THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): As regards the Zero Hour, that discussion is over. If any hon. Member wants to discuss it, they can move a substantive motion, which the Chairman may or may not allow. ...*(Interruptions)*... As regards the Zero Hour, that discussion is over. ...*(Interruptions)*...

Now, Bill for introduction. The Central Universities Laws (Amendment) Bill, 2008. Shri Arjun Singh.

GOVERNMENT BILLS

The Central Universities Laws (Amendment) Bill, 2008

THE MINISTER OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT (SHRI ARJUN SINGH): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Banaras Hindu University Act, 1915, the Delhi University Act, 1922, the Jawahar lal Nehru University Act, 1966, the North-Eastern Hill University Act, 1973 and the University of Hyderabad Act, 1974.

The question was put and the motion was adopted.

SHRIARJUN SINGH: Sir, I introduce the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN: Now, further discussion on the Railway Budget, 2008-09.

The Budget (Railways 2008-09—*Contd.*

SHRI C. PERUMAL (Tamil Nadu): *Hon. Vice Chairman, Let me thank you for giving me an opportunity to put forth my views on the Railway Budget for the year 2008-09.

Railway provide job opportunities to thousands of people as the biggest employer in the country. This vast network is in operation right from the days of the Britishers. When it comes to service, safety and sanitation much needs to be done still. There are about eighteen thousand unmanned level crossings in the country. I fail to understand why this Government has not realized and taken note of the accidents that happen causing huge loss to life and property in these unmanned level crossings. This pains us all. About twenty people all of them village Panchayat officers died recently at an unmanned level crossing in Tamil Nadu in an accident. Railways must own responsibility. But it does not happen normally. It is disappointing that this budget do not mention any thing about manning this menacing unmanned level crossings.

Hon. Railway Minister has stated that twenty five thousand crores of rupees have been earned as profit this year. But announcement regarding new rail routes and new gauge conversion projects are not there much in this budget. I would like to reiterate my specific demand for the 11th time in this august House. I feel ashamed that my demand made ten times earlier has not been considered still. I have been repeatedly demanding a rail link between Jolarpet and Hosur. The people of this area have been requesting the railways to link these two towns *via* Tiruppathur, Kanthali, Bargur, Krishnagiri and Sholagiri. This is a

---

***The speech was originally delivered in Tamil.**

long pending demand. I would like to point out that I had raised this demand with the permission of our leader Hon. Amma in 2003 in the meeting held in Madurai by the Southern Railways. The then Minister of State for Railways Sh. A. K. Murthy and the then General Manager of the Southern Railways Sh. Anand made an announcement in a Press Conference that followed that Jolarpet-Hosur railway line project would be taken up at a cost of 226 Crores of rupees and they also said that the 106 Km. new railway line project would be included in the railway budget for the subsequent year *i.e.* 2004. But in 2004 after the election a new Government was in place. Sh. Velu replaced Sh. Murthy as Minister of State for Railways. Both of them belong to the same party and inspite of my reminding him again and again Sh. Velu has not taken up this project as yet. I am now reminded of a song of our founder leader Bharat Ratna revolutionary leader Dr. M.G.R.

"How long will you be misleading the country in this country our own country; pretending to be honourable men sticking to truth looking forward to mislead the people of Tamil Nadu in many ways like devotees casting wide net on gullible people in broad light. How long will you be misleading the country.

SHRI V. NARAYANASAMY (Puducherry): Sir, I would like to know whether a Member can sing in the House.

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR (Madhya Pradesh): Sh. Narayanaswamy can sing a song from a film of National Artist Shivaji Ganeshan.

SHRI C. PERUMAL: Hon'ble Minister Shri Velu is here. Will he come forward to announce that Jolarpet-Hosur Project would be taken up. Hon. Minister, I request you to stand up at least now at this juncture.

Railways have announced the year 2007 as the year of sanitation. I would like to point out that it is not appropriate. People know that many stations and coaches lack sanitation and Cleanliness. The food provided in the long distance trains are unclean and insipid. Food prepared at 12 noon are served at 8 O'clock in the night. Unclean water and contaminated food force people to go directly to Hospitals from the railway stations. Even the upper class waiting rooms are dirty and lack in sanitation. Hence, I would like to ask of the railways how can you announce a sanitation year when you do not maintain cleanliness.

Some new rail routes, some additional trains and some gauge conversion projects for Tamil Nadu find place in this budget. I would like to point out that many of the schemes announced earlier are still pending. For instance an announcement made in the last year's budget that Mannargudi in Thiruvarur will get a new railway station is still on the paper. It pains to note that some 32 years back there used to be rail service in that section. Unfortunately, those services have all been cancelled. The present Chief Minister of Tamil Nadu who is heading a minority Government in Tamil Nadu had written a letter to the Prime Minister of India about certain railway projects to be taken up in Tamil Nadu. He had mentioned about certain projects pertaining to Tiruchi and Thanjavur that are found to the south of Chennai Egmore. But he has not mentioned about any rail service pertaining to Western Tamil Nadu *i.e.* from Chennai Central to Coimbatore *via* Arakkonam, Katpadi, Jolarpet, Salem, Erode. He is not a Chief Minister for few districts. I would like to raise a doubt whether he realizes that he is the Chief Minister for entire Tamil Nadu. I would like to put forth some of my demands further. A new electric train may be run between Bangalore and Hosur. The Pushpak Train running between Bangalore and Hosur has been extended up to Dhramapuri. It may be reintroduced again. There is a single railway line,, between Bangalore and Salem. There is a need to go for laying double line.

Sabarimala in Kerala is an important pilgrim centre. Lacs of devotees from Tamil Nadu go there. Considering the huge flow of pilgrims, a new railway line between Dindigual and Sabarimala may be laid.

I would like to know about the progress of mass rapid transit system. Jolarpet junction needs to be refurbished and expanded and modernized further.

A new railway division has come up in Salem. As there is no train originating from this station, a new train may be run between Chennai and Salem. Jolarpet-Chennai Section handles more number of passengers everyday but there is a lull between 11:30 a.m. and 04:45 p.m. It would be profitable to run at least two trains between Jolarpet and Chennai operated during those hours.

Encroachment on railway land near the railway lines take place. I would like to know about the steps taken by the Government to curb this trend. It is disappointing that there is no announcement about taking rail transport facility to the areas in the costal districts of Tamil Nadu. Coimbatore is known as Manchester of South lndia but there is no rail link to eastern Tamil Nadu from Coimbatore. Due to this the eastern districts are remain cut off. Hence, I urge upon the Railway Minister to take steps to link Coimbatore with Thanjavur and Pudukkottai. An announcement about this new rail route is not there in this budget also. There is a long pending demand to provide a night train service between Coimbatore of Tamil Nadu and Bangalore of Karnataka. Dindigul is the second biggest industrial town in Tamil Nadu. It earns more revenue for railways. Hence, doubling of railway lines between Dindigual and Coimbatore must get priority. There is also a need to increase the number of trains running between Coimbatore and Chennai. It is disappointing to note that there is no announcement about this in this year's budget.

I would like to ask Hon. Minister Shri Velu about, the introduction of Shatabdi Train in Tamil Nadu. I would like to know as to why those trains are run only in the northern part of the country providing luxurious food with seven items only there. Modern Coaches are manufactured in ICF, Chennai but those coaches are attached to the trains running only in the north. At this juncture, I would like to request the Hon. Minister to introduce one more express train between Chennai and Mettupalayam with stoppage at Jolarpet.

In this huge railway budget the share for Tamil Nadu is meagre. Some gauge conversions, adding of some coaches and running of some additional trains are there but that is not enough. New projects with long term perspective are not there Chennai-Rameswaram, Chennai-Tiruchi, Villupuram-Mayiladuthurai, Varanasi-Rameswaram are not new rail routes but they have been announced as new ones. How do you expect us to accept this as new rail routes? Whom do you want misguide?

I am reminded of a small story. A tiger and a fox were there in a forest as friends. Once they were left without food for three days in succession. Finally, they went on an hunting spree. They found a goat. Tiger caught the goat and took for itself all the fleshy parts of the prey. The fox had to be satisfied with the bones and hide left behind. I would like to point out that Lalu Prasad has taken away to Bihar and North India a major share of projects giving a poor deal to Tamil Nadu. With this I conclude, Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Thank you, Mr. Perumal. Prof. Bhandary.

प्रो. राम देव भंडारी (बिहार) : महोदय, ...(**व्यवधान**)... वह दूसरे हाउस में हैं। उनका लोक सभा में जवाब है। ...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): The Hon. Minister wants to say something.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): Mr. Vice-Chairman, Sir, the hon. Member ...*(Interruptions)*...

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir ...*(Interruptions)*...

SHRI R. VELU: No, no, not in Tamil, because others must also know ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): No, no, whatever language he wants, he can speak. You don't say which language. ...*(Interruptions)*...

SHRI S. S. AHLUWALIA: Why do you want to intervene only for one speaker? ...*(Interruptions)*... Why are you taking a Tamil Nadu issue? ...*(Interruptions)*... If you are going to announce something, some very special package for Tamil Nadu, then, that is a separate issue. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): No, he wants some clarifications. ... *(Interruptions)*...

SHRI R. VELU: Sir, the hon. Member has been repeatedly saying that the survey which has been earlier agreed to by my predecessor has not been now put into operation. In fact, he knows very well, more than once in the House I have mentioned to him, what was the earlier route and what we planned to have the survey is a totally different route. We are talking about which was the existing route. We had to modify the existing route of those days. I also assured him that in that modified route, that survey had been done. We will have to necessarily modify it and provide that route. It is not that we are denying that. The only thing is we are modifying it.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Ok, thank you. Now, Prof. Bhandaryji.

SHRI C. PERUMAL: Sir, I want to submit ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): No, no ...*(Interruptions)*... See, you have been privileged byhis reply and nowyeu wantto intervene. What is this? ...*(Interruptions)*...

SHRI C. PERUMAL: Sir, please, I want to ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): No, please. ...*(Interruptions)*... Bhandaryji ...*(Interruptions)*... No, no, this cannot be allowed. ...*(Interruptions)*...

SHRI C. PERUMAL: Sir, only a few sentences ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): At least, he was kind enough to reply to you. ...*(Interruptions)*... And, now you are ...*(Interruptions)*...

SHRI C. PERUMAL: Sir, only a few sentences, please ...*(Interruptions)*.^

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): No, no ...*(Interruptions)*... Mr. Anbalagan will be speaking. You tell him. He can say that later. Yes, Bhandaryji.

प्रो. राम देव भंडारी : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे रेल कें इतिहास में सर्वाधिक लोकप्रिय, जानदार और शानदार रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है।

मान्यवर, इस रेल बजट का पूरे देश में जोरदार स्वाबत हुआ है । मैं भी अपनी ओर से, अपनी पार्टी की ओर से इस बजट का पुरजोर स्वागत करता हूं और रेल मंत्री जी के प्रति हार्दिक आभर व्यक्त करता हूं ।

मान्यवर, जब से लालू जी रेल मंत्री हुए हैं, तब से रेल बजट का लक्ष्य मुख्यतः आम लोग होते हैं। आम लोगों की सुख-सुविधाओं का ध्यान रखना, उनकी सुरक्षा करना, ये उनके मुख्य उद्देश्य होते हैं । मगर ऐसी बात नहीं हैं कि वह दूसरे लोंगों का ख्याल नहीं रखते । सभी सेक्शंस को इस रेल बजट के द्वारा कुछ न कुछ दिया गया है जोकि उनकी आवश्यकताओं कर पूर्ति करता है । ऐसा नहीं है कि उनकी झोली में कुछ नहीं गिरा, सभी की झोली में कुछ न कुछ गिरा है, हां, यह जरूर है कि आम लोगों की झोली में ज्यादा गिरा है । महोदय, जैसा कि मैंने प्रारंभ में कहा, यही कारण है कि बड़े जोश-खरोश व उत्साह से पूरे देश में रेल बजट का स्वागत हुआ है।

मान्यवर, रेल मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत करते हुए अपने भाषण में कहा कि मैं फख्र महसूस करता हूं। वह क्यों न महसूस करें, कोई भी फख्र महसूस कर सकता हैं क्योंकि रेल मंत्री ने 2007-2008 में लाभांश पूर्व 25 हजार करोड़ रूपए का कैश सरप्लस अर्जित किया है जोकि एक नया कीर्तिमान है । उन्होंने कहा है कि भारतीय रेल को वह एक नई बुलंदी पर ले गए हैं, यह बात सही है । उनके इस सफर में भारतीय रेल के 14 लाख कर्मचारियों का बहुत बड़ा योगदान रहा है । महोदय, हम मुसाफिर को भगवान या मसीहा मानते हैं । रेल मेंत्री जी ने कहा है और इस देश की परंपरा है कि, "अतिथि देवो भव" अर्थात्, अतिथि को हम देव समान मानते हैं । हमारे रेल मंत्री जी ने कहा है कि हमारे पैसेंजर्स हमारे मसीहा है । महोदय, उन्होंने किराया पहली बार घटाया है, पहले जब रेल बजट आता था तो आपस में लोग चर्चा करते थे कि, देखिए इस बार किराया व मालभाड़ा कितना बढ़ता है? मगर अब रेल बजट के आते समय देश में इस बात की चर्चा होती है कि माननीय रेल मंत्री जी कितना किराया घटाने जा रहे हैं । हमारे रेल मंत्री जी देशवासियों की भावना का पूरा सम्मान और आदर करते हैं । महोदय, रेल भाड़ा घटाने के बारे में अब तो पूरा देश जानता है । देश के बड़े बुद्धिजीवी लोग ही नहीं बल्कि सामान्य लोग भी जानते हैं कि देश में रेल भाड़ा कितना घाटा है । महोदय, मैं इसे विस्तार से नही दोहराना चाहूंगा, मगर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि 5 प्रतिशत भाड़ा स्लीपर क्लास में घटाया गया है, फर्स्ट ए.सी. में 7 प्रतिशत, सेंकड ए.सी. में 4 प्रतिशत भाड़ा घटाया गया है । जहां 50 रूपए तक किराया लगता है, उसमें 1 रूपए की कटौती की गयी है और 50 रूपए से ऊपर किराया में 5 प्रतिशत की कटौती की गयी है ।

महोदय, इस देश में और सदन में हम महिलाओं के बारे में बड़े सम्मान से बोलते हैं । उनके लिए आरक्षण की भी बात करते हैं । 33 प्रतिशत आरक्षण की बात चलती रहती है । हमारे पार्टी तो उससे भी ज्यादा आरक्षण की बात कहती है, लेकिन हमारी पार्टी का कहना है कि दलित, पिछड़ा वर्ग और अल्पसंख्यक वर्ग की महिलाएं हैं, उनका अधिकार उनसे न छीना जाए । इसलिए उस कोटे के अंदर उनके लिए भी कोटा फिक्स कर दो । यह हमारी पार्टी की राय है । महोदय, सीनियर सिटीजंस, वरिष्ठ महिलाओं को रेलमंत्री जी ने भाड़े में 50 प्रतिशत की छूट दी है । जो ग्रेजुएट्स स्तर तक की छात्राएं हैं, उनके लिए मासिक सीजनल टिकट में शत-प्रतिशत छूट लालू प्रसाद जी ने दी है । वे जानते हैं कि इस देश में जो छात्र-छात्राएं हैं, जो स्कूलों में पढ़ने वाले हैं, उनमें सभी की आर्थिक स्थिति मजबूत नहीं होती है । कुछ ही स्टूडेंट्स ऐसे भाग्यवान होते हैं जिनकी आर्थिक स्थिति बहुत मजबूत होती है, बाकी जो कमजोर वर्ग क परिवारों के लड़के –लडकियां हैं, उनकी आर्थिक स्थिति मजबूत नहीं होती है, बाबमजी उसे जानते हैं । और इसलिए उन्होंने ग्रेजुएट स्तर तक की छात्राओं के लिए मासिक सीजन टिकट को पूरा माफ कर दिया है और छात्रों के मामले में जो अभी तक दसवीं क्लास तक का था, उसे बारहवीं क्लास तक ले जाकर के पूरा माफ किया है ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सुषमा जी को सुन रहा था । उन्होंने आरंभ किया था, बहुत अच्छा बोलती हैं, बहुत बढ़िया बोलती हैं। उन्होंने अपने भाषण की शुरूआत बहुत अच्छी की थी, मगर एक –दो बातें उन्होंने ऐसी की जो इनकी जैसी नहीं थी । इसके पीछे उनका क्या उद्देश्य था, क्यों सच्चाई-हकीकत को दूसरे रूप में पेश करना चाहती थीं ? रेल मंत्री जी ने अपने बजट के माध्यम से जो सच्चाई, जो हकीकत देश की जनता के सामने रखी, उसको वह नकार नहीं सकती थीं । इसलिए उन्होंने दूसरा तरीका अपनाया । यह शब्दों की जादूगर हैं, लालू जी के बजट को उन्होंने हाथ की सफाई "हाथ की सफाई" कहा । मैं कहता हूं कि हाथ की सफाई तो नहीं, बिल्कुल सच्चाई हैं, मगर शब्दों की जादूगर सुषमा जी जरूर हैं । अपनी बातों को किस तरह से रखा जाए, दूसरों तक कैसे पहुंचाया जाए, इसके लिए वह एक मायाजाल अपने भाषण से, अपने शब्दों से बुनती हैं और दूसरों को प्रभावित करती है । वैसे उन्होंने रेल मंत्री जी की प्रशंसा भी की है । भाषण के प्रारंभ में भी प्रशसा की और बीच में भी उन्होंने कहा, मगर वह विरोधी दल की नेता हैं, आलोचना तो उनको करनी होगी । वैसे मैं इसमें विश्वास नहीं करता । कंस्ट्रक्टिव आलोचना अगर की जाए, तो बहुत अच्छी बात है और आलोचना सिर्फ आलोचना के लिए करें तो वह लोकतंत्र के लिए अच्छी बात नहीं है । विरोधी पक्ष

भी अगर अच्छा काम करता है तो उसकी प्रशंसा होनी चाहिए और जो गलत करता है, उसकी आलोचना होनी चाहिए । अपने भाषण में वह बार-बार लालू भाई, लालू भाई कह रही थीं । आत्मीयता तो हैं, भाई-बहन का रिश्ता हैं, जो बार-बार लालू भाई, लालू भाई कह रही थी, लेकिन चूंकि अपोजीशन में हैं, जो लालू भाई कहते हुए भी कुछ न कुछ आलोचना अपनी ओर से भाई की कर रही थीं । मैं तो यही कहूंगा – "जाकी रही भावना जैसी, प्रभु मूरत देखी तिन तैसी" जो उनकी भावना थी, उन्होंने अपने शब्दो से आलोचना की है ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी नहीं हैं हमारे मित्र भाटिया साहब, उन्होंने भी कुठ बातें बहुत सहज ढंग से कही थी । रेल बजट की बहुत ज्यादा आलोचना की गुंजाइश नहीं थी, उन्होंने बहुत सहज ढंग से वाग्लाज बना है, उन्होंने रेल मंत्री को सपनों के सौदागर कहा है । ये सब बातें उन्होंने कही थी, अगर अभी होते, तो मैं उनसे कहता कि वाग्जाल बुनने का काम से किसी अच्छे एडवोकेट्स से ज्यादा कोई नहीं कर सकता । जब अपने क्लाइंट को बचाना होता है तो इस प्रकार के वाग्जाल बुनते हैं कि सच और गलत का कुछ पता नहीं चलता, उनका एक उद्देश्य होता है कि हमारा जो क्लाइंट हैं उसको कैसे बचाए । भाटिया साहब उसमें विशेषज्ञ हैं, वाग्जाल बुनने में माहिर है और बहुत अच्छे अधिवक्ता भी हैं । यह बात सही है कि लालू जी ने सपने की बात की है, ख्याल देखने की बात की है, उन्होंने अपने भाषण में कहा है कि हम ख्वाब देखते हैं, हम सपने बेचते भी हैं, सपने खरीदते भी हैं । अगर हम सपने देखते हैं तो उन्हें हम सिर्फ सपने ही नहीं रहने देते, हम उन्हें हकीकत में बदलते हैं और महोदय, मैं आपके माध्यम से यह बात कहना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी ने जो सपना देखा था, उसको उन्होंने हकीकत में बदला है । ...(**व्यवधान**)... मैं कह रहा था कि लालू जी जो सपने बुनते हैं, देखते हैं, उनको हकीकत में बदलतें हैं ।

महोदय, राकेश मोहन समिति की सदन में बार-बार चर्चा हुई है, पहले भी चर्चा हुई है । स्थिति यह थी कि रेल मंत्रालय का दिवाला निकल रहा था। राकेश मोहन समिति की जो रिपोर्ट आई, उस रिपोर्ट में उन्होंने कहा कि 2015 तक रेलवे में 61,000 करोड़ रूपए का बोझ चढेगा, मगर अभी तो 2015 काफी दूर हैं, अभी तो हम 2008 में है और मैं कहना चाहता हूं कि 2008 में, पिछले चार सालों में, कुल 68,778 करोड़ रूपए का लाभांश पूर्व कैश सरप्लस अर्जित कर लिया गया है । क्या यह करिश्मा नहीं है, क्या यह चमत्कार नहीं है, क्या रेलवे का कार्याकल्प नहीं हुआ हैं? महोदय, कायाकल्प हुआ है, यह सिर्फ सपना नहीं है, सपने को हकीकत में बदला गया है और इसलिए लालू जी को सिर्फ 'सपनों का सौदागर' कहना उचित नहीं लगता । आंख मूंद लेने से सामने की हकीकत नहीं बदल जाती, जब भी आंख खोलेंगे तो सच्चाई आपको सामने दिखाई देंगी ।

महोदय, रेल मंत्री जी ने कहा है कि रेलवे को दिवालियापन की स्थिति से उबार कर देश के सबसे सस्ते, सक्षम और फायदेमंद ट्रांसपोर्ट सिस्टम के रूप में जनमानस को उपलब्ध कराया गया है । किराया किया कम, फिर भी मुनाफे में बरकरार दम । किराया नहीं बढ़ाया है, उसके बाद भी हजारों-हजार करोड़ रूपए का मुनाफा है ।

महोदय, छूट के बारे में मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि बड़ी संख्या में AIDS के कारण लोग बीमार होते चले जा रहे हैं । बीमारों की संख्या लगातार बढ़ रही है । उनको इलाज के लिए एक शहर से दूसरे शहर में जाना पड़ता है । ऐसे रोगियों को भी स्लीपर क्लास में 50 प्रतिशत की छूट दी गई है । मैं श्रीमती सुषमा स्वराज जी से सहमत हूं, उन्होंने कहा था कि AIDS से बचने के लिए कम्पार्टमेंट में इस प्रकार के स्लोगन या इस प्रकार के चित्र गाड़ियों में बनाए जाएं तो इससे AIDS की रोकथाम में मदद मिलेगी, यह बहुत अच्छा सुझाव था ।

महोदय, रेल मंत्री जी ने अशोक चक्र विजेतओं का भी ध्यान रखा है । राजधानी एक्सप्रैस, शताब्दी एक्सप्रैस में, उनके जो पास है, उसी पास के आधार पर इन गाड़ियों में चलने की सुविधा दी गई हैं ।

महोदय, महिलाओं के बारे में फिर मैं चर्चा करना चाहूंगा कि सात डिब्बों की विशेष 'जच्चा-बच्चा ट्रेन' चलाई जाएगी । इस देश में हर साल प्रसव के दौरान हजारों-लाखों महिलाएं मरती है, समय पर उनका इलाज नहीं हो पाता । इस ट्रेन के माध्यम से महिलाओं में जागरूकता भी होगी और ट्रेन में तत्काल इलाज की भी व्यवस्था होगी । महोदय, महिलाओं के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने एक और सुविधा दी है । इस समय सिपाहिरयों के 5700 पद रिक्त हैं और उप-निरीक्षकों के 993 पद रिक्त हैं । माननीय रेल मेंत्री-जी ने इसे भरने का निर्णय लिया है । साथ ही, सिपाहियों के जो पद रिक्त है, उनमें महिलाओं को पांच प्रतिशत आरक्षण मिलेगा और उप-निरीक्षकों के जो पद रिक्त हैं, उनमें महिलाओं को दस प्रतिशत आरक्षण मिलेगा । 973 अतिरिक्त पदों का भी सृजन किया जाएगा । सुरक्षा के बारे में और भी कई

उपाय किए जाएंगे,जैंसे CCTV,मेटल डिटेक्ट्र,आदि। इस प्रकार से खाली पद भरे जाएंगे और महिलाओं को उनमें आरक्षण मिलेगा।

महोदय,अभी स्थिति यह है कि महिलाओं की सुरक्षा के लिए जितनी महिला पुलिस आवश्यक है, उतनी नहीं है। इस आरक्षण से महिला पुलिस की संख्या बढ़ेगी और ट्रेनों में सफर करने वाली महिलाओं की सुरक्षा क भी बंदोबस्त होगा।

महोदय, जिस दिन रेल बजट आया,उस दिन जिन्होंने TV चैनल्स देखा होगा, एक नई बात देखने में आई होगी देश के कई स्टेशनों पर लाईसेंसी कुलियों द्वारा होली जैसा ज्यौहार मनाया जा रहा था । इस देश में लाईसेंसी कुलियों की संख्या 37 हजार से अधिक है । वे लाल रंग का कुर्ता,पजामा धोती पहन कर होली का त्यौहार मना रहे थे । जो कुली जिंदगी भर बोझ उठाते हैं,आज तक किसी ने उनके बारे में सोचा नहीं था । मैंने अमिताभ बच्चन जी की एक फिल्म देखी थी , उसमें एक गाना थ कि "सारी दुनिया का बोझ हम उठाते हैं , सारी दुनिया का बोझ हम उठाते है" , ये जो हमारे 37000 से ज्यादा लाईसेंसी कुली हैं,वे अपने ऊपर सारी दुनिया का बोझ उठाते हैं और बोझ उठाते-उठाते एक दिन ऐसा समय आता है कि उसी तरह वे इस दुनिया से चले जाते है। दुनिया से उठ जाते हैं और अपने पीछे कुछ नहीं छोड़ जाते हैं।

महोदय,माननीय मंत्री जी ने इन लाईसेंसी कुलियों को गैंगमैंन तथा चतुर्थ श्रेणी की नौकरियों में लेने का निश्चय किया है। एक खुशहाल जिंदगी उनको देने का वादा किया है । रेल मंत्री जी सपने नहीं बुनते हैं, हम हकीकत में बदलते हैं । कुलियों के बारे में आज तक किसी ने सोचा नहीं होगा। मगर लालू जी का बजट ऐसे लोगों के लिए होता है जो समाज के निचले स्तर के लोग हैं , गरीब लोग है, जिन्हें कोई देखने-सुनने वाला नहीं है। कुलियों के लिए भी उन्होंने नौकरी की व्यवस्था की है,प्रवधान किया है (समय के घंटी)महोदय, मैं दो-तीन मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा।

महोदय, मैं अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के बारे में कहना चाहता हूं। रेलवे में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति का काफी backlog था। इन्होंने इस backlog को समाप्त करने के लिए वर्ष 2004 में एक विशेष भर्ती अभियान चलाया और आज की स्थिति यह है कि लगभग 99 प्रतिशत रिक्तियां भर ली गई हैं । मैं बहुत पहले Scheduled Caste & Scheduled Trible Committee से जुड़ा हुआ था। कमिटी निरीक्षण के लिए जहां भी जाती थी तो backlog की समस्याएं उठती थी । मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने रेलवे में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति,जो समाज के सबसे कमजोर वर्ग के लोग है,के जो backlog को भरने का काम किया है।

महोदय, मैं अन्य पिछड़ी जाति के बारे में भी कहना चाहूंगा । 2003-04 की तुलना में 2007-08 ग्रुप-डी की भर्तियों में नियुक्तियों की संख्या 2655 से बढ़कर 10614 हो गई है।

महोदय,इस बजट में अल्पसंख्यकों के लिए भी प्रावधान किया गया है। अब रेलवे में उनको भी रोजगार के अवसर उपलब्ध कराए जाएं, इसके लिए रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे में अल्पसंख्यक कोंशांग की स्थापना की गई है। इतना ही नहीं, सभी नियुक्ति बोर्डो एवं समितियों में अल्पसंख्यक समुदाय का एक सदस्य अनिवार्य होगा। जिन राज्यों में उर्दू में ली जाएगी ।

महोदय,इतना ही नही,रेल मंत्री जी ने कर्मचारियों का बोनस बढ़ाया है,वर्ष में 70 दिन का बोनस अब रेल कर्मचारी पाएंगे। स्टाफ बेनिफिट फंड में दी जाने वाली राशि को वर्ष 2008-09 से 35 रुपए से बढ़ाकर 350 यानी दस गुना किया गया है। महंगाई का भी ध्यान माननीय मंत्री जी को है। देश में महंगाई न बढ़े, इसका असर आम लोगों पर नहीं पड़े इसलिए डीजल और पेट्रोल की ढुलाई में भी उन्होंने पांच प्रतिशत की कमी है ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो.पी.जे.कुरियन) : Conclude कीजिए । टाइम ज्याद हो गया है ।

प्रो. राम देव भंडारी : महोदय, मैं खत्म कर रहा हूं । मैं जानता हूं । ....(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे.कुरियन) : ज्यादा हो गया है ।

प्रो. राम देव भंडारी : ये सामाजिक न्याय, सामाजिक कल्याण के काम हैं, चाहे उनके कर्मचारियों से संबंधित हों, देश के आम लोगों से संबंधित हों, गरीब महिलाओं से संबंधित हों, बुजुर्ग महिलाओं से संबंधित हों इन सारे कामों के लिए रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में प्रावधान किया है। ....(**समय की घंटी**)...

महोदय,कुछ बातें और कहकर मैं समाप्त करना चाहूंगा,क्योंकि आप बार-बार मुझे समाप्त करने के लिए कह रहे है।सफाई की व्यवस्था के लिए भी इन्होंने बजट में प्रावधान किया है।...(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : बहुत टाइम हो गया है, बहुत टाइम ले लिया है आपने ।

प्रो. राम देव भंडारी : ग्रीन टॉयलेट्स बन रहे हैं । बहुत शिकायत होती है, अगर किसी पैसेंजर की सीट टॉयलेट के पास हो जाए । भाटिया साहब बोल रहे थे । एक बार टॉयलेट के पास उनकी सीट हो गई, तो उनका बैठना बहुत मुश्किल हो रहा था। तो ग्रीन टॉयलेट्स की व्यवस्था हो रही है । रेलवे स्टेशनों पर जो वेस्ट होता था, उसको रेल लाइन पर गिराते थे, अब उसको भी एक सिस्टम से, मैं नहीं जानता कि यह क्या सिस्टम हैं? हवाई जहाज में जो सिस्टम होता है, शायद उसी सिस्टम से रेल में सफाई हो जाएगी । इस तरह से सफाई पर, स्पवच्छता पर भी मंत्री जी ने पूरा ध्यान दिया है ।

महोदय, रेल मंत्री जी का सपना इस रेल को दुनिया की नंबर एक रेल बनाना है और यह सपना ही नहीं हैं , एक न एक दिन रेल मंत्री जी इस भारतीय रेल को दुनिया की नंबर एक रेल बनाएंगे, इस मौके पर मैं कहना चाहता हूं कि "सिर्फ हंगामा करना मेरा मकसद नहीं, मेरी कोशिश है कि सूरत बदलनी चाहिए ।"

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं, बहुत-बहुत धन्यवाद ।

डा.प्रभा ठाकुर (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष जी, यह जो रेल बजट पर चर्चा हो रही है और यह जो अभूतपूर्व रेल बजट आया है, इस सर्वहितकारी, सर्वसुखकारी सुविधा की दृष्टि से क्रांतिकारी, मुनाफे की दृष्टि से चमत्कारी रेल बजट का स्वागत और समर्थन करने के लिए मैं यहां उपस्थित हूं । महोदय, मैं ही नहीं, पूरे देश की आम जनता ने इस रेल बजट का हार्दिक स्वागत और समर्थन करते हुए, रेल मंत्री लालू प्रसाद जी को धन्यवाद दिया है । मैं भी धन्यवाद देना चाहती हूं कि माननीय रेल मंत्री जी को, वेलू जी को, रठवा जी को और उनके सभी सहायोगी अधिकारियों को, कर्मचारियों को, जिन सबके समन्वित सहयोग से और माननीय लालू प्रसाद जी के संकल्प से यह चमत्कार संभव हुआ.... कि वर्षो से जो रेलवे घाटे में चलती जा रही थी, घाटे की पटरियों पर दौड़ रही थी, वह आज निरंतर मुनाफे की ओर अग्रसर होते हुए लाभ की ओर दौड़ रही है । उसमें चमत्कार यह है कि किराया कम करके, आम आदमी की जेब का वजन कम करके , उस पर बोझ न डालकर, कम किराए में सुविधाओं की बढ़ोतरी करके वह रेल विकास की ओर दौड़ रही है अब समझ में नहीं आता हैं कि ऐसे में भी कुछ लोग उसकी आलोचना कर रहे हैं, क्योंकि वे प्रतिपक्ष में बैठे हैं । विपक्ष की जवाबदेही की अगर यही भूमिका होती है कि विपक्ष में बैठे हैं तो आलोचना करना ही धर्म हैं – चाहे कुछ अच्छा हैं, उनकी भी अनदेखी करनी है, उसमें भी बात को घुमाना –फिराना है, उसमें भी आलोचना करनी है तो मैं यह मानती हूं कि वाणीसिद्ध से स्याह को सफेद और सफेद को स्याह नहीं किया जा सकता । जनता सब जानती है, जनता देख रही हैं । यह प्रयास इस वर्ष का नहीं है । हर वर्ष इसमें निरंतर बढ़ोतरी हो रही है । इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बहुत बधाई देती हूं और देश के अवाम के साथ यह कहना चाहती हूं कि :

छा गए सब पर लालू जी,
भा गए सबको लालू जी।
नए साल के तोहफे लेकर,
आ गए फिर से लालू जी ।।

मंत्री जी इस साल का जो रेवले बजट लाए हैं, उसके लिए हैं, उसके लिए विपक्ष में बैठे कुछ लोंगों ने कई शब्द इस्तेमाल किए हैं, जैसे सपनों के सौदागर। मेरे भाई पाणि जी ने एक बहुत सही बात कही कि वे सपनों की फसल उगाते हैं। जो सपनों के बीज बोए और उसे सपनों में परिणित कर दें, उससे बढ़िया कमाल क्या हो सकता है ?

श्री रूद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) : सर, पिलानिया जी पूछ रहे हैं कि क्या उनका नाम पहले था? माननीय सदस्या जो कह रही है, वह अलग बात है। आप गालीदें, बात अलग हैं लेकिन पिलानियां जी कह रहे हैं ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF.P.J.KURIEN): What is the problem?

डा.प्रभा ठाकुर : आपको गाली क्यों देंगे। अपने भाई को कैसे गाली देंगे ? ...(**व्यवधान**)..... आपको फसल काटने में भी गाली लगती हो तो .... (**व्यवधान**)...

श्री रूद्रनारायण पाणि : पिलानिया जी का नाम पहले था ...(**व्यवधान**).....

THE VICE-CHAIRMAN (PROF.P.J.KURIEN): No, no you sit down. (Interruptions) No, no. I am deciding it. (Interruptions) What is that?

डा.प्रभा ठाकुर : आप क्या महिलाओं को आरक्षण देने की बात करते हैं? एक महिला का बोलने का नम्बर आया है, उसे बोलने ...(**व्यवधान**).....

श्री रूद्रनारायण पाणि : क्या उनका नाम पहले था?

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : पहले नहीं है। किसने बोला ?

श्री रूद्रनारायण पाणि : प्रभा ठाकुर जी के बाद है क्या ?

THE VICE-CHAIRMAN (PROF.P.J KURIEN): Why should you ask that now? I decide that. you need not do that. You sit down.(Interruptions) This is not your business.

डा.प्रभा ठाकुर : अगर आप बोलना चाहते हैं तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है, मैं बैठ जाती हूं।

श्री रूद्रनारायण पाणि : मेरा बिजिनेस नहीं है। लेकिन एक मैंबर ने मुझे बोला कि आप जाकर देखों। ...(**व्यवधान**)..... मेरी इंटेंशन कभी भी डिस्टर्ब करनेकी नहीं होती है। ...(**व्यवधान**)..... उन्होंने कहा कि आप देखकर आओ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF.P.J KURIEN): Please, listen. Mr, Pilania can speak for hismelf. He does not need your support. You sit down please.(Interruptions) This is not your business.

डा.प्रभा ठाकुर: महोदय, ये महिलाओं को क्या आरक्षण देंगे। एक महिला सदन में बोल रही है। आप उसका भी विरोध कर रहे हैं। ...(**व्यवधान**)....

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आपकी मदद उन्हें नहीं चाहिए।

डा.प्रभा ठाकुर : अगर उधर के भाइयों की इच्छा नहीं है तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है। पिलानिया जी बोलना चाहें तो बोल लें, मैं बाद में बोल लूंगी।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF.P.J KURIEN): No, no you address the Chair.

डा.प्रभा ठाकुर : मैं आपके ओदश की पालना करते हुए कहना चाहूंगी कि मैं पाणि जी को गाली नहीं दे रही थी बल्कि बधाई दे रही थी कि आपने एक बहुत अच्छी बात कही कि सपनों की फसल काटने की रेल मंत्री जी की क्षमता हैं। वे खाली सपने दिखाते ही नहीं हैं ...(**व्यवधान**).....

श्री रूद्रनारायण पाणि : मैंने कहा कि क्षमता है क्या? आपको सुनने का धीरज नहीं है। आपकी मानसिकता शुरू से है कि पाणि गोलमाल करता है। लेकिन पाणि भी ढंग से बोलता हैं – यह आपकी मानसिकता नहीं है। मैंने कहा कि माननीय रेल मंत्री के पास क्या सपनों की फसल काटने की क्षमता हैं? ...(**व्यवधान**).....

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Stop now.

प्रो.अलका क्षत्रिय (गुजरात): वे पहले सपनों के बीज बोते हैं फिर ...(**व्यवधान**).....

THE VICE-CHAIRMAN: Prabhaji, don't address him. You addres the Chair. There is a shortage of time. ...*(Interruptions)* Don't be attracted by that.

डा.प्रभा ठाकुर : मेरे उधर के भाई भी थोड़ा सुन लें । वे सुनने की क्षमता रखें । हमने देर बड़े धैर्य से, क्षमता के साथ सब सुना है । थोड़ी सी क्षमता और उदारता वे भी दिखाएं । मैं यह कहना चाहती हूं कि सपनों की फसल काटकर लाने की पूरी क्षमता उनमें हैं । उन्होंने पहले भी करके दिखाया है और अब भी दिखाएंगे । इसका विश्वास जनता को पिछले बजट में भी ही हो चला है । इसके लिए मैं पुनः उन्हें बधाई देती हूं । उधर जो बोल रहे हैं, ये क्या महिला आरक्षण कर पा रहे हैं । एक ही महारत इन्हें हासिल है । माननीय सुषमा जी का मैं बड़ा सम्मान करती हूं वे बहुत अच्छा बोलती हैं । उनको वाणी सिद्ध है, महोदय जिनको वाणी सिद्ध होती है, वह स्याह को सफेद और सफेद को स्याह करने की वाणी सिद्धता तो रखते हैं, लेकिन जनता अब यह देख रही है कि सिर्फ बोलता कौन है और काम को अमल में लाकर दिखाता कौन है । जब उनकी सरकार थी, तब महिला आरक्षण के लिए बहुत बोलते रहे, माननीय सोनिया गांधी जी ने उनको बार-बार पत्र लिखा और कहा कि महिला आरक्षण का विधेयक लाइये , कांग्रेस समर्थन देने को तैयार है, उस समय उसको नहीं लाये, क्योंकि संकल्प नहीं था । अब महिलाओं के लिए आरक्षण हो, इसके लिए महिलाओं की रैली कर रहे हैं, ऐसे महिलाएं गुमराह नहीं होगी । इस देश की महिलाएं जानती है कि यह विधेयक देन है, यह आरक्षण देन है, तो कांग्रेस के श्री राजीव गांधी जी की ही देन है, उनकी परिकल्पना, संकल्पना की देन है, यह कांग्रेस सरकार की ही देन है, यह किसी दूसरी पार्टी की देन नहीं है और कांग्रेस की सरकार में ही महिलाओं के आरक्षण का सपना साकार होगा, यह भी मैं बताती हूं । किसानों की बातें बहुत कहते रहे, अब जब इस सरकार ने किसानों का 60 हजार करोड़ का ऋण माफ किया है, तो उसका स्वागत करने के बजाय, उसकी आलोचना कर रहे हैं । आप लोग उसका स्वागत करिये, आपको भी मौका मिला था, आपकी भी सरकार थी, आप भी किसानों के लिए कुछ करते, आप कुछ कर नहीं पाये, अब उसका उल्टे तरीके से प्रोपोगंडा और प्रचार करना चाहते हैं, जनता इतनी भोली नहीं है जो इस तरह से गुमराह हो । अब जनता केवल लच्छेदार बातों के चक्कर में आने वाली नहीं है वह देखती है कि उनके लिए कौन काम करके दिखा रहा है, आम जनता का, गरीबों का, किसानों का, महिलाओं का, कमजोरों का, अनुसूचित जाति तथा जनजाति का, अन्य पिछड़े वर्गो का, कर्मचारियों का, इन सबकी सुविधाक का, इन सब को आगे बढ़ाने का, इन सब के हितों का वास्तविक रूप में कौन ध्यान दे रहा है, कौरी बातें नहीं कर रहा है, काम कर रहा है, इसे जनता देख रही है । यह काम करके लालू जी ने दिखाया है, इसलिए मैं उनको धन्यवाद देती हूं ।

महोदय, माननीय सुषमा जी ने एक बात कही कि लालू जी ने अपने बजट भाषण में बड़ा वाग्जाल फैलाया है, क्या वाग्लाज की बात कही कि कुलियों को गैंगमैन बनाने के लिए आपने एक फच्चर फंसाया है । उन्होंने फच्चर क्या बताया, फच्चर यह बताया कि आपने एक पंक्ति उसमें रखी है कि समुचित स्क्रीनिंग के बाद कुलियों को गैगमैंन बनाया जायेगा । इसमें गलत क्या है और यह क्या फच्चर हैं? समुचित स्क्रीनिंग इसलिए कि भाई वह लाइसेंस प्राप्त वाकई है या नहीं, यह अपनी घोषणा में रेल मंत्री जी कह चुके हैं, तो यह फच्चर नहीं है, यह अपनी तरफ का रोपा हुआ फच्चर है, जो चलने वाला नहीं है। देश भर के कुलियों ने जिस तरह से जश्न मनाया है वह सबने देखा है । सब जानते हैं कि हथेली पर सरसों नहीं जमती है । किसी चीज की जब घोषणा होती है, तो उसके क्रियान्वयन में, उसकी कार्यवाही में कुछ समय लगता है, रातों-रात कोई चमत्कार नहीं होता है । एक कार्यवाही होती है, एक सिस्टम होता है, यह सब जानते हैं, उसी से कार्य होता है । मुझे एक प्रसंग याद आता है जब माननीय रेल मंत्री जी उदयपुर आये थे, यह करीब दो वर्ष पूर्व की बात है, आमान परिवर्तन हुआ था – उदयपुर –चित्तौड़-अजमेर रेलवे लाइन का, उसके उदघाटन के अवसर पर एक लोग कलाकारों का कार्यक्रम था । यह लोक कला का कार्यक्रम उनके सम्मान में वहां पर रखा गया था। रेल मंत्री जी की सह्रदयता देखिए, वहीं की वहीं उन्होंने घोषणा की कि सभी 13 लोक कलाकारों को रेलवे में भर्ती किया जायेगा, रेलवे में इन्हें नौकरी दी जाती है । उसी समय पत्रकारों ने उनसे सवाल किया कि क्या ये सब रेलवे के कर्मचारी हो गए, उनको नौकरी मिल गयी, तो मंत्री ने यह कहा कि हमने कह दिया है, नौकरी, तो समझिए आज नहीं तो कल

इनको नौकरी मिल जायेगी । प्रक्रिया में समय जरूर लगा, तीन महीने में उन कलाकारों को नौकरी मिली । यह है संकल्पशीलता, यह सिर्फ कोरी लफ्फाजी और असत्य बात नहीं है ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय सुषमा जी ने जो तुकबंदी की बात की कि मंत्री जी ने तुकबंदी के शेर सुना दिए । रेल मंत्री जी कोई शायर नहीं है, कोई कवि नहीं है और उनका कार्य कोई साहित्य या लालित्य की मधुररिमा वाला नहीं है, लेकिन जो कविता उन्होंने विकास की लिख दी है रेलवे लाइन की पटरियों के माध्यम से मैं उस कविता की बात करती हूं, जो निर्माण की कविता है, जो विकास की कविता है, जो जनता के हित की कविता है, उसकी पूरी तुक सही मिलायी है – रदीफ और काफिया दोनों सही हैं, क्योंकि उसमें आम आदमी के लिए किराया कम, सुविधांए ज्यादा और मुनाफा ज्यादा, ये तुक मिलायी है रेलवे में और यह लिखी है कविता । मैं इसकी दाद देती हूं, इसके लिए मैं उन्हें बधाई देती हूं । मैं उन तमाम आंकडों का जिक्र पुनः नहीं करना चाहूंगी , जो ए सी का प्रतिशत मेरे पूर्व वक्तओं ने बताया है । इस पर माननीय भंडारी जी भी बोल रहे थे, राजीव शुक्ल जी ने भी कल कहा था और भी मेरे अन्य साथियों ने आकंडे दिए है और प्रतिशत बताया है । इसमें आंकड़ों की बात नहीं है, इसमें तो संकल्पना की बात है । एक आम आदमी को कैसे सुविधा मिले कि वह भी वातानुकूलित और कम किराए में सफर कर सके । महिलाओं और बुजुर्ग महिलाओं को कैसे रियायत मिले कि वे आधे किराए में सफर कर सकें । छात्राओं को कैसे सुविधा ताकि वे निःशुल्क सफर कर सकें । इस बारे में वही व्यक्ति सोच सकता है, जो जमीन से जुडा है । जिसको जनता से लगाव है, गरीबों से लगाव है, जिनके मन में महिलाओं के प्रति एक भावना है और जिसकी बुजुर्गो के प्रति एक भावना है, मैं उस भावना को धन्यवाद देती हूं ।

महोदय, आज पूरे देश को जोड़ने की भारतीय रेल एक मिसाल है यह पूरे देश की एकता, अखंडता और सदभावना की एक मिसाल है । यह रेल कश्मीर से कन्याकुमारी और उत्तर से दक्षिण तक पूरे भारत को जोड़ती है । इस रेल में सभी भाषाओं, धर्मो, राज्यों, जातियों और सम्प्रदायों के लोग एक साथ मिल-जुलकर बैठते हैं, यात्रा करते हैं, एक दूसरे का दुख-सुख बांटते हैं । यह रेल इन सबकी एक मिसाल है और यह रेल उसकी एक प्रतीक है । इस भारतीय रेल सेवा में अधिकारियों के हितों को देखा है, कर्मचारियों के हितों को देखा है। इसके साथ ही एससी, एसटी का बैकलॉग भरना, अन्य पिछडे व्यक्तियों को नियुक्ति देना, यात्रियों के लिए खाली पडे पदों की रिक्तियों को मई तक पूरा करना । अल्पसंख्यक समुदायों के हितों को, महिलाओं के हितों को, बुजुर्गो और कमजोरों के हितों को और कुलियों के हितों को ध्यान में रखकर, यह जो बजट पेश किया है, इसके लिए लालू जी साधुवाद के पात्र हैं । आज पूरा देश यह कह रहा है बिहार के सपूत तूने कर दिया कमाल, किराया घटाकर भी रेलवे को कर दिया मालामाल। महोदय, जनता की मांग पर गरीब रथ की कल्पना, यह अपने आप में एक अनूठी परिकल्पना है । ए सी ट्रेन चले, ताकि उसमें देश का आम आदमी, एक गरीब आदमी बैठकर, एक सुविधाजनक यात्रा कर सके, यही अपने आप में एक अच्छी संकल्पना है । मैं इसके लिए मंत्री जी को बधाई देती हूं । माननीय मंत्री जी ने राजस्थान को आठ नई रेलगाडियों दी हैं, दस गरीब रथ, नई रेलों के 53 जोडे और 11 के फेरों में बढ़ोत्तरी की है । इसके लिए मैं मंत्री को बधाई देतेहुए कुछ मांग करना चाहती हूं । राजस्थान पर्यटन की दृष्टि से एक बहुत ही समृद्ध प्रदेश है । पर्यटन की दृष्टि से चाहे यहां पर धार्मिक पर्यटन स्थल हो,चाहे प्राकृतिक सौंदर्य की दृष्टि से पर्यटन स्थल हो,चाहे ऐतिहासिक दृष्टि से ऐतिहासिक पर्यटन स्थल हों या व्यावसयिक पर्यटन स्थल हों, इन सभी दृष्टियों से राजस्थान का बड़ा महत्व है । रेल यात्रियों के लिए एक ऐसी सुविधा है कि दूरगामी यात्राओं के लिए सुविधाजनक और कम किराए का वाहन दूसरा कोई हो नहीं सकता है । इसलिए मांग ज्यादा है और मैं वह मांग भी प्रस्तुत करूंगी । महोदय, मांग भी उसी से की जाती है , जिसकी क्षमताएं हों । माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे की क्षमता बढ़ाई है और इसमें हजारों नई बोगियां जोडी है । इससे हजारों, लाखों यात्री लाभान्वित हो सकेगे । जैसा कि राजस्थान की जनता चाहती है, मैं भी कुछ मांग करना चाहूंगी । चूंकि मेरा गृह क्षेत्र अजमेर है, इसलिए अजमेर के बारे में कहना चाहूंगी । मंत्री जी ने लोको कारखाने को पुनर्जीवित करने के लिए जो 200 करोड़ रूपए के निवेश की घोषणा की है, मैं उसका स्वागत करती हूं इससे वहां पर सैकड़ों हजारों लोगों को काम मिलेगा, रोजगार मिलेगा और खुशहाली आएगी ।उदयरपुर-दिल्ली जाने वाली चेतक एक्सप्रैस का तीन दिन रूट वॉया अजमेर किया है । यह ज्यादा किफायती भी रहेगा और यात्रियों के लिए सुविधाजनक भी होगा । मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देती हूं । मैं तो यहां तक कहती हूं कि अजमेर में इतना अच्छा इंफ्रास्ट्रक्चर है कि अगर जयपुर के स्थान पर जोनल हैडक्वार्टर अजमेर में स्थापित किया जाए तो ज्यादा अच्छा होगा, क्योंकि वहां पर काफी जमीन है । और काफी इंफ्रास्ट्रक्चर है, काफी भवन है । माननीय रेल मंत्री जी से मैंने यह बात पहले भी कही है, महोदय, मेरी कुछ मांगें हैं, कुछ

सुझाव हैं, तो मैं यह कहना चाहती हूं कि अजमेर एक ऐतिहासिक और धार्मिक महत्व का स्थान है । वहां पर गरीब नवाज़ ख्वाजा मुईनुद्दीन चिश्ती की दरगा है, जहां पूरे देश और दुनिया से लाखों लोग प्रतिवर्ष जियारत करने आते हैं। जहां तीर्थराज पुष्कर है । जहां धार्मिक पर्यटन के लिए पूरे देश और दुनिया से लोग आते हैं । जहां विदेशी सैलानी भी खूब आते हैं । यहां अजमेर के पास ही विश्व प्रसिद्ध मार्बल नगरी किशनगढ़ है । यह औद्योगिक क्षेत्र है । यहां से मार्बल पूरे देश और दुनिया में जाता है । इसलिए अजमेर जिले का विशेष महत्व है । मैं अपील करना चाहूंगी, क्योंकि रेल मंत्री जी ने अजमेर में स्वंय आकर यह घोषणा की थी, इसके महत्व को देखते हुए कहा था कि अजमेर को विश्व-स्तरीय रेलवे स्टेशन बनाए जाने की आवश्यकता है । इसके लिए उन्होंने घोषणा की थी। इस घोषणा को कुछ माह बीत चुके हैं । वहां के लोग इस घोषणा के सत्य होने का इंतजार कर रहे हैं । यह घोषणा कब अपना रूप अख्तियार करती है, इसे विश्व-स्तरीय रेलवे स्टेशन का दर्जा कब मिलता है, लोग इसकी प्रतीक्षा कर रहे हैं । मैं माननीय रेल मंत्री जी को पुनः याद दिलाना चाह रही हूं कि वे इस विषय में शीघ्र ही समुचित कार्यवाही करने की कृपा करें । किशनगढ़ मार्बल सिटी के नाम से विश्व विख्यात है, उसकी एक मॉडल रेलवे स्टेशन के रूप में संरचना हो, उसे मॉडल रेलवे स्टेशन बनाया जाए, वहां सभी रेल गाड़ियों को ठहराव दिया जाए ।

मान्यवर, यदि गरीब रथ छोटे रेलवे स्टेशनों पर नहीं रूकेगा तो हर स्टेशन की छोटी-छोटी जगहों में जो गरीब लोग हैं, उनकों उसका लाभ नहीं मिल सकेगा । इसलिए आवश्यकता है कि गरीब रथ सभी जगह रूके ।

महोदय, नसीराबाद एक छावनी क्षेत्र हैं, जहां देश के बहादुर सिपाही, सैनिक हजारों की तादाद में रहते हैं, आते-जाते हैं इसलिए यह एक महत्वपूर्ण स्थान है । वहां सभी रेल गाड़ियों को ठहराव दिया जाना समुचित होगा । इसके अतिरिक्त अजमेर से कोटा जाने के लिए वाया नसीराबाद रेल की व्यवस्था की जाए, इसकी मांग है । लंबी दूरी यात्रा सवारी गाड़ियों के रखरखाव, मरम्मत एवं सफाई आदि के लिए मदार के यार्ड में स्टाफ एंव मदार स्टेशन पर राही एक लॉबी बनाने की आवश्यकता है । इससे वहां काफी सुविधांए होंगी । आम जनता को काफी सुविधाएं मिलेगी और यह काफी उपयोगी रहेगा । अजमेर से आगरा के बीच पूर्व की भांति-जब मीटर गेज की सुविधा थी, ब्रॉड गेज की नहीं थी, अजमेर में बहुत मांग है कि यह गाड़ी ब्राड गेज करके शीघ्र ही पूर्ववत् चलाई जाए ।

महोदय,वाया अजमेर जब चेतक हफ्ते में तीन दिन चले तो उसमें रेलवे अजमेर का स्टाफ तीन दिन होना चाहिए। यह उनके साथ अन्नाय होगा ।

महोदय, हम जोनल सलाहाकार समिति में जो सुझाव रखते हैं, उन सुझावों के बारे में हमारे पास बाद में जानकारी आनी चाहिए कि उन पर क्या अमल किया गया है, सरकार में उन पर क्या विचार किया गया है, इसके बारे में क्या सोच रहे हैं, इसकी हमें जानकारी मिले, यह भी मंत्री जी सुनिश्चित करें । अजमेर से हैदराबाद तथा भोपाल के बीच भी रेल सुविधा की एक भारी मांग है । ब्यावर स्टेशन पर, प्लेटफार्म पर सुविधाओं का विकास किए जाने की आवश्यकता है । मेरी एक मांग और है कि सत्तर वर्ष से अधिक का बुजुर्ग व्यक्ति जब सफर करता है तो वह अकेला नहीं कर सकता है । जब उसका सहयोगी साथ चलता है तो उसके लिए भी किराए में कुछ प्रतिशत की कमी हो, उसी के अनुपात में हो, ताकि वह सुविधापूर्वक सफर कर सके । एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात यह है कि सभी प्लेटफॉर्म्स पर रेल नीर की बोतल दस रूपए की मिलती है, लेकिन यह हर आम आदमी के बूते की बात नहीं है । या तो और सस्ता रेल नीर मिले या हर प्लेटफॉर्म पर पेय-जल मिले, क्योकि जल जीवन की पहली आवश्यकता है । माननीय रेल मंत्री जी खुद जनता और जमीन से जुडे हैं, उनकी समस्याओ से परिचित हैं, वे जानते हैं कि अशुद्ध पेय-जल से बहुत बीमारियों हो सकती है । इसलिए आवश्यकता है कि हर रेलवे प्लेटफार्म पर शुद्ध, स्वच्छ और ठण्डे पेय जल की सुचारू व्यवस्था हो ताकि यात्रियों को शुद्ध और स्वच्छ पेय-जल मिल सके ।

कई बार रेलवे स्टेशन्स पर जब ट्रेन्स लेट हो जाती है तो हमदेखते हैं कि कई बुजुर्ग निःशक्त जन या महिलाएं वहां बहुत देर तक खडे नहीं रह सकते हैं । प्लेटफार्म पर उनके बैठने के लिए और बेन्वेस लगे तथा उन पर लिखा जाए कि अमुक-अमुक लोग ही बैठेंगे । इससे उन्हें बहुत सहारा मिलेगा, यह मेरा एक सुझाव है । कई जगहों पर रेल गाडियों बहुत कम समय के लिए ठहरती है । कहीं दो मिनट, कहीं तीनत मिनट के लिए ठहरती है । पूछताछ कार्यालय व्यवस्था और चुस्त-दुरूस्त किए जाने की आवश्यकता है । पूछताछ कार्यालय से यात्रियों को पता चल जाए कि डिब्बा इंजन सेकितनी दूरी पर कहां आएगा ताकि उन्हें भाग-दौड़ अफरा-तफरी न करनी पड़े । हर प्लेटफॉर्म पर समुचित प्रकाश की

व्यवस्था और टॉयलेट्स के रख-रखाव की व्यवस्था होनी चाहिए । टॉयलेट्स अच्छे बना दें, ट्रेन में भी अच्छे टॉयलेट्स बना दिए जांए, आधुनिक बना दिए जाएं, वह तो स्वागतयोग्य कदम हैं, लेकिन उनके रख-रखाव, उनकी सफाई, उनकी स्वच्छता, टॉयलेट्स में पानी आना, ये सब बातें ऐसी हैं, जिनके लिए सम्बन्धित रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों की जवबादेही सुनिश्चित की जानी चाहिए ।

महोदय, मैं कई बार देखती हूं कि एसी या तो बहुत तेज चलेगी, इतनी ठंड हो जाएगी कि एक या दो कम्बल भी कम पडेंगे और कभी ऐसा होता है कि एसी है लेकिन वह चल ही नहीं रही है । इसको संतुलित रूप में देखे जाने की आवश्यकता है । कभी-कभी डिब्बो में कॉक्रोच या चूहों की शिकायतें आती है । इसके बारे में ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है कि इस समस्या को कैसे दूर किया जाए ।

महोदय, जहां भी क्षेत्र में, जैसे हमारे पुष्कर के लिए मेढ़ता जाने के लिए जो रेलवे लाइन बिछाई जा रही है, अजमेर से पुष्कार, अगर उसमें वनविभाग या पर्यटन विभाग की आरे से या और किसी तरफ से कुछ बाधाएं हैं, तो जो भी सम्बन्धित सांसद हैं, उनको इसके बारे में बताया जाना चाहिए, ताकि वे भी उस विषय में अपने स्तर पर कोई कार्रवाई कर सकें ।

महोदय, जहां पर भी ट्रेन रूके, वहीं टिकट मिले, वहीं आरक्षण की व्यवस्था सुनिश्चित की जाए । यह आवश्यक है । यह नहीं है कि किशनगढ़ में ट्रेन मिले और आरक्षण अजमेर में हो रहा है । उस तरह से पूरी सुविधा का लाभ नहीं मिल सकता है ।

महोदय, अपनी अन्तिम पंक्तियों में मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बस यही कहना चाहती हूं, इस पूरी यूपीए सरकार को बधाई देते हुए, प्रधान मंत्री जी को बधाई देते हुए, इतने बढ़िया बजट के लिए यूपीए की माननीय अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी को बधाई देते हुए कि इसमें कहीं उनकी भी संकल्पना और परिकल्पना की छवि है और वही छवी आम बजट में भी दिखाई देती है,उनको बधाई देते हुए और रेल मंत्री जी बड़े उदार हैं, बड़े संवेदनशील हैं और वे स्वयं इन बातों से परिचित हैं, इनका महत्व जानते हैं , मैं समझती हूं कि वे पूरी संवेदनशीलता और उदारता के साथ मेरे सुझावों और मांगों पर भी गौर करेंगे, उन्हें स्वीकृत करने की कृपा करेंगे । मैं इन चार पंक्तियों में पूरे देशवासियों की ओर से कहना चाहती हुँ, हो सकता है कि यह तुकबंदी जैसी कविता लगे,लेकिन मुझे लगा कि जो मेरी भावना और जो देशवासियों की भावना है, उसका इजहार इसी प्रकार से हो सकता है कि –

किराया कम करके भी मुनाफा कमाया ज्यादा

रेलों का विस्तार किया और यात्रियों को दी सुविधाएं ज्यादा

महिला और कमजोरों का ध्यान रखा, निभाया अपना वादा

पूरा हो भारतीय रेल सेवा के विकास का लालू जी का पक्का इरादा ।

मैं इसके लिए आगे उन्हें और बहुत शुभकामनाएं देती हूं कि मुनाफा 20 हजार से 25 हजार 30 हजार करोड़ पहुंचे और अवश्य पहुंचेगा । इसके साथ ही यात्रियों को भी और सुविधायें मिले, (व्यवधान)... अभी महिला के साथ यहां जो व्यवहार हुआ, मैंने वह बता दिया । हम महिलाओं की मांग भी उठाते रहेंगे और आपका सहयोग चाहेंगे । मैं बहुत-बहुत शुभकामनाएं देते हुए, बधाई देते हुए यह उम्मीद करती हूं कि मेरी मांगों पर भी आप पूरी उदारतापूर्वक गौर करेंगे । महोदय, मैं आपको भी धन्यवाद देती हूं । धन्यवाद ।

DR. GYAN PRAKASH PILANIA (Rajasthan): Sir, I salute your patience, your goodness and your fairness and I adore your indulgence to permit me to speak on this very important Railway Budget which concerns everyone and prior to starting my main presentation regarding the Budget, I will say that I fully associate myself with Dr. PrabhaThakur. She has made very, very constructive and useful suggestions and she has sung paeans of praise for the hon. Railway Minister who is very considerate, who is very kind, ' जो बड़े दयालु हैं, बड़े संवेदनशील हैं । मैं उम्मीद करता हूं कि उनकी प्रशंसा को देखते हुए, उनके मन के उत्साह और उल्लास को देखते हुए लालू जी, कृपा करके उन्होंने जितने भी Suggestions दिए हैं, उनको स्वीकार करेंगे । वे Suggestions वाकई में

2.00 P.M.

राजस्थान के लिए बड़े अच्छे हैं । लेकिन मैं बहुत डाउटफुल हूं कि क्या कुछ मिलेगा? मान्यवर,मैं अर्ज कर रहा था, मुझे आश्चर्य हो रहा था कि प्रो. राम देव भंडारी जी जैसे विद्वान व्यक्ति और डा. प्रभा ठाकुर जी जैसी विदुषी रेलवे बजट पर कम बोलें और ज्यादा बात करें वह सुषमा स्वराज की । It appears as if they were obsessed with what Smt.Sushma Swaraj had spoken.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF.PJ.KURIEN):That is the credit.

डा.प्रभा ठाकुर : सर, एक ही बार तो जिक्र किया है, इतना तो अधिकार है ।

DR.GYAN PRAKASH PILANIA : I am also saying the same thing.श्रीमती सुषमा स्वराज जो हैं, उनकी वाणी पर ऐसी सरस्वती विराजती है और वह ऐसी वाग्देवी हैं,लेकिन उन्होंने जो कुछ कहा, उसे पूरी तरह समझने की अपेक्षा, आप यह आक्षेप लगाने लगए गए कि इन्होंने वाग्जाल रचा है और अपनी चतुराई से स्याह को सफेद कह रही है । मुझे ऐसे आक्षेप की अपेक्षा नहीं थी । मैं सोच रहा था कि वह बजट के बारे में कहेंगे, न कि किसी व्यक्ति विशेष के बारे में । सुषमा जी को किसी की भी एड्वोकेसी की जरूरत नहीं है, क्योंकि सूर्य स्वंय उदभासित होता है ।

उन्होंने जो अपने बजट में कहा, यह बड़ी सीधी, सच्ची और सादी बात कही, मान्यवर, जिसके समर्थन में मैं भी कुछ कहूंगा । लालू जी के बहुत से फैन हैं और मैं भी उनमें से एक हूं । बिहार में उन्होंने 15 वर्ष तक अखंड राज किया । उनके सुशासन को कौन नही जानता और वही सुशासन रेलवे में भी ले लाए। ऐसे चमत्कारी पुरूष, जिनको रामदेव भंडारी जी ने तो एक तरह से अवतार का स्वरूप ही दे दिया है, ऐसे चमत्कारी पुरूष के बारे में कुछ कहने का मौका इस अदने को मिला,इससे ज्यादा सौभाग्य और क्या होगा ? वह वास्तव में मिराकल मैन है और उनके बारे में कुछ कहे बिना मैं रह ही नही सकता। चमत्कार को नमस्कार है । वह ऐसे जादूगर हैं, जो पीतल को सोना बना सकते हैं और मान्यवर, मुझे एक पंक्ति याद आती हैं "लाली मेरे लाल की, जित देखूं तित लाल" इसका इंग्लिश ट्रास्लेशन कुछ मुश्किल होगा । "लाली मेरे लाल की, जित देखूं तित लाल,लाली देखन मैं गई, मैं भी हो गई लाल ।"

उनके रेलवे बजट को पढ़ करके तो वास्तव में मैं मोहित हो गया और हर आम आदमी भी मोहित होगा । लालू जी तो हैं भी मैंनेजमेंट गुरू । Who can teach lessons to IIM,Harvard,Prinston,Oxford and Cambridge.God has blessed him with common sense which is very uncommon.उन्होंने वाकई में गजब का काम किया । लेकिन उनको मियां मिटू बनने की जरूरत नहीं है, जब हम जैसे लोग बैठे हैं, डा.प्रभा जी जैसे व्यक्ति बैठे हैं और प्रो. राम देव भंडारी जी जैसे विद्वान व्यक्ति उनकी एड्वोकेसी करने के लिए बैठे हुए हैं ।

(उपसभाध्यक्ष, श्री संतोष बागड़ोदिया पीठासीन हुए)

मान्यवर, मैं दो चार बातें कहूंगा कि इन्ट्रजाल और वाग्जाल जो हैं, वह वीरेन्द्र भाटिया साहब ने रचा है या श्रीमती सुषमा जी ने रचा है या फिर स्वंय रेलवे मिनिस्टर ने रचा है । उन्होंने गरीबों का रेल रथ के नाम की एक ट्रेन चलाई है, जिसको उन्होंने रथ का रूप दे दिया और गरीबों के नाम पर एक सुनहरा छलावा बना दिया, जैसे मारीच ने स्वर्ण मृग का रूप लिया था । मान्यवर, ऐसा ही करिश्मा रेलवे मंत्री जी ने किया ...(व्यवधान) । सर, आपको फुर्सत हो तब मैं अर्ज करूं ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : मैं आप ही की बात सुन रहा हूं ।

डा. ज्ञान प्रकाश पिलानिया : आप दो बातें एक वक्त में सुन सकते हैं तो आप काबिल है, इसमें कोई संदेह नहीं है । आप चेअर पर हैं । मैं आपका फैन हूं और राजस्थान का रहने वाला हूं । आपने बहुत ठीक कहा ।

सर, मैं गरीब रथ की बात कर रहा था, जो बड़ी जरूरी बात है क्योंकि यह देश गरीबों का है । 26 से 30 फीसदी लोग तो BPL ही हैं और वैसे भी 100 में से 50 लोग ऐसे हैं , जिन्हें दो वक्त का पूरा खाना भी नहीं मिलता । तो हुजूर, गरीबों की बात करना तो जायज हैं, क्योंकि वह गरीब रथ जो है, वह गरीब नवाज ने चालू किया। वह इसलिए चालू किया कि गरीब इस पर चढ़ सके और एअरकंडीशन का आनन्द ले सके, लेकिन उन्होंने यह नहीं सोचा कि गरीब के

लिए तो एक रूपया हाथी का पॉव जैसा है । गरीब एक पैसा भी ज्यादा नहीं दे सकता । पैसेजर के अलावा जो गरीब है, आम आदमी है, जिसको दो वक्त की रोटी भी नहीं मिलती, वह उसमें चढने की हैसियत नहीं रखता । इतना तो कम-से-कम विचार करें, क्योंकि आम आदमी दिल्ली से पटना तक दूसरे दर्जे का 200 रूपए किराया भी मुश्किल से भरता है और हो सके तो विदआउट टिकट चलना चाहता है, गरीब रथ में 600 रूपए लगते हैं, तो क्या वह इतने रूपए दे सकेंगा ? मैं तो एक ही बात कहूंगा कि "जन्न्त की हकीकत है मालूम हमको, लेकिन दिल बहलाने को ख्याल अच्छा है" । पैंसेजर ट्रेन बढ़ांए हुजूर, रेल मंत्री जी से यह मेरी दरख्वास्त होगी, रथों को रहने दें, एयर कंडीशन को रहने दें । जितनी पैंसेजर ट्रेंन होगी, उतना ही गरीब को फायदा होगा । लेकिन वह तो मुझे Marie Antoinette की याद दिलाते हैं। जब उनके पास गरीब गए और दरख्वास्त की कि हम भूखे मर रहे हैं, हमको ब्रेड दीजिए ।तब Marie Antoinette ने पूछा कि ये क्या मांग रहे हैं ? उन्होंने कहा कि हुजूर, ये भूखे हैं और खाने के लिए रोटी मांग रहे हैं । तब उसने बोला कि "They should ask for cake, why for bread? Bread is not for eating." यही हमारे रेल मंत्री जी ने किया है । पैंसेजर ट्रेन की जगह एक झुनझना पकड़ा दिया और उसका नाम गरीब रथ रख दिया । एक ऐसा झुनझुना उन्होंने पहली बार राजस्थान से भी चालू किया है, तीन दिनों के लिए-जपपुर से चंड़ीगढ़ मिडल क्लास के लोग बड़े राजी हैं और जो गरीब लोग हैं, वे छटपटा रहे हैं कि हमारे नाम पर मजे कोई करेगा और नाम होगा बदनाम हमारा। यह तो गरीब रथ की असलियत हो गई ।

मान्यवर, किसी संस्था के, खास तौर से रेलवे के, अच्छे-बुरे के सात टच स्टोन्स हैं पंक्चुअलिटी की बात करें, तो मेरे ख्याल से हर व्यक्ति जानता है ।

कि पंक्युअलिटी का सवाल क्या उठता है रेलवे में ? Railway is known notorious for its unpunctuality. किसी को बड़ा आश्चर्य हुआ कि आज यह ट्रेन ठीक टाइम पर 12 बजे, कैसे आ गई है । तो मान्यवर, पता लगा कि यह ट्रेन 24 घंटे लेट है । मेरे पास आज सुबह के अखबार की कटिंग है । पुरूषोत्तम एक्प्रेस 12 घंटे लेट पहुंची , ऊंचाहार साढ़े 11 घंटे लेट पहुंची, ब्रहमपुत्र एक्सप्रेस का समय पौने पांच बजे का था, वह साढ़े दस बजे पहुंची । उसमें पुरूषोत्तम एक्सप्रेस आदि इन सब के नाम दिए गए हैं । मैं पंक्चुअलिटी के बारे में और ज्यादा कह रह इस सदन का वक्त बर्बाद नहीं करना चाहूंगा, लेकिन एक बात चाहूंगा कि यह जरूर एक्सेप्ट किया जाए कि

जहां तक सेवा का सवाल है तो "अतिथि देवों भवः" कहा है और यह कहा है कि "पैंसेजर मसीहा है" । आम पैसेंजर का हाल पूछिए। टिकट लेने में कितनी फजीहत होती है,ट्रेन में चढने में कितनी परेशानी होती है । उसकी छत पर वह क्यों चढ़ता है? वह मजे के लिए चढ़ता है क्या? ट्रेन से लिपट के क्यों चलता है? और हर आदमी उसकी जेब खाली करने की कोशिश करता है । उसे टिकट चेकर भी लूटता है, सिपाही भी लूटता है, ऑफिसर्स भी लूटते हैं । गरीब तो लुटता ही जाता है । "अतिथि देवो भवः" का सवाल एक मजाक का सवाल है असलियत का सवाल नहीं हैं जो होना चाहिए, क्योंकि ट्रेन जनता की सम्पत्ति हैं, ट्रेन किसी व्यक्ति विशेष की नहीं है, और "अतिथि देवों भवः" होना चाहिए ।

मान्यवर, आज न ये ट्रेन्स सेफ हैं और न साफ है । एक झुनझुना ग्रीन टॉयलेट का पकड़ा दिया और उस परहम लट्टू हो गए कि हम सब ग्रीन हो जाएंगे । यहां तो सूखा ही सूखा है, ग्रीन का कोई सवाल ही नहीं है । जहां तक सेफ होने का सवाल है, आज ही वहा सवाल उठा था। आज के अखकार के फंट लाइन पर है । लड़कियों की क्या बेइज्जती हुई है । आर.पी.एफ. वालों को फायरिंग करनी पड़ी । Nobody is safe, once he or she gets into a train. मैं उन चीजों की बात नहीं करूंगा कि कहां-कहां विस्फोट हुए, कहां-कहां क्या हुए, कितने आदमी कब मरे, समझौता में क्या हुआ; अहमदाबाद रेलवे स्टेशनपर आ०डी०एक्स० विस्फोट हुआ,25 लोग घायल हुए। उनकी बात छोड़े, लेकिन आम आदमी से पूछें कि क्या आम औरत, आम बच्चा रेलवे में घुसने के बाद सुरक्षित महसूस करता है ? वह जब तक ठिकाने न पहुंच जाए, तब तक राम-राम करता रहता है और लालू जी का गुणगान करता रहता है ।

डा० ज्ञान प्रकाश पिलानिया : सर, ऐसा है कि "जब आवै संतोष धन, सब धन धूरि समान ।" आपने बहुत ठीक कहा, संतोष करलें तो सब ठीक है वरना बड़ी प्रशंसा है और आप जो कहें सही है, हुजूर । यह हमने सीखा है कि, चैयर जो

चीज कह दे, वह सही है । यह हमारा उसूल है, यह हमारा डिसीप्लीन है । मैं तो सारी उम्र एक सिपाही रहा हूं । तो मैं जिक्रे-खैर, लालू जी का जो बहुत अच्छा बजट है; उसके बारे में कर रहा था । मैंने punctuality की बात कर ली, सफाई की बात करली, कितनी सेफ है इस बारे में थोड़ा-सा कह दिया। कुलियों के बारे में बात हुई । लालूजी को कुल्हड़ और कुली से बड़ा प्रेम है । अच्छी बात है । कुल्हड़ तो अब रहे नहीं, एक बार स्लोगन आया था । कुलियों का क्या होगा, खुदा जाने? अब कुलियों का नंबर आएगा । लालू जी से इतना ही निवदेन है कि रेलवे में क्राइम बड़े कॉमन हैं, वह उनके नोटिस मे आ रहे हैं या नहीं? आजकल आर.पी.एफ. को लोग रेलवे पिल्फ्रेज फोर्स या रेलवे प्लंडर फोर्स कहते हैं । यह कहा जाता है कि सब से ज्यादा उठाईगिरी रेलवे के सामान की और जो पैंसेजर्स चलते हैं, उनकी जेबे कटाने की कार्यवाही रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स करती है । मैं कोई आरोप नहीं लगा रहा, आम तौर पर पूछा जाए तो पता लगेगा कि गिरहकटियों के जो गेंग्स चलते हैं, वे जी.आर.पी. और आर.पी.एफ. कीमिलीभगत से ही चलते हैं, Drug mafias,armed mafias,pickpocket gangs,drugging gangs and gambling gangas are all under protection of RPF and GRP,Senior officeres of other Railway zones also know about it.इसके बारे में कुछ होना चाहिए और जहां तक रेप्स का सवाल है, कुछ ट्रैंस के बारे में लोग कहा करते थे कि ये रेप ट्रैंस हैं, बहुत से रेप्स उनमें हुए हैं ।

मान्यवर, जहां तक करप्शन का सवाल है, मैं ऑनरेबल रेलवे मिनिस्टर को इतना ही याद दिलाना चाहूंगा कि 1952 में आचार्य जे.बी. कृपलानी कमेटी ऑफ पार्लियामेंट बनी थी, to look into corruption in the Railways. I am quoting verbatim from that."If corruption is eliminated from the Railways,trains would ply on tracks of gold instead of iron.:That is more true today than what it was true in 1952.लीकेज ऑफ रेवेन्यु बड़ा भारी होता है । बुकिंग में, रिजर्वेशन में दलालों की चांदी रहती है । पार्सल्स, गुड्स ऑफिसेस में, कंस्ट्रक्शंस, इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट्स में, पर्चेज ऑफ स्टोर्स में, कार्टेल ऑफ कांट्रेक्टर्स एंड फेक टेंडर्स मे । मैंने 20 साल सी.बी.आई.और एंटी-करप्शन में काटे हैं, कुछ तजुर्बा रखता है । मान्यवर, यह पॉईट्स आफॅ करप्शन, प्लेसेज ऑफ करप्शन हैं, जिनका मैं जिक्र कर रहा हूं । इन्होंने विजिलेंस बना रखी है । मान्यवर, 15 लाख रेलवे कर्मचारी हैं और 2005-2006 में केवल 7676 दंडित हुए और 2006-2007 में 8602 दंडित हुए । यह तो "ऊंट के मुंह में जीरा" हैं क्या वाकई में विजिलेंस हैं? मान्यवर, क्या आप इस बात को स्वीकार करेंगे कि 14-15 लाख कर्मचारियों में से सिर्फ 6 हजार ही ऐसे हैं जिनके खिलाफ कोई दोषारोपण हो सकता है? फिर टिकट लैस ट्रैवलिंग कौन करवाता है ? वह यह तो टी.टी. करवाएगी या जी.आर.पी. करवाएगी या आर.पी.एफ. करवाएबी । मान्यवर, मुझे अधिक नहीं कहना, सिर्फ इतना ही कहना है कि लोकतंत्र में गरीबी हैं और बहुत पढ़ा –लिखा आदमी या डा. ज्ञान प्रकाश पिलानिया नहीं लुटेगा, डा. प्रभा ठाकुर भी नहीं लुटेगी और प्रोफेसर भंडारी की जेब भी नहीं कटेगी । लुटना, जेब कटना, परेशान होना – यह आम आदमी का मामला है जो बी.पी.एल. हैं, शेडयूल्ड कास्ट/शेडयूल्ड ट्राइब के हैं, जो अनपढ़ हैं,जो बोल नहीं सकते, हक जो अपना हम नहीं जानते, जो यह भी नहीं जानते कि टिकट पर कितना लिखा है और असलियत में कितना पैसा देना चाहिए । जिस दिन 26 तारीख को यहां बजट प्रस्तुत हुआ, उसदिन रेलवे स्टेशन्स पर इंटरव्यू लिए गए । वहां काफी लोगों ने कहा कि टिकट इतने रूपए का था, हमसे चार रूपए ज्यादा ले लिए गए । यह आम बात है, यह अनपढ़ो का लुटा जाना आम बात है। लालू जी तो गरीबों के, अनपढ़ों के, पिछड़ों के मसीहा है, उनमें से उम्मीद करता हूं कि वह सैसपूल ऑफ करप्शन तो बंद करें ।

मान्यवर, जहां तक राजस्थान का सवाल है, राजस्थान को उन्होंने सिर्फ चार नई रेल-गाड़ियां दी हैं । सबसे बड़ा प्रदेश इंडिया का, मान्यवर, जिसको आप बिलोंग करते हैं, सबसे बड़ा रेगिस्तान इंडिया का, सबसे लंबी पाकिस्तान के साथ अंतर्राष्ट्रीय सीमा 1040 किलोमीटर उस राजस्थान में न रेलों के फेरे बढ़े, न विस्तार हुआ, आमान परिवर्तन भी वर्ष 2010 तक पूरा होगा । वहां के 16 पुल रेल मंत्रालय ने अटका रखे हैं, जिनकी मेरे पास पूरी लिस्ट है, पूरे नाम हैं, अखबारों में ये सब आ चुके हैं, रेल मंत्रालय खूब जानता है, लेकिन उनको कुछ स्टेट्स प्यारी हैं और कुछ स्टेट्स अप्यारी हैं, राजस्थान उन में से है । राजस्थान जो पिछड़ा हुआ है, उस अगड़े होने की बड़ी कोशिश करते हैं । कृपा करके आप कुछ और रेल वहां दे दें । अगर आप मेरी बात न सुनें, तो प्रभा ठाकुर जी की बात तो सुन लें , मगर कुछ वहां के लिए दे तो सही । राजस्थान में पांच जिला हैडक्वार्टर हैं – बांसवाड़ा, टौंक, झालावाड, सिरोही और करौली, जहां कोई ट्रेन नहीं है । आज 60 साल से वहां ट्रेन नहीं है । और हमारे ऐसे कुछ आदिवासी हैं, जो आज तक ट्रेन में नहीं चढ़े । उन पर आप कुछ कृपा करें ।

मान्यवर, जहां तक गाय दुहने का सवाल है, चूंकि यह लालू जी ने कहा था, इसलिए मैं जिक्र कर रहा हूं , वरना मैं गाय-भैंस का जिक्र नहीं करता । उन्होंने कहा कि मुझे गाय दुहना आता है । इसके बारे में हमें कोई शक नहीं है कि गायों के, पशुओं के बारे में वह बहुत जानते हैं । उन्होंने यह भी कहा है कि अगर गाय न दुहें, तो गाय को तकलीफ हो जाएगी, उसका अडर फूल जाएगा, परेशानी हो जाएगी । बात ठीक है, लेकिन मैं उनसे अर्ज करना चाहूंगा कि गाय को अगर ज्यादा से जयादा दुह लिया और खाना नहीं दिया, तो वह गाय मर जाएगी, उसका अडर नहीं फूलेगा, सिर्फ वह मर जाएगी । इसलिए मैं उनसें अर्ज कर रहा था और आपके से मैं यह आवाज पहुंचाना चाहता हूं? कि मेहरबान, दुहों ही दुहों मत, दोहन न करें, शोषण न करें, पोषण भी करें । रेलवे को अगर ओवरलोड ही करते रहे, अतिभारी करते रहें और ट्रिपल डेकर बनाएंगे, तो पटरियां टूट जाएंगी, यह आज मैं कह देता हूं । वैसे पटरियां टूट भी रही हैं, रेलवे पर काफी अतिभार से पुल ढहेंगे, डिब्बे टुटेंगे, हादसे होंगे और जैसे सड़क यातायात पर कुप्रभाव पड़ा है, इस पर पड़ेगा। कृपा करके इन्फास्ट्रक्चर बढ़ाएं, नई पटरियां बिछाएं । मैं सिर्फ एक सैकेंड में टारगेट्स बोल देता हूं कि क्या तय किए थे और कितने पूरे हुए ?

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : प्लीज, आप खत्म करेंगे ।

डा. ज्ञान प्रकाश पिलानिया : सर, आप तो मुझे तत्काल खत्म करने को कहेंगे, तो मैं, खत्म कर दूंगा । आप कहें, तो तत्काल बंद कर दूं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : नहीं । आप बता दें कि और कितना समय लगेगा । आपको मैं ज्यादा बाधा नहीं डाल सकता, हमारी स्टेट से हैं, थोड़ा सा फेवरेटिज्म है, लेकिन फिर भी बोल दीजिए कि कितना समय और लगेगा ?

डा. ज्ञान प्रकाश पिलानिया : सर, ऐसा है अगर कोई दूसरा होता, तो मैं यह कहता कि सरकार की पॉलिसी है, जो लोग अति-विशिष्ट हैं, मतलब जो विकलांग हों, जो मेरी तरह अपाहिज हों, उन पर ज्यादा से ज्यादा की मेहरबानी की जाए, लेकिन आप तो घर के हैं, आपको मैं क्या कहूंगा । आप तो जो कहेंगे, वह तत्काल मैं मान लूंगा ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : तीन मिनट में हो जाएगा ?

डा. ज्ञान प्रकाश पिलानिया : सर, दो-तीन फेसेट ऐसे हैं, जो मैं अर्ज कर दूं, वे जरूरी भी है । आर एंड डी में बजट का 0.003 परसेंट इस्तेमाल हुआ है, इससे आर एंड डी का क्या होगा, रिसर्च एंड डिजाइन का ? आप खुद विचार कर सकते हैं । मैं इस पर क्या कमेंट्स करूं । दशकों से रेल लाइनें पेंडिंग हैं, परियोजनाएं पेंडिंग है, आमान परितर्वन पेंडिंग हैं । मैं रेलवे की लोक लेखा कमिटी की रिपोर्ट बता रहा हूं , अर्ज कर रहा हूं, धड़ाधड़ा घोषणाएं हो रही हैं । यह समिति ने कहा है, मैंने नहीं, यह कमिटी ने कहा है । The Committee of Parliament has observed. " लोगों की मांग पर बड़ी संख्या में नई लाइन और आमान परिवर्तन की परियोजनांए शुरू कर दी गई, जबकि 1 मार्च, 2006 तक रेलवे के पास पहले ही ऐसी कई परियोजनाएं हैं, जिनको पूरा करनें के लिए 54, 000 करोड़ रूपए की आवश्यकता पडेगी ।" लेकिन शंख बजाते रहो, शंख कहता रहेगा –दूंगा, दूंगा, दूंगा देने को कुछ हैं नहीं । उस शंख का क्या नाम है, मैं नहीं कहना चाहता । कहते हैं, ऐसा शंख एक था ।

एक चीज और कहूंगा जो बड़ी जरूरी है , लैवल क्रांसिग्स के बारे में । एक्सिडेंट्स जो होते हैं, वे 41 परसेंट लैवल क्रॉसिंग्स पर होते हैं । 41 out of 100 लैवल क्रॉसिग्स पर होते हैं । Level crossing is a trap for accidents – Unmanned 35 per cent; manned 6 per cent. तो जो unmanned लैवल क्रॉसिंग्स हैं, they are danger signals for the people. The are real killers. इसके बारे में कुछ न कुछ करना चाहिए । Total level crossings हैं, 34,459. Manned हैं, 16,286 unmanned ज्यादा हैं, 18,173. 2006-07 में सिर्फ 236 पर चौकीदार तैनात किए गए, इस तरह से 18,173 कितने सालों में पूरे होंगे, यह सोचने का एक गंभीर विषय है । मैं कहना चाहता हूं कि इस बारे में कुछ कीजिए और इस पर कुछ BOT के सिस्टम से या पब्लिक पार्टिसिपेशन सिस्टम से कुछ किया जाना चाहिए । Fifty per cent of all accidents are caused by human failure of Railway staff. यह एक बड़ा इम्पोटेंट प्वाइंट है । Fifty per cent of all accidents are caused by human failure of Railway staff. यह कैसे सुधरेगा ? यह उम्मीद करते हैं कि लालू जी जैसा योग्य और दक्ष व्यक्ति, उन जैसा मैनेजमेंट गुरू किसी न किसी तरीके से इसे सुधार लेगा । पिछले चार सालों से तो नहीं हुआ, चार सालों से तो यही चलता आ रहा है , अब मैं सोचता

हूं कि कुछ हो जाएगा । उम्मीद पर दुनिया कायम है, और हम सोचते हैं, कि अच्छा है, शुक्र हैं कि उन जैसा काबिल आदमी इस मामले को देख रहा है । कुलियों का कल्याण होगा, कुम्हारों का कल्याण होगा, कुल्हड़ बढ़ेंगे, वह तो नहीं हो सका, कुलियों का देखते हैं, इस साल पता लगेगा कि क्या उनको स्वर्ग मिलता है या नहीं ।

अंत में मैं इतना ही कहूंगा कि उम्मीद पर दुनिया कायम है और हम अब भी उम्मीद रखे हुए हैं कि कुछ न कुछ अच्छा निकलेगा, कुछ न कुछ नई बात पैदा होगी और लालू जी से जिस तरह की अपेक्षा हम करते हैं । उस तरह का कोई नया चमत्कार वे करेंगे । अगर उम्मीद न रखें तो जीवन कायम कैसे रहेगा ।

अंत में इतना ही कहूंगा – 'बहुत शोर सुनते थे पहलू में दिल का, काटा तो कतरा –ए-खूं निकला । असलियत में यही हूं । और भी कहते हैं – 'हाथी की दुम का बहुत शोर सुना था, पास जाकर देखा तो रस्सा बंधा था । मैं डिसक्रेडिट नहीं करना चाहता, मैं तो उनका फौन हूं, लेकिन इतनी गुस्ताखी तो कर सकता हूं कि ब्लेटेंटली जो सही बात नहीं लगती है, उसके लिए तो करबद्ध तौर, विनम्र निवेदन कर सकूं ।

आपकी गुडनैंस का, आपकी कृपा का, आपकी सज्जनता का मैं बहुत कायल हूं और मैं धन्यवाद अर्पित करता हूं कि आपने इतनी देर तक मेरी इधर-उधर की, कम अक्ल की बातें सुनी और धीरज रखा very kind of you, you kind indulgence. Thank you, Sir.

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : धन्यवाद पिलानिया जी, जो मुझे बोलना था, वह भी आपने बोल दिया अच्छा रहा । Next is, M.V. My sura Reddy. Mysuraji, you have sixteen minutes.

SHRI M.V. MYSURA REDDY (Andhra Pradesh): Sir, I would like to draw your attention to the hon. Minister's speech. We have done the magic of generating a surplus of Rs. 25,000 crores despite reduction in fares. Sir, it is neither magic nor *Jaadu-tona.* It is nothing but winoow-dressing. There is no doubt that the M ins iter has done a good job in improving the freight revenues by increasing the permissible loads on the tracks. At the same time, the Railways failed to implement the electronic monitoring system on wheel-axle loads. Due to this the Railways have failed to control unauthorised over-loading, which the Minister has regularised. This overloading will definitely eat away the life of rails, wheels and also old bridges. Definitely, it would lead to a crisis in the near future. Sir, I would like to state here that it is harmful to milk a cow till it starts bleeding. In this policy, there is no vison of 2025; there is only a vision of the 2009 elections.

Sir, regarding passenger fares, the Minister has stated that he has reduced all the fares but the railways are squeezing the passengers through backdoor methods. One understands that the *Tatkal* quota is meant for reservation by passengers during emergency and that is done without proper planning. Some seats could be reserved under this quota to facilitate their journey. But the *Tatkal* quota has been increased to a whopping 30 per cent of the seating capacity in all trains and its booking period has been extended from 24 hours to one week. As a result of this policy, the regular passengers and passengers on the waiting list, have been facing a lot of problems. They have to buy the ticket under the *Tatkal* scheme at a higher price. I will give you and example, Sir. In Godavari Express, from Vizag to Hyderabad, the second class fare is Rs. 287, after a discount of 5 per cent. The same ticket under the Tatkal scheme costs Rs. 445, which means a net income of Rs. 138 per ticket to the Railways, In this way, the Railways earn an extra amount of three crores of rupees every year in this train through second class passengers. This is nothing but sale of tickets in the black market

Another clever trick is that without improving the efficiency or the amenities and without increasing the speed, just by reducing the halting time, they have converted the passenger trains into express trains, the express trains into super fast trains, and colleting a surcharge.

When the Venkatadri Express from Tirupati to Hyderabad was converted into a super fast *train,* I had thought that all the amenities that are available in a super fast train would be available there. But when! pulled the door to open it and enter into the train, it fell upon me. That was the condition of that coach and this train was called a super fast train. 1 lodged a complaint regarding this. After six or eight months, the same bogey had come. I thought it must have been a new bogey. When I went into it, there was nothing new; it had just been repainted and some tip-topping had been done. It was the same old coach which had been painted, just like make-up done to a dead body! So, that had been converted into a super fast train and the Railways are collecting a surchage on it. In the same way, I am citing the case of the Godavari Express. They are collecting super-fast surchage of Rs. 243 lakhs per year in the same train from second class passengers. They are collecting this addtional fair. That means, this is a backdoor method of collecting charges. This gimmick is like the old Indian type of 'reduction sales'. This nothing but the Indian type of 'reduction sales'.

When we see the amenities, we are having 8000 trains and 10,000 stations. But the spending on civic amenities and passenger amenities is only meagre, that is, Rs. 500 and odd crore. This is the outlay. This means, they are leaving the *Aam Adami* to his fate only.

Sir, now I come to the speed of trains. While all over the world, the speed of trains is increasing, the speed of Indian rails has come down. For the goods trains, the speed is 20-30 kmph; for passenger trains, it is 40-50 kmph, while the permitted speed is 75 kmph. Like that, the optimum utilisaiton of rolling stock also is not proper. Without doing these two things, the Railways are proposing grandeur plans of corridors for the past five years!

Sir, so far as recruitment is concerned, the entire recruitment process is like 'owner's pride, neighbour's envy'. It is like that. It is ridiculous to make even Group 'D' category, which is an unskilled category, as an All India category. Some ugly scenes also occurred in Assam and Karnataka regarding this recruitment. The Minister is also facing criticism that people of his State are getting priority in all zones. We appreciate Bihari's intelligence. But it appears that they are highly meritorious only in Railways recruitment, not in other Department recruitment.

Sir, regarding the earnings and investment in the Zones, we see for everything, for starting a new line, for gauge conversion, electrification, and for halting in stations, the criteria for the Railways is the RoR. But for investment in other Zones, they are not looking into this RoR business. Sir, out of 17 zones, the highest earning zone is the Northern Zone. The second highest earning zone is the South-Central Railways. However, kilometres are less, it has stood second. It doesn't matter. Sir, compare the earnings and net revenues on operating ratio. Operating ratio means whatever is earned per hundred rupee, and revenue means surplus after the expenditure. Regarding Northern Railways, in 2008-09, as per the Budget estimates, it Rs. 10098 Crores. The net revenue is Rs. 1040 crores. Operating ratio is 77 per cent. That means for every Rs. 100, they are spending only Rs. 77 in the Northern Railways. In the South-Central Railways, Rs. 7557 Crores is the earning. The net revenue is Rs. 2300 crores, that is the saving in that Zone. The operating ratio is 73 per cent.

For every hundred rupees, they are spending ony Rs. 73 in South-Central Railway. Regarding East-Cenral Railway, I need not explain to whom it belongs. The earning by this Zone is Rs. 4800 crores. Net Revene is Rs. 276 crores. The operating ratio is 98 per cent, which means for every hundred rupees, they are spending Rs. 98 in that Zone. In the Southern-Railway, the earning is 4270 crores. Net Revenue is Rs. 13 crores. Operating ratio

is 112 per cent; that means, for every hundred rupees, Rs. 112 is the expenditure in Southern Railway. If we see the major investments regarding new lines, gauge conversion doubling, workshops and OWEs for Northern Railway, it is Rs. 867 Crores, in spite of Rs. 10,098 Crores of earnings. For South-Central Railway, it is Rs. 649 in spite of Rs. 7557 Crores of earnings. For the East-Central Railway, it is Rs. 1400 Crores in spite of earnings of Rs. 4800 Crores. That means, in 2005-06, the allocation was Rs. 279 crors which has now went up to Rs. 1400 Crores. In Southern Railway, the outlay proposed for investment is Rs. 1,000 Crores in 2008-09. In 2005-06, it was Rs. 210 Crores. It went up to Rs. 1,000 Crores. Sir, apart from this, in Southern-Central Railway, proposal for one wheel-manufacturing plant for Rs. 881 Crores is also there. Then there is proposal for one diesel locomotive unit for Rs. 2052 Crores, one greenfield electric loco manufacturing unit for Rs. 1293 Crores. *(Time-Bell).* Sir, I think, sixteen minutes were allotted to me.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA); How much time do you want?

SHRI M.V. MYSURA REDDY: I will take only five minutes more.

THE VICE-CHARIMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Okay, go ahead. This was only a warning.

SHRI M.V. MYSURA REDDY: Then, there is proposal for augmentation of diesel-set enhancement maintenance facility for Rs. 450 Crores, another is electrical locomotive for Rs. 250 Crores. For this, in 2008-09, in East-Central Railway, proposed outlay is Rs. 2479 Crores. I just compared the East-Central Railway and Southern Railway with Southern-Central Railway and Northern Railway. Except Eastern Railway. I can understand the social obligation is there — all the remaining 14 zones are getting step-motherly treatment regarding investment. 1 am sorry to comment that it is not the Indian Railways budget; it is the *'Lalu Velu* budget'. I am sorry to comment this. Regarding new lines in Andhra Pradesh, from childhood days, one Ralway line is there — Nandyala-Yerraguntal railway line. At last, it was announced in 1997 for an estimated cost of Rs. 164 Crores. Up to 2006-07, cumulative expenditure was Rs. 40 Crores only. I do not know when this will be completed. This year, the outlay is Rs. 35 Crores. Requirement of funds for completion of all the projects in South-Central Railway is Rs. 4300 crores without taking into consideration the cost escalation. If the outlay proposed this year is Rs. 329 Crores, only God knows when all these projects will be completed. Rs. 329 Crores that have been allocated this year will meet only cost escalation.

* Sir, in his Budget speech, hon. Minister said that he would complete this railway line of Nandyala-Yerraguntla up to Nossom. It is not from outlays of the Budget; it comes from diversion of funds from one area to other area in the South-Central Railway only. It was

outlay of the South-Central Railway and the funds were diverted. But why it is going to be completed up to Nossom is because a cement plant is coming up there at Nossom. I do not know but people used to say in that area that in this plant one of the upcoming Andhra Pradesh politicians, residing in Bangalore, is having shares in this cement plant and also Krishnapattnam port. That is why the Andhra Pradesh Government brought pressure on the South Central Railway authorities and they diverted funds from other lines to this area and they are feeding this line only. One thing I would like to bring to your notice is that the areas from where the funds were diverted belong to Telengana area only. The pet project of Mr. K.C.R., the hon. Minister Mr. Jaipal Reddy was also there, this amount was diverted from that project. I think, I need not tell, Sir, one week back four Lok Sabha Members resigned from Parliament for this step-motherly treatment towards Telengana. This will add fuel to the fire. It will foment the regional feelings only. There is a step-motherly treatment

towards South Central Railways by not allocating the funds. *(Time-belt)* I am going to complete it within two minutes, Sir. Sir, I saw the Minister always having a *neem* stick in his mouth to wash his mouth. I thought that he represents the rural masses. But when we see the metro projects, the underground metro projects cost about 250-300 crores per kilometre and over ground metro projects cost around Rs. 100 Crores per kilometre whereas the cost of an ordinary Railway line is Rs. 5-6 Crores per kilometre. That means they are diverting the funds of rural areas to the metros. I do not think he is representing the rural masses; I think, he is thinking of only urban elites.

Sir, regarding our representations, everywhere it is a routine process; it is a ritual. These concerned Zonal Railway authorities are convening pre-Budget meetings with the Members of Parliament of that Railway Zone. But they are not taking any cognizance to the advice which we give them. I will quote an example. I sent a representation two weeks before this meeting. But, they did not take any cognizance of my representation of my advice. When I insisted, they said that they had not received the letter itself. But, when I showed them the inward stamp on my letter they said, "We are sorry. We could not recognise." So, that is the importance they are giving to our representation and advice. Now, the Minister introduced this Budget in the Parliament for passing their demands. One thing I can say is this उल्टा-पुल्टा एलायंस आम आदमी की एक्सरपेक्टेशन को उल्टा-पुल्टा कर रहे हैं । With this, I am opposing these demands. Thank you for having given me time.

सुश्री सुशीला तिरिया (उड़ीसा) : उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगी कि आपने रेलवे बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया है । सर, रेलवे बजट पर बोलने से पहले मैं यूपीए सरकार को नेतृत्व देने वाले प्रधान मंत्री आदरणीय डा. मनमोहन सिंह जी को, सोनिया गांधी जी को, श्री लालू प्रसाद जी को, श्री आर. वेलू जी को, और श्री नारनभाई रठवा जी को मुबारकवाद देना चाहूंगी । क्योंकि हम सत्ता में बैठे हैं , इसलिए हम तारीफ में बोलेंगे, यह सोचकर मैं उनको बधाई नहीं देना चाहूंगी । इस बजट के द्वारा जब देश की जनता खुश है, देश की जनता का जो ज्यादा प्रतिशत है, वह खुश है, ज्यादा लोगों ने इसकी प्रशंसा की है, इसलिए मैं उन्हें बधाई देना चाहूंगी और वे लोगों की बधाई स्वीकार करें । यह आम आदमी का बजट है । इस बजट में छात्रों को, खिलाडियों को, कुलियों को, साधारण जनता को, सभी को सुविधा देने की बात कही गयी है, इसलिए वे बधाई के पात्र हैं । सर, मैं यह कहना चाहूंगी कि यह बजट हर साल दिखाता है कि भारतीय रेलवे तरक्की के रास्ते पर है । वर्ष 2005 में रेलवे को 9 हजार करोड़ का मुनाफा हुआ है । 2006 में 14 हजार करोड़ का मुनाफा हुआ है, 2007 मैं 20 हजार करोड़ का मुनाफा हुआ है । और 2008 में 25 हजार से 30 हजार तक पहुंचाने की मानसिकता बना ली है । भारतीय रेलवे निश्चित रूप से हमारे देश के लिए एक मुनाफे की संस्था है । इस रेलवे ने यात्रा करने वाले यात्रियों को सुविधा देने, सहूलियत देने के काम में भी तरक्की की हैं, केवल मुनाफे की तरफ ही ध्यान नहीं दिया है । आज रेलवे देश की एक बहुत बड़ी मुनाफा देने वाली ऐतिहासिक संस्था है । इसलिए रेलवे को इतिहास में जरूर प्रधानता मिलेगी । इस समय इस यूपीए सरकार ने जो डिसिजन लिया है , जो रेलवे को मुनाफा मिला है, यह भविष्य में रेलवे के रिकार्ड में रहेगा ।

सर, मैं यह कहना चाहूंगी कि इस देश के लोगों के लिए 106 नई ट्रेन्स चलाई गई है और 105 गरीब रथ ट्रेन्स चलाई गई है । यह गरीब रथ ट्रेन्स लालू जी ने पिछले साल देश के गरीबों के लिए इन्ट्रोडूयूज की हैं । देहातों में ऐसे-ऐसे गांव हैं, जहां पर अभी तक बिजली नहीं पहुंची है । गरीब देहात में पैदा होने वाले लोग, जिनको यह पता भीनहीं था कि ऐसी क्या चीज है, जब उन्होंने बिजली भी नहीं देखी है, तो ऐसी देखना बहुत दूर की बात है । जब दिल्ली में मैट्रों चली थी, तब बहुत दूर-दूर से मैट्रों में ट्रैवल करने के लिए लोग आए थे । गांव के लोग इतने साधन सम्पन्न नहीं है कि वे ऐसी ट्रेन में ट्रैवल कर सकें । वे तो एसी कोच को प्लेटफार्म पर ही खड़े होकर देखते हैं । उनके दिल के दर्द को पहचान कर ही रेल मंत्री लालू जी ने गरीब रथ चलाया है । इस देश में जब उन्होंने 105 गरीब रथ ट्रेन्स चलाई हैं, तब हम सभी पार्टियों के उड़ीसा के सांसद शुरू में बड़े दुख के साथ कहना चाहते थे कि इस बजट में उड़ीसा को एक भी गरीब रथ नहीं मिला है । कुछ भी हो आखिर बजट पास होने से पहले ही लालू जी ने उड़ीसा के लिए एक गरीब रथ रांची तक

इन्ट्रोड्यूज किया। इसलिए मैं यह कहना चाहूंगी कि जब आवाज उठी तो उन्होंने दर्द को पहचानकर, तुरंत कार्यवाही की और इस बीच उन्होंने भुवनेश्वर से रांची तक एक गरीब रथ का उदधाटन किया।

सर, मैं दूसरी बात यह कहना चाहूंगी कि हम लोग तथा इस देश के बच्चे 21वीं सदी में जा रहे हैं। इस देश में राजीव गांधी जी की कम्प्यूटर को डेवलप करने की देन है। आज हर देश में, हर आफिस में और हर जगह कम्प्यूटर हावी है, इसलिए मैं यह कहना चाहूंगी कि इस बजट में, रेलवे में भी कम्प्यूटर को आगे बढ़ाने का काम हुआ है। आप मोबाइल से भी टिकट खरीद सकते हैं। गर्मियों के समय में लम्बी क्यू से लोग परेशान होते थे। जो लोग इमरजेंसी में हॉस्पिटल में भर्ती हुए थे, उनको देखने के लिए जिनको जल्दी जाना होता था, वे कभी-कभी ट्रेन लेट होने की वजह से, ट्रेन मिस हो जाने की वजह से वहां पर जा नहीं पाते थे। स्टेशन पर लम्बी क्यू से बचने के लिए मोबाइल से टिकट बुक कराने की सुविधा दी गई है। अब घर में बैठकर मोबाइल से टिकट बुक कराने का जो काम हुआ है, यह बहुत ही अच्छा काम है। इससे पूरा देश लाभ उठागा और हमें इस काम के लिए रेल मंत्री जी को बधाई देनी चाहिए। इससे हर किस्म के लोग, चाहें वे बुजुर्ग हैं, स्टूडेंट्स हैं, सीनियर सिटिजन्स हैं या जो इन्टरव्यू देने जाते हैं सब लाभान्वित होंगे। बीमार लोग जो इमरजेंसी में भर्ती होने जाते हैं, उनके लिए तथा उनके परिवार के लोगों के लिए यह बहुत ही सुविधाजनक है। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि मैं रेलवे स्टेशन पर खडे होकर यह सोचती हूं कि जब भारतीय रेलवे इतनी तरक्की के रास्ते पर चल रहा है, जब हमारे साईस इतनी डेवलप्ड हैं ... । इसके बावजूद भी इसके टॉयलेट को किसी तरह से डेवलप करना है, स्टोर करके क्लीन करने का काम करना है, जिससे प्लेटफार्म की सफाई और ज्यादा हो सके। लालू जी ने इस बार इस बजट में एकअच्छी चीज डिसचार्ज फेसिलिटी की एनाउंस की है। फ्री ग्रीन टॉयलेट पैसेंजर ट्रेन्स में और ट्रेन मे जो टॉयलेट डिसचार्ज फेसिलिटी है, रास्ते में प्लेटफार्म पर डिसचार्ज गिरता जाता था, उसे रूकवाने के लिए नई तकनीक और टेक्नोलॉजी के साथ जोड़कर डिसपोज आफॅ करने की जो सोच है, जिसे इंट्रोडयूस कर रहे हैं, यह बहुत ही अच्छी चीज है। देश के तरक्की के लिए मैं यह कहना चाहूंगी कि यह एक बहुत ही बड़र स्टेप है। हम प्रगति में कहां तक पहुंच गए हैं, लेकिन ट्रेन के पूरे रास्ते में यह होता है। हम गांव-गांव में लोगों को सुलभ शौचालय के बारे में समझा रहे हैं, लेकिन बड़े शहरों में गंदगी की बदबू आए, यह बहुत खराब चीज है। मैं समझती हूं के यह तकनीक डेवलप होने के बाद जब यह हो जाएगा तो हमारा स्वास्थ्य, सफाई और ठीक रहेगा। मैं कहना चाहूंगी के उड़ीसा की एक मांग थी। यहां रेलवे डेवलमेंट के लिए बहुत कुछ है, लेकिन इस बजट में उड़ीसा को मात्र 972 करोड़ रूपए दिए हैं। सर, मैं कहना चाहूंगी कि आज के दिन उड़ीसा में जिंदल, पस्को बहुत सारी माइन्स हैं। इनका उड़ीसा की तरफ ध्यान जा रहा है और लोग वहां नए प्रोजेक्ट के लिए जा रहे हैं। मैं कहना चाहूंगी कि रेलवे की तरफ से उड़ीसा जितना रेवेन्यु देता है, उतना न सही, जितनी डिमांड हैं, उतना भी न सही, लेकिन बाकी रेलवे से यदि किसी गरीब राज्य को मेनस्ट्रीम में जोडने का काम करता है। गरीब लोगों के सामाजिक उत्थान के लिए काम करता है, जहां गरीब और अनपढ़ लोग नक्सलाइट्स की तरफ भाग रहे हैं, उनको मेनस्ट्रीम में जोड़ने का काम करता है तो जहां देहात है, नेक्सलाइट अफेक्टिड हैं, जहां अंडर डेवलपमेंट हैं, ट्राइबल लोग हैं, उनके क्षेत्र से रेलवे को जोड़ने के लिए जो मांग हो रही है, जो पैसा मांगा जा रहा है, धनराशि की मांग हो रही है, उस धनराशि को देने की रेल मंत्री जी को कृपा करनी चाहिए। दूसरा मैं यह कहना चाहूंगी कि क्योंझार और पारादीप होते हुए पुरी के लिए नई ट्रेन इंट्रोडयूस हुई है। बहुत साल से एक ट्रेन की मांग बारीपदा से पुरी तक की थी। दूसरी ट्रेन की मां बारीपदा से कोलकाता तक थी। मैं कहना चाहूंगी कि हर साल बजट में या विभिन्न माध्यम से हाउस में यह मांग उठाई जाती रही है। इसे मांगते-मांगते उस लाइन के या उधर के जो रिप्रेजेन्टेटिव है, हम सभी लोग अभी तक इंतजार में हैं कि शायद इस बजट में उसे पूरा किया जाएगा। लेकिन हम बधाई देंगे कि हमारे बगल में जो क्योंझार हैं, यहां बहुत सारी माइन्स हैं, कोल माइन्स हैं, लोहे के कुछ कारखाने बन रहे हैं, वहां एक नई ट्रेन चली है, यह अच्छी बात है। उसके साथ-साथ बारीपादा से जो ट्रेन अभी पिछली साल लालू जी ने इनऑगरेट की है, भुवनेश्वर तक, यह भुवनेश्वर तक की जो ट्रेन है, उस समय पूरी तक की मांग हुई थी और लालू जी ने भी उसी समय मांग को पूरा किया था, लेकिन वह अभी आधे रास्ते में भुवनेश्वर तक है। मेरा यह निवेदन है, मांग है कि इस बजट में उसे पुरी तक बढ़ाया जाए। जो नई ट्रेन्स हैं, बारीपादा से कोलकाता तक की है , उस जोन, उस रीजन का बिजनेस सेंटर कोलकाता है। वहां जाने के लिए कुछ नहीं है। वहां नेक्सलाइट्स का बहुत बड़ा वेरियर है , जंगल है, जहां सुबह जाओ तो शाम को आना होता है । वहां बिजनेस मैन की कितनी बार वहां लूट हुई है , उसका कोई हिसाब नहीं है। इसका सारा रिकॉर्ड बंगाल और उड़ीसा पुलिस के पास रहता है। मेरा यह कहना है कि जहां इंडस्ट्री नहीं है, नोन इंडस्ट्रियल रिजन है, जहां पर पहाड़ी क्षेत्र हैं? जहां एस.सी./एस.टी. लोग केवल खेती पर निर्भर रहकर अपनी जीविका

का निर्वाह करते हैं, उनके लिए मैं कहना चाहूंगी कि उस क्षेत्र के लिए ट्रेन हो । कम-से-कम जो बिजनेस सेंटर्स हैं, कोलकाता हैं, बाकी जगह हैं, उनके साथ छोटे-छोटे बिजनेस या बड़ा बिजनेस करने के लिए भी उन लोगों को बड़े शहर के साथ जोड़ने का काम ट्रेन उनके साथ कर पाएगी ।

सर, मैं यह कहना चाहूंगी कि अभी जो नई ट्रेन चली है, भुवनेश्वर से मुम्बई तक वाया सम्बलपुर, नई ट्रेन होने की वजह से, माननीय रेल राज्य मंत्री रठवा जी बैठे हैं, मैं आपको भी और लालू जी को भी बधाई दूंगी, लेकिन यह आपका purpose serve नहीं कर रही है , क्योंकि उधर ब्रॉडगेज का बहुत सारा काम बाकी है । जहां पर ब्रॉडगेज का काम 1991-92 से sanction किया गया, वहां अभी तक काम चालू है । कई जगह 1993-94 से sanction करके अभी तक काम चालू है । आप उसी काम को speed नच करके बढ़ाते और काम को जल्दी complete करते, तो रेलवे में उसी जोन के लोगों को ज्यादा फायदा मिल सकता है । अभी आपने जो ट्रेन चलाई, उसी ट्रेन को आप short route से मुम्बई तक ले जा सकते थे, जिसे आप सीधे सम्बलपुर से मुम्बई तक ले जा रहे हैं । वेस्टर्न उड़ीसा से कोस्टल उड़ीसा तक, अभी तक हमेशा वेस्टर्न को divide करके रखना चाहते हैं और हम हमेशा ट्राइबल डिस्ट्रिक्ट को divide करके उनको अलग रखना चाहते हैं । कोस्टल के साथ, उमदें डेवलपमेंट के साथ हम उनको जोड़ना नहीं चाह रहे हैं । मेरा यह निवेदन है कि वेस्टर्न उड़ीसा, जो underdeveloped है और जहां पर ट्राइबल इलाका है, उसके साथ कोस्टल रीजन के जो रेलवे लिंक्स हैं, उनके साथ जोड़ने का इस बजट में आप थोड़ा कष्ट करेंगे, आप proposal रखेंगे, तो मैं कम-से-कम यह कहूंगी कि रेलवे progressive way में एक सामाजिक काम करने के लिए खड़ी है, वह रेलवे सामाजिक काम करने के लिए भी तैयार है ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगी कि जो दाइतारी बाउंस पानी रेल लिंक है , वह ब्रॉडगेज है यह 1991-92 1992-93 में sanction हुआ है , लेकिन अभी तक वह complete नहीं हुआ है । हर बजट में हर सरकार के सामने इसके लिए थोड़ी-थोड़ी धनराशि नियत की जाती है । सर, मेरा यह निवेदन हैकि अगले बीस साल तक भी आप 5 करोड़, 10 करोड़, 20 करोड़ इस तरह से देंगे, तो मेरे हिसाब से 20-25 साल के बाद भी इसके complete होने की किसी किस्म की सम्भावना या योजना हमें नहीं दिख रही है । बरागढ़ और नोआपारा जो रास्ता है, कब से सर्वे complete हुआ है और हाउस में ammounce हुआ है, survey has been completed, work will be started. यह कहना है और हम लोगों को सुनना है । सर्वे complete होने के बाद, पैसा sanction होने के बाद मेरा निवेदन है कि काम शुरू करने में इतनी सारी रूकावट, इतनी सारी देरी हर किसी के साथ, उस अंचल के हर किसी प्रतिनिधि के पास एक प्रश्नवाचक हो जाता है । मैं निवेदन करना चाहूंगी कि जब सर्वे का काम complete हुआ है, आपने उसके लिए पैसा या धनराशि नियोजित किया है, तो रेल मंत्री जी, उसी काम को जल्दी-से-जल्दी शुरू करने का आप इस बजट में प्रावधान रखेंगे, यह मेरा आपके प्रति निवेदन है ।

वेस्टर्न उड़ीसा में यह सब काम करने के बाद सर्वे रिपोर्ट कहती है कि रेलवे को 18.32 परसेंट रिटर्न मिल रही है । ऐसा नहीं है । कि किसी uneconomical और नुकसानदायक योजना के लिए मैं इधर एक proposal रख रही हूं और अनुरोध कर रही हूं । इसके लिए रेलवे को 18.32 परसेंट रिटर्न जरूर मिल रही है । हमेशा आप जिस प्रोजेक्ट को उड़ीसा में दे रहे हैं, हर प्रोजेक्ट के लिए आपकी रेलवे को मुनाफा ही मुनाफा मिल रहा है ।

सर, मैं आपको ज्यादा न कहते हुए इसमें और एकाध प्वायंट बोलना चाहूंगी । एक है जो रूपसा बांगरीपोसी रेलवे लाइन है, वह 1895 में शुरू हुई थी और 1905 में रूपया से बांगरीपोसी तक थी । उस समय के महाराजा स्व. श्री राम चन्द्र भन्जदेव जी ने शुरू किया था । उस समय उड़ीसा में चार रेलवे लाइनें ही थी । उसी चार रेलवे लाइन में वह भी एक रेलवे लाइन है। बहुत मुश्किल से जब वह uneconomical रेलवे लाइन मीटरगेज के नाम से बन्द होती जा रही थी, उसको आपने बहुत सालों के बाद, जैसे एक बीमार को ऑक्सीजन देकर जिन्दा किया जाता है, वैसे आपने शुरू में 50 लाख दिया, फिर एक लाख दिया, उसके बाद थोडा सा मिट्टी का काम किया । अब उसके कंप्लीट होने के आद श्रीमती सोनिया जी के आर्शीवाद से, श्री मनमोहन सिंह जी के आर्शीवाद से और लालू जी की मेहरबापी से पिछले दो सालों में वह ब्रॉड गेज रेलवे लाइन कंप्लीट हो गई और उस पर एक ट्रेन चलने लगी है । ट्रेन की उस योजना में उसे रूपसा से बांगरीपोसी हो करके, बादामपाहर में जोड़ने का कमा किया जाना था, अभी रूपसा से बारीपदा तक तो हमने उसे जोड़ दिया, लेकिन बारीपदा से बांगरीपोसी की जो ओरिजनल रेलवे लाइन है, उसका कार्य अभी केवल कुछ किलो मीटर ही हुआ है, बाकी काम बचा हुआ है। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी कि जब आपने यह काम शुरू किया है, आपने

एक बीमार को ऑक्सीजन दे कर जिंदा कर ही दिया है,तो उसको स्वस्थ रखना और बड़ा करना भी आपका फर्ज बनता है इसलिए आपसे निवेदन है, कि आप उसे बांगरीपोसी तक पूरा करें ।

बहुत साल पहले ही बांगरीपोसी से लेकी बादामपहर तक के लिए सर्वे कंप्लीट होना था, लेकिन उस समय बहुत सी सरकारें चेंज हुई थी और उसी समय उस सर्वे को पूरा किया जाना था, लेकिन वह पूरा नहीं हो पाया था । उसी लाइन को बादामपाहर में जोड़ने के साथ कार्य को पूरा करने के लिए आप इस बजट में प्रावधान रखने की कृपा करें ।

फिर बादामपाहर से क्योंझर, जहां से अभी आपने क्योंझर से पुरी तक के लिए एक नई ट्रेन चलाई हैं.... (समय की घंटी)... मैं एक मिनट और लूंगी । क्योंझर से पूरी तक के लिए जो नई ट्रेन चलाई है , उसी लाइन में अगर आप उसे भी जोड़ने को काम है, तो क्योझर, मयूरभंज और बालीसोर भी उससे जुड सकेंगे । ये अंडरडेवलप्ड ट्राइबल इलाके हैं और इन इलाकों में नैचुरल मिनरल सोर्स बहुत अधिक है । अगर आप ऐसा करते हैं तो कल आप की नजर में रैवेन्यु के प्वाइंट आफॅ व्यू से वह अंडरडेवलप्ड की जगह डेवलप्ड रिजन हो जाएंगे ।

रूपसा-बांगरापोसी के साथ-साथ एक चीज मैं और भी कहना चाहूंगी कि नौपाड़ा-गुनुपूर भी एक बहुत पुरानी रेलवे लाइन है । उड़ीसा में जहां पर चार रेलवे लाइनें थीं, उन्हीं में नौपाड़ा-गुनुपूर भी एक रेलवे लाइन थी । उसे आपने 1997-98 में शुरू किया था । जब उसे शुरू किया गया था, तब उसे ऑनगोइंग रेलवे लाइन में गिना गया, लेकिन मैं आपसे यह निवेदन भी करना चाहूंगी कि अब आपके विभाग द्वारा उसे ऑनगोईंग ब्रॉडगेज रेलवे लाइन में गिना जाना चाहिए । उसको बंद करने या पैसा न देने का कोई सवाल ही नहीं पैदा होता है, क्योंकि वह ऑनगोइंग तो हैं ही । एक काम और आप जरूर करें कि अब उसको आप जल्दी कप्लीट करवाएं ।

सर, और ज्यादा न कहते हुए अंत में मैं यह कहना चाहूंगी कि ट्रेन्स में कभी-कभी सेक्योरिटी लेप्स के कारण जो कुछ भी होता है, जैसे कभी महिलाओं के साथ ज्यादती होती है, कभी रेप होता है, कभी असम्मान की घटनाएं होती हैं, और कभी-कभी तो मर्डर भी होता है, हालांकि बहुत रेयरली होता है, पर होता है, मैं निवेदन करना चाहूंगी कि इन घटनाओं को आप ध्यान में रखें । पार्लियामेंट में महिलाओं की तरक्की की बात हमेशा उठती रहती है, ऊपर से जब रेलवे जैसी संस्था में ही महिलाएं अकेले ट्रैवल नहीं कर पाएं, इसका मतलब यह है कि महिलाएं सेफ और सेक्योर्ड नहीं है । रेलवे में सेक्योरिटी को इतना बढ़ाया जाना चाहिए कि कोई भी महिला चाहे किसी भी काम के लिए जा रही हो, चाहे वह नौकरी की तलाश में जा रही हो, चाहे पढ़ने के लिए जा रही हो, वह अपने आप को मजबूत और सेक्योर्ड समझे। रेलवे के द्वारा उन्हें प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए और इसके लिए उचित प्रावधान किया जाना चाहिए ।

महोदय, मैं यह भी कहना चाहूंगी कि पिछले कई सालों से आज तक रेलवे बजट में SC/ST स्टुडैंट्स का बैकलॉग पूरा नहीं हो पाया है, हालांकि हर सैशन में यह सवाल उठता है । मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी, चूंकि रठवा जी खुद भी उसी कैटेगरी से आते हैं, इसलिए ST/SC का जो बैकलॉग है, जो लम्बे से पूरा नहीं हुआ है, और जिसे Non-availability of Candidates के नाम से जाना जाता है, उसे पूरा किया जाए । अभी भी दूसरे लोग भर्ती होते हैं, लेकिन लम्बे समय से उनके लिए हमेशा रेड़ इंक में Non-Availability मैंशन कर दिया जाता है, कम से कम आप उसको पूरा करने की कोशिश करें, क्योंकि SC या ST इतने पीछे नहीं है कि वे Non-Availability में आएं ।

सर, लास्ट में मैं यह कहना चाहूंगी कि जो अवार्ड़ी कैंडीडेट्स होते हैं, जैसे अशोक –चक्र अवार्डी हैं या दूसरे अवार्डी हैं, उनके लिए रेलवे में ट्रैवल करने की सहूलियत है और इस बजट में आपने स्टुडैंड्स को भी यह फैसिलिटी दी है, तो मैं आपसे एक निवेदन और करना चाहूंगी कि जो स्पोर्ट्स लेडीज है, जिन्होंने स्पोर्ट्स में नाम हासिल किया है, उनको प्रियॉरिटी बेसिज पर रेलवे में नौकरी पर रखने का प्रावधान किया जाना चाहिए । उनको तुरन्त नौकरी में भर्ती करना चाहिए क्योंकि they are the prosperity, proud and power of sports वे हमारे देश की शान है, इसलिए उनको एनकरेज करने के लिए बढ़ावा देने के लिए, आगे बढ़ने का स्कोप देने के लिए किसी न किसी नौकरी में भर्ती किया जाए । अगर रेलवे जैसे विभाग में उन्हें भर्ती किया जाए तो मैं समझती हूं कि यह उनके लिए ओर ज्यादा प्रोत्साहन का काम होगा । मैं ज्यादा न बोलते हुए केवल इतना बोलूंगी कि रेलवे को सामाजिक काम ही करना है, तो जो पिछड़े हुए हैं, जो नक्सलाइट-प्रभावित हैं, जो अन्डर-डेवलप्ड हैं, उन क्षेत्रों को भी जोड़ने का काम करेंगे, क्योंकि मुनाफा जैसे लालू जी ने हर जगह से कोशिश करके मुनाफा उठाया । हरेक जोन, चाहे वह वेस्टर्न जोन हो या इस्टर्न जोन हो, उसमें कोई बात नहीं है । ईस्ट-वेस्ट में जोड़ा, तो क्या अंडर-डेवलप्ड और डेवलप्ड को नहीं जोड़ सकते ? क्या एस.सी.

एक बीमार को ऑक्सीजन हदे कर जिंदा कर ही दिया है तो उसको स्वस्थ रखना और बड़ा करना भी आपका फर्ज बनता है इसलिए आपसे निवेदन है, कि आप उसे बांगरीपोसी तक पूरा करें ।

बहुत साल पहले ही बांगरीपोसी से लेकी बादामपहर तक के लिए सर्वे कंप्लीट होना था, लेकिन उस समय बहुत सी सरकारें चेंज हुई थी और उसी समय उस सर्वे को पूरा किया जाना था, लेकिन वह पूरा नहीं हो पाया था । उसी लाइन को बादामपाहर में जोड़ने के साथ कार्य को पूरा करने के लिए आप इस बजट में प्रावधान रखने की कृपा करें ।

फिर बादामपाहर से क्योंझार, जहां से अभी आपने क्यौंझर से पुरी तक के लिए एक नई ट्रेन चलाई हैं.... (समय की घंटी)... मैं एक मिनट और लूंगी । क्यौंझर से पूरी तक के लिए जो नई ट्रेन चलाई है , उसी लाइन में अगर आप उसे भी जोड़ने को काम है, तो क्यौझर, मयूरभंग और बालीसोर भी उससे जुड सकेंगे । ये अंडरडेवलप्ड ट्राइबल इलाके हैं और इन इलाकों में नैचुरल मिनरल सोर्स बहुत अधिक है । अगर आप ऐसा करते हैं तो कल आप की नजर में रैवेन्यु के प्वाइंट आफॅ व्यू से वह अंडरडेवलप्ड की जगह डेवलप्ड रिजन हो जाएंगे ।

रूपसा-बांगरापोसी के साथ-साथ एक चीज मैं और भी कहना चाहूंगी कि नौपाड़ा-गुनुपूर भी एक बहुत पुरानी रेलवे लाइन है । उड़ीसा में जहां पर चार रेलवे लाइनें थीं, उन्हीं में नौपाड़ा-गुनुपूर भी एक रेलवे लाइन थी । उसे आपने 1997-98 में शुरू किया था । जब उसे शुरू किया गया था, तब उसे ऑनगोइंग रेलवे लाइन में गिना गया, लेकिन मैं आपसे यह निवेदन भी करना चाहूंगी कि अब आपके विभाग द्वारा उसे ऑनगोईंग ब्रॉडगेज रेलवे लाइन में गिना जाना चाहिए । उसको बंद करने या पैसा न देने का कोई सवाल ही नहीं पैदा होता है, क्योंकि वह ऑनगोइंग तो हैं ही । एक काम और आप जरूर करें कि अब उसको आप जल्दी कप्लीट करवाएं ।

सर, और ज्यादा न कहते हुए अंत में मैं यह कहना चाहूंगी कि ट्रेन्स में कभी-कभी सेक्योरिटी लेप्स के कारण जो कुछ भी होता है, जैसे कभी महिलाओं के साथ ज्यादती होती है, कभी रेप होता है, कभी असम्मान की घटनाएं होती हैं, और कभी-कभी तो मर्डर भी होता है, हालांकि बहुत रेयरली होता है, पर होता है, मैं निवेदन करना चाहूंगी कि इन घटनाओं को आप ध्यान में रखें । पार्लियामेंट में महिलाओं की तरक्की की बात हमेशा उठती रहती है, ऊपर से जब रेलवे जैसी संस्था में ही महिलाएं अकेले ट्रैवल नहीं कर पाएं, इसका मतलब यह है कि महिलाएं सेफ और सेक्योर्ड नहीं है । रेलवे में सेक्योरिटी को इतना बढ़ाया जाना चाहिए कि कोई भी महिला चाहे किसी भी काम के लिए जा रही हो, चाहे वह नौकरी की तलाश में जा रही हो, चाहे पढ़ने के लिए जा रही हो, वह अपने आप को मजबूत और सेक्योर्ड समझे। रेलवे के द्वारा उन्हें प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए और इसके लिए उचित प्रावधान किया जाना चाहिए ।

महोदय, मैं यह भी कहना चाहूंगी कि पिछले कई सालों से आज तक रेलवे बजट में SC/ST स्टुडैंट्स का बैकलॉग पूरा नहीं हो पाया है, हालांकि हर सैशन में यह सवाल उठता है । मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी, चूंकि रठवा जी खुद भी उसी कैटेगरी से आते हैं, इसलिए ST/SC का जो बैकलॉग है, जो लम्बे से पूरा नहीं हुआ है, और जिसे Non-availability of Candidates के नाम से जाना जाता है, उसे पूरा किया जाए । अभी भी दूसरे लोग भर्ती होत हैं, लेकिन लम्बे समय से उनके लिए हमेशा रेड़ इंक में Non-Availability मैंशन कर दिया जाता है, कम से कम आप उसको पूरा करने की कोशिश करें, क्योंकि SC और ST इतने पीछे नहीं है कि वे Non-Availability में आंए ।
सर, लास्ट में मैं यह कहना चाहूंगी कि जो अवार्डी कैंडीडेट्स होते हैं, जैसे अशोक –चक्र अवार्डी हैं या दूसरे अवार्डी हैं, उनके लिए रेलवे में ट्रैवल करने की सहूलियत है और इस बजट में आपने स्टुडैंड्स को भी यह फैसिलिटी दी है, तो मैं आपसे एक निवेदन और करना चाहूंगी कि जो स्पोर्ट्स लेडीज है, जिन्होंने स्पोर्ट्स में नाम हासिल किया है, उनको प्रियॉरिटी बेसिज पर रेलवे में नौकरी पर रखने का प्रावधान किया जाना चाहिए । उनको तुरन्त नौकरी में भर्ती करना चाहिए क्योंकि they are the prosperity, proud and power of sports वे हमारे देश की शान है, इसलिए उनको एनकरेज करने के लिए बढ़ावा देने के लिए, आगे बढ़ने का स्कोप देने के लिए किसी न किसी नौकरी में भर्ती किया जाए । अगर रेलवे जैसे विभाग में उन्हें भर्ती किया जाए तो मैं समझती हू कि यह उनके लिए ओर ज्यादा प्रोत्साहन का काम होगा । मैं ज्यादा न बोलते हुए केवल इतना बोलूंगी कि रेलवे को सामाजिक काम ही करना है, तो जो पिछड़े हुए हैं, जो नक्सलाइट-प्रभावित हैं, जो अन्डर-डेवलप्ड हैं, उन क्षेत्रों को भी जोड़ने का काम करेंगे, क्योंकि मुनाफा जैसे लालू जी ने हर जगह से कोशिश करके मुनाफा उठाया । हरेक जोन, चाहे वह वेस्टर्न जोन हो या इस्टर्न जोन हो, उसमें कोई बात नहीं है । ईस्ट-वेस्ट में जोड़ा, तो क्या अंडर-डेवलप्ड और डेवलप्ड को नहीं जोड़ सकते ? क्या एस.सी.

फैक्चर हो जाती थी, आए दिन लोगों की परेशानियां बढ़ जाती थी और दुर्घटना के चलते नतीजा यह निकला कि रेलवे के जो सौ साल पुराने पुल थे, उन पुलों का फिर से निर्माण किया गया, तब जाकर वे ताकतवर बने और अजा हम उस फसल को देख रहे हैं। लेकिन मैं इस पर बाद में आऊंगा कि हमने क्या किया और लालू जी के लिए हम कैसा विभाग छोड़कर गए थे, लेकिन मैं इतना जरूर कहना चाहूंगाकि हमने पहली बार ऐसा बजट देखा जिसमें संसद को व देश को किस तरह से बताया गया है कि हमारा मुनाफा हुआ है। उपसभाध्यक्ष महोदय, यह मेरे पास टेबल है और यह कोई मेरा टेबल नहीं है, यह रेल मंत्रालय का टेबल है, इनके बजट का टेबल है, और उस टेबल के मुताबिक कहा जाता है कि 25 करोड़ रूपए का मुनाफा होने वाला है। उपसभाध्यक्ष महोदय, अगर 25 हजार करोड़ रूपए का मुनाफा होने वाला है तो ऐसा मुनाफा पिछले कई वर्षों से लगातार हो सकता था। जो चीज सी.ए.जी. ने रोक रखी है, आप उसको अपने मुनाफे में नहीं दिखा सकते हो, उसको भी मुनाफे में दिखाया गया है। दरअसल रेलवे का कुल मुनाफा जो हमारी नजरों में है, वह मुनाफा 12 हमार 92 करोड़ 2 लाख रूपए होता है, लेकिन यह बात सही है कि इंद्रजाल बुना गया और इस इद्रंजाल के मुताबिक 5 तरीके निकाले गए। एक पेंशन फंड जो 1306 करोड़ रूपया है, उसको भी मुनाफे में दिखाया गया है। यह 1 हजार करोड़ रूपए के आसपास है, उसको भी मुनाफे में दिखाया गया है। Safety suscharge on fare merged ueir earning,Capital reureery companent on leased assets IRFC,यह 1810 करोड़ रूपया भी मुनाफे में दिखाया गया है। Operating subsidy to compensation on loss of North Frontier Railways, जिसे सरकार की तरफ से दिया जाता है, यह 580 करोड़ रूपया भी मुनाफे में दिखाया गया है। Sunday on earnings in 2008-09 shourn as Rs.5000 crores as a quanltum jump ours 2007-08; from 2006,37 crores, PSUinterin diuidend यह सब मिलाकर । हजार करोड़ रूपया दिखाया गया है। इस तरह से कुल मिलाकर 5690 करोड़ दिखाया गया है। जोकि किसी भी कानून के तहत मुनाफे में नहीं दिखाया जा सकता है। दूसरे 7 हजार करोड़ के आसपास डी.आर.एफ. का क्रेडिट का फंड है,उसे भी मुनाफे में दिखा दिया गया है। उपसभाध्यक्ष महोदय,नतीजा यह निकला है कि 12092 करोड़ में जो पूरा फिगर दिखाया गया है, 24782 करोड़ रूपए के मुनाफे में, उस में 5900 करोड़ रूपया और 7 हजार करोड़ रूपया दूसरा, यह कुल मिलाकर साढ़े 12 हजार करोड़ रूपया ऐसा है, जो मुनाफे का हो ही नहीं सकता। उपसभाध्यक्ष महोदय, यह आपत्ति हमारी नहीं है। यह तो सी.ए.जी. की है और यह आपत्ति पिछली बार के 2005-06 के बजट में सरकार की तरफ से 10143 करोड़ का मुनाफा दिखाया गया था। अब सी.ए.जी. कहती है, 4278 करोड़ का मुनाफा। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बात का जिक्र इसलिए करने जा रहा हूं, क्योंकि हम सब लोग इस बात को अच्छी तरक से जानते हैं कि रेलवे को मुनाफा, रेलवे की प्रगति का काम कोई अकेले नहीं हो सकता है। जब देश में इंडस्ट्रियल ग्रोथ होगी, जब ग्रोथ सेक्टर में आप तरक्की करेंगे तो रेलवे पर भी उसका असर पड़ने वाला है और रेलवे में भी मुनाफा हो सकता है।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : आपने क्यों नहीं किया?

श्री दिग्विजय सिंह : हमारे समय हमें मिला क्या था? हमारे समय तो हमें मिला था फेक्चर्ड रेल, पुराना रेलवे का पुल। आपने मेरा शेर नहीं सुना। जो आपने शेर शुरू किया था जहां से, हमने उसका जवाब दिया था, लेकिन आपने सुना नहीं। आपने एक शेर कहा है –

उजड़ा चमन जो छोड़कर गए थे हमारे दोस्त।
अब बता रहे हैं, वह फसल बहार की।

हमने उसके जवाब में कहा था-

वक्त गुलशन पर पड़ा तो लहू हमने दिया।

जब बहार आई तो कहते हैं तेरा काम नहीं।

हम तो यह कहना चाहते हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद : मैडम बोली थी।

श्री दिग्विजय सिंह : मैडम जो भी बोली हों, हम आपसे इतना कहना चाहते हैं कि इस काम को करने के लिए हमने

बुनियाद आपके सामने छोड़ी थी और उस बुनियाद पर आपने प्रारंभ किया, देश में इंडस्ट्रियल ग्रोथ हुआ और उसका फायदा आपको मिला । हमें उसमें कोई शिकायत नहीं, लेकिन शिकायत हमें इस बात की है कि आपने जो यहां 25 हजार करोड़ रूपया दिखाया है , वह सही नहीं । यह आप ही का आकंडा है, मैं अपने आंकड़े से नहीं बता रहा हूं । जो आंकड़ा आपने इस टेबल में दिखाया है, उसी टेबल के आंकड़े के आधार पर मैं आपसे कह रहा हूं । आपका प्रोफिट 12 हजार करोड़ रूपए के आसपास का है और आपने यह 25 हजार करोड़ रूपया दिखाया है । यह मैं इसलिए कह रहा हूं कि एक सिस्टम है, वह सिस्टम कोई एक दिन में नहीं बना, पिछले सौ सालों में यह सिस्टम बना है बजट बनाने का, फाइनेन्स कमीश्नर का यह सब एक तरह से तैयारी की गई है। आज आप रेल मंत्री है उसके पहले दूसरे लोग थे । इस तरह का यह सिस्टम चलता रहेगा, लेकिन देश को सही बात बताने की हिम्मत आप में भी होनी चाहिए । अगर आप अच्छा काम कर रहे हैं, तो हमें तारीफ करने में क्या हर्ज होगा ? रेल कोई किसी की व्यक्तिगत चीज तो नहीं है। जो भी यहां आया है, आपने भारत के संविधान की कमस खाकर रेल मंत्री बना है । आप देश की सेवा कर हैं, इसकी प्रशंसा है । हमसे जितना बन पड़ा, हम कर पाए, लेकिन सही बात की जानकारी होना जरूरी है । हम इतना ही कहना चाहते हैं ।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी ने देश को एक बड़ा ड्रीम प्रोजेक्ट दिखाया था डेडीकेटेड फ्रेट सर्विस का और उसके लिए भारत के प्रधान मंत्री जी ने 15 अगस्त को लाल किले से उसकी घोषणा की थी । इस 15 अगस्त की घोषणा के बाद मुम्बई और लुधियाना में जाकर उसका शिलान्यास किया गया । पिछले बजट में पूरे देश को आपने कहा कि काम प्रारंभ कर देंगे, लेकिन वह काम क्यों प्रारंभ नहीं किया गया? हम इस बात को जानना चाहते हैं । आपने अपने वामपंथी दल के साथियों को एक बात नहीं बताई कि जो डेडीकेटेड फ्रेट सर्विस आप चालू करने जा रहे हैं, कहां की दौलत वहां जाएगी ? इसका भी आप अंदाजा लगाइए कि रेलवे की 52 प्रतिशत से ज्यादा दौलत जो आप माल ढुलाई से लेते हैं, वह कहां से आती है? वह मुगलसराय से गाजियाबाद के बीच की आती है और इसी पर दूसरी रेल चलती है। अगर आपने इस पैसे को निकालकर उस जगह डाल दिया,यह जो 52 प्रतिशत कारोबार का है, तो इन इलाकों का क्या होगा? इसका जरा आप ख्याल रखिएगा, चूंकि यह पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन हैं । ...(व्यवधान)...

मैं कैश बेलेन्स बता रहा हूं । यह कैश बैंलेस आपका कितना है और जो आपने बताया कि किसी भी तरीके से रेल का भाड़ा नहीं बढ़ाया हैं, रेल का भाड़ा घटा रहे है । यह बात सही है कि आप रेल का भाड़ा बढ़ा रहे हैं, घटा हरे हैं, लेकिन आपने यह क्या किया है? आप दुनिया में किसी में किसी एक जगह का नाम बता दीजिए, जहां एक डिब्बे में 102 पैसेंजर्स के बैठने का इंतजाम किया गया हो । दुनिया के किसी एक देश की किसी रेलवे को नाम बता दीजिए जहां एक डिब्बे में 102 पैंसेजर्स को बैठाया गया हो । आपने भाड़ा तो घटाया और भाड़ा घटाने के साथ पैंसेजर्स के बैठने का ऐसा इंतजाम कर दिया और नतीजा क्या है कि चार बाथ-रूम हैं । ...(**व्यवधान**)...

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव) : जस्टिफिकेशन होगा ।...(**व्यवधान**)...

श्री दिग्विजय सिंह : जस्टिफिकेशन मिलेगा, देश देगा ।आप हमें दें या न दें । हम आपसे पूछना चाहते हैं, आप हमें यह बताइए कि अभी जो एक डिब्बे में 72 लोगों के बैठने का इंतजाम होता था, अब ऐसा करने से उस पैंसेजर को कितनी मजबूरी होती है, जो बीच में बैठता है? जो पब्लिक यूटिलिटी की बात करते हैं, तो आप वहां ज्यादा पैसेंजर्स बैठाने का काम कर रहे हैं । ...(**व्यवधान**)...

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : यात्री डंडा लेकर खड़ा है ।

श्री दिग्विजय सिंह : यात्री डंडा लेकर खड़ा नहीं है । जो यात्री उसमें चलेगा, उसको यात्रा का पता चलेगा, क्योंकि जितना बड़ा कोच है । उसमें अभी भी बैठने की दिक्कत है।यह बात अगर सही है तो क्या पूर्व के सारे लोगों के सामने यह अकल नहीं था, क्या पूर्व के लोग इस बात को नहीं जानते थे ? सब लोगों के अंदर एक सीमा कें अंदर काम करने की हिम्मत थी, उससे ज्यादा आगे जाने की हिम्मत नहीं थी। आप गए तो जरूर लेकिन आप गए उन आम पैंसेजर्स की कीमत पर । आम पैंसेजर्स की कीमत पर आपने वह हिम्मत दिखाई, लेकिन उससे आम पैसेंजर परेशान होगा, इस बात को आप हमेशा ध्यान में रखिए ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागडोदिया) : आपका समय समाप्त हो गय है । आप अभी और कितने समय बोलेंगे, आप थोड़ा अंदाजा बता दीजिए ।

श्री दिग्विजय सिंह : उपसभाध्यक्ष जी, ठीक है । मैं यह बात इसलिए आपकेसामने रख रहा हूं , क्योंकि आज परेशानी बढ़ रही है । कहने को तो किराया घटाया गया, लेकिन किराया घटाया नहीं गया और यदि किराया घटाया जाता तो जो रेलवे सेफ्टी फंड था, वह फंड तो पांच साल के बाद बंद हो जाना चाहिए था, इस बार उसको जोड़ दिया गया । रेलवे सरचार्ज फंड तो सिर्फ पांच वर्षो के लिए लगाया गया था, आपने उसको वापस तो किया नहीं ।

श्री लालू प्रसाद : किसने लगाया था?

श्री दिग्विजय सिंह : हम लोगों ने लगाया था, आपको उसको समाप्त करना चाहिए था, लेकिन आपने इस बजट में भी उसको जोड़ दिया । आपने उसको विदड्रा नहीं किया । इसलिए मैं कह रहा हूं कि यह इंद्रजाल सचमुच इन्द्रजाल होता जा रहा है । भाड़ा घटाया नहीं गया, सीट बढ़ाई गई, सरचार्ज लैवी, जिसको हटाया जाना चाहिए था, क्योंकि वह लैवी पांच वर्षो के लिए लगी थी, उसको अभी तक बरकरार रखा गया । नतीजा क्या निकल रहा है? नतीजा यह निकल रहा है कि एक तरफ तो इस सीट्स भाड़ा एक बोगी में आप बढ़ा रहे हैं और दूसरी तरफ लोगों को बता रहे हैं कि हमने 3% से 7% किराया घटा दिया है । मैं इस बात को सदन में आपके सामने, माननीय मंत्री जी के सामने, इसलिए रख रहा हूं कि कुछ बातों की जानकारी इस सदन को होनी चाहिए और रेल मंत्री जी ने कुछ किया है । वह सारा देश जानता है । आपकी इकॉनमी ग्रोथ हुई है । अब कोई ट्रक रखेगा, माल अगर होगा तभी तो वह ट्रक ढोएगा । तो इकॉनमी तो बढ़ी है , इकॉनमी तो बूम कर रही है और इस बूम का नतीजा यह निकला है कि आपकी रेलवे भी बहुत अच्छे तरीके से चल रही है । लेकिन मैं फिर दोहराना चाहता हूं कि ट्रेक नया मिला, आपने 8 टन भाड़ा दिया लादने का, इसके पहले तक उसको ज्यादा नहीं जा रहा था, इसका दूरगामी परिणाम होगा । रेलवे के ट्रेक, अभी आप जितने वजन से उस पर माल ढो रहे हैं, हमने उस रेल को बढ़ाया था, 52 से 60 किया था । उसका नतीजा यह निकला कि वह मजबूत तो है, लेकिन इसकी जिन्दगी 20 साल से ज्यादा नहीं होती है और अगर आप उस पर माल ज्यादा बढ़ा देंगे तो यह रेल आपके आने वाले कुछ वर्षो के बाद कमजोर जो जाएगी और देश को अंततोगत्वा उसकी पेमेंट करनी पड़ेगी । इसलिए इस तरह से भी मुनाफा कमाने का जो रास्ता निकाला गया है, मैं इसके पक्ष में नहीं हूं और इस बात को आपको गंभीरता से समझना होगा ।

हमारे बहुत से साथियों ने, आपकी तरफ से भी और यहां मौजूद लोगों की तरफ से भी कहा गया कि हमने कई महत्वपूर्ण योजनाएं ली हैं। लेकिन, देश की एक बहुत महत्वपूर्ण योजना थी, जो देश की एकता और आजादी के साथ जुडी हुई थी, और वह थी – कश्मीर का रेलवे प्रोजेक्ट । उस प्रोजेक्ट के बारे में हम जानना चाहेंगे कि पिछले चार वर्षो में क्या हुआ ? उधमपुर से कटरा तक की रेलवे लाइन तैयार होने वाली थी, उसको चालू करना था, देवेगौड़ा जी की सरकार ने इसके लिए स्पेशल फंड दिया था, लेकिन आज तक वह काम पूरा नहीं हो पा रहा है । लालू जी, आप इस पर विशेष ध्यान दें । श्री सैफुद्दीन सोज साहब यहां बैठे हुए हैं, उनको मालूम है कि यह प्रोजेक्ट कश्मीर के लिए कितना महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है और हम सब लोगों ने कोशिश की थी कि कम से उधमपुर-कटरा की रेल लाइन चल जाए लेकिन दुर्भाग्य से अभी तक वे प्रोजेक्ट पूरा नहीं हो पाया है । इसलिए उस पर विशेष ध्यान देना चाहिए ताकि हमारा वह प्रोजेक्ट पूरा होकर हमारे, आपके और देश के सामने एक रेलवे की मिसाल बन जाए ।

मैंने प्रारम्भ में ही कहा था कि रेलवे की चुनौतियों को स्वीकार करने का जो हिम्मत और हौसला है, वह मेरी समझ में बहुत कम विभागों के पास है । मैं किसी और विभाग की आलोचना तो नहीं कर सकता, लेकिन रेलवे पर मेरा विश्वास है कि रेलवे इस काम को कर सकती है, और अगर उस काम को करने के लिए रेलवे तैयार है तो अब जो आपने प्रोजेक्शन दिखाया है, उस प्रोजेक्शन के मुताबिक कई बड़ी चुनौतियां आप रेलवे के सामने छोड़कर जा रहे हैं । आपने कह दिया है कि हम 60 मिलियन टन और ज्यादा फ्रेट को लादेंगे । कहां से लादेंगे ? आप खुद कह रहे हैं कि रेलवे 160 परसैंट ओवर सब्सक्राइब्ड है । आपने कई नई रेलगाड़ियां भी चला दी और उन नई रेलगाड़ियों के चलाने से आप माल को और ज्यादा कहां से ढोएंगे । उसके लिए जितने साधन की जरूरत है, क्या वह हमारे पास है? गुप्ता जी, नई रेल लाइन एक दिन में तो बनती नहीं है । यह तो अगले साल यानी 2008-09 का बजट है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : सुनिए, आप खुद बहुत सीनियर हैं । पहली बात तो यह है कि आपका

समय बहुत ज्यादा हो गया है । दूसरी बात यह है कि आप अगर उधर बात करेंगे तो समय और ज्यादा लग जाएगा ।कृपा आप इधर देख कर बात करिए। कितना समय लीजिऐगा,दो मिनत में खत्म केजिए।

श्री दिग्विजय सिंह : महोदय, जैसा आप कहेंगे, मैं खत्म कर दूंगा ।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : देखिए, आपकी पार्टी को 16 मिनट का समय दिया गया है और आप इस मामले में बहुत एक्सपर्ट हैं । मैं समझ रहा हूं, आप जरा quickly अपना expertise दिखा दीजिए।

श्री दिग्विजय सिंह : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी बात संक्षेप में ही समाप्त करूंगा । मैं माननीय रेल मंत्री जी से इतना कहना चाहता हूं कि 2008-09 के बजट में जो प्रोजेक्शन दिया है, उस प्रोजेक्शन के मुताबिक इस देश में कम से कम बीस साल से ज्यादा वैगन की जरूरत है, 365 नई रेलगाड़ी की जरूरत है, तब जाकर आप उसको पूरा कर पाएंगे । आपके बयान के मुताबिक, आपके भाषण के मुताबिक आप खुद 160 परसेंट over subscribe हैं । इसका नतीजा क्या निकलेगा ? इसका नतीजा यही निकलेगा कि या तो रेलवे में दुर्घटनाएं बढ़ेगी , या आप अपनी चुनौतियों को पूरा नहीं कर पाएंगे ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह बात इस सदन में इसलिए रखना चाहता हूं, क्योंकि रेल विभाग देश की बड़ी से बड़ी चुनौतियों का सामना करने में सक्षम हैं, लेकिन उसका लक्ष्य अगर इतना रखेंगे तो जो आने वाली सरकार होगी या आने वाले मंत्री होंगे, उनके लिए एक बहुत बड़ी मुसीबत आप खड़ा कर रहे हैं । वह चुनौतियों को पूरा नहीं कर पाएंगे और फिर विभाग अपने आपको शर्मिंदा महसूस करेंगे ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से एक बात और कहना चाहूंगा कि अभी जब कि चली-चला का बेला है, तब लालू जी ने 2025 का विजन रख रहे हैं । यह विजन आपको रखना ही था तो आप शुरूआती दौर में रखते । यह 2025 का विजन आपने आखिरी वर्ष में रखा है तो उसका नतीजा क्या निकलने वाला है? आपका Eleventh Plan already आ चुका है और Eleventh Plan हमारे सामने हैं, जिसमें आपने बड़ा लक्ष्य रखा है । अच्छा है, आपने उन चुनौतियों को स्वीकार किया है, लेकिन साथ ही साथ आप कह रहे हैं कि एक blue print भी ला रहे हैं । अगर आप blue print लाना चाहते हैं तो यह Eleventh Plan क्या है? blue print के लिए आपको तीन वर्षो का समय चाहिए, यह आपने बजट भाषण में रखा हुआ है । मेरा कहने का मतलब यह है कि Eleventh Plan का एक साल तो चला गया, चार साल और बचा है । यह कितनी बड़ी गंभीर संकट में आप अपने विभाग को डालेंगे । चूंकि आप अपने विजन में clear नहीं है कि आपको किस लक्ष्य को पाना है और उस लक्ष्य को पाने के लिए आपका रास्ता कौन-सा है ।

महोदय, आपने स्वयं मुझसे अर्ज किया और मैं भी अपने समय का पूरा ख्याल रखते हुए, बहुत लंबी-चौड़ी बात नहीं करते हुए, सिर्फ दो बाते माननीय रेल मंत्री के सामने रखना चाहूंगा । पहली बात तो यह है कि हमने जितनी बातों को कहा है, उन बातों को गंभीरता से लें । मैं कोई विरोध की हैसियत से इन बातों को नहीं कह रहा हूं । मैं बजट के तौर-तरीकों और परंपरा के अंतर्गत कह रहा हूं । रेलवे से ज्यादा पैसा दूसरा विभाग खर्च करता है, जैसे Defence का बजट इससे बड़ा बजट है । रेलवे के बजट को independent क्यों रखा जाता है ? रेलवे का बजट independent इसलिए रखा जाता है, क्योंकि एक mechanism के साथ वह अपने कामों को करता है, इसलिए उसको independent बजट के लिए छोड़ दिया गया है । सारा कुछ उसका अपना है और उसी अपनेपन में मैं चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी उसका सुधार करें और इस सदन को विश्वास में लें । दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगा कि जो विजन आपने रखा है, वह विजन का समय अब समाप्त हो रहा है । कितने प्रोजेक्ट्स हैं? यहां माननीय रेल मंत्री जी के पीछे जय प्रकाश जी बैठे हुए हैं, वह भी भारत सरकार के मंत्री हैं, हमारा और उनका इलाका एक ही है। नौ प्रोजेक्ट्स हमारे इलाके में चल रहे हैं और एक प्रोजेक्ट भी चार साल में पूरा नहीं हुआ है । इसके लिए पैसा का कोई इंतजाम नहीं है, जिस कारण से कोई भी प्रोजेक्ट पूरा नहीं हो पा रहा है ।

महोदय, मैं गुजारिश यह करना चाहूंगा कि कुछ प्रोजेक्ट्स को तो इस तरह से लें ताकि उन्हें पूरा करके दिखाया जा सके, नहीं तो रेलवे से लोगों का विश्वास उठ जाएगा । भारत का प्रधान मंत्री भी अगर अपने काम को पूरा नहीं करवा पा रहा है, रेलवे के dedicated project को पूरा नहीं करवा पा रहा है, काम शुरू नहीं हो पा रहा है तो विश्वास कैसे

जगेगा । अब तो चली –चला का बेला है । चार साल में जो काम नहीं हुआ, उसको अब आप कैसे पूरा करेंगे ? यह आपकी भी मान्यता है और हमारी भी मान्यता है, वह मान्यता यह है कि जब तक हम पिछड़े हुए इलाकों को उन्नत नहींकर पाएंगे, तब तक देश का विकास नहीं होगा ।रेलवे कोई profit making company नहीं है । यहां राहुल बजाज जी बैठे हुए है।मैं पहली बार रेलवे के बजट भाषण में सुन रहा हूँ,मुनाफा सरप्लस तो हमने सुना है । before tax, after tax इस तरह का तो कंपनी के लोग अपना बजट पेश करते हैं । रेलवे सेवा की भावना से प्रेरित होती हुई भरत की एक संस्था है, जिस संस्था पर समाज के एक दायित्व का निर्वाह करने की जिम्मेदारी है और उस निर्वाह में पिछडे हुए इलाकों में रेलवे से जोड़ने का काम है । हमारी सरकार ने इस काम को करने का प्रयास किया था । देश के सारे आदिवासियों का, चाहे वह कोडरमा –हजारीबाग रेल लाइन हो, चाहे देवघर-दुमका रेल लाइन हो, चाहे देवघर-सुलतानगंज रेल लाइन हो, चाहे मयूरभंज की रेल लाइन हो, सारे देश के जो पिछड़े हुए इलाके थे, हमने उनको जोडने में अपने को समर्पित किया है । लालू जी, ईश्वर ने आपका ताकत और शक्ति, दोनों दी हैं, उनका इस्तेमाल करें और इन इलाकों में रेलवे को पहुंचाने की जिम्मेदारी का निर्वाह जितना ज्यादा से ज्यादा कर सकें, बजाय इसके कि आपको गलतबयानी के साथ कुछ इंद्रजाल बनाने की जो धुन चढी है, उसको थोडे दिनों के लिए रोंके और हम तो इतना ही कहना चाहेंगे –

"वदत्त की बात है, कुछ कह नहीं सकते मोमिन
जो बेचते थे दवाए दर्दे दिल, वे दुकान बढ़ाए चले गए ।"

आप कम से कम वह काम न कीजिए, जिससे ...(**व्यवधान**)...

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : और बीमारी खुजाते चले गए ।

श्री दिग्विजय सिह : जी ?

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) : नहीं, नहीं , आप उनकी मत सुनिए, आप बोलिए । ...(**व्यवधान**)... आप बोलिए, उनको जवाब मत दीजिए प्लीज । ...(**व्यवधान**)...

श्री रूद्रनारायण पाणि : आप तो कंपनी बनाते चले गए ।

श्री दिग्विजय सिंह : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इतना ही अर्ज करना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर जाए और जो गुमराह करने की इच्छा उन्होंने बताई है या दिखाई है , उसको परिवर्तित करे और सही बात देश के सामने बताएं । इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपको धन्यवाद देता हूं ।

SHRI S. ANBALAGAN (Tamil Nadu): * I would like to share my views on the Railway Budget for the year 2008-09.I am participating in this discussion on behalf of our leader. Dr. Puratchi Thalavi Amma and on behalf of the people of the Districts of Salem and Namakkal in particular and people of Tamil Nadu in general. The Budget presented by the Railway Minister for the year 2008-09 is beign appreciated by some as a great budget who have not gone deep into it. Only when you deep delve into it we can grasp its real nature. This budget has been prepared bearing in mind the forth-coming Parliamentary Elections. I would like to point out that this budget do not have vision and a long term perspective. For instance , there is a 5% fare reduction for sleeper class preferred by poor and common people. At the same time AC class fare has been reduced by 7%. Most of those who travel by AC classes can add some more money and can afford to travel even by planes. But it is only the poor who are worst hit by the sky rocketing prices. Hence they need to have a better deal. So it is clear that this fare reduction is not going to help the common people and nothing concrete is there in this budget for the poorer classes of the society.

Senior citizens above 60 years of age are getting travel concession of 30% now. In this year Railway Budget you have announced that the women among the senior citizens will

***The speech was originally delivered in Tamil.**

get the travel concession increased upto 30%. There should not be any discrimination both to the men and .women among the Senior Citizens. Considering the fact that the senior citizens are extended this travel concession facility just because their age is more and their income is less and also due to the fact the men among them travel more than the ladies among the senior citizens, 50% travel concession should be extended to Senior Citizens of both the sexes uniformly and equally. Girl students who were getting free Railway passes up to class XII have been extended with these faciltites upto the completion of their college studies. Similarly the boys who were getting free railway passes up to class X would henceforth be getting it till they complete class XII. I would like to urge upon you that there should not be any disparity in this facility extended to the students and it should be for both the sexes equally.

Hence I urge upon the Hon. Railway Minister to extend this to boys also till they complete their college studies. I would like to recall here the fact that our leader Dr. Puratchi Thalaivi Amma during her tenure as Chief Minister of Tamil Nadu gave the rural students both boys and girls studying up to class XII free cycles without any discrimination. I would like to raise a question in this august House whether you will extend this fair deal uniformly to both the sexes at a time when you claim in your Railway Budget that you have Rs. 25,000 Crores of Rupees in your kity as a surplus. We all know that there will be a way only when there is a will.

Though the Railways are happily claiming that Railways have made huge profits and a surplus, it is saddening to note that the Sourthern Railway more particularly the sections in Tamil Nadu do not get adequate funds. I would like to change that a grave injustice have been done to Tamil Nadu and our State has been ignored in fund allocation. It is a matter of concern that a new Rail route linking the coastal districts of Southern Tamil Nadu has not been announced in the budget.

A new Railway division is Salem in Tamil Nadu has been announced. Even now the Salem division has not got enough of Staff recruited and appointed. The existing employees do not have building either to sit and work or Housing facility to stay and reside near their work palce. Salem Railway division has been carved out but it is not seen to be growing due to non availability of fund that cry for allocation. A new divisional Head Quarters must have trains originating from there. New trains have not been announced to leave from and reach back Salem. Salem Railway division can acquire a status of its own only when new Railway Services are introduced there having Salem as its hub and nerve centre spreading its service to near by districts as well apart from operating new long distance trains. I look forward to the redressal in the reply to be given by hon. Railway Minister. There is a mere announcement that there will be a train between Salem and Chennai *via* Aathur and Virudachalam.

I urge upon the Railway Minister to incidate in his reply the date of running this train as to when this service would become operationalised. I also urge upon the Railway Minister to extend uo to Salem the Elagiri Express from Chennai coming up to Tirppathur. Laying of new Railway Lines has not been announced in this budget for Tamil Nadu.

Namakkal town is a town of Transporters and Hatchery units. There is a computerized Reservation Counter. Unfortunately this counter functions only up to 2 PM. Considering the needs of the travelling public in this town which is an economic hub, the computerized Reservation Counter to make advanced booking must be kept open till evening. New computerized Reservation Counter Centers may be opened in Tiruchenkodu and Sangagiri.

You may kindly provide a stoppage at Sangagiri in Salem district for these Trains that go through it. 2671 -2672-Nilagiri Express, 2673-2674-Cheran Express, 2675-2676-Chennai-Kovai-Chennai Intercity Express are the trains that must be given stoppage at Sangagiri.

Chennai Central station in Tamil Nadu do not have many passenger facilities. Chennai is one among the largest metropolitan cities next only to Delhi and Mumbai. You have announced in this budget that those stations along with Patna would get a face lift with World Class passenger amenities. I urge upon you to include Chennai Central Station also in this programme to give world Class face lift to it.

I would like to reiterate and highlight in this august House the view expresased by leader Dr. Puratchi Thalaivi Amma that a great injustice has been done to Tamil Nadu by not announcing a new railway line linking the coastal districts of Tamil Nadu which would benefit the people of southern districts in a big way.

Pilgrims to Tirupathi thronging from Coirmbatore and the surrounding places are on the increase day by day. Hence a pilgrim train may be introduced between Coimbatore and Tirupathi *via* Salem and Erode. This daily train may leave Coimbatore every evening so that the pilgraims can have early morning darshan in Tirupathi and can return home in the evening. This commercially viable operation may kindly be considered at the earliest.

Salem the steel city, Namakkal the transporters city and Karur the handloom city may all be linked with a new broad guage line. I would like to point out that there was an announcemenmt to this effect 10 years back but not taken up as yet. It remains like a boulder dumped in a pond or a stone dropped in a well. Even this year's Budget do not refer to it and there is no release of fund to commence the project. Hence I urge upon you to take up this long pending project and complete it by 2010. Through this august House I would like to impress upon the Railway Ministry to build up its image and credibility by way of fulfilling its long pending promises and giving shape to all the announcements that have been made over the years. With this I conclude. Thank you.

SHRI TIRUCHI SIVA (Tamil Nadu): Sir, I have a small clarification. I did not want to interrup him. He said that the Free Bicycle Scheme, which was given in Tamil Nadu, was for both genders during their Government. But it was initially for girls during their Government. *(Interruptions)*

SHRI C. PERUMAL: No; no, Sir. *(Interruptions)* I am giving him replv, *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA) : No; no. No arguments *(Interruptions)* You don't have to give a reply because you did not speak. *(Interruptions)* Now, Shri Shantaram Laxman Naik. You have 15 minutes.

SHRI SHANTARAM LAXAMAN NAIK (Goa): Sir, I stand here to support the Railway Budget, presented by Shri Laluji. However, as has always been the case every Member of the House has some problem or the other, some demand or the other to make with respect to his area. In the light of this, I would also like to make a few suggestions. I would request the Minister of State for Railways, who is present here, to note down my suggestions and convey them to the hon. Railway Minister.

To begin with, the Konkas Railway is a very important project. In fact, it is a project with international fame, achieved in a manner with respect to which everybody is full of praise. In the beginning, because of the constraint of funds, only one line was laid down because,

at that time, it was not possible to have double track. Now, it is high time that the Railway Ministry takes up the work of laying double line without any delay, whatever may be the amount required for the purpose, because this is an internationally known destination. The Railway Ministry will also get name and fame, if this project is undertaken. I would like to have a special commitment, at least, that a survey will imediately be started, as far as the doubling of the track is concerned.

Secondly, Sir, as I have always been saying, Goa has been used as a corridor by the Railway Ministry. This was a grudge from the beginning. Our requirements are not met. As a result, from Goa to Delhi, despite there is the shortest route *via* Baroda, there is no regularly plying direct train, except the Rajdhani Express and the August Kranti. Now, the Rajdhani Express has been made from twice to thrice, and the August Kranti once. So, we will have toughly five days, if they don't overlap. But there should have been a normal express train daily, which is not there, on this route,. During Portuguese time also we had a regular train from Vasco to Mumbai. Of course, they have to change because of the tracks, etc. This is a traditional train started by Portuguese, despite having all the odds, *i.e.,* passing through tunnels, passing through ghats and all that. After Konkan Railway came into existence, this route has totally been stopped as far as train from Vasco to Mumbai is concerned. Therefore, this is a traditional and emotional demand of the people of Goa. They are demanding that from Vasco to Mumbai *via* Belgaon-Pune, a train should be started.

Then, Sir, I made a request. I sent several fax messages. At least, during the time of Velankanni festival which is celebrated by the Christian community, some special trains should be started. But this request was not acceded to. With deep regret, I wish to say that whereas many times, special trains are started for various other religious places during the time of festivals, for Velankanni festival, this demand of the people of Goa has not been accepted. In fact a train is required from Vasco to Nagapattinam-Thanjavur to go to this place. Therefore, this demand may kindly be kept in mind, at least, during that festival. I request it may kindly be acceded to .

Then there is another aspect rich must have been noticed by many tourists. Many Members of Parliament must have also noticed it. Sir, which is the station which is closest to Panaji, capital of Goa ? It is the Karmali station. Can you imagine, Sir, that most of the trains do not stop at Karmali station which is, in fact, the capital station being closest to Panaji? Of course, Maragaon, from where I come, is also important because of other reasons, but, this new station *i.e.,* Karmali, is virtually the capital station through which a large number of trains pass, but none of those trains stop there. As a result, people have to get down somewhere at Tiwi near Mapsa to go to Panaji. Therefore, this aspect has also to be considered.

Then, Sir, I would mentioned something about high speed trains. I mentioned about this earlier also. But some dilly-dally approach has been adopted towards this. I want to know whether you are at all contemplating the idea of high-speed trains. If you are contemplating, what is its status and which is the sector on which you want to start these trains on an experimental basis? Why I am saying this is because you can't have these sorts of trains on long routes. You have to start from somewhere. You have to choose one route for experimental purpose. I would not say that it should be Bombay-Goa. I am not saying that. You choose the sector and see whether these trains are feasible.

Sir, nowadays, some modern facilities have to be provided in trains also,. Video facility

programmes, various TV channels,. Dish TV, all these things have come. In this connection, if you want to make the train journey comfortable, enjoyable, then video facilities, TV facilities, etc, have to be provided in the trains as well.

Now, as far as toilet facility is concerned, a Member has already made a mention. On that,without saying anything, Laluj i said, जैसे विमानों में आपको टॉयलेट मिलेगी, उसी तरह की टॉयलेट हम ट्रेन में supply करेंगे i Now, we would like to know the time-frame in which it would be done. What is the target? How fast do you want to go in this connection? How fast go you want to replace the traditional toilets which are presently there with these new types of toilets? Even today, in Second AC, Third AC, forget about Sleeper Class, you can see the condition of toilets. It is horrible .Some attention should have been paid to it. It should be paid even right now until new types of toilets are introduced. It is very essential to improve the condition of toilets because it gives a bad name to our country. It is because when foreign tourists travel by these trains, they carry this impression with them. Despite all other facilities which are available to them, they carry this impression with them, and, as a result, this impression spreads elsewhere also. Then, I understand that some projects are being contemplated with State funding . In my view, an over-bridge type of thing is fine, When it a question of taking help from the State Governments for funding smaller things, it is okay, but as far as the other schemes such as laying of rail is concerned, if you have got funds, you may start; if you do not have funds, obviously, you cannot start, but please do not ask the State Government for funds. They do not have the capacity to make contributions for the railways. The Railways must fund their projects entirely on their own because then it becomes a Central Government scheme. In fact, as far as any Central Government scheme is concerned, only if the Government have got the funds, they must start the scheme and fund it entirely by themselves. To say that only when the State Governments contribute 50 per cent the scheme would be made available to them makes no sense. They must either start and fund a scheme fully or must not start it at all. I can understand if the States are asked to contribute five or ten per cent, but otherwise, all Central Government schemes, in my opinion, must be totally funded by the Government. If the Government do not have that much funds, then the work may be reduced, but they should be entirely funded by themselves. That is why they are called Central Government schemes. Similarly, railways should not venture into such things as asking the State Governments to fund some of their projects.

Then, Sir, I come to the question of rehabilitation of the displaced people. I had raised this issue earlier and I am raising it here again. When the Konkan Railways was set up, some people who had lost their land were promised jobs. Some people were given stalls to run. Those who were given jobs are continuing in service, but those people who had been given stalls have lost them; they have been taken away. How could you do this? How can you say that the stalls cannot be given on a permanent basis? It is a commitment. May be the then Minister had given an oral commitment, but if you cannot fulfil those promises, then you do not have the right to displace those persons. I feel that bureaucracy in the Railway Ministry has misguided the hon. Minister. When I took up the issue, I got a reply in the negative saying that the time for their stalls cannot be extended.

(THE VICE-CHAIRMAN, PROF. P.J. KURIEN, in the Chair)

This amounts to betrayal by the Railway Ministry to those people, the losers of land, who had been given stalls. They are not in thousands; there are a very few of them. The Railways can always earn profit by lending their platforms to other people for running

stalls. But if they cannot comply with their promise to help even a few people, numbering less then hundred, it is really a matter of regret. I would like to the hon. Minister to intervene and ask the Corporation to do something. If the Corporation does not listen to him, if the corporation feels that they are independent, then it should be wound up. In fact, I am for retaining their identity, but if they do not listen to the Ministry, if they don't listen to the Government which funds them, which extends them loan and helps them, and says that they have a sort of separate existence, from that of the Railway Ministry, then this should not be tolerated; it should be wound up. Therefore, I urge upon the hon. Minister to send a strong message to the Konkan Railways Corporation. Then, Sir, if the people of a region where any Railways project; especially that of the Central Government, is started, feel that it is their project, then they must get jobs in those Central Government projects. If the local people do not get jobs, then they feel that it is a 'Delhi project' and not their project. They feel that it is not a State Government project but some people have come from Delhi and have put it up. This should not be the feeling. Therefore, you must instruct those who are at the helm of affairs to see to it that local sentiments are respected. It is not a question of morals. It is not that only people from outside that State are qualified while those residing there are not qualified. Why did Goa oppose the setting up of SEZs there? It was because the SEZ Act did not contain a provision to given compensatory jobs to the people of the State where the unit is put. If the Act does not provide, if the policy does not provide, for jobs to the people of the State where an SEZ unit is to be established, then it makes no sense. We opposed it. Therefore, I am saying that the same principle applies to the Central Government establishments, which are put there. Like Velankanni, I am also taking up this issue of Vasco-Tirupathi. Everybody has been given trains to Tirupathi. Why are the Goans deprived? Start trains for, at least, twice a week or even once a week from Vasco De Gama to Triupathi for the benefit of people. By doing this, you will also be getting a lot of tourists because a lot of tourists, who come to Goa, also would like to go from Goa to Tirupathi and other places. Lastly, as I said, Goa is becoming a corridor because there are not many trains starting from Madgaon or other places from Goa. There are some trains going to south India. Now, there should be trains going from Vasco De Gama to southern parts of South India executively. Rajdhani passes, Mangla Express passes and Netravati passes, but how many seats are available to Goan people? Therefore, if you want to give up the impression that Goa is not a corridor, then some important trains must start from Goa towards the north and also towards south. I expect that appropriate response will be there in the reply of hon. Laluji. Last time, what happened was that the hon. Minister replied to the BJP's broader issues and our issues remained, not even a single issue from this side was touched. I, therefore, request the hon. Minister Laluji, don't bother about them. Sushmaji will be saying all time. Whatever she wanted to say, she had already said and please don't concentrate on their issues, concentrate on this side and our demands. Thank you.

श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने के लिए अनुमति दी है ।

मैं कुछ सामान्य बातों पर अपना मत रखूंगा और बाद में अपने क्षेत्र की कुछ बाटों कहूंगा । पहले तो मैं हमारी बहन माननीया तिरिया जी को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं , जिन्होंने बस्तर की बात कही है, पिछड़े क्षेत्र की बात कही है । मैं उनका छत्तीसगढ़ की तरफ से आभार व्यक्त करता हूं । ...(**व्यवधान**)...

मैं एक बात की ओर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । वह यह है कि एक प्रकार से रेल विभाग बधाई

का भी पात्र हैं, एक विषय में, कि आज तक यूनियनो के चुनाव नहीं हुए थे, वे चुनाव कराए गए । मैं उसके लिए आपको जरूर बधाई देना चाहता हूं । मजदूरों के हितमें में यह एक बहुत बड़ी बात हुई है । जहां मैं आपको बधाई दे रहा हूं, वहीं आपका ध्यान भी इधर आकर्षित करना चाहता हूं कि सुप्रीम कोर्ट ने यह निर्देश दिया था कि यह चुनाव श्रम मंत्रालय के आयुक्त के पर्यवेक्षण में होना चाहिए । मुझे यह कहते हुए खेद है कि उसका पालन नहीं हुआ । स्टैंडिंग कमेटी में एक बार श्रम मंत्रालय के लोग भी बुलाए गए थे । यह विषय हमने वहां उस समय रखा था । यह बात कही गई थी कि जैसा खाद्य निमग के बारे में सुप्रीम कोर्ट ने कहा था, तो उनके श्रमिकों का और उनका जो पूरा काम है,उसकी तुलना में रेल का काम बहुत बडा है, इसलिए रेल विभाग का काम श्रम विभाग नहीं कर सकता है, परन्तु, महोदय, उस समय हमने यह बात श्रम विभाग से पूछी थी कि आप कम-से-कम पर्यवेक्षण तो कर सकते हैं ? आप पूरे चुनाव का conduction नहीं कर सकते हैं? किन्तु आप ऊपर से उनका मार्गदर्शन, पर्यवेक्षण कर सकते हैं, यह बात उन्होंने एक प्रकार से मानी थी, परन्तु मुझे खेद है कि उसका पालन देश में कहीं पर भी नहीं हुआ और मुझे इस बात का भय है कि जो मजदूर संगठन हैं वे इस विषय को कहीं-न-कहीं न्यायालय में आपके लिए चुनौती के रूप में खड़ा करेंगे । जब एक अखिल भारतीय मजदूर संगठन के लोग मिलने आए थे, उन्होंने मेरे ध्यान में बहुत सी अनियमिताएं लाई थीं, मैं पूरे सदन की जानकारी के लिए उन बातों का यहां केवल उल्लेख करना चाहता हूं । एक बात तो मैंने आप से श्रम विभाग की भागीदारी के बारे में कह दी । दूसरी बात, जो रजिस्टर्ड यूनियंस थे, उन सब को समान अवसर नहीं दिया गया । यह तय हुआ था कि जो रजिस्टर्ड यूनियंस हैं, उनको सभी प्रकार के समान अवसर दिए जाएंगे जोकि न्यायोचत भी था । उनको वहां कार्यालय की, प्रचार की व अन्य बातों की सुविधाओं से वंचित किया गया है, इस प्रकार की भी शिकायत आई है । फिर वहां जो प्रिसाइडिंग ऑफिसर की जो रिक्वायरमेंट्स थी, उनका भी पालन नहीं हुआ है । जो मान्यता प्राप्त यूनियंस हैं, उनेक बिलों का भुगतान बाकी था, पंरन्तु उनके भुगतान के बारे में जो शिकायतें की गयी थीं और अनापत्ति प्रमाण-पत्र लेने चाहिए थे, उसका भी विचार नहीं किया गया । और तो और कुछ यूनियंस ऐसी भी चुनाव में भाग ले रही थीं जिनका नाम कुछ और पंजीकृत था जबकि वे किसी और नाम से भाग ले रही थीं ।

माननीय मंत्री जी , मैं आपका ध्यान इन बातों की ओ खींचकर आशा करता हूं कि इतिहास में पहली बार जहां आप ने रेलवे यूनियनों के चुनाव कराए हैं व इसके लिए जहां पर बधाई के पात्र हैं, वहीं आप इन बातों की भी चिंता करेंगे । मैंने स्वंय, काव साहब की अध्यक्षता में बनी ट्रिब्युनल को पत्र भी लिखा था और उसकी कॉपी बोर्ड को भेजी थी, तथापि मुझे कहते हुए खेद हो रहा है कि श्रम विभाग की बात का समुचित उत्तर नहीं दिया गया । हां acknowledgement जरूर हुआ, लेकिन उस पर्यवेक्षण का जो विचार होना चाहिए था, वह नहीं हुआ है । मैं आप से निवेदन करता हूं कि ऐसा क्यों नहीं किया गया, इसका उत्तर आप दीजिए । वह बहुत बड़ी संख्या होने के कारण आप पूरा नहीं कर सकते थे, किन्तु उनके कोई-न-कोई एक इकाई के रूप में , क्योंकि रेलवे कर्मचारियों के चुनाव हैं और उसे रेलवे के लोग ही conduct कर रहे हैं, यह कहां का न्याय हैं ? इसके लिए आवश्यक था कि कोई-न-कोई अन्य विभाग करता । सुप्रीम कोर्ट का निर्देश ठीक था कि इसे खाद्य निगम के समान श्रम विभाग के अंतर्गत किया जाता । हो सकता है सभी मजूदरों का नहीं हो सकता था, परंतु कुछ स्तर पर आप निष्पक्षता बताने के लिए तो कम-से-कम यह काम कर सकते थे । कृपया इस बारे में आप सदन को जानकारी देने की कृपा करेंगे ।

अब चूंकि performance के बारे में मैंने आपकी वार्षिकी पुस्तक देखने की कोशिश की है । उस में आप बहुत सारे वायदे और योजनाएं बात रहे हैं, भगवान करे आप को उनमें सफलता मिले, तो देश का भला होगा, परंतु मैं आपका ध्यान और सदन का भी ध्यान इस ओर खींचना चाहता हूं । कुछ बातों की ओर माननीय सदस्यों ने निर्देशित किया है, उदाहरण के लिए पिलानिया जी ने अनुसंधान के बारे में कहा था। वैसे जो लिस्ट बहुत बड़ी है लेकिन मैं 4 चीजों की तरफ विशेष रूप से ध्यान आकृष्ट का रहा हूं जिनमें कार्यान्वयन की गति बहुत कम रही है । उदाहरण के लिए अनुसंधान देखिए, और तो जितने पैसे का आवंटन किया गया था, उसके उपयोग में भी बहुत कमी रही । यह छानबीन का विषय है, वरना आगे प्रगति संभव नहीं होगी । महोदय, अनुसंधान पर 40 करोड़ से अधिक का आवंटन था, उसमें से केवल 32 करोड़ काम में लाया गया, लेवल क्रॉसिंग्स जोकि देश में बहुत बड़ी समस्या बन गए हैं, उस पर 274.92 करोड़ का प्रावधान था और उसमें वास्तविक रूप से 145.03 करोड़ काम में लाया गया है । महोदय, ऊपर –नीचे के पुल का भी प्रावधान था जोकि कई जगह समस्या बन चुके हैं । मैं जिस प्रदेश से आता हूं वहां की राजधानी में ही वह समस्या है । वहां काम होते हुए दिख रहा है, अब वह कब पूरा होगा, भगवान जाने । पंरतु जब मैंने

4.00 P.M.

उसके भी आकड़े देखे तो ध्यान में आया कि काम की कमी क्यों हो रही है । महोदय, 435.86 करोड़ का आवंटन था और 214.91 करोड़ का ही वास्तविक उपयोग हुआ ।

आप सभी जानते हैं कि रेलवे मैं सिग्नल का बहुत महत्वपूर्ण स्थान है । बहुत सी दुर्घटनाओं को टालने में, समय पर पहुंचने में सिग्नल की व्यवस्था बडे महतव की भूमिका अदा करती है, किन्तु मुझे खेद से कहना है कि उसके संबंध में भी जो आवंटन था 1345.35 करोड़ का, उसमें वास्तविक निष्पादन 1179.15 करोड़ का हुआ । यह इस बात का प्रमाण है, यह इस बात को निर्देश करता है, मैं प्रमाण नहीं कहूंगा, इस बात को निर्देश करता है कि हम जिनता आवंटन भी करते हैं, उसका उपयोग करने में हमारी मशीनरी सक्षम नहीं रही है और इसी का परिणाम है कि पिछले एक वर्ष में कुल मिलाकर 644.84 करोड़ रूपए का, उपयोग नहीं किया जा सका । इसलिए मैं इस ओर आपका ध्यान आकर्षित कर रहा हूं कि इसमें सुधार की आवश्यकता है । एक ही बात है, जहां मंत्रालय को झुकना पड़ा, जिसे प्रजातंत्र की विजय कहेंगे और वह है यात्री सुविधाओं की मद । जितने भी माननीय सदस्य यहां अपने क्षेत्रों में यात्री सुविधाओं की बात कह रहे हैं, उनको जानकर आनंद होगा कि इस प्रजातंत्र की ताकत के कारण यात्री सुविधाओं में जो 400.98 करोड़ का आबंटन था, उसमें 407.50 करोड़ का वास्तविक निष्पादन हुआ है । यह जनता के दबाव का ही परिणाम है ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, बाकी तो मैंने बहुत सी बातें कही है, अब मैं कुछ थोड़ी अपने क्षेत्र की बात कहूंगा, लेकिन उससे पहले मैं कहना चाहूंगा, जैसा हमें बताया गया कि इस देश में जम्मू-कश्मीर और जो पूर्वात्तर का क्षेत्र है, उसके लिए नेशनल प्रायरिटी है । हम इससे सहमत हैं कि वह नेशनल प्रायरिटी है, मगर वह नेशनल प्रायरिटी आज बन गई है, इतने वर्ष हमने क्या किया? यह भी प्रश्न है । हमने उन बातों को आगे बढ़ने दिया, समस्याओं को आगे बढ़ने दिया और आज हम एकाएक उसको नेशनल प्रायरिटी कह रहे हैं, जिसका परिणाम यह हो रहा है कि उस पर इतना ज्यादा व्यय करना पड़ रहा है और उसके कारण बाकी कहीं पर भी कुछ खर्च की मांग करने पर लगता है कि इसका क्या होगा? यह राष्ट्रीय प्रायरिटी है , इसमें हम भी सहमत हैं, क्योंकि यह पूर्वोत्तर से जुडी है, जम्मू-कश्मीर से जुडी हैं, हम लोग उसके बारे में संवेदनशील हैं, किन्तु मैं यह पूछना चाहता हूं कि इतने लंबे समय तक जिस सरकार का दायित्व था उसने ऐसी परिस्थितियां क्यों निर्मित की कि आज हमारे लिए यह कश्मीर और पूर्वोत्तम का हिस्सा प्रायरिटी का विषय बना है? यह जरूर सोचने का विषय है ।

महोदय, दूसरी बात , मैंने एक प्रश्न भी पूछा है , उसका उत्तर जब आएगा तब आएगा, वह यह है कि कुल मिलाकर हमारी जो आमदनी होती है, वह जो हमारे 17 जोन हैं, इन 17 जोनों की आमदनी है और इन 17 जोनों के लिए आपने कुछ न कुछ बजट बनाया है । मैं इस बात को जानना चाहता हूं कि जो आपकी आमदनी की अपेक्षा है, उसकी तुलना में जो आप खर्च का प्रावधान करते हैं, रेशनल क्या होता है ? किस आधार पर आप वह करते हैं ? नेशनल प्रायरिटी तो हम समझ सकते हैं लेकिन जब आप हरेक जोन में बाकी सुविधाएं देते हैं, उसका आधार वहां की भौगोलिक, वहां की सामाजिक और वहां की प्राकृतिक जो संपदा है , उसको ध्यान में रखकर करते हैं ? यदि वह राजनैतिक आधार पर निर्णय होता है, तो मुझे दुख है कि वह न्याय नही है । किसी राजनैतिक व्यक्ति के कारण या किसी राजनैतिक पक्ष के दबाव के कारण निर्णय नहीं लिए जाने चाहिए । इस देश के विकास के लिए, जो विभिन्न भौगोलिक स्थितियां है, जो विकास की स्थितियां हैं, जहां-जहां हमारे जनजातीय बंधु रह रहे हैं, वहां पर अधिक खर्च होना चाहिए । इस ओर मैं आपका ध्यान खींच रहा हूं कि इसका कोई न्यायपूर्ण दृश्य हमारे सामने आना चाहिए कि जोन से होने वाली हमारी बचत कितनी है और उस जोन पर होने वाला खर्च कितना है? इसको मैं बहुत महत्व की बात समझता हूं और मैं समझता हूं कि तभी सदन के हरेक सदस्य को लगेगा कि आप न्याय करने के लिए आगे बढ़े हैं ।

समपार की बात आई थी, मैं उस बात को दोराऊंगा नहीं । पिछले वर्ष में 237 चौकीदार तैनात किए गए । बिना चौकीदार कुल थे 18,173 मैं सोचने लगा कि मैं गणित में उतना होशियार तो नहीं हूं, लेकिन इस गति से यदि हम चले तो 90 वर्ष लगेंगे जब इन समपारों पर हम चौकीदार दे सकेंगे ।

THE VICE- CHAIRMAN(PROF.PJ.KURIEN): Take two more minutes.

श्री श्रीगोपाल व्यास : मैं समाप्त कर रहा हूं । तो इस पर भी विचार करने की

आवश्यकता है ।

आपने भूमि के उपयोग के बारे में बहुत कुछ कहा है ppp-Public Private Participaition और एक थ्योरी चली है । मुझे खुशी है कि हमारे बड़े-बड़े चिंतक लोग अब इस बात की आवश्यकता अनुभव करने लगे हैं कि बिना जनता के सहयोग के कोई काम होने वाला नहीं है । अभी तक यदि किसी को यह अहंकार था कि हम राज्य में हैं, हम सत्ता में हैं और बिना जनता की सहायता के, बिना उनके कोआपरेशन के काम हो जाएगा, उनकी आंखें खुलनी चाहिए । मैं आपके इस पूरे प्रयोग की सफलता की कामना करता हूं ।

महोदय, गरीब रथा चले हैं, हमारे राज्य में भी एक, लखनऊ से भी आपने पूरे एक साल भर टाइम टेबल में रखने के बाद उसे शुरू किया है, मैं आपको उसके लिए धन्यवाद तो जरूर देता हूं, पंरतु मैं एक बात की ओर आपका ध्यान खींचना चाहता हूं कि लखनऊ से रायपुर के लिए जो आपने गरीब रथ शुरू किया है, यह ध्यान देने की बात है कि दुर्ग नामक स्थान भिलाई के नजदीक है और भिलाई और दुर्ग मिलाकर करीब-करीब 15-20 लाख की आबादी हो जाती है, बहुत बड़ा औद्योगिक स्थान है, वहां पर बिहार और उत्तर प्रदेश के बहुत बंधु आकर काम कर रहे हैं । तो इस गाड़ी को आप राजधानी तक लाए हैं, बहुत अच्छा किया है, लेकिन इसको आप कृपया दुर्ग बढ़ा दीजिए, इससे वहां जो हजारों कर्मचारी हैं, उनको उत्तर प्रदेश तथा बिहार से जुडने में बड़ी सहायता मिलेगी । मैं उन बातों में नहीं जा रहा हूं, उत्तर प्रदेश, बिहार, मेरे लिए सारा भारत एक है, केरल से लेकर हिमाचल तक, कश्मीर से कन्याकुमारी तक भातर एक है ।

अब एक-दो मिनट में कुछ और बातें अपने जोन के बारे में कहने की मैं आपसे अनुमति चाहता हूं । महोदय, रायपुर से धमतरी एक बहुत महत्व का जिलास्थान है , वहां बहुत बड़ी आबादी है , वहां पर आमान परिवर्तन करना है । आपके विभाग के अधिकारियों ने आपको उसका पूरा ऐस्टिमेट भेज दिया है , 200 करोड़ रूपए से थोड़ा ही अधिक है । मैं आपसे यह मांग करता हूं कि कि इसी बजट के चलते जब आप फिर से योजना बनाने वाले हैं तो कृपया रायपुर –धमतरी लाइन का आप आमान परिवर्तन करें ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे.कुरियन) : आप कन्कलूड कीजिए ।

SHRI SHREEGOPAL VYAS: Sir, I will just mention it.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Take just one more minute.

SHRI SHREEGOPAL VYAS: Sir, I will take just a couple of minutes
महोदय, रायगढ़ नाम का एक स्थान आप जानते हैं, उड़ीसा की सीमा पर है । बिलासपुर तक जो गाड़ियां जाती हैं, उनको आप रायगढ़ तक पहुंचाएं । वहां एक टर्मिनल बनाएं, वहां बहुत बड़े पावर हाऊस बन रहे है, बहुत सारे स्टील प्लांट्स हैं । तो आप कृपया बिलासुपर से गाडियों को आगे बढ़ाकर रायगढ़ में एक टर्मिनल बनाकर उनको सुविधा प्रदान करेंगे तो जनता आपको धन्यवाद देगी । गोंडवाना एक्सप्रैस 2409/2410 को भी आप टर्मिनल बनाने के बाद रायगढ़ तब बढ़ाने का जरूर विचार करिए, यह मेर आपसे निवेदन है। इससे दिल्ली से वे सब बंधु जुड जाएंगे ।

मैं एक जगह मीटिंग में था, वहां के कार्यक्षेत्र में अयोध्या नाम एक स्थान आता है । अयोध्या एक विश्वप्रसिद्ध स्थान है । जब मैंने सूची देखी कि आप किन-किन स्थानों को मॉडल स्टेशन बनाने जा रहे है, विश्व प्रसिद्ध बनाने जा रहे हैं, उसमें अयोध्या नहीं है । मै वहां गया हूं और मैंने देखा है कि वह इतना छोटा स्टेशन है और इतने हजारों यात्री वहां उतरते हैं कि उनको पैर रखने की जगह नहीं मिलती है । मैं पुरजोर मांग करता हूं कि आप कृपा करके, पूरे भारत के लिए अयोध्या स्टेशन को अंदर और बाहर से एक नया स्वरूप दीजिए और एक ट्रेन हमारे यहां दुर्ग से चलती है उसका नाम भी आप कृपया अयोध्या एक्सप्रैस कर दीजिए । यह वहां की जनता की मांग है और बहुत सी बातें हैं ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Good suggestion. Now you conclude.
अच्छा सुझाव दिया, अब कन्कलूड करो ।

श्री श्रीगोपाल व्यास : एक सुझाव और दूंगा, आप जहां से हैं, वहीं के बारे में मैं बोल रहा हूं और वह बड़े प्रॉब्लम से जुडा है । मैं धुनषकोटि गया था, वहां पर मैंने देखा कि एक पुरानी ट्रेन थी, वह लाइन तो अब निकल गई है, सुना है बहुत तूफान वगैरह आया था, वह निकल गई है, पर जब मैंने उसको देखा, मैं एक इंजीनियर भी हूं, व्यवसाय से एक इंजीनियर भी रहा हूं, तब मैंने यह सोचा कि स्टेशन यदि फिर से बनाया जाता है और ईस्ट-वेस्ट तक यदि एक ट्रेन चलाई जाती है, तो फिर भारत के पश्चिमी तट से पूर्वी तट तक सामाना लाने के लिए रामेश्वरम को और धनुषकोटि के पास

जो एक प्राचीन काल के ऐतिहासिक पुल को तोडने की बात कही जा रही है, उसको हटाकर आप रेल लाइन बनाकर सारा का सारा ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : बस, बस, बस। समाप्त कीजिए।

श्री श्रीगोपाल व्यास : मान्यवर, मैंने यह अनुभव किया है, आप उस सारे माल को एक रेल लाइन बिछाकर इस पर से उस पार ला सकते हैं।

महोदय, धन्यवाद। हालांकि बहुत सी बातें कहनी है , लेकिन आपको फिर से धन्यवाद कहकर मैं अपना स्थान ले रहा हूं। धन्यवाद।

श्री नन्द किशोर यादव (उत्तर प्रदेश) : धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष महोदय। माननीय रेल मंत्री जी ने 2008-09 का रेल बजट प्रस्तुत करते हुए काफी फख्र महसूस किया। उन्होंने कहा कि रेलवे हर साल तरक्की का नया आयाम पर रही है और विकास के दौर में रेल चल रही है। सर, माननीय मंत्री जी ने वर्ष 2005 में जो बजट प्रस्तुत किया था, उसमें उन्होंने नौ हजार करोड़ रूपए का कैश सरप्लस अर्जित करने की बात कही थी। वर्ष 2006 में इनका मुनाफा चौदह हजार करोड़ रूपए हो गया और सन् 2007 में यह यह बढ़ कर बीस हजार करोड़ रूपए हो गया। इस बार इन्होंने 2008-09 का बजट प्रस्तुत किया है, उसमें उन्होंने पच्चीस हजार करोड़ रूपए का कैश सरप्लस अर्जित करने की बात बजट में कही है। अभी आदरणीय दिग्विजय सिंह जी बोल रहे थे उन्होंने सही कहा कि यह जो पच्चीस हजार करोड़ रूपए मुनाफे की बात कर रहे हैं, इसमें इन्होंने लाभांश को भी जोड दिया है। Actual में अगर रेलवे विभाग के इस लाभांश को अलग कर दिया जाए तो मुनाफा केवल 13534 करोड़ रूपए होता है। यह केवल माननीय रेल मंत्री जी का और रेलवे के जो अधिकारी हैं, इन लोगों के आंकडों की बाजीगरी है। एक तरह से यह देखा जाए तो चार वर्ष हो गए हैं, यह आखिरी साल है और सामने चुनाव हैं। मेरा मानना है कि यह चुनाव के दृष्टिकोण में माननीय मंत्री जी का पूरा का पूरा रेल बजट है। इन्होंने तमाम घोषणाएं की है। आपने वाले समय में जब चुनाव हो जाएंगे, तब इस देश की राजनीतिक परिस्थितियां क्या होगी, कौन लोग सत्ता में होंगे, किस प्रकार की नीतियां बनेंगी, यह पता नहीं है। इनकी जितनी भी घोषणांए हैं वे आने वाले तीन वर्षो में,चार वर्षो में, 2025, 2012 में पूरी होने वाली है। सर, ऐसी स्थिति में चुनाव के बाद जब नई सरकार आएगी, तो परिस्थितयां दूसरी होगी। जहां तक रेलवे का वित्तीय पक्ष हैं याजो वित्तीय सवाल है, वह तो रेल मंत्री या इनके अधिकारी जो बताते हैं, जब कि हकीकत कुछ और ही है। सर, जहां तक मुझे ज्ञात है , आज रेलवे के ऊपर अस्सी हजार करोड़ रूपऐ से ज्यादा का अधिभार है। आज 47 हजार करोड़ के करीब की रेलवे की परियोजनाएं रेल मंत्रालय में लंबित हैं, जब कि यह दावा कर रहे हैं कि रेल पटरी पर आ गई है रेल का विकास हो रहा है। सर, ट्रेनों का बढ़ाकर पटरियों का दोहन किया जा रहा है। आज 160 परसेंट से ज्यादा पटरियों का दोहन हो रहा है। इनकी जो रेल प्रणाली है वह पुरानी है। सिग्नल पुराने हैं, कोच पुराने हैं, सुविधाएं वहीं है तो कहां से रेल का विकास हो रहा है। इन्होंने कहां से बजट में यह कहा है कि हमने पच्चीस हजार करोड़ रूपए का मुनाफा कमाया है चार वर्षो में इन्होंने जो बातें कही हैं और अभी आखिरी वर्षो में जो तमाम घोषणांए की हैं। मैं पुरानी घोषणाओं यानी खादी, लिट्टी-चोखा, कुल्हड, आदि में नही जाना चाहता। इन्होंने आज तक जितनी भी घोषणाएं की हैं, उनका review नहीं हुआ है। वे घोषणाएं आज तक पूरी नहीं हो पाई है। इस तरह से रेल मंत्री जी ने आज तक जनता को भ्रम में डालने का काम किया है। इन्होंने 2007-08 में कुछ घोषणाएं की थी। इन्होंने 32 नई ट्रेन चलाने की घोषणा की थी, उसमें से 18 ही चल सकी। 2000 मिलोमीटर बड़ी लाइन के निर्माण की बात इन्होंने की थी, उसमें केवल 800 पूरी हो सकी। 500 किलोमीटर नई रेल लाइन का प्रस्ताव जो इन्होंने पिछले बजट में किया था, उसमें 300 किलोमीटर पूरी हो सकी। इस तरह से इनकी जो तमाम घोषणाएं हैं, वे आज भी पूरी नहीं हो सकी हैं। आज आखिरी साल में जो तमाम बातें इन्होंने बजट में कही है, मुझे नहीं लगता कि आने वाले सालों में रेल मंत्री जी इनको पूरा कर पाएंगे। महोदय, इन्होंने बजट में कहा कि हमने किराया नहीं बढ़ाया। पिछले चार वर्षो में इन्होंने किसी बजट में किराया बढ़ाने की बात नहीं की, लेकिन जहां तक मुझे ज्ञात है कि इन चार वर्षो में रेल मंत्री जी ने और रेल विभाग ने लगभग पचास परसेंट तक किराये में back door से बढोतरी करने का काम किया है , यात्रियों की जेबों को हल्का करने का काम किया है।

सर, रेल में सुविधा वहीं, जाने और पहुंचने का स्थान वहीं, गाड़ी वहीं, कोच वही और ट्रेनें आज जो लेट हो रही है, वह अलग से हो रही है, अभी एक हफ्ते से लगातार, जितनी ट्रेनें यहां से बिहार उत्तर प्रदेश बंगाल को जाती है, वे बारह-बारह घंटे सोलह-सोलह घंटे लेट चल रही है।

सर, एक दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि इन्होंने कहा कि हमने किराया नहीं बढ़ाया लेकिन आठ परसेंट सेफ्टी सरचार्ज आज भी लेने का काम ये कर रहे हैं, आदरणीय दिग्विजय सिंह ने इसके पहले बोलते हुए यह कहा । हां, इन्होंने एक काम किया है – ट्रेनों के बोर्ड बदलने का काम किया है । इन्होंने पैसेंजर को मेल कर दिया, मेल को एक्सप्रेस कर दिया, सुपरफास्ट कर दिया । जो इन्होंने नेम-प्लेट लगाकर जनता से पैसा लेने का काम किया है, यह एक तरह से इनकी कलाकारी है । इसमें जनता को इस चक्कर में कि यह मेल है , सुपरफास्ट है, पैसेंजर मेल है, इसके लिए दस से लेकर बीस रूपए, पच्चीस रूपए देने पड रहे हैं । इन्होंने स्लीपर क्लास के लिए कहा कि इसके किराये में हम दो प्रतिशत की कमी करेंगे लेकिन यह किराया कब कम होगा जब नए कोच बन जाएंगे । सर दूसरी प्रमुख समस्या है कि 72 आदमी उस कोच में यात्रा करते हैं, लेकिन ये स्लीपर में 84 लोगों को ले जाने का काम करेंगे और उसमें 84 लोग कैसे बैठेंगे, यह एक महत्वपूर्ण प्रश्न है । इसी प्रकार से इन्होंने चेयर कार में 67 बढ़ाकर 102 लोगों को ले जाने की बात की है । एक तरफ से उस कोच में आदमी नहीं, जानवर बैठाकर ले जाने का काम करेंगे, आश्य तो यही निकलता है ।

अभी कुछ दिन पहले संयोग से मैं गरीब रथ में आ रहा था। गरीब रथ की बहुत बात माननीय मंत्री जी और रेल मंत्रालय कर रहा है । पिछले वर्ष भी उन्होंने 8 गरीब रथ दिए, इस साल भी 10 चला रहे हैं । और बनारस से भी तीन दिन के लिए इन्होंने गरीब रथ की बात की है । सर, गरीब रथ की स्थिति यह है कि उसमें गरीब चढ़ने से डरता है, क्योंकि वह ए.सी. देखकर ही डरता है । गरीब उन ट्रेनों से यात्रा करता है, जिनकी खिड़कियां खुली रहती है । वह खिड़की से हाथ निकालकर, रेलवे स्टेशन से मूंगफली खरीदने का काम करता है । मैं प्रैक्टिकल बात कर रहा हूं । वह अमरूद लेने का काम करता है तो जिसका नाम इन्होंने गरीब रथ रखा है, उसमें आज गरीब नहीं जा रहा है । अमीर उधर देख नही रहा है क्योंकि यह गरीबों की ट्रेन है और गरीब रथ की स्थिति यह है कि ...(व्यवधान)... अब खाली जाए या भरी जाए, लेकिन स्थिति यही है । आपने गरीब रथ का नाम दे दिया है और bed-roll में इस रूपए आप अलग से चार्ज कर रहे है । गरीब रथ की स्थिति यह है कि कोच में इतनी अधिक berths आपने कर दी है । कि आना-जाना मुश्किल होता है । उसमें अगर ब्रीफकेस लेकर आम जाइए,तो आने-जाने में पेरशानी हो रही है । एक बता इन्होंने किराये के बारे में कही । ...(**समय की घंटी**)... सर, बस खत्म कर रहा हूं – नॉन –पीक सीजन और पीक सीजन – कल के "अमर उजाला" में एक न्यूज छपी कि यात्रियों की खुशियों को लालू ने रेड सिग्नल दिखाया । इसमें इन्होंने कहा है कि अब तक जो नॉन-पीक सीजन था या दिन थे, वह 105 होते थे, अब उसको घटाकर इन्होंने 60 कर दिया है । 10 महीने तक, जो छूट इन्होंने दिखायी है - दो परसेंट, सात परसेंट, पांच परसेंट – यह छूट आधी रह जाएगी । 10 महीने ये आधी छूट पर ले जाएंगे और केवल दो महीने उसका लाभ यात्रियों को मिल सकेगा ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. RJ. KURIEN): Please conclude.

श्री नन्द किशोर यादव : मैं कनक्लूड कर रहा हूं कुछ डिमांड्स हमारे क्षेत्र की है । मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि उनको पूरा कराने का प्रयास करें । हमारे नेता माननीय अमर सिंह जी ने जब अनुपूरक बजट पेश किया गया था, तब इसी सदन में अनुरोध किया था कि आजमगढ़ रेलवे स्टेशन का मॉडिफिकेशन किया जाए । माननीय लालू प्रसाद जी ने उस समय अपने जवाब में कहा था कि मैं इसको पूरा कराने का काम करूंगा । दूसरा, जो आजमगढ़ रेलवे स्टेशन है, एकदम उससे सटी हुए एक क्रांसिंग है । जो मुख्य मार्ग आजमगढ़ से बनारस जाने का है, वह एकदम सटा हुआ है । चूंकि वह स्टेशन के नजदीक है इसलिए जब ट्रेन आती –जाती है तब वहां बहुत अधिक जाम की समस्या हो जाती है । वहां पर एक ओवरब्रिज बनाने की बहुत पुरानी मांग है । मेरा अनुरोध है कि कृपया उसको पूरा करने का काम करें । इसके अतिरिक्त बहुत से लोग आजमगढ़ से कोलकाता काम करने के लिए जाते हैं इसलिए आजमगढ़ से कोलकाता तक ट्रेन देने की मैं मांग करता हूं । इसी प्रकार शाहगंज से मऊ जाने वाले यात्रियों की संख्या बहुत अधिक है । दोपहर के समय एक जोड़ी पेसेंजर ट्रेन आजमगढ़ –मऊ के बीच चलाने का मैं अनुरोध करता हूं । महोदय, जब अनुपूरक बजट पेश किया गया था ...(**समय की घंटी**)... सर, मैं आधे मिनट में समाप्त करूंगा । हमारे नेता आदरणीय मुलायम सिंह जी का क्षेत्र संभल है । जब अनुपूरक बजट पेश हो रहा था, तब हम लोगों ने और बहुत से संसद सदस्यों ने – आदरणीय कमाल अख्तर, अबू आसिम आजमी जी ने लालू प्रसाद जी को एक पत्र दिया था कि आज तक संभल से दिल्ली जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है जबकि संभल ऐतिहासिक दृष्टिकोण से भी महत्वूपर्ण है और व्यापारिक दृष्टिकोण से भी महत्वूपर्ण है । वहां से केवल मुरादाबार तक ट्रेन आती है । आदरणीय मंत्री जी ने स्वीकार किया था कि हम उसको संभल से दिल्ली तक जोडने का कमा रकेंगे, आज तक वह पूरा नहीं हो सका । मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि संभल से दिल्ली तक ट्रेन चलवाने का काम करेगें । बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHRI y. NARAYAN ASAMY (Puducherry): Mr. Vice-Chairma, Sir, thank you for giving me this opportunity, and I rise to support the Railway Budget presented by the hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad Yadav. The Railway Budget is a dream Budget.

Sir, the hon. Members of the BJP has been dreaming and making statements outside as well as in this House that the General Elections should be held early. After the hon. Minister, Shri Laluji, presented the Railway Budget on 26th February, 2008, and after the presentation of the General Budget by the hon. Finance Minister, Shri P. Chidambaran, on 29th February, 2008, they have been silenced. Now the demand for an early election is not at all coming from the BJP side. Nowadays they are saying ...*(Interruptions)*...

श्री विजय कुमार रूपाणी (गुजरात) : कर्णाटक में चुनाव जल्दी करिए । वह आप लोग नहीं करा रहे हैं, वह आप डिले कर रहे हैं ।

SHRI V. NARAYASAMY: The hon. Members are speaking here. But, outside they are not opening their mouth. ...*(Interruptions)*...

श्री रूद्रनारायण पाणि : हम जानते हैं कि चुनाव आने वाले हैं । ...(**व्यवधान**)...

श्री वी . नारायणसामी : आप भाषण दे दीजिए ।

श्री रूद्रनारायण पाणि : हम जानते हैं कि आप जल्दी चुनाव कराने जा रहे हैं हम लोग केवल डेट पूछ रहे हैं ।SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, they have no tolerance. That is the whole problem with the BJP. They can make any statement against the Government, against the Members of this coalition, be it the Members of the Congress (I) or the Left parties or the other alliance partners. When we say something about them, they start interrupting. Sir, for the first time, in the history of Indian Parliament, the Railway Minister has reduced the fares for the first-class, second-class and the sleeper-class. It is a fact. For four years, the Railway Minister, hon. Laluji, has kept the fares at the same level. He has not increased them for the last four years. It has now been reduced. Sir, this is not just my own point of view. This is how the industry has reacted to the Budget. They have said that the Railway Budget is anti-inflationary. FICCI has said this. Normally, the industry has never been satisfied with the Railway Budget and the General Budget. For the first time, we have this reaction from the industry that the Railway Budget is a common man's Budget and it is a friendly Budget. I congratulate the Railway Minister for that not only that, a new look has been adopted in the Budget with railway lines for tribal areas and remote areas. The hon. Minister of State for Railways, Rathwaji is here. The hon. Railway Minister, the hon. Prime Minister went to Jhabua. Jhabua is a tribal belt They laid the foundation stone for a Rs. 1250 crore project of laying the railway line there. It will connect Indore with Gujarat via Jhabua. It is a backward area. Ninety per cent of the population is tribal. Now, because of this, there will be development in that area and the people will get employment; agriculture will flourish; industrial development will take place. This is the vision of this Government; Now, the BJP was in power for eight years. Unfortunately, they did not have that vision. They were looking only at the capital cities. They were not looking at the common man. They were only talking about India shining. They were not looking at the *aam admi.* That was the problem with the BJP and that is why they had been thrown out of power.

Now, Sir, the Railway Budget doesn't only talk about fares, it talks about passenger amenities, modernisation of railway stations and so on. When we started with Mumbai and Delhi, they asked how many stations will be taken up. Yes, other stations will also De taken

up. Firstly, they are starting with the capital cities because we want world-class railway stations; we want world-class railway stations in all the States. The BJP had been ruling this country for eight years. Were they able to show profit in the railways? The Government was pumping in money. For the first time, in the last three years, Rs. 75,000 Crores have been earned by the Government by way of creating a freight corridor, by increasing the frequency of trains, by having additional bogies and so on. It has been taken up by the Government as a mission. When amenities are created, they criticise. When new trains are introduced, they criticise. When modernisation takes place, they criticise. They want the age-old systems to be followed by this Government also. But that cannot happen. Apart from that, I have found that when trains to Patna are introduced, when some new railway lines are given to Tamil Nadu, then there is a grudge. Sir, your own State of Kerala has been given a railway coach factory by Laluji.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF.P.J. KURIEN): You should be happy.

SHRI V. NARAYANASAMY: Yes, I am happy about it. Sir, in backward States like Madhya Pradesh, Chhattisgarh, Rajasthan, new trains have been introduced and those States are being ruled by the BJP. But we did not show that distinction because we wanted the people to take the advantage. We have not been distinguishing between the Congress-ruled States and the BJP-ruled States. We want that all sorts of facilities should be provided to the people. That is the view of this Government and that is the vision of this Government.

Sir, I heard the criticism of the hon. Deputy Leader of Opposition, Shrimati Sushma Swarajji. She praised the Budget and she made certain comments. Yes, there can be constructive criticism, I agree. But an hon. Member here is saying that this profit of Rs. 25,000 Crores is just a jugglery of figures and that it is only Rs. 13,000 crores. Sir, this kind of economics is not going to work. When allocations are made, we have to see that these are evenly distributed among all the States. That is the point to be seen—whether the needy States are getting it. There are some States which have already got railway lines and which have got new railway lines; there are certain other States which have been neglected over the last several years. Now, those areas are getting railway lines and new trains. There, we need appreciation from the other side. Sir, another important aspect which I would like to submit is this. Sir, our Left-party friends always criticise the Budget. My friend, Shri Raja, is here. He said that this Buget has given some sops to the consumer, i.e., the travelling public. But, it is surprising that this time the Left Parties have also started praising this Budget. Normally, they will have a negative outlook, as far as the Budget is concerned. Now, for the first time, I see that even the Left Parties are appreciating the Budget. But, the BJP don't have the mind to say that. And, after the presentation of the Railway Budget and the General Budget they have not reacted; they have gone underground; they have not even given their reaction to the media. This is an unfortunate situation. Sir, I appreciate Shri Laluji for presenting such a Budget. Sir, this is a women-friendly Budget.

SHRI K.B. SHANAPPA (Karnataka): We are very much presenting ourselves. We have not gone underground.

SHRI V. NARAYANASAMY: I am not telling about now. I am saying that the BJP went underground after the presentation of the Budget. Sir, it is a women-friendly Budget. All people, like handicapped people, persons affected by HIV-AIDS, etc., have been given concessions by the Railway Minister. Concessions have also been given to the Ashok Chakra awardees. The Mumbai suburb has been suffering due to lack of train services. It

has got 300 additional services in this Budget. So, 300 additonal services have been introduced there. Wherever it was necessary, it has been done.

Sir, there are demands from various States for laying of new railway lines. For laying new railway lines, the Government has to see whether sufficient funds are there or not. I would like to tell the hon. Minister one thing about the on-going schemes, like laying of new railway lines. For that purpose, the allocation of funds has to be made on an even manner so that the project can be completed within the stipulated timeframe. If Rs. 10 Crores or Rs.20 crores or Rs.30 crores are given for a project in one year, it is very difficult to complete the project because of cost escalation. The result is, laying of the railway line takes a long time, and the project is not completed within the stipulated timeframe. And, we find that by the time the project is completed, the estimated cost of the project goes up by three times. Therefore, I request the hon. Minister to adhere to the time schedule so that the project is finished within the stipulated timeframe. This is what 1 would like to tell the hon. Railway Minister. Sir, I am going to my State now.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): So, you can wind up...*(Interruptions)*... So, you can conclude ...*(Interruptions)*...

SHRI V NARAYANASAMY: Sir, from Delhi, I went to Madhya Pradesh and Chhattisgarh, and now I am going to my State.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You straightway go to Puducherry. ...*(Interruptions)*... No. no; you straightway go to Puducherry.

SHRI V. NARAYANASAMY: Yes, Sir, I am going to Puducherry now. Sir, I have to go to Puducherry via Chennai only...*(Interruptions)*... I have to go via Chennai only.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You have already taken ten minutes.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I am grateful to the hon. Railway Minister for that. Sir, when I became a Member of Parliament in 1985,I wrote a letter to the hon. Railway Minister for having a survey of a railway line between Puducherry and Bangalore. This time, Sir, a new train has been introduced by the hon. Railway Minister ...*(Interruptions)*...

SHRI K.B. SHANAPPA: It is Bengaluru, not Bangalore ...*(Interruptions)*...

SHRI V NARAYANASAMY: Sir, what he is saying is correct. It is Bengaluru. I agree with him. I correct myself. Sir, a new train has been introduced between Puducherry and Bengaluru. I am grateful to the hon. Railway Minister for that. Sir, I raised this demand about 20 years back. It has been announced by the hon. Railway Minister now, I grateful to him.

Sir, another thing for which we have been fighting for a long time is the East-Coast Railway Line. We want the East-Coast Railway Line from Chennai to Mahabalipuram, which is a tourist centre, Puducherry and Cudallore. It is connecting about 185 kilometres.lt is on the beach side, off Puducherry and Chennai. The hon. Railway Minister has sanctioned that project, and I am grateful to him for that because this railway line is going to develop tourism in Chennai and Puducherry areas. That is number two.

Sir, number three; I would like to say about Karaikal-Nagore. Sir, you know pretty well that by connecting Velankanni, Nagore and Shanishwar temple in Karaikal, all three religions are covered. The Trichey line is coming up to Nagore. It has to be extended up to Karaikal. The funds have been given by the Railway Ministry. It has to be expedited. I want that this project should be finished in this year itself, i.e., 2008 itself so that trains can run on this line.

Sir, last year, a train was introduced to Mahe. A train was introduced from Puducherry to Mahe. Mahe is near Cannanore in Kerala, where a lot of disturbance was taking place. Sir, you also know that. That train has been introduced now. Sir, another region is Yanam which is near Kakinada; we need a train facility to the people of Yanam and that has to be connected to Kakinada itself. I want the Railway Minister to look into this.

Sir, I have a last point. We wanted a Shatabdi model train between Chennai and Puducherry. This had been agreed. They had said that there would be four services, two in the morning and two in the evening. It has not yet been finalised, so far. But it is reported that the railway track is over-used. I would like to submit that if this train is given, it will benefit not only the people of Puducherry, it would also cover the areas of Tamil Nadu. It would be beneficial for both the States. Therefore, I urge upon the Railway Minister to consider my demands and help the States of Tamil Nadu and Puducherry. Thank you.

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Sir, first of all, I would like to say that just now Shri Naraynasamyji said that the Left parties always appreciate the Railway Budget. I would like to say that we support the Budget but with some reservations. This year, the Railway Budget for 2008-09 certainly has some positive features. The reduction of passenger fares is particularly welcome. It should come as a relief to the common people. The reduction in respect of the second class fares up to Rs. 50 is only one rupee, it is just a token. Reducing freight rates for both petrol and diesel is also a good step. Another good steps that has been taken is to appoint licensed porters as gangmen and in other Group-D posts. But, the Government also should fill up the existing vacancies of more than 1.5 lakh besides absorbing contract workers.

The Railway Budget for 2008-09 has seen a commendable cash surplus of Rs. 25,000 Crores in 2007-08 increasing the operating ratio to 76 per cent. However, there are some concerns like targets of new lines which is only 350 kms; gauge conversion, 2150 kms.; and doubling, 1000 kms., which are quite low. At the same time, the Railway Budget, in many ways, ignores the National Common Minimum Programme of the UPA Government. There are plans to increase the speed of trains in future. But the pace towards privatisation has also gained momentum. I am afraid, Laluji has forgotten his own statement made on September 10,2004. On that day, the hon. Minister had said, he would rather quit than allow privatisation because the private sector would not meet the aspirations of the common people. Taking a total U-turn, this Budget has given an unprecedented emphasis on Special Purpose Vehicle for a Public-Private-Partnership on Build-Operate-Transfer basis in wide areas from coaches to building of platforms to wagon ownership and management; it has gradually increased the private participation in infrastructure development.

Regarding public-private-partnership, the Left parties have their own stand. This Budget is not isolated from the policy of economic reforms pursued by this Government. The Railway Minister, in his Speech, stated that under the Eleventh Plan, Railways needed 2.5 lakh Crores of rupees for modernisation. But even after spending thousands of crores for modernised the signalling system, we still have age-old signalling system in some sections. To earn money, the Railways do not need privatisation. What is happening today? Container traffic is the cream traffic but a substantial percentage of container traffic has now gone to the private sector. Laluji has announced that the number of trains to be operated during 2008-09 by private parties will be increased substantially and container traffic will also be increased. Now four stations were modernised and upgraded to world class standard by spending Rs. 15,000 crores. What would be the role of the private sector? I would like to

know whether these stations fall under the activities of Railways or_not. It is because station means not only building the plaftorm but also operation of the Railways system. So should we agree to hand over the core sector of the Railways to the private sector? I would also like to draw attention to the fact that prior to 2003-04,70 per cent of the catering system was with the Railways. But now the internal catering system has been privatised. In fact the IRCTC was created to privatise the catering system. The catering system was started as a passenger amenity activity but now there is a commercial outlook. The Railways want to earn money out of catering system by handing it over to the private sector. What is happening is that the workers engaged by the private contractors are not even getting their minimum wages. The erstwhile workers have been thrown out of their jobs. Even the Departmental employees were made employees of IRCTC and now they have no place in the Railways. Such is the happening. The budget speech does not have a single word for the lakhs of contract workers, whether their wages, facilities, and social security will improve in spite of huge profits. Sir, once upon a time, the Railways were the biggest employer in the country. Today lakhs of regular posts are vacant and the perennial nature jobs too are done by contract workers. Systematically, the Indian Railways are privatising their services, and in different sector they are surrendering all vacant posts, closing the cadre and creating supernumerary posts. The Railways have decided to close all ticket printing presses and general press. It has also decided to outsource the job of printing. In the case of Commission Vendors of Northern Railway, they did not pay any attention to follow the order of the apex court given on December 13, 1983 and thus failed to absorb the vendors for the last 25 years. *(Time-bell)* Only five minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Two minutes more. ...*(Interruptions)*... *(Time-Bell)*

SHRI TARINI KANTA ROY: No, no five minutes, Sir ...*(Interruptions)*... Even after the order of the apex court, coal ash handling workers are moving from pillar to post for regular service in Railways for years without any response from the Railways. Still, Laluji wants us to believe that this is Aam Janata Budget. Sir, as usual, this year too Laluji has made some announcement of fresh recruitment. In his present speech, Laluji said that the security of passengers is our topmost priority. 570 vacant posts of constables and 993 vacant posts of sub-inspectors lying vacant in the RPF for the last many years are not filled up. May I remind Laluji that in his budget speech of 2007-08, he had made an announcement to fill up 8000 vacancies in the RPF, which is yet to be implemented. Similarly, I draw the attention of this House to some figures. May I ask the hon. Minister to tell us under what circumstances the announcement of 2007-08 remains unfulfilled? I can say here that he announced Garib Raths. Some Garib Raths have not yet started their operation. I know of one Gar* Rath from Guwahati to Calcutta. Its name was printed in the time-table also and the number is 2518. It has not yet started from Guwahati to Calcutta. I wrote to the Chairman of the Railway Board for stoppages in my district headquarter, New Coochbehar Station, but the train has not yet started. So the question of stoppage does not arise there. At the same time, I have raised some problem of my own constituency. For instance, I wrote to the Railway Minister. I wrote to the Railway Board for doubling from New Jalpaiguri to New Bongaigaon through Jalpaiguri Road and New Coochbehar which is the main line towards North-Eastern States and my question is: how can infrastructural developments take place in North-Eastern Region if the main line remains a single line in severe condition. Sir, another point is about my Constituency. A new line, New Maynaguri-Jogighopa line was announced earlier and work started in 2000-01. It was a 245 kms project and Rs. 203 Crores was allotted up to 2007-08. This year,

only Rs. 60 crores have been allotted. The total cost of the project is Rs. 894 Crores. I would like to know how long will it take to complete the line. There is another demand of a daily train from New Coochbehar to Sealdah. NewCoochbehar is the main station of the Coochbehar district, but the demand is not yet fulfilled. Another genuine demand for the Northern part of our State West Bengal is to introduce a super fast train like Shatabdi/Janshatabdi from Sealdah to Haldibari via NJP and Jalpaiguri district. All these demands I have raised several times. I am raising the demands again. I want an assurance of the Railway Minister in this regard. Thank you.

SHRI RAHUL BAJAJ (Maharashtra): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. One of the advantages or disadvantages of speaking as an Independent towards the end is lots of things have been said और उन सब चीजों को मैं दोहराना नहीं चाहूंगा, कुछ ओवरऑल मैक्रो प्वाइंट्स बोलना चाहूंगा । But, I must congratulate the hon. Railway Minister for his Fifth Budget which has received universal acclaim and I share this view. It clearly demonstrates that with increased efficiency and increased productivity...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Rahul Bajaj, you must conclude within ten minutes.

SHRI RAHUL BAJAJ: Yes, Sir, I always follow your instructions. Increased productivity and increased efficiency can result and has resulted in reduced freights and increased surplus. As my friend Digvijay Singhji said whether you call it profit or surplus or excess of revenue over expenditure, it does not matter. Without surplus, no organisation, neither a company, Sir, nor an NGO nor Railways, nor the Government can survive. It cannot be sustainable. So, you must have surplus by whatever name you call if I have heard Sushmaji. I have heard Digvijay Singhji. I have heard, of course, people from both the sides. 25 हजार करोड़ का प्रॉफिट है या 12 हजार करोड़ का प्रॉफिट है, लेकिन अभी तक किसी ने यह नहीं कहा कि loss है । there is a profit. There is some freight reduction, maybe, for this train or, maybe, for that train. Maybe, there is *Indrajaal* or may be there is magic. I am not an expert on Budget as Digvijay Singhji is. The fact remains that the Budget, overall, is a good Budget. We, in industry, support this Budget. I am also supporting the Budget. But, the fact is, the Railways need to be further strengthened. It is one of the major organisations in India. It is one of the largest rail lines in the world. I don't think that there are two views on this. इसमें दो राय नहीं हो सकती हैं कि Railways need to be further strengthened and that is what is taking place. I am very happy with the Delhi-Mumbai Industrial Corridor. It is a welcome step. It will help the country tremendously, especially wherever it passes through. But, I would like to say, as has been expressed, from the initial announcement three years ago, we are still waiting for it to start, to commence and then conclude. Sir, Rs. 40,000 crores or whatever is the amount to be invested in that, we have to see that it is invested. We have to see that it is commenced. Just announcement is not good enough.

Railways are the most energy-efficiency mode of long distance transportation. In spite of this, the share of freight movement of non-bulk items is very low. There are many reasons— absence of end-to-end connectivity, long travel time and somewhat indifferent service Even my vehicles, Sir, if I may say so, like motorcycles, three-wheelers, go by trucks. They don't go by rail by and large. It is because there is no end-to-end connectivity and it takes too long. So, there is a need to improve that area. Non-bulk traffic also needs to move by rail, because this is the most energy-efficient mode of transport, especially for long distances. So, I would like, in this connection, to make three suggestions or comments.

The first one is, there is increased productivity and better utilisation. Earlier, in a 24-tonne wagon,, they used to load 16 tonnes and bill only for 14 tonnes. Maybe, today, it is getting filled 20 tonnes or 22 tonnes or 24 tonnes. It is very good. Maybe, sometimes, even 26 tonnes. I don't recommend that. But, better utilisation is good. But, it means, there is also usage. All assets of the Railways are being better utilised and that is what we need. But at the same time the life becomes short, whether it is track, whether it is wagons or racks or whatever it is. And from that angle, we need to continuously invest more and more. During the period 2008-10, China will invest, in Railways alone, to the tune of Rs. 80,000 Crores or US $ 20 billion. They are far ahead of us, generally speaking, in infrastructure, We also need to invest a huge amount. So, my first point is this. I compliment Shri Laluji, Shri Veluji and his colleagues in the Railway Board for better utilisation. But, this does require more investment in the future. The future Railways Ministers will be obliged to make more investment and even now we need more and more investment. This brings me to my second recommendation or suggestion which some people don't like to hear. I have said it repeatedly.

Sir, private sector is not a dirty word. I represent the private sector here and I am proud to do that. We are nationalists and as patriotic as anybody else. Why not public-private partnership in Railways? And, I welcome the announcement in the Railways-for more PPP, whether for the industrial corridor or for any other thing. There should be much more public-private partnership for freight carriage, because the Railways, whether they like it or not, or whether they get Rs. 25,000 Crores or Rs. 30,000 Crores profit, cannot by themselves augment the funds which are required if we need to catch up with China. Why cannot we catch up with China? Why cannot we overtake China not only in Railways, but overall? Why should we pat ourselves on the back with only so much? Indians should do more and more and, for that, national funds should be used, whether it comes from the public sector or the private sector. It is the national sector. Sir, I cannot emphasize the point more. Now, I am coming very quickly to my last point. To do all this, I believe—I dont know the details of the Railways—the Railway Minister has achieved after laying down the broad policy guidelines, by delegating authority as someone here said, as per management philosophy, by delegating it but keeping accountability to the Railway Board, the Zonal Managers and general Managers and basically holding them accountable, as the political authorities should hold them accountable—but by delegating, not interfering. I would like that to be institutionalised to the extent possible so that the good work done till now, even by the earlier Governments, they did well, they did investment and the present Government is reaping fruits of that, maybe, I have not studied that is not reversed. All the good work done till now may be turned back by a future 'wrong Railway Minister', who interfered and does *gadbad.* He should not be allowed to do that. So, there must be some institutional mechanism, over and above, what exists today, that within the supremacy of the political masters the Railway Board and the other entire managements should have more autonomy so that the good work done is not turned back.

Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you very much for sticking to your time and making good points.

Now, Shri Tarlochan Singh. You have ten minutes.

श्री तरलोचन सिंह (हरियाणा) : सर, रेलवे बजट के बारे में इनकी बजट स्पीच में यह कहा गया है कि "तत्काल" स्कीम जो इमरजेंसी के लिए थी, उसमें 10 परसेंट सीटें होती थी व 100 रूपया चार्ज करते थे । अब "तत्काल" के लिए 250 रूपए चार्ज हैं और 30 परसेंट सीट्स रिजर्व की गयी है । ऐसा लगता है कि यह एक नया क्लास create हो रहा है । pay more and you are given this ticket. I don't think this is a people's budget in that

5.00 P.M.

sense. ये इतनी सीटें बढ़ाकर you are creating a new class and, especially, they will be dependent more on the middle man to get the ticket for them. Secondly, return ticket जो हम कैंसिल कराते थे, उसका रेट 250 कर दिया है । सर, एअर टिकट का कैंसिलेशन चार्ज है 100 रूपया और रेलवे का 250 रूपया है । क्या यह people's budget है? इसे रेलवे मिनिस्टर देखें । अभी बजाज साहब ने बहुत अच्छी बात कही, I support him, जैसे इंडियन रोड्स का डवलपमेंट श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की देन है, उन्होंने कहा कि प्राइवेट बिल्डर्स आएं, टोल टैक्स लगाएं और सड़कें बनाएं, why not for the goods trains we invite private people that they lay down new railway lines only for goods trains और जो गुड्स ट्रैंस आएंगी, उनका भी बहुत फास्ट मूवमेंट होगा। I On the same line, जैसे कि रोड्स में किया वैसे ही रेल में भी करें ताकि यह जो फ्रेट के बारे में हो रहा है और रोड़ पर रश है, वह दूर हो । इसके लिए मैं समझता हूं । that we should request the Government to take up this case.Thirdly, when you have thousands of Crores of rupees, what is the facility for senior citizens and handicaps in this Budget. You cannot cross the platform on the railways station. If the Railways cannot do anything, give this too to the private people. हम "रोपवे" पिलिग्रिम्स के लिए पहाडों पपर लगाते हैं, why not on the railway stations. You install lifts or escalators and let people pay and use it. The Railways should invite private people otherwise बहुत बुरा हाल है, बूढ़ा, विक्रलांग आदमी तो प्लेटफार्म क्रॉस ही नहीं कर सकता । I At least, start from the New Delhi Railway Station. यह बहुत बड़ी प्रॉब्लम है, जिस पर आज तक 50 हजार करोड़ रूपए का बजट है, लेकिन what should the old people do? Why are you not taking up this? Sir, everybody is talking about the Commonwealth Games. But if you go by train and cross towards the Punjab or Ghaziabad, see what happens on both sides of the train. इतनी गंदगी नजर आती है कि आप देख नहीं सकते, आपको आंख बंद करनी होती है । Please for God's sake यह जो रेलवे ट्रैक है, around Delhi, इसे both sides पर beautiful कीजिए, trees लगाइए । हम Commonwealth Games के लिए तैयारी कर रहे हैं, Nowadays, you cannot enter the New Delhi Railway Station. I myself, during the last fifteen days, had to walk twice to reach the new Delhi Railway Station because of the traffic chaos. The Railways should put their own people on job. The Railway Traffic personnel and the Railway Police should be deputed outside the New Delhi Railway Station; otherwise the three wheelers choke the road. And, you cannot cross the road. So, I request you to please do something for this.

Secondly, the Railway Minister has done very good work in regard to introducing new trains. I say, Haridwar and Rishikesh are big pilgrimage centres, ये हिन्दुस्तान के दो सबसे बड़े पिलग्रिम सेंटर हैं, लेकिन ऋषिकेश is not connected with Dehradun. Why should not Haridwar-Rishikesh-Dehradun be connected properly? All the trains which go to Haridwar and Dehradun miss Rishikesh. तो ऋषिकेश की जो इम्पोर्टेन्स हैं, उसको मेंटेन कीजिए और सारी ट्रेन्स हरिद्वार, ऋषिकेश, देहरादून जानी चाहिए । it is only a 15 miles route. आप सैकडों मीलों तक ट्रेन चला रहे हो, why are you depriving people of this small distance train? यह किया जाए । सर, यह एक चंडीग़ढ़ –लुधियाना ट्रेन पिछले तीन रेलवे मिनिस्टरों के वक्त से एनाउन्स हो रही है । हर बार हैडलाइन आती है । अभी तक यह चंडीगढ़ The capital of two States, has not been connected with this side of Punjab. अब चंडीगढ़-मुरिंडा से सरहंद और उसमें भी, क्योंकि ऊपर इलेक्ट्रिक कनेक्शन नहीं है, फास्ट ट्रेन नहीं जा सकती । अमृतसर-चंडीगढ़ a fast train is required every day. So, for God's sake यह ट्रेन कंपलीट करो । सारी लैंड पंजाब सरकार ने फी दी है, लेकिन अभी तक इसका काम कम्पलीट नहीं हुआ ।

सर, अभी नांदेड के लिए आपने एक नई ट्रेन वर्धा से सेक्शन की है, बहुत अच्छा किया है । बीदर और नांदेड में हर रोज मिनिमम पांच हजार लोग, they travel as pilgrims. इसलिए नांदेड़ से बीदर के लिए नई रेलवे लाइन is a must. उसमें आपको फुली यह फंकशिनंग लाइन मिलेगी, क्योंकि कितने ही पिलाग्रिम जाएंगे । इसको भी प्लीज आप टेकअप कीजिए ।

Sir, Kurukshetra in Haryana is a big pilgrim centre. But it is not connected on either side. केवल एक स्टेशन है, जो मेन लाइन पर है । कुरूक्षेत्र से पटियाला, कुरूक्षेत्र से यमुनानगर, ये कनेक्ट होने चाहिए, ताकि कुरूक्षेत्र की इम्पोर्टेन्स बनी रहे । पेहवा कुरूक्षेत्र बहुत बड़े हमारे पिलग्रिम सेंटर हैं, इसको वहां कनेक्ट किया जाए । रेलवे मिनिस्टर साहब अगरोहा गए थे । अगरोहा जो है, हरियाणा में है यह हमारी एक-कम्युनिटी का एक बहुत बड़ा सेंटर है । उसके लिए लालू जी ने एनाउन्स किया था कि यह रेलवे लाइन पर होगा । And, so many years have gone by, Agroha has not yet been connected with Railway Line. इसकी बहुत बड़ी इम्पोर्टेन्स है और सारे देश से ये जो अगरवाह कम्युनिटी के लोग हैं, वे वहां अगरोहा जाते हैं । वहां बहुत बड़े कॉलेज बन गए हैं, हास्पीटल बन गए हैं, किन्तु रेलवे लाइन नहीं है। इसी तरह हरियाणा में किसी रेलवे स्टेशन पर there is no railway waiting room. Even in युमनानगर, जो हरियाणा का सबसे बड़ा इंडस्ट्रियल सेंटर है । आपके ऑफीसर्स वहां रेलवे स्टेशन पर खुद जाकर देखें। there is no railway waiting room. Even in युमनानगर, जो हरियाणा का सबसे बड़ा इंडस्ट्रियल सेंटर है । आपके ऑफीसर्स वहां रेलवे स्टेशन पर खुद जाकर देखें । there is no proper waiting room on the platforms. उसका वेटिंग रूमज की हरियाणा के सारे स्टेशनों पर ही यह कमी है । अच्छा किया । Last time also, I raised this point that Haryana has been part of Punjab, but, you have no signboard in Punjabi. You have done it in Urdu. I welcome it. 3T^I farm 1 But do not follow a policy of providing facilities on political basis. Why are you depriving this to Punjabi people? it is their language. So, add Punjabi railway signboards also in Haryana where Punjabi is the second language. Last time also, I raised this point but, nothing has been done. Same is the condition with regard to newspapers. You provide the newspapers, but, Punjabi newspapers are missing. We are getting only English newspapers. It is good. But, why are not regional newspapers being provided in Shatabdi Express?

Every year you anounce Shatabdi speed trains. But what is happening in this. Earlier, the train from Delhi-Chandigarh was taking three hours. Now it is taking three-and-a-half hours. And, earlier the train from Delhi-Amritsar was taking five-and-a-half hours. Now, it is taking six hours. So, the duration is increasing. There is no saving of tirne. We call it super fast trains. You name it as super fast, but, it takes more time, so I want to say that you are earning so much on these lines because you cannot get tickets even for 2-3 days. These lines, that is, Delhi-Chandigarh and Delhi-Amritsar are always full. Similarly, the Delhi-Dehradun train takes six-and-a-half hours. The total road journey takes four hours and this is super fast train! So, please do some justice to these lines also.

Sir, during the month of October, Sikhs all over the world are celebrating 300 years of the installation of Guru Granth at Nanded and also the passing away of Guru Gobind Singhji. We are expecting more than three million people to visit here. The Government of India has done very well by developing the city and giving a lot of money. So, we request the hon. Railway Minister that there should be trains all over India connecting Nanded during those seven days, from Mumbai, from Kolkata and also from Delhi. This should be planned earlier and it should also be announced that these special trains would run from all over India to Nanded and back so that all people get facilities. Sir, Bhatinda is a big junction in Haryana-Punjab but there is no fast train, all the trains run between 2.00 a.m. and 3 a.m. Therefore, a special train for this purpose should be started for Bhatinda. Sir, there are many fast trains coming *via* Haryana and as per the recent order of 1st of March, about 20 railway stations have been deleted as a stoppage of these trains in Haryana, on Jakhal line. On the one hand, you are giving facilities to people; on the other, there has been a deletion of stoppages around Jakhal, Tohana and Fatehabad. These all have been deleted. I do not know for what reason this has been done. For Janshatabadi which runs from Amritsar to Haridwar, there is no stoppage at Yamuna Nagar. Yamuna Nagar is the district headquarter, it is a big industrial town, but that train does not stop there. Similarly, in Amritsar-Howrah train, there is no First

class AC. It is a fast moving train covering a long distance. This should be given. (Time-bell) Sir, new trains have been started from Amritsar but ending in Bihar. I request the hon. Minister to take them from Amritsar to Kolkata and Bihar is on the way. They are connecting trains and the people can take full advantage of this. Why not connect all these new trains which you are now giving to Punjab—from Amritsar to Kolkata—on the way, the people can avail themselves of this facility. I hope these points will be taken into account. Thank you.

श्री विजय जे. दर्डा (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी को हार्दिक साधुवाद देता हूं, जिन्होंने लगातार पांचवी बार देश को प्रगतिशील और लाभकारी रेल बजट दिया है । प्रगतिशील और लाभकारी रेल बजट दिया है और जिसके कारण आपकी दूरदृष्टि और राजनीतिक अनुभव ने भारतीय रेल को सारे विश्व में एक मान का स्थान तो दिया ही है, वहां पर जो अर्थशास्त्री और मैनेजमेंट गुरू है, उनको भी सोचने पर मजबूर कर दिया है कि रेल इतनी उन्न्ति कैसे कर रही है । भारतीय रेल देश की एकता का प्रतीक है । जहां आज लोग सम्प्रदायवाद से लेकर क्षेत्रवाद की दुहाई दे रहे हैं, वहीं भारतीय रेल के एकता ध्वज को आपने बड़ी शान के साथ देश के कोने-कोने में फहराया है । आपने रेल को वातानुकूलित सामन्तवादी धारा से अलग कर गरीब रथ के रूप में देश के आम आदमी से जोड़ा है । हमारी नेता, श्रीमती सोनिया गांधी की आम आदमी की अवधारणा को आपने व्यावहारिक रूप दिया है, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं और आप बधाई के पात्र हैं ।

आपने रेल बजट में किरायों में कोई बढ़ोरती नहीं की और कुछ मामलों में तो किरायों को घटाया भी है । महिलाओं बच्चों, विद्यार्थियों और वरिष्ठ नागरिकों पर आपने विशेष रूप से ध्यान दिया है । मुझे सबसे अधिक प्रसन्नता तो इस बात की हुई कि आपने अपने बजट में 38,000 कुलियों को ग्रुप डी में गैंगमैंन की श्रेणी में सम्मिलित करने का एक ऐतिहासिक निर्णय लिया है । उनको रोजी-रोटी दी है, उनके परिवार के लिए कल्याण और सफलता के द्वार आपने खोल दिए हैं, यदि 38,000 कुली गैंगमैंन बनेंगे तो उनके बदले में 38,000 नए कुली भर्ती होंगे । उनको भी वर्तमान में काम मिलेगा,रोजी-रोटी मिलेगी और उनके लिए एक सुनहरा भविष्य बनाने क मौका होगा । इस तरह से वर्तमान में जो गैंगमैंन है, उनकी जगह पर कुली आ रहे हैं, उनके लिए भी प्रमोशन का द्वारा खुल जाएगा । इसके लिए मैं आपको, आपके दोनों राज्य मंत्री, रेलवे बोर्ड, रेलवे चेयरमैंन, रेलवे डायरेक्टर्स, जनरल मैनेजर, मैनेजर्स, वर्कर्स, कुली, सबको मन से धन्यवाद देता हूं । मैं कल यहां पर विपक्ष की नेता, हमारी बड़ी बहन, जिनका हम लोग बहुत आदर करते हैं, सुषमा जी का और दिग्विजय सिंह जी का भाषण सुन रहा था । उन्होंने इस रेल बजट को criticize किया । मैं ऐसा मानता हूं कि लोकतंत्र में विरोधी पक्ष की अहम भूमिका होती है और उनका काम होता है कि वह constructive criticize करे । किन्तु जब मैंने उनका भाषण सुना तो उस भाषण में सिर्फ criticism नजर आ रहा था । वही सुषमा जी, जो नीतीश कुमार जी की तारीफ करते थकती नहीं थी, उन्होंने उनके कार्यकाल में किस प्रकार से बजट दिया । हर वक्त किराया बढ़ाया गया, माल भाड़ा बढ़ाया गया, दुर्घटनाओं में वृद्धि हुई । यहां तक होता था कि आम आदमी सहमे से,डरे से, अपनी जान को हथेली पर लेकर रेल में प्रवेश करता था । यह सब करने के बाद जब उन्हें निराशा हाथ आई तो उन्होंने एक श्वेत पत्रिका निकाली । उस श्वेत पत्रिका में स्पष्ट था कि वह dividend नहीं दे सकते थे और यहां तक कि वे रेल को बेचने के लिए खड़ी हो गई थी । अगर नीतीश जी वहां और रहते तो रेल बिक गई होती और आज किसी निजी संस्थान के मालिकों के हाथ में धुंआ छोड़ रही होती । मैं मानता हूं कि विरोधी दल को अवश्य ctiticise करना चाहिए, मगर लोकतंत्र की बात को ध्यान में रखते हुए ऐसा करना चाहिए । अगर इस पर से लोगों को विश्वास उठ जाएगा फिर विरोधियों की जो भूमिका है, उस पर भी संदेह का निर्माण हो जाएगा । नीतीश जी ने क्या किया है, मैं उसकी चर्चा नहीं करूंगा, लेकिन निश्चित रूप से यह कहना चाहूंगा कि एक साल के अंदर पच्चीस हजार करोड़ का मुनाफा कमाना कोई छोटी बात नहीं है । इसके लिए एक discipline उक विजन की आवश्यकता होती है । ये वही लोग हैं, वही रेल बोर्ड हैं, वही काम करने वाले लोग हैं । आज यही लोग मुनाफा दे रहे हैं, क्योंकि उनके अंदर एक विश्वास जगाया गया है, उनके अंदर देश प्रेम जगाया गया है यही लोग उनको यह कहा गया है कि आपकी संपत्ति है, यह आपकी संस्था है । इसको आपको आगे बढ़ाना है। किसी के मन में अगर एक बार विश्वास आ जाए तो क्या हो सकता है, यह हमने यहां पर देखा है । रेलवे के इतिहास में यह सबसे अच्छा operating ratio देखने को मिला है अगर वह एक रूपया कमा रहा है तो 76 पैसे उस पर खर्च कर रहा है । वही नीतीश जी के जमाने में एक रूपया कमाते थे और 98 पैसे खर्च करते थे । उसके बावजूद भी हमारे विरोधी कहते हैं कि यह बजट अच्छा नहीं है, यह बकवास है । पच्चीस हजार करोड़ रूपए का मुनाफा कमाना और एक रूपया कमा कर 76 पैसे खर्च करना बकवास है और नीतीश जी का

जो एक रूपया कमाकर 98 पैसे खर्च करते थे । वह ठीक था । पर नीतीश जी के जो 98 पैसे थे, वह ठीक थे । पिछले चार साल में 70 हजार करोड़ का रिकार्ड मुनाफा किया है इन्होंने और अगर इनकी यही रफ्तार बनी रही, यही लगन और इसी जिद से अगर ये काम करते रहे, तो यह 1 लाख करोड़ का मुनाफा हो जाएगा । 1 लाख करोड़ का मुनाफा रेल से, इसका मतलब यह है कि आज तक जो प्रोजैक्ट्स पेंडिंग पड़े हुए थे, उनको गति मिलेगी और वे अधिक तीव्र गति से काम करेंगे, ऐसी उस उम्मीद करते हैं । मुझे मन में बहुत खुशी हुई, जब 7 से 10 गरबी रथ चले, क्योंकि जो एस.सी. थी टियर है, उससे इसका 40 परसेंट किराया कम है । जो भेदभाव था, वह दूर किया है, इससे वह दूरी कम हुई है । राष्ट्रीय परिवार में भी वह गरीब आम आदमी आया है, उसने देखा कि हम भी इस रेल रथ में चढ़ सकते हैं, हम भी इसमें जा सकते हैं । इसलिए उन्होंने वह जो किया है या जो नई 50-55 ट्रेनें शुरू की हैं, उसके लिए मैं मन से उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं ।

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहूंगा । इस रेल बजट के अंदर जो सबसे महत्वपूर्ण बात हुई है, वह यह है कि पिछले पचास वर्ष से विदर्भ में एक ऐसा जिला है, जिसका नाम यवतमाल है, जिसको आज सारे विश्व के लोग जानते हैं, क्योंकि इस जिले में हजारों किसानों ने आत्महत्याएं की । Druing the period from 1995 to 2006, about 36,000 people had committed suicide in Vidarabha.और पचास साल से लगातार, जो दोनों सदनों के अंदर जो भी सांसद आए, वे इस बात की मांग करते रहे कि इस यवतमाल से ट्रेन शुरू की जाए । ममता जी जब रेल मंत्री थीं, पासवान जी थे, नीतीश जी थे, हम लगातार उनसे कहते हैं कि युवतमाल जिले को आप उन्नति की रहा पर लाइए, उसे जोडिए, ताकि वहां पर एक ऐसा वातावरण बन सके, इस रास्ते को इस ढंग से जोड़ दीजिए कि उस एरिया की उन्नति हो सके, जो पिछड़ा इलाका है, पर किसी ने इस तरफ ध्यान नहीं दिया । जिस प्रकार से आज भारत सरकार ने एक ऐतिहासिक निर्णय लिया किसानों के बारे में कि साठ-पैंसठ हजार करोड़ का कर्ज माफ किया, उसी प्रकार से आज यह जो निर्णय रेल मंत्री और उनके लोगों ने लिया है – वर्धा –यवतमाल-नांदेड रेल लाइन को जोकि 281 किलोमीटर की है उसे मान्यता दी है, इसकी मुझे व्यक्तिगत खुशी है, क्योंकि मैं नौ साल से प्रोजेक्ट को लगातार pursue कर रहा था । किन्तु यह होना, यह अपने आप में एक ऐतिहासिक घटना है, ऐसा मैं मानता हूं । 281 किलोमीटर, हमारे बापू के वर्धा सेवाग्राम से लेकर गुरू गोबिन्द सिंह जी ने नांदेड़ तक यह जाएगी और मैं चाहूंगा कि यह जो ट्रेन है, इसमें आप वर्धा – नांदेड में युवतमाल शब्द का प्रयोग किया जाए, क्योंकि उसके पीछे भावनात्मक बता है । मैं चाहूंगा कि इसका भूमि पूजन अलगे माह में जल्दी से जल्दी हो, ताकि इस काम की शुरूआत हो । इसके अंदर महाराष्ट्र शासन ने भी जो चालीस प्रतिशत अपना योगदान दिया है, उसके लिए मैं उनको भी और वहां के मुख्य मंत्री श्री विलास राव देशमुख को भी धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने भी इसमें अपना contribution दिया है ।

इसी के साथ जुडा हुआ हमारा एक दूसरा विषय था अमरावती –मुम्बई लाइन का, जिसकी चर्चा हुई है और मुझे विश्वास है कि अमरावती-मुम्बई यह रेल लाइन भी जल्दी दौडेगी । मुम्बई और पुणे का हर बजट में जिक्र होता है, उनको सहूलियतें मिलती हैं और जब आपने वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की, तो उसमें भी मुम्बई और पुणे थे, मगर हमारे आग्रह पर माननीय लालू जी ने नागपुर रेलवे स्टेशन को भी वर्ल्ड क्लास की लिस्ट में शामिल कर लिया, उसके लिए उनको भी मैं तेहदिल से धन्यवाद देता हूं कि वे इसको भी वर्ल्ड क्लास के नक्शे पर लेकर आए हैं ।

महोदय, एक महत्वपूर्ण बात है, जिसका उल्लेख मैं यहां पर करना चाहूंगा कि यह जो Dedicated Frieght Corridor की बात हुई है । जिसे पांच वर्ष के अंदर पूर्ण करना है, लालू जी के सामने अगर सबसे बड़ा कोई चैलेंज इस वक्त है, तो वह यही है कि पांच वर्ष में इसको उन्हें पूर्ण करना है और यह जो लाइन है, दिल्ली से मुम्बई और लुधियाना से कोलकाता की ओर जाने वाली है, यह डबल लाइन अगर बनेगी, तो निश्चित रूप से राष्ट्र की उन्नति में यह सराहनीय कदम होगा, ऐसा मुझे विश्वास है । यह उनके सामने बहुत बड़ा चैलेंज है – यह मैं मानता हूं – बाकी सब चैंलेजेज को उन्होंने भली-भांति से पूरा किया हैं । एक दो और छोटी –छोटी बातें मैं आपके सामने रखना चाहता हूं । आज भी ट्रेन के अंदर जो भोजन और पीने के पानी की व्यवस्था है, इसमें सुधार करने की बहुत आवश्यकता है । आपने बहुत अच्छा काम किया है । ट्रेन में अंदर अच्छा भोजन मिले, अच्छी बेड-शीट्स मिलें और वहां की हाइजेनिक कंडीशन हो । ...(समय की घंटी)... सर, मैं केवल एक मिनट लूंगा । वहां की हाइजेनिक कंडीशन हो, उसके लिए उन्हें टेक्नोलॉजी का यूज करना चाहिए । आज इस प्रकार से कलर्स निकले हैं कि अगर उन्हें ट्रेन के डिब्बों में लगा दें, pantry में लगा दें

तो वहां पर कॉकरोज वगैरह नहीं आएंगे। इस प्रकार की चीजों का उन्हें प्रयोग करना चाहिए । साथ ही environmental friendly ट्रेन्स रन करनी चाहिए, ऐसा मेरा उन्हें सुझाव है । आपने जो कुछ किया है, उसकी जितनी सराहना की जाए, उतनी कम है । आखिर में मैं मुम्बई के लिए कहना चाहता हूं कि एमयूटीपी जो फेज 2 है - आप जानते हैं कि उपनगरीय सेवा हमारे देश की कमर्शियल राजधानी मुम्बई के लिए लाइफलाइन है । जिसके लिए आपने पांच हजार करोड़ रूपए दिए हैं । लेकिन इस बजट में दिए गए पांच हजार करोड़ रूपए फेज 2 के काम को पूरा करने के लिए परिपूर्ण होंगे, ऐसा मुझे नहीं लगता । क्योंकि बढ़ती हुई आबादी और सबको ध्यान में रखते हुए मेरा अनुरोध है कि इसके लिए इन्हें अभी से प्लानिंग करनी चाहिए । साथ ही मुम्बई के अंदर फुली ए.सी. ट्रेन सर्विस चलाने के लिए मेट्रो ट्रेन की योजना को गति दे और इसका निर्माण करें तो निश्चित रूप से मुम्बई, की जनता को फायदा होगा । मैं फिर से आपका तहे दिल से शुक्रिया अदा करता हूं और जाते-जाते एक बात लालू जी की शान में कहना चाहता हूं कि :

दिल के बदले दर्द लिया है, आग लगे इस चतुराई में ।
कितना सस्ता बेच दिया, दिल हमने इस महंगाई में ।
मुझको यकीन है तुम पहुंचोगे एक दिन, मकसद -ए-कामिल पर,
अपने कदमों को मत गिनना, मंजिल की लम्बाई में ।

बहुत –बहुत धन्यवाद ।

श्री विजय कुमार रूपाणी : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, बजट पर जो चर्चा चल रही है, opposition के नाते हम लोग जो-जो खामियां उसमें हैं, उनको उजागर करने का प्रयत्न कर रहे हैं । वह भी लोकतंत्र का एक भाग है । जैसे अभी रूलिंग पार्टी के मेम्बर ने जो बातें रखी, उसमें आप लोगों ने सरकार की तारीफ की है । अंत में आप अपनी बात जोड़ते हैं कि पानी की सुविधा अच्छी नहीं है, खाने की सुविधा अच्छी नहीं है । यह बात बातें इसलिए आ रही है । कि आप उस पक्ष में बैठे हैं, इसलिए आप उनकी तारीफ कर रहे हैं । लोकतंत्र में यही चलता है । इसका मतलब यह नहीं है कि हम oppose कर रहे हैं, तो यह सब हम दिखावे के लिए कर रहे हैं । लोकतंत्र में opposition यदि आपोज करता है तो वह इसलिए कि आने वाले दिनों में हम जनता को अच्छी सुविधांए दे सकें । यह दिशादर्शन कराने के लिए हमारा प्रयास और हमारा प्रयत्न होता है इसलिए हम oppose कर रहे हैं । सर, हमारे मंत्री नारानभाई रठवा जी यहां बैठे हैं, गुजराती में एक कहावत है कि –

जेनो राजा व्यापारी, तेनी प्रजा भिखारी ।

इसका मतलब यह है कि जिसके राजा व्यापारी बन गए हैं । उनकी प्रजा भिखारी बनती है । रेलवे में 25 हजार करोड़ का मुनाफा हुआ या लालू जी ने किया – ये सब बातें आने वाले दिनों में चिंता की बात है । राहुल बजाज जी ने उद्योग जगत की ओर से इस बजट की सराहना की है । वे सब तो व्यापारी है । व्यापारी यह बात करे, वह ठीक है । लेकिन 25 हजार करोड़ का मुनाफा है या 12 हजार करोड़ का मुनाफा है, यह आंकड़ों का इद्रंजाल है । लेकिन अगर मुनाफा है तो सभी सांसद पिछले कई सालों से जो नयी रेल की मांग कर रहे हैं, उस संबंध में क्या हुआ ? इस बजट में मैं कहना चाहता हूं कि गुजरात के लिए इस बजट में कोई भी नई ट्रेन नहीं दी गयी है, गुजरात के साथ अन्याय किया गया है और जो हमारे एमपीज की मांग थी, इस बजट में उसका कोई जिक्र नहीं किया गया है । अगर आपके पास पैसा है, तो क्यों नहीं यह सब हो रहा है । सभी संसद सदस्य यह बोल रहे हैं कि यह हमारी पुरानी डिमांड हैं , हमें यह ट्रेन देना, हम इसको इतने सालों से मांग रहे हैं, नहीं दे रहे हैं । इसका मतलब है कि अगर पैसा है, तो क्यों नहीं दे रहे हैं और अगर पैसा नहीं है, तो बताओं कि हमारे पास यह प्राब्लम है । जैसे हमारे साथी और पुडुचेरी के श्री वी . नारायणसामी जी ने बतायाकि सरकार के लिए भी पैसे की प्राब्लम है । सब लोग डिमांड कर रहे हैं, यह नहीं हो सकता है, इसका मतलब यह है कि मुनाफे की बात कर रहे है और पैसा भी नहीं है, ये दो बात विरोधाभासी बात है और सच्ची बात क्या है, वह प्रजा को पता होनी चाहिए ।

यहां पर बात हो रही थी कि रेलवे बजट और केन्द्रीय बजट के बाद बीजेपी वाले बोलना बंद हो गए हैं , ऐसी बात नहीं है । सभी लोगों ने इस बजट को चुनावी बजट दिखाया है कि चुनाव आ रहा है इसलिए रेलवे बजट में यह सब किया है और केन्द्रीय बजट में भी किसानों के लिए कर्जा माफी की बात हो रही है । इसका मतलब यह है कि अगर चुनाव नहीं होता, तो बजट का कलर और होता । चुनाव के लिए ऐसा कर रहे हैं, यह बात सभी न्यूज में सभी एडिटर्स

ने लिखी है कि यह चुनावी बजट है और किसनों के कर्जे माफ करने के लिए नहीं है, बल्कि यह वोटर्स से माफी मांगने का प्रयत्न हो रहा है, क्योंकि पिछले आठ चुनाव हमारी रूलिंग पार्टी के लोग हार गये है। ये कर्णाटक का चुनाव नहीं होने दे रहे हैं, इसका मतलब यह है कि अभी समय गलत है, यह आप लोग मान रहे हैं, और आने वाले दिन में ये प्रजा के पास, वोटर्स से माफी मांगने के लिए दोंनों बजट में आप लोगों ने कटौती की है, यह सब दिखाने के लिए आ रही है, इसका मतलब यह है कि सौ चूहें को मारकर बिल्ली हज पढ़ने के लिए चली है। कितने किसान मर गये हैं और अब आप उनकी बात कर रहे हैं, चार साल कुछ नहीं किया। चार साल से रेलवे में यह सब डिमांड़ हो रही थी, अभी तक कुछ नहीं किया, लेकिन चुनाव आ रहे हैं, तो यह सब बात बता रहे हैं, गरीब रथ की बात हो रही है, लेकिन गरीबों का रथ नहीं है। अभी अपने सभी लोग बता रहे थे कि उसमें गरीब लोग तो बैठते नहीं है। हमारे गुजरात से आने वाले मंत्री जी बैठे हुए हैं और मैं बता रहा हूं कि गुजरात में एक नया गरीब रथ भी नहीं दिया, यानीकि आप लोग कोई नई ट्रेन दे ही नहीं रहे हैं। गुजरात में आज जो इंडस्ट्रियल ग्रोथ हो रही है, हमारा जो पूरा कोस्टल एरिया है, वहां नये बंदरगाह बन रहे हैं अगर आज मुम्बई के मुकाबले में कांडला बंदरगाह में फुल लोडिंग हो रही है। वहां इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए कांडला –भटिंडा रेल लाइन पर डबल स्टल कंटेनर सुविधा की आवश्यकता है और सभी बदंरगाहों को जोड़ने के लिए हमारी डिमांड़ थी, हमारी सरकार ने भी लिखा है कि आप रेल यहां तक लाइये, लेकिन आपने इस बजट में कुछ भी जिक्र नहीं किया है। अभी लोग बता रहे थे। कि बजट में पॉलिटिक्स नहीं होनी चाहिए, यानी विरोधी पार्टी वहां रूल कर रही है, इसलिए वहां सुविधा नहीं दे रहे हैं। जहां कांग्रेस वाला इलाका है, वहां ये सब सुविधांए दी जा रही हैं, लेकिन गुजरात में यह सब पूरा डेवलपमेंट हो रहा है, सिर्फ गुजरात में विरोधी दल की सरकार है, इसलिए आप वहां कुछ नहीं दे रहे हैं। इस बजट के बाद गुजरात की जनता इस भाव से पिडित है पूरे बंदरगाह का डेवलमेंट हो रहा है यानि कि पोर्ट का डेवलमेंट हो रहा है, तो वहां के लिए एक भी नई रेलवे लाइन नहीं दी गयी है। वहां तो रेलवे को मुनाफा होने वाला था, वहां पैंसेजर नहीं थे, वहां तो गुड्स के लिए फ्रेट आपको मिल रहा था जब हम फ्रेट कॉरिडोर की बात कर रहे हैं, तो किसी को नहीं लग रहा था, वहां से ज्यादा रेवेन्यु मिलने वाला था, भी आपने कोस्टल एरिया को जोड़ने के लिए कोई बात नहीं रखी, यह भी बड़ी दिक्कत की बात है।

पूरे वेस्टर्न रेलवे में ज्यादा रेवेन्यु गुजरात दे रहा है, फिर भी गुजरात में उसका हैडक्वार्टर अभी तक नहीं है। राजस्थान, महाराष्ट्र और मुम्बई में ही उनका हैड क्वार्टर है और मुम्बई में सेंट्रल रेलवे को भी हैड क्वार्टर है, इसलिए रेलवे का हैड का भी हैड क्वांटर है, इसलिए रेलवे का हैड क्वार्टर गुजरात के अहमदाबाद में हो, यह हमारी भी पूरी डिमांड है, क्योंकि वहां से ही सारा आफिशियल वर्क चलता है और गुजरात के लोगों को मुम्बई ही अपना काम करवाने के लिए आना-जाना पड़ता है। हमारी डिमांड है कि वेस्टर्न रेलवे का अहमदाबाद में हैड आफिस होना चाहिए, यह हमारी पुरानी मांग है, इसका भी आपने रेलवे बजट में रिप्लाई नहीं दिया है। वैसे प्रोफिटेबल बजट की बात रही है, लेकिन ये छोटे-छोटे काम, जैसे मैं आपको बताऊं, यह फोटोग्राफ तो मैं आपको पेश नहीं कर रहा हूं क्योंकि यह हमारे रूल्स एंड रेगुलेशन के खिलाफ है, लेकिन एक छोटी ट्रेन राजकोट से सोमनाथ चलती है और पूरी ट्रेन में छह डिब्बे हैं। इस फोटोग्राफ में पूरे डिब्बों के ऊपर, पूरे डिब्बों के आसपास लोग ट्रेन के बाहर चिपके हुए हैं। यानी आजादी के 60 साल बाद अभी तक भी लोग ट्रेन के ऊपर चढ़कर यात्रा कर रहे हैं। इसका मतलब यही है कि हमने अभी तक नया इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं डाला है। जो कुछ हम सुधार कर रहे हैं और जो कुछ चल रहा है, उससे लगता है कि आप दिल्ली में बड़े-बड़े स्टेशन तैयार करेंगे। पूरा भारत जो छोटे-छोटे गांवों को जोड़ता है, वहां पर आप यह फेसिलिटी नहीं दे रहे हैं। वहां पर जो लोकल ट्रेन चलती है, वह वैसे ही चलती है और लोग उस ट्रेन के ऊपर चढ़कर यात्रा कर रहे हैं। उनको और ज्यादा डिब्बे चाहिए, उनको कम से कम तीन डिब्बे और चाहिए, तो आज आप यह छोटी सी डिमांड भी पूरी नहीं कर रहे हैं। इसका मतलब यह है कि जैसा कहा जा रहा है। कि रेलवे में सुधार हो रहा है, यह बात गलत है।

दूसरी बात यह है कि पूरे देश से लोग सोमनाथ, द्वारिका के दर्शन करने के लिए आते हैं। इससे वहां पर टूरिज्म बहुत ज्यादा डेवलप हुआ है। इस डेवलपमेंट से वहां पर जो ट्रेन जानी चाहिए, आज भी वहां के लिए कोई ट्रेन नहीं है। हमारी एक छोटी सी डिमांड थी कि अहमदाबाद से चेन्नई के बीच जो नवजीवन एक्सप्रैस चलती है, उसको अहमदाबाद से आगे सोमनाथ तक दिया जाना चाहिए, ताकि पूरे दक्षिण भारत के लोग सोमनाथ के दर्शन कर सकें, लेकिन आप उसे केवल अहमदाबाद तक ही चलाते हैं। जो पूरे देश को द्वारिका से जोड़ने की बात थी, तो उसे भी नहीं जोड़ा जा रहा है। जैसे अयोध्या की बात हो रही थी, तो एक्चुअली पैसेजर्स का जो ट्रैफिक है, आप उसका हिसाब करके देखें, ताकि रेलवे को भी ज्यादा रेवेन्यु मिले। इसके लिए आधार परजो डिमांड्स पिछले कई सालों से पड़ी हुई है, अगर आप उन

डिमांड्स को नहीं उठाएंगे तो जहां आप रेलवे की प्रगति की बात कर रहे हैं, तो लोग उसको नहीं मानेगे । मैं ऐसा मानता हूं कि इसके साथ रेलवे की क्रेडिबिल्टी भी नहीं बढ़ेगी । जो हमारी गुजरात की थोड़ी बहुत मांगें है कि अहमदाबाद-उदयपुर रेलवे लाइन का ब्रोडगेज में कन्वर्जन करना चाहिए, वह भी अभी तक नहीं हुआ है, जैसे हमारे विरमगांम, अंकलेश्वर, दमन, नासिक, नरियात, तारापुर, बोटाद (BOTAD) राजकोट, मारवाड़ और पोरबंदर रेलवे पर अभी तक इस सदी में भी नैरोगेज है, और अभी तक वहां पर ब्रोडगेज नहीं हुई है, वहां पर ब्रोडगेज होनी चाहिए । यह डिमांड भी पिछले कई सालों से पडी हुई है । एक तरफ तो, हम विकास की बात कर रहे हैं और दूसरी तरफ हम नैरोगेज और मीटरगेज को ब्रोडगेज में अभी तक नहीं कर पाए हैं, यह बात भी ठीक नहीं है । वैसे हमारी कांडला-भटिंडा रेलवे लाइन को डबल ट्रैक में कंवर्ट करने की बात थी, वह भी नहीं हो रही है । अभी पिछले सप्ताह सूरत में जो एक्सिडेंट हुआ, उसमें 13 लोग मर गए यानी रेल से कट गए । यह जो सिग्नल और फाटक का बात है, इनकी व्यवस्था भी अभी तक ठीक नहीं है । रेलवे बजट प्रस्तुत होने के तीसरे दिन के बाद ही सूरत में यह घटना घटी है। उसमें 13 लोग रेल के नीचे कटकर मर गए है । इसका कारण यह है जो वहां पर पुल है, वह पुल ठीक नहीं है । इस कारण से वहां पर लोगों के आने जाने से वे रेल के नीचे कटकर मर जाते हैं । यह वहां पर तीसरा इंसिडेंट हुआ है । जो सिक्योरिटी की बात है, वह भी अभी तक पूरी नहीं हुई है । यह ठीक बात नहीं है । वैसे मैं नारायण भाई को बता रहा हूं कि हमारे सोरठ के जूनागढ़ डिस्ट्रिक्ट में जो रेल लाइन है, वह कितने दिनों से सस्पैंड है, यानी आपने वहां पर रेल सस्पेंड कर दी है । इस रेल लाइन को फिर से चालू करने के लिए कार्यवाही करें और वंथली लुसाला, शापुर, जूनागढ़ जो रेलवे लाइन बंद हो गई है, उसे भी आप पुनः चालू कर दीजिए । जो रेलें संस्पेंड की गई है, उन्हें पुनः चालूं करें, ताकि लोगों की सुविधा में जो तकलीफ हो रही है, उसे दूर करने का कष्ट करें और उनको सुविधा दें । ऐसा मैं मानता हूं ....(**समय की घंटी**) जैसा अभी बताया है कि एनडीए की सरकार ने, नीतीश कुमार जी ने और बाकी सब लोगों ने जो बेस बनाए हैं जिस तरीके से विकास हो रहा है, उसका लाभ आप लोगों को मिल रहा है । इसके अलावा भी आप कुछ नई बातें कर रहे हैं । मैं यह मानता हूं कि आप इस बजट पर पुनः विचार करेंगे और हमारी भावनाओं का आदर करेंगे ।

MESSAGE FROM THE LOK SABHA

The Railways (Amendment) Bill, 2008

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:-

> "In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Railways (Amendment) Bill, 2008, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 11th March, 2008."

Sir, I lay a copy of the Bill on the Table.

The Budget (Railways) 2008-09—(Contd.)

SHRI TIRUCHI SIVA: Sir, at the outset, I would like to congratulate the Railway Minister and his team for having presented a commendable Budget. And, personally, on behalf of the people of Tamil Nadu, I would like to thank him for having included the proposals recommended by the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, our leader Dr. Kalaignar.

Sir, I agree with Mr. Rahul Bajaj that the Railways are a more effective mode of transport for long distance travel and for the movement of goods. The Railways are a standing symbol of national integration connecting North-South and East-West. It connects the