

उपसभापति : हां, बस येन मत खींचिएगा आप लोग।

GOVERNMENT BILL - Contd.

APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 2002

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Madam, I beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2002-2003 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was proposed.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I am happy that the former to former Railway Minister, Mr. Fernandes, is also sitting behind you. We are thankful to him for giving us the Konkan Railway. ऐसा आप भी कुछ अच्छा काम कर जाएं। कोई इसी तरीके की रेलवे शुरू कर जाएं, वह भी महाराष्ट्र में।

श्री बालकवि बैरागी : मैडम, फर्नांडिज़ साहब ने अच्छे काम करने से पहले 57 बार रेल की पटरियां उखाड़ी हैं, उसके बाद यह ठीक हुए हैं।

उपसभापति : परन्तु बहुत सी टनलें भी उन्होंने बनाई हैं और शायद 12 ब्रिज बनाए हैं। ... (व्यवधान)... हैरीटेज ट्रेन में आ नहीं पाई। उस समय मैं चाइना में थी। परन्तु आप मुझे दोबारा ले जायेंगे तो मैं आ जाऊंगी। ... (व्यवधान)... अब छुट्टी मिल गई है तो आई कैन गो।

श्री बालकवि बैरागी : उपसभापति महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए आपका धन्यवाद। जब हम रेल बजट पर बात करते हैं तो इस बजट की दो विशेषताएं मैं शुरू में कह देना चाहता हूँ और मेरा विश्वास है कि रेल मंत्री महोदय इन दोनों विशेषताओं के आसपास देखते हुए मेरी कुछ बातों पर अवश्य विचार करेंगे। एक तो माननीय उपसभापति महोदया, यह रेल बजट वह रेल बजट है जिसके ऊपर राकेश मोहन कमेटी की पूरी छाप है और उस छाप से यह रेल बजट बच नहीं पाया है। उन्होंने निगमीकरण का जो एक प्रोग्राम देने की कोशिश की है उससे मुझे डर लगता है और देश में चर्चा है कि नीतीश कुमार जी जैसा समाजवादी विचारधारा से जुड़ा हुआ व्यक्ति कहीं ऐसा नहीं हो कि अंततः निगमीकरण के बहाने

धीरे-धीरे डीरेल हो करके निजीकरण की तरफ ही मुड़ जाए, ऐसा मन में एक डर है, एक संकोच है। तो इन दो विशेषताओं का उल्लेख करते हुए मैं इस बात को शुरू करता हूँ कि कृपा करके एक तो राकेश मोहन कमेटी की प्रेत छाया से इस बजट को बाहर निकालें और दूसरा निजीकरण की तरफ आपके जो कदम बढ़ रहे हैं उसके लिए पहले हजार बार आप सोचें और यह रेलवे जो विश्व का दूसरा सब से बड़ा आपके पास काम-काज है तथा जिसके आप प्रभारी हैं, विश्व में इसकी प्रतिष्ठा को बनाए रखने के लिए आप अवश्य कुछ न कुछ करेंगे, ऐसा मैं मानता हूँ।

आपने जो यह विनियोग विधेयक पेश किया है और 7 खरब 30 अरब 67 करोड़ 64 लाख 12 हजार रुपया खर्च करने के लिए आप प्रावधान कर रहे हैं तथा यह चाहते हैं कि देश की संचित निधि में से यह राशि खर्च करने के लिए, जैसा कि उधर से भी कुछ आपने हरी झंडी ले ली है, यह सदन भी उसको स्वीकृति दे दे, तो हम लोग इस पर बड़ा खुल करके विचार कर रहे हैं और यह एक अच्छा शगुन है कि कम से कम इस बहाने बात तो हुई वरना गत वर्ष के रेल बजट का तो सब को पता है कि यह कितनी कठिनाई से पेश हो सका था और अंततः बगैर चर्चा के ही पास करना पड़ा था, आज इस सदन में जो इस पर चर्चा हो रही है यह मैं अपनी खुशकिस्मती मानता हूँ। मैं यह बात भी कहना चाहता हूँ कि रेल बजट की एक विशेषता और है, चाहे हमारे रेल मंत्री जी मानें या नहीं मानें, लेकिन इस रेल बजट के पेश करने के बाद जब लोगों से प्रतिक्रियायें ली गईं तो इनसे पहले जो हमारी एक बहन रेल मंत्रालय का काम-काज देखती थीं, रेल बजट पेश करती थीं और रेल चलाती थीं जिनका नाम ममता बहन है ... (व्यवधान)... हां, रेल चलाती थीं, सारी रेल गाड़ियां वह बंगाल की तरफ ले गई थीं, बड़ी मुश्किल से बिहार होते हुए आप वापस उनको निकाल कर लाये हैं, उसके लिए आपको बहुत धन्यवाद, लेकिन सब से बड़ी प्रतिक्रिया करते हुए पूर्व रेल मंत्री सुश्री ममता जी ने कहा कि यह जन विरोधी बजट है। अब हम लोग उनके हस्ताक्षर के नीचे हस्ताक्षर करें तो यह अलग स्थिति है, किंतु पहला प्रमाण-पत्र आपको आपकी पहले वाली रेल मंत्री महोदया ने दिया और उस प्रमाण-पत्र को आपको सत्य करना है या असत्य करना है, यह आपकी सूझ-बूझ पर आधारित है। इस बजट की एक विशेषता और है और उसके लिए आप इतिहास में हमेशा याद रखे जायेंगे कि दसवीं पंचवर्षीय योजना का शुभारंभ करने वाला आपका यह बजट है। एक तरह से दसवीं पंचवर्षीय योजना गर्भकाल में है और आप ने जो यह बजट पेश किया है, इस की सीधी छाया दसवीं पंचवर्षीय योजना पर पड़ने वाली है। मैं नहीं जानता कि दसवीं पंचवर्षीय योजना में आप रेल को कितना आगे तक ले जाएंगे क्योंकि गए पचास सालों में हम अगर रेल यात्रा को देखें तो पाते हैं कि हम कुल 9432 किलोमीटर रेल लाइनें बढ़ा पाए हैं। महोदया, अगर वह भारतवर्ष की विराटता और विशालता को देखें तो यह संख्या बहुत छोटी है और निराश भी करती है। इस में रेल मंत्री जी सिर्फ आप का ही योगदान नहीं है बल्कि पिछली सरकारों का भी योगदान है, यह मैं मानता हूँ। मैं चाहूंगा कि आप रेल लाइनों की कमी के संबंध में गंभीरतापूर्वक विचार करें। अगर 50 सालों में रेल लाइनों की लंबाई आप 10 हजार किलोमीटर भी नहीं बढ़ा पाए हैं तो यह हमारे लिए चिंताजनक स्थिति है जबकि आप ने अपने भाषण में खुद कहा है कि रेल का कारोबार बढ़ा है, रेल यात्रियों की संख्या बढ़ी है और प्रतिदिन आप 1 करोड़ 30 लाख मुसाफिरों को यहां-से-वहां ले जाते हैं और उन में से लगभग 1 करोड़ 20 लाख मुसाफिर बिना आरक्षण के यात्रा करते हैं। इस तरह कुल 10 लाख यात्री ही रोज आरक्षण का लाभ ले पाते हैं और बाकी 1 करोड़ 20 लाख मुसाफिर बगैर आरक्षण के रेल यात्रा करते हैं। मंत्री जी, बिना आरक्षण यात्रा करने का अनुभव आप को भी रहा है और हम को भी रहा है क्योंकि हम किसी-न-किसी तरह जनता के बीच से

निकलकर आते हैं। हम लोग भी बिना आरक्षण के रेल यात्रा करते रहे हैं और उस यात्रा के अनुभव हम सभी को अच्छी तरह से हैं। आप ने कम्प्यूटर के युग में अच्छा विकास किया है और इस के जरिए आरक्षण के लाभ को आप को और अधिक से अधिक लोगों तक बढ़ाना होगा। हम उम्मीद करते हैं कि अगले बजट में आरक्षण की सुविधा में और बढ़ोतरी हो सकेगी और अधिक-से-अधिक लोग आरक्षण करा के रेल यात्रा कर सकेंगे। इस दिशा में रेलवे बोर्ड और रेल मंत्रालय को मिलजुलकर विचार करना चाहिए।

उपसभापति महोदय, इस रेल बजट का सीधा असर यह हुआ है कि किसी को इस बजट का भार आभासित हो रहा है और किसी को नहीं हो रहा है। हमारे रेल मंत्री महोदय ने बड़ी चतुराई से सभी की जेब में हाथ डाला है। कोई भी व्यक्ति यह नहीं कह सकता कि उस की जेब में हाथ नहीं डाला गया है, लेकिन इन्होंने बड़ी चतुराई यह दिखाई है कि किसी की जेब नहीं काटी है। उसे यह नहीं लगने दिया कि उस की जेब काट ली गयी है। महोदय, आप ने भी रेल माल भाड़े में वृद्धि से महंगी हुई चीजों की सूची देखी होगी। रेल मंत्री जी, आप पहले व्यक्ति हैं जिन के ऊपर नमक को महंगा करने के लिए उंगली उठेगी। आप ने नमक को भी नहीं छोड़ा है और इस पर 123 प्रतिशत की भाड़ा वृद्धि कर दी है। आप ने माल दुलाई में नमक को जोड़कर हरेक व्यक्ति के किचिन खर्च को महंगा कर दिया है। इस तरह नमक महंगा हुआ है, दालें महंगी हो जाएंगी, खाने का तेल महंगा हो रहा है, गुड़, शक्कर और खांडसारी महंगी हो रही है। रसाई जैसे तो राम नाईक साहब की कृपा से पहले ही महंगी हो गयी है और कोयला भी महंगा हो रहा है और ये सब चीजें किचिन से जुड़ी हुई हैं।

उपसभापति: नमक और शक्कर महंगी हो तो कोई हर्ज नहीं क्योंकि ये बी.पी. और डायबेटिज की बीमारी पैदा करती हैं।

श्री बालकवि बैरागी: मैडम, मैं तो चाहता हूँ कि ईश्वर हमारे रेल मंत्री जी को अच्छा स्वास्थ्य दें और वे इन दोनों बीमारियों से बच जाएं, लेकिन मुझे लगता है कि ये डायबेटिक भी हैं और मुझे पता है कि इनका बी.पी. तो एक नाम लेने से बढ़ जाएगा। मैडम, अब इन सारी चीजों को महंगा करने का अपयश अगर किसी के खाते में जाता है तो वह रेल मंत्री महोदय के खाते में है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि इन चीजों में से कम-से-कम नमक को तो आपको छोड़ना चाहिए था। मेरी आपसे मांग है कि इस बढ़ोतरी का गणित लगाकर आप नमक को इसमें से निकालने पर विचार कीजिए।

महोदय, एक बात हमारे सामने आती है कि घाटे वाले उपक्रमों का सरकार निजीकरण करने जा रही है, लेकिन रेल मंत्री जी खुद कह देते हैं कि ऐसा नहीं करेंगे। जो दूसरे सोर्स हैं वह कहते हैं कि जितने उपक्रम घाटे में जा रहे हैं, उनका निजीकरण करेंगे। ऐसी बातों से जगह जगह पर लोगों में एक डर रहता है। इसलिए मैं यह कहना चाहूंगा कि आपको निजीकरण के मामले में अपनी नीति स्पष्ट कर देनी चाहिए। आपके इस रेलवे बजट से कहीं भी यह स्पष्ट नहीं होता कि आप इस मामले में क्या करने जा रहे हैं। आपको अंतिम रूपेण एक बात कह देनी चाहिए कि आप निजीकरण के पक्ष में हैं या नहीं हैं? उदारीकरण और निजीकरण, इन दो शब्दों में आज पूरा देश और केन्द्र की सरकार फंसी हुई है। यह एक ऐसा मायाजाल है, एक ऐसा कोष्ठक है, जिसमें केन्द्र की सरकार फंस गई है और जहां उसका सांस लेना भी मुश्किल हो रहा है। दूसरी बात, शायद आपने इसका अध्ययन किया होगा, कवच जैसी आपके पास प्रतिरक्षा

की एक प्रणाली है उसके बावजूद एक्सीडेंट हो रहे हैं, दुर्घटनाएं हो रही हैं। ऐसा क्यों हो रहा है? आपका यह सिस्टम एक्सीडेंट के दौरान कहां चला जाता है, उसको क्या हो जाता है? चूंकि आपने इस सिस्टम को अभी साल, दो साल पहले ही शुरू किया था, इसलिए आपको इस बारे में देश को स्पष्ट रूप से बताना चाहिए कि कबच में कहां कमियां रह गई हैं?

उपसभापति महोदया रेलवे के 150 सौल पूरे हो गए। इस अवसर पर आपने डाक टिकट निकाला, प्रधान मंत्री जी ने मुम्बई में जाकर वहां कुछ किया, आपने यहां कुछ किया, कुछ नई रेलगाड़ियां चलाई, इसके लिए तो मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। एक सौ साल, डेढ़ सौ साल रेलवे के लिए कम नहीं होते, इसका अपना एक बड़ा इतिहास होता है। यह एक सकारात्मक बात आपके खाते में आई है कि नीतीश कुमार जी के समय में यह सब हुआ। इसके लिए तो मैं आपको बधाई देता हूँ, धन्यवाद देता हूँ, किन्तु आप देखें कि कितनी ही चीजें अभी अधूरी पड़ी हैं। आपके अपने संकल्प अधूरे पड़े हैं। आपके खुद के पत्र मेरे पास हैं, जिनको मैं यहां पर रखकर आपको सांसत में नहीं डालना चाहता, किन्तु काफी काम अभी रेलवे में अधूरे पड़े हैं। आपने मुझे लिखकर कहा था कि आप अहमदाबाद से गोरखपुर एक सीधी ट्रेन चलाएंगे। मैं मानता हूँ, शायद अहमदाबाद में कुछ गड़बड़ हो रही होगी, लेकिन गोरखपुर में तो कोई गड़बड़ नहीं है। आप इस पर विचार कर एक सीधी ट्रेन अहमदाबाद से गोरखपुर को दें क्योंकि जितने वहां पूरब के लोग हैं, वह सब कतारबद्ध खड़े हुए हैं और कहते हैं कि कम से कम इतना तो आप करवा दीजिए ताकि उन्हें ट्रेन न बदलना पड़े और वह लोग सीधे गोरखपुर चले जाएं।

उपसभापति महोदया, बजट में रेल मंत्री जी ने सुरक्षा पर इस वर्ष भी अधिक पैसा जुटाया है, लेकिन आम आदमी को रेलवे में अगर डर लगता है तो सुरक्षा के मामले को लेकर ही लगता है और आप आज भी भारत के नागरिकों को आश्वस्त नहीं कर पाए हैं कि उनकी यात्रा सुरक्षित रहेगी। इस सबके बावजूद आपने इसके लिए अधिक पैसा जुटाया है, सदन के सामने इसके सारे पेपर आपने रखे हैं, हम इस पर विचार करेंगे और यह भी देखेंगे कि आप इसमें कुछ कर पाते हैं या नहीं।

उपसभापति महोदया, मैं एक विशेष निवेदन आपके माध्यम से करना चाहता हूँ। रेल मंत्री जी आपके टीक पड़ोस में हमारे राजगोपाल जी बैठे हैं, जो केरल से आते हैं, लेकिन दिल्ली में बाया मध्य प्रदेश से आते हैं। यह एक राजनीतिक चमत्कार है।

उपसभापति : आप तो कहीं से भी आ सकते हैं।

श्री बालकवि बैरागी : जी, मैं यही कह रहा हूँ कि यह तो राजनीति का चमत्कार है कि एक व्यक्ति को कहां से कहां घुमा-फिरा कर लाते हैं। अगर इनका दांव चले तो यदि हमें पूणे जाना है तो यह हमें त्रिवेन्द्रम से ले जाएंगे और हम जाएंगे। नहीं तो क्या करेंगे ? जाना तो है। मैं निवेदन यह कर रहा था कि एक रेल निजामुद्दीन और हबीबगंज के बीच में चलती है। उस रेल गाड़ी में चलने का हमें बड़ा अनुभव है, इनका भी अनुभव है। इनके लिए तो सैलून लग जाता है और हमारे लिए तो वहां हेयर कटिंग सैलून भी उपलब्ध नहीं है। मैं आदरणीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इस ट्रेन में ऐसी फर्स्ट क्लास की एक पूरी बोगी लगवा दीजिए क्योंकि आप जो इसमें दस बर्थ लगाते हैं, उससे नुकसान यह होता कि कई लोग नीचे खड़े रह जाते हैं। यह एक बहुत सुविधा-जनक गाड़ी है और इसके कारण से आपकी दूसरी गाड़ियों पर भी असर पड़ा है। हमारा यही निवेदन होगा कि आप इसमें एक ऐसी फर्स्ट क्लास की पूरी बोगी लगवा दीजिए और

दूसरी एक ऐसी श्री टायर की भी एक बोगी और लगवा दीजिए। इसमें आपको मुसाफिर मिलेंगे क्योंकि भोपाल से दिल्ली के बीच सफर करने वाले बहुत यात्री हैं और ईश्वर की कृपा से, आपकी दया से थोड़ा हैसियत वाले भी हैं। इसके लिए अगर आपको जमानतदार चाहिए तो ठीक आपके पड़ोस में श्री ओ. राजगोपाल जी बैठे हुए हैं, ये वहीं से आते हैं, आप इनसे बात कर लीजिए।

उपसभापति : ये कभी भोपाल जाते हैं ?

श्री बालकवि बैरागी : मैडम, ये जाते तो हैं भोपाल, लेकिन सैलून में जाते हैं। अगर इनसे भी बड़ा जमानतदार चाहिए तो फिर इस समय जो आसंदी पर अध्यक्षता कर रही हैं, आप भोपाल से सीधे जुड़ी हुई हैं, आप इनसे बात कर लीजिएगा और इस बात को मान लीजिएगा, हम आपको धन्यवाद देंगे।

अब कुछ विशेष बातों की ओर मैं आपका ध्यान चाहता हूँ। एक विचित्र काम और हो रहा है, जिसे मैंने आपकी जानकारी में लाने की कोशिश की है और इस पर आपका पत्र भी मुझे मिला है। आपके यहां सबसे अच्छी बात यह है कि पत्रों का उत्तर आ जाता है और इसके लिए मैं आपका बहुत कृतज्ञ हूँ, बहुत ऋणी हूँ क्योंकि इससे लोगों को बड़ा सहारा मिलता है। उपसभापति महोदया, पूरे मध्य प्रदेश में एक भी स्थान ऐसा नहीं है जहां रेलवे का काठ-कबाड़, जिसे स्क्रेप कहते हैं, नीलाम होता हो। मैं कहना चाहता हूँ कि आप हमें इस योग्य तो मानें कि हमारे यहां आपका काठ-कबाड़ नीलाम हो सके और इसके लिए रतलाम सर्वथा उपयुक्त है बरना या तो आपको गोदरा जाना पड़ेगा, दोहड़ जाना पड़ेगा या कोटा जाना पड़ेगा। अब आप अगर हर जगह 100-100, 200-200 व्यापारियों को बिडिंग के लिए ले जाएंगे तो इसमें बड़ी मुश्किल होगी, इसलिए अगर आप रतलाम में यह सुविधा दे दें तो हम आपका अतिरिक्त आभार स्वीकार करेंगे क्योंकि रतलाम वाले लोगों को आपने पहले एक उपहार दिया है, जिसके बारे में मैं पहले सदन में चर्चा कर चुका हूँ।

आगरा से नीमच ब्राड गेज पर आपकी गाड़ियां चलती हैं, मेरा कहना है कि इस गाड़ी को दोनों तरफ से चलाइए! ऐसा नहीं हो कि एक रैक जाए और वापिस भी एक ही रैक आए, यह अपर्याप्त है। आपने दो गाड़ियां हमको दीं मऊ-चित्तौड़, हम इसके लिए आपके आभारी हैं। आपने हमको एक गाड़ी और दी, हम उसके लिए भी आभारी हैं, एक गाड़ी रात में चलाई आपने नीमच से कोटा के बीच में, जो अभी-अभी 15 अप्रैल से चली है, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं। कम्प्यूटर पर आरक्षण का काम आपने मंदसौर और नीमच दोनों जगह शुरू कर दिया, उसके लिए भी हम आपको धन्यवाद देते हैं। आपके रेल मंत्री महोदय पधारे तो उन्होंने मंदसौर में जाकर सांस ली, नीमच वे नहीं गए। मैं उम्मीद करता हूँ कि यदि वे नीमच भी जाते तो शायद उनका स्वागत और ज्यादा अच्छा होता, हम अच्छी तरह से उनका स्वागत करते। हालांकि मुझे तो उन्होंने सूचना ही नहीं दी, आपके पत्र के बावजूद भी, लेकिन मुझे कोई शिकायत नहीं है। यह अनुभव है कि आपके महानुभाव वहां हो आए, हमको बताया भी नहीं, अगर बताते तो शायद एक-आध फूलमाला हम भी पहनाते, लेकिन आपने शायद हमको इस योग्य नहीं समझा होगा। इसलिए आप कृपा करके उस पत्र को रेखांकित करें जिसमें आपने लिखकर दिया है कि रेल का कोई भी कार्यक्रम होगा तो स्थानीय संसद सदस्य को आप सूचित करेंगे और उसकी सूचना हमको मिलनी चाहिए थी।... (व्यवधान)... रंगनाथ मिश्र जी का एक अनुभव और है जिसे वे बता रहे हैं, माननीय उपसभापति जी, कि उस फंक्शन के बाद चिट्ठी आती है। फंक्शन निकल जाता है, उसके बाद

चिट्ठी आती है कि मंत्री जी वहां आ रहे हैं, आप भी आ जाइए। अब कैसे जाएं ? तो कम से कम इसमें थोड़ी त्वरा लाइए, हिन्दी का शब्द है 'त्वरा'। मैं आपसे नीमच-आगरा वाली बात कर रहा था, मेरा आग्रह है कि इस पर आप तत्काल विचार कीजिए क्योंकि वहां पर काफी ट्रैफिक है।

मेरा एक पुराना निवेदन आपके पास चल रहा है, पेंडिंग है नीमच से रतलाम ब्रॉड गेज के बारे में। मैं जब लोक सभा में था तब सर्वे कराया गया था और उस समय 120 करोड़ का मामला हुआ था, आज उस सदन से घूमते-फिरते मैं यहां आ गया हूँ, इतने वर्ष हो गए हैं लेकिन इस साल भी आपने उसमें कुल 25 करोड़ रुपए दिए हैं और 25 करोड़ रुपए में कुछ भी नहीं होता है। वह 120-130 किलोमीटर का ट्रैक है। आप देख लीजिए अपने कागज़, आपने कुल 25 करोड़ दिया है। मैं जानना चाहता हूँ कि कितने वर्षों या कितनी शताब्दियों में आप इसे पूरा करेंगे ? आप अगर हमें इतना बता दें तो हम आपके आभारी होंगे, हम आपका अहसान मानेंगे।

एक बहुत बड़ा झटका आपके पहले वाले रेल मंत्री जी ने हमको दिया है, उससे आप हमें उबार दीजिए। आपके रेलवे बोर्ड के जितने अधिकारी सुन रहे हैं, वे इस पर गंभीरता से विचार करें। पहले खंडवा से बोगियां लगती थीं फर्स्ट क्लास और स्लीपर क्लास की और वे बोगियां सीधे सराय रोहिल्ला तक हमको लाती थीं 'चेतक' में जुड़कर, अब आपने उदयपुर से आने वाले 'चेतक' को चित्तौड़ पर सीधा करने के लिए जो व्यवस्था की है, उसमें हमारी बोगियां कटनी शुरू हो गई हैं और अब हम लोगों को चित्तौड़ में चेंज करना पड़ता है। वे बोगियां पूर्ववत् चेतक एक्सप्रेस में लगे और हम लोग नीमच से चलकर या इंदौर से चलकर सीधे सराय रोहिल्ला उतर सकें, इस पहले वाली व्यवस्था को आपको फिर से शुरू करना चाहिए। हम लोग लंबे समय से इसके लिए निवेदन कर रहे हैं। मेरा विश्वास है कि रेल बोर्ड इस पर पुनः विचार करेगा क्योंकि हमारी ट्रेन तो वहां 2 घंटे पहले पहुंच जाती है और चेतक एक्सप्रेस वहां पर बाद में आती है, तब भी हम लोगों पर यह इलज़ाम लगाया जाता है कि हमारे कारण वहां पर शंटिंग में देर लग जाती है। कृपया यह इलज़ाम हम पर मत लगाइए और उस व्यवस्था को पुनः जीवित कर दीजिए।

महोदया, एक विशेष निवेदन मैं रेलवे मंत्री जी से करना चाहता हूँ और यदि वे इस पर गंभीरता से विचार करेंगे तो मैं उनका बहुत अहसान मानूंगा। आज भी रेल विभाग के भीतर राजभाषा का काम करने वाले अधिकारी और कर्मचारी अपने वेतनों के लिए संघर्ष कर रहे हैं और सैकड़ों लोग जो हिन्दी का काम करते हैं, वे अपमानित होकर जीवन जी रहे हैं। उनका जो वाजिब है, वह उनको मिलना चाहिए। इस मुद्दे को मैंने संसदीय राजभाषा समिति में आडवाणी जी के सामने उठाया था, वे इसके अध्यक्ष हैं और उन्होंने कहा है कि वे इस पर विचार करके कुछ फैसला करवाएंगे। महोदया, यह असंतोष हमारे मन में रेलवे मंत्री जी के प्रति खदबदा रहा है, उस असंतोष को कृपा करके इन्हें समाप्त कर देना चाहिए। इससे हिंदी वाले ही नहीं बल्कि राजभाषा का काम करने वाले सब लोग, पूरा देश नीतीश कुमार को इस मामले में याद रखेगा।

महोदया, मैं यह निवेदन भी करना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री जी ने एक स्कीम चलाई थी - रेल का पानी, Rail Meal आपने उसका नाम रखा, Food Plaza आपने उसका नाम रखा, कब तक यह सिलसिला शुरू होगा क्योंकि इसके कारण दूसरे ठेकेदारों के काम ठप्प पड़े हैं। रेलवे के अधिकारी इन बातों पर ध्यान नहीं देते क्योंकि पता नहीं कब कारपोरेशन में चला जाए, इसलिए वे कुछ भी नहीं कर सकते। इसलिए सारा सिस्टम ठप्प हो गया है।

महोदया, मैं यह निवेदन भी करना चाहता हूँ कि आपने जितनी जन-शताब्दियाँ घोषित की थीं, 15 जन-शताब्दियाँ आपने घोषित की थीं, उनमें से आज 24 अप्रैल तक कितनी चलीं और कितनी शेष हैं, अगर कुछ नहीं चली हों तो उनको भी चला दीजिए ताकि यह माना जाए कि आपने जो वचन दिया था, उस वचन की पूर्ति हो गई है।

मैं इन शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देता हूँ और निवेदन करता हूँ कि कम से कम इस बजट पर आप नए सिरे से सोचें और जो भी आपके वादे हैं, वे पूरे हों। ईश्वर करे कि आप यहां ठिककर बैठें, जमकर बैठें और आपके साथ किसी तरह की धक्का-मुक्की न हो क्योंकि राजनीति में पता नहीं पीछे वाला आपको कब कहां धकेल दे, इस झंझट में मैं नहीं पड़ता लेकिन मैं आपसे उम्मीद करता हूँ कि जो वचन आपने विनियोग विधेयक के माध्यम से दिया है उसको आप पूरा करेंगे और यशस्वी होंगे। जो काम आप कर चुके हैं, उसके लिए मैं आपको पुनः धन्यवाद देना चाहता हूँ और जिन बातों की ओर मैंने आपका ध्यान आकर्षित किया है, उन पर आप विचार करके हमें सकारात्मक उत्तर देंगे, इस आशा के साथ मैं अपनी बात को विराम देता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभापति : बैरागी जी, आपने बड़ा अच्छा भाषण दिया। चूंकि इस बीच हाउस नहीं चल पा रहा था इसलिए मैं जानना चाहती हूँ कि यहां कौन-कौन से नए मेंबर्स आए हैं ताकि मेरा उनसे परिचय हो जाए। कुछ नए मेंबर्स हैं, कुछ पुराने हैं। Welcome to the House. इस बीच हाउस ही नहीं चला। आप लोगों ने ओथ लेकर छुट्टी कर ली। मैं 2 तारीख को सबको बुला रही हूँ।

श्री एस. एस. अहलुवालिया (झारखंड) : महोदया, 2 तारीख को तो यहां गुजरात पर बहस है, पता नहीं कितना समय लगेगा, शायद रात के 2 बजेंगे।

उपसभापति : मैंने जान-बूझकर यह दिन रखा है ताकि बहस जल्दी खत्म हो जाए। मैंने 2 तारीख को रखने का निर्णय इसीलिए लिया है ताकि बहस समय के अंदर ही खत्म हो जाए। लाजपत राय जी, आप बोलिए।

लाला लाजपत राय (पंजाब) : उपसभापति महोदया, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। सर्वप्रथम मैं रेलवे बजट की मन से सराहना करता हूँ कि बहुत अच्छा बजट आया है। उसमें नई-नई गाड़ियाँ चलाई गई हैं, जन-शताब्दी चलाई गई है, नई लाइनें खींची गई हैं। किराया भी ज्यादा नहीं बढ़ाया है, रेशनेलाइज किया गया है। मैं नहीं समझता कि महंगाई रेल बजट के कारण है। महंगाई, मंदी और तेजी तो वैसे ही आती रहती हैं। मैं नहीं समझता कि रेलवे किराये के कारण कीमतें बढ़ी हैं। मैं इन बातों के अलावा कुछ और महत्वपूर्ण बातें मंत्री जी के नोटिस में लाना चाहता हूँ। रेलवे की बहुत सारी जमीन सभी स्टेशनों पर ऐसे ही पड़ी हुई है। यह जमीन इनके कब्जे में नहीं है। इन जमीनों पर कहीं झुग्गी बनी हुई हैं, कहीं लोगों ने पक्के मकान बनाए हुए हैं। ऐसा भी देखने में आया है कि रेलवे लाइनों के बीच में झुग्गी-झोंपड़ी बनी हुई हैं, कहीं टेम्पोरेरी दुकानें बनाई हुई हैं, कहीं मंदिर और कहीं मस्जिद बनी हुई है। मुझे नहीं मालूम, यह करोड़ों की नहीं बल्कि अरबों रुपयों की रेलवे की जायदाद है। इसकी ओर मंत्री जी का ध्यान क्यों नहीं गया? रेलवे बजट में इसके बारे में भी जिक्र होना चाहिए था कि इसको कैसे काबू में किया जा सकता है। स्थानीय लोगों के द्वारा मेरे ध्यान में ऐसी शिकायतें लाई जाती हैं कि इतनी सारी रेलवे की जमीन छोड़ी हुई है कोई उसका मालिक नहीं

दिखाई देता। लोगों ने अपने मकान अपनी जगह में बनाए हुए हैं लेकिन इनके मकानों से रेलवे की हद मिलती है। रेलवे विभाग को जब इस बात का ध्यान आया तो उस जगह के ऊपर दीवारें खड़ी करने लगे तथा यह दीवारें लोगों के मकानों के दरवाजों के सामने बैठ रहीं हैं। मैंने मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाई है तथा कहा है कि इसको रोककर कम से कम दस फुट छोड़कर मकान बनाएं। मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि वह इस बात की ओर ध्यान दें क्योंकि आपकी अरबों रुपयों की जायदाद बिल्कुल मिट्टी के भाव जा रही है। जब लोग कब्जा कर लेते हैं तब आप उसको गिराने के लिए जाते हैं। यह बात अच्छी नहीं है।

दूसरी बात, मुझे मालूम हुआ है कि यहां पर मेट्रो ट्रेन चालू हो रही है। हमारे हिन्दुस्तान में तीन गेज चलते रहे हैं -मीटर गेज, ब्रॉड गेज और नैरो गेज। लेकिन मेट्रो के लिए नया गेज- स्टेण्डर्ड गेज है। यह क्यों कर लाया गया है? इसके लिए देश में कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। हमारे यहां इंजन बनते हैं ब्रॉड गेज के लिए बनते हैं। कोचेज बनते हैं वह भी ब्रॉड गेज के लिए बनते हैं। लाइनें भी बनती हैं तो ब्रॉड गेज के लिए बनती हैं। तो यह स्टेण्डर्ड गेज बनाने का क्या तुक है। इसके ऊपर जो हमारा खर्चा आएगा उसमें बेशुमार इम्पोर्ट होगा। उसके लिए कहां से पैसा आएगा? अगर स्टेण्डर्ड गेज ही सबसे अच्छा है तो क्यों नहीं हम अपने देश के अंदर ही इसे बनाने के बारे में विचार करें। लेकिन अपने देश में कहीं भी स्टेण्डर्ड गेज की कोई लाइन नहीं है, कोई कोच नहीं है, कोई इंजन नहीं है। तो इसके बारे में पूरी तरह से ध्यान दिया जाना आवश्यक है।

कपूरथला में एक कोच फैक्टरी है। मुझे मालूम है कि पिछले कुछ समय से उसको पूरा काम नहीं मिल रहा है। इस फैक्टरी को लगाने का एक बड़ा कारण यह था कि टेररिज्म के दिनों में लोगों को एम्प्लायमेंट देने के लिए आकर्षित करना था क्योंकि वहां पर लोगों को काम नहीं मिल रहा था। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि उस कोच फैक्टरी के बारे में ध्यान दें। ज्यादा से ज्यादा काम उस कोच फैक्टरी को दिया जाए ताकि लोगों को एम्प्लायमेंट मिले और लोगों के अंदर काम करने की आदत पड़े और इधर-उधर की बातों पर कम ध्यान दें।

मेरी अगली बात बहुत इम्पोर्टेंट है। अमृतसर गुरु अर्जुन देव का स्थान है और पटना गुरु गोविंद सिंह जी का स्थान है। बिहार और उत्तर प्रदेश से माइग्रेटिड लेबर बहुत आती है। गुरु गोविंद सिंह जी का स्थान होने के कारण पटना के साथ अमृतसर का मिलाया जाना बहुत जरूरी है। स्पेशल ट्रेन दोनों स्टेशनों के बीच में जल्दी से जल्दी चलाई जाएं। जैसे आपने अमृतसर और नांदेड़ के बीच में रेल चलाई थी, उसी प्रकार से अमृतसर और पटना दोनों को मिलाया जाए जिससे माइग्रेटिड लेबर को भी बहुत सुविधा मिलेगी। इसमें एक शिकायत यह है कि जो गाड़ियां माइग्रेटिड लेबर के लिए चालू हैं, उनके डिब्बे बिल्कुल बेकार हैं, उनके टॉयलेट्स साफ नहीं हैं, कहीं उनके दरवाजे टूटे हैं तो कहीं अन्य सामान टूटा हुआ है। इसलिए ऐसे कोचेज का भी ध्यान रखा जाए और यह गाड़ियां जल्दी से जल्दी चलाई जाएं। अमृतसर से हरिद्वार एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। इसके बारे में मैंने पहले भी कई बार अर्ज किया है कि यह गाड़ी हर स्टेशन पर रुकती है। मेरा सुझाव है कि इस गाड़ी को हर स्टेशन पर रोकने के बजाय अल्टरनेटिव रूप में दो-दो रेलवे स्टेशन छोड़कर के रोकें जाएं। इसके स्टापेज दो स्टेशन छोड़कर के बनाये जाने चाहिए। इसको एक्सप्रेस ट्रेन बनाया जाए तो यह बहुत ट्रैफिक अट्रेक्ट कर सकती है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इस बात की ओर अवश्य ध्यान दिया जाए। इससे ट्रैफिक के हिसाब से आपको नफा होगा और लोगों को राहत मिलेगी। पांच-सात किलोमीटर इधर-उधर

जाकर के भी लोग गाड़ी पकड़ सकते हैं। अगर दो स्टेशन छोड़कर के गाड़ी खड़ी की जाए तो यह गाड़ी बहुत कामयाब हो सकती है।

कई बातें पहले भी ध्यान में लाई जा चुकी हैं। हर रेलवे स्टेशन पर आपकी इन्वॉयरी विंडोज हैं। मैं समझता हूँ कि वहाँ पर टेलीफोन खराब रहते हैं या वहाँ पर जिन बाबू लोगों की छुट्टी रहती है, वे अपने कामों में मस्त रहते हैं। इसलिए ये इन्वॉयरी विंडोज न होने के बराबर हैं। शायद कभी ही यह जवाब आता हो कि फ्लां गाड़ी आ रही है, समय पर आ रही है या देर से आ रही है। कभी भी समय पर वहाँ से लोगों को इतला नहीं मिलती है। इसलिए इसमें सुधार करना लोगों के हित में है और रेलवे के रेपुटेशन के हित में बहुत आवश्यक है।

आपने शताब्दी गाड़ियाँ चलाई हैं। बहुत अच्छा किया है। लेकिन मैंने देखा है कि उनके अंदर, खासतौर से जो दिल्ली से अमृतसर जाती है, उसमें खाने का जो मीनू है उसमें कोई चेंज नहीं आता है, चाहे वह मीनू नाश्ते का हो, चाहे वह मीनू खाने का हो, वह बिल्कुल एक जैसा मीनू होता है, सेम रिपीट होता है। एक बात बहुत मजे की है। उसमें पिश्ता सर्व किया जाता है। सब लोग जानते हैं कि पिश्ता की तासीर गर्म होती है, लेकिन गर्मी में भी पिश्ता चलता है। पता नहीं यह ठेकेदार को कहीं से सस्ता मिल गया है। गर्मी में पिश्ते की जगह पर और कुछ दिया जा सकता है, इस तरफ ध्यान दिया जाना बहुत जरूरी है, मीनू की तरफ ध्यान दिया जाना बहुत जरूरी है।

इसके अलावा रेलवे स्टेशन के ऊपर रेस्ट रूम बने होते हैं। उनमें कुछ देर के लिए वीआईपी ठहरते हैं। शायद ही कोई रेलवे स्टेशन ऐसा हो, दिल्ली के बारे में तो मैं कुछ नहीं कह सकता हूँ, बाकी जितने स्टेशन हैं वहाँ पर सारे ही कमरे स्टिकिंग हैं, उनमें अंदर जाने को मन नहीं करता है। उसके बजाय बाहर प्लेटफार्म पर खड़े रहना ज्यादा अच्छा है। मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि उन कमरों को बंद कर दीजिए अथवा उनमें सुधार करवाइये।

लुधियाना रेलवे स्टेशन पर पापुलेशन के हिसाब से ट्रैफिक बहुत ज्यादा हो गया है। ज्यादा यात्री जो अपर क्लासिज में चलते हैं, वे शहर के बजाय सिविल लाइन्स से ज्यादा आते हैं। लेकिन रिजर्वेशन काउन्टर शहर की ओर बना हुआ है। इसके बारे में मैंने पहले विनती की थी कि रिजर्वेशन काउन्टर को सिविल लाइन की ओर बनाया जाए तो इससे लोगों को सुविधा होगी और वह कामयाब होगा। वह बहुत अच्छा चलेगा। ये छोटी-छोटी बातें हैं। अगर इनकी तरफ ध्यान दिया जाए तो बहुत अच्छा होगा। मैंने जो दो-तीन बातें पहले कही हैं, मैं उनको फिर से दोहरा देता हूँ। 'पटना साहिब-अमृतसर की गाड़ी है, स्टैंडर्ड गेज की बात है और वेकेंट लेंड की बात है, इनकी तरफ बहुत ध्यान दिया जाना चाहिए। धन्यवाद।

प्रो. रामदेव भंडारी (बिहार) : माननीय उपसभापति महोदया, मैं पिछले कई वर्षों से अपने क्षेत्र की रेल समस्याओं को सदन में उठाता रहा हूँ। साथ ही रेलवे सलाहकार समितियों में भी अपने क्षेत्र की रेल समस्याओं पर तकरीबन दस वर्ष से चर्चा करता रहा हूँ। मगर अफसोस की बात यह है कि अब तक उन समस्याओं में से केवल एक समस्या की ओर आंशिक रूप से सरकार का ध्यान आकृष्ट करा सका हूँ जिस पर कार्यवाही भी हो रही है। मैं पुनः एक बार रेल मंत्री जी का इन समस्याओं की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। ...**(व्यवधान)**...

उपसभापति : आप रेलवे मंत्री जी को नहीं जानते हैं?

प्रो. रामदेव भंडारी : महोदया, बिहार से कई रेल मंत्री आसन ग्रहण कर चुके हैं और अभी भी श्री नीतीश कुमार जी और भी दिग्विजय सिंह जी, दोनों बिहार से ही हैं। मैं जिन समस्याओं के बारे में चर्चा कर रहा हूँ, उन्हें रेल मंत्री जी जानते हैं मगर पता नहीं, उन समस्याओं के समाधान की ओर उनका ध्यान क्यों नहीं जा रहा है? सबसे पहले मैं आमान परिवर्तन की एक समस्या की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जयनगर, सकरी, दरभंगा और नरकटिया गंज आमान परिवर्तन के लिए स्वीकृत योजना है। इस योजना पर रेल मंत्रालय की ओर से काम भी हो रहा है मगर काम की जो धीमी गति है और उसके लिए प्रत्येक वर्ष रेल बजट में जो राशि स्वीकृत की जाती है, अगर उसे देखा जाए तो इस योजना को पूरा करने में कई वर्ष लग जाएंगे। महोदया, रेल मंत्री जी पधार गये हैं, वह अच्छी तरह जानते हैं कि यह क्षेत्र नेपाल की सीमा से सटा हुआ है। यह नेपाल और भारत का बॉर्डर है। उस दृष्टिकोण से भी यह लाइन बहुत उपयोगी है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि यह आमान परिवर्तन की जो योजना है, उसको शीघ्र पूरा करने की कृपा की जाए और पूरा करने की कृपा तभी होगी जब इसके लिए आवश्यक राशि की जल्दी से जल्दी व्यवस्था की जाएगी। इसी संदर्भ में मैं एक बात की ओर उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा जयनगर से दरभंगा आमान परिवर्तन का काम चल रहा है, उसके बीच एक सकरी रेलवे स्टेशन है - सारा नक्शा मंत्री जी के सामने होगा, मैं केवल उन्हें स्मरण करा रहा हूँ - उस सकरी स्टेशन से निर्मली की ओर एक छोटी लाइन जाती है। जब दरभंगा से जयनगर बड़ी लाइन की योजना स्वीकृत हो चुकी है, उस पर काम हो रहा है तो बीच में सकरी स्टेशन से निर्मली तक जो छोटी लाइन जाती है, उस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की योजना को शीघ्र स्वीकृति दी जानी चाहिए क्योंकि सकरी स्टेशन बीच में है। इसी प्रकार झंझारपुर से लौकहा है। लौकहा नेपाल और भारत के बॉर्डर पर एक गांव है, वहां तक एक रेल लाइन जाती है। उसको भी बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की आवश्यकता है। मैंने इस संबंध में कई पत्र लिखे हैं और कई अवसरों पर इस बात की चर्चा भी की है, उसका जो महत्व है, उसकी जो आवश्यकता है, मैं समझता हूँ कि मंत्री जी भी उसे जानते हैं। मैं उनसे आग्रह करना चाहूंगा कि इस बार कम से कम मेरे अनुरोध पर ध्यान देकर सकरी से निर्मली और झंझारपुर से लौकहा छोटी लाइन है को बड़ी लाइन में बदलने के लिए योजना को स्वीकृति दे दें। मंत्री जी को मैंने एक पत्र लिखा था तथा जोनल रेलवे कमेटी की बैठक हुई थी, उसमें भी मैंने इस संबंध में चर्चा की थी मेरा गांव भी झंझारपुर है, मेरा अनुमंडल भी झंझारपुर है, वह रेलवे स्टेशन है और लोक सभा क्षेत्र भी है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण जगह है। वहां मैंने एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की स्थापना के लिए निवेदन किया था - मिलकर भी निवेदन किया था और पत्र लिखकर भी कहा था - आज पुनः निवेदन कर रहा हूँ। ... (व्यवधान) ... माननीय महोदया, तीन-तीन महीने और कभी कभी 6-6 महीने तक वह क्षेत्र देश के बाकी हिस्सों से बिल्कुल अलग-थलग रहता है क्योंकि वहां एक पुल है जिस पुल से रेल तो गुजरती ही है, रेल के अलावा पैदल, रिक्शा, टमटम, छोटी गाड़ी, बड़ी गाड़ी, बस, ट्रक सब उस पुल पर से गुजरते हैं और वही एक जरिया है, उस क्षेत्र के लोगों का दूसरे क्षेत्र से जुड़ने का। महोदया, जब भी आरक्षण की आवश्यकता पड़ती है तो उन्हें या तो दरभंगा जाना पड़ता है या मधुबनी जाना पड़ता है और उसके लिए बरसात के समय में बहुत कठिनाई होती है। मैं पुनः निवेदन करना चाहता हूँ कि मंत्री जी वहां चलकर कम्प्यूटराइज्ड आरक्षण केन्द्र का उद्घाटन कर दें।

महोदया, एक और बहुत महत्वपूर्ण योजना है, निर्मली से भपटियाही रेल लाइन की। इसकी दूरी लगभग 40 किलोमीटर है। अभी निर्मली से भपटियाही जाने में रेल से 14-15 घंटे लगते हैं। यह रेल लाइन पहले बनी हुई थी मगर कोसी नदी की बाढ़ के कारण यह रेल लाइन टूट गई। यदि यह रेल लाइन बन जाए तो एक घंटे में हम निर्मली से भपटियाही जा सकते हैं जहां पहुंचने में अभी 14-15 घंटे लगते हैं। अगर सड़क द्वारा जाया जाए तो नेपाल होकर जाना पड़ता है और उसमें तरह-तरह की कठिनाइयां होती हैं। मंत्री जी, जहां तक मुझे जानकारी है, आप एक बार सुपौल की एक सभा में गए थे और आपने आश्वासन भी दिया था कि इस महत्वपूर्ण रेल लाइन को फिर से बनाया जाएगा। मैं समझता हूं कि आप आश्वासन देते हैं तो उसे पूरा भी करते हैं। यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन है और इसके बन जाने से कई जिलों को लाभ होगा। असम व इसके आसपास के क्षेत्र में लोगों को इस रेल लाइन के माध्यम से कम से कम समय में पहुंचने में सुविधा होगी।

एक बात की ओर आपका ध्यान और आकृष्ट करना चाहता हूं कि नेशनल हाईवे 57 बनने का प्रस्ताव स्वीकृत हुआ है और उसमें भी पुल बनाने की आवश्यकता पड़ेगी। कोसी नदी पर बहुत बड़े पुल की आवश्यकता है। मैं नहीं जानता, मैं कोई इंजीनियर नहीं हूं लेकिन मैं आपसे कहना चाहता हूं कि वह जो पुल बनेगा, उसे अगर रेल कम रोड ब्रिज बनाएं और उस पर से रेल लाईन भी जाए और सड़क का भी काम हो तो बहुत कम खर्च में दोनों का काम हो सकता है। रेल भी चल सकती है और सड़क का काम भी लिया जा सकता है।

महोदया, बहुत बड़ी संख्या में उत्तरी बिहार के लोग, मजदूर क्लास के लोग और दूसरे नौकरीपेशा लोग बाहर जाते हैं। मजदूर क्लास के लोगों को आने-जाने में काफी कठिनाई होती है। हम जानते हैं कि जो बड़े लोग हैं, जिनके पास अधिक पैसा है, वे तो फर्स्ट क्लास और एयर कंडीशन्ड क्लास में सफर करते हैं मगर जो मजदूर क्लास के लोग हैं, उन्हें सफर करने के लिए सेकेंड क्लास में जाना पड़ता है, जनरल बोगी में जाना पड़ता है। हमने देखा है सभी लोग जानते हैं कि मजदूर क्लास के लोगों को जनरल बोगी में 12, 14, 20 या 25 घंटों तक एक ही जगह पर या तो बैठना पड़ता है या खड़े रहना पड़ता है। वे टॉयलेट भी नहीं जा सकते हैं। इसलिए मजदूर क्लास के लोगों का हमें ध्यान रखना चाहिए और अधिक से अधिक जनरल बोगी के डिब्बे सभी गाड़ियों में लगाने चाहिए जिससे कि आम जनता आम पैसंजर हैं, वे उनमें सफर कर सकें। उनके लिए दूसरी सुविधाओं का भी ध्यान रखना चाहिए। (समय की घंटी)

महोदया, मैं एक-दो बिंदुओं की ओर आपका ध्यान और आकृष्ट करना चाहूंगा।

उपसभापति : थोड़ा समय का भी ध्यान रखिए।

प्रो.रामदेव भंडारी : जी हां, महोदया। मैं पिछली बार नहीं बोल सका था जब रेल बजट आया था क्योंकि उस समय मेरा राज्य सभा का चुनाव हो रहा था।

उपसभापति : इसीलिए तो आप दोबारा चुने गए हैं। अगर आपकी सारी समस्याओं का समाधान हो जाता तो शायद आप दोबारा इस हाउस में नहीं आते।

प्रो.रामदेव भंडारी : महोदया, मैं एक-दो बिंदुओं की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। सकरी-हसनपुर रेल लाईन बनाने की बात है। मैं जिस क्षेत्र की चर्चा कर रहा हूं, वह बड़ी-बड़ी नदियों से घिरा हुआ क्षेत्र है और वहां आवागमन की, सड़क की सुविधा अच्छी नहीं है

नदियों की वजह से हर वर्ष बाढ़ आती है और बाढ़ में सड़कें बह जाती हैं और दूसरी तरह का, जान-माल का नुकसान होता है। इस रेल लाइन पर भी काफी वर्षों से विचार हो रहा है। उस दिशा में भी सरकार को कार्यवाही करनी चाहिए और उसे बनाने के संबंध में शीघ्र फैसला लेना चाहिए।

महोदया, झंझारपुर एक जंक्शन स्टेशन है, वहां एक ओवरब्रिज की आवश्यकता है। अभी एक तरफ से दूसरी तरफ जो लोग जाते हैं, उनको दो-तीन लाइनों टपकर जाना पड़ता है। इसमें महिलाओं और बच्चों को काफी परेशानी होती है। इसके लिए बहुत बड़े ओवरब्रिज की आवश्यकता नहीं है, यदि एक छोटा-सा ओवरब्रिज झंझारपुर स्टेशन पर बन जाए तो एक तरफ से दूसरी तरफ जाने में महिलाओं और बच्चों को जो असुविधा होती है, वह नहीं होगी। मैंने कुछ बिंदुओं की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट किया है। बसु जी ठीक कह रहे थे कि यदि सारी समस्याओं को एक बार में ही मंत्री जी के सामने रख दिया जाए तो शायद मंत्री जी को भी कठिनाई होगी। मैंने कुछ समस्याओं की ओर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट किया है। मंत्री जी स्वयं उन समस्याओं से परिचित हैं इसलिए मैं उनसे आग्रह करूंगा, अनुरोध करूंगा कि काफी लंबे अरसे से, जब से मैं राज्य सभा में आया हूँ, करीब दस वर्ष हो गए हैं तब से उन समस्याओं की ओर ध्यान आकृष्ट कर रहा हूँ। इसलिए कम से कम इस बार तो मैं मंत्री जी से आशा करता हूँ कि वे उन समस्याओं पर गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे और उन्हें पूरा करने का प्रयास करेंगे। धन्यवाद।

उपसभापति : मंडारी जी, अगर आपकी सब समस्याओं का समाधान हो गया तो आपका रीनोमिनेशन होना मुश्किल हो जाएगा। आप इसीलिए भेजे गए हैं ताकि आप डिमांड को कंटीन्यू करते रहें जब तक कि वे पूरी न हों। जिस दिन पूरी हो गई उस दिन आपका काम पूरा हो गया।

श्री मूलचन्द मीणा (राजस्थान) : उपसभापति जी, रेल मंत्री जी ने वित्त वर्ष 2002-2003 के लिए भारत की संघित निधि से 73063,64,12,000 (सात खरब, तीस अरब, तरेसठ करोड़, चौंसठ लाख, बारह हजार) का प्रावधान रखा है। रेल बजट बिना चर्चा के सदन में पास हुआ। लेकिन इस एप्रोप्रिएशन बिल पर बोलते हुए मैं रेलवे बजट से उत्पन्न समस्याएं आपके सामने रखना चाहता हूँ। भारत में रहने वाली गरीब जनता, गरीबों के यातायात का साधन रेलवे है। गरीबों के खान-पान की व्यवस्था, गरीबों को मिलने वाले सामान, पालन-पोषण का सामान, अन्य कई चीजें तथा माल-भाड़े में वृद्धि की गई है। इस छोटी वृद्धि से उन पर बोझ पड़ेगा। यदि आप इन छोटी-मोटी वृद्धियों को यापस ले लें तो अच्छा होगा ताकि गरीबों पर बोझ न पड़े।

इस देश में जो भी समस्या सामने आती है उसका निवारण मध्यम वर्ग और गरीब वर्ग के लोग तो कर लेते हैं लेकिन असली मार गरीबों पर पड़ती है इसलिए आप गरीबों की रक्षा के लिए, रेलों में यात्रा करने वाले लोगों को सुरक्षा देने के लिए इसमें व्यवस्था करें क्योंकि रेलवे में सुरक्षा को लेकर सबसे बड़ी खामी रही है। अक्सर जब हम सवाई माधोपुर से दिल्ली आते हैं तो देहरादून एक्सप्रेस से फर्स्ट ए.सी. में आते हैं लेकिन पैसेन्जर क्लास और स्लीपर क्लास में यात्रा करने वाले लोगों के साथ मथुरा और दिल्ली के बीच डेली घटनाएं होती हैं। उनके लिए कोई सुरक्षा नहीं है। कई यात्रियों का सामान गाड़ी की चेन पुलिंग करके लूटा जाता है, सामान उतारा जाता है। कुछ असामाजिक तत्व आते हैं। कुछ स्टेशन मथुरा और दिल्ली के बीच पड़ते हैं। सुबह जब हम उतरते हैं तो यह सूचना मिलती है कि रात में ट्रेन को लूट लिया गया। कई यात्रियों की चेन लूट ली जाती

हैं, कई यात्रियों का सामान लूट लिया जाता है। सुरक्षा नहीं हो रही है। रेलवे ट्रैक पर सुरक्षा, चलती गाड़ी में सुरक्षा, रेलवे परिसर में सुरक्षा नहीं है। बजट में आपने कानून और व्यवस्था की बात कही है। इस पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है। आज हम नई दिल्ली, पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन की बात कर रहे हैं। यहां कई असामाजिक तत्व ऐसे होते हैं जिनसे कई प्रकार की घटनाएं होती हैं। यदि कोई व्यक्ति अपनी बहिन-बेटी के साथ यात्रा कर रहा हो तो ये असामाजिक तत्व उनके साथ छेड़छाड़ भी कर देते हैं। ऐसी घटनाएं दिल्ली स्टेशन पर हमारे सामने हुई हैं। वे लोग जब सुरक्षा बलों से जाकर कहते हैं तो वे इस ओर कोई ध्यान नहीं देते हैं। समझ में नहीं आता कि कहीं ये सुरक्षा बल इन असामाजिक तत्वों के साथ तो नहीं मिले हुए हैं। ये किस तरह से लोगों की सुरक्षा करना चाहते हैं, रेलवे स्टेशनों पर सुरक्षा करना चाहते हैं? रेल बजट के अंदर आमामान परिवर्तन है। गेज परिवर्तन का कार्यक्रम जिस समय जाफर शरीफ जी रेल मंत्री थे, बड़े पैमाने पर लिया गया। रेल लाइन परिवर्तन का सबसे ज्यादा काम उस समय कर्नाटक और राजस्थान में हुआ। इस बार आपने 862 करोड़ रुपए आमामान परिवर्तन के ऊपर रखा है। प्रावधान तो रखा है लेकिन राजस्थान इससे अछूता है। नाम मात्र के पैसे आपने राजस्थान को दिए हैं जबकि राजस्थान में छोटी मीटर गेज की लाइन को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने की बड़ी आवश्यकता है।

कई बार हम नयी रेल लाइनों के बारे में कहते रहते हैं। 1998 में वहां नयी रेल लाइनें डालने के सर्वे हुए थे। वे सर्वे भी ऐसी-ऐसी जगहों के हुए कि आज तक उन एरियाज के गांवों में रहने वाले गरीबों को यह पता ही नहीं है कि रेलगाड़ी कैसे होती है। वे कभी रेल में बैठे नहीं हैं। उनको रेलगाड़ी का पता ही नहीं है कि रेलगाड़ी कैसी होती है। ऐसे एरियाज के सर्वे किए गए थे जहां पर खदान का कार्य होता है। पार्लियामेंट और राष्ट्रपति भवन में जो पत्थर लगे हुए हैं वे उसी एरिया के हैं। उन लोगों को रेल की सुविधा देने के लिए उस रेल लाइन का 1998 में सर्वे किया गया था - धौलपुर से गंगापुर सिटी, लेकिन उसको अभी तक स्वीकृति नहीं दी गयी है। इसके ऊपर बार बार इस सदन में चर्चा होती रही है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जो सर्वे 1998 में हुआ था, धौलपुर से गंगापुर सिटी का इसको प्राथमिकता के आधार पर लें तथा उस रेल लाइन को मंजूरी दें।

दूसरा, दोसा से गंगापुर सिटी का एक सर्वे हुआ था। उसमें 10 करोड़ रुपए देकर एक नयी रेल लाइन डालने का उद्घाटन भी हुआ था। रेल मंत्री जी उद्घाटन भी करके आए थे। वे 10 करोड़ खर्च हो गए हैं। इस बार 10 करोड़ इसके लिए और रखे हैं। आप ही जानते हैं कि 10 करोड़ से क्या होगा। आप यदि रेल लाइन को डालना चाह रहे हैं तो ऐसा प्लान बनाएं कि ज्यादा से ज्यादा दो साल लगे और इतना पैसा रखें जिससे कि रेल लाइन बन जाए। 10 करोड़ रुपए पहले रखें। उससे कुछ नहीं हुआ। वे मुआवजे में चले गए। वे भी मुआवजे में जाने वाले हैं और वहां रेल लाइन बिछाने वाली नहीं है। इसलिए आप कोई प्लान बनाइए। रेल लाइन को बढ़ाने के लिए, रेल लाइन बिछाने के लिए जो प्लान हो, उसमें सही कार्य हो और पैसे का जो प्रावधान है उसको बढ़ाया जाए।

रेलवे भर्ती बोर्ड के लिए आपने कहा है कि रेलवे सुरक्षा बल में कांस्टेबल, उप-निरीक्षक, निरीक्षक के पदों की भर्ती रेलवे भर्ती बोर्ड के द्वारा की जाएगी। मैं रेलवे भर्ती बोर्ड की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा कि कई रेलवे भर्ती बोर्ड ऐसे हैं जिन्होंने आज से दो साल पहले परीक्षा भी ली, इंटरव्यू लिए, लेकिन अब तक पोस्टिंग नहीं दी। ऐसे कई "सी" और "डी" श्रेणी के पद हैं जिनको पोस्टिंग नहीं मिली है। इनको पोस्टिंग दिलायी जाए। उनके साथ न्याय

3.00 p.m.

किया जाए। कई लोग ओवर एज होने को चले गए हैं, ओवर एज हो गए हैं। उनको रोजगार नहीं मिला है जबकि उनका सिलेक्शन हो गया है। मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि जो आपका रेलवे बोर्ड है उसको निर्देश दें कि जो भी सिलेक्शन कर लिए गए हैं उनको पोस्टिंग जल्दी से जल्दी दें।

कई ट्रेनें ऐसी हैं कि उनमें जनरल कोच बहुत कम होते हैं। लोगों में बड़ी मारा-मारी होती है क्योंकि आज गरीब आदमी जनरल कोच में यात्रा करता है। इसलिए जनरल कोचेज को बढ़ाया जाए। हमारे यहाँ गर्मी का मौसम ऐसा होता है कि इस समय इनके अंदर बहुत भीड़ होती है। शायदियों के मौसम में भी बहुत भीड़ होती है। दूल्हे भी स्टेशन पर ही बैठे रह जाते हैं। बारात जा नहीं सकती है। इसलिए जो पैसेंजर गाड़िया हैं उनमें एक या दो जनरल कोचेज आप बढ़ाएं जिससे उनको सुविधा मिल सके।

मैं सवाई माधोपुर की ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा कि वह आज हिंदुस्तान में एक पर्यटन का स्थान बनता जा रहा है। टाइगर प्रोजेक्ट होने के कारण विदेशों से आने वाले पर्यटक सवाई माधोपुर अवश्य जाते हैं। राजधानी एक्सप्रेस दिल्ली से मुम्बई जाती है लेकिन सवाई माधोपुर उसका रुकने का स्टॉपेज नहीं है। अन्य ट्रेनें रुकती हैं लेकिन राजधानी ट्रेन नहीं रुकती है जबकि वह जंक्शन स्टेशन भी है। इसलिए मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि पर्यटकों को सुविधा देने के लिए और पर्यटकों के साथ साथ वहां के लोगों को भी सुविधा मिल जाए इसके लिए राजधानी एक्सप्रेस का स्टॉपेज सवाई माधोपुर बनाएं। जिससे पर्यटन उद्योग से होने वाला लाभ वहां के लोग उठा सकें और पर्यटक भी यात्रा कर सकें। साथ ही गोल्डन टैपल एक्सप्रेस ट्रेन के लिए भी कई बार बात हुई है कि हिंडन सिटी, जो कि राजस्थान में अनाज की सब से बड़ी मंडी, वहां पर यह ट्रेन रुकती नहीं है, जबकि बाहर से प्रतिदिन व्यापारी वहां आते हैं और जाते हैं, लेकिन इस ट्रेन के वहां न रुकने से उनको असुविधा होती है। इसलिए यह आवश्यक है कि गोल्डन टैपल एक्सप्रेस ट्रेन वहां पर रुके जिससे कि वहां के लोगों को सुविधा हो सके। साथ ही एक देहरादून एक्सप्रेस ट्रेन हमारे यहाँ चलती है। दो स्टेशन ऐसे हैं जहां से प्रतिदिन हजारों यात्री ट्रेन में बैठते हैं। नारायणपुर टटवारा और तिलोदा, इन दोनों स्टेशनों पर यदि देहरादून एक्सप्रेस का स्टॉपेज कर दिया जाता है तो वहां के यात्रियों को इससे बहुत सुविधा हो जाएगी।

साथ ही मैं मंत्री महोदय का ध्यान ट्रेन में आने वाली कठिनाइयों की ओर दिलाना चाहता हूँ। एक तो ट्रेन के अंदर सैकंड और फर्स्ट क्लास एसी डिब्बों में जो बैडरोल होते हैं, वे बिल्कुल साफ नहीं होते हैं। उनकी ठीक प्रकार से धुलाई नहीं होती है। अब पता नहीं वहां का क्या सिस्टम है। इसके लिए बार-बार घर्षा भी होती रही है लेकिन उसमें कोई सुधार नहीं हुआ है। आप आश्वासन तो दे देते हैं लेकिन सिस्टम में कोई सुधार नहीं हो पाता है। उनकी जो सफाई करने वाला होता है या जिसको टेंडर दिया जाता है वह उनको वैसे ही पानी से निकाल कर ले आता है और उनमें गंदगी वैसे की वैसे ही रहती है, उसमें कोई सफाई नहीं होती है। अब इसमें आपने एक और परिवर्तन कर दिया है। यात्रियों को गंदगी का पता ही नहीं चले इसलिए बैडरोल नीले रंग के चालू कर दिए हैं। मंत्री महोदय, रेलवे द्वारा इन बैड रोल्स की धुलाई का पैसा दिया जाता है, लेकिन फिर भी सफाई नहीं होती है और इसके लिए आप कई बार आश्वासन भी दे चुके हैं कि अगली बार सुधार होगा, लेकिन मुझे तो उसमें कोई सुधार दिखायी नहीं दिया।

इसलिए इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। साथ ही खान-पान की व्यवस्था के बारे में कहना चाहता हूँ। खान-पान की व्यवस्था राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस में तो ठीक है, लेकिन दूसरी ट्रेनों में ठीक नहीं है। मंत्री महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि दूसरी ट्रेनों के अंदर भी पौष्टिक और स्वास्थ्यवर्द्धक भोजन मिल जाए तो यह अच्छा रहेगा। मैंने सुना है कि खान-पान की व्यवस्था आप प्राइवेट पार्टियों को दे रहे हैं। पहले तो रेलवे वाले फिर भी डरते थे लेकिन इससे तो ऐसा लगता है कि प्राइवेट वाले बिल्कुल ही नहीं डरेंगे, क्योंकि उनको कभी कोई डर नहीं रहता। इसलिए मेरा यह कहना है कि खान-पान की व्यवस्था में सुधार किया जाए। साथ ही कई बार ऐसे भी होता है कि रेलवे के डिब्बे के कर्मचारी, सफाई करने वाले कर्मचारी स्टेशनों पर ऐसे ही बैठे रहते हैं और रेल का डिब्बा वैसे ही गंदा पड़ा रहता है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि रेलवे सुविधा देने के लिए, क्योंकि आज यातायात का सुरक्षित साधन लोग रेलवे ही मानते हैं, क्योंकि हवाई जहाज भी आजकल क्रेश हो रहे हैं, बसों के भी एक्सीडेंट हो रहे हैं, हालांकि ट्रेनों की भी आजकल दुर्गति हो रही है और एक्सीडेंट के केसेज बढ़ रहे हैं, इनके बढ़ने के क्या कारण हैं, यह मंत्री महोदय बताने का कष्ट करें और इसको रोकने के लिए आप हमेशा नई टेक्नोलोजी लाते हैं और कहते हैं कि अगली बार कोई एक्सीडेंट नहीं होगा, लेकिन देखने को मिलता है कि आप दिन एक्सीडेंट्स बढ़ रहे हैं। इसको रोकने के लिए रेल मंत्री महोदय आप ऐसी व्यवस्थाएं करें और नई टेक्नोलोजी लाएं जिससे कि रेल यात्रा और अधिक सुरक्षित बन सके। साथ ही मैं रेलवे के अंदर चिकित्सा व्यवस्था के बारे में कहना चाहूंगा। ट्रेनों में एलोपैथिक चिकित्सा तो उपलब्ध है लेकिन हिन्दुस्तान की आयुर्वेदिक पद्धति के चिकित्सकों को भी आप रखें ताकि जो आयुर्वेदिक ट्रीटमेंट लेते हैं उन्हें वह ट्रीटमेंट मिल जाए। यही मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा। आपका यह रेलवे बजट तो पास होना ही है जिससे पर्यटन उद्योग से होने वाला लाभ वहां के लोग उठा सकें और पर्यटक भी यात्रा कर सकें। साथ ही गोल्डन टैपल एक्सप्रेस ट्रेन के लिए भी कई बार बात हुई है कि हिंडन सिटी, जो कि राजस्थान में अनाज की सब से बड़ी मंडी, वहां पर यह ट्रेन रुकती नहीं है, जबकि बाहर से प्रतिदिन व्यापारी वहां आते हैं और जाते हैं, लेकिन इस ट्रेन के वहां न रुकने से उनको असुविधा होती है। इसलिए यह आवश्यक है कि गोल्डन टैपल एक्सप्रेस ट्रेन वहां पर रुके जिससे कि वहां के लोगों को सुविधा हो सके। साथ ही एक देहरादून एक्सप्रेस ट्रेन हमारे यहां चलती है। दो स्टेशन ऐसे हैं जहां से प्रतिदिन हजारों यात्री ट्रेन में बैठते हैं। नारायणपुर टटवारा और तिलोदा, इन दोनों स्टेशनों पर यदि देहरादून एक्सप्रेस का स्टॉपेज कर दिया जाता है तो वहां के यात्रियों को इससे बहुत सुविधा हो जाएगी। साथ ही मैं मंत्री महोदय का ध्यान ट्रेन में आने वाली कठिनाइयों की ओर दिलाना चाहता हूँ। एक तो ट्रेन के अंदर सैकंड और फर्स्ट क्लास एसी डिब्बों में जो बैडरोल होते हैं, वे बिल्कुल साफ नहीं होते हैं। उनकी ठीक प्रकार से धुलाई नहीं होती है। अब पता नहीं वहां का क्या सिस्टम है। इसके लिए बार-बार चर्चा भी होती रही है लेकिन उसमें कोई सुधार नहीं हुआ है। आप आश्वासन तो दे देते हैं लेकिन सिस्टम में कोई सुधार नहीं हो पाता है। उनकी जो सफाई करने वाला होता है या जिसको टेंडर दिया जाता है वह उनको वैसे ही पानी से निकाल कर ले आता है और उनमें गंदगी वैसे की वैसी ही रहती है, उसमें कोई सफाई नहीं होती है। अब इसमें आपने एक और परिवर्तन कर दिया है। यात्रियों को गंदगी का पता ही नहीं चले इसलिए बैडरोल नीले रंग के चालू कर दिए हैं। मंत्री महोदय, रेलवे द्वारा इन बैड रोल्स की धुलाई का पैसा दिया जाता है, लेकिन फिर भी सफाई नहीं होती है और इसके लिए आप कई बार आश्वासन भी दे चुके हैं कि अगली बार सुधार होगा, लेकिन मुझे तो उसमें कोई सुधार दिखायी नहीं दिया। इसलिए इस ओर भी ध्यान

देने की आवश्यकता है। साथ ही खान-पान की व्यवस्था के बारे में कहना चाहता हूँ। खान-पान की व्यवस्था राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस में तो ठीक है, लेकिन दूसरी ट्रेनों में ठीक नहीं है। मंत्री महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि दूसरी ट्रेनों के अंदर भी पोष्टिक और स्वास्थ्यवर्द्धक भोजन मिल जाए तो यह अच्छा रहेगा। मैंने सुना है कि खान-पान की व्यवस्था आप प्राइवेट पार्टियों को दे रहे हैं। पहले तो रेलवे वाले फिर भी डरते थे लेकिन इससे तो ऐसा लगता है कि प्राइवेट वाले बिल्कुल ही नहीं डरेंगे, क्योंकि उनको कभी कोई डर नहीं रहता। इसलिए मेरा यह कहना है कि खान-पान की व्यवस्था में सुधार किया जाए। साथ ही कई बार ऐसे भी होता है कि रेलवे के डिब्बे के कर्मचारी, सफाई करने वाले कर्मचारी स्टेशनों पर ऐसे ही बैठे रहते हैं और रेल का डिब्बा वैसे ही गंदा पड़ा रहता है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि रेलवे सुविधा देने के लिए, क्योंकि आज यातायात का सुरक्षित साधन लोग रेलवे ही मानते हैं, क्योंकि हवाई जहाज भी आजकल क्रेश हो रहे हैं, बसों के भी एक्सीडेंट हो रहे हैं, हालांकि ट्रेनों की भी आजकल दुर्गति हो रही है और एक्सीडेंट के केसेज बढ़ रहे हैं, इनके बढ़ने के क्या कारण हैं, यह मंत्री महोदय बताने का कष्ट करें और इसको रोकने के लिए आप हमेशा नई टेक्नोलोजी लाते हैं और कहते हैं कि अगली बार कोई एक्सीडेंट नहीं होगा, लेकिन देखने को मिलता है कि आए दिन एक्सीडेंट्स बढ़ रहे हैं। इसको रोकने के लिए रेल मंत्री महोदय आप ऐसी व्यवस्थाएं करें और नई टेक्नोलोजी लाएं जिससे कि रेल यात्रा और अधिक सुरक्षित बन सके। साथ ही मैं रेलवे के अंदर चिकित्सा व्यवस्था के बारे में कहना चाहूंगा। ट्रेनों में एलोपैथिक चिकित्सा तो उपलब्ध है लेकिन हिन्दुस्तान की आयुर्वेदिक पद्धति के चिकित्सकों को भी आप रखें ताकि जो आयुर्वेदिक ट्रीटमेंट लेते हैं उन्हें वह ट्रीटमेंट मिल जाए। यही मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा। आपका यह रेलवे बजट तो पास होना ही है क्योंकि जब इसे लोक सभा ने पास कर दिया है तो हम तो इसे पास कर ही रहे हैं, लेकिन हमारी आशा है कि हम जिन बातों की चर्चा सदन में और आप से करते रहते हैं, उन को आप टालें नहीं। विशेष रूप से धौलपुर से गंगापुर रेलवे लाइन की चर्चा कई बार होती रहती है, उसे आप आने वाले समय में स्वीकृति दें, यही मैं कहना चाहता हूँ। जय हिंद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Prasanta Chatterjee. You are a new Member. So, this is your maiden speech. ...*(Interruptions)*... But it does not mean that you can go on speaking. Your Party has got 12 minutes. Please try to be within that limit because I do not want to ring the Bill.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE (West Bengal): I will try. ...*(Interruptions)*... Madam, I have seen the Appropriation Railway Bill passed by the Lok Sabha. I would like to draw the attention of the hon. Minister that just at this time a very serious movement of passengers is going on for a passenger train linking between Assam and Bengal - between Mainaguri and Jogidobha. A number of meetings and seminars are being held in that part of the country. I would like to draw the attention of the hon. Minister to this. Though it is a fact that freight tariff and passenger fares are increasing, the number of commuters and earnings of the Railways are increasing daily; the problems of the ordinary commuters, the problems of

the office-goers, the problems of the women and students are also increasing a lot. I do not know whether the hon. Minister is aware of the problems of the metropolitan cities. We have seen the problems of the ordinary commuters and the way they travel in trains in Calcutta. The ordinary coaches in the passenger trains do not have lights, causing security problems. Then the number of ordinary coaches is required to be increased. Madam, the new trains are being introduced on regular basis. But the condition of the tracks is not being improved as a result of which many accidents are taking place. Then there is the problem of signalling. This is also a cause of many accidents that are taking place in many parts of our country.

Madam, I would like to make a mention about the commitment made by the Railways long back. I was the Mayor of Calcutta for ten years and I had been associated with the metropolitan city and its Corporation since 1965. Some 15 years back, when the Railways introduced passenger train service between Naihati and Budge-Budge under in Sealdah Division, they promised to construct a railway station at Tangra, an industrial belt. Madam, although 15 years have passed, no action has been taken by the Railways to fulfill their commitment. Then, the Railways agreed and said that a techno-economic survey for a railway line between Naihati and Budge upto Bandel would be done. There was a request to extend the railway service from Naihati to Bundel. The Railway Minister informed me that a techno-economic survey had been ordered. But I have not heard anything about this from the Railways. I would like to inform the hon. Minister that Kolkata is a big city, a metropolitan city.

In the southern part of Kolkata, there is no reservation and booking office. The Railways should seriously consider setting up of a reservation-cum-booking office in the southern part of Kolkata. I would also like to draw the attention of the hon. Railway Minister that accidents are increasing in the Calcutta Underground Metro Railway System. If the Railways construct two or three foot overbridges, many of the accidents that are taking place could be averted. With the limited funds, pedestrians foot overbridges can be constructed; it is a dire necessity in many areas of Kolkata.

I also draw the attention of the hon. Railway Minister to some of the problems being faced by the people of Kolkata and West Bengal, particularly, in regard to railway link between Assam and West Bengal. With these words, I thank the Deputy Chairman.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Finished? Thank you very much. I think you are the first Member who has not taken more time taking advantage of maiden speech.

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal) : Madam, you don't underestimate him. Later on, he will make up for this in other debates.

THE DEPUTY CHAIRMAN: If I am not sitting in the Chair, you will be here. Then, you have to control. Now, the Business Advisory Committee has not taken any decision that we should sit beyond 5 o' clock. So, we have to finish our speeches and the reply should be over within that period. Now, Mr. Virumbi. You have eight minutes, Mr. Virumbi.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (TAMIL NADU): Madam Deputy Chairman, I am glad, our democracy has started functioning again the way in which our people wants it to function, after a long gap of one week.

Madam, in our House, the discussion on the Appropriation Bill, is usually utilised by us to express our views with regard to the requirements of the people of our respective States. So, I want to say something in that direction. As far as Tamil Nadu is concerned, out of the total railway line, broad gauge constitutes only 30 per cent; the remaining 70 per cent is in the metre gauge. Compared to other States, we are suffering a lot because of metre gauge. So, to keep the development on par with other States, what we require is that, more attention should be paid to gauge conversion -- from metre gauge to broad gauge. For that, there are two ways. The first one is: the amount that has been allocated should be spent only for that purpose. The second one is: I hope the hon. Minister will generously release more money to the State of Tamil Nadu, because it is lagging behind. At the time of presenting the Railway Budget, the hon. Minister said that he had allocated money scientifically. If that is true, he has to allot more funds to Tamil Nadu because we have got more metre gauge line and we need funds to keep pace with other States. The people in the southern part of Tamil Nadu are suffering a lot because majority of the line is metre gauge. It has to be doubled. The reason is: the Special Economic Zone is on the anvil in the southern part of Tamil Nadu near Nanguneri. The next point is the Sethusamudram project is under the active consideration of the Government of India. By the time it comes, actually, the transportation system should be developed to keep pace with it.

Thirdly, the important tourist centres are only in the southern districts of Tamil Nadu. Fourthly, a High Court Bench is going to be

opened at Madurai. Therefore, I demand that the single line system should be converted into double line system. Secondly, there should be a Shatabdi Express. From Madurai to Chennai, there is a morning train. But from Chennai to Madurai there is no morning train. Earlier there used to be one. But that had been discontinued. Therefore, I feel that instead of an ordinary train, a Shatabdi train should be introduced between Chennai and Madurai. It should start early in the morning, at 6.00 a.m. or 6.30 a.m., so that the people can reach Madurai by 1 o'clock. Then, I come to level crossing number 1, 2 and the Stanley Bridge at Chennai. Madam, two MPs have assured the Railways that they would contribute Rs. 1 crore each from their MPLAD funds. That means, they are ready to contribute Rs. 2 crores. If an equal amount is contributed by the Railways, it would come to Rs. 4 crores. If, still, more amount is required, we will find resources from other areas. Therefore, I feel that level-crossings number 1 and 2, and also the Stanley Bridge should be given more importance by the Railways to see that it is implemented as early as possible.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI (Kerala) : Mr. Virumbi, will you please yield for a minute?

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Okay.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI: Madam, the hon. Member just now said that two MPs are ready to contribute Rs. 1 crore each from their MPLAD funds. But I would like to invite the attention of the hon. Minister that there had been instances when MPs were ready to contribute from their MPLAD funds, for the improvement of certain stations in Kerala, but the Railways rejected it.

THE DEPUTY CHAIRMAN: It is not the decision of the Railways to reject. ...*(Interruptions)*... Since I chair that Committee, I can tell you the fact. Even the former Minister of Railways, Shri Ram Naik, once came to me and asked me that we should allow the Members of Parliament to contribute for building wicket-gates. I said that I had no problem, but the whole problem was as to who was going to man them. We cannot give money for recurring expenses. So, that is the problem. If you have any specific example where the Railways had rejected, please let me know. But not now. Let Mr. Virumbi make his speech.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI: Madam, some MPs were ready to contribute for the improvement of some stations; the Railways said that they would do it on their own. But they did not do anything.

THE DEPUTY CHAIRMAN: If you have any such example, you kindly write to the Committee. We will discuss it with the Railways. The Railways can never reject. Even if you give them one rupee, they will accept.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI: They said that they would themselves do it itself. But they did not do it.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You please give me the details.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Madam, I told you just now that two MPs have assured that they would contribute Rs. 1 crore each for the level-crossings number 1, 2 and the Stanley Bridge. If an equal amount is contributed by the Railways, the total comes to Rs. 4 crores. If we still need some more money, we can find it from other sources. It should be given due importance. Then, at Coimbatore, the foundation stone has already been laid for the Ondipudur overbridge, the Velankurichi overbridge and the Sungam bypass overbridge. But the work has not started so far. These works should be taken up immediately and we should see that they are completed as early as possible. Then, there is no proper upper-class waiting room at the Coimbatore Railway Station. That has also to be looked into. Also, Madam, the Trichi Ponmallai workshop is getting less orders.

They say that manpower is in excess, so they want to remove people from the Ponmallai Workshop. I want to say that there is a possibility for construction of wagons and there is a possibility for construction of the passenger coaches also. Passenger coaches and wagons are already being manufactured, but their number is very less. This point should be taken into account. I want that this Workshop should be converted into a manufacturing plant, like an Integral Coach Factory. Orders for construction of passenger coaches and wagons should be placed with the Ponmallai Workshop, to prevent VRS or compulsory retirements. Already, the employees are very panicky. All the incentives have been stopped. The workers are suffering a lot. If possible, the Minister can come and visit the workshop and see for himself how the people are suffering.

Then, regarding Vettupalayam, I would like to say that there is one bridge which has to be widened. In Shaktinagar, one no-man bridge is there. It should be constructed in a proper way, either in the form of an over-bridge or as per the wishes of the people there. He must see to it that that bridge is also constructed properly.

Then, Madam, regarding Kanyakumari, I would like to say that even though it is a tourist spot, no proper workshop is there to attend to repair works. During his speech, my hon. colleague, Prof. Sankaralingam, had requested for construction of a workshop. I think, the hon. Minister had also given an assurance for the same. I hope that assurance will be honoured and some workshop will be built in Kanyakumari.

Madam, as far as the Rail Transport System in Delhi is concerned, the Centre is giving hundred per cent contribution. But, in Tamil Nadu, the State's contribution is 50 per cent and the Railways contribution is 50 per cent. Therefore, when we are able to contribute so much, we expect more from the Central Government. We want that for other projects in Tamil Nadu, the Government should give more contribution.

Madam, a new policy, that is, to abolish the first class coaches, has been adopted recently. The other options are: I AC, II-tier AC and III-tier. Madam, first class system should not be abolished because the people who suffer from bronchitis and sinus, and new-born babies and mothers, suffer a lot, while travelling by AC coaches. It is a ground reality. They want to travel comfortably. If first class coach is not there, then, they would have to travel by A.C. coaches and there is no other alternative. Some of them cannot travel by IInd class. Therefore, I request the hon. Minister to reverse the policy of abolishing the first class coaches. It should be continued; it should not be discontinued. This is my request.

Madam, I don't want to go into all the issues because this is an Appropriation Bill, and you have already directed me to wind up. So, I request that the Railway Department should concentrate on the issues mentioned by me and try to implement them. I hope the Minister will take this fact into consideration that there is a lack of broad-gauge lines in Tamil Nadu. He should concentrate on allocating more funds to the projects in Tamil Nadu. With these words, I conclude. Thank you.

श्री श्यामलाल (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदया, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है, मैं उसका समर्थन करते हुए अपने जनपद की कुछ मांग यहां प्रस्तुत करना चाहता हूं। महोदया, हमारे जनपद जौनपुर से जिला गाजीपुर में अवस्थित ओढ़यार जंक्शन है, जिसकी दूरी 62 किलोमीटर है और इस खंड का निर्माण 1902 में किया गया था। आज इसे 100 वर्ष पूरे हो चुके हैं। जब इस रेल खंड का निर्माण किया गया था, उस समय इस क्षेत्र में आवागमन के लिए और कोई साधन नहीं था और वही स्थिति आज भी वर्तमान में है। इसमें मुख्य बात यह कहना चाह रहा हूं कि ब्रिटिश काल में इसका महत्व था और जनमानस की समस्याओं के निदान के लिए इस रेल खंड का निर्माण किया गया था। वर्ष 1977 के बाद जब यह प्रस्ताव रखा

गया कि इसका ब्रॉड गेज में परिवर्तन कर दिया जाएगा तो इससे बड़ी समस्याएं बड़ी। ब्रॉड गेज होने से इसका सीधा संबंध जौनपुर और औदियार के बीच बड़ी रेल लाईन से हो जाएगा जिससे वहां औद्योगिक विकास में फायदा होगा और आवागमन के लिए उस क्षेत्र की जनता की समस्याओं का निदान हो जाएगा। लेकिन वहां पर इसके विपरीत हुआ। यह हुआ कि जहां पर 10 डिब्बे चलते थे वहां पर 5-6 डिब्बे कर दिए गए। बाद में दो डिब्बे किए गए और आज वहां पर एक ही डिब्बा चल रहा है। इसमें हमें यह कहना है कि रेल का इंजन वही चलता है, डिब्बे में गार्ड वही चलता है, क्लीनर चलता है और ड्राईवर भी वही चलता है, लेकिन जब एक डिब्बा चलाया जाता है तो वह कभी सुबह चलता है कभी दोपहर को चलता है। इसके आवागमन का कोई निश्चित समय भी नहीं है। इसमें घाटा तो होना ही है और उसमें घाटा हो रहा है। इससे आवागमन की भीषण समस्या हो गई है। उसके बारे में हमने एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव भी आपके सामने रखा था कि इस रेलवे लाइन का परिवर्तन ब्रॉड गेज में कर दिया जाए ताकि जौनपुर और औदियार से सीधा संबंध हो जाए क्योंकि वाराणसी से गोरखपुर होते हुए वहां ब्रॉड गेज में परिवर्तन हो गया है, इधर जौनपुर में भी सारी रेल लाईनों का ब्रॉड गेज में परिवर्तन हो गया है। इससे सीधा संबंध हो जाने के कारण औद्योगिक विकास बढ़ेगा और हमारी समस्याओं का हल हो जाएगा। लेकिन हमें आज मालूम हुआ है कि जो एक डिब्बा चल रहा था उसको भी खत्म करने की बात चल रही है, उस रेलवे लाइन को उखाड़ने की बात चल रही है। जब इस मामले को हमने पिछले सत्र में उठाया था तो उसका सर्वेक्षण भी हुआ था और इसका एस्टीमेट 116 करोड़ 65 लाख का आया था। इसमें मैं यह कहना चाह रहा हूं, कि उस क्षेत्र की समस्याओं को देखते हुए इस रेलवे लाईन का ब्रॉड गेज में परिवर्तन किया जाए और जब तक यह परिवर्तन नहीं होता है उस समय तक पहले की तरह जितने डिब्बे चल रहे थे उतने डिब्बे चलाए जाएं ताकि लोगों को यात्रा में सुविधा हो।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं जो रेलवे विभाग में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के आरक्षण के विषय में है। भारत की रेल के जितने मंडल हैं, जितने भी जोन हैं अगर उनका लेखा जोखा प्रस्तुत किया जाए तो आरक्षण पूरा नहीं है। काफी दिनों से भर्ती नहीं हो रही है। ऐसी स्थिति में जहां आरक्षण पूरा नहीं है वहीं पर एक समस्या और भी है। श्रेणी-ए और बी की सेवाओं में शैड्यूल्ड कास्ट के लिए सीधी भर्ती में 15 प्रतिशत का आरक्षण है और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लिए साढ़े सात प्रतिशत आरक्षण है। लेकिन श्रेणी -सी और डी की केन्द्रीय सेवाओं में हर एक विभाग में लोकल स्तर पर स्टेटाइज आरक्षण है। मैं गोवा का उदाहरण प्रस्तुत करना चाहता हूं। वहां पर शैड्यूल्ड कास्ट के लिए केन्द्रीय सेवाओं में दो प्रतिशत का आरक्षण है सीधी भर्ती में और शैड्यूल्ड ट्राइब्स के लिए एक प्रतिशत का आरक्षण है। लेकिन इससे भी बड़ा मजाक यह है, कि सीधी भर्ती में तो आरक्षण यह है लेकिन वहां प्रमोशन में 15 प्रतिशत और साढ़े सात प्रतिशत है। मैं यह चाहता हूं कि केन्द्र की सेवाओं में हर एक विभाग में और रेलवे में श्रेणी -सी और डी की सेवाओं में 15 प्रतिशत और साढ़े सात प्रतिशत का आरक्षण सीधी भर्ती में भी सुनिश्चित किया जाए। महोदय, मैं एक और उदाहरण देना चाहता हूं कि रेलवे विभाग में शैड्यूल्ड कास्ट के कर्मचारियों और अधिकारियों के साथ सदैधानिक न्याय नहीं होता है। जनरल मैनेजर की जितनी पोस्ट हैं उसमें आप देखेंगे तो कोटा पूरा नहीं है। जो डी.आर.एम. होते हैं उनमें भी कोटा पूरा नहीं है। इस ओर भी माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। मैं एक और बात नाम लेकर बतलाना चाहता हूं कि मि. राम जो वर्क्स मैनेजर थे डी.एल.डब्ल्यू. में उनका जब डी.आर.एम. के लिए प्रमोशन आया और इसके लिए 50 वर्ष की उम्र

सुनिश्चित की जाती है, लेकिन जिस समय उनके प्रमोशन की बात आई तो हाई स्कूल के सर्टिफिकेट में उनकी उम्र दो साल बढ़ा दी गई। जब वह वर्ष खत्म हो गया, उनका टेन्योर खत्म हो गया, उनका प्रमोशन सीमा खत्म हो गई तब उनके हाई स्कूल की सर्टिफिकेट में करक्शन कर दिया गया। मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि उस अधिकारी के प्रति बहुत अन्याय किया गया है। जिन लोगों ने ऐसा षडयंत्र किया है, उनके विरुद्ध आप जांच करवाइये। उस अधिकारी के साथ अन्याय इस समय नहीं हुआ है, पहले हुआ है। अगर उसके साथ अन्याय नहीं किया गया होता तो वह आज रेलवे बोर्ड का चेयरमैन होता। उसका डिमोशन करके आज उसे आरडीएसओ लखनऊ में तैनात किया हुआ है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि आप रेलवे में अनुसूचित जाति, जनजाति के कोटे को पूरा करवाने की कृपा करें।

तीसरी बात, मैं जौनपुर जनपद के बारे में कहना चाहता हूँ। जौनपुर के काफी लोग मुम्बई में और दूसरे प्रदेशों में रहते हैं। वे मुम्बई में और अन्य स्थानों पर नौकरी करते हैं। वे लोग वहां से जीविकोपार्जन के लिए दिल्ली में आते हैं या दूसरे स्थानों पर जाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि आप जौनपुर जनपद से कुछ सीधी ट्रेनें मुम्बई के लिए चलाने की व्यवस्था करें। जौनपुर से इलाहाबाद की जो रेलवे लाइन है, वह काफी पुरानी हो चुकी है। मेरा निवेदन है कि आप उस रेलवे लाइन का रिप्लेसमेंट करवाइये। जौनपुर से दो ट्रेन मुम्बई के लिए चलने लगे तो उस क्षेत्र की जनता को बड़ा फायदा होगा। जौनपुर में दो बड़े रेलवे स्टेशन हैं। एक मंडारी रेलवे स्टेशन है और दूसरा सिटी रेलवे स्टेशन है। दोनों तरफ से मुम्बई जाने के लिए व्यवस्था है। लेकिन वहां का जो वैटिंग हाल है वह बहुत खराब हालत में है, उसमें कोई बैठ नहीं सकता है। उसके बारे में मैंने पहले भी लिखकर दिया है। वहां पर बिजली की व्यवस्था नहीं है। सिटी रेलवे स्टेशन पर जेनरेटर की व्यवस्था नहीं है। हमने सिटी स्टेशन के लिए जेनरेटर की डिमांड की थी। मेरा अनुरोध है कि सिटी रेलवे स्टेशन पर जेनरेटर की व्यवस्था होनी चाहिए। इन सारी बातों के बारे में कार्यवाही होनी चाहिए। माननीय मंत्री जी वहां की समस्याओं से परिचित हैं। वे भी उधर के रहने वाले हैं। हम भी उनके पड़ोसी हैं। हमारी समस्याओं का समाधान इनके समय में नहीं होगा, तो फिर वह कभी नहीं हो पायेगा। इन्हीं बातों के साथ मैं रेलवे बिल का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Drupad Borgohain. But before you speak Mr. Borgohain, I would like to make a small announcement. I think it is not proper to send the names half-way through the discussion on a particular subject, because it makes our working very difficult. We give certain priority numbers to the Members who give their names, at the beginning of a discussion, as to who will speak first, second, third, fourth, fifth and so on. But, in between the discussion, the names come in. If an hon. Member wants to speak, he should decide whether he wants to speak or not in the beginning, and give his name at that time itself. But what happens is that suddenly they come and give their names during the discussion. Now, for example, Shri Gandhi Azad gave his name in the beginning, and I had put him at a much higher place, but, the unfortunate thing is that after adding these names, now his name stands at the tenth

place. This is not fair. From now onwards, I will go by first-cum-first-serve basis. Those Members who give their names late, they will have to wait for their chance to speak, because, there should be some procedure; there should be some discipline. Everybody knew that we are going to have a discussion on the Railway Appropriation Bill. The Whips of every political party should have taken upon themselves to give the names of the Members at one time. Now, I have got some names from the AIADMK Party just now. I have got some other names just now. Mr. Javare Gowda gave his name very late. This is not proper. So from next time, please give your names at the very first instance. From now on, I want the names of the Members to be received at the beginning of a discussion and I will list the numbers at that time, and, accordingly we will call, because this sort of practice really jeopardises the whole working. If you see this list, you will find as to how many times I have rubbed and changed the names. Now, Mr. Borgohain, you can speak. This was not for you only. This was for everybody. Your name came early.

SHRI DURUAP BORGOHAIN (Assam) : Madam Deputy Chairman, thank you very much for giving me a chance to speak few words on the Appropriation (Railways) Bill. The Railway Budget has been passed without much discussion because of constraint of time. Now, the Railway Appropriation Bill has come and it is also to be passed. But, before we pass this Appropriation (Railways) Bill, I would like to bring a few things to the notice of the hon. Railway Minister. Actually, in this Budget, there is no direction, and it is anti-poor.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI K. RAHMAN KHAN) in the Chair]

The common people travelling on the Railways have been attacked through the Budget. We have seen that the railway fare has been increased only in the case of the second class travelling public. The first class and other classes, wherein the rich people travel, have not been touched. Sleeper charges have also been raised in such a manner that the budget of the common travelling public has been adversely affected.

After making these general remarks, I would like to thank the Railway Minister for paying heed this time to the demands made by the people of the North-Eastern region. His predecessor did not do so.

Last Sunday, the Prime Minister, along with the Railway Minister went to Dibrugarh in Assam to lay the foundation-stone for a bridge there. Sir, I do not understand the logic behind laying foundation stones. I do not

think, merely laying foundation stones will help the area. Previously, during the time of the United Front Government also, the then Prime Minister had gone there to lay the foundation stone for the Bogibil Bridge. This time again our Prime Minister had gone there for the same purpose. In future also, when a new Prime Minister comes, he will also do the same thing. Such laying of foundation stones will not help in actual practice. When the Railway Minister visited the area, MPs from the North-Eastern region had a meeting with him. We requested him to expedite the construction of the Bogibil Bridge. Previously only Rs.5 crores per year were being allotted for its construction. The total cost of this bridge is expected to be Rs.1,000 crores. If every year only Rs.5 crores are allotted, it will take at least 200 years for its completion. That means, it will not come up during our lifetime. This time, perhaps, the hon. Minister has taken it up seriously and maybe Rs.25 crores, or even Rs.40 crores may come from his coffers. There are two link lines also, to be built, or need improvement. One is only 40 kilometres from Moranhat to Dibrugarh. There is no railway line there. Therefore, this should be constructed. That is very important. Secondly, there is another railway line which is still in metre-gauge. That is from Rangia to Murkong-chelek. This line is very much useful and Bogibil Bridge will also connect this line. That should also be converted into broad-gauge. It is very much essential not only for Assam but for whole of Arunachal Pradesh. It is running on the border of Arunachal Pradesh. If that is done, Arunachal Pradesh will get a broad gauge railway connection through this line. I hope the hon. Minister will pay heed to this demand also.

Sir, I want to know certain other things from the hon. Minister. What progress has been made in regard to the Rangia Division? It is still lying unfinished. When will it be completed. That is my question. There is another point I would like to make. I had once made a Special Mention with regard to improvement of the railway platforms of the broad gauge railway line of Assam. But the reply has come from him that it has been taken up by the Railway Board and it will be done. Unfortunately, one thing is there. In certain important railway stations, these platforms have been raised. It is correct. But in most other important railway stations, it has not been done. And they are not trying to do that. I am giving one example. That is the station in Nazira. It is the headquarters of the ONGC. Its Eastern Regional Business Centre is there. There is also a colony. It is surrounded by tea gardens. Other villages are also there. Nazira is a town. The station is there in the town. It is, perhaps, the oldest station there. The platform has not been raised there. And there is only a single line there. The reply given to

me is that only 13 people come there to board the train. It is not a fact. Sometimes, when you go there, you find no Station Master. Sometimes, you find, no tickets being issued. Such types of things are happening there. The hon. Minister may please inquire why all these things are happening there.

I have already been given the signal that my time is over. I would like to say only this to the hon. Minister. You had given me an answer. After having the answer, I am telling you these things again. So, please take it seriously and inquire into these things. Thank you very much.

SHRI RANGANATH MISRA (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, I congratulate the Railway Minister on improving the running time. There are a lot of other things which I will now narrate. I had, sometime back, in a meeting, which the Minister presided over, raised in the issue of not providing a toilet in the DMU trains. I find that there has been no improvement yet. Initially, these trains were intended to cover about 100 kilometres in one and a half hours. Now, you have extended it to four hours of running. The train stops at stations for half a minute to one minute. An elderly person does not find it convenient to get up and come out by the time the train is due to leave. Not easing oneself for about four hours for an elderly person is very difficult. I had actually two petitions from two commuters who suffered--one failed to get up in the train and the other had an injury. Both of them have been sent to the court for being treated as writ petitions. I would not like you to contest unnecessarily. You should, probably, help and see that at least one toilet is provided per train. These are all open carriages and one can move from one carriage to another. If this could be done, there would be substantial relief and the commuters would find it convenient.

The Railway hotel at Puri is not improving. At one point of time, you had taken a decision that you would close it down. It has historical value, apart from its running of business. The one that was at Ranchi was closed down. This is the only hotel owned by the Indian Railways which is working. It has been there for almost 70 years now. Very important persons had come and stayed there. The railway authorities had accommodated them to the best of their capacity and ability. Special rooms have also been named in their memory. I would make a request to you and suggest that the railway authorities look after the hotel and adequate improvements be undertaken.

Sometime back, I had written to you and you had given a reply about the railway station at Abu Road. It takes two lakhs of passengers a year on account of the Mount Abu, institutions that are running there some of the schools that are located there, but the railway platforms are not being properly maintained. From your letter, I thought, improvement would be done. I recently went that side. I did not find any improvement at all. On the other hand, one of the platforms has been broken, and it is without repairs.

I had written to you, sometime back, about providing a through train from the east west side to Bhopal. In the absence of an appropriate connection, passengers find it difficult; particularly, students who come from Orissa side to Bhopal, find it very inconvenient. Earlier, two bogies were being attached. It has now been reduced to one. I request that either a whole train should be provided, or at least one more bogie should be attached.

One of my friends mentioned about the Kapurthala Coach Factory. I went there last year. I found that adequate employment was not being provided to the employees, and the Railway Officer who was incharge pointed out that a number of working hours were lost on account of the fact that adequate provision was not being made for taking full work. If it is a fact, this should not happen. Our coaches require improvement. New coaches should be provided. Employment can also be streamlined.

Puri is a great religious centre, and on account of the Temple of Lord Jagannath being located there, a lot of people keep coming and going. The Car Festival is a great attraction. During that period, about four- five lakh people come to Puri from other parts of the country. There should be adequate provision for passengers for resting. Accommodation for waiting should also be increased. A written reply had been given, a year before, to some suggestion made here, saying that that would be done. But there has not been any activity in that regard yet.

We had referred to some of the projects, which were promised to be undertaken to last year or the year before, but nothing has been done in that regard. I, therefore, request you to kindly look into the matter without delay. These are the pending projects which have not been undertaken yet. The money that is provided is not adequate, and one does not know how long it would take if, at this rate, piecemeal provisions are made and just a couple of crores are provided for these projects every time. The Daitari-

Banaspani link is one of the links which have, repeatedly, been mentioned to you and to the Ministry, and in different discussions it has also been touched. I am an occasional commuter to Cuttack and Bhubaneshwar from Delhi. I find that the quality of food that is served on the trains requires improvement, and no attention is being paid to that.

The South-Eastern Railway Zone singly earns the largest income for the Railway and, yet, adequate improvement is not being proposed and undertaken in that area for reasons best known to the authorities. Ordinarily, as a business proposition and as a commercial venture, necessary attention should be given, depending on the returns. Since this area is giving the highest returns, more investment should be made, the quality of service should be improved and scope for complaints should be minimised.

These are the normal rules that any commercial institution would follow and I see no reason why the Indian Railways should adopt a different standard of treatment in this case.

Then, we have the East-Coast Railway, which is to be located at Bhubaneshwar. This was inaugurated by the then Prime Minister and thereafter the allocation of funds to this project has gradually been reduced year after year, and no provision seems to be made this year for its development. I request you to kindly look into the matter and ensure that appropriate funds are provided for this project and an institution, which at one stage you thought of would be proper for the improvement of the area, should not be abandoned. These are the few points that I would like to suggest and request you to give them the necessary attention.

श्री गांधी आज़ाद (उत्तर प्रदेश) : धन्यवाद महोदय, सर्वप्रथम मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। मैं आजमगढ़ क्षेत्र को बिलांग करता हूँ और आजमगढ़ की जनता को मुम्बई जाने के लिए कोई साधन नहीं था लेकिन अभी हाल ही में गोदान एक्सप्रेस गोरखपुर वाया आजमगढ़ चला करके मंत्री जी ने वहाँ के क्षेत्र की समस्या का समाधान किया है जो एक स्वागत योग्य कदम है। वह ट्रेन पहले एक दिन के लिए चलाई गयी थी, अब दो दिन के लिए चला दी गयी है, फिर भी उसमें लोड अभी बहुत ज्यादा है। मैं मांग करूंगा कि सुगमता के लिए उसको तीन दिन कर दिया जाए तो अति अच्छा होगा।

महोदय, पहले लिच्छवी एक्सप्रेस में एसी फर्स्ट का कोच चलता था। उसमें हमारे बहुत सारे सांसद आज भी चलते हैं। लेकिन लिच्छवी एक्सप्रेस में एसी का कोच हटा दिया गया है। मैं निवेदन करूंगा कि उधर से चलने के लिए उस लिच्छवी एक्सप्रेस में एसी कोच लगा दिया जाए।

साथ ही साथ मऊ, आजमगढ़ से दिल्ली आने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। मैं निवेदन करूंगा कि अगर लिच्छवी एक्सप्रेस को जिस दिन वाराणसी से पूर्वा एक्सप्रेस चलती है उन्हीं तीन दिनों केवल मऊ से आजमगढ़, जौनपुर होते हुए इलाहाबाद के रास्ते से लाया जाए तो शायद हम लोग उधर से 7-8 सांसद जो आजमगढ़ से वाराणसी जाकर ट्रेन पकड़ते हैं या गोरखपुर से पकड़ते हैं, उनकी इस समस्या का निदान हो जाएगा। हम लोगों की समस्या के साथ ही साथ जनता की समस्या का भी निदान हो जाएगा।

महोदय, मऊ और मुबारकपुर दोनों बनारसी साड़ियों और हैंडलूम के लिए प्रसिद्ध हैं। जो एक उत्सर्ग गाड़ी आपने चलाई है वह छपरा से लखनऊ तक चलती है। इसमें व्यापारी इसलिए नहीं बैठते हैं कि वे औद्योगिक नगर कानपुर जाना चाहते हैं, लेकिन इसमें चलने से उनको लखनऊ में गाड़ी बदलनी पड़ती है। तो हमारा सुझाव है कि अगर उस ट्रेन को लखनऊ से आगे बढ़ाकर कानपुर तक कर दिया जाए तो इसमें कोई नुकसान नहीं होगा और ट्रेन की आमदनी भी बढ़ेगी तथा वहां के व्यापारियों की समस्या का समाधान भी हो जाएगा। साथ ही साथ निवेदन करूंगा कि हमारे क्षेत्र की जनता को हावड़ा जाने के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है जबकि हमारे यहां के ज्यादातर लोग कोलकाता रहते हैं। आपने 25 जो नयी ट्रेनें चलाई हैं उसके लिए हम आपको बधाई देते हैं। उनमें से एक ट्रेन को आपने नयी दिल्ली से हावड़ा चलाने की योजना बनायी है। अगर उस ट्रेन को जौनपुर, आजमगढ़ होते हुए छपरा से हावड़ा ले जाया जाए तो कोलकाता जाने की हमारे क्षेत्र की समस्या का निदान हो जाएगा इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि इन समस्याओं पर आप गंभीरतापूर्वक विचार करें। महोदय, साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि मऊ जनपद और आजमगढ़ जौनपुर से इलाहाबाद के लिए सीधी कोई ट्रेन नहीं है, जबकि इलाहाबाद उच्च न्यायालय है और मुकदमों में जाने के लिए आजमगढ़ से खास तौर से लोगों को बसों से जाना पड़ता है। अगर मऊ से कोई इंटरसिटी वाया आजमगढ़-जौनपुर होते हुए इलाहाबाद कर दी जाए तो वहां के लोगों की समस्याओं का निदान हो सकता है। महोदय, मुंबई से गोरखपुर, आजमगढ़, वाराणसी के लिए, क्योंकि ग्रीष्मकाल में उधर से शादी-विवाह के अवसर पर ज्यादातर वर्कर क्लास के लोग आते हैं, लेकिन सामान्य डिब्बों की कमी होने के कारण उन लोगों को बहुत ही दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, इसलिए मेरा निवेदन है कि सामान्य श्रेणी के डिब्बे बढ़ा दिए जाएं और साथ ही साथ यदि गाड़ियों का फेरा या एक-आध नई गाड़ी भी बढ़ा दी जाए तो इससे ग्रीष्मकालीन समस्याओं का समाधान हो सकता है।

महोदय, अखबारों में चर्चा है कि रेलवे विभाग में उदारीकरण के नाम पर उसका निजीकरण किए जाने की काफी जोरों से चर्चा है, जो कतई उपयुक्त नहीं है और इससे हमारे आरक्षित वर्ग के कर्मचारी ज्यादातर भययुक्त हैं। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि रेलवे विभाग, जो इस देश का बहुत बड़ा विभाग है और जिसमें बहुत ज्यादा कर्मचारी भी हैं, इसका कतई भी निजीकरण नहीं किया जाए। मैंने कई बार यह भी चर्चा में उठाया है कि रेलवे में सभी श्रेणियों में, चाहे वह प्रथम श्रेणी हो, चाहे द्वितीय श्रेणी हो, चाहे तृतीय श्रेणी हो या फिर चतुर्थ श्रेणी हो, इनमें अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का कोटा पूरा नहीं है तथा काफी बैकलॉग पड़ा हुआ है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि विशेष अभियान चला करके इन रिक्त पदों को पूरा किया जाए। मुझे आशा ही नहीं, विश्वास है कि इन सब बातों की तरफ आप अवश्य ही गंभीरतापूर्वक ध्यान देंगे। इसी आशा और प्रत्याशा के साथ मैं इस रेलवे विनियोग सांख्यिक 2 विधेयक, 2002 का पुरजोर समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

4.00 p.m.

SHRI K. RAMA MOHANA RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railways (Appropriation) Bill, 2002-03. At the outset, I would like to congratulate the Indian Railways for celebrating its 150th Anniversary. The Indian Railways is the largest passenger transport system in the world. It has got the biggest railway network in the world. But, at the same time, it is lagging far behind in the field of electrification, infrastructure, sophisticated technology and providing amenities to passengers when compared to other railway systems in the world. We are at the bottom; although we are the fourth largest economy in the world. We are far behind in the field of electrification and modernisation when compared to small countries like Switzerland, France, Japan, etc. Whether it is gauge conversion or laying of new tracks or repair of old tracks, we are moving at a snail's pace. The successive Railway Ministers have stated that it is because of paucity of funds. But if you look at it closely, it is not because of paucity of funds. It is because of lack of political will in getting the things done. I would like to make one suggestion in this regard. I would request the Railway Minister to raise bonds from the public which, I am sure, would go a long way in meeting our requirements.

We are grateful to the Railway Minister for sanctioning 'Palace on Wheels' to Andhra Pradesh in order to promote tourism in Andhra Pradesh on the lines of the train running between Delhi and Rajashtan. This would definitely give a boost to tourism in Andhra Pradesh. The Government of Andhra Pradesh is attaching the highest priority to tourism promotion as it would generate revenue and employment. It is the need of the hour. But this project is not moving ahead. I request the hon. Minister to see to it that the 'Palace on Wheels' run on wheels immediately.

We express our sincere gratitude to the hon. Minister for acceding to the request of our Government for a Multi-modal Suburban Commuters Transportation System (MSCT) which has been proposed to be completed within a year so as to ease the traffic congestion in the twin cities; the MoU for the first phase was signed recently. It is a well-conceived idea of our Chief Minister, Shri N. Chandra Babu Naidu, of giving relief to commuters in the twin cities. At the time of signing the MoU, the Minister had assured that the project would be completed within a year. But, even after more than one-and-a-half years, nothing has been done in this respect. I request the hon. Minister to look into this, expedite the work and see to it

that the project is completed, at least, before the year-end. This ambitious project had been conceived as an effective substitute for the earlier Light Rail Transit System that was expected to cost more than Rs.2,200 crores. The other point, which I had raised last year also, is that, for removal of delays in completion of various railway projects, there is a need for having the office of the Chief Engineer at Vishapatnam so that it would help him to coordinate the work relating to the various on-going projects.

Sir, the efforts that we had put in had finally yielded fruit and we had got back the Rajdhani Express to A.P.; this had been withdrawn in December, 1999. Now, the Rajdhani Express is running once a week. Earlier, it used to run twice a week. Hence, I pray that the Rajdhani Express should be run twice a week.

Sir, at this juncture, I want to mention another thing. I had requested last time also for the introduction of a new train from Secunderabad to Chennai via Mehboobnagar, Kurnool, Cuddapah since there was no train on this route, to Chennai. There is a lot of traffic on this route. I am sure, the Railways will not incur any loss; instead, they will get more revenue if they run a train on this route. Sir, Tirupati is the second richest temple in the world, after the Vatican. Because of its popularity and faith amongst the people, many North Indian people visit Tirupati now, especially during the Brahmotsavam. Hence, there is every justification for the introduction of a new train from New Delhi to Tirupati via Guntakal, if not daily, at least, thrice a week. I hope the hon. Minister will seriously look into this and do the needful.

Sir, I also request for the introduction of a Shatabdi Express from Vijayawada to Secunderabad, because the South Central Railway is already computerised. I had already made a request for this. The hon. Minister may kindly look into this immediately.

Sir, there used to be 24 pairs of suburban trains between Faluknuma and Bolaram in 1966, i.e., at the time of the formation of the South Central Railway. Instead of increasing the number of suburban trains, you have reduced them to six pairs, even after gauge conversion! Hence, I request you to see to it that the status that existed in 1966 is restored.

I now come to accidents that occur at unmanned railway crossings. I need not enlighten the hon. Railway Minister on this, since he himself is very well aware of the number of accidents that have been taking place at unmanned railway crossings. There was also a proposal from the

Railways that MPLADS funds could be utilised for construction of railway crossings, etc. I do not know what has happened to that proposal. In the current Budget, the Minister has given very little importance to that proposal. Hence, I request him to look into this and provide sufficient funds so as to construct gates at railway crossings, on a war-footing. Of the new trains, which have been introduced in 2002-03 Budget, very few trains have been given to the State of Andhra Pradesh. I request the hon. Minister to take steps to introduce more trains, since the demand is more from the people of the State and, I am sure, not a single route would be unviable if the hon. Minister introduces new trains. So far as accidents are concerned, I submit that even after the Khanna accident, it seems that we have not learnt any lesson. Accidents are taking place as usual and the life and property worth crores of rupees is going down the drain. For this, the Railways have to recruit efficient people at the initial stage itself. The Railways have to have an effective and efficient management system to avoid accidents. With the help of IT, they should also replace obsolete technology with the latest one.

Then, Sir, there is no security to passengers travelling in trains. The Railways have started posting commandos on some of the east-bound trains, but not on other trains, for reasons best known to the Minister. I don't know how the Minister can ensure the safety of the passengers by just posting one or two constables on a train. I demand that the Railways should post commandos, along with police constables, on all the trains in order to avoid theft, robbery and other incidents on the trains.

Sir, hygiene is another area on which we have to lay special emphasis on. Though the Minister is trying to do something in this direction, it is not sufficient. We have to lay special emphasis on hygienic conditions at railway stations and on trains. We should also educate the people about it through advertisements on close-circuit television sets at the railway stations and through the print and electronic media.

Sir, the Minister has dropped the idea of creating a new railway zone which has been pending since 1997. I don't know the reasons for this inordinate delay. The creation of new railway zones would definitely ease the pressure on the existing zones and pave the way for smooth and efficient functioning of the system. If they are facing financial constraints, then they should allow the private people to raise bonds from the public so as to meet the requirement.

Finally, Sir, I would like to bring to the notice of the hon. Minister that the requests of Members of Parliament for confirmation of tickets are not being acceded to. Nowadays, people have stopped coming to us because there is no validity for our requests for confirmation of tickets, in the Railway Ministry. Hence, I request the hon. Minister to accede to the requests forwarded by Members of Parliament. I also request the hon. Railway Minister to have a separate quota at the counter, as we have here in the Parliament premises.

Sir, my final request is this. Catering in Parliament is being run by the Railways. I am a Member of the Food Management Committee, and we want to serve quality food to Members of Parliament. So, I request the hon. Minister to give special emphasis on serving good food to Members of Parliament.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, with your permission, can I add one point here? Sir, the South Central Railway has always been earning profits for the Railways. As a Member of Parliament, I have been seeing this. For the last eight years, the South Central Railway is earning profits, but those profits are not being spent in Andhra Pradesh; they are being diverted to other places. Sir, the hon. Minister of State in the Ministry of Railways, Shri Digvijay Singh, knows about Hyderabad very well. About 60000 railway employees who are staying in the Secunderabad area are living in a horrible condition. I have raised this issue a number of times in this august House. I request the hon. Minister to look into the grievances of these employees. They are living in a horrible condition. The roads and the drainage system are not good. There is scarcity of drinking water and they are living in dilapidated houses. Kindly visit that area once and do the needful; because they are the people who are earning profits for the South Central Railway.

SHRI RAMACHANDRA KHUNTIA (Orissa): Sir, on behalf of the Indian National Congress, I rise to oppose the Appropriation (Railways) Bill, presented by the hon. Minister for Railways. The Budget lacks both dynamism and direction. This Budget shows that the financial condition of the Railways is going from bad to worse. It is *status-quoist*, lack lustier on imaginative exercise. The hike in freight rates would have an adverse impact on essential commodities and would hurt the common man, and would affect the industries. So, this Budget is not for the passengers, not for the common man and not for the backward States like Orissa. It is a Budget, maybe adequate to keep the Ministers and the Ministry just to manage the show.

Indian Railways are the lifeline of the nation. They have been prime movers to the economy and the society of the Indian sub-continent. It has the distinction and pride of being one of the largest railway systems in the world. In the process, Railways have become the symbol of our integration and strategic instrument for enhancing the country's defence preparedness. Indian Railways occupy a place of pride in the growth and development of the nation.

The Railway network has 63,028 kms. covering 6,853 railway stations. It is transporting about 30 million passengers and more than one MT of freight daily with the help of 1.5 million employees. The assets of the Railways are now Rs.63,341 crores. I am sorry to say that the railway lines are not given equally to all the States. If you go through the details, we will see that the increase in route length between 1999-2000 was only 0.6%. That means, while we say that Railways are completing 150 years of its existence, we have not been able to provide to all States, at least, the block headquarters. In some States like Arunachal Pradesh, which has one km. of rail track, Jammu and Kashmir has 96 kms. of rail track, Manipur has 1 km, Mizoram has 2 kms, Nagaland has 13 kms; Tripura has 45 kms, Uttaranchal has 356 kms, Jharkhand has 1,797 kms, Delhi has 200 kms; Kerala, Himachal Pradesh, Chhattisgarh, also got very less share in rail tracks. I don't want to name the States which have got more railway lines for various reasons. Only a small number of big States have the lion's share in the railway lines. I suggest that this Government should also take a rational decision so that other States, who don't have railway lines also get equal share in the railway facilities.

The money allocated, at present, to the new railway lines is very much negligible and it is not according to the requirement. Now the railway expenditure is based on two principles: one, the State population, two, the revenue generation on the existing railway lines. Both the principles will help only the developed States to get more share in the Railway Budget and not the backward States. It will not help the backward States where there is no railway line, where comparatively the population is small. This will also increase the regional imbalance and serious discontentment will be there among the backward and under-developed States.

Even accepting the same principle, the Government has completely failed to fulfil the hopes and aspirations of the people of the country so far as the railways are concerned. As we all know, ports, railways, transport and railway lines are the main infrastructure for attracting investments and

for setting up of industries. Unless and until ports are developed, and the railway lines are connected from the mining areas or industries to the ports, our country can't attract investment. I can cite one glaring example from Orissa. The Surface Transport Ministry, the Government of India, the Paradip Port and the Railways signed an agreement with the Asian Development Bank to get Rs. 700 crores to mechanise the coal handling plant at Paradip, which would facilitate for exporting 10 MT of coal per year. The coal handling plant has been completed two years ago, but the railways are not able to complete the developing work from Talcher to Paradip via Cuttack with two bridges over Mahanadi and Birupa. As a result, the target of coal export could not be achieved. Hence, the Government is losing thousands of crores of rupees, both in railways and surface transport.

In the same way, Haridaspur railway line, Jhakhapur Bansapani railway line, Talcher Bimlagarh railway line and Angul Sukinda railway line were started for transporting the mining ore from mining head to the Paradip Port. Another new railway line from Jajpur Kendujhar railway station to Dhamra Port via Jajpur and Aradi was started. These proposals, if completed, could have earned more money in crores and would have been helpful for generating internal resources. But, unfortunately, neither of these railway lines is completed nor the Dhamra Port or Gopalpur Port is developed. Even the Novapada Gunpur and the Bangripasi narrow gauge could not be converted into broad gauge. As a result of which, Orissa, which was expecting Rs.1,30,000 crores investment, could not get even a single rupee investment in these years. Because of non-completion of the Novapada Gunpur line and because of the non-conversion of Bangripasi narrow gauge into broad gauge, the local Tribals are being compelled to sell their produce at lower prices. As a result, the Naxalite movement, PWG movements are very much prevalent in Koraput and Raigarh areas.

In the Railway Budget, this year, more allocation has been made to seven newly-created Railway Zones, including the East-Coast Zone, Orissa, which has got only Rs.4 crores.

I must thank the hon. Minister for this. The Prime Minister had inaugurated this zone but it is only now that after being pressurised by the people of Orissa and the Government of Orissa, the hon. Minister has given Rs.4 crores. But this has been done without notifying the zone which is very much required. When the money is being given to the East-coast Zone, I would like the hon. Minister to inform this House whether this zone has been notified. The first thing that I would like to know from the hon.

Minister is that whether this zone, which was inaugurated three years back by no less than the Prime Minister himself, it has been notified. These zones should be completed immediately taking Khurda, Chakardharpur, Sambalpur, Kharagpur and by creating Rourkela, Raigarh and Jajpur Road as new railway division.

The construction of new lines, doubling lines, progressing gauge conversion, accretion of electrified routes, track renewals are also not satisfactory. The share of the Railways in the total Plan Outlay has also been drastically reduced. The achievement relating to various activities of the Railways is not satisfactory. The share of railways in goods and passenger traffic has been drastically reduced. Sir, if you see the figures relating to the construction of new lines, in 2000-01 the target was 217 kms and the actual achievement was 152 kms. In 2001-02 the target was 82 kms but the actual achievement was only 28 kms. If you see the trends in doubling of lines, the target for 2000-01 was 200 kms and for 2001-02, it was 150 kms. So, it is reducing gradually. If you see the progress of gauge conversion, the target in 2000-01 was 385 kms and the achievement was 92 kms and for 2001-02, the target was 160 kms and the achievement was 89 kms. For this year, the target is 684 kms, but I am sure it will not cross 100 kms. If you see the accretion of electrified routes, you find that the target for 2000-01 was 460 kms and the achievement was 414 kms, for 2001-02 the target was 430 and the achievement is only 216 kms. If you see the track renewal, you will see that the target for 2001-02 was 3300 kms but the achievement was 2432 kms. If you see the share of Railways in the total Plan Outlay, you will see that in the First Plan the share was 11.1 per cent and in the Ninth Plan it has come down to 5.3 per cent. It has been reduced drastically. When we approve the Appropriation Bill, we must have to see whether we have achieved the targets. If you see the targets of the Ninth Plan the target for new lines was 819 kms while we could achieve only 562 kms. The target for gauge conversion was 3710 kms and the achievement was 1832 kms. The target of doubling of lines was 255 kms and the achievement was 840 kms. The target for track renewal was 13922 kms and the achievement was 12173 kms. The target for railway electrification was 2334 kms and the achievement was 1881 kms. The target for diesel locomotive was 785 and the achievement was 557. The target for electric locomotive was 851 and the achievement was 603. The target for coaches was 10909 and the achievement was 8470 and for wagons the target was 1,36,000 and the achievement was 87316. So, if you go through the details, nowhere it is seen that we have achieved the target.

I think, at no place, at no point of time on any issue, the Government has taken action or achieved which could be appropriated by this House. I would like to say that the expenditure which has been incurred by this Government is not appropriate and the Budget which has been placed before this House is not for the people. It is only to manage the show and keep the Ministry. That is all. With these words, I oppose this Appropriation Bill and the Railway Budget. Thank you.

†SHRI R. KAMARAJ (Tamil Nadu) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on Railways Appropriation Bill on behalf of A.I.A.D.M.K. I welcome the decision to give free food to children below five years of age when they travel in Shatabdi and Rajdhani Trains. The announcement to open more restaurants at various places to provide quality food is also a welcome decision. At the same time the hike on the freight charges and passenger fare to earn revenue of Rs.1380 crores is regrettable. The freight charge for cereals has been hiked by 7.89 percent. The hike is 11.84 percent for pulses, 9.87 percent for wheat and 123.05 percent for salt. I am afraid this hike on freight charges will indirectly increase the prices of essential commodities. Same way, the hike on the passenger fares to net additional revenue of Rs.910 crore will affect the common man. I appeal to the hon'ble Minister to review his decision and rollback the fares and freight charges.

Mr. Vice-Chairman, Sir, so far as Tamil Nadu is concerned, even the on-going railway projects are going slow due to meagre allocation of funds. I wish to point out a few cases to show how inadequate is the allocation of funds. For Thanjavur-Villupuram gauge conversion, 5 crore rupees has been allocated in the current budget. It is said that 1 crore rupees is required for 1 km. long gauge conversion. The Thanjavur-Villupuram line is about 192 kilometres. Even in the budget of 2001-2002 only rupees 3.01 crore was allocated. At this rate, I don't know when this project at an estimated cost of Rs.231 crore would be completed. I appeal to the Hon'ble Railway Minister to allocate sufficient funds. I wish to make a pertinent point in respect of my region. In Thanjavur, Thiruvavar and Nagapattinam districts, there are many places of religious importance. There are many holy shrines, such as *Navagraha* Temple of Hindus in these districts. There is Nagore, the holy place of Muslims and there is also a famous church at Vellankanni thronged by a large number of people.

† English translation of the original speech delivered by the Member in Tamil.

Though there is a broad gauge line between Thanjavur and Nagore, there is only metre gauge on Trichy-Nagore Karaikkal route. While the budget estimate for gauge conversion of this line is Rs.200 crore, the allocation is only 13 crore rupees. This is not sufficient for good progress of work. Again for the 167 Km. long Madurai-Rameswaram sector gauge conversion, the estimated expenditure is Rs.243 crore. But the allocation during 2001-2002 was Rs.4 crore and the allocation in the current budget is Rs.5 crore. That is to say, the allocation so far is only 3.7 percent of the estimated expenditure. The estimated expenditure of the 150 km. long Trichy-Manamadurai route is Rs.175 crore. But the allocation during 2001-2002 was Rs.5.09 crores and in the current budget it is Rs.2 crores. If allocation of funds is so meagre, I don't know when these projects are going to be completed. People of Tamil Nadu have a feeling that these projects would not be completed for years to come. Here I am reminded of the Statement of my leader and the Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu Dr. Puratchi Thalaivi Amma who has sworn to make Tamil Nadu number one state in the country, for which our Amma is working for 20 hours a day. I request the Hon'ble Minister to allocate more funds for ongoing railway projects in Tamil Nadu to give a boost to the developmental projects undertaken by our Amma.

Sir, Dindukal-Sabarimalai and Mettupalayam-Sathiamangalam-Samraj Nagar lines have been pending for long. Even survey has been done. But execution of the project has not begun. I request the Hon'ble Minister to kindly allocate funds for these projects so that work could begin. Just one last point, Sir. In my maiden speech, I said that trains were passing through my native place Mannargudi in Thiruvavur district some 20 years before. But trains no more run through that place now. People of the area tell me very often to take up the matter with the Government. As an MP hailing from there I request the Hon'ble Railway Minister to order restoration of train services through Mannargudi in Thiruvavur district. With these words I conclude.

श्री लेखराज वघानी (गुजरात) : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, लास्ट टाइम समय के अभाव में मुझे बोलने का मौका नहीं मिला था। मैं इस वक्त रेलवे बिल का समर्थन करते हुए माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान कुछ बातों की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। मैंने उस वक्त अपने कुछ पाइंट्स लिखित में माननीय मंत्री जी को दिए थे। मैं एक खास बात बड़ी विनम्रता से कहना चाहता हूँ कि अहमदाबाद और दिल्ली के बीच में कन्वर्जन के पहले, 1997 के पहले तीन गाड़ियाँ दिल्ली-अहमदाबाद एक्सप्रेस, दिल्ली-अहमदाबाद जनता और अहमदाबाद आधा लोकल चलती थीं। दिनांक 23-9-97 को आर. रवीन्द्रन, जो उस वक्त रेलवे बोर्ड के चेयरमैन थे, उन्होंने अहमदाबाद

में कहा था कि जो फैसिलिटी गुजरात को मिल रही है, उसमें कोई कटौती नहीं होगी और अब वह ज्यादा मिलेगी।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि ये जो तीन गाड़ियां बंद हो गई हैं, उनका अल्टरनेटिव आपने क्या दिया है? जो दूसरी दो गाड़ियां हैं, वे चल रही हैं, दिल्ली मेल और आसाम एक्सप्रेस। यह एक्सप्लेनेशन दी जाती है कि ये जो दो गाड़ियां चालू हैं, इनकी कैपेसिटी मीटर गेज से ब्राड गेज होने के कारण वन एंड हाफ टाइम हो गई है। इसीलिए आपकी डिमांड बराबर नहीं है। लेकिन मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जब ये तीन गाड़ियां चलती थीं तो कम से कम गुजरात, राजस्थान और हरियाणा इन तीन स्टेट्स में तीस ऐसे स्टेशन हॉल्ट थे जिनकी वजह से वहां के पैसेन्जर्स को विशेष सुविधा मिलती थी। यदि आप इन तीन गाड़ियों को पुनः चालू नहीं कर सकते हैं, तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप उनमें से जो दिल्ली-अहमदाबाद जनता है, उसको रेस्टोर कर दीजिए, रि-इंट्रोड्यूस कर दीजिए। माननीय मंत्री जी ने रेलवे के 150 वर्ष पूरे होने के उपलक्ष्य में डेढ़ सौ नई गाड़ियां चालू की हैं। हमने सुना है और पढ़ा भी है कि अभी भी माननीय मंत्री जी कुछ नई गाड़ियां चलाने पर विचार कर रहे हैं। मैं कुछ नया नहीं मांग रहा हूँ। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मेरे पास वर्ष 23-9-97 का लेटर है जो उस वक्त के रेलवे बोर्ड के चेयरमैन का है। उसमें कहा गया है कि जो कुछ आपको फैसिलिटी मिल रही है वह तो आपको मिलती रहेगी, लेकिन अब और ज्यादा मिलेगी। और यह 23.09.97 का है। उसमें कहा गया है कि जो कुछ फैसिलिटी दी गयी है, वह तो चालू रहेंगी ही, उससे भी अधिक दी जाएंगी। मैं अहमदाबाद आधा लोकल नहीं मांगता, मैं दिल्ली अहमदाबाद एक्सप्रेस की बात नहीं करता लेकिन जो जनता एक्सप्रेस है, उसमें सब सैकिंड क्लास की कोचिज थीं, उन्हें चालू करने में माननीय मंत्री जी को क्या कठिनाई है? महोदय, मेरे पास इस संबंध में एक निवेदन तैयार है। हमारे दूसरे एम.पीज हैं, उनके पास तैयार है और कम से कम पचास एम.पीज गुजरात से, राजस्थान से और हरियाणा से हैं जिनके उस पर सिग्नेचर हैं। इस संबंध में हम आज माननीय मंत्री जी से मिलने वाले थे किन्तु आज सदन में बजट पर चर्चा होने के कारण हम उनसे नहीं मिल पाए। मैं उनसे यह निवेदन करना चाहूंगा कि जो एश्योरेंस रेलवे बोर्ड ने दिया है - आज डेढ़ सौ वर्ष रेलवे को हो गये हैं, आप नयी गाड़ियां चालू कर रहे हैं - ऐसे समय में उस एश्योरेंस के मुताबिक कम से कम एक ट्रेन अहमदाबाद से दिल्ली चालू करें। यह जो तीनों गाड़ियां थीं, यह रोज चलती थीं, उनके बदले में एक गाड़ी अगर रीइंट्रोड्यूस, रीस्टोर की जाएगी तो उससे हरियाणा, राजस्थान और गुजरात के पैसेजर्स को काफी सुविधा मिलेगी। इसके अतिरिक्त महोदय, जब सीजन आता है, ई मास में, तब इस रूट पर दिल्ली टू अजमेर और अजमेर टू अहमदाबाद लोग गाड़ी की छूट पर बैठकर जाते हैं और उन्हें बहुत परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। आप कहेंगे कि हमने जयपुर से बांद्रा गाड़ी चालू की है। बिल्कुल ठीक है किन्तु वह तो जयपुर से है। आपने एक नयी सुविधा दी है और रेलवे ने बहुत मेहरबानी की है। लेकिन जिसको दिल्ली और बीरोंड दिल्ली जाना है, उसके लिए कुछ व्यवस्था करनी चाहिए। उनके लिए ये जो सैकिंड क्लास के कोचिज थे, उन्हें चालू करने में कोई दिक्कत नहीं होनी चाहिए। यह जो वैस्टर्न एरिया का रूट है, इस रूट पर 12 महीने पैसेजर्स मिलते रहते हैं इसलिए इससे रेलवे को काफी फायदा होगा। एक और बात मैं कहना चाहता हूँ। कांडला टू पालनपुर मीटर गेज का कनवर्जन किया जाए - इस संबंध में तीन वर्ष से काम चल रहा है। सांखेड़ जंक्शन तक काम हो गया है। गाड़ियां वहां तक जाती-आती हैं, वह कनवर्जन हो गया है। अगर पालनपुर तक कनवर्जन हो जाए और पालनपुर से

जोधपुर तक किया जाए तो इससे रेलवे को बहुत फायदा होगा, देश को फायदा होगा। सेंट्रल गवर्नमेंट और नॉर्दर्न स्टेट्स को भी फायदा होगा। एक्सपोर्ट्स और इम्पोर्ट्स, सबको फायदा होगा क्योंकि यहां पर दो बड़े पोर्ट हैं, एक कांडला और दूसरा मुंदरा। कनवर्जन के लिए गुजरात गवर्नमेंट, मुंदरा का जो पोर्ट है - एक प्राइवेट पार्टी है अदानी और इफको। इन तीनों पार्टियों ने रेलवे को फाइनेंशियल डिफिकल्टीज को दूर करने के लिए कुछ इनवैस्टमेंट करने का ऑफर दिया है इसलिए मेरा अनुरोध है कि उन पार्टियों को बुलाया जाए और तीन साल से जो काम धीमी गति से चल रहा है - पहले वर्ष पांच करोड़, दूसरे वर्ष सात करोड़ और फिर आठ करोड़ - इस तरह से यह काम कब तक पूरा होगा ? महोदय, इससे रेलवे को काफी फायदा होगा इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है - मैं मानता हूँ कि फंड्स का असर होता है लेकिन देश के हित को भी देखना जरूरी है। यह तो स्ट्रैटेजिक प्वाइंट है, डिफेंस प्वाइंट ऑफ व्यू से भी इसका महत्व है क्योंकि कच्छ, बर्नासकाठा और पाटन तीनों बॉर्डर डिस्ट्रिक्ट हैं इसलिए कनवर्जन का काम जल्दी पूरा किया जाना चाहिए ताकि देश का हित हो सके। तीसरा, जामनगर के पास जहां ब्रॉडगेज पूरी होती है, वहां से दो किलोमीटर दूर एक छोटा सा बंदरगाह है। वहां रेलवे लाइन न होने के कारण जो लगेज है, उसे उतारने घटाने के लिए दो किलोमीटर तक फैरियर गुड्स से उतारना-चढ़ाना पड़ता है। अगर इस ट्रेक को दो किलोमीटर तक एक्सटेंड कर दिया जाए तो एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट की दृष्टि से बहुत फायदा होगा। मैंने इस संबंध में एक प्रश्न भी पूछा था, इस संबंध में बात भी हुई थी किन्तु उस समय मेरे पास सारे फैक्ट्स नहीं थे। अब गुजरात गवर्नमेंट ने और मैनेजमेंट बोर्ड, गुजरात ने यह फैक्ट्स भेजे हैं, उस दो किलोमीटर के ट्रेक का काम अगर हो जाए तो बहुत अच्छा होगा। एक और बात गुजरात इलेक्ट्रिक बोर्ड के संबंध में कहना चाहता हूँ कि उसको रेलवे के कारण नुकसान हुआ है। थर्मल स्टेशन के लिए जो कोल आ रहा है, वह साउथ ईस्टर्न कोल फील्ड से आ रहा है। हमारी यह मांग है कि गुजरात गवर्नमेंट और गुजरात इलेक्ट्रिक बोर्ड, जो नागपुर के पास वेस्टर्न फील्ड है, वहां से कोल दें। तो कम से कम 600 किलोमीटर अंतर कम हो जाता है और 100 से 110 करोड़ रुपये का गुजरात इलेक्ट्रिक बोर्ड को फायदा होता है। इसमें रेलवे को नुकसान होने का सवाल नहीं है क्योंकि जब डिस्टेंस 800-900 किलोमीटर होगा तो हम उसको कम फ्रेट देंगे और अगर ज्यादा होगा तो ज्यादा फ्रेट लिया जाता है। फिर नागपुर का जो कोल है, उसकी क्वालिटी भी अच्छी है और बार-बार गुजरात के एम.पी. ने और गुजरात गवर्नमेंट ने भी रेलवे को यह सुझाव दिया है कि गुजरात की जो मांग है, उस पर विचार किया जाए। 1999 में छः महीने के लिए कोल भेजा गया था नागपुर की वेस्टर्न कोल फील्ड से। एक बार जब यह एक्सपेरिमेंट किया गया है तो इस बार भी यह कोल वहां से दिया जाए, यह मेरी विनती है।

एक और बात यह है कि जब हम दिल्ली से गुजरात जाते हैं शुक्रवार को राजधानी में बैठकर तो यह गाड़ी जब स्टार्ट होती है, तब से यह 941 किलोमीटर चलकर हरियाणा, राजस्थान और गुजरात में होकर अहमदाबाद पहुंचती है। अहमदाबाद में इसका टर्मिनल है लेकिन गुजरात में एक भी स्टॉपेज या ठहराव राजधानी का नहीं है। मेरा मांव पालनपुर जंक्शन है और वह डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर भी है और साउथ वेस्ट राजस्थान के लिए यह एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। हमको जब जाना होता है तो हमें आबू रोड से अहमदाबाद जाना पड़ता है और हमारे घर, हमारे मकान, हमारे जंक्शन पर राजधानी नहीं रुकती है। यदि आपने गुजरात के लिए राजधानी दी है तो गुजरात में कम से कम उसका एक स्टॉपेज पालनपुर अथवा मेहसाना में देना चाहिए।

राजकोट से अहमदाबाद तक एक गाड़ी वर्षों से चल रही है, उसका नाम है इंटरसिटी। रेलवे ने बहुत मेहरबानी करके एक दूसरी गाड़ी दी है, उसके लिए हम आभारी हैं लेकिन उसके लिए मेरा यह सुझाव है कि जो गाड़ी अभी दी है, उसको क्यों नहीं राजकोट से मुम्बई तक फास्ट एक्सप्रेस के रूप में चलाया जाता है ? इससे गुजरात को भी फायदा होगा। साथ ही पहली गाड़ी जो इंटरसिटी चल रही है राजकोट और अहमदाबाद के बीच में, उसको सूरत तक एक्सटेंड किया जाए। वही रूट है, वही खर्चा होगा, इससे रेलवे को फायदा ही होने वाला है।

लास्टली, मैं यह कहना चाहता हूँ कि लास्ट बजट में हमने देखा था कि रेलवे इस वक्त मिनरल वाटर के लिए प्रोजेक्ट डाल रही है, उसके लिए उन्होंने कुछ प्रोविज़न किया है। लेकिन सचमुच यह रेलवे का काम नहीं है कि मिनरल वाटर तैयार कराए, उसके लिए इंडस्ट्री डाले, उसके लिए प्रोजेक्ट शुरू करे। अगर ऐसा होगा तो कल कहेंगे कि दूध अच्छा नहीं है तो हम डेयरी का प्रोजेक्ट डालेंगे, फिर कहेंगे कि ब्रेड अच्छी नहीं है तो हम बेकरी का प्रोजेक्ट डालेंगे। ये बातें देखना रेलवे का काम नहीं है। अगर एक पार्टी अच्छा माल सप्लाई नहीं करती है, अगर एक केटरर अच्छा नहीं है तो दूसरे केटरर को कॉन्ट्रैक्ट दिया जा सकता है, इन बातों में रेलवे को नहीं जाना चाहिए।

महोदय, एक ट्रेन राजकोट से दिल्ली तक वाया अहमदाबाद चालू की जाए तो सौराष्ट्र को देश की कैपिटल से ज्वाइन किया जा सकेगा, यही मेरे खास सुझाव हैं। अंत में रिपीट न करते हुए जो तीन गाड़ियां बंद हुई हैं, जिनके लिए 1997 में ऐश्वोरेंस दिया गया था, उसको देखते हुए कृपा करके in the interest of Rajasthan, Haryana and Gujarat passengers, आप एक गाड़ी रेस्टोर या रीइंट्रोड्यूस करें, यही मेरी खास विनती है, धन्यवाद।

SHRI H.K. JAVARE GOWDA (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me an opportunity to participate in the debate on the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2002. I take this opportunity to draw the attention of the hon. Minister of Railways to the on-going railway projects in Karnataka. In 1996-97, about 5 projects were introduced in Karnataka. In 1998-99, the hon. Minister of Railways was kind enough to Karnataka.

With the limited availability of funds, he has generously allotted the amount. But, even after that, Karnataka is not getting its legitimate share, not even a 5 per cent share. Sir, the first thing that I would like to say is that, at the pace with which we are moving, I think, the on-going projects will not be completed even in the next 60 years. And, at that time, Sir, I think, we will not be there to see the completion of these on-going projects. The projects, namely, Bangalore-Hassan, Bangalore-Sathyamangala, Kadur-Chikmagalur, Gulbarga-Bidar, Munirabad-Raichur, and Gadwal-Raichur, come under category No. 1, which means that these projects are 100 per cent funded by the Railways. And, Sir, under category No. 2, the projects, namely, Hubli-Ankola (New Line), Gadag-Bijapur-Solapur, Hassan-Mangalore (gauge conversion), and Hospet-Bellary-Guntakal are there. These are those

projects which have not got the required amount of Budget allotment. The Hon. Railway Minister says that he does not have the money. Sir, we also know that there is no money. He may say that. I do concede that we, the representatives of the people, are giving different views on the generation of revenue and collection of revenue. Under these circumstances, I would like to suggest to the Railway Minister that unless he comes forward with a consensus formula or theory, no lines in this country would be completed. We are talking about the hike in passenger fares and freight rate. If there is a hike of even 5 per cent, we start an agitation against the Government, whatever may be the Government of the day. But I would like to say that to make a progress in any field, we have to make an effort to generate the resource or the income. Under these circumstances, I urge upon the Railway Minister to see to it that a minimum 10 per cent increase in the funds for railway projects in Karnataka be made. A meagre amount has been allotted to Karnataka. Please enhance it by a minimum of 10 per cent. Otherwise, Karnataka will not progress, as far as development of railways is concerned.

The second point is regarding the new trains. The Railway Minister is aware that Bangalore is the fastest growing city in the world. It is also the Silicon Valley of India. But, as far as train services are concerned, I would like to tell you that we have the Karnataka Express, which runs daily, and the Rajdhani Express, which runs twice a week. Whereas, in the case of Chennai, Kolkata, Hyderabad, and other such cities, we have fast trains like a Shatabadi, the GT, etc. running daily, in the case of Bangalore, we have been deprived of such a fast train running daily. I urge upon the Railway Minister to introduce a Shatabadi from Delhi to Bangalore, on a daily basis, because the Karnataka Express takes about 42 hours and the Rajdhani Express takes about 32 hours. In these circumstances, I would request you to see to it that trains reach from Delhi to Bangalore within 28 or 30 hours. Otherwise, the people of Karnataka and other commuters will suffer, for various reasons.

Sir, another point that I would like to make is that the Bangalore Railway Station is not being hygienically maintained. It is completely lacking in cleanliness. I would, therefore, urge him to ensure that the Railway Station is maintained in a healthy and clean environment.

With these words I conclude.

श्रीमती जमना देवी बारुपाल (राजस्थान) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे बोलने का मौका देकर ऐसा लगता है कि आपने महिला रिज़रवेशन का मान बढ़ाया है क्योंकि आज एक भी महिला नहीं बोली।

रेलवे बजट का मैं विरोध करूँ या प्रशंसा करूँ, यह मैं पूरा विश्लेषण नहीं कर पा रही हूँ। लेकिन मैं प्रशंसा ही करूँगी क्योंकि रेल मंत्री जी ने हमारे कोलायत श्रीकोल्हाई जी से बीकानेर, एक बहुत लम्बे समय से अटकी पड़ी रेल को चालू कर दिया है। उदासी इसलिए जाहिर करती हूँ कि आजादी के 54 वर्षों बाद राजस्थान में ऐसे भी लोग रहते हैं जिन्हें रेल में सफर करने का सौभाग्य नहीं मिला है जैसे एक खाजूवाला क्षेत्र है। यह एक सीमावर्ती क्षेत्र है और हजारों की संख्या में मिलिट्री के जवानों का आवागमन रहता है। यह क्षेत्र एक कृषि प्रधान क्षेत्र भी है जहाँ हजारों किसान रहते हैं। उनको माल दुआई के लिए और इधर-उधर आने जाने के लिए बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। इतने वर्षों बाद आज भी वे लोग बस से यात्रा करते हैं।

मैंने पहले भी आपसे आग्रह किया था और रेल बजट आज पास होने जा रहा है, आज भी मैं आग्रह कर रही हूँ कि बीकानेर में एक डेढ़ सौ साल पुराना रेलवे वर्कशॉप जीर्ण शीर्ण अवस्था में पड़ा है। मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था कि मैं चल्तूंगा और उसका अवलोकन करूँगा। यह एक बहुत शोचनीय मुद्दा है। इसी प्रकार बीकानेर में वर्षों से रेलवे के ब्रिज की एक बहुत बड़ी गंभीर समस्या है। चाहे वहाँ रेल मंत्री जी आएँ, चाहे प्रधान मंत्री जी आएँ, लेकिन घंटों घंटों तक वहाँ खड़े रहना पड़ता है और कभी-कभी वहाँ रेल यात्रा करने से वंचित भी रहना पड़ता है।

बीकानेर से दिल्ली आने वाली ट्रेन जो है वह 12 घंटे लेकर दिल्ली पहुँचती है। लेकिन इस रेल में रात्रि के इतने लम्बे सफर में सुरक्षा का बहुत अभाव है। मैं एक दफा की एक घटना को आपके सामने उजागर करूँगी कि बीकानेर से जब मैं दिल्ली आ रही थी और रास्ते में लुहारू के पास में चलती हुई रेल में खिड़की से मेरा बैग खींच लिया गया। उस वक्त रेल में पूरा अंधेरा था। जब स्टेशन पर गाड़ी पहुँची तो मैंने थाने में जाकर रेलवे पुलिस कर्मियों को यह रिपोर्ट दर्ज करायी कि मेरे साथ में ऐसी घटना हो गयी है और इसमें मेरा कुछ पैसा था वह भी चला गया। मैं न उधर जाने लायक रही, न इधर आने लायक रही। फिर भी हौसला करके मैं दिल्ली पहुँची और दिल्ली आकर राजस्थान के राज्यपाल सुखदेव प्रसाद के घर गयी जहाँ मेरे खाने, पीने और कपड़ों की व्यवस्था हुई। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूँगी कि 12 घंटे उजड़ में चलने वाली रेल में अगर कोई सुरक्षा नहीं है तो मैं सोचती हूँ कि यह एक बहुत ही गंभीर मुद्दा है। वैसे मैं रेल मंत्री जी का बहुत आदर करती हूँ, क्योंकि इनका जो स्वभाव है, वह वैसा ही है जैसे कहते हैं कि डॉक्टर की दवाई लगे या न लगे, लेकिन जब वह व्यवहार से बात करता है और मरीज को सांत्वना देता है तो कुछ पीड़ा तो उसी वक्त मिट जाती है और एक आशा बंध जाती है कि जरूर उसे आराम मिलेगा। मैं ज्यादा नहीं बोलूँगी, क्योंकि सब लोग परेशान हो रहे हैं, वैसे परेशान होना नहीं चाहिए, क्योंकि सात दिन तक तो वैसे ही हाउस नहीं चला, इसलिए आज तो कुछ सुन लीजिए और अब तो अपने हित की बात करनी ही चाहिए। इसलिए मैं यह कहना चाहूँगी कि जो अनुसूचित जाति व अनुसूचित जनजाति के युवक हैं उनको नौकरियाँ नहीं मिलतीं, रिज़रवेशन सिर्फ कागज़ों में है, तो मैं आपसे अनुरोध करूँगी कि इनकी इस गंभीर समस्या को मद्देनज़र रखते हुए इनके बैकलॉग भरे जाएँ और यह भी कहूँगी कि यह जो आप रेलवे की स्वर्ण जयंती मना रहे हैं

इसमें आप यदि कुछ अच्छी बातें और अच्छे काम करने का लोगों को आश्वासन देंगे तो यह आपका बहुत ही अच्छा, शोभनीय और सराहनीय कार्य होगा।

आप लोगों ने मुझे और मेरी बातों को ध्यानपूर्वक सुना उसके लिए मैं उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका और सभी सांसदगणों का आभार व्यक्त करती हूँ। धन्यवाद।

श्रीमती गुरचरण कौर (पंजाब) : उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करती हूँ और आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने इलाके की कुछ कठिनाइयों की ओर दिलाना चाहती हूँ। सब से पहले तो मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहती हूँ कि इन्होंने बहुत ही संतुलित रेल बजट प्रस्तुत किया है, जिसमें इन्होंने न तो जनता पर ही कोई बोझ डाला है बल्कि बहुत सी गाड़ियाँ भी चलाई हैं और सहूलियतें भी दी हैं, जिसके लिए यह सचमुच बधाई के पात्र हैं।

[उपसभापति पीठासीन हुईं]

माननीय मंत्री जी, मैं जैतो शहर की रहने वाली हूँ और मेरा जिला फरीदकोट है। पिछले सौ वर्षों से वहां का रेलवे प्लेटफॉर्म उसी स्थिति में है। वह बहुत ही नीचा है और उसकी लंबाई भी बहुत कम है। प्लेटफॉर्म बहुत नीचा होने के कारण वहां पर वृद्ध लोगों को और गर्भवती महिलाओं को गाड़ी पकड़ने में बहुत ही कठिनाई होती है। यही स्थिति कोटकपुरा की भी है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगी कि इस प्लेटफॉर्म को ऊंचा भी किया जाए और लंबा भी किया जाए, क्योंकि सुबह जब हम पंजाब मेल से वहां पर उतरते हैं तो जो फर्स्ट क्लास का डिब्बा है वह इतनी दूर चला जाता है कि प्लेटफॉर्म को भी बहुत पीछे छोड़ देता है। इससे उतरने में बहुत अधिक कठिनाई होती है। मैंने आपको एक पत्र भी लिखा था जिसमें एक प्रार्थना की थी कि अमृतसर-जयपुर की जो गाड़ी है वह हमारे स्टेशन पर रुक सके। जैतो बहुत बड़ा ऐतिहासिक कस्बा है और यहाँ का मोर्चा सारी दुनिया में प्रसिद्ध है। सन् 1923 को यह मोर्चा पहली बार लगा था और धार्मिक मोर्चे से चलते-चलते इसने एक राष्ट्रीय मोर्चे का रूप धारण कर लिया था। उपसभापति महोदया, यहाँ बहुत सी शहादतें भी हुई हैं और जब भी जैतो के मोर्चे की बात आती है तो झट लोग कहते हैं कि वह जैतो जहाँ स्वतंत्रता सेनानियों की सबसे अधिक शहादतें हुई थीं। लेकिन ऐसे बड़े ऐतिहासिक स्थान पर प्लेटफॉर्म की ओर ध्यान न दिया जाना और अमृतसर जयपुर गाड़ी का न रुकना बड़े ही दुख और वेदना की बात है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि अमृतसर जयपुर गाड़ी यहाँ रोकी जाए जिससे कि व्यापारी वर्ग को भी बहुत फायदा होगा क्योंकि सौ साल पहले के मुकाबले आज वहाँ की जनसंख्या बहुत बढ़ गयी है, लेकिन अभी भी वही छोटा सा प्लेटफॉर्म है और वहाँ की सुविधाओं में सुधार नहीं हुआ है।

मैडम, मैं माननीय मंत्री जी से एक अनुरोध और करना चाहूंगी कि इंटरसिटी एक्सप्रेस दिल्ली से चलकर भटिंडा ठहर जाती है और दूसरे दिन फिर भटिंडा से ही वापिस हो जाती है। हमारे इलाके के निवासियों की मांग है कि यह गाड़ी भटिंडा के बजाय फिरोजपुर ठहरे जहाँ कि इसकी धुलाई वगैरा का सारा प्रबंध है। इस गाड़ी के फिरोजपुर ठहरने से वहाँ के लोगों को अच्छी सहूलियत हो जायेगी।

5.00 p.m.

मैडम, यहाँ एक और भी समस्या है कि इस इलाके में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण या तो भटिंडा में होता है या फिरोजपुर में होता है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि जैतों में भी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सहूलियत होनी चाहिए। इसके अलावा मैं एक और छोटी सी बात का यहाँ उल्लेख करना चाहूंगी जो कि छोटी तो है, लेकिन बड़े महत्व की है। पहले छोटे-छोटे प्लेटफार्म्स पर भी लोगों को पानी पिलाने का प्रबंध होता था जिसके लिए वाटरमैन होते थे। आज रेल से यात्रा करने वालों की संख्या बहुत बढ़ गयी है जिनमें बच्चे, औरतें और वृद्ध भी शामिल होते हैं। गर्मियों के दिनों में ये यात्री पीने के पानी के लिए तड़फते हैं, लेकिन ऐसे छोटे स्टेशनों पर पीने के पानी का कोई प्रबंध नहीं है। मेरा माननीय मंत्री जी से विशेष आग्रह है कि वहाँ पीने के पानी के लिए अच्छी व्यवस्था की जानी चाहिए क्योंकि यह तो रेल यात्रियों का अधिकार भी है।

मैडम, एक और वेदना की बात है। हालांकि बिहार से मेरा सीधा संबंध तो नहीं है, लेकिन बिहार भी हमारे देश का एक हिस्सा है और बिहार से हमारे यहाँ जब भी मजदूर आते हैं तो वह रेलगाड़ी की छत पर बैठकर आते हैं जिनसे कई बार उनके जीवन के लिए भी खतरा पैदा हो जाता है। उनके लिए आप ऐसी व्यवस्था करा दें कि वह रेलगाड़ी की छत पर बैठकर आने के बजाय सीटों पर बैठें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री जी द्वारा पेश रेल बजट का समर्थन करती हूँ। मुझे आशा ही नहीं भरोसा भी है कि उनहोंने मेरी बात को ध्यान से सुना है और वह मेरी बात पर न केवल ध्यान देंगे बल्कि उसे अवश्य मानेंगे। धन्यवाद।

श्री बालकवि बैरागी: मैडम, मंत्री जी कुछ कहें, उससे पहले वे मेरी 10 पंक्तियाँ सुन लें।

श्रीमती सविता शारदा (गुजरात): मैडम, पिछले तीन सालों से जब कि मैं मेयर थी तब से वहाँ की कई बातें पेंडिंग हैं और मैं दो साल से अभी भी कहती आ रही हूँ कि सूरत शहर की आबादी बहुत बढ़ गयी है। इसलिए वहाँ के स्टेशन का नवीनीकरण किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त उदना को भी अगर बहुत अच्छा बना देंगे तो वहाँ भीड़-भाड़ भी कम हो जाएगी और मैं आप को आश्वासन देती हूँ कि आपकी इनकम भी डबल हो जाएगी। इतना ही मेरा आपसे निवेदन है। मेरा आग्रह है कि मंत्री जी इनकी तरफ कृपया अवश्य ध्यान दें।

श्री बालकवि बैरागी : मैडम, पहले हमारी दस पंक्तियाँ सुन लीजिए, फिर मंत्री जी की बीस पंक्तियाँ सुन लीजिएगा। मुझे अपनी कविता के माध्यम से कुछ इनसे कहना है, कुछ अपने आपसे कहना है क्योंकि यह रेल का मामला है।

मैडम, मैं कहना चाहूंगा -

प्यार मुहब्बत, बंधुभाव का
ठाठ रेल में मिलता है।
आठों पहर अथक चलने का
पाठ रेल में मिलता है ॥

यह हमको ढोती है हरदम
गंतव्य तलक पहुंचाती है।
हम इसे प्रदूषित करते हैं
तो भी सिर पर बैठाती है।

और, रेल मंत्री जी, मुझे आपसे कहना है -

गंतव्य अगर सुस्पष्ट नहीं
तो लक्ष्य भ्रष्ट हो जाते हैं।
जो उत्तरदायी होते हैं
उत्तर उनसे ही आते हैं।।
यह देश गरीबों का घर है
इस घर की कुछ परवाह करो
जो वचन सदन को देते हो
उन वचनों को निर्वाह करो।।
पटरी पर यश की रेल चले
अपयश का काम कभी न हो।
गतिशील रहे इसका चक्का
यह चक्काजाम कभी ना हो।।

बहुत बहुत धन्यवाद, मैडम।

उपसभापति : मुझे लगता है कि अब नेक्स्ट सेशन रेल गाड़ी में लगना चाहिए क्योंकि कम से कम आपकी पंक्तियों के अनुसार रेल चलती तो रहेगी, चक्का तो जाम नहीं होगा हाऊस का। मंत्री जी, आप बोलिए।

श्री नीतीश कुमार : उपसभापति महोदया, सबसे पहले तो मैं उन सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने आज की इस चर्चा में हिस्सा लिया। मैं बहुत ही संक्षेप में अपनी बात कहना चाहूंगा और इसलिए कुछ ही बातों पर मैं अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त कर पाऊंगा, बाकी जो भी सवाल माननीय सदस्यों ने आज यहां उठाए हैं, उनके संबंध में मैं अपनी तरफ से, अपने मंत्रालय की तरफ से उनकी कही बातों पर हमारा क्या रेस्पोंस है उसकी पूरी सूचना जांच-पड़ताल के बाद हम उनको देंगे।

महोदया, चर्चा का प्रारंभ करते हुए श्री बालकवि बैरागी जी ने दो तीन बातें यहां उठाई, जिनमें सबसे पहले उन्होंने कहा कि कहीं हम निजीकरण की ओर तो नहीं जा रहे हैं और उदाहरण के तौर पर उन्होंने कुछ घाटे में चलने वाली रेल लाइनों के निजीकरण की बात को उठाया। मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि रेलवे के निजीकरण का कोई प्रस्ताव सरकार के पास विचाराधीन नहीं है और जहां तक हमारी अपनी समझ है, रेलवे का निजीकरण संभव भी नहीं है, लेकिन रेलवे के विभिन्न कार्यों में निजी क्षेत्र की भागीदारी प्रारंभ से ही रही है। अब जैसे कैटरिंग का है या जो वैगन हम लेते हैं, वह वैगन हम पब्लिक सेक्टर यूनिट से भी खरीदते हैं और प्राइवेट सेक्टर यूनिट से भी खरीदते हैं। रेलवे के हर पार्ट पुर्जों के लिए अलग

अलग वेण्डर हैं, जैसी जरूरत होती है उसी के अनुसार निजी क्षेत्र से खरीदते हैं। हर कुछ हमारे वर्कशाप में नहीं बनता है, हर कुछ हमारे कारखाने में नहीं बनता है। कैटरिंग का जहां तक है, डिपार्टमेंटल कैटरिंग 15 प्रतिशत ही है और 85 प्रतिशत कैटरिंग का काम निजी हाथों में है। एक इंडियन कैटरिंग एण्ड टुरिज्म डवलपमेंट कारपोरेशन बनाया गया है। डिपार्टमेंट कैटरिंग के जिस काम को करता था, एक तरह से कह लें तो कैटरिंग का काम देखने के लिए एक अलग जो महकमा रहा है, उसकी सारी एक्टिविटीज इंडियन कैटरिंग एंड टुरिज्म डवलपमेंट कारपोरेशन को ट्रांसफर की जा रही हैं। यह जो खानपान की गतिविधियां हैं और दूसरी टुरिज्म की गतिविधियां हैं, यह दोनों इस कारपोरेशन को दी जा रही हैं ताकि इस पूरे कार्य में प्रोफेसनलिज्म आ सके और वह धीरे धीरे इस काम को संभाल रहा है, लेकिन कैटरिंग के काम में लगे हुए हमारे किसी भी रेलकर्मियों को नौकरी से हटाने का कोई विचार नहीं है, वे सारे के सारे कैटरिंग कारपोरेशन के काम से जुड़ेंगे। किस प्रकार से यह सारा हो, इसके बारे में बातचीत चल रही है और उसको अंतिम रूप दिया जा रहा है। लेकिन हम लोगों का प्रस्ताव है कि इस कारपोरेशन के ज़रिए कैटरिंग की सारी गतिविधियों को हम चलाएं और नियंत्रित करें ताकि आज जो कैटरिंग से रेलवे को आमदनी हो रही है, उसमें वृद्धि हो। हमें अपनी आमदनी को भी बढ़ाना है और लोगों के संतोष के लायक सेवा भी प्रदान करनी है। इन दोनों चीजों का ख्याल रखते हुए ही कैटरिंग एंड टुरिज्म डवलपमेंट कारपोरेशन का गठन किया गया है और कई महत्वपूर्ण गाड़ियों की जवाबदेही इन्होंने अपने ऊपर ली है और उससे लाभ भी हुआ है।

जहां तक ब्रांच लाइन के निजीकरण की बात आपने कही है, इस बारे में मैं कहना चाहता हूं कि पार्लियामेंट की रेलवे से संबंधित जो स्टैंडिंग कमेटी है, उसने ही एक-दो बार इस विषय का अध्ययन करके कुछ सिफारिशें की हैं जिसमें कहा गया है कि जो इस प्रकार घाटे में चलने वाली लाइनें हैं, उनको आइडेंटिफाई करके उनकी कन्सिशनरिंग के बारे में आप सोचें। एक बार तो लीजिंग के बारे में कहा गया। तो उसी से संबंधित कुछ एक्सपसाइज की गई और यह बात आई कि इसकी कन्सिशनरिंग के लिए हमें क्या करना चाहिए, इस पर हम विचार करें। हमने इस साल मार्च महीने में एक कमेटी का गठन कराया और रेलवे बोर्ड के स्तर पर यह कमेटी है, जो जोनल रेलवे के साथ बातचीत करके और उससे भी नीचे डिवीजन के स्तर पर बात करके इस बारे में हमें बताएगी क्योंकि मोटे तौर पर रेलवे बोर्ड के पास जो आंकड़े उपलब्ध थे, उनके मुताबिक 150 से अधिक ऐसी ब्रांच लाइनें हैं, ऐसे रेल खंड हैं जिनमें से करीब 123, 125, 126 लाइनें ऐसी हैं जो घाटे में रही हैं, कभी कोई घाटे से उभर जाती है कभी फिर घाटे में चली जाती है। इसको देखने के बाद हमने कहा कि घाटे में कोई ब्रांच लाइन क्यों है इसका अध्ययन ठीक ढंग से होना चाहिए और जिस जोन या डिवीजन में कोई रेलवे लाइन है, वहां इसके बारे में ज्यादा जानकारी होगी और वहां के हमारे युवा अधिकारी उत्साह के साथ इन बातों का अध्ययन करेंगे तो वे कोई बेहतर सिफारिश कर सकते हैं। इसलिए केवल रेलवे बोर्ड के स्तर पर जानकारी इकट्ठी करके कोई रिपोर्ट बना दी जाए, ऐसा न हो बल्कि वे नीचे जाएं और डिवीजन लेवल के अधिकारियों के साथ बात करके, जोनल रेलवे के साथ बात करके एक-एक ब्रांच लाइन के बारे में बताएं कि यह घाटे में क्यों है और इसको घाटे से उभारने के लिए कौन-कौन से कदम उठाए जाने चाहिए, तब हम देखेंगे कि अगर कोई कन्सिशनरिंग की बात हो तो वह किस तरह से हो। क्या हम सिर्फ उसकी कमर्शियल एक्टिविटी के बारे में कुछ करें, जैसे टिकट काटने के लिए आज भी हाल्ट कांट्रक्टर होते हैं, तो टिकट काटने की जवाबदेही उनको दी जाए ब्रांच लाइन्स में या

फिर उससे आगे बढ़कर पूरी ट्रेन चलाने की जवाबदेही उनको दी जाए। इन सब विषयों पर गंभीरतापूर्वक विचार करके हम किसी नतीजे पर पहुंचेंगे। इसी तरह से वे क्या कर रहे हैं, स्टैंडिंग कमेटी को इसकी जानकारी देंगे। इसलिए जो आपने कहा कि घाटे वाली लाइनों के निजीकरण की कुछ बात हो रही है तो यह बात संसद से ही निकली, यह बात कोई हमने नहीं प्रारम्भ की, संसद की कमेटी की सिफारिश है और उस पर हम गंभीरतापूर्वक अध्ययन कर रहे हैं और मुझको ऐसा लगता है कि इस प्रकार का अध्ययन करने के बाद हम किसी ठोस नतीजे पर पहुंच पाएंगे कि इन लाइनों को हम बेहतर ढंग से कैसे चलाएं। इसलिए पूरे रेलवे के निजीकरण का कोई प्रस्ताव कहीं विचाराधीन नहीं है और यह संभव भी नहीं है। रेलवे स्ट्रेटिजिक सेक्टर है, चाहे प्राकृतिक आपदा आए या सीमाओं पर युद्ध अथवा तनाव की स्थिति पैदा हो, उस समय रेलवे की एक अहम भूमिका होती है। इसलिए मुझको ऐसा नहीं लगता कि कोई भी सरकार रेलवे को निजी हाथों में सौंप देगी या रेलवे का निजीकरण कर देगी और कम से कम वर्तमान सरकार के पास इस तरह का कोई प्रस्ताव नहीं है और मेरी समझ से यह संभव भी नहीं है।

आपने जिक्र किया कि आज़ादी के बाद हमने कितना एक्सपेंशन किया, तो मैं कहना चाहता हूँ कि इसका जिक्र हमने अपने बजट भाषण में भी किया। इसलिए नई पंचवर्षीय योजना में हम लोगों ने एक लक्ष्य रखा है कि हम बाड़ गेज का जो हमारा किलोमिटर है, उसमें कम से कम 5,000 किलोमीटर पांच साल में हम ऐड करेंगे और इस साल के लिए हम लोगों ने बाज़ाप्ता इसका उल्लेख भी किया है कि नई लाइन 214 किलोमीटर 2002-2003 में पूरा करना चाहते हैं। गेज कन्वर्शन 542 किलोमीटर और डबलिंग के जरिए 250 किलोमीटर का निर्माण करना चाहते हैं। इस प्रकार से 1008 किलोमीटर का लक्ष्य हमने रखा है और यह अनिश्चित लक्ष्य नहीं है, निश्चित है। इसके पीछे जो पैसे का आवंटन है, वह सुनिश्चित है, इसलिए उस आधार पर हम इस काम को करना चाहते हैं। ज्यादा भी हम कर सकते हैं लेकिन कम से कम 5,000 किलोमीटर ब्रॉडगेज लाइनों को हम बढ़ाना चाहते हैं। अब हमने एक्सपेंशन और ऑर्गमेंटेशन की बात कही है। हमारा फ्रेट ट्रैफिक और पैसंजर ट्रैफिक का भी आधा हिस्सा गोल्डन क्वाड्रिलेटरल यानी 4 मेट्रोज को जोड़ने वाली और जो इसके डोंयनल्स हैं, उन्हीं लाइनों पर निर्भर है। इसके लिए हम अलग से परियोजना बना रहे हैं कि उसको कैसे ऑर्गमेंट किया जाए। जहां सिंगल लाइन है, उसकी डबलिंग हमने कर दी है, कहीं तीसरी लाइन की जरूरत है, चौथी लाइन की जरूरत है ... (व्यवधान) ... ऑर्गमेंटेशन की बात तो सुन लीजिए, फिर आप कोई सवाल पूछेंगे तो हम उसका जवाब भी दे देंगे। इसलिए अगर कहीं दोहरीकरण की जरूरत है, तो वह हम करेंगे। कहीं दोनों तरफ विद्युतीकरण हो गया है लेकिन बीच का कुछ हिस्सा बचा हुआ है, तो उसका भी विद्युतीकरण हम करेंगे।

महोदय, हम 100 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड पर मालगाड़ियों को चलाना चाहते हैं ताकि मालगाड़ियों और यात्री गाड़ियों के बीच का जो स्पीड डिफरेंशियल है, उसे हम समाप्त कर दें। इससे हमारी लाइन की कैपेसिटी भी बढ़ेगी। उसके लायक ट्रैक स्ट्रक्चर में इंप्रूवमेंट लाना पड़ेगा, उसके लायक ब्रिज को दुरुस्त करना पड़ेगा। इन सब चीजों को मिलाकर हम अलग से एक परियोजना बना रहे हैं जिसका उल्लेख मैंने रेल बजट भाषण में किया है और उसके लिए हम अलग से स्रोत तलाशेंगे कि कैसे उसकी फंडिंग हो। उसके लिए हम मल्टी लैटरल एजेंसीज से भी बात कर सकते हैं, इसके लिए हम वित्त मंत्रालय से भी बात कर रहे हैं। इस तरह से हम ऑर्गमेंटेशन भी करेंगे और एक्सपेंशन भी करेंगे। हम रेलवे के 150वें साल में प्रविष्ट हो गए हैं

और इस साल अगर हम आगे के लिए कोई रूट मैप बनाना चाहते हैं तो उसमें एक्सपेंशन न हो, ऑगमेंटेशन न हो, तो वह बात अधूरी होगी। इसलिए इस दिशा में ये सब प्रयास हम कर रहे हैं।

महोदय, एक माननीय सदस्य ने अनरिजर्व्ड पैसेंजर्स की बात कही। अनरिजर्व्ड सेक्टर के लिए ही हमने अनरिजर्व्ड टिकटिंग की बात कही है। अभी जो पैसेंजर रिजर्वेशन सिस्टम है, उसमें जो रिजर्वेशन लेना चाहते हैं वे हमारे कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्रों से किसी भी स्थान से किसी भी स्थान तक का रिजर्वेशन प्राप्त कर सकते हैं। इसी प्रकार से अनरिजर्व्ड टिकटिंग सिस्टम का पॉयलट प्रोजेक्ट हम 15 अगस्त से नॉर्थन रेलवे में शुरू करने वाले हैं। इसके जरिए कोई भी यात्री किसी भी स्थान से किसी भी स्थान तक का आगे की तारीख का अनरिजर्व्ड टिकट प्राप्त कर सकता है। इसके लिए हमने पॉयलट प्रोजेक्ट बनाया है और यह ख्याल रखा जा रहा है कि इसमें किसी तरह की लीकेज न हो। इसके लिए सॉफ्टवेयर डेवलप किया जा रहा है और जब उसका पॉयलट प्रोजेक्ट सफल हो जाएगा तो उसके आधार पर पूरे देश में इसका जाल हम बिछाएंगे। इस प्रकार से जो अनरिजर्व्ड डिब्बों में यात्रा करने वाले यात्री हैं, उनको इस अनरिजर्व्ड टिकटिंग सिस्टम के जरिए नयी सहूलियत प्राप्त हो सकती है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जन-शताब्दी और दूसरी नयी ट्रेनों की घोषणा हमने की है। आप सभी जानते हैं और आप सभी अनुमवी हैं कि रेल बजट माषण में जिन नयी ट्रेनों का उल्लेख होता है, वह पूरे वित्तीय वर्ष के लिए होता है। नए साल का रेलवे बजट पेश करने से पहले हमने यह सुनिश्चित किया कि सभी ट्रेनें चालू हो जाएं। कुछ ट्रेनें जून-जुलाई में चलती हैं, कुछ अगस्त में चलती हैं, कुछ अक्टूबर में चलती हैं, कुछ दिसंबर में चलती हैं। जिस प्रकार से हमारा रोलिंग स्टॉक तैयार होता है और उसके लिए जो जरूरत होती है, उसको पूरा करने के बाद, उसका इंतजाम करने के बाद ट्रेनें चलाई जाती हैं। हमने कहा था कि पहली जन-शताब्दी 16 अप्रैल को चलेगी, जो हमारा रेलवे का स्थापना दिवस है। महोदय, 16 अप्रैल, 1853 को बोरीबंदर से ठाणे के बीच पहली ट्रेन चली थी। अब हमने मुंबई से मडगांव के बीच पहली जन-शताब्दी शुरू कर दी है। दूसरा रैक भी तैयार है। इस प्रकार से इंटिग्रल कोच फैक्टरी में इसके लिए विशेष डिजाइन के डिब्बे बनाए जा रहे हैं। जो डिब्बे बनाए गए हैं, मैं उनको देखने के लिए गया था, उनमें और सुधार किए जा रहे हैं। इस प्रकार से जो भी नया रैक बनेगा, वह और बेहतर की ओर जाएगा। इस कैलेंडर ईयर में हमने जो 16 जन-शताब्दी ट्रेनें चलाने की घोषणा की है, हमारी कोशिश तो होगी कि और पहले हम इन ट्रेनों को चलाएं लेकिन कोच की मैन्युफैक्चरिंग की योजना के मुताबिक ही यह काम हो सकेगा। हमारी कोशिश होगी कि जल्दी से जल्दी वे ट्रेनें चल जाएं और जितनी भी नयी ट्रेनों की घोषणा हमने की है, शीघ्रताशीघ्र हम उसे पूरा करने की कोशिश करेंगे। मैं केवल आपको याद दिला देना चाहता हूँ कि नयी ट्रेनों की घोषणा पूरे साल के लिए होती है, ऐसा नहीं होता है कि 10 दिनों के अंदर ही वे ट्रेनें शुरू हो जाएं। उसके लिए डिब्बों का इंतजाम, रोलिंग स्टॉक का प्रबंध और उसके लिए भी आपसे ही अनुमति ली जाती है हम मार्केट से बोरोइंग करके रोलिंग स्टॉक के लिए, चल स्टॉक के लिए पैसा लाते हैं और उसके आधार पर जो मैन्युफैक्चरिंग यूनिट हैं, उनको वह काम देते हैं। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा, रंगनाथ मिश्र जी जो अभी नहीं हैं, उन्होंने हमारी कपूरधला की रेलवे की कोच फैक्टरी के बारे में कहा था कि उसके लिए पर्याप्त आर्डर नहीं हैं। यह हमारे लिए चिंता का विषय है। हमारी जितनी कैपेसिटी है उसका पूरा इस्तेमाल हम अपने प्रोडक्शन यूनिट में करने की स्थिति में नहीं हैं, अकेले रेलवे नहीं कर पाएगी। इसलिए हमारी कोशिश है कि इसके लिए हम एक्सटर्नल मार्केट तलाशें, हम

डिब्बों, इंजनों को बना करके बाहर के मुल्कों में बेचें। इसके लिए प्रयत्न किए जा रहे हैं। हमारे पास अब लेटेस्ट टेक्नालॉजी भी है, एल.एच.पी कोचेस भी हैं। उन सबके लिए हम मार्केट तलाश रहे हैं। राइट्स और इरकॉन के माध्यम से यह काम किया जाता है। अपनी एम्बेसी के थ्रू भी प्रयत्न होते हैं। राइट्स और इरकॉन इस काम को करती है। तो उनके माध्यम से हम चाहते हैं इसकी मार्केटिंग हो। इसकी मार्केटिंग और बेहतर ढंग से कैसे कर सकते हैं उसके लिए अलग से कोई संगठन बनाने की आवश्यकता होगी तो उस पर भी हम लोग विचार करेंगे। यह हम सब लोगों की चिंता का विषय है।

अब जहां तक आपने कहा कि इस बार नमक की कीमत बढ़ा दी। हमने कोई छिपाया नहीं है, हमने अपने बजट भाषण में खुद ही इसका उल्लेख किया है और हमने कहा है कि रेलवे में जो 59 क्लासेज बने हुए थे, अलग-अलग माल जो हम ढोते हैं उनके भाड़े का क्लासिफिकेशन होता है, 59 क्लासेज थे उसको घटा करके हमने 32 क्लासेज किया और इस बात का हमने उल्लेख किया था। उसमें जो मिनिमम क्लास है और मेक्सिमम क्लास है उसके बीच में एक टाइम का डिफरेंस था। तो उसको घटा करके हम तो 3.3 किया और जो बेस मिनिमम क्लास है उसका हमने क्लासिफिकेशन 90 पर फिक्स किया। उस मिनिमम क्लास पर साल्ट को भी रखा, एडिबिल ऑयल को रखा, साल्ट का मतलब है एडिबिल साल्ट, फूडग्रेन, इन सब चीजों को जो जरूरी चीजें हैं उनको मिनिमम क्लास पर भी रखा और सबसे कम दर पर उसकी आज भी दुलाई करेगा। लेकिन यह जो हमने रेशनेलाइज किया इसके चलते हमने खुद कहा। किन्तु इसमें से कुछ वस्तुओं की भाड़ा दरों में वृद्धि होगी, इस वृद्धि से आम नागरिकों पर कोई विशेष प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि माल भाड़ा दरों में वृद्धि से वस्तुओं की कीमतों में मामूली वृद्धि हो सकती है। उदाहरण के लिए खाने के नमक के मामले में माल भाड़ा दरों में वृद्धि से नमक की कीमतों में चार सदस्यों के एक परिवार के लिए प्रति माह एक रुपए से भी कम की वृद्धि हो सकती है। इसी प्रकार खाद्य तेल और खाद्यान्नों तथा दालों की कीमतों पर भी नाममात्र का ही प्रभाव पड़ेगा जिसकी वजह से जनसामान्य को कोई परेशानी नहीं होगी। हमने छिपाया कहा है, हमने तो कहा है कि एक रुपए से कम की वृद्धि होगी। अब उसके बाद हमने थोड़ा और अध्ययन किया। यह तो साल्ट कमिश्नर की जनरल रिपोर्ट थी कि एक आदमी एक साल में 6 के.जी. खाता है या आप समझ लीजिए कि कोई एक महीने में 500 ग्राम कंज्यूम करे। लेकिन कोई 500 ग्राम कंज्यूम नहीं करता है और करना भी नहीं चाहिए। आज जब चर्चा कर रहे थे तो आपने हाइपरटेंशन की बात कही। हमें कोई हाइपरटेंशन नहीं होता है, हम इन सब चीजों को एन्जॉय करते हैं। आपको गलतफहमी है। आप तो हास्य कवि हैं, हम भी जीवन में हास्य का पुट रखते हैं। जीवन जैसा है उसी प्रकार से जीने की हमारी भी कोशिश रहती है। यह है Official publication of Hypertension Society of India, Indian Guidelines for management of Hypertension, 2001-Association of Physicians of India, की तरफ से है। इसमें इन लोगों ने लिखा है Total daily intake of salt should be restricted to six grams. However, in hot summer, this may be relaxed. थोड़ा ज्यादा लेना पड़ेगा एक ग्राम या दो ग्राम, क्योंकि पसीना ज्यादा आता है तो थोड़ा नमक का इंटैक बढ़ाया जाता है, यह सब लोग जानते हैं। तो छः ग्राम के हिसाब से कितना हुआ 30 दिन में तो वह 180 ग्राम हुआ। हम दो सौ ग्राम ले लें। हमने कहा कि 500 ग्राम पर हमने केलकुलेट किया कि चार सदस्यों के एक परिवार को एक रुपए से कम या दो किलो में एक किलो का ऐंबरेज अगर हम ले लें, 40-42 पैसे का भी अगर इंक्रीज होता है, तो एक रुपए से भी कम का एक परिवार पर असर पड़ेगा। परन्तु

हमने जब केलकुलेट किया तो यह तो 50 पैसे से भी कम है। वैसे किसी को भी इतना ज्यादा नमक नहीं खाना चाहिए। अगर 250 ग्राम ...(व्यवधान)...

श्री राजू परमार (गुजरात) : नमक का उपयोग केवल खाने में नहीं होता है, जब चमड़े का उपयोग किया जाता है तो उसमें नमक का प्रयोग होता है।

श्री नीतीश कुमार : उसमें कोई वृद्धि नहीं है, वह इण्डस्ट्रियल साल्ट है। पहले से उसका 115 क्लासिफिकेशन है, वह हमारी चिंता नहीं है। वह हमारी चिंता नहीं है। चिंता यह थी कि इंडस्ट्रियल साल्ट की भी गाहे-बगाहे शिकायत मिली है कि खाने वाले साल्ट पर लोग बुक कर देते थे। जब हमने रिपोर्ट देखी, रिकार्ड देखा तो पाया कि जो इंडस्ट्रियल साल्ट है वह टोटल साल्ट के मूवमेंट का मात्र आठ परसेंट है। एडीबल साल्ट का जो टोटल मूवमेंट कंट्री में है उसका 65 परसेंट मूवमेंट रेल से होता है। साल्ट के मूवमेंट में रेलवे को क्या-क्या होता है यह आपको मालूम है। आप बहुत रतलाम और दूसरी जगह की बात करते हैं। नमक के बारे में आप जानते हैं कि जब यह चलता है, खासकर के बरसात के मौसम में तो यह माउश्चर एक्ज़ाईब करता है। इसके बाद इसका पानी रेल की पटरियों पर टपकता है। इससे चक्के स्लिप होने का खतरा होता है। साधारण पानी से चक्का स्लिप नहीं होता है लेकिन साल्ट के पानी से चक्का स्लिप हो जाता है। इसलिए उसको पानी से धोया जाता है और बुश चलाया जाता है। यह सब इंतजाम रेलवे करती है करोड़ों से बचाने के लिए, स्लिप न करें, इसको बचाने के लिए और सस्ते दर पर साल्ट भी ढोती है। आज भी हम सबसे कम दर पर ही ढाएंगे। लेकिन रेलवे की भी जरूरत है कि रेलवे कैसे चले? हम हाई रेटिड कमोडिटीज का भाड़ा बढ़ाते जाये और वह रेलवे से मांगता जाए और लो रेटिड कमोडिटीज हम वापस रखते रहें तो रेलवे बहुत घाटे में चली जायेगी। आज रेलवे यूजर्स के बल पर रेल चल रही है। कल आप अलग से उसके लिए आम आवमी, हर आदमी से टैक्स लेकर के रेलवे का काम चलायेंगे, इसलिए कि रेलवे सरकार की है। अगर रेल अपना काम रेलवे यूजर्स के पैसे से न करे तो हर चीज के लिए आपको इंतजाम करना ही पड़ेगा। इसी संसद को करना पड़ेगा, सरकार को करना पड़ेगा। यह बेहतर स्थिति है कि रेलवे रेल यूजर्स के खर्चे पर ही चले, उसकी अपनी बचत हो ताकि इसके एक्सपेंशन में इन्वेस्टमेंट हम कर सकें, मार्केट से बोरोइंग हम कम से कम करें। इसीलिए ऐसी कोई भावनात्मक बात इसमें नहीं है और एक अप्रैल से यह दर लागू हो गई है। सब लोग इत्मीनान से इसको स्वीकार कर चुके हैं। यह बराबर बढ़ता था और एक्जम्पशन हो जाता था। इसके लिए रेलवे को कोई कम्पनसेशन नहीं मिलता था। हम अगर सस्ती दर पर ढोयें तो रेलवे को कोई कम्पनसेट नहीं करता। इसलिए हमने रेशनलाइजेशन का सिद्धांत अपनाया है और उस हिसाब से हम आप सबसे आग्रह करेंगे कि इसको उसी स्प्रिट में लिया जाए।

उपसभापति : मंत्री जी, अभी आपने हाईपरटेंशन के बारे में रेफरेंस दिया। उसमें आपने सिर्फ नमक के बारे में बात कही, पार्लियामेंट की बात नहीं कही कि जो हाईपरटेंशन पार्लियामेंट में हो रहा है उसकी दर भी कुछ कम करनी चाहिए।

श्री नीतीश कुमार : मैडम, वह तो आपके हाथ में है। प्रणव बाबू सामने बैठे हुए हैं।

उपसभापति : मेरा तो वैसे ही लो प्रेशर है। ...(व्यवधान)...

श्री एस. एस. अहलुवालिया : मैडम, मुझे लगता है कि रेलवे कैंटीन में ज्यादा नमक डाला जा रहा है। ...*(व्यवधान)*...

SHRI PRANAB MUKHERJEE (West Bengal) : But the consequence is, life would be without salt; but, any way, let us accept it.

SHRI NITISH KUMAR : Life should be with less salt, not without salt.

श्री बालकवि बैरागी : मंत्री जी, जो आप मैगजीन बता रहे हैं। इसके कैंवर पृष्ठ पर किसकी तस्वीर है जिसको देखकर आप इतने ज्यादा चिढ़ रहे हैं?

श्री नीतीश कुमार : हम चिढ़ नहीं रहे हैं, किसी की तस्वीर नहीं है। ...*(व्यवधान)*...

उपसभापति : आपकी तस्वीर नहीं है।

श्री नीतीश कुमार : किसी की तस्वीर देखकर हमारे चिढ़ने का सवाल नहीं है। सेप्टी के लिए पूरा प्रबंध है। सेव्योरिटी की जहां तक बात है। आरपीएफ को कुछ और अधिकार मिलें इसकी भी हमने चर्चा की है और इसके लिए हमने कैबिनेट में नोट भेजा है। इसके लिए जो कार्यवाही होती है सरकार में, आरपीएफ एक्ट और रेलवेज एक्ट में अमेंडमेंट करना है ताकि जो पैसंजर्स एरिया है और चलती हुई ट्रेन हैं उसमें भी आरपीएफ जरूरत पड़ने पर अपनी भूमिका अदा कर सके। आज रेलवे के पास स्टेट गवर्नमेंट द्वारा उपलब्ध कराई गई पुलिस है। उसके लिए आधा खर्च रेलवे जरूर देती है, लेकिन उस पर रेलवे का नियंत्रण नहीं है। यह स्वामायिक भी है क्योंकि क्राइम कंट्रोल और लॉ एंड ऑर्डर कांस्टीट्यूशन के हिसाब से स्टेट्स सब्जेक्ट है। फिर भी कोआर्डिनेशन के लिए लगातार मीटिंगें होती रहती हैं। अगर आरपीएफ को कुछ और अधिकार प्रदान किए जायेंगे तो आरपीएफ की जवाबदेही बढ़ जायेगी, रेलवे की जवाबदेही संसद के प्रति इस मामले में और ज्यादा बढ़ जायेगी। इस दिशा में हम लोग आगे बढ़ रहे हैं। एक और बात का उल्लेख करके मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। एक माननीय सदस्य ने बोगीबिल ब्रिज के फाउंडेशन स्टोन की बात कही है। इसके बारे में मैं क्लेरिफाई करना चाहता हूँ कि हमारे प्रधान मंत्री 21 अक्टूबर को डिब्रुगढ़ गए थे और वहां पर उन्होंने इस काम का शुभारंभ किया था। उसका फाउंडेशन लेइंग तो उस समय हो गया था जब माननीय देवगीड़ा जी 1997 में प्रधान मंत्री थे। लेकिन इस बीच मैं उसके लिए डिटेल्ड प्रोजेक्ट रिपोर्ट बनती है, स्टडी होती है। उसका डिजाइन कैसा होगा? इन सब चीजों का अध्ययन होता है। वह अध्ययन करके सब कुछ आया है। इस साल के बजट में हमने 40 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। वह एक हजार करोड़ का नहीं, एक हजार सात सौ करोड़ का ब्रिज होगा। वह रेल कम रोड ब्रिज होगा। 660 करोड़ तो उसमें मिनिस्ट्री ऑफ रोड ट्रांसपोर्ट और हाइवेज को देना है। मझोदया, प्रधान मंत्री जी ने मीटिंग में कहा - सात साल में उसको पूरा करने का लक्ष्य था लेकिन प्रधान मंत्री जी ने सार्वजनिक कार्यक्रम में ही कहा कि इसको घटाइए और उन्होंने रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को सार्वजनिक सभा में निर्देश दिया कि इसको 6 साल में पूरा किया जाना चाहिए। उसके लिए फंड्स के इंतजाम में हम लोग लगे हैं। क्योंकि इस बजट में हमने एक मेगा ब्रिज का कॉन्सिप्ट भी रखा है कि सी करोड़ से ऊपर जिस पुल को बनाने में खर्चा आए, उसको मेगा ब्रिज मानकर उसके लिए अलग से फंड का हम कैसे इंतजाम करें, इसके लिए हो सकता है कि मल्टीलेट्रल एजेंसीज तक हम जाएं या जैसे भी हो

सकता है, बोरोइंग करके उसके लिए अलग से फंड का इंतजाम करें। उसमें बोगीबिल ब्रिज भी होगा। हम लोगों की पूरी कोशिश होगी कि बोगीबिल ब्रिज के लिए भी पूरे तौर पर फंड का इंतजाम हम लोग करवाएँ और अब तो 6 साल में उसे पूरा करने का लक्ष्य भी निर्धारित कर दिया गया है।

श्री मूल चन्द मीणा : मंत्री महोदय, कृपया नयी रेलवे लाइनों के बारे में और बता दें।

श्री नीतीश कुमार : वह तो बता दिया है, शायद आपने सुना नहीं है। पूरी फिंगर्स हमने दे दी हैं कि कितने किलोमीटर हम बनाएंगे। यह बजट भाषण में भी है। हमने पूरे आकड़े दे दिए हैं। आप हमारे भाषण को रिकॉर्ड से निकालकर पढ़ लीजिएगा। हो सकता है आपको सुनने में दिलचस्पी न हो, उसे आप हमारे रिप्लाय में पढ़ लीजिएगा।

श्री मूल चन्द मीणा : महोदय, मेरी दिलचस्पी इसमें है इसीलिए मैं यह जानना चाहता हूँ कि 98 में जो सर्वे हुए हैं.....

उपसभापति : मीणा जी, उनको भाषण खत्म करने दीजिए। साढ़े पांच हो रहे हैं। अगर आप साढ़े पांच के बाद बैठ भी जाएंगे तो रेल तो बन नहीं जाएगी।

श्री नीतीश कुमार : उपसभापति महोदय, माननीय सदस्य ने सर्वे का जिक्र किया है। हमने उसका अध्ययन किया है। जितने सर्वे कराए गये, उन सभी कार्यों को हाथ में लेने के लिए - जो हाथ में लिए गये हैं, उनको छोड़कर - बाकी के लिए लगभग डेढ़ लाख करोड़ रुपये चाहिए। महोदय, सर्वे कराना तो आसान है लेकिन सर्वे रिपोर्ट को ऐक्सीप्ट करके प्रोजेक्ट रिपोर्ट को ऐक्सीप्ट कराने के लिए डेढ़ लाख करोड़ चाहिए। अभी जो प्रोजेक्ट हाथ में है, उसको पूरा करने के लिए 38 हजार करोड़ रुपये चाहिए। इसलिए हम नॉर्थ ईस्ट को अलग से टैकल करने की कोशिश कर रहे हैं। कश्मीर का प्रोजेक्ट नेशनल प्रोजेक्ट हो गया, उसके लिए उधमपुर से बारामुला के प्रोजेक्ट के लिए हमारे रेलवे प्लान से बाहर से तीन सौ करोड़ प्रति वर्ष दिया जाएगा। फिर रक्षा मंत्रालय की तरफ से दो प्रोजेक्ट्स के लिए पैसा अलग से दिया जा रहा है। इस प्रकार से हम कोशिश कर रहे हैं कि चारों तरफ से पैसे का इंतजाम हो। इसी प्रकार राज्य सरकारों के साथ एम.ओ.यू. हुआ है। झारखंड सरकार दो-तिहाई दे रही है, कर्नाटक की सरकार तीन लाइनों पर दो-तिहाई देने को सहमत हुई है। इस तरह से हम चारों तरफ से धन का इंतजाम कर रहे हैं ताकि जो हमारी प्रोजेक्ट्स की लम्बी घड़ी फेहरिस्त है, उसको एक समय सीमा के अंदर पूरा कर सकें। किसी के मन में पक्षपात का बोध न हो, किसी के मन में अन्याय का बोध न हो इसके लिए हमने इस बार जो भी प्रोजेक्ट्स हमारे पास हैं, जो भी बजटरी सपोर्ट हमें मिलता है - उसका जो भी हिस्सा नयी लाइनों के लिए, गेज कनवर्जन के लिए, डबलिंग के लिए, इलेक्ट्रिफिकेशन के लिए हम देते हैं, उसके लिए हमने एक फार्मूला बना दिया है। हर राज्य को उसी फार्मूले के आधार पर वह पैसा बांट दिया है। 15 परसेंट वेटेज हमने क्षेत्रफल को दिया है, 15 परसेंट वेटेज वहां की आबादी को दिया है और 70 प्रतिशत वेटेज, उस राज्य की परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कितने पैसे की जरूरत है, उसे दिया है। इस प्रकार से सभी राज्यों को पैसा दिया गया है। राजस्थान का एलोकेशन बढ़ा हुआ है - हमारे कर्णाटक के एक मित्र बता रहे थे - अब आंकड़ों को लेकर राज्यवार हम कहना शुरू करें तो आपकी नजरें खुल जाएंगी। पिछले वर्षों की तुलना में तो बहुत अधिक पैसा दिया गया है। इस संबंध में कोशिश हो रही है, कर्णाटक की सरकार भी हिस्सा बंट रही है। इस प्रकार से हम लोगों की कोशिश है कि

पूरे देश में फैली हुई जितनी भी परियोजनाएं हैं, उनको कैसे एक समय सीमा के अंदर पूरा करें। इसके लिए सारी रणनीति अपनायी गयी है और किसी के साथ कोई भी भेदभाव नहीं किया गया है। सिर्फ पस अगर लिया गया है तो वह यह कि जो राज्य दो तिहाई देने को तैयार हैं, उनके लिए एक तिहाई धन का इंतजाम सुनिश्चित कर दिया गया है। बाकी राज्यों के लिए जो उपलब्ध धनराशि है, उसका आनुपातिक ढंग से बंटवारा कर दिया गया है। अगर कहीं पर कोई शिकायत हो तो हम तुरंत उसका परिमार्जन करने को तैयार होंगे। महोदया, रेलवे को 150 वर्ष पूरे हुए हैं। पूरे देश में जश्न मनाए जा रहे हैं। हमने इस वर्ष को यात्री सुविधा वर्ष घोषित किया है। यात्रियों की सुविधा में विजिबल इम्पूवमेंट हो। यही हमारी पूरी कोशिश होगी, इसके लिए सब प्रयास किया जा रहा है। मुम्बई में जब हमने 16 अप्रैल, 1853 को रीक्रिएट करने की कोशिश की और यह भी एक विडम्बना है कि 16 अप्रैल, 1853 को मुम्बई से ट्रेन इसलिए चली कि कलकत्ता वाली लाईन जो तैयार थी चलने के लिए, उसके लिए जो इंजन और डिब्बे लाए जा रहे थे, वह जहाज डूब गया था। इसलिए कलकत्ता से शुरू होने वाली लाईन बाद में शुरू हुई, मुम्बई वाली पहले शुरू हुई। उसी को रेलवे हर वर्ष स्थापना दिवस के रूप में मनाती है और इस बार जब हमने 16 अप्रैल, 1853 को रीक्रिएट किया, ठीक उसी समय साढ़े तीन बजे ट्रेन चलाई गई स्टीम इंजन के साथ, पुराने डिब्बों के साथ तो उसको देखने के लिए ट्रैक के दोनों तरफ जो तीन किलोमीटर की दूरी वहां से थाने तक थी, रास्ते में उस दृश्य को देखे बिना कोई नहीं रह सका, वह उत्साह हमने देखा। ट्रैक के दोनों तरफ, मकानों पर, सड़क के किनारों पर, बन रहे मकानों पर, दीवारों पर किस तरह से लोग थे, किस तरह से वे उस दृश्य का अवलोकन कर रहे थे, फोटोग्राफ ले रहे थे, यह हमने देखा। वहां मांग हुई कि इस ट्रेन को जो एक तरह से हेरिटेज ट्रेन है, इसको और चलाया जाए तो हमने फैसला किया कि सप्ताह में एक बार उसी स्टीम इंजन के साथ, पुराने डिब्बों के साथ उस ट्रेन को वहां चलाया जाए। हर रेलवे में हमारी कोशिश हो रही है कि स्टीम इंजन के साथ और पुराने डिब्बों के साथ ट्रेन चलाई जाए। लोग इसकी तरफ आकर्षित हो रहे हैं, एक ट्रिस्ट ऐट्रैक्शन के हिसाब से हमारी यह कोशिश है लेकिन यह एक सिम्बालिज्म है। असली मकसद है हमारा कि 150 साल होने का जश्न मना रहे हैं तो रेलवे सेवाओं में सुधार लाया जाए। मेरी पूरी कोशिश होगी कि इन सेवाओं में सुधार लाया जाए। आप सबका सहयोग अपेक्षित है। जो भी आपने सुझाव दिए हैं, उन सभी सुझावों की मैं पूरी जांच-पड़ताल कराकर जो भी संभव होगा, उचित कार्यवाही करने की कोशिश करूंगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं दरखास्त करूंगा कि इस एप्रोप्रिएशन बिल को पारित किया जाए।

उपसभापति : आपने मुम्बई में जो ट्रेन चलाई, उसके लिए आपको धन्यवाद मगर मुम्बई की जो सिकस्थ कारीडोर की मांग है कई वर्षों से, उसके बारे में आप क्या कर रहे हैं, उस पर विचार कर लीजिएगा।

श्री नीतीश कुमार : मैडम, उसके लिए एम.आर.वी.सी. बनाया गया है और उसके लिए महाराष्ट्र सरकार और रेल मंत्रालय के बीच में एक एग्रीमेंट हुआ है। वर्ल्ड बैंक से हम पैसा ले रहे हैं और यह पूरी उम्मीद है कि जुलाई तक वर्ल्ड बैंक का हिस्सा आ जाएगा और उसके लिए पूरी तैयारी है। वह जब आ जाएगा तो काम और तेज़ हो जाएगा लेकिन रेलवे अपनी तरफ से जो पैसा लगाती रही है, वह लगाया जा रहा है और पूरे तौर पर वह हम लोगों के लिए टॉप प्राइोरिटी का प्रोजेक्ट है क्योंकि देश भर में जितने लोग यात्रा करते हैं, उसमें से आधे लोग मुम्बई सबर्बन्स में यात्रा करते हैं।

उपसभापति : वह एक आर्टरी है लोगों के ट्रांसपोर्टेशन की।

The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2002-03 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted

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

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

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

SHRI NITISH KUMAR: Madam, I move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We have finished today's business.

श्री नीतीश कुमार : मैं आपको भी धन्यवाद देता हूँ और पूरे सदन को भी धन्यवाद देता हूँ।

उपसभापति : आप रेलें अच्छी चला दीजिए, सिक्स्थ कारीडोर की बात सुन लीजिए। एक चीज़ और है कि जो ज़मीन की बात कही गई है कि रेलवे की करोड़ों रुपए की ज़मीन पर अनऑथराइज्ड कब्ज़ा है। सिर्फ़ मुंबई शहर के अंदर। वहां झोंपड़-पट्टियाँ बनी हैं। न तो उनका डेवलपमेंट हो सकता है, न ही आप वह ज़मीन ले रहे हैं। रेल में सफ़र करने वालों के लिए यह एक समस्या बन गई है। एक लड़की की आंख फूट गई क्योंकि किसी ने पत्थर मारा। इस तरह के वाक्यात स्लम्स होने की वजह से होते हैं। इस पर अगर आप ध्यान दें, मुंबई की समस्या पर, तो चेयर, जो इस वक्त है वह आपकी बहुत आभारी होगी। As I announced at 2 o' clock, there would be no sitting on Friday, the 26th April, 2002. So, the House stands adjourned till 11.00 a.m. on Monday, the 29th April 2002.

The House then adjourned at thirty-five minutes past five of the clock till eleven of the clock on Monday, the 29th April 2002.