलांकि उसके लिए हमें बहुत मेहनत करनी पड़ी है लेकिन हम उसमें सफल हो गये हैं। अब आप यह मत कहियेगा कि।

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय (पश्चिम बंगाल): वह ट्रेन कब से चलेगी।

श्री राम विलास पासवान: आप एक महीने का टाइम हमें दी दीजिए, उसके बाद हम उसे चलाएंगे।

डा. विप्लव दासगुप्ता (पश्चिमी बंगाल): मेट्रो का क्या होगा।

श्री राम विलास पासवान: मेट्रो वाला जो गढ़िया का मामला है, टा. लैगंज से गढ़िया का जो मामला है, उसमें हमारे सामने परेशानी यह है कि गवर्नमेंट जब तक पालिसी बना लेती है तो वह पालिसी रेलवे मिनिस्ट्री पर भी लागू होती है। जो पालिसी है, वह यह है कि जो एम.आर.टी.पी. है, वह मिनिस्ट्री आफ अर्बन डेवलपमेंट के अंडर आता है। हमारा काम यह है कि हम भी उसका हिस्सा रहते हैं तो रेलवे मिनिस्टर की हैसियत से मैंने लिखा है, गवर्नमेंट को भी लिखा है कि आप रेलवे को काम करने के लिए दे दें तो इससे ज्यादा खुशी क्या होगी। लेकिन अभी जो सिस्टम है, उस सिस्टम के तेहत मिनिस्ट्री ऑफ अर्बन डेवलपमेंट उसको देख रही है। इस संबंध में मैं एक पत्र प्राइम मिनिस्टर को लिखूंगा और इस संबंध में मैं आपको विश्वास दिलाता हूं कि यदि सरकार ने यह निर्णय ले लिया कि इसको रेलवे के द्वारा कराया जाए तो हमको खुशी होगी।

DR. BIPLAB DASGUPTA: The first phase of metro railway is over now. But the second phase has not yet started. Many surveys have not been done. Staff are lying idle. The second phase would be difficult to implement. The Ministry of Urban Affairs will never be able to do the metro work. They have no money. The Ministry of Railways can only do that. Please assure us that you will impress upon the Prime Minister to live that back to the Railways.

श्री राम विलास पासवान: मैंने कहा है कि चूंकि सरकार का हम भी एक अंग हैं इसलिए मैंने आपसे कहा कि हमसे जहां तक संभव होगा, हम इस संबंध में प्रधान मंत्री जी से भी बात करेंगे और सरकार के सामने भी अपनी बात रखेंगे। उसी तरीके से आपने कहा कि ज्यादा से ज्यादा अन रिजर्वड ट्रेन चलाई जानी चाहिए। उसके लिए हम कोशिश कर रहे हैं। जैसा कि आपको मालूम है हावड़ा से लेकर दिल्ली तक जो जनता एक्सप्रेस जाती थी वह टोटली अन रिजर्वड ही थी, जो बन्द कर दिया था....

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय: 40 घंटे में चलने वाली ट्रेन तो बन्द ही गई है।

श्री राम विलास पासवान: देखिये, ट्रेन चलती है सुपर फास्ट बमद में हो जाती है वह फास्ट और फिर हो जाती है एक्सप्रेस और अंत में हो जाती है पैसेन्जर। मैं समझता हूँ कि उसके लिए जिम्मेदार हम लोग ही ज्यादा हैं। हम देखते हैं कि प्रोजेक्ट की मंजूरी में ज्यादा दिक्कत नहीं होती है। चाहे इस सदन के या उस सदन के माननीय सदस्य हों उनकी यह मांग आने लगती है कि शायद इस स्टेशन पर इस ट्रेन को रोकना बहुत जरूरी है। हमारे कर्नाटक के साथी यहाँ बैठे हैं। कर्नाटक में मैसूर से लेकर बंगलौर तक तीन गाड़ियां चली, तीनों गाड़ियां सुपर फास्ट। तीनों गाड़िया आज पैसेन्जर बन गई हैं।

इस बार जब हम वहाँ गये तो लोगों ने कहा कि हमको एक सुपर फास्ट ट्रेन चाहिये। हमने जी. एम. से कहा कि कोई व्यवस्था करो। उन्होंने कहा कि आप कम्प्यूटर देख लीजिये इसमें कहीं कोई ट्रेन डालने की जरूरत हो तो डाल दीजिये। अंत में सभी लोगों ने कहा कि इन तीन ट्रेनों में से एक सुपर फास्ट कर दीजिये। इसीलिए मैंने कहा कि जो ट्रेन चलती है जैसे हम न्यू जलपाई गुड़ी से चला दें और हमें उसको सुपर फास्ट करना हो तो फिर माननीय सदस्यों ने कहा कि नहीं साहब इस स्टेशन पर तो ट्रेन का रुकना जरूरी है। यदि इस स्टेशन पर ट्रेन रुकती है तो उससे हायर स्टेशन वाले सदस्य एटोमैटिकली कहेंगे कि यहाँ पर भी ट्रेन रोक दीजिये। मैंने अभी कहा कि आपकी अन रिजर्वड डिब्बे की मांग बिल्कुल सही है। हम भी कोशिश करते हैं कि कॉम्पनी मैन के लिए जो भी सुविधा हो सके, दी जाये।

आर. पी. एफ. की एसोसिएशन की बात आपने कही है। इस संबंध में हम लोग और वासुदेव आर्या जी होम मिनिस्टर से मिले थे, उनसे बातचीत की थी आपको मालूम है कि आर. पी. एफ. अभी आर्मी एक्ट के तहत है। आर्मी एक्ट के तहत एसोसिएशन नहीं बन सकती है। या इसको आर्मी एक्ट से अलग कर दिया जाये तो तभी एसोसिएशन बन सकती है लेकिन यह आर्मी के लेवल में है इसलिए इसकी एसोसिएशन बनाने में हमारे सामने कठिनाई है। वैसे आप लेना चाहें तो मेरे पास पश्चिमी बंगाल का भी पूरा का पूरा प्रोजेक्ट है, हाबड़ा से आमाता, इकलखी से बालूघाट, तामलूक से दिघा, लक्ष्मीकांत से नामखाना और साहब गंज से न्यूफरक्का मालदा टाउन का दोहरीकरण, दत्तापुरा से हावड़ा तक, खाना से तेथिया फाज एक पहले तो आता है खाना से

झपघड धाल फिर झपघड थाल से पुष्कर पुष्कर से बौलपुर, बौलपुर से सठिया, ये चार हैं फिर उसके बाद बज बजाकर है, फिर ग्रुप शक्ति गढ़ है, न्यू अलिपुर सियाकड़ा है। उसके बाद बलदेव कटवा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Members of the particular State can approach the Minister and get things done.

SHRI RAM VILAS PASWAN: I am only giving names of projects.

SHRI AJIT P.K. JOGI: There will be no time left for discussing the working of the Ministry of Welfare.

उन्होंने मांगा था इसलिए राणा घाट रेलवे विद्युतिकरण और जो सर्वे का हमने आदेश दियी है वह राणा घाट गेड़े से हसना बाद विद्युतिकरण का और कृष्णा नगर से लाल गोला तक का दिया है।

श्री एस एस. अहलुवालिया: मंत्री जी आपने तो सब रिप्लाई दे दिया है। हम लोगों ने कुछ सवाल उठाये थे मुद्दे के।

श्री राम विलास पासवान: जी, अभी और भी आ रहे हैं।

श्री अजीत जोगी: आप डिटेल रहने दीजिये।

श्री एस. एस. अहलुवालिया: मेल और एक्सप्रेस, राजधानी और शताब्दी को छोड़कर किसी भी ट्रेन में खाना नहीं मिलता है। अगर आप सबकी भलाई चाहते हैं तो जितनी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां हैं जो दूरदराज के इलाकों में जाती हैं उनमें खाने का प्रावधान कराने की व्यवस्था करें। इसमें बहुत ज्यादा तकलीफ पैसेन्जर्स को होती है। हर क्लास में आप तो फी देते हैं, टिकट में जोड़ लेते हैं, वहाँ पर भी कोर्ट प्रावधान रखिये, उनके खाने की व्यवस्था करें।

दूसरा अभी जो आपने कहा कि हमारे माननीय सदस्य श्री राम नरेश यादव ने डीजल के इंजन का कारखाना कठिहार में मांगा। मैंने आपसे मांगा की थी। सबसे पहले महोदय, मैं, आन रिकार्ड यह कहना चाहता हूँ कि 11 वर्षों मैंने पहला रेल मंत्री देखा है जिसमें मेरे एक एक सवाल का और शायद सब सदस्यों के एक एक सवाल का जवाब लिखित में भेजा। ग्यारह रेलवे बजट मैंने इस सदन में देखें हैं परन्तु किसी भी रेल मंत्री जी ने ऐसा जवाब नहीं दिया जैसा इन्होंने दिया है किन्तु अभी भी कुछ कमियां हैं उनको सुधारने की जरूरत है। गढ़ारा के

बारे में मैं आपसे बार बार मांग कर रहा हूं। जो गढ़ारा नार्थ ईस्ट इंडिया का गेट वे आफ इंडिया हुआ करता था जब ट्रांशिपमेंट का काम बन्द हो गया, ब्रोड गेज बनाई इनक्रास्ट्रक्चर में डेवलफ हुआ किन्तु गढ़ारा का पूरा इनक्रास्ट्रक्चर की थी कि वहां डीजल कारखाना लगा दिया जाये। आपने मुझे जवाब में लिखा कि बनारस में है। मैंने कहा कि आप कोच फैक्टरी बना दीजिये तो आपने कहा कि साहब, चेन्नई और कपूरथला में है किन्तु अभी आपने तुरन्त स्वीकार किया कि कोचों का अभाव है, कोच कम हैं इसीलिए मैं कह रहा हूं कि आप हमारे यहां कोच फैक्टरी लगा दीजिए। मंत्री महोदय, आप बुरा नहीं मानियेगा, आप अपनी कांसेटीच्यूएन्शी में जोनल आफिस ले गये। अब आप डी. आर. एम. आफिस अपनी पुरानी कांसेटीट्यैसी में ले जा रहे हैं। मेरा कहना यह है कि डी. आर. एम. आफिस खोलिये गरहरा में। गरहरा में एक हजार एकड़ जमीन पड़ी है, इनक्रास्ट्रक्चर पड़ा है, वहां पर कुछ तो करिये। मेरी मांग है कोच फैक्टरी वहां लगाइये। आपने वेगन रिपरिंग खोलने का सोचा है, वहां यह नहीं चलेगा, उसका उपयोग नहीं होगा।

श्री राम विलास पासवान: अहलुवालिया जी से किस ने कह दिया? अभी जैसे कि आपने कहा कि वहां पर कोई नया डी आर. एम. आफिस का कोई प्रस्ताव नहीं है। खान पान के संबंध में आपने कहा। खाने के संबंध में आपने कहा। खाने के संबंध में हम स्वयं इस मामले में सचेष्ट हैं कि जितने भी लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं, सुपर फास्ट गाड़ियां हैं, उन सबमें केटरिंग की व्यवस्था की जाए लेकिन होता क्या है, हमारे सामने लाचारी यह हुई कि हमारे पास जो कोच फैक्टरीज हैं, वहां पर इन लोगों ने नियम बनाए हुए हैं। बहुत जगह पर तो मोनोपली है। जैसे हम ट्रेक बनाते हैं तो ट्रेक हमारे सेल में बनते हैं। उसी तरह से जब हम कोचेज बनाते हैं तो नतीजा क्या होता है कि जो लोग कोचेज बनाते हैं उनको चाहिये कि हम को एक ट्रेन के लिए 15 जनरल डिब्बों की जरूरत होती है, दो ए. सी. की जरूरत होती है और एक पेंटरी कार की जरूरत होती है तो इसके मुताबिक वह बनाएं। लेकिन होता क्या है कि यदि हम को 1500 जनरल कोचेज तैयार करते हैं फिर उसके बाद तब ए. सी. को हाथ लगायेंगे फिर उसके बाद पेंटरी कार का निर्माण करेंगे। नतीजा यह है कि जो हम प्लान बनाते हैं कि इतनी गाड़ियां औप्रैल में

चलाएंगे, इतनी गाड़ियां मई के मास में चलाएंगे इसका हमने अब स्ट्रीमलाइन करना शुरू कर दिया है। हमने सी. एम. यू. वगैरह की बैठक बुलाई थी। हमने उनको कहा कि एक जगह जनरल कोचेज का उत्पादन करें, दूसरी जगह ए. सी. कोचेज का उत्पादन करें और पेंटरी कार का अलग से उत्पादन करें जिसमें हम टाइमूद्ध काम करना शुरू कर दें। मैं आपको विश्राम दिलाना चाहता हूं कि हम इसको करेंगे। उसी तरीके से जो आपने गरहरा के संबंध में कहा, मैंने स्वयं भी कई बार पूछा है। एक तरफ हम यह कहते हैं कि कोचेज का उत्पादन हमारे यहां कम है, दूसरी तरफ हम कहते कि नयी फैक्टरी क्यों नहीं लगा रहे हैं। असल में दिक्कत होती है जो हमारे पास फैक्टरीज हैं या जो हमारे कारखाने हैं, उन कारखानों में उत्पादन क्षमता कम नहीं है लेकिन रेलवे का जो प्लानिंग है, रेलवे को जो प्लान बनाना चाहिये था कि एक साल में कितने कोचेज हम को चाहिए। प्रावर्टी हमेशा चेंज होती रहती है। कभी हम वेगंस को प्रायर्टी देते हैं, कभी हम ट्रैक्स को ज्यादा प्रायर्टी देते हैं, कभी रिन्युअल को ज्यादा प्रायर्टी देते हैं, कभी गेज कनवर्शन पर ज्यादा जोर देते हैं, नतीजा क्या होता है कि उसकी भा गलती नहीं होती है क्योंकि एक बार जब उनको कहते हैं कि 1500 बनाओ, फिर दूसरी बार हम कहते हैं कि 2500 बनाओ, उसके सामने वह प्लानिंग कोप नहीं कर पाता है। यह गरहरा का कारखाना हमारे पास है, हम लोग वहीं हैं, हम जानते हैं गरहरा में जितनी जमीन है, हिन्दुस्तान के किसी भी याड में इतनी जमीन नहीं है, सारी की सारी वेस्ट पड़ी हुई है। इस जमीन को कैसे यूटीलाइज किया जाए इसलिए हमने अभी 25 करोड़ का वेगन डिपो इस बार के बजट में हमने जोड़ दिया है। लेकिन जो बात आपने कही है कि हम उसको रुल आऊट नहीं करते हैं। वह रहेगी। उसका हम निगेटिव में जवाब नहीं दे रहे हैं आपको इतना ही हम आपको कहना चाहते हैं। उसके बाद मार्गवन्धु जी ने लेबिल क्रासिंग के संबंध में कहा, ओवर ब्रिज के संबंध में कहा। ओवर ब्रिज का जो नियम बना हुआ है उसमें है कि जो एप्रोच रोड्स हैं वे स्टेट गवर्नमेंट बनाती है और ऊपर का जो खर्च होता है वह रेलवे देती है। उसमें करीब करीब 50-50 होता है। जो भी इस तरह के हों, माननीय सदस्यों के नालेन में जहां कहीं भी इस तरह की बातें हों लाएंगे। आपने उस बार लाया था वहां मेरठ के बगल में, हम लोगों ने उसको सुधारने का काम किया। उसी तरीके से मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि इस तरह का जो भी हमारी नालेज में लाया जाएगा....

श्रीमती मालती शर्मा (उत्तर प्रदेश): वह पैंडिंग है।

श्री राम विलास पासवान: ठीक है वह स्टेट गवर्नर्मेंट का मामला है।

श्रीमती मालती शर्मा: दो वर्ष में केवल 10 लाख रुपए उसमें दिए गए हैं। मैंने स्टैंडिंग कमेटी में रखा था उस चीज को मान्यवर, जो दूसरा पुल आपने रेलवे स्टेशन के ऊपर खुद एक्सप्लेन किया था इसी हाउस में उसके बारे में अभी कुछ पता नहीं है कि क्या हो रहा है कि नहीं हो रहा है।

श्री राम विलास पासवान: हमने कहा कि जिस दिन स्टेट गवर्नर्मेंट से मेरे पास पैसा आ जाएगा हमारे पैसा उसके लिए हमेशा तैयार रहेगा।

श्रीमती मालती शर्मा: नहीं, उसमें एक जीव और आ रही है।

श्री राम विलास पासवान: ऐसा करेंगे, आज इसको हो जाने दीजिए कल साढ़े तीन चार मजे यहीं 6 नम्बर पर आफिस में आ जाएं हम अफसर को बुला कर आपसे बात कर लेंगे।

श्रीमती मालती शर्मा: ठीक है।

श्री राम विलास पासवान: उसी तरीके से हमारे साथी मार्गबन्धु जी ने विल्प्रम से त्रिचनापल्ली के गेज कन्वर्जन के काम को जल्दी से जल्दी पूरा करने के लिए आग्रह किया है। मैं उनकी जानकारी के लिए बतला दूं कि हम इसको मार्च 1998 तक पूरा कर देंगे और इस साल के बजट में उसके ऊपर 149 करोड़ रुपए रखे गए हैं। यह सबसे बड़ी राशि हमने का काम किया है। उन्होंने कमेटी वगैरह की मीटिंग के बारे में कहा-डी आर यू सी सी, जड आर यू सी सी, कि ये जल्दी से जल्दी होनी चाहिए। मैं उनकी भावना से सहभाति व्यक्ता हूं।

उसी तरीके से हमारे साथ नारावणसामी जी ने पेदापल्ली से करीमनगर तक न्यू लाइन में पैसा बढ़ाने की मांग की थी। उसमें 5 करोड़ दिया गया है। अभी 5 करोड़ रुपए और बढ़ाना चाहते हैं। पैसे की कमी मेरे पास है लेकिन फिर भी उसे बढ़ाना जरुरी है तो उस में 10 करोड़ तक बढ़ाया जाएगा। नरेन्द्र मोहन जी ने डीजल की खपत के संबंध में, सेफटी के संबंध में और उत्तराखण्ड में रेलवे के स्कूल के संबंध में कहा था। उत्तराखण्ड क्षेत्र में चूंकि रेल लाइन जा नहीं सकती है, है ही नहीं इसलिए हमने वहाँ एक आवासीय विद्यालय खोलने का निर्णय लिया है। उस संबंध में आवश्यक मंजूरी की जा रही है। इसके अलावा रामदेव भंडारी जी

ने, ईश दत्त यादव जी ने भी ला एण्ड आर्डर के संबंध में और खाने के सुधार के संबंध में मामला उठाया। हमने उस बंध में निर्णय लिया है। पिछली बार भी मैंने बतलाया था। एक तो हमारी प्रायवेटी केटरिंग चलती है। लेकिन इन दोनों से सुधार का काम नहीं हो रहा है। तो केटरिंग कारपोरेशन का सौंपा जाए, उस संबंध में फाइल आगे बढ़ी हुई है जिससे खाने के स्तर में सुधार किया जा सके। ला एण्ड आर्डर के संबंध में (...व्यवधान) अभी आ रहा हूं। अभी आपका नाम ही नहीं लिया है। अभी आ रहा हूं। फिर उसके बाद हमारे साथी जे. चितरंजन जी ने केरल के संबंध में कहा था और मैं समझता हूं कि केरल के संबंध में काफी सिपोट्स आ रही है। मैं सिर्फ एक बात केरल के संबंध में बतलाना चाहता हूं। चूंकि केरल के बारे में बार बार कहा जाता है जैसे बम्बई के संबंध में बार बार कहा गया है। उसी तरीके से केरल के संबंध में बार बार आता है कि केरल के संबंध में ध्यान नहीं दिया गया है। लेकिन मैं केरल के संबंध में केरल के माननीय सदस्यों को बतलाना चाहूँगा कि हमने जो केरल में एक नयी रेल लाइन ली है। आप जानते हैं कि आंगनमाली सबरीमलाई एक बहुत ही ऐतिहासिक स्थान और तीर्थस्थल है। और आंगन माली, वहाँ के चीफ मिनिस्टर और सब लोगों से बात चीत हुई थी। तो उन्होंने कहा था कि आंगनमाली से सब्रीमलाई अच्छा रहेगा। लेकिन फिर भी कुछ माननीय संसद् सदस्यों की मांग हुई कि नहीं, आंगनमाली से सब्रीमलाई तो आपने ले लिया है लेकिन कोट्यम से भी सब्रीमलाई को जोड़ा जाना चाहिए। उसका भा हमने सर्वे करा करके उसका अफरमेटिव जवाब देने का काम किया है। उसी तरीके से कोयलोन से लेकर त्रिनावेलू त्रिचूर और तिनकासी से विरदूनगर तक जो मीटरगेज है उसके भी आमन परिवर्तन का हमने फैसला लिया है। उसका भी हम गेज कंवर्शन करेंगे। मंगलूर से ले करके सोरनूर तक का जो दोहरीकरण के काम था उसमें 18 करोड़ रुपया हमने पहले रखा था, लेकिन उस काम की महता को देखते हुए उसको 18 करोड़ से बढ़ा करके उसको 50 करोड़ रुपया किया जा रहा है। उसकी तरीके से कुटटीपुरम में गुरब्यूर तक है। गुरब्यूर एक जगह है और कुटटीपुरम के रास्ते से चार रास्ते हैं। अब हर माननीय संसद् सदस्य की अलग अलग राय है। कोई कहते हैं वहाँ से होना चाहिये और कोई कहते हैं वहाँ से होना चाहिए। हम चारों जगह का सर्वे करा रहे हैं और रेलवे के दृष्टिकोण से जो अच्छा होगा उसके हिसाब से उसमें से एक जगह चुन ली

जाएगी। उसी तरीके से त्रिवेन्द्रम से कोयलोन तक का दोहरीकरण का मामला है। फिर इरोड से ले करके पालघाट, एरनाकुलम में विद्युतीकरण का मामला है और हमने यह भी निर्णय लिया है कि एरनाकुलम से ले करके कायमकुलन तक दोहरीकरण किया जाएगा। लेकिन अब किस रास्ते से किया जाएगा चूंकि दो रास्ते हैं। एक है मंगलौर से ले करके एरनाकुलम तक, एक जो है कायमकुलम और दूसरी तरफ में वाया कोट्यम है और दोनों ब्रॉडग्रेज हैं। तो इधर से भी ब्रॉडग्रेज आती है, उधर से भी ब्रॉडग्रेज आती है, लेकिन माननीय संसद् सदस्यों का कहना है कि नहीं, ब्रॉडग्रेज से काम चलने वाला नहीं है, डबलिंग होनी चाहिए। अब उसमें दोनों तरफ से डबलिंग तो हम कर नहीं सकते, लेकिन एक तरफ का हमने निर्णय लिया है कि दोनों में से जो रेलवे के दृष्टिकोण से अच्छा होगा वह करेंगे। उसी तरीके से तानूर से ले करके एरनाकुलम तक एडापली तक की लाइन के सर्वेक्षण को भी प्राशसनिकता दी जाएगी। तो यह जो यदि देखें तो केरल के जो हमारे साथी हैं, मैं समझता हूं कि इससे उनकी भी शिकायत दूर हो जाती है। जो हमारी रामदेव भंडारी जी हैं इन्होंने लिख करके दिया है। सकरी से निर्मली, झंझारपुर से लोखा, अब यह सब जो है यह हाथ की जो फिंगर होती है इस टाईप की रेलवे लाइन है। अब दिक्कत क्या होती है कि यहां से मान लेते हैं कि लाईन दरभंगा गई है, अब दरभंगा से एक लाईन चली जाती है निर्मली, एक जयनगर चली जाती है, एक इधर चली जाती है फिर निर्मली से बपियाई, झंझारपुर तो इस तरह करके पांचों हैं। अब दिक्कत क्या होती है कि जब रेलवे बजट में हम जोड़ते हैं तो छोटे छोटे लाईन हैं, लेकिन लोगों को लगता है कि राम विलास पासवान खाली बिहार का ही जोड़ रहे हैं जबकि किसी की 20 किलोमीटर, 25 किलोमीटर से ज्यादा की दूरी नहीं है। एक रेलवे लाईन यदि हम लेते हैं ... (व्यवधान) ... जैसे सिंगलौली से हमने ले लिया, ललितपुर सिंगरौली 436 किलोमीटर है। लेकिन इन सब को भी मिला दें तो भी डेढ़ सौ किलोमीटर नहीं होता है। लेकिन जब प्रोजेक्ट में आता हैं तो 10-5 नाम होने लगते हैं। इसलिए जैसा कि हमने माननीय संसद् सदस्य को कहा है कि अभी हमने नरकटियांगंज से दरभंगा होते हुए यह जयनगर से दरभंगा नरकटियांगंज तक हमने लिया है और जयनगर से ले करके यहां बपियाई तक जो है निर्मली से बपियाई तक अभी हमने घोषणा किया है लेकिन मैं आपको इतना विश्वास दिलाता हूं कि जो छोटी-छोटी लाइन हैं सकरी, निर्मली, झंझानपुर, लोखा येजो छोटी-छोटी दूरी की लाइन हैं हैं इनका आ जाने दीजिए। इनकी सर्वे रिपोर्ट आ जाएगी

और हम कहते हैं कि जो हमारा सप्लीमेंटरी बजट आएगी हम उसमें इस पर विचार कर लेंगे। उसी तरीके से गोविन्दराम सिरी जी का जो है, मैं जानता हूं और मैं उनकी भावनाओं को सराहता हूं कि उनके बिलासपुर जोन का जो मामला है वह काफी समय से ... (व्यवधान) ...

श्री अजीत जोगी: इसकी तो घोषणा कर ही दीजिए।

श्री राम विलास पासवान: मैंने कल इसी बात को कहा था कि गाड़ी को तो आप एक महीना बैक गेयर में ले गए। बोलिये और आप जानते हैं कि रेलवे हाथी के समान है। वह बैठता है तो उसको उठने में भी समय लगता है।

श्री अजीत जोगी: कोई "बैक गियर" में नहीं गयी है, गाड़ी चल रही है। आप इसे एक महीने में कर दीजिए, दो महीने में कर दीजिए, लेकिन इस को जरुर कर दीजिए।

श्री रामविलास पासवान: अभी कल-परसों मुख्य मंत्री दिग्विजय सिंह जी आए थे। उन से हमारी बात हुई है। और शायद प्रधान मंत्री से भी उन की ओर आप लोगों की भी बातचीत होने वाली है इस संबंध में अब उपसभाध्यक्ष जी, बातचीत उस दिशा में चल रही है, इसलिए यहां उस के बारे में विशेष कहने की जरुरत नहीं है, लेकिन बातचीत चल रही है।

श्री गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश): यह आश्वासन आप कब तक देते रहेंगे कि बातचीत चल रही है। आप घोषणा कर दीजिए न। आप दो महीने का समय ले लीजिए छःमहीने का समय ले लीजिए और आप कह दीजिए कि बिलासपुर में रेलवे जोन खुल जाएगा।

श्री अजीत जोगी: जितना समय चाहिए महीने, दो महीने ले लीजिए लेकिन इसे कर दीजिए।

THE VICE CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Please, if all the Members ... (Interruptions) ... if all the Members start... (Interruptions) ...

SHRI AJIT P.K. JOGI: No, I am not talking about a different thing ... (Interruptions) ...

THE VICE-CHAIRMAN (Shri G. Swaminathan): Please ... (Interruptions) ... Please take your seat. I will call you ... (Interruptions) Please take your seat

...(Interruptions)... If everyone of your start asking ...
...(Interruptions)... Why can't one person ask?...
...Vee-naji you ask a question.

SHRI GOVINDRAM MIRI Mr. Vice-Chairman, Sir, we are asking the same thing...
...(Interruptions).....

SHRIMATI VEENA VERMA: Let him ask
...
...(Interruptions)... Let him ask...
...(Interruptions)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): She is asking and putting question on behalf of all of you.

SHRI YERRA NARAYANAS-W AMY: Hyderabad...
...(Interruptions)...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): You are so near to the Minister...
...(Interruptions)...

श्रीमती विणा वर्मा (मध्य प्रदेश): मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगी कि मध्य प्रदेश एक बैकवर्ड स्टेट है, द्रायल स्टेट है। वैसे भी हर योजना मध्य प्रदेश में देर से जाती है और देश से उस की बात सुनी जाती है मंत्री जी आप जानते हैं कि बिलासपुर जोन की हमारी एक पुरानी और जायज मांग है तथा उस जायज मांग को हर स्तर पर उठाया गया है, जैसे कि आप ने कहा कि हमारे चीफ मिनिस्टर तक मिले हैं और काफी स्तर पर बातचीत चली है, तो इस जायज मांग पर कब तक विचार किया जायेगा? बिलासपुर जोन कब तक दिया जाएगा? आप एक आश्वासन दे दें कि 2 महीने में, 3 महीने में आप उसे पूरा करवा देंगे।

श्री गोविन्दराम मिरी: माननीय मंत्री जी आप यह जानते हैं कि बिलासपुर के साथ अन्याय हुआ है। यह आप जानते हैं कि जांच नहीं हुई है। इसलिए उसे रेकिटफाय कर दीजिए।

श्री राम विलास पासवान: जहां तक मध्य प्रदेश का सवाल है, मैं रेल मंत्री की हेसियत से कहना चाहता हूँ कि चाहे रेलवे प्रोजेक्ट हो या कोई दूसरा काम हो चूंकि वह पिछड़ा हुआ प्रदेश है और बिलासपुर बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, इसलिए उस की प्राथमिकता को हम किसी से कम नहीं रख रहे हैं। अब जहां तक रेलवे जोन का सवाल है, आप नहीं कर सकते कि मध्य प्रदेश में जोनल अफिस नहीं दिया गया है ...
(व्यवधान)...

श्री अजीत जोगी: उपसभाध्यक्ष जी, हम 56 के 56 सांसद आपसे मिले थे,

प्रधान मंत्री जी से भी मिले थे और अभी भी हम तीनों एक ही शहर के बोल रहे हैं। वह भी बिलासपुर के हैं, ये भी बिलासपुर की हैं और मैं वह भी बिलासपुर के हैं, ये भी बिलासपुर की है और मैं भी बिलासपुर का हूँ।

श्री विष्णु कान्त शास्त्री (उत्तर प्रदेश): और आप तो राम विलास हैं, बिलासपुर का काम राम विलासपुर नहीं करेंगे तो कौन करेगा?

SHRI RAM VILAS PASWAN: Sir, I have already stated that we have given top priority to Madhya pradesh. A zonal office has already been established there....
...(Interruptions)...

SHRI AJIT P.K. JOGI: Sir, we have named our city, Bilaspur, after his name.

SHRI RAM VILAS PASWAN: Now, the hon. Member's demand is for Bilaspur.

और मैंने कहा है कि बिलासपुर के संबंध में काफी बातचीत सरकारी स्तर पर हो चुकी है। अभी चीफ मिनिस्टर, मध्य प्रदेश आए थे और फिर आने वाले हैं। चूंकि यह अकेले रेलवे मिनिस्ट्री का मामला नहीं है, कैबिनेट का मामला है, कैबिनेट से अप्रूवल लेना पड़ता है, इसलिए मैं माननीय सदस्यों से इतना ही कहना चाहता हूँ जितनी आप की चिंता है, उतनी ही मेरी भी चिन्ता है और मैं इस मामले में आप की रेल मंत्री की हेसियत से मदद करने का काम करूँगा, इतना ही विश्वास दिलाना चाहता हूँ।

श्री एस.एस.अहलुवालिया: उपसभाध्यक्ष जी, आहिल्या ने इंतजार किया राम का कि वह आकर मुझे आप मुक्त करेंगे और पत्थर की शिला से असली रूप प्रदान करेंगे और बिलासपुर राम विलास का इंतजार कर रहा है। अब तो राम विलास उसका आहिल्या की तरह उद्घार कर दें।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Ahluwaliaji, you have been asking about Punjab. Now you allow them to ask about Madhya Pradesh.

श्री अनन्तराय देवशंकर दुवे (गुजरात): उपसभाध्यक्ष जी, मैं एक छोटी सी बात कहता हूँ। सब लोगों ने मंत्री जी से जो मांगा, वह उन्होंने दिया है। मैंने कुछ मांगा नहीं है, मैंने केलव यह सवाल उठाया था कि रेलवे की जो सैकड़ों एकड़ फालतू जमीन पड़ी है, उसके लिए कुछ पालिसी बनाइए क्योंकि एनक्रोचमेंट होते जा रहे हैं। इसका उन्होंने जवाब दिया ही नहीं। मैंने कुछ मांगा नहीं

है। यह आपकी भलाई के लिए, की भलाई के लिए रेलवे भलाई के लिए मैंने बात की है। इससे रेलवे का भी हित है।

श्री राम विलास पासवानः उपसभाध्यक्ष जी, माननीय सदस्य को मैं समझा नहीं पाया। मैंने जवाब दिया था कि यह पालिसी मैटर का सवाल है और यह बात सही है। मैंने विस्तार से बताया था कि लाखों एकड़ इस तरह की रेलवे के पास जमीन है और रेलवे उस जमीन को उस परपरज के लिए रखती है कि जरुरत पड़ तो हम इमोडिएट हटाकर अपना काम करते हैं। यदि हमने रेलवे ने नियम बना दिया और हमने अधिकारियों को अधिकार दे दिए, सौंप दिए कि आप रेलवे की जमीन को चाहे ट्रांसफर कर सकते हो, बेच सकते हो, उपयोग में ला सकते हो तो हमको कभी कभी इस बात का भय लगता है क्योंकि रेलवे के पास इतनी जमीन है कि उसका हिसाब किताब रखना मुश्किल है, जैसे किराजा-महाराजा को जमीन की हिसाब बाद में मुश्किल हो गया। तो उस तरीके से हो सकता है, उसकी भी दिक्तत आ सकती है और करपान हो सकता है, इसलिए हम लोगों ने यह तय किया कि जो नीचे की जमीन है वह रेलवे के अधिकार में रहे और ऊपर का जो हिस्सा है, फर्स्ट फ्लॉर से लेकर, उसको हम जैसे चाहें उपयोग में लाने का काम करें। यह पालिसी का मामला है और यह कैबिनेट के विचाराधीन है। रेलवे की तरफ से वह कागज आगे बढ़ाया जा चुका है। यह मैं आपकी जानकारी के लिए बता देना चाहता हूँ।

उपसभाध्यक्ष जी, हमारे एक साथी ने मुरादाबाद के संबंध में कहा था। मैं समझता हूँ कि मुरादाबाद एक औद्योगिक नगरी है और वहां काफी हैंडीक्राफ्ट का काम होता है। सदन को यह जानकर खुशी होगी कि जो नई दिल्ली से काठगोदाम के बीच सुपर फास्ट ट्रेन चलती है, उसमें हमने यह किया है अभी तात्कालिक स्तर पर गरमी के महीने के लिए लेकिन उसमें भी हमने निर्णय लिया है कि वह साल भर जो है सप्ताह में एक दिन मुरादाबाद के रास्ते काठगोदाम और दिल्ली के बीच चला करेगी। यह सुपर फास्ट ट्रेन होगी।

श्री ओम प्रकाश (दिल्ली): उपसभाध्यक्ष जी, मैंने माननीय मंत्री महादय को एक पत्र लिखा था और उसमें सुझाव दिया था कि दिल्ली के हजरत निजामुदीन स्टेशन को ईस्ट की ओर, यमुना पार पूर्वी दिल्ली की ओर खोल दिया जाए और जो निजामुदीन पुल है उसके साथ इस स्टेशन को जोड़ दिया जाए। इससे यमुनापार क्षेत्र में, जहां दिल्ली की एक-तिहाई आबादी रहती है, उसको

3 बहुत सुविधा हो जाएगी। दूसरा इतनी बड़ी दिल्ली के उस पार के लोगों को सुविधा हो जाए। उस क्षेत्र में विशेष रूप से कमजोर वर्ग के लोग रहते हैं, उसको इससे सुविधा प्राप्त हो सकती है। मेरा नियेदन है कि मंत्री महादय अगर उचित समझें तो इस पर अपनी प्रतिक्रिया दे दें। मैं ने निजामुदीन स्टेशन को ईस्ट दिल्ली साइड में खोलने का सुझाव दिया था, उस संबंध में और यमुना पार क्षेत्र में कहीं उपयुक्त स्थानों पर एक दो ऐसे स्टेशन बढ़ाकर वहां के लोगों को सुविधा देने के संबंध में, इस पर अपनी प्रतिक्रिया आप दे दें।

श्री राम विलास पासवानः सर, दिल्ली में जो यातायात का और प्रदूषण का मामला है, आज यह सबसे बड़े पोल्यूटेड शहर के रूप में आ गया है। अभी जो हमें दिल्ली की जानकारी है, एवरेज 11 किलोमीटर की रफ्तार से यहां गाड़ी चलती है और अगले पांच साल बाद पांच किलोमीटर की रफ्तार से भी यहां गाड़ी नहीं चल पाएंगी। इसलिए जरुरत इस बात की है कि जो दिल्ली का ट्रैफिक है, बारे में गंभीरता से विचार करें। हम लोगों ने, सरकार ने एक बैठक बुलाई थी और जो नेशनल कैपिटल है, जिसमें दिल्ली भी है, उत्तर प्रदेश भी हरियाणा भी है, यह सारे के सारे प्रदेश जो आते हैं उनके प्रतिनिधियों को इस बैठक में बुलाया गया था और रेलवे के पास 59 एकड़ जो जमीन आते हैं उनके प्रतिनिधियों को इस बैठक में बुलाया गया था और रेलवे के पास 59 एकड़ जो जमीन आती थी, उस 59 एकड़ जमीन हमने दे दी। जैसा मैंने कहा था पश्चिम बंगाल के एक साथी को, कि यह मामला जो है वह अर्बन डिवलपमेंट मिनिस्टरी का है, वह कर रही है।

आपने रेलवे स्टेशन के बारे में कहा है। इसके लिए हमको दिल्ली की प्लानिंग करनी होगी, रेलवे की प्लानिंग करनी होगी, यह जो नयी कैपिटल है, उसके तहत हमें प्लानिंग करनी होगी और नए ढंग से विचार करना होगा। आपका जो सुझाव है, वह बहुत ही अच्छा सुझाव है और मैंने उसे रेलवे बोर्ड के पास विचारार्थ भेज दिया है।

आपकी जानकारी के लिए मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हम चाहते हैं कि नयी दिल्ली रेलवे स्टेशन का और डिवलपमेंट हो क्योंकि जो पहाड़गंग का इलाका है वह इतना कंजेस्टेड हो गया है कि अक्सर वहां ट्रैफिक जाम रहता है। इसलिए जो दिल्ली का अजमेरी गेट का हिस्सा है, उस ओर हम रेलवे स्टेशन का विस्तार करने की सोच रहे हैं और इसी महीने या अगले महीने हम उसका शिलान्यास करेंगे। आपने जो सुझाव दिया है जमुना पार इलाके के बारे में, हम चाहेंगे कि एक दिन

आप आ जाएं, हम लोग रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के साथ बैठकर बातचीत करेंगे और जो भी फीजेबर होगा, वह हम अवश्य करेंगे, यह हम आपको विश्वास दिलाते हैं।

SHRI YERRA NARAYANASWAMY
(Andhra Pradesh): Sir, Members from Andhra Pradesh belonging to all the parties of both Houses have unanimously demanded that Waltair Division be included in the South Central Railway.

श्री राम विलास पासवान : अभी हम लोगों ने इस डिवीजन और जोनल ऑफिस का ज्युरिस्टिक्शन तय नहीं किया है क्योंकि उसमें ऐडमिनिस्ट्रेटिव प्रॉब्लम के साथ पोलिटिकल प्रॉब्लम भी है। इसलिए हम चाहते हैं कि पार्लियामेंट का सेशन जब समाप्त हो जाए, उसके बाद हम संबंधित राज्य के एम.पीजे और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को बुलाकर बात करें और इसे तय करें। हम चाहते हैं कि पूरे देश में जो ज्युरिस्टिक्शन का मामला है, चाहे वह जोनल ऑफिस का मामला हो, चाहे डी.आर.एम. ऑफिस का मामला हो, उसको हम तय करें। मैं माननीय सदस्य को विश्वास दिलाता हूँ कि बिना आपकी राय लिए हुए कोई निर्णय इस संबंध में नहीं लिया जाएगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Mr. Thalavai Sun-daram wants to ask something about Tamil Nadu.

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM
(Tamil Nadu): Sir, there is only one train operating between Chennai and Kanyakumari. Now there are only two AC coaches, one for Tuticorin and another for Kanyakumari. We made representations to the Minister and the Railway Board. Last week I met the General Manager also. We want additional compartments in that train, either an AC coach or a first class coach, because Kanyakumari is a historical place. That is one point.

Another point is, we made several representations to the Minister for the release of emergency quota in Delhi. There was one incident yesterday. An

MP colleague of ours had approached the Minister's office for the travel of his own

sister by the Tamil Nadu Express from Delhi to Kanyakumari, but they never released the emergency quota for her. Your officers are releasing the emergency quota only for railway employees and not for MPs. The Minister should consider the MPs also for the emergency quota. At least, you can increase the quota

SHRI R. K. KUMAR (Tamil Nadu): Not only in Delhi, but in Chennai also it is the same problem.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): I may also tell the Minister that emergency quotas are released everywhere except in Delhi. In Delhi, MPs are finding it extremely difficult to send back the people who come from their constituencies, and there is no emergency quota. People are going to the Minister's office, and there also it is not being given. At least some quota has to be given.

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM: Sir, several Members are there in Delhi. Yesterday there was an incident where an MP's own sister was not given reservation from the emergency quota.

SHRI RAM VILAS PASWAN: Sir, whatever direction you have given will be followed.

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM: What about additional accommodation in the Kanyakumari Express?

श्री राम विलास पासवान : महोदय, हमने निजामुदीन से मद्रास की जो राजधानी थी, उसको एक दिन से बढ़ाकर दो दिन कर दिया है। इसी तरह से कोयंबटूर से बंगलौर तक की शताब्दी एक दिन से तीन दिन कर दी गई है। मदुरै से इरोड लिंक एक्सप्रेस सप्ताह में दो बार नयी दिल्ली के रास्ते जम्मु तक चलाई है। आपने कन्याकुमारी से चेत्रई तक के लिए कहा कहा है, उस पर हम विचार करेंगे। उपसभाध्यक्ष जी मुझको खुशी है कि राज्य सभा में जो सबसे अच्छी बात है कि मैं जब यहां रेलवे के संबंध में आता हूँ तो जो पौलिसी आप मैटर है वह पौलिसी आप मैटर ज्यादा होता है और वह हमारे लिए रेलवे के लिए भी बहुत ही लाभदायक और उत्साहवर्द्धक है। इसके अलावा जैसा कि हमारे साथी ने कहा है, जो भी आपके छोटे-छोटे पौइंट

हैं, जो आपने मद्दे उठाए हैं फिर आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि हम आपको एक महीना, डेढ़ महीना के अंदर उन सारे मद्दों के ऊपर आपको हम लिखित रूप में क्या कार्रवाई की गई है उसको हम भेजने का काम करेंगे। उपसभाध्यक्ष जी, इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको तमाम सदस्यों को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और मैं इस विधेयक को लौटाने का प्रस्ताव रखता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): I shall now put ...

SHRI JOHN F. FERNANDES (GOA): Mr. Vice-Chairman, Sir, I have

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): No, no. Now I am putting the motion to vote.

SHRI JOHN F. FERNANDES: Sir, I have asked a pertinent question, the Konkan Railway in Goa is destroying the paddy fields. As a result, the farmers are losing their crops for the last four or five years. They should be compensated by the Railway Ministry. The crops have been destroyed because you have put the mud embankments. There is no flow of water from the river to the paddy fields. So, crops have been destroyed for the last four or five years.

SHRI RAM VILAS PASWAN: After this Bill is returned, you come to my office. I will talk to the Chairman of the Konkan Railway in your presence.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): I shall now put the Motion regarding consideration of the Appropriation (Railways) No. 3 Bill 1997 to vote.

The question is:

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1997-98 for the purpose of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill. Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री राम विलास पासवानः मैं प्रस्ताव करता हूँ कि: इस विधेयक को लौटाया जाए।

The question was put and the motion was adopted.

DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF WELFARE

श्री सुन्दर सिंह भंडारी (राजस्थान): उपसभाध्यक्ष महोदय, कल्याण मंत्रालय के संचलन के संबंध में मैं कुछ बातें सरकार के सामने रखना चाहूँगा। एक आम शिकायत है कि इस मंत्रालय के ऊपर कम रूपया ग्रोवाइड किया जाता है। लेकिन उससे भी बड़ी शिकायत है कि जो कुछ साधन उपलब्ध किए जाते हैं उसका समुचित उपयोग नहीं होता। मुख्य क्षेत्र राज्यों के आधार पर है और कल्याण के काम अधिकतर राज्यों के मार्फत होते हैं। लेकिन राज्यों के साथ तालमेल रखने के काम में बहुत सुधार की आवश्यकता है, उसके संबंध में क्या प्रगति हुई है इसकी जानकारी प्राप्त नहीं होती, क्योंकि कई बार केन्द्र की तरफ से ज्यादा जाने वाले पैसा मैविंग शेयर के अभाव में बगेर उपयोग में आए पड़ा रहता है।

[उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम पीठासीन) हुए]

यहां तक कि यह जो पैसा एक काम के लिए दिया गया है यह किसी दूसरे काम पर डायर्वर्ट हो जाता है। सवाल यह है कि इस सामले में सालों बीत जाने के बाद भी क्या प्रगति हुई है, क्या सुधार हुआ है, कितना सामंजस्य बढ़ा है और फैंड जिस किम के लिए दिए जाएं वह उसी काम पर खर्च किए जाएं, इसकी क्या व्यवस्था की जाती है।

1993 में एक बात कही गयी थी कि इसके लिए आवश्यक स्टाफ की कमी है। अब यह सवाल खड़ा होता है कि आज चार साल हो गये हैं, हम चाहते हैं कि मंत्रालय की तरफ से इस बात पर प्रकाश डाला जाए कि स्टाफ की कमी, जिसकी वजह से आवश्यक अनुभव होने के बाद भी उन मुद्दों पर खर्चा नहीं हो रहा, उसमें कितना सुधार हो रहा है, उसके सुधार के लिए कौन से कदम उठाए जा रहे हैं? कौन सी स्कीम्स अंडर कंसीड्रेशन है कि स्टाफ की कमी आप पूरी कर सकें। यह जितनी योजनाएं चली हैं, नॉन गवर्नमेंट ऑर्गाइजेशंस