

Bratin Sengupta, 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 (SHRI G. 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 घटने के बाब्बा में यह कहा था कि मैं सिर्फ़ पालिसी 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 वह कोशिश भी की कि जितने माननीय सदस्य हैं, उनके गज्ज के क्या-क्या प्रोजेक्ट्स हैं और उनमें क्या-क्या प्राप्ति हुई है, किन्तु ऐडिंग्स हैं, सबसे लेकर, प्रोजेक्ट्स से लेकर देन तक, वे मैंने हर माननीय सदस्य को लिखार भेजे हैं।

हो सकता है कि कुछ माननीय सदस्यों को नहीं मिले हों। मैंने पास पूरे के पूरे प्रोजेक्ट्स हैं। वे मुझसे दुबाय ले सकते हैं। यहां कुछ मुद्दे उठाये गये हैं। प्र० राम कापसे जी यहां नहीं हैं उन्होंने पिछली बार भी मुद्दा उठाया था और इस बार भी। उनका सबसे पहला मुद्दा स्टैंडिंग कमेटी के संबंध में है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आप जानते हैं कि स्टैंडिंग कमेटी जो बनाइ गई थी उसका मुख्य उद्देश्य यह था कि हम हर मंत्रालय के ऊपर यहां चर्चा नहीं कर पाते हैं और अंत में मंत्रालय की अनुदान मोर्गे बिना बहस के ही पास करता देती होती है। इसलिए स्टैंडिंग कमेटी में जब सदस्य रहेंगे तो उसमें गहराई से जाएंगे और उसके ऊपर छानबीन कर के अपने सुझाव लिखने का काम करेंगे। रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी ने कई महत्वपूर्ण सुझाव दिये हैं जिनमें एक सुझाव यह है कि सर्वे क्रम काम जल्द से जल्द होना चाहिये और समय के अन्दर होना चाहिये। मैं समझता हूँ कि यह जो सुझाव है, यह काफ़ी महत्वपूर्ण सुझाव है। स्वाभाविक है कि माननीय संसद् सदस्यों द्वारा और रेलवे के दृष्टिकोण से भी नये नये सर्वेक्षण के कार्य करने होते हैं। इसमें जो हमाया इन्फ्रास्ट्रक्चर होना चाहिये, वह मजबूत होना चाहिये। जो हमारे पास अभी है, वह इसके लिए सक्षम नहीं है। इसलिए हम उसको निश्चित रूप से मजबूत करेंगे और बढ़ाने का काम करेंगे। उसी तरीके से स्टैंडिंग कमेटी ने कहा कि बैकवर्ड एरिया का डिप्निशन होना चाहिये। अभी तक जो हमने बैकवर्ड एरिया का डिप्निशन माना है, वह वही माना है जो प्लानिंग कमीशन के तहत है और जो फाइंस कमीशन और फाइंस कमीशन जिस एरिया को बैकवर्ड एरिया मान रहा है, उसी को हमने बैकवर्ड एरिया माना है लेकिन निश्चित रूप से हम इसको आइडीएफ़ करेंगे। तीसरी उन्होंने कहा कि प्रोजेक्ट जब हम फाइंस इ

करते हैं या पालियर्मेट में जब हम प्रोजेक्ट को रखते हैं, जब हम रेलवे बजट रखते हैं तो उसके पहले जो उसकी शर्तें हैं प्लानिंग कमीशन, एक्सपेंडेड बोर्ड, सीजीसीआरए से उसे पास होना चाही है। मैं समझता हूँ कि यह संसद् सर्वोपरि है यह मुद्दा हमारे सम्में 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 बैकवर्ड घाटा होता है इसलिए प्लानिंग कमीशन, एक्सपेंडेड बोर्ड या सारे प्रोजेक्टर लाए गए। इसमें अभी का जो है, इसमें हमारे सामने दिक्त यह है कि यदि हम सारे प्रोजेक्टर को पूरा करना शुरू कर देंगे तो मैं नहीं समझता हूँ कि किसी भी साल में एक भी प्रोजेक्ट को हम पार्लियर्मेट 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। बैकिंग जब प्लानिंग कमीशन देखता है तो प्लानिंग कमीशन यह देखता कि जिस एरिया में रेलवे लाइन ले जा रहे हैं तुमसे रेलवे का फायदा है या नहीं है। हम जान-जून 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 आरएओआर० ट्रैगे, रिटर्न ट्रैगे तो निश्चित रूप से जब हम को घाटा लगेंगे तो प्लानिंग कमीशन उसको पास नहीं कर सकता है। पिछे उसी तरीके से एक्सपेंडेड बोर्ड होता है, एक्सपेंडेड बोर्ड में सिर्फ़ रेलवे के अधिकारी नहीं होते हैं उसमें एक्सपेंडेक्चर सेकेटरी होते हैं, दूसरी मिनिस्टरीज के सेकेटरी होते हैं, सभा लोग बैठ कर के मापदंड तय करते हैं बैकिंग इन सभा लोगों को एक ही उद्देश्य रखता है कि रेलवे को अपने इन्हें इंटर्नल रिसेसेंज़ पैदा करने चाहिये कि जिससे रेलवे दूसरी पर आक्रित नहीं रहे। हमारे सामने लायारी यह है कि रेलवे को जितने इंटर्नल रिसेसेंज़ हैं सिर्फ़ उन रिसेसेंज़ को जब हम देखते हैं तो हमारे जो डबलपर्मेट के काम हैं या जो माननीय संसद् सदस्यों के सुझाव हैं उनमें से हम एक भी पूरा नहीं कर पाएंगे। अभी 3500 करोड़ रुपया पांचवें वेतम 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 तो हम बहुत सारी नयी रेलवे लाइनों का काम कर सकते थे। इस बार हमने रेलवे लाइनों के ऊपर काफ़ी पैसा रखा है। एव्रेज यह 210 करोड़ रुपया रखा जाता था,

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

लेकिन यह उन कठिनाइयों के बावजूद है जबकि हमको 3500 करोड़ रुपए फिरफुट पे कमरिशन के लिए रखने पड़ रहे हैं। एक समय में हमारे सामने यह भी नौबत आ गयी कि क्या हम हालीडे मना लें इस बार। कह दें कि ठीक है जो प्रोजेक्ट्स हैं उनमें ही रहेंगे हम इनको न बढ़ाएंगे और न कुछ करेंगे। मिर हमने सोचा वह उचित नहीं है। इसलिए 3500 करोड़ के बावजूद भी हमने पिछले साल का जितना हमारा प्लान का साइज था उसको रखने का काम किया। रखा ही नहीं बल्कि हमने कोशिश की कि न्यू रेलवे लाइस के ऊपर हम जहां ज्यादा से ज्यादा पैसा लगाने का काम कर रहे हैं वहीं चाहे ऐलिंग 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 सिर्फ इतना ही उसमें जितना पिछले पैसा दिया था उतना रखने का काम करें। इसलिए मेरा सिर्फ इतना ही आपसे निवेदन है कि यदि हम उस स्टैडर्ड को मानकर चलेंगे और जो स्टैडर्ग कमेटी की रिपोर्ट है जो सदन के ऊपर है तो मैं नहीं जानता हूँ कि चाहे शम विलास पासवान रेलवे मिनिस्टर हों या कोई भी दूसरे रेल विनियोग हों वे किसी भी प्रोजेक्ट को पार्लियामेंट के सामने ला सकेंगे कि नहीं ला सकेंगे। चूँकि अभी तो यह होता है कि हम जब एक बार प्रोजेक्ट को लाते हैं, एक बार जब पार्लियामेंट एप्लावल दे देती है तो मिर एक जिम्मेदारी हो जाती है गवर्नमेंट की भी और गवर्नमेंट में यदि प्लानिंग कमीशन उसको एप्लाव नहीं भी करता है, एकपैड बोर्ड नहीं भी उसको पास करता है तो सी०सी०इ०ए० को इतना अधिकार है कि वह सबको ओवर रूल करके अपना रिकेंडेशन 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 किछी बार कहा था कि महाराष्ट्र में बाबर्द ही नहीं है। बबर्द भले ही मालूम पड़े कि रेल के दृष्टिकोण से एडवार्ड है लैकिन जहां हम मराठवाड़ा को देखते हैं या जो दूसरे एरियाज हैं उनको देखते हैं तो वहीं पिछड़ापन काफी है। पिछड़ी बार हमने एक बोड-बैजनाथपुर लाइन दी। यदि उसको देखने का काम करेंगे तो यह पार्लियामेंट से पास हो चुका था लेकिन सी०सी०इ०ए० के द्वाये एप्लावल नहीं हो पाया था। उसको किसी तरह से करके हमने पिछले बजट में हमने सी०सी०इ०ए० के द्वाये पास करवाने का काम किया। उसी तरह से गंगापुर-दौसा का मामला है, उदयपुर-चित्तौड़ का

मामला है। ये सारे के सारे पड़े हुए थे। उनको किसी तरह से निकालने का काम किया। अपनी हमने मध्य प्रदेश में जो एक लाइन ली है ललितपुर-सिंगारौली, यह एक बिल्कुल बैकवर्ड एरिया की लाइन है। यदि हम सारे क्राइटरिया में जाते तो हमको नहीं लगता कि 10 साल या 25 साल में भी उस लाइन को स्थान मिल पाता। हम मध्य प्रदेश में गए थे। मध्य प्रदेश के चीफ मिनिस्टर दिव्यजय लिह जी ने कहा कि अधिकापुर-विश्वामित्र की लाइन जो है यह बहुत इम्पारेटर लाइन है। जब हम भोपाल गए थे तब कहा था। उस लाइन को हमने बजट में इस बार जोड़ लिया लेकिन सब्जेक्ट दु हमने कह दिया, बिल्यरेस है—नेससरी जो बिल्यरेस होता है। हम काम तभी टेकअप करेंगे जबकि हम सारी की सारी जो स्वीकृतियां हैं जो शर्तें 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 अ सकते हैं लोक सभा में या राज्य सभा में, आप नहीं पेश कर सकते हैं तो मैं समझता हूँ कि वह संभव नहीं हो पाएगा। उसी तरीके से पश्चिमी बंगाल का जो एक प्रोजेक्ट है उसका बिल्कुल ही रेलवेरेशन इस बार हम लोगों ने करने का काम किया है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इसमें थोड़ा विचार करने की आवश्यकता है और यह सदन सवैरपरि है। इसलिए मैंने कहा कि सदन के सामने इसको छोड़ देता हूँ। उसी तरह से सिक्कोरिटी का मामला है। सिक्कोरिटी के मामले में हम लोग प्रयत्नशील हैं और हम लोगों ने अभी डी०बी० की बैठक बुलावायी। होम मिनिस्टर के साथ हमारी बातचीत हुई और उसके बाद स्टेट्स के डी०बी० पुलिस और डी०बी०, आर०पी०ए० की बैठक हमने बुलायी। बैठक बुलाने के बाद हम लोग उस दिशा में स्वयं संघर्ष 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 इम्पारेटर रेलवे स्टेशन हैं वहां हम क्लोज सरकिट टी०बी० लागाएंगे जिससे कि ये जो टारट्स बौरैह हैं जो लाइन में लगकर गलत ढंग से रिजियेशन करता होते हैं ये कहीं पाकेटमारी का काम होता है वह स्कें। इसमें कम से कम एक हूँयूमन 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 बाय नेचर क्रिमिलन्ज 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 उसमें

अलग हो जायेंगे। दूसरी बात, लोगों के मन में भय भी रहेगा कि कहीं से मानिटरिंग 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 डिव्हें में घुसता है तो फिर किसी को जानकारी नहीं रहती उस डिव्हें के अलावा कि दूसरे डिव्हें में क्या हो रहा है। उसके लिए हम लोगों ने सोचा था और पहले तो था कि हम स्टेशन से ले करके और पूरे को क्लैवर्ट करें और वायरलैस सिस्टम के माध्यम से आपरेट करें। लेकिन उसमें काफी धरणीश 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 पूरे के पूरे रेल के अंदर बात-चीत कर सकते हैं। एक ड्राईवर के पास रहे, एक सैट गार्ड के पास रहे और एक सैट जी-आरपी०, आरपी०एफ० के जो जवान हैं, सैंक्योटी आफिसर हैं उनके पास रहे जिससे कि आपस में कैनेसन होता रहे। मैं समझता हूँ कि इससे काफी फायदा होगा। तो ये कुछक चीज़े हैं जो कि हम लोग कह सकते हैं कि उसके उपाय कर रहे हैं। कुछेक और भी चीज़े हैं जिसमें सिग्नलिंग व्यवस्था को मजबूत करना आदि है। यह मैं इसलिए कहना चाह रहा था कि जो सैंडिंग कमेटी की कल आपने बात कही उसमें यह कुछेक मुद्दे 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 बॉबे के प्रति बहुत ही उदासीन है और उन्होंने यह भी कहा कि जो वर्ल्ड बैंक से 3500 करोड़ रुपया डिवैलपमेंट के लिए मिलने वाला था वह रेलवे की नैलोजेंसी के कारण नहीं मिल पाया। मैं समझता हूँ कि यह चार्ज बिल्कुल ही निराधार है। जहां तक उन्होंने स्वयं कहा है बॉबे में पूरे देश के जितने पैसेजर चलते हैं, एक करोड़ दस लाख पैसेजर पूरे देश में चलते हैं, उसमें से 55 लाख पैसेजर अकेले बॉबे में यात्रा करते हैं और बॉबे के पैसेजर्स को ध्यान में रखते हुए हमने एक नया पैसा भी जो सर्वबन पैसेजर है, हालांकि हमारे ऊपर बहुत ही आर्थिक दबाव था फिर भी हमने एक नया पैसा भी कहीं किया मैं 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 डिवैलपमेंट के लिए मिलने वाला था। इस संबंध में मैं कहना चाहता हूँ कि राम कापसे जी और हमारे दूसरे सदन के साथी राम नायक जी और चीफ मिनिस्टर, महागढ़ के साथ परसों

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

श्री अंजीत जोगी (मध्य प्रदेश): राजनीतिक काण हैं।

श्री रामविलास पासवान: इस संबंध में मैं सिर्फ जानकारी आपको दे दूँ कि जो एम्यूटी०पी० फेज 1 है, तो यह जो अभी बात कह रहे थे फेज 2 की, लेकिन प्रोजेक्ट वन जो था वह 1984 में शुरू हुआ था। लेकिन 1984 में यह सिर्फ रोड के लिए था। फिर बाद में जब एम्यूटी०पी० सैकंड के लिए जब गज्ज 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 इंट्रीप्रेटेड एप्रोच रोड, जिसमें रेल और रोड दोनों होना चाहिए, इसके लिए आप प्रोजेक्ट बना करके भेजेंगे। उसके बाद गज्ज सरकार ने उसको स्वीकार कर लिया और उसमें फिर उन्होंने तत्कालीन रेल मंत्री से बात-चीत की। उसमें जो निर्णय लिया गया था यह निर्णय लिया गया कि आधा खर्च रेलवे वहन करेगा और आधा खर्च महागढ़ सरकार वहन करेगी। जबकि जनतानी रेलवे 1/3 से ज्यादा पर कभी स्वीकार नहीं करती है।

चाहे वह चेन्नई का मामला हो या और जगह पर, इस तरह के प्रोजेक्ट्स से रेलवे एक-तिहाई देती है, लेकिन वृक्ष कर्वल बैंक का मामला था और महागढ़ सरकार ने स्वयं बात-चीत की पहल की थी, इसलिए सिर्फ महागढ़ के लिए एक एक्सेसन या अपवाद के स्वरूप रेलवे ने यह स्वीकार कर लिया कि आधा पैसा हम लगायेंगे और आधा पैसा उस में सर्वरक्ष प्रोजेक्ट का रखा गया। उसमें यह भी कहा गया कि एक-तिहाई खर्च सर्वबन प्रोजेक्ट पर होगा, एक-तिहाई महागढ़ की रेलवे के ऊपर और एक-तिहाई पूरे रेलवे के बजट के ऊपर खर्च होगा। फिर इस में यह भी तय हुआ कि जो बाटा होगा, वह स्टेट गवर्नमेंट लेवी लगाकर पूरा करेगी। उपसभाध्यक्ष जी, मैं सदन का अधिक समय नहीं लेना चाहता। एम्यूटी०पी० में करीब-करीब 10 प्रोजेक्ट्स हैं। 1993-94 के इस प्रोजेक्ट के ऊपर 1526 करोड़ रुपए का खर्च होने का अनुमान था। वर्ष 1995 में वर्ल्ड बैंक ने 38 लाख डॉलर्स देवर इंटरेशनल कंसल्टेंसी द्वाय स्टडी करने की अपनी सहमति दी और मार्च 1996 में वर्ल्ड बैंक की सहमति के आधार पर रेलवे बोर्ड द्वाय कंसल्टेंसी दे दी गयी। उपसभाध्यक्ष जी, इस कंसल्टेंसी

में चार एरिया रखे गए, थे—एक था कोर डिज़ाइन इम्प्रूवमेंट, दूसरा डी-जी-सी को एसी में परवर्तित करना, तीसरा था कम्प्यूटर स्टीमुलेशन स्टडी करना और चौथा, जोकि सब से महत्वपूर्ण था स्टडी ऑफ इंस्टीट्यूशनल चेंजज जिस में जोन, कापोरेशन बनाना आदि था। उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे के पास यह रिपोर्ट अप्रैल में अई और उस में तीन चीजों की अनुशंसा की गयी थीं। एक रिकमेंडेशन थी कि बैंक डबलपर्मेट कापोरेशन की स्थापना की जाय। दूसरी थी कि जोनों का कार्यान्वयन कापोरेशन करेगा और तीसरी थी कि आपोरेशन, मेट्रोेस, कंस्ट्रक्शन या फारमेंसियल इम्परीकेंशंस का काम कापोरेशन देखेगा। रिपोर्ट एक आपोरेटिंग सेक्शन जिस में मेट्रोेस 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 प्रिसिपल स्क्रेटरी 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 साझाहाना की है। उन्होंने कहा है कि रेलवे ने बहुत पॉर्जिटिव रुख अपनाने का काम किया है। उस के बाद दोनों ने मिनिट्स लाइन ऑफ एक्शन तय किया और अपौ बह मामला वहां पड़ा। हुआ है, लेकिन वर्ल्ड बैंक ने उस प्रोजेक्ट को अपील करका नकारा नहीं है परंतु हम जानते हैं कि वर्ल्ड बैंक की एक टैक्सिक्स होती है। अब जब हम रेलवे चलाते हैं तो रेलवे का आपोरेशन कैसे हो और सारी चीज कैसे हो, यह वर्ल्ड बैंक अगर हम को डिवेट करना शुरू कर दे तो मैं समझता हूं कि कोई भी समाननीय मंत्रालय या सरकार उन की हर डिक्टेट को बदास्त करने के लिए तैयार नहीं होगा और मुझे डिस्क्लोज नहीं करना चाहिए। मैंने उस समय चीफ मिनिस्टर को कहा था कि जिन्हें कम रेट पर वर्ल्ड बैंक पैसा देने को तैयार है, दूसरे इंटरनेशनल फारमेंसियल इंस्टीट्यूशंस भी उतना पैसा देने रेट पर देने के लिए तैयार है, लेकिन हम जानबूझकर डायल्फूट नहीं करना चाहते हैं ताकि हमारे मोटिव के ऊपर किसी को डाउट न हो कि हम जानबूझकर डायल्फूट करना चाहते हैं। लेकिन जब हम कापोरेशन मानने को तैयार हैं, जब हम सारी चीज मानने के लिए तैयार हैं तो उन को बता लगा है कि आपोरेटिंग उन के अंडर में देने का काम करें। उपसभाध्यक्ष जी, सिर्फ सबवन रेलवे में ही तो गाड़ी नहीं चलती है, बॉर्ड 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 टैक्सिक्स अपना रहा है, उस में कहीं-न-कहीं हमारे मित्र भी आ रहे हैं जिस को रेलवे मंत्रालय बदास्त करने के लिए तैयार नहीं हैं। हम नेशनल इंटरेस्ट को सामने रखेंगे और इस मामले में बुकें का काम नहीं करेंगे। यह मैं सदन को साफ तौर से बताना चाहूँगा और मैं अप जी जानकारी के लिए बता दूं कि उन्होंने जो 10 प्रोजेक्ट्स रखे हैं, उन 10 प्रोजेक्ट्स में अभी बिना बर्ल्ड बैंक की सहायता और बिना एज्य सरकार की सहायता के हम 4-5 पर काम करा रहे हैं। उन के बारे हम बैठे हुए नहीं हैं। यह कुर्ला-भांडुप लाइन हम कर रहे हैं। शांतांकुर से बोरेली 5वीं लाइन हम कर रहे हैं। डी-जी-सी में एज्यों का कन्वर्सन हम कर रहे हैं। 9 से बढ़ाका 12 डिब्बे का हम कर रहे हैं। ऐसे दस में से चार-पांच हमारे इम्पोर्ट्स का हैं। वह हम कर रहे हैं। इसके बाबजूद हमने नहीं देखा है कि वर्ल्ड बैंक ने कहीं लिखकर रिकैर्ड किया है। माननीय संसद सदस्य किस आधार पर कह रहे हैं कि उन्होंने रिकैर्ड किया है? मुझको तो यह जानकारी नहीं है। जब वहां के चीफ मिनिस्टर यहां आए थे, हम कभी झांगी-झोंपड़ी को हटाने की बात नहीं सोचते थे। जिसमें गरीब लोग बसे हैं। जब तक बहुत जल्दी नहीं हो जाता तब तक हम झांगी-झोंपड़ी 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 एए थे और मुख्यमंत्री जी से इन सब लोगों के सामने बातचीत हुई। हमने नहीं देखा कि मुख्यमंत्री ने कहीं भी किसी भी दृष्टिकोण से रेलवे को जिम्मेदार ठहराने का काम किया है। हमने कहा कि आप एम-ओ-यू, मैमोरीडम हमसे साइन कराना चाहते हैं। मैंने साथ का साथ परपोजल लिखकर भेज दिया है और अगर दुबार कहें तो मैं फिर रेल मंत्री की हैसियत से भेज दूंगा। आप भी उस पर साइन कर दीजिए। वही समझता है हमारे और आपके बीच में। इसलिए मैं समझता हूं कि इन्होंने जो चार्ज लगाया है। वह चार्ज सही नहीं है बल्कि हम उसके कंट्राक्टरीय हम कह सकते हैं। मैं इस बात को जानता हूं कि हम लोग राष्ट्र में हैं और मुम्बई तो महाराष्ट्र है। मुम्बई पूरे देश की शान है, इसके ऊपर पूरे देश की 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 बड़ा नाज है, जैसा कि मैंने कहा पचास परसेट पैसेजर हमार वहीं चलता है बाबे सब अरबन में। हम सदन को इतना विश्वास दिलाना

चाहते हैं कि भविष्य में भी जो भी संभव होगा, हम बोध्ये सब अर्थन के विकास के लिए और महाएष्ट्र के विकास के लिए करने का काम करेंगे।

उपराज्यमन्त्री महोदय, इसी तरह से काफी माननीय सदस्यों से बैकवर्ड एरिए का सवाल उठाने का काम किया। मैं आपके माध्यम से इतना बतला देना चाहता हूँ कि हमने एक पेपर तैयार किया है। प्रधानमंत्री जी से भी हमारी बातचीत हुई है और हमने कहा है कि उसमें गवर्नरेट का पोजिटिव रुख है। जब हम बैकवर्ड एरिए को छोड़ते 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 कूट मिलनी चाहिए, जिससे कि द्वितीय से रेलवे का विकास हो सके। हमने यह भी आग्रह किया है।

महोदय, अभी भारत सरकार के पास बहुत सारी योजनाएँ हैं। जवाहर गेजगार योजना के माध्यम से हम प्रार्थीय क्षेत्र के जो बैरोजगार युक्त हैं उनको गेजगार देने की बात करते हैं। जब हम इससे बैरोजगार युक्तों को गेजगार देने की बात करते हैं तो करीब-करीब 25-30 हजार करोड़ रुपया पांच साल में खर्च होता है। यह ऐसा जो जाता है, उसकी जितनी रेसोर्सिविलिटी रहनी चाहिए कि यह ऐसा कहाँ खर्च हो रहा है, उन्होंने 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 जीतें जो अर्थ वर्क है वह हम करता है और उसके ऊपर को 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। गेजगार तो लोगों को मिलेगा ही। जब काम खलेगा तो वहाँ के लोगों को गेजगार मिलेगा। हमारा झाइडिया नहीं है कि हम कोई प्रेसट्राइक कर रहे हैं, सोकिन हम चाहते हैं कि रेलवे का जो शीरू है, वह करेगा। जैसा माननीय सदस्यों ने भी कहा कि रेलवे अकेले अपने बलवूपे पर जो सामाजिक दायित्व है उसका निर्वहन जर्जर कर सकता है और वह इसलिए जैसा कि आप देख रहे हैं कि 90 परसेट, 92 परसेट जैसे हमारे यात्री हैं वह सेकण्ड बलास में चलते हैं और हम चाह कर भी, भले ही हम घटे में रहते हैं, लेकिन चाहकर भी सेकण्ड बलास के यात्रियों के ऊपर कोई बोझ डालना

नहीं चाहते हैं। फिर यदि हमको पैसा नहीं पिलेगा और विकास भी हमको करना है, डेवलामेंट भी करना है तो कहाँ से पैसा आएगा? जहाँ 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 यहाँ से भेजते हैं और उस सामान को नागार्ड 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 बाहक है और इसलिए हम आपके माध्यम से सदन के सामने यह विचारधार रखना चाहते हैं।

उसी तरीके से उन्होंने कमर्शियल लैंड के यूटिलाइजेशन 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 ट्रांसफर नहीं होती है, बेची नहीं जाती है, लेकिन कहीं हमने अगर बेचने वाले का अधिकार या ट्रांसफर का अधिकार दे दिया तो उससे करशन 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 पैदिंग है केबिनेट के सामने।

चलाण साहब ने कहा कि हम अपूर्ण मुद्रे 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 चौंक हम भी महसूस कर रहे हैं कि जो ठोस प्लानिंग है, उसकी आवश्यकता है और उसके संबंध में जो उन्होंने एक्सपर्ट कमेटी बैरेफ की बात कही है और कहा है कि उसमें सिर्फ रेलवे के ही नहीं अन्य क्षेत्रों के जानकार लोग भी रहें चाहिए, मैं इस बारे में उनसे सहमत हूँ और उस दिशा में हम पहल करने का काम करेंगे।

उसके बाद उन्होंने नेशनल ट्रांसपोर्ट 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।

स्केप के संबंध में उन्होंने कहा कि स्केप का यूटिलाइजेशन होना चाहिए। हम जितना पैसा खर्चते हैं

रेलवे में तो स्वाभाविक है कि जैसे हमाय बैगन है तो बैगन में मान लीजिए हमने इस बार 4,000 करोड़ रुपए रखे हैं, तो पुण्या हमाय जो बैगन है, उसको जो हम बेच देते हैं या स्केप करते हैं और उसको बेचते हैं और उससे जो पैसा आता है, तो निरिचत 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—बैगन का स्केप है तो वह बैगन 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, ट्रांसपोर्टरी हो, इसके लिए हमने घटली बार एक नया सिस्टम शुरू किया है और वह यह किया है कि रेलवे में 7,000 करोड़ रुपए की प्रतिवर्ष खरीद-विक्री होती है। हमने बजट में घोषणा की है कि कहाँ से कौन सा सामन 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 या आदमी तैयार हो तो हम उसका स्वागत करेंगे और इसके लिए हम मई के महीने में यहाँ दिल्ली में एज़ीबिशन लगा रहे हैं और हर साल जो हमारे रेलवे के जोनल अफिस, हैं, वहाँ भी हम प्रत्येक सामान का एज़ीबिशन लगाएंगे जिससे कि आम लोगों को पता लग सके कि रेलवे का सामान कहाँ से खरीदा जाता है, कितने में खरीदा गया है और पै बतलाना चाहता हूँ कि निरिचत रूप से हमको लगाता है कि इसमें 5 से 10 प्रतिशत तक उसका दाम गिरेगा और 5 से 10 प्रतिशत भी यदि हमने रेलवे को मुकाफा दे दिया या पैसा बचा लिया तो 700 करोड़ रुपया हमाय बचेगा और इससे पारदर्शिता आएगी तथा करायान पर बैक लगेगा। उसी तरीके से हमें कहा नादेंड डिवीजन के बारे में। नादेंड डिवीजन में पहले ही डीएम० बैठ रहा है। उन्होंने कहा कि वहाँ स्टाफ के लिए क्वार्टर बगरह होने चाहिए। इस संबंध में मैंने रेलवे बोर्ड को निर्देश दिया है। माननीय सदस्य ने यह भी बताया है कि बंबई-नादेंड एक्सप्रेस में 12 कोचेज के बजाय 9 कोचेज ही लगे हैं, इसकी हम जांच कर रहे हैं। हमारे साथी नेरेश यादव जी ने बिहार के बारे में कहा है।

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

hon. Member Shri Mohindar Singh is waiting. Let him ask.

श्री एस॰एस॰ अहलुवालिया (बिहार): मंत्री महोदय, मैं आपको याद दिलाना चाहूँगा कि आपने एक देन 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 देन चलाइए। महोदय, पटना साहब, हुजूर साहब और अकाल तत्व, ये सिक्ख धर्म के 3 महत्वपूर्ण थाईस हैं, वैसे तो 5 हैं, लेकिन अगर हन 3 स्थानों को आप जोड़ देंगे-पटना-नादेंड-अमृतसर और यह गोलन द्वाईगल बना देंगे तो बहुत अच्छा होगा हमारे लिए और पूरा सिक्ख समाज आपके प्रति कृतज्ञ 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 विचारधीन है। मैंने पिछली बार भी कहा था कि हमारे पास कोचेज की भारी कमी है और जो कोचेज है, वे किस स्तर के हैं, यह किसी भी माननीय सदस्य से छिपा नहीं है। जो भी माननीय सदस्य बोलते हैं चाहे हमायूद के, केरल के, बिहार के सभी लोगों की शिकायत है कि कोचेज की मैटेनेंस ठीक नहीं है। लेकिन मैंने कहा कि हमारे सामने मजबूती यह है कि जो हमारे पास कोचेज है, वे उनमें अच्छे नहीं हैं। जो आउट-ट्रेटेड कोचेज है या खण्ड कोचेज है, 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 विचारधीन है। आपकी जानकारी के लिए मैं बता दूँ 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 मोहिन्दर सिंह कल्याण (पंजाब): मंत्री जी, इसमें कोई शक नहीं है कि आपकी रेलीम में पंजाब में रेलवे डिपार्टमेंट के बारे में कोई शिकायत नहीं है। आपने व्यास से गोईन्दवाल 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 चलती नहीं। कल आपने कहा था कि हमने अमृतसर से नोडेड के लिए इस्ते में एक के बजाय तीन बार ट्रेन चला दी है। मैं आपसे बड़े अदब से कहना चाहता हूँ कि यह किस तरीख से आप शुरू करेंगे, यह बताने की कृपा करें।

श्री राम विलास पासवान: मैं इसके बारे में विस्तार से बता देता हूँ ताकि किसी सदस्य को कुछ पूछने की उंगाइश न रहे। पंजाब में जो प्रोजेक्ट्स हैं उनमें एक तो तरनतारन का प्रोजेक्ट बहुत ही इंपोर्ट है और हमने उसको इस बार बजट में शामिल कर लिया है। दूसरा है चंडीगढ़ से लुधियाना। जब मैंने स्वयं देखा मैं पैर में तो मैंने कहा कि ये दोनों इतनी इंपोर्ट जागह 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 तो रेलवे को तो तुनिया में रेलवे को कहीं फायदा नहीं हो सकता। तो उसको भी मैंने जोड़ दिया। इसी तरह से विद्युतीकरण का जो मामला था दिल्ली-आज्माला-लुधियाना का, वह काम भी पूरा कर दिया गया है।

3.00 P.M.

उसके बाद आपने मोंग की कि व्याप्ति से लेकर डेह बाबा जयपाल तक रेल बस के लिए लाईन बनाया जाए। वह हमने मान लिया। इसलिए मैं इसको पढ़ देता हूँ।

श्री अजीत जोधी: रहने दीजिए बहुत हो गया।

श्री राम विलास पासवान: अबोहर्से फाजिलका बहुत ही इंपोर्ट लाईन है, इसका हम सर्वे कर रहे हैं और ज्यों ही सर्वे की रिपोर्ट आ जाएगी इसको हम योजना आयोग के पास भेजकर मंजूरी देने की दिशा में कार्रवाई करेंगे। पटियाला, समाजा, नरवाना लाईन का सर्वेक्षण जुन, 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 वहाँ फ्रेट ट्रैफिक, मैट्रिलिंग ऐसिलिटी 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 तबी, फिरेजपुर एक्सप्रेस कों जोधपुर बड़ाने के लिए फिर धनबाद से लुधियाना एक्सप्रेस को फिरेजपुर बड़ाने के लिए और इसके अतिरिक्त श्रीगंगानगर-हरिद्वार पिंक एक्सप्रेस को चालू कर दिया गया है। उसके बाद हमने मानवीय सदस्यों की रफ़ को देखते हुए फिरेजपुर से लुधियाना ऐसेजर को चलाने का भी निर्यात लिया है। इसके अलावा जो तीर्थ स्थान को जोड़ने के लिए कहा है, हमने उसमें भी

प्रयत्नील है। ...**(व्यवधान)** अब बहुत हा गया पजाब का।

नरेश जी ने कहा है, रेलवे का जो सर्वे का काम चल रहा है और सर्वे के 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 शेड की स्थापना के लिए इन्हींने कहा है। तो मैं इससे कहना चाहता हूँ कि जो बैकवर्कनैस है, बिहार में भी काफी बैकवर्क एवं रियाज है और जहाँ तक सम्भव हो रहा है हम कोशिश कर रहे हैं कि जो भी संभव हो सीमित साझों के अभाव में उसमें किया जाए और मैं समझता हूँ कि जब हमारे पास रिसोर्सेज आ जाएंगे या उपयुक्त समय आएगा तो उस पर विचार किया जाएगा। श्री फन्डिस ने 3-4 बातें कहीं। एक बात तो रिजर्वेशन के संबंध में कही। पीएनआर के मामले में कल मैंने बतला दिया था फिर भी मैं इसको दिखवा लूँगा। आपने प्राइवेटइंजेशन के संबंध में कहा ...**(व्यवधान)**

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

श्री राम विलास पासवान: प्राइवेटइंजेशन के संबंध में कहा, बोल्ट स्कीम को हम और भी उदार कर रहे हैं और हम इस बात को मानते हैं कि हमारी जहाँ ओन योर वैगन स्कीम थी काफी सफल हुई है, वहाँ बोल्ट स्कीम सफल नहीं हो पाई है और इसके लिए हमने निर्देश दिया है कि उसको हम लचीला बनाएं। लचीला इस सेस में बनाएं कि आज जब कोई आदमी हमारे यहाँ 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 कम 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 खल होता है। जब हम 500 करोड़ का टार्गेट रखते हैं तो हम उसी को कहते हैं कि तुम, उसको दो सौ करोड़ में करो। इसलिए हम इसमें कुछ उपाय निकाल रहे हैं और हमको पढ़ा लगता है कि कुछ लाभ मिलेगा। लेकिन हम यह भी कहना चाहते हैं कि जो छोटे-छोटे काम नहीं इसमें हम प्राइवेट वाले को एलाज नहीं करेंगे। अब जो सफर्द 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 मूर्मेट आया। और दूसरी तरफ रेलवे में जिनको सफाई मजदूरी में लगा सकते थे वह कोँड्रेवट सिस्टम में चला गया तो वह जो छोटे-छोटे काम हैं, उन्हें हम प्राइवेट बालों को नहीं देंगे। हां, यदि कोई कोआ०पेरेटिव बनाता है जैसे रेलवे लाइन की सफाई का मामला है रेलवे लाइन में हम सोच रहे हैं और हम यह चाह रहे हैं कि कोआ०पेरेटिव 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 सुथरा रहेगा। उसी तरह से कोंकण रेलवे कारपोरेशन के बारे में आपने शिक्षयत की है। मैं बताना चाहता हूँ कि कोंकण रेलवे का काम जैसा आपने बताया, जहां पिल्टर नहीं होना चाहिए था, वहां किया गया है। हम सबंध कोंकण रेलवे के लिए प्रेरणान हैं। हम सदन से क्षमा प्राप्त हैं कि कोंकण रेलवे के संबंध में निश्चित रूप से एक आधासन हमने दिया था कि 1996-97 के वित्तीय वर्ष में वह पूँजी 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 प्रणाली टन्टल है, वह टन्टल सिर्फ डेढ़ सौ मीटर है। उस डेढ़ सौ मीटर के कारण पूरे का पूरा, हालांकि गोवा से इधर से भी गाड़ी खुश 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 घंटे में दो-तीन मीटर खुदाई हो, वहां अब पूरे दिन में एक मीटर खुदाई होती है, उसके कारण हम काफ़ी प्रेरणान हैं। लेकिन आपने जो मुद्रा उठाया है, उसकी तकनीकी जांच तो होती ही है, पिर भी हम अपने स्तर से भी जांच करवाने का काम करेंगे और जहां कहीं लैसिस 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 फोस्फेली रखीं पर कुल मिलाकर एक चीज़ बार-बार कहीं कि हावड़ा या सियालदा से न्यू जलपाययुक्ती तक सुपरफास्ट गाड़ी होनी चाहिए, यह बहुत जरूरी है। मेरी समझ में भी यह बहुत ही जरूरी और मैं मानवीय सदस्य को यह बताना चाहता हूँ और पश्चिम बंगाल के सदस्य इससे खुश भी होंगे कि मैंने फिलहाल यह निर्णय लिया है कि सप्ताह में तीन दिन सुपरफास्ट गाड़ी न्यू जलपाययुक्ती से हावड़ा कहे या सियालदा तक चलेगी, हमने उसका निर्णय लिया है। हालांकि उसके लिए हमें बहुत भेदन तकनी पड़ी है लेकिन हम उसमें सफल हो गये हैं। अब आप यह मत कहिएगा कि।

श्रीमती चंद्रकला पांडेय (पश्चिम बंगाल): यह ट्रेन कब से चलेगी।

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

डॉ विष्वनाथ दासगुप्त (पश्चिमी बंगाल): मैट्रो का क्या होगा।

श्री राम विलास पासवान: मैट्रो बाला जो गढ़िया का मामला है, टाँगौंगंज से गढ़िया का जो मामला है, उसमें हमारे सामने परेशानी यह है कि गर्वनेमेट जब तक पॉलिसी बन लेती है तो वह पॉलिसी रेलवे मिनिस्टरी पर भी लागू होती है। जो पॉलिसी है, वह यह है कि जो एम-आर-टी-पी है, वह मिनिस्टरी ऑफ अर्बन डेवलपमेंट के अंडर आता है। हमारा काम यह है कि हम भी उसका हिस्सा रहते हैं तो रेलवे मिनिस्टर की हैरियत से मैंने लिखा है, गर्वनेमेट 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 तहत मिनिस्टरी ऑफ अर्बन डेवलपमेंट उसको देख रही है। इस संबंध में मैं एक पत्र प्राइम मिनिस्टर को लिखूँगा और इस संबंध में मैं आपको विश्वास दिलावा हूँ कि यदि सरकार ने यह निर्णय से लिया कि इसको रेलवे के द्वाय 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 चंद्रकला का हम भी एक अंग है इसलिए मैंने आपसे कहा कि हमसे जहां तक संभव होगा, उस इम्ब्र संबंध में प्रधान मंत्री जी से भी बात करेंगे और सरकार के साथै भी अपनी बात रखेंगे। उसी जूरीके से आपने कहा कि ज्यादा से ज्यादा अन रिजर्वड ट्रेन चलाई जानी चाहिये। उसके लिए हम कोशिश कर रहे हैं। जैसा कि आपको मालूम है हावड़ा से लेकर दिल्ली तक जो जनता एक्सप्रेस जाती थी वह योटली अन रिजर्वड ही थी, जो बन्द कर दिया था...

श्रीमती चन्द्रकला पांडे: 40 घंटे में चलने वाली ट्रेन तो बद ही हो गई है।

श्री राम विलास पासवान: देखिये, ट्रेन चलती है सुपर फास्ट, बाद में हो जाती है वह फास्ट और फिर हो जाती है एक्सप्रैस और अंत में हो जाती है पैसेन्जर। मैं समझता हूँ कि उसके लिए जिमेंटर हम लोग ही ज्यादा हैं। हम देखते हैं कि प्रोजेक्ट की मंजूरी में ज्यादा दिक्षत नहीं होती है। चाहे इस सदन के या उस सदन के माननीय सदस्य हो उनकी यह योग 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 गाड़ियों आज पैसेन्जर बन गई हैं।

इस बार जब हम वहाँ गये तो लोगों ने कहा कि हमने एक सुपर फास्ट ट्रेन चाहिये। हमने जीएस० से कहा कि कोई व्यवस्था करें। 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 उसके सुपर फास्ट करना हो तो फिर माननीय सदस्यों ने कहा कि नहीं साहब इस स्टेशन पर तो ट्रेन रुकती है। यदि उस स्टेशन पर ट्रेन रुकती है तो उससे हायट स्टेशन वाले सदस्य एटोमैटिकली कहेंगे कि यहाँ पर भी ट्रेन रोक दीजिये। मैंने अभी कहा कि आपकी अन्नर्जिवर्ड डिव्हे की मांग बिल्कुल सही है। हम भी कोशिश करते हैं कि काँ मन मैन के लिए जो भी सुविधा हो सके, दी जाये।

आर०पी०एफ० की एसोसिएशन की ओर आपने कही है। इस संबंध में हम लोग और वासुदेव आचार्य जी हम मिनिस्टर से मिले थे, उनसे बातचीत की थी आपको मालूम है कि आर०पी०एफ० अभी आर्मी एक्ट के तहत है। आर्मी एक्ट के तहत एसोसिएशन नहीं बन सकती है। या इसको आर्मी से अलग कर दिया जाये तो तभी एसोसिएशन बन सकती है लेकिन यह आर्मी के लेवल में है इसीलिए इसकी एसोसिएशन बनाने में हमारे सामने कठिनाई है। वैसे आप लेना चाहें तो मैं यास पथियी बंगाल का भी पूरा का पूरा प्रोजेक्ट है, हावड़ा से आमाता, इकलखी से बालूचाट, तामलुक से दिया, लक्ष्मीकंत से नामखाना और साहब मंजू से न्यू फलक्ष्मी भालदा टाउन का दोहरीकरण, दत्तसुष से हावड़ा, तक, खाना से तेथिया केज-एक। पहले तो आता है खाना से

झपघड़ धाल फिर झपघड़ थाल से पुकार, पुकार से बौलपुर, बौलपुर से सठिया, ये चार हैं फिर उसके बाद बज बजाकरा है, फिर युप 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.

उहोंने मांगा था इसलिए राणा घाट रेलवे विद्युतिकरण और जो सर्वे का हमने आदेश दिया है वह राणा घाट में से हसाना बाद विद्युतिकरण का और कृष्णा नगर से लाल गोला तक का दिया है।

श्री एस०एस० अहलुवालिया: मंत्री जी आपने तो सब रिपोर्ट दे दिया है। हम लोगों ने कुछ सवाल उठाये थे मुद्रे के।

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

श्री अजीत जोगी: आप डिटेल रहेने दीजिये।

श्री एस०एस० अहलुवालिया: मेल और एसप्रैस, एजधानी और शताब्दी को छोड़कर किसी भी ट्रेन में खाना नहीं मिलता है। अगर आप सबकी भलाई चाहते हैं तो जिनी मेल और एसप्रैस गाड़ियां हैं जो दूरदराज के इलाकों में जाती हैं उनमें खाने का प्रावधान करने की व्यवस्था करें। इसमें बहुत ज्यादा तकलीफ पैसेन्जर्स को होती है। हर बत्तास में आप तो फी देते हैं, टिकट में जोड़ लेते हैं, वहाँ पर भी नोट प्रावधान रखिये, उनके खाने की व्यवस्था करें।

दूसरा अभी जो आपने कहा कि हमारे माननीय गवर्नर श्री राम नरेश यादव ने डीजल के इंजन का कारखाना कटिहार में मांगा। मैंने आपसे मोशंग जैसी थी। सबसे पहले महोदय मैं, आन रिकार्ड यह कहना चहता हूँ कि 11 वर्षों में मैंने पहला रेल मंत्री देखा है जिसने मैरे एक-एक सवाल का और शायद सब सदस्यों के एक-एक सवाल का जवाब लिखित में भेजा। म्यारह रेलवे बजट मैंने इस सदन में देखे हैं परन्तु किसी भी रेल मंत्री जी ने ऐसा जवाब नहीं दिया जैसा इहोंने दिया है किन्तु अभी भी कुछ कमियां हैं उनको सुधारने की जरूरत है। गढ़ाय के

बारे में मैं आपसे बार-बार मांग कर रहा हूँ। जो गढ़ाया नार्थ-ईस्ट इंडिया का गेट वे आक इंडिया हुआ करता था जब ट्रॉशिपमेंट का काम बन्द हो गया, ब्रोड गेज आपने बना दी। आपने सहलियत के लिए ब्रोड गेज बनाई/इफास्टकर में डेवलफ हुआ किन्तु गढ़ाया का पूरा इफास्टकर डेड पड़ा हुआ है। महोदय, मैंने आपसे गुजारिश की थी कि वहाँ 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 कारूरथला में है किन्तु अभी आपने तुरन्त स्कीकार किया कि कोचों का अभाव है, कोच कम है इसीलिए मैं कह रहा हूँ कि आप हमारे यहाँ कोच फैक्टरी लगा दीजिये। मंत्री महोदय, आप बुरा नहीं मानियेगा, आप अपनी कांस्टीट्यूशनी में जोनल आफिस ले गये। अब आप डी॰आर॰एम॰ आफिस अपनी पुरानी कांस्टीट्यूशनी में ले जा रहे हैं। मेरा कहना यह है कि डी॰आर॰एम॰ आफिस खोलिये गरहा में। गरहा में एक हजार एकड़ जामीन पड़ी है, इफास्टकर पड़ा है, वहाँ पर कुछ तो करिये। मेरी मांग है कोच फैक्टरी वहाँ लगाइये। आपने बेगन रिप्रिंग खोलने का सोचा है, वहाँ यह नहीं चलेगा, उसका उपयोग नहीं होगा।

श्री राम विलास पासवान: अहतुवालिया जी से किस ने कह दिया? अभी जैसे कि आपने कहा कि वहाँ पर कोई नया डी॰आर॰एम॰ आफिस का कोई प्रस्ताव नहीं है। खान-पान के संबंध में आपने कहा। खाने के संबंध में हम स्वयं इस मामले में सचेष्ट हैं कि जितनी भी लम्बी दूरी की गाड़ियाँ हैं, सुपर फास्ट गाड़ियाँ हैं, उन सब में केटरिंग की व्यवसा की जाए लेकिन होता क्या है, हमारे सामने लाचारी यह हुई कि हमारे पास जो कोच फैक्टरीज हैं, वहाँ पर इन लोगों ने नियम बनाए हुए हैं। बहुत जगह पर तो मोनोपली है। जैसे हम ट्रेक बनाते हैं तो ट्रैक हमारे सेल में बनते हैं। उसी तरह से जब हम कोचेज बनाते हैं तो तत्तीजा क्या होता है कि जो लोग कोचेज बनाते हैं उनको चाहिये कि यदि हम को एक ट्रेन के लिए 15 जनरल डिब्बों की जरूरत होती है, दो ए०सी० की जरूरत होती है और एक पेटरी कार की जरूरत होती है तो इसके मुताबिक वह बनाएं। लेकिन होता क्या है कि यदि हम को 1500 जनरल कोचेज की आवश्यकता होती है वह 1500 जनरल कोचेज तैयार करते हैं फिर उसके बाद तब ए०सी० को हाथ लगाएंगे फिर उसके बाद पेटरी कार का निर्माण करेंगे। तत्तीजा क्या है कि जो हम प्लान बनाते हैं कि इतनी गाड़ियाँ अप्रैल में

चलाएंगे, इतनी गाड़ियाँ मई के मास में चलाएंगे। इसका हमने अब स्ट्रीमलाइन करना शुरू कर दिया है। हमने सी०एम०य० वौरह की बैठक कुलाई थी। हमने उनको कहा कि एक जगह जनरल कोचेज का उत्पादन करें, दूसरी जगह ए०सी० कोचेज का उत्पादन करें और पेटरी कार का अलगा से उत्पादन करें जिससे हम टाइमबद्ध काम करना शुरू कर दें। मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि हम इसको करेंगे। उसी तरीके से जो आपने गरहा के संबंध में कहा, मैंने स्वयं भी कहा बार पूछा है। एक तरफ हम यह कहते हैं कि कोचेज का उत्पादन हमारे यहाँ कम है, दूसरी तरफ हम कहते हैं कि नयी फैक्टरी बायों नहीं लगा रहे हैं। असल में दिक्षित होती है जो हमारे पास फैक्टरीज है वा 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 चाहिये। प्रायर्टी हमेशा चेज होती रहती है। कभी हम बेंगस 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, तत्तीजा क्या होता है कि उसकी भी 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 गरहा का कारखाना हमारे पास है, हम लोग वहीं हैं, हम जानते हैं गरहा में जितनी जमीन है, हिन्दुस्तान के किसी भी यार्ड में इतनी जमीन नहीं है, सारी की सारी वेस्ट पड़ी हुई है। इस जमीन को कैसे यूटीलाइज किया जाए इसीलिए हमने अभी 25 करोड़ का बेगन डिपो इस बार के बजट में हमने जोड़ दिया है। लेकिन जो बात आपने कही है कि हम उसको रूल आऊट नहीं करते हैं। वह रहेगी। उसका हम निरोटिव में जवाब नहीं दे रहे हैं आपने। इतना ही हम आपको कहना चाहते हैं। उसके बाद मार्गबन्ध जी ने लेविल क्रासिंग के संबंध में कहा, ओवर ब्रिज के संबंध में कहा। ओवर ब्रिज का जो नियम बना हुआ है उसमें है कि जो एप्रेल ऐडस है वे स्टेट गवर्नर्मेंट बनाती है और उपर 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 नालेज में जहाँ कहीं भी इस तरह की बातें हों लाएंगे। आपने उस बार लाया था वहाँ मेरठ के बगल में, हम लोगों ने उसको सुधारने का काम किया। उसी तरीके से मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि इस तरह का जो भी हमारी नालेज में लाया जाएगा....

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

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

श्रीमती मालती शर्मा: दो वर्ष में केवल 10 लाख रुपए उसमें दिए गए हैं। मैंने टैटिंग कमेटी में रखा भी था उस चीज़ को। पान्यव, जो दूसरे पुल आपने रेलवे स्टेशन के ऊपर खुद एक्सेसन 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 गवर्नरेट से ऐसा पैसा आ जाएगा हमापने पैसा उसके लिए हेमेशा तैयार रहेगा।

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

श्री राम विलास पासवान: ऐसा कहें, आज इसको हो जाने वीजिए कल साड़े तीन-चार घण्टे यहीं 6 मंबर पर आफिस में आ जाएं हम अफसर को बुलाकर आपसे बात कर लेंगे।

श्रीमती मालती शर्मा: ठीक है।

श्री राम विलास पासवान: उसी तरीके से हमरे साथी मार्गिन्यू जी ने विल्पूम से विकापल्ली के गेज कन्वर्जन के काम को जल्दी से जल्दी पूछ करने के लिए आग्रह किया है। मैं उनकी जानकारी के लिए बतला हूँ कि हम इसको मार्च 1998 तक पूछ कर देंगे और इस साल के बजट में उसके ऊपर 149 करोड़ रुपए रखे गए हैं। यह सबसे बड़ी गणि हमने रखने का काम किया है। उन्होंने कमेटी बैगर की पीटिंग के बारे में कहा-डी आर यू सी सी, जेड आर यू सी सी, कि वे जल्दी से जल्दी होनी चाहिए। मैं उनकी भावाना से सहमति व्यक्त करता हूँ।

उसी तरीके से हमरे साथ नारणसामी जी ने पेशपल्ली से करीमगढ़ तक न्यू लाइन में पैसा बढ़ाने की मांग की थी। उसमें 5 करोड़ दिए गया है। अभी 5 करोड़ रुपए और बढ़ाना चाहते हैं। पैसे की कमी ऐसा है तो उस में 10 करोड़ तक बढ़ाया जाएगा। नोर्ड मोहन जी ने दीजल 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 यही नहीं इसलिए हमने वहाँ एक आवासीय विद्यालय खोलने का निर्णय लिया है। उस संबंध में आवश्यक मंजूरी की जा रही है। इसके अलावा यमदेव भंडारी जी

ने, इश दत यादव जी ने भी ला एप्ड आईर के संबंध में और खाने के सुधार के संबंध में मामला उठाया। हमने उस संबंध में निर्णय लिया है। विश्वली बार भी मैंने बतलाया था। एक तो हमारी प्रायवेट केटरिंग चलती है और दूसरी रेलवे की केटरिंग चलती है। लेकिन इन दोनों से सुधार का काम नहीं हो रहा है। तो केटरिंग कारपोरेशन का सौंपा जाए, इस संबंध में फाइल आगे बढ़ी हुई है जिससे खाने के स्तर में सुधार किया जा सके। ता एप्ड आईर के संबंध में (...व्यवधान) अभी आ रहा हूँ। अभी आपका नाम ही नहीं लिया है। अभी आ रहा हूँ। फिर उसके बाद हमारे साथी जैव वितरण जी ने केल के संबंध में कहा था और मैं समझता हूँ कि केल के संबंध में काफी रिपोर्ट्स आ रही हैं। मैं सिर्फ़ एक बात केल के संबंध में बतलाना चाहता हूँ। चूंकि केल के बारे में बार-बार कहा जाता है जैसे बब्बर्ड के संबंध में बार-बार कहा गया है। उसी तरीके से केल के संबंध में बार-बार आता है कि केल के संबंध में व्याप नहीं दिया गया है। लेकिन मैं केल के संबंध में केल के माननीय सदस्यों को बतलाना चाहूँगा कि हमने जी केल में एक नयी रेल लाइन ली है उसमें से एक आंगनमाली से सबरीमलाई 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 लेंगा। लेकिन फिर भी कुछ माननीय संसद् सदस्यों की मांग हुई कि नहीं, आंगनमाली से सब्रीमलाई तो आपने ले लिया है लेकिन कोट्यवधि से भी सब्रीमलाई को जोड़ा जाना चाहिए। उसका भी हमने सर्वे कर करके उसका अफरेंटिव जबाब देने का काम किया है। उसी तरीके से कोवलोन से लेक विनावेलू विचूर और तिनकासी से विरदूनगढ़ तक जो मीटरगेज़ है उसके भी आमान परिवर्तन का हमने फैसला लिया है। उसका भी हम गेज़ कैर्बन करेंगे। मंगलूर से ले करके सोरनूर तक का जो दोहरीकाण का 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 कुट्टीपुरम के गत्से से चार गत्से हैं। अब हर माननीय संसद् सदस्य की अलग-अलग गत्स हैं। कोई कहते हैं वहाँ से होना चाहिए और कोई कहते हैं वहाँ से होना चाहिए। हम चाहें जगह का सर्वे कर रहे हैं और रेलवे के दृष्टिकोण से जो अच्छा होगा उसके हिसाब से उसमें से एक जगह चुन ली

जाएगी। उर्दू तरीके से ब्रिकेन्ड्रम से कोयलोन तक का दोहरीकरण का मामला है। जिस इरेड से ले करके पालघाट, एनाकुलम में विद्युतीकरण का मामला है और हमने यह भी निर्णय लिया है कि एनाकुलम से ले करके कायमकुलम तक दोहरीकरण किया जाएगा। लेकिन अब किस गते से किया जाएगा चूंकि दो गते हैं। एक है मंगलवार से ले करके एनाकुलम तक, एक जो है कायमकुलम और दूसरी तरफ में बाया कोट्टयम 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 दुष्टिकोण से अच्छा होगा वह करें। उसी तरीके से तानूर से ले करके एनाकुलम तक एडापली तक की लाइन के सर्वेक्षण को भी प्राथमिकता दी जाएगी। तो यह जो यदि देखें तो केल के जो हमारे साथी हैं, मैं समझता हूँ कि इसमें उनकी भी शिकायत दूर हो जाती है। जो हमारी गणेश भंडारी जी हैं इहोंने लिख करके दिया है। सकरी से निर्मली, झंझारपुर से लोखा, अब यह सब जो है यह हाथ की जो फिर होती है इस टाईप की रेलवे लाइन है। अब दिक्कत क्या होती है कि यहाँ से मान लेते हैं कि लाइन दरभंगा गई है, अब दरभंगा से एक लाइन चली जाती है निर्मली, एक जयनगर चली जाती है, एक इधर चली जाती है फिर निर्मली से बपियाई, झंझारपुर तो इस तरह करके चांचों हैं। अब दिक्कत क्या होती है कि जब रेलवे बजट में हम जोड़ते हैं तो छोटी-छोटी लाइनें 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 लाइन यदि हम लेते हैं....(व्यवधान) जैसे सिंगरौली से हमने ले लिया, ललितपुर-सिंगरौली 436 किलोमीटर है। लेकिन इन सब को भी मिला देते तो भी डेढ़ सौ किलोमीटर नहीं होता है। लेकिन जब प्रैजेक्ट में आता है 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 यहाँ बपियाई तक जो है निर्मली से बपियाई तक अभी हमने घोषणा किया है लेकिन मैं आपको इतना विश्वास दिलाता हूँ कि जो छोटी-छोटी लाइनें हैं सकरी, निर्मली, झंझारपुर, लोखा जेजो छोटी-छोटी दूरी की लाइनें हैं इनका आ जाने दीजिए। इनकी सर्वे रिपोर्ट आ जाएगी

और हम कहते हैं कि जो हमारे सल्लीमेटरी बजट आएगा हम उसमें इस पर विचार कर लेंगे। उसी तरीके से गोविन्दराम मिरी जी का जो है, मैं जानता हूँ और मैं उनकी भावनाओं को सहाता हूँ कि उनके बिलासपुर जौन का जो मामला है वह काफी समय से... (व्यवधान)

श्री अंजीत 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 मैं ले गए। बोलिए और आप जानते हैं कि रेलवे हाथी के समान है। वह बैठता है तो उसको उठने में भी समय लगता है।

श्री अंजीत 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 जरूर कर दीजिए।

श्री राम विलास पासवान: अभी कल-परसे मुख्य मंत्री श्री दिविजय सिंह जी आए थे। उन से हायारी बात हुई है। और शायद प्रधान मंत्री से भी उन की ओर आप लोगों की भी बातचीत होने वाली है इस संबंध में अब उपसभायक जी, बातचीत उस दिशा में चल रही है, इसलिए यहाँ उस के बारे में विशेष कहने की जरूरत 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, छँ तीन महीने का समय ले लीजिए, और आप कह दीजिए कि बिलासपुर में रेलवे जौन खुल जाएं।

श्री अंजीत 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?...*(Interruptions)* ...Veenaji 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 NARAYANASWAMY: Hyderabad...*(Interruptions)*...

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

श्रीमती वीणा वर्मा (मध्य प्रदेश): मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगी कि मध्यप्रदेश एक बैकवॉल स्टेट है, ट्रेयल स्टेट है। वैसे भी हर योजना मध्यप्रदेश 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 पुणी और जायज मांग है तथा उस जायज मांग को ढार सर पर उठाया गया है, जैसे कि आप ने कहा कि हमारे चीफ मिनिस्टर तक मिले हैं और क्षमता स्तर तक बातचीत चली है, तो इस जायज मांग पर कब तक विचार किया जाए? बिलासपुर जोन कब तक दिया जाएगा? आप एक आवासन दे दें कि 2 महीने में, 3 महीने में आप उसे पूछ करता देंगे।

श्री गोविन्दराम मिरी: माननीय मंत्री जी आप यह जानते हैं कि बिलासपुर के साथ अन्यथा हुआ है। यह आप जानते हैं कि जो च नहीं हुई है। इसलिए उसे रिक्टफायर कर दीजिए।

श्री राम विलास पासवान: जहाँ तक राज्यप्रदेश का सवाल है, मैं रेल मंत्री की हैसियत से कहना चाहता हूँ कि चाहे रेलवे का श्रोजेक्ट हो या कोई दूसरा काम हो चूँकि वह पिछड़ा हुआ प्रदेश है और बिलासपुर बहुत ही पिछड़ा हुआ देख रहा है, इसलिए उस की प्रार्थनिकता को हम किसी से कम नहीं रख रहे हैं। अब जहाँ तक रेलवे जोन का सवाल है, आप नहीं कह सकते कि मध्यप्रदेश में जोनल आफिस नहीं दिया गया है...*(व्यवधान)*...

श्री अंजीत जोगी: उपसभाध्यक्ष जी, हम 56 के 56 सांसद आप से 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 है, ये भी बिलासपुर की है और मैं भी बिलासपुर का हूँ।

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

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 मैं ने 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। चूँकि यह अकेले रेलवे मिनिस्ट्री का मामला नहीं है, कैरिएट का मामला है, कैरिएट से अप्रूवल देना पड़ता है, इसलिए मैं माननीय सदस्यों से इतना ही कहना चाहता हूँ कि जितनी आप की चिंता है, उतनी ही मेरी भी चिंता है और मैं इस मामले में आप की रेल मंत्री की हैसियत से मदद करने का काम करूँगा, इतना ही विश्वास दिलाना चाहता हूँ।

श्री एस० एस० अहलुवालिया: उपसभाध्यक्ष जी, आहिल्या ने इंतजार किया राम का कि वह आकर मुझे श्राप मुक्त करेंगे और परशर 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 अनन्तराम देवशंकर दवे (गुजरात): उपाध्यक्ष 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 केवल यह सवाल उठाया था कि रेलवे की जो सैकड़ों एकड़ फालतु जमीन पढ़ी है, उसके लिए कुछ पालिसी बनाए रखोकि एनक्रोचेट होते जा रहे हैं। इसका उन्होंने जबाब दिया ही नहीं। मैंने कुछ मांगा नहीं

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

श्री राम विलास पासवानः उपर्युक्त 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 परपंज के लिए रखती है कि जरूरत पड़े तो हम इमीडिएट 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 चाहो ट्रांसफर कर सकते हो, बैच 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 खण्डन मुश्किल है, जैसे कि जगा-महायजा को जमीन का हिसाब बाद में मुश्किल हो गया। तो उस तरीके से हो सकता है, उसकी भी दिक्षित आ सकती है और करक्षण हो सकता है, इसलिए हम लोगों ने यह तथ किया कि जो नींवें की जमीन है वह रेलवे के अधिकार में रहे और ऊपर का जो हिस्सा है, फस्ट फ्लॉर से लेकर, उसको हम जैसे चाहें उपयोग में लाने का काम करें। यह पालिसी का मापदण्ड है और यह कैमिटेट के विचारणी 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 मुण्डाबाद के संबंध में कहा था। मैं समझता हूँ कि मुण्डाबाद एक ओद्योगिक 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 तात्कालित स्तर पर गरमी के महीने के लिए लेकिन उसमें भी हमने निर्णय लिया है कि वह साल भर जो है सराह में एक दिन मुण्डाबाद के घरसे काठगोदाम और दिल्ली के बीच चला करेगा। यह सुपर फास्ट ट्रेन होगी।

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

बहुत सुविधा हो जाएगी। दूसरा इतनी बड़ी दिल्ली के उस पार के लोगों को सुविधा हो जाए। उस क्षेत्र में विशेष रूप से कमज़ोर वर्ग के लोग रहते हैं, उसको इससे सुविधा प्राप्त हो सकती है। मेरा निवेदन है कि मंत्री महोदय अगर उचित समझे तो इस पर अपनी प्रतिक्रिया दे दें। मैंने निजामुद्दीन 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 पासवान सर, दिल्ली में जो यातायात का और प्रदूषण का मामला है, आज यह सबसे बड़े पोल्यूटेंड शहर के रूप में आ गया है। अभी जो हमें दिल्ली की जानकारी है, एकरेज 11 किलोमीटर की रफ़तार से यहां गाड़ी चलती है और अगले पांच साल बाद पांच किलोमीटर की रफ़तार से भी यहां गाड़ी नहीं चल पाएंगी। इसलिए जरूरत 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 है, 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 डेवलपमेंट 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 नवी कैपिटल है, उसके तहत हमें प्लानिंग करनी होगी और नए ढंग से विचार कराना होगा। आपका जो सुझाव है, वह बहुत ही अच्छा सुझाव है और मैंने उसे रेलवे बोर्ड के पास विचारण्य भेज दिया है।

आपकी जानकारी के लिए मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हम चाहते हैं कि नवी दिल्ली रेलवे स्टेशन का और डेवलपमेंट हो क्योंकि जो पहाड़ींज का इलाका है वह इतना कंजेस्टेड हो गया है कि अक्सर वहां ट्रैफिक जाम रहता है। इसलिए जो दिल्ली का अजमेही गेट का हिस्सा है, उस ओर हम रेलवे स्टेशन का विस्तार करने की सोच रहे हैं और इसी महीने या आगे 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 फैज़ेबल होगा, वह हम अवश्य करेंगे, यह हम आपके 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 पासवानः अभी हम लोगों ने इस डिजीजन और जोनल आॅफिस का ज्युरिस्डिक्शन 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 गज्ज के एम०पीज़ और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को बुलाकर बात करें और इसे तय करें। हम चाहते हैं कि पूरे देश में जो ज्युरिस्डिक्शन का मामला है, चाहे वह जोनल आॅफिस का मामला हो, चाहे ढी०आर०एम० आॅफिस का मामला हो, उसको हम तय करें। मैं मानीय सदस्य को विश्वास दिलाता हूँ कि बिना आपको राय लिए हुए कोई निर्णय इस संबंध में नहीं लिया जाएगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI G. SWAMINATHAN): Mr. Thalavai Sundaram 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 पासवानः महोदय, हमने निजामुद्दीन से मद्रास की जो एजधानी थी, उसके एक दिन से बढ़कर दो दिन कर दिया है। इसी तरह से कोयंबटूर से बंगलौर तक की शताब्दी एक दिन से तीन दिन कर दी गई है। मुझे से इयोड लिंक एक्सप्रेस सप्ताह में दो बार नवी दिल्ली के रस्ते जम्मू तक चलाई है। आपने कन्याकुमारी से चेन्नई तक के लिए कहा कहा है, उस पर हम विचार करें। उपराष्ट्रमंत्री जी, मुझको खुशी है कि एज्ज सभा में जो सबसे अच्छी बात है कि मैं जब यहाँ रेलवे के संबंध में आता हूँ तो जो पौलिसी आप मैटर है वह पौलिसी आफ मैटर ज्यादा होता है और वह हमारे लिए रेलवे के लिए भी बहुत ही लाभदायक और उत्साहवर्दक है। इसके अलावा जैसा कि हमारे साथी ने कहा है, जो भी आपके छोटे-छोटे पौइंट

है, जो आपने मुद्दे उठाए हैं मैं फिर आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि हम आपको एक महीना, डेढ़ महीना के अंदर उन सारे मुद्दों के ऊपर आपको हम लिखित रूप में क्या कर्तव्यों की गई है उसको हम भेजने का काम करें। उपसभाध्यक्ष जी, इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको तामाम सदस्यों को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और मैं इस विधेयक को लौटाने का प्रतीक 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 पासवान: मैं प्रताव 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 संचालन के संबंध में मैं कुछ बातें सरकार के सामने रखना चाहुँगा। एक आम शिकायत है कि इस मंत्रालय के ऊपर कम रुपया ग्रोवाइड किया जाता है। लेकिन उससे भी बड़ी शिकायत है कि जो कुछ साधन उपलब्ध किए जाते हैं उसका सम्पूर्ण उपयोग नहीं होता। मुख्य क्षेत्र राज्यों के आधार पर है और कल्याण के काम अधिकतर राज्यों के मालित होते हैं। लेकिन यहाँ के साथ तालमेल रखने के काम में बहुत सुधार की आवश्यकता है, उसके संबंध में क्या प्रगति हुई है इसकी जानकारी ग्राप्ट नहीं होती, क्योंकि कई बार केंद्र की तरफ से ज्यादा जाने वाले पैसा पैरिंग शेयर के अभाव में बैगेर उपयोग में आए पड़ा रहता है

[उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) पीठासीन हुए]

यहाँ तक कि यह जो पैसा एक काम के लिए दिया गया है यह किसी दूसरे काम पर डायवर्ट हो जाता है। सवाल यह है कि इस मामले में सालों बीत जाने के बाद भी क्या प्रगति हुई है, क्या सुधार हुआ है, कितना सामंजस्य बढ़ा है और फेंड जिस काम 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 बारे भी उन मर्दों पर खर्च नहीं हो रहा, उसमें कितना सुधार हो रहा है? कौन सी स्कीम अंडर कंसोडेशन है कि स्टाफ की कमी आप पूरी कर सकें। यह जितनी योजनाएं चली हैं, नॉन गवर्नमेंट ऑफिशियल