

pened to that? I also wrote a letter to Shri Jaffar Sharief when he was the Railway Minister, for Pondicherry-Bangalore railway line, connecting Tirunelveli, which is a temple town. Sir, the survey has been conducted. The feasibility report has been received. And this was put in the shelf. I would like to know what has happened to that survey.

Finally, Sir, I have brought to the notice of the hon. Minister for introduction of Shatabdi train between Pondicherry and Chennai because the present train takes five hours and if you go by car it takes only two hours. Therefore, I want the hon. Minister to introduce an express train so that the people of not only Pondicherry but also people from Dindivanam, Vellupuram, Chengullupatti -- Mr. Minister it is your own constituency -- are benefited by it.

With these words, I support the Appropriation (Railways) Bill, 2004, moved by the hon. Railway Minister. Thank you.

MESSAGE FROM LOK SABHA

The Special Tribunals (Supplementary Provisions) Repeal Bill, 2004.

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Special Tribunals (Supplementary Provisions) Repeal Bill, 2004, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 13th December, 2004."

Sir, I lay a copy of the Bill on the Table.

GOVERNMENT BILL

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 4 BILL, 2004-(contd.)

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह (बिहार): उपसभापति महोदय, रेलवे की पूरक अनुदान मांगों पर आज हम बहस कर रहे हैं। इसमें कोई शक नहीं कि रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र का सबसे बड़ा संस्थान

है। रेलवे की उपयोगिता तथा रेलवे की भूमिका पर शायद ही सदन के किसी सदस्य में मदभेद हो कि रेलवे की भूमिका महत्वपूर्ण नहीं है। लेकिन आज जब हम विचार कर रहे हैं रेलवे की अनुदान मांगों पर, पूरक अनुदान मांगों पर अभी हमारे एक साथी भंडारी जी बोल रहे थे, उनकी बात मैं बहुत गौर से सुन रहा था और मुझे उनकी बात से लगा कि नेता के प्रति अपना समर्पण और स्वधर्म का वह पालन कर रहे हैं। यदि रेलवे मिनिस्टर ने कुछ घोषणाएं की हैं और यदि घोषणाओं के आधार पर ही विभाग किस रूप में चल रहा है, इसके ऊपर सदन में चर्चा हो जाए तो उस विभाग के साथ कभी न्याय नहीं हो सकता। रेलवे का कोई ऐसा मंत्री नहीं हुआ है जिसने आते ही इस देश में कुछ घोषणाएं रेलवे के माध्यम से न की हों। उसी कड़ी में रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी भी हैं। मैं विरोध नहीं कर रहा हूं, अनुदार होकर कोई आलोचना भी नहीं करना चाहता। लस्सी रेलवे में चल जाए, खादी का कपड़ा रेलवे में चल जाए, कुल्हड़ रेलवे में चल जाए, अस्वस्थ लोगों के लिए रियायती दर पर टिकट मिल जाए, बेरोजगार यदि इंटरव्यू देने आते हैं तो उनके लिए पास मिल जाए या सुविधा मिल जाए— कौन इस पर मतभेद कर सकता है? किसकी असहमति हो सकती है? लेकिन रेलवे मिनिस्टर की परीक्षा या रेलवे मिनिस्टर का दृष्टिकोण इस बात से पता चल सकता है कि रेलवे की जो ऐक्जिस्टिंग कंडीशंस हैं, उनको इम्प्रूव करने के लिए उन्होंने क्या-क्या कदम उठाए हैं। रेलवे की सर्विस में बेहतर ढंग की कौनसी सुविधाएं प्राप्त हुई हैं? महोदय, रेलवे की जब भी चर्चा होगी तो उसकी सेवा की चर्चा होगी। रेलवे पर जब भी चर्चा होगी तो पंकजुएलिटी की चर्चा होगी। रेलवे पर जब भी चर्चा होगी तो उसकी सफाई और स्वच्छता पर चर्चा होगी। रेलवे पर जब भी चर्चा होगी तो रेलवे का जो अभी तक व्यवस्थागत ढांचा है, उस ढांचे में रेल मंत्री जी ने भविष्य में भी कोई परिवर्तन करने का निर्णय लिया है उस दिशा में इसकी तरफ रेल मंत्री बढ़ रहे हैं, इस आधार पर होगी। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सफाई के ऊपर यदि बात रखूं, मैं स्वच्छता के ऊपर यदि बात रखूं, मैं पंकजुएलिटी के ऊपर यदि बात रखूं, रेलवे के प्रशासन में सुधार के ऊपर यदि मैं बात करूं तो कोई ऐसा लक्षण दिखाई नहीं पड़ता है जिसमें रेल मंत्री की पीठ को थपथपाया जा सके, रेल मंत्री को बधाई दी जा सके। तीन चार दिन के अंदर के प्रमाण मैं दे सकता हूं। हाउस के सदस्य की रिपोर्ट के आधार पर, स्वयं आपने अनुभव के आधार पर कह सकता हूं कि पंकजुएलिटी के मामले में तीन दिन पहले एक रेलवे स्टेशन पर मैं जिस गाड़ी से जाने वाला था, वह तीन घंटा लेट हुई। अभी हमारे यहां रूद्रनारायण पाणि जी बैठे हुए हैं, इन्होंने देखा। यह तीन दिन पहले हावड़ा से चेन्नई जाने वाली ट्रेन में बैठे थे, सेकंड क्लास एसी में, बेडरोल नहीं दिया गया।

श्री रूद्रनारायण पाणि: 6003 में।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह: जी। 6003 में यह इनका अनुभव है। ऐसे बातों पर मैं विस्तार से चर्चा नहीं करूंगा लेकिन दो-चार बातों पर तो मैं विस्तार से चर्चा करना चाहूंगा और मैं चाहूंगा कि

इस सदन में रेल मंत्री जी जब आए तो क्लीयर और केटोगोरिकल तरीके से जवाब देने की कोशिश करें। उपसभापति महोदय, रेलवे कामधेनु गाय की भूमिका निभाती रही है। घोषणाएं होती रही हैं। लेकिन रेलवे के स्वास्थ्य के लिए, रेलवे बराबर ठीक ढंग से चलती रहे, क्या रेल मंत्री ने इस संबंध में कोई कदम उठाए हैं? रेलवे की सम्पत्ति, रेलवे के आर्थिक स्रोत कैसे बढ़ेंगे? रेलवे के खर्च बढ़ते चले जा रहे हैं लेकिन रेलवे के आर्थिक स्रोत अपने तरीके से कैसे बढ़ेंगे इस पर अभी कोई खास और कारगर तरीके से बात नहीं आयी है, यह मैं मानता हूं। क्या रेल मंत्री ने इस ओर 6 महीने के अंदर कोई ध्यान दिया है कि रेलवे की जो परिसम्पत्तियां हैं, जिन पर बहुत लोगों ने कब्जा कर लिया है, क्या इसकी सेफ्टी के लिए और इसको रिकवर करने के लिए रेलवे मंत्री ने कोई कदम उठाया है? रेलवे की आमदनी किस तरह बढ़ेगी? क्या जब चुनाव हो जाएगा, फ्रेट चार्ज बढ़ाया जाएगा? क्या जब चुनाव हो जाएगा तो यात्री किराए में वृद्धि होगी या पार्सल गाड़ियां लम्बी दूरी तक चलाई जाएंगी या रेल नीर को बड़े पैमाने पर पैदा किया जाएगा? क्या इसकी तरफ ध्यान देने की कोई बात हुई है?

हम यह भी चाहते हैं कि रेलवे की आमदनी अधिक से अधिक कैसे बढ़े, इसकी घोषणा भी रेलवे मिनिस्टर को, सदन में आकर करनी चाहिए तब इस विभाग के साथ न्याय हो सकता है। आज रेलवे को समस्याओं का समना करना पड़ रहा है। जो अभी ट्रेनें चल रही हैं, इनकी एग्जिस्टिंग कंडिशन में जो गंदगी पैदा होती है, क्या रेलवे मिनिस्टर ने कोई ऐसी योजना बनाई है या क्या ट्रेनों में सेफ्टी की ऐसी व्यवस्था की जाएगी, जहां ट्रेन रूकती है, वहां पर बड़े पैमाने पर गंदगी न हो। क्या स्टेशनों के साथ सफाई के लिए कोई ऐसे उपाय किए गए हैं कि पहले से जो स्थिति स्टेशन पर रही है, उससे बेहतर साफ-सुथरा स्टेशन दिखाई पड़े। इसके साथ ही साथ जो केसेज, मुकदमों की स्थिति है, जो केस लादे जाते हैं, उनकी स्पष्ट सुनवाई हो और जल्दी सुनवाई हो जाए, क्या इसके लिए कोई काम किए जा रहे हैं? महोदय, मैं कुछ मांग भी रखना चाहता हूं। हम पूछना चाहते हैं कि क्या रेलवे मिनिस्टर ने कुछ ऐसे स्टेशनों की भी योजना बनाई है, जो पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण हैं जो रिलिजियस दृष्टि से, पिलिग्रिम्स की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण हैं? क्या कुछ ऐसे भी स्थानों पर स्टेशनों की संख्या बढ़ाई गई है, जो कि व्यावसायिक दृष्टि से बहुत सम्पन्न हैं, लेकिन रेलवे सुविधाएं उस रूप में नहीं दी गईं।... (समय की घंटी)... मैं दो-चार रेलवे स्टेशनों का नाम इसलिए लेना चाहता हूं कि जहां पर आप इनक्वायरी कर सकते हैं। वहां पर साल में भारी संख्या में, कई बार लाखों की भीड़ होती है, लेकिन वहां पर देखा जाए तो रेलवे सुविधाओं के मामले में अपर्याप्त सुविधाएं हैं, जैसे कि बक्सर रेलवे स्टेशन है। कोई भी ऐसा साल नहीं है जब इस स्टेशन पर, साल में दस-बीस बार लाखों लोग बक्सर में नहीं जाते हों। लेकिन सुविधा के नाम पर कोई खास नहीं किया गया है। ऐसा ही स्थान बिहार में बोध गया है और इसके अलावा अन्य कई स्थान

हैं। यदि इन जगहों पर रेलवे की सुविधाओं को बढ़ाया जाए तो रेलवे बेहतर ढंग से सुविधा प्रदान कर सकती है। ऐसे कई कदम उठाए जा सकते हैं, जैसे ट्रैक में सुधार की बात है, जैसे जो रेलवे की बोगीज हैं, उनमें सुधार की बात है और ट्रेन में चैकिंग करने की बात है। ऐसे अनेक कदम उठाये जा सकते हैं, उसकी तरफ रेलवे मंत्री ने क्या ध्यान दिया है, इस सदन में उसकी स्पष्ट उत्तर होना चाहिए। ... (समय की घंटी) ... ताकि हम भी यह कह सकें कि रेलवे में नए मंत्री के आने के बाद, इनका दृष्टिकोण अन्य रेल मंत्रियों के दृष्टिकोण से सर्वथा भिन्न है या यदि भिन्न भी न हो तो उससे अलग भी कुछ सोचा है। इस पर कम से कम स्पष्ट दृष्टिकोण सदन के सामने आ जाना चाहिए।

श्री जयन्ती लाल बरोट (गुजरात): माननीय उपसभापति जी, आपने मुझे रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं पहले एक बात तो अवश्य कहना चाहूंगा कि रेल का इतना बड़ा तंत्र है और कारोबार चल रहा है, लेकिन ये रेल के बाबू और लालू किसी की बात नहीं सुनते हैं। ... (व्यवधान) ... हमारे एम० पी० की फरियाद भी... (व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: यह ऐसे ठीक नहीं है। ... (व्यवधान)...

श्री जयन्ती लाल बरोट: बाबू मीन्स आफिसर

श्री उपसभापति: आप जरा,

श्री जयन्ती लाल बरोट: ठीक है, माननीय मंत्री हमारे... (व्यवधान) ... हमारी बात तो सुनो। ... (व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: आपने ध्यान से सुना है, इनकी भाषा,

श्री उपसभापति: ठीक है, ठीक है।

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Mr. Deputy Chairman, Sir, such language should not be used... (Interruptions)... You are talking about the Railway Minister. ... (Interruptions)...

श्री जयन्ती लाल बरोट: रेलवे आफिसर्स और माननीय मंत्री हमारे लालू जी, न सांसद की फरियाद सुनते हैं और न फरियाद का कोई जवाब मिलता है। दो साल पहले मैंने एक कम्प्लेंट की थी आज तक उसकी रिसिप्ट नहीं मिली है कि आपकी कम्प्लेंट मिली है। ... (व्यवधान) ... दो साल पहले किया था। ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: बोलिए, बोलिए। ... (व्यवधान)...

श्री जयन्ती लाल बरोट: सरकार किसी की भी हो, मैं बाबुओं की बात करता हूँ, यह बात आपके लिए भी होगी। कल वह आपकी फरियाद नहीं सुनेगा। कभी-कभी हम कम्पलेंट करके भेजते हैं तो कम्पलेंट का जवाब नहीं मिलता है। आप बोलते हैं कि यह बेडशीट अच्छी नहीं आती है, यह होता है तो कोई सुनता नहीं है। मैं रेलवे मंत्री जी से विनती करूंगा कि इस तंत्र को सुधारें और आफिसर्स को बोलें कि जो एम् पीज की कम्पलेंट आए, उस पर ध्यान दें। सांसद कभी-कभी रिजर्वेशन मांगता है, तब भी सांसद को अपर सीट में कोने में सीट दी जाती है। रेलवे में इस बात का ध्यान रखें कि सांसद को कम से कम अच्छी सीट तो मिले। रेलवे में नुकसान क्यों होता है? मैं जानता हूँ कि पूरे देश में एक वेस्टर्न जोन ऐसा है, जहां रेलवे फायदा करती है, बाकी पूरे देश के सभी क्षेत्रों में रेलवे नुकसान में चलती है। इसके बावजूद भी वेस्टर्न जोन में रेलवे बंद की जा रही है। जब इस बारे में पूछा जाता है तो कहते हैं कि ट्रैफिक नहीं मिलता है। अगर ट्रैफिक नहीं मिलने का कोई कारण होता है तो अभी जो बात हुई, अभी माननीय सदस्य बोल रहे थे कि पांडिचेरी से चैन्नई का पांच घंटे का टाइम होता है, बाई रोड दो घंटे में चलते हैं। मुख्य बात यही बात है कि रेल अपने टाइम और स्पीड से चले। अगर इस कंपीटीशन के जमाने में चलना है तो अपनी स्पीड रखे और लोगों को सुविधा भी देती रहे। आज की सरकार गांव की, गरीब की और किसान की बात करती है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि आप जितनी नई रेलें चला रहे हैं, वे सभी नई रेलें, फास्ट ट्रेनें सुपर फास्ट ट्रेनें चलती हैं, सैकिण्ड, थर्ड एं सी चलती हैं, लेकिन जो गांव के किसान हैं, गरीब या दलित, विद्यार्थी हैं, जिन्हें नजदीक के गांव से शहर में जाना है, क्या आपने उनके लिए कोई सवारी गाड़ी चलाने का प्रावधान किया है? सभी सवारी गाड़ियां बंद हो रही हैं। आज बड़े शहर से बाजू के गांव तक आने-जाने के लिए सवारी गाड़ियां चलाना जरूरी हैं। विद्यार्थियों के अभ्यास के लिए इस गाड़ी का महत्व समझकर फास्ट ट्रेन के साथ-साथ सवारी गाड़ी चलाने का महत्व भी समझें, ऐसी मैं इनसे विनती करता हूँ।

तीसरी बात मैं मानता हूँ कि पालनपुर-सांख्याली कन्वर्जन का काम है। अटल बिहारी जी ने उसका उद्घाटन किया है, लेकिन अभी तक काम शुरू नहीं हुआ है। अगर सांख्याली से पालनपुर तक रेल चल जाए तो गांधीधाम और मुन्ना जो पोर्ट है, इससे देश को बड़ा फायदा हो सकता है। इससे दो सौ किलोमीटर से ज्यादा का अंतर कम होता है। इसके साथ ही सलामती के रास्ते से भी यह गाड़ी अच्छी तरह से चल सके, इस पर ध्यान देकर यह काम करना चाहिए। पूर्व प्रधानमंत्री ने इसका उद्घाटन किया है, इसीलिए काम धीरे चल रहा है, ऐसा मैं मानता हूँ, लेकिन विकास के काम राजनीतिक दृष्टिकोण से नहीं, बल्कि देश के विकास और हमारे हित के लिए सोचें कि जितनी जल्दी हो सके, उतनी जल्दी यह रेलवे लाइन का काम खत्म कराएं।

तीसरी बात यह है कि अहमदाबाद-मुंबई बुलेट ट्रेन का बात भी चली थी। उस वक्त सर्वे भी हो गया था, थोड़ा-बहुत काम भी चालू हो गया था, लेकिन आज बात हो रही है कि सर्वे हो रहा है। मैं जानता हूँ कि सर्वे हो गया है, इसलिए काम शुरू करवाएं। अहमदाबाद और मुम्बई के बीच में जो

ट्रैफिक और गड़ियां चलती हैं, उसमें मुसाफिरों को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं मिलें, ऐसी मैं आपसे विनती करता हूँ। एक बात और कि राजधानी में जो फूड मिलता है, उसमें कभी-कभी एक्सपाइरी डेट की भी चीजें आती हैं, उसमें रेत भी आ जाता है। इसके लिए थोड़ी-बहुत अच्छी सुविधा हो सके, इसकी भी आपको सूचना देनी चाहिए। इसी के साथ आपका धन्यवाद करके मैं अपनी बात खत्म करता हूँ। धन्यवाद।

श्री तारिक अनवर (महाराष्ट्र): उपसभापति महोदय, जब से नई सरकार आई है, यूनाइटेड प्रोग्रेसिव अलायंस की गवर्नमेंट जब से बनी है, इसने अपने कॉमन मिनिमम प्रोग्राम में इस बात का निर्णय लिया है कि हमें सबसे ज्यादा प्राथमिकता देनी है, वह इस बात को देनी है कि जो हमारा बुनियादी ढांचा है, उसे कैसे आगे बढ़ाया जाए, कैसे एक्सपैण्ड किया जाए। चूंकि रेलवे हमारे देश के इंफ्रास्ट्रक्चर का मूल ढांचा है, इसलिए सबसे ज्यादा इस बात पर ध्यान दिया गया है कि हम रेलवे को कैसे ज्यादा से ज्यादा एक्सपैण्ड कर सकते हैं और ज्यादा से ज्यादा देश के विकास से जोड़ सकते हैं। यह बात बिल्कुल स्पष्ट है कि जब तक रेलवे का ठीक ढंग से विकास नहीं होगा, तब तक हमारा जो विकास का लक्ष्य है, हमारे देश के विकास का जो लक्ष्य है, हम उसे प्राप्त नहीं कर सकते। इसीलिए उसी उद्देश्य से, जो हमारा कॉमन मिनिमम प्रोग्राम बना है, उसमें इस बात का विशेष रूप से ध्यान रखा गया है।

उपसभापति महोदय, मैं रेलवे मिनिस्ट्री को इस बात के लिए बधाई दूंगा कि उन्होंने पिछले 6 महीने के अंदर ऐसे कार्य किए हैं, जो खास तौर पर रेलवे के विकास के लिए बहुत ही आवश्यक हैं। इसमें स्पेशल इम्पैसिस इस बात पर दिया गया कि जो पुराने लाइन थे, उनको कैसे कन्वर्ट किया जाए। जो 16538 किलोमीटर ट्रैक का 31 मार्च 2007 का टारगेट था, अब तक उसमें 8938 किलोमीटर पूरा किया जा चुका है। इस तरह से यह कहना उचित होगा कि रेलवे एक सही दिशा में आगे बढ़ रही है, लेकिन उसके साथ ही साथ रेलवे के सामने सबसे बड़ी कठिनाई बजट की है, क्योंकि हम लोग देख रहे हैं कि पिछली जो पंचवर्षीय योजनाएं हैं, उनमें सबसे पहली पंचवर्षीय योजना में लगभग 34 प्रतिशत सेन्ट्रल गवर्नमेंट बजटरी सपोर्ट मिला था और यह आगे बढ़ कर सातवीं पंचवर्षीय योजना में 75 प्रतिशत हो गया, लेकिन उसके बाद लगातार यह घटने का सिलसिला शुरू हुआ है। अब जो 8वीं योजना बनी है, उसके बाद नौवीं योजना बनी है, उसमें 23 प्रतिशत और 20 प्रतिशत का सेन्ट्रल बजटरी सपोर्ट मिला है। यह जो घाटा या जो फाइनेंसियल क्राइसिस है, उसको कैसे दूर किया जाए? इसमें हालांकि फ्रेंट रेट बढ़ा कर या यात्री भाड़ा बढ़ा कर रेलवे कभी-कभी सोचती है कि हम उस घाटे की पूर्ति करेंगे, लेकिन इस तरह से बहुत हद तक उसको पूरा नहीं किया जा सकता है। उसकी एक सीमा है और अगर हम फ्रेंट रेट बढ़ाते हैं तो उसका नतीजा यह होता है कि...

श्रीमती सविता शारदा: सर, इतना इम्पार्टेंट डिस्कशन हो रहा है और कोरम भी पूरा नहीं है।

श्री उपसभापति: कोरम है।... (व्यवधान)

श्रीमती सविता शारदा: नहीं है, सर, 25 नहीं है।... (व्यवधान)... अभी यहां काउन्ट कीजिए, यहां 25 लोग नहीं हैं।... (व्यवधान)

श्री उपसभापति: आप बैठिए, आप इतने पुराने मैम्बर हैं, आप देखें यह कन्वेंशन है।... (व्यवधान)

प्रो० राम देव भंडारी: हाउस चलाना विपक्ष का भी काम है।

श्री उपसभापति: आप बोलिए।

श्री तारिक अनवर: उपसभापति महोदय, मैं यह कह रहा था कि फ्रेट रेट या यात्री भाड़ा बढ़ा कर जो फाइनेंसियल क्राइसिस या रेलवे को जो फाइनेंसियल सपोर्ट देने का जुगाड़ करने की हम कोशिश करते हैं... (व्यवधान)

श्री उपसभापति: बिल्कुल कोरम है। 25 से ज्यादा मैम्बर हैं, मैंने गिन लिया है। आपने गलत उठाया था।

श्री तारिक अनवर: जो हम लोगों ने देखा कि... (व्यवधान)

श्री उपसभापति: आप हाउस को जल्दी एडजर्न कराना चाहते हैं, इसलिए यह बात उठा रहे हैं। मगर नहीं, 25 कोरम है और यहां पर 25 लोग हैं।

श्री तारिक अनवर: फ्रेट रेट बढ़ाने से हम लोगों ने देखा है कि लोग रेलवे को छोड़कर फिर सड़क का मार्ग अपनाने लगते हैं और नतीजा यह होता है कि रेलवे को जो बिजनेस मिलना चाहिए, वह उनको नहीं मिलता है और रोड से लोग माल की दुलाई शुरू कर देते हैं इसलिए जो उपाय किया जाता है कि फ्रेट रेट बढ़ा कर हम उसकी कमी को दूर करते हैं, मैं समझता हूं कि उसकी बजाए हमारी यह कोशिश होनी चाहिए कि जहां से रेलवे को आमदनी हो सकती है, उस क्षेत्र में और उस रूट्स पर ज्यादा-से-ज्यादा हमें ट्रेन देनी चाहिए। उसका आर्थिक लाभ उठाने की कोशिश करनी चाहिए। यह बात सही है कि रेलवे का सोशल कमिटमेंट भी है क्योंकि हमारी सोशल रिस्पॉसिबिलिटी भी है। उपसभापति जी, बहुत सारे ऐसे क्षेत्र हैं, ऐसे रूट्स हैं जिन पर प्रॉफिट नहीं होता है, उस के बावजूद सोशल कमिटमेंट को पूरा करने के लिए हम को उन रूट्स को भी देखना पड़ता है। लेकिन जैसा मैंने कहा हमें एफीसिएंसी बढ़ाकर ऐसे इलाकों में जहां ज्यादा-से-ज्यादा प्रॉफिट हो सकता है या ज्यादा पैसा आ सकता है, उस के लिए कोशिश करनी चाहिए। उपसभापति जी, हम को यह भी

देखना है कि हम ऐसी सर्विसेस को लें जो कि इकॉनोमिकली वाएबल हों। मेरे पास उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार अभी हमने बहुत सारे ऐसे प्रोजेक्ट्स लिए हैं जिन को पूरा करने में लगभग 35 हजार करोड़ रुपए की आवश्यकता पड़ेगी और उनमें 40 साल का समय लग सकता है। इसलिए रेलवे ऐसे प्रोजेक्ट्स बनाए जिनमें इस बात का ध्यान होना चाहिए कि वे वाएबल हैं या नहीं, उससे रेलवे को कितना फायदा है या नुकसान है। अब तक जितने प्रोजेक्ट्स लिए गए हैं, उनमें से 10 प्रतिशत ऐसे हैं जो फायनेंसियली वाएबल हैं और 90 प्रतिशत ऐसे हैं जिनमें घाटा है या जिन से रेलवे को आगे कोई लाभ नहीं मिलने वाला है। इसलिए जो भी प्रोजेक्ट्स या जो भी योजना बनाई जाए, उनमें इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि वे वाएबल हों। इसके अलावा जैसा कि अन्य कई साथियों ने भी कहा रेलवे की मूल बात रख-रखाव की है और उसका टाईम शेड्यूल से चलना बहुत आवश्यक है। आज आप जनता को रेलवे की रख-रखाव के संबंध में अधिक शिकायत रहती है। आज जब हम नॉर्थ ईस्ट की तरफ जाते हैं या दूसरे ट्रैक्स पर जाते हैं तो महसूस करते हैं कि उन ट्रैक्स में जैसा रख-रखाव होना चाहिए, वैसा नहीं है। ऐसी ट्रैक्स में जो लोग लंबी यात्रा करते हैं, उनको भारी कठिनाई झेलनी पड़ती है। उपसभापति जी, ये छोटी-छोटी चीजें हैं, लेकिन बहुत महत्वपूर्ण हैं। इस सबके अतिरिक्त रेलवे में सेफ्टी की बात बेहद जरूरी है। जो लोग रेल से सफर करते हैं, उनको इस बात का एहसास होना चाहिए कि उनकी जान-माल सुरक्षित है। इस के लिए रेलवे को बहुत अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है।

इन्हीं बातों के साथ रेलवे मंत्री जी ने इन पिछले 6 महीनों के अंदर जो भी कदम उठाये हैं, उन की सराहना करते हुए मैं इस एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करता हूँ।

श्री उपसभापति: अब साढ़े 5 होने जा रहे हैं। Most of the hon. Members have already spoken. Only Members of the Congress, four of them, are left to speak. I think they could just send in points on which they wish to seek clarification from the Minister...*(Interruption)*...

SHRIMATI SAVITA SHARDA: Your time is over...*(Interruption)*...

AN HON. MEMBER: No, our time is not yet over, Sir, there are still a few minutes to go...*(Interruption)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, the time is over ...*(Interruption)*... The time allotted to all the parties is over; now, you are asking for additional time.

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (Tamil Nadu): Sir, there are still a few minutes to go; it is not yet 5.30 p.m....*(Interruption)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You may take just one or two minutes to put forth some points. Please, don't repeat whatever has been said already...*(Interruption)*...

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN: Sir, I won't repeat the points which have already been made.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can seek any clarification even after the reply.

SHRI E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (Tamil Nadu): Yes, Sir, I would make my points and seek some clarification.

Sir, the Common Minimum Programme has enunciated that there would be a special recruitment drive for the SCs and STs I would quote just one portion of the letter of the Ministry of Personnel and Public Grievances and Pensions, of which Shri Suresh Pachouri is the hon. Minister, I shall quote from the Ministry's letter dated 5th August, 2004: "The Common Minimum Programme of the Government contemplates that all the reserved posts will be filled up in a time-bound manner. Keeping this in view, it has been decided to launch a special recruitment drive for filling up the backlog of reserved vacancies of SCs and STs in direct recruitment quota. He has given eight steps which will start from 16th August and end on 16th May, 2005. to that extent, the UPA Government will ensure that the Common Minimum Programme is fulfilled. Has the Railways done something for special recruitment drive, and for 27 per cent reservation as recommended by the Mandal Commission, for the OBCs? Is it taken up properly? Are vacancies filled up properly? If not, is there any time-bound programme to be taken up by the Railways and through the railway recruitment agencies?

My next point is regarding the railway safety. Persons who are working in Railways should have proper rest while attending duties. But a provision of intermittent roster system is there. This I could find from Salem-Bangalore Division. Here, Station Masters are having 12-hours duty. Two station masters are posted—one person works for twelve hours throughout, and another person comes for 12-hours. There are more than eight fast trains on that route. If this system is followed, how can we have the safety system? Would that be reviewed properly?

My third point is regarding meter-gauge conversion. Already many hon. Members have said about it. But I would specifically like to focus on Tamil Nadu because Tamil Nadu was neglected for the past seven years. In India, top three States where meter-gauge is available are Rajasthan, Gujarat and Tamil Nadu. Tamil Nadu is having about 610 Kms. which are not at all taken into consideration, and about 500 Kms. were taken into

consideration but adequate funds were not allotted. Would that be done properly because already the Tenth Five Year Plan has stipulated that conversion— from meter-gauge to broad-gauge — is very important to develop industries, tourism and other areas? Has the Railways got the intention to expedite the system so that funds can be allotted? Has the Railways given priority for gauge conversion which is a must to cope with the present situation? We know that the hon. Minister, Shri Lalu Prasad, is a *Hanuman Bhakt*. He prays very much to Hanuman. He has to give some more funds to Rameshwaram from where Hanuman built a bridge to Sri Lanka. This was a history. Therefore, he has to give more funds for Triuchirappalli, Karaikudi, Sivaganga, Rameshwarm, and Madurai to Rameshwaram area also. Vedaraniyam is a very important place where Gandhiji's salt satyagarh was conducted, and Rajaji was the pioneer in that area. Here also, broad-gauge conversion is not there. it should also be connected. Thank you, Sir.

श्री नंदी येल्लैया (आंध्र प्रदेश): उपसभापति महोदय, मैं आपको एक ऐसी कहानी सुनाना चाहता हूँ (व्यवधान)

श्री उपसभापति: कहानी के लिए थ्रम नहीं है। (व्यवधान)

श्री नंदी येल्लैया: लतीफे नहीं है, कहानी है। (व्यवधान) आज कॉमन मिनिमम प्रोग्राम के तहत, जिसकी चेयर परसन हमारी श्रीमती सोनिया गाँधी जी है, आज से 15-20 साल पहले, हमारी श्रीमती इंदिरा गाँधी ने मेडक डिस्ट्रिक्ट, यानि आन्ध्र प्रदेश के अन्दर तेलगाना एरिया, से उन्होंने लोक सभा के लिए कॉन्टेस्ट किया था वहाँ के मुकामी लोग, अभी मालूम है, बाधा रेड्डी साहब नहीं हैं मैं उस वक्त लोक सभा में था वहाँ के जितने भी मिनिस्टर्स हैं और वहाँ की जनता उन्होंने ख्वाहिश कहा कि मेडक डिस्ट्रिक्ट तेलगाना के एरिया के अन्दर रहता है, बहुत पिछड़ा हुआ है। काफी दिनों से है। आपके नेतृत्व में प्रधानमंत्री बनने के बाद उनको निवेदन किया गया उन्होंने एक 8 किलोमीटर तेलापुर टू पट्टनचेरू सैंक्शन किया। सैंक्शन होने के बाद उसका उद्घाटन हुआ, जिसमें हमारे मरहूम रेलवे मिनिस्टर थे मल्लिकार्जुन जी और उस जमाने के हमारे आंध्र प्रदेश के चीफ मिनिस्टर भास्कर रेड्डी जी। लेकिन, बड़ी बदकिस्मती की बात है कि एनडीए गवर्नमेंट आने के बाद जिसके रेल मंत्री ने यह कहकर कि वाइबल नहीं है, उसको बंद कर दिया था ... (व्यवधान) ... नीतीश कुमार जी रेल मंत्री थे आप इतना क्यों जजबात में आ रहे हैं, कभी बोलने में एक वर्ड इधर-उधर हो सकता है? क्यों अननेसेसरी रेंज कर रहे हैं आप? यह रेलवे मंत्री नीतीश कुमार जी थे और हमारे आंध्र प्रदेश की तरफ से दत्तात्रय साहब भी थे।

उपसभापति जी, मैं यह कहूंगा कि रेलवे बोर्ड के पास बैकवर्ड एरियाज के बारे में कोई एक प्लानिंग होनी चाहिए। जब नीतिश कुमार जी रेल मंत्री थे तो मैं उस समय लोक सभा में था और उसके बाद अब मैं राज्य सभा में हूँ। मैं यहां यह कहना चाहता हूँ कि जहां बैकवर्ड एरियाज हैं, जहां इंडस्ट्रीज की जरूरत है, वहां पर अगर तरक्की होना है, तो वहां अगर जिसकी लाठी, उसकी भेंस बोलो, तो वह ठीक नहीं रहेगा लालू प्रसाद यादव जी ने, ठीक है, मैं जानता हूँ कि आज तक जितने भी बिहार से रेलवे मंत्री हुए हैं, उन्होंने एक ऐसा चमत्कार करके, एक ऐसा काम करके दिखाया जिससे जो गांव में रहने वाले हैं विलेज में रहने वाले तमाम लोगों को रोजगार भी उन्होंने दिलाया मैं चाहता हूँ कि मैंने जो नया प्रोजेक्ट दिया है सिकंदराबाद से करीमनगर वाया सिद्धिपेट, यह सिद्धिपेट एक ऐसा स्थान है, जहां से मैं पांच बार लोक सभा में आया हूँ, तो यह मेरा फर्ज हो जाता है कि जिस स्थान से मैं आता हूँ, उस एरिया से आने के बाद उसका मसला मैं पार्लियामेंट में उठाऊँ। अगर मैं उसके लिए अपनी आवाज न उठाऊँ, तो फिर लोग बोलेंगे कि इनकी आवाज ठीक नहीं है क्या, क्या यह बोल नहीं सकते हैं? तो इसके लिए मैं रेल मंत्री जी से ख्वाहिश करूंगा कि तेलंगाना एरिया के लिए, जो एक बैकवर्ड एरिया है, आप तो जानते हैं कि इस एरिया के बारे में कैसी-कैसी बातें हो रही हैं, कैसे-कैसे डवलपमेंट के बारे में, वहां की तरक्की के बारे में लोग आवाज उठा रहे हैं, मैं ख्वाहिश करूंगा आपके जरिए, कि वह प्रोजेक्ट जो जमाने से पड़ा हुआ है, डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर संगारेड्डी का, तेलपुर-पट्टनचेरू-संगारेड्डी, जो केवल 40 किलोमीटर है, जो छोटा सा टुकड़ा है, यह बहुत अधूरा है, जमाने का है, मैडम इंदिराजी की भी इसको पूरा करने की ख्वाहिश थी, उसको पूरा करेंगे, ऐसी उम्मीद करके मैं अपनी जगह पर बैठता हूँ। धन्यवाद।

श्री वी० हनुमंत राव (आन्ध्र प्रदेश): उपसभापति महोदय, मैं ज्यादा समय न लेते हुए दो-तीन बातें रेल मंत्री जी की दृष्टि में लाना चाहता हूँ। एक तो यह है कि सिकंदराबाद से एक एक्सीप्रेस गाड़ी चलती है जो वहां से राजधानी एक्सप्रेस है, वह तीन दिन में एक मर्तबा बंगलौर के लिए चलती है। हमारे वहां डेली बंगलौर के लिए इतना रश है कि अल्टरनेट डे से जो पब्लिक जा रही है, उनकी यह सबसे बड़ी डिमांड है कि इसे डेली चलाया जाए। इस पर मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। दूसरी बात यह है कि विशाखापट्टनम से एक ट्रेन वाया उड़ीसा जाती है, वह ट्रेन हमारे जो वारांगल, करीमनगर और यह सब जो मेजर स्टेशन हैं, उनके लिए जरूरी है। सबसे बड़ी बात तो यह है कि हमारा सिंगल ट्रेक है नरीकुडुर और यह वीवी नगर, नरीकुडुर का सिंगल ट्रेक रहने की वजह से बहुत से एक्सीडेंट हो रहे हैं मैं चाहता हूँ, जैसा अभी नारायणसामी जी ने कहा इन्फ्रस्ट्रक्चर का तो जब तक आप इन्फ्रस्ट्रक्चर को नहीं बढ़ाएंगे, तब तक नई ट्रेन लाने की कोशिश करेंगे और इस ट्रेक पर गाड़ी चलाएंगे तो और बहुत से एक्सीडेंट होंगे।

दूसरी बात हमारे शिरडी जाने कि लिए लोगों के कारों व बसों में जाना पड़ता है तथा वहां जाने में उन्हें दो-दो दिन का समय लग जाता है जिस कारण बहुत बड़ी-बड़ी दुर्घटनाएं भी वहां हो रही हैं

क्योंकि उन्हें शोलापुर से होकर वहां जाना पड़ता है। यदि शिरडी तक कोई सीधी ट्रेन जानी है तो गरीब लोगों को बहुत राहत मिलेगी क्योंकि कारों में केवल पैसे वाले लोग ही यात्रा कर पाते हैं। यदि उन्हें ट्रेन की सुविधा मिले तो वे आसानी से शिरडी तक जा सकेंगे। तीसरी बात हमारे यहां आदिलाबाद में सरस्वती मंदिर है जहां जाने के लिए कोई भी ट्रेन की सुविधा नहीं है। सरस्वती मंदिर जाने के लिए बासुरा में प्रतिदिन हजारों लोग पहुंचते हैं जिस कारण यहां के लिए ट्रेन बहुत जरूरी है। मैं चाहता हूं कि श्री लालू प्रसाद यादव जी इसे समझेंगे। श्री चंद्रबाबू नायडू जब तक आंध्र प्रदेश में मुख्य मंत्री थे तब बहुत Hi-tech काम हुए किन्तु तेलंगाना में कुछ काम नहीं हुआ। मैं चाहता हूं कि श्री लालू प्रसाद यादव हमारे तेलंगाना की ओर भी कुछ ध्यान दें जो बिहार से भी अधिक पिछड़ा हुआ है तथा वहां Hi-tech publicity के कारण बहुत क्षति हो रही है। इसलिए मैं चाहता हूं कि श्री लालू प्रसाद यादव जी कि दृष्टि तेलंगाना की ओर भी जाए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Now, the hon. Minister will reply.

THE MINISTER OF STATE OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): Hon. deputy Chairman, Sir, I express my thanks to the hon. Members who have participated in this discussion. I think about 25 Members have participated in this discussion. I thank them profusely for their participation, and, for giving very valuable suggestions for the improvement and development of Railways in our country.

I assure them that due consideration will be given to each and every suggestion, which have been carefully noted down, because it is our common effort to see that the functioning of the railways, the life-line of this country, which has facilitated the economic development, improves. It is the social commitment with which the Railways are being run. The UPA Government is trying to give more facilities, more amenities. On hon. Member said that it is the time now to cover even the backward areas. It has been committee by our hon. Minister in the Budget Speech that backward areas, hilly areas, far-flung areas will be certainly covered notwithstanding the economic part of it. That is the UPA Government's commitment.

Before I answer each and every question, or, some of the major questions, I would like to present here the details of the supplementary Budget to this august House.

We are seeking approval of Parliament for the additional Budgetary support of Rs. 1,137 crores being given to the Railways, and, additional outlay of Rs. 400 crores being provided for the national project of

Udhampur, Srinagar, Baramulla new railway line. The additional Budgetary support of Rs. 1.137 crores also includes Rs. 900 crores received for the special Railway Safety Fund. Hon. Members were suggesting that safety should be the prime responsibility of the Railways. In the Railways, we have, and, we are giving the foremost importance to the safety alone. Some of the hon. Members wanted to know as to what happened to Rs. 17,000 crores allowed under this category.

I may submit to this august House that we have utilised the better part of it, that is, about Rs. 10,000 crores towards that end, and, for the renewal of the old assets. Some hon. Members mentioned, especially about the tracks, which are required to be improved, or, renewed so that the railway accidents are minimised. I would like to mention that today the safety has become the foremost priority of the Railways. And, these Rs. 1137 crore are deployed in the following manner:—

Track renewal	:	Rs. 428 crores
Rolling stock	:	Rs. 349 crores
Signalling and Telecome	:	Rs. 150 crores
Bridges	:	Rs. 72 crores
Doubling	:	Rs. 45 crores
Workshops	:	Rs. 30 crores
Traffic facilities	:	Rs. 25 crores
Other specified works	:	Rs. 38 crores

The Supplementary Demands also seek approval for 11 new works, as this constitutes new service and new instruments of service. At this juncture, I may also place before this body the financial position, how we have been doing in these six months. I will now restrict myself to October 2004, how we have been trying to improve the performance of both the passenger and the freight traffic. The performance in the current year has so far been satisfactory. Loading up to the end of October 2004 has been 335.20 million tonnes, that is, 7.05 million tonnes more than the target and 23.91 million tonnes more than the corresponding period of last year. As per the latest available results up to October, 2004, the freight earnings are Rs. 760 crore more than the target and 10 per cent more than the

last year. So, we can understand how we are improving the performance on the freight traffic also. The growth in freight traffic has been more than the growth in production. For example, cement, where we have been losing market share for many years, has shown 10 per cent increase in loading as against 6 per cent growth in production. Many steps have been taken to keep up with demand in freight traffic. Administrative, commercial and investment-related steps are being taken to increase average speed of goods trains and reduce the wagon turn around. Focussed attention is being given on throughput enhancement works, line capacity and traffic facility works so that these works are given priority and completed early. We are also going to step up use of IT in the working of the Railways. Many hon. Members mentioned about IT, which should go a long way to improve the performance level. In the passenger traffic, the growth in number of passengers has been around 5 per cent. The passenger earnings have also registered a growth of around 5 per cent and are as per the target. I am happy to inform the House that the overall earnings, as per the actual figures now available, are Rs. 752 crore more than the target and 8.4 per cent more than last year. Sir, the figures for loading up to end of November, 2004 are also now available, and, I am happy to inform the House that the Railways, at the end of November, 2004, have carried 383.81 million tonnes of freight traffic which is 6.6 million tonnes more than the target, and which is 25.4 million tonnes more than the loading achieved during the same period last year. I am confident that during this financial year, we will not only reach that freight loading and earning target, but also surpass this. As I have mentioned earlier also in this august House, we are trying our best to achieve 600 million tonnes so that our freight earning may increase and we can cross subsidise the passenger fares. Hon. Members were kind enough to suggest not to increase the passenger fares, though an hon. Member said that through *tatkal* scheme, you are trying to indirectly increase the passenger fare. I am coming to that point to answer our hon. Member from Andhra Pradesh. Now, regarding the working expenses, Sir, we have directed, from the beginning, that there should be a strict control on the expenditure in the Railways. The increase provided for this year is minimal. However, there have been some post-Budgetary factors beyond Railways control, mainly increase in the fuel prices. The august House knows that we had increased fuel prices three times. I will come to that point later. Fuel expenditure forms a large part of Railways' working expenses. Every year, Railways use about 205 crore litres of diesel.

This year, the price of diesel has been increased three times, resulting in an annual impact of Rs. 940 crores and an impact of Rs. 550 crores in the current financial year. Sir, as the House is aware, the merger of 50 per cent of the DA with pay has also resulted in an increase in pay and pension. The Budgetary provision made for this is, therefore, likely to fall short. The Railways have to bear an additional annual expenditure of Rs. 940 crores and Rs. 380 crores respectively on account of increases in the prices of diesel and steel. To partially compensate this burden, freight rates and certain commodities like coal, iron ore, limestone, bauxite, gypsum, dolomite, manganese, etc. will be rationalised, and all these have been now kept in clause 140. As a result, freight rates of coal, iron ore and clinker have increased by 7.7 per cent. Freight rates of cement have been increased by 3.7 per cent. The commodities for which freight rates have been increased are such, that effect of the freight increase on common man is not expected to be significant. Due to this increase in freight rates effected in the end of November 2004, an additional earnings of Rs. 400 crores are expected in the current financial year. To avoid any burden on poor, on weaker sections of the society, no increase in passenger fares has been made. In this connection, I also want to mention for the information of this august House that the impact of coal freight increase on electricity tariff is less than 3 paise per KWH and the impact of freight increase on iron ore and steel prices is less than .5 per cent only.

As the House is aware, the Common Minimum Programme envisages expansion and development of the Railways. Modernisations, renewal of assets, especially tracks renewal, passenger safety, expenditure control, passengers; amenities, cleanliness and plugging of leakage are some of the areas to which we are giving priority. One of the hon. Members from the opposition asked about cleanliness. I assure the hon. Member that every effort is being made. In fact, a cleaning drive is being undertaken by the Railways and the staff have been deployed, mechanical devices are being used and lavatories have also been upgraded and the hygiene part is well taken care of.

Hon. Prime Minister has decided that the Indian Railways should be one of the best railways in the world. As per his directions, an integrated

modernisation plan envisaging outlay of Rs. 24,000 crores has been prepared. These are the directions of our hon. Prime Minister. Some hon. Members have mentioned about issues relating to train services and projects in some areas. All those will be given due consideration. We are trying to meet the demands to the extent possible.

Sir, now I come to the specifics because many hon. Members mentioned about bridges. The hon. Member from West Bengal was very, very specific about it. The total number of bridges in Indian railways is 1,19,984. Of them, more than 100 years old are 51,340 which constitute about 44 per cent. We admit the fact that nearly 50 per cent of the bridges are more than 100 years old. Under the Railway Safety Funds, the number of bridges sanctioned is 2700 at a cost of Rs. 1530 crores. There should be... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let him complete.

SHRI R. VELU: I will come to you. Let me complete first. I am here to answer you. We know that all of you want to improve the functioning of the Railways. We do not take it as a criticism; we take it as a positive suggestion from you.

Now, the works completed. In 2001-2002, it was 280; in 2002-2003, it was 496; in 2003-2004, it was 530; and this year about 411. The balance work will be completed by 31.3.2007. There also, now we are prioritising which are the bridges to be taken on war-footing with reference to the conditions of the bridges. Now, coming to track renewal, there was an arrear of 16,538 kilometres as on 1.4.2001. Already we have completed 8,938 kilometres by 31.3.2004. The balance is likely to be completed, as was targeted, by 31.3.2007. This is a very important thing because many a Member have mentioned that as a result of lack of track renewal, so many accidents have occurred. We are giving top priority to this item of work. If you want more details, I can furnish. On the progress of track renewal in kilometres, over the years, in 1992-93, it was 2,930; 1993-94, it was 2,830; 1994-95, it was 2,763; 1995-96, it was 2,093; 1996-97, it was 2,095; 1997-98, it was 2,951; 1998-99, it was 2,967; 1999-2000, it was 3,006; 2000-01, it was 3,250; 2001-02, it was 3,620; 2002-03, it was 4,776; and in 2003-04, it was 4,986. And this year, 2004-05, our target is 4,125; These are the break-up figures. All works are taken up and will be completed, as mentioned, by 31.3.2007. And many Members were suggesting about

[13 December, 2004]

RAJYA SABHA

6.00 P.M.

this gauge conversion, including in the State from which I come, that is, Tamil Nadu. I may also mention on this occasion that we have the problem of the metre gauge. The policy has been to priorities which are the metre gauges to be converted into the broad gauge and how it has to be done and that way, Gujarat, Rajasthan and Tamil Nadu have more metre gauges to be converted into broad gauges. We are now looking into the aspects with reference to the kind of importance of those lines which require immediate attention. Accordingly, we are prioritising and doing it. We are one with you to see that the policy of uni-gauge is implemented because that only makes the entire country as a whole so that what is the now available in Vedaranjam where the patriots have gone during the Salt-Satyagraha days, Agastiampalli from where the salt is now produced, can all the time, be transported to Madhya Pradesh, Bihar and Uttar Pradesh and other places through the metre gauge and the broad gauge. Today, that has become an island. so, it is necessary that such works are also being taken up. But then we also have our priorities...*(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Minister, some of the projects of gauge conversion at Gadak to Bijapur had started six years back. Why is it taking so long time? That also you can note down that the gauge conversion at Gadak to Bijapur had started six years back there and still the project is not complete...*(Interruptions)* दे देंगे, उसका जवाब भी वह दे देंगे।

SHRI R. VELU: Then, the hon. Members have particularly mentioned about the Rajasthan metre gauge conversion. There are total ten projects. As I mentioned, Rajasthan is one of the States which require more meter gauges and already completed four. In progress are six. That would mean about 1,050 kilometres is in progress, already completed are 1,070 kilometres and this requires about 1,316 crores of rupees. Now, as far as the financial aspect is concerned, I will come to it later. I think, the hon. Deputy Chairman has put a very relevant question as to why six years have been taken and the work is being done at a very slow pace. Sir, what we do in the Railways is that we get the new lines sanctioned. But we have got a formula according to which we are allocating the funds, that is, 15 per cent for the population, 15 per cent for the area, and the balance 70 per cent through a forward. Accordingly, we allocate funds. When as we target a railway line for completion during the year, it is not possible to divert all the money allocated in a year to one route or to one railway line.

to complete it. The hon. Deputy Chairman has mentioned about it. We will look into this aspect and see to it how best it could be expedited.

In fact, again, one of the hon. Members was seeking an explanation for the old bridges. I failed to mention about it. Old bridges do not mean that they are unsafe. Depending on the condition, as has already been mentioned by me, only 2007 bridges require renewals and rehabilitation, and till such time they are re-built, all precautions are being taken for their safety, including imposition of speed restriction. So, nearly 1008 bridges will be completed by the end of 2004-05 and the balance by 2006-07. This is for the information of the hon. Members because these old bridges are worrying all of us because more accident-prone bridges require immediate attention.

A mention was made about sikkim. We have already conducted the survey for a new line from Seop to Gangtok via Zillekola a 60 kms stretch, that is being completed. The cost of the project is Rs. 1009 crores. The ROR, that is, the rate of return, when calculated, is negative by 34 per cent. (*Interruptions*) But in such cases where the return is negative, we take into account, as I have mentioned earlier, the backward area, the hilly area, the far-flung areas, and if it is a strategic region, necessary for defence purposes or for purposes in the national interest, we do take them up, notwithstanding the negative returns.

Now, I come to the doubling of the Ramanagaram-Mysore section in Karnataka, a part of Bangalore-Mysore section. Now, it has been rightly mentioned that the Mysore-Bangalore section is a heavy traffic area. It has also got a very heavy road traffic. But it calls for doubling. There is no second opinion about it. But then, the State Government has been asked to share 50 per cent cost of doubling and the response received is in affirmative. In fact, during my visit to Bangalore, I had an occasion to discuss it with the hon. Chief Minister and the Deputy Chief Minister, who is also the Finance Minister in charge, and they had readily agreed that this 50 per cent cost would be borne by them to enable the Railways to take up work in the right earnest. It is under examination. We will take it up as and when the money comes.

The hon. Members from Kerala were asking about doubling of the railway line in Kerala, especially, in the Calicut-Mangalore section. The work completed so far is about 220 kms. In respect of Calicut-Shoranpur section,

86 kms. stretch was sanctioned in 1994-95 and the work is in progress. The delay in progress is due to the slow speed with which the land is being made available. During the last visit when the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad and myself visited Kerala, we had a meeting with the Chief Minister and his colleagues to impress upon them that they should necessarily put their weight on those people and see that the land required for this purpose is being put at the disposal of the Railways so that this process of doubling of railway line is completed in time. Then, I come to the Thannur- Pallippuram section. A stretch of 31 kms. is to be completed this year. This will be completed by 2004-05, and Calicut-Valikulu section, that is, a 13 kms stretch, has already been completed and commissioned and the balance is in progress. As regards the quilon-trivandrum line, that is 65 kms., the work is already completed. These are the statistics of Railways.

Again, Rs 4 crores have been sanctioned for various works at Calicut Station. The works are in progress. The hon. Member has mentioned that Calicut Station is not being given due attention. I think Rs. 4 crores have been sanctioned. The work is at various stages of completion.

Another point that he has raised is about ROBs. The Commissioner of Railway Safety has solved it. For most of the ROBs, the construction is over. One case is pending with the Commissioner of Railway Safety. We will try to sort that out also, Sir.

Coming to the freight classification, he has pointed out that the freight rate is raised wherever it is uncalled for, and all that. I have already mentioned about it; more details are required. I am also here to tell the hon. Member about the impact of Rs. 940 crores or Rs. 945 crores. The rise in steel price has also affected it. We are the major consumer of both diesel and steel produced in the country as well as imported from abroad. That way, we are very, very reasonable and moderate in getting the freight rates revised. As I said, it was raised more to cross-subsidise the passenger fares.

Another point was raised about modernisation of railway stations. We have now identified 390 stations in the country for that purpose. The work

is already completed in 61 stations, and for the rest, the work will be started on priority. We will also see to it that whichever station is identified or selected, the work is done. For the information of my friend from Andhra, who has raised it, in the South central Section alone, you have got funds for modernisation of stations like Akola, Dharmavaram, Guntakal, Guntur, Hyderabad, Kachiguda, Kakinada, Nadiad, Nellore, Raichur, Rajamundry, Secunderabad, Tirupati, Torangallu, Vijayawada, Warrangal. These are the stations which have been selected for modernisation. For most of them, the work has been done. I hope the hon. Member would be happy to know this.

SHRIMATI SAVITA SHARDA: What about Gujarat, Sir?

SHRI R. VELU: I will get the information. ...*(Interruptions)*...

श्री उपसभापति: गुजरात तो आपने उठया नहीं, वे बोलते न।

श्रीमती सविता शारदा: सर, ऐसा नहीं है।

श्री उपसभापति: वे आपको रिप्लाय भेजेंगे। अगर आप पूछेंगे तो भेजेंगे।

श्रीमती सविता शारदा: सर, सभी लोग कहते हैं उनको।

SHRI R. VELU: I will get the information and tell you...*(Interruptions)*...

Right now, whatever information I have got, I am telling that to the hon. Member, as regards Gujarat, Ahmedabad, Anand Junction, Bangnia, Bandra Terminus—maybe, it is in the Western Railways; that is why I am telling you that I am unable to sort it out. ...*(Interruptions)*...

SHRI LEKHRAJ BACHANI: Sir, as a first speaker, I have made three or four suggestions, to the point, in short. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He is going to tell you. Let him complete the reply...*(Interruptions)*...

SHRI R. VELU: I can tell you the names of some stations more. Surat is there; Rajkot is there. ...*(Interruptions)*... Vadodara is there...*(Interruptions)*...

श्री वी. नारायणसामी: आपका पास हो गया।

श्रीमती सविता शारदा: सर, जो बड़े शहर हैं, उन्हें बनाइए, जैसे अहमदाबाद है, सूरत है, बड़ौदा है... (व्यवधान)... आनन्द जंक्शन छोटा है, सूरत बड़ा है।

SHRI R. VELU: Many more stations are there. ...*(Interruptions)*...

प्रो. राम देव भंडारी: पूरा विस्तार से जवाब दे रहे हैं।

श्रीमती सविता शारदा: सर, सूरत।

श्री उपसभापति: नहीं, सूरत बोला है।

SHRI R. VELU: I will furnish the details to you. Madam. ...*(Interruptions)*... Surat is there. ...*(Interruptions)*... I thought you were interested in more stations. I will be able to give them to the hon. Members.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You inform them in writing.

SHRI R. VELU: Now, some of the hon. Members mentioned about overloading of wagons. For the information of the hon. Members, I must mention the valuable work done by the Minister of Railways, Shri Lalu Prasad, in that direction. In fact, he undertook surprise inspections and surprise visits and found that overloading was on the increase in the Indian Railways. That is why now we are trying our best to streamline weighing even at the loading stage. Now, ninety per cent of the wagons are weighed at the loading point itself. We are trying to provide 130 electronic in-motion weighing bridges so that the loads can be weighed when they are not in motion. These are the various steps taken to see that overloading is not done in the Indian Railways because it is going to cause damages to the rails leading to accidents. So, we are very careful about it. Laluji has done tremendous work in that direction and given a message to the people down the line in the Railways, "Look, there is no more overloading of the wagons by these people". He told the people, the commercial users, in no uncertain terms, that overloading is no more a joke in the Railways.

Now, coming to Tatkal; we have now divided the year into season and non-season. We have slightly increased the fare. The Tatkal itself is a facility available to a passenger to book his ticket at the last moment.

Should he not pay for the special facility of giving accommodation in the Railways at the last moment? I don't think any representation or grievance has come to the Ministry so far in that respect. If anything comes, we will review it to the extent necessary.

A suggestion was made that a coach manufacturing factory should be set up in Kerala. Here I have to say that the present capacity available in India is: AT the Integral Coach Factory, Perambur, the installed capacity is 1,000 coaches and we are proposing to increase it to 1,150 coaches; the capacity of the Rail Coach Factory at Kapurthala is 1,000 coaches and we are trying to increase it to 1,400 coaches; the present capacity of Bharat Earth Movers at Bangalore is 400 coaches and it will continue to maintain the capacity of 400 coaches; the capacity of Jessop at Kolkata is 200 coaches and it will continue to maintain the capacity of 200 coaches. These are all having adequate plant capacity and, therefore, there is no necessity to have one more plant in Kerala. If things improve or if we fall short of coaches or if we think either of increasing the present level of production or starting new projects, it will be considered.

SHRI K. CHANDRAN PILLAI: What about railway projects?

SHRI R. VELU: The projects on hand are really providing service to the public. The prices are very reasonable. The suggestion of the hon. Member will be examined, if there is any real need. He made a special mention about Sabarimala. The rush to Sabarimala is seasonal. It is only for three months. All the suggestions of the hon. Member will be taken into account.

SHRI K. CHANDRAN PILLAI: What about tourism?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The hon. Minister has already said that all the suggestions of the hon. Members would be given due consideration. *(Interruption)....*

डा० प्रभा ठाकुर: सर, एस्कर्ट और ओम्बुड्समैन के लोगों का नौकरियों में बैकलॉग... *(व्यवधान)...* लेडी टिकट चेकर, उनका भी ...*(व्यवधान)...*

SHRI V. NARAYANASAMY: What are you saying about Tamil Nadu? *...(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Narayanasamy, he has not come to your point. *(Interruptions)...* आप पड़ोसी हैं, क्यों नहीं आप बात करते हैं।*(व्यवधान)...*

SHRI R. VELU: Now many hon. Members were specific about the unmanned railway crossings. I would like to tell the hon. Members that we have 20,000 and odd unmanned railway crossings in the country. Out of these 20,000 according to the vulnerability of the area, we have identified 1281 unmanned railway crossings. Out of 1281, 546 have already been sanctioned and this year we will be able to complete 211. Not only that, we have now asked our people to do a kind of research to see how we can caution the public, the road users who cross the unmanned railway crossings by some signal system, may be audio or visual, in order to minimise these accidents.

Another suggestion made by the hon. Member from Pondicherry was about commercial utilisation of surplus land. As I mentioned earlier, we have nearly sanctioned 'throw-forward' by the Railway, but it is pending implementation for want of finance. It is to the tune of Rs. 46,000 crores. Some hon. Members pointed out that you have not mentioned as to how you are going to mobilise resources. We are going to do it through internal resource mobilisation. There is the budgetary support. There are certain projects for which we are going to mobilise resources from banks. Then we will be raising debentures. Then there is external borrowing from the World Bank and the Asian Bank, etc. There will be special allotment for national projects from the Government of India. This will all go in a big way to find resources. The hon. Prime Minister was very emphatic that the Railways will not be deprived of money for construction and creation of required infrastructure. That being the kind of commitment of the UPA Government, we will not find any resource constraint on this score. The suggestion made by the Hon. Member was that you must sell the land or give it on lease to generate income. Now this proposal for creation of Railway Land Development Authority, RLDA is for the purpose of commercial development of the vacant railway land. There is no proposal to dispose of the vacant land. It is only to create assets which would generate income. The Railway will not part with the land, at the same time, it will generate income to bridge the gap, to finance the projects.

The hon. Member from Assam wanted to know about the progress on the Boggibil Bridge in Assam. The project was sanctioned in 1997-98. The

total estimated cost at that time was Rs. 1067 crores. In this, the share of the Ministry of Surface Transport and Highways is Rs. 658 crores. The target for completion is 2008-09. Again it is subject to availability of funds. Hopefully, we will be able to do well in the years to come.

Some of the hon. Members also paid encomiums but added that 'though the number of accidents has gone down but you should not be complacent about it.' I also agree with them. Even one accident is a matter of life. We don't want to lose even one precious life in this country. The Railways being such a service-oriented organisation, as I have mentioned earlier, is integral part of the Indian society. we do not consider it as an inanimate object, we consider it as an animate object.

On 1.7.2004, we have flagged off our last train between Egmore and Tambaram on the metre gauge. It was the Governor General Stanley who flagged off the first train in 1934. I have flagged off the last train. Thousands of people from Chennai who are working in offices, and ladies, students, etc., came and hugged the last train. They shed tears, took photographs. All these go to show how this train became an integral part of their lives. It has carried them for education; it has moved them for their work places; the ladies especially were very happy. So, this being the case, we do not accept accidents. That is why safety is our prime responsibility. Now, Sir, I must mention some figures. From April, 2003 to November, 2003, the number of accidents was 235. But, during the current year, particularly, from April, 2004, to November, 2004, it is only 156; it was 33.62 per cent less as compared to the previous year. Even this we do not approve. In fact, our effort is directed towards ensuring that safety becomes our prime responsibility.

There was a mention made about the Khanna Committee which went into Railway Safety Review. The Committee made 278 recommendations. We have accepted fully and partially 242 recommendations; implemented, as on 31.10.04, 108; under implementation 134. We are trying to implement all other recommendations as well keeping in mind their relevance, the availability of funds, etc.

Some hon. Members also mentioned about cleaning and fumigation needed at the railway stations, as there are cockroaches and rats running around. They have also mentioned that the passenger trains especially

are the most neglected ones. for the information of the hon. Members, I would like to state that we have allotted Rs. 210 crores in this Budget for various facilities and amenities to be provided to the passengers. Each Zone is getting around Rs. 220 crores for **passenger amenities** and facilities plus the work to be undertaken for broad **gauge conversion**, etc. As part of this project, we are simultaneously upgrading the platforms and providing shelters for the travelling public. So, we are trying our best to see how best it can be done. Now, if you go to the South and visit the Chennai Central station,—I happened to be there last week along with two other Members—you would see how beautiful it looks. What we want is that the railway station should no longer be a mechanical place. People must be able to come and enjoy themselves at the station. At the Chennai Central, the arch that has been erected at the entrance has been so artistically designed. The entire station has been remodelled and renovated. The rest rooms have been modernised, and the platforms have been upgraded. You see a totally different metamorphosis at the railway station. Why I am saying this is that we are trying our best to see to it all the stations are upgraded on that model so that people can enjoy themselves sit for some time with their families and relatives....*(Interruptions)* What I am saying is, we have set the ball in motion, and it will take off. I am sure the statements that I have made here would bear ample testimony to the efforts that we have undertaken so far.

Sir, another point which I want to emphasise here is that the Railways would no longer be controlled by mafias in terms of contracts for works or for procurement of materials. So far, it had been the mafias' world. After Laluji took over the reigns of the Railways, he has introduced e-tendering and e-procurement. By this, I am sure, mafias' intervention would not be there.

Also, Sir, as the hon. Members are aware, so many crimes have been committed in trains. Most of them are committed on the ground because of the mafia groups. Steps have been taken to curb them. The message is that we are trying to put an end to this menace.

On the catering also, somebody mentioned about it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: How much time will you take?...*(Interruptions)*...

SHRI P.G. NARAYANAN: Sir, he is referring to Manmargudi station, which existed 25 years before... *(Interruptions)*...

SHRI R. VELU: Sir, I have already noted down the points*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Whatever questions you have raised, he has noted them down and he has already conveyed that he would inform you. So, Mr. Minister, you will send replies to all members and we can...*(Interruptions)*...

श्री लेखराज वचानी: उपसभापति महोदय।

उपसभापति: नहीं, अभी मंत्री जी ने कंपलीट नहीं किया है।

श्री लेखराज वचानी: सर मैं पहला स्पीकर था और मेरी एक भी बात का उत्तर नहीं आया है। Not a single point has been replied by the hon. Minister, though I was the first speaker. I pointed out so many questions, but not a single point has been replied... *(Interruptions)*...

SHRI R. VELU: All points have been noted down. I will see to it that you will get a reply... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We will not be able to complete if every Member's point has to be answered on the floor of the House itself. Whatever has been spoken, the Minister has already assured that he has noted down the points. He would inform the Members individually, if there be anything important...*(Interruptions)*... That is the convention, particularly, in the Railway Budget. Whenever various suggestions are given by the hon. Members, the Ministers used to reply individually. Otherwise, replying to 25 Members...*(Interruptions)*...

SHRI R. VELU: Sir, with this, I assure the Members that I would give a written reply to every point that has been raised. I once again express my gratitude to you. I request the House to consider the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2004, as passed by Lok Sabha.

श्रीमती सविता शारदा: उपसभापति महोदय।*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: सब एक-साथ बोलते रहेंगे तो मैं क्या समझूंगा। Please wait. If all Members stand up, whom will I identify? ...*(Interruptions)*...

श्रीमती सविता शारदा: उपसभापति जी, मेरी मंत्री महोदय से एक रिक्वेस्ट यह है कि अभी पिछली बार मैं हरिद्वार गई थी। वहां जिस रास्ते में ट्रेन निकलती है, वह शहर के अंदर से निकलती

है। वहां छोटे छोटे बच्चे, बूढ़े बैठे हुए थे, कुछ बच्चे खेल रहे थे और वहीं से ट्रेन निकल रही थी। इससे रोज कोई न कोई एक्सीडेंट वहां होता है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगी कि क्या वे वहां एक सर्वे कराकर वहां कोई दीवार या फेन्सिंग का काम कराने की व्यवस्था करेंगे?

श्री उपसभापति: ठीक है, आपका हो गया।

SHRI R. VELU: Sir, I will say that the points are well taken. Suggestions have been noted down... (*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You see, the suggestions have been noted down. The Minister has assured you that you are going to get answers to all the points that have been raised(व्यवधान)... नहीं, नहीं। यह तो दुबारा डिबेट हो जाएगी।

SHRIMATI VANGA GEETHA: Sir, the hon. Minister has given reply to everybody, but not to my points. He has not given reply to my questions. He has replied to all the Members on whatever suggestions or queries they have made... (*Interruptions*)...

श्रीमती जमना देवी बारुपाल: उपसभापति महोदय, मैं एक प्रश्न पूछना चाहती हूँ।

श्री उपसभापति: नहीं, नहीं। आपको बुलाया था, आप उस वक्त नहीं थीं।

श्रीमती जमना देवी बारुपाल: सर, मेरा नाम था, मगर बोलने का नंबर नहीं आया।

उपसभापति: आपका नाम आया था, लेकिन आप नहीं थीं।

श्रीमती जमना देवी बारुपाल: सर, हरिप्रसाद जी ने बोला था। बीकानेर से दिल्ली रेल ट्रेक का करना है। गंगानगर-फलोदी और जैसलमेर का मुद्दा कितने ही वर्षों से लंबित पड़ा है और इसके लिए जनता की आंखें तरस रही हैं। कितने दिन आप इसको रोकेंगे? कब तक यह पूरा होगा?

श्री उपसभापति: ठीक है, आप बैठिए।(व्यवधान)..... मंत्री जी आपका रेप्लाई भेजेंगे, पाइंट टू पाइंट रेप्लाई भेजेंगे।

SHRIMATI VANGA GEETHA: Sir, I requested the Minister to reply about Kakinada mainline.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He will inform you.

SHRIMATI VANGA GEETHA: The Minister is not responding.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no, he will inform you, and I am giving directions to inform you.

SHRI R. VELU: Sir, I have spent more time on Andhra Pradesh. I will try to examine it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Sir, please answer his maiden question.

SHRI S. ANBALAGAN: Sir, what about Salem to Karur *via* Nammakal Railway project.

SHRI R. VELU: I will sent a reply.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

That the Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the Sevices of the financial year 2004-05 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, we shall take up Clause-by-Clause consideration of the Bill.

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

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

SHRI R. VELU: Sir, I beg to move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I adjourn the House till 11.00 A.M. tomorrow, the 14th December, 2004.

The House then adjourned at thirty-two minutes past six of the clock.