

The normal rule of jurisdiction of the courts, where suits have to be instituted, as provided under the Code of Civil Procedure, is that a suit can be filed only before the court having jurisdiction where the respondent resides. But, one more alternative has also been provided in the Hindu Marriage Act, 1956, and the Special Marriage Act, 1954, which enable the petitioner to file a petition before the court having jurisdiction over the place where the parties to the marriage last resided together. This has resulted in a situation that the husband is placed in an advantageous position of filing a petition at his own place and thereby requiring the wife to come all the way to the husband's place to defend her case. This sort of deviation from the normal rule which provides that a suit can be filed only where the respondent resides is totally unwarranted. This has resulted in injustice to woman, who are forced to leave their matrimonial home and go and live with her parents at far away places, And, for each hearing, she has to come to the husband's place, and the proceedings would take, at least, three to four years to conclude. Till then, she has to travel all alone without anybody's help and also find accommodation on her own. This causes unbearable hardships to her.

Therefore, it is proper that section 19(iii) of the Hindu Marriage Act, 1956, and section 3i(iii) of the Special Marriage Act, 1954, should be deleted from the respective Acts which places jurisdiction according to the choice of the courts. This will, definitely, help the women. Therefore, the relevant Acts should be amended to help the women in distress. Thank you.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI (Gujarat): Sir, I would like to associate myself with what the hon. Member has said. The procedure under the Hindu Marriage Act -- or whatever Marriage Act is there - should be made very much easy and disposal should also be expedited. The jurisdiction may also be extended because both the parties are harassed on the question of jurisdiction. For no reason, it is lingering on.

## GOVERNMENT BILLS

### THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 2001 - contd.

प्रो. रामदेव भंडारी (बिहार): सभापति महोदय, सबसे पहले तो मैं नीतीश जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने एक बार फिर से रेल मंत्रालय का चार्ज लिया है...(व्यवधान)... सभापति महोदय, बिहार ने इस देश को कई रेल मंत्री दिए हैं यथा बाबू जगजीवन राम जी, केदार पांडे जी, ललित नारायण मिश्रा जी, रामविलास पासवान जी और नीतीश कुमार जी। मगर मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि हमारी उदारता अपने प्रदेश के लिए नहीं है। हम इतने उदार हैं

कि हमारी उदारता दूसरे प्रदेशों में ज्यादा जाती रही है और अपने प्रदेश के बारे में हम कम सोचते हैं और हमने कम ध्यान दिया है। बिहार को यदि जनसंख्या की दृष्टि से, पिछड़ेपन की दृष्टि से देखें तो यह जनसंख्या की दृष्टि से आगे और पिछड़ेपन की दृष्टि से कई प्रदेशों से बहुत पीछे रहा है। पूर्व रेल मंत्री सुश्री ममता जी ने तो इस प्रदेश को रेल के नक्शे से बिल्कुल अलग ही कर दिया है। एक भी प्रोजेक्ट उन्होंने बिहार के लिए नहीं दिया है। शायद वे यह सोच रही थीं कि जो अगला विधानसभा का चुनाव आने वाला है वह उनके सामने है। इसलिए यह बजट, यह रेल बजट सुश्री ममता बनर्जी ने देश की जनता के लिए नहीं बल्कि राजनीति से प्रेरित होकर बंगाल के चुनाव को सामने रखकर बनाया है। सभापति महोदय, बिहार की ओर से 28 नवम्बर, 2000 को माननीय रेल मंत्री जी ने प्रधानमंत्री जी को एक ज्ञापन दिया था जिसमें बिहार के सभी दलों के सांसद गए थे। बिहार की ओर से सभी दलों के सांसदों ने प्रधानमंत्री जी को ज्ञापन दिया था जिसमें अन्य कई बातों के साथ रेलवे परियोजनाओं के बारे में भी ज्ञापन दिया गया था। मेरे पास वह ज्ञापन है जिसका नाम है, “बिहार के लिए आर्थिक पैकेज हेतु बिहार के सांसदों द्वारा माननीय प्रधानमंत्री को समर्पित ज्ञापन, दिनांक 28 नवम्बर, 2000”। इस ज्ञापन में प्रधानमंत्री जी से बीस नई लाइनों के लिए, सात आमाम परिवर्तन के लिए, पंद्रह दोहरी लाइन के लिए, ग्यारह रेलवे विद्युतीकरण के लिए और ग्यारह रेल ओवर/अंडर पुलों के निर्माण के लिए मांग की गई है। माननीय मंत्री जी इन सारी बातों को जानते हैं क्योंकि उन्होंने ही प्रधानमंत्री जी के हाथ में वह ज्ञापन दिया था। मगर अब तक इन योजनाओं पर किसी प्रकार की सार्थक कार्यवाही नहीं हुई है।

मैं कुछ योजनाओं के बारे में चर्चा करना चाहूंगा। महोदय, पटना में गंगा पर रेल पुल बनाने की योजना है। जहां तक मैं जानता हूं, 600 करोड़ की योजना है। मगर सरकार की नीयत इस मामले में क्या है यह मैं आपको बताना चाहता हूं। यह 600 करोड़ रुपए की योजना है लेकिन इस वर्ष सिर्फ पांच करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है जब कि इससे पिछले वर्ष लगभग 17 करोड़ का अनुमानित खर्च इस पर हुआ था। 600 करोड़ रुपए की योजना है और सिर्फ पांच करोड़ सरकार दे रही हैं। यह ऐसे ही है जैसे दाल में नमक। इससे सरकार की नीयत साफ हो जाती है कि वह इस योजना को पूरा करना नहीं चाहती। कुछ लोग कहते हैं कि इस योजना में राजनीति है। यह मैं नहीं जानता लेकिन हमारे रेल मंत्री जी बिहार के हैं, राजनीति में हैं, बड़े नेता हैं, वही बता सकेंगे कि इसमें क्या राजनीति हो रही है। मगर जनता इसमें किसी प्रकार की राजनीति नहीं चाहती है। जनता चाहती है कि वह रेल पुल बने। पटना में अभी तक गंगा पर चार पुल बने हुए हैं। मुंगेर में भी गंगा पर रेल सह सड़क पुल बनाने की एक योजना है और यह योजना भी 600 करोड़ की है। रेल सड़क पुल बनाने की योजना है। लेकिन इस योजना पर भी केवल पांच करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। मान्यवर, मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि बिहार की योजनाओं के लिए, यह मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं। मंत्री जी, बिहार को अगर आप अधिक नहीं दे सकते हैं तो कम से कम जो बिहार का सही हिस्सा है वह उसको दिया जाए। इसमें लिखा गया है कि इस बार बहुत साहसिक कदम उठाया गया है। क्या उठाया गया है कि कोई भी नई योजना नहीं लेंगे। यह कौन सा साहसिक कदम है? हम जनता के लिए नई रेल योजना नहीं लेंगे, हम आमाम परिवर्तन की योजना नहीं लेंगे, हम दोहरीकरण के लिए कोई योजना नहीं लेंगे क्या यह साहसिक कदम है? महोदय, मैं जिस इलाके से आता हूं वह नेपाल भारत की सीमा पर है। बहुत ही पिछड़े इलाके मिथिलांचल के मधुबनी, दरभंगा और दूसरे जिले

इसमें हैं। यहां पर लगातार बाढ़ आती है वहां पर भारी नुकसान होता है। वहां पर यातायात का साधन जो सड़क है, उसको बहुत नुकसान होता है। मंत्री जी ने वहां पर जयनगर-दरभंगा और नरकटियागंज तक का आमान परिवर्तन का उदघाटन किया था। जयनगर मेरे जिले में है। वैसे उस उदघाटन समारोह में उन्होंने मुझे आमंत्रित नहीं किया था। मैंने पहले भी इसकी उलाहना दी थी। इसका काम बहुत धीरे धीरे चल रहा है। ...**(व्यवधान)**... मैं उस जिले का सांसद था इसलिए मुझे निमंत्रण मिलना चाहिए था। इसलिए मैं स्मरण करा रहा हूं। उसका काम भी बहुत धीरे धीरे चल रहा है। महोदय वहां पर जयनगर और दरभंगा के बीच में सकरी स्टेशन है। सकरी स्टेशन से रेल लाइन निर्मली तक जाती है और उसके बीच में झंझारपुर स्टेशन है, जहां का मैं रहने वाला हूं। वहां पर इन्होंने जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज के बीच में आमान परिवर्तन की मंजूरी दी है। इस पर काम चल रहा है। मगर मैं बराबर निवेदन करता रहा हूं कि सकरी से निर्मली के बीच में भी आमान परिवर्तन की योजना को मंजूरी दी जाए।

सकरी होकर बड़ी लाइन जा रही है और सकरी से निर्मली है, बीच में झंझारपुर है। इस योजना पर ध्यान देना चाहिये। जो लिस्ट आई है उसमें इन योजनाओं की चर्चा नहीं की गई है जबकी रामविलास जी के समय में सर्वेक्षण की बात हुई थी। हम लोगों को संतुष्ट करने के लिए आप हमें और हम लोग जनता को संतुष्ट करते हैं कि चलो सर्वेक्षण का काम शुरू हो गया। वह भी इस सूची में नहीं दिया गया है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि सकरी से निर्मली और झंझारपुर से लोखठा तक आमान परिवर्तन के लिए स्वीकृति दी जाए, बजट में शामिल किया जाए। मानसी-समस्तीपुर भी आमान परिवर्तन के लिए है। इसके अतिरिक्त मैं एक और चर्चा करना चाहूंगा। कल हमारे लोक सभा के सांसद रघुवंश बाबू कह रहे थे कि आप चर्चा कर दीजिये...**(व्यवधान)**... नहीं, नहीं, रघुवंश बाबू के कहने से नहीं, यह जरूरी है, हाजीपुर-सुगौली वाया वैशाली रेल लाइन के बारे में उन्होंने कहा था। सुपौल-त्रिवेणीगंज-जड़िया-भरगामा-रानीगंज, अररिया, यह सब पिछड़े हुए इलाके हैं। इन इलाकों में सड़कों की भी व्यवस्था नहीं है। इसलिए इन इलाकों में रेल लाइन के माध्यम से आवागमन का काम हो सकता है। दोहरी लाइन के बारे में मैंने आपसे चर्चा की है। यह कुछ योजनाएं हैं इनके बारे में मैंने मंत्री जी से निवेदन किया है। इसके अतिरिक्त भी समस्तीपुर खगड़िया आमान परिवर्तन की बात है, यह 70 करोड़ की योजना है। जहां तक मेरी जानकारी है, इसके लिए 5 करोड़ का प्रावधान किया गया है। मानसी सहरसा फारबेसगंज 69 करोड़ की योजना है, इसके लिए 3 करोड़ का प्रावधान किया गया है। मैं यह इसलिए बता रहा हूं कि सरकार को नीयत साफ करनी चाहिये। अगर हम सचमुच बनाना चाहते हैं इन योजनाओं को, या जनता को दिखाना चाहते हैं कि इन पर काम हो रहा है। सरकार अगर इस पर बहुत गम्भीर है तो इन योजनाओं पर बहुत तेजी से काम करना पड़ेगा। अगर आप दिखावा करना चाहते हैं तो दूसरी बात है। जो राशि आप मुहैया कर रहे हैं, जो प्रावधान आप बजट में कर रहे हैं, इस राशि से इन योजनाओं को पूरा नहीं किया जा सकता है।

महोदय, आम जनता की बहुत सारी सुविधाएं, असुविधाएं हैं, मैं उनकी ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। अभी भी आम जनता के लिए जो गाड़ियां हैं, उनमें काफी भीड़-भाड़ चलती है। आलू और प्याज जैसे बोरों में टूँसे जाते हैं उसी तरह से रेल में चलते हैं, बैठने के लिए जगह नहीं होती है, मुश्किल से खड़े होते हैं, टॉयलेट, बाथरूम भी नहीं जा सकते हैं। वैसे भी टॉयलेट, बाथरूम की हालत आम गाड़ियों में अच्छी नहीं होती है, खाने पीने की व्यवस्था की कोई बात ही नहीं है। आम जनता के लिए जो गाड़ियां चलती हैं, यह सही है कि जनसंख्या वृद्धि कि वजह से भी हम उतनी गाड़िया मुहैया नहीं कर पा रहे हैं जितनी की

आवश्यकता है फिर भी आम लोगों के लिए जो सुविधाएं मिलनी चाहियें, वह सामान्य सुविधाएं उनको उपलब्ध कराई जानी चाहियें। आप उनके लिए विशेष सुविधाओं की व्यवस्था मत कीजिये। हम सिर्फ बड़े लोगों के लिए राजधानी एक्सप्रेस चला कर के, शताब्दी एक्सप्रेस चला कर के, सुपरफास्ट गाड़ियों में सुविधाएं बढ़ा कर के उनकी चिंता कर रहे हैं। हम आम लोगों के लिए चिंता नहीं कर पा रहे हैं क्योंकि उनके मुंह में आवाज नहीं है, वे अपनी आवाज उठा नहीं सकते हैं। इस तरह से रेलवे स्टेशनों पर भी पीने के पानी की व्यवस्था नहीं होती है, टॉयलेट की सुविधा नहीं होती है। अगर दो, चार, छः घंटे ट्रेन लेट हो तो कहीं खड़े होने के लिए जगह नहीं होती है। रेलवे प्लेटफार्म पर सफाई नहीं होती है और वह छोटा पड़ता है। इसलिए इन सुविधाओं की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये। आज कल टिकट मिलने में भी काफी कठिनाई आ रही है। हम लोगों के पास लोग आते हैं, हम लोग रेलवे के काउंटर पर जाते हैं, वहां पर 'नो रूम' आता है। टिकट की असुविधा है, अगर टिकट मिल जाती है तो कनफरमेशन की असुविधा है। इस समय जो असुविधा हो रही है तो ट्रेनों की संख्या बढ़ाती जाए, कोचेज ज्यादा लगाए जाएं और अगर संभव हो तो सुपरफास्ट ट्रेनों में भी कुछ आम कोचेज, आम यात्रियों के चलने के लिए लगाए जाएं। इसकी ओर ध्यान देना चाहिए।

हमने देखा है कि उसमें मिनरल वाटर के नाम पर जो पानी हम लोगों को दिया जाता है वह कौन सा पानी होता है यह पता नहीं चलता है। वैसे वह दिया जाता है मिनरल वाटर के नाम पर। खाने की भी जो सुविधा होती है, अलग अलग गाड़ियों में उसकी गुणवत्ता अलग-अलग होती है। इस पर भी मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। मगर सबसे पहले और सबसे जो मेन बात मैंने पहले रखी थी मंत्री जी के सामने कि मंत्री जी बिहार को आपसे, रेल विभाग से बहुत बड़ी आशाएं हैं और आपको अवसर मिला है बिहार कि जनता की ओर से इसीलिए जनता की जो आकांक्षा है और इच्छा है उसको पूरा कीजिए नहीं तो जनता किसी को माफ नहीं करती है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। बहुत बहुत धन्यवाद।

**श्री सतीश प्रधान(महाराष्ट्र):** सभापति जी, मैं आपका आभारी हूं कि आज रेलवे बजट के ऊपर बोलने का आपने मुझे मौका दिया।

सभापति जी, रेलवे बजट जब हमारे सामने रखा गया तब बहुत बड़ी उसके बारे में ऐसी कुछ खबर बतायी गयी कि अभी तक जितने बजट बनाए गए हैं उन सबसे बढ़िया बजट यह बनाया गया है। लेकिन जब मैंने अंदर से पूरा देखने की कोशिश की तो मैं चौंक पड़ा। मुझे ऐसा लगा कि इस पूरे बजट में महाराष्ट्र को अलग-थलग रख कर, आइसोलेट करके उसके साथ काफी अन्याय हुआ है। मैं उसके सभी मुद्दे तो सामने नहीं रखूंगा क्योंकि समय की पाबंदी है मुझे मालूम है। फिर भी चंद मुद्दे आपके सामने रखना चाहता हूं। दिन-ब-दिन लोक संख्या तो बहुत बड़ी भारत में हो रही है। रेलवे पुलिस प्रोटेक्शन के लिए वहां दी जाती है। महाराष्ट्र में पुलिस की काफी जरूरत है। ऐसी मांग रहती है। लेकिन अभी तक कई सालों से उनकी पोस्ट्स क्रीएट करने के लिए रेलवे हां नहीं भर रही है। इस विषय पर सभी मंत्रियों के साथ बार-बार चर्चा हुई है। हर साल हम मेम्बर लोग जाकर मिलते हैं कि उसके पैसे भी हमें आप नहीं देते हैं। एकाध करोड़ कोई छोटी सी रकम नहीं है लेकिन 33-34 करोड़ रूपए रेलवे के पास ऐसे ही पड़े हुए हैं। इसके लिए कोई व्यवस्था क्यों नहीं की जाती है इस विषय पर मैं मंत्री जी से जानकारी चाहूंगा।

सभापति जी, दूसरी सबसे बड़ी बात है कि रेलवे बजट जब बनाया जाता है और इसमें जो प्राविजन किया जाता है उसमें एक भयानक परिस्थिति है, जैसे नासिक रोड में प्लेटफार्म

व्यवस्था अच्छी करने के लिए उन्होंने प्लान बनाया। उसके लिए राशि की जरूरत थी 456.38 लाख की और बजट में प्रावधान किया गया सिर्फ 5.0 लाख का। 24-26 सवारी डिब्बों वाली गाड़ियों को चलाने, चार स्टेशनों पर प्लेटफार्म का विस्तार तथा मध्य रेलवे मुम्बई, नागपुर खंड पर चलने वाली गाड़ियों के लिए आवश्यकता तो थी 222.95 लाख की मतलब 223 लाख की लेकिन प्राविजन किया गया सिर्फ 5.0 लाख का। विरार से लेकर सूरत तक जाने वाली जो गाड़ियां हैं, उधर भी ट्रेन्स बढ़ाने के लिए और यातायात सुधारने के लिए बजट के पेज 15 पर आपने बताया है कि 1510.55 लाख रुपए की आवश्यकता थी और आपने प्राविजन किया सिर्फ 3.0 लाख रुपयों का। ऐसे कम से कम मेरे पास इतने सारे हैं। अभी जब से रेलवे शुरू हुई है...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: It is now 1 o' clock. Mr. Pradhan, you will continue after lunch. We adjourn for lunch till 2 o' clock.

The House then adjourned for lunch at one minute past one of the clock.

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

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI) in the Chair.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI) : Shri Satish Pradhanji to continue his speech. Before that, I would like to request Members to be brief because the time available is short and most of the parties have already consumed their time.

**श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र):** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी बात बहुत ही संक्षेप में समाप्त करने की कोशिश करूंगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह कोई ज्यादा पुरानी बात नहीं है, थोड़ी ही पुरानी है, जब पहली बार श्री नीतीश कुमार जी हमारे रेल मंत्री थे और उनके साथ श्री राम नाइक जी राज्य मंत्री थे, तब भारत सरकार ने मुम्बई के कारोबार को देखते हुए मुम्बई के लिए कारपोरेशन बनाने का निर्णय किया। हम मुम्बईवासी तब से लेकर अब तक राह देख रहे हैं कि यह कार्यवाही में कब आ रहा है। क्या हुआ पता नहीं, लेकिन अभी तक यह कार्यवाही में नहीं आ रहा है। मैं इस बजट सत्र में आपसे विनती करता हूँ कि आप जल्दी से जल्दी इसको कार्यवाही में लाएं, इसका बहुत अच्छा परिणाम होगा। यह लोगों के लिए भी सुविधाजनक होगा, निर्णय लेने के लिए भी सुविधाजनक होगा और बार-बार आपको तकलीफ देने के लिए हमें जो आना पड़ता है, इससे यह कम भी होगा।

उपसभाध्यक्ष जी, इसी तरह से रेलवे मंत्रालय ने वैस्टर्न में ट्रेन मैनेजमेंट सिस्टम इंटीग्रिटी किया, यह बहुत अच्छा सिस्टम है। ट्रेन आने के बाद जब उसे सफाई के लिए भेजा जाता है तो इस सिस्टम में ऐसी मशीनरी लगाई हुई है, यह हमारी अपनी बनाई हुई मशीनरी है, कि इससे पूरी की पूरी ट्रेन साफ हो जाती है और बहुत जल्दी काम हो जाता है। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप यही काम सेंट्रल रेलवे के लिए भी क्यों नहीं शुरू कर देते? इसके साथ ही साथ यह सिस्टम दिल्ली और कलकत्ता में भी इंटीग्रिटी कीजिए, यहां का काम भी जल्दी हो जाएगा और चूंकि यह मशीनरी अपनी खुद की बनाई हुई है, इसलिए इसमें ज्यादा खर्च का भी

[25 April, 2001]

RAJYA SABHA

सवाल नहीं है। तो इसे करने में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए। दुर्भाग्य से इस बजट में उसके लिए कोई प्रावधान नहीं रखा गया है, तो इस विषय में आप दोबारा सोचें कि आप क्या कर सकते हैं या और कहीं से पैसा निकालकर एप्रोप्रिएशन में जो कुछ कर सकें, इस विषय में बताइए।

उपसभाध्यक्ष जी, जब मैंने लंच से पहले बीच में बोलना छोड़ा था तब मैं बता रहा था कि 1925 में भारत में रेलवे शुरू हुई और 1928 में रेलवे का विद्युतीकरण हुआ, उसके बाद से पूरे हिन्दुस्तान में और दुनिया में सब जगह पर उसे ए.सी. लाइन में कन्वर्ट किया गया। यह शुरू तो हुआ डी.सी. लाइन से, लेकिन फिर निर्णय लिया गया कि ए.सी. लाइन ज्यादा सुविधाजनक है, उसमें बचत होती है, विद्युत का इस्तेमाल भी कम करना पड़ता है और ज्यादा काम निकल सकता है। इसके लिए पूरा सिस्टम चेंज करने का निर्णय हुआ। आज की तारीख में हिन्दुस्तान में सिर्फ मुंबई सेंट्रल को छोड़कर सभी जगहों पर ए.सी. है लेकिन मुंबई से पूना तक, मुंबई से इगतपुरी तक और मुंबई से विराड तक डी.सी. लाइन है। मैं हर बजट सत्र में इसे बदलने की मांग करता हूँ। बीच में इसके लिए थोड़ा सा प्रावधान करने का निर्णय किया गया कि डी.सी. लाइन से ए.सी. लाइन करेंगे लेकिन उसके लिए जितने धन की आवश्यकता है 600-800 करोड़ रुपए की, उसके लिए आप सिर्फ 10 करोड़ या 5 करोड़, इस ढंग से पैसा दे रहे हैं। इससे काम बनने वाला नहीं है। आप एक ही दफा निर्णय कीजिए कि मुंबई सेंट्रल से लेकर विराड तक यह लाइन चेंज कर देंगे और इस काम को आप एक ही बजट सत्र में खत्म कीजिए। इसी तरह से मुंबई वी.टी. से लेकर कल्याण तक की लाइन का काम खत्म कीजिए। अगर आप इस ढंग से करेंगे तभी काम होगा लेकिन आप तो हर बजट सत्र में हर प्रोजेक्ट के लिए 2-4 करोड़ रुपए देकर काम करने की कोशिश कर रहे हैं, इससे काम कभी नहीं बनेगा, अगर आप और 25 साल रुकेंगे तो भी नहीं बनेगा। इस विषय में आपको जरा गहराई से सोचना चाहिए।

महोदय, मैं शुरू से लेकर आज तक एक निवेदन कर रहा हूँ कि ट्रेन चलती है लेकिन रास्ते में कहीं भी रुक जाती है और पैसेंजर्स को **taken for granted** लिया जाता है। आखिर हम लोग टिकट लेकर यात्रा करते हैं तो रेल बीच रास्ते में क्यों रुकी है, हमें यह जानने का अधिकार है और हमें यह जानकारी मिलनी ही चाहिए लेकिन आप हमें यह जानकारी देने की सुविधा नहीं देना चाहते हैं। बीच में निर्णय लिया गया था कि ड्राईवर और गार्ड और जो भी समीप का कंट्रोल रूम होगा, उनके साथ उनका ताल्लुक रहेगा और वे एक दूसरे के साथ संपर्क रख सकेंगे और यदि कहीं बीच में ट्रेन रुकती है तो उनका पता चलेगा कि ट्रेन क्यों रुकी है। जैसा पब्लिक एड्रेस सिस्टम राजधानी ट्रेनों में लगा हुआ है, ऐसा सिस्टम सभी ट्रेनों में लगाने की आवश्यकता है और सभी ट्रेनों में लगा हुआ है, ऐसा सिस्टम सभी ट्रेनों में लगाने की आवश्यकता है और सभी ट्रेनों में आप एनाउंस कीजिए कि यह गाड़ी यहां रुकी है, यह आधा घंटा रुकेगी या 10 घंटे रुकेगी। यह सूचना पैसेंजर्स को देने की आवश्यकता है। जब पैसेंजर्स को पता चलेगा कि गाड़ी यहां से आगे नहीं जा सकेगी क्योंकि आगे कोई बड़ा एक्सीडेंट हुआ है तो फिर वह दूसरे रास्ते का इस्तेमाल करके आगे जा सकेगा। मुझे समझ में नहीं आता कि यह व्यवस्था करने में रेलवे को क्या आपत्ति है? जब सुरेश कलमाड़ी जी राज्य मंत्री थे, तब उन्होंने इसके लिए हामी भरी थी लेकिन अभी तक यह काम हुआ नहीं है। इस दिशा में भी आपको जरा गंभीरता से सोचना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हिन्दुस्तान में सबसे पहले महाराष्ट्र में रेल शुरू हुई और सबसे पहली ट्रेन मुंबई से ठाणा के बीच चली। ठाणा स्टेशन का अपना एक ऐतिहासिक महत्व है, यह

सब लोग मानते हैं। लेकिन ठाणा स्टेशन पर कोई गाड़ी रुकती नहीं है। ठाणा इंटर-कनेक्शन है। इसलिए ठाणा से पूना वाली जितनी ट्रेनें हैं वे तो ठाणा स्टेशन पर रुकनी चाहिए। इसी तरह ठाणा-नागपुर इंटर-कनेक्शन है, अतः नागपुर जाने वाली ट्रेनें यहां रुकनी चाहिए। नागपुर महाराष्ट्र का राजधानी ट्रेन का क्षेत्र है, यहां लोगों को काम के लिए जाना पड़ता है और वापस आना पड़ता है। लेकिन यहां आने-जाने के लिए यात्रियों को सुविधा नहीं है। इस बारे में आपको सोचना पड़ेगा।

महोदय, मैं मंत्री जी को एक सुझाव देना चाहता हूं जिसके बारे में इन्हें गौर से सोचना चाहिए। ये जो राजधानी ट्रेनें चलती हैं अलग-अलग जगहों से जैसे कलकत्ता से चलती है, मुंबई से चलती है, और दूसरी जगहों से चलती हैं तो इन जगहों से दिल्ली जाने के लिए जब ट्रेन निकलती है तो क्या यह संभव नहीं है कि आप यहां की लोकल लैंग्वेज में यात्रियों का स्वागत करें? ट्रेन निकलते समय आप गाना तो बहुत अच्छा सुनाते हैं लेकिन क्या लोकल लैंग्वेज में आप यात्रियों का स्वागत नहीं कर सकते? गाना भी सुना दो, स्वागत भी कर दो।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी):** आपका चार मिनट का समय था, 12 मिनट आप बोल लिए। इसलिए आप केवल विषय पर आइए और जल्दी-जल्दी केवल दू दि पोइंट बोल लीजिए।

**श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र):** मैं सभी विषयों पर नहीं जाता हूं। लेकिन बजट में आपने अलग-अलग जगह पर जो प्रावधान रखे हैं जैसे कि जहां 510 लाख रुपए की आवश्यकता थी आप वहां सिर्फ तीन लाख की व्यवस्था कर रहे हैं। जहां 223 लाख की जरूरत थी आपने 5 लाख दिए हैं। यह सब आपकी दी हुई फिगर्स हैं। एक जगह 259 लाख की आवश्यकता थी वहां आपने 8 लाख का प्रावधान किया है। 88 लाख की जरूरत थी वहां आपने एक लाख का प्रावधान किया है। 399 लाख की जरूरत की जगह आपने एक लाख का प्रावधान किया है। 62 लाख की जगह आपने 7 लाख का किया है। जहां 80 लाख की जरूरत थी वहां 8 लाख का किया है। 60 लाख की जगह 7 लाख का किया है। 260 लाख की जगह आपने सिर्फ 50 हजार का प्रावधान किया है। जहां 348 लाख की जरूरत थी वहां सिर्फ 50 हजार दिए हैं। इस कारण से यह बजट ठीक नहीं है और इस तरह से काम नहीं होगा। 380 लाख की जरूरत की जगह आप 7 लाख देंगे तो क्या बनेगा। इससे वहां कुछ भी नहीं बनेगा। तो उसके बदले में वहां रुपए का प्रावधान करो तथा यहां का बाकी पैसा जहां काम पूरा कर सकते हैं वहां इस्तेमाल में लाइए। तो कम से कम इससे एक काम तो पूरा होगा और हमें स्पष्ट बताइए कि हम इस साल यह काम पूरा नहीं कर सकेंगे, इससे हमें कोई आपत्ति नहीं है। तो जगह जगह पर इधर थोड़ा दिया उधर थोड़ा दिया तो इस तरह से बजट में प्रावधान मत करिए। भगवान का प्रसाद है प्रसाद जैसा रहने दो। लेकिन लोगों को जिस ढंग से मूर्ख बनाने का काम हो रहा है तो मंत्री जी, कृपा करके इस विषय पर आप सतर्क होकर सोचें। इसके अलावा बाकी आपने सब अच्छा किया है, टिकट का रेट नहीं बढ़ाया इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं, आपको धन्यवाद देता हूं और आपको शुभकामना भी देते हुए यह बजट मंजूर करने के लिए आप सभी लोगों को, अपने दोस्तों से विनती करता हूं। धन्यवाद।

**श्री अहमद पटेल (गुजरात):** उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। जो बजट मंत्री जी लेकर आए हैं **It is not your baby** उनकी एडॉप्ट की हुई बेबी है फिर भी मैं इसकी आलोचना नहीं करूंगा वैसे तो काफी अच्छी बातें इस बजट में हैं।

**श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तरांचल):** वैसे ही बिगड़ रही हैं...(व्यवधान)...

**श्री अहमद पटेल (गुजरात):** इसलिए मैं कह रहा हूँ, उसकी आलोचना नहीं कर रहा हूँ, काफी अच्छी बातें भी हैं। लेकिन कहीं न कहीं असंतुलन की झलक उसमें से दिखाई देती है। मैं मंत्री महोदय से कम से कम यह उम्मीद रखूंगा कि जो कुछ सुझाव मैं अपने गृह प्रदेश के बारे में देने जा रहा हूँ उस पर कुछ गौर करेंगे और उसको दूर करने की कोशिश करेंगे। जैसा कि आप सब जानते हैं कि गुजरात में भूकम्प के बाद जिस तरह से नुकसान हुआ और उस मार से हम कुछ उठने की कोशिश कर रहे हैं और वहां काफी कुछ रेल लाइनों का नुकसान हुआ, कुछ पुल भी वहां पर टूट गए और खास तौर से जो डायरेक्टली अफेक्टेड हैं—पालनपुर और गांधी धाम लाइन हैं, यह 313 किलोमीटर की है और उसके कन्वर्जन की बात चल रही है और पिछले बजट में उसका प्रावधान भी किया था। मैं समझता हूँ कि बहुत ही धीमी गति से यह काम चल रहा है। अब की बार बजट में जो प्रावधान किया गया है मैं नहीं समझ सका कि उससे जल्द से जल्द यह काम हो पाएगा। तो मंत्री महोदय से मेरा सुझाव है, मेरी गुजारिश है कि कम से कम इसके बारे में सोचें ताकि कन्वर्जन की लाईन जल्द से जल्द पूरी हो जाए और कच्छ नौर्थ ईस्ट के साथ जुड़ सके और वहां के लोगों को फायदा हो। उसके साथ-साथ भूकम्प की वजह से जो नुकसान हुआ है, जो पुल टूट गए हैं, जो लाईनें टूट गई हैं जल्दी से जल्दी उनकी भी मरम्मत करनी चाहिए। इसके अलावा गुजरात में नेरो गेज और मीटर गेज लाईन का एक बहुत ही महत्वपूर्ण सवाल है। जिस तरह से गुजरात को कन्वर्जन का फायदा मिलना चाहिए था वह उसको मिला नहीं है। बिहार और बाकी प्रदेशों को तो मिला है क्योंकि रेल मंत्री जी वहां से आते हैं। लेकिन हम चाहेंगे कि गुजरात की नेरो गेज और मीटर गेज लाईन कन्वर्जन का जो काम है वह भी हाथ में लिया जाए और उसके बारे में भी सोचा जाए। यह बहुत पुराना मसला है, यह करीबन दस साल से चला आ रहा है इसलिए उसके लिए मैं आपको दोष नहीं दूंगा। अंकलेश्वर-राजपीपला नेरो गेज लाइन और उमरपाड़ा-कौशम्बा नेरो गेज लाइन, अंकलेश्वर-राजपीपला वाया नेतगंज और कौशम्बा-उमरपाड़ा और बोदेली छोटा उदयपुर नेरो गेज लाइन का मामला है। ये पिछड़े इलाके हैं, वहां पर ट्रायबल एरियाज हैं और जैसा कि आप अच्छी तरह से जानते हैं वहां के लोगों को रोजगार के लिए डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर या जो इंडस्ट्रियल स्टेट्स हैं, टाउन हैं, वहां पर जाना पड़ता है क्योंकि वहां पर रोजगार नहीं है और जनसंख्या बढ़ रही है। वहां पर लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि बसों की सुविधा भी वहां पर नहीं है। वहां पर इसका काम शुरू हुआ है और तब के रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान जी वहां पर आये थे, उसके बाद मैं आपसे भी मिला था, आपने मुझे आश्वासन दिया था, दिग्विजय सिंह जी ने भी मुझे आश्वासन दिया था, मुझे रिटिन रिप्लाइ भी आया कि काम चल रहा है, चल रहा है, चल रहा है। मेरे ख्याल से पिछले तीन-चार सालों से काम चल रहा है। यह काम जल्दी से जल्दी खत्म होना चाहिए और वहां के लोगों को इस नेरो गेज लाइन की सुविधा प्राप्त होनी चाहिए और जल्दी से जल्दी वहां के लोगों को यह ट्रेन मिले इसके लिए आपको कार्रवाई करनी चाहिए।

जहां तक अहमदाबाद में डिवीजनल हैडक्वार्टर बनाने का सवाल है, मुम्बई में वेस्टर्न रेलवे का हैडक्वार्टर है, एडीशनल हैडक्वार्टर भी है, मेरे ख्याल से उसके लिए रेल मंत्रालय को लैंड का प्रॉब्लम था, उसको बाकी जो जगह उपलब्ध करानी थी, वह भी मेरे ख्याल से उपलब्ध हो गई है। इस पर जल्दी से जल्दी कार्रवाई होनी चाहिए। वहां पर डिवीजनल हैडक्वार्टर जल्दी से जल्दी बनना चाहिए। इसके अलावा ज्यादातर सांसदों की ओर से और जनता की ओर से यह मांग रही है, मेरे एरिया से भी स्टापेज के बारे में मांग है। मैं समझता हूँ कि रेलवे के लिए यह बहुत

ही मुश्किल कार्य है कि हरएक स्टेशन पर स्टापेज दिया जाए। इस संबंध में मैंने पहले भी सुझाव दिया था कि ज्यादा से ज्यादा इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट कार्यरत होनी चाहिए जिससे कि जो डिमांड स्टापेज के बारे में है वह दूर हो सके। इसके बारे में भी मंत्री महोदय कुछ सोचें। ऐसा मेरा सुझाव है। रेल की जो सुविधा है वह मेरे ख्याल से यात्रियों के लिए और माल ढोने के लिए बहुत सुविधाजनक है। जनता की पहली पसन्द हमेशा रेल रहती है। यह सस्ती भी है और सुविधाजनक भी है। लेकिन पिछले कई सालों से हम देख रहे हैं कि जो हमारे यात्री हैं, यात्रा करने वाले लोग हैं, उनके लिए रेल सुविधा की जगह असुविधाजनक रेल होती जा रही है। मैं सबसे पहले आरक्षण की बात करूंगा जिसके बारे में मेरे पूर्व वक्ताओं ने कहा है। आरक्षण का सवाल बहुत महत्वपूर्ण सवाल है। लोग दो महीने पहले आरक्षण करवाने के लिए लाइन में खड़े हो जाते हैं। कभी-कभी पूरी रात लाइन में खड़े रहते हैं जब उनका नम्बर आता है तो दो या तीन मिनट में वह खिड़की बंद हो जाती है। उनको कभी आरक्षण मिलता है और कभी वेटिंग लिस्ट में नाम आ जाता है। उनको ज्यादातर दलालों पर निर्भर रहना पड़ता है। दलालों के पास जो टिकटें मिलती हैं वे फर्जी नाम से होती हैं जिसकी वजह से उनको दो तरफ से मार पड़ती है। एक तो उनको दूसरे के नाम से टिकट मिलता है और जब वे दूसरे के नाम से ट्रेन में बैठते हैं तो चैकिंग के समय उनको परेशानी होती है। मैं समझता हूँ कि यह कार्य रेल कर्मचारियों और बाकी लोगों की मिलीभगत से हो रहा है। आप दलालों के ऊपर छापे डालते हैं, लेकिन उसके बाद उसका कोई नतीजा सामने नहीं आता है। मेरा सुझाव है कि आरक्षण के बारे में रेल मंत्रालय को ज्यादा ध्यान देना होगा। रेलवे स्टेशनों पर प्लेट फार्म असामाजिक तत्वों के अड्डे बन गए हैं और इनके बारे में हम अखबारों में पढ़ते हैं। वहां पर ज्यादातर उठाईगीर, जेब-कतरे और भिखारी नजर आते हैं। इनकी वजह से यात्रियों को परेशानी होती है। कभी-कभी यात्रियों का सामान चोरी हो जाता है, उनकी नगदी चोरी हो जाती है। कई जगहों पर ऐसी भी शिकायतें मिली हैं कि उनकी रेलवे सुरक्षा के कर्मचारियों के साथ, रेलवे पुलिस के साथ मिली-भगत होती है और यह सब काम मिलकर हो रहा है। आपको इसके बारे में खासतौर पर ध्यान देना होगा। कुछ दिन पहले दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर भी इस तरह की शिकायतें आई हैं। अगर राजधानी की यह हालत है तो बाकी जगहों पर क्या हालत होगी? आपको इस तरफ भी विशेष ध्यान देना होगा। मेरे पूर्व वक्ताओं ने, रेलवे स्टेशनों, प्लेट फार्मों और ट्रेनों के अंदर गंदगी फैली रहती है, इसके बारे में कहा है। आपको इस तरफ भी खासतौर से ध्यान देना होगा। बड़े-बड़े स्टेशनों पर तो हम देख लेते हैं, कभी-कभी मंत्री जी चले जाते हैं तो वहां पर सफाई ऊपर से देखने को मिलती है। लेकिन कुछ स्टेशन ऐसे हैं जो खासतौर पर मैं समझता हूँ कि कूड़ाघर बन गए हैं। अगर आप वहां पर जाएं तो चारों तरफ कूड़ा ही कूड़ा दिखाई देगा, पता नहीं यह कार्य किसके जिम्मे है, कौन उसको देख रहा है, स्टेशन सुपरिंटेंडेंट देख रहा है या कोई और देख रहा है? इसके बारे में कम से कम रेलवे डिपार्टमेंट को उत्तरदायी होना चाहिए, उसकी रेसपांसेबिलिटी फिक्स होनी चाहिए। इसलिए मंत्री जी को इसके बारे में भी ध्यान देना होगा। पीने के पानी की ट्रेन में भी बुरी हालत है। शताब्दी को देखें, राजधानी एक्सप्रेस को देखें, कभी-कभी तो हम देखते हैं कि उसमें चूहे दौड़ रहे हैं या कोकरोच घूमते दिखाई देते हैं। आपको इन सारी चीजों पर खासकर सफाई पर ध्यान देना होगा।

इसके अतिरिक्त मैं माल ढुलाई की बात कर रहा था। आज रेल इसका एक सस्ता साधन है। लोग इस बात को ज्यादा प्रैफर करते हैं कि उनका माल ढोने का काम रेलवे के द्वारा हो लेकिन शुरुआत ही बुकिंग से होती है। जब तक हथेली गर्म न की जाए, तब तक उनकी

बुकिंग नहीं होती है। बिल्टी तक कटवाने के लिए क्या क्या करना पड़ता है, यह आप अच्छी तरह से जानते हैं। इन सब बातों पर खास तौर से ध्यान देना होगा। यह कुछ मुद्दे हैं, खास तौर से जो मेरे प्रदेश का मैंने जिक्र किया, आरक्षण के बारे में, गंदगी के बारे में, माल दुलाई के बारे में मैं सोचता हूँ कि हालांकि डिपार्टमेंट लगा हुआ है लेकिन इन पर खास ध्यान देने की जरूरत है। यह कुछ चीजें हैं, कुछ सुझाव हैं जो मैं आपके ध्यान में ला रहा हूँ। आपने मुझे बोलने के लिए वक्त दिया, उसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ। धन्यवाद।

**श्री राजीव रंजन सिंह “ललन” (बिहार):** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं उस रेल बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ जो वस्तुतः इस देश का रेल बजट है लेकिन अन्य राज्यों की आंख में धूल झाँकते हुए वास्तविक रूप में एक राज्य विशेष का रेल बजट है। मैं इस आशा के साथ इस बजट का समर्थन कर रहा हूँ कि मंत्री महोदय अपने उत्तर में इस बजट में जो क्षेत्रीय असंतुलन है, उसको दूर करने की घोषणा करेंगे। महोदय, भारतीय रेल हमारे देश का एक बहुत बड़ा नेटवर्क है जिसमें लगभग 16 लाख से ज्यादा कर्मचारी हैं लेकिन विभिन्न अखबारों से, विभिन्न समाचार पत्रों से ऐसा लगता है कि आज भारतीय रेल आर्थिक रूप से बीमार है और इसका सबसे बड़ा कारण यह है कि पूरे रेलवे सिस्टम में कहीं कोई अकाउंटेबिलिटी नहीं है। हर जगह अपना अपना ऐम्पायर है और उस ऐम्पायर के अनुसार रेल सिस्टम चल रहा है, राम भरोसे चल रहा है। कहीं कोई ट्रेन गिर जाए, उलट जाए, किसी को कोई चिंता नहीं है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी):** आप नीतीश जी के भरोसे रेल को चलाइए।

**श्री राजीव रंजन सिंह “ललन”:** नीतीश जी के भरोसे तो रेल चली थी लेकिन गैसल की दुर्घटना के बाद नीतीश जी चले गये और वह पूरे का पूरा सिस्टम वहीं रह गया। इसलिए अगर फिर से नीतीश जी यहां आए हैं तो हम आशा करते हैं कि उस सिस्टम को सुधारने में, जिस सिस्टम के दोष के कारण यह चलते बने थे, उस सिस्टम को सुधारने में यह कारगर रूप से कदम उठाएंगे। इसलिए हम उनके ध्यान में इन बातों को लाना चाहते हैं। महोदय, गैसल की दुर्घटना हुई। रेल दुर्घटना के बारे में मेरे ही प्रश्न के उत्तर में 1 दिसम्बर को इसी सदन में बताया गया कि 1998-99 से लगातार रेल दुर्घटनाओं में वृद्धि हो रही है और रेल दुर्घटनाओं में वृद्धि के जो कारण दिए गये हैं, उन कारणों में एक कारण दिया गया है: "Accidents due to sabotage during 1999-2000 went up to 33 as compared to 11 during 1998-99." महोदय, पूरे रेलवे सिस्टम में सबोटाज की थ्योरी पैदा करने की भी एक परम्परा है। मुझे याद है कि गैसल रेल दुर्घटना के बाद नीतीश जी ने नैतिक जिम्मेदारी लेते हुए, उसको मानवीय भूल स्वीकार करते हुए इस्तीफा दिया था और जांच कमीशन बनाया गया था तो रेलवे बोर्ड सबोटाज की थ्योरी को भी चला रहा था और इसी सदन में गैसल दुर्घटना पर माननीय राम देव भंडारी जी के एक प्रश्न के उत्तर में तत्कालीन मंत्री जी ने भी सबोटाज की बात कही थी। आज जांच कमीशन की रिपोर्ट आ गई है। सबोटाज की थ्योरी खत्म हो गयी है। आज आ गया कि **Failure of the system and management. Who comprises the management?** रेलवे बोर्ड, ज़ोनल आफिस या डिविज़नल आफिस ? यह अकाउंटेबिलिटी आपके रेल सिस्टम में कहां है ? इस अकाउंटेबिलिटी को आप एनफोर्स करें, इसको निर्धारित करें और अगर रेलवे सिस्टम में यह अकाउंटेबिलिटी निर्धारित नहीं होगी तो रेलवे सिस्टम जिस तरह से चल रहा है, वह कोलैप्स कर जाएगा। आज इस बात की आवश्यकता है कि एक एकाउंटेबिलिटी निर्धारित की जाए। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बजट के कुछ बिंदुओं पर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट

करना चाहता हूँ क्योंकि बजट में कुछ गैप है। बजट में दिखाया गया है कि “बोल्ड” से 900 करोड़ रुपये, पावर हाउसस से 750 करोड़ रुपये, रेल टेल कार्पोरेशन ? से 700 करोड़ रुपये और अन्य जो आय के स्रोत हैं उनसे 1717 करोड़ रुपये हैं। मैं चाहूँगा कि माननीय मंत्री जी जब जवाब दें तो यह बताएं कि इन सैक्टर्स में जो पिछले वर्ष दिखाया गया है उसका क्या अचीवमेंट था। अगर वह अचीवमेंट पूरा नहीं हुआ था तो आप किस तरह से यह उम्मीद कर सकते हैं कि इस वर्ष इसे पूरा करेंगे, अचीव करेंगे और अगर अचीव नहीं करेंगे तो यह गैप कहां से भरा जाएगा ? उपसभाध्यक्ष महोदय, पूरे रेलवे सिस्टम में — जब पहले नीतीश जी रेल मंत्री थे, मैं उनको धन्यवाद देता हूँ, बधाई देता हूँ कि रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड की नियुक्तियों में जो तरह-तरह की कहानियां पिछले पांच-छह सालों से सुनने में आ रही थीं उसमें ये बहुत सख्ती के साथ पारदर्शिता लाए हैं। इसके लिए ये धन्यवाद के पात्र हैं और मैं नहीं समझता कि आगे कोई चाहकर भी इस सिस्टम को बिगाड़ जाएगा। लेकिन आज रेलवे में जो भ्रष्टाचार है उस भ्रष्टाचार के लिए जो प्रोक्योरमेंट पॉलिसी है, उस प्रोक्योरमेंट पॉलिसी और परचेज पॉलिसी पर आप कोई ऐसा सिस्टम बनाएं जिससे पूरा सिस्टम ट्रांसपेरेंट हो जाए और इसमें जितने छेद हैं, होल हैं वे बंद हो जाएं तभी रेलवे को कुछ फायदा होगा और आप इस घाटे को पूरा कर सकते हैं। इसके अलावा रेलवे के खर्चों में कटौती करने के भी कई स्कोप हैं और हम समझते हैं कि माननीय मंत्री जी उसके लिए काफी सक्षम हैं। एक मेन सवाल, जो यात्रियों और आम आदमियों से जुड़ा है वह है रेल को सुरक्षित पहुंचाना। आज जब पैसेन्जर ट्रेन में चढ़ता है तो वह राम भरोसे ही अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचता है। इसलिए इस सिस्टम में एक सही गारंटी हो कि कोई व्यक्ति जब रेल में चढ़े तो उसे लगे कि हम सुरक्षित घर पहुंच जाएंगे। आप लोगों में यह विश्वास पैदा कीजिए और इस विश्वास को पैदा करने के लिए आप जो कदम उठा सकते हैं उठाइए।

रेलवे की आय का सबसे बड़ा स्रोत है माल ढुलाई। लगभग 68 प्रतिशत आमदनी रेलवे को माल ढुलाई से होती है। लेकिन यदि आप दिल्ली में माल बुक करें और वह मुम्बई पहुंचना हो तो पता चलता है कि वह कोचीन चला गया और तीन महीने से कोचीन में पड़ा हुआ है। इस अव्यवस्था के कारण लोग रेलवे से हटकर रोड ट्रांसपोर्ट की तरफ जा रहे हैं। आप उनमें इसके प्रति विश्वास पैदा कीजिए। अगर माल कोचीन चला जाता है तो किसी की रिस्पॉसिबिलिटी नहीं है, जिम्मेदारी नहीं है, कोई पूछने नहीं आएगा। माल पड़ा है तो पड़ा ही रहेगा। आज जरूरत इस बात की है कि आप लोगों में यह विश्वास पैदा कीजिए कि माल ढुलाई के संबंध में यदि आज हम दिल्ली में माल बुक कराते हैं और वह कल पटना पहुंचना है तो वह पटना पहुंचे और रास्ते में इसे तोड़कर कोई माल न निकाल पाए। यदि आप इसकी गारंटी देंगे तो रेलवे का कुछ सुधार हो सकता है। मैं इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

**SHRI RAMA MUNI REDDY SIRIGIREDDY (Andhra Pradesh) :**  
Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. I am grateful to you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. There are so many drawbacks which need to be addressed by the Indian Railways to stay ahead in the world. Modernisation is one among them. Sir, modernisation should not be seen in isolation of the objective of capacity generation. In fact, modernisation is one of the best instruments for enhancing the capacity, deployment of powerful locomotives, better coaches, increasing the speed of goods trains, installing sophisticated signalling equipment for faster and

safer operation, improving wagon design to take more pay-load at higher speeds and higher axle loads. These are some of the key areas of modernisation.

I would like to request the hon. Minister to enlighten the House as to what the Ministry is doing in this regard.

Coming to the accidents, various Railway committees have recommended various safety measures to reduce accidents, such as, track circuiting, the latest radio communication system between stations, simulators, etc., but I do not know where all these proposals are lying. I request the Minister to ponder over this because this is one of the aspects where the Indian Railways has to improve its image.

Sir, the Guntakal Division in the South\*Central Railway, which was constructed way back in 1890, is the main centre through which 8 tracks of goods train pass everyday, carrying 20,000 tonnes of iron ore to Chennai for export. Not only this, a minimum of one lakh tonnes of Barytes is transported through Cuddapah every year, apart from coal, cement and other things. The expenditure on new lines, gauge conversion, doubling, electrification and other projects is Rs.4,308 crores and the allotment of a paltry sum of Rs. 192 crores constitutes just a little over 4.4 per cent of the total cost. Perhaps, this poor allotment might have escaped your attention. I, therefore, draw your attention to rectify this and to do justice to A.P. I understand that there is a proposal in the Ministry for electrification of this Division. I think the proposal is lying where it was, since there is no second line. Here, we have only one line which was constructed way back in 1898 by the Britishers. Since then, neither we have any new line, nor is there any electrification. Sir, about a quarter of a century back the Government had sanctioned second line between Renigunta and Guntakal, a 320 Kms. stretch. But it is a pity to note that so far only 120 kms. could be completed, and the remaining 200 kms. is yet to be finished. If you look at the Budget, only Rs. 32 crores has been sanctioned for this purpose. This is not sufficient. I request the Minister to allocate sufficient funds for this project so that the same is completed in this financial year. The Ministry has also sanctioned the Renigunta-Hospet electrification project, but it could not be taken up since there is no second lane between Renigunta and Guntakal. Sir, this is a very backward area. This is to be modernised. This line has to be laid. I request the Minister to see that the above proposal is cleared immediately so that it becomes a boon to the Division, helps in increasing the speed of goods trains, and thereby earning more

revenue for the Railways. Sir, in our area, the Yerraguntia and Nandyal area, since the survey has been completed and land has also been acquired, I request you to take up this without any further delay, by allocating more funds. The completion of this project will definitely help in improving the socio-economic condition of the region, in particular, and the State, in general. I also take this opportunity to bring to the notice of the hon. Minister the pathetic infrastructure facilities at all stations of Guntakal Division. I demand that modern facilities should be provided since this Division is rich in natural resources. You can earn better revenues from this area.

The next point is, as we all know, the Indian Railways is facing a resources crunch, with a limited assistance from the Ministry of Finance. The Ninth Plan Group in the Ministry had estimated the requirement of funds for the next five years at Rs. 65,000 crores. In spite of internal generation, Budget support and borrowings, there still remains a gap of more than Rs. 16,000 crores. How to bridge this gap? I suggest that the Railways should allow private participation in this sector, I think some progress has been made in this direction in the form of private lines. It is not sufficient. Sir, even the McKinsey Study Report suggested private participation with regard to requirement of funds and their sourcing in order to bring the Indian Railways on the fast-track development.

Sir, with your permission, I propose the following for the kind and sympathetic consideration of the hon. Minister.

Sir, in our area, the Janata Express which was running between Chennai and Mumbai *via* Renigunta, Guntakal -it was running from the beginning -- was withdrawn without citing any judicious reason. It was a boon to our farmers in the backward area. It was a regular train. I request that it should be restored. The Navjivan Express which used to run between Trivandrum and Ahmedabad was withdrawn in the early 90's, and our repeated requests to reintroduce the same fell on deaf ears. I request that it should be restored without any further delay. Another train, which was running from Trivandrum to Ahmedabad once in a week, has also been withdrawn recently for reasons best known to the Minister. I request the Minister to reintroduce this train. The Balaji Express which is running once a week between Mumbai and Tirupati should be made daily and may be extended up to Ahmedabad to meet the requirements of the Jain community residing in the Rayalaseema area and also keeping in mind the amount of traffic and the aspirations of the people of Rayalaseema.

request the hon. Minister to introduce a new train from Vizag to Bangalore via Vijayawada, Renigunta and Guntakal. This is a long-pending demand of the people of Rayalaseema. I also request for the introduction of a new train from Banaras to Tirupati via Delhi, Nagpur, Hyderabad, Mahaboobnagar, Kurnool, Guntakal; it may be called, 'Punyakshetra Express', since it would start from one punyakshetra and terminate at another punyakshetra. Once this is introduced in the above sector, it will touch all the headquarter towns of Rayalaseema and other backward areas which would help in the development of those areas. Earlier, the Railways had introduced the Lokmanya Tilak Express between Madurai and Ahmedabad. It ran for one or two weeks, but, without giving any justification, the Ministry withdrew this train also. Our region has a record for a number of trains being introduced, but later on being withdrawn, without citing any appropriate reason. Hence, I request that these should be reintroduced, without any further delay. Sir, I request the hon. Minister that a survey for a road overbridge on the National Highway No. 18 at Cuddapah may be taken up immediately, without any further delay, since the traffic is hampering the movement of trains. Sir, I request the hon. Minister to consider all these aspects. I also request that doubling of the line between Renigunta and Guntakal in the Guntakal Division may be taken up immediately. It is an essential and profitable line. So many goods trains pass through this area. The Guntakal Division is a profit-earning Division in the South- Central Railway. Sir, I request the hon. Minister to consider all these aspects.

**श्री सूर्यभान पाटील वहाडणे (महाराष्ट्र):** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मेरे तीन प्रश्न हैं, तीन सुझाव हैं। नम्बर एक प्रश्न सेंट्रल रेलवे के अन्तर्गत दौंड-मनमाड रेलवे लाइन का है। नम्बर दो इस लाइन पर पुणतांबा-शिर्डी का नया ट्रैक दो वर्ष से मंजूर हुआ है लेकिन कुछ काम इसके बारे में अभी तक नहीं हुआ है। नम्बर तीन, मराठवाड़ा बैकवर्ड एरिया है। रिआर्गेनाइजेशन के बाद हैदराबाद स्टेट से कई जिले महाराष्ट्र में आए। यह जो मराठवाड़ा का इलाका है, वह मुंबई-पुणे से जुड़ा हुआ है। हर एक काम के लिए दोनों स्थानों पर आना-जाना पड़ता है। इसलिए मेरे तीन सुझाव हैं जो मैं मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। दौंड-मनमाड रेलवे लाइन बहुत पुरानी रेलवे लाइन है। ब्रिटिश काल में जब रेलवे का फैलाव हुआ तब दौंड-मनमाड रेलवे लाइन का निर्माण हुआ। यह सब से पुरानी लाइन है, मेन लाइन है और हमेशा ओवर-लोडेड रहती है। इस लाइन पर जम्मू-तब्बी एक्सप्रेस, महाराष्ट्र एक्सप्रेस, कर्नाटक एक्सप्रेस, गोआ एक्सप्रेस, नांदेड़-पुणे एक्सप्रेस, बहुत सी गाड़ियां चलती हैं, इस रेलवे लाइन के निर्माण होने के बाद से अब तक इस ट्रैक के लिए कुछ भी ज्यादा सुविधा या सुधार नहीं हुआ। सेंट्रल रेलवे लाइन के अंतर्गत जो ये मनमाड से दो रेल लाइनें आती हैं, मेरा इन प्रश्नों के माध्यम से कहना है कि इनकी डबलिंग की

जाए, इनका इलेक्ट्रीफिकेशन किया जाए। उत्तर से दक्षिण जाने के लिए यह शार्टेस्ट रूट है। इसीलिए इनका महत्व माननीय मंत्री महोदय मेरे हिसाब से समझ सकते हैं।

दूसरा, जो पुणतांबा-शिरडी रेलवे ट्रैक है इसको मंजूर हुए दो वर्ष हो गए हैं। थोड़ी राशि का इसमें प्रावधान हुआ है। शिरडी एक ऐसा ठिकाना है कि तिरुपति के बाद यह एक तीर्थ क्षेत्र है। हर दिन वहां 50 हजार लोग कम से कम आते हैं। जब कोई महोत्सव होता है उस समय 5-6 या 7 लाख तक लोग आते हैं। पुणतांबा-शिरडी रेलवे ट्रैक 28 किलोमीटर का है। 30-32 करोड़ का इस्टीमेट है। लेकिन प्रावधान कुछ कम होने के कारण से उसमें देरी हो रही है। जब इसके लिए काफी राशि का प्रावधान करके इसका निर्माण किया जाएगा तो इससे जो रेवेन्यू आएगा वह बहुत बड़ी मात्रा में आएगा क्योंकि दक्षिण से लोग आते हैं, उत्तर से लोग आते हैं। उत्तर से लोग आते हैं तो उनको मनमाड में उतरना पड़ता है। टैक्सी करनी पड़ती है। लम्बे रूट पर चलना पड़ता है। कोपरगांव से शिरडी आने के बाद वहां रिक्शे से जाना पड़ता है। वहां बिल्कुल सुविधा नहीं है। इसलिए यह जो नया ट्रैक मंजूर हुआ है, उसको गति में लाने के लिए काफी राशि, जो पूरी राशि चाहिए वह देने की आवश्यकता है।

तीसरी चीज मराठवाड़ा की है। कल तो हमारे एक्स चीफ मिनिस्टर शंकरराव चव्हाण जी ने इसके बारे में बहुत विस्तार से कहा। मुदखेड़-आदिलाबाद और मुदखेड़-बोधन, 50 परसेंट तक इसमें काम हुआ है। दो वर्ष हो गए हैं और राशि न होने के कारण वह काम ठप्प है। पूर्णा-अकोला — इसको जो ब्राड गेज करना चाहिए उसकी मंजूरी हो चुकी है। लेकिन पेपर पर है। जो राशि उसके निर्माण में देनी चाहिए वह नहीं दी गयी। जो उसका पहला इस्टीमेट है वह 210 करोड़ का है। केवल 10 करोड़ का प्रावधान हुआ है। मेरी मिनिस्टर से प्रार्थना है कि यह रेलवे लाइन पूरी होने से 450 किलोमीटर का अंतर कम हो जाता है।

मिरज-लातूर को भी ब्राड-गेज करने की जरूरत है। 60 परसेंट काम हुआ है लेकिन निधि के अभाव में यह काम पूर्ण ठप्प है। अहमदनगर-बीड़-परली, यह प्लानिंग में है। वर्षों से इस पर बात हो रही है। लेकिन इसके बारे में जो कुछ करना चाहिए वह नहीं होता है। इसको भी देखना चाहिए। दूसरी चीज, जैसे कि नान्देड़ मुम्बई खाली एक ही ट्रेन है। पूरे 9-10 जिले मुम्बई से जुड़े हैं, पुणे से जुड़े हैं। एक ही देवगिरि एक्सप्रेस और तपोवन एक्सप्रेस आती और जाती है। इतनी भीड़ रहती है कि उसका वर्णन करने के लिए मेरे पास शब्द नहीं हैं। मेरा मंत्री महोदय से यह कहना है और उनसे प्रार्थना है कि नान्देड़-मुम्बई और नान्देड़-पुणे, दो और एडीशनल एक्सप्रेस गाड़ियां वहां शुरू करने की नितांत आवश्यकता है।

ये मेरे तीन प्रश्न हैं जिनके बारे में मैंने सुझाव दिए हैं। माननीय नीतीश कुमार जी में जो कुछ करने क्षमता है वे उसका पूर्ण उपयोग करके ये मेरे तीन जो सवाल हैं, जो मैंने सुझाव दिए हैं उस बारे में कृपया कुछ करेंगे, ऐसी मेरी अपेक्षा है और धन्यवाद देकर मैं अपना वक्तव्य पूरा करता हूं।

**श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश):** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया। रेल बजट पर बोलते हुए मुझे वह क्षण याद आता है जब रेलवे बजट प्रस्तुत किया जा रहा था — पहले वाली हमारी बहिन रेल मंत्री प्रस्तुत कर रही थीं, नीतीश कुमार जी स्वयं इस मंत्रिमंडल के सदस्य के नाते उस क्षण के गवाह हैं। उस रेल बजट का इतिहास में एक महत्वपूर्ण स्थान है प्रस्तुतीकरण के समय का कि भारतवर्ष की संसद के

इतिहास में आजादी के बाद जितने बजट पेश किए गए उनमें वह एक मात्र बजट है, जिसके अंतिम 17 मिनट शोर-शराबे में गुम गए और असंतुलन पर इतना हंगामा मचा कि सारे देश के अखबारों ने टिप्पणियां की कि इस रेल बजट को न तो गंभीरता से सुना गया और स्वयं परेशान रहने वाले, असंतुलन पर परेशान रहने वाले लोगों में आज के रेल मंत्री महोदय भी थे, इन लोगों ने तब भी टिप्पणियां की थीं और आज भी लोग इस बात को कर रहे हैं।...**(व्यवधान)**...

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचोरी):** अब समय कम है, इस विषय पर थोड़ा हो जाने दीजिए।

**श्री बालकवि बैरागी:** यह एक असंतुलित रेल बजट है और उस दिन से इस पर छाप लगी पड़ी है। नीतीश कुमार जी के प्रति हमारी सारी सहानुभूति है। नैतिक सहायता के बावजूद हम और क्या कहें, दो पंक्तियां तो कहनी पड़ ही रही हैं:

“वह साड़ी-पल्ला झाड़ कर चली गई बंगाल,

दाढ़ी को करना पड़ा रेल बजट का ख्याल।”

अब यह स्थिति आई है। अब देखते हैं, इस रेल बजट का आपको तो ख्याल करना ही है और हमारी सारी सहानुभूति आपके साथ है। अब 66 हजार करोड़ का यह रेल बजट इस सदन में किस तरह से आया है यह आप भी जानते हैं और हम भी जानते हैं। प्रस्तुत किस तरह से हुआ और पास वाले सदन लोक सभा से किस तरह से पास हो करके आया, इन दो स्थितियों से सारा देश और सारा सदन अवगत है। किराया नहीं बढ़ाया, उसके लिए हम सब धन्यवाद देते हैं, किंतु इस सब का आगे जा करके क्या असर होगा यह देखने की बात है। क्योंकि उन दिनों काफी अखबारों में आ रहा था कि हमारा रेलवे बोर्ड इस मामले में बड़ा चिंतित था। आखिर किस मुकाम पर आज हम खड़े हैं? रेल में न तो सुरक्षा की व्यवस्था है, न साफ-सफाई की व्यवस्था है, न रख-रखाव की व्यवस्था है और रेल डिब्बों की हालत आप खुद जानते हैं। ए.सी. फर्स्ट क्लास में जब हम लोग सफर करते हैं, तो मैंने पहले भी कहा था और अभी भी कहता हूँ कि वहां पर हम से पहले चूहे और कॉकरोच अपना आसन जमाए हुए मिलते हैं। मैं ए.सी. फर्स्ट क्लास की बात कर रहा हूँ, ए.सी. टू की बात तो बाद में करेंगे। वहां और तो छोड़िए, अब तो नैपकिन देना भी बंद कर दिया है। पहले बैडरोल के साथ नैपकिन मिलता था लेकिन अब नहीं मिलता है। यह तरक्की हुई है कि बॉथ रूम में जाइये तो वहां हाथ धोने के लिए लोशन तक नहीं है। गेज परिवर्तन का सारा का सारा कार्यक्रम निराशापूर्ण है। इस बात को सभी सदस्य अलग-अलग तरह से कह रहे हैं और मैं भी इसमें अपने हस्ताक्षर कर रहा हूँ। यह अभी मुद्दा उठा है, अभी हाल ही में, मुझ से पहले वालों ने उठाया। अजमेर से पूर्णा, मैं जब पूर्णा बोलता था तो हमारी पहले वाली रेल मंत्री महोदया उसको पूना सुना करती थीं, लेकिन आप कृपा करके उसको पूर्णा ही सुनिएगा। अजमेर से पूर्णा तक गेज परिवर्तन का काम, मीटर गेज से अगर आपने ब्रॉडगेज नहीं किया तो इससे काफी परेशानी उत्पन्न होगी। इस पर आपको थोड़ा सा ध्यान देना पड़ेगा, क्योंकि इसी में नीचम से रतलाम का हिस्सा भी पड़ता है और यह सब ठंडे बस्ते में चला गया है। उदयपुर से अजमेर का हिस्सा भी पड़ता है, वह बैल्ट भी पड़ती है। यह सारा ठंडे बस्ते में चला गया है। आप रेलवे स्टेशनों की अधिक से अधिक कंप्यूटर से जोड़ने की व्यवस्था भी कर रहे हैं, लेकिन मैं आपके जोड़ीदार मंत्री से निवेदन करना चाहता हूँ जो कि पास में बैठे हैं। इन दिनों अखबार बहुत बोल रहे हैं कि यह जोड़ी भी शायद कहीं टूट जाएगी, कहीं न कहीं ऐसा कुछ होने वाला है।...**(व्यवधान)**... भगवान न करे और हम तो शुभकामना ही कर सकते हैं। लेकिन माननीय

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से और इस सदन के माध्यम से इस देश के प्रधान मंत्री महोदय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि कृपया कृषि मंत्रालय और रेल मंत्रालय, इन दोनों को आप गंभीरता से लें। कम से कम एक मंत्री तो ऐसा दें कि जो साल छः महीने बैठा रहे और बजट की तरफ से और नीति की तरफ से कुछ काम करे। हमारे भाई नीतीश कुमार जी न तो कृषि का काम देख पायेंगे और न रेल का काम देख पायेंगे। अटल जी दोनों को न जाने कब तक खुश रखेंगे, भगवान जाने क्या करेंगे ? लेकिन यह एक गंभीर मामला है। मैं निवेदन यह कर रहा हूँ कि हमारे भाई दिग्विजय सिंह जी, आपके जोड़ीदार चित्तौड़ गए थे और वहां पर कंप्यूटर का उदघाटन कर आए। अब कृपया आप इनको दूसरी बार वहां भेजिए ताकि कंप्यूटर का काम वहां चालू हो सके क्योंकि जब से यह गए हैं तब से भगवान जाने वह कंप्यूटर कहां चला गया। चित्तौड़ वाले रो रहे हैं। नीमच को भी कंप्यूटर से जोड़िए ...**(व्यवधान)**... उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं छोटे-मोटे कुछ सुझाव और प्रस्ताव आपके सामने रखते समय अगर दो-तीन मिनट ज्यादा ले लूं तो मुझे मुआफ कर दें। लेकिन दिग्विजय सिंह जी आपकी प्रतिष्ठा यह बन गई है कि आपने जहां भी हाथ लगाया, वहां मामला टंडा पड़ गया। अब यह कैसे चलेगा ? माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, इनको वापस भेज करके उस कंप्यूटर को चालू करवाइये। उस सदन में यह बात नहीं हुई इसलिए मैं यहां निवेदन कर रहा हूँ। उपसभाध्यक्ष जी, मैं आप से एक निवेदन करूं। मैं ने यह सुझाव एन.आर.सी.सी. की मीटिंग में भी रखा था। शताब्दी और राजधानी ये दोनों आप की प्रमुख गाड़ियां हैं। आप इन दोनों की 6 महीने की ओपन टिकिट इंडियन एअरलाइंस और एअर इंडिया की तरह देना शुरू कर दीजिए। जिस तरह वहां टिकिट मिल जाती है, उसी तरह रेलवेज में भी जब हम को रिजर्वेशन लेना होगा, ले लेंगे। इस से आप को 6 महीने के लिए रेवेन्यू प्राप्ति के दरवाजे भी खुलेंगे।

उपसभाध्यक्ष जी, मध्य प्रदेश से आप का और हमारा सब का रिश्ता है। महोदय, मध्य प्रदेश में एक बड़ी घटना हुई है। मध्य प्रदेश में हम लोग जहां ठहराव मांगते हैं, वहां ठहराव नहीं मिलता है, लेकिन मध्य प्रदेश से आई हुई केन्द्रीय मंत्रिमण्डल की सदस्य हमारी एक बहन ने बड़ी कृपा कर के एक महत्वपूर्ण ट्रेन को पिपरिया स्टेशन पर अपनी मर्जी से रुकवा दिया। इस से सारे देश के अखबारों में हंगामा हुआ कि यह गाड़ी कैसे रुक गयी। जहां हम निवेदन करते हैं वहां ट्रेन रुकती नहीं है, लेकिन जहां एक मंत्री महोदय चाहती हैं, वहां रुक जाती है। क्या आप इस की जांच करवाएं ? इस विषय में आप के विभाग की बदनामी हुई है, इसलिए यह निवेदन कर रहा हूँ। उपसभाध्यक्ष जी, मैं उन मंत्री महोदय का नाम नहीं लेना चाहता। इन दिनों वह तालकटोरा स्टेडियम के पीछे बने तरणताल में जलक्रीड़ाएं कर रही हैं। इस कारण जो तरणताल के मेंबर्स हैं, वह बाहर खड़े रहते हैं जब तक वहां के दरवाजे नहीं खुलते। ऐसे-ऐसे काम आप के मंत्रिमण्डल के सदस्य करने लगे हैं। इस बारे में आप दयानिधान ध्यान दीजिए।

**श्री राजीव शुक्ल** (उत्तर प्रदेश): वे कह रहे हैं कि ये रेल मंत्री और तरणताल उन के विभाग में नहीं आता।

**श्री बालकवि बैरागी**: लेकिन वह आप की कलेक्टिव रिस्पांसिबिलिटी का एक हिस्सा है। उपसभाध्यक्ष जी, मैं ठहराव मांगता हूँ। महोदय, एक गाड़ी है अगस्त क्रांति जोकि मुंबई जाती है। यह गाड़ी प्रति दिन रतलाम स्टेशन पर स्लो होती है, लेकिन वहां रुकती नहीं है। आप कोई साधन करिए और उस गाड़ी को कृपा कर के वहां रोकना शुरू कर दीजिए। महोदय, मैं एक और ठहराव की प्रार्थना करता हूँ। यह गाड़ी निजामुद्दीन से भोपाल रात्रि 10:55 पर चलती है। आप

**3.00 P.M.**

इस गाड़ी का एक ठहराव आगरा में कर दीजिए तो बड़ी कृपा होगी। आगरा में लोग उतरना चढ़ना चाहते हैं, लेकिन वहां इस गाड़ी का ठहराव नहीं है।

महोदय, मैं बिहार का नहीं हूँ, लेकिन बिहार के मेरे पास अनुभव हैं। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से प्रार्थना कर रहा हूँ।...**(व्यवधान)**...

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी):** रेल विभाग के दोनों मंत्री बिहार से ही हैं और अगली पंक्ति में बैठे हुए हैं।

**कृषि मंत्री और रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार):** आप ने रतलाम के बारे में जिस ढंग से मांग की, उस पर हम अपनी हंसी नहीं रोक पाए। अब इस हंसी के चलते उस को रुकना पड़ेगा, ऐसा लगता है।

**श्री बालकवि बैरागी:** महोदय, मैं बिहार के लिए विशेष निवेदन करूंगा। मैं उन दोनों मंत्रियों की तरफ न देखकर आप से मुखातिब होकर बात कर रहा हूँ। मुझे भारत की रेलों में घूमते-घूमते 45-46 साल हो गए और 46 साल में कुल चार बार मेरा सामान उन में चोरी हुआ। अब नीतीश भाई और दिग्विजय भाई जाने कि वह चार स्टेशंस कहां हैं? इन चार स्टेशंस के नाम मैं बता देता हूँ — पहला है जमालपुर, दूसरा बरौनी, तीसरा पटना और चौथा भी पटना। मैं अपने चोरी हुए सामान का कम्पेनसेशन नहीं चाहता, लेकिन....**(व्यवधान)**...

**श्री नीतीश कुमार:** वे कम-से-कम हम दोनों के क्षेत्र में नहीं हैं।

**श्री बालकवि बैरागी:** कृपा कर के बिहार की तरफ की गाड़ियां बढ़ाइए। आप दिल्ली से बिहार की तरफ की गाड़ियां बढ़ाइए। पंजाब में फसल कटाई चल रही है और वहां हजारों लोग इधर से उधर और उधर से इधर आ जा रहे हैं, लेकिन गाड़ियां कम हैं। इसलिए आप बिहार की तरफ जाने वाली गाड़ियां बढ़ाइए, बिहार से पंजाब की तरफ की गाड़ियां बढ़ाइए। साथ ही बिहार में रेल सुरक्षा का काम भी बढ़ाइए।

नीमच से कोटा-आगरा जाने वाली गाड़ियां दोनों तरफ से चलें, ऐसी व्यवस्था आप करें। अभी ये गाड़ियां एक ही तरफ से चलती हैं। एक इधर से चले, एक उधर से चले और उनमें सीधे दिल्ली के दो डिब्बे लगें ताकि देहरादून में हमें कोटा में उसका कनेक्शन मिल सके।

एक बड़ा विचित्र मामला है, सराय रोहिल्ला बहुत बड़ा स्टेशन है, वहां ब्रॉड गेज की एक भी गाड़ी नहीं रुकती। वहां ब्रॉड गेज की गाड़ियों के रुकने की समीक्षा कराने की कृपा कीजिए। वहां ये गाड़ियां रुकने से आपका ट्रेफिक हल्का होगा और यह काफी महत्वपूर्ण होगा। खान-पान सेवा के लिए तो मैं कह चुका, हमारे मित्र लोग कह चुके हैं।

एक विशेष बात जो केवल मैं ही निवेदन करता हूँ, सदन में और कोई नहीं कहेगा, वह यह है कि राजधानी और शताब्दी गाड़ियों में जो कैसेट्स बजते हैं, उनका थोड़ा सा परीक्षण कराएं कि कैसे-कैसे गाने बजते हैं उसमें, क्या-क्या उसमें सुनना पड़ता है। उसमें बजता है — लाल-लाल गाल। अब लाल-लाल गाल और शताब्दी...**(व्यवधान)**...

**श्री रवि शंकर प्रसाद (बिहार):** बालकवि जी की कविताओं का एक संकलन भी उसमें बजना चाहिए, यह मेरा आपसे विनम्र आग्रह है।

**श्री बालकवि बैरागी:** मैं आपसे एक निष्कलंक आग्रह कर रहा हूँ कि आप उसमें केवल यह प्रावधान कर दें कि केवल इंस्ट्रुमेंट्स के ही कैसेट्स बजें, वे चाहे हमारे बड़े-बड़े कलाकारों के हों, लेकिन यह फूहड़ वडिंग वाले जो गाने बजते हैं, इनकी आप समीक्षा कराएं।

मैं केवल डेढ़-दो मिनट और लेना चाहता हूँ। मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ आपसे कि नार्थ-ईस्ट के लिए रेलवे का अगर कोई विशेष पैकेज हो तो आपको इस माध्यम से उसे प्रकट करना चाहिए।

एक महत्वपूर्ण बात और है जो मैंने एन.आर.यू.सी.सी. में भी कही थी, यहां आज फिर कह रहा हूँ और नीतीश कुमार जी यह आप कर सकते हैं, इसलिए आपसे प्रार्थना कर रहा हूँ कि देश के महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर और सबसे ज्यादा व्यस्त प्लेटफार्म्स पर एस.टी.डी.बूथ लगाने के लिए रेल मंत्रालय स्वयं अपनी ओर से पहल करके लोगों से टेंडर काल करे और दूर संचार विभाग से मिलकर वहां पर एस.टी.डी. बूथ लगवाए। इससे लाखों नौजवानों को रोजगार दे सकेंगे क्योंकि जगह आपको देनी पड़ेगी, गुमटियां वे लोग लगा लेंगे, बाकी काम वे लोग कर लेंगे। आपके कम से कम जो 15-20 हजार स्टेशन्स हैं, इनके महत्वपूर्ण और व्यस्त प्लेटफार्म्स पर आपको यह लगाना चाहिए, यह मेरी आपसे प्रार्थना है।

राजभाषा के क्षेत्र में आप बहुत काम कर रहे हैं, इसके लिए हम आपको बधाई देते हैं, बहुत धन्यवाद आपका। लेकिन साथ ही कहना चाहते हैं कि राजभाषा के सैकड़ों पद आपके यहां खाली पड़े हैं, उनको भरने की रेलवे बोर्ड ने न तो कोई चिन्ता की है और न ही कोई चिन्ता कर रहा है। इस पर आप गंभीरता से ध्यान दीजिएगा। इससे हमारे आफिशियल लैंग्वेज के कितने ही और ज्यादा काम आप कर सकेगे, बशर्ते इस पर आप ध्यान दें।

एक बात मैं रेल दावा अथारिटी के बारे में कहना चाहता हूँ। मुझे समझ में नहीं आता कि वह भारत में है या बाहर है। रेल दावा अथारिटी, जो रेलों के दावों का भुगतान करती है, उस अथारिटी ने बोर्ड को लिख दिया है कि हम पर राजभाषा कानून लागू नहीं होता और ये आपकी हिन्दी की पोस्टें हम सरंजदर कर रहे हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या अथारिटी के आफिसर्स की तनख्वाह इंग्लैंड से आ रही है, माननीया ऐलिजाबेथ के यहां से आ रही है? वह भारतवर्ष के खजाने से जा रही है और अगर यहां का कोई कानून उन पर लागू नहीं होता तो नीतीश कुमार जी यह आपकी बहुत गंभीर जिम्मेदारी है। मैं बहुत गंभीरता से कहना चाहता हूँ की इस मामले पर कोई समझौता नहीं होगा। मैं आपसे बहुत विनम्रता से कहना चाहता हूँ कि आप इस मुद्दे को स्वयं देखिये।

गोंडवाना एक्सप्रेस, जो बिलासपुर तक चलती है, यह बहुत लम्बी गाडी है लेकिन इसमें खान-पान की कोई व्यवस्था नहीं है। मर्जी पड़े तो घुस जाते हैं, मर्जी पड़े तो बेचते हैं और जब मर्जी पड़े, चले जाते हैं। मेरा निवेदन है कि आप इसमें पैंट्री कार की व्यवस्था करें।

मंत्री जी, आपने खुद देखा है नागदा स्टेशन, जो कि मेन लाइन पर है। नागदा देश का अकेला स्टेशन है, एकमात्र ऐसा स्टेशन है जिसमें इधर से या उधर से बगैर पुल पार किए आप जा नहीं सकते। आपने खुद वहां जाकर देखा है और मुझे खुशी हुई जब अखबारों में छपा कि नीतीश कुमार जी ने इस नोटिस को लिया है। मैं आपको कहना चाहता हूँ कि आप उस स्टेशन का नवीनीकरण करिए ताकि अगर कोई किसी बीमार आदमी को ले जाना चाहता हो तो वह उसे जल्दी ले जा सके।

रतलाम से इंदौर के बीच में रतलाम स्टेशन पर एक ओवरब्रिज बनना बहुत आवश्यक है। इसी तरह से एक और छोटी से मांग कर रहा हूँ आपसे कि मीनाक्षी का स्टापेज इतना रतलाम पर कर दीजिए कि राजकोट से आने वाली ट्रेनों में हमको उसमें कनेक्शन मिल सके। यह बहुत छोटी सी मांग है।

अहमदाबाद से मुजफ्फरपुर के लिए कृपा करके सीधी गाड़ी चलाइए। बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के हजारों लोग अहमदाबाद में हैं, करोड़ों-लाखों की तादाद में हैं। माननीय रेल मंत्री जी इस पर आपको बहुत चैतन्यता के साथ निर्णय करना चाहिए। अहमदाबाद से सीधी गाड़ी मुजफ्फरपुर वाया गोरखपुर जाए, ऐसी व्यवस्था कर दीजिए, हम आपका आभार मानेंगे।

दूसरा निवेदन मैं आपसे यह करना चाहता हूँ कि उदघोषणा की जो सर्विस है, यह बड़ी अटपटी है। समझ में नहीं आता कि कौन बोल रहा है या कौन बोल रही है, क्या बोल रही है, कब बोल रही है। आपको इसकी समीक्षा करना चाहिए।

कल दवे साहब ने यह बात कही थी और शायद ठीक ही कही थी, मैं जानता हूँ कि आप और हम शायद अपनी जिंदगी में इसे नहीं देख पाएंगे कि कितना हिस्सा है पश्चिम रेलवे के पास मुंबई और महाराष्ट्र का लेकिन मुख्यालय मुंबई में है। इसलिए हर तरह से यह वाजिब है कि पश्चिम रेलवे का मुख्यालय अहमदाबाद, रतलाम या बड़ौदा में लाया जाए। यह हर तरह से जस्टिफाइड है। आप सोचिए और इस पर विचार कीजिए। आपको इसके लिए लड़ना पड़ेगा।

महोदय, चेतक एक्सप्रेस में से हमारे खंडवा के सारे डिब्बे निकाल दिए गए हैं, उनको फिर से लगवाइए ताकि हम सीधे दिल्ली आ सकें। हमको अभी चित्तौड़ में ट्रेन बदलनी पड़ती है। इससे हमें बड़ी परेशानी होती है।

अंतिम निवेदन मैं यह करना चाहता हूँ कि इस बजट में बहुत असंतुलन है। मध्य प्रदेश के लिए यह रेल बजट एक शोकपत्र है और शोकपत्र में हम प्रसन्नता व्यक्त नहीं कर सकते। हम अपनी समूची अप्रसन्नता के साथ आपसे प्रार्थना करते हैं कि आप इन बातों पर विचार करें। कई काम आनन-फानन में किए जा सकते हैं। मैं आपका आभार मानता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने का मौका दिया। मुझे उम्मीद है की साड़ी छोड़ गई है जो काम, वह दाढ़ी पूरा करके इस देश को दिखाएगी।

SHRI R.S. GAVAI (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Budget presented by the former Railway Minister, respected Mamataji, seems to be rather soft apparently. But it has no perspective planning. Nor has it bothered to remove the imbalances in the various States.

Sir, it appears from the Budget that there is a lack of perspective planning. There is nothing substantial to mobilise resources and increase the revenue. That is point N0.1. Point N0.2 is, there is no planning to plug the loopholes which lead to corruption and loss of revenue. The Budget presented incorporated almost all on-going projects in the country. In a way, instead of taking up new projects, it concentrated on the on-going projects. But in the last two days, yesterday and today, it is observed that there is a

discrimination in dealing with the development of the on-going projects in the country. Just before me, Balkaviji has stated that Madhya Pradesh is being neglected. Now, it is my turn. I have facts and figures. But I do not want to take the time of the House. Maharashtra is much more neglected and great injustice is done in the matter of allocation to projects on-going and projects proposed. No substantial outlay is provided. A glaring example is the most backward region of Marathwada. I do not want to repeat. I whole-heartedly support the views expressed by hon. Member, Shri Shankarraoji Chavan. There is a lot of resentment in Maharashtra. There have been editorials in the dailies and people are in an agitating mood. Another backward region is Vidarbha. The prestigious project from Narkhed to Amravati is an on-going project since the fast 10-11 years.

Till today, the target has been achieved to the extent of four per cent only, and a meagre outlay to the tune of Rs. five crores or eight crores is normally provided. An assurance was given that this project, being a prestigious project, would be completed in a time-bound manner. I would like to request the concerned Minister to look after the on-going project, which has been pending for the last ten years. In the regime of the Britishers, with a perspective planning, at least, they had started a narrow gauge line from Achalpur to Murtazapur and from Murtazapur to Yeotmal. I had raised this question during the 12<sup>th</sup> Lok Sabha also that this project is being managed by a private company. They are not providing any amenities. It is only a name-sake narrow gauge line. So, I request the Government to take up this project on behalf of the Government, and keeping in view the policy of the Government, convert the narrow gauge line into the broad gauge line. So, my second suggestion will be, the narrow gauge project which is under the British company, should be taken over from them, and the same should be converted into a broad gauge from Achalpur to Murtazapur and from Murtazapur to Yeotmal. Sir, Nagpur is the second capital of Maharashtra. For the last five years, the Master Plan has been approved, but nothing has happened. Nagpur is not only the second capital of Maharashtra, but it is also the central place of the nation. But no outlay has been made for this purpose. Only declarations and assurances are there that there would be an overall development of the Nagpur station. The same is the case with my native place, Amravati. The Master Plan has been approved. During the period when Shri Suresh Kalmadi was the Railway Minister, a few lakhs of rupees were given. Later on, the work stopped. I hereby draw the attention of the hon. Minister to this project and request him to do something for this project also.

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी):** थोड़ा राजधानी और शताब्दी की गति में बोलिए।

**SHRI R.S.GAVAI:** Sir, I will finish within two minutes. You are asking me to move at the speed of the Rajdhani Express or the Shatabadi. Sir, I won't have that speed. Sir, I do not claim the facilities on par with the Rajdhani Express or the Shatabadi. I had an occasion to travel by a train which had no basic amenities. I don't expect the Minister to provide the basic amenities, which should be on par with the Rajdhani Express or the Shatabadi. I would like to refer to some of the trains. I would like to bring it to the notice of the Minister that the Udyan Express, which runs from Bangalore to Mumbai and Mumbai to Bangalore; the second train which runs from Indore to Mumbai and Mumbai to Indore and the third train which runs from Kuria to Bangalore and Bangalore to Kurla, all these trains are long-distance trains. To my knowledge, there is no facility of a pantry car in these trains and the passengers have to fend for themselves. I myself have been a sufferer in these trains. I request that a pantry car may be provided in these trains.

I had often requested Nitish Kumarji, when he was the Railway Minister earlier, that on the pattern of contracts that are given for canteens at railway stations, the duration of which is normally three to five years, the contracts for-cycle stands, motorcycle & scooter-stands and rickshaw-stands, which are required to be renewed every year, and which normally involve poorer people, should also be renewed every three or five years. Why do we not follow the same pattern in awarding such contracts? I request the hon. Minister to kindly look into this and extend the period in respect of such petty contracts.

**श्री रवि शंकर प्रसाद (बिहार):** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया है। इस बजट की कुछ विसंगतियाँ हैं। अच्छा होता कि जिन मंत्री जी ने यह रेलवे बजट प्रस्तुत किया था वह यहाँ उपस्थित होतीं। शायद वह ब्रॉड गेज छोड़कर मीटर गेज पर चली गई हैं। अब यह कार्य नीतीश कुमार जी के पास है। उनकी लगन और निष्ठा से हम परिचित हैं। ...**(व्यवधान)**...

**श्री बालकवि बैरागी:** उपसभाध्यक्ष जी, यह अटल जी का करिश्मा है कि वह ब्राड गेज के इंजन में मीटर गेज की बोगी शंट कर देते हैं।

**श्री राजीव रंजन सिंह "ललन":** उनको शंटिंग में ले गए आप।

**श्री रवि शंकर प्रसाद:** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी का ध्यान उनके रेलवे की स्थिति के बारे में बताना चाहता हूँ। 1950-51 में 53596 किलोमीटर आपके रेलवे की लाइनें थीं और 1999-2000 में 62759 किलोमीटर हैं। अगर 51 वर्ष की अवधि में मात्र साढ़े 11 हजार लाइन की बढ़ोत्तरी होती है तो यह आपके विकास की दर का

द्योतक है। 1985-86 से 1995-96 के बीच में आपकी वृद्धि की दर मात्र एक प्रतिशत रही है। आपको इसके बारे में सोचना पड़ेगा क्योंकि रेलवे की गंभीर स्थिति है। आपने 1999-2000 में 241 किलोमीटर नई रेलवे लाइन बनाने की बात कही थी और उसमें आपका जो टारगेट रहा है वह मात्र 177 किलोमीटर का रहा है। जो गेज कंवर्जन की बात होती है, मैं आपके आंकड़े देख रहा था कि आपने 1999-2000 में 735 करोड़ रुपया उसके लिए दिया था और उसमें से मात्र 611 करोड़ रुपये का ही उपयोग हुआ। अब मैं ये आंकड़े आपके सामने रख रहा हूँ। मंत्री जी इसलिए रख रहा हूँ कि आप देखें कि क्रियान्विति कितनी होती है जो बाते कही जाती हैं। मंत्री जी आप जानते हैं कि जमाना उदारीकरण का है, परिस्थितियां बदल रही हैं, हर विभाग में, हर सरकार में परिवर्तन की बात हो रही है तो क्या रेलवे में कुछ परिवर्तन हो रहा है। मैं आपके सामने कुछ बुनियादी सवाल रखना चाहता हूँ। आपको यहां जो रि-स्ट्रक्चरिंग है, डाउन साइजिंग है, आप इसको कितना कर रहे हैं, मैंने जानने की कोशिश की है। आपके यहां 15-20 कमेटियां ऐसी हैं जिनमें रिटायर्ड लोग भरे हुए हैं, जिनको तनख्वाहें मिलती हैं, जिनको सारी फैसिलिटी मिलती हैं। रिटायर्ड लोगों के प्रति मेरा पूरा आदर है, लेकिन जो लोग रिटायर्ड हो गए हैं, अगर वे अपने सेवाकाल में कुछ नहीं कर सकते हैं तो फिर क्या आवश्यकता है इतनी कमेटियों की ?

आपके पास बहुत सारी जमीन है, आप उस जमीन का कैसे सदुपयोग कर रहे हैं। पूरे भारत में रेलवे की जमीन बेकार पड़ी हुई है। हम आपसे यह जानना चाहते हैं कि क्या आप अपने उत्तर में इस पर प्रकाश डालना चाहेंगे कि आपटरआल इन सरकारी जमीनों का, रेलवे की जमीनों का, क्या हो रहा है ? जो रेलवे की जमीन खाली पड़ी है, बंजर पड़ी है उसका सदुपयोग करने की आवश्यकता है। मेरे मित्र ने अच्छी बात कही है कि रेलवे की जमीन का भयंकर रूप से अतिक्रमण हो रहा है। बिहार के बारे में तो मैं जानता हूँ कि कितना अतिक्रमण हो रहा है। हर जगह पर ऐसी ही स्थिति हो रही है। आपको उस जमीन का सदुपयोग करने की आवश्यकता है और उससे आपको राजस्व भी मिलेगा।

मेरे मित्र राजीव रंजन जी ने फ्रेट मूवमेंट की बात कही थी। मैं इसके बारे में भी आपसे जानना चाहता हूँ कि आपके फ्रेट मूवमेंट की क्या स्थिति है ? क्या कोई भी ईमानदार व्यापारी आज की तारीख में अपना माल रेलवे से ले जाना चाहता है ? अगर कोई व्यापारी रेलवे से अपना माल ले जाता है तो उसको बहुत परेशानी होती है, चूंकि मेरा पेशा वकालत का रहा है। मैं कुछ मामलों में क्लेम सेटलमेंट ट्रिब्यूनल में पेश हुआ हूँ। वहां पर लोगों को बहुत परेशानी होती है। जो एडमिनिस्ट्रेशन होते हैं, आदरणीय मंत्री जी उसमें भी किसी व्यक्ति को एक साल, दो साल, तीन साल का समय लग जाता है क्योंकि रेलवे का जवाब नहीं आता है। जब तक आप इन सारी व्यवस्थाओं को सुचारु से नहीं बनायेंगे, पूरे क्लेम रिड्रेसल मैकेनिज्म को आप मजबूत नहीं करेंगे तब तक मेरे ख्याल से फ्रेट मूवमेंट में आप सुधार नहीं ला सकते हैं। मेरा इसी से जुड़ा हुआ दूसरा सवाल है। आपकी सम्पत्ति पर जो परेशानियां आ रही हैं, जो उस पर हमले होते हैं, जो डेमोज़ होते हैं, उनकी सुरक्षा का सवाल है। सबोटाज़ की चर्चा हुई। आज रेलवे की प्रॉपर्टी, उसकी सम्पत्ति की सुरक्षा की कितनी अच्छी व्यवस्था है ? एक तरफ जी.आर.पी. है, एक तरफ रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है। ज्यूरिसडिक्शन के सवाल पर हमेशा विवाद होता रहता है। क्या आवश्यकता इस बात की नहीं है कि जी.आर.पी. और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के संबंध में सारा ज्यूरिसडिक्शन आपके रेलवे के फोर्स को दिया जाए और इसमें अगर नियमों में परिवर्तन करने की आवश्यकता है तो कृपया उसे करिए क्योंकि कई बार ऐसा होता है कि चोरी हुई तो कहा जाता है कि यह जी.आर.पी. का क्षेत्र है या आर.पी.एफ का क्षेत्र है और इससे काफी परेशानी होती है। मुझे

लगता है कि इस विसंगति को तोड़ने की आवश्यकता है। यह बहुत जरूरी बात है। इसके अलावा मैं सेफ्टी की बात उठाना चाहता हूँ। सेफ्टी पर गया साल में घटी घटना के मामले में आपके नैतिक आचरण की चर्चा बार बार हुई है। लेकिन मंत्री जी, आज जो नयी प्रकार की स्पीड ट्रेन्स आ रही हैं, आपके ट्रैक रिकार्ड की सेफ्टी, आपके पदाधिकारियों की अकाउंटेबिलिटी, उनकी मॉनिटरिंग- छोटे कर्मचारी पर तो कार्यवाही होती है लेकिन कितनी बड़ी-बड़ी घटनाएं हर वर्ष होती हैं, उनके लिए क्या किसी बड़े पदाधिकारी पर भी कार्यवाही हुई है? मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि आरम्भ में अगर उनको सस्पेंड किया गया तो क्या विभागीय कार्यवाही करके उसे उसके तार्किक लक्ष्य तक पहुंचाने की चिंता होती है? यह हम जरूर आपसे सुनना चाहेंगे। क्योंकि मंत्री जी, पूरे देश में यह धारणा बन रही है कि घटना जितनी भी बड़ी हो, छोटे आदमी को बलि का बकरा बना दिया जाता है और बड़े पदाधिकारी के खिलाफ कार्यवाही नहीं होती है। हमारे मित्र माननीय ललन जी ने जो मॉनिटरिंग की बात की, उसकी ओर ध्यान देना आवश्यक है। ये सारी बातें मैं आपसे इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि यह जमाना आर्थिक सुधारों और बदलाव का है और रेलवे अगर उस बदलाव में बदलती हुई दिखाई नहीं पड़ेगी तो मेरे ख्याल में रेलवे हमारे लिए और अधिक परेशानी का कारण बन जाएगी। यह मैं आपको बताना चाहता हूँ। महोदय, दो-तीन विनम्र सुझाव अपने प्रदेश के बारे में देना चाहता हूँ, हालांकि आप हमारे प्रदेश से आते हैं लेकिन फिर भी यह बताना आवश्यक है। पटना-गया लाइन जो है, इसके दोहरीकरण का मामला शायद जब से मैं पैदा हुआ, तब से आज तक सुनता आ रहा हूँ कि पटना-गया लाइन को दोहरा किया जाएगा। यह आज तक नहीं हुआ, इसे जल्दी करने की आवश्यकता है। महोदय, आपको मालूम है कि बिहार में पढ़ाई गड़बड़ाई है तो बिहार के बच्चे आज पूना में और बंगलौर में अच्छी प्रकार से पढ़ते हैं। हम आपसे विनम्रता से आग्रह करेंगे कि पटना मद्रास ट्रेन को आप पटना मद्रास से बंगलौर तक बढ़ा दीजिए। मैं आपसे कोई नयी ट्रेन नहीं मांग रहा हूँ लेकिन पटना-मद्रास को आप कृपया बंगलौर तक कर दीजिए। इसके अतिरिक्त आदरणीय बैरागी जी ने मजदूरों के बात की। मैं उनके साथ अपने आपको जोड़ता हूँ। आज इतनी बड़ी संख्या में बिहार के मजदूर पंजाब जाते हैं। आज असम अवध में उनकी हालत खराब होती है, बाकी गाड़ियों में उनकी हालत खराब होती है। आज अगर बिहार के मजदूर पंजाब नहीं पहुंचें तो पंजाब की पूरी कृषि गड़बड़ा जाएगी इसलिए उनकी व्यवस्था करने की आवश्यकता है। महोदय, मेरे दो आग्रह और हैं। पटना कलकत्ता के बीच एक शताब्दी अगर चल सके तो अच्छा होगा क्योंकि इस मार्ग पर इतना हैवी ट्रैफिक है कि मुझे लगता है कि वह आपको जरूर करना चाहिए। इसके अतिरिक्त पटना से बाहर जो बड़ी संख्या में दक्षिण भारत में और पश्चिमी भारत में विद्यार्थी पढ़ रहे हैं, छात्र पढ़ रहे हैं, उनके लिए अगर मुम्बई से पूना का कोई लिंक पटना से बिठा सकें तो अच्छा होगा। इस पर विचार करने की जरूरत है। महोदय, मैंने विनम्रतापूर्वक जो सुझाव दिये हैं, मैं आशा करता हूँ कि इन पर आपका ध्यान जाएगा। धन्यवाद।

**श्री बलविन्दर सिंह भुंडर (पंजाब):** महोदय, मैं आपके जरिए माननीय मिनिस्टर साहब को कुछ सुझाव देना चाहता हूँ और इसके साथ साथ यह भी कहना चाहता हूँ कि देश का जो रेलवे सिस्टम है, यह केवल मुसाफिरों के लिए और केवल माल ढोने के लिए नहीं है, यह देश की तरक्की का एक बहुत बड़ा अंग है। देश की तरक्की के लिए जहां बिजली जरूरी है, जहां पानी जरूरी है, जहां सड़कें जरूरी हैं, वहीं रेलवे उससे भी ज्यादा जरूरी है। देश में विभिन्न साधनों की कमी को ठीक करने के लिए और कीमतों में कमी लाने के लिए रेलवे बहुत योगदान दे सकता है। अगर रेलवे मजबूत है तो सब कुछ ठीक प्रकार से चल सकता है। सर, मैं बहुत डिटेल में नहीं जाऊंगा क्योंकि मिनिस्टर साहब बहुत काबिल हैं, बहुत मेहनती हैं। इससे पहले के मिनिस्टर

भी काबिल थे। मेरे विचार से जाने वाले को अच्छा ही कहना चाहिए, उसके लिए और कोई लफ्ज इस्तेमाल नहीं करना चाहिए। अब उनसे भी काबिल मिनिस्टर आए हैं और मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि जब रेलवे का बजट पेश हुआ था और इसमें जो कहा गया—क्योंकि मेरा समय बहुत थोड़ा है इसलिए अगर मैं पूरी लाइनें पढ़ूंगा तो बहुत समय लग जाएगा। लेकिन इसमें ब्रीफ में यह कहा गया है। इसमें कन्क्लुड किया गया है कि आज बड़ी जरूरत है रेलवे सिस्टम को इंप्रूव करने की। लेकिन अफसोस है कि हमारे पास नई रेलवे लाइनों के लिए या जो नए साधन उपलब्ध कराने हैं उनके लिए साधनों की कमी है इसलिए हम बहुत दिलेरानां कदम चुन रहे हैं और नई रेल लाइन नहीं बना रहे हैं और कोई नया मजबूत कदम नहीं उठा रहे हैं। लेकिन मुझे अफसोस है कि जहां रेलवे जैसा डिपार्टमेंट हो वहां बोलू कदम यह हो कि हम कोई नई रेलवे लाइन नहीं दे रहे हैं। होना तो यह चाहिए कि देश के सामने माननीय रेलवे मिनिस्टर को पांच साल का प्लान लाना चाहिए और मजबूती के साथ देश के लोगों से कहना चाहिए आप हमारा साथ दें। जितनी रेलवे लाइनों की जरूरत है वे बढ़ाएं, जितने रूट डबल करने हैं उसे करें और जो सुधार लाने हैं वे सुधार लाएं ताकि देश को एक ऐसा सिस्टम दिया जाए जिससे रेलवे डिपार्टमेंट भी प्रोफिट में जाए और लोगों को भी सहूलियत हो और देश की भी तरक्की बढ़े। मैं हर प्वाइंट पर बोलने की बजाय यह कहना चाहता हूँ कि जब मैंने न्यू रेल ट्रेक के लिए देखा तो पंजाब नहीं था, न्यू डबल लाइन के लिए देखा तो वहां भी पंजाब नहीं था, न्यू इलेक्ट्रिकफिकेशन के लिए बस एक यही देखा कि सरहिंद से नांगल वहां से ऊना और वह भी हिमाचल के लिए। उसके बाद धनबाद है, थोड़ा सा पंजाब है। अगर न्यू सर्वे की बात आती है तो वह भी पंजाब के लिए नहीं है। मैं पूछना चाहता हूँ कि जब मेरे ऑनरेबल कुलीग मेम्बर बोल रहे थे, तो यही बोले कि बिहार से पंजाब के लिए रेल नहीं चलनी चाहिए, किसी ने बोला कि कलकत्ता से चलनी चाहिए क्योंकि मजदूरों का आना-जाना है। यहां अकेले मजदूरों का आना-जाना नहीं है। अगर अनाज की जरूरत पड़ती है तो वह पंजाब से चलता है, अगर कोयले की जरूरत पड़ती है तो बिहार से पंजाब जाता है, कलकत्ता से पंजाब जाता है, अगर यूरिया की जरूरत पड़ती है तो भी उधर से ही जाता है। इसलिए मैं माननीय मिनिस्टर साहब को कुछ सुझाव देना चाहता हूँ, इन्हें कुछ याद कराना चाहता हूँ कि ऑनरेबल मिनिस्टर साहब, पिछले साल जब पहले मिनिस्टर हाल ही में पंजाब गए थे तो इन्होंने चंडिगढ़—लुधियाना न्यू रेलवे लाइन का मील पत्थर रखा था लेकिन तब से लेकर आज तक वहां काम बिल्कुल आगे नहीं बढ़ा है। इसलिए मैं माननीय मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहता हूँ कि गवर्नमेंट का जो मान है, मर्यादा है वह तभी रहती है जब महकमे का मिनिस्टर काम शुरू कर दे और महकमा इस काम को सिरे चढ़ा दें। इसलिए एक तो आपको इस काम को सिरे लगाना चाहिए और दूसरा इनके समय में, तरणताल से गोइंदवाल, जो तीस किलोमीटर के लगभग था वहां भी कोई काम आगे नहीं बढ़ सका है जबकि वादा हुआ था, बजट में भी वादा किया गया था। एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि तरणताल से मक्खु एक जगह है जिसका तीस-पैंतीस किलोमीटर का सफर है तथा फाजिल्का से अबहोर भी एक जगह है जिसका बत्तीस किलोमीटर का सफर है। अगर ये दोनों तीस-चालीस किलोमीटर हों तो दिल्ली से अमृतसर, अमृतसर से फिरोजपुर, फिरोजपुर से गंगानगर, कांडला, अहमदाबाद और वापस दिल्ली एक रेल ट्रेक कम्पलीटली सारी कंट्री का चक्कर लगा देता है। उसका फायदा यह है कि इससे रेलवे को कमर्शियली फायदा होता है क्योंकि बंदरगाह से पंजाब के लिए माल आएगा और पंजाब से कांडला बंदरगाह, जो मुम्बई के साथ है तक जाएगा। दोनों तरफ फायदा होगा। इससे रेलवे को भी फायदा है और देश के लोगों को भी फायदा है। एक बात और जो इससे भी ज्यादा जरूरत की

बात है, जिसके लिए मैं मिनिस्टर साहब से कहना चाहता हूँ वह यह है कि हिन्दुस्तान का डिफेंस के लिए जो सेंसिटिव बॉर्डर है वह जम्मू-कश्मीर से लेकर, श्रीनगर, गुजरात की बंदरगाह कांडला तक है। इस सारे क्षेत्र में राजस्थान भी आता है, पंजाब भी आता है, गुजरात भी आता है, थोड़ा सा हरियाणा आता है लेकिन ज्यादा जम्मू-कश्मीर आता है। पंजाब सारा रेल ट्रैक से कवर हो जाता है। यह डिफेंस एंगल से भी बहुत जरूरी है इसलिए मैं मिनिस्टर साहब से कहना चाहूंगा कि साधनों की कोई कमी नहीं है। आप जुटाना चाहें तो साधन बहुत आ सकते हैं क्योंकि इतना बड़ा डिपार्टमेंट हैं। साधनों की कमी नहीं है इसलिए आपको हौंसले से कदम उठाने चाहिए। कहीं से लोन लीजिए या कुछ भी कीजिए लेकिन इस टारगेट को सामने रखकर कम्पलीट कीजिए ताकि देश की तरक्की हो और देश भी मजबूत हो और पंजाब और देश के अन्य भागों को भी इसका फायदा हो। मैं डबल रेलवे लाइन के लिए कमर्शियल एंगल से यह कहना चाहता हूँ — हम केवल पोलिटिकली ही पंजाब के लिए बात नहीं करते हैं, दिल्ली से रेल ट्रैक है वह जाखल तक डबल है। रोहतक जाता है, रोहतक इसे पास करता है, हरियाणा इसे पास करता है। जाखल से आगे भटिंडा रेलवे स्टेशन बहुत बड़ा है। आगे फिरोजपुर है जो हमारा बॉर्डर का स्टेशन है। यहां बड़ी बड़ी रेलवे छावनियां हैं भटिंडा रेलवे छावनी भी है। अगर जाखल से भटिंडा फिरोजपुर रेलवे ट्रैक को डबल कर दें क्योंकि इसमें जगह की जरूरत नहीं है, किसी चीज की जरूरत नहीं है जो जगह है वहीं इसे डबल करना है तो डिफेंस एंगल से भी और भटिंडा, जहां यूरिया की बड़ी बड़ी फैक्ट्रियां हैं और बारह सौ मेगावाट के करीब हर्बल प्लांट हैं जो फिरोजपुर है वह बार्डर पर है। इसलिए इसको डबल करना चाहिए। जहां डिफेंस कर मामला है वहां जो जरूरी है वह करना चाहिए, लेकिन कमर्शियल पर्पज के लिए भी गुड्स ट्रेन की आवाजाही होनी चाहिए। इससे रेलवे को भी फायदा पहुंचेगा पंजाब को भी फायदा पहुंचेगा और देश को भी फायदा पहुंचेगा। चेयरमैन साहब, ये जो मेरे सजेशन हैं ये देश के भले के लिए भी हैं, पंजाब के भले लिए भी हैं और देश की मजबूती के लिए भी हैं।

चेयरमैन साहब, आखिर में मैं दो-तीन लाइन कहना चाहता हूँ। यह देश की बदकिस्मती ही है कि 53 सालों से हम पोलिटिकली सोचते आ रहे हैं। इसकी वजह से देश हर तरफ से तबाही कि तरफ बढ़ता जा रहा है। रेलवे डिपार्टमेंट घाटे में चले यह मैं कभी नहीं सोच सकता। एक बस वाला भी फायदे में होता है। लेकिन जिस के पास हजारों का फ्लीट हो वह कैसे घाटे में हैं, समझ में नहीं आता। रेलवे की 13 हजार डेली ट्रेनें चलती हैं जो सात हजार स्टेशनों को कवर करती हैं और 63 हजार किलोमीटर रूट कवर करती हैं। ऐसा विभाग अगर घाटे में जाए तो यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। मैं आपका ज्यादा टाइम न लेते हुए कहना चाहता हूँ कि इसमें कहां कमी है, रेल मंत्री जी को यह देखने का यत्न करना चाहिए और इन कमियों को दूर करके मुनाफे में रेल विभाग को लाना चाहिए जिससे देश की तरक्की हो, देश आगे बढ़े और वह मजबूत हो सके। इन्हीं ख्यालात के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

**SHRI B.J. PANDA (Orissa):** Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. I would like to convey to this House the deep resentment felt by the people of Orissa on this Railway Budget. We understand about the resource constraint and we are as reasonable as anybody else. But what we cannot understand and will not understand is the deliberate distortion in apportioning whatever resources that are available and the deliberate intent

to extend regional imbalances. Let me illustrate this with some statistics on railways in Orissa, and our immediate neighbouring State, West Bengal. The best measure of railway development in the country and in any State is the route kilometres per thousand sq. kms. The national average, I would like to draw the attention of the hon. Minister to this, of route kilometres per one thousand sq. km. of area is 19.06. Orissa is the second lowest in the country at 14.8. But what is the average of our-next door neighbour, West Bengal? It is 41.9., the highest in the country. Let us take another example — of gauge conversion. In the Eighth Plan, Rs. 5,000 crores was spent on gauge conversion at the all-India level, resulting in about 6,900 kms. being converted into broad gauge. How much did Orissa get from this? Zero. Now, let us take the gauge conversion budget for the last year and this year. How much is Bengal getting of the entire gauge conversion budget from last year? Sir, it is 60 per cent. How much for this year, in this Budget? It is 66 per cent. How much is Orissa getting? It is less than one per cent. It is not just a question of statistics; it is also a question of attitude. Let me explain. The Rajdhani Express from Orissa does not run frequent enough, but it also goes through Howrah. Is it logical? No. Because it takes an extra three hours and an extra 400 kms. distance. I do not blame the hon. Minister. He is not the author of this Budget. It was scripted by somebody else. But, Sir, it is seen from this that the original author of this Budget, perhaps, thinks that Orissa is still part of the Bengal Presidency. Let us take some other statistics here. The South-Eastern Railway Zone ...*(Interruptions)*...Yes. Earlier, some parts of Orissa were in the Bengal Presidency ...*(Interruptions)*... I understand ... *(Interruptions)*.. .That is true ...*(Interruptions)*... But that is, perhaps, the impression that still prevailed.

Let us take the South-Eastern Railway Zone. It has the largest portion of its tracks in Orissa - more than 30 per cent. The second largest portion of its tracks was in the undivided Madhya Pradesh, and only the third largest portion of its tracks is in West Bengal and, yet, its headquarters is in West Bengal.

No wonder, without devolution of authority and power, the expenditure does not come to States like ours, which results in continued regional imbalance. I would like to make a point here that while Orissa does not have even a single Railway Zone, next door, Bengal has two of them. Not only the South-Eastern Railway Zone which we have just talked about, but also the Eastern Railway Zone. When we look at the percentage of these Railway Zones' expenditure that goes into Bengal, we see it is

extremely high percentage, that is, more than 40 per cent, for last year and this year. Because of all these imbalances, several years ago, the East Coast Railway Zone was announced, and the foundation stone was laid by the then hon. Prime Minister. But it has remained only on the drawing board. The State Government has done what it can, and what was committed. Forty acres of land and 800 quarters have already been provided.- Yet, this year, only Rs. 5 lakhs has been provided to make this Railway Zone operational. This is a joke. Obviously, it cannot become operational with such a meagre allocation. Not only that; over the past three years, the yearly allocation for the East Cost Railway Zone has been going down year by year. We are now left with only an Officer on Special Duty, who does not really have an authority to take the project forward. As a result of all these imbalances, a delegation from Orissa, consisting of the Chief Minister and two Ministers from the Central Government, met the hon. Prime Minister, shortly after the Railway Budget was introduced. The hon. Prime Minister had given us an assurance that these imbalances would be corrected. I look forward to hearing from the hon. Minister as to what steps are being taken to correct these historical and even current imbalances. Before concluding, I would like to make one more point regarding freight. As you are aware, Orissa is one of the most mineral-rich States in the country. Yet, because of the policy that we have been following for the last fifty years, it costs more to transport minerals from one part of Orissa to another part than it costs to export minerals from Orissa to Japan. No wonder our economy cannot develop. It is not just about Orissa; transport costs have an impact over the entire country. A false impression has been created that this Railway Budget is people-friendly, which is why the burden of increased cost has been put on industry. Thus, freight rates have gone up. How is it people-friendly to have the cost of fertilizer go up? How is it people-friendly to have the cost of cement go up? How is it people-friendly to have the cost of oil go up? It is not just a question of Orissa; it is a question of the entire country. Whom are we fooling by making such plans? We must correct these imbalances. With these words, I conclude, Sir.

**श्री राजीव शुक्ल :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे अवसर देने के लिए आपका बहुत धन्यवाद। जैसे कि बैरागी जी ने कहा कि नीतीश कुमार जी के लिए यह बहुत मुश्किल काम है ममता के बजट को समता को डिफेंड करना पड़ रहा है। मैं समझता हूँ कि वे इतने सक्षम हैं और पहले भी रेल विभाग में रहे हैं, इस काम को बखूबी निभा लेंगे। लेकिन दो तीन बातें हम आपके ध्यान में लाना चाहते हैं और जानना भी चाहते हैं। एक तो यह है कि जो इस बजट में दो हजार करोड़ रुपये का गैप है, उसको कैसे पूरा करेंगे? इस मामले में कुछ सुझाव भी हैं। रेलवे बोर्ड का

जो अपना इस्टेब्लिशमेंट का खर्चा है जो बजट के हैड-1 और हैड-11 में दर्शाया जाता है उसमें कितनी कटौती करेंगे कितनी कटौती का प्रस्ताव उनके मन में है और वह कटौती करना भी चाहते हैं या नहीं करना चाहते हैं ? इसका बहुत बड़ा खर्च है जिसमें कटौती करनी चाहिये । आज भी ऊपर से ले कर नीचे तक छोटे छोटे अधिकारियों के यहां एस.टी.डी. और आई. एस.डी. फोन लगे हुए हैं जबकि रेलवे का अपना टेलीकाम सिस्टम होता है जिसके जरिये जो उनके असली काम है, वह कर सकते हैं । लेकिन इसके बावजूद भी यह सुविधा उन सब को मिली हुई है । दूसरी चीज यह है कि जो जरूरी पद हैं उन्हीं को ही रखा जाए । तमाम ऐसे रेलवे के पद हैं, पंडित कमलापति त्रिपाठी जी के जमाने से परंपरा चली आ रही हैं, सरप्लस स्टाफ हैं, यह ऐसे अधिकारी हैं तमाम ए.जी.एम और डी.जी.एम भरे हुए हैं, इसके लिए कमेटी बनाई जानी चाहिये और कितने स्लॉट्स हैं, कितनी रिक्वायरमेंट हैं, उसके हिसाब से पदों को भरना चाहिये और बाकी के पदों को समाप्त किया जाना चाहिये । एक और बड़ी बात यह है कि रेलवे की जो जमीन है, करीब 62 हजार हेक्टेयर जमीन पूरे देश में खाली पड़ी हुई है, इस जमीन पर कब्जे हो रहे हैं, दुरुपयोग हो रहा है जिसका कोई इस्तेमाल नहीं है । हां, मैं आपकी समस्या समझता हूं कि राज्य सरकारों की वजह से उनको आप अपने हाथ में लेकर पूरी तरह से बेच नहीं सकते हैं । लेकिन उसका एक्सप्लायटेशन जरूर हो सकता है । राज्य सरकारों से बात करके रेलवे उसको तमाम दूसरे कामों के लिए, प्रायवेट सेक्टर को उन कामों के लिए दे सकती है और उससे हजारों करोड़ रूपए आप ले सकते हैं जिससे रेलवे का इन्फ्रास्ट्रक्चर इम्प्रूव किया जा सकता है, रेलवे सेफ्टी के लिए तमाम काम किया जा सकता है । इससे रेलवे की स्थिति को काफी सुधारा जा सकता है । राज्य सरकारों को भी आप उस पैसे में से हिस्सा दे सकते हैं, इसमें किसी को ऐतराज नहीं होगा ।

चौथी चीज यह है कि सुपर स्पीड ट्रेन्स को बढ़ाना चाहिए । अभी फ्रांस और स्पेन से आपकी बातचीत हो रही है । मेरे ख्याल से तो इस काम को करना चाहिए । इसके लिए बैंकों से आपको जमकर लोन भी मिलेगा क्योंकि जो आपका प्राफिट और प्राफिटेबिलिटी हैं वह 19 परसेंट हैं । 16 परसेंट पर पूरे विश्व में लोन देने को लोग तैयार रहते हैं । उसमें आपको कर्ज भी मिल सकता है । इन संस्थानों से आप पैसे जुटा सकते हैं और सुपर स्पीड ट्रेन्स को जितनी ज्यादा संख्या में ला सकें या चला सकें तो अच्छा रहेगा ।

एक और बात वैगन्स परचेस की थी । जितनी आपकी जरूरत है आप उतने वैगन्स खरीदें । मुझे सूचना मिली है कि आपकी जरूरत 18 हजार की है और आप 23 हजार का आर्डर दे रहे हैं । यह किसलिए हो रहा है, किसको बचाने के लिए किया जा रहा है, किसको खुश किया जा रहा है, यह मैं नहीं समझ रहा हूं । इसलिए इस मामले में देश हित में कोई लिहाज मत करिए । किसी किस्म की आपको इसमें रहमदिली की आवश्यकता नहीं है । जितने वैगन्स की आपको जरूरत है उतने वैगन्स खरीदिए वरना इस देश के पैसे बरबाद करने की कोई जरूरत नहीं है...**(व्यवधान)**... यह तो बाद की बात है । मंत्री जी बताएं कि कहां से खरीदेंगे ।

एक सुझाव पहले से आया है और कई सदस्यों ने दिया कि बिना रिजरवेशन के जो डिब्बे हैं वे बढ़ाने चाहिए, उन कोचेज को बढ़ाना चाहिए जिससे आम जनता को काफी राहत मिलेगी ।

एक और आखिर में छोटी सी बात कह दूं । एक बड़ा माहौल चल रहा है ममता जी के खिलाफ । ऐसा मत कर दीजिएगा कि जो कुछ उन्होंने पश्चिम बंगाल को सुविधाएं दी हैं सारी

कट जाएं क्योंकि अब वे रेल मंत्री नहीं हैं। तो इस बात का ख्याल का रखिएगा उनके साथ कोई भी अन्याय नहीं हो ...**(व्यवधान)**...

**श्री रवि शंकर प्रसाद:** ममता जी के लिए पहली बार उन्होंने ताली बजायी हैं। बहुत खुशी हुई सुनकर ...**(व्यवधान)**...

**श्री राजीव शुक्ल:** क्योंकि पूरा माहोल ममता विरोधी हो रहा है इसलिए मैं नहीं चाहता कि उन्होंने जो कुछ किया वह सारा गलत था इसलिए बंगाल या किसी और के साथ अन्याय हो जाए, यह ठीक नहीं है। बाकी मैं यह चाहता था कि लखनऊ-कानपुर के बीच में अगर आप दो-दो घंटे पर लोकल ट्रेन्स चलाने का इंतजाम करें तो आपको काफी ट्राफिक मिलेगा। धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी):** कुमारी फ्रिडा टोपनो। देखिए संक्षेप में बोलिएगा।

**कुमारी फ्रिडा टोपनो (उड़ीसा):** वाईस चेयरमैन सर, आपको बहुत बहुत धन्यवाद देती हूँ कि मुझे कम से कम रेलवे बजट पर बोलने के लिए समय दिया। मैं केवल अपनी कांस्टीट्यूएन्सी के विषय में कुछ बोलना चाहती हूँ। जो कुछ वहाँ जरूरत है जब से मैं एम. पी. होकर आई हूँ तब से बार बार उसकी डिमांड करती आ रही हूँ। लेकिन कुछ नहीं हो रहा है। इसलिए मैं बहुत दुखी हूँ। पहले तो बिमलागढ़-तालचेर रेलवे लाइन का कंस्ट्रक्शन हो। यह मैं कब से डिमांड करती आ रही हूँ और यह मेरा आखिरी साल भी है इसलिए मेरे रहते हुए यह काम स्टार्ट हो जाए यह मेरी इच्छा है। मैं आनरेबुल मिनिस्टर से फिर से रिक्वेस्ट कर रही हूँ। उन्होंने जवाब दिया था कि इस साल 31 मार्च तक उसका सर्वे खत्म हो गया होगा। तो कम से कम कुछ पैसे का प्राविजन किया जाए और वहाँ कंस्ट्रक्शन का काम शुरू हो जाना चाहिए। दूसरा, उत्कल एक्सप्रेस-यह एक ही ट्रेन है जिससे हम लोग डायरेक्ट दिल्ली आ सकते हैं। देखा जाता है कि यह बहुत लेट होती है। बहुत समय लेती है। आजकल तो लेट नहीं होती है। लेकिन बहुत समय लगता है। पुरी से दिल्ली आने के लिए प्रायः 45 घंटे लेती है और केवल उत्कल एक्सप्रेस ही राउरकेला से दिल्ली आने के लिए ट्रेन है। अभी वह एक्सप्रेस ट्रेन है, लेकिन मैं चाहती हूँ कि तीन रोज सुपर एक्सप्रेस हो आल्टरनेटिव डेज़ में और बाकी तीन रोज जैसे चल रही है उसी तरह एक्सप्रेस हो कर चले तो यह बहुत अच्छा होगा। कारण यह है कि मध्य प्रदेश में यह बहुत टाइम लेती है और हर छोटे छोटे रेलवे स्टेशन पर खड़ी होती है। अब यह एक ही ट्रेन होने से हम लोगों को बहुत दिक्कत होती है।

साउथ-ईस्टर्न जोन के विषय में मैं फिर रिपीट कर रही हूँ क्योंकि मुझसे पहले खूंटीआ बाबू, बी.जे. पंडा और सिंह बाबू ये सब बोल चुके हैं। लेकिन अभी जैसा प्रोविज़न हो रहा है, पिछले साल केवल 30 लाख रुपये का प्रोविज़न था और करंट ईयर में 5 लाख ही दिए हैं, इससे मालूम पड़ता है कि धीरे-धीरे शायद उसको कोलकाता शिफ्ट करने के लिए कोशिश हो रही है। ऐसा नहीं होना चाहिए। यदि ऐसा होगा तो हम लोग कभी चुप नहीं रहेंगे। हम लोगों के पहले जो वक्तव्य दिए थे वे ऐसा बोले थे। राउरकेला और रायगढ़ा, यह दो जगह रेलवे डिवीज़न होना चाहिए, यह मेरी डिमांड है। बिसरा रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज देने के लिए, नीतीश जी के पहले जो आनरेबल मिनिस्टर ममता जी थीं, उन्होंने एग्री किया था, वह अभी तक नहीं हुआ है। मैं रिक्वेस्ट करती हूँ कि कम से कम यह तो कर देना चाहिए। हीराकुंड एक्सप्रेस बंद हो गई है। वह राउरकेला तक चलती थी लेकिन वह बंद हो गई है। केवल उत्कल एक्सप्रेस को छोड़ करके अन्य

कोई ट्रेन नहीं है। राउरकेला स्टील ऑफ उड़ीसा है और वह बहुत बड़ा रेलवे स्टेशन भी है। उसका कैसे ब्यूटीफिकेशन होगा, उसका कैसे एक्सपेंशन होगा, उसके लिए भी प्रोविजन होना चाहिए। भाई नीतीश जी दूसरों से बात कर रहे हैं, शायद मुझे नहीं सुन रहे हैं।...**(व्यवधान)**...

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी):** आप बोलिए, आपको सुन रहे हैं।

**कुमारी फ्रिडा टोपनो (उड़ीसा):** नीतीश जी, आप मुझे नहीं सुन रहे हैं और काम भी नहीं हो रहा है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी):** वह आपके प्वायंट नोट कर रहे हैं।

**कुमारी फ्रिडा टोपनो:** हीराकुंड एक्सप्रेस बंद हो गई है। उसको फिर से चलाइये। मेरा ख्याल सिर्फ उत्कल एक्सप्रेस है, वहां अन्य कोई ट्रेन नहीं है। राउरकेला स्टील सिटी ऑफ उड़ीसा है, इसलिए वहां का रेलवे स्टेशन इंग्रूव होना चाहिए और ब्यूटीफाई भी होना चाहिए। वहां दो फ्लाईओवर ब्रिज, एक बसंती कालोनी एट राउरकेला और एक कूफड़ागेट इन बिटवीन बंदामूंडा एंड बिसरा रेलवे स्टेशन, ये फ्लाईओवर ब्रिज तो होने चाहिए। बहुत दिनों से डिमांड है। यह कैसे होगा, उसके लिए भी आप कोशिश कीजिए।

बस इतना ही बोल कर मैं अपना वक्तव्य समाप्त करती हूं। धन्यवाद।

**श्री शंकर राय चौधरी (पश्चिमी बंगाल):** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मुझे मालूम है रेल मंत्री जी काफी कठिन परिस्थिति में काम चला रहे हैं। रेल का बजट घाटे में चल रहा है, सिर्फ आने वाले साल के लिए ही नहीं, बल्कि यह साल, पिछला साल और उससे पहले का साल भी। लेकिन हम सांसद लोग जो देश के हर कोने से आते हैं, समझ लीजिए हमारा एक किस्म का फर्ज बनता है, कर्तव्य बनता है कि रेल मंत्रालय और रेल मंत्री जी के सामने अपने-अपने क्षेत्र की मांगें रखें। हर क्षेत्र की मांग एक ही है, उस क्षेत्र में रेल का फैलाव, रेल की नौकरी, रेलगाड़ियां और नफरी तादाद बढ़ाना तथा रेल लाइनें बनाना। साथ-ही-साथ हमारा यह भी कर्तव्य बनता है कि रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय को हम असुविधाओं और खामियों के बारे में बताएं। इसलिए मैं कह रहा हूं कि रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय की परिस्थिति आज काफी कठिन है और रेल विभाग घाटे में चल रहा है। इसलिए रेल बजट पर चर्चा के समय जो सब से बड़ा सवाल है और जिस का रहमान साहब ने भी जिक्र किया वह यह है कि रेलवे सिक इंडस्ट्री है या नहीं? इस का क्या इलाज है और इस के लिए पैसा कहां से आए, यह सब से बड़ी बात है। रेलवे मंत्री जी को इस का समाधान ढूंढना पड़ेगा। महोदय, रेलवे के प्राइवेटाइजेशन के बारे में राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट आई है। अभी यह समाचार अखबारों में निकला है, इसलिए प्राइवेटाइजेशन कितना और किस तरह से करना होगा, इस बारे में हम अवगत नहीं हैं, लेकिन मैं सिर्फ एक बात कहना चाहूंगा कि यू.के. में रेलवे का जो प्राइवेटाइजेशन हुआ है, उसके नतीजे जो वह भुगत रहे हैं, वह अच्छे नहीं हैं। तो प्राइवेटाइजेशन की तरफ अगर हमारा ध्यान जाता है तो हमें दूसरे देश के एक्सपीरिअंस पर भी कुछ विचार जरूर करना चाहिए।

महोदय, यह काफी दफा बताया जा चुका है कि आजादी के बाद तकरीबन 11 हजार किलोमीटर रेल लगायी गयी हैं। उस से पहले जब यहां ब्रिटिश गवर्नमेंट थी, उन्होंने तकरीबन 56 हजार किलोमीटर रेल बिछायी थीं और ये रेल आम तौर पर उन की तरफ से इंटरनल सेक्युरिटी के लिए बिछायी थीं। मेरे ख्याल से हम को भी इस दृष्टि से रेल का फैलाव करना चाहिए और

इस के लिए हमें यह मुकर्रर करना पड़ेगा कि हमारे देश में कहां रेल नहीं हैं वहां ज्यादा रेल का फैलाव हो। यह इसलिए भी जरूरी है क्योंकि हमारे पास पैसे ज्यादा नहीं हैं। महोदय, हमारे देश में दो स्टेट्स हैं जहां कि बिल्कुल रेलवे लाइंस नहीं हैं। ये उत्तर-पूर्व के स्टेट्स मणिपुर और मिजोरम हैं। तो जहां बात नई रेलवे लाइंस लगाने की चलती है, जहां जम्मू से श्रीनगर रेल लाइन लगाने की बात चलती है वहां मेरे ख्याल में दीमापुर से कोहिमा और इस से आगे इम्फाल रेल लाइन बिछाने के बारे में भी सोच-विचार होना चाहिए। अगर तल्ला तक रेल लाइन बिछाने और आइजोल तक रेल लाइन बिछाने के बारे में सोच-विचार होना चाहिए। महोदय, मैं अभी मिजोरम के एक सज्जन से मिला था जोकि यूरोप में थे। जब मैं ने उन से पूछा कि आप को तो मिजोरम तक बहुत दूर जाना पड़ता है, आप वहां तक कैसे पहुंचते हैं? उन्होंने बताया कि यूरोप से दिल्ली तक का सफर बहुत आसान है, मगर असली सफर शुरू होता है दिल्ली से आइजोल। महोदय, जब हम विभिन्न स्टेट्स में रेल लाइंस डालने के बारे में सोच रहे हैं तो इन स्टेट्स के बारे में भी सोचें जिन के बारे में आवाज उठाने के लिए यहां कोई नहीं है।

तीसरी बात टैक्नालोजी की है। इस में जो सब से अहम मुद्दा है, वह है खन्ना कमेटी की रिपोर्ट जिस के लिए 15 हजार करोड़ रुपए चाहिए। अब यह रुपए कहां से आएंगे। एक तरफ तो हम रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय की खिंचाई करते हैं कि रेलों में सुरक्षा की सहूलियत नहीं हैं, लेकिन उस के लिए रुपये कहां से आएंगे, यह हम नहीं सोचते हैं। इसलिए सब से पहले मेरे ख्याल से रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय को इस तरफ ध्यान देना पड़ेगा कि खन्ना कमेटी की रिपोर्ट पर क्या और किस तरीके से हम एक्शन ले सकते हैं। महोदय, मैं देखता हूँ कि अगर सेफ्टी की तरफ ध्यान दिया जाए, इंफ्रास्ट्रक्चर और नई टैक्नालोजी की तरफ ध्यान दिया जाए तो फिर रेल के फैलाव के लिए हमारे पास बहुत संकुचित साधन रह जाते हैं। यह भी सरकार को विचार करना पड़ेगा क्योंकि यह मैं जानता हूँ और हर सरकार की यह मजबूरी रही है कि रेलवे विभाग की जो मांगें हैं, उन के साथ एक राजनीतिक कीमत भी होती है। हम लोग गणतंत्र हैं, हरेक स्टेट की डिमांड को मानना पड़ेगा, लेकिन मेरा कहना है कि इन दोनों के बीच में कुछ संतुलन होना चाहिए — कितना रेल का आधुनिकीकरण हो और कितना रेल का फैलाव हो।

एक अन्य सुझाव है कि सन् 62 के चीन युद्ध के बाद जिन-जिन इलाकों में सड़कें नहीं थीं, वहां हमने बार्डर रोड्स बनाए और तेजी से वहां सड़क फैल गई। क्या रेल मंत्रालय अगले पांच साल के लिए जो दसवीं पंचवर्षीय योजना आ रही है, उसमें क्या ऐसा कोई प्लान बना सकते हैं कि पांच साल में हम इसी इलाके में रेल फैलाएंगे जहां रेल नहीं है, वहां फैलाएंगे जहां जरूरी है, वहीं करेंगे और दूसरी जो मांगें उठती हैं हर प्रदेश से, उन पर हम गौर नहीं करेंगे?

रेल मंत्रालय में एक स्टडी ग्रुप है। मैंने सुना है, जो इलेक्ट्रिफिकेशन स्कीम्स हैं क्या वे सचमुच रेलवे के फायदेमंद हैं या नहीं, इस बारे में एक स्टडी ग्रुप बैठाया गया है और रेल मंत्रालय के अंदर कइयों का यह कहना है कि अगर हम रेलवे का इलेक्ट्रिफिकेशन करें तो इसमें फायदा नहीं है बल्कि नुकसान है। मेरा कहना है कि इस पर जरा सोच-विचार करना चाहिए।

अगली बात मैं यूनियोज के बारे में कहना चाहता हूँ, जो बहुत दिनों से चल रहा है। क्या यह रेलवे के लिए फायदेमंद है या यूनियोज के जो पैसे हैं, उन्हें कहीं और लगाया जाए और यूनियोज यानी कि रेल कन्वर्जन बाद में किया जाए?

**4.00 P.M.**

अंत में मैं यह कहना चाहूंगा कि सुरक्षा का मामला बहुत गंभीर है और हमारे मित्रों ने यहां पर यह उठाया था कि जी.आर.पी. और आर.पी.एफ. के बीच में हमेशा यह बहस चलती रहती है कि इलाका किसका है, काम कौन करेगा। मेरा इसमें सुझाव यह है कि जैसे बार्डर सिक्योरिटी फोर्स को बार्डर के पांच किलोमीटर के अंदर तक पुलिस पावर दी जाती है, आर.पी.एफ. को इसी तरह से रेलवे प्रापर्टी के बारे में, रेलवे स्टेशन के अंदर यह पावर दिया जाना चाहिए, इस बारे में सोचा जाना चाहिए और अगर इसके लिए हमारे कानून में बदली किया जाना जरूरी हो तो वह किया जाना चाहिए।

अंत में, मैं कहना चाहूंगा कि बहस क्षेत्रीय आधार पर होती रही है, मैं सिर्फ इतना कहूंगा कि हर क्षेत्र भारतवर्ष के अंदर है और एक क्षेत्र में अगर उन्नति होगी तो दूसरे क्षेत्र में भी उस उन्नति का असर पड़ता है। इसलिए हमें ज्यादा क्षेत्रीय तौर पर इसे नहीं कहना चाहिए। अगर बिहार की उन्नति होगी तो कलकत्ता की भी उन्नति होगी, जहां से हम आते हैं, अगर महाराष्ट्र की उन्नति होगी तो कलकत्ता से मुंबई के लिए यातायात की कोई सुविधा हो जाएगी। तो मेरे ख्याल से हर क्षेत्र हिन्दुस्तान के अंदर है और सबकी उन्नति होनी चाहिए। धन्यवाद।

**श्री गांधी आजाद (उत्तर प्रदेश):** उपसभाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं मंत्री जी को कृषि मंत्रालय के साथ-साथ रेल मंत्रालय का सुअवसर मिलने पर बधाई देता हूं, साथ ही साथ इतनी विषम परिस्थितियों के बाद भी रेल भाड़े में बढ़ोत्तरी न किए जाने पर भी बधाई देता हूं।

महोदय, मैं आजमगढ़ जनपद से आता हूं, जो जनपद मंडल भी है और आज से पांच साल पहले जब वहां ब्रॉड गेज में अमान परिवर्तन हुआ तो वहां की जनता में एक आशा की ललक जगी थी कि अब दिल्ली, मुंबई और कोलकत्ता जाने के सुअवसर प्राप्त होंगे और मैं समझता हूं कि आजमगढ़ जनपद से देश के सारे जनपदों से ज्यादा सांसद इस सदन में भी हैं, लेकिन बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि दिल्ली, मुंबई और कोलकाता जाने के लिए कोई अच्छी ट्रेन आजमगढ़ से नहीं है। महोदय, मैं देश की आर्थिक स्थिति और रेल विभाग की तंगहाली को देखते हुए नई ट्रेनों की मांग तो नहीं करता हूं लेकिन मेरा सुझाव है कि अगर कुछ ट्रेनों के रास्ते में ही परिवर्तन कर दिया जाए तो वहां की लाखों-लाख जनता लाभान्वित हो सकती है। सुझाव के तौर पर मैं कहना चाहता हूं कि लिखवी एक्सप्रेस, जो मुजफ्फरपुर से मऊ, वाराणसी, इलाहाबाद होते हुए नई दिल्ली आती है, लेकिन मऊ से वाराणसी के बीच में इसका स्टापेज नहीं है, अगर इस ट्रेन को मऊ से आजमगढ़, शाहगंज और जौनपुर-इलाहाबाद होते हुए दिल्ली लाया जाए तो मैं समझता हूं कि इससे वहां की काफी जनता लाभान्वित हो सकती है। इसी तरह से गोरखपुर में दादर एक्सप्रेस मुंबई के लिए जाती है। अगर उस ट्रेन को मऊ से आजमगढ़-शाहगंज-जौनपुर-इलाहाबाद के रास्ते से मुंबई ले जाया जाए तो फिर इधर की जनता भी लाभान्वित हो सकती है। इस संबंध में मैं कई बार मंत्री महोदय से निवेदन करता रहा हूं लेकिन लगता है कि इनके विभाग के लोग इन्हें कुछ गलत राय दे देते हैं कि उधर की क्षेत्रीय जनता परेशान हो जाएगी। महोदय, उधर कोई स्टॉप नहीं है जब कि वाराणसी से पहले ही दिल्ली के लिए और मुंबई के लिए बहुत सी ट्रेनें चलती हैं, इसलिए इस ट्रेन को अगर इलाहाबाद के रास्ते से मुंबई लाया जाए तो वहां के लोगों को कोई असुविधा नहीं होगी और इधर की लाखों की संख्या में जनता को लाभ मिलेगा।

महोदय, मैं सुश्री ममता जी को बधाई देना चाहता हूँ कि पिछले बजट में उन्होंने एक उत्कर्ष ट्रेन चलाई छपरा से लखनऊ तक। वह ट्रेन सुबह 7 बजे लखनऊ पहुंचती है और शाम को फिर लखनऊ से छपरा के लिए रवाना होती है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि कानपुर एक बहुत बड़ा व्यावसायिक केन्द्र है और मऊ, बलिया, आजमगढ़ और जौनपुर के व्यापारियों को चूंकि कानपुर जाने के लिए लखनऊ से ट्रेन बदलनी पड़ती है, इसलिए वे ट्रेन से जाने के बजाय रोडवेज की बसों से कानपुर तक की यात्रा करते हैं। मेरा निवेदन है कि अगर उस ट्रेन को जो 7 बजे लखनऊ पहुंचती है, कानपुर तक एक्सटेंड कर दिया जाए तो यह 9 बजे कानपुर पहुंच जाएगी और फिर यह वापस छपरा आ सकती है। इससे यहां के व्यापारी वर्ग को बहुत सुविधा हो जाएगी और वे ट्रेन से ही कानपुर तक जाने लगेंगे। इससे यात्रियों की संख्या भी बढ़ेगी और रेलवे के आर्थिक कोष में भी बढ़ोत्तरी होगी। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस ओर विशेष ध्यान दिया जाए।

महोदय, रेलवे में सबसे ज्यादा अधिकारी और कर्मचारी हैं लेकिन मुझे बड़े खेद के साथ यह कहना पड़ता है कि बार-बार इस ओर ध्यान दिलाने के बावजूद आज तक रेलवे में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का कोटा पूरा नहीं हुआ है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे विशेष अभियान चलाकर आरक्षण का कोटा पूरा करने का काम करें।

महोदय, मैं आजमगढ़ स्टेशन पर कुछ सुविधाओं की मांग करना चाहता हूँ। मैं मांग करता हूँ कि वॉशिंग सुविधा के लिए एक लाइन बनाई जाए और गुड़ज ट्रेन के लिए एक लाइन बनाई जाए ताकि अगर गुड़ज ट्रेन खड़ी रहे तो भी यातायात में रुकावट न पड़े। दूसरी मांग मैं यह करना चाहता हूँ कि प्लेटफार्म को ऊंचा करके ओवरब्रिज बनाया जाए। महोदय, उक्त सारी मांगों को पूरा किए जाने की प्रत्याशा के साथ मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

**श्री अविनि राय (पश्चिमी बंगाल):** उपसभाध्यक्ष महोदय, आज यहां रेल बजट पर चर्चा हो रही है। रेल बजट किसी मंत्री ने पेश किया है, कोई और मंत्री सुझाव नोट कर रहे हैं और कौन से रेल मंत्री इसको इंप्लीमेंट करेंगे, यह तो इनकी सरकार ही सोचेगी लेकिन यहां जो चर्चा हो रही है कि सुश्री ममता जी ने सारी ट्रेनें बंगाल में ही दे दी हैं, यह बात सही नहीं है। यहां जितनी चर्चा हो रही है, उतनी ट्रेनें उन्होंने बंगाल में नहीं दी हैं। वैसे भी किसी केन्द्रीय मंत्री का आउटलुक रीजनल नहीं होना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि उन्होंने बजट पेश करते समय यह कहा था कि हम रेल किराए नहीं बढ़ाएंगे। वैसे उन्होंने किराए तो नहीं बढ़ाए हैं लेकिन अगर वास्तव में देखा जाए तो कुछ ट्रेनों के नाम सुपर फास्ट करके उन्होंने रेल का किराया बढ़ाया है लेकिन वे ट्रेनें वैसे ही चलती हैं। सुपर फास्ट नाम है लेकिन उस हिसाब से ये ट्रेनें नहीं चलती हैं। अगर केन्द्रीय मंत्रिमंडल के किसी सदस्य को राजनीतिक फायदा उठाने के लिए मौका दिया जाए तो मैं सोचता हूँ कि यह एक पोलिटिकल करप्शन है और ऐसी करप्शन नहीं होनी चाहिए। मेरी दूसरी बात है, मैं रेल मंत्री जी से आवेदन करता हूँ कि रेलवे में टिकटों के बारे में जो दलालों की बात है जो पहले मंत्री के टाईम में पेपर में आई थी तो उसके ऊपर जांच होनी चाहिए। रेलवे बजट के साथ-साथ रेल की आर्थिक हालत खराब है। अगर इसकी आर्थिक हालत खराब है तो इनके बारे में जो बात आई है कि जब एन.डी.ए. सरकार के कन्वीनर बंगाल में किसी जगह गए थे वहां जो हेलीपेड बना था वह रेलवे के पैसे से बना था। अगर यह बात सही है तो इसकी भी जांच होनी चाहिए क्योंकि रेल का पैसा रेल में ही खर्च होना चाहिए। मेरी तीसरी बात यह है कि बिहार से आप मंत्री हैं। मैं तो

बिहार बार-बार जाता हूँ। मैं गलत भी हो सकता हूँ लेकिन झाझा से लेकर बक्सर तक इतने सारे हाल्ट स्टेशन बने हैं जिनके कोई नाम नहीं हैं। अगर यह सच न हो तो अच्छा है। वह हाल्ट स्टेशन की जगह रेलवे के पास नहीं है ठेकेदार के पास है। अगर ऐसी बात है तो इसकी भी जांच होनी चाहिए। खास तौर से मैं हाल ही में पटना से रघुनाथपुर आ रहा था और लालकिला एक्सप्रेस ऐसी जगह खड़ी थी वहां न प्लेट फार्म था और न कुछ जगह है और वहां पैसेंजर्स उतर रहे थे और चढ़ भी रहे थे। अगर ऐसी हालत एक्सप्रेस गाड़ी की हो तो यह बात ठीक नहीं जंचती है। जिस एक्सप्रेस गाड़ी का हाल्ट वहां नहीं है और उस जगह का नाम भी नहीं है तो वही पर गाड़ी को रोका जाए तो यह बात अच्छी नहीं है, चाहे यह बिहार का मामला हो या कहीं का हो। सुपर एक्सप्रेस की बात जो हमने की उसे देखना चाहिए। राजधानी एक्सप्रेस की बात आई थी और कहा था कि टाईम कम है इसलिए राजधानी एक्सप्रेस की स्पीड से बोला करो। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, जिसको राजधानी एक्सप्रेस कहा जाता है वह गाड़ी औसतन 130 किलोमीटर की रफ्तार से जाती है। अगर 130 किलोमीटर की रफ्तार से कहीं जाए तो 1400 और 1500 किलोमीटर जाने में कितना टाईम लगता है और वास्तव में कितने टाइम में जाती है इन दोनों चीजों को देखा जाए तो पता चल जाएगा कि इसकी रफ्तार क्या है। अतः इस चीज को भी सुधारना चाहिए और जिस रफ्तार से यह जाती है उसी रफ्तार से इसको जाना चाहिए। माननीय सदस्य श्री पंडा जी ने भुवनेश्वर राजधानी की बात कही। भुवनेश्वर राजधानी यह ममता जी ने नहीं बल्कि उससे पहले किया गया था। हावड़ा से इसीलिए जाती है क्योंकि इसमें थोड़े पैसेंजर्स हों। लेकिन दुख की बात यह है कि हावड़ा से जाने के लिए 400 किलोमीटर में 7-8 घंटे का फर्क हो जाता है। इसके बारे में इनको देखना चाहिए। ऐसी कोई ट्रेन हो ताकि जल्दी से जल्दी दिल्ली पहुंच पाए। यह सुविधा होनी चाहिए इसमें कोई शक नहीं है। इसके साथ-साथ मैं यह भी कहूंगा कि जो कलकत्ता राजधानी वाया पटना है इसमें भी साढ़े तीन घंटे, चार घंटे का फर्क है और उसी लाइन से पूर्वा एक्सप्रेस आती है। हावड़ा से पूर्वा एक्सप्रेस वाया पटना या गया किसी साइड से आए उनके आने का टाईम बराबर है। लेकिन राजधानी की हालत यह है कि साढ़े तीन घंटा ज्यादा लेती है, टाइम भी ज्यादा दिया गया है। मेरी सबसे आखिरी प्रार्थना या सुझाव मंत्री जी को यह है कि यह एक ऐसा मंत्रालय है जिस रेल मंत्रालय के साथ मंत्रालय काम नहीं करता है बल्कि रेलवे बोर्ड काम करता है। जब तक आप रेलवे बोर्ड को समाप्त नहीं करेंगे तब तक इसमें सुधार नहीं होगा। मैं आपसे दरखास्त करता हूँ कि आप इस बारे में सोचें और रेलवे बोर्ड को खत्म करके रेल मंत्रालय बनायें। ऐसा करने पर ही इसमें सुधार हो सकता है नहीं तो इसमें आमदनी कम होगी। जहां तक सुरक्षा की बात है, इसमें देखभाल की जरूरत है, इसमें हर जगह पर कमी हो रही है। रेलवे बोर्ड न तो मंत्रालय की बात सुनता है, न मंत्री की बात सुनता है, न किसी संसद सदस्य की बात सुनता है इसलिए मैं मंत्री जी से दरखास्त करता हूँ कि रेलवे बोर्ड को समाप्त करके रेल मंत्रालय बनाया जाए जिससे कि उनकी अकाउंटेबिलिटी हो सके।

†मौलाना अबैदुल्ला खान आजमी (झारखंड): शुक्रिया सदर-ए-मोहतरम। सदर-ए-मोहतरम, रेल बजट ममता जी ने पेश किया था और समता इसे पास करवाने जा रही है। मैं श्री नीतीश कुमार जी को दुबारा रेलवे का कार्यभार सम्भालने पर अपनी कुछ बातें पेश करने से पहले मुबारकबाद भी दे देता हूँ। मैं यह उम्मीद करता हूँ कि इनकी सरबराही में रेलवे से जुड़े

† Transliteration of the speech in Persian Script is available in the Hindi version of the debate

हुए सारे काम अच्छे अंदाज से होंगे, कमजोरियों और खराबियों का खात्मा होगा। साथ ही साथ हमारे नायब वजीर रेलवे जनाब दिग्विजय सिंह साहब भी इत्तफाक से उन्हीं के सहयोगी पार्टी लेबल पर और देश के सहयोग अपने मन और बल की बुनियाद पर हमेशा सफल साबित हुए हैं। मैं दुआ करता हूँ कि ये लोग अच्छे ढंग से इस काम को करके देश के अवाम से दुआएं हासिल करेंगे। मैं दो-तीन बातें कहना चाहूंगा। एक तो यह कि पूरे मुल्क को रेलवे की जरूरत है और रेलवे के जरिए राहत की जरूरत है। देश के कुछ हिस्सों में लोग रेलवे के फेज़ से खूब मालामाल हो रहे हैं, लेकिन कुछ हिस्से देश के ऐसे हैं जिनमें रेल के जरिए फायदा उठाने की लालसा रखने वाले लोग अपनी ख्वाहिसात को पूरा नहीं कर पाते हैं। जहां तक ताल्लुक कुछ एरियों को ज्यादा से ज्यादा सहूलियत देने का है और कुछ को महरूम करने की बात है, अगर यह किसी राजनीति से प्रेरित होकर की जाती है तो यह देश में समता पैदा करने के लिए बदतरनीन मिसाल होगी और अगर देशवासियों की खिदमत के लिए पार्टी और राजनीति से ऊपर उठकर के इस काम को किया जाए तो यही देशवासियों के हित की बात कहलायेगी। मैं अपने सम्मानित कुलीग जनरल शंकर राय चौधरी साहब की बात का मुकम्मल तौर पर इत्तफाक रखता हूँ कि पूरे हिन्दुस्तान को देश की शकल में देखा जाना चाहिए, सूबे की, प्रान्त की बुनियाद पर भेदभाव का खात्मा होना चाहिए, यह अच्छी बात नहीं है। मैं सूबे और प्रान्त की बिनाह पर अपनी बात नहीं रख रहा हूँ, बल्कि जरूरत की बिनाह पर अपनी बात रेलवे मिनिस्टर के सामने रखकर इस उम्मीद के साथ कहना चाहता हूँ कि वह इस पर ध्यान देते हुए इस काम को करवा दें। आजमगढ़ रेलवे स्टेशन के बारे में हमारे भाई गांधी आजाद साहब ने भी डिमांड की है, मैं मिनिस्टर साहब की खुसूसी तवज्जो चाहूंगा कि आजमगढ़ रेलवे स्टेशन को अप ग्रेड किया जाए। मेरी दूसरी डिमांड यह है कि उसका सेकेंड प्लेट फार्म ऊंचा किया जाए, एक और ब्रिज बना दिया जाए, दो रेलवे लाइनें और डाल दी जाएं ताकि एक पर गुड्स ट्रेनें खड़ी हो सकें और एक रेलवे लाइन वाशिंग फेसेलिटी के लिए बना दी जाए। मैं यह बात आजमगढ़ के लिए इसलिए कह रहा हूँ।...(व्यवधान)...

**श्री संघ प्रिय गौतम:** हजारीबाग के लिए...(व्यवधान)...

**†मौलाना ओबेदुल्ला खान आजमी:** हजारीबाग से भी मेरा रिश्ता है, आजमगढ़ से भी मेरा रिश्ता है, कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक मेरा रिश्ता है। “हिन्दी हैं हम, वतन है हिन्दोसिता हमारा”...(व्यवधान)...

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी):** आप बोलिए।

**†मौलाना ओबेदुल्ला खान आजमी:** मुझे बोलना नहीं है, सिर्फ दो तीन बातें इस उम्मीद के साथ अर्ज करनी हैं कि आप मुझे यकीन दिला देंगे, देशवासियों को यकीन दिला देंगे कि इस पर संजीदगी से काम होगा। हावड़ा से आजमगढ़ होते हुए नई दिल्ली के लिए ट्रेन की जरूरत है। दूसरा आजमगढ़ से मुम्बई के लिए ट्रेन चाहिए। सर, आजमगढ़ की खसूसियत मैं बताना चाहता हूँ कि मुम्बई के लिए जितने टिकट आजमगढ़ से लिए जाते हैं, पूरे उत्तर प्रदेश में

---

† Transliteration of the speech in Persian Script is available in the Hindi version of the debate

कहीं से नहीं लिये जाते और मुम्बई के लिए टिकट के मामले में जितना आजमगढ़ रेलवे को पैसा देता है, कोई दूसरा प्रदेश नहीं देता। ....(व्यवधान)... इसलिए मेरी गुजारिश है कि अगर इसके लिए आप कुछ वायदा यहां कर दें तो मैं समझता हूं कि इससे एक बहुत बड़ा मैसेज जाएगा। मैं इस काम को करने की डिमांड करता हूं। दूसरी गुजारिश यह है कि जब बिहार में वाया बक्सर गाड़ी पहुंचती है तो बक्सर से बलिया तक, अगर यह लाइन भी जोड़ दी जाए तो इससे बहुत बड़ी सहूलियत आवाम को हो जाएगी। एक और बात कहकर मैं अपनी बात खत्म करना चाहूंगा कि बहुत सारी राजधानियां वाया पटना गुजरती हैं। एक राजधानी जो गोहाटी के लिए जाती है, अगर दो दिन के लिए उस राजधानी को वाया गोरखपुर चला दिया जाए तो उस इलाके के लोग भी राजधानी से आशिना होंगे और उसका फायदा उस इलाके के लोगों को भी मिलेगा। महोदय, सबसे अहम बात कहकर मैं अपनी बात खत्म करूंगा और वह बात है, इस देश के मजदूरों की, इस देश के किसानों की, इस देश की लेबर की और उन कमजोर तबकात के लोगों की जो बड़ी मुश्किल से रेल का टिकट खरीद पाते हैं और अपने बाल-बच्चों के पालन-पोषण के लिए देश के दूसरे हिस्सों में जाकर मेहनत-मजदूरी करके अपनी लाज और इज्जत बचाते हैं। वे लोग रेल की छतों पर चलते हैं। उनके कटने, जलने या मरने की बातें हमेशा आती रहती हैं और दूसरी यह कि रेलवे में जानवरों से भी बदतर सफर करने के लिए उन्हें मजबूर होना पड़ता है। यह मानवता से संबंधित मामला है, यह इंसान की जिंदगी का सवाल है इसलिए मेरी गुजारिश है कि अधिक से जनरल डिब्बे उनमें लगाए जाएं या जगहों का इंतखाब करके जनरल गाड़ियां स्पेशल तौर पर चलाई जाएं। शुक्रिया।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी):** अभी सभी राजनैतिक पार्टियों के लिए जो समय निर्धारित किया गया था, वह समाप्त हो गया है फिर भी दो तीन वक्ता बचे हैं और मैं उनसे प्रार्थना करता हूं कि वे अपनी बात बहुत संक्षेप में रख दें और जो बाकी बातें बच जाएं, वह मंत्री जी को लिखकर बता दें।

**SHRI BRAHMAKUMAR BHATT (Gujarat):** Mr. Vice-Chairman. Sir, I would be very brief and refer to only relevant points. I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to a very important problem that the people of Gujarat are facing. It was also referred to by my friend, Shri Anantray Shankar Dave. It is about the Ahmedabad Division. Three years ago, it was announced by the Railway Minister that Ahmedabad will have a Division of the Railways. I would like to submit that Ahmedabad is the *de facto* Capital of Gujarat. Officially, Gandhinagar may be the Capital, but the *de facto* Capital of Gujarat is Ahmedabad. And now, according to the latest Census, the population of Ahmedabad will be nearing 45 lakhs. It is an industrial town and still growing. Therefore, there is nothing new to be done. Actually, the site and the building - which is the R.C. Technical Institute's building -- for the Ahmedabad Division has already been handed over to the Railways. Quite a sizeable amount has

already been spent by the Railways on alterations in the building. No new staff is necessary. The existing staff of Railways in Ahmedabad can take over as the Divisional staff and the officer concerned is also there already in Ahmedabad; only his post is to be upgraded. So, the staff is there. There is no new expenditure to be incurred. If Ahmedabad is made into a Division, the longstanding demand of the people of Gujarat will be partially met.

Sir, my second suggestion is-- it has already been proposed by the Railway Board and the General Manager, Western Railway, Churchgate, Mumbai - there should be a third train between Ahmedabad and War, i.e., Mumbai, because passenger traffic between Ahmedabad and Mumbai is increasing day-by-day. It is very difficult to get a confirmed seat in the existing trains. I know that so many persons come with a note to the Railway Office for getting confirmed seats from the VIP quota. They come there with a waiting list number of 250 or 300. I am sure, a person who is wait-listed at 250 or 300 is not going to get a confirmed seat. The pressure of traffic on that line is so much that advantage is taken by private coaches. From every *taluka* town of Saurashtra, every day, a coach is going from there to Mumbai. The drivers of those private coaches drive on the highway in a dare-devil fashion. As a result, accidents are occurring frequently in which a number of people are killed. Therefore, an additional train on that line is very much required. I had a discussion with the General Manager, Western Railway, Mumbai and he told me that it was not in his hands, and I should take it up with the higher authorities. Therefore, I am bringing this issue to the kind attention of the hon. Minister. I am sure, the hon. Minister would hear me and come out from his private dialogue. Hon. Minister, I am referring to you. If you are reading something, I have no objection. But the hon. Minister may take note that this is the proposal given by the General Manager, Mumbai that there should be a third line between Ahmedabad and Mumbai. It is very necessary in view of the growing traffic and in view of the revenue which the Railways is getting. I, therefore, request the hon. Minister to consider this demand.

Sir, the Ahmedabad-Delhi Rajdhani Express is there. But it is running only three days a week. It is the demand of all the Members of Parliament from Gujarat that the Ahmedabad-Delhi Rajdhani may be run daily. If it runs daily, it will not run without passengers. The passengers are there. There is no question of your not getting passengers. There is a heavy traffic on this line. Therefore, if the Ahmedabad-Delhi Rajdhani Express is made a daily train, then the demand of all the Members of Parliament from

Gujarat will be met, and it will be very convenient for them to come over here.

Sir, one point which I would like to bring to the notice of the hon. Minister is relating to the refund of unused tickets. This is an issue which is very much relevant for the passengers, Two-and-a-half years ago, three persons came from Ahmedabad to Delhi, but the /third seat was not confirmed. So, the third person had to go home. When they came to Delhi, the concerned officer had given them in writing a form that they should recover Rs. 1,000 from the Railways within a month. Even after two months, nothing happened. So, I wrote to the Chairman, Railway Board, Even though I had written my letter on my letter-pad which was showing my name and position, he simply sent me an acknowledgement, and nothing happened. Thereafter, hon. Minister, I wrote to you a registered a/d letter. You had acknowledged my letter, but nothing was done. When Mamataji became the Minister, I met her personally. I apprised her of the position and said that her officers wanted to swallow that money. I asked her what to do. She made a long note on my letter and said that she will see to it that this was done.

Nothing was done, and she is gone now. Again, you have become the Railway Minister. Whatever I am saying is only for my satisfaction. Hon. Minister, I am very much sure that even after your coming to this Ministry the second time, it is very much possible that nothing would be done, because officers of the Railway Board are so thick-skinned that they feel, "MPs may come and go, the Government may come and go, but we are here; nobody is going to touch us." Therefore, hon. Minister, I say refund of money is a big scandal. A person who has the due right to get the refund is not getting. You may inquire into this matter as to what the position is and see what corrective action can be taken.

If a man has a ticket and the ticket is not confirmed at the railway station, if a man lands at the Delhi railway station, why don't you refund the money then and there? You don't give. That provision should be made. When the refund is to be given at a particular railway station, why should it not be given in cash then and there? That is the only solution for the refund scandal. Otherwise, whatever is going on now will go on for ever.

Thank you for giving me time to speak.

SHRI MAN MOHAN SAMAL (Orissa): Mr. Vice-Chair man, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to participate in the discussion

on the Railway Budget. While congratulating the Government for not raising the rail fare, I would like to express my displeasure with the Railway Ministry for overlooking and neglecting the interests of Orissa. I am sorry to say that the step-motherly attitude of the former Railway Minister towards Orissa deserves condemnation. I am sure, the present Railway Minister, Nitishji, will certainly right the wrong done to us. More than anybody else, Nitishji knows the problems of the people of Orissa with regard to the inadequacy of railway facilities in the State because he comes from our neighbouring State, Bihar.

My friends, Shri Khuntia and Shri Panda, have spoken in length about the problems of the State. Sir, I would like to bring to your notice that the problems of the people of Orissa are an accumulation of the last fifty years. Sir, you will be surprised to know that there are many districts of Orissa where there is not even an inch of a railway-line at present. Sir, I am sure, hon. Nitishji will agree with me that in order to develop a backward and tribal dominated State like Orissa, an overall development in the railways is required. Hence, there is a need for completing the on-going railway projects by allocating adequate funds so that the projects are completed on time. Here, I would say that merely allocating funds is not enough. Last year, about Rs.200 crores was allocated for Orissa but, unfortunately, the money could not be spent. Sir, I am very much interested in knowing the reasons as to why the funds could not be spent. Who is to be blamed for it? Certainly not the State Government. Responsibility has to be fixed on somebody. Why the amount allocated for a particular project could not be spent? Who is to be accountable for this undesirable thing? I would like the Minister to respond to this point specifically.

Sir, I would like to urge upon the hon. Minister to give priority to the completion of the following railway lines. One is, Khurda Road-Bolangir -289 kms. In reply to a Starred Question in Rajya Sabha, the hon. Minister had stated that for the Daitari-Banspani line - 155 kms - costing Rs.587.17 crores, the Budget allocation was only Rs.39.5 crores. For Lanjigarh Road-Junagarh, costing Rs. 105 crores, the Budget allocation was Rs.2 crores. For Khurda Road-Bolangir, costing Rs.700 crores, the allocated fund was Rs. 14.5 crores. For Haridaspur-Paradeep, costing Rs.301 crores, the Budget allocation was only Rs.1 crore.

Sir, my friend, Mr. Khuntia has already referred to the displeasure of the people of Orissa on the attitude of the Ministry of Railways, because

of the neglect of Orissa's interests by the former Railway Minister. There was a mass agitation followed by a Orissa *bandh*. Everybody from Orissa is disappointed by the Railway Budget. I am sure, the present Railway Minister would look into this aspect and take corrective measures.

Before I conclude, I would like to put a few demands before the hon. Minister of Railways. Firstly, I demand that the Rajadhani Express from New Delhi to Bhubaneswar should run daily. The train should run on the shortest route. It need not touch Howrah. Secondly, there should be another new train to Mumbai from Bhubaneswar on the shortest route, connecting the two cities.

Sir, I would like to urge upon the Minister to develop the East Coast Zone on a priority basis. There is already a fear in the minds of the people of Orissa about the negative attitude of the Ministry towards this zone, which is newly created. I would like the hon. Minister to reverse some of the decisions of the former Railway Minister, which were harmful to the interests of the people of Orissa.

I also demand that the headquarters of South-Eastern Railway be shifted to Bhubaneswar. Thank you.

**श्री संघ प्रिय गौतम:** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय। उत्तरांचल से मैं सांसद हूँ और उत्तरांचल के बारे में किसी ने कोई बात अभी तक नहीं कही। एक तो मेरी शिकायत यह है, तमाम रेल मंत्री जितने भी अब तक हुए हैं, अंग्रेज शिमला में रेलगाड़ी पहुंचा गया और दार्जिलिंग में पहुंच गया, घूम स्टेशन दुनिया का सब से ऊंचा पहाड़ी स्टेशन है दार्जिलिंग से पहले, वहां रेलगाड़ी पहुंचा गया लेकिन इस भारत सरकार ने न श्रीनगर में रेलगाड़ी पहुंचाई, न नैनीताल में पहुंचाई और न शिलांग में पहुंचाई। यह बड़े शर्म और हया की बात है। यह मेरी शिकायत है। मेरे तीन सुझाव हैं। नम्बर एक, रेलवे ट्रैक के सहारे सारे देश में जितनी भी रलवे की जमीन है और जहां पर पेड़ नहीं हैं, जहां पर अतिक्रमण का भय है, यह सब जमीनें निकट के किसानों को शर्त लगा कर के ज्यादा मियाद के पट्टे पर खेती और पेड़ उगाने के लिए दे दी जाएं और जब तक पेड़ फलदार और बड़े न हो जाएं तब तक उसके पास रहें। दूसरा सुझाव यह है कि बड़े बड़े रेलवे स्टेशनों पर कई पुरानी रेल लाइनें बिछी हुई हैं। वह आज कल इस्तेमाल में कम हैं। उस पर कूड़े के ढेर लग गये हैं। उनकी सफाई करनी चाहिए, आगे चल कर के यह उपयोग में आ सकती हैं। यह मैंने अनेक स्टेशनों पर देखा है। नम्बर तीन, कई स्टेशन ऐसे हैं जहां रेलवे लाइन के बीच में मन्दिर और मस्जिद बने हुए हैं। रेलगाड़ी आती है, जाती है और पूजा और नमाज़ के लिए भीड़ जाती है। इससे खतरा भी होता है, व्यवधान भी पैदा होता है। यह वहां से हटा कर के प्लेटफार्म पर बना दिए जाएं। यह तीसरा मेरा सुझाव है। मान्यवर, मेरी केवल एक मांग है। मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूँ। उत्तरांचल राज्य नया बना। राजधानी देहरादून, नैनीताल हाई कोर्ट के मुख्यालय के लिए कोई भी रेलगाड़ी इनको मिलाने वाली नहीं है। रेलवे लाइन देहरादून से काठगोदाम तक है ।

## [उपसभापति महोदया पीठासीन हुईं]

माननीय उपसभापति महोदया, मैं आधे मिनट में समाप्त कर रहा हूँ। रेल मंत्री जी ने मेरी मांग को अधूरा स्वीकार कर लिया था। देहरादून से मुरादाबाद तक देहरादून वाराणसी एक्सप्रेस में दो कोच, एक श्री टायर सेकेंड स्लीपर और एक टू टायर ए.सी. स्लीपर, दो कोच वहां से और मुरादाबाद से हल्द्वानी काठगोदाम तक रानीखेत एक्सप्रेस में चलवा दिए। उस समय कहा गया कुछ परेशानी देहरादून प्लेटफार्म की है। मेरी प्रार्थना यह है कि एक नया राज्य बना है और दोनों बहुत महत्वपूर्ण स्थान हैं, टयूरिज्म के हिसाब से महत्वपूर्ण हैं, इस लिए एक रेलगाड़ी देहरादून से लेकर के काठगोदाम तक चाहे सात-आठ डिब्बों की ही क्यों न हो, चला दी जाए जिसमें एक स्लीपर श्री टायर, और एक ए.सी. स्लीपर और पांच छः आर्डिनेरी बोगीज हों, आपकी बड़ी कृपा होगी।

**उपसभापति:** ठीक है। अभी एक एक मिनट बोलना है। गुफरान जाहिदी साहब।

**श्री खान गुफरान जाहिदी (उत्तर प्रदेश):** एक मिनट।

**उपसभापति:** अच्छा दो मिनट। जितनी रेलगाड़ी आप फास्ट चलाना चाहते हैं, उतनी जल्दी बोल दीजिये। आप गाड़ी स्लो चलाना चाहते हैं या फास्ट ?

**श्री खान गुफरान जाहिदी :** मोहतरमा, मैं आपके माध्यम से दो एक बातें मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ और वह यह कि फाइनेंसज का जो क्रंच बताया गया है। मैं चाहूंगा कि कुछ अटेंशन से दो मिनट सुन लें।

**उपसभापति:** सुन लीजिए। संघ प्रिय जी अभी आपने भाषण में अपना जो विषय था वह रख लिया। अब आप बाद में लाबी कर लीजिएगा। उनका विषय भी हो जाने दीजिए। फिर वे भी लाबी कर लेंगे। I am sure he is going to come and sit between two Ministers.

**श्री खान गुफरान जाहिदी :** मेरा कहना यह है कि जो रेलवे को फाइनेंसज का प्राब्लम बना हुआ है इसमें बड़े बड़े शहरों से जो रेलवे लाइनें हटायी गयी हैं और वहां ट्रक्स चलने लगे हैं और कारखाने जो हैं उनकी जमीनें पड़ी हुई हैं, वहां पर उन जमीनों की कीमतें करोड़ों रुपयों में हैं। उन पर आज तक कोई विचार नहीं किया गया और वहां पर गलत तौर पर कालोनियां ऐसी डेवलप हो रही हैं जो अनप्लान्ड हैं और बहुत ही खराब चीज हो रही है। यह मैं अपनी तरफ से एक सुझाव रख रहा हूँ।

दूसरा रेलवे बांड्स निकले थे। एक मरतबा रेलवे बजट के साथ साथ इस फाइनेंशियल मैनेजमेंट के सिलसिले में आया। कौन सी चीज हुई है कि सारे म्यूचुअल बांड्स तो बहुत चल रहे हैं और रेलवे का म्यूचुअल बांड आज तक कामयाब नहीं हुआ है। इसकी क्या वजह है और इसकी चेकिंग करनी जरूरी है।

तीसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि लखनऊ से चलने वाली ट्रेनें जो राजधानी की हैं वे सब लेट होती हैं। उसकी एक वजह यह है कि जितनी आपकी ट्रेनें चल रही हैं उनके लिए प्लेटफार्म अवेलेबल नहीं होता है। गाड़ियां आधा आधा घंटा क्रॉसिंग पर रुक जाती हैं। हालांकि दो प्लेटफार्म आपके पास पुराने मौजूद हैं, उनको भी अगर सेट कर लें तो यह काम तेजी के साथ हो सकता है।

चौथी बात यह है कि फतेहपुर एक बीच का इलाका है। फतेहपुर से कानपुर आप ट्रेन चला रहे हैं और राजधानी से वह नहीं जुड़ रही हैं। अगर आप उसको आगे बढ़ा दें — मैं नयी ट्रेन नहीं मांग रहा हूँ- उसको आगे बढ़ाकर लखनऊ कर दें तो भी काम चल जाएगा। आपकी मालगाड़ियों की जो तादाद चल रही है उसकी वजह से भी होता है जैसे आपने गुवाहाटी से चलायी हुई है। उसको अगर राजधानी न कहकर राजधानी पैसेंजर कह दें तो वह बहुत अच्छा है क्योंकि वह 8-9 घंटे में लखनऊ से यहां आती है जबकि शताब्दी 6 घंटे में कवर करती हैं वाया कानपुर। तो यह एक ऐसी बात है जिसकी तरफ आपकी तवज्जह की जरूरत है।

एक बात और कहकर अपनी बात खत्म करूंगा, पिछली बार भी मैंने कहा था और वादा भी किया गया था रेलवे मंत्री की तरफ से कि हमारी बड़ी गाड़ियों में पैसेंजर को जगह नहीं मिलती। आपने फौरन कहा कि तुरंत पैसे देकर, कुछ 50 रुपए बढ़ाकर आप अपना टिकट ले लीजिए। लेकिन सेकेंड क्लास के डिब्बों की कमी की वजह से मैंने पैसेंजर को स्टेशन पर रोते देखा है- आपको भी यह अनुभव हुआ होगा- जो वक्त से अपने पिता की लाश पर नहीं पहुंच पाते हैं। यह ऐसा है कि अब आपको सेकेंड क्लास के जनरल डिब्बे बढ़ाने जरूरी हैं। मैं इस तरफ आपकी खूसूसी तवज्जह चाहता हूँ।

मैं एक शेर कहकर रेल बजट पर बात खत्म करना चाहता हूँ:

“कोई तेरी तरह तुझ से यूँ ही झूठे वादे करता,

तुम ही मुनसफ़ी से कह दो तुम्हें ऐतबार होता।

**उपसभापति:** इस पर एक दूसरा शेर है”

“तेरे वादे पे जिए हम तू यह जान छूठ जाना

कि खुशी से मर न जाते अगर ऐतबार होता।”

तो यह जो यहां भाषण हो रहे हैं, घंटो घंटो, यह सबको मालूम है कि आप कुछ तो करने वाले हैं नहीं। अगर यकीन होता तो इस वक्त सब यहां बेहोश हो जाते, मरते नहीं।

**श्री अनन्तराय देवशंकर दवे:** महोदया, एक सुझाव तो ऐसा है कि जितनी ट्रेनें मांगी गयी हैं, हम सब लोगों ने मांगी हैं, शायद जवाब देने के समय एक ठेले भर के खिलौनों की ट्रेनें ले आएँ मंत्री जी। शायद हम लोग नहीं खेलें, हमारे बच्चे तो खेलें।

**श्री खान गुफरान ज़ाहिदी:** महोदया, उत्तर प्रदेश ऐसी एक जगह है, मैंने जिक्र नहीं किया कि वहां एक भी नयी ट्रेन नहीं दी गयी है। मैंने कोई ऐतराज नहीं किया।

**उपसभापति:** मुझे यह कहना है कि काफी लोगों ने यहां रेल के सिलसिले में भाषण किया। अभी मैंने कल यहां जितने सुने और उसके बाद अपने कमरे में सुने, फिर मैं यहां अब देख रही हूँ, मुझे नहीं लगता है कि महाराष्ट्र की तरफ से किसी ने यहां पैरवी की हो...(व्यवधान)... किसने की थी? चव्हाण साहब ने की थी। मगर चव्हाण साहब ने जो की होगी वे जहां के रहने वाले हैं...(व्यवधान)... एस.बी. चव्हाण साहब ने जरूर नान्देड़ के बारे में बोला होगा। मगर किसी ने मुम्बई के बारे में नहीं बोला होगा।

**रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिग्विजय सिंह):** प्रधान साहब बोले थे।

**उपसभापति:** बोले थे । I am very happy कि किसी ने बोला। मुम्बई के जो हमारे लाखों लोग, मिलियन्स आफ पीपुल जो मुम्बई शहर में हैं...(व्यवधान)...

**श्री दिग्विजय सिंह:** मिलियन्स नहीं आधे रेल के कम्प्यूटर्स तो वहीं से हैं।

**उपसभापति:** वहीं चलते हैं और आपको भाड़ा भी उधर ही से मिलता है । I am sorry to have used this word, यह मुम्बइया लैंग्वेज है। आपको किराया भी वहीं से मिलता है।

**श्री दिग्विजय सिंह:** किराया नहीं मिलता, चढ़ते ज्यादा हैं।

**उपसभापति:** नहीं, किराया भी मिलता है। वहां की जो मुख्य समस्या है, जिसके बारे में पता नहीं शायद किसी ने कहा है या नहीं, मैं आपसे कोई रेल नहीं मांग रही हूं, मैं आपसे कोई कोरीडोर नहीं मांग रही हूं, मैं आपसे सिर्फ यह मांग रही हूं कि आप वहां जो आपकी फोर्सेज हैं, उनका इंतजाम रखिए, क्योंकि बहुत सी लड़कियां जो बिल्कुल खड़े हो कर सफर करती हैं, ट्रेन के दरवाजे खुले रहते हैं तो सड़क से लोग पत्थर मारते हैं। एक लड़की की तो आंख फूट गई। इस चीज के लिए आपको बहुत गौर करना पड़ेगा। इसके लिए चाहे आप स्टेट गवर्नमेंट से बात करके करें या किसी और तरह से करें। जब स्लम से वहां ट्रेन गुजरती है तो ऐसे ही खाली बदमाशी में वे लोग पत्थर मारते हैं। कितनी लड़कियां जख्मी हुई हैं और एक का तो पूरा केस टी.वी. पर आया है, जिसकी कि आंख फूट गई थी, and she lost it for ever. So, you must strengthen the protection forces throughout the railway line, and you will have to take the help of the State Governments in this. I would like you to come to Bombay whenever you are free and I would like to take up this issue with the Chief Minister, because this is a very, very serious matter. This is a matter which you should take very seriously अब वे पैसे देते हैं या नहीं देते हैं, यह तो आपकी जिम्मेदारी है और आपको देखना है। अब आपको क्या कहना है, मुझे लगता है उड़ीसा तो हो गया होगा।

SHRI ANANTA SETHI (Orissa) : Madam, I want to speak for only two minutes. ...*(Interruptions)*... I will speak for only two minutes, Madam, ...*(Interruptions)*... Madam Deputy Chairman. I am grateful that you have allowed me to speak a few words. I will be confining myself to ...*(Interruptions)*...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Just one minute. I think, the Minister will miss his vote in the Lok Sabha, because all the Members have put so many questions to him. You speak for one minute, and then the Minister will reply.

SHRI ANANTA SETHI : Okay; Madam.

Madam, I want to confine myself only to the injustice that has been done to my State of Orissa. Other hon. Members from Orissa have already spoken as to what injustice has been done to Orissa. Madam, to make the

Government aware of the sentiments of the people of Orissa, before the presentation of the Railway Budget, the Congress Party in Orissa had given a call for a total Railway *Bandh* in the State of Orissa, It was a complete *Bandh*. It got spontaneous support from all the people of Orissa. Madam, the Congress Party in Orissa had given a call for *Bandh* in the State so that the call of injustice that has been raised by the people of Orissa could reach the ears of the Railway Minister. But, unfortunately, that could not happen. Even after that, the Railway Board and the Railway Minister did not become aware of the sentiments of the people of Orissa. The authorities did not realise how the people of Orissa have suffered, how injustice has been done to the railway projects in Orissa in respect of allocation of funds for railways in the State and in respect of completion of railway projects. The projects are taking a very long time for completion. For projects for which Rs. 500 crores are required, an allotment of just Rs. 1 crore or Rs. 2 crores is being made. As a result, the projects have been neglected for the last so many years. If the sanctions are issued like this, how will these projects be completed? ...(*Time Bell ring*)... There are so many projects like this. All these projects are economically viable. For example, the Jakhapura-Banspani project is an economically viable project; it is in a mineral belt. Another project, namely, Rupsal-Bangirpusi which is connecting Jharkhand and Khurda-Bolangir did not materialise. ...(*Interruptions*)...

उपसभापति: अब आप बाकी लिख कर दे दीजिए। ...(*Interruptions*)...

SHRI ANANTA SETHI: Then we have also demanded a Zone for the East Coast. It has been completely neglected, to which the then Railway Minister had not given any thought. Due to this, Madam, we had then given a call for a Orissa *Bandh*, which was a total success. Madam, now, when the new Railway Minister has taken up the charge, I would like to request him that whatever injustice has been done to the people of Orissa so far, should be corrected. ...(*Interruptions*)... Unless authorities ...(*Interruptions*)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Will you please keep quiet?

SHRI ANANTA SETHI: Madam, I would like to know from the Minister as to how the people of Orissa can express their sentiments. The people who are ruling the Government and who are making allocations for the Railways should realise that injustice has been done to the State of Orissa. Should we adopt the path of violence? It is their right to express their sentiments. Madam, whatever we had to show, whatever we had to bring to the notice of the Railway Minister, we have already done it in a

democratic way. This is a unanimous Resolution of the Assembly also. The State Assembly has also requested that the injustice that has been done to the State of Orissa should be corrected. ...*(Interruptions)*... The Congress Party in Orissa has again and again given a call to this effect, ...*(Interruptions)*... Thank you, Madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You should give the Railway Minister at least 15 minutes to answer about the millions of kilometres of railway line. Please go ahead. Mr. Minister.

**श्री नीतीश कुमार:** मैडम, मैं सब से पहले उन तमाम माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने इस चर्चा में भाग लिया। मैडम, मैं विशेष रूप से आप को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आप ने मुंबई की एक खास समस्या का भी जिक्र किया। मैडम, यूँ तो कल से आज तक जितने माननीय सदस्यों ने अपनी बातें रखी हैं, उन में से अगर सब लोगों की एक एक बात के बारे में मैं कहना शुरू करूँ तो उस में काफी वक्त लगेगा। हालांकि जो कुछ भी उन्होंने समस्याएं रखीं और उस में रेलवे की क्या रिस्पांसिबिलिटी है, उस की भी तैयारी हमारी है, लेकिन अब वह सब कहना समय को ध्यान में रखते हुए संभव नहीं होगा। इसलिए मैं मोटे तौर पर कुछ बातों को यहां रखना चाहूंगा और जिन खास बिंदुओं को माननीय सदस्यों ने उठाया है, उन की हर बात के प्रति लिखित रिस्पांस जरूर भेजूंगा ताकि उन को मालूम हो सके कि जो कुछ भी उन्होंने कहा उस के बारे में हम क्या सोचते हैं वैसे काफी लोगों की बातों के बारे में हमारे पास रिस्पांस है। लेकिन समय की कमी को ध्यान में रखते हुए मैं कुछ बिंदुओं पर ही अपनी बात रखना चाहता हूँ। मैडम, एक सवाल जो बार-बार सदन में उठा है, वह एक कंसर्न है लोगों का सेफ्टी को लेकर। मेरी समझ में रेलवे में और चीजे इंतजार कर सकती हैं, लेकिन सेफ्टी इंतजार नहीं कर सकती। बाकी सब चीजों को कुछ समय के लिए रोका जा सकता है, चाहे वह प्रोजेक्ट्स हों या और कोई चीज हो, लेकिन सेफ्टी का जहां तक सवाल है, इस काम को नहीं रोका जा सकता है क्योंकि लोग रेलकर्मियों के ऊपर विश्वास कर के ही रेल में सोते हैं और चाहे जिस कारण से भी दुर्घटना होती है, वह बहुत ही दुखद है। यह नहीं होना चाहिए। मैडम, जिस दिन हम जीरो एक्सीडेंट लेवल को प्राप्त कर जाएंगे, वह आदर्श स्थिति होगी, लेकिन हमारा पूरे-का-पूरा ध्यान होना चाहिए ताकि हम दुर्घटनाओं को कम-से-कम करें। मैडम, खासकर जो दुर्घटनाएं होती हैं, उन के बारे में हर किसी को मालूम है। कुछ खास क्षेत्र हैं जिन को लेकर कुछ मानवीय भूल हैं, कुछ मैनेजमेंट फेलुअर है, कुछ रोलिंग स्टाक से गड़बड़ी हो सकती है, ट्रैक की स्थिति खराब हो सकती है या सिग्नल सिस्टम की गड़बड़ी हो सकती है। अगर इन सब को मिलाकर देखें तो कहीं सिस्टम फेलुअर है, कहीं मैनेजमेंट फेलुअर है, जो कुछ मेटिरियल इस्तेमाल होता है उस का फेलुअर भी हो सकता है और कहीं टैक्नॉलोजी का कसूर हो सकता है। इन सारी खामियों को दूर किया जाना चाहिए।

मैडम, एक बहुत बड़ी दुर्घटना हुई थी और उस की नैतिक जिम्मेदारी हम ने अपने ऊपर ली थी। गैसल दुर्घटना के बाद मैं 9 घंटे वहां रुका था और वहां रेलवे अधिकारियों के साथ चर्चा की थी। वहां की सारी परिस्थिति को देखकर मैं इस नतीजे पर पहुंचा था कि दुर्घटना के लिए हमारी जिम्मेदारी है। अगर रेलवेकर्मियों की कोई जवाबदेही है तो उस की जिम्मेदारी हमारी बनती है, लेकिन उस पर एक सिलसिला शुरू हुआ था कि इस में कोई और बात हो सकती है,

कोई षडयंत्र हो सकता है। तब उस बारे में एक जूडिशियल कमीशन अपॉइंट हुआ था और जब उस की रिपोर्ट आई तो मुझे प्रसन्नता हुई यह जानकर कि जुडिशियल कमीशन ने जो फाइंडिंग्स दी हैं, वे कमोबेश वही हैं जो मैं ने उतनी देर वहां रहकर महसूस किया था। वही बात उन्होंने कही है। वह पूरे-का-पूरा मैनेजमेंट फेलुअर था, सिस्टम फेलुअर था। इसलिए जब मुझे दूसरी बार रेल मंत्रालय का कार्यभार दिया गया तो मैं ने सब से पहले गैसल एक्सीडेंट पर आई रिपोर्ट का अध्ययन किया। मैडम, रेलवे बोर्ड रेलवे बोर्ड ने तत्काल उस का अध्ययन कर उस पर जो कुछ कार्यवाही की जा सकती है, वह की। उस के बाद सरकार के स्तर पर उस में जो दो सुधार संभव थे, उन पर काम किया गया। एक तो जवाबदेही सुनिश्चित होनी चाहिए, स्पॉट पर जवाबदेही सुनिश्चित होनी चाहिए। मैडम, प्राइमरी रिस्पांसबिलिटी होती है, सैकंडरी रिस्पांसबिलिटी होती है और कुछ लोगों को ब्लैमवर्दी कैटेगरी में रखा जाता है। इस के बाद सिस्टम को इम्प्रूव करने के लिए वहां क्या किया जाए यह भी विचार किया जाता है। जो एन.एफ. रेलवे है, उस सिस्टम में एक तरह से हास होता गया और इस हास के लिए संभव है कि फील्ड में स्पॉट पर जो आदमी हो, वह जवाबदेह न हो लेकिन एक लम्बे काल से चली आ रही उपेक्षा का वह परिणाम था। हमने सोचा कि इस बारे में भी कुछ किया जाना चाहिए और इसलिए दो तरह के कदम उठाए गए। एक तरफ कठोर कार्रवाई होनी चाहिए और मैनेजमेंट में ऊपरी स्तर तक भी, सरकार ने फैसला लिया कि इसकी जवाबदेही आनी चाहिए और रेलवे बोर्ड को हमने कहा है कि वह इस मामले को क्रिटिकली एग्जामिन करे और जिस स्तर तक हो, इस पर पर्याप्त कार्रवाई होनी चाहिए। जस्टिस रे कमेटी ने कुछ जवाबदेही सुनिश्चित की है, उस पर तो तत्काल कार्रवाई होनी चाहिए और चूंकि यह मैनेजमेंट फेल्योर था, तो उसके ऊपर भी जाना चाहिए और रेलवे बोर्ड को क्रिटिकली इसको एग्जामिन करना चाहिए और इसके बारे में पर्याप्त कार्रवाई की जानी चाहिए। एन.एफ. रेलवे को उपेक्षित छोड़ दिया गया था, इसलिए हमने चाहा कि एन.एफ. रेलवे में लोग जाएं और अपना टेन्थोर पूरा करें। पहले जो भी एन.एफ. रेलवे में जाता था तो आम तौर पर मान लिया जाता था कि वह दंड की पोस्टिंग है, उसे पनिशमेंट की पोस्टिंग माना जाता था। इसके बाद हम लोगों ने यह निर्णय लिया है कि एन.एफ. रेलवे की पोस्टिंग पनिशमेंट की पोस्टिंग नहीं होगी, वह प्राइस पोस्टिंग होगी। जो भी वहां काम करेगा, तीन साल पूरा करने के बाद उसको एक च्वाइस पोस्टिंग दी जाएगी। लोग विदेश जाते हैं, दिल्ली या आसपास के जो अधिकारी हैं वे ज्यादा चले जाते हैं, एन.एफ. रेलवे छूट जाता है, हमने निर्णय लिया है कि जो विदेश जाते हैं ट्रेनिंग के लिए उसमें एक्सपोजर होता है, बहुत कुछ जानने का मौका मिलता है, तो किसी भी काम के लिए रेलवे अधिकारियों की विदेश यात्रा होगी तो उसमें एन.एफ. रेलवे का एक न एक अधिकारी, जिस लैवल पर भी वह टीम जाएगी, जरूर मौजूद रहेगा। कर्मचारी के स्तर पर भी हमने कहा है कि यूनिजन फेडरेशन के साथ बात करिए और खासकर के जो एन.एफ. रेलवे में बहुत ही कठिन परिस्थितियों में लोग काम करते हैं, उनकी कठिनाई को ध्यान में रखते हुए उनको इंसेंटिव दिया जाए, चाहे वे अधिकारी हों, कर्मचारी हों, सबको इंसेंटिव दिया जाए। उनको किस रूप में इंसेंटिव दिया जा सकता है, एक-आध दिन का ज्यादा बोनस करके दिया जा सकता है या और किस तरह से किया गया है — एक तरफ कार्रवाई और दूसरी तरफ इंसेंटिव और लोगों को प्रेरित किया जाए, जो बेस्ट आफिसर हमारे रेलवे सिस्टम में हैं उनको एन.एफ. रेलवे में भेजा जाए क्योंकि यह हमारे लिए एक चुनौती है। इस देश में कोई ऐसा काम नहीं है जिसको हम अगर चुनौती के रूप में स्वीकार करें तो उसको पूरा नहीं कर सकते। इसलिए हमने कुछ फैसले लिए कि सेप्टी से संबंधित जो भी

काम हों, उनको सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाए और इसके लिए जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में एक कमेटी बनी थी। हमारे समय में उस कमेटी ने काम करना शुरू किया था, उनकी रिपोर्ट आ गई। उन्होंने एक रिपोर्ट भेजी, फिर फाइनल रिपोर्ट भेजी, उस पर पूरे तौर पर कार्रवाई हो रही है और अंतिम तौर पर उस पर जो कुछ भी किया जाना है, उसको किया जाएगा। अब उन्होंने कहा है कि सेफ्टी के लिए जो भी हमारा रिन्युअल ड्यू है, जो नवीनीकरण होना चाहिए हर क्षेत्र में, उसके लिए अतिरिक्त धन की आवश्यकता होगी। मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ। रेल बजट में भी उसका उल्लेख है। हम लोगों का प्रयत्न होगा और हमें सदन का भी इसमें सहयोग चाहिए क्योंकि सारे लोगों की एक भावना है और सबका एक विचार है कि रेलवे सेफ्टी बहुत इम्पोर्टेंट चीज है, बहुत ही महत्व की चीज है इसलिए इसके लिए अलग से भी धनराशि की व्यवस्था होनी चाहिए। जो हमारे लिमिटेड रिसोर्सिज़ हैं, उसमें जो कुछ भी संभव है उसको किया जाना चाहिए।

एक सवाल आता है सिक्युरिटी का। अब सिक्युरिटी का एक मामला है, ट्रेन में रॉबरी होती है या आपने जिसका उल्लेख किया कि चलती ट्रेन पर कोई बाहर से रोड़े फेंक दे, उससे किसी की आंख चली जाती है। मुम्बई में ये घटनाएं घटती हैं और मुम्बई की यह घटना की कई बार समाचार पत्रों के जरिए भी उजागर होती है। हमारा मानना है कि कोई भी रेल में यात्रा करता है तो उसकी यात्रा सुखद होनी चाहिए और इस तरह से तो कम से कम नहीं होनी चाहिए कि वह अपना अंग प्रत्यंग गंवा बैठे। उसके लिए सिक्युरिटी एक ऐसा विषय है जिसमें हमेशा एक विवाद रहा है, उसका हल नहीं निकल पाया। आर.पी.एफ. का क्या होगा, जी.आर.पी. का क्या होगा? जी.आर.पी. की अपनी जवाबदेही है। रेल चलती है, रेल हम चलाते हैं लेकिन स्टेट गवर्नमेंट की जवाबदेही लॉ एंड आर्डर की है। कितनी बार मीटिंगें हुई हैं, इसका कोई हल नहीं निकल पाया। लेकिन हम चाहेंगे कि इसको एक अंतिम रूप दिया जाए। आर.पी.एफ. एक्ट में अमेंडमेंट करके भी अगर आर.पी.एफ. की ताकत को बढ़ाना जरूरी हो तो हम सदन से जरूर दरखास्त करेंगे कि इस तरह की ताकत उनको मिलनी चाहिए ताकि ज्यादा से ज्यादा सुरक्षा प्रदान करने के कार्य में भी वे आएँ। लगभग 70,000 का यह फोर्स है, लेकिन उनको किसी इन्वेस्टिगेशन का अधिकार बहुत मामूली चीजों में है। आर.पी.यू.पी. एक्ट में थोड़ा सा उनको प्रोविजन है कि जहां रिकवरी हो जाती है, वहीं पर वे इन्वेस्टिगेशन करते हैं बाकी चीजों में उनको इन्वेस्टिगेशन का अधिकार नहीं है। चूंकि यह राज्य का विषय हो जाता है और तब वह अधिकार GRP को मिलता है। बाकी मामलों में तो वे मुकदमे भी दर्ज नहीं कर पाते हैं। इसलिए यह ऐसा विषय है जिसको लेकर राज्य सरकारों के साथ विचार-विमर्श जारी है। इस बारे में एक कमेटी भी बनाई गई थी। उसमें कुछ बातें सामने आईं लेकिन फिर कई राज्यों ने उसमें नोट आफ डिस्सैंट दे दिया। अब हम इसको अंतिम रूप प्रदान करने की चेष्टा कर रहे हैं और हम चाहेंगे कि इस काम में हमें संसद का पूरा सहयोग मिले। हम केन्द्र और राज्यों के बीच विवाद के तौर पर इस विषय को नहीं लाना चाहते हैं। महोदया, जो भी यात्रा करता है, वह यह समझता है कि हम रेल से यात्रा कर रहे हैं और अगर उसको तकलीफ होती है तो रेल चलाने वालों से तकलीफ होती है। अब चूंकि यह विषय बार-बार सामने आ रहा है, इसलिए इसमें स्पष्टता आ जानी चाहिए और हम इसमें जरूर पहल करेंगे।

उपसभापति महोदया, एक दूसरा विषय जिस पर बहुत विवाद हो रहा है वह है प्रोजेक्ट्स के बारे में। सभी माननीय सदस्य यहां इस बात को रखते हैं कि हमारा 500 करोड़ रुपए का प्रोजेक्ट है और इसके लिए केवल 5 करोड़ रुपए का एलॉटमेंट किया गया है, इस तरह की बहुत सी शिकायतें हमारे सामने आईं हैं। मैं आपको स्मरण कराना चाहता हूँ कि 1998 में मैंने

**5.00 P.M.**

रेलवे की स्थिति पर एक स्टेटस पेपर संसद में रखा था और जितने प्रोजेक्ट्स हमारे हाथ में थे, उनका स्टेटस बताते हुए हमने एक व्हाईट पेपर संसद में रखा था। हमारा विचार है कि हम फिर से एक स्टेटस पेपर और व्हाईट पेपर जारी करें ताकि आपको रेलवे की आंतरिक स्थिति का आभास हो जाए। अगर हम नयी रेल परियोजनाओं को ले लें, गेज कन्वर्जन को ले लें, डबलिंग को ले लें, इलेक्ट्रिफिकेशन को ले लें तो इन सब कामों को पूरा करने के लिए हमें 35,000 करोड़ रुपए से 40,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी और इतना धन हमारे पास नहीं है। इसलिए काफी सोच-विचार करके हमने यह तय किया था कि इनको प्रायोरिटीवाइज पूरा किया जाए। कुछ प्रोजेक्ट्स ऐसे होते हैं जिनको जल्दी पूरा किया जाना चाहिए, कुछ प्रोजेक्ट्स ऐसे होते हैं जो 3-4 साल में पूरे हो सकते हैं और बाकी जो प्रोजेक्ट्स होते हैं जो सामाजिक दृष्टिकोण से पूरे करने जरूरी होते हैं, जो पिछड़े इलाकों के विकास के दृष्टिकोण से पूरे करने जरूरी होते हैं, उनके बारे में एक बैलेंस मेंटेन किया जाना चाहिए, उनमें एक रीजनल बैलेंस होना चाहिए। आम तौर पर सभी माननीय सदस्यों की यही धारणा है कि इनमें रीजनल बैलेंस मेंटेन किया जाना चाहिए। मैं आपको इस बारे में आश्वस्त करना चाहता हूँ। मैं किसी राज्य विशेष का नाम तो नहीं ले रहा हूँ कि हमारे उड़ीसा के साथी ने ऐसा कहा या महाराष्ट्र के साथियों ने ऐसा कहा या मध्य प्रदेश के साथियों ने ऐसा कहा, सभी लोगों ने अपने-अपने ढंग से इस बात को रखा है। हमारा यह जो बजट है, हम आपसे आग्रह करेंगे कि आप इस बारे में अपना-अपना पक्ष रखें लेकिन हम आपको आश्वस्त करना चाहेंगे कि हम इस क्षेत्रिय असमानता को दूर करने की कोशिश करेंगे और इस बारे में आपको जो शिकायतें आई हैं, हम अवश्य उनकी ओर ध्यान देंगे। इस बारे में जो कुछ भी किया जा सकता है, वह हम अवश्य करेंगे।

महोदया, रेलवे के पास बहुत सी जमीन पड़ी हुई है, कुछ जमीन तो भविष्य में डेवलपमेंट के लिए हमारे पास है लेकिन उस पर ऐनक्रोचमेंट हो रहा है, उसका सही इस्तेमाल नहीं हो रहा है। उसका सही इस्तेमाल होना चाहिए। स्टैंडिंग कमेटी ने भी इस विषय पर विचार किया है और इस संबंध में कुछ सुझाव दिए हैं। मैं चाहूंगा कि रेलवे के पास जो भी जमीन है उसके मैनेजमेंट के संबंध में एक अलग एथॉरिटी बन जाए ताकि उसके माध्यम से हम उसका मैनेजमेंट ठीक ढंग से कर सकें और वह अतिरिक्त आय का साधन भी बन सके। स्टैंडिंग कमेटी ने भी इस तरह का सुझाव दिया है। इस प्रकार से उस जमीन का जो भी इस्तेमाल होगा, उस इस्तेमाल में धांधली या भ्रष्टाचार की गुंजाइश भी कम होगी।

महोदया, अन्य स्रोतों से भी हम रेलवे की आमदनी बढ़ाना चाहते हैं। एक प्रस्ताव यह था कि हम ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क रखेंगे और उसके जरिए हमको कुछ आमदनी होगी। रेल टेल कारपोरेशन का काम हम आगे बढ़ाना चाहते हैं ताकि उससे भी कुछ आमदनी हो जाए। अब कितनी आमदनी होगी, यह तो भविष्य में ही पता चलेगा लेकिन हमारा इरादा है कि इससे हमें अधिक से अधिक आमदनी हो जाए। उसके कंसलटेंट ने भी अपनी रिपोर्ट दे दी है। एक बोर्ड भी हमने बना दिया है, उसके कुछ मुद्दे हैं जिन पर सरकार को निर्णय लेना है। हम इसे कैबिनेट में ले गए हैं और यह ग्रुप ऑफ मिनिस्टर्स के सामने विचारधीन है। हमारा यह प्रयत्न होगा कि जल्दी से जल्दी ग्रुप ऑफ मिनिस्टर्स का इस संबंध में निर्णय हो जाए और इसके चलते उस स्रोत से भी हमारी कुछ आमदनी बढ़े। जिसको हम नॉन ट्रेडिशनल सोर्सज कहते हैं। हर तरह से हमारा प्रयत्न होगा कि हमारे एक्सपेंडिचर में कमी आए। इधर-उधर कहीं भी जो बचत हो सकती

है वह बचत की जाए और खर्च में कटौती लाई जाए और दूसरी तरफ हमारा प्रयत्न होगा कि अधिक से अधिक हमारी आमदनी बढ़े। लेकिन रेलवे की एक जो मूल समस्या है वह पंचम वेतन आयोग के बाद जो वेतन में वृद्धि हुई है और पेंशन में बढ़ोत्तरी हुई है उसको लेकर के जो परिस्थिति पैदा हुई है उसके चलते एक असंतुलन पैदा हुआ है। तो एक तो वह भी कारण है और दूसरे और कुछ भी रेलवे में सुधार के लिए उपाय किए जा सकते हैं। अब एक-एक विषय पर चर्चा करना सम्भव नहीं होगा क्योंकि समय भी पूरा होने जा रहा है लेकिन हम इतना जरूर कहेंगे कि चाहे वह मेट्रो प्रोजेक्ट हो, मुम्बई रेल विकास कारपोरेशन हो, कोलकाता का मेट्रो हो या और भी चाहे आंध्र प्रदेश सरकार के साथ जो समझौता हुआ या कर्नाटक में जो बात चली है या और दूसरे राज्यों के साथ भी या फिर महाराष्ट्र से भी या मराठवाड़ा रीजन में भी एक बात आई है तो इस प्रकार कैसे रेलवे प्रोजेक्ट को राज्य सरकार के सहयोग के साथ कि मैकेनिज्म से आगे बढ़ाया जाए या फिर प्राइवेट सैक्टर के पार्टिसिपेशन के साथ कौन सा मॉडल ज्यादा से ज्यादा अच्छा होगा। हमारे पास प्राइवेट सैक्टर पार्टिसिपेशन के लिए कुछ प्राइवेट पोर्ट्स के उन्होंने प्रस्ताव रखे हैं, कुछ समझौते हुए हैं और उसमें काम चल रहा है। तो इस तरह से अलग-अलग तरीके से प्राइवेट सैक्टर का पार्टिसिपेशन हो रहा है। रेल परियोजनाओं में पैसा नहीं आ रहा है, बॉन्ड स्कीम में लोग पैसा नहीं लगा रहे हैं। चूंकि उनकी सड़कें ऐसी हैं जो प्राइवेट सैक्टर में है उसको वह सूट नहीं करती हैं तो हम लोग उसमें भी प्रयत्न कर रहे हैं कि अधिक से अधिक लोग बॉन्ड स्कीम की तरफ आकर्षित हों। इस प्रकार से प्राइवेट सैक्टर का इन्वेस्टमेंट भी इसमें हो, राज्य सरकारों के साथ भी सहयोग हो और जो बेहतर व्यवस्था हो सकती है उस दिशा में हम लोग जरूर कदम बढ़ाएंगे, इतना हम आपको आश्वस्त करना चाहते हैं। यह इस स्टेज में है, लोक सभा ने इसको पारित किया है, आपके पास एप्रोप्रिएशन बिल हम लेकर के आए हैं। हम आपसे यही आग्रह करेंगे कि आप कृपापूर्वक इस पर विचार करके अपना समर्थन दीजिए और इसको आप वापिस कीजिए। हम आपको इतना जरूर आश्वस्त करेंगे की जो भी सवाल आए हैं इसमें जो कुछ भी रेलवे की तरफ से रेलों कि सुविधाओं को बेहतर बनाने के लिए गुणवत्ता में सुधार लाने के लिए, सुविधा के स्टेण्डर्ड को बढ़ाने के लिए हम पूरा प्रयत्न करेंगे आपके सहयोग से। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आग्रह करूंगा कि सदन इसको पास करे।

**श्री रमा शंकर कौशिक** (उत्तर प्रदेश): मैडम,...

**उपसभापति:** देखिए, प्रोब्लम यह है कि आज जरूर मैं आपको बोलने की इजाजत देती, लेकिन लोक सभा में वोटिंग होनी है फाइनेंस बिल पर। अगर आप संक्षेप में कोई सवाल करना चाहते हैं, रेलगाड़ी लम्बी नहीं चलाना चाहते और अगर मंत्री जी एग्री करेंगे तो वह सवालों का जवाब दें देंगे।...**(व्यवधान)**... अभी इनको बोलने दीजिए, फिर आपका उड़ीसा का देखते हैं, समय के हिसाब से।

**श्री रमा शंकर कौशिक :** मैडम, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक निवेदन करता चाहता हूं कि कुछ जगहों पर आपको गेट बनाना पड़ता है, फाटक बनाना पड़ता है और उसका पैसा आप संबंधित राज्यों से लेते हैं। यह बात सही है। लेकिन गेट बनाने के लिए आप तीन-तीन लोगों कि जिंदगी भर कि तनखाह आप राज्य सरकारों से मांग रहे हैं।

श्रीमन्, यह अनुचित है ऐसा नहीं होना चाहिए। गेट की जो कीमत है यह उसमें जो चैक लाईन डालनी है उसकी कीमत आप वसूल कर लीजिए लेकिन तीन तीन लोगों कि सर्विस का पैसा वसूल करना यह न्यायोचित नहीं है।

इसके अलावा जी आर.पी. में जितने भी सिपाही या आफिसर्स हैं वह हर प्रदेश की सरकार द्वारा वहां उनको सजा के तौर पर भेजा जाता है। अगर यह रवैया राज्य सरकारों का है तो आपको इसके बारे में सोचना पड़ेगा क्योंकि सजा के तौर पर वहां अच्छे लोग नहीं भेजे जाते खराब लोग वहां भेजे जाते हैं जिससे सुरक्षा की दृष्टि से यह बहुत ही खतरनाक है और लोगों को न्याय नहीं मिलता है। माननीय मंत्री जी कृपया मेरे इन दो बिन्दुओं पर ध्यान देंगे। ...**(व्यवधान)**...

**उपसभापति :** अभी देखिए अगर मैं इस तरह से *If I reopen it, it will not be fair. Then, I have to call everybody.* मसले बहुत हैं, मैं एक मसला देना चाहूंगी कि ...**(व्यवधान)**... मेरी बात सुन लीजिए। जिसकी बात पूरी नहीं हुई है, जो नहीं बोल सके हैं समय की कमी की वजह से या किसी और वजह से तो आप अपने सुझाव लिखकर उनको भेज दें और कॉपी मुझे भेज दीजिए। मैं जिम्मेदारी लेती हूँ कि मैं मंत्री जी के पास खुद अपने लैटर के साथ भेजूंगी और वे आपको उसका जवाब जरूर दे देंगे। उन्हें लोक सभा में वोटिंग करनी है इसलिए उन्हें जाना है वरना रेल मंत्री जी को रात भर बैठाकर हम रेलवे पर चर्चा कर सकते हैं। लेकिन कभी-कभी टेक्नीकल डिफिकल्टी हो जाती है। इसलिए मैं उम्मीद करूंगी कि आप सब चेयर के साथ सहयोग करेंगे। **That is the only thing.**

**श्री के.रहमान खान:** जो भी रेलवे पर डिबेट हुई है और उसमें जो मुद्दे उठाये गये हैं उसकी कापी रेलवे बोर्ड और मंत्री जी के पास होगी। मंत्री जी उसके आधार पर इनडिव्युजल मेम्बर्स को अवगत करा सकते हैं।

**उपसभापति :** ठीक है। ...**(व्यवधान)**...

**श्री संघ प्रिय गौतम :** मैडम, पिछली बार भी यह हुआ था ...**(व्यवधान)**...

**श्री नीतीश कुमार :** अब आपने जितने मुद्दे उठाये हैं ....

**उपसभापति :** आप मंत्री जी को जवाब देने दीजिए।

**श्री नीतीश कुमार :** अगर मेरे पास वक्त होता तो मैं एक-एक का आपको जवाब देता। ...**(व्यवधान)**...

**श्री के. रहमान खान:** मैडम, लोक सभा में उसका जवाब नहीं दिया गया है। यह अहम सवाल है। ...**(व्यवधान)**...

**श्री बालकवि बैरागी :** उपसभापति महोदया, मैं बहुत ही महत्वपूर्ण सवाल पूछ रहा हूँ। ...**(व्यवधान)**...

**उपसभापति:** एक समय में एक ही मेम्बर बोलिए।

**श्री के. रहमान खान:** मैडम, यह अहम सवाल है क्योंकि यह जनरल रिप्लाइ हो गया है। हम मानते हैं कि आज टाइम की पाबंदी है। मगर इसको कहीं न कहीं, किसी न किसी तरह से हमको पेश करना है और साल्युशन ढूँढना है और जिन-जिन स्टेट्स के साथ नाइन्साफी हुई है उसको सुधारना है। चाहे वह कर्णाटक से हो या उड़ीसा से हो, बहुत सी नाइन्साफियां हुई हैं, इसको किस तरह से सुधारा जायेगा ? जो प्रोजेक्ट वर्षों से टिके हुए हैं। ...**(व्यवधान)**...

**श्री संघ प्रिय गौतम:** अगली बार पूछ लीजिएगा । ...**(व्यवधान)**...

**श्री नीतीश कुमार:** आप बोल चुके हैं । मैंने पहले ही कहा है कि जिन माननीय सदस्यों ने कहा है, जो स्पेसिफिक पाइंट्स उठाये हैं, उनका रेसपॉंस हम उन तक भेजेंगे । हम पत्र के जरिए आपको उसके बारे में बता देंगे कि हम क्या कर सकते हैं । रही बात उड़ीसा, कर्णाटक, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, बिहार और कई राज्यों से कई जगहों से लोगों ने बातें कही हैं, उनके बारे में हमने यह कहा है कि रीजनल इम्बेलेन्स को दूर करने के लिए सार्थक प्रयत्न किया जायेगा । मैंने यह कहा है कि जो भी रीजनल इम्बेलेन्स होगा उसको दूर करने के बारे में हम पूरी कोशिश करेंगे, यह मैंने पहले ही साफतौर पर कहा है । रेलवे में सफाई की बात बहुत आई है । उपसभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से एक सूचना भी देना चाहता हूँ कि पर्यावरण की दृष्टि से पहले ही सिगरेट की बिक्री पर रोक लगाई गई है । ...**(व्यवधान)**...

**उपसभापति:** मंत्री जी बोल रहे हैं, आप सुन तो लीजिए ।

**श्री नीतीश कुमार :** मैडम, अब रेलवे में गुटका की बिक्री पर प्लेट फार्म और उसके परिसर में रोक लगा दी जायेगी सफाई को ध्यान में रखते हुए । यह हैल्थ के लिए भी नुकसानदेह है और इससे प्लेट फार्म पर गंदगी भी फैलती है । लोग गुटका खाकर प्लेट फार्म पर इधर उधर थूकते रहते हैं । पान की बिक्री पर पहले ही प्रतिबंध लगा दिया गया था, उसके बाद सिगरेट की बिक्री पर प्रतिबंध लगाया गया था और अब गुटका की बिक्री पर प्रतिबंध लगा दिया जायेगा जिससे की सफाई व्यवस्था और इम्प्रूव हो सके और रेल यात्रियों का स्वास्थ्य भी सुधर सके ।

**श्री राजू परमार:** मैडम, ...**(व्यवधान)**...

**श्री बालकवि बैरागी:** मैडम, मैंने एक मुद्दा उठाया था ...**(व्यवधान)**...

THE DEPUTY CHAIRMAN: If you do not listen to me, I will not allow.

**श्री दिग्विजय सिंह:** बैरागी जी आपको चिट्ठी भेज दी जायेगी । ...**(व्यवधान)**...

**श्री बालकवि बैरागी:** मैडम, कहीं भी ट्रेन खड़ी कर दी । ...**(व्यवधान)**... क्या आप इसकी इन्क्वायरी करायेंगे ? क्या आप इसकी जांच का आश्वासन देते हैं ? ...**(व्यवधान)**...

**श्री के.रहमान खान:** मैडम, यह तो बहुत गंभीर मामला है । क्या मंत्री जी इसकी इन्क्वायरी करवायेंगे ? ...**(व्यवधान)**...

**श्री राजू परमार :** मंत्री जी आप हाउस को एश्योरेंस दीजिए । ...**(व्यवधान)**...

THE DEPUTY CHAIRMAN: I am not allowing.

**श्री रमा शंकर कौशिक :** मैडम, मंत्री जी ने ...**(व्यवधान)**...

**श्री राजू परमार:** मंत्री जी से एश्योरेंस चाहिए ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Enough is enough. Mr. Kaushik, please take your seat. ...**(Interruptions)**... An assurance is there. Now, keep quiet. I am taking the responsibility that he will send a reply. If you do not trust the

Chair, then I cannot help it out. I have no problem. It is your problem that you do not trust the Chair. Let the Minister reply, because there is no time. I told you this thing in very decent terms. Now, don't force me to get angry. He has to go to the Lok Sabha. There are certain responsibilities of the Members of Parliament, and there is a time constraint. He has promised to send you a detailed reply. If you speak for six hours, you expect him to speak for, if not six hours, at least, three hours, to answer different and varied issues, and he does not have the time. He had only fifteen or twenty minutes to answer all points, it is not possible to give a detailed reply to each and every question raised by the hon. Members within this time. He has promised that he is going to send you a detailed reply to all your problems. First, let him make inquiries. Maybe, there are a few things which he does not know. He has to find out either from the Railway Board or the authorities, which he will do. But, he has given a reply to the general problems. There is one problem, which Kaushikji also raised, about security in trains. You must take it up with the Chief Ministers of States. I am prepared to take it up with the Chief Minister of Maharashtra. I will have a meeting with him and with you. The State Government should also take some responsibility about things like throwing of stones, etc. Similarly, you have to deal with Chief Ministers of other States also because law and order is their problem and you cannot interfere into their territory. So, this is something you have to deal with at the national level. Thank you, Mr. Minister, for all the replies. But you have given this assurance on the floor of the House. We will hold you responsible, if you do not reply. SHRI NITISH KUMAR: I will certainly reply, Madam. THE DEPUTY CHAIRMAN: Otherwise, we are going to pull all the chains on all your trains. ...*(interruptions)*... Now, I will put the question to vote.

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 2001-2002 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration." *The question was put and the motion was adopted.*

THE DEPUTY CHAIRMAN: 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: Madam. I beg to move:-

"That the Bill be returned."

*The question was put and the motion was adopted.*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Okay. The Bill is returned. Now, there are two small things which we did. but the Lok Sabha did it late; and the Ministers, Shri Baiasaheb Vikhe-Patil and Shri Ramachandran, had to come over here. Mr. Baiasaheb Patil, we had changed it, but the Lok Sabha did not do it. It is a technical Bill -- the Chit Funds (Amendment) Bill, 2000. I have spoken to all the political parties -- at least, some of them -- and they have agreed to it. There is a small amendment in the Enacting Formula, at page 1, line 1 for substituting 'Fifty-second Year' in place of 'Fifty-first Year' and, in Clause i, at page 1, line 2. for substituting '2001' in place of '2000'. If the Members allow, you can move it and we can just pass it without discussion because we did not do it even at that time. Does the House agree?

SOME MEMBERS: Yes, Madam.

#### **THE CHIT FUNDS (AMENDMENT) BILL, 2000**

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI ALIAS BALASAHEB VIKHE-PATIL): Madam, I beg to move:-

"That the following amendments made by the Lok Sabha in the Chit Funds (Amendment) Bill, 2000, be taken into consideration, namely: -

##### *ENACTING FORMULA*

1. "That at Page 1, line 1, -  
*for "Fifty-first Year" substitute "Fifty-second Year".'*

##### *CLAUSE 1*

2. "That at Page 1, line 2,-  
*for '2000'substitute "2001".' The*

*question was put and the motion was adopted.*