

422 Dishonestly or fraudulently preventing debt being available for creditors.

423 Dishonest or fraudulent execution of deed of transfer containing false statement of consideration.

424 Dishonest or fraudulent removal or concealment of property.”

The questions were put and the motions were adopted.

Clause 12, as amended, was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, we shall take up clause 1. There is one amendment no. 2 by Shri Pawan Kumar Bansal.

CLAUSE 1: SHORT TITLE AND COMMENCEMENT

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Sir, I move:

That at page 1, line 4, for the figure “2008”, the figure “2009”, be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, we shall take up the Enacting Formula. There is one amendment no. 1, by Shri Pawan Kumar Bansal.

ENACTING FORMULA

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Sir, I move:

That at page 1, line 1, for the word “Fifty-ninth”, the word “Sixtieth” be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

The Enacting Formula and the Title as amended, were added to the Bill.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Sir, I move that the Bill, as amended, be passed.

The Bill, as amended, was passed.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, we shall take up the Interim Budget (Railways), 2009-10.

INTERIM BUDGET (RAILWAYS) 2009-10

श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल के अंतरिम बजट पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

मान्यवर, मंत्री जी ने रेल का जो अंतरिम बजट प्रस्तुत किया है, उसका प्रारम्भ अपनी शेर-ओ-शायरी के माध्यम से किया है और उसका समापन भी उसी से किया है। आपने जो भी शेर-ओ-शायरी की है, उसमें निश्चित रूप से देश के प्रति अपने समर्पण के भाव को भी व्यक्त किया है। रेलवे बजट को प्रस्तुत करते समय यह दर्शाया गया था कि रेल के माध्यम से पूरे देश की हम प्रखर सेवा कर रहे हैं और इस दिशा में हम लगातार कार्य करते रहेंगे। इस प्रकार की भावना को पेश करते हुए अपने अंतरिम बजट के अंदर कुछ चीजों को दर्शाने का प्रयत्न किया गया है। संभवतः यह इनका छठा बजट है, इसे अंतिम बजट भी कहा जा सकता है।

5.00 P.M.

इससे पहले जो बजट पेश किए गए थे, जब उस तरफ हम ध्यान देते हैं तो हमें दिखाई पड़ता है कि प्रथम बजट जब आपने प्रस्तुत किया था तो कुल्हड़ और खादी से शुरुआत की थी। जब कुल्हड़ और खादी से शुरुआत की गई थी तो लगा था कि सचमुच यह धरती से जुड़ा हुआ, स्वदेशी बजट होगा और लोगों को लगा था कि स्वाभाविक रूप से गांवों में जो कुटीर उद्योग धंधे हैं, उन कुटीर उद्योग धंधों द्वारा उत्पादित माल का लोग ठीक से उपयोग कर सकेंगे। उस बजट के माध्यम से यह संदेश दिया गया था और लगा था कि यह सही मायने में अच्छी शुरुआत है और इससे गांव में रहने वाला कुम्हार भी लाभान्वित होगा और ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाले, जो खादी के माध्यम से अपना जीविकोपार्जन करते हैं, वे भी लाभान्वित हो सकेंगे, लेकिन अगले बजट में कुल्हड़ और खादी दोनों किनारे हो गए। कुल्हड़ से शुरुआत की और बुलेट ट्रेन तक आ गए। इस बीच में अगर पेश किए रेल बजटों की मॉनिटरिंग की जाए, इसको देखा जाए कि जो घोषणा की गई थी, उस घोषणा के क्रियान्वयन के लिए काम कितना गया, तो दिखाई पड़ता है कि वह काम कुछ दिन तो चला, फिर स्थगित हो गया और एक अजीब प्रकार की स्थिति निर्मित हो गई। घोषणा की गई थी कि रेलवे स्टेशंस का विभिन्न श्रेणियों में विभाजन करके उनकी ढंग से मरम्मत की जाएगी, उनका सुंदरीकरण किया जाएगा, सुदृढीकरण किया जाएगा, उन्हें विश्वस्तरीय बनाया जाएगा। दूसरे बजट के समय दो और तीन मंजिल वाले कंटेनरों के इस्तेमाल की घोषणा की गई थी। तीसरे बजट में इस पर काम शुरू हुआ, लेकिन वह गुजरात और राजस्थान के बीच ही रह गया, आगे नहीं बढ़ पाया। चौथे में डीजल रूट पर तिमंजला और विद्युत मार्गों पर दुमंजिला कंटेनरों की बात कही गई थी, लेकिन वह घोषणा योजना मात्र ही रह गई, वह आगे क्रियान्वित नहीं हो पाई। इतना ही नहीं, 36,000 कोचिस में discharge free green toilets की घोषणा पिछले बजट में की गई थी, लेकिन उसका भी जिस तरीके से क्रियान्वयन होना चाहिए था, वह नहीं हुआ। ... (व्यवधान) ...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, we have quite a large number of speakers. I hope the House agrees that we sit beyond 5 o'clock.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA (Assam): Sir, please let us know up to what time we would be sitting. There are 21 speakers.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): There are about 20 speakers. The House is supreme. Why do you worry? We are sitting beyond 5 o'clock.

श्री कलराज मिश्र : मान्यवर, किरायों में भी राहत देने की बात की गयी थी। मान्यवर, सबसे बड़ी दिक्कत तो यह रही कि तत्काल आरक्षण में जो बात कही गयी थी, वह तत्काल आरक्षण भी वेटिंग में है, ट्रेन में खाने की गुणवत्ता के बारे में बात कही गयी थी, वह गुणवत्ता लगातार गिरती गयी है, बोगियों व रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं बढ़ाने और अनेक प्रकार की और भी बातें कही गयी थीं, लेकिन वह सब भी नहीं हो पाया। रेल टेल नेटवर्क के विस्तार की भी घोषणा की गयी थी, उसका भी फायदा जनता को नहीं मिल सका।

मान्यवर, इतना ही नहीं, मंत्री जी द्वारा एक डायनेमिक प्राइसिंग पॉलिसी की घोषणा की गयी थी जिस में बजट से इतर स्वतंत्र रूप से मांग और आपूर्ति के नियमों के मुताबिक परिवहन शुल्क तय करने की बात कही गयी थी, मगर इसके उपयोग में बेहद चतुराई से काम किया गया है।

[उपसभाध्यक्ष (श्रीमती जयन्ती नटराजन) पीठासीन हुईं]

महोदया, माल-भाड़े में बढ़ोतरी तो किसी भी समय कर दी जाती है, लेकिन किराए में कमी को बजट के समय लाया जाता है। एक तरह से माल-भाड़े में बढ़ोतरी के आधार पर उसका फायदा लेने की कोशिश की जाती है। महोदया, पिछली बार की जो सी0ए0जी0 की रिपोर्ट आयी है, उसमें 25 हजार करोड़ रुपए के मुनाफे पर आपत्ति की गयी थी। यह माननीय मंत्री जी की जानकारी में होगा। इसलिए फायदे दर्शाने का प्रयत्न तो

जरूर होता है, लेकिन फायदे के अंदर की जो चीजें हैं, वह बाहर नहीं आतीं। एक बार 90 हजार करोड़ रुपए का फायदा दिखाया गया है, मैं कहना चाहूंगा कि depreciation account को भी उस फायदे के अंतर्गत दिखाया गया है और जिस अकाउंट के अंदर प्लांट व मशीनरी की देख-रेख व बदलने के लिए प्रत्येक वर्ष एक निश्चित धनराशि रिजर्व रखी जाती है, जो प्रत्येक वर्ष मशीनरी के रख-रखाव पर खर्च करनी होती है और मशीनरी के खराब हो जाने पर बदलने का प्रावधान भी होता है। इस धनराशि को भी इसमें दिखाया गया है। महोदया, सस्पेंस अकाउंट यानी जिस पैसे का कोई वारिस नहीं होता है, क्लेम किया जाता है और उसमें जो धनराशि होती है, उसको भी इसमें दिखाया गया है। महोदया, जो मेंटेनेंस अकाउंट है...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You have 40 minutes for the party and there are four speakers. You have already spoken for 12 minutes. I have no problem. Your party could adjust the time.

श्री कलराज मिश्र : महोदया, मैं जल्दी खत्म करूंगा। जो मेंटेनेंस अकाउंट है, उसको भी जो फायदा है या मुनाफा है, इसके अंदर दर्शाने की कोशिश की गयी है। महोदया, ये सारी चीजें बाद में पता लगती हैं। जब वित्त मंत्री जी ने अपना अंतरिम बजट प्रस्तुत किया तो इसमें साफ तौर पर दिखाया गया है कि किस ढंग से रेलवे मंत्रालय, वित्त मंत्रालय पर आधारित है। जब तक वहां से पैसा नहीं मिल पाएगा तब तक कई मद ऐसे हैं जिस मद को ये व्यवस्थित तौर पर नहीं दर्शा सकते हैं। फिर ये 90 हजार करोड़ रुपए के मुनाफे का कोई औचित्य नहीं दिखता। महोदया, रेलवे पेंशन निधि, रेलवे पूंजीगत निधि और रेलवे सुरक्षा निधि के खर्च को अगर मिला दिया जाए तो यह 229 करोड़ 89 लाख रुपए के अतिरिक्त खर्च के लिए वित्त मंत्रालय की तरफ रेलवे मंत्रालय को देखना पड़ रहा है। वह अगर नहीं दें तो आगे का खर्चा नहीं चल सकता है। वर्ष 2009-10 में रेलवे की जिन परियोजनाओं का खाका खींचा गया है, उसके लिए अंतरिम बजट में 36,705 करोड़ रुपये का प्रबंध प्रस्तावित किया गया है। मजेदार बात तो यह है कि यह रकम 2008-09 की बजट राशि से भी कम है। पिछले वित्तीय वर्ष में 36,726 करोड़ के व्यष्टि प्रावधान में से रेलवे 35,999 करोड़ रुपये ही खर्च कर सकने की स्थिति में है, इसीलिए वित्त मंत्री ने रेलवे को आगामी वित्तीय वर्ष के लिए यह देने से मना कर दिया है। वित्त मंत्री ने रेलवे की बैलेंस शीट की जो हकीकत आंकड़ों के माध्यम से दर्शाने का प्रयत्न किया है, उसमें छठे वेतन आयोग की सिफारिश के बाद रेलवे की पेंशन निधि में जबर्दस्त उछाल आया है। वर्ष 2008-09 में इस मद में 9,855 करोड़ 7 लाख रुपये का प्रबंध किया गया था, जिसमें से केवल 9,600 करोड़ खर्च हुआ। रेलवे को इस वर्ष 255 करोड़ 7 लाख की बचत हुई है। पेंशन भुगतान के लिए अगले वित्तीय वर्ष में रेलवे के पास 13,810 करोड़ 21 लाख रुपये हैं, लेकिन 14 हजार करोड़ रेलवे को अभी खर्च करना है। अब इस 189 करोड़ 79 लाख के अथशेष का प्रबंध वित्त मंत्रालय को करना पड़ेगा। अगर यह उनकी तरफ से नहीं दिया जाएगा तो कठिनाई आ सकती है।

यही स्थिति यात्रियों और रेलवे उपभोक्ताओं की सुविधा के लिए जो विकास निधि है - विकास निधि के लिए हमेशा ही बहुत कम ध्यान दिया गया है। वैसे जो कैग की रिपोर्ट आई है, उस रिपोर्ट के अंतर्गत भी यही वर्णन किया गया है। विकास निधि के लिए, यात्रियों की सुविधा के लिए जिस प्रकार से प्राथमिकता के आधार पर ध्यान देना चाहिए, वह ध्यान नहीं दिया जाता है। इसमें बताया गया है कि उसके लिए 125 करोड़ 31 लाख जमा राशि है, जबकि रेलवे मंत्रालय ने अपनी जरूरत 1798 करोड़ 69 लाख रुपये की बताई है, जो वित्त मंत्रालय से लेना है।

रेलवे लेवल क्रॉसिंग के परिवर्तन और अत्यधिक यातायात वाले लेवल क्रॉसिंग में सुरक्षा निर्माण से संबंधित सुरक्षा कार्यों के लिए भी रेलवे सुरक्षा निधि का गठन मान्यवर नीतीश कुमार जी ने किया था। यह माना जाता है कि इस निधि पर अपेक्षाकृत कम ध्यान दिया गया है। वित्त मंत्रालय के व्यष्टि आंकड़े इस बात के साक्ष्य हैं कि रेल मंत्री सुरक्षा से जुड़े 1,700 करोड़ रुपये की परियोजनाओं का क्रियान्वयन चाहते हैं, किन्तु रेल मंत्री के पास इस मद में केवल 1,202 करोड़ 57 लाख रुपये जमा हैं। शेष 497 करोड़ 43 लाख रुपये का प्रबंध वित्त

मंत्रालय से करना पड़ेगा। इसका मतलब यह कि वित्त मंत्रालय अगर पैसा न दे तो 90 हजार करोड़ का जो फायदा दिखाया गया है - मुझे लगता है कि वित्त मंत्रालय के न देने के कारण यह खर्चा नहीं चल पाएगा।

इसी तरीके से 2008-09 में जो घोषणाएँ की गई थी- कहा गया था कि भारी वैगन लेने की योजना है। मंत्री जी ने 20 हजार वैगन खरीदने की घोषणा की थी। वे वैगन नये किस्म के खरीदे जाने थे तथा उनका पे-लोड भी 75 फीसदी तक बढ़ाया जाना था। क्योंकि पे-लोड 2320 टन से 4100 टन - इस बार फिर से यह घोषणा की गई है कि उच्च क्षमता वाले वैगन खरीदे जाएंगे। मैं यह जरूर जानना चाहूँगा कि यह योजना अभी शुरू नहीं हुई है और पुनः इस बार घोषणा कर दी गई! यह कैसे होगा? इसी तरीके से भारी वैगन के जो कुप्रभाव हैं, उस दृष्टि से उच्च क्षमता वाले वैगन लेने की योजना कहाँ तक उचित है? अगर आप पे-लोड में वृद्धि करते हैं तो इसका प्रभाव आपकी कमाई पर तो पड़ेगा, आप ज्यादा मुनाफा कमायेंगे, परन्तु इसका असर पुरानी रेल पटरियों पर भी पड़ेगा। अगर अतिभार के रूप में वैगन का उपयोग होता है तो उससे रेल पटरियाँ कमजोर हो जाती हैं। उसको सुदृढ़ करने की दृष्टि से आगे क्या तैयारी की गई है, यह भी एक प्रमुख प्रश्न है, जिसके संबंध में रेल मंत्री जी को अपनी बात रखनी चाहिए।

रेलगाड़ियों को तीव्र गति से चलाने की बात भी की गई है। रेलगाड़ियों को तीव्र गति से चलाने के बारे में 2007-08 के बजट में भी जिक्र था। यह बात अजीब है कि 2007-08 में घोषणा की गई, 2008-09 में उसे भूल जाते हैं, 2008-09 में फिर से घोषणा करते हैं। आपकी सरकार के पास इसको ठीक करने के लिए समय ही नहीं है। Dedicated Freight Corridor की बात कही गई है और उसमें दो East and West Dedicated Freight Corridor बनाने का फैसला 3 साल पहले के बजट में लिया गया था। इस योजना के लिए 75,000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। इस बजट में यह घोषणा की गई है कि इस पर काम शुरू हो गया है। आपने इस काम को शुरू करने में चार साल लगा दिए, पता नहीं यह कब बनेगा, इसका कितना cost escalation होगा, क्या इसका भी अंदाज़ा लगाया गया है? इसके अलावा इस परियोजना में धन की व्यवस्था किस तरीके से हो रही है? प्राइवेट पार्टनरशिप में भी चीजें की जा रही हैं। निजी सहयोग की दृष्टि से कारखाने चलाने की बात कही गई है। यह प्लान है कि निजी कारखाने खोले जाएंगे और इसमें 26 फीसदी की भागीदारी सरकार की होगी और 74 फीसदी की भागीदारी निजी कंपनियों की होगी। ऐसे में सरकार की अपनी गवर्निंग बॉडी भी नहीं बन सकेगी और कंपनी के सभी निर्णय निजी व्यापारी लेंगे। इसके साथ ही साथ सरकार, जो निजी कंपनियों के साथ मिलकर मधेपुरा में 800 इंजन बनाने का कारखाना खोलने जा रही है, ऐसा लगता है कि वह तो केवल दिखावा मात्र है और निजी कंपनी ही इसको बनाएगी, इस निजी कंपनी के एक इंजन का दाम 30 करोड़ रुपए होगा और वह इंजन इस निजी कंपनी से ही खरीदा जाएगा। जब निजी कंपनी से ही खरीदा जाना है, तो खुले बाजार में खरीदने के लिए क्यों नहीं जाना चाहिए, उसके लिए टेंडर आना चाहिए। यह केवल निजी मिल-मालिकों को फायदा पहुंचाने की दृष्टि से किया जा रहा है।

उपसभाध्यक्ष महोदया, पिछली बार LHB Coach के लिए बाहर से तकनीक ली गई थी और जो झटका लगता है, वह रुक सके, इस दृष्टि से इसकी व्यवस्था की गई थी (व्यवधान) मैं संगठन की दृष्टि से प्रभारी तो वहां हूँ, लेकिन यहां जो कुछ सवाल आए हैं, उन्हें मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ। इसके साथ-साथ विद्युत इंजन बनाने के लिए जो तकनीक बाहर से ली गई थी, उसे रेलवे आज तक stabilize नहीं कर पाई है। ऐसे में अन्य कंपनियों द्वारा बनाए गए इंजन कैसे पूरे विश्वास के साथ चलाए जा सकते हैं (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN): Mishra ji, You have taken twenty minutes. How much more time will you take?

श्री कलराज मिश्र : मैं केवल 5 मिनट का समय और लूंगा। महोदया, मेरा यह कहना है कि प्राइवेट कंपनियों के साथ भी भागीदारी के आधार पर काम करने का प्रयत्न किया जा रहा है, लेकिन उसकी मंशा भिन्न प्रकार की है, इसलिए वह बहुत लाभकर होगा, ऐसा मुझे नहीं लगता।

इस समय जो रेलवे की सुरक्षा का प्रश्न है, आपने आज के अखबार में ही देखा होगा कि अलीगढ़ और टुंडला के बीच में ट्रेन के अंदर कुछ लोगों की हत्या कर दी गई। यह बड़ी अजीब स्थिति हो गई है कि RPF की व्यवस्था की गई है, लेकिन अभी भी उसकी रिक्तियों की पूर्ति नहीं की गई है। अभी एक हजार RPF की भर्ती होनी है, जिसकी पूर्ति नहीं हो पाई है। रेलवे के लिए जिस प्रकार की सुरक्षा व्यवस्था होनी चाहिए, उसमें कमी है। जिस ढंग से तकनीक के आधार पर सारी चीजें करनी चाहिए, उसको भी पूरा नहीं किया गया है। इसलिए मेरा यह कहना है कि रेलवे का मॉटेनेंस, उसकी सुरक्षा व्यवस्था, सी.सी.टी.वी., स्मार्ट कैमरा, वीडियो कैमरा - इस तरह की चीजें रेलवे स्टेशनों पर लगाने की बात कही गई थी, यह अभी पूरा नहीं हुआ है। श्रेणीबद्ध जो स्टेशन थे, उन “ए” श्रेणी के स्टेशनों पर भी यह नहीं लगा है। आज जिस तरह से आतंकवादी गतिविधियों में बढ़ोतरी हो रही है, उनका टारगेट इस समय रेलवे स्टेशन ही बनते जा रहे हैं, इसलिए इस पर प्राथमिकता के आधार पर ध्यान देना चाहिए और वहां पर मेटल डिटेक्टर, सी.सी.टी.वी., स्मार्ट वीडियो कैमरा लगाने की व्यवस्था तत्काल करनी चाहिए। इसलिए इस ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

महोदया, 43 नयी ट्रेनें दी गई हैं, उत्तर प्रदेश में भी आपने ट्रेनें दी हैं, बाकी स्थानों पर भी ट्रेनें दी हैं। मैं चाहूंगा कि लखनऊ से होकर जाने वाली एक राजधानी एक्सप्रेस की व्यवस्था होनी चाहिए। यह बात सही है कि डिब्रूगढ़ से दिल्ली तक आने वाली एक राजधानी ट्रेन की व्यवस्था है।

राजधानी एक्सप्रेस नियमित रूप से लखनऊ होते हुए जाए, इसकी भी व्यवस्था करें, तो ज्यादा अच्छा होगा। पूरे maintenance की दृष्टि से रेलवे द्वारा जो भी घोषणाएं की गई हैं, उन घोषणाओं की पूर्ति की ओर ज्यादा ध्यान दिया जाए और पैसा उधर की ओर लगाया जाए, तो मैं समझता हूँ कि ज्यादा उपयुक्त होगा। इतनी ही बात कह कर मैं धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। धन्यवाद।

SHRI RAMA CHANDRA KHUNTIA (Orissa): Hon. Chairperson, today, I rise here to support the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister in this House. The Railway Budget can definitely be called as a Budget of *Aam Aadmi*. It is a people-friendly Budget. It has got the support not only of the House but also of the people from all over the country. If you look at the profit, Rs. 90,000 crore profit is there in this public sector undertaking. It really has to be realised how the Railways is functioning in this country. Then, Rs. 10,500 crores have been allocated for the workers' pension fund. And, Sir, the Sixth Pay Commission hiked the expenses by Rs. 13,500 crores immediately. All the workers and officers in the Railways are very happy. Then, Sir, work on the Delhi-Mumbai freight corridor has been started. The Railways is to invest around Rs. 35,900 crores in 2009. Passenger trains are going to have 22 per cent more capacity; passenger growth rate is 14 per cent; efficiency of the passenger and goods wagons is to be hiked gradually; goods trains to have 78 per cent added capacity; electrification of 1,000 kilometers of rail lines has been completed; wagon production is to be hiked from 6,600 to 15,000. Then, the Railways invested Rs. 70,000 crores out of its surplus fund. It is going to invest around Rs. 2,30,000 crore in the Eleventh Plan. Railways reported Rs. 25,000 crore as cash surplus last year. And, if you look at the achievement of the Railways, it is really amazing. More

so, 43 new trains have been announced. Railway accidents also have been reduced to a greater extent, that is, from 325 in the year 2003-04 to 194 in the year 2007-08. Here also ...*(Interruptions)*... Listen to me. I know about the Coromandel Express that derailed in my constituency, Jajpur, and I was the person who reached that place on 13th at 7.45 p.m., after five minutes of the accident. And, I must thank the hon. Railway Minister, who, within no time, announced compensation of Rs. 5 lakh for the deceased person and Rs. 50 thousand for the injured person. The railway relief compartment also reached there in time. I am also sorry to inform this House that no State Government authority, either police or the district administration, could reach there till 10.45 p.m. That is what happened in Jajpur area.

However, I request the Railway Minister to take care of replacement of all the railway tracks, to construct railway bridges and also convert the old bridges. They should also consider using of safety belts which could give protection to the passengers at the time of accident. Madam, the freight loading target, retained at 850 mt., is likely to grow. And an analyst says, 7 per cent of passenger traffic could grow in future. If you look at connectivity, Agartala, the capital of Tripura, connected by railway line. First train service in Kashmir valley commenced between Anantnag and Rajwansher, to be followed by Baramulla and Qazigund.

Successful trials completed for running electric locomotives with OHE at a height of about 7.5 m in preparation for running double stack containers on electrified Western Dedicated Freight Corridor.

Work on Eastern Dedicated Freight Corridor commenced near Dehir-on-Son on 10th February 2009 and work on Western DFC to commence this month.

The Budgeted Operating Ratio, which is most important, is 89.9 per cent.

Now if you see the reduction in passenger fare, it has created history. In the past five years, the passenger fare has not been increased. Some highlights of the Railway Budget are: Reduction in passenger fare of ordinary passenger trains by one rupee for fare costing up to fifty rupees per passenger for journey above ten km. Second class and sleeper class fares of all Mail/Express and ordinary passenger trains to be reduced by two per cent for tickets costing fifty rupees and more per passenger. Fares of AC First Class, AC II tier, AC III tier and AC Chair Car also to be reduced by two per cent.

Madam, I just want to mention one thing. We have to realise that there is an effort made by the Railway Minister, the UPA Government, and the employees of the Railways collectively towards the development of railways and it has created history. Now the Indian Railways is the second largest transport system in the world.

I think that the opposition and all of us should unanimously support and strengthen the hands of the Railway Minister, so that development of the Railways could be possible and the programme made by the Railway Ministry could be properly implemented.

Madam, I will not take much time. Since I belong to Orissa, I would like to highlight some of the problems being faced by my State here. Work on many important railway lines has not been completed. Work on some railway lines could be started. Some railway lines could be surveyed. And some incomplete work has to be completed. I want to put this problem before the House.

One is Khurda-Bolangir railway line. Work on it has already started. But by taking the name of ROR, now the work has been stopped. I just request the hon. Minister to give adequate fund for the completion of work.

Bangiriposi line to be connected to Dhalbhum. Haridaspur to Paradeep railway line, which gives highest return, could be used for the movement of ores from mining head to the Paradeep Port. There also work should start. Nuapada-Gurpur-Rayagada line to be completed immediately. There is no progress in work at Baranga, although it has been declared to be an international railway station. Here the work has been stopped. I request the hon. Minister to start work immediately.

Work on doubling line from Bhubaneswar to Jagannath Puri, which is a sacred place, has also not been completed. It should be completed immediately. Work on Talcher-Bimlagarh railway line should also start immediately. Angul-Sukinda railway line has already been sanctioned, but its work could not start till today. It should also start immediately. Then Puri-Patna Express, which runs once a week, should also run, at least, three times a week. The Bhubaneswar-Delhi Rajdhani Express was earlier running four times a week. I do not know if there is some mistake in its schedule, if it is there, it could be rectified or clarified by the hon. Minister. I demand that this Rajdhani should run daily from Bhubaneswar to Delhi. There is also one line to be surveyed. It is from Jajpur road to Dhamra Port via Jajpur-Navigaya-Akhandalamani. This line could also be used for transporting ore from the mining head to Dhamra Port. All railway operations in Orissa on east coast should be fully restructured. There should be a Divisional Railway Office at Jajpur Road, and the other could be either in Rourkela or Sambalpur. There is need of development in Jajpur-Keonjhar, Korai-Baitrani road, Bandallo station. Both sides of the Jajpur road also need development where the accident took place. The road is in a very bad condition. But, that area totally belongs to the Railways. So, that should be developed immediately. We also request that the Railways should avoid and reduce the accidents. The hon. Minister may also consider and allocate adequate funds, as I have already said, for the replacement of old railway tracks, for construction of culverts, bridges and also apply the new technology. How the fast running trains also may be controlled and handled properly so as to avoid the accidents in future?

Madam, I just want to say one thing because in every sphere, always, in this House or the other House, we discuss and also make allegations on each other only politically. But, in this situation, when the Railways is progressing, I think, everybody should extend support so that the

Railways could develop properly. In my opinion, the interim Budget presented by the hon. Railway Minister is the best Budget and it is a Budget for *aam admi*. I once again thank him. I thank hon. Prime Minister and also Shrimati Sonia Gandhi, the Chairperson of the UPA, for presenting such a Budget which is really for the people. Thank you, Madam.

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Thank you, Madam. I stand to express my support to the interim Railway Budget for 2009-10. At the same time, I would like to express my reservation also on the Budget which I would like to discuss here.

Madam, every year, in the Railway Budget, the Railway Minister declares a number of new trains. This year also, there are new lines and so on. In this year's Budget too, the Railway Minister has said that 2187 and 2188 Jabalpur-Mumbai Garib Rath Express will be extended up to Allahabad. Perhaps he has forgotten to mention that Mumbai-Jabalpur-Mumbai Garib Rath does not exist. However, having realised this, the Railways quickly posted a note on 13th February saying that the train will be flagged off from Jabalpur on February 20. Train is likely to begin regularly from February 21 from Chhatrapati Shivaji Terminus. The train will be extended up to Allahabad only once the new time table comes into force.

Madam, Laluji, in his opening speech, said and I quote, "I can proudly say that the Indian Railways scaled a new pinnacle every year and now stand at the zenith of success from where, without imposing any burden on the common man....." Is it a fact that during the last five years, no burden on the common has been imposed? I would like to ask from the hon. Minister: How many trains have been re-named as superfast? And, by re-naming the trains as superfast, a surplus of Rs.20 on ticket is being collected. Four years ago, what were the number of Tatkal berths? How much was the charge for the reserved berth in Tatkal quota? In your time, the upper quota has been fixed at 30 per cent of all reserved seats and the Tatkal charges have gone up from Rs.50 to Rs.250 and if a passenger books his ticket for the midway station or boards in train from a midway station, he or she has to pay for the entire run of the train. At the same time, berths in sleeper class and three-tier AC coaches have been increased. Madam, the hon. Minister for Railways has claimed that Railways have earned a profit of Rs.70,000 crores. This is good. But the question remains to be seen is how the money is being invested. Can the Minister of Railways deny that there are 245 pending schemes and the extension of the railway network during the last five years is very negligible? Madam, I want to know from Laluji, when he has announced introduction of new lines, doubling the number of new trains, increasing the frequency of trains, extension of trains, gauge conversion. But some this proposal are being ignored. Several times, I have demanded for doubling the main line from NJP to New Alipurduar. But nothing is mentioned about that in his speech. At the same time, I have demanded several

times that the frequency of Uttar Bangh Express from New Cooch Behar to Sialdah should be increased for seven days in a week. Nothing has been mentioned about it. At the same time, I have asked for Garib Rath Stoppage at important stations. Garib Rath from Guwahati to Kolkatta, has no stoppage at important stations like New Cooch Behar. I request the hon. Minister to consider this matter.

Madam, this is a very important line from Lumding-Badarpur to Silcher-Dharampur. It is now connected to Agartala. I congratulate the hon. Minister because the line has been extended to Agartala. But as regards the important line of Lumding-Badarpur-Silcher, which was introduced in 1998, its gauge conversion work is not yet completed. Agartala-Dharmnagar line is also a metre-gauge line. It should also have gauge conversion. At the same time, the Agartala-Dharmnagar line needs more trains. Only one train runs between Agartala and Dharmnagar. I demand for introduction of more trains on this route.

Madam, I would like to make two points more. Later on, my other colleague will speak. I would like to raise here an important point. I have an example to cite. From North Bengal, this Delhi bound train, Radhikapur has been started a month ago. But the passengers are still waiting for creation of waiting room, rest room, lavatory and even drinking water provision at the main stations of this route, Raiganj and Radhikapur. All those stations are neglected. At the same time, I would like to mention here that it is a fact that for years, we have been demanding taking over of the wagons manufacturing factories, Burn Standard and Braithwaite. Only the Burn Standard factory is being taken over. Madam, we demand that Braithwaite wagon- producing unit be also taken over by the Railways. In these days of Global Meltdown, taking over of the wagon manufacturing public sector units and placement of sufficient orders on them will act as a stimulus financial package.

Madam, during previous (NDA) tenure, the Railways took a decision to form State-based Railway Zones. We objected to that proposal. Railway is a symbol of unity of the country. As such, no planning should be made on a regional basis. But, unfortunately, the hon. Minister for Railways has declared creation of Bhagalpur Division carving the existing small Malda Division. This means, expenditure of Railways will increase to the extent of Rs.100 crores more. I do not find any justification for this. I expect that in his reply, the hon. Minister will answer all these questions. With these words, I am concluding.

श्री नन्द किशोर यादव (उत्तर प्रदेश) : मैडम, आपने मुझे इस अंतरिम रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैडम, पिछले पांच वर्षों में जब से आदरणीय लालू प्रसाद जी इस देश के रेल मंत्री बने हैं, मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूँ उन्होंने पिछले पांच वर्षों में रेल में, रेल की तरक्की के लिए, यात्रियों के लिए और रेल के विकास के लिए क्रांतिकारी कदम उठाए हैं और काम करने का काम किया है। पिछले पांच वर्षों से जो लगातार रेल बजट प्रस्तुत किये गये, उसमें रेल को मुनाफे में दिखाया गया है। इस साल भी माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसमें 90 हजार करोड़ रुपए का लाभान्श, पूर्व कैश सरपलस अर्जित करने की बात कही है। मैं इसके लिए उन्हें पुनः बधाई देता हूँ।

मैडम, 2001 में रेलवे की स्थिति खराब थी। उस समय की सरकार और जो लोग उस समय रेलवे विभाग का काम देख रहे थे, वे 2800 करोड़ रुपए के डिविडेंट फंड का भुगतान करने से चूक गए। जब से श्री लालू प्रसाद जी ने रेल मंत्रालय का कार्यभार संभाला है, रेलवे ने लगातार पैसे कमाने का काम किया है, यात्रियों को लाभ पहुंचाने का काम किया है और रेलवे को विकास के रास्ते पर ले जाने का काम किया है। मैडम, जो रेलवे का कैश सरपलस था, वह निश्चित रूप से बढ़ता, मैं यह मानता हूँ, लेकिन आज जो विश्व के अंदर और देश के अंदर आर्थिक मंदी है, उसके कारण अक्तूबर और नवम्बर महीने में लदान में कमी हुई, नहीं तो यह रेल विभाग का 90 हजार करोड़ का कैश सरपलस एक लाख के आस-पास होता। आदरणीय मंत्री जी ने अपने रेलवे विभाग में वित्तीय स्थिति को सुधारने का काम किया है। आज दूसरी तरफ जो निजी कम्पनियाँ हैं, वे अपने कर्मचारियों के अधिकारों की वेतन वृद्धि को रोकने का काम करती, वहाँ तालाबंदी करने का काम करती तथा छटनी करने का काम करती, लेकिन रेलवे ने बिना ये सब कदम उठाए, रेल को आगे बढ़ाने का काम किया है। मैं इस अवसर पर माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि जहाँ तक मुझे जानकारी है, आज रेलवे विभाग में अगर तीन कर्मचारी रिटायर हो रहे हैं, तो उनकी जगह एक आदमी की ही नियुक्ति होती है, आप इस पर भी ध्यान देने का काम करें।

मैडम, मैं दूसरी बात यह कहना चाहता हूँ कि आज बहुत से छोटे स्टेशनों से जो गाड़ियाँ गुजरती हैं या जो कम लोकप्रिय गाड़ियाँ हैं, उनमें जो अटेंडेंट की पोस्ट पर कर्मचारी होते थे, उनके रिटायरमेंट के बाद उनकी जगह पर डेली वेजेज पर कर्मचारी रखे जा रहे हैं। आप उनकी जगह पर भी परमानेंट कर्मचारी रखने का काम करें। माननीय मंत्री जी ने पिछले पांच वर्षों में सुविधाएँ भी बढ़ाई हैं। आज रेलवे का रिजर्वेशन ATM के द्वारा हो रहा है, पेट्रोल पम्पों पर हो रहा है और डाकघरों से भी हो रहा है, लेकिन अभी पूरे भारतवर्ष में जो सुदूर क्षेत्र हैं, ग्रामीण क्षेत्र हैं, वहाँ भी प्राथमिकता के आधार पर, जैसी व्यवस्था संभव हो, रिजर्वेशन करने की आवश्यकता है। अब आदरणीय मंत्री जी के कार्यकाल में ट्रेन की इक्वायरी, ट्रेन के प्रस्थान तथा आगमन और आरक्षण संबंधी सभी जानकारी करीब 11 भाषाओं में उपलब्ध हो रही हैं। यह भी अच्छा काम हुआ कि चार कॉल सेंटर भी खोले गए हैं। जो इन्होंने अपग्रेडेशन किया है, उससे आम जनता को लाभ हो रहा है। जो स्लीपर क्लास के लोग हैं, वे भी एसी फर्स्ट, एसी सेकंड में जा रहे हैं, मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ। इस बार भी माननीय मंत्री जी ने 45 नई ट्रेनें चलाने का ऐलान किया और 15 गाड़ियों के विस्तार करने का काम किया है।

चौदह ट्रेनों के फेरों में वृद्धि की। मैं उत्तर प्रदेश से आता हूँ, मैं माननीय मंत्री जी यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह आपका पड़ोसी राज्य है, लेकिन इस बार आपने जो ट्रेनें चलाने का काम किया है...(व्यवधान)...मैं समाप्त कर रहा हूँ, उसमें आपने उत्तर प्रदेश को नजरअंदाज करने का काम किया है। हम लोगों को केवल दो ट्रेनें देने का काम आपने किया है। मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारी रेलवे की जो खान-पान व्यवस्था है, उसमें थोड़ा सुधार करने की आवश्यकता है। मैं दो-चार निवेदन और करना चाहता हूँ। यह जो नॉन पीक सीजन और पीक सीजन है - पहले रेलवे में साल में 105 दिन का नॉन पीक सीजन हुआ करता था, मैंने पिछले रेल बजट में भी इस बात को उठाने का काम किया था, इसमें यात्रियों को रेल यात्रा करने पर कम किराया देना पड़ता था, अब इसे घटा दिया गया है। यह 105 दिन की जगह 60 दिन कर दिया गया है, यात्रियों को दस माह तक पीक सीजन का किराया देना पड़ता है।

[श्री उपसभापति पीठासीन हुए]

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि पहले जो स्थिति थी, उस तरह से इसको पुनः करने का काम करें। जहाँ तक सुरक्षा का सवाल है, आदरणीय उपसभापति जी, आज रेलवे में भर्तियाँ हुई हैं, मैं इसे स्वीकार करता हूँ, लेकिन आज भी रेलवे के अंदर तमाम जगहें खाली हैं, उसके लिए मैं आदरणीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि उन नियुक्तियों को करने का काम करें।

श्री उपसभापति : खत्म कीजिए।

श्री नन्द किशोर यादव : मैं एक आखिरी निवेदन करना चाहता हूँ कि स्टेशनों पर चाहे बड़े स्टेशन हों या छोटे स्टेशन हों, प्लेटफार्म पर बहुत गंदगी हो जाती है। इसके लिए माननीय मंत्री जी ने पिछले बजट में एक नए किस्म के टॉयलेट की व्यवस्था करने की बात कही थी, जहां तक संभव हो सके, उसे भी ट्रेनों में लगवाने का काम करें। मैं अपने क्षेत्र की तीन-चार मांगों की बात रखकर अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि आजमगढ़ रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण के बारे में पिछले बजट सेशन में हमारे नेता अमर सिंह जी ने माननीय मंत्री जी से सवाल उठाया था। आपने आधुनिकीकरण के बारे में सदन में आश्वासन दिया था, अतः आप आजमगढ़ रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण करा दें। दूसरा, आजमगढ़ से कलकत्ता के लिए हमारी एक बहुत पुरानी मांग है। यहां एक ट्रेन चलवाने का कष्ट करें। मऊ से शाहगंज तक दोहरी रेलवे लाइन का काम हो जाता तो वहां की जनता को बहुत फायदा होता। छपरा से कानपुर एक ट्रेन चलती है, उत्सर्ग...(व्यवधान)...सर, समाप्त कर रहा हूँ, उसमें पहले ए.सी. सैकिण्ड था, मैं आदरणीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि उत्सर्ग ट्रेन, जो छपरा से कानपुर चलती है, उसमें ए.सी. सैकिण्ड कोच की व्यवस्था कर दें। मेरा आखिरी निवेदन यह है कि मालेगांव और भिवण्डी में उत्तर भारतीय, विशेषकर उत्तर प्रदेश और बिहार के बहुत से लोग रहते हैं, उसको लोकल ट्रेन से जोड़ने का काम करें। वहां के लोग उत्तर भारत, विशेषकर बिहार और उत्तर प्रदेश में भिवण्डी और माले से आ सकें, इसके लिए नई ट्रेन चलवाने का काम करें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री शिवानन्द तिवारी (बिहार) : उपसभापति महोदय, हमारे मित्र, रेल मंत्री लालू जी का यह अंतिम बजट है, पाँचवाँ बजट है। रेल में इन्होंने जो चमत्कार दिखाया, उससे सारी दुनिया चकित है और हम लोग अक्सर अखबारों में पढ़ते हैं कि इनसे मैनेजमेंट का हुनर सीखने के लिए देश में ही नहीं, विदेश की संस्थाएं भी इन्हें बुलाती हैं। ये वहां भाषण देने के लिए जाते हैं। रेलवे की जो परफॉर्मेंस बताई जाती है, उसे देखने के बाद सचमुच लगता है कि हां, साहब इन्होंने मैनेजमेंट में कोई तिलस्मी जादू किया है, जिसकी वजह से इतना मुनाफ़ा हो रहा है। पहले वर्ष में नौ हजार करोड़, दूसरे वर्ष में चौदह हजार करोड़, तीसरे वर्ष में बीस हजार करोड़ और चौथे वर्ष में पच्चीस हजार करोड़ का मुनाफ़ा है। अगर कोई भी इस मुनाफे को ऊपर से देखेगा, तो उसको सचमुच आश्चर्य होगा कि रेलवे में इतना मुनाफ़ा कहाँ से आया! लेकिन लालू जी राजनीति के बहुत बड़े कलाकार हैं और इन्होंने रेलवे में भी जो कलाकारी दिखाई है, हम उसका नमूना आपके सामने पेश करना चाहेंगे। इनका दावा रहा है कि रेलवे में turn around तब से शुरू हुआ है, जब से वे मंत्री बने हैं। अभी नन्द किशोर भाई बोल रहे थे। उनकी भी यही धारणा है कि इनके पहले रेलवे dividend देने की हालत में भी नहीं थी और रेलवे की इतनी बुरी हालत थी, जिसका कोई हिसाब-किताब नहीं। मैं आपको 2007 की CAG की रिपोर्ट संख्या 6 के बारे में बताना चाहूँगा, जिसमें यह बताया गया है कि रेलवे में जो नीतिगत पहल किए गए हैं, उनका क्या प्रभाव पड़ा है। उन्होंने 2001-02 से इसका प्रभाव गिनाया है कि माल के लदान में 19 प्रतिशत की वृद्धि हुई और इसमें 24,845 करोड़ रुपए का भाड़ा आया। 2002-03 में 518.74 मिलियन टन का लदान हुआ, इसमें 5.33 प्रतिशत का इजाफ़ा हुआ और इससे 26,504 करोड़ 82 लाख रुपए आए। 2003-04 में 518 से बढ़ कर 557 हो गया और लदान में जो 5.33 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी, वह 7.45 में बदल गई। यह आँकड़ा 2003-04 का है। 2004-05 में लालू जी मंत्री बने। 2003-04 में जो रेल मंत्री थे, उन्होंने ही बजट बनाया, उन्होंने ही सारी तैयारी की, अगर उसको भी इन्हीं के खाते में डाल दिया जाए, तो CAG की जो रिपोर्ट है, वह यह बिल्कुल साफ-साफ बताती है कि रेलवे में जो turn around हुआ था, वह 2001-02 से ही शुरू हो गया था। यह मैं नहीं कह रहा हूँ, यह CAG की रिपोर्ट बताती है। चूँकि नीतीश जी मेरी पार्टी के हैं, इसलिए यह गलतफहमी नहीं हो कि अपनी पार्टी का होने के कारण मैं उनकी तारीफ कर रहा हूँ। यह CAG की रिपोर्ट बता रही है।

उपसभापति महोदय, लालू जी का यह दावा रहा है कि इन्होंने यात्री टिकट में एक पैसे की भी बढ़ोतरी नहीं की और इन्होंने बगैर यात्री भाड़ा बढ़ाए रेलवे को मुनाफा में लाया। मैं भी यह मानता हूँ कि इन्होंने भाड़ा नहीं बढ़ाया, बल्कि इन्होंने एक ऐतिहासिक काम किया कि इन्होंने रेलवे का भाड़ा कम किया। पहली दफा इन्होंने रेलवे का भाड़ा एक रुपया कम किया था। मैं इनके साथ ही था, मैंने इनके यहाँ एक पर्ची भिजवाई थी कि आपको रेलवे का भाड़ा कम करने का मौका मिल रहा है, यह ऐतिहासिक मौका है, सब लोग भाड़ा बढ़ाते रहे हैं, आपको यह मौका मिला है, इस मौके को चूकना नहीं चाहिए। इन्होंने सदन में एक रुपया भाड़ा कम करने का announcement किया था। लेकिन यह मुनाफा आया कहाँ से! एक मुनाफा तो बिल्कुल साफ दिखाई देता है कि जो यह कहा जा रहा है कि देश के अन्दर एक economic boom आया, उसके चलते हर सेक्टर में मुनाफे में वृद्धि हुई। ट्रांसपोर्ट के सेक्टर में भी काफी तरक्की हुई। न सिर्फ रेल ट्रांसपोर्ट में, बल्कि आप देखेंगे कि रोड ट्रांसपोर्ट में भी आमदनी में काफी इजाफा हुआ है। एक genuine मुनाफा, जो देश में एक economic boom आया, जिसके बारे में कहा जाता है कि 8 प्रतिशत, 9 प्रतिशत economic growth हुई, हमारा domestic production बढ़ा, उससे हुआ। उसका एक फायदा रेलवे को मिला, जो बिल्कुल genuine फायदा है। इन्होंने जो दूसरा फायदा लिया, वह रेलवे के वैगन के axle load को बढ़ा कर लिया। उस axle load को बढ़ाने का नतीजा क्या निकला, इसकी ओर इन्होंने कभी ध्यान नहीं दिया। 2004 के पहले रेलवे की जो carrying capacity थी, उसमें 2 टन अतिरिक्त ले जाने की इजाजत रहती थी। जब लालू जी रेल मंत्री बने, तो इन्होंने अचानक जहाँ-तहाँ छापा मारा और उस छापेमारी के दरम्यान यह जानकारी मिली कि रेलवे overloading करती है। 2004 नवम्बर से इन्होंने कोयले के मामले में carrying capacity 4 टन + 2 टन कर दिया। पहले carrying capacity में + 2 टन तक की इजाजत रहती थी, लेकिन इन्होंने कोयले की carrying capacity को 6 + 2 टन कर दिया। और आयरन ओर में 8+2 कर दिया। उससे रेलवे की लदान की कैपेसिटी बढ़ गई और उसी से उन्होंने मुनाफा कमाया। लेकिन, उपसभापति महोदय, उसका नतीजा क्या निकला? यह जो इन्होंने रेलवे की कैरिंग कैपेसिटी को बढ़ाया, उसके पीछे मूल कारण यह था कि रेलवे के द्वारा 2001-02 से खन्ना कमेटी की रिपोर्ट को लागू किया गया। आपको मालूम ही है कि इससे पहले जब नीतीश कुमार जी रेलवे मंत्री थे, उस समय कई दुर्घटनाएँ हुईं और उन दुर्घटनाओं की जांच करने के लिए खन्ना कमेटी बनी। उसी खन्ना कमेटी ने रेलवे की सेफ्टी के लिए कुछ सुझाव दिए एवं उन सुझावों पर अमल करने के लिए फाइनांस मिनिस्ट्री ने 12,000 करोड़ रुपये दिया और यह कहा कि 5000 करोड़ रुपये रेलवे अपने इंटरनल रिसोर्सिज से पैदा करे और कुल 17,000 करोड़ रुपये से रेल की पटरियों को बदलना, रेलवे ब्रिज को मजबूत करना, सिग्नलिंग सिस्टम को ठीक करना, यह सब काम किए जाएं।

यहां मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इस मामले में 2001-02 में रेलवे की पटरियों को बदलने में 1106.6 करोड़ रुपये खर्च हुए, 2002-03 में 1657.45 करोड़ रुपये खर्च हुए, 2003-04 में 1611.58 करोड़ रुपये और 2004-05 में 1979.27 करोड़ रुपये खर्च हुए, इस तरह कुल मिला कर चार सालों में 6345.33 करोड़ रुपये रेल की पटरियों को बदलने में खर्च किए गए। ब्रिज और सिग्नलिंग सिस्टम में जो बदलाव आया, उसके आंकड़े अलग हैं। इस तरह यह जो बदलाव आया, जिसके अंतर्गत रेल की पटरियों को बदला गया, ब्रिजों को मजबूत किया गया, उसी का परिणाम है कि इन्होंने अतिरिक्त लगान प्राप्त किया। हालांकि उसके लिए भी पार्लियामेंट की जो स्टैंडिंग कमेटी है, उसमें सीएजी की रिपोर्ट में इसकी निन्दा की है। उन लोगों ने यह कहा है कि अब जो यह काम करने जा रहे हैं, उससे रेलवे ट्रैक को काफी नुकसान होगा, पटरियां टूटेंगी, साथ ही और भी कई तरह का नुकसान रेलवे को उठाना पड़ेगा। यह बात उन लोगों ने कही है। आगे उन लोगों ने और क्या कहा है, पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की रिपोर्ट कह रही है, "There would be an adverse impact on track, bridges and rolling stock as exceeding the axle load beyond permitted weight limit would lead not only to axle damages but also serious implications for the safe running of trains." यह बात

लोक लेखा समिति की रिपोर्ट में कही गई है और आज ऐसी स्थिति हो गई है कि रेलवे का जो ट्रैक है, वह हांफ रहा है। रेलवे के ट्रैक में डैमेज शुरू हो गया है। हम आपको एक अखबार में...(व्यवधान)

श्री उपसभापति: तिवारी जी, आपकी पार्टी का समय समाप्त हो गया है। आप अपनी बात एक-दो मिनट में खत्म कीजिए।

श्री शिवानन्द तिवारी: उपसभापति जी, थोड़ा समय और दे दीजिए, हम लोग तो एक ही कमेटी में हैं, आपकी थोड़ी मेहरबानी हमारे ऊपर भी हो। मैं बस तीन-चार मिनट में अपनी बात खत्म कर दूंगा।

श्री उपसभापति: नहीं, नहीं, तीन-चार मिनट बहुत होते हैं, बहुत से मैम्बर्स बोलना चाहते हैं।

श्री शिवानन्द तिवारी: उपसभापति जी, मैं आपको सिर्फ यह बताना चाह रहा हूँ कि यह जितना कुछ भी दिखाई दे रहा है, अब आप देखिए मालगाड़ी के डिब्बों के रिपेयरिंग कारखाने से एक संवाददाता ने जनवरी 2006 से 2008 तक के टूट-फूट के आंकड़े जुटाए। उस रिपोर्ट के मुताबिक बॉक्स 'एन' टाइप खुले वैगन में लोहे की दुलाई के कारण 2006 में दरवाजा टूटने के जहां 61 मामले सामने आए, वहीं 2007-08 में इनकी संख्या 138 तक पहुंच गई। इन डिब्बों के पहियों के घिसने के मामलों में दुगुनी से अधिक वृद्धि हुई। 2006 में स्किडिड व्हील के 12 मामले सामने आए, वहीं जनवरी 2007 से जून 2008 की अवधि में इनकी संख्या 26 तक पहुंच गई। माल गाड़ी के पहिए के ऊपर एक महत्वपूर्ण पुर्जा pivot होता है, जिस पर पूरे डिब्बे का वजन टिका होता है, इसके क्षतिग्रस्त होने के मामले 3 से बढ़ कर 11 तक पहुंच गए।

उपसभापति महोदय, रेलवे ऐसी स्थिति में पहुंच गया है कि आगे आने वाले समय में जो रेल मंत्री बनेगा, उसका तो भगवान ही मालिक है। उसकी वह दुर्गति होने वाली है, जिसका कोई हिसाब नहीं है ..(टाइम बैल रिंग्स)।

बस मैं खत्म ही कर रहा हूँ।

उपसभापति महोदय, मैं यह कह रहा था कि किस तरह से इन्होंने रेलवे की कमाई की है। एक तो इन्होंने रेल भाड़ा बढ़ाया, दूसरी तरफ पब्लिक एकाउंट्स कमेटी एंड स्टैंडिंग कमेटी ऑन रेलवेज ने कहा है कि इन्होंने अपने 2006-07 के बजट भाषण में 200 मेल एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को सुपर फास्ट में बदल दिया। **सुपर फास्ट ट्रेन्स** की औसत रफ्तार जो 55 किलोमीटर की होनी चाहिए, उसको बगैर पाए, मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों की रफ्तार में बगैर परिवर्तन किए इन्होंने उन्हें सुपर फास्ट कर दिया और ए0सी0 में 30 रुपए एक्स्ट्रा और साधारण डब्बे में 20 रुपए एक्स्ट्रा पैसेंजर्स से लेना शुरू किया। लोक लेखा समिति ने इसके बारे में इनकी निन्दा की। पैसेंजर्स एमिनिटीज में क्या सुविधा है, इसके बारे में हिन्दुस्तान टाइम्स में अभी एक हफ्ते पहले ही एक रिपोर्टर की दो दिनों में, दो किशतों में, एक रिपोर्ट छपी है। आप उस रिपोर्ट को पढ़ लीजिए। किस तरह से तत्काल के माध्यम से...(व्यवधान)... माने 30 परसेंट, 40 परसेंट टिकट के ऊपर से लिया जाता है ...(समय की घंटी)... ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आपने बहुत टाइम ले लिया ...(व्यवधान)... अब आप समाप्त कीजिए, ...(व्यवधान)... समाप्त कीजिए।

श्री शिवानन्द तिवारी: इन्होंने तत्काल में 30 परसेंट सीटें रिजर्व कर रखी हैं। इस तरह से लोगों की जेब से ...(व्यवधान)... और लोगों की सुरक्षा के साथ खिलवाड़ कर के रेलवे का मुनाफा दिखाने की कलाकारी इन्होंने दिखाई है। भविष्य में आगे जो रेल मंत्री बनने वाला है, उसके प्रति हमारी पूरी सहानुभूति है। हम लालू जी को जानते हैं। लालू जी को फाइल पढ़ने और फाइल को समझने के बारे में धीरज नहीं है। लोग अक्सर आते हैं और उनसे फाइल पर दस्तखत करवाते हैं। ठीक है न? हाँ, ठीक है। इन्होंने दस्तखत कर दिया। उसका नतीजा क्या होगा? ...(समय की घंटी)... कि अगर कोई होस्टाइल रेल मिनिस्टर आ गया तो इनकी जो दुर्गति होगी, उसकी कल्पना कर के हमें बड़ा भय लगता है। महोदय, इसी के साथ आपने जो समय दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

6.00 P.M.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Malaisamy now. You are a management student and you have seven minutes. Please manage your time, please. ...*(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, thank you very much for allowing me to speak on the Railway Budget, about which I am enamoured for the simple reason that the operation of the Indian Railways is gigantic, massive and physical. Secondly, it is the second largest undertaking in the world. I am really keen and I have got high opinion about the Indian Railways, always, about their operation and importance. In terms of social and economic uplift by way of transport and communication, they have been doing wonderfully well. Sir, this is the first attraction, as far as I am concerned.

My second charm is, the Minister of State, Shri Veluji, whose combination with Laluji is excellent. I made this remark even in my last speech in the last Session.

With this, let me come to the subject. Sir, I have been listening to this side and that side. Much has been said on either side. To quote a famous couplet in Thirukkural: *kunam naadi kutram naadi avatrugal migai naadi mikkar kolal* (The hon. Member may please correct this). To decide an issue, one should take into account the plus points and the minus points; whichever is high, based on that you should take the decision. In that process, I would like to first comment on the highlights which have been found in the Interim Budget Speech of our hon. Minister. Many people have opined that it is a spectacular Interim Budget changing the face and finance of the Indian Railways. As has been well said, instead of being a sluggish elephant, he wants to be fast like a cheetah. Similarly, I do not like to be a sluggish elephant, I would like to be as fast as a cheetah in my speech also.

Sir, he has cut 2 per cent on fares and has not touched the freight rates. Then, he has shown a surplus cash of around Rs.20,000 crores. For five years, the total surplus cash is Rs.90,000 crores. So, people have praised it. He has introduced new trains, as many as 43 and he has also extended many trains. It is also proposed to upgrade the trains and the lines as also conversion of narrow-gauge into broad-gauge, doubling, electrification, etc. etc. One good aspect he is able to mention is about the decline of accidents from 225 to 170. Ultimately, highlight of the Interim Budget is passenger-centric. So, the focus is on passenger interests. Sir, coming to the other side, many of them have said that it is Bihari-centric. Instead of passenger-centric, it is Bihari-centric, for the reason out of the 43 trains that he has introduced nearly ten are touching his State. Then the Bullet Train or whatever it is, it starts from Patna to Delhi. On that basis they say it is more oriented to Bihar, that is why it is Bihari-centric. It is published in newspapers. ...*(Interruptions)*... In other words, ...*(Interruptions)*...

श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) : महोदय, जो दो डिवीजंस क्रिएट किए गए हैं, ये दोनों बिहार में हैं।

DR. K. MALAISAMY: That it is a populist budget, or election-oriented or whatever it is, it is mainly directionless, misleading, etc., whatever the scheme they have brought out, the point is that the real benefit has not reached the public or the downtrodden. Sir, the other adverse point is that when he is able to reduce the fare in all trains, he has not touched the urban trains. I mean that has been left out. Secondly, he says that the freight rate has been left untouched. On the other hand, it seems that he has increased the freight rate one month ahead, much before his Interim Budget. It has been cleverly done. A very important aspect to criticise against the Budget is the safety aspect. Whatever may be the argument that the number of accidents has come down from 325 to 117, the fact remains that still at the level crossings, and other places accidents are happening. So, we cannot afford to take any kind of risk. On the other hand, you have to think in serious terms as to what can be the modernity, what can be the devices, what can be the technologies or other means through which you can see that nil accidents happen. Then coming to the another important area, Sir, I would like to caution that the hon. Minister and the Ministry that the economic slowdown is on the negative impact. If that is the case what is going to be your cash flow, what is going to be your surplus cash, will you maintain that or not that is one threat against you. The second threat is the Sixth Pay Commission and you have to shell out nearly Rs.13000 crores. It is a sizable money, which you have to give away, that also you have to take into account. Then there is a reversing trend in the operating cost and the operating ratio. That aspect also is a threat for you. **(Time-bell)** Thirdly, Sir, modernisation, and other things have not been pushed with the speed with which it should be brought. Sir, the next important point is that while selecting these schemes, I am inclined to know, the entire House is inclined to know the basis whether it is Bihar or any other place, nothing is wrong to make a special reference to backward area, the area which has been neglected, you should necessarily show interest in that. To illustrate, a mother having several children around her, she takes extra care of a sick or disabled child. Similarly, if a particular State is disabled, if a particular State is backward or neglected, I mean, there is nothing wrong in exercising extra care. This is the way I look at it. As far as I am concerned, if everything is equal, what is your parameter, whether it is demand-driven or it is discretion-driven which is the point that I would like to know, and while exercising your discretion also, whether it is on merit or objectivity. According to me, as a student of management, the greatest happiness of greatest number should be the criteria. When there is a conflict between a private interest and public interest, the public interest should override. If you are able to satisfy these norms, you are in order. This is the way I look at it as a former civil servant and I can tell these things. Particularly, you have got a lieutenant Veluji, who is also a very prominent... **(Time-bell Rings)**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Dr. Malaisamy, please conclude.

DR. K. MALAISAMY: Particularly, you have got Veluji who is also a very prominent civil servant.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Dr. Malaisamy, please conclude.

DR. K. MALAISAMY: Your pace of growth is not up to the mark in the sense that in 60 years the total length of new lines you have completed is 10,000 kms. whereas in China, in 50 years they have completed 64,000 kms. It is nearly six times. What exactly is holding us up? What exactly is done in China? As compared to China you are not even one-sixth. Think over it. How is China able to do it and why we are not able to do it?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Dr. Malaisamy, kindly conclude.

DR. K. MALAISAMY: Sir, I have got lot of points but I don't know whether Mr. Deputy Chairman will permit me. I thought I could have been given 11 minutes.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no, you have been given seven minutes. You have already taken ten minutes.

DR. K. MALAISAMY: How many minutes more you are going to give me?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: See, so many Members who want to speak are waiting and you will be encroaching upon their time. You should be sympathetic to your colleagues.

श्री रुद्रनारायण पाणि : सर, रेलवे में ऐसा होता है।

श्री उपसभापति: रेलवे में ऐसा होता है लेकिन यहाँ नहीं होता। रेलवे में ट्रेन लेट चलती है, लेकिन यहाँ नहीं चलेगी।

DR. K. MALAISAMY: Can you give me two or three minutes?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I will give you only two minutes.

DR. K. MALAISAMY: Sir, when I met Veluji in the Central Hall along with other Members of Tamil Nadu and when we represented certain issues relating to Tamil Nadu, he said, "Why do you come to me? Go to Mr. Velu. I have specially designated Mr. Velu for Tamil Nadu and other places. Go to Mr. Velu." So we went to Mr. Velu. He has convened a meeting of all MPs of Tamil Nadu at Chennai and he had a detailed discussion with a positive approach on 8.2.2007. Sir, I was also present and I also represented. I am inclined to know, firstly, whether all those points have been minuted and whether something has been done substantially or not. If not, can you afford to give a time frame to execute such things? Things which will necessarily take time on a long term, then, leave it and if it is short term it can be done. If it is a long term, it can be taken and processed. I need a specific statement on that. Secondly, in terms of broad gauge conversion, electrification, doubling, Tamil Nadu was originally neglected for years and years. Luckily you have nominated a Minister of State who takes care of Tamil Nadu a little. Sir, what is

the state of electrification from Villupuram to Tiruchi, Tiruchi to Madurai? Coming to doubling, what is the state of doubling from Chengalpet to Villupuram, from Villupuram to Dindugal, from Dindugal to Tuticurin and from Madurai to Kanya Kumari. Again, what is the state of BG conversion from Virudhunagar to Tenkasi and Kanya Kumari. Then, from Sabarimalai to Dindigul an investigation is on about a new line. What I am trying to ask is...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Your two minutes are also over.

DR. K. MALAISAMY: Sir, one minute. Sir, when I said two minutes I cannot count the time. It maybe a few seconds this way or that way.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I can understand one minute, two minutes here. If you cannot count means you will go on...

DR. K. MALAISAMY: I am on my last point.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

DR. K. MALAISAMY: Let me conclude with my last point. As far as my area new survey is concerned, from Rameshwaram to Sayalgudi to Tuticurin I want to know the position of it. Then, from Madurai to Melur to Kanya Kumari, what is the position? Lastly, Sir, the freight corridor about which...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no, that was the last point. No corridor. Your survey is the last point. (*Interruptions*)

DR. K. MALAISAMY: Laluji, Veluji do something.

श्री वरिन्दर सिंह बाजवा (पंजाब) : उपसभापति जी, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल के अंतरिम बजट पर बोलने का मौका दिया।

उपसभापति जी, इसमें कोई शक नहीं कि लालू जी ने बहुत काम किया। उन्होंने जहाँ रेलवे में प्रॉफिट की बात की है, वहाँ उन्होंने भाड़े में भी कमी की, स्टेशंस का मॉडर्नाइजेशन हुआ तथा और भी कई काम हुए, यह अच्छी बात है। लेकिन, हम पंजाब के सदस्यों को उनसे शिकायत है। पंजाब से हमेशा ही बेइंसाफी होती है, हर क्षेत्र में होती है और पंजाब में कोई भी नई रेल लाइन नहीं बिछाई गई और न ही कोई नई ट्रेन चलाई गई। चंडीगढ़ पंजाब और हरियाणा की राजधानी है, लेकिन बहुत अफसोस की बात है कि बहुत देर से काम चल रहा है लेकिन अभी तक सिर्फ 25 किलोमीटर, मोरिंडा तक वह लाइन बनी है। लुधियाना, जो कि पंजाब का सबसे बड़ा शहर और industrial town है, उसका चंडीगढ़ से लिंक बहुत जरूरी है, जो अभी तक नहीं बना, यह जरूर बनना चाहिए।

मेरा क्षेत्र होशियारपुर है। इसके बारे में हम कई बार चर्चा कर चुके हैं, मेरे और साथी भी कर चुके हैं। हिमाचल के भाई भी बैठे हैं, हिमाचल के लिए वह गेट-वे है, वहां से हिमाचल का रास्ता है, पठानकोट से भी है। होशियारपुर अंग्रेजों के टाइम सिर्फ जालंधर से कनेक्टिड था और कोई रेलवे लाइन, एक किलोमीटर तक भी नहीं बनाई गई। हम हमेशा यह मांग करते आए हैं कि हमारा फगवाड़ा से लिंक हो जाए, दसूआ से हो जाए, यह एक ऐसी पेरलल लाइन बन जाएगी जो डिफेंस के लिए भी काम आएगी और इससे शहर का पिछड़ापन भी दूर हो सकता है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वे इस पर गौर करें।

1947 से पहले एक ट्रेन थी, जो होशियारपुर से लाहौर को चलती थी, पार्टिशन के बाद वह अमृतसर तक रह गई, अब वह ट्रेन भी बंद कर दी गई। हम चाहते हैं कि वह ट्रेन लाहौर तो नहीं जा सकती, लेकिन अमृतसर के लिए यह ट्रेन जरूर चला दी जाए। एक ट्रेन हम जम्मू के लिए चाहते हैं। दो शताब्दियां हमारे यहां अमृतसर से दिल्ली की तरफ चलती हैं, दोनों शताब्दियों में लोगों को जगह नहीं मिलती, दोनों प्रॉफिट में जाती हैं। हम चाहते हैं कि एक शताब्दी ट्रेन दिल्ली से जम्मू के लिए चलाई जाए, जिससे पंजाब, हिमाचल और जम्मू-कश्मीर को भी फायदा होगा, यह हमारी मांग है। एक ट्रेन हम पटना से आनन्दपुर साहिब के लिए चाहते हैं। पटना गुरु गोबिन्द सिंह जी का जन्म स्थान है और आनन्दपुर साहिब उनकी कर्म भूमि है। अगर इनको मिला दिया जाए, तो यह बहुत अच्छा होगा। धार्मिक तौर पर भी यह बहुत बढ़िया बात है, बहुत बड़ी कुर्बानी है गुरु साहिबान की और जो बिहार के लोग हमारे यहां काम के लिए आते हैं, इससे उनको भी बहुत बड़ी सहूलियत होगी।

महोदय, जहां तक over bridges की बात है, उसमें 50:50 परसेंट शेयर होता है - 50% स्टेट का, 50% रेलवे का। हमारे दो bridges ऐसे हैं - एक जालंधर का, जिसे दोमोरिया ब्रिज कहते हैं, उसका काम रेलवे की तरफ से अधूरा पड़ा है, जबकि उस ब्रिज का सब कुछ बन चुका है और लोगों को उससे बहुत परेशानी होती है। दूसरा ब्रिज है टांडा उरमर, उसकी भी यही पोजीशन है, उसमें भी रेलवे का portion incomplete है। हम विनती करते हैं कि उसको भी जल्दी से जल्दी मुकम्मिल किया जाए, उसका फायदा हो सकता है। कोलकाता से लुधियाना तक के लिए एक freight corridor की proposal है, उसकी हमारी मांग है कि उसको अमृतसर तक बढ़ा दिया जाए ताकि पंजाब को उसका पूरा फायदा हो सके।

अब मैं लालू जी के ध्यान में सफाई के बारे में कुछ बातें लाना चाहता हूं, जो मेरे से पहले बोलने वाले मेरे मित्र भी बोल चुके हैं। नए स्टेशंस बन चुके हैं, renovation हो चुकी है, पर सफाई का पूरा इंतजाम नहीं है। कोई वहां पर सफाई नहीं करता और जो ट्रेन्स के बाथरूम हैं, चाहे वे शताब्दी हो या और कोई ट्रेन हो, उनकी हालत बहुत खराब होती है। कई बार हम लिखकर दे चुके हैं, उन ट्रेन्स में जो एम0पी0 ट्रेवल करते हैं, वे भी complaint करते हैं, लेकिन उस पर भी कोई ध्यान नहीं दिया जाता।

जहां तक खाने का सवाल है, रेलवे का खाना भी बढ़िया नहीं है, उसकी क्वालिटी अच्छी नहीं है और उसमें कुछ भी इंप्रूवमेंट नहीं हो रहा है, इसको ठीक करना बहुत जरूरी है। हम सब देखते हैं कि जब बड़े शहरों में जैसे दिल्ली में ट्रेन enter करती है, तो जो entry points हैं, वहां बहुत ज्यादा encroachment है, झोंपड़ियां हैं, इतनी गंदगी है कि लोगों पर बहुत बुरा इंप्रेशन पड़ता है। जो लोग बाहर से आते हैं, वे देखते हैं कि दिल्ली, जो हमारी कैपिटल है, मुंबई, जो हमारी आर्थिक राजधानी है, वह इतनी गंदी है। उन लोगों पर बहुत बुरा असर पड़ता है। इसलिए उस encroachment को खत्म करके, झुग्गी-झोंपड़ी वालों को किसी और जगह पर rehabilitate किया जाए, उन entry points को खूबसूरत बनाया जाए, वहां फूल लगाए जाएं, ताकि entry बढ़िया हो, तभी उसका अच्छा इंप्रेशन पड़ेगा।

उपसभापति जी, इन्होंने हमें जो अमृतसर-दिल्ली वाली बुलेट ट्रेन का सपना दिखाया है, हम इनके आभारी हैं और हमें उम्मीद है कि वे हमारा सपना जल्दी पूरा करेंगे। मंत्री जी, मैं एक बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि यहां एक VIP gate है, वह बंद रहता है। कई बार हम लोग गए हैं और जो एम.पीज ट्रेनों में जाते हैं, वे परेशान होते हैं, क्योंकि वह गेट खोला नहीं जाता है। मैं हैरान हो जाता हूं कि आखिर VIP कौन है? क्या पार्लियामेंट के मेंबर्स, VIPs में आते हैं या रेलवे का अपना ही अधिकार है जिसके लिए चाहे खोल दें, जिसके लिए चाहे बंद कर दें। कृपा करके इसको ठीक कीजिए, चैक कीजिए, जिनको आप मुनासिब VIP समझते हैं, उनको entry दीजिए। धन्यवाद।