श्री लाल कृष्ण आडवाणी : Well, I can tell you ...*(Interruptions)*... यह मत कहिए ...(**व्यवधान**)... All right, उसमें कोई दिक्कत की बात नहीं हैं...(**व्यवधान**)...

श्री नीलोत्पाल बसु : मैं सिर्फ आपसे विनम्रतापूर्वक निवेदन कर रह हूं कि ...(**व्यवधान**)... मैंने बहुत ध्यान से आपको सुना ...(**व्यवधान**)...

श्री सभापति : मिस्टर बसु, आप दोनों एक साथ न बोलें ...(**व्यवधान**)... आप बैठिए...(**व्यवधान**)... मैं एलाऊ नहीं कर रहा हूं...(**व्यवधान**)... यह गलत बात है। इन्होंने एक बार कह दिया है कि सारे चीफ-मिनिस्टर्स को बुलाकर बात करेंगे। आप चाहते हैं क्या हैं ? सारे चीफ-मिनिस्टर्स को बुलाकर इस संदर्भ में बात करेंगे, इससे ज्यादा आप क्या चाहिते हैं ? उसका कोई न कोई रिजल्ट तो निकलेगा ही।

श्री जनेश्वर मिश्र : महोदय, सुरक्षा तो यह सरकार ही देगी।

श्री सभापति : सुरक्षा तो सरकार ही दे रही है। वह सरकार दे चाहे यह सरकार दे, सुरक्षा तो सरकार दे रही है । आप बैठिए। ...*(Interruptions)*...

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (TAMIL NADU) : Mr. Chairman, Sir, I want to know whether, in that Conference, issues pertaining to the misuse of POTA will be discussed...*(Interruptions)*...

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : मुझे अभी बताया गया कि अमर सिंह जी ने कहा कि उनके जीवन को खतरा है। तो उसके लिए जो सुरक्षा देनी होगी, हम देने के लिए तैयार हैं, उसमें कोई दिक्कत नहीं हैं।

श्री सभापति : ठीक है। अब सदन की कार्यवाही 2 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

The House then Adjourned for Lunch at Six Minutes Past one of the Clock

The House Reassembled After Lunch at Five Minutes past Two of the Clock

THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) No. 3 BILL, 2003

उपसभापति : आज रेलवे का एप्रोप्रिएशन है, आज भी हमारे एमपीज की गाड़ी देर से

स्टेशन पर क्यों आयी ? टाइम पर आना चाहिए। मंत्री जी पहले आ गये हैं। पहले इंजन आ जाता है और डब्बे वहीं रह जाते हैं। मंत्री जी, आप आगे आ जाएं आप पीछे से रेलवे पर कैसे बोलेंगे ?

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 2003-2004 for the purposes of railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The question was proposed

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश) : धन्यवाद उपसभापति महोदया, रेलवे बजट पर अपनी बात कहने का आपने मुझे अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रिया अदा करता हूं। भाई नीतिश कुमार जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसमें सबसे बड़ी कृपा तो उन्होंने यह कर दी-वैसे हम इन्हें परमिशन तो देंगे ही कि ये पैसा खर्च करें-लेकिन बड़ी कृपा आपने यह कर दी कि इस बार के बजट में आपने यात्रियों पर भाड़े का किसी विशेष प्रकार का दबाव नहीं डाला और भारत की सामान्य जनता की जेब में आपने हाथ नहीं डाला। इससे लोगों को बड़ी राहत मिली। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। माननीय उपसभापति महोदया, जब हम आज के रेल के सारे कारोबार पर नजर डालते हैं और रेल का जो लम्बा-चौड़ा नेटवर्क है, इसको देखते हैं तो कुछ बातें हमारे सामने आती हैं। मोटे तौर पर देश को इसकी जानकारी नहीं है किन्तु तब भी जो जानकारी उपलब्ध है, उसमें हम देखते हैं कि हमारा भारत का रेल मंत्रालय प्रतिदिन 14,444 रेलें चलाता है। इसमें 8,702 गाड़ियां पैसेंजर होती हैं, बाकी मालगाड़ियां होती हैं। यह सारा कारोबार जो आप करते हैं, वह 6,856 रेलवे स्टेशंस पर करते हैं। महोदया, दिलचस्प बात यह है कि हमारे पास भारत वर्ष में कुल 63,140 किलोमीटर का रेल का नेटवर्क हैं। उसमें अंग्रेजों से हमें विरासत में जो नेटवर्क मिला है, वे जाते समय जो छोड़कर गए थे-आज हमारे पास जो 63,140 किलोमीटर का नेटवर्क है, वह 85 फीसदी पहले उन्हीं का काम था और हम लोगों ने आजादी के बाद के इन वर्षों में कुल मिलकर केवल 15 फीसदी ही काम किया है। हमारे लिए यह भी एक चौंकाने वाली बात है कि हम सब मिलाकर भी इस देश में उतना नहीं कर पाए जितना हम कर सकते थे। जब हम दसवीं पंचवर्षीय योजना के सामने खड़े होकर बात करते हैं तो रेल मंत्री जी की जिम्मेदारी थोड़ी ज्यादा बढ़ी हुई लगती है, उनकी चिंताएं भी बढ़ी हुई लगती हैं और हम मानते हैं, महसूस करते हैं कि उनकी चिंताएं ऐसी हैं जिनमें सारे देश को भागीदारी करनी चाहिए। आप देखते होंगे कि इनके पास 15 लाख कर्मचारी हैं और प्रतिदिन 1 करोड़ 40 लाख मुसाफिरों को ये ढोते हैं।

यह छोटी सेवा नहीं है। यही कारण है कि भारत में रेल को हम सेवा मानते हैं, रेल सर्विस मानते हैं। आप मंत्रालय माने, डिपार्टमेंट मानें, वह अलग चीज है और इसको रैवैन्यू से जोड़े, यह अलग चीज है लेकिन इसके बावजूद हम रेल को सेवा मानते हैं और देश भी सेवा मानता है क्योंकि यह साढ़े छः लाख गांवों का देश है और हर गांव अपने आपको रेल के आसपास देखना चाहता है। आज इनकी जो परिस्थिति है, उसमें आप देखते होंगे और हम लोग नजर डालते हैं कि आखिर भारत के विशेष अंचलों में हमारी रेल सेवा की क्या परिस्थिति है। मैं प्रदेश वार किलोमीटर का हिसाब-किताब आपको दूं। यह जरुरी तो हो सकता है लेकिन समय को देखते हुए मैं केवल उन हिस्सों का जिक्र करुंगा जहां पर आज भी हम रेल के मामले में सबसे ज्यादा कमजोर हैं, जब हम रेल बजट पर बात करते हैं। माननीय उपसभापति महोदया अगर सबसे ज्यादा हम कहीं कमजोर हैं तो हम उत्तर-पूर्व में, नार्थ-ईस्ट में और जम्मू-कश्मीर में सबसे ज्यादा कमजोर हैं। आप यह सुनकर आश्चर्य करेंगे और हमारे देश के लोग भी आश्चर्य करेंगे, जो कि सच्चाई है कि अरुणाचल में कितने किलोमीटर रेल है ? अरुणाचल में कुल एक किलोमीटर रेल है, उसके सिवाय वहां रेल है ही नहीं। आज तक उस प्रदेश की तरफ देखा नहीं गया या दूसरी संभावनाएं वहां पर क्या हो सकती थीं, इस पर विचार नहीं किया गया। इसलिए अरुणाचल में केवल एक किलोमीटर रेल है। हमारा सबसे अच्छा, उन्नत और हरा-भरा प्रदेश जिसे हम गोवा कहते हैं, उसमें भी कुल 69 किलोमीटर रेल है। आप देखें जम्मू-कश्मीर में भी। अभी प्रधानमंत्री महोदय वहां से लौट कर आए हैं और वहां पर शायद कुछ शिलान्यास भी हुआ है, हम लोगों ने अखबारों में पढ़ा है और कुछ लोगों ने अपनी आंखों से वहां पर देखा, फिर हमने टीवी पर भी देखा। तो जम्मू-कश्मीर में कुल रेल कितनी है हमारे पास ? जम्मू-कश्मीर में 96 किलोमीटर कुल रेल है। मणिपुर में एक किलोमीटर रेल है मिजोरम में 2 किलोमीटर है, नागालैंड में 13 किलोमीटर है, त्रिपुरा में 45 किलोमीटर है, चंडीगढ़ में कुल 8 किलोमीटर है और पांडिचेरी में11 किलोमीटर है लेकिन कुछ हिस्से देश में ऐसे हैं जैसे सिक्किम, मेघालय, अंडमान-निकोबार, लक्षद्वीप, दादरा-नागर हवेली, दमन, दीव-इन क्षेत्रों में कोई रेल नहीं है।

उपसभापति : रेल तो लक्षद्वीप में जा ही नहीं सकती। वहां पर तो गाड़ी भी नहीं जा सकती, पैदल चलना पड़ता है।

श्री बालकवि बैरागी : कुछ न कुछ तो.....

उपसभापति : कुछ नहीं, आप वहां जाकर देखकर आइए। वहां तो इतनी छोटी सी जगह है कि आप एक घंटे में पूरा island घूम लेंगे। रेल का डिब्बा ही उतना बड़ा होता है जितना बड़ा वह island है।

श्री बालकवि बैरागी : मैडम, मैं आपके आशीर्वाद से लक्षद्वीप होकर आया हूं। वहां मैंने देखा है, लेकिन यह इनका इतिहास है। हमारी भारतीय रेल के इतिहास में यह पृष्ठ है कि ये ऐसे प्रदेश हैं जहां पर कि रेल है ही नहीं। आप लक्षद्वीप में रेल नहीं डाल सके, वह अलग चीज है लेकिन वहां के लोग कहते हैं। जब दिल्ली में मैट्रो की बात हुई थी तो लोगों को लगता था कि सपना है लेकिन सच हुआ और इसमें कोई दो रायें नहीं हैं। लेकिन इन हिस्सों में कुल मिलाकर कहीं एक किलोमीटर तो क्या, इंच भर भी रेल नहीं है और आज हम दसवीं पंचवर्षीय योजना पर बातचीत कर रहे हैं जब हम दसवीं पंचवर्षीय योजना पर बातचीत करते हैं तो देश के दूसरे हिस्से हमसे पूछते हैं कि हम इस देश में हैं या नहीं ? हम रेल से कब तक जुड़ेंगे या रेल के दर्शन हमें कब तक होंगे ? खैर, मैं आपसे अर्ज यह करना चाहता था कि नई.....(**व्यवधान**)....

श्री भारतेन्दु प्रकाश सिंहल (उत्तर प्रदेश) : उनको दिल्ली invite कर लीजिए, दर्शन हो जाएंगे।

श्री बालकवि बैरागी : बहुत धन्यवाद सिंहल साहब, आप और हम दिल्ली में बैठे हैं इसलिए ऐसी बात कर रहे हैं लेकिन अभी भी इस देश में कई देहात ऐसे हैं जो रेल के बारे में भावनापूर्ण बात करते हैं, भावुकतापूर्ण बाते करते हैं। वे उम्मीद करते हैं कि आप और हम कुछ ऐसी बात करेंगे। मैं यह नहीं कहता कि हम उनको रेल दे ही देंगे लेकिन वे हमसे मांगते हैं, कहते हैं। मैं आपसे अर्ज यह कर रहा था कि 2002-03 में आपके पास, इस सरकार के पास या रेल मंत्रालय के पास नई लाइनों का जो लक्ष्य था, वह लक्ष्य था 190 किलोमीटर का लेकिन कुल कितना पूरा किया ? कुल पूरा किया है 63 किलोमीटर। 1998-99 से आज तक एक भी वर्ष का लक्ष्य पूरा नहीं किया गया। जो लक्ष्य रेलवे बोर्ड या रेल मंत्रालय ने बनाया, 1998-99 से आज तक एक भी वर्ष का लक्ष्य पूरा नहीं किया गया। यात्री सुविधाओं पा आपने काफी कुछ ध्यान देने की कोशिश की, खासकर नीतीश कुमार जी को इसके लिए मैं धन्यवाद दे सकता हूं और देना भी चाहिए कि वे जब भी रेल की बात करते हैं तो उसमें दो बातों पर विशेष ध्यान देते हैं—रेल सुरक्षा की और यात्री सुविधाओं की लेकिन यात्री सुविधाओं के मामले में देखें तो मुझे लगता है कि इस साल हम फिर पिछड़ गए हैं और मुझे लगता है कि हम और पिछड़ जाएंगे। रेल बजट में तो आपने उसका प्रावधान किया है लेकिन हम कुल मिलाकर उतना आगे नहीं जा पा रहे हैं जितना कि जाना चाहिए। 1991-92 में यात्री सुविधाओं के लिए आपने 73 करोड़ रुपया रखा था, 1994-95 में 200 करोड़ हो गया। यह 200 करोड़ ही चला आ रहा है और 2003-04 में आपने इसे 205 करोड़ किया है यानी यात्री सुविधाओं में कुल पांच करोड़ का आपने इजाफा किया है और पांच करोड़ के इजाफे से जबकि रुपया पतला होता चला जा रहा है, उसका मूल्य कम होता चला जा रहा है। आप पांच

करोड़ बढाकर रोज डेढ करोड़ यात्रियों को यात्रा सुविधा देने की जो हिम्मत कर रहे हैं, इसके लिए आपका अभिनन्दन किया जाना चाहिए लेकिन आप कितने लाचार हैं। इस चीज को हम लोगों को भी समझना चाहिए और हम मानते हैं कि यह राशि बहुत कम है। इस पर आपको पुन: विचार करना चाहिए। आप अपने सूत्रों से और अपने सोर्सेज से कितना जुटा सकते हैं, इस ओर देखना चाहिए। रेल दुर्घटनाओं के मामले में मुझे आपसे एक विशेष प्रार्थना करनी है। जस्टिस खन्ना की रिपोर्ट आपने पढ़ी है, देखी है। जस्टिस खन्ना कमेटी ने आपसे पन्द्रह हजार करोड़ रुपए उस वक्त, अपनी सिफारिशों में खर्च करने की सिफारिश की है। गत वर्ष बजट में आपने सत्रह हजार करोड़ रुपए से पुरानी, जर्जर और बूढ़ी व्यवस्थाओं को 6 वर्ष में बदलने व ठीक करने की घोषणा की थी। यह स्वयं आपकी घोषणा थी। जस्टिस खन्ना कमेटी से मैं उस परिप्रेक्ष्य में इसको जोड़ने की कोशिश नहीं करता लेकिन दोनों चीजें हमारे सामने हैं। वह रिपोर्ट भी हमारे सामने है और आपका अपना संकल्प और आपका अपना साहस भी हमारे सामने है। आपने गतवर्ष बजट पेश करते समय सत्रह हजार करोड़ रुपए से यह कोशिश करने की कोशिश की थी कि पुरानी जितनी भी बूढ़ी जर्जर पुलियां है, कुछ दूसरी बातें हैं, उनको आप बदलकर यात्री सुविधा और रेल दुर्घटनाओं को रोकने की पेशकश करेंगे तो उस सिलसिले में हम कितना आगे बढ़े हैं ? इस साल आप इसमें कितना उपलब्ध कर पाए ? आपने रेल दुर्घटनाओं को रोकने की पेशकश की है। आए दिन समाचार बन जाते हैं और आप दौड़कर जाते भी हैं। हम लोग देखते भी हैं कि आप लोग वहां बहुत गंभीरता से चिंतित होते हैं। कई बार तो हमें यहां लोगों को श्रद्धांजलि देनी पड़ती हैं। मरने वाले मुसाफिरों को हमें यहां दोनो सदनों में देनी पड़ती है। आपने उसमें कितना किया ? इस पर जस्टिस खन्ना की रिपोर्ट से गत वर्ष की आपकी घोषणाओं को यदि जोड़कर देखें तो मेरा अंदाज है कि शायद आपको लगेगा कि हमें इस पर पुन: विचार करना चाहिए। आपसे एक निवेदन और करूं कि नौवीं पंचवर्षीय योजना में आपका रेल का कुल योगदान 5.3 प्रतिशत था। आपके मंत्रालय का, आपकी रेल सेवाओं का जो योगदान था, नौवीं पंचवर्षीय योजना में कुल मिलाकर 5.3 प्रतिशत था। अब इस साल 2003-2004 में आप 12,918 रुपयों का प्रस्ताव लेकर चल रहे हैं। इस साल का यह आपका वार्षिक प्लान है। इसमें वित्त मंत्रालय आपको कितनी सहायता देगा और आपका दसवीं पंचवर्षीय योजना के प्रथम वर्ष में कितना योगदान होगा ? टोटल आपका अनुमान क्या है, दसवीं पंचवर्षीय योजना के योगदान के प्रति ? आप 5.3 से कितना आगे बढ़ेंगे ? इससे पता चलेगा कि आपकी यहां सक्षमता और समर्थता कितनी बढ़ी है या कितना कुछ हुआ है। इसका अनुमान तभी लगेगा कि जब आप इन सारी बातों का स्वयं अध्ययन करने के पश्चात् सदन के सामने सारी स्थितियों को स्पष्ट करेंगे। यदि इस मामले में हम कहीं थोड़ा सा भी सुस्त रहे तो मुझे लगता है रेल मंत्रालय इस देश की आकांक्षाओं को तो समझ रहा है लेकिन अपेक्षाओं पर खरा नहीं उतरेगा। इस

झंझावात में नीतीश कुमार जैसा मंत्री न फंसे, यह शुभकामना इस सदन में करनी चाहिए। हां, आपके यहां पर कुछ बातें अच्छी हैं और बहुत ही अच्छी हैं। मैं किसी मंत्रालय की तुलना नहीं करता हूं। लेकिन आपके यहां से पत्रों के उत्तर आते हैं। हम लोग जो आपके सामने सुझाव प्रस्ताव रखते हैं, उन पर आप विचार करते हैं और उनके बारे में आप हमारा समाधान करने की कोशिश करते हैं। हम जनता तक पत्रों को पहुंचाते हैं तो लोग इस बात का शुक्रिया अदा करते हैं, धन्यवाद देते हैं कि नीतीश कुमार जी का मंत्रालय बराबर देखता है और इस मामले में नियमित हैं। इस परंपरा को रेल भवन में जीवत रखना और बराबर संजीव रखना, यह भी एक जिम्मेदारी का काम है लेकिन मैं आपका विशेषतौर से इस मामले में आभारी हूं और मैं आप से बहुत पत्राचार किया करता हूं। मुझे आपसे कुछ विशेष निवेदन करने हैं। जब आप इस साल कुछ काम करें तो जो गेज कन्वर्जन का आपके पास काम है, इस गेज कन्वर्जन में छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाने के काम करें। कृपा करके बहुत महत्वपूर्ण स्थान दीजिएगा—जयपुर से चलकर पूर्णा आन्ध्र की सीमा तक जाने वाले इलाके को, जयपुर से पूर्णा जिस पर मीनाक्षी एक्सप्रैस चलती है। एक जमाने में मीनाक्षी एक्सप्रैस गाड़ी जयपुर से चलकर कांचीगुड़ा तक जाती थी। पूर्णा तक आप ब्राडगेज बनाकर ले आए। एक सुविधा मिली। लेकिन यदि कोई जयपुर से हैदराबाद जाने का सीधा टिकट खरीदे या हैदराबाद से सीधा टिकट खरीदे जयपुर आने का तो उसको कम से कम एक या दो जगह गेज कन्वर्जन के झंझट में गाड़ी बदलनी पड़ती है, आप रेक लगा देते हैं उसी नम्बर का वैसा का वैसा नम्बर, उसमें इधर बैठना, उधर बैठना, यदि आप यह पूरा गेज कन्वर्जन का प्रकरण हाथ में ले लेंगे तो एक बहुत बड़ा काम इस देश के लिए कर सकेंगे। उत्तर से दक्षिण को जोड़ने का एक बड़ा काम होगा। उससे पूरा मध्य क्षेत्र जुड़ जाएगा। इसकी हमारी एक पुरानी मांग चली आ रही है। इसके लिए हम आपसे संघर्ष करते रहते हैं। जो भी रेल मंत्री बनता है उससे हमारी बात होती रहती है। आपसे पहले वाले मंत्री से तो मैं इसलिए नहीं कर सकता कि जब भी मैंने उनसे कहा जयपुर से पूर्णा तो उन्होंने हमेशा सुना जयपुर से पूना। वे हमेशा पूना ही सुनती थीं पूर्णा नहीं सुनती थीं। मैं तो बात करता था पूर्णा और नई रेल चली जाती थी पूना की तरफ। हमारा सारा केस पंगु होकर रह गया। कृपा करके इसे ठीक कर लीजिए।

उपसभापति : कौन-से मंत्री की बात कर रहे हैं ?

श्री बालकवि बैरागी : मेरी बहिन हैं, मैं उनका नाम नहीं लूंगा।

उपसभापति : आपने कह दिया, हम समझ गए।

श्री बालकवि बैरागी : मेरी छोटी बहिन हैं। समझदारी से काम करने की कोशिश की ... अब क्या करेंगे ? जब भी हमने नाम लिया उन्हें आज तक पूर्णा समझ नहीं आया। मेरा विश्वास है कि मैं माननीय नीतीश कुमार जी को एक बार फिर रेखांकित कर दूं कि मैं जयपुर से पूर्णा वाली गाड़ी की बात कर रहा हूं।

श्री नीतीश कुमार : पूर्णा रेल लाइन जानते हैं।

श्री ललितभाई मेहता (गुजरात) **:** बैरागी जी, उनकी आपके प्रति बहुत ममता थी।

उपसभापति : ममता तो इनकी लग रही है।

श्री बालकवि बैरागी : मैंने बहुत प्रार्थना की। मैं किसी का उपहास नहीं करता। विनोद जरूर कर लेता हूं, किसी का उपहास नहीं करता। यहां पर भी दूसरा झगड़ा है। वहां तो ममता नहीं जागी पर ये नीति के ईश हैं, भगवान करे इनका ईश्वर जाग जाए और ये हमारी बात को समझ लें। इसलिए इनसे निवेदन कर रहा हूं। इससे हमारी एक मांग पूरी होगी। वह यह है कि इससे नीमच से रतलाम का हमारा ब्राड गेज का एक मामला निपटता है। मैं आपको छोटे-छोटे दो-तीन उदाहरण देता हूं। माननीय रेल मंत्री महोदय, कृपा करके थोड़ा-सा मेरी तरफ भी ध्यान दे दें। वे जो आपको उधर खींच रहे हैं वे हमारे मैदान में विरोधी हैं और यहां पर भी हमारा विरोध ही करेंगे। मैं आपसे एक निवेदन करना चाहता हूं कि आपने···*(व्यवधान)*··

श्री नीतीश कुमार : वे सपोर्ट कर रहे थे।

श्री बालकवि बैरागी : अगर मेरा सपोर्ट कर रहे हैं तो मुझे खुशी है। ये अभी-अभी नाना बने हैं, इन्हें बहुत-बहुत बधाइयां। तीन दिन पहले अभी-अभी नाना बने हैं।

उपसभापति : जब तक मिठाई नहीं आएगी तब तक हम लोग एक्सेप्ट नहीं करेंगे।

युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री विक्रम वर्मा) : इन्होंने दस-पंद्रह साल पहले जो आशीर्वाद दिया था वह दूसरी पीढ़ी में भी अभी तक चल रहा है।

श्री बालकवि बैरागी : मैडम, माननीय रेल मंत्री महोदय आपने इसी सदन में खड़े होकर कहा था कि उज्जैन में अगले वर्ष सिंहस्थ, जिसे कि हम छोटा कुंभ कहते हैं, उसका मेला शुरू हो रहा है। मैडम, उसमें एक महीने में करीब-करीब एक करोड़ से ज्यादा यात्री पहुंचेंगे। आपने कहा

था कि हम आपको एक पैकेज दे देंगे। यह पैकेज मालवा से लेकर मेवाड़ तक आपकी सेवा करेगा। यात्रियों को लाएगा ले जाएगा। वह पैकेज आज तक घोषित नहीं हुआ।

कृपा करके इस पर जल्दी फैसला कर लीजिएगा। आज तक उस पैकेज की, सिंहस्थ की घोषणा नहीं हुई। यह समय इतना करीब आ गया है कि अगर अब आपने इसमें विलंब किया तो वहां पर बहुत पेरशानियां पैदा हो जाएंगी। हम आपसे इसके लिए एक विशेष प्रार्थना करते हैं कि उस पैकेज में एक ट्रेन मीटर गेज पर आप हमें दे दीजिए जो उज्जैन से चले फतियाबाद होकर आए। उसी रूट पर फतियाबाद आए। फतियाबाद से रतलाम आ जाए, रतलाम से जावरा, जावरा से मंदसौर, मंदसौर से नीमच और नीमच से चित्तौड़ आकर रुक जाए या उदयपुर तक चली जाए। यदि आप हमें सिंहस्थ के लिए यह रेल दे देंगे तो हम आपका अतिरिक्त अहसान मानेंगे। आपकी वैसे भी हम पर बहुत कृपा है लेकिन यह मैं आपसे विशेष मांग कर रहा हूं।

दूसरा आपके मंत्रालय की एक बात और विशेष है कि आप खान-पान सेवा को सुधारने की ओर ज्यादा ध्यान दीजिएगा। पता नहीं कैसा-कैसा पानी आ गया है। आपने रेल नीर इंट्रोड्यूस किया था लेकिन अब पता नहीं कैसी-कैसी पानी की बोतलें मिल रही हैं। पानी पीने से जी घबराने लगा है। बहुत पेरशान होकर हम आपसे इसका निवेदन करना चाहते हैं। जिन भी वेंडर्स या कांट्रेक्टर्स को आपने ब्रेड रोल्स सप्लाई करने के लिए निजीकरण में डाला है वे बहुत खिलवाड़ कर रहे है। उन पर नजर रखिएगा, वे बहुत खिलवाड़ करते हैं। यदि इन पर नजर नहीं रखी तो आगे जाकर बहुत अपमानित स्थितियां रेलों में पैदा होंगी। बहुत झगड़े पैदा हो रहे हैं, प्रतिदिन झगड़े होते हैं। और मैं आपसे कहना नहीं चाहता, प्रतिदिन वहां पर कहा-सुनी होती है, तू-तू, मैं-मैं होती है, जो कि शोभा नहीं देता है। एक यह भी मेरी आपसे प्रार्थना है। दूसरा, एक और निवेदन मैं आपसे करना चाहता हूं, चूंकि दिल्ली से मुझे आना-जाना पड़ता है, बैठना पड़ता है। परसों जिस ट्रेन से मैं आया वह 6 घंटे लेट आई है। वह मीटरगेज की ट्रेन थी, अहमदाबाद से सराय रौहेल्ला आने वाली और उस दिन मैं उसमें खुद था। मेरे साथ लोक सभा के एक और संसद सदस्य थे। एक साथ हम लोग यात्रा कर रहे थे। सिर्फ 6 घंटे लेट साढ़े पांच से छः घंटों के बीच में लेट आया और मैं सदन में प्रश्नकाल में आ ही नहीं सका। ये स्थितियां रेलों की होती चली जा रही हैं। आप सराय रौहेल्ला स्टेशन का पुनरुद्धार कीजिए। वह दिल्ली का बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। उसके प्रति रेल बोर्ड या रेल मंत्रालय आंखे मूंदे तो यह शोभा नहीं देगा। आप कृपा करके उसके पुनरुद्धार के बारे में सोचिए या स्वयं एक दिन जा कर खड़े हो जाइये ताकि वहां पर लोगों की बातें तो पता चलें कि लोगों की पीड़ा क्या है और वे क्या चाहते हैं। एक महत्वपूर्ण रेल का स्टेशन, जो कल को टर्मिनस बन

सकता है, उस स्टेशन की जितनी अवहेलना हो रही है, मैं समझता हूं कि दिल्ली की नाक के नीचे, रेल भवन की नाक के नीचे यह सब होना शोभा का काम नहीं है।

दूसरी, एक और प्रार्थना मैं आपसे कर रहा हूं। राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट आपके पास पड़ी हुई है और मेरे सामने उसकी सिफारिशें हैं। मैं सदन का समय ले करके और उन सिफारिशों को पढ़ करके आपको किसी भी झंझावात में नहीं डालना चाहता। वे सिफारिशें आप सब ने पढ़ रखी हैं। आपने बार-बार राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट पढ़ी है। पांच वर्ष बीत गए। 1998 में राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट आई थी और आज हम 2003 में बात कर रहे हैं। पांच वर्ष बीत गए, दस साल और हैं, उन्होंने 15 वर्ष के लिए सिफारिशें की थीं। चूंकि आपने एक लंबा कार्यकाल रेल मंत्रालय में लिया है और सक्षमता से लिया है, इसलिए यह जरूर चाहूंगा कि राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट के बारे में आप इस सदन को जरूर विश्वास में लें और अवगत करायें तथा ऐसी स्थितियां नहीं हों कि जिससे हम लोग उस कमेटी की रिपोर्ट पर अलग से यहां पर समय मांग करके उस पर बहस करें। यह मैं आपसे प्रार्थना करना चाहता हूं। एक चीज़ और है। एक छोटी सी लाइन का सिलसिला है जो कि लंबे वर्षों से चला आ रहा है। वह राजस्थान का मामला है। बड़ी सादड़ी से चित्तौड़गढ़, बार-बार हम उसको मांगते है। इसका कम से कम सर्वे तो करवा दीजिए। इतनी पुरानी मांग चली आ रही है कि जिसके बारे में मैं समझता हूं कि पता नहीं रेल मंत्रालय को क्या हो गया है। कृपा करके आप इसका सर्वे करवाइये। मोहन लाल सुखाड़िया जी ने वायदा किया था और आज तक उस दिशा में किसी ने कुछ सोचा नहीं और वह वायदा पूरा नहीं हुआ। वह बहुत पुराना वायदा है जो कि आपके पास लंबित पड़ा हुआ है। एक बहुत, ऐसा निवेदन मैं आपसे करूंगा, यह राजस्थान का मामला है, जब आप सर्वे करवायें तो कृपा करके ब्रॉडगेज का ही करवाएं, दूसरे का नहीं करवाएं, आपसे यह मेरी प्रार्थना है। किसी भी तरह से उसमें गेज परिवर्तन का आगे कोई चक्कर नहीं हो।

उपसभापति : कौन सी जगह की आप बात कर रहे हैं ?

श्री बालकवि बैरागी : बड़ी सादड़ी से चित्तौड़। बड़ी सादड़ी, सादड़ी हमारे यहां चटाई को कहते हैं। बिछाने की चीज़ को हमारे यहां सादड़ी कहते हैं।

श्री भारतेन्दु प्रकाश सिंहल : छोटी सादड़ी या बड़ी सादड़ी ?

श्री बालकवि बैरागी : बड़ी सादड़ी, क्योंकि छोटी सादड़ी में तो रेल है नहीं, सिंहल साहब। लेकिन यह बहुत पुराना वायदा है। एक चीज की आपसे विशेष प्रार्थना करते हैं। क्या कहें, भगवान जाने कैसे क्या हो गया हमारे साथ में एक बहुत ज्यादा छलावा हो गया और उससे हमको बचाइये। एक रेलगाड़ी चेतक एक्सप्रैस चलती है, जो यहां से चलती है और सीधी उदयपुर जाती है। सराय रौहेल्ला से चलती है और मीटरगेज की गाड़ी है। उससे पहले इंदौर खंडवा तक जाने वाली बोगियां यहां से लग जाती थीं और चित्तौड़ से शंट हो जाती थीं। उधर से आती थी तो वापस चित्तौड़ से वे बोगियां लग जाती थीं तो हम लोग उसी दिन यहां दिल्ली आ जाते थे। बीच में कुछ ऐसी व्यवस्था हो गई कि उसमें शंटिंग के नाम पर यह कह दिया गया कि बड़ा लंबा समय लगता है और चित्तौड़ में यह व्यवस्था खत्म कर दी गई। कृपा करके उसको पुनर्जीवित कीजिएगा। यदि आप सीधा उन बोगियों को इसमें जोड़ देते हैं तो हमको और हमारे लोगों को दिल्ली आने-जाने में राइट फ्रॉम नेमाड़ से शुरू हो करके नेमाड़, मालवा, मेवाड़ होते हुए सारे के सारे प्रदेश को यहां दिल्ली आने की सुविधाएं हो जायेंगी। वे सुविधाएं हम से छीन ली गई हैं। इनको वापस दीजिएगा।

एक विशेष निवेदन मैं आपसे करना चाहता हूं। वह बहुत महत्वपूर्ण है। मैं आपसे और क्या कहूं, आप इस प्रार्थना पर विचार कीजिएगा। यह हमारे साथ में हमको गलत समझ करके है कि शंटिंग में हमारी गाड़ियां ज्यादा समय लेती हैं। फिर शंटिंग तो रेलवे का काम है। हमारी गाड़ी तो एक घंटा भर पहले आ जाती है। चेतक ही देर से आए और वापस देर से जाए - चूंकि आपने नए डिविज़न बना दिए हैं, बहुत धन्यवाद आपका और आपको बधाइयां, उसका पुरस्कार पहले एक महीने में तो हमको यह मिला कि''। उन्होंने जयपुर वालों ने पूरा रैक ही विद्ड्रा कर लिया है। अब उसी गाड़ी को आना पड़ता है और उसी को जाना पड़ता है। वह रैक विद्ड्रा करने का परिणाम यह निकला है कि सारी-की-सारी चीजें कुल मिलाकर ऐसी हो गयी हैं जिससे कि काफी असुविधा हो रही है। हालांकि रेल विभाग ने हमको यह आश्वासन भी दिया है कि वह अगले महीने यानि पहली मई से वापिस आ जाएगा। आप इस असुविधा को दूर कर दें, क्योंकि यह पहली अप्रैल का वायदा नहीं है, तो आप की बड़ी कृपा होगी वरना जो व्यवस्था चल रही है उसमें गाड़ियां 4-4, 6-6 घंटे लेट आ रही हैं।

श्री नीतीश कुमार : हम तो पहली अप्रैल का वायदा भी पूरा करते हैं।

श्री बालकवि बैरागी : महोदया, मेरा एक और निवेदन है कि यहां से जो बीकानेर वाली गाड़ी है, उसमें ए०सी० सेकंड की बोगी जरूर दी जाय। उस में आप को पूरा ट्राफिक मिलेगा। वह गाड़ी यहां से बीकानेर जाती है और वह मीटरगेज की गाड़ी है जिस में बहुत परेशानी होती है।

महोदया! मैं एक निवेदन नीतीश कुमार जी से व्यक्तिगत तौर पर कर रहा हूं और एक

सांसद के नाते भी बात कर रहा हूं और मंत्री जी से विशेष रूप से बात कर रहा हूं, आप से दोनों क्षमताओं में बात कर रहा हूं। रेल मंत्रालय ने हिंदी में जितना काम ऑफिसियल लेंग्वेज में किया है, उस पर हम को गर्व है। मैं एक संसदीय समिति का सदस्य हूं और हम पूरे देश में जहां भी जाते हैं उसका उल्लेख करते हैं। हमारी पूरी उप-समिति कहती है कि अगर राष्ट्र भाषा/राजभाषा हिंदी में काम करना हो तो रेल मंत्रालय को देखो। आप ने बहुत काम किया है। मेरा आप से इस बारे में एक ही निवेदन है कि कृपा करके हिंदी के जितने पद खाली पड़े हैं, उन्हें जल्दी भर दीजिए। अब आप उधर देखकर मत मुस्कुराइए, मुझे देखकर मुस्कुराइए। ये फफोले मेरे हैं, जो मैं आपको दिखा रहा हूं और अगर आप वैसे नहीं होते तो मैं वैसी बात भी नहीं करता। लेकिन आप इस बात को समझते हैं, इसलिए मेरा आप से एक निवेदन है कि जितने पद हिंदी के खाली पड़े हैं, उन पदों को भरवाइए। आप और ज्यादा काम कर पाएंगे। आपको रेलवे बोर्ड और मंत्रालय ने बराबर अंधेरे में रखा है। यदि आप आज बैठे लोगों को प्रोमोशन देते हैं, उनको ग्रेड देते हैं तो एक करोड़ से भी कम का खर्चा होता है, लेकिन रेल मंत्रालय ने आपको सुझाया है कि दूसरे कर्मचारी भी इन्हीं व्यवस्थाओं और कैडर को मांगेंगे जिससे रेलवे पर 600 करोड़ का खर्चा आएगा। श्रीमन्! अगर आप हिंदी को दूसरों से जोड़ रहे हैं तो मैं समझता हूं कि पूरा न्याय नहीं कर पा रहे हैं। सच पूछिए तो यह कुल मिलाकर एक करोड़ से नीचे का खर्च है। यह मैं पूरे अनुभव और जिम्मेदारी के साथ कह रहा हूं। आप उनको सारे लाभ दीजिए तो आप राजभाषा का सिर ऊंचा उठा सकेंगे।

मैडम! हम ज्यादा उम्मीद करते हैं, अपेक्षा करते हैं। नीतीश कुमार जी जैसे सक्षम मंत्री जी से हम निश्चित विश्वास के साथ कह सक्ते हैं कि आप हमारी बातों पर गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ आपने जो कुछ पैसा खर्च करने की परवानगी इस सदन से मांगी है, जो परमीशन मांगी है या वहां से आप को मिल गया है तो हम भी अपने आपको उससे जोड़ते हैं। मैं आपको रेल भाड़ा न बढ़ाने के लिए एक बार आपको फिर से बधाई देता हूं और आपके विधेयक का समर्थन करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्रीमती जमना देवी बारुपाल (राजस्थान) : मंत्री जी, मैं आपको याद दिलाती हूं कि इसी मंच से आपने हमारे आग्रह को स्वीकार किया था जिसे अब तीन साल हो गए हैं। हम बहुत दुखी हैं। आप बीकानेर की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलिए ताकि 12 घंटे जैसे हमें झूले लेने पड़ते हैं, वह न लेने पड़ें। धन्यवाद।

उपसभापति : श्री अभय कान्त प्रसाद।

श्री अभय कान्त प्रसाद (झारखण्ड) : उपसभापति महोदया, मैं बहुत ही आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। महोदया, ऐसे तो माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल विनियोग विधेयक पेश किया था, उसकी बड़ी सराहना हुई है। महोदया, इस बजट में वृद्धों के लिए,

पत्रकारों के लिए, विकलांगों के लिए तथा मरीजों के लिए चिंता प्रकट की गयी है तथा लोगों को सुविधाएं दी गयी हैं। रेल मंत्री जी ने रेलवे विभाग में पारदर्शिता लाने का प्रयास किया है, चाहे वह प्रशासनिक स्तर पर हो या अन्य स्तर पर। आज रेलवे विभाग में जो नियुक्तियां होती हैं वह मेरिट के आधार पर होती हैं, पहले जब नियुक्तियां होती थीं तो उसमें बड़ी गड़बडी की शिकायत होती थी, उसमें लोगों का विश्वास नहीं था। आज रेलवे विभाग में रेल की दुर्घटनाओं में कमी आई है, रेलवे पुलों को मजबूती को आंकने के लिए, रेलवे ट्रैक को मजबूत करने के लिए, डीरेलमेंट को रोकने के लिए कई महत्वपूर्ण कदम उठाए गए हैं।

महोदया, आजादी मिलने के 50 साल बाद भी झारखंड, खासकर के संथाल प्रमंडल का मुख्यालय दुमका और हजारीबाग प्रमंडल का मुख्यालय हजारीबाग रेलवे लाइन से नहीं जुड़ सका था, लेकिन माननीय मंत्री जी के पिछले दो वर्ष के प्रयास से वहां रेल लाइन मंजूर हुई है और वहां काम भी चल रहा है। लेकिन, वहां के लोगों को अभी तक उनकी जमीन का मुआवजा ठीक ढंग से नहीं मिल पा रहा है। जो जमीन का नेचर है उसके हिसाब से लोगों को पैसे नहीं मिल पा रहे हैं, जिसकी ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। इसी तरह देवगढ़ और जसीडी, जो रेलवे का महत्वपूर्ण स्टेशन है, वहां सालों से देश-विदेश से यात्री आते रहते हैं और जिनसे प्रति यात्री टर्मिनल टैक्स के रूप में दो रुपये लिए जाते हैं। इस पैसे से देवगढ़, जसीडी और बासकीनाथ का विकास होना था, लेकिन यह पैसा समय पर रेलवे विभाग से रिलीज नहीं हो पाता है और उसका हिसाब-किताब भी ठीक ढंग से नहीं हो पाता है। जब स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने 50 परसेंट देवगढ़ म्युनिसपेलिटी के लिए, 30 परसेंट जसीडी नोटिफाइड एरिया के लिए और 20 परसेंट बासकीनाथ नोटिफाइड एरिया के लिए व्यवस्था की थी, लेकिन उसका हिसाब-किताब अभी तक ठीक ढंग से नहीं हो पा रहा है।

महोदया, यहां दिल्ली से सप्ताह में दो दिन राजधानी एक्सप्रेस जसीडी और मधुपपुर होकर कोलकाता जाती है। यह गाड़ी शनिवार को जसीडी में रुकती है और बुधवार को मधुपपुर में, लेकिन जानकारी ऐसी मिली है कि इस राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन को बंद किया जा रहा है। इससे तो लोगों को बड़ी दिक्कत होगी और इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इस बारे में पुनर्विचार करें और इस राजधानी एक्सप्रेस को पूर्व की भांति चलने दें। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि संथाल प्रमंडल का मुख्यालय दुमका होने के कारण दुमका के लोगों को, जब तक वहां रेल लाइन बनकर तैयार नहीं हो जाती, जसीडी आकर ट्रेन पकड़नी पड़ती है और वहां के लोगों को रिजर्वेशन के लिए बड़ी कठिनाई होती है। इसलिए मेरा आग्रह है कि दुमका में एक कम्प्युटराइज्ड आरक्षण केन्द्र खोला जाए ताकि वहां के लोगों को उसका लाभ मिल सके।

महोदया, अभी भी झारखंड में कई ऐसे जिले हैं, जो रेलवे लाइन से नहीं जुड़ पाए हैं, जैसे गोड्डा, चायबासा, गुमला, सीमडेगा और चतरा। इन जिलों को भी रेलवे लाइन से जोड़ा जाए और अभी जो रांची से दिल्ली के लिए एक ही ट्रेन है, उसके लिए मैं मंत्री जी से यह मांग करूंगा कि रांची से दिल्ली के लिए प्रति दिन और ट्रेन चलाई जाएं। इसके अलावा हमारे यहां जमीन के मुआवजे में जो दिक्कत या कठिनाई आती है, ढाली ज़मीन का मुआवज़ा भी बहुत कम मिल रहा है, इससे लोगों में क्षोभ है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इसकी जांच कराकर जमीन का जो नेचर है, उसी आधार पर वे लोगों को मुआवज़ा दिलाएं।

उपसभापति जी, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं और आपके प्रति अपना आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया।

श्रीमती चन्द्रकला पांडे (पश्चिम बंगाल) : उपसभापति महोदया, हम इस वर्ष की रेलवे अनुदान मांगों की चर्चा कर रहे हैं, जिसके लिए मुझे 6 मिनट दिए गए हैं। ये 6 मिनट इतने कम हैं कि आप घंटी बजा देंगी और मेरी गाड़ी छूट जाएगी, इसलिए मैं बहुत जल्दी-जल्दी अपनी बातें कह देना चाहूंगी।

सबसे पहले तो मैं कहना चाहूंगी कि माननीय रेल मंत्री जी ने 17,000 करोड़ का विशेष रेलवे सुरक्षा फंड स्थापित किया है। वर्ष 2002-2003 में इसके लिए 10,000 करोड़ रुपए आवंटित हुए थे और 1,400 करोड़ रुपए खर्च हुए थे। मैं कहना चाहती हूं कि जो अपेक्षित परिणाम सामने आने चाहिएं थे, वे परिणाम सामने नहीं आए। उपसभापति महोदया, आंकड़ों से राज नहीं चलता है, भरोसे और विश्वास से चलता है और इस देश की जनता क्या अहसास कर रही है, इसे देखना बड़ी बात है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगी कि लोगों में रेल यात्रा के प्रति जो अविश्वास, दहशत और आतंक बढ़ा है, उसे वे कम करने की कोशिश करें।

अभी एक श्वेत-पत्र जारी हुआ है। उस श्वेत-पत्र में यह साफ-साफ कहा गया है कि बिना दुर्घटनाओं के रेल यात्राएं असंभव हैं लेकिन मंत्री जी ने रेलवे के 150 वर्ष की पूर्ति पर मुम्बई में एक समारोह में कहा था कि 5 वर्ष में सारी रेल दुर्घटनाएं कम कर दी जाएंगी। मैं यह जानना चाहती हूं कि अगर उन्होंने ऐसा कहा है तो किस पर विश्वास किया जाए—श्वेत-पत्र पर या मंत्री जी की बात पर? मंत्री जी अपने उत्तर में कृपया इसे बताएं।

रेलवे में प्रतिवर्ष रेल दुर्घटनाओं से लगभग 385 लोग मारे जाते हैं। इनमें से 148 मौतें रेलगाड़ियों की आपस में भिड़त के कारण होती हैं, 51 रेल पटरियों की वजह से, 21 मौतें मानवरहित रेलवे क्रासिंग के कारण होती हैं। आए दिन अखबार उठाकर हम देखते हैं कि उसमें एक-आध इस तरह की दुर्घटना होती है। आज ही राष्ट्रीय सहारा में पहले पेज पर यह खबर है कि

दो अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग थे, उनमें ट्रक रेलगाड़ियों से भिड़ गए हैं। रेलगाड़ी में किसी की मौत नहीं हुई है लेकिन ट्रक यात्री मारा गया है, कुछ उसमें बच्चे थे व एक परिवार था। मैं जानना चाहती हूं कि इस तरह के अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग कब तक रहेंगे और कब तक इस प्रकार की दुर्घटनाएं होती रहेंगी ?

इस वर्ष को रेल सुविधा वर्ग घोषित किया गया है, लेकिन जब हम ट्रेन में यात्रा करते हैं तो सुविधा, सुरक्षा और संरक्षा के नाम पर हमको क्या मिल रहा है ? एक ट्रेन में मैं और श्री गुफरान जाहिदी साहब यात्रा कर रहे थे। एसी फुल वाल्यूम में था और उसकी कंट्रोलिंग केपेसिटी खत्म हो गई थी। जो चादरें हमें दी गई थीं वे पूरी तरह से गीली थीं और उन्हें ओढ़कर अगर हम सो जाते, उस फ्रीजिंग प्वाइंट वाले एसी में, तो ''सार्स'' तो बाद में होता, निमोनिया से उसी रात मारे गए होते। इसलिए हमारा निवेदन है कि कम से कम एसी के जो कंट्रोलिंग प्वाइंट खराब हो गए हैं, जिनके कारण उसे अपने मन-मुताबिक नहीं किया जा सकता है, इस पर आप ध्यान दें।

मैं महानंदा गाड़ी से फर्स्ट क्लास में यात्रा कर रही थी, टी०टी० महोदय ने आकर कहा कि आप अपनी सुरक्षा की जिम्मेदारी खुद लें क्योंकि सारे दरवाज़े टूटे हुए हैं। मेरा कहना है कि अगर अभी भी गाड़ियों में फर्स्ट क्लास है तो कम से कम उसके लिए ठीक दरवाजे और खिड़कियों की व्यवस्था की जाए।

बोलपुर से एक गाड़ी कोलकाता आती है, उसमें तीन-चार दिन पहले ऊपर का एक बर्थ गिर गया था। संयोग से किसी को चोट नहीं लगी। इस तरह की बहुत सी दुर्घटनाएं होती हैं। इस तरह की छोटी-छोटी जो दुर्घटनाएं हैं, जो बहुत सारी तकनीकी चीजों को सुधारने से रुक सकती हैं, मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगी कि कम से कम उन पर तो अवश्य ध्यान दें।

हर बार हम अपने यहां के लम्बित प्रकल्पों के बारे में बात करते हैं। अभी मिर्ज़ा ग़ालिब के लिए विशेष उत्सव चल रहा है। मुझे मिर्ज़ा ग़ालिब याद आते हैं—'या रब, वो न समझे हैं न समझेंगे मेरी बात'। हर बार हम लोग यही करेंगे और यक्ष प्रश्न जैसे आपसे हमारे प्रश्न टकराएंगे, जैसे पहले मंत्रियों से टकराते रहे हैं और यह बहस और लम्बी हो जाएगी, इसके अतिरिक्त कुछ नहीं होगा। महोदया, मैं इस बार के रेल बजट और विनियोग विधेयक में रेलवे के सुरक्षा पहलू की जो अनदेखी की गई है, उसके लिए खेद प्रकट करती हूं। हाल की अवधि में सुरक्षा खुद एक बड़ी समस्या बन गई है। इस बार भी सुरक्षा जरूरतें पूरी करने के लिए पर्याप्त धन मुहैया नहीं कराया गया है। आपने 50 नयी ट्रेनें चलाने, 13 ट्रेनों की फ्रीक्वेंसी बढ़ाने और 24 ट्रेनों के परिचालन का विस्तार करने का प्रस्ताव किया है लेकिन आपने यह नहीं बताया है कि अतिरिक्त कोचों की जरूरतें किस तरह पूरी की जाएंगी ? यदि रेलवे की मंशा पुराने कोचों को ही इस्तेमाल करने की है, तो इससे तो रेल दुर्घटनाएं और बढ़ेगी।

महोदया, भाड़ा ढांचे को तर्कसंगत बनाने के नाम पर वास्तव में कुछ श्रेणियों के भाड़ों के मामले में भाड़ा बढ़ाए जाने पर परदा डाला गया है। कहीं भी किसी वास्तविक विकास कार्यक्रम का प्रस्ताव नहीं किया गया है जिसमें दृष्टि और दूरदृष्टि दोनों का ही अभाव दिखाई पड़ता है। ऐसा प्रतीत होता है जैसे यह चुनाव पूर्व का बजट है। देश की जनता को चुनाव की पूर्व संध्या पर ऐसे सजावटी बजटों का पहले से ही अनुभव है जिनमें पर्याप्त फंड आवंटन के बिना प्रस्तावों और वायदों की भरमार है। मुझे लगता है कि आपका इस बार का रेल बजट ऐसे ही चुनाव पूर्व सजावटी बजट का अच्छा उदाहरण है।

महोदया, गौरतलब है कि किरायों अथवा भाड़ों में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की गई लेकिन हाल की अवधि में हुई विनाशकारी दुर्घटनाओं की जांच-पड़ताल की कोई गंभीर कोशिश भी नहीं की गई है और रेल मंत्री महोदय ने जिन उपायों का प्रस्ताव किया है, वे नियमित किस्म के हैं। यह यात्रियों की सुरक्षा के प्रति रेल मंत्री की लापरवाही को ही दिखाता है। हमेशा की तरह इस वर्ष भी कई नई ट्रेनें चलाई जाने वाली हैं लेकिन रेल इंजन और डिब्बों अर्थात् rolling stock में खासी कमी हो गई है। इसका अर्थ यह है कि एक ओर गाड़ियों में और ज्यादा भीड़भाड़ होगी और दूसरी ओर सुरक्षा जोखिमों को बढ़ाते हुए उम्र पूरी कर चुके, पुराने, सड़े-गले कोचों का ज्यादा से ज्यादा इस्तेमाल किया जा रहा होगा जिससे दुर्घटनाएं और बढ़ेंगी।

महोदया, रेल पटरियों पर ट्रेनों की जरूरत से ज्यादा भीड़ दुर्घटनाओं को जन्म देती है। आपने 225 किलोमीटर नई लाइनें पूरी करने का प्रस्ताव रखा है, जो जरूरत के मुताबिक काफी कम है। Track renewal के लिए फंड का आवंटन गंभीर समस्या है। इतना जरूर है कि नीतीश कुमार जी कवि न होते हुए भी आजकल शब्दों की बाजीगरी से काम लेने लगे हैं। इसलिए उन्होंने योजना राशि को 630 करोड़ रुपए बढ़ाते हुए, रेलवे सुरक्षा फंड, जो सामान्य योजना राशि के अतिरिक्त सुरक्षा मद के लिए बनाया गया है, उसी के जरिए सुरक्षा कार्य पर 2,311 करोड़ रुपए की राशि जोड़ दी है।

महोदया, अभी तक रेलवे, यात्री सुरक्षा पर प्रति रुपए पर 2 पैसे खर्च करती है। इसे बढ़ाकर और अधिक करने की जरूरत है क्योंकि यात्री अगर सुरक्षित नहीं होंगे तो जनहित का रेलवे का जो कार्य है, वह हमेशा के लिए खत्म हो जाएगा।

हम देखते हैं कि सफाई के नाम पर हमारे एक पूर्व मंत्री थे, उन्होंने जगह-जगह पर पोस्टर लगवाए थे कि "सफाई और गंदगी में लगी है जंग, बोलो हम हैं किसके संग" और साफ-साफ पता चल जाता था कि हम गंदगी के साथ हैं। मैं हमारे वर्तमान रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी कि उन्होंने वैसे कोई होर्डिंग और पोस्टर नहीं लगवाए हैं। इससे पता चलता है कि गंदगी है और रहेगी।

महोदया, इसके बाद मैं पश्चिम बंगाल के प्रकल्पों के बारे में दो शब्द कहना चाहूंगी। रेल मंत्री जी न जाने क्यों हमारे प्रदेश के साथ खास बेरुखी से पेश आते हैं। हमारे यहां लंबित प्रकल्पों पर राशि नहीं के बराबर दी गई है। वे कब पूरे होंगे इसका कोई ठिकाना नहीं है। इसके पूर्व एक रेल मंत्री जी ने बंगाल के लिए बड़े लुभावने वायदे किए थे, पूरा पैकेज घोषित किया था, पासकुड़ा लाइन पकड़कर उन्होंने पूरे राज्य में दहशत फैला दी थी और लंबी दूरी तय करने के सपने देखे थे। लेकिन रिकॉर्ड बजता ही रह गया--मेरी बात रही मेरे मन में, मेरे सपने अधूरे, हुए नहीं पूरे .... यह रिकॉर्ड बहुत दिनों तक बजता रहा। उन्होंने एक काम किया था जिसे हम तुगलकी नीति कहते हैं। उन्होंने हावड़ा से सियालदह के लिए एक ट्रेन चलवा दी थी। जिस दूरी को 20 मिनट में पैदल और 3 रुपए में बस या ट्राम से नापा जा सकता है, उसके लिए उन्होंने वह ट्रेन चलवा दी। वह ट्रेन अभी भी चलती है और उसमें यात्री नहीं मिलते हैं।

उपसभापति : कहां पर चल रही है वह ट्रेन?

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : महोदया, हावड़ा से सियालदह के बीच वह ट्रेन चलती है। वह इन दो स्टेशनों को जोड़ती है, उसमें यात्री ही नहीं होते क्योंकि लोग पैदल चले जाते हैं।

उपसभापति : सब लोग कह रहे हैं कि ट्रेन चला दीजिए, ये कह रही हैं कि ट्रेन बंद कर दीजिए। आप वह ट्रेन बैरागी जी के यहां भेज दीजिए।

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : हावड़ा-सियालदह के लिए तो ट्राम लाईन हैं वहां रेल लाइन की जरूरत ही नहीं है। मैं आपसे एक अखिल भारतीय की दृष्टि की आशा करती हूं। बंगाल एक घनी आबादी वाला प्रदेश है। जहां के यातायात में रेलवे की बड़ी भूमिका है। परन्तु यह खेद की बात है कि पूरे देश में जहां 50 रेल लाईनों की घोषणा की गई है वहां हमारे लिए केवल 5 हैं जिनमें से तीन की तो अभी लाईन ही नहीं बनी है, थोड़ा सा काम शुरू हुआ है। सारे प्रकल्पों की चर्चा करने का मेरे पास समय नहीं है। लेकिन बहुत सारे प्रकल्प हैं जिनमें जरूरत है कई-कई हजार करोड़ रुपए की और एक करोड़ रुपए उस पर दे दिए गए हैं केवल जीवित रखने के लिए। आखिर कितने दिन संजीवनी बूटी खिलाकर इस तरह प्रकल्पों को जीवित रखा जाएगा। अगर वे किसी काम के नहीं हैं तो या तो आप उसे बंद कर दें और वहां मजारें बनवा दें। वहां चादर चढ़ा दी जाएं और कहा जाए कि ये प्रकल्प शुरू हुए थे लेकिन ये अब कभी पूरे नहीं होंगे। केवल एक आशा और विश्वास के भरोसे शुरू किए जाएं तभी वे पूरे होंगे। जहां जरूरत है कई हजार करोड़ रुपए की वहां आप एक करोड़ रुपए देते हैं जो ऊंट के मुंह में जीरा भी नहीं है। तो उसको लेकर हम क्या करें समझ में नहीं आता। चक्र रेल इस वर्ष पूरा हो जाने की संभावना थी। आपने गत बजट में सम्भवत: कहा भी था। लेकिन अब तक वह जहां का तहां है। मेट्रो का एक तिहाई पैसा राज्य दे रहा है। उसके बावजूद

केवल 50 करोड़ रुपए दिए हैं। बहुत सारा काम बाकी है। सियालदह प्लेटफार्म को और अधिक दीर्घ बनाया जाना चाहिए। हावड़ा स्टेशन पर बहुत अधिक भीड़ रहती है इसलिए शालीमार टर्मिनल की बहुत दिनों से योजना बनाई गई है। लेकिन ये सारे काम अधूरे पड़े हुए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगी कि जो प्रकल्प बहुत जरूरी हैं कम से कम उन पर ध्यान देकर उन्हें जल्दी से जल्दी पूरा करवाने की कोशिश करें।

अंतिम बात, मैं सफाई पर कहना चाहूंगी। रेल कोचों की सफाई नहीं के बराबर होती है। जो सुविधा और सहूलियत यात्रियों को मिलनी चाहिए उसका तो खैर जिक्र ही हम क्या करें। शताब्दी और राजधानी जैसी ट्रेनों में पीने का पानी उपलब्ध नहीं होता। एक बोतल के बाद अगर दूसरी बोतल मांगी जाए तो वह खत्म हो चुकी होती है। स्टेशन पर जो पानी मिलने का रिवाज है वह पहले से ही खत्म हो चुका है और साधारण ट्रेन के यात्री रेल नीर की कब तक कल्पना करते रहेंगे और कब तक चातक की तरह उसकी ओर देखते रहेंगे ? आपका रेल नीर का प्रकल्प कब पूरा होगा और कब मिलेगा पता नहीं। जब पासवान जी रेल मंत्री थे उस समय हम लोगों ने प्रश्न उठाया था कि रेल में जो चादर, तौलिए और तकिये वगैरह थे वे घटते-घटते और छोटे हो गए हैं। चादर का साइज दिन-पर-दिन छोटा होता जा रहा है। तकियों का साइज इतना छोटा हो गया है कि बच्चे सोचते हैं कि यह हमारे लिए हैं, बड़ों के लिए नहीं हैं।

श्रीमती सरला माहेश्वरी (पश्चिमी बंगाल) : गरीब देश है। ...(**व्यवधान**)

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : गरीब देश है इसलिए साइज आधा हो गया है। बड़े साइज के तकिए का साइज अब छोटा हो गया है। अगर तकिए के कवर को उतार दें तो उसके अंदर ऐसे-ऐसे जीव मिलेंगे जो आपने देखे नहीं होंगे। खटमल के अतिरिक्त और भी जीव होते हैं। ट्रेनों में कायदे से चूहे दौड़ लगाते हैं। खिड़कियों में काकरोच और ...... (**व्यवधान**)

SHRI P.G. NARAYANAN (Tamil Nadu) : Madam, interpretation is not available.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Since, interpretation of different insects over there is not possible, she is not describing those insects. Interpreters also do not know how to interpret it, because she has said that there are such insects in the train that she cannot describe them. So, the interpreters also could not interpret.

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : खटमल तो होते ही हैं और मच्छर इतने अधिक होते हैं कि आप किसी से भी पूछ सकते हैं कि कितने मच्छरों ने काटा। इसके अतिरिक्त और भी बहुत सारे जीव

होते हैं, इनसेक्ट्स होते हैं, कीड़े होते हैं। मंत्री महोदय ने जो यात्री सुविधा वर्ष घोषित किया है तथा वह अब खत्म भी होने चला है। ऐसा लगता है कि जैसे यह धुएं के बादल हैं और इनके करीब पहुंचेंगे तो हमारी आंखों को कड़वाहट होगी, ठंडक नहीं मिलेगी मैं माननीय मंत्री जी से एक बार फिर अनुरोध करना चाहूंगी कि हमारे पश्चिमी बंगाल के लंबित प्रोजेक्ट जिनको केवल उन्होंने एक छोटी सी राशि दी है जीवित रहने भर को उसे और बढ़ाएं और यात्री सुविधा वर्ष को सच्चे अर्थों में यात्री सुविधा वर्ष प्रमाणित करते हुए यात्रियों के सुविधा के लिए ....

श्रीमती सरला माहेश्वरी : वह महसूस हो। वह चला भी गया पता ही नहीं चला कि यात्री सुविधा वर्ष है।

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : महसूस तो नहीं करेंगे। आप प्रमाणित करें कि आप एक अच्छे मंत्री थे और आपने यात्री सुविधा वर्ष को सही मायनों में लिया, नहीं तो क्या है एक लालटेन लिए एक पीतल का जो मेसकॉट है "भोलू दि गार्ड" वह सब के घरों में पहुंचा दिया गया है और ऐसा लगता है कि लालटेन की रोशनी में आपने यह बजट बनाया है इसलिए कहीं-कहीं बहुत सी गड़बड़ियां रह गई हैं। धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN : Shrimati Indira is not there. I will call her later.

SHRI N. JOTHI (Tamil Nadu) : Madam, in the court when a lawyer is not present, 'pass-over' is asked for. I am asking for 'pass-over' on behalf of Shrimati Indira.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Pass-over it to you ?

SHRI N. JOTHI : No, Madam. Pass-over for her.

AN HON. MEMBER : Madam, you give your *ex parte* decision.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Okay. I give my *ex parte* decision. Would you like me to give *ex parte absentia* to her?

SHRI N. JOTHI : Madam, to avoid *ex parte* decision, I am asking for 'pass-over'.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Okay. I will now call the DMK Member. It does not matter if the DMK gets the chance, since you have lost.

SHRI S. SIVASUBRAMANIAN (Tamil Nadu) : Madam, out of the total allocation of funds for various projects in the railways, allocation of funds for projects pertaining to Tamil Nadu has always been very low in every area, including track renewal and gauge conversion. So far as the progress of gauge conversion in the State of Tamil Nadu is concerned, the proportion of the track converted so far is very low. We find that funds allotted for various projects are

not spent within the stipulated time-frame. This results in non-utilisation of funds and sometimes the unspent funds have to be returned. I request the Hon. Minister to find out if there is any such project for which the funds could not be utilised within the time-frame and, if so, take the necessary corrective measures.

Sir, the appointment of children and dependents of deceased railway employees takes a lot of time. I request the Hon. Railway Minister to kindly look into it and expedite such appointments. I was told that all the Zonal Railways are reducing their staff strength. On the one hand, the Ministry is increasing the number of projects to be implemented manifold and on the other, the Zonal Railways are decreasing the staff strength. Last year, the hon. Minister of State for Railways, Shri A.K. Murthy, had invited all the Members of Parliament from the State of Tamil Nadu to Madurai for having an interaction. In the meeting, suggestions were invited from all the MPs to improve the railway system in the State. I would like to know what follow up action was taken on the suggestions given by Members of Parliament in that meeting.

Now, we have the Golden Rock Railway Workshop at Tiruchirapalli. In this Workshop, repairing works of all wagons are carried out. I request the hon. Minister to convert this Workshop into a full-fledged production unit, at par with the RCF or the ICF, so that its capacity is fully utilised.

In the railway Budget, 2001-02, the then Railway Minister was kind enough to announce a survey for a new railway line connecting Kumbakonam and Namakkal via Jayankondam, Ariyalur, Perambalur and Thuraiyur, and Ariyalur and Thanjavur. But, even after a lapse of three years, work for laying the new line has not yet started. I am told that, till now, only the engineering survey of the project has been completed and the estimate is still under vetting for financial sanction. I would like to request the hon. Minister to look into this matter urgently and see to it that the necessary financial allocation for this new railway line is released without any deductions. Madam, the Southern Railway is operating a passenger train between the Tiruchirapalli Junction and the Villupuram Junction. I have received complaints that there are no toilet facilities available in this train. Proper water facilities have also not been provided in this train. Madam, you will appreciate how difficult it is to travel in this hot summer without any toilet or water facilities. Sir, I hope, the hon. Minister would do something to remove these difficulties and arrange for immediate toilet and water facilities.

3.00 P.M.

Madam, the Ariyalur Railway Station is the connecting point for lakhs of people from Ariyalur, Namakkal and the adjacent districts in Tamil Nadu. I request the hon. Minister to consider the construction of overbridges at Ariyalur, Kalagam and Ullundurpet. The platform at this station is so low that people find it difficult to Board the trains and to alight from the trains. If new platform is constructed with proper height alongside the track, it will save the passengers from hurting themselves. I would urge upon the hon. Minister to order the immediate construction of the railway platform at the Ariyalur Railway Station. Thank you.

प्रो. राम देव भंडारी (बिहार) : माननीय उपसभापति महोदय, मुझे खुशी होती अगर इस समय नीतीश कुमार जी सदन में मौजूद होते। ...(**व्यवधान**)... मैं देख रहा हूं कि राज्य मंत्री जी हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' (बिहार) : इनके पास कुछ बोलने के लायक है नहीं। ...(**व्यवधान**)

उपसभापति : बिहार वालों के पास हमेशा कुछ न कुछ रहता है। कुछ नहीं रहता तो लाठी तो रहती ही है। ...(**व्यवधान**)...

प्रो. राम देव भंडारी : मैडम, यह परम्परा से लाठी गांव देहात में आ रही है और इससे दुष्टों का संहार किया जाता है। सांप मारे जाते हैं, जहरीले जानवर मारे जाते हैं। महोदया, यह लाठी बड़े काम की चीज है। ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : मैं तो नहीं मार सकती। ...(**व्यवधान**)...

प्रो. राम देव भंडारी : यह भी ठीक है। ...(**व्यवधान**)... महोदया, मैं रेलवे विनियोग विधेयक पर अपने विचार रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। ...(**व्यवधान**)... मैंने कहा था कि मुझे खुशी होती अगर नीतिश जी सदन में मौजूद होते। मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि मेरी आवाज आप तक पहुंच गई। ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : यह दूसरी बात की खुशी है कि खाली हाथ आए। ...(**व्यवधान**)... हम यहां एलाऊ नहीं करते । ...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : इनका टिकट कटना अगली बार तो तय है। ...(**व्यवधान**)... आपको तो ...(**व्यवधान**)... यहां आना चाहिए था लेकर के।

प्रो. राम देव भंडारी : अभी मेरे पांच वर्ष हैं इससे पहले नीतीश जी का लोक सभा का

चुनाव है। इसलिए मुझसे ज्यादा चिंता इनको अपनी है। महोदया, रेल के जिम्मे बहुत बड़ी जवाबदेही है, यह मैं भी मानता हूं। यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित हो, नई रेल लाइन बिछाने का मामला हो, पुरानी लाइनों को बदलने की बात हो, आमान परिवर्तन से संबंधित मामला हो, रेलवे मंत्रालय के जिम्मे बहुत बड़ा काम है। इसका नेटवर्क भी बहुत बड़ा है। हजारों रेलगाड़ियां रोज चलती हैं। करोड़, डेढ़ करोड़ उसमें सफर करते हैं। स्वाभाविक है कि इसके लिए हजारों करोड़ रुपए की जरूरत है। सरकार को बजट में रेल मंत्रालय के लिए उनकी आवश्यकता के अनुसार राशि का प्रबंध करना चाहिए। महोदया, मैं अपनी बात रेल की सुरक्षा से प्रारंभ करना चाहूंगा। रेल में यात्रियों की सुरक्षा गंभीर चिंता का विषय है। काफी दुर्घटनाएं हो रही हैं। मैं यह नहीं कहता कि रेल मंत्री जी की वजह से दुर्घटनाएं हो रही हैं मगर दुर्घटनाएं हो रही हैं। डीरेलमेंट का मामला हो, रेलवे क्रोसिंग पर लगातार हो रही दुर्घटनाओं की बात हो, दो गाड़ियों के बीच टक्कर का मामला हो, दुर्घटनाएं हो रही हैं और उनसे भारी जान-माल का नुकसान हो रहा है। इन दुर्घटनाओं से रेल में यात्रा करने वाले यात्री भयभीत रहते हैं। एक प्रकार से उनका रेल पर से विश्वास कम होता जा रहा है मगर उनको रेल में सफर करना है क्योंकि रेल के अलावा कोई दूसरा साधन नहीं है जो इन्हें देश के एक कोने से दूसरे कोने तक आसानी से ले जा सके। मुझे यह सुनकर खुशी हुई कि रेल मंत्री जी ने मुम्बई में यह कहा कि पांच बरसों में रेल को दुर्घटनामुक्त कर दिया जाएगा। उपसभापति महोदया, मैं उत्तरी बिहार से आता हूं। उत्तरी बिहार के उस जिले से आता हूं जिस जिले में हर वर्ष भारी बाढ़ आती है। जब बाढ़ आती है तो सड़क मार्ग पूरी तरह से अस्त-व्यस्त हो जाता है। लगभग तीन-चार महीने यह स्थिति रहती है। एक रेल मार्ग ही बचा रहता है जो आवागमन का जरिया बनता है। मैंने कई बार, लगभग सभी सत्रों में, सदन में उस क्षेत्र के मामले को उठाया है। आज पुन: उठाना चाहता हूं। समस्तीपुर डिवीजन में दरभंगा से निर्मली तक एक छोटी लाइन है। उसी में झांझरपुर से लौकहा तक—लौकहा भारत और नेपाल की सीमा पर है, मैंने मंत्री जी से निवेदन किया है कि उस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की अत्यंत आवश्यकता है। वह लाइन उस क्षेत्र के लिए काफी उपयोगी है। बड़ी जनसंख्या है, बाढ़ प्रभावित क्षेत्र है। पता नहीं मैं अपनी बात ठीक से नहीं कह पा रहा हूं या मंत्री जी मेरी बात ठीक से नहीं समझ पा रहे हैं, उस समस्या को नहीं समझ पा रहे हैं। मुझे अभी तक उसमें सफलता नहीं मिली है। उन्होंने एक काम किया है, उसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। निर्मली से और आगे रेलवे लाइन को जाना है। बीच में कोसी नदी पड़ती है जिस पर पुल बनाने की आवश्यकता है। मंत्री जी ने उस पुल को बनाने के लिए तीन सौ तेइस करोड़, इक्तालीस, लाख रुपए स्वीकार किए हैं। शिलान्यास भी किया है। मगर मैं थोड़ा दुख प्रकट करना चाहूंगा कि जहां उस समारोह में उन्होंने मधुबनी जिले के अपनी पार्टी के विधायकों को बुलाया वहां मुझे इस संबंध में कोई सूचना नहीं मिली।

श्री नीतीश कुमार : समारोह नहीं हुआ है। बजट पास हुआ है।

प्रो. राम देव भंडारी : आपने वहां कोई कार्यक्रम किया था।

श्री नीतीश कुमार : कार्यक्रम तो घूमने जाते हैं। घूमने में कोई जरूरी कार्यक्रम नहीं है।

प्रो. राम देव भंडारी : नहीं इस संबंध में आपने कार्यक्रम किया था।

श्री नीतीश कुमार : कोई कार्यक्रम नहीं हुआ।

उपसभापति : अब बुला लीजिएगा।

श्री नीतीश कुमार : कोई सरकारी कार्यक्रम नहीं हुआ है।

प्रो. राम देव भंडारी : कोई सरकारी कार्यक्रम नहीं हुआ है तो कोई बात नहीं है।

श्री राजीव रंजन सिंह "ललन" : पार्टी टूट रही है।

प्रो. राम देव भंडारी : पार्टी तो आपकी टूट रही है वहां। मैं कहां जाऊंगा उस टूटने वाली पार्टी में।

उपसभापति : वे आपको बचाना चाहते हैं इसलिए उस पार्टी मीटिंग में नहीं बुलाया। जब ऑफिशियल कार्यक्रम होगा तो जरूर बुलाएंगे।

प्रो. राम देव भंडारी : मंत्री जी ने कहा, मैं मंत्री जी की बात समझ गया। महोदया, तीन सौ तेईस करोड़ रुपए से अधिक राशि का प्रोजेक्ट बना। मगर इस वर्ष 2003-2004 में इन्होंने सिर्फ दस करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। जो बिल्कुल दाल में नमक के बराबर है। मैंने मंत्री जी की पार्टी के नेताओं से इस संबंध में कहा। उन्होंने मुझसे कहा कि मंत्री जी ने सप्लीमेंट्री डिमांड में पैसा बढ़ाने की बात कही है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा और अनुरोध भी करना चाहूंगा कि इस प्रोजेक्ट को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता है। उसी हिसाब से उसमें कोष का भी प्रावधान होना चाहिए। दस करोड़ रुपए से आप प्रारंभ कर रहे हैं, यह अच्छी बात है। आपने प्रारंभ तो किया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद भी दे रहा हूं मगर इस प्रोजेक्ट के लिए राशि बढ़ानी चाहिए। महोदया, ट्रेन समय पर चले, यह भी बहुत आवश्यक है। मंत्री जी ने दरभंगा से पटना तक दो इंटरसिटी ट्रेनें चलाई हैं। यह बहुत अच्छी गाड़ी है। अगर वह गाड़ी समय पर चले तो उस क्षेत्र के लोगों को राजधानी से जुड़ने का लाभ भी होगा। मगर वे गाड़ियां समय पर नहीं चलती हैं। इसलिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि वह यह देखें कि वे गाड़ियां समय पर चलें और जिस उद्देश्य से उनको चलाया गया है वह उद्देश्य तभी पूरा होगा जब वे गाड़ियां समय पर चलेंगी।

एक और बहुत अच्छी गाड़ी मंत्री जी ने चलाई है, सप्तक्रांति एक्सप्रैस, दिल्ली से मुजफ्फरपुर तक और इसके लिए उन्हें काफी वाह-वाही भी मिली है, धन्यवाद भी मिला है। इस संबंध में मेरा

एक निवेदन है कि इस गाड़ी को दरभंगा तक बढ़ाया जाए, क्योंकि मुजफ्फरपुर तक कई गाड़ियां चलती हैं। यह भी मुजफ्फरपुर तक गई है। दरभंगा बहुत ही पिछड़ा जिला है। दरभंगा के साथ-साथ मधुबनी भी जुड़ा हुआ है। काफी बड़ी संख्या में वहां के लोग, श्रमिक, मजदूर कमाने के लिए दिल्ली, मुंबई, कोलकाता जैसी जगहों में जाते हैं, परन्तु दिल्ली में बड़ी संख्या में आते हैं। उसके बाद वे दूसरी जगहों पर जाते हैं। मेरा यह निवेदन है कि उस गाड़ी को दरभंगा तक बढ़ाएं। महोदया, एक और अच्छी गाड़ी पटना तक मंत्री जी ने चलाई है जिसका नाम संपूर्ण क्रांति एक्सप्रैस है। संपूर्ण क्रांति एक्सप्रैस का समय है और राजधानी एक्सप्रैस, जिसे आमतौर पर माननीय सांसद् जाते हैं थोड़ा आगे-पीछे है हम लोगों ने देखा है कि श्रमिक और मजदूर क्लास के लोगों की सैंकड़ों की संख्या में लंबी लाइन लगी हुई रहती है। अगर आम बोगियों की संख्या बढ़ाई जाए तो ऐसे लोगों को उस ट्रेन में जाने में सुविधा होगी। यह अच्छी गाड़ी है, यह मैं आपसे फिर कहना चाहता हूं और इसमें बड़ी संख्या में जो नौकरीपेशा लोग जाते हैं, मजदूर लोग हैं, जो दिल्ली में नौकरी करते हैं, वे उस ट्रेन में सफर करते हैं। महोदया, एक और बात सुनने में आई है कि हॉवड़ा-राजधानी एक्सप्रैस जो पटना होकर जाती है, सप्ताह में दो दिन जाती है, उसके अगले महीने से गया होकर चलाने की योजना है। दिल्ली गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रैस, जो पटना होकर जाती है, वह दिन में दो बजे यहां से चलती है और दो बजे रात में पहुंचती है। पटना जाने के लिए वह काफी असुविधाजनक है, क्योंकि दो बजे रात में अगर कोई पटना स्टेशन पर उतरे तो उसे घर पहुंचने में काफी कठिनाई हो सकती है। ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : अभी मैं कुछ कहना चाह रही थी, आपको मैं यह कहना चाहती थी कि क्या लाठी के बावजूद खतरा होता है ?

प्रो. राम देव भंडारी : महोदया, लाठी के बावजूद खतरा नहीं है, मगर संसद् सदस्य यहां से लाठी लेकर नहीं जाते। हम संसद् सदस्य यहां से लाठी लेकर नहीं जाते। लाठी तो सब मर्ज की दवा है। उससे कोई खतरा नहीं है। अगर हावड़ा राजधानी को पटना होकर बंद करना चाहते हैं या गया होकर ले जाना चाहते हैं तो पटना-दिल्ली राजधानी को रोज चला दीजिए यानी कम से कम प्रति दिन एक राजधानी ट्रेन ऐसी हो जो यहां से पांच बजे चल कर सुबह पांच बजे पटना पहुंच जाएं। रोज इस प्रकार की एक गाड़ी होनी चाहिए।

उपसभापति : भंडारी जी, अभी दूसरे सदस्य भी बोलेंगे।

प्रो. राम देव भंडारी : एक बहुत ही महत्वपूर्ण अंतिम बात है। महोदया, उत्तर भारत से, खास करके बिहार से भारी संख्या में लोग गंभीर बीमारियों, जैसे हॉर्ट डिजीज, किडनी, कैंसर आदि का इलाज कराने के लिए ऐम्स में आते हैं। जिन्हें बिहार में यह कह दिया जाता है कि अब आप

दिल्ली में ही इलाज करा सकते हैं। पटना या बिहार में इसका कोई इलाज नहीं है। भारी संख्या ऐसे लोग एँम्स में इलाज के लिए आते हैं। उन्हें आरक्षण की कोई सुविधा नहीं है। न आने के लिए आरक्षण की कोई सुविधा है और न जाने के लिए कोई विशेष सुविधा है। हम लोग जो सांसद् हैं वे कोशिश करते हैं कि उन्हें आरक्षण मिले, उनका टिकट कंफर्म हो जाए, मगर उतना हम लोग नहीं कर पाते हैं जितना कि उन्हें चाहिए। इसलिए मंत्री जी, अगर उन गंभीर बीमारियों के रोगियों के लिए आरक्षण की कोई विशेष व्यवस्था कर सकें तो यह बड़ा उपकार होगा। ...(व्यवधान)...

श्री राजीव रंजन सिंह "ललन" : पटना में इलाज का इंतजाम क्यों नहीं करवा रहे हो ...(व्यवधान)

प्रो. राम देव भंडारी : मंत्री जी बैठे हुए हैं...। बिहार से इतने मंत्री हैं, कैबिनेट से लेकर स्टेट मिनिस्टर तक के बड़े -बड़े पदों पर हैं ...(व्यवधान)...

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : मैडम, स्वास्थ्य तो राज्य का विषय है।

प्रो. राम देव भंडारी : मैडम, इन का एक ही विषय है कि जितनी जल्दी हो सके, वहां राष्ट्रपति शासन लागू हो। ...(व्यवधान)...

श्री राजीव रंजन सिंह "ललन" : आप ज्यादा लाठी भांजेंगे तो वही होगा।

प्रो. राम देव भंडारी : आप जो आपस में लट्ठम-लट्ठा कर रहे हैं, उसका क्या?

महोदया, मैंने अपने क्षेत्र के बारे में और दूसरे विषयों के बारे में जो बातें रखी हैं, मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी उन पर विचार करेंगे और ध्यान देंगे। इन्हीं शब्दों के साथ आप ने जो मुझे समय दिया, आप को बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRIMATI S.G. INDIRA (Tamil Nadu) : Thank you, Madam, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demand for Grants in respect of the Railway Budget, 2003-2004. At the outset, I must be very thankful and congratulate the hon. Minister for presenting a very good Railway Budget because there is no hike in the fare and freight. Also, goods traffic has been increased to the maximum extent. He has also introduced so many new trains. Besides this, a number of trains have been extended. Also, some concession has been given to certain types of patients. He has also reduced the age limit for availing the benefits given to the senior citizens. On seeing the total Budget, it seems, as stated by the hon. Minister, this is a 'Consumer Satisfaction Year'. In this Budget, a policy has been expressed by the hon. Minister. He had stated, "I

have decided to allow funds for the Plan heads, new lines, doubling, gauge conversion, electrification, etc. for projects in different States, based on a clear and transparent formula, so that the available resources are distributed in a manner which can be considered fair and just. And, something is going on." He had further said, "For this purpose, I have constructed three major criteria, that is, the area of the State, the population, and the throw forward for the project in the States." Weightage given to these criteria is in the ratio of 15 and 17 per cent respectively. So far as progressive State of Tamil Nadu is concerned, our Government is implementing the family welfare programmes. The increase in population is being controlled. So, I request the hon. Minister to take this...*(Interruptions)*.

SHRIMATI SHABANA AZMI (Nominated) : Instead of using the words 'population control', use the words "population stabilization"

SHRI N. JOTHI : No; no. We are not only stabilizing the population, we are decreasing the population.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Of women?

SHRIMATI S. G. INDIRA : Not women, but on the whole ...*(Interruptions)*

SHRI N. JOTHI : For women, we are having a scheme, that is, the Female Child Cradle Scheme. If somebody can't bring up a female child he can leave her in the Government cradle. The Government will adopt her. It will deposit money in her name in a bank. Free education would be provided to her. By the time the girl child will attain 18 years of age, the deposit will also get matured. Thereafter, she can be rehabilitated.

THE DEPUTY CHAIRMAN : No, you have not followed. You do that whenever a female child happens to be born by mistake. But what happens to those missing female children, whom you do not allow to take birth all over the country?

SHRI N. JOTHI : No; no. That is also not correct, Madam. We are not doing that...*(Interruptions)*.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Yes, you are not doing it. I believe you. ...*(Interruptions)*.

SHRIMATI S. G. INDIRA : Madam, on seeing the weightage policy, it is somewhat disadvantageous for the State of Tamil Nadu because we give a lot of importance to the welfare of the nation by controlling the population...*(Interruptions)* Madam, this is the right time to talk about the

functioning of the Railways during the last year in regard to 'allocation of the works for the future.' If we see the state-wise railway route length, Tamil Nadu stands at 7th place. But year after year, construction of the rail route is going on decreasing; it is not increasing. If we see the targets set for the construction of new routs for the year 2002-2003, we found that 190 kilometres of railway line was to be constructed, but the actual construction was only to the tune of 63 kilometres. Now, for this year, the target is, construction of 224 kilometres of railway line. We will have to see how many kilometres will be completed by next year.

On the front of the doubling of lines, during the year 2002-2003, only 50 kilometres of railway line has been constructed, and the target for this year is 340 kilometres. I request the hon. Minister to construct a double line between Madurai and Chennai. This is my humble request. The hon. Minister of State for Railways Shri A.K. Moorthy, is very well aware of the need for this double line. If a double line from Madurai to Chennai is provided, then, we can have frequent trains, and we can reach Chennai from Madurai within five to six hours. Madurai is the main junction for the Southern part of Tamil Nadu. Many people, from different places, come to Madurai to catch a train to reach Chennai. So, I request the hon. Minister to consider this important request, and he must consider the doubling of the line between Madurai and Chennai.

Now, I come to gauge conversion. The target set for 2002-2003 was 890 kilometres. But, actually, only 139 kilometres were concerted all over the country. The target for 2003-2004 is 775 kilometres. It has been a long-pending request of the people of the Southern part, especially, the people from Ramanathapuram district to Sivagangai district. The demand of the people is that gauge conversion should be there between Rameswaram-Chennai, Rameswaram-Madurai, and Trichy. Rameswaram is a pilgrim centre not only for the people of our country, but also for others. When we go abroad, and mention the name of Rameswaram, everybody knows it. Many people from the Northern part of the country also visit that pilgrim centre. So, this has been a long-pending request and demand of the people of that area. They are suffering a lot to reach Chennai. They have to come to Madurai, catch a train and, then, they have to go to Chennai all the way from there. So, the hon. Minister must consider the long-pending demand of these people. This should be included in the major project works which are to be undertaken this year. At this moment, Madam, I would like to express my own views also. His Excellency, the hon. President of our country, also hails from the

pilgrim centre, Rameswaram. I will be very thankful to the Minister for the gauge conversion work that is going on between Thanjavur and Thiruvarur. This is the right time to thank the hon. Minister for this. Madam, I would like to humbly urge upon the hon. Minister that there is an urgent necessity to construct a new line between Madurai and Karaikkudi via Melur-Thirupathur. There is an area called Keelavalavu in Madurai district where we get precious granite stone. In that area, the truck owners are enjoying the profit exclusively. If we construct a new line....only for 60 kilometres, that is, from Madurai to Karaikkudi... we can improve the economic condition of Railways, because, there are thousands of truck owners who are enjoying the whole property. The hon. Minister must consider constructing a new line, from Madurai to Karaikkudi. It will prove to be economically viable.

As regards gauge conversion, we need more money. For the past 5-6 years, only Rs. 216 crores have been allocated. It is just 10 per cent of the actual requirement. Here I must say that there is some regional imbalance. Some discrimination is being made. Luckly, the Minister of State for Railways is from our home State. He is aware of all the facts. No doubt, he is doing his best. He is introducing new railway lines and also extending the existing routes. He is also opening new booking centres. Something is going on. Whenever he visits Tamil Nadu, everybody asks him about the gauge conversion from Rameswaram to Madurai and from Rameswaram to Trichy. So, this is a prestigious issue for the Minister of State also. So, it must be considered, possibly. The amount required by Tamil Nadu for constructing new lines is Rs. 1850 crores. The amount required for broad gauge conversion is Rs. 1810 crores. For doubling, the amount required is only Rs. 135 crores. But the amount, actually, allocated is only Rs. 135 crores. With this amount, how can we take up all the works of doubling of lines, construction of new railway lines, broad gauge conversion, etc.? This also must be taken into consideration. The requisite allocation should be made to the State of Tamil Nadu. Finally, I request the hon. Minister, it is also a long pending request, I have made so many Special Mentions in this regard to set up a Railway Division in Salem District. Even to get the emergency quota released, we have to go to Kerala, Palakkadu.

In Coimbatore, there are so many textile industries. They are exporting so many textile goods to all over the country and all over the world. So, this is an important place. Therefore, either in Coimbatore or in Salem, a new Division can

be set up. It will be economically viable for the Railways.

Finally, I would like to remind the hon. Minister that Tamil Nadu is very much in need of bigger projects. I would request the hon. Minister to kindly consider as to how the existing and ongoing projects, particularly, Madurai to Rameswaram, and Trichy to Manamadurai can be completed within timeframe. Thank you very much for giving me the opportunity.

श्री बालकवि बैरागी : मैडम, यह शायद पहला ऐसा भाषण है जिसमें दक्षिण पर कोई झगड़ा नहीं हुआ।

उपसभापति : हां, सब अच्छे-अच्छे प्रोजेक्ट्स की बातें थीं न।

श्री गांधी आज़ाद (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदया, नए रेलवे बजट में मंत्री जी ने जनता पर कोई अतिरिक्त भार नहीं बढ़ाया है, इसलिए मैं अपनी तरफ से मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूं। इसके साथ ही साथ कहना चाहता हूं कि उन्होंने नई गाड़ियां चलाने की जो घोषणा की हैं, उसमें आजमगढ़ जिले को भी एक नई गाड़ी मिली है। इसलिए मैं आजमगढ़ की जनता की तरफ से माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। आजमगढ़ से जो गाड़ी दिल्ली के लिए चलाई गई है, वह लखनऊ, बरेली, मुरादाबाद के रास्ते होते हुए पुरानी दिल्ली लाई जा रही है। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि अगर यह गाड़ी इस रास्ते से लाई जाएगी तो उसमें बहुत ज्यादा समय लगेगा और लोगों को आने-जाने में बहुत सी दिक्कतों का सामना करना पड़ेगा। महोदया, हमारे यहां के बहुत सारे मुस्लिम छात्र अलीगढ़ युनिवर्सिटी में पढ़ते हैं। यह मुस्लिम बाहुल्य क्षेत्र होने के कारण हमें कई पत्र अलीगढ़ युनिवर्सिटी के छात्रों ने और प्रोफेसर्स ने दिए हैं कि यह जो नई ट्रेन चलाई जा रही है, इसको आज़मगढ़ से लखनऊ, कानपुर और अलीगढ़ होते हुए नई दिल्ली लाया जाए। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जनहित में यह गाड़ी जल्दी चलाई जाए और लखनऊ, कानपुर, अलीगढ़ होते हुए इसे नयी दिल्ली लाया जाए। इसके साथ ही साथ मैं यह सुझाव भी दूंगा कि इस नयी गाड़ी का नाम क्या होना चाहिए। मेरा सुझाव है कि इस गाड़ी का नाम नदी के नाम पर रखा जाए। जो चूंकि आजमगढ़, तमसा नदी के किनारे बसा हुआ है, इसलिए इस गाड़ी का नाम अगर नदी के नाम पर रखना है तो तमसा एक्सप्रैस रखा जाए। अगर जिले के नाम पर गाड़ी का नाम रखना है तो आजमगढ़ एक्सप्रैस रखा जाए। अगर जिले के किसी सम्मानित व्यक्ति के नाम पर रखना है तो वहां के मशहूर उर्दू शायर और बहुत से पुरस्कारों से नवाजे गए स्वतंत्रता सेनानी कैफी आज़मी साहब के नाम पर रखा जाए। इसलिए इसका नाम कैफी आज़मी एक्सप्रैस रखा जा सकता है या इसका नाम आज़मी एक्सप्रैस रखा जाए।

उपसभापति : आज़मी एक्सप्रैस नहीं रख सकते क्योंकि वे इस हाऊस के सिटिंग मेंम्बर हैं।

आज़मी साहब हाऊस के सिटिंग मेंम्बर हैं, इसलिए उनके नाम पर इस गाड़ी का नाम नहीं रख सकते। कैफी आज़मी एक्सप्रैस चलेगा।

श्री गांधी आज़ाद : अगर ऋषि-महर्षि के नाम पर रखना है तो हमारे यहां दुर्वासा ऋषि, जिनका नाम दुनियां में चर्चित है, उनके नाम पर दुर्वासा एक्सप्रैस रख दिया जाए।

उपसभापति : आप तो गांधी आज़ाद के नाम पर इस ट्रेन का नाम रख दीजिए।

श्री नीतीश कुमार : बिना उनके नाम के इतना कोपभाजन बनना पड़ता है, कहीं नाम आ गया तब क्या होगा ?

उपसभापति : गांधी, आजाद सब के नाम पर रख दीजिए।

श्री गांधी आज़ाद : महोदया, मैं आपके माध्यम ने निवेदन करना चाहूंगा कि यह शिव गंगा एक्सप्रैस जो वाराणसी से नई दिल्ली चलाई जाती है मैं उसमें दो-तीन बार आया। उसमें दिल्ली से ए०सी० फस्ट में रिजर्वेशन कराया जाता है तो ए०सी० सेकेंड का भी रिजर्वेशन नहीं मिलता है और ए०सी० थर्ड में रिजर्वेशन मिलता है। पूछने पर यह लोग बतलाते हैं कि एक ही बोगी में आधा ए०सी० फस्ट है और आधा ए०सी० सेकेंड है। इसलिए इससे काफी दिक्कत होती है। तो कम से कम अगर ए०सी० फर्स्ट न मिले तो ए०सी० सेकेंड तो जरूर मिलना चाहिए। कभी यह भी पता चलता है कि एम०पी० ए०सी० फर्स्ट में है और स्पाउस ए०सी० थर्ड में है। इस तरह से बड़ी दुर्गति होती है। तो इसमें मेरा सुझाव है तथा मांग भी है अगर उसमें एक नई बोगी ए०सी० फर्स्ट है और ए०सी० सेकेंड की बढ़ा दी जाए ताकि कुछ समस्याओं का निबटारा किया जा सके। महोदया, लिच्छबी एक्सप्रेस के लिए मैंने कई बार और बार-बार निवेदन किया कि जो मुजफ्फरपुर से होते हुए मऊ, वाराणसी और इलाहाबाद होते हुए दिल्ली आती है। आज़मगढ़ व जौनपुर से दिल्ली आने के लिए लोगों को बहुत परेशानी होती है। इसलिए मैंने कई बार अनुनय-विनय किया कि रोज नहीं तो कम से कम हफ्ते में दो तीन दिन तो उस रास्ते से बदल कर देखा जाए तो वहां की जनसमस्या भी हल हो जाएगी और हमारी समझ से रेलवे की आर्थिक वृद्धि होगी। इसलिए हमारा सब्मिशन है कि अगर रोज नहीं तो कम से कम हफ्ते मे तीन दिन उसी रास्ते से तीन दिन वाराणसी के रास्ते से और तीन दिन आजमगढ़ के रास्ते से चलाई जाए, इसके लिए आप की बड़ी कृपा होगी। महोदया, गरमी के दिनों में गरीबों के यहां शादी विवाह का मौसम ज्यादा होता है। ज्यादातर गरीब लोग गरमी में ही शादी-विवाह का दिन रखते हैं। और इसलिए हर जगहों से उनका आवागमन अपने क्षेत्र में होता है। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि जो गाड़ियां चलाई जाएं उनमें सामान्य बोगी की बढ़ोत्तरी कर दी जाए ताकि गरीब यात्रियों को यात्री सुविधा का लाभ, जो आपने यात्री सुविधा वर्ष घोषित किया है, उन सारे लोगों को मिल सके। महोदया, आजमगढ़ से 100 मीटर

की दूरी पर ही गोरखपुर और वाराणसी सड़क मार्ग है और वहां रेल फाटक बंद हो जाने पर बड़ा जाम लग जाता है और बड़ी लम्बी लाईन लग जाती है जिससे काफी दुर्दशा का सामना करना पड़ता है। इसलिए आजमगढ़ में जो गोरखपुर-वाराणसी मार्ग है उस पर ऊपर पुल बनाने की भी मांग करता हूं। साथ ही साथ आजमगढ़ में केवल एक ही प्लेट फार्म है। इसलिए एक और प्लेट फार्म को उच्चीकृत किया जाए। वहां रेल चलाई जा रही है लेकिन रेल प्रक्षलन की कोई व्यवस्था नहीं है इसलिए अति शीघ्र रेल प्रक्षालन की व्यवस्था की जाए। महोदया, आपके विभाग में कर्मचारियों व अधिकारियों की संख्या बहुत ज्यादा है। मैं बार-बार कहता हूं और इस बार भी निवेदन कर रहा हूँ कि किसी भी श्रेणी में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़े वर्ग का आरक्षण पूरा नहीं है, बैकलॉग भी है। मैं निवेदन करूंगा कि नई नियुक्तियों में और प्रमोशन में भी यह आरक्षण पूरा किया जाए और इस प्रत्याशा में कि इन सारी भावनाओं का आप आदर करते हुए पूरा करेंगे, मैं इस विनियोग (रेल) संख्यांक-3, विधेयक 2003 का पुरजोर समर्थन करता हूं।

THE DEPUTY CHAIRMAN : Shri Rama Mohan Rao is not here. He said he will be speaking later. Shri Samadani.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI (Kerala) : Madam Deputy Chairperson, I have great admiration for the style of our hon. Railway Minister. But with all sorrow, agony and grief, I would like to emphasize the point that on most of the occasions, he is not turning his attention to the demands raised by the people of the South, in general, and the people of Kerala, in particular. During the last Budget discussion also, I had pointed out that the hon. Minister should turn his attention to the need of the people of Kerala for more trains, especially the Malabar area. Before the last Budget, when the new trains were announced by the hon. Minister, the Malabar area was completely ignored. Some new train was announced for Kerala, it was sanctioned, but majority of the people of Kerala are residing in the Malabar region, which is very important part of Kerala. So, I would like to make his demand once again before the hon. Minister that the demand of the people of Malabar has to be considered.

Another matter is regarding the doubling of railway lines in Kerala. I would like to request the hon. Minsters, both the Cabinet and State Ministers, to turn their attention to the doubling of the lines in Kerala. This has to be a speedy process and completed within the minimum possible time. Another matter which I would like to bring to the notice of the hon. Ministers is that some travellers who consume liquor, create a lot of problems in the train, especially for passengers travelling as a family. When we travel with our families, these people sometimes

sit in groups and make the entire compartment a liquor lobby. It has become quite common in certain places; especially in the AC compartments, they have no respect for the sentiments of other travellers. There was even a High Court verdict in Kerala that in public places, smoking is banned. Then, how is it that drinking liquor is allowed in a train? A train compartment is just like a room where people sit, stand, travel and sleep together. I have had some bitter experiences. Some people behave in a very brutal way after consuming liquor. When ladies and children are travelling, it becomes very difficult for them. I would like to draw the attention of the hon. Minister to this fact. And I would like to request the Government that drinking liquor has to be banned in trains.

THE DEPUTY CHAIRMAN : I think, it is already banned. But proper implementation is not there.

SHRI N. JOTHI :There is a provision for an ash-tray even in the trains. why should thereby an ash-tray if smoking is banned?

THE DEPUTY CHAIRMAN : It is not an ash-tray. It is trash-can. you can throw anything in it.

श्री बालकवि बैरागी : समदानी जी तो बैन करने की बात कर रहे हैं। बैन है भी सही। किन्तु जिसे ट्रेन में मैं दो-तीन दिन पहले आया, उसमे तो स्वयं कंडक्टर महोदय दारू पीकर हमसे लड़ रहे थे।

उपसभापति : आप नाम दे दीजिए। मंत्री जी उनके ऊपर कुछ न कुछ ऐक्शन ले लेंगे।

श्री नीतीश कुमार : महोदया, मैंबर पार्लियामेंट अगर कह रहे हैं कि ट्रेन का कंडक्टर शराब पीए हुए था और माननीय सदस्य सदन के फ्लोर पर बोल रहे हैं तो इससे बड़े प्रमाण की जरूरत नहीं है। आप खाली नाम दे दें। तत्काल प्रभाव से उनको निलम्बित किया जाएगा।

श्री बालकवि बैरागी : मैं अकेला नहीं था, हम दो एमपी थे। हमने कहा कि प्रभु यह आप क्या कर रहे हैं ?

उपसभापति : आप नाम दे दीजिए।

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI: Madam, once we were travelling by train. In the compartment, some people were sitting and making a nuisance. We thought of just making a complaint to the T.T. We approached him. He was more drunk than the travellers themselves.

SHRI NITISH KUMAR: You narrated it last time also.

SHRI M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI: Yes, yes.But I am repeating it, hon. Minister, because after that, nothing has happened. We expect that after presenting all these things in the House and especially before your Ministry, and also before the Government, some action would be taken.

Another thing, Madam, is that the condition of most of the railway stations in Kerala...(*Interruptions*)...

SHRI NITISH KUMAR: Madam, I want to mention that whatever the hon. Member speaks here, the officials are taking note of each and every word, and actions are taken. It may take some time, but whatever he is speaking here, everything is being recorded and actions are taken. Sometimes, I also write to the hon. Members that these actions have been taken. Don't think that no action will be taken.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Samadani, when Balkaviji was speaking, he mentioned that Mr. Nitish Kumar is one Minister who always replies to the letters. The reply will come. Perhaps, he has to make inquiries. There might be a complaint on which he needs some information. Some delay is there, but I am sure you will get the reply.

SHRI M. P. ABDUSSAMAD SAMADANI: That is why, Madam, at the very outset, I said.....

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let us go to some other constructive aspect.

SHRI M. P. ABDUSSAMAD SAMADANI: Madam, that is why, at the outset, I have said that we have great admiration for the style of working of our hon. Minister, Nitish Kumarji ...(*Interruptions*)... I started my speech by making a reference to that.

In Kerala, the condition of the railway stations is very pathetic. Regarding railway bridges, visiting rooms, so many problems are there; I am not going into the details. I request Nitish Kumarji and his colleagues to allocate some funds and give some financial aid for the betterment of the railway stations in Kerala.

Finally, Madam, I personally believe that the trend of naming all the trains after the names of the leaders of the past is not a healthy trend. If we start naming all the flights, all the trains and all the buses in the country, which are thousands and thousands in number, after the names of our historical figures, that will lead to a catastrophe; that will be contributing to the decay of our cultural values.

Suppose, after giving their names to the trains and flights, an accident takes place. That is not uncommon.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU) in the Chair]

Naming the trains after the names of historical figures is also becoming a matter of controversy. Personally, I feel that it has to be stopped. It is not a healthy trend. It is not to be welcomed. I once again request the hon. Minister to consider these requests and also allocate some funds for improving the condition of railway stations in Kerala. Keeping in view the grievances of the people of Malabar, at least, one train for the people of Malabar should be started. With these words, I conclude, Sir. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): Thank you, Mr. Samadani.

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी इन्होंने बताया है कि अगर डिब्बे में कोई टीटी शराब पीता है तो हम उसकी शिकायत होने पर, सस्पेंड कर देते हैं। मैं नीतीश कुमार जी की बहुत इज्जत करती हूं। हमने पिछली बार एक आग्रह किया था...

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : आप यह सब ···**(व्यवधान)**··· एक मिनट आप रुकिए। मैं बोल रहा हूं कि सांसद होने के नाते आपको यह पूरा अधिकार है कि आप चिट्ठी लिखकर इस प्रकार की छोटी-छोटी चीजें बता सकती हैं।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : नहीं हमने बता दिया है।

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : हम यहां संसद का समय बर्बाद नहीं करेंगे। ···**(व्यवधान)**··· इससे समय बर्बाद हो रहा है। श्री गया सिंह जी।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : सर, यह हमारे लिए बहुत शर्म की बात है।

उपसभाध्यक्ष : ठीक है, गया सिंह जी आप शुरू कीजिए।

श्री गया सिंह (बिहार) : महोदय, अभी अनुदान पर चर्चा हो रही है। अच्छी चर्चा हुई। काफी माननीय सदस्यों ने रेल बजट की प्रशंसा की। नीतीश जी के बारे में जो भी चर्चा हुई मैं उसे दोहराना नहीं चाहता क्योंकि संयोग ऐसा है कि नीतीश जी और मैं एक ही जगह के हैं। उन्होंने वहां अच्छा काम किया है लेकिन मैं यहां उनकी अपने मुंह से प्रशंसा नहीं करना चाहता। आम लोग कर रहे हैं। मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं। अभी हाजीपुर में आपने जो जोन बनाया है लोगों ने उसकी प्रशंसा की है। मैं वहां कई बार गया था। वह सिंगल लाइन है। जोन बन गया, लोग भी काफी

आ गए लेकिन अभी उनके रहने की व्यवस्था नहीं है। ट्रेन काफी लेट चलती है क्योंकि सिंगल लाइन है। जोन बनवाया है तो कम से कम जल्दी-जल्दी डबल लाइन करवाइए।

दूसरी बात यह है कि इस देश में रेल लाइन तो आप बिछा रहे हैं और ट्रेन भी चला रहे हैं लेकिन इस देश का एक बहुत बड़ा हिस्सा है, चाहे छत्तीसगढ़ देखें, मध्य प्रदेश देखें, आंध्र का हिस्सा देखें, दक्षिण भारत या नॉर्थ ईस्ट हो, जो आदिवासी पोप्युलेशन हमारे देश में है उसका बड़ा भाग अभी भी रेल से दूर है। आप देखिए छत्तीसगढ़ के दक्षिणी भाग बस्तर को। विशाखापटनम से एक ट्रेन आती है, बेलाडेला माइन्स के लिए आती है लेकिन आम पैसेन्जर के लिए पूरे बस्तर संभाग में रेल की सुविधा नहीं है। मैं विस्तार में नहीं जा रहा हूं लेकिन यदि आप देखें तो इसकी कमी है। यह कोई एक रोज में संभव नहीं है लेकिन हम समझते हैं कि उस ओर आपका ध्यान जाना चाहिए। ईवन झारखंड के हमारे एक सदस्य कह रहे थे कि कई जिले हैं, जहां आदिवासी इंटीरियर इलाका है, यह रेल से जुड़ा हुआ नहीं है। इस पर भी आपको विचार करना चाहिए। आने वाले दिनों में कोई ऐसी योजना बनाइए कि हिंदुस्तान के आदिवासी क्षेत्र रेल के साथ जुड़ जाएं।

अभी सुरक्षा की बात चल रही थी। सत्रह हजार करोड़ रुपए की बात थी। उसमें आप खर्च भी कर रहे हैं। आपने कई ऐसी घोषणाएं भी की हैं कि सौ-सौ साल पुराने पुलों को हम चेंज करेंगे। यह एक रोज में संभव नहीं है, लेकिन आप प्रयास कर रहे हैं। हम जो चिंता जाहिर कर रहे हैं रेल में डकैती की है। पहले सिर्फ बिहार में डकैती करते थे लेकिन अब यह सिर्फ बिहार में ही नहीं हो रही है, अब बिहार से दूसरे राज्यों में भी हो रही है। कई ट्रेनों में—मुम्बई से आने वाली ट्रेन हो या लॉन्ग रूट की ट्रेन हो, इनमें भी डकैती शुरू हो गई है। यह बहुत चिंता का विषय है। इस ओर भी आपको कोई न कोई ठोस रास्ता निकालने की जरूरत है क्योंकि आपके पास आपकी अपनी फोर्स है। अपनी फोर्स का यदि विजिलेंस हो जाए तो इसमे काफी कमी हो सकती है। इसके लिए सिर्फ राज्य पर निर्भर होने की जरूरत नहीं है।

तीसरी बात यह है, अभी भंडारी जी ने कहा, आपने संपूर्ण क्रांति चलाई है। यह बहुत अच्छी ट्रेन है। इसमें चार जनरल डिब्बे हैं। इसमें कभी-कभी भीड़ हो जाती है लेकिन आम तौर पर लोगों को जगह मिल जाती है। मैं इसमें ज्यादा जाता हूं। मेरा आपको सुझाव है कि लाँग रूट की जितनी भी ट्रेनें भारत में चलती हैं, चाहे दक्षिण भारत हो, उत्तर भारत हो, कृपा करके कम से कम चार जनरल डिब्बे आप जरूर चलाइए ताकि दूसरे राज्यों में जो लोग नौकरी करने जा रहे हैं उन्हें फायदा हो। संपूर्ण क्रांति में गरीब मजदूर ही नहीं बल्कि मिडिल क्लास के लोग भी जाते हैं। मैं तो देखता हूं कि जिन्हें रिजर्वेशन नहीं मिलता उनकी लाइन लग जाती है। लेकिन यहां अच्छी व्यवस्था है, सिपाही खड़ा रहता है, सबको सीट मिल जाती है। मैं समझता हूं कि इस तरह की योजना आपको

चलानी चाहिए। लॉन्ग रूट की जितनी ट्रेनें हैं उनमें चार या पांच डिब्बे लगवा दें। अगर संपूर्ण क्रांति में भी एकाध डिब्बा पीछे लगवा देंगे तो उससे और सुविधा मिल सकती है। मैं समझता हूं कि इस ओर आपका ध्यान है। इसे ले जाने से आम लोगों की सुविधा बढ़ सकती है। इसके लिए मेरा आपसे निवेदन है।

अंतिम बात मैं यह कहना चाहता हूं कि आपकी प्रगति हो रही है, आपने भाड़ा नहीं बढ़ाया, यह ठीक है लेकिन इसका असर आपकी प्रगति पर होगा। अगर रिसोर्सेस नहीं बढ़ाएंगे तो रेल की डेवलेपमेंट पर असर होगा। रिसोर्सेस को बढ़ाने के लिए क्या-क्या कदम हैं, यह आपने सुझाए हैं लेकिन वे भरपूर नहीं हैं। ट्रेन इतनी बढ़ाते जा रहे हैं लेकिन अगर इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं बढ़ेगा, सुविधाएं नहीं बढ़ेगी तो गाड़ियां और लेट चलेंगी।

अंत में मैं कहना चाहता हूं कि आपका जो कमर्शियल डिपार्टमेंट है उसमें थोड़ा सुधार करें। पूरा तो संभव नहीं है क्योंकि सौ साल का कोढ़ एक बार में दूर नहीं हो सकता है। आपके कमर्शियल विभाग में जो करप्शन है, अगर उस करप्शन को आप जरा भी कम करेंगे तो आपका रिसोर्स बढ़ेगा और आम जनता पर बोझ कम होगा। उस ओर आपका सिस्टम है। आप सिस्टमेटिक रहे हैं। इसमें आपकी लोग प्रशंसा भी करते हैं। डिपार्टमेंट के अच्छे लोग आपकी प्रशंसा करते हैं। इसलिए हम समझते हैं कि उसका लाभ उठाते हुए आप अपने विभाग के कमर्शियल विभाग पर भी थोड़ा चाबुक चलाइये कि आपके रिसोर्सेस बढ़ सकें।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री खान गुफरान ज़ाहिदी (उत्तर प्रदेश) : शुक्रिया, वाइस चेयरमैन साहब। टाईम मुझे बहुत शॉर्ट मिला है इसलिए मैं जल्दी-जल्दी एक्सप्रैस ट्रेन की तरह अपने सुझाव रख देना चाहता हूं। एक तो यह है कि आपने किराया नहीं बढ़ाया उसके लिए बहुत-बहुत शुक्रिया। आपके इस फैसले से आम लोग बहुत खुश हैं। लेकिन आगे भी कहीं ऐसा न हो कि और कार्पोरेशन की तरह, और मिनिस्ट्री की तरह एक एलान हुआ और उसके बाद जब सब कुछ खत्म तो किराया बढ़ गया। इससे जरा बचने की कोशिश कीजिए। ये फैसले ऐसे हैं जो कि बहुत जरूरी हैं। दूसरा मुझे यह कहना है, यह अजीब बात है कि पता नहीं इस मिनिस्ट्री में कितनी दिलकशी है, कितनी ताकत है, कितना पैसा है कि लोग मिनिस्टर बनना चाहते हैं और वे दोबारा मिनिस्टर बनना चाहते हैं। वे इसी मिनिस्ट्री के पीछे पड़े हुए हैं। लगता है जरूर इसमें कुछ खास बात है। क्योंकि एशिया का यह सब से बड़ा कार्पोरेशन है। 15 लाख के करीब इसमें मुलाजिम काम करते हैं और 63 हजार किलोमीटर की रेल लाइनें हैं। मंत्री जी, देखना यह है कि 57 हजार किलोमीटर तो अंग्रेज बना गया, लेकिन हम

50-55 साल के अर्से में बहुत कम नई रेल लाइनें बिछा सके, नए एरिया को कैटर कर सके, नई-नई जगह पर पहुंच सके। इसकी तरफ ज्यादा तवज्जह नहीं हुई। तवज्जह इस तरफ ज्यादा हुई, चाहे वह 80 परसेंट, 90 परसेंट हुई कि हमने ट्रेनें बढ़ा दीं। जहां चार ट्रेनें चल रही थीं, वहां हमने 40 ट्रेनें बढ़ा दीं और ट्रेनें इतनी बढ़ गई कि प्लेटफॉर्म कम पड़ रहे हैं तथा प्लेटफार्म नहीं क्रिएट हो रहे हैं। उतनी सुविधाएं क्रिएट नहीं हो रही हैं। हमने ट्रेनें बढ़ाने की तरफ ज्यादा तवज्जह दी। हमारे यहां यू०पी० में बहराइच एक जिला है, वहां एक जगह पर बहुत बड़ा बुद्धिस्ट सैंटर है। आज में यह समझता हूं कि इतने जमाने से उसको टॅचअप नहीं किया गया है। बहराइच को जरबर से जोड़ दिया जाता या बलरामपुर से जोड़ दिया जाता ताकि वे यहां तक पहुंच सकते। शायद मैं इनके स्टाइल ऑफ फंक्शनिंग से, जो तौर-तरीका आपने अपनाया, उससे मैं बहुत खुश हूं। पिछली बार मैं रेलवे पर बोला था। मैंने जो-जो बातें कहीं, उसके बारे में भी मंत्री जी ने अलग से मुझे बताया कि यह प्रोपोजल आपका था, आपने यह-यह बात कही है, इसमें यह-यह दिक्कत है या यह-यह काम हो रहे हैं, मुझे इतनी खुशी हुई है, जिसका मैं बयान नहीं कर सकता। मैं कहना चाहता हूं कि लखनऊ में प्लेटफॉर्म्ज की कमी है, अकसर गाड़ियां इसकी वजह से लेट होती हैं। वहां एबन्डन्ड जो एक प्लेटफॉर्म है उसको यूटिलाइज़ किया जा सकता था। जैसे आपने निजामुद्दीन खोल दिया, नई दिल्ली है और भी कोई स्टेशन आप बना रहे हैं। वहां गोमती नगर का एक रेलवे स्टेशन है। हजारों एकड़ जमीन रेलवे ने ले रखी है। इसकी मुझे खुशी है और यह भी खुशी है कि आपने उसको वापस भी नहीं किया, क्योंकि वह बहुत कीमती जमीन हो गई है। आप उस पर एक बहुत बड़ा प्लेटफार्म बनाने जा रहे हैं। मुंबई की सारी गाड़ियां वहां से शुरू करना चाहते हैं। लेकिन उसके लिए कोई एलान आज तक नहीं हो सका। गोमती नगर रेलवे स्टेशन का पिछले पांच-दस साल से कोई फैसला वहां दिखाई नहीं दे रहा है। डीआरएम साहब कुछ बता नहीं पा रहे हैं, आपके जीएम भी कुछ बता नहीं पा रहे हैं। इसलिए मैं चाहता हूं कि इसकी तरफ आप खास तौर से तवज्जह दें।

दूसरा अर्ज यह करना है कि प्लेटफार्म पर जो सुविधाएं आप दे रहे हैं, खुले हुए प्लेटफार्म काफी तादाद में मौजूद हैं, जहां गाड़ियां ज्यादा निकलती हैं, लेकिन वे प्लेटफार्म कवर्ड नहीं हैं। सिटिंग कैपेसिटी को कभी नहीं बढ़ाया है। जब रेलें लेट आ रही हैं तो आदमी तो कहीं बैठेगा ही, स्टेशन पर वह कितनी देर टहलेगा। इसलिए बैंचेज़ का बनाना बहुत महत्वपूर्ण काम है। तीसरा, मैंने पहले ट्रेनों में सैकंड क्लास के डिब्बे बढ़ाने के बारे में सुझाव दिया था कि जो दूर-दराज़ की ट्रेनें है, जहां मजदूर ज्यादा जाते हैं, जैसे गोरखपुर से जितनी ट्रेनें चलती हैं उनमें सैकंड क्लास के डिब्बे बढ़ाए जाने चाहिएं। जैसे मुंबई को जाने वाली गाड़ियां हैं, जहां रिजर्वेशन बहुत होता है, एक-आध सैकंड क्लास डिब्बा बढ़ाना चाहिए ताकि तुरंत जाने वाले, बहुत जल्दी में जाने वाले,

4.00 P.M.

हमारे गरीब लोग, आम लोग आसानी से उन डिब्बों में किसी तरह पहुंच जाएं। और उन पर पड़ने वाली विपदाओं को दूर करने में मदद मिल सके। मैं एक बार फिर आप की तवज्जुह दिलाना चाहता हूं। महोदय, इलाहाबाद से अजमेर के लिए एक नई ट्रेन चलती है। वह बहुत अच्छी ट्रेन है। लेकिन फतेहपुर के लोग उस से कैसे जाएं ? उसके लिए वह 90 किलोमीटर कानपुर आते हैं तब वह उसे ले सकते हैं। इस लिए डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर पर बड़ी ट्रेंस/एक्सप्रेस ट्रेंस को रोकना बहुत जरूरी है। जो इलाहाबाद से अजमेर जाना चाहते हैं, कोटा जाना चाहते हैं, आप ने एक अच्छी ट्रेन सर्किल/सेमी सर्किल ट्रेन चलायी है जिसे अगर आप फतेहपुर भी रोक दें तो डिस्ट्रिक्ट लेवल पर लोगों को बड़ी सुविधा होगी। उसे 90 किलोमीटर चलकर कानपुर से लेने के बजाय लोग उस में फतेहपुर में ही बैठ सकते हैं और जा सकते हैं। अभी वह बाई-रोड जाते हैं और फिर वहां से बैठते हैं।

महोदय, मुझे इस सिलसिले में यह भी कहना है कि बहराइच के लिए भी आप किसी-न-किसी तरह का कोई प्रपोजल बनाएं। वहां नई रेलवे लाइन जरूर पड़ेगी चाहे एक या दो गाड़ी ही चलें, लेकिन बहराइच, शहराबिस्ती जो बहुत से डिस्ट्रिक्ट्स छूट गए हैं और जो एक ही साथ हैं उन्हें किसी-न किसी तरह से जोड़कर लखनऊ और लखनऊ से दिल्ली लाना चाहिए। महोदय, यह बहुत बड़ा बुद्धिस्ट सेंटर है। वहां नए रोड बनाने के लिए जापान सरकार ने पैसा दिया है और आज आजादी के इतने दिनों बाद भी हम वहां रेलवे लाइन नहीं दे पाए हैं।

मुझे यह भी अर्ज करना है कि कानपुर, लखनऊ के बीच में शटल ट्रेन चलाने का आप का फैसला बहुत अच्छा है। यह ट्रेन मुंबई से पुणे या हैदराबाद से सिकंदराबाद चलने वाली ट्रेन की तरह होगी लेकिन अभी इस में पेयर ऑफ ट्रेंस बहुत कम हैं। चूंकि रोड पर लोड कम करने के लिए यह बहुत जरूरी है इसलिए वहां आपको पेअर्स बढ़ाने पड़ेंगे। अगर 4-5 ट्रेंस चलने लगें और उन्हें 24 घंटे कर दिया जाए तो कानपुर और लखनऊ की जो 80 किलोमीटर की दूरी है, उसमें ये तमाम पैसेंजर्स को कैरी कर सकती हैं और बीच के रोड्स पर जो आबादियां बन गयी हैं, उनके लिए भी सुविधा रहेगी। इससे वह प्रपोजल आप के लिए भी कॉमर्सियली बेहतर होगा।

महोदय, मैंने पिछली बार भी मिल्स की लैंड के बारे में कहा था, लेकिन अभी तक कोई कदम वहां नहीं उठाया गया है। आज शहरों में बड़ी-बड़ी मिल्स बंद हो गयी हैं। कानपुर में ही 17 टैक्सटाइल मिल्स बंद हो गए हैं। वहां किसी जमाने में अंग्रेजों की तरफ से एक सिस्टम बना हुआ था, लेकिन आज उन जमीनों पर जबरन कब्जे हो रहे हैं जिसे देखकर बहुत दुख होता है कि रेलवे की प्रॉपर्टी किस तरह बर्बाद हो रही है। रेलवे बोर्ड उस तरफ तवज्जुह फरमाए, लेकिन आज उस का कॉमर्सियल डिपार्टमेंट इस तरह सुप्रीम हो गया है कि वह इस तरह की बातों पर फैसला ही नहीं

ले पाता। सच पूछिए तो आज आप को जो पैसे की कमी पड़ रही है, इस से वह नहीं रहेगी। आप जितना भी पैसा मांगेंगे, हम लोग उस के लिए आप को सपोर्ट कर रहे हैं, लेकिन आप खुद इस तरह पैसे की उगाही कर सकते हैं जो कि आज नहीं हो रही है क्योंकि रेलवे की जमीनों पर जबरन कब्जे बढ़ रहे हैं। आगे जब आप फैसला लेंगे तब सब कोर्ट की तरफ चले आएंगे और कोर्ट से 10-20 साल तक कोई फैसला नहीं मिलेगा। इसलिए वक्त है कि आज आप उस तरफ तवज्जुह फरमाएं और जहां आप की जमीन यूटिलाइज नहीं हो रही है, उन को फौरन लेने की कोशिश कीजिए। इस से आप का धन बढ़ेगा, आप की जरूरत पूरी होगी और आपका काम भी बढ़ेगा।

महोदय, सेक्युरिटी के सिलसिले में आपने बड़ी एक्सप्रेस ट्रेंस में फोर्स का इंतजाम कर दिया है। इसके लिए हम आप को मुबारकबाद देते हैं। पहले जब ट्रेन एक्सीडेंट हो जाता था तो काफी समय तक पता ही नहीं चलता था। आप इस तरफ भी तवज्जुह दीजिए। मैंने पहले अखबारों में किसी जगह देखा था कि आर. एंड डी. डिमार्टमेंट में ऐसा कोई सिस्टम बनाया जा रहा है कि आमने-सामने की ट्रेंस आपस में नहीं टकराएंगी और उसके लिए कोई -न-कोई सिस्टम अरेंज हो जाएगा। मैं जानना चाहूंगा कि क्या उस तरह की कोई चीज आगे बढ़ रही है ? अगर बढ़ रही है तो उसके बारे में हमें जानकारी दीजिएगा ?

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : जाहिदी साहब, मैं आप को याद दिला दूं कि आप आलरेडी 4 मिनिट एक्स्ट्रा बोल चुके हैं।

श्री खान गुफरान ज़ाहिदी : सर, मैं बहुत जल्दी अपनी बात खत्म करने की कोशिश करुंगा। आप वेंडर्स की पोजीशन देखें तो पाएंगे कि कई जगह केले बेचने पर भी पाबंदी लगा दी गयी है जब कि केला तो आम लोगों के खाने की चीज है। उसके लिए बताया गया कि प्लेटफार्म खराब हो जाता है। महोदय, प्लेटफार्म पर बाहर के लोग आकर उसे बेचते हैं और सरकारी वेंडर्स को बेचने का मौका नहीं मिलता है। एक और बात की ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा कि कोल्हापुर रेलवे स्टेशन का नाम छत्रपति साहू महाराज के नाम पर रखने का जो प्रपोजल है, उसे अन्यथा न लिया जाय और इस नाम के प्रपोजल पर गौर किया जाय। यह नाम बहुत जरूरी है क्योंकि उस समय ऐसा कोई नहीं था जिस ने हिंदुस्तान की नई तामीर की तरफ तवज्जुह की हो। इसलिए इस प्रपोजल पर आप तवज्जुह करके फैसला कीजिए।

महोदय, मैं उम्मीद करता हूं कि मैंने जो दो-तीन सवाल उठाए हैं, उनकी ओर मंत्री जी गंभीरतापूर्वक विचार करेंगे। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU) : Now, Shri Nitish Kumar will reply to this discussion.

श्री नीतीश कुमार :उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं उन सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने आज की इस चर्चा में भाग लिया है। पहले चरण की चर्चा, जब हमने बजट पेश किया था उसके बाद हो चुकी है और बहुत सारी बातों का उल्लेख मैंने उस वक्त किया था, मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ।

महोदय, यहां कुछ बातें कही गई हैं, जिसको कतिपय माननीय सदस्यों ने कहा है कि अंग्रेजों ने एक बहुत बड़ा नेटवर्क रेलवे का बिछा दिया था और आजादी के बाद हम उसमें बहुत कुछ नहीं कर पाए। यह तो हम इन्फीरियारिटी कांपलेक्स के शिकार हैं, अगर हम इस बात को करते हैं तो। अंग्रेजों ने जो रेल लाइनें बिछाई थीं, आज सब जगह वे लाइनें नहीं हैं। जो लाइनें उस समय बिछी थीं, उन लाइनों की जगह अपग्रेड हुई हैं और बेहतर लाइनें आ गई हैं। इन लाइनों की लंबाई भी बढ़ी है। हमने अभी आंकड़ें मंगाए हैं और उसमें देख रहे हैं कि अगर हम फर्स्ट प्लान से लेकर नाइन्थ प्लान तक का जोड़ें तो, अपग्रेडेशन की बात मैं नहीं कर रहा, 10,998.3 किलोमीटर नई लाइनें डाली गई हैं यानि 11 हजार किलोमीटर, गेज कनवर्शन हुआ है 12,048 किलोमीटर का यानि छोटी लाइन से या मीटरगेज लाइन से बड़ी लाइन में उन्हें बदला गया और डबलिंग हुई है 12,401.34 किलोमीटर लाइन की, एक तरह से डबलिंग में भी हम एक नई लाइन डालते हैं, गेज कनवर्शन भी करते हैं, नई ब्रोडगेज लाइन डालते हैं या नई लाइनें बिछाते हैं, तो तीनों को अगर जोड़ दें तो 35,447.64 किलोमीटर लाइन का नेटवर्क हम लोगों ने जोड़ा है। इसलिए जो रूट किलोमीटर के हिसाब से वे कहते हैं कि 52 हजार किलोमीटर के करीब था और अब 63 हजार पर पहुंचा है और इसलिए नई लाइन 11 हजार किलोमीटर आई है, लेकिन गेज कनवर्शन, डबलिंग, पूरा रिन्युवल, इस सबको मिला लें तो इतना इन्वेस्टमेंट हुआ है।

महोदय, अगर आज वे लाइनें होतीं तो वे हमारे ट्रेफिक के भार को बर्दाश्त नहीं कर सकती थीं। आजादी के बाद चार गुना, पांच गुना यात्री यातायात में वृद्धि हुई है और इतनी ही माल यातायात में वृद्धि हुई है। इस प्रकार भारतीय रेल सुदृढ़ हुई है और संसद की मदद से ही हुई है क्योंकि संसद ने इनकी अनुदान मांगों को स्वीकृत किया है, इनकी नीतियों का समर्थन किया है। आजादी के बाद से रेलवे में व्यापक विकास हुआ है। हम और आगे जा रहे हैं। अब तो जो स्पीड डिफरेंशियल है यात्री गाड़ी और माल गाड़ी का, उसको खत्म करना चाहते हैं। जो हमारे व्यस्त इलाके हैं, हाइडेंसिटी नेटवर्क है, सौ किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से मालगाड़ियां चलाना चाहते हैं और इसके लिए यह राष्ट्रीय रेल विकास योजना की घोषणा प्रधानमंत्री जी ने की है और इस बार के बजट में हमने इसका उल्लेख किया है। आठ हजार करोड़ रुपए से जो हमारा हाइडेंसिटी नेटवर्क है उसको मजबूत करने की स्कीम स्वीकृत की जा रही है। इस प्रकार से काफी कुछ हो रहा है।

महोदय, अब माननीय सदस्य कहेंगे कि यह तो नौवीं योजना तक बता दिया, दसवीं योजना में क्या किया ? यह जो अभी 2002-2003 का साल बीता है, उसमें कुल मिलाकर नई लाइनें डालने में हम कामयाब हुए हैं 178 किलोमीटर, गेज कनवर्शन हुआ 830 मिलोमीटर का और डबलिंग हुआ है 194 किलोमीटर का, इस प्रकार कुल मिलाकर ब्रोडगेज नेटवर्क बढ़ा है 1202 किलोमीटर का। इस साल जो टारगेट है वर्ष 2003-2004 का, उसमें 225 किलोमीटर नई लाइन का, 775 किलोमीटर आमान परिवर्तन का और 340 किलोमीटर डबलिंग का यानि इस प्रकार 1340 किलोमीटर ब्रोडगेज नेटवर्क बढ़ाने का हमारा टारगेट है। इस प्रकार से विकास हो रहा है। जो हमारे पास पहले से नेटवर्क है, उसको हम मजबूत कर रहे हैं, उसका आधुनिकीकरण कर रहे हैं, उसमें नई टैक्नोलॉजी को डाल रहे हैं, हर क्षेत्र में डाल रहे हैं। हम आसानी से कह देते हैं कि अंग्रेज बनाकर गए। तो वही डिब्बे हैं ? अब आप दिल्ली से लखनऊ "स्वर्ण शताब्दी" में यात्रा करके देखें, वही डिब्बे हैं ? हमने डिब्बों का आयात किया, साथ-साथ टैक्नोलॉजी का आयात किया। अब नई टैक्नोलॉजी के डिब्बे बनने शुरू हुए हैं और बारी-बारी से डिब्बे बदले जाएंगे। पहले राजधानी के डिब्बे बदले जाएंगे, शताब्दी के डिब्बे बदले जाएंगे और बेहतर राइडिंग कम्फर्ट आपको मिलेगा। इस प्रकार से यह काम जो हो रहा है, वह तो फेज़वाइज होगा, एक साथ आप कर भी नहीं सकते।

किसी माननीय सदस्य ने कहा कि ट्रेनें तो आप चला रहे हैं, कोई नए कोच भी बना रहे हैं या नहीं या पुराने कोच से ही काम चला रहे हैं ? हर साल नए कोच बन रहे हैं और उसके लिए आप सैंक्शन देते हैं, वह बजट का हिस्सा है। वर्क्स प्रोग्राम, पिंक बुक देख लें उसमें लिखा हुआ है कि कितने डिब्बे हम बनाना चाहते हैं, कितने नए लोकोमोटिव्स हम लेना चाहते हैं। यही नहीं जो ओवरऐजड् असैट्स हैं, उनको बदलने के लिए ही यह 17,000 करोड़ रुपए का एसआरएसएफ बना है।

बालकवि बैरागी जी खन्ना कमेटी की सिफारिश का उल्लेख कर रहे थे और इसका ज़िक्र कर रहे थे। जस्टिस खन्ना कमेटी की सिफारिश को ध्यान में रखकर ही भारत सरकार ने निर्णय लिया कि रेलवे के पास उतनी अंदरूनी सेविंग नहीं हो रही है इसलिए और अतिरिक्त इंतज़ाम करना चाहिए। इसलिए 17,000 करोड़ रूपए का स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बनाया गया और इस पर काम चल रहा है। 1 अक्तूबर, 2001 से काम शुरू हो गया है। आपने यह भी पूछा है कि हम जानना चाहते हैं कि कितना काम हुआ और यही किन्हीं अन्य माननीय सदस्य ने भी पूछा है ? 1 अक्तूबर, 2001 से स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड है और उसमें जो रिन्यूअल के प्रोजेक्ट्स लेने हैं, उनको एक जगह इकट्ठा करके सदन के पटल पर रखा जा चुका है। उसमें कोई पाई या रत्तीभर पैसा इधर से उधर नहीं कर सकता। 1,434 करोड़ 28 लाख रुपया हम लोगों ने 2001-2002 में खर्च किया। जो

लक्ष्य था 1,400 करोड़ रुपए का, उससे ज्यादा खर्च किया। इसमें दो कंपोनेंट हैं--एक भारत सरकार डिविडेंड फ्री बजटरी सपोर्ट दे रही है, जिसको हम ग्रांट कह सकते हैं और दूसरा हिस्सा है जो पैसेंजर के ऊपर हम सेफ्टी सरचार्ज लगाते हैं, इन दोनों से धन आएगा। 17,000 करोड़ रुपए का अंदाज है-- 5,000 करोड़ रुपया पैसेंजर सेफ्टी सरचार्ज से आएगा और 12,000 करोड़ रुपए की भारत सरकार हमें अतिरिक्त मदद देगी। पहले साल में हमने 1,434 करोड़ रुपए खर्च किए। जो साल बीत गया उसमें प्रोविज़न था 2,210 करोड़ रुपए का, जबकि खर्च होगा 2310 करोड़ रुपए, यह रिवाइज्ड टारगेट है। इस प्रकार से हम तेजी से उसमें काम करना चाहते हैं, जबकि पैसेंजर सरचार्ज और सेफ्टी सरचार्ज से जितना पैसा आना चाहिए था, उतना नहीं आ रहा है। 2001-2002 में हम लोगों ने सोचा था कि 400 करोड़ आएगा। सरचार्ज कलेक्शन हुआ 304 करोड़ 86 लाख, बाकी जो पैसा बचा वह हमने अपने इंटरनल रिसोर्सिज से दिया। 2002-2003 में अंदाज था कि 960 करोड़ रुपया सरचार्ज से आएगा, रिवाइज्ड टारगेट है 650 करोड़। हो सकता है 650 करोड़ भी नहीं आया हो, लेकिन हमने खर्च किया 2,310 करोड़। लक्ष्य से 100 करोड़ ज्यादा। यानी सरचार्ज से अगर पैसा नहीं भी आया है तो कई अरब रुपया हम अपने इंटरनल रिसोर्सिज से इसमें डाल रहे हैं। इसलिए सेफ्टी हमारे लिए सबसे महत्व का विषय है और इसमें ट्रेक रिन्यूअल हो रहा है, इसमें जो पुराने सिग्नल के उपकरण हैं, उनका बदलाव हो रहा है, जो पुराने डिब्बे हैं, इंजन हैं, उनका बदलाव हो रहा है। पुराने पुलों की मरम्मत का काम, उनके सुदृढ़ीकरण का काम या नवनिर्माण का काम हो रहा है। इसके अलावा और कई ऐसे काम हैं जो सेफ्टी को बढ़ाएंगे और वे सारे काम किए जा रहे हैं। हमने इसमें इस बार लक्ष्य रखा है 2,310 करोड़ रुपये का करंट ईयर 2003-2004 के लिए। तो सेफ्टी पर सिर्फ यही खर्च नहीं है, सेफ्टी पर और भी खर्च है, रिन्यूअल पर और भी खर्च है। डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड में हम जो पैसा डालते हैं, उससे भी इसमें खर्च हो रहा है। इसके अलावा और ज्यादा चारों तरफ से हम खर्च करते हैं। तो सेफ्टी पर व्यय किया जा रहा है।

किसी माननीय सदस्य ने कहा कि हमने मुम्बई में कह दिया पांच साल के बाद दुर्घटना नहीं होगी।

प्रो. राम देव भंडारी : दुर्घटनामुक्त हो जाएगी रेलवे।

श्री नीतीश कुमार : हम सब चाहते हैं कि रेलवे दुर्घटनामुक्त हो, हमने इसलिए व्हाइट पेपर रख दिया है। व्हाइट पेपर में जो बातें कही गई हैं, उनको आप गंभीरतापूर्वक लें, संदर्भ से काटकर उसको न लें। कोई भी व्यक्ति नहीं कह सकता है कि किसी तरह की दुर्घटना नहीं होगी। दुर्घटना तो स्पेस में हो रही है, दुर्घटना कहीं भी हो सकती है। दुर्घटना, दुर्घटना है। कैसे उसको कम करें, कैसे उसको समाप्त करने की कोशिश करें, इसके उपाय आप कर सकते हैं लेकिन अगर

यह दावा आप कर देंगे कि दुर्घटना होगी ही नहीं, यह संभव नहीं है। उसी संदर्भ में मैंने उसका उल्लेख किया था। उसका उल्लेख इस संदर्भ में नहीं है कि दुर्घटना खत्म नहीं हो सकती हैं, इसलिए हमें कोई प्रयत्न ही नहीं करना है। अगर इसको आप रोजमर्रा की घटना मान रही हैं तो 1960-61 से लगातार फिगर्स दिए गए हैं, आप White Paper उठाकर देख लीजिएगा। हम तो लाते ही आए हैं White Paper हमने White Paper रख दिया है और उसमें आंकड़े भी दिए हैं कि साल-दर-साल दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है। अगर आप लेटेस्ट फिगर्स लेना चाहती हैं तो गत वर्ष 2001-2002 में जहां तक मुझे स्मरण है, फिगर्स देखकर उसे करेक्ट किया जा सकता है, लगभग 414 दुर्घटनाएं हुई। वर्ष 2002-2003 जो सबसे बदनाम साल है, चारों तरफ से मेरे ऊपर आक्रमण हुए, किसी ने मुझे रेल मंत्री की जगह दुर्घटना मंत्री का खिताब दे दिया लेकिन मैं आपको बताना चाहता हूँ कि वर्ष 2002-2003 में 351 दुर्घटनाएं हुईं। वर्ष 2000-2001 में और ज्यादा दुर्घटनाएं हुई थीं। यानी दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है। हमें दुर्घटनाओं को खत्म करने का प्रयत्न करना है लेकिन यह कहना कि दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं, आए दिन दुर्घटनाएं हो रही हैं, यह गलत है। मैंने पिछली बार भी कहा था कि यह इन्फारमेशन ऐज है, मीडिया में रिवोल्यूशन हुआ है, आज से तीन साल पहले जिन घटनाओं की कोई खबर अखबारों में नहीं छपती थी, आज वे सारी खबरें अखबारों में छपती हैं। मीडिया के क्षेत्र में जो क्रांति आई है, उसके कारण हर जिले में उनका कैमरा है, उनकी कैमरा टीम है, वे वहां पहुंच जाते हैं। मैं रेल मंत्री हूं, मुझे कई बार अखबार के जरिए जानकारी मिलती है कि वहां दुर्घटना हुई क्योंकि रेलवे का जो इन्फारमेशन सिस्टम है, वह पुराना है। किसी जमाने में सबसे तेज था लेकिन आज दूसरे साधन आ गए हैं। मेरा इशारा किसी खास प्राइवेट चैनल की ओर नहीं है। इन दिनों और तेज चैनल्स आ गए हैं। यह अच्छा हुआ है, यह खुशी की बात है। इससे किसी को भी काम करने में सहूलियत होगी लेकिन हां कभी-कभी कठिनाई भी होती है। अभी हम खबर ही ले रहे होते हैं, तब तक आप जजमेंट पास कर देते हैं। वहां जब कोई जाएगा, खबर आएगी, उसका एक सिस्टम है, जब तक वह खबर पुख्ता न हो जाए, उसकी पुष्टि न हो जाए, तब तक वह ऊपर खबर नहीं करता है। इसके अलावा कोई अफसर मौके पर पहुंचता है। यह सारी कार्यवाही होती है। हमने उसको देखा है और हम उसे और तेज करने की कोशिश कर रहे हैं। आखिर हम भी अपने संचार माध्यमों को दुरुस्त करना चाहते हैं। यह जो ऑप्टिक फाईबर हम डालना चाह रहे हैं, वह क्यों डालना चाह रहे हैं ? कई ऐसे काम हैं जिन्हें करके हम भी अपने कम्युनिकेशन नैटवर्क को बेहतर बनाना चाहते हैं। एक जमाना था कि रेलवे के कम्युनिकेशन नैटवर्क का बहुत इस्तेमाल होता था, उसका कितना फायदा उठाया जाता था, उसकी कितनी सहायता ली जाती थी, यह जनरल साहब को मालूम होगा, वे यहां बैठे हुए हैं। एक जमाने में उसको बहुत आगे माना जाता था। अब तो टेक्नोलॉजी इतनी बढ़ी है, उसके

साथ-साथ हर क्षेत्र में हम बराबरी का स्थान प्रप्त नहीं कर पाए हैं। इसलिए यह कहना कि दुर्घटनाएं बहुत हो रही हैं, यह ठीक नहीं है। हमें दुर्घटनाओं को कम करना है और यदि संभव हो तो खत्म करना है। White Paper में हमने कहा है कि दुर्घटनाओं को बिल्कुल खत्म करना तो नामुमकिन है। यह हमने इसी संदर्भ में कहा है कि हम कह दें कि दुर्घटना नहीं होगी और कल हो जाए तो ? हमने मुम्बई में इसी बात का उल्लेख किया है कि टक्कर बीते दिनों की बात है, इसलिए कि टक्कर-रोधी उपकरण, जिसको हमने रक्षा-कवच का नाम दया है, उसकी ईजाद हुई है, उसका extended field trial हुआ हैं। हम उसको लगा रहे हैं। हमारे माननीय सहयोगी रेल राज्य मंत्री अभी कल ही इसके सर्वेक्षण के काम की शुरुआत करके आए हैं। एक बार जब उसका परीक्षण सफल हो गया है तो जब हम टक्कर-रोधी उपकरण लगाएंगे तो उसमें समय लगेगा। मेरा आकलन है कि इसमें 5 साल लगेंगे और यह अंदाजा है कि 1,600 करोड़ रुपये तो सिर्फ टक्कर-रोधी उपकरण लगाने में लगेंगे। सिर्फ टक्कर की वजह से दुर्घटनाएं नहीं होती हैं। Derailment को रोकने की कोशिश हो रही है, assets renewal की बात हो रही है। जो हमारी मानव शक्ति है, उसको हम और बेहतर ट्रेनिंग देने की कोशिश कर रहे हैं। Refresher course के जरिए हम उनको और ट्रेंड करना चाहते हैं। ये सारे काम हर क्षेत्र में हो रहे हैं।

श्रीमती सरला माहेश्वरी : जो नीचे के स्तर के कर्मचारी हैं, उनकी वापस भर्ती की जा रही है या नहीं, वे जो पद खाली हैं, उनको आप कब तक भरेंगे ?

श्री नीतीश कुमार : यह आप दीपांकर जी से पूछ लीजिए। जब हमने 20,000 लोगों को भर्ती करने की बात कही, तो ये उस पर भी हमारी पिटाई कर रहे थे। आप कह रही हैं कि नीचे के स्तर पर कर्मचारियों की संख्या कम थी। हमने भी उसका अध्ययन किया। हमने कहा कि नीचे के स्तर पर सेफ्टी कैटेगरी में ग्रुप ''डी'' में जो भी Vacancy है उसको भरो। तो लगभग 20,000 Vacancies निकली। उसके लिए प्रोसेसिंग हो रही है और रेल भर्ती बोर्ड के माध्यम से उनकी भर्ती होगी। हम भर्ती नहीं करेंगे, रेल भर्ती बोर्ड भर्ती करेगा और ग्रुप-डी की भी भर्ती रेल भर्ती बोर्ड करेगा। ये जो हमारे महाप्रबंधक गण हैं वे नहीं करेंगे। रेल भर्ती बोर्ड में इंडेंट जाएगा और वह खुद ही भर्ती करेगा एक पारदर्शी प्रक्रिया के माध्यम से। तो इस प्रकार से कोशिश है कि दुर्घटनाएं न हों, उनको कम से कम किया जाए। अगर टक्कर विरोधी उपकरण भंडारी जी लग जाएगा तो सचमुच यह जो ए०सी०डी० है अधिकांश टक्कर जैसी स्थिति, सामने की टक्कर, पीछे की टक्कर कई प्रकार के साइड कॉलिजन को रोकेगा। अब अगर किसी ट्रेन के इंजन का ब्रेक फेल कर जाए वैसी स्थिति में कोई मदद नहीं कर पाएगा। ब्रेक फेल कर गया तो बात दूसरी है, वह क्या कर पाएगा क्योंकि यह तो ब्रेक एप्लाई करता है। टक्कर विरोधी उपकरण ब्रेक एप्लाई करता है। लेकिन अगर किसी का ब्रेक ही फेल कर जाएगा तो उस स्थिति को वह नहीं रोक सकता। तो इस प्रकार से ऐसे

कुछ अपवादों को छोड़ दें तो टक्कर विरोधी उपकरण के लगने के बाद, इनकी कॉलिजन डिवाइस के लगने के बाद टक्कर तो बीते दिनों की बात होगी। उस संदर्भ में हमने कहा कि 5 साल में यह लगाना है तो हमने कहा कि पांच साल में स्थिति सुधर जाएगी और हर साल स्थिति सुधर रही है। आप अगर 1960 और 1961 से लेकर चलें, जो पुराने दिनों की बात थी। पहले स्टील फ्रेम में वह जो लकड़ी का डिब्बों में लगता था, आज वह लकड़ी का नहीं लगता। पहले जब कोई दुर्घटना होती थी तो लोगों के अंदर टुकड़े घुस जाते थे, उससे भी मौतें होती थी। अब कोचेज में इम्प्रूवमेंट आया है, हर जगह इम्प्रूवमेंट हो रहा है। हम इंटीरियर को इम्प्रूव कर रहे हैं। अब तो ऐसे कोच पर काम हो रहा है कि अगर कोई दुर्घटना हो ही जाए तो यात्री जिस पोर्शन में बैठ रहा है उस पर असर कम से कम हो, यानि जितना भी वह दबाव है वह एब्जॉर्ब कर जाए उसका बाहरी हिस्सा यानी उसका गेट, एब्जॉर्ब कर जाए ताकि जहां पैसेंजर्स बैठे उस पर असर न हो। तो सब पर काम चल रहा है। जो इन सब चीजों पर काम चल रहा है उससे चार साल, पांच साल, छः साल में पूरी स्थिति ऐसी बदल जाएगी कि सचमुच पाँच साल, छः साल के बाद आज जिस प्रकार से हम चिंतित होते हैं उतना ज्यादा दुर्घटना से चिंतित होने की आवश्यकता नहीं होगी। फिर भी नई प्रकार की परेशानियां आएंगी उनका मुकाबला करना होगा। अब कुछ बातें कही गई हैं, एक-दो राज्यों के बारे में। चन्द्रकला जी पता ही नहीं क्या बोल गई कि वहां कब्रगाह बनवा दें। वहां इतने प्रोजेक्ट हैं सबका जाकर के देख लीजिए। अब मैं तो समझता हूं कि ....**(व्यवधान)**

श्रीमती चन्द्रकला पांडे : आपने इतनी कम राशि दी है उससे कुछ होता ही नहीं है।

श्री नीतीश कुमार : आप जरा बैठ जाइए। हम तो उम्मीद करते थे कि पिंक बुक वगैरह आप देखती हैं। आप जरा देख लीजिए। आपके पश्चिम बंगाल के लिए जितने काम इस साल के लिए टारगेटेड हैं और होंगे अगर उसका फिगर हम यहां रखें तो दूसरे राज्य के लोग मुझको पकड़ेंगे और कहा जाएगा कि बंगाल को हम फेवर कर रहे हैं इसलिए कृपा करके अगर आप चाहती हैं तो हमको पढ़ने में कोई दिक्कत नहीं हैं।

श्रीमती सरला माहेश्वरी : इतने वर्षों से जो उपेक्षा की गई है बंगाल की। वर्षों-वर्षों से लम्बित प्रोजेक्ट पड़े हुए हैं, एक पैसा नहीं दिया गया है।

श्री नीतीश कुमार : खेत खाए गधा, मार खाए जूला। जब हुआ था तब हुआ था, आप हमारे समय में तो देख लीजिए कि क्या हो रहा है।

श्रीमती सरला माहेश्वरी : जो उपेक्षा हुई थी उसको तो पूरा करना पड़ेगा।

श्री नीतीश कुमार : आप चाहें तो हम पढ़ दें नहीं तो इसे अलग से ले लीजिएगा, नई समस्याएं पैदा होंगी जितना कुछ किया गया है। आपके कोलकाता में चिटपुट टर्मिनल का काम

हम शुरू करेंगे। यह जो आप रेलवे की बात कर रही हैं उस पर तेजी से काम चल रहा है, मेट्रो में भी चल रहा है। सब जगह काम चल रहा है। अगर आप कहिएगा तो हम समीक्षा करने के लिए कोलकाता आकर के आप लोगों से चर्चा करेंगे और आपके सुझाव को लेकर के अगर कहीं कोई कोताही दिखेगी तो उसको हम दुरुस्त करने की कोशिश करेंगे। तमिलनाडु के कुछ सदस्यों ने भी जिक्र किया था। लेकिन तमिलनाडु में भी सब कुछ हो रहा है। सिंहस्थ मेले-महाकुम्भ के बारे में बात कही। सारी तैयारी चल रही हैं। हमारे रेलवे के लोग और सिविल ऑथोरिटीज मिल कर सारा सब कुछ कर रहे हैं और जितनी बातें आपने कही हैं उन सब पर गौर किया जा रहा है। यह तो अगले साल शायद अप्रैल में शुरू होने वाला है। उससे पहले आपको सारी तैयारी पूरी मिलेगी। मेले में जो लोग आएंगे, इतनी बड़ी संख्या में लोग आएंगे उनकी सुविधा के लिए जो भी आवश्यक कदम होगा उठाया जाएगा। आपने भी जो सुझाव दिया उसको नोट कर लिया गया है। वही जेरे गौर है, सब लोग उसको देख रहे हैं। जो भी अधिकतम किया जा सकता है वह जरूर किया जाएगा।

श्री बालकवि बैरागी : मेरा आपसे एक ही आग्रह है कि प्रदेश सरकार ने वहां पर सारे काम और कार्रवाईयां शुरू कर दी हैं। मेले से जुड़े हुए दूसरे काम शुरू हो गए हैं। यदि आप एक ट्रेन हमको दे देंगे तो वहां काम करने तथा आने-जाने वाले लोगों के लिए सुविधा होगी।

श्री नीतीश कुमार : ट्रेन की बात तो है ही। मैंने कहा कि जो राज्य सरकार के अधिकारी हैं, उनके साथ हमारे रेलवे के अधिकारी नियमित रूप से बैठक कर रहे हैं और दोनों के बीच में ठीक ढंग से समन्वय है। इसके अलावा जन-प्रतिनिधियों से भी संपर्क करके जो भी वहां पर करना जरूरी है, वह किया जाएगा। आपने बड़े भावुक ढंग से चर्चा की थी, बड़ीसाधड़ी से चित्तौड़ की। आपने तो चित्तौड़ की बात की। नीमच-चित्तौड़ के बीच में तो, जहां तक मेरी जानकारी है, ब्रॉड गेज है। घूमा-फिराकर बात बड़ीसाधड़ी से नीमच तक की आती है। आपकी भावना का निरादर नहीं किया जा सकता है। इसके सर्वेक्षण का सैंक्शन किया जा चुका है। कुछ बातें यहां पर कुछ ट्रेन्स के बारे में उठायी गयी हैं ....

श्री नंदी येल्लैया (आन्ध्र प्रदेश) : आंध्र प्रदेश के बारे .. (**व्यवधान**)....

SHRI NITISH KUMAR : Yes, of course, even regarding Kerala, if You have specific stations in your mind, please, come over to my room in Parliament House. We will discuss and try to find out what best can be done for Kerala.

श्री नंदी येल्लैया : आंध्र प्रदेश के बारे में जो .. (**व्यवधान**)..

श्री नीतीश कुमार : आंध्र प्रदेश से तो हमारे राज्य मंत्री बैठे हुए हैं। ये रोज कहते हैं। कहिएगा तो इनकी मदद के लिए हम चलेंगे।

श्री नंदी येल्लैया : मंत्री जी के पास हमदर्दी है लेकिन गुंजाइश नहीं है। ... **(व्यवधान)**..

श्री नीतीश कुमार : अधिक से अधिक किया जा रहा है। सब जगह की शिकायत न करें। कुछ बातों की...

श्री नंदी येल्लैया : मेरे डिस्ट्रिक्ट में 15 साल पहले आठ किलोमीटर का स्टार्ट करके बंद किया गया। क्या बैकवर्ड एरिया में तरक्की करने के लिए आपके पास गुंजाइश नहीं है ? उसको क्यों बंद कर दिया गया ?... **(व्यवधान)**..

श्री नीतीश कुमार : महोदय, आपने तो शायद अलाऊ नही किया है।...**(व्यवधान)**.. महोदय, मुझे एक दो जानकारियां देनी हैं। एक तो जिसका उल्लेख हमने अपने बजट प्रस्ताव में नहीं किया था, जो रामेश्वरम से मदुरई के लिए गेज कनवर्शन की योजना है, उसके लिए हमने लक्ष्य निर्धारित किया है। मदुरई से माना मदुरई, 48 किलोमीटर, जून, 2004 तक पूरा किया जाएगा और माना मदुरई से रामेश्वरम, 113 किलोमीटर, दिसम्बर, 2005 तक पूरा किया जाएगा। इसका लक्ष्य निर्धारित कर दिया गया है, रामेश्वरम से मदुरई तक की परियोजना के बारे में, जिसका उल्लेख यहां किया जा रहा है। एक दो-बातें की गयी हैं जैसे शिवगंगा के बारे में गांधी आज़ाद जी बोलकर चले गये। उसमें ए.सी. फर्स्ट, ए.सी.-टू टायर, दोनों लगा दिये गये। एक बात और कहना चाहता हूं। एक बात जो पॉलिसी की तरह की है, वह है यात्री गाड़ियों में जो सामान्य दर्जे की यात्रा करने वाले लोग हैं, उनके लिए बेहतर सुविधा होनी चाहिए। इसी को ध्यान में रखकर हमने एक नीति बना दी कि जो भी नयी लम्बी दूरी की यात्री गाड़ी चलेगी, उसमें कम से कम चार डिब्बे सामान्य दर्जे के होंगे। इसका अनुपालन पिछले साल से किया जा रहा है। चार डिब्बों के अलावा हर गाड़ी में दो एस.एल.आर. होते हैं। एस.एल.आर. का मतलब होता है कि आधा डिब्बा वह भी सामान्य दर्जे के यात्रियों के लिए उपलब्ध है। इस प्रकार से चार जमा एक, कम से कम पांच डिब्बे के बराबर अब सामान्य दर्जे के यात्रियों के लिए उपलब्ध हैं, उससे कम उपलब्ध नहीं हैं। पहले की गाड़ियों में दो डिब्बे हुआ करते थे, अब नयी गाड़ियों में यह व्यवस्था कर दी गयी है। इसके अतिरिक्त जिक्र हुआ, आजमगढ़ से लेकर जो नई दिल्ली तक की ट्रेन है, वह कानपुर होकर ही चलने वाली है, उसके बारे में कोई गलतफहमी नहीं होनी चाहिए। उसका नाम हमने तय किया है ''कैफियत''-क्योंकि व्यक्ति के नाम पर ट्रेनों का नामकरण नहीं होता है। हमने जब गोरखपुर से मुम्बई के लिए ट्रेन चलाई तो उसका नाम रखा ''गोदान''-मुंशी प्रेमचन्द जी की एक मशहूर रचना है। उसी प्रकार से आज़मगढ़ से दिल्ली के लिए जो ट्रेन चलेगी, उसका नाम होगा ''कैफियत एक्सप्रेस''।...**(व्यवधान)**... बाकी कई प्रश्न जो यहां उठाए गए हैं।

श्रीमती सरला माहेश्वरी: माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करना चाहती हूं कि...

श्री नीतीश कुमार : हमारी बात हो जाए, उसके बाद कह दीजिए। सर, बाकी कई सवाल यहां पर उठाए गए हैं, उन सबके लिए...

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी : सर कैफियत कितने लोग समझेंगे ?.... **(व्यवधान)..**

श्री नीतीश कुमार : जहां भी आवश्यक है, उसके संबंध में हम माननीय सदस्यों को लिखकर..**(व्यवधान)..** उन्होंने जो सुझाव दिया है, हम बता देंगे।..

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी : सर, एक गुजारिश है। कैफियत कितने लोग समझेंगे ? उसका क्या खुलासा होगा ? अगर कोई खुलासा हो जाता तो अच्छा था। जिस तरह से ''गोरखनाथ'' आप चला रहे हैं, जिस तरह...

श्री नीतीश कुमार : कैफियत कैफी आज़मी साहब की एक मशहूर कृति है। इसलिए उनके नाम पर उसका नाम ''कैफियत एक्सप्रेस'' रखा है।

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी : सर वह कैफियात है। उसका नाम अगर कैफियात रखा है तो ठीक है।

श्री नीतीश कुमार : कैफियात ही होगा, माफ कीजिएगा वह उच्चारण में त्रुटि रही है।..**(व्यवधान)..**

श्रीमती सरला माहेश्वरी : माननीय मंत्री जी, मैं आपसे एक निवेदन करना चाहूंगी कि यह एक मशहूर साहित्यकार यशपाल की जन्मशताब्दी का वर्ष है। जब आप मशहूर साहित्यकारों के नाम पर उनकी कृतियों के नाम पर रेलगाड़ियां चला रहे हैं तो क्या मैं आपसे निवेदन कर सकती हूं और मैं ही नहीं पूरा सदन इस बात से सहमत होगा कि यशपाल की मशहूर कृति झूठा-सच के नाम पर आप एक रेलगाड़ी चलाएं।

श्री नीतीश कुमार : इसके बारे में हम इनसे चर्चा कर लेंगे।...**(व्यवधान)...** सच भी और झूठा भी ये दोनों कैसे चल सकते हैं।...**(व्यवधान)...**

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी : सर, ...**(व्यवधान)...**

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : गुफरान साहब, एक-एक मिनट मिलेगा, बैठ जाइए। ...**(व्यवधान)...**

श्री नीतीश कुमार : हाउस के फ्लोर पर तो ...**(व्यवधान)...** इसका तो यही हो सकता है। लेकिन अलग से जो...**(व्यवधान)...**

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : ठीक है, ठीक है बैठ जाइए। गुफ़रान साहब बैठ जाइए।

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी : सर, आप से निवेदन यह है कि जो आजमगढ़ से गाड़ी चलाएं उसको नई दिल्ली से आजमगढ़ वाया कानपुर दे दें। यह बड़ी मेहरबानी होगी। ...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : वाया कानपुर आएगी...(**व्यवधान**)... कह दिया भाई।...(**व्यवधान**)...

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी : वाया कानपुर आएगी, अलीगढ़ होते हुए आएगी, नई दिल्ली आएगी।...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : दिल्ली आएगी।...(**व्यवधान**)...

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी : नहीं सर, नई दिल्ली...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : अब इन चीजों का फैसला यहां नहीं।...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : गुफ़रान साहब ये थोड़ी...(**व्यवधान**)...

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने बहराइच से यह सालार मकसूद गाजी और सेहरा बस्ती जो बुद्धों का बहुत बड़ा सैन्टर है, वह चालीस किलोमीटर का टुकड़ा आज 50 साल से बिल्कुल आपकी तरफ देख रहा है। उसकी तरफ तवज्जुह करने के लिए आपने कहा था कि ऐसी नई जगहों पर जहां पर वाकई बहुत जरूरत है, हजारों लाखों लोग रहते हैं, अगर उनकी तरफ देख लें, उसकी ओर तवज्जह कर लें तो बहराइच को जरवा से या लखनऊ से जोड़ने का कोई भी एक निश्चय कर लें तो उससे काम बन सकता है।

श्री नीतीश कुमार : आप गौंडा बहराइच के बारे में बात कर रहे हैं ?

श्री खान गुफ़रान ज़ाहिदी : मैं बहराइच की बात कर रहा हूं।...(**व्यवधान**)... बहराइच, चोराबस्ती इन दोनों में ट्रेन नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : ठीक है, हो गया।

श्री बालकवि बैरागी : सिंहस्थ पर जो आप ट्रेन दें तो उसका नाम भी सिंहस्थ एक्सप्रैस रखें तो बड़ा अच्छा रहेगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : बाद में देख लेंगे।

श्री नीतीश कुमार : उपसभाध्यक्ष महोदय, बालकवि बैरागी कल मेरे पास आ जाएं। अब तक जो भी कार्यवाही हुई है मैं उससे अवगत करा दूंगा और इनसे मैं मार्गदर्शन ले लूंगा और क्या करना है ये बता देंगे। हमारा आग्रह होगा...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU) : Hon. Members, we will not take up the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2003 for consideration.

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 2003-04 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU) : We shall now take up Clause-by-Clause consideration of the Bill.

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

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

SHRI NITISH KUMAR : Sir, I beg to move :

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU) : Hon. Members, we will now take up the Prevention of Insults to National Honour (Amendment) Bill, 2003 for consideration. Shri I. D. Swami

THE PREVENTION OF INSULTS TO NATIONAL HONOUR (AMENDMENT) BILL, 2003.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI I.D. SWAMI) : Sir, I move :

"That the Bill to amend the Prevention of Insults to National Honour Act, 1971, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was proposed.

SHRI R. K. ANAND (Jharkhand) : Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you very much for giving me a chance to speak on his Bill. I must say that no true national of this country can oppose the present amendment.

The Prevention of Insults to National Honour Act, 1971 was enacted in the year 1971, practically 25 years after the Flag was adopted in 1947. During this period of 25 years, nobody had imagined that anybody can dare to insult the National Flag which is the Flag of the Nation, its people, it honour and its