

fibres. Before entering into this agreement, there must be a thorough study, because we had the experience of the Bhopal Gas Tragedy, and whether such a study has been made and necessary measures taken in this regard.

श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा: सर, अभी तो कोई प्रोपोज़ल ही नहीं है। जब कोई प्रोपोज़ल आएगा तो सारी स्टडी करेंगे और उसके बाद ही उसकी इजाजत मिलेगी।

SHRI EKANATH K. THAKUR: Sir, I am on a broader question. When we deal with China in regard to chemical products and chemical fertilizers, in general, I would like to know whether we have undertaken any analysis. In today's global economy, we have to have an analysis *vis-a-vis* each country, what are our strengths; what are our weaknesses; what are the opportunities before us; and what are the threats before us in regard to each country, I would like to know whether any industry-specific study of China's strength *vis-a-vis* our strength, weakness, etc., has been undertaken and whether those opportunities have been presented to the Indian industry and manufacturers.

श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा: सर, यह तो हमेशा सरकार का चलता ही रहता है हम स्टडी भी करते हैं और एक-दूसरे को कोआपरेट भी करते हैं, उसको देखते भी हैं कि क्या उसका हमें कोई नुकसान या फायदा हो सकता है। इसलिए वह तो एक ऑन। गोइंग प्रोसेस है।

#### **Mumbai-Ahmedabad Fast Train**

\*543. SHRIMATI SAVITA SHARDA: Will the MINISTER of RAILWAYS be pleased to state: -

(a) whether it is a fact that Government are considering to introduce a train between Mumbai and Ahmedabad with the speed of 400 kilometres per hour;

(b) if so, whether Government have taken any steps in this regard, so far; and

(c) if so, the details thereof and if not, the reasons therefor?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) No, Sir.

(b) and (c) Do not arise.

श्रीमती सविता शारदा: मंत्री महोदय मेरे पास एक समाचार-पत्र की कटिंग है जिसमें आपके मंत्री महोदय दिग्विजय सिंह जी ने कहा था कि मुंबई-अहमदाबाद तथा दिल्ली-लखनऊ

के बीच 400 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार वाली गाड़ी चलाई जायेगी। रेलवे के 9 जोन बनाए गए हैं और उनमें भी प्रत्येक जोन के लिए एक-एक हजार करोड़ रुपये लगाए जायेंगे। तो इन तीव्र गति वाली ट्रेनों को चलाने के लिए नई रेलवे लाइन के निर्माण का कोई विचार है तथा क्या परियोजना आदि की मजबूती की जांच कराई जाएगी, यह मेरा पहला प्रश्न है? दूसरा, यह है कि मुंबई-दिल्ली का ट्रैफिक बहुत हैवी है और इतना ज्यादा उसमें ट्रैफिक है कि अगर वहां पर बहुत अधिक गाड़ियां चलाई जाएं तो मुझे लगता है कि औद्योगिक विकास भी बहुत अधिक हो सकता है। इन प्रवृत्तियों को देखते हुए क्या वहां पर तीसरा ट्रैक बनाने का आपने कोई निर्णय लिया है? मंत्री महोदय, इसी से जुड़ा हुआ मेरा एक अन्य प्रश्न है। राज्यों की जितनी राजधानियां हैं, इस समय वे सभी दिल्ली से जुड़ी हुई हैं, लेकिन हमारा जो गांधी नगर है वह किसी भी ट्रेन से जुड़ा हुआ नहीं है। तो क्या गांधी नगर को आपने दिल्ली से जोड़ने का कोई निर्णय लिया है? क्योंकि वहां पर जो एक ट्रैक बिछे हुए हैं कलोल मोती से गांधी मोती आग्रेज तक 6 किलोमीटर और 8 किलोमीटर की उनकी दूरी है, तो क्या इसको ब्राडगेज बेस्ड करके दिल्ली के साथ गांधी नगर को जोड़ने का क्या कोई विचार आपके पास है?

श्री नीतिश कुमार: सभापति महोदय, माननीय सदस्या ने कई प्रश्न पूछ लिए हैं और कुछ ऐसे प्रश्न भी पूछे हैं जिनका मूल प्रश्न से कोई वास्ता नहीं है। जहां तक हाई स्पीड ट्रेन चलाने का प्रश्न है उसके बारे में मैंने कहा है कि ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। स्टडी के लिए एक समझौता हुआ है कि अध्ययन किया जाएगा और यह स्पैनिश रेलवे ने भारतीय रेलवे को ऑफर की है कि भारत में खास करके मुंबई और अहमदाबाद के बीच में हाई स्पीड ट्रैक बिछाने के लिए हाई स्पीड ट्रेन चलाने के लिए अध्ययन किया जाए और रेलवे ने उसको स्वीकार किया है। एक एमओयू पर हस्ताक्षर भी हुए हैं। इसके बाद फाइनांस मिनिस्ट्री के थ्रू उनकी सरकार को एक प्रस्ताव भेजा गया है जिसका उत्तर नहीं मिला है। इसमें वह अध्ययन करेंगे और इसका खर्च भी स्पैनिश गवर्नमेंट ही वहन करेगी और एक स्पैनिश कंसल्टेंट के द्वारा यह अध्ययन कराना चाहते हैं। तो एक तरह से यह ग्रांट है और वह भारत के कांटेक्स्ट में एक अध्ययन करना चाहते हैं, लेकिन यह अध्ययन तक ही सहमति हुई है, चूंकि इससे पहले भी एक बार जापान की एंजेंसी के माध्यम से 1987 में दिल्ली से कानपुर के बीच एक अध्ययन कराया गया था। उसके लिए काफी धन की जरूरत पड़ेगी। इसलिए आगे क्या करना है, इस बारे में विचार करना होगा। सभापति जी, अध्ययन तो प्रस्तावित है और मेरे ख्याल से स्पैनिश गवर्नमेंट की सहमति भी आ जाएगी और अध्ययन भी उनके कंसल्टेंट द्वारा कराया जाएगा। वैसे हम अपने देश में ट्रेन की स्पीड को बढ़ाने का प्रयास कर रहे हैं। गुड्स ट्रेन को भी हायर स्पीड पर चलाने की बात कर रहे हैं और मालगाड़ी और यात्री गाड़ी के बीच में जो स्पीड डिफरेंसियल है, उस को कम करने का प्रयत्न कर रहे हैं। इसके लिए हम कई जगह के अपने ट्रैक स्ट्रक्चर को सुधार

रहे हैं ताकि अपनी कंडीशंस में पता लगे कि हाई स्पीड में ट्रेस कैसे ले जा सकते हैं। महोदय, अपने देश में कई सेक्शंस हैं जिनमें 160 किलोमीटर तक की तेज रफ्तार की गाड़ियां चल सकती हैं और हम राजधानी व शताब्दी को 130 किलोमीटर की स्पीड पर कई सेक्शंस में चलाते भी हैं, लेकिन 400 किलोमीटर की रफ्तार की गाड़ी तो अभी दुनिया में कहीं नहीं चल रही है। हां, 300 किलोमीटर तक की रफ्तार की गाड़ी दुनिया के कई मुल्कों में चल रही है। लेकिन इस स्पीड की गाड़ियों को चलाने के लिए धन की बड़ी आवश्यकता होती है। महोदय, तेज रफ्तार की गाड़ी चलाने की इच्छा रखना और सपना देखने में कोई बुराई नहीं है, लेकिन यहां तो लोग गाड़ियों में लदकर और उसकी छत पर यात्रा कर रहे हैं और अलग-अलग टैक्स की भी काफी बुरी हालत है तो उसको देखते हुए हमें अपनी प्राथमिकताएं निश्चित करनी पड़ेंगी। हम किसी एक सेक्शन में हाई स्पीड ट्रेक बना दें तो उसके लिए काफी चीजों की जरूरत पड़ेगी। उसके लिए डैडीकेटेड ट्रेक होती है, फेंसिंग होती है और ग्रेड सेपरेशन होता है ताकि उसमें कोई लेवल क्रॉसिंग न हो। मैंने फ्रांस में सबसे अधिक गति 300 किलोमीटर प्रति अवर की रफ्तार की गाड़ी में यात्रा की है और उस गाड़ी को देखा है कि किस तरह से उसके ट्रेक स्ट्रक्चर और सारा इंतजाम किया गया है। लेकिन अपने देश में तो एक तरह गाड़ी चल रही है, दूसरी तरफ उसके ऊपर लोग भी ट्रेक पार कर रहे हैं, जानवर भी उसे पार कर रहे हैं। ऐसी स्थिति में तो उसकी पूरी फेंसिंग करानी होगी। फिर उसमें तो ड्राइवर के केबिन में सिग्नलिंग सिस्टम आता है। वहां किसी बाहरी सिग्नलिंग के भरोसे हाई स्पीड की गाड़ी नहीं चलती है। हमारे यहां तो कई प्रकार की सिग्नलिंग प्रणालियां हैं। तो हमें इस सबसे आगे जाना होगा और चूंकि दूसरे मुल्कों में या यूरोप में कुछ गाड़ियां चलती हैं, इसलिए अपने यहां वैसी गाड़ियां तत्काल चलाना उचित नहीं होगा। महोदय, सपना देखना अच्छी बात है, लेकिन उस तरह प्रयास भी करने चाहिए। इसलिए स्टडी कराने का प्रस्ताव है। उस के लिए स्पैनिश ग्रांट है और आशा है उनकी सहमति आ जाएगी। इस के अलावा माननीय सदस्या ने दिल्ली और अहमदाबाद के बीच में रुचि दिखलाई है। अब जहां तक गांधी धाम के 6-7 किलोमीटर ट्रेक का सवाल है, उस के बारे में वह अलग से प्रश्न पूछ सकती हैं या मैं व्यक्तिगत रूप से उन्हें उस बारे में पूरी जानकारी दे दूंगा।

श्रीमती सविता शारदा: सभपति महोदय, मुंबई से अहमदाबाद तक के तीसरे ट्रेक के बारे में आप ने कहा था कि हम डालेंगे क्योंकि वहां की औद्योगिक प्रवृत्ति के कारण काफी ट्रेस की आवश्यकता है तो क्या उस तीसरे ट्रेक को डालने के बारे में आप ने कोई निर्णय लिया है।

श्री नीतीश कुमार: सभापति जी, अब माननीय सदस्या ने एक खास सेक्शन के बारे में पूछा है, लेकिन हमारी योजना रेलवे के गोल्डन क्वाड्रिलेटल की है जिसमें कि चारों मेट्रो

को जोड़ने और उस के डायगनल्स के पूरी सुदृढ़ीकरण की योजना बनायी जा रही है जिसमें जहां इकहरी लाइन है वहां दुहरी लाइन और जहां तीसरी और चौथी लाइन की जरूरत है वहां उसे भी डालना और पूरे ट्रैक स्ट्रक्चर को सुदृढ़ बनाना शामिल है ताकि मालगाड़ियों को भी हम सौ किलोमीटर की रफ्तार से चलाने लायक ट्रैक बना सकें। इन सब चीजों पर हमारा विचार चल रहा है, लेकिन इस के लिए धन की भी काफी आवश्यकता है। महोदय, इस बार के रेल बजट भाषण में भी मैंने इस बात का उल्लेख किया है। इस के लिए हम बाह्य स्रोत भी तलाश करेंगे। इस संबंध में बात हो रही है।

**श्री ललितभाई मेहता:** सभापति जी, जब भी किसी नई रेलगाड़ी को चलाने की बात आती है, तो रेल मंत्री जी का एक ही जवाब आता है। मंत्री महोदय ने अनस्टार्टेड क्वेश्चन 623 दिनांक 24.11.2000 को जो जवाब दिया था, उस में भी यही बात कही है। "Even after the completion of gauge conversion, running of additional Gandhidham Mumbai train is not feasible due to severe terminal constraints in Mumbai area and line capacity constraints in Ahmedabad-Mumbai sector." तो दो बातें इस में बताई हैं। एक तो लाइन कंस्ट्रेंट की बात है और परिस्थिति यह है कि टर्मिनल फेसिलिटी नहीं है। मंत्री महोदय, यह बात बार बार दोहराई है और इस मांग को 13 साल हो गए हैं। वर्ष 1989 में आपका यही उत्तर था और आज भी आपका यही उत्तर आ रहा है। वर्ष 1989 के बाद अहमदाबाद और मुम्बई के बीच में आपने 27 नई गाड़ियां चलाई हैं, लेकिन आज भी आप यह जवाब दे रहे हैं कि वहां पर कंस्ट्रेंट है, टर्मिनल फेसिलिटी नहीं है। आपने बांद्रा टर्मिनल बना दिया, अंधेरी टर्मिनल बना दिया, वहां पर अभी गाड़ी रुकती हैं, बांद्रा पर भी गाड़ी रुकती हैं। हम यह नहीं चाहते कि मुंबई सेंट्रल पर ही सभी गाड़ी रुकें। जो हमारी यह मांग है, आप उसे पूरी नहीं कर रहे हैं। इसके दूसरे विकल्प में सौराष्ट्र के सभी सांसदों ने ही नहीं, गुजरात के सभी सांसदों ने, जिसमें हमारे यूनियन मिनिस्टर अरुण जेटली जी, काशी राम राणा जी, हरेन पाठक जी, कथीरिया जी, सभी ने मांग की थी कि आपका यह जो ट्रैक अहमदाबाद और मुम्बई का है, इसमें आप सुरेन्द्र नगर और सूरत को सीधे ही जोड़ सकते हैं, इससे 120 किलोमीटर का अंतर कम हो सकता है और नया ट्रैक बनने से पूरा ट्रैफिक वहां से चल सकता है। आप उस पर सर्वे भी नहीं करवा रहे हैं। परिस्थिति यह है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि यह जो आवश्यकता है, इसको ध्यान में रखते हुए आप यह विकल्प स्वीकार करेंगे या वह विकल्प स्वीकार करेंगे? गुजरात के तत्कालीन मुख्यमंत्री माननीय केशुभाई पटेल जी, जो आज इस हाउस के माननीय सदस्य हैं, इन्होंने 30 जुलाई, 2001 को एक एमओयू करने की बात आपके सामने रखी थी, जैसे कर्नाटक और आन्ध्र प्रदेश में है, वैसे गुजरात के लिए भी हम तैयार हैं।... (व्यवधान)...

SHRI NILOTPAL BASU: Are you allowing extempore supplementary?

श्री ललितभाई मेहता: आप वह भी नहीं कर रहे हैं। मैं जानना चाहूंगा कि इस बारे में माननीय मंत्री जी क्या कर रहे हैं?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने एक वक्तव्य दिया, जिसका मूल प्रश्न से कोई संबंध नहीं है। उनके वक्तव्य पर सरकार का जो रस्पोन्स है, वह उनको लिखित रूप से पहुंचवा दिया जाएगा। इसका मूल प्रश्न से संबंध नहीं है।

श्री संजय निरुपम: सभापति जी, तीसरे ट्रेक की बात की जा रही है कि मुम्बई और अहमदाबाद के बीच में तीसरी लाइन कब लाई जाएगी। इस प्रश्न को मंत्री महोदय लगभग टाल रहे हैं। अब आप उसका सर्वे करा सकते हैं, सर्वे रिपोर्ट ले सकते हैं और उसके बाद जो स्थिति हो वह आप बता सकते हैं कि साल भर में, दो साल में या तीन साल में यह तीसरा ट्रेक यहां पर लाया जा सकता है। आप इसके बारे में क्यों नहीं बता रहे हैं? वह कोई वक्तव्य नहीं था, उनका दुख था क्योंकि उनका प्रश्न वर्ष 1989 से टाला जा रहा है। मुम्बई और अहमदाबाद दोनों देश के सबसे बड़े व्यापारिक केन्द्र हैं और दोनों शहरों के बीच जबरदस्त ट्रेफिक है, लोगों का आना जाना हो रहा है।...(व्यवधान)...

SHRI NILOTPAL BASU: This is very unfair...(Interruptions). The hon. Member, without being recognised by you, is raising his supplementary...(Interruptions)...

श्री संजय निरुपम: सर, ऐसी स्थिति में दोनों शहरों के बीच एक तीसरी ट्रेक डालकर वहां और भी ट्रेन, फास्ट ट्रेन शुरू होनी चाहिए। यह प्रश्न है और इस प्रश्न को यह कह कर टाला जा रहा है कि यह वक्तव्य है, लेकिन यह वक्तव्य नहीं, उनका दुख है।

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, सदन में माननीय सदस्य अपनी चिंताएं व्यक्त करते हैं, लेकिन हमारी समस्या यह है कि मूल प्रश्न हाई स्पीड ट्रेक के बारे में है और अगर मूल प्रश्न से भटक कर कोई अलग सवाल पूछें तो ....(व्यवधान)....

श्री संजय निरुपम: हाई स्पीड ट्रेक तो तब होगा, जब ट्रेक होगा। ....(व्यवधान)....

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, यह प्रश्नकाल आर्गुमेंट के लिए नहीं होता, जानकारी देने का अवसर होता है और जो जानकारी मूल रूप से मांगी जाती है, उसी से संबंधित जानकारी लेकर मंत्री सदन में उपस्थित होता है। ऐसा नहीं है कि आप जो पूछ रहे हैं उसकी जानकारी नहीं देंगे। मैंने कहा है कि उसके बारे में, जिसका मूल प्रश्न से संबंध नहीं है, उसकी मैं माननीय सदस्य को जानकारी दे दूंगा। मैंने यह कहा है और जहां तक थर्ड लाइन का सवाल

है, मुम्बई-अहमदाबाद के अलावा पूरे देश के जो डीजी कोरीडोर हैं, उसके बारे में बताया है और रेल बजट में मैंने इसका उल्लेख किया है। उसके लिए गोल्डन कोडीलेटरल एंड इट्स डायगोनल्स के सुदृढीकरण की एक योजना बना रहे हैं। जब रेलवे के अपने रिसोर्सेस से पैसा नहीं हो सकता तो उसके लिए अधिक धन का जुगाड़ करने की भी हम कोशिश कर रहे हैं। यह मैंने बताया है। ....(व्यवधान)....

श्री संजय निरुपम: कैटेगोरिकली आप बता सकते हैं कि कब तक तीसरी लाइन का हो जाएगा?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, इसके लिए माननीय सदस्य कैटेगोरिकली प्रश्न सदन में पूछें। ... (व्यवधान).... How can I answer a supplementary which is not at all related to the original question? I may respond to any question from any Member, but with prior notice from him.

MR. CHAIRMAN: At least one thing is clear. Shri Sanjay Nirupam started putting his supplementary, without taking permission from me. He started speaking without my permission. ....(Interruptions).... यह गलत है।

श्री संजय निरुपम: यह गलत है, लेकिन सवाल इतना महत्वपूर्ण है और मंत्री जी इसको आल रहे हैं इसलिए...

श्री सभापति: सबका सवाल महत्वपूर्ण है, आपके नेता सतीश प्रधान का सवाल भी महत्वपूर्ण था, उनका नाम था, आपने उनकी जगह ले ली, अब मैं उनको नहीं बुलाऊंगा।

श्री सतीश प्रधान: आप मुझे सवाल के लिए नहीं बुलाएंगे, मैं नहीं पूछूंगा लेकिन इतना जरूर कहूंगा कि यह अन्याय है।

श्री सभापति: अन्याय तो है, लेकिन आपके मेम्बर ने किया है और लम्बा बोले हैं। श्री जयन्ती लाल बरोट।

श्री जयन्ती लाल बरोट: सभापति महोदय, मीटर गेज का ब्रांड गेज में कन्वर्जन का प्रोग्राम चार-पांच साल से हो रहा है, उसके टैंडर भी निकल गए हैं लेकिन आज तक काम शुरू नहीं हुआ है, अगर वह शुरू हो जाए तो ....

MR. CHAIRMAN: It is not relevant to this question.

SHRI JANARDHANA POOJARY: Sir, on the question of introducing a high speed train between Mumbai and Ahmedabad, the Minister of State for Railways had made a categorical statement in the Press saying that they are

considering introducing a train between Mumbai and Ahmedabad with a speed of 400 kms. per hour. while the hon. Minister of State made a statement outside Parliament, be it in his constituency or anywhere in the country, that they are considering introducing a train with high speed, in the House, the Cabinet Minister is saying that there is not such proposal at all. He states in the reply, "No". It only shows that there is no coordination between the Minister of State and the Cabinet Minister. How can the Minister of State make a statement outside Parliament saying that a high speed train will be introduced, when the reply here says otherwise. Who has briefed the Minister? Will any action be taken against the officers who have briefed him? I would also like to know whether the hon. Minister would enquire into this.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, यहाँ जो प्रश्न पूछा गया है, जो वस्तुस्थिति है, मैं उसी को रख सकता हूँ। अब जहाँ तक इस बात का सवाल है कि सदन के बाहर हमारे मिनिस्टर ऑफ स्टेट के द्वारा कोई वक्तव्य दिया गया है, मुझे इसकी कोई व्यक्तिगत जानकारी नहीं है। ... (व्यवधान)....

SHRI SATISH PRADHAN: Sir, this very objectionable. When the Minister of State says something outside, the Cabinet Minister says, "He does not have knowledge about it", ..... (Interruptions).....

SHRI NILOTPAL BASU: The Minister cannot take this position ..... (Interruptions)..... Your Minister has made a statement ..... (Interruptions)..... You have to find out the fact of the matter. That is the minimum you can do ..... (Interruptions).....

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, माननीय सदस्य अगर मेरी पूरी बात सुन लें और उसके बाद कुछ कहें तो अच्छा है। सर, क्वेश्चन है:—"Whether it is a fact that the Government is considering to introduce a train between Mumbai and Ahmedabad with a speed of 400 kilometres per hour" तो गवर्नमेंट के पास ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। मैंने कहा कि स्टडी के लिए स्पेनिश गवर्नमेंट ने आफर किया है, इस आफर को हमने स्वीकार किया है।

SHRI JANARDHANA POOJARY: Sir, in reply to question (a), the Minister has stated, "No" and, you have also clarified your viewpoint while responding to the supplementary. Now, the question is very simple. the Minister of State is sitting here. He can make it clear whether he has made that statement. If at all he has made such a statement, on what basis did he make it?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, ये मिनिस्टर ऑफ स्टेट के किसी छपे हुए वक्तव्य के आधार पर बात को कह रहे हैं, उसे मालूम किया जा सकता है, लेकिन सबसे बड़ी ... (व्यवधान)... एक मिनट ...(व्यवधान)...

श्री नीलोत्पल बसु: मिनिस्टर ऑफ स्टेट बैठे हैं। ...(व्यवधान)... आप कुछ बोल रहे हैं सदन में, वे वहां से कुछ बोल रहे हैं। ...(व्यवधान)...

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, सदन में सरकार की तरफ से जो कहा जाता है वही अथारिटेटिव स्टेटमेंट है। जो सदन में बात कही जा रही है वही अथारिटेटिव स्टेटमेंट है। स्पेनिश रेलवे और इंडियन रेलवे के बीच में एक एम.ओ.यू. हुआ है, एक स्टडी कंडक्ट करना चाहते हैं स्पेनिश कंसल्टेंट के द्वारा खुद ग्रांट देकर 250 से 300 किलोमीटर के बीच के लिए, यही वास्तुस्थिति है।

SHRI NILOTPAL BASU: Sir, you have to protect the House. The Government has to reply whether there is a collective responsibility of the Government or not. There is an authoritative statement by the Railway Minister inside the House. If something to the contrary appears, as a Press statement by the Minister of State, should that not be enquired into? .....(Interruptions).....

MR. CHAIRMAN: Mr. Vice-Chairman, I never asked you.

SHRI NILOTPAL BASU: So long as I am on the floor, I am not the Vice-Chairman, Sir.

MR. CHAIRMAN: Then, if you have to put a question, you ask the Chair.

SHRI NILOTPAL BASU: I am asking you for the clarification and for the protection of the House.

MR. CHAIRMAN: No, no.

श्री नीतीश कुमार: मैंने इसका डिटेल्ड उत्तर दे दिया है। इस बारे में एक स्टडी होनी है। वह स्टडी अभी शुरू नहीं हुई है। अभी इस संबंध में स्पेनिश गवर्नमेंट का रिस्पांस आना बाकी है। उन्होंने ऑफर किया है, इसके अलावा और कोई बात नहीं है। महोदय, 1987 में भी एक बार स्टडी हुई थी लेकिन आज की तारीख में ट्रेन इंट्रोड्यूस करने का गवर्नमेंट का कोई प्रपोजल नहीं है। अभी तो स्टडी होगी। अभी टेक्नो-इकनॉमिक फीजेबिलिटी स्टडी होगी, उसके बाद पता चलेगा। अगर फीजेबल होगा तभी तो बात आगे बढ़ेगी।