

पर्दाफाश करने के लिए सेंट्रल गवर्नमेंट देखेगी, राज्य सरकार देखेगी। दोनों को मिलकर इस रैकेट को ठिकाने नहीं लगाना चाहिए, बल्कि दंडित करना चाहिए। दारा सिंह चौहान जी ने कहा कि लाइफ सेविंग ड्रग्स सस्ते हों, इस संबंध में उन्होंने अपने विचार दिए, नारायणसामी जी ने कैंसर और कंट्रोल्ड ड्रग्स के संबंध में कहा, नेशनल कॉमन प्रोग्राम के संबंध में कहा है, इसके लिए हम कटिबद्ध हैं। इसके लिए सरकार हर संभव प्रयास ही नहीं करेगी, बल्कि कॉमन मिनिमम प्रोग्राम में हमने जो वादा किया है, हम उसे भी लागू करेंगे। आपने कहा कि कमेटी की रिपोर्ट क्या है, वह हमने बता दी है, कंट्रोल कैसे होता है, वह भी हमने आपको बता दिया। जय राम रमेश जी ने प्राइस फिक्सेशन के संबंध में कहा। इन्होंने यह भी कहा कि एन.पी.पी.ए. को प्रति वर्ष प्राइस की जांच करनी चाहिए, मैं उनसे सहमत हूँ और उन्होंने हेल्थ मिनिस्ट्री के संबंध में जो कहा है, जो मेरी जानकारी थी, मैंने आपको वह देने का काम किया है। सर, मैं समझता हूँ कि जो-जो प्वाइंट्स थे, मैंने उन्हें कवर कर दिया है। वैसे मेरे पास पूरी जानकारी और भी है ... (व्यवधान) ... अगर माननीय सदस्य पत्र लिखकर पूछना चाहेंगे, तो पूछ सकते हैं। यदि कोई माननीय सदस्य बच गया हो, किसी माननीय सदस्य के मन में कोई शंका हो, वे हमसे लिखित प्रश्न पूछ लेंगे, हम उनको एक-एक करके जवाब दे देंगे। लेकिन सर, मैं इस सदन को बताना चाहता हूँ कि हर क्षेत्र में हमारी पॉलिसी है। हम प्रोडक्शन को नहीं रोकना चाहते हैं, यह हमारी बहुत अच्छी इंडस्ट्री है। जिस इंडस्ट्री का आप विकास करना चाहते हैं, वहीं हम मैन्युफैक्चर्स से, सदन के माध्यम से आग्रह करना चाहते हैं कि जो हमारी सरकार की नीति है, प्राइस को रीजनेबल प्राइस में रखें, ज्यादा न रखें। जो कॉमन लोग हैं, उन पर इसका दुष्प्रभाव न पड़े। यदि वे ऐसा नहीं करेंगे तो हमारे पास दोनों हथियार हैं। मेरे पास कंट्रोल करने का भी हथियार है और बिना कंट्रोल करने का भी हथियार है। हम इनका इस्तेमाल करेंगे, हम इसमें कहीं हिचकेंगे नहीं, यह मैं सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned for lunch till 2.15 p.m.

The House then adjourned for lunch at thirty-eight minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at fifteen minutes past two of the clock,

MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

### GOVERNMENT BILLS

The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2005

And

The Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2005

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we shall take up The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2005 and The Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 2005. Shri Lalu Prasad.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI LALU PRASAD): Sir, I beg to move:

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31<sup>st</sup> day of March, 2003, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, I also beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2005-06 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

*The questions were proposed.*

श्री राम नाथ कोविन्द (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदय, मैं रेल मंत्रालय की पूरक अनुदान मांगों पर चर्चा में शामिल होने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे श्रृंखला का समय दिया।

उपसभापति महोदय, वर्ष 2005-06 का रेल बजट ठीक पांच माह पहले इस सदन में पेश हुआ था। हम लोगों ने इस पर चर्चा की थी और चर्चा करने के बाद उसे एप्रूव किया था। उसको एप्रूव किए अभी ठीक पांच माह हुए हैं, जब कि पूरक अनुदान मांगों को लेकर रेल मंत्री जी यहां पर आए हैं। कहा जाता है कि यह वित्तीय प्रबंधन की कुशलता है, लेकिन मैं इसे वित्तीय प्रबंधन की अकुशलता मानता हूँ। यह बात भी सही है कि जब रेल बजट पेश हुआ था, उस समय रेल मंत्री जी दिल्ली में नहीं दिखते थे, अधिकतर बिहार में दिखते थे। बिहार पर न केवल उनका ध्यान केन्द्रित था, बल्कि वे स्वयं भी अधिकतर बिहार में ही उपलब्ध रहते थे। अखबारों में खबरें आ रही थीं कि रेलवे बोर्ड के अधिकारी लगातार वहां जाते थे, सुबह जाना, शाम को आना, इस प्रकार की एक व्यवस्था चल रही थी। मुझे लग रहा है कि शायद इसी कारण वित्तीय प्रबंधन की अकुशलता हमें देखने को मिल रही है। शायद यही इसका एक कारण रहा होगा। अभी लग रहा है कि यद्यपि मंत्री जी ये मांगें सदन में प्रस्तुत कर रहे हैं, लेकिन अभी भी उनका ध्यान बिहार की तरफ लगा हुआ है। आज संयोगवश वे हमारे बीच में हैं, यह खुशी की बात है। पूरक मांगों पर हम चर्चा करके, उसे सर्वसम्मति से अनुमोदित करते हैं, लेकिन आगे देखना यह है कि जो अनुदान हम स्वीकृत करने जा रहे हैं, उनका उपयोग कहां होगा, रेल पर होगा या बिहार के चुनाव पर होगा...(व्यवधान)... मैं दूरदृष्टि की बात करने जा रहा हूँ।

उपसभापति महोदय, पिछले कई माह से, लगभग दो माह से हम लोग देख रहे हैं कि भारत के प्रमुख अखबारों में विज्ञापन आ रहे हैं, जो नेशनल डेलीज़ हैं, उनमें आ रहे हैं, जो क्षेत्रीय भाषा के अखबार हैं, उनमें आ रहे हैं और वे छोटे कॉलम में नहीं हैं, वे आधे-आधे, पूरे-पूरे पेज के विज्ञापन हैं, रेल मंत्रालय के बारे में, sometimes full page, with photograph. अभी तक यह भारत के रेल मंत्रालय के इतिहास में पहला मौका है जबकि इस प्रकार के विज्ञापन आ रहे हैं ...(व्यवधान)...

श्री मुरली सीताराम देवरा (महाराष्ट्र) : एकदम गलत है।

श्री राम नाथ कोविन्द : गलत है, तो इसको साबित करिए ...(व्यवधान)...

श्री राजीव शुक्ल (उत्तर प्रदेश) : नीतीश कुमार जी के रोज विज्ञापन आते थे ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : आप बैठिए, प्लीज़ ...(व्यवधान)... आप बोलेंगे तो ...(व्यवधान)...

श्री राम नाथ कोविन्द : यह क्या तथ्य नहीं है कि विज्ञापन आ रहे हैं ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : आप बोलेंगे तो ...(व्यवधान)...

श्री राम नाथ कोविन्द : विज्ञापन रेल मंत्रालय से सम्बन्धित है या नहीं है, राजीव शुक्ल जी, मैं आपसे यह पूछना चाहता हूँ और यदि है तो मैं विषय पर बोल रहा हूँ या नहीं ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : राजीव शुक्ल जी, वह रेकार्ड में नहीं जाएगा ...(व्यवधान)... आप अपनी जगह से बात नहीं कर रहे हैं ...(व्यवधान)... आप बैठिए।

श्री राम नाथ कोविन्द : उपसभापति महोदय, यह बात तो समझ में आती है कि टोका-टाकी होती है। आप जानते हैं कि मैं बहुत कम बोलता हूँ, लेकिन जो बोलता हूँ, यथार्थ बोलता हूँ। बिहार के लोग यह टोका-टाकी करें, तो कुछ बात समझ में आती है, क्योंकि आगे चुनाव है, उन्हें लालू जी से अपने कुछ नम्बर भी बढ़वाने हैं, लेकिन हमारे दूसरे मित्र भी, पता नहीं दूसरे मित्र भी हैं ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : फागुनी राम जी, आप बैठिए ...(व्यवधान)... उन्हें बोलने दीजिए ...(व्यवधान)... इसमें वक्त चला जाएगा। आप बैठिए, प्लीज़। आपका मौका आएगा, तो आप इसका जवाब दे दीजिएगा।

श्री राम नाथ कोविन्द : उपसभापति महोदय, मैं निवेदन कर रहा था कि जो विज्ञापन आ रहे हैं, आधे-आधे पेज के, फुल पेज के और वे केवल दिल्ली में नहीं हैं, पूरे हिन्दुस्तान में हैं। उन विज्ञापनों की विशेषता क्या है? मैं इसकी लागत पर बाद में जाऊँगा। यदि इसकी लागत को देखा जाए, तो एक-एक विज्ञापन का 25 हजार, 50 हजार से लेकर एक लाख रुपए तक है। इस प्रकार यदि एक विज्ञापन की लागत हिन्दुस्तान के सभी क्षेत्रीय भाषाओं और प्रमुख डेलीज़ में आप लगाएँगे तो वह एक करोड़ रुपए से ऊपर जाती है, एक विज्ञापन की ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति :** दर्दा साहब, आप अपनी जगह से बात नहीं कर रहे हैं। देखिए, Mr. Darda, you have to speak from your own seat. You cannot get up and speak from any place. ...**(व्यवधान)**... आप बैठिए ...**(व्यवधान)**... आप भी क्यों ऐसा कर रहे हैं ...**(व्यवधान)**... उनकी आदत पड़ गई है ...**(व्यवधान)**... आप बैठिए। I will control. आप बैठिए। Please sit down.

**श्री राम नथ कोविन्द :** उपसभापति महोदय, मुझे लगता है कि मेरे मित्र विजय दर्दा जी को तो प्रसन्नता हो रही होगी क्योंकि अखबारों में उनका भी विज्ञापन छपता है और मेरे पास रखा भी है। मुझे खुशी हुई कि महाराष्ट्रियन पेपर्स में भी यह जा रहा है।

उपसभापति महोदय, मैं जो मुख्य बात कहने जा रहा था, वह यह है कि उस विज्ञापन में केवल हमारे रेल मंत्री जी छपते हैं, जबकि परम्परा के अनुसार प्रधानमंत्री जी का भी होना चाहिए। यह उनका बड़प्पन है, यदि वे स्वयं कहें कि ...**(व्यवधान)**... मैं अपना फोटोग्राफ नहीं चाहता हूँ। लेकिन इसके बावजूद अन्य मंत्रालय वाले भी छापते हैं, प्रधानमंत्री जी का भी छपता है, यूपीए सरकार की उपलब्धियाँ भी आती हैं। उपसभापति महोदय, मैं यहाँ पर यह कहना चाहता हूँ कि ऐसा लगता है कि शायद रेल मंत्रालय केवल रेल मंत्री जी चला रहे हों। उनके जो दो सहयोगी हैं - वेलू जी और नारनभाई रठवा जी, इसमें उनका फोटो नहीं दिखता, नाम भी नहीं दिखता, जबकि जब छोटे-छोटे फंक्शंस होते हैं या कोई नई रेल स्टार्ट होती है, जब किसी का उद्घाटन होता है, तो उसमें यहाँ तक कि जो लोकल एमएलएज होते हैं, उनके नाम दिए जाते हैं, सांसदों के नाम दिए जाते हैं। लेकिन यह एक विचित्र-सी स्थिति है कि पूरे देश में एक विज्ञापन छपता है, उसमें केवल रेल मंत्री जी का बहुत बड़ा फोटो होता है, as if he is running the entire Railways and the entire UPA Government. इसमें ऐसा कुछ लगता है।

इसमें मैं एकाध विज्ञापन का उल्लेख करना चाहूँगा। एक विज्ञापन में कहा गया है कि दूरदृष्टि से मार्गदर्शित, दूरदृष्टि से मार्गदर्शित ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति :** कुरियन जी, आप बैठिए।

PROF P.J. KURIAN (Kerala): Sir, I am only helping him.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Don't help him. He is capable of helping himself. Please sit down.

SHRI RAM NATH KOVIND: Sir, my only concern is that he is not finding his place.

**श्रीमती माया सिंह (मध्य प्रदेश) :** सर, यह क्या हो रहा है? सत्ता पक्ष की ओर से कोई भी खड़े होकर बोलने लगता है ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति :** यह दोनों तरफ के लोगों को ख्याल रखना चाहिए।

**श्रीमती माया सिंह :** यह गलत परंपरा चालू हो रही है, मैं उस ओर आप का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ।

**श्री उपसभापति :** आप ने सही कहा, यह गलत है। मेंबरों की टोका-टाकी की भी एक लिमिट होती है, उस से जब आगे जाते हैं तो वह ठीक नहीं है। इस का ख्याल हाउस में दोनों तरफ के लोगों को रखना चाहिए।

**श्री राम नाथ कोविन्द :** महोदय, मैं निवेदन कर रहा था कि एक विज्ञापन में आया है, "दूरदृष्टि से मार्गदर्शित वित्तीय कार्याकल्प।" यह बहुत अच्छी बात है कि वित्तीय कार्याकल्प हो रहा है। अब यह जो दूरदृष्टि की बात कही गयी है, मुझे लगता है कि अभी तो बिहार के चुनाव दूर हैं, लेकिन उन की दृष्टि उधर लगी हुई है। उपसभापति महोदय, एक और विज्ञापन में कहा गया है कि, "हम लाए हैं तूफान से रेल को निकालकर।" अब महोदय, मुझे नहीं लगता कि कोई भी रेल मंत्री रहा हो, अभी तक रेल किसी तूफान में फंसी थी? यदि तूफान में कोई फंसा हुआ हो सकता है तो वह मंत्री जी हो सकते हैं। अब उन के कौन से तूफान हो सकते हैं - एसेम्बली का चुनाव हारे, बहुत पीछे चले गए ... (व्यवधान)...

**श्री मूल चन्द मीणा (राजस्थान) :** आप जीत गए?

**श्री राम नाथ कोविन्द :** हम जीते या नहीं जीते, वह तो आगे चुनाव में जनता बताने वाली है। तो पार्टी, परिवार का तूफान हो सकता है। अब मुझे समझ नहीं आता कि वह किस चुनाव की बात कर रहे हैं?

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Let him speak about the Railways, Sir, and not about Bihar.

**श्री राम नाथ कोविन्द :** महोदय, एक विज्ञापन रेलवे पार्सल सेवा से संबंधित है। Incidentally, यह "लोकमत" अखबार है, शायद विजय दर्डा जी चले गए। महोदय, इस में दिया गया है कि, "सार्वजनिक व निजी भागीदारी के अंतर्गत व्यापारी, ट्रांसपोर्टर्स, किसानों तथा कूरियर कंपनियों के लिए ब्रेक वेन में पार्सल डोने की नई योजना।" अब मैं यह पूरा समाचार पढ़ता रहा और ढूँढता रहा कि इस में किसानों के लिए क्या कहा गया है? वह मुझे कहीं नहीं दिखा, लेकिन heading में दिया गया है कि किसानों के लिए एक नयी योजना। मैं चाहूँगा कि मंत्री जी अपना उत्तर देते समय इस बारे में स्पष्टीकरण दें।

महोदय, मैं साथ में निर्वाचन आयोग से भी निवेदन करना चाहूँगा कि वह इस को संज्ञान में ले और आचार संहिता के तहत जो कार्यवाही की जा सकती है, वह करे। उस में वित्तीय कार्याकल्प की बात कही गयी है, हम सभी जानते हैं कि 40 हजार करोड़ रुपए की घोषित परियोजनाएं अभी तक लंबित हैं। उन में से कुछेक शुरु की गयीं, कुछ बीच में छोड़ दी गयीं और कुछेक शुरु ही नहीं हुई। यह सब किस कारण है? यह वित्तीय अकुशलता के कारण है।

महोदय, वर्ष 2004-2005 का जो बजट पेश किया गया था, उस में 20 नयी ट्रेनों का उल्लेख किया गया था कि इन्हें शुरु करने वाले हैं। अब उन की प्रगति के बारे में भी मंत्री जी बताएं। मुझे नहीं लगता कि कोई खास प्रगति हुई है। अभी हाल में 5 माह पूर्व जो बजट वर्ष 2005-2006 का पेश किया गया था, उस में 46 नयी ट्रेनों की घोषणा की गयी, लेकिन वित्तीय अव्यवस्था के अभाव में कहीं कोई प्रगति नहीं दिख रही है। पिछले बजट में दो तेज रफ्तार गाड़ियों का भी उल्लेख था कि हम हिंदुस्तान में 150 कि०मी० प्रति घंटा की रफ्तार से दो रेल

गाड़ियां चलाएंगे - एक नयी दिल्ली से हावड़ा और दूसरी नयी दिल्ली से चेन्नई। उन में भी कोई प्रगति नजर नहीं आई। मैं मंत्री जी से उन के संबंध में भी जानकारी चाहूंगा।

महोदय, रेलवे पर सी0ए0जी0 की एक महत्वपूर्ण रिपोर्ट आयी है जिस का मैं यहां उल्लेख करना चाहूंगा। मैं संक्षिप्त में दो पॉइंट्स दे रहा हूं जिन में उन्होंने कहा है कि, "ट्रैफिक नियमों को गलत ढंग से लागू किया गया, माल का गलत वर्गीकरण किया गया, नई रेल लाइन हेतु जो भूमि का अधिग्रहण होता है, उस में देरी हुई, ऊंची दर पर डीजल की खरीद हो रही है, इस्पात की फालतू खरीद हुई है, लायसेंसिंग फीस की उगाही में रेल मंत्रालय की विफलता रही है, उप-नगरीय रेलों के संचालन में अव्यवस्था है।" मैं चाहूंगा कि सी0ए0जी0 की रिपोर्ट पर यदि रेल मंत्रालय की कोई एक्शन टेकन रिपोर्ट हो तो वह संसद में पेश होनी चाहिए। उपसभापति महोदय, मेरा मूल गृह-जनपद कानपुर देहात है। एक स्टेशन है झिझक, जो कानपुर और इटावा के बीच पड़ता है। यह कानपुर देहात जिले का अंतिम स्टेशन है। यह एक प्रमुख व्यापारिक केन्द्र है। इसकी आबादी 50 हजार से अधिक है। यह शिक्षा का केन्द्र है। वहाँ डिग्री कॉलेजेज हैं। वहाँ से सैकड़ों यात्री रोज़ाना लखनऊ आते-जाते हैं। लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है और झिझक स्टेशन के आसपास रहने वाले लोगों को, यात्रियों को, कर्मचारियों को वहाँ से लखनऊ आने-जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन उपलब्ध नहीं है। वहाँ के लोगों की, जनप्रतिनिधियों की, वर्षों से मांग रही है कि वहाँ गोमती एक्सप्रेस (2419 और 2420) का ठहराव दिया जाए। वहाँ के लोगों ने जनवरी, 2005 में धरना दिया, 'रेल रोको अभियान' चलाया गया। कानपुर के अधिकारी आए और उन्होंने धरना समाप्त कराया। उन्होंने यह कहा कि हम इसकी संस्तुति करेंगे। मैंने भी 8 मार्च को रेलवे बोर्ड को, रेल मंत्री जी को एक पत्र लिखा था, लेकिन उसके सकारात्मक परिणाम नहीं आए। मेरा निवेदन है कि वहाँ पर गोमती एक्सप्रेस के ठहराव के लिए शीघ्र निर्णय लेना चाहिए।

महोदय, इसी से सम्बन्धित कानपुर देहात जिला का एक रूरा स्टेशन है, जिसके लिए वहाँ के जिलाधिकारी ने भी रेलवे बोर्ड को संस्तुति की है कि उसको जिला स्टेशन, डिस्ट्रिक्ट रेलवे स्टेशन घोषित करना चाहिए और इस सम्बन्ध में मैं भी माँग करना चाहूंगा कि उसको जिला स्टेशन घोषित किया जाए। मैंने भी रेल मंत्री जी को पत्र लिखा है। जिला स्टेशन के अनुरूप वहाँ जो यात्री-सुविधाएँ होनी चाहिए, वह भी देनी चाहिए।

इसी प्रकार कानपुर देहात से जुड़ा हुआ एक रेलवे स्टेशन पुखरायां है। वह भी एक बहुत बड़ा व्यापारिक केन्द्र है। मैं माँग करता हूँ कि कुशीनगर एक्सप्रेस, जो शायद गोरखपुर से साऊथ चेन्नई तक जाती है, उसका और अभी मुम्बई के लिए जो एक नई वीकली ट्रेन शुरू हुई है, उसका ठहराव वहाँ पर दिया जाए। वहाँ के स्टेशन पर यात्री सुविधाओं में बढ़ोत्तरी करनी चाहिए।

उपसभापति महोदय, इसी प्रकार से घाटमपुर एक ऐसा कस्बा है, जिसके क्षेत्र के नाम से लोक सभा जानी जाती है। घाटमपुर लोक सभा क्षेत्र से लोग चुनकर लोक सभा में आते हैं। उसकी पहचान लोक सभा के नाम पर है, लेकिन दुख की बात यह है कि वहाँ पर किसी भी लम्बी दूरी की गाड़ी का ठहराव नहीं है। वहाँ पर उनका ठहराव होना चाहिए। वहाँ पर सुविधाएँ मिलनी चाहिए। मुझे लगता है कि हम जिन संसाधनों की बात कर रहे हैं, रेल मंत्री जी भी कर रहे हैं, उसकी आमदनी बढ़ेगी।

माननीय मंत्री जी कानपुर नगर भी गए थे। हमारे रेल राज्य मंत्री श्री वेलू जी भी उसके पहले गए थे। जब वहाँ वेलू जी गए थे, तब वहाँ पर भी मैंने जिक्र किया था कि वहाँ पर एक रेलवे क्रॉसिंग है-इलाहाबाद रेलवे क्रॉसिंग। उस पर ओवर ब्रिज बनना निहायत जरूरी है। हम लोग भी कभी-कभी आते हैं, तो वहाँ पर ट्रैफिक ज्यादा होने की वजह से ट्रेन छूटने की नौबत आ जाती है। That is a heavy traffic railway crossing. मैं निवेदन करता हूँ कि वहाँ पर ओवर ब्रिज बनाया जाए।

महोदय, लखनऊ शताब्दी नई दिल्ली से लखनऊ तक जाती है। इस सम्बन्ध में मैं पहले भी माँग कर चुका हूँ और आज भी करता हूँ कि इसमें यदि 4 अतिरिक्त कोचेज़ जोड़ दिए जाएं, जो नई दिल्ली से चलकर कानपुर में 4 कोचेज़ इलाहाबाद के लिए चले जाएंगे और कुछ कोचेज़ लखनऊ के लिए चले जाएंगे और जब तीन घंटे बाद वे लौटकर आएंगे तो कानपुर में वे फिर शामिल हो जाएंगे। मुझे लगता है कि हम इस प्रकार से शताब्दी से इलाहाबाद को भी जोड़ सकते हैं। Incidentally, our Secretary-General happens to be from Allahabad. It is not only a pilgrim centre but also, we can say, the most revered city of Uttar Pradesh. मैं चाहूँगा कि यदि आप उसको दिल्ली से सीधे शताब्दी ट्रेन से जोड़ सकें तो इसमें कुछ खर्च नहीं होने वाला है और न ही आपका कुछ टाईम जाएगा। इसी तरीके से जाने में भी हो सकता है और इसी तरीके से वापसी में भी हो सकता है।

मैं एक और बात की ओर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा कि कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन पर कैण्ट की ओर पार्किंग की व्यवस्था अपर्याप्त है। वहाँ पार्किंग की इतनी जगह है कि वहाँ जब हम लोगों की वी.आई.पी. गाड़ियाँ पार्क होती हैं, उन्हें भी कभी-कभी बाहर करना पड़ता है। व्यवस्था नहीं है। पहले भी मैं इस बात को यहां उठा चुका हूँ। यह सही है कि वहां पर जगह की कमी है। मेरा आग्रह होगा, इसमें मेरा विशेष विनम्र सुझाव होगा कि वहां पर नजदीक में जो रेलवे क्वार्टर्स बहुत पुराने बने हुए हैं, उनको यदि आप डिमोलिश करके पार्किंग स्थल का विकास करें, तो मुझे लगता है कि यह बहुत अच्छा होगा।

महोदय, आरक्षण की सुविधा पर रेल मंत्रालय की ओर से यह बात आती है कि हमने यह कर दिया, हमने वह कर दिया और अभी एक सुविधा यह भी दी गई है कि ऑटोमैटिक अपग्रेडेशन हो जाता है, यानी यदि स्लीपर क्लास का टिकट है और ऊपर की क्लास का कोई बर्थ खाली है, तो उसमें रिजर्वेशन आगे मिलेगा, ऑटोमैटिक ए.सी.-थ्री में मिल जाएगा, ए.सी.-थ्री को ए.सी.-टू में मिल जाएगा और ए.सी.-टू को ए.सी.-फर्स्ट में मिल जाएगा। मैं आपको एक जानकारी देना चाहूँगा, जो मुझे कुछ मीडिया से भी मिली है और कुछ लोगों ने मुझे स्वयं बताया है। मैं यहां एक घटना का उल्लेख करना चाहूँगा, क्योंकि कुछ लोग स्वयं मेरे निवास-स्थान पर मुझसे मिलने आए, उन्होंने मुझे बताया। यह घटना अभी 14 अगस्त की है, गोडवाना एक्सप्रेस - 2405 में कुछ यात्री आ रहे थे, उसमें ए.सी.-थ्री का कोच नहीं लगाया गया था और यह स्वाभाविक था कि जो ए.सी.-थ्री के पैसेंजर्स थे, उनको ऑटोमैटिक एडजस्ट होना चाहिए था, तो जितने ए.सी.-2 में किए जा सकते थे, उनको किया गया, लेकिन उसमें हुआ क्या? उन्होंने इरेगुलेरिटी यह हुई कि उनको सुविधा तो दी गई, But they were asked to pay reservation charges. मुझे समझ नहीं आता कि जब एक बार वे आपको रिजर्वेशन चार्ज दे चुके थे ए.सी.-थ्री के लिए, तो आप उनसे दुबारा यह रिजर्वेशन चार्ज क्यों लेते हैं? आपके स्टाफ के लोगों का कहना था कि नहीं साहब, यदि कभी डिमांड आ गई, तो हमें अपनी जेब से भरना

पड़ेगा। मुझे लगता है कि They are not well versed with reservation rules और इसलिए उनके द्वारा इस प्रकार की बात कही गई होगी।

उपसभापति महोदय, मैं अपनी बात समाप्त करूँ, उसके पहले मैं कहना चाहूँगा कि जो यहां वित्तीय प्रबंधन की बात कही गई है, अभी जैसा यह आ रहा है कि हमारे पास इतने हजार करोड़ रुपए सरप्लस जा रहा है, लेकिन रेलवे की इतनी पुरानी परियोजनाएं धन के अभाव में लंबित हैं, फिर यह कैसा मैकेनिज्म है? यह तो मंत्री जी और मंत्रालय ही बताएगा। आपके पास पर्याप्त सरप्लस भी है, डिविडेंड वगैरह भी सब कुछ आप पे कर रहे हैं, सरप्लस होते हुए भी आप अनुदान मांगों के लिए यहां आ रहे हैं और एक रुपए की कमी भी करते जा रहे हैं, मुझे आपका यह इकोनोमिक्स समझ में नहीं आ रहा है। यह इकोनोमिक्स कहाँ है, किस प्रकार का है? किधर यह धन है? मैं चाहूँगा, चूंकि रेलवे भारत की एकता और अखंडता का प्रतीक है, इस दृष्टि से मुझे लगता है कि न केवल यात्रियों की सुविधा पर बल्कि जो आए दिन रेलवे में कमी कमी एक्सीडेंट्स हो जाते हैं मानव चूक के कारण, उनमें किसी प्रकार से सुधार होना चाहिए। जो खन्ना कमेटी की रिपोर्ट आई थी, उसको लागू करना चाहिए और यदि उस पर कोई एक्शन-टेकेन रिपोर्ट हो, तो उसको भी सदन में रखा जाना चाहिए।

उपसभापति महोदय, आपने मुझे जो समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। धन्यवाद, महोदय।

**श्री उपसभापति :** श्री संतोष बागड़ोदिया। श्री मूल चन्द मीणा।

**श्री मूल चन्द मीणा :** उपसभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी "द एप्रोप्रिएशन (रेलवेज) नंबर 3 बिल, 2005" और दूसरा "द एप्रोप्रिएशन (रेलवेज) नंबर 2 बिल, 2005" माननीय सदन में विचार के लिए लाए हैं। पहला विधेयक रेल मंत्री जी रेलों के प्रयोजनार्थ 31 मार्च, 2005 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान कतिपय सेवाओं पर, उन सेवाओं के लिए और उस वर्ष के लिये अनुदत्त रकमों के अधिक्य में व्यय की गई रकमों को पूरा करने के लिए भारत की संधित निधि में से विनियोग को प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाला विधेयक लाये हैं। जो एमाउंट है, वह 3,23,64,94,567/-रुपए है। दूसरा जो बिल है, इसमें कुल 4,25,00,40,000 रुपया होता है। रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2005-06 की सेवाओं के लिए भारत की संधित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने के लिए मंत्री जी ने यह बिल पेश किया है, यह अच्छी बात है। विकास के काम में मंत्री जी का ध्यान है। इस देश के अंदर रेलों ने बहुत बड़ा काम किया है, इस देश की एकता को बनाए रखा है। देश के लोगों के लिए सबसे बड़ा और सस्ता यातायात का साधन आज रेल है। इसलिए रेलों का उपयोग हमारे देश के लिए बहुत ही आवश्यक है। माननीय रेल मंत्री जी, रेल के कारण गोधरा कांड हुआ, लेकिन यह समझ में नहीं आता कि उस आयोग का क्या हुआ क्योंकि उसकी रिपोर्ट अब तक पेश नहीं हुई। मंत्री जी, मैं आपकी नॉलेज में एक बात और लाना चाहता हूँ कि 8 अगस्त को गोधरा कांड जैसा एक और कांड होने वाला था। इंटरसिटी एक्सप्रेस में इंदौर से तीन बोगियों में कुछ ट्राइबल्स चढ़े। ये ट्राइबल्स इंदौर गए थे, वहां से गंगा पुर सिटी आ रहे थे, उनकी औरतें और बच्चे भी साथ थे और तीनों बोगियां रिजर्ड थीं। कोटा से कुछ असामाजिक तत्व 8 अगस्त को उन डिब्बों में चढ़ गए और उन ट्राइबल्स की औरतों के साथ छेड़खानी की, उन्हें बेइज्जत किया, जो बुजुर्ग और बच्चे थे, उन सबको नीचे उतार दिया और सीटों पर वे



असामाजिक तत्व सो गए। गनीमत नागिए, रेल मंत्री जी, गंगा पुर सिटी यदि इन्फार्मेशन पहले मिल जाती तो गोधरा से भी भयंकर कांड होने वाला था। वे असामाजिक तत्व कौन थे, कैसे वे आ रहे थे, उनके बारे में आपकी नॉलेज में लाना चाहता हूं कि उन असामाजिक तत्वों ने तीन दिन पहले अखबारों में एक खबर दी थी कि इंटरसिटी एक्सप्रेस में कोई रिजर्वेशन नहीं कराए।

उनके \* था या उनकी मोनोपली थी कि कोई रिजर्वेशन नहीं कराए क्योंकि उनको दिल्ली जाना था। मैं जानना चाहता हूं कि ऐसे लोगों के खिलाफ आपके रेल विभाग ने अब तक क्या कार्रवाई की है, चार-पांच दिन हो चुके हैं? ये लोग देश की रेलों को किधर ले जा रहे हैं? रेलों में क्या सुरक्षा है? आप सुरक्षा के ऊपर बहुत पैसा खर्च कर रहे हैं, लेकिन इससे तो ऐसा लगता है कि रेलों के अंदर भी जंगल राज चल रहा है।

दूसरे, रेल मंत्री जी, आप जनरल कोच के डिब्बों को बढ़ाने का काम करें, एक-एक डिब्बा हर ट्रेन में बढ़ा दें ताकि जो गरीब आदमी यात्रा करता है उसको जनरल कोच में बैठने के लिए जगह मिल जाए। आज जनरल कोच की हालत यह है कि सवारियां स्टेशन पर रह जाती हैं, जगह नहीं मिल पाती। जब कभी हमको दिल्ली रेलवे स्टेशन पर जाने का मौका मिलता है, तो हम देखते हैं कि लाइन लगी रहती है, जिसमें आपके बिहार जाने वाले लोगों की हालत तो बहुत दयनीय होती है, जबकि अब तक ज्यादातर रेल मंत्री बिहार से ही बनते आए हैं। रेलवे स्टेशनों पर लम्बी-लम्बी लाइनें लगी रहती हैं।

मैंने बजट सेशन के समय यह बात कही थी कि सैकंड ए0सी0 और फर्स्ट ए0सी0 में जो बेड-रोल्स हैं, जो कालीन हैं, वे इतने गंदे होते हैं कि उनमें से स्मेल आती रहती है। मंत्री जी, बजट सेशन में मैंने यह कहा था, लेकिन आज तक इसमें कोई सुधार नहीं हुआ है। इसलिए मेरा कहना है कि लोग चाहे फर्स्ट ए0सी0 में जाएं या सैकंड ए0सी0 में जाएं, लेकिन कम से कम बेड-रोल्स तो उनको धुले हुए मिलने चाहिए। लेकिन वे गंदे होते हैं, उनमें कई तरह के दाग लगे होते हैं, कोई सो नहीं सकता क्योंकि उनमें से स्मेल आती रहती है।

एक बात और कहना चाहता हूं, मंत्री जी, कि रेल विभाग के टेलिफोन नम्बर 131 पर अगर कोई टेलिफोन करे तो उसे सूचना सही नहीं मिलती है। यदि कोई टेलिफोन करे कि ट्रेन कब आने वाली है, तो सूचना मिलेगी कि ट्रेन आने वाली है, 5 मिनट में पहुंचेगी, लेकिन ट्रेन आएगी 3-4 घंटे में। तो इन्फॉर्मेशन देने के संबंध में आपकी जो टेक्नॉलोजी है, उसे थोड़ा ठीक करें, जिससे लोगों को सही समय पर सही सूचना मिल जाए और ट्रेन की सही हालत का पता लग जाए कि ट्रेन आएगी अथवा नहीं आएगी, जाएगी अथवा नहीं जाएगी। पिछले दिनों यह देखने को मिला कि चार-चार, पांच-पांच घंटे देरी से ट्रेन आती है और कह दिया जाता है कि ट्रेन आने वाली है, अतः इसकी ओर ध्यान दें।

दूसरा मैं आपको एक निवेदन और करना चाहता हूं कि राजस्थान के अंदर पहले ट्रेन का सिस्टम कोयले से था, उसके बाद डीजल का सिस्टम आया और अब इलेक्ट्रिक सिस्टम हो गया है, ऐसे कई स्टेशन हैं जिन पर कोयले का सिस्टम था, स्टेशनों पर ही रेल के रख-रखाव

\* Expunged, as ordered by the Chair.

का, रेलों में पानी भरने का, कोयला भरने का सिस्टम था, इसलिए वहां पर काफी कर्मचारी थे, जमीन भी थी, मकान भी थे...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति :** मीणा जी, आपने एक शब्द इस्तेमाल किया है, \* यह अनपार्लियामेंटरी शब्द है, इसलिए मैं इसे निकाल रहा हूँ।

**श्री मूल चन्द मीणा :** निकाल दीजिए, सर, कोई प्रॉब्लम नहीं है। मैं तो यह इसलिए कह रहा था कि लोग \* करने जाते हैं...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति :** नहीं, नहीं, यह \* शब्द भी अनपार्लियामेंटरी है...(व्यवधान)....। आपको बहुत सोच-समझकर...(व्यवधान).... मीणा जी, यहां पर इतने शब्द इस्तेमाल हो चुके हैं, इसलिए आपको बहुत सोच-समझकर शब्दों का इस्तेमाल करना है...(व्यवधान)....।

**श्री मूल चन्द मीणा :** महोदय, मैं कानून तोड़ने वाले लोगों के संबंध में बात कर रहा था।

**श्री उपसभापति :** जी हां, ऐसा बोलिए।

**श्री मूल चन्द मीणा :** कानून तोड़ने वाले लोगों के खिलाफ सख्त कार्यवाही की जाए, मंत्री जी अपने जवाब में बताएं...(व्यवधान)....। उपसभापति महोदय, मैंने यह मंत्री जी से इसलिए कहा और मुझे जोश में यह कहना पड़ गया, क्योंकि लोग कानून तोड़ते हैं। एक तरफ तो रेलों की सुरक्षा पर इतना अधिक ध्यान दिया जा रहा है और दूसरी तरफ लोग कानून तोड़ने के बाद इस प्रकार की घटनाएं करें। वह दूसरा गोधरा होता, तो कोई नहीं रोक सकता था, अगर दूसरा गोधरा होता तब लोगों को पहले इन्फॉर्मेशन मिल जाती, इसलिए मंत्री जी इसका जवाब दें, आपके पास क्या इन्फॉर्मेशन है और अब तक आपको आपके अधिकारी क्या जवाब दे रहे हैं और आपने उस पर क्या कार्यवाही की है।

उपसभापति महोदय, मैं कह रहा था कि राजस्थान में कई स्टेशन्स पर ऐसी भूमि एवं भवन खाली पड़े हुए हैं जो आज बर्बाद हो रहे हैं। कोई उनकी खिड़कियों को निकाल कर ले जा रहा है, कोई कुछ और ले जा रहा है, कहने का अभिप्राय यह है कि उनकी कोई सुरक्षा नहीं है, रख-रखाव नहीं है। रेल मंत्री जी, उनका सदुपयोग हो, इसके लिए आप क्या कार्यवाही कर रहे हैं। जहां पर दो-दो, तीन-तीन हजार हैक्टेयर भूमि, दो-दो हजार रेलवे के भवन खाली हो गए हैं, वह भी केवल सिस्टम बदलने के कारण, क्या वहां पर आप रेल के डिब्बे बनाने के लिए, मेन्टेनेन्स के लिए या उसके किसी और प्रकार से सदुपयोग के लिए कोई दूसरा कारखाना लगाएंगे।

मैं एक निवेदन और करना चाहूंगा कि 1998 में गंगापुर सिटी से धौलपुर के लिए सर्वे किया गया था, उस सर्वे के आधार पर आपने उसकी स्वीकृति नहीं दी थी, लेकिन इस वर्ष आपने फिर से उसी रेलवे लाइन के सर्वे के लिए बजट में प्रावधान रखा और उसका सर्वे पूरा होने जा रहा है। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि धौलपुर से गंगापुर सिटी के लिए नई रेलवे लाइन को अगले आने वाले बजट में स्वीकृति दें, लेकिन वह रेलवे लाइन कहां से होकर जाएगी, उससे

\* Expunged, as ordered by the Chair.

रेलवे को कितना फायदा होने वाला है, यह भी बताएं। जिस क्षेत्र में सबसे ज्यादा माइन्स का काम होता हो, लेबर लोग काम करते हों, माइन्स निकालते हों, जैसे कि आज पार्लियामेन्ट के अंदर जो पत्थर लगा है या राष्ट्रपति भवन बना है, उसमें जो पत्थर लगा है, यह सारा पत्थर उस धौलपुर एवं गंगानगर सिटी का है और आज तो वहां से एक्सपोर्ट भी किया जाता है। वहां से जो पत्थर दिल्ली पहुंचता है, वह ट्रकों के माध्यम से पहुंचता है, अगर वह रेलवे के माध्यम से आएगा तो रेलवे को उसके लिए भाड़ा मिलेगा, रेलवे को फायदा होगा। उस क्षेत्र में राष्ट्रीय स्तर के दो बहुत बड़े मेले लगते हैं, वे बहुत बड़े तीर्थ स्थान हैं। आज भी हर वर्ष करोड़ों लोग वहां जाते हैं, इस प्रकार रेलवे को किराया मिलेगा, फायदा होगा, यह रेलवे के फायदे के लिए ही है। कैलादेवी का मेला बहुत प्रसिद्ध मेला है जो कि राजस्थान, मध्य प्रदेश ... (व्यवधान) ...। रमेश जी हमारे मित्र हैं, इसलिए मैं उनको बतला रहा हूं। ... (व्यवधान) ...

उपसभापति महोदय, मैं यह बता रहा था कि रेलवे में जो नए ट्रैक डाले जाते हैं, नई रेलवे लाइन डाली जाती है, उसमें क्या दृष्टिकोण होता है, मैं मंत्री जी की नॉलेज में लाना चाहता हूं कि आप दूसरी रेल लाइन स्वीकृत कर रहे हैं, उनके साथ इस रेल लाइन की तुलना कर लें कि आर्थिक दृष्टि से रेलवे को किससे फायदा होने वाला है, कौन सी रेल लाइन से फायदा होने वाला है। अगर सबसे ज्यादा फायदा होगा तो इस रेल लाइन से होगा। इसलिए माननीय मंत्री जी से मैं यह चाहता हूं कि सर्वे के आधार पर इस रेल लाइन को आने वाले बजट में स्वीकृत दें।

साथ ही साथ कुछ ऐसे स्टेशन हैं, जहां से कई ट्रेन्स निकलती हैं, लेकिन वहां रुकती नहीं हैं, जिससे पैसेंजर्स को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगा कि एक स्टेशन है - तिलोदा, उस पर जनता एक्सप्रेस और देहरादून एक्सप्रेस, दोनों गाड़ियों का स्टॉपेज हो जाए तो सवारियों को काफी फायदा होगा। दूसरा स्टेशन है - नारायणपुर कटवारा, ये दोनों ट्रेन्स भी यहां से गुजरती हैं तथा ये दोनों देहात के स्टेशन हैं। क्योंकि ये सस्ती ट्रेन हैं इसलिए गरीब जनता इन्हीं से यात्रा करती है। इसलिए अगर ये दोनों ट्रेन्स भी यहां रुक जाएं तो लोगों को फायदा होगा। उपसभापति महोदय, साथ ही मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान में पत्थर की सबसे बड़ी मंडी है - हिण्डोन सिटी। पत्थर के लिए यहां पर इस देश का और बाहर का काफी व्यापारी आता है। यहां से फ्रंटियर मेल, गोल्डन टेंपल एक्सप्रेस जाती है जो यहां नहीं रुकती है। इस बारे में लोगों की यह बहुत पुरानी डिमांड है। इसलिए हिण्डोन सिटी स्टेशन पर गोल्डन टेंपल एक्सप्रेस को रोक दें तो आने वाले यात्रियों को तथा व्यापारियों को काफी सुविधा होगी। इसलिए मैं यह चाहूंगा कि हिण्डोन सिटी स्टेशन पर गोल्डन टेंपल एक्सप्रेस का स्टॉपेज किया जाए।

महोदय, मैं और निवेदन करना चाहूंगा। सुबह-सुबह दिल्ली स्टेशन पर आप जाकर देखिए कि वहां कितनी गंदगी और कितनी बदबू होती है, जबकि वहां साफ करने वाले कर्मचारी भी होते हैं लेकिन वे सफाई नहीं करते हैं और इधर-उधर छिपे रहते हैं। इन लोगों से सवारियों को सफाई का कोई फायदा नहीं होता है और इस पर धन का व्यय भी होता है। इसलिए आप इस पर ध्यान दें। हां, एक काम जरूर आपने अच्छा किया है नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर, जहां असामाजिक तत्वों की भरमार रहती थी, उसको आपने कम किया है। वहां पहले काफी असामाजिक तत्व थे जो बहन-बेटियों को छेड़ते थे तथा उनकी दुर्गति होती थी। लेकिन उसको

आपने कन किआ है, आपकी पुलिस ने भी इस पर काफी ध्यान दिया है। इस पर और भी ध्यान दें ताकि बड़ी असांमानिक तब नाम के लिए भी न रहें। साथ ही मैं एक और निवेदन करना चाहूंगा कि आपके रेलवे का जो टीओसीओ, स्टाफ है चैकिंग करने वाले लोग हैं, ये बहुत करप्टन करते हैं। बहुत करप्टन करते हैं। कई सवारियों को सेकेंड ए.सी., फर्स्ट ए.सी. के डिब्बों में बैठा कर ले जाते हैं, जनरल कोच में भी बैठा कर ले जाते हैं। इसकी निगरानी के लिए, इसकी monitoring के लिए कोई विशेष व्यवस्था करें, जिससे करप्टन न हो। इसलिए आप इस ओर ध्यान दें, क्योंकि रेलवे का कर्मचारी इस प्रकार की हरकतें करता हुआ पकड़ा जाए और उसके बाद उसको छोड़ दिया जाए, बरी कर दिया जाए, तो यह और बुरी बात है। ऐसी कई घटनाएं रेल डिपार्टमेंट की सामने आई हैं। और तो और, आपका विजिलेंस डिपार्टमेंट, जो इस काम को देख रहा है, उसमें बैठे हुए लोग भी यही काम कर रहे हैं, वे अपना परसेंटेज रखते हैं। एक विजिलेंस वाले को हमने यह काम करते हुए पकड़ा है, इसलिए मंत्री जी, इसकी monitoring के लिए, जो करप्टन हो रहा है, इसको रोकने के लिए लासू जी ने अपने बजट भाषण में भी कहा था कि मैं इस करप्टन को रोकूंगा।

[उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र) पीठासीन हुए]

तो इसके लिए आपने क्या steps उठाए हैं, वह बता दें। उपसभाध्यक्ष महोदय, इसके साथ ही इस एप्रोप्रिएशन बिल का मैं समर्थन करता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Sir, we are discussing today the Appropriation (Railways) No.3 and No.4 Bills. These Bills are presented by the hon. Railway Minister. While I am supporting these two Appropriation Bills, I would like to raise some important issues for the proper working of the railway system.

Sir, in the last Budget, the Railway Minister had announced 54 new trains in all. There was also an announcement of trains for additional services. It was announced to meet the rising aspirations of the travelling public from all parts of the country. The additional services announced include 17 Sampark Kranti Express trains. At the same time, an increase of frequency of ten trains was also announced.

Today, Sir, I want to know from the Railway Minister as to how many trains have started operation in this regard. At that time, when the Railway Budget was placed here, I felt thankful because there was some Budget announced for the North-Eastern region, for the NE Railway. I was thankful to the Minister for announcing survey of the Mekhliganj-Haldibari new line of the Northeast Frontier Railway, on which I demanded an extension up to Changrabhadha. I do not know why still the survey work has not started.

3.00 P.M.

I had put a question in this House and in a written answer, the Minister had said that no work had been started as yet and the survey was likely to be completed during 2006-07. Survey is not started but it would be completed by 2006-07! It was assured. I do not know how it would be done.

Sir, it was very kind of the Prime Minister to approve Kumarghat-Agartala and Jiribam-Imphal Road (Tupul) new lines and the Lumding-Silchar-Jiribam gauge conversion as national projects. The Kumarghat-Agartala project was included in the Budget in 1996-97. But since then in this 109 Kms project, there has been only 45 per cent progress. How much time will it take because there is only 45 per cent progress? I would also like to request the hon. Minister for taking up the Agartala-Sabroom -- South Tripura -- project on a priority basis. The North-East deserves special attention, we all know that. Everything should be done to ensure that projects are completed well within time frame. Sir, from a broader perspective, I would like to point out some important issues. As per the Mid Term Appraisal report, out of the targeted 1310 kms new lines, only 490 kms could be achieved in the first three years of the Tenth Plan. Similarly, doubling work has been completed only for 682 kms out of the 1500 kms target while electrification work has been completed on 1279 kms out of 1800 kms. What do these figures indicate? These figures indicate that the work progress has not been satisfactory and at this rate it would not be possible to achieve the target within the time frame set for each head. With the pressure on existing infrastructure increasing everyday, I do not know how the Ministry is going to expedite the work to achieve the target. But the Ministry has to work to achieve its target. In Railway the question of security and safety is very important. Over aged bridges and track renewal work still requires priority. This is very important from safety and security point of view. I had raised the demand for doubling the main line between New Jalpaiguri and New Bongaigaon in the NF Railway through Jalpaiguri Road and New Cooch Behar when I spoke on the Railway Budget. This is an important issue yet neglected. From security point of view, work on road over bridges and road under bridges should be taken as an urgent issue. In this regard, proposal for the Expenditure Ratio of 75 and 25 between Railway and State should be executed promptly. I remember I told this when I spoke on the Railway Budget. The ratio between State and the Railways should be executed promptly. Sir, for many projects still the work

progress is not satisfactory. One of these projects is New Maynaguri-Jogighopa new line in the NF Railway. This project was included in the Budget of 2000-01. But what is the progress report? Though the report is that there is land acquisition, earthwork and bridgework are in progress, but the progress report is that there is only 7 per cent achievement. How long will it take to complete at this pace? I do not know. If it is done at this pace, it will take 70 more years to complete this project. It is an important project for the 1.5 crore people from West Bengal, lower Assam and Meghalaya. At the same time, I would like to place before the hon. Minister some important projects of our State - West Bengal - for his consideration. The first one is expansion of Metro Rail from Tollygunge to Garia. It is a very important project. The Metro Rail from Tollygunge to Garia is a very important project and once it is completed, it will serve a huge number of people. The Minister should pay more attention on this project so that the project progresses at a steady pace and would be completed within the targeted time-frame of 2007. Now, we are in the year 2005 and the targeted time is 2007. I would like to request the hon. Minister that this should be completed within the targeted time.

Sir, another project is, Krishnanagar station electrification. It is also a very important project. The proposal has been taken up by the Railways for improvement in illumination of wharf and developing the goods shed with an estimated cost of Rs. 66 lakhs. I urge the hon. Railway Minister to complete the work at the earliest.

Similarly, Sir, the need for a new cardiac unit at the BR Singh Hospital in West Bengal was felt to provide better treatment to a large number of heart patients and additional space for new wards was also sought. I would like to know how far this work has progressed.

The Ministry has modernised the Train Inquiry System. I thank the Railway Ministry for this. The Ministry has modernised the Train Inquiry System by opening call centres at Patna. Under the initiative, people from any part of Bihar can avail the facility by dialing a universal phone at local call rates. This facility should be spread to other parts of the country also.

It is well known that Darjeeling Himalayan Railway has been declared as a World Heritage site. The Railways need to capitalise on this and find ways to draw more and more tourists, both from within the country and abroad, to generate more revenue.

While supporting the Railway (Appropriation) Bills, I request the hon. Minister to pay proper attention on these questions. Thank you.

SHRI S.P.M. SYED KHAN (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I wish to make a few points on the Railways Appropriation Bills. The Supplementary demand seeks an amount of Rs. 425.004 crores. But I would like to point out that many projects relating to Tamil Nadu have not received sufficient allocation. The Dindigul-Sabarimalai Broad Gauge railway line via Periakulam has been waiting for the nod of the Railways for several years. This particular railway line is the demand of the people of entire Tamil Nadu and even neighbouring States. Millions of people throng the holy shrine of Lord Ayyappa at Sabarimalai and the Dindigul-Sabarimalai railway line will reduce the distance and journey time considerably. Plantation crops like tea, rubber, cardamom and also vegetables produced in these hilly regions have to depend on road transport which is expensive and troublesome. So, this railway line will be a boon to the farmers and the small businessmen as well. Survey for this 201 kms long railway line was completed in 1997, but execution has not begun so far. It is reported that this project has not been taken up because it won't be profitable. This is a misconception because even the Tamil Nadu Chamber of Commerce and Industry has demanded an early execution of this project to encourage trading. This will be a highly profitable route. The Railways should not forget that it has a social commitment too. If profit is the sole aim of the Railways, I am afraid, many railway routes in the country will have to be closed down. So, I earnestly appeal to the hon. Railway Minister to kindly allocate, at least, a token amount in the Supplementary Demands to launch this project.

The Government of Tamil Nadu, headed by the Hon'ble Chief Minister, our respected leader, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, has been demanding for extension of the MRTS Taramani-Mahabalipuram, along Buckingham canal. The Government of Tamil Nadu is willing to transfer the lands required for the project free of cost. So, I request the hon. Minister to allocate funds and launch the execution of this project during the current year itself.

Karur-Salem, a new line, is still waiting for funds. Of the estimated cost of 230 crores, only Rs. 70 crore has been spent so far. The current year's allocation for this project is a meagre amount of Rs. one crore only. There is no allocation for it in the Supplementary Demands too. In the same way, Kumbakonam-Mayiladuthurai section of Villupuram-Thanjavur project, Manamadurai-Mandapam section of Madurai-Rameswaram project, Thiruchi-Pudukottai section of Yhiruchi-Manamadurai project and Vridhachalam-Attur

section of Salem-Vridhachalam project are waiting for fund allocation. Passengers of Thanjavur-Villupuram section are the most affected because the gauge conversion has been going on for years. But the allocation for Kumbakonam-Mayiladuthurai stretch is just Rs. one crore. There are many more projects, in Tamil Nadu, which are pending because of non-allocation of funds. Due to paucity of time, I am not referring to all those projects.

I would like to request the hon. Minister to allocate enough funds for these projects in the current year itself. I have a word about the famous Integral Coach Factory at Perambur, near Chennai. The ICF has made a record, last year, by manufacturing 1,119 coaches, which is an all-time high production. It has also bagged a prestigious contract for manufacturing rail coaches for Angola through international bidding. So, I appeal to the Hon'ble Minister to allocate sufficient funds for modernizing the ICF, and also for appointing more staff. This will increase the revenue of the Railways in a big way. The Golden Rock Workshop at Trichy should also be modernized and expanded.

At present, the Sampark Kranti Express departs from Madurai on Saturday at 23:45 hours and arrives at Hazrat Nizamuddin Station on Monday at 20:40 hours. Most of the passengers, travelling by this train, are identified to be the Government and the private employees, working in Delhi. They appeal that if this train starts from Madurai on Friday, instead of Saturday, it will reach Hazrat Nizamuddin on Sunday. Thus, it will facilitate them to resume their duty on Monday without taking any leave from the office. They also feel that the departure time should also be changed to 22:30 hours, instead of 23:45 hours, as this time is inconvenient for women passengers. Secondly, the Madurai-Jammu Tawi Himsagar and Navyug Expresses do not carry 3<sup>rd</sup> class A/C coaches. It has only ordinary sleepers and 2<sup>nd</sup> class A/C coaches. This is a great inconvenience for the middle-class passengers who could not afford higher fare but wish to travel in A/C coaches to their natives.

At present, there is heavy congestion on two sections, both at the main line trains and the EMU services in Chennai. Commuters feel that unlike Mumbai, where suburban trains are given priority, in Chennai, mainline trains are given preference. According to commuters, with expanding urban colonies in suburban areas, the train services are inadequate to meet the demand. Hence, the demand for additional suburban lines in Chennai sections be considered.



With these words I conclude.

SHRI SANTOSH BAGRODIA (Rajasthan): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Appropriation (Railways) No.3 Bill, 2005. While supporting, I also congratulate the hon. Minister of Railways and his team for bringing out this kind of advertisement which says, "हम लाए हैं ट्रैफ़न से रेल को निकाल के", it sounds very good; there is no doubt about it. A lot of good work has been done. If loss-making railways make one billion dollars at the end of the year; they deserve all congratulations. There is no doubt about it. If operating ratio has become 90 per cent from 98 per cent, dividend paid to the Government is Rs.4,000 crores, this is what is expected of it. There is no doubt about it. But, after all this, there is another factor which we have to understand. Railways are supposed to handle two kinds of things. One is freight, another is the passengers. Sir, I would not like to be Rajasthan-specific for the time being because my friend Moolchandji has already mentioned in detail, and, only two weeks ago, in my Special Mention I had mentioned about all the Rajasthan-specific issues. What are the new lines which are still pending, what are the lines which have already been sanctioned, what changes with regard to converting from meter gauge to broad gauge have been done and what more changes with regard to converting from meter gauge to broad gauge have to be done. All these things had been mentioned by me in that Special Mention. So, I would request you to please refer to that, because it is there on record, in any case. The last point that I would like to make, and which is Rajasthan-specific, is that Bhilwara is the only fastest developing district in Rajasthan State, at the moment, as regards the industrial activities. I request the hon. Railway Minister to look into it for mutual benefit so that the railway activities could be increased to an extent that it could be beneficial to Bhilwara as also to Railways. But, I really don't know, despite all the vision, what the final plan of the railways on movement of freight is. When I saw an advertisement a few days ago which said, "Just for asking, you can get a rake load", I was very happy. Rake loads are available just for asking! I know there was a time when wagons were available only after waiting for a month or so, but, today, the whole rake load is available. There is no doubt that it is a great achievement. But the point is, our hon. Minister is one person who is concerned about the rural development, he is concerned about the development of small-scale industries, he is concerned about helping the last small man. For his information, and for the information of this august House, I would like to say that 99.7 per cent of all organisations in the world are small and medium enterprises. Only .3 per cent comes

under the large segment. And 90 per cent of the Indian GDP is dependent on small, medium, tiny and village industries. Our hon. Finance Minister has just now mentioned - when he was talking about giving 20 per cent increase of credit to the small-scale industries -- that 40 per cent of production in the country is only for small-scale industries. This kind of segment I would now like to talk about. You will be surprised to know, Mr. Vice-Chairman, Sir,-- I don't know under what circumstances, under whose advice -- that no more small parcels are being handled by railways. Forget about handling the cargo or the shipments or the incoming consignments of the raw material or the finished goods of the rural industries, tiny industries, etc. I know very well that we used to send parcels. Even the smallest parcel could move by Railways. All those Departments have been closed across the board all over the country. Railways has a monopoly; Railways is meant to serve the poorest of the poor. If this segment of 40 per cent, if this segment of 90 per cent of the GDP which is dependent on SMEs, if this segment is completely ignored, I don't think Railways is going to undertake the service which is required, particularly, under the present hon. Minister. It is good. It sounds very well that we are making one billion dollars. That is a very good achievement. That is very much required. But is that the only requirement of the country? Is that the only aim of the Railways? Why is the Indian Airlines catering to the needs of the North-East? They can also decide that they will only cater to the needs of Mumbai and Delhi. They have hundred flights a day for this purpose. In every five minutes, there is a flight, so that our hon. Minister, Chavan Sanib, can go after every half-an-hour to Mumbai and come back. ....(Interruptions)...That is not the purpose. I would like to inform the hon. Minister, through you, Sir, that even in the State of Bihar, for the rural industries, forget about the small industries, forget about tiny industries, even for the large industries which need about ten wagons and that too in one lot, wagons are not available. Even for priority sector, for handling packing material for food, wagons are not available, just not available. You have to take the rake load. How many large industries in the country are getting it? It is our Government which decided, and, rightly so, in the last fifty years, to set up industries in the remote areas, in the rural areas, and in the no-industry areas in the country. It has decided to have industries in those areas so that those people do not come to the cities. Now, these are the industries which are being neglected by the Railways. No wagons are being given to them. Even full-wagon loads are not being given to them. How can we say that we are serving the poor? Railways cannot depend only on 0.3 per cent of this segment of the country

for freight movement. They cannot cater only to coal, steel and large units either in the private or in the public sector. There has got to be some planning. Even if it is going on for the last so many years, Sir, under your leadership, we expect a change. Some mistakes have been committed during the previous Governments in your Ministry. But now since you have come, we have very high expectations from you that you would look after the interests of the small and rural industries. I would like to know from the hon. Minister what is his vision for this, what is his plan for this to see that in every village, or, at least, in every district, they can collect all the goods and put it in the Railway wagons. In this way, at least, wagon loads are available freely. I am told - to my shock - that all new orders for Railway wagons are given in such a way that, maybe, in five years from now, it will not be physically possible to give single wagons. They will not be detachable. This will be only rake loads. I would request the hon. Minister to please do something about it. Otherwise, I can see doom for these small units. If those small units are doomed, the country would not be safe. Sir, from Punjab, which is the granary of India, rake loads of goods are travelling all the way to the North-East, or to the South because all the wheat comes from one source, that is, Punjab and Haryana, and all these wagons have to come back empty because there is not enough load. Only this morning, we were talking about tea. How do you transport tea from the North-East if no wagons are available? Everything has to come by road which will double the cost. Hon. Commerce Minister said that our labour cost is very high, our transport cost is very high, our power cost is very high, and then you want to assimilate yourself with the world economy, and you also want that we compete with other countries. We are not able to compete with even small countries like Kenya, and even new countries like Vietnam or Sri Lanka -- which are new producers - in the world market simply because transportation is not available at the right price to these labour-oriented agro-based industries. It has to be seriously taken into consideration. These sectors have always been dependent on the Railways. It is only last few years that this problem has arisen. Sir, 79 marshalling yards have been closed down between 1985 to 2000. Due to rake load or train load movement restricted the collection and delivery of smaller loads originating from adjoining sections, 79 marshalling yards have been closed down. I thought, we would have more marshalling yards open for the development of activities. Instead of that, they have been closed down. Railways, I strongly urge, should restore the facility of booking of small quantities and also accept booking at smaller stations to help the transportation of small

scale and medium industries' raw materials and products. Railways should also make arrangements for collection and delivery of raw material and finished products at all clusters of small industries. Now, there are clusters where you can probably get, if not a rake load, at least, half or quarter a rake loads. This facility should also be available at stations close to these clusters. A list of these clusters has already been provided to the Ministry. The Railway Board should constitute a Standing Advisory Committee under the Chairmanship of Member (Traffic) with representation from the Ministry of SSI and the Ministry of Agro & Rural Industries and selected associations of SMEs to devise new schemes for addressing all concerns of small and medium industries, and rural industries, of course. This is basically which I wanted to say. I also draw the attention of the House and the attention of the hon. Minister to please do something for the movement of finished goods, movement of raw materials which is required by the SMEs, rural industries, agro-based industries, tiny sectors and the small industries.

Now, I come to passenger traffic movement. I will say that a lot of improvement has taken place. In all these trains whether it is Shatabdi or Rajdhani Express, the quality of food has definitely improved. There is no doubt about it. Courtesy has improved; service has improved. But a lot of it still desires to be done. I will give a few suggestions to the hon. Minister, through you, Sir, that if these can be considered, it will really help. Sir, I would like to give some specific suggestions. For example, traffic circulation outside the railway stations is just awful. I get scared sometimes, should I go to the station at all or not because if the car will go inside, whether it will come out in half-an-hour, one hour, we do not know, or, there will be a complete traffic jam. So, streamline parking areas, segregate loading and off-loading areas, have direct link from outside to the main platform area, and, have better passenger information system with prominent display boards. We go on asking the coolie there, कौन सी ट्रेन कब आ रही है, कहाँ आ रही है, कैसे आ रही है। Why not we have clear boards so that anybody who enters will know कौन से प्लेटफार्म पर कौन सी गाड़ी आ रही है, कितने बजे आ रही है, कब जा रही है। That information is hardly available. And, if you go to the enquiry office, you will find 20 people already standing in the queue. By the time your turn comes, either you will miss the train or you will not be able to receive the person for whom you had gone to the station. Distribute pamphlets bearing all transport related information including fares. Sitting area should not obstruct the normal passengers.

Sir, beyond this, there is lot of air space available on the railway stations. Railway stations don't go horizontally. That air space can be very usefully used for commercial purposes. You can have hotels, you can have marketing areas and that air space which is going waste can generate a lot of revenue for the Railways. It is only a question of proper planning, proper imagination and proper vision as to how to use this space which is freely available to the Railways at the moment.

Sir, the lesser I talk about the cleanliness of the toilets at the railway stations, the better it would be. I don't think anybody can use them easily and freely. Even if you go in Class I AC, the condition of the toilets is very, very poor. There are people available. They are on duty. They are paid for it. But they don't do their work because there is no proper supervision probably or they are not fully motivated to do their work. Why not we put these people on duty on every toilet. They are plenty. Staff is not a problem. They have to continuously clean it because there is so much of pressure of use on these toilets on the railways, whether it is in transit or whether it is running. If the toilets are cleaned, it will be good for all; it will be hygienic. There will be fewer chances of infections. As far as cleanliness of berths or compartments is concerned, these are minor things, in my opinion. It is the toilets, which are the most important.

Sir, a lot of new trains have been introduced. It is good. I understand whenever there is a chance, the number of bogies is increased and the speed goes slow. The chances of accidents are increasing. Therefore, that also should not be done haphazardly. It can be done, if it is required, if the capacity permits.

My last point is on the safety. There is a device, which I understand is available, which can be put on the engine. This is Anti-Collision device or whatever they call it. If that device is installed there, I am told that 90 per cent chances are that the collision will not take place because whenever there will be an object, say 100 yards or 200 yards away, the train will stop automatically. It is a question of life of thousands of citizens of the country. When they are sleeping, when they are relaxed, they cannot do anything. They are helpless citizens who are travelling on the trains. We must provide this kind of safety equipment which can give them confidence to travel by rail, particularly, when there is so much competition with the airlines. I as an individual start feeling हवाई जहाज से जाओ, रेल से जाओ, दोनों में ही मरना है। न तो वहां सेफ्टी है और न यहां सेफ्टी है, इसलिए ठीक है, रिस्क लेना है तो हवाई जहाज में ही ले लो, कम से कम जल्दी तो पहुंच जाएंगे। If

we know that the Railways will be safer, even if the cost is little higher-- because you cannot match with the present situation in the airlines--I am sure, there are plenty of people who would like to travel by rail. I know a number of friends in Rajasthan, both political and non-political, who will never, never like to travel by air. They will always like to travel by train, if this confidence is developed. With these words, I, once again, **support the Bill**. Thank you, very much.

**श्री दत्ता मेघे (महाराष्ट्र) :** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपने जो मुझे पांच मिनट का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। अभी लालू जी बैठे हैं। हम लोग सोचते हैं कि हमने इतने मंत्रियों को सुना है और अवश्य ही कुछ होगा, किन्तु होता नहीं है। पिछले वर्ष भी हमने इस विषय पर बात की, वे मंत्री महोदय अभी नहीं हैं, उनके राज्य मंत्री हैं, अतः मैं पिछली बातों को नहीं दोहराऊंगा। रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की जो मांगें हैं, मैं उनका समर्थन करता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इस बहस के बाद अपने उत्तर में सदस्यों के द्वारा उठाई गई राज्य से संबंधित शिकायतों का निराकरण अवश्य करेंगे। पहले भी आपने इस पर कुछ कार्यवाही तो अवश्य की है, कुछ अधिकारी बदले, कुछ भ्रष्टाचार के मामले भी आए, उनमें कार्यवाही तो हुई, किन्तु हमने जो डिपार्टमेन्ट से संबंधित बेसिक मुद्दे उसमें रखे थे, उन मुद्दों पर कोई कार्यवाही नहीं हुई। आज यहां पर पहला मुद्दा मैं यह रखना चाहूंगा कि मुम्बई एवं महाराष्ट्र के अन्य हिस्सों में अतिवृष्टि एवं बाढ़ के कारण क्षतिग्रस्त हुई रेल पटरियों को ठीक करने के लिए विशेष धन का प्रावधान किया जाए। हालांकि वहां पर बहुत काम हुआ है, लेकिन अभी भी बहुत कुछ काम होना बाकी है। रेलें तो अभी भी चल रही हैं, लेकिन उनकी पूरी सेप्टी के लिए अभी भी समाधान प्राप्त नहीं हुए हैं। जैसा कि अभी हमारे परमार साहब ने भी कहा कि लोगों को भी लगना चाहिए कि सेप्टी है, वहां इतना बड़ा सैलाब आया कि रेलवे लाइनें उसमें डूब गईं और रेलें की रेलें बह गईं, अतः सुरक्षा की दृष्टि से वहां पर विशेष प्रावधान किया जाना और विशेष ध्यान दिया जाना बहुत जरूरी है।

महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र में रेलवे में सुधार का बहुत ही अभाव है। वहां पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन की व्यवस्था अभी तक भी नहीं है। नागपुर डिवीज़न में जितने भी स्टेशन आते हैं, सभी 'ए' ग्रेड के हैं, लेकिन इस स्टेशन पर कोई सुविधा प्राप्त नहीं है, इस स्टेशन का आधुनिकीकरण अभी तक भी नहीं हो पाया है। पिछले वर्ष भी मैंने मंत्री महोदय से कहा था कि महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र में रेल सुविधा का अभाव है और एक ही बात पर मैंने बहुत जोर देकर कहा था कि नामपुर एवं अकोला, इन दो स्टेशन्स के बीच 300-350 किलोमीटर का डिस्टेंस है। प्रतिदिन वहां के लोग, जो कि सर्विस करने वाले हैं या छात्र हैं, अकोला से भंडारा आते हैं, भंडारा से वर्द्धा आते हैं और फिर वर्द्धा से नागपुर जाते हैं। महोदय, वे पास होल्डर्स हैं, उनके लिए पास इश्यू किया जाता है, वे सुपर चार्ज भी देने के लिए तैयार हैं, लेकिन ये पास होल्डर्स, जब भी वहां पर एक्सप्रेस गाड़ी रुकती है और वे उसमें बैठ जाते हैं, तो उन पर 600 रुपये का जुर्माना किया जाता है और ऐसे लोगों की वहां पर लाइनें लगी हुई हैं। पांच-दस हजार से भी अधिक लोग प्रतिदिन आते-जाते हैं। इन पास होल्डर्स के लिए आपने जो पास जारी किया है, उसकी कीमत 250 रुपये है। यदि कोई भी आदमी सुपर फास्ट में जाता है, तो उसके हिसाब से ही किराया देता है, यदि टिकट नहीं लेता तो उस पर 600 रुपये का जुर्माना किया जाता है।

यह जो बात है, यह आम लोगों के लिए अच्छी नहीं है। साथ ही साथ जो पास होल्डर हैं और वे सुपर फास्ट गाड़ी में बैठ गए तो उन्हें वहीं पर उतार दिया जाता है। एक तो उसमें 250 रुपये का पास लिया और ऊपर से उस पर भी 600 रुपये का जुर्माना कर दिया जाता है। अतः इस पर विचार किया जाना चाहिए क्योंकि बहुत लम्बे समय से वहाँ के लोगों की यह मांग है और इससे पहले भी मैंने यह मुद्दा वहाँ पर उठाया था। इस संबंध में जो भी सुपर चार्ज उस व्यक्ति के लिए बनता हो, उसे उस पास में लगा दिया जाए। जब उन लोगों को पास जारी किया जाता है, उसी समय उस एक्स्ट्रा चार्ज को उसमें एंड किया जाए, लेकिन प्रत्येक व्यक्ति से यह जो अतिरिक्त जुर्माना लिया जाता है, यह उचित नहीं है।

जैसा कि रेलवे की सुरक्षा के संबंध में अभी कहा गया है कि जो दुर्घटनाएं होती हैं, उनमें 50 प्रतिशत रेलवे अधिकारियों की गलती की वजह से ही होती हैं, इसलिए रेलवे के अधिकारियों को अच्छा प्रशिक्षण दिया जाना बहुत आवश्यक है। रेल दुर्घटनाओं की जांच होती है, आयोग बिठाए जाते हैं, दोषी भी मिल जाते हैं, किन्तु उन्हें ट्रांसफर कर देने से अधिक और कोई सजा नहीं होती है। आयोग बैठाने के बाद जो रिपोर्ट प्राप्त होती है, उन पर तो कोई इम्प्लिमेंटेशन होता ही नहीं है। आज तक जो भी दुर्घटनाएं हुईं और जिन लोगों को भी आयोग ने या कमेटी ने दोषी ठहराया, उनके ऊपर जो कार्यवाही की जानी चाहिए, वह हमारे यहाँ नहीं की जाती है। मुम्बई स्थित छत्रपति शिवाजी टर्मिनल रेलवे स्टेशन के नजदीक 20 एकड़ भूमि पड़ी है। महाराष्ट्र सरकार ने अप्रैल, 2004 में रेल यात्रियों की सुविधा के लिए इस रेलवे स्टेशन के विस्तार के लिए प्रस्ताव भेजा था, लेकिन महाराष्ट्र सरकार द्वारा 2005 में रिकमंड करने के बाद भी अभी भी उसमें कुछ कार्य नहीं हुआ है। महाराष्ट्र राज्य में जो नई रेल लाइन बिछाने की बात है, उसके बारे में मैंने स्पेशल मेशन में भी कहा है कि वाशिम से बडनेरा जो सी-डेढ़ सी किलोमीटर का अंतर है, यदि इसको आप ब्रोड लाइन करेंगे तो बहुत ही अच्छा होगा, क्योंकि बंगलौर से दिल्ली जाने वाली ट्रेन वाशिम से इस नए मार्ग से होते हुए बडनेरा पहुंचेगी और सीधी नरखेड और इटारसी होते हुए दिल्ली जाएगी। इससे बंगलौर से दिल्ली तक की दूरी लगभग 635 किलोमीटर कम हो जाएगी और यात्रा में भी आठ घंटे कम समय लगेगा। तो यह जो रेल लाइन की बात है, अगर इसमें थोड़ा खर्चा करेंगे तो बंगलौर से दिल्ली जाने वाले लोगों को 8 घंटे का समय कम लगेगा। इस पर भी आप जरूर ध्यान दीजिए।

**श्री ललितभाई मेहता (गुजरात) :** हमने भी मंत्री जी को बताया था गुजरात में 6 घंटे का रास्ता कम होगा। ... (व्यवधान) ...

**उपसभाध्यक्ष (श्री कलसराम मिश्र) :** ललित जी, इनको बोलने दीजिए।

**श्री वक्ता मेघे :** वर्धा जिले में हमारा सेवाग्राम और पवनार आश्रम है विनोबा जी का, जहां बहुत लोग आते हैं। सेवाग्राम में जो भी गाड़ी रुक सकती है, वहां रोकिए। वहां पर बहुत दूर-दूर से हजारों लोग आते हैं। हैदराबाद से दिल्ली जाने वाली आंध्र एक्सप्रेस सुपरफास्ट तथा चेन्नई-नई दिल्ली सुपरफास्ट गाड़ियों का सेवाग्राम स्टेशन पर रुकना जरूरी है। चेन्नई-जयपुर एक्सप्रेस गाड़ी को भी आप सेवाग्राम स्टेशन पर रोकिए। वर्धा तथा सेवाग्राम रेलवे स्टेशन से होकर गुजरने वाली सभी गाड़ियों का यहां पर स्टॉप देना चाहिए, क्योंकि दो-तीन-पांच मिनट में लोग उतर व चढ़ जाते हैं। वर्धा से देश के अन्य स्थानों पर जाने के लिए आरक्षण का कोटा बढ़ाना चाहिए। यहां पर काफी लोग उतरते हैं। वर्धा में यात्रियों की सुविधा के लिए मैंने पहले

भी बहुत बार लिखा है तथा बताया भी है कि वहां इतनी गंदी सुविधा है। मैं तो यह भी कहता हूँ कि हमारा जो एमपीओ फंड है, उसमें से खर्चा करने के लिए तैयार हूँ और मैं अपनी स्कीम देता हूँ, परन्तु वर्धा स्टेशन पर समुचित सुविधा अभी तक नहीं हुई है।

जहां तक क्रौसिंग की बात है, पिछली बार रामटेक के पास 25 लोग मर गए। इसलिए ऐसे हजारों क्रौसिंगज हैं जहां चौकीदार नहीं हैं। वहां पर चौकीदार रखिए और वह चौकीदार लोगों को कम से कम रोकेगा तो सही, क्योंकि वहां से बड़ी-बड़ी गाड़ियां जाती हैं तथा चौकीदार रहेंगे तो वहां एक्सिडेंट्स नहीं होंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI K. RAMA MOHANA RAO (Andhra Pradesh): Sir, I thank you for allowing me to speak on the Appropriation (Railways) Bill, 2005. Sir, this has become a ritual that every year, sometime during this period, the Railway Minister comes before the House with some supplementary demands to meet some of his Ministry's expenditure. And, this gives us an opportunity to, again, bring to the notice of the hon. Railway Minister the peoples' grievances and request him to address them. No doubt, the Indian Railways are the second largest railway network in the world. But, it has been, in the recent past, severely criticised for high accident rate, poor operations and lack of modern facilities provided to passengers. And, now, militants have also started targeting trains. This becomes doubly clear with the recent blast in the Shramjeevi Express where initial reports say that RDX was used in the blast. So, the Railway Minister has to divert his attention to this aspect also.

The Indian Railways has two customer segments -- freight and passenger. The freight segment accounts for roughly two-thirds of total revenue. Within freight itself, bulk traffic accounts for nearly 95 per cent, of which about fifty per cent constitutes coal. So, I emphasize that the Railways have to concentrate more on bulk traffic, side by side, meeting the social needs of the country. Then, if you look at the passenger revenue, 75 per cent comes from express long distance trains, 15 per cent come from ordinary short distance trains, 20 per cent from upper class and 10 per cent from suburban traffic, of which majority comes from the three of the largest suburban services in the world -- Mumbai, Kolkata and Chennai. So, even on passenger traffic side, the Railways has to concentrate more on express long distances since 75 per cent of its revenue is coming from this segment.

I had seen an advertisement of the Ministry which says that Indian Railways respond to diesel price hike with a reduction in freight rates and a slew of concessions. You have given freight concession of 20 per cent on incremental traffic on selected commodities and 15 per cent on incremental traffic during lean period. I would like to know why have you not extended



the same to all commodities and throughout the year. The Minister may kindly reply to this.

Sometime back the Railways framed a new catering policy which envisages classification of railway stations into six categories. I would like to know as to what has happened to that policy. In this policy, the Railways envisaged for charging high licence fee and security deposit. We opposed this move since fifty thousand of small vendors affected are from South alone. We were assured that the anomalies would be removed. But, so far, nothing has been done. I wish to know what has happened to that policy and when the revised policy is going to be released.

I welcome the idea of building a double-lane dedicated freight corridor of 9,262 kilometres along the Golden Quadrilateral and its diagonals with an estimated cost of Rs.60,000 crores. From where the Railways are going to fund this project? Whether it is intending to invite any private participation. What is the Ministry thinking on going ahead with this project? I request the hon. Minister to explain it in detail. I also wish to know whether the proposed corridor is capable of carrying 30-axle tonne load because in the Budget, the Minister has said about the introduction of double stack wagons.

I would like to know from the hon. Minister whether it is true that in the recently held meeting of the Committee on Infrastructure, it has been agreed to consult the Planning Commission on indexation of passenger fares and freight to inflation. Is it also not a fact that a group of railway officials and Planning Commission will prepare a paper on automatic indexation of fares? On the one hand the Minister is saying that there would not be any hike on passenger and freight and on the other, you are making all efforts to increase the same. How the Minister is going to reconcile on both these things? It is known to us all that there would not be any hike in fares until Bihar elections. In fact, I think, he has reduced one rupee on second-class fares. So, would the Minister assure this House that there would not be any hike in passenger fares till the next Budget? If he is short of resources, I request the Minister to search for alternative routes to augment resources. The Planning Commission proposed for creating a Rail Traffic Regulator. I would like to know as to what has happened to that proposal.

Now, with the permission of the Chair, I wish to place some of the projects belonging to the State of Andhra Pradesh, pending with the Railway Board or Ministry for its approval. Sir, Jaggayyapeta-Vishnupuram is an

important project. It is a new line. The survey of this line was over and the report was sent to the Railway Board in 2003. But, so far, nothing has been done to approve this project. I request the Minister to kindly approve this project immediately. The second one is Obulavaripalli-Krishnapatnam Port connectivity. In this case also, the survey was completed in 2003 itself. Not only the initial survey, but even the re-survey was conducted and the report was sent back to the Railway Ministry early this year. The positive point of this project is that it has high rate of return. So, this may kindly be approved without any further delay. The next new line is Bhadrachalam-Kovuru. The survey for this project is also over and according to an estimate, 26 per cent return would be there once this project is completed. Then, Cuddapah to Bangalore via Madanapalli is another project on which a detailed survey has been conducted, and the report is lying with the Railway Board. There is a huge traffic potential on this line, and immediate execution of this project is also justified. Doubling of Vijayawada-Gudivada-Bhimavaram-Nidadavolu is another important project from Andhra Pradesh which needs to be taken up. Survey for doubling this route has also been completed. Hence, I request the hon. Minister to sanction this project immediately, without any further delay. There is one more doubling and electrification of Guntur-Bibinagar line. Even in this year's Budget, not much emphasis has been laid on electrification. I request the hon. Minister to kindly look into this and start this project. A new line between Nadikudi and Venkatagiri is pending before the Railway Board. I thank the hon. Railway Minister for starting the Sampark Kranti Express train to Secunderabad. But now, it is running only thrice a week. I request the hon. Minister to run this train daily because, there is so much of demand for this train, and the wait list is running in to hundreds. Sir, it is surprising to know that now, there is not even a single Shatabdi train running between any of the stations in South India. The hon. Minister of State for Railways also belongs to Chennai. But there is no Shatabdi train. A Shatabdi train was introduced some time back between Hyderabad and Rajahmundry, and for reasons best known to the hon. Minister, this has been withdrawn suddenly. Hence, I request the hon. Minister to restore the same and introduce Shatabdi trains between Secunderabad and Chennai, Secunderabad and Bangalore and Secunderabad and Vizag. I need not tell the hon. Minister about the poor people in the country, and their class of commutation. Sir, almost all the poor people travel by general class compartments, and due to non-availability of enough general class compartments, the poor labourers and others squeeze themselves in the

available compartments, and it is virtually hell-like atmosphere in the general compartments. Hence, I implore upon the hon. Railway Minister to increase the number of general compartments in express and super-fast trains.

Sir, the final point is, funds for passenger amenities are gradually coming down, and even the amenities provided by the Railways to passengers are not up to the expectations. ...*(Interruptions)*... I request that more and more funds be allocated for passenger amenities, and more and more amenities for safe and joyful journey of passengers be provided.

**उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र) :** राम मोहन राव जी कन्क्लूड कीजिए।

**SHRI K. RAMA MOHANA RAO:** Sir, I will conclude within two minutes. Then, Sir, the other main important point is about the height of the platform. Now, the platform is about 1 foot lower than the floor of the railway compartment. I fail to understand why the Ministry's attention has not been drawn towards this. I have seen Delhi Metro, and here, the platform is equal to that of the platform of the Metro train compartment. So, I urge the hon. Minister to think over this, and see that the passengers do not face a problem while boarding or getting down from the train. The Indian Railways has some time back decided to use the 65,000 hectares of surplus land to supplement revenue. As a part of this, the Ministry proposed to set up the Rail Land Development Authority, and for this, an amendment to the Railway Act is necessary. I would like to know why the Ministry is delaying to bring forward a Bill before the House even after the Standing Committee on Railways' report. I request the hon. Minister to bring forward a Bill before the House immediately so that it paves the way for optimal utilisation of idle railway land. With these words, I conclude my speech. Thank you.

**श्री. राम देव बंडारी (बिहार) :** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं राष्ट्रीय जनता दल की ओर से इस विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। महोदय, हम रेल के बारे में देखते और सुनते आए हैं कि अगर एक बार रेल का किराया बढ़ गया तो उसके घटने का कोई सवाल नहीं उठता है। रेल के इतिहास में पहली बार रेल मंत्री जी ने साधारण सवारी गाड़ियों, मेल एक्सप्रेस एवं द्वितीय श्रेणी के दैनिक टिकट के किराए में प्रति यात्री एक रुपए की कमी का निर्णय किया है। महोदय, सवाल एक रुपए का नहीं है, एक रुपया बहुत कम लगता है, यह symbolic हो सकता है, लेकिन मेरा कहना यह है कि रेल का किराया बढ़ जाए तो बढ़ जाए, उसमें कमी नहीं होती है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी को इसके लिए धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि आगे भी देश की जनता की भावना को और उनकी तकलीफ को ध्यान में रखते हुए, वे किराया बढ़ाने की बात नहीं करेंगे, अगर घटा सकेंगे, तो घटाने की बात करेंगे।

4.00 P.M.

उपसभाध्यक्ष महोदय, पहले जब भी रेल बजट प्रस्तुत किए जाते रहे हैं तो माल भाड़े में वृद्धि, यात्री किराए में वृद्धि, यही देखने को मिलता था, किराया कम करने की बात नहीं होती थी, किराए में वृद्धि होती थी। मगर ऐसा भी हो सकता है कि बिना माल भाड़ा बढ़ाए, रिकॉर्ड आमदनी हो सकती है, यह मैं पहली बार देख रहा हूँ। चालू वित्तीय वर्ष की पहली तिमाही में रेलवे की रिकॉर्ड आमदनी हुई है। मैनेजमेंट के जो बड़े-बड़े गुरु लोग होते हैं, वे इसकी समीक्षा करते हैं, वे forecast करते हैं। उनके forecast और उनकी समीक्षाएं गलत साबित हो गई हैं और रेलवे को 8,600 करोड़ रुपये की आमदनी हुई है, जो पिछले वर्ष की इसी अवधि की आमदनी से 19 प्रतिशत ज्यादा है। ऐसा क्यों हुआ? निश्चित रूप से रेलवे में बड़े पैमाने पर भ्रष्टाचार था। माननीय लालू जी ने इस दिशा में पहल की। आपने समाचारपत्रों में पढ़ा होगा कि वे स्वयं रेलवे स्टेशनों पर चैकिंग के लिए जाते रहे। रेलवे में भ्रष्टाचार करने वाले जो लोग हैं, जब उनको यह जानकारी मिली कि अब रेल मंत्री जी स्वयं चैकिंग के लिए आ रहे हैं, तो वह भ्रष्टाचार धीरे-धीरे खत्म होने लगा और यही कारण है कि इस वित्तीय वर्ष की पहली तिमाही में रेलवे की 8,600 करोड़ रुपये की आमदनी हुई है।

महोदय, अब मैं जम्मू-कश्मीर की बात करना चाहता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र) : आपके केवल 7 मिनट हैं, इसी में आपको बोलना है।

प्रो. राम देव भंडारी : महोदय, अब मैं जम्मू-कश्मीर की बात करना चाहता हूँ। मैं जम्मू-कश्मीर की बात इसलिए कह रहा हूँ कि जम्मू-कश्मीर का भारत में एक बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान है। जम्मू-कश्मीर और दूसरे जो hilly areas हैं, जैसे नॉर्थ-ईस्ट के एरियाज़ हैं, उन जगहों पर रेल ले जाना बहुत ही कठिन काम है। ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के लिए 300 करोड़ रुपये रेलवे ने दिया है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस समय ऐसा लग रहा है कि रेलवे, आम जनता के लिए है। ये गाड़ियां जनता के लिए चलती हैं, जिनका नाम रखा गया है जनशताब्दी।

श्री वी. नारायणसामी : भंडारी जी, आप जवाब दे रहे हैं ना?

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र) : भंडारी जी, आप बोलिए।

श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) : हम शांति से बैठे हैं, इसलिए वे हमारी भूमिका अदा करना चाहते हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र) : पाणि जी, आप बैठिए।

प्रो. राम देव भंडारी : मैं जवाब नहीं दे रहा हूँ, मैं तो रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ, मैं आम जनता की ओर से रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ।

महोदय, बड़ी-बड़ी योजनाएँ वर्षों से लंबित थीं, क्योंकि उनके लिए पैसा नहीं था। अब पैसा कहाँ से आ रहा है? रेलवे ने कोई कर्जा नहीं लिया है। अपने ही स्रोतों से रेलवे को आमदनी हो रही है और उससे बड़े-बड़े प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं। हमारे यहाँ एक प्रोजेक्ट था, मंगनी लाल मंडल जी यहाँ बैठे हुए हैं, हम लोग उसी एरिया से आते हैं, निर्मली से सरायगढ़

तक पहले एक बहुत पुरानी रेलवे लाइन थी। अगर वहां रेलवे लाइन बन जाती है, तो हम एक घंटे से भी कम समय में वहां पहुंच सकते हैं। मगर वहीं पहुँचने के लिए इस समय हमें 14-15 घंटे लगते हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने इस बीच उसका सरायगढ़ में उद्घाटन किया है। कोसी नदी पर पुल बनना है। वर्षों से हम भी जब से यहाँ संसद में आए हैं, कोई ऐसा सेशन नहीं होता, जिस सेशन में किसी-न-किसी रूप में उस प्रोजेक्ट की हम चर्चा नहीं करते हों। हमारे यहाँ बड़ी लाइन बनने की बात है। दरभंगा से जयनगर तक बड़ी लाइन बन रही है। बीच में एक स्टेशन है - सकरी। सकरी स्टेशन से हम और मंडल जी जिस दिशा में जाते हैं, वह निर्मली-सकरी-निर्मली अभी छोटी लाइन है। जब एनडीए की सरकार थी, हम उस समय भी लगातार इस पर दबाव बनाते रहे। एक बार तो उसका शिलान्यास और उद्घाटन भी हो गया। उस समय तो पता नहीं चुनाव का समय था, लगातार शिलान्यास और उद्घाटन हो रहे थे। उसका अभी तक कहीं पता नहीं है। हमने रेल मंत्री जी से अनुरोध किया है, हम लोगों ने लिख कर भी दिया है कि वह जो छोटी लाइन है, उसे बड़ी लाइन बनाया जाए। समस्तीपुर डिवीजन में सिर्फ यही छोटी लाइन रह गयी है।

महोदय, यात्रियों की सुविधाएँ हमारी पहली प्राथमिकता है, यात्रियों की सुरक्षा हमारी पहली प्राथमिकता है। माननीय रेल मंत्री जी बोलते भी हैं, लगातार बोलते हैं कि यात्रियों की सुरक्षा हमारी पहली प्राथमिकता है। निश्चित रूप से अगर आप एक्सीडेंट्स को कंपेयर करेंगे, मैं कंपेयर करने नहीं जा रहा हूँ, लेकिन अगर आप कंपेयर करेंगे, देखेंगे तो एक्सीडेंट्स में भी काफी कमी आई है। एक्सीडेंट्स होते हैं, नहीं हुए हैं, ऐसी बात नहीं है। जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उनमें मैन्युअल गलती ज्यादा हो रही है, मगर उनमें भी काफी सुधार हुआ है।

महोदय, आम लोगों की जो समस्याएँ हैं, जो सुविधाएँ हैं, उसे देखना है। बड़े लोग तो हवाई जहाज से जा रहे हैं, आजकल हवाई जहाज का भाड़ा भी कम कर दिया गया है। वहाँ भी कंपीटिशन है। हवाई जहाज का भाड़ा कम कर रहे हैं। कोई तो कहते हैं कि एक रूपए में दिल्ली से पता नहीं कहाँ ले जा रहे हैं। हमें उच्च श्रेणी में भी सुविधाएँ बढ़ानी पड़ेगी। वैसे रेल और हवाई जहाज का मुकाबला नहीं हो सकता। हवाई जहाज 100, 200, 400, 500 आदमियों को ले जाता है, लेकिन रेल हजारों-हजार, लाखों-लाख, करोड़ों यात्रियों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाती है। इसलिए इसकी तुलना नहीं हो सकती है। उच्च श्रेणी में हमें सुविधाएँ बढ़ानी होंगी और जो कॉमन आदमी हैं, हमें उनकी सुविधा का भी ज्यादा ख्याल करना पड़ेगा। पीने के पानी की व्यवस्था, शौचालय की व्यवस्था, खान-पान की व्यवस्था, इन सब पर माननीय सदस्य हमेशा बोलते रहे हैं, मैं भी अपनी ओर से कहता हूँ कि इन सुविधाओं में भी बढ़ोतरी की आवश्यकता है। मैं रेल मंत्री जी से आशा करता हूँ, उम्मीद करता हूँ कि बिना यात्री भाड़ा बढ़ाए, रेल में जो और भी सुविधाएँ हैं, वे बढ़ेंगी, आम लोगों की सुविधाएँ बढ़ेंगी। लालू जी के नेतृत्व में निश्चित रूप से रेल मंत्रालय में यह काम होने जा रहा है। बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI KALRAJ MISHRA): Ms. Pramila Bohidar. You have five minutes.

MS. PRAMILA BOHIDAR (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, it is a well-accepted fact that Orissa is one of the most backward States in the country. It is, therefore, necessary to speedily develop industrial and

transport infrastructure in Orissa. In this direction, the Indian Railways have a huge responsibility. But unfortunately, the Railways have not paid adequate attention to the improvement of railway-lines and extension work in Orissa.

Even after setting up the East-Coast Railway Zone in Bhubaneshwar not much has happened. In the last Railway Budget also not many new proposals have been reflected.

It is, therefore, necessary to take up the following work immediately. Firstly, a new train may be introduced from Puri or Bhubaneshwar to Prayag, Allahabad, in the Sambalpur-Jharsuguda-Bilaspur-Katni route. This will not only join two important places of Hindu pilgrimage, but also connect Western Orissa and parts of Chhattisgarh with Uttar Pradesh. This will help link the mineral rich areas of Orissa, Chhattisgarh, Madhya Pradesh and Uttar Pradesh. Secondly, work on Khurda Road-Bolangir railway-line, survey for which has been completed long since, should start immediately. This will provide the backward and poor KBK districts better communication with the capital. People need not have to travel long distances. This rail link has vast commercial potential and will provide jobs and reduce the journey time and expenditure considerably. Thirdly, in Orissa, gauge-conversion work is very slow. The metre-gauge railway-lines are not economically viable. Conversion of metre-gauge railway-lines like Rupsa-Bangripose in Balasore and Mayurbhanj districts, and Palasa-Naupada (Parlakhemundi) in Gajapati district may be taken up expeditiously. This will not only provide jobs, but also help restore economic and social balance in the Naxalite-infested areas adjoining Jharkhand, Orissa and Andhra Pradesh. Fourthly, the railway tracks between Raigarh-Titlagarh-Sambalpur-Jharsuguda should be electrified to save on running cost and also for quick transit. This is a mineral rich and industrial area of Orissa. Fifthly, One AC three tier coach should be attached to the Tapaswini Express from Rayagada to Sambalpur. Frequency of Samata Express from Vizag to Nizamuddin has to be increased. The Sambalpur Station has to be upgraded by providing four AC retiring rooms and six ordinary retiring rooms. Thank you.

**श्री सुरेश साठ (उड़ीसा) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक अनुदान मांगों के विषय में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

मैं सर्वप्रथम माननीय मंत्री जी से एक छोटा सा क्लैरीफिकेशन चाहता हूँ। महोदय, माननीय मंत्री जी ने जो एप्रोप्रिएशन प्रस्तुत किया है, वह 31 मार्च, 2003 का है यानी यह दो

साल पुराना एप्रोप्रिएशन है। अब 2003 के बाद 2003-2004 चला गया और 2004-2005 चला गया, उस के बाद बजट भी चला गया और दो साल बाद इस एप्रोप्रिएशन को लाया गया है। महोदय, आर्टिकल 114-115 में ऐसा कोई प्रावधान भी नहीं है कि दो साल पुराना एप्रोप्रिएशन लाया जाए। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आशा करता हूँ कि वह इस बारे में स्पष्टीकरण देंगे।

महोदय, परंपरागत रूप से रेल बजट की जिस समय आलोचना होती है, उस के बाद एप्रोप्रिएशन बिल्स आते हैं। हम सब अपने क्षेत्रों की मांगों को रेल मंत्री के सामने रखते हैं। महोदय, रेल हमारे देश की life-line है। देश की आर्थिक प्रगति और सामाजिक प्रगति में रेल की बहुत महत्वपूर्ण भूमिका रही है। पिछले कुछ दशकों में रेल ने काफी विकास किया है और आगे भी विकास होने जा रहा है।

**श्री लालू प्रसाद :** महोदय, माननीय सदस्य ने जिक्र किया है कि 2002-2003 के लिए यह क्यों लाया गया है? महोदय, जब ज्यादा खर्चा हो जाता है तो next supplementary में उस की अनुमति ली जाती है। असल में यह किताब आप को मिलती होगी, लेकिन आप का ध्यान नहीं गया होगा। यह पब्लिक अकाउंट्स कमेटी की है। इस को करेक्ट कर दिया जाए कि, समिति की 2002-2003 में भारतीय रेल के विनियोग लेखों की जांच से पता चला कि 3 अनुदानों और 8 विनियोग अंतर्गत कुल 2,323.65 करोड़ रुपये का अधिक व्यय हुआ था। अब जो हो चुका है, उस का समायोजन करना पड़ता है। यह पब्लिक अकाउंट्स कमेटी की अनुशंसा है। इसीलिए उस का इस में जिक्र किया गया है।

**श्री सुरेन्द्र लाठ :** धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र) :** इसे मंत्री जी अपने उत्तर में दे देंगे तो बहुत अच्छा होगा। आप ने बता ही दिया, लेकिन उत्तर में दे देते तो ज्यादा अच्छा होता।

**श्री लालू प्रसाद :** महोदय, ज्यादा तेज भाषण करने में छूट जाता है, रह जाता है।

**श्री सुरेन्द्र लाठ :** महोदय, रेल की प्रगति तो बहुत हो रही है, किन्तु रेल का सन्तुलित विकास नहीं हो पा रहा है। आज हम देखेंगे कि देश के ऐसे बहुत से स्थान हैं, जहाँ अभी तक रेल नहीं पहुँच पाई है और मुझे ऐसा लगता है कि इसके बारे में बहुत ज्यादा चिन्ता नहीं की गई है। इस प्रकार के जो क्षेत्र हैं, दूरदराज़ के क्षेत्र हैं, जिन्हें अभी भी रेल सेवा से नहीं जोड़ पाए हैं, वहाँ पर इसके लिए स्वतंत्र योजना बनाने की आवश्यकता है। हो सकता है कि ये सारी योजनाएँ शुरुआत में कुछ अधिक लाभजनक नहीं हों, लेकिन उसके बावजूद देश के सन्तुलित विकास के लिए इन क्षेत्रों पर भी ध्यान देना आवश्यक है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय जी से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि हम रेल बजट के समय बहुत-सारी घोषणाएँ करते हैं और ऐसी घोषणाएँ करने के बाद उन योजनाओं के क्रियान्वयन में बहुत देरी होती है। कुछ योजनाएँ तो ऐसी हैं, जो 15-20 सालों से लम्बित पड़ी हैं और जिनका क्रियान्वयन कच्छप गति से चल रहा है। महोदय, इसके कारण उनका प्रोजेक्ट कॉस्ट बढ़ जाता है और उनका आर्थिक व्यय बढ़ जाता है। इसके कारण इन योजनाओं के क्रियान्वयन में और अधिक देरी होती है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ कि जो भी घोषणाएँ हैं, वे एक समयबद्ध सीमा के भीतर ही पूरी की जाएँ, जिससे सारी योजनाओं का काम ठीक ढंग से हो सके।

महोदय, मैं आपके द्वारा रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ जैसा कि माननीय सदस्य श्री बालगोविन्दा जी ने कहा था कि आजकल रेल में छोटे उद्योगों की उपेक्षा की जा रही है। मैं उनकी बातों को फिर से दुहराना नहीं चाहता, लेकिन महोदय, इसमें मुझे एक बात कहनी है कि आज आप केवल रैक लोडिंग ही बुक करते हैं, जिसके कारण गाँव के जो छोटे-छोटे उद्योग हैं, उनको उसका लाभ नहीं मिल पाता है। उम्मीद है कि मंत्री जी इस बारे में गम्भीरता से विचार करेंगे और छोटे उद्योगों को उसकी सुविधा मिल सके, इसके बारे में भी चिन्ता करेंगे।

महोदय, मैं इस विषय में और अधिक न कहते हुए अपने प्रदेश की समस्याओं की तरफ जाना चाहता हूँ। मैं उड़ीसा से आया हूँ। उड़ीसा में खनिज-पदार्थों का विशाल भण्डार है। लौह-अयस्क, कोयला, मैंगनीज, बॉक्साइट आदि भारत में सबसे अधिक उड़ीसा में होते हैं, किन्तु रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर के अभाव में इन खनिज-पदार्थों का एक्सप्लायटेशन नहीं हो पा रहा है। उड़ीसा जैसे पिछड़े प्रदेश को देश के विकास के रास्ते में आगे लाने के लिए आवश्यक है कि सरकार इस बारे में अधिक ध्यान दे, ताकि इस क्षेत्र का विकास ठीक ढंग से हो सके।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को बताना चाहता हूँ कि उड़ीसा में 70 मिलियन टन माल की दुलाई होती है। रेलवे का जो कार्यक्रम है, उसमें 10 प्रतिशत की प्रगति रखी गई है, किन्तु आगामी दिनों में यह बढ़कर 175 मिलियन टन होने की सम्भावना है। अगर ऐसा होता है तो रेलवे के पास इसकी व्यवस्था करने का कोई साधन नहीं है, जिसके कारण इस प्रकार के उद्योगों को कठिनाई का सामना करना पड़ेगा।

महोदय, अकेले संबलपुर डिवीजन में 30 हजार इंडेंट दुलाई के लिए पेंडिंग पड़े हैं। महोदय, उड़ीसा सरकार ने इन दिनों 37 एम.ओ.यू. साइन किए हैं। उसका कुल अमाउन्ट 1 लाख 18 हजार करोड़ रुपया होता है। इन एम.ओ.यू. में से 35 स्टील प्लांट तथा 3 अल्यूमीनियम प्लांट निर्माणाधीन हैं और अनेक छोटे-मोटे उद्योग भी निर्माणाधीन हैं। महोदय, इन सब उद्योगों के लिए जिरा रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर की आवश्यकता है, आज वह नहीं होने के कारण कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। अगर रेल मंत्रालय व्यावसायिक दृष्टिकोण से भी देखे तो आज उड़ीसा में रेलवे का इन्वेस्टमेंट एक लाभदायक इन्वेस्टमेंट है। उड़ीसा में सर्वाधिक खनिज पदार्थ होने के कारण उद्योगों की अनेक सम्भावनाएँ हैं, किन्तु दुर्भाग्य से रेल मंत्रालय उड़ीसा में ध्यान नहीं दे रहा है। आज उड़ीसा में यदि हम देखेंगे तो Rail Route Length per thousand Kilometer केवल 15.03 है, जबकि इसका राष्ट्रीय औसत 19.11 है और अगर हमारे पड़ोसी राज्य को देखेंगे तो बिहार तथा पश्चिम बंगाल में यह औसत 30 किलोमीटर तथा 43 किलोमीटर तक है। इससे मालूम पड़ता है कि रेलवे में उड़ीसा की कितनी उपेक्षा अतीत में की गई है।

महोदय, अब मैं आपके माध्यम से अपने क्षेत्र के कुछ ऐसे प्रोजेक्ट्स की ओर, जो काफी दिनों से पेंडिंग पड़े हैं, मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। दैतारी-बांसपाणी रेल लाइन पिछले 12 साल से निर्माणाधीन है, जो कोल-बेल्ट एरिए में अवस्थित है, यह रेल लाइन वर्ष 2003 में पूरी होनी थी, जिसको एक्सटेंड करके वर्ष 2005 तक लाया गया, किन्तु यह अभी तक पूरी नहीं हुई है। अब यह रेल लाइन वर्ष 2007 में पूरी होगी, ऐसा कहा जा रहा है। इसके कारण इसकी प्रोजेक्ट कोस्ट में भी बढ़ोतरी हुई है और अब यह वर्ष 2007 तक भी कम्पलीट हो



पाएगी, इसमें भी शंका की जा रही है। इसी प्रकार शुकिन्दा रोड-अंगुल रेल लाइन के लिए वर्ष 1997-98 में भूमि अधिग्रहण होनी थी, जो अभी तक नहीं हो पाई है। इसी प्रकार हरिदासपुर-पारादीप, 70 किलोमीटर रेल लाइन ट्रेक का निर्माण जो रेल विकास निगम कर रहा है, उसे और गति देने की आवश्यकता है। इसी प्रकार बलांगीर-खुर्दारोड रेल लाइन तथा उड़ीसा के पश्चिम में बरगढ़ से नुआपाड़ा रेल लाइन पर कार्य आरंभ करने की आवश्यकता है। जितने भी प्रोजेक्ट्स उड़ीसा में चल रहे हैं, वे बहुत धीमी गति से चल रहे हैं, उन्हें गति देने की जरूरत है।

महोदय, रेलवे मंत्रालय उड़ीसा की घोर उपेक्षा कर रहा है। इससे उड़ीसा का विकास अवरुद्ध हो रहा है। उड़ीसा में देश का सबसे बड़ा स्टील प्लांट होने जा रहा है, उसके लिए कोरियन कंपनी उड़ीसा में 50 हजार करोड़ रुपए का इन्वेस्टमेंट करने जा रही है, किन्तु दुर्भाग्य की बात है कि जितने रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर की वहां आवश्यकता है, वह अब तक वहां उपलब्ध नहीं है। इसके लिए जरूरी है कि इस क्षेत्र में जितने रेल के प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं, उनको अतिशीघ्र पूरा किया जाए। इसके साथ ही रेलवे की कई लाइनों के दोहरीकरण की आवश्यकता है। तालचैर-संबलपुर, संबलपुर-झारसुगढ़ा, संबलपुर-टिटलागढ़, इन लाइनों के दोहरीकरण की आवश्यकता है। इसी प्रकार से हरिदासपुर-पारादीप, सुकिन्दा-तालचैर और झारसुगढ़ा बाइपास का शीघ्र निर्माण किया जाना जरूरी है। जखपुर-खुर्दारोड रेल लाइन को तिहरी रेल लाइन में बदला जाना भी आवश्यक है।

महोदय, अब मैं कुछ ट्रेनों के बारे में आपके माध्यम से मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। ...**(समय की घंटी)**... सर, दो मिनट और लूंगा। पहले भी हमने कई बार संबलपुर-इलाहाबाद के लिए ट्रेन की मांग की है। आप जानते होंगे, हमारे पश्चिमी उड़ीसा में बहुत बड़ी संख्या में बिहार और उत्तर प्रदेश के लोग रहते हैं, जिनका अपने घर की तरफ जाना-आना लगा रहता है, किन्तु इन लोगों के जाने-आने के लिए कोई डायरेक्ट ट्रेन संबलपुर से या पश्चिमी उड़ीसा से इलाहाबाद के लिए नहीं है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे एक ऐसी रेल पुरी से इलाहाबाद चलाएं, जिससे कि इस क्षेत्र के लोगों को इलाहाबाद तक जाने की सुविधा मिल सके। हमारे यहां से भी बहुत से लोग जो श्राद्ध करने के लिए इलाहाबाद जाते हैं, उनको भी तीन-चार जगह ट्रेन बदलते हुए जाना पड़ता है। इसलिए इस ट्रेन की मांग बहुत दिनों से हो रही है। मंत्री महोदय हमारी इस मांग को बहुत गंभीरता से लेंगे, ऐसी हम उम्मीद करते हैं।

महोदय, राजधानी एक्सप्रेस के बारे में हम लोगों ने पहले भी कहा था, फिर से मैं यह कह रहा हूँ कि यह जो पुरी से या भुवनेश्वर से दिल्ली का रूट है, इसके लिए अगर सबसे कम किलोमीटर का कोई रूट है, तो वह तालचैर-संबलपुर ही है। मैं आशा करता हूँ और अनुरोध करता हूँ कि राजधानी एक्सप्रेस को हफ्ते में कम से कम एक दिन तालचैर-संबलपुर होकर के दिल्ली तक चलाया जाए। इसी प्रकार संपर्क क्रांति एक्सप्रेस जो चलाई गई है, यह उड़ीसा के बहुत कम भागों को छूती है। अगर इसको पश्चिमी उड़ीसा की तरफ से ले जाया जाए, तो इससे रूट किलोमीटर भी कम होंगे और यह ट्रेन उड़ीसा के अधिकांश क्षेत्रों को भी जोड़ेगी, जिससे उस क्षेत्र के लोगों को भी लाभ मिलेगा। इसके बारे में भी ध्यान देने की आवश्यकता है। इसी प्रकार भुवनेश्वर से नई दिल्ली जो हीराकुंड एक्सप्रेस चल रही है, इसको विशाखापत्तनम तक एक्सटेंड किया गया है। विशाखापत्तनम तक चलने से ऐसी उम्मीद की जाती है कि इस ट्रेन में भीड़ बढ़ेगी।

**उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र) :** अब आप खत्म करें, वरना आपके साथी को समय नहीं मिलेगा।

**श्री सुरेन्द्र लाठ :** सर, मैं खत्म कर रहा हूँ। यह ट्रेन अभी हफ्ते में तीन दिन चल रही है, मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि कम से कम इसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाई जाए और इसको उड़ी में बढ़ाना जाए। महोदय, अधिक न कहते हुए, मैं सिर्फ एक और बात की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस्पात एक्सप्रेस संभलपुर से चलकर हावड़ा तक जाती है, बीच में रेंगाली स्टेशन पड़ता है। रेंगाली स्टेशन के आसपास कम से कम 15 नए स्टील प्लॉट आ रहे हैं और वहां के लोगों की मांग है कि यह एक्सप्रेस ट्रेन इस जगह पर भी रुके, उसका स्टॉपेज वहां पर भी हो और इसके बारे में हमने लिखकर भी दिया है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र) :** अब आप कन्क्लूड करिए।

**श्री सुरेन्द्र लाठ :** मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इस पर विचार करेंगे। मैं पुनः आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए उड़ीसा पर अधिक ध्यान देंगे, क्योंकि उड़ीसा एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है। इस बारे में हमने बार-बार कहा है, उड़ीसा के हमारे विधायकों का एक डेलिगेशन भी वहां के स्पीकर के नेतृत्व में आया था और मुख्य मंत्री जी ने भी कहा था। हम लोग फिर से मंत्री महोदय से अनुरोध करते हैं कि वे इस बारे में ध्यान दें ताकि उड़ीसा के विकास के लिए वहां पर रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ सके और हम उम्मीद करते हैं कि वे इस बारे में एक योजना भी बनाएंगे। धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र) :** श्री हरेन्द्र सिंह मलिक। नहीं हैं। श्री मनोज भट्टाचार्य।

**SHRI MANOJ BHATTACHARYA (West Bengal):** Sir, I would like to compliment the Railway Ministry for one thing, in particular, that for the first time, perhaps, so far I can remember, the Railways have shared their profit with the common people. They have reduced the fare by one rupee. This is something terribly commendable. I commend the Railway Ministry for doing so. But, I am constrained that insofar as the services of the Railways are concerned, the way we thought of improvement of those, those are not taking place, in general. I would say that we have suggested in this House, time and again, that in the Railways, at least, a provision of drinking water should be made in all the compartments, particularly in the sleeper classes. That provision could not be introduced, even after repeated requests. I don't know in what language we should speak so that provision of drinking water can be made in the mail trains, particularly in long-distance trains. I am sure that this is not a parochial demand; this is not a regional demand; this is not a Bengali demand, as Mr. Jairam Ramesh takes it. This is number one.

Secondly, the Railways have not withdrawn the first-class compartments from all the trains. But, in the first-class compartments, even

after the people pay for it, the Members of Parliament do not have to pay for it, but when the common people pay for it, they do not get the facilities that should be available as first class because new first-class compartments are not being manufactured now. The old compartments are in a dilapidated condition and whoever travels by these first-class compartments, they have the experience of their lives. You weed-out the first-class compartments, I don't say anything. But, if at all you have to run the first-class compartments, you must maintain those first-class compartments; otherwise, don't wait. I am not speaking about the very poor condition of toilets and bathrooms of the three-tier compartments. The maintenance is very poor there. There is no perceptible improvement insofar as the condition of those things are concerned. It is as it was some five years back. I don't know how long it will continue like this because it is a point of civilised society. It is a point of civilisation that the latrine must be clean. But, that is not being done, the way it should be done, in almost all the trains, except, in Rajdhani, that too in AC First Class, where the toilets are cleaned and regularly maintained. Otherwise, in ordinary trains, the journey becomes really an experience of our lives. I have the poor fortune of travelling by ordinary trains, very off and on, for attending different programmes in the State and beyond the State, and I do have this experience. I don't know whether my very honoured friends do travel by ordinary trains or not or they all fly only by aircraft. ...*(Interruptions)*... Well, I reserve my comments for you, Mr. Jairam Ramesh, in particular.

Sir, another point I would make is about the State of West Bengal - now let me come to West Bengal and do justice - because I do represent the State of West Bengal, Sir. In West Bengal, time and again, it has been requested that in certain sections, the railway stations do not have any light. No electricity is there; those are dark zones. After the sunset, those stations usually become the hubs of criminals. It is not only for West Bengal, I believe, it is the same for almost all ordinary stations, where electricity is not available. So, would you please look into this? I am particularly referring to the Minister, who is noting down, to kindly note down that from Lalgola to Sealdah, it is a very busy line. It connects a number of important cities and towns. I too have the experience that most of the stations do not have any light after the sunset. This is one.

Secondly, the distance is just 227 kms. from Lalgola to Sealdah. The condition of the passenger trains is simply horrible. No sane person can travel by those passenger trains. Just imagine what time these passenger

trains could take for 227 kms.? Three hours, four hours? Mostly it takes seven hours on an average. Just imagine the plight of the common people. It is very, very poor. There are two factors. One is, the signalling facilities could not be improved up till now, the way it should have improved. Number two is, the doubling of lines have not taken place even though it had been promised some 5-6 years back. I remember, when Mamta Banerjee was the Minister, people used to say that she does things only for West Bengal, but this type of small things have not been taken care of. During the NDA regime, when Mr. Nitish Kumar was the Minister, I have personally pointed out, I have written to him, but nothing could be done as yet, even though the policy decision was very good.

Now, yes, I expect that since the present Ministry the three Ministers are there, they will be suddenly pondering over the matter. The things must be set right by doing it at the right time. It is not the right decision that is important. I am sure, my colleague Mr. Jairam Ramesh, a renowned professional, would agree with me that it is not a right decision at the wrong time, but a right decision at the right time that is more important. Right decision at the right time, and MoP, 'measure of performance' is also very important. For the 'measure of performance' you must introduce some system in the Railways. What is the measure of performance when you have taken up this job? Are you going to complete the job? Some jobs are procrastinated inordinately. I am using these two words together--procrastination and inordinate procrastination.

Sir, would you please look into the projects that you have taken up, doubling of lines, those doubling projects are to be completed at the earliest? At the same time, the people's interests are to be protected, people's interests are advanced. Sir, at the conclusion, I would say that do some small things. Do not target big things. Big things will give you big propaganda, but big things you will not accomplish; and if you can do the small things, they may not give you the political mileage or that advantage. But so many small things combined together can really be a great relief to the people.

I am only imploring upon the Railway Ministry that they should concentrate on the small, small things which will give really immense satisfaction to the people in common, people in general, for whom the Government should be committed or the Government is committed.

Thank you, very much, Sir.

**श्रीमती जमना देवी बारुपाल (राजस्थान) :** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके द्वारा रेल मंत्री जी एवं यूपीए सरकार को बधाई देते हुए धन्यवाद देती हूँ कि रेल मंत्री जी ने बिना किराया बढ़ाए हुए भी हजारों की संख्या में देश को मुनाफा दिलाया है। इसके साथ ही साथ माल भाड़े में बढ़ोत्तरी करके पैसा कमाया है और किराए में एक रुपया कम करने का प्रस्ताव रखने के बावजूद भी आय में बढ़ोत्तरी की है।

उपसभाध्यक्ष जी, आपके माध्यम से मैं यह आग्रह भी करती हूँ कि चेन्नई से जो गाड़ी राजस्थान के जयपुर में आती है, उस गाड़ी का विस्तार करते हुए, उसे बीकानेर तक चलाया जाए क्योंकि यहां के यात्रियों को चेन्नई जाने के लिए जयपुर पहुंच कर रेल पकड़नी पड़ी है। महोदय, राजस्थान एक सबसे बड़ा रूरल एरिया है। मैं यह जानती हूँ कि भारतवर्ष में यूपीए सरकार ने रेलों का जाल बिछाना शुरू कर दिया है और यह भी जानती हूँ कि इतनी अतिरिक्त रेलों को चलाने के लिए बजट की तरफ भी झांकना पड़ता है, वह भी दर्शाता है कि इतना धन कहां से आएगा...। लेकिन जो अति आवश्यक मुद्दे होते हैं उन्हें प्राथमिकता देने का भी प्रावधान है। मैं आपका ध्यान आकर्षित करते हुए सभी नागरिकों की मांग को आपके सम्मुख प्रस्तुत करती हूँ कि जो उद्योगपति है व अन्य यात्री हैं, उनको चेन्नई जाने के लिए जयपुर जाकर ट्रेन न पकड़नी पड़े। साथ ही ए०सी० कोच भी लगाना बहुत जरूरी है। मैं आपसे यह भी आग्रह करूंगी कि चेन्नई रेलगाड़ी को चलाने के आदेश पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने कर दिए थे, लेकिन आदेश उत्तरी पश्चिमी रेलवे के जी०एम० श्री भट्टाचार्य जी के आफिस में अटक पड़े हैं। आप उन्हें आदेश करेंगे तो समस्या का समाधान हो जाएगा और यात्री सीधे बीकानेर से चेन्नई जाने में सुविधा महसूस करेंगे। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं यह भी सुझाव देना चाहूंगी कि रात्रि में जो स्टेशन आते हैं तो ट्रेन में यह एनाउंस नहीं करते कि कौन सा स्टेशन आया है। ऐसी सूचना नहीं मिलने से विदेशी यात्री जो सैकड़ों की संख्या में बीकानेर आते हैं तथा बीकानेर से जेसलमेर भ्रमण करने जाते हैं और इस कारण वे रात्रि में सोए ही रह जाते हैं। इस असुविधा को सुविधा में परिवर्तन करने का भी प्रयास करिएगा।

[उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) पीठासीन हुए]

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान आकर्षित करूंगी कि बिना रिजर्वेशन कराए ही लोग रिजर्वेशन के डिब्बों में यात्रा करते हैं। यह कैसा प्रावधान है? इस बारे में अभी मीणा साहब ने भी बताया कि वहां बैड रोल बहुत गंदे होते हैं, बदबूदार होते हैं तथा तकियों का इस्तेमाल भी नहीं हो सकता। वहां कभी भी ढाई सौ ग्राम लिक्विड सोप नहीं रखते हैं क्योंकि इतना-इतना किराया लेने के बाद ये छोटी-छोटी असुविधाएं आती हैं जो मन को दुखाती हैं। इनकी तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिए। उपसभाध्यक्ष महोदय, आजादी से पूर्व देश को आजादी दिलाने वालों ने अपना सर्वहारा जीवन देश के लिए समर्पण कर दिया, लेकिन आज उन्हें ए०सी० डिब्बों में या सैकेड ए०सी० के डिब्बों में फ्री यात्रा करने की सुविधा नहीं है। इस ओर भी मैं आपका ध्यान दिलाना चाहूंगी। उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे संबंधी जो सलाहकार संबंधी कमेटी बनती है - जेड, आर०, यू०सी०सी० आदि की बैठकों के लिए, तो एक वर्ष में इनकी बैठक बुलाने का प्रावधान है, लेकिन साल में कम से कम तीन या चार बार तो बैठकें बुलानी चाहिए ताकि जो नए सदस्य चुने जाते हैं, वे अपने क्षेत्र के बारे में कुछ सुझाव देना चाहें तो दे सकें और कुछ हकीकत बता पाएं। लेकिन ये बैठकें बहुत विलम्ब से होती हैं। इस कारण वे अपने क्षेत्र की

पीड़ा बताने से वंचित रहते हैं तथा उनके मन की बात मन में ही रह जाती है कि हम सदस्य तो बने लेकिन मीटिंग नहीं बुलाई जाती है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं श्री गंगानगर सुरक्षित सीट के भादरा क्षेत्र के यात्रियों की बात भी कहे बिना नहीं रहूंगी कि हनुमान गढ़ जिले के जो लोग हैं और वे लोग जब भादरा से आते हैं तो हनुमान गढ़ में आकर उनको अपनी सीटों का आरक्षण करवाना पड़ता है। उनको एक दिन आरक्षण करवाने में लग जाता है। यदि रेल मंत्री जी या रेलवे के बड़े अधिकारी इस असुविधा की तरफ ध्यान दें तो उन्हें भादरा में ही आरक्षण की सुविधा मिल जाए तो वे बहुत खुशी से गद-गद हो जाएंगे और आपका धन्यवाद देंगे। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक छोटे से बिन्दु की तरफ आपका ध्यान दिलाऊंगी कि हनुमान गढ़ जिले में एक मक्कासर गांव है और मक्कासर गांव की कम्युनिस्ट पार्टी के दो सांसद भी यहां रहकर गए हैं। वहां जब एक रेल पटरी से ग्रामीण क्षेत्र के लोग गुजरते हैं तो वहां जो पंद्रह भट्टियां हैं, उन भट्टियों के मालिक हजारों की संख्या में ईंटें लेकर, उस रेल की पटरी से ऊंट गाड़ियों से गुजरते हैं। इसी प्रकार जो ग्रामीण क्षेत्रों के, 12 गांवों के लोग हैं, वे भी उस पटरी से, घास लेकर अपनी बैल-गाड़ियों से जब गुजरते हैं, तो उनको हमेशा यह खतरा बना रहता है कि बिना सिग्नल के यदि ट्रेन आ जाएगी, तो हम भी मौत के मुंह में चले जाएंगे। इस सुविधा को प्राप्त करने के लिए ग्रामवासियों ने सात हजार रुपए की राशि बीकानेर, डी.आर.एम. के ऑफिस में वर्षों पहले ही जमा करा दी थी। मैं आपसे और पूरे सदन के महानुभावों से यह आग्रह करूंगी - मंत्री जी, आप जा क्यों रहे हैं? मेरे सवाल का जवाब कौन देगा? - इन असुविधाओं को आप सुविधाओं में बदल दें, तो हम आपके बहुत आभारी रहेंगे, धन्यवाद।

SHRI N. JOTHI (Tamil Nadu): Sir, the Indian Railways is the legacy of the British Empire. A well-laid blueprint has been given by the Britishers for us to carry it further. Are we really carrying it further is a question to be discussed. It is a question to be looked into. The functioning of the Railway Board, in particular, is really wanting in many aspects. Sir, our party founder, late Anna, often used to tell, 'North is growing and South is obliterating'. *Vadaku Vaazhagiradu, Therku Theigiradu...*(Interruptions)...You might have grown, not the South. You are not the symbol of the South...*(Interruptions)*...Sir, he is taking my time.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, Tamil Nadu is getting a lot of investment and projects...*(Interruptions)*...So, don't mislead the House...*(Interruptions)*...

SHRI N. JOTHI: I am not misleading. I am telling you the truth...*(Interruptions)*...Sir, South is obliterating. You don't know about the common people. You keep quite...*(Interruptions)*...You know only about yourself.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Jothi, please address the Chair...*(Interruptions)*...

SHRI N. JOTHI: What Anna had said then proved to be true now...*(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY: There are several trains to Tamil Nadu...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Narayanasamy, please take your seat...*(Interruptions)*...You can reply later...*(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, Tamil Nadu got so many projects and several trains...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Narayanasamy, please. You can reply later...*(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY: When Mr. Rajiv Gandhi was the Prime Minister, he had taken a very great interest in Tamil Nadu...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Only Mr. Jothi's speech will go on record...*(Interruptions)*...Nothing will go on record except Mr. Jothi's speech...*(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY: \*

SHRI RUDRA NARAYAN PANY: \*

SHRI S.S. CHANDRAN: \*

SHRI N. JOTHI: Sir, I need a ruling from the Chair...*(Interruptions)*...If Mr. Narayanasamy feels that he is all in all in this House, the time has come to reprimand him. I am very sorry. It is unfair on his part. I want my freedom of speech, as a Member of this House and as guaranteed in the Constitution...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Okay, you have the freedom...*(Interruptions)*...You don't react to him...*(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY: \*

SHRI RUDRA NARAYAN PANY: \*

---

\* Not recorded.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please sit down...(Interruptions)...Please sit down...(Interruptions)...All others must take their seats...(Interruptions)...Mr. Jothi, please proceed...(Interruptions)...This is not the time to argue like this...(Interruptions)...What Mr. Jothi has said will go on record. Others please keep quite.

SHRI N. JOTHI: What my party founder-leader, Anna, has said is true, at least, as far as the Railway Ministry is concerned.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): You please speak on the subject before the House.

SHRI N. JOTHI: Sir, I am speaking only on the Appropriation Bills. Sir, I am speaking on the Indian Railways. Tamil Nadu has been given a step-motherly treatment as far as Railways is concerned. Be it in the matter of gauge conversion or be it in the matter of electrification or be it in the matter of new lanes, Sir, Tamil Nadu is given a poor treatment not only now but continuously over the last ten years.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Jothi, you have only five minutes. So, please come to the point.

SHRI N. JOTHI: Sir, I can't speak at Shatabdi Express' speed. If I try to do so, my speech will get derailed. The allocation to Tamil Nadu for gauge conversion, electrification and new lines is record low, as compared to other parts of India. This sorry state of affair has been continuing for the last several years. Though we have had two Ministers of State, last time and this time, from the South India, yet even for the creation of a Division at Salem nothing has been done. We have to go all the way to Kerala to do the things. Sir, we have been demanding for the creation of a Division. On the one hand, in Bihar, they have created a Zone; on the other, we have not been able to get a Division at Salem. I would like to request the hon. Minister to compare the things himself. The travel agents, in Tamil Nadu, buy tickets and then travel. They don't travel freely. This type of treatment is meted out to Tamil Nadu. I appeal to the hon. Minister of Railways to address this problem. We have been raising our problems for the last so many years, but these have not been looked into at all. It has become a ritual, as if we have to raise, and they ignore and go. But how long it would go? Are we not a part of Indian nation? ...(Interruptions)...Of course, we are. But only on record, not for facilities.



Sir, corruption is very rampant in the Southern Railways. ...*(Interruptions)*... Not in Tamil Nadu, but in Southern Railways. There is no problem with Tamil Nadu. It is excellent. Sir, in the Southern Railways a case was recently registered in Manamadurai Division, where sub-standard 'jallies', the small stones, were put in for laying railway lines. A case had also been registered. But what happened thereafter? Is the safety not an issue there? The matter was reported in all the newspapers. An FIR had also been registered. But no action has been taken yet. Why? We want an answer for it. Sir, there is a problem of biscuit bandits on the Vijayawada-Chennai sector. They use biscuits and make people unconscious for hours and their belongings are taken away. This is happening day-in-and-day-out in every train on this sector. But the Railways has not taken any action at all. They are aware of this problem. It is happening almost on daily basis. There are no safety provisions. So, this is happening unchecked. If you want to look into the poor state of affairs in Railways in Tamil Nadu, especially starting from Chennai, the Capital of Tamil Nadu, please just get into the Yercaud Express. You will find cockroaches, insects, dirty compartments, and dirty toilets. But nobody is taking care of it, nobody is bothered. The platforms are full of goods and very small space is left for passengers. How long will this continue? Is there anything, like, administration in the Southern Railways? We are facing all these problems. Please look into them.

Sir, the passenger load between Coimbatore and Chennai, and Madurai and Chennai is increasing alarmingly. It requires, at least, four trains to be introduced in both the sectors. But they are not at all looking at it. What I am trying to say about the railways performance is ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please try to conclude.

SHRI N. JOTHI: Okay, Sir. I daily see the photographs of the hon. Ministers of Railways in the newspapers. I respect them. But I daily see their photographs on the first page, on the third page and on the fourth page. There are three advertisements daily, claiming that they are switching on this one, starting the first kilometre, starting the second kilometre, and starting the third kilometre. What kind of advertisements are these? What is the use of all this? Please do something concrete instead of giving these advertisements. Sir, taking this opportunity, I would like to say that I need an assurance from you. You please say, 'yes' or 'no.' If you are starting a

division in Salem, please say, 'yes.' Or, if you are not starting it, please say 'no'. So, philosophically, we can keep quite. And, philosophically, we will come to a conclusion that it is our destiny. Sir, I need an assurance. You say either 'yes' or 'no'. How long can we keep on clamouring for it? We cannot come to you with a begging bowl; as a right we are demanding it. If you are not doing it, we know the agitational way and other ways; we will adopt them. How long can we go on speaking on this? Sir, finally, I want to say...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): The time allotted to you is over. Please conclude now.

SHRI N. JOTHI: Sir, I am concluding. Sir, I would like to know what methodology you are adopting in allocating funds for various projects in India. Is there any equation, is there any percentage allotted to the States or to the traffic concerned? What methodology are you adopting? Under any method, Tamil Nadu should not be ignored like this. It has been completely and continuously ignored for the past several decades. I like Mr. Lalu Yadav personally. Our party and our leader respects Shri Laluji very much. We have got personal respect for him. I hope, at least, during his period there will be new things happening in Tamil Nadu. Thank You.

**श्री बशिष्ठ नारायण सिंह (बिहार) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, आज रेलवे की पूरक मांगों पर इस सदन में विचार हो रहा है। इस देश के सार्वजनिक क्षेत्र का यह सबसे बड़ा महकमा है और इस महकमे की व्यवस्था करने के लिए जो भी व्यक्ति होगा, उसके सामने चुनौतियां ज्यादा होंगी। इस विभाग के सामने भी चुनौतियां ज्यादा हैं। आज यहां पूरक मांगें प्रस्तुत की गई हैं, इसलिए इन पर विस्तार से बात नहीं हो सकती है, लेकिन मैं रेल मंत्री जी का ध्यान कुछ बिंदुओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। रेल की चुनौती तो आधुनिकता की है, रेल की चुनौती तो ट्रैक मैनेजमेंट की है, रेल की चुनौती तो कार्यालयों में जो लिखा रहता है - स्वच्छता, पंचकुऐलिटी, इसको हासिल करने की है, रेल की चुनौती तो यात्रियों की जो संख्या बढ़ती जा रही है, उन यात्रियों के लिए आपने क्या किया है, यह चुनौती है, रेल की चुनौती तो ओवरब्रिजेज की है।

महोदय, रेल मंत्री जी ने जरूर आमदनी के विषय में कहा है। रेल की तो यह भी चुनौती है कि जो रेलवे लाइनों के पास का ऐनक्रोचमेंट हुआ है, उस ऐनक्रोचमेंट को रेल मंत्री किस तरह से हटाने का काम करेंगे। रेल की चुनौती तो यह भी है कि स्थाई रूप से इस रेल की आमदनी को बढ़ाने के लिए रेल मंत्री ने क्या-क्या काम किए हैं। रेल मंत्री को बने हुए आज कुछ समय हो गया है और लालू जी को प्रशासनिक अनुभव भी है। मैं जानता हूं कि अगर हम रेलवे बजट पर बात करते, तो शायद उस पर विस्तार से बात करते, लेकिन ये संकेत देने का प्रयास जरूर करें कि रेलवे के स्वरूप को बदलने के लिए इस दरम्यान इनको जो अनुभव हुए हैं, उसके संदर्भ में क्या-क्या कदम इन्होंने उठाए हैं और क्या-क्या कदम ये उठाने जा रहे हैं। यह

सवाल रेलवे के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है। रेलवे विभाग, आज देश के सार्वजनिक क्षेत्र का बड़ा महकमा होने के कारण आज सबसे बड़ी चुनौती का मुकाबला कर रहा है कि ग्लोबलाइजेशन की एज में भी इस देश में रेलवे चल रही है और रेलवे की व्यवस्था यदि ठीक ढंग से होगी तो एक अच्छा उदाहरण हम संसार के लिए और सार्वजनिक क्षेत्र में आस्था रखने वाले लोगों के लिए पेश कर सकेंगे। यह उनके लिए बड़ी बात होगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं विस्तार से अपनी बात नहीं कहूंगा, लेकिन कुछ बिंदुओं को मंत्री जी के सामने रखना चाहूंगा। रेलवे में जो घोषणाएं होती हैं, दूसरे मंत्री आते हैं, तो उन घोषणाओं का कार्यान्वयन नहीं हो पाता है। इस समस्या की ओर रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। ओवर-ड्रिजेंज के जो सवाल हैं, उनके लिए स्थाई रूप से कितने फंड की व्यवस्था हो सकती है, उसे करने का प्रयास करना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं बिहार से आता हूँ और रेल मंत्री जी भी बिहार के हैं। ये जब वहाँ से गुजरते होंगे, तो बक्सर एक स्टेशन है, जो बिहार और उत्तर प्रदेश के बार्डर पर अवस्थित है, यदि इसकी महत्ता को देखा जाए, ऐतिहासिक दृष्टि से, धार्मिक दृष्टिकोण से या अन्तर्राष्ट्रीय दृष्टिकोण से, तो यह स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण है। मैं रेल मंत्री जी से माँग करता हूँ कि उस स्टेशन को एक मॉडल स्टेशन का दर्जा देने का प्रबन्ध करें, जिससे न केवल वहाँ पर यात्रियों की सुविधा बढ़े, लाइटिंग की एरेंजमेंट अच्छी हो, पेयजल की व्यवस्था अच्छी हो, यात्री शेड अधिक बनें और जो उसका बाहर का लुक हो, एंटरेंस प्वाइंट हो, उसे और अच्छे ढंग से बनाया जाए। मैं इस पर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

उस जिले में दूसरा महत्वपूर्ण शहर है - डुमराँव, यात्रियों ने जहाँ बार-बार रेल मंत्रियों का ध्यान आकृष्ट किया है और मैं लालू जी का भी ध्यान इस पर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि कम-से-कम मगध एक्सप्रेस को वहाँ रोकने का आदेश देने का कष्ट करें। वहाँ पर एक ओवर-ड्रिज, जिसकी स्कीम पहले से पास है, उसको पूरा कराने का काम करें।

साथ-साथ श्री वी.वी. गिरि इस देश के उन राष्ट्रपतियों में से हैं, जो साधारण परिवार में पैदा होकर बड़े उच्च पदों पर गए थे, उनके नाम पर टुंडीगंज के पास हॉल्ट स्टेशन का जो बार-बार वर्षों से डिमांड हो रहा है, इसे पूरा करने का प्रयास करें।

आरा से सासाराम रेलवे लाइन बिछाने की योजना पहले से चल रही है और नीतीश कुमार जी के माध्यम से इसमें सासाराम की तरफ से कार्य भी प्रारम्भ हो चुका है। मैं रेल मंत्री जी से माँग करता हूँ कि शीघ्रातिशीघ्र इस ओर कदम उठाएँगे कि यह रेल निर्माण की योजना जल्द-से-जल्द पूरी हो जाए।

महोदय, साथ-साथ कोइलवर पुल है और जहाँ तक मेरी जानकारी है, चूँकि मैं एक्सपर्ट नहीं हूँ, रेल मंत्री जी को मालूम होगा, उन्होंने एक्सपर्ट्स से जाँच भी कराई होगी, लोगों का कहना है कि इसकी जो उम्र है, एज है, वह एज यह पुल पार कर चुका है। व्यवस्थागत तरीके से यह पुल चल रहा है। जिस दिन इस पुल को कुछ हो गया, तो लम्बे काल तक यात्री गाड़ियों का जाना मुश्किल हो जाएगा। उसके विकल्प के लिए क्या योजना बनाई जा रही है, इसके ऊपर भी रेल मंत्री अपनी बात रखने का प्रयास करेंगे।

मैं इन्हीं चन्द बिन्दुओं पर अपनी बात रख कर अपनी बात समाप्त करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Akhtar, you have only five minutes.

**श्री कमाल अख्तर (उत्तर प्रदेश) :** धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष महोदय। मैं आपके माध्यम से रेलवे की पूरक माँगों पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ और कुछ चन्द बिन्दुओं को माननीय रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ और रेलवे के सामने जो सबसे बड़ी चुनौतियाँ हैं, उनकी ओर मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

उपसभाध्यक्ष जी, आज हर रेलवे स्टेशन के ऊपर बड़े-बड़े अक्षरों में लिखा रहता है कि हमारा मकसद, हमारा लक्ष्य सुरक्षित व स्वच्छ रेल है। लेकिन आज जो रेलवे के सामने सबसे अहम चुनौती है, वह यात्रियों की सुरक्षा की है। आपने पिछले समय में देखा कि जौनपुर में रेल के अन्दर बम धमाके हुए। ये सारी चीजें जो यात्री मानते थे कि देश के अन्दर अगर कोई यात्रा करने का सबसे सुरक्षित साधन है, तो वह रेल है। लेकिन आज यह समस्या सबसे ज्यादा हो गई है कि आज रेलवे जैसी यात्रा के साधन सबसे असुरक्षित हो गए हैं। आप जब रेलवे स्टेशन पर खड़े होंगे, जब वहाँ कोई ट्रेन खड़ी होगी, तो वहाँ पर एसी डिब्बों की चेकिंग बहुत जोरदार तरीके से की जाती है, लेकिन जो जनरल बोगियाँ होती हैं, जिसमें गरीब, असहाय लोग यात्रा करते हैं, उनकी सुरक्षा की कोई जाँच नहीं की जाती। इसी बात का नतीजा है कि जो जौनपुर में हुआ, अगर इसके ऊपर रेल मंत्रालय नहीं जागा, तो आगामी समय में ऐसे बहुत से बड़े हादसे रेल मंत्रालय के सामने और देश के सामने आ सकते हैं। जहां तक सफाई का सवाल है, मंत्री जी मैं आप को एक सुझाव देना चाहता हूँ कि आज रेल के अंदर सब से अहम जरूरत इस बात की है कि रेलवे स्टेशंस स्वच्छ होने चाहिए। आप बिहार के अंदर चले जाइए, पटना वहाँ की राजधानी है, और 15 साल से लगातार रेल बिहार के पास है, आज भी अगर वहाँ आप रेलवे स्टेशन पर एक आदमी आधा घंटे से ज्यादा खड़ा नहीं हो सकता।

**डा. फागुनी राम (बिहार) :** आप बिहार में गए हैं? आप ने वहाँ सफाई नहीं देखी है?

**श्री कमाल अख्तर :** मैं पिछले पूरे इलेक्शन में बिहार में रहा हूँ। वहाँ पटना रेलवे स्टेशन, गया रेलवे स्टेशन गया हूँ। महोदय, मैं अकेले बिहार की बात नहीं कर रहा हूँ, आप मुंबई चले जाइए, नई दिल्ली के रेलवे स्टेशन चले जाइए या उत्तर प्रदेश के लखनऊ रेलवे स्टेशन चले जाइए, वहाँ शौचालय के अंदर और पटरियों के बीच गंदगी की सफाई की कोई व्यवस्था नहीं रहती है। इस कारण वहाँ बीमारी फैलने की आशंका बहुत रहती है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि आप दो बातों पर सब से ज्यादा जोर दें। निश्चित रूप से आप के प्रयासों से रेल के अंदर काफी सुधार आया है, लेकिन ये दो अहम चीजें हैं जिन का कि गरीबों से बहुत ज्यादा वास्ता रहता है। दूसरी बात, मैं आप को धन्यवाद देना चाहूंगा कि आप ने लोक सभा के अंदर अपने बयान में, संबल जो एक ऐतिहासिक नगर है और हम लोगों के नेता रामगोपाल जी का क्षेत्र भी है, उन्होंने आप से मांग की थी, आप ने उस की ओर ध्यान दिया है। महोदय, आजादी के बाद पिछले 57-58 सालों से लगातार मांग हो रही थी कि गंजौरला से संबल होते हुए लखनऊ तक रेल से जोड़ दिया जाए। आप ने अपने जवाब के अंदर उस मांग को स्वीकार करते हुए, उस के निर्माण का वचन दिया है। हम उस के लिए आप को बधाई देते हैं। दूसरे, मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि लखनऊ मेल और अवध आसाम - ये दो गाड़ियाँ ऐसी हैं जो कि बहुत लंबे रूट की गाड़ियाँ हैं और बहुत महत्वपूर्ण

हैं। महोदय, पूरे तीन जनपद इस से प्रभावित होते हैं - बिजनौर, ज्योति बा फुले नगर और गजरौला के लोग इस से प्रभावित होते हैं। महोदय, गजरौला एक बहुत बड़ा जंक्शन है और बहुत बड़ी औद्योगिक नगरी है, मेरा आप से अनुरोध है कि इन दोनों गाड़ियों का स्टॉप गजरौला के अंदर जरूर करवाएं। मेरा यह भी अनुरोध है कि इटावा से सैफई होकर मैनपुरी का जो रेलवे लाइन का ट्रैक बनना है, वह चालू तो हुआ है, लेकिन उस की गति कछुआ की चाल जैसी है। मेरा आप से अनुरोध है कि आप इस के जल्द निर्माण का शीघ्र आदेश करने का कष्ट करें। साथ ही अमरोहा जो एक ऐतिहासिक नगर है और गजरौला से हरिद्वार होकर पूरे पश्चिमी उत्तर प्रदेश के लोग जाते हैं, वहां जो एक फ्लाई-ओवर की मांग है, वे स्वीकृत हो चुके हैं, लेकिन आज तक उन का काम चालू नहीं हुआ है।

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Akhtar, please conclude in two minutes. You have two minutes more.

**श्री कमाल अख्तर :** आप उसे जल्द पूरा करवाएं। मैं आपसे यह भी अनुरोध करूंगा कि जनपद फिरोजाबाद में शिकोहाबाद के लोग लगातार मांग कर रहे हैं और उन्होंने काफी वर्षों तक आंदोलन भी किया है। वहां उन की फ्लाईओवर की मांग है। वहां जो बरेली और ग्वालियर को जाने वाला रोड है, जहां के नागरिकों को भी बहुत असुविधा होती है, मेरा आप से अनुरोध है कि उसे शीघ्र बनाने का आदेश करेंगे।

मैं इसी उम्मीद के साथ, आप को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Now, Mr. Palanimanickam to lay papers on the Table of the House.

### PAPERS LAID ON THE TABLE - *Contd.*

#### Notification of the Ministry of Finance

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI S.S. PALANIMANICKAM): Sir, I beg to lay on the Table, under sub-section (2) of section 38 of the Central Excise Act, 1944, a copy (in English and Hindi) of the Ministry of Finance (Department of Revenue) Notification No. 32/2005-Central Excise, dated the 17<sup>th</sup> August, 2005, seeking to exempt excise duty on Cement and Steel used in the construction of residential houses, by way of refund, in Tsunami affected districts of States of Tamil Nadu, Andhra Pradesh, Kerala and Union Territories of Pondicherry and Andaman and Nicobar Islands by approved construction agencies, together with an Explanatory Memorandum on the Notification. [Placed in Library. See No. LT. 2637/05]