

Mr. Deputy Chairman, Sir, following intense unrest over inter-regional disparity, the Karnataka Legislative Assembly unanimously passed a resolution requesting the Centre to amend article 371 to enable the Karnataka Government to provide for regional reservation in the State in the matter of employment and education to overcome the regional imbalance and for overall development of the region.

Under similar circumstances of regional imbalance within a State, the Centre amended article 371 for development of certain backward regions in some States, including Andhra Pradesh. However, with regard to the proposal of Karnataka, the former Deputy Prime Minister of India, *vide* his letter dated 22.11.2002, had replied that it was not feasible and the same perception persists in the Government even today.

Since the regional disparity in Karnataka is acute and persists despite the best efforts of the State Government, I request the Centre to suitably amend article 371 expeditiously enabling the Karnataka Government to provide for regional reservation in the matter of employment, education and for the overall development of the region.

SHRI B.K. HARIPRASAD (Karnataka): Mr. Deputy Chairman, Sir, I associate myself with the Special Mention made by Shri Janardhana Poojary.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned to meet at 2.00 p.m.

The House then adjourned for Lunch At Forty-three Minutes past Twelve of the Clock.

The House re-assembled after lunch at three minutes past two of the clock,

MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

TH BUDGET (RAILWAYS), 2005-2006 — General Discussion

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We now take up the Budget (Railways), 2005-2006 —General discussion, Shri Pramod Mahajan.

श्री प्रमोद महाजन (महाराष्ट्र): उपसभापति महोदय, वर्षों से हम रेल बजट पर बहस करते हैं और आज कम से कम एक दशक के बाद मैं रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। कभी-कभी मैं सोचता हूँ कि रेल की ऐसी क्या विशेषता है जिसके कारण इसके लिए एक अलग बजट का प्रावधान है और जो पुराने सदस्य हैं वे जानते हैं कि 1920-21 के आसपास जब रेल का तेजी से विकास हो रहा था तो उस समय देश का कुल राजस्व लगभग 180 करोड़ था और उस समय रेल का राजस्व 82 करोड़ था। इसका अर्थ यह हुआ कि देश का जो कुल राजस्व था उसके 50 प्रतिशत के लगभग राजस्व अकेले रेल का था और वह इस गति से बढ़ रहा था कि मानों सर्वसाधारण बजट और रेल बजट में राजस्व कहीं समान न हो जाए, इसलिए उस समय ए० सी० बर्थ कमेटी बैठी थी और उन्होंने यह सिफारिश की... चूँकि रेल का राजस्व इतना बढ़ा है, इसलिए उसे सर्वसाधारण बजट से अलग करके एक अलग बजट के रूप में संसद में रखा जाये। मैं जब 75 वर्ष के बाद पलटकर देखता हूँ, तो मुझे कभी-कभी लगता है कि क्या आज सचमुच रेल बजट के अलग होने की कोई प्रासंगिकता बची है? क्या वह कोई सार्थक काम अलग बजट होने से पूरा करता है? हम सब जानते हैं कि देश का कुल राजस्व, जो 180 करोड़ था, वह पाँच लाख करोड़ से भी अधिक बढ़ गया और रेल बजट 50 हजार करोड़ के आसपास आज घूमता है। वैसे इस 50 हजार करोड़ में, लगभग 42 प्रतिशत बजटरी सहायता ही होती है और इसको देखा जाये तो आज शायद सार्वजनिक क्षेत्र या निजी क्षेत्र में हिन्दुस्तान में कई ऐसी कम्पनियाँ हैं, जो शायद रेल से बड़ी हों और इसलिए रेल के अलग बजट की सार्थकता वैसे आज बची नहीं है। वैसे रेल बजट में होता भी क्या है? एक यात्री भाड़ा, दूसरा माल भाड़ा। यात्री भाड़ा बढ़ता नहीं है, माल भाड़ा थोड़ा बहुत बढ़ता है और बाकी कौन-सी ट्रेन कहां से जायेगी, एक दिन, दो दिन, आज तक मैंने इंडियन एयरलाइन्स के मंत्री को यहां आकर अपना टाइम-टेबल घोषित करते हुए नहीं देखा। फ्रीक्वेंट फ्लायर प्रोग्राम उनके पास भी है, यहां फ्रीक्वेंट ट्रेवलर प्रोग्राम है, इसलिए अगर आप परिवहन के लिए अनेक साधन देखें, तो कभी उन पर किसी प्रकार का बजट नहीं होता है, इसलिए कभी-कभी रेल बजट यात्री माल भाड़ा अगर छोड़ दें, तो ऐसा लगता है कि कोई रेलवे का टाइम टेबल पढ़ा जा रहा है। उसमें नई गाड़ियाँ, विस्तार, फेरों में वृद्धि आदि प्रश्न तो इसी से भरे हुए होते हैं, सर्वेक्षण कहां करेंगे, कब करेंगे और इसलिए कभी-कभी मुझे लगता है कि एक बार हम सब को यह सोचने की आवश्यकता है कि यह रेल बजट का जो कर्मकांड हम कर रहे हैं, 75 वर्ष के बाद क्या इसके कर्मकांड की कोई अलग आवश्यकता है या और सभी विभागों जैसा इसे एक विभाग मानकर, वे अपने सर्वसाधारण बजट का हिस्सा बन सकता है। लेकिन तब तक यह नहीं होगा, जब तक कि इस पर सर्व-सम्पत्ति नहीं होगी। वह निरर्थक भी हो, उसकी सार्थक चर्चा करने का तो प्रयास करना पड़ेगा।

जब मैंने इस बार का रेल बजट पढ़ा, तो रेल बजट के प्रारम्भ में ही रेल मंत्री ने अपनी पीठ थपथपाई है। उन्होंने कहा है कि पिछले वर्षों की तुलना में वित्तीय और भौतिक उपलब्धियाँ सराहनीय हैं। अगर उनका पिछले वर्ष का भाषण पढ़ा जाये, तो यह स्पष्ट दिखाई देखा कि यात्री यातायात या माल की दुलाई में सर्वसाधारण वृद्धि होना, यह पिछले कई वर्षों से चला आ रहा है। बढ़ती आबादी और बढ़ता व्यापार, इसको लेने के बाद हर रेल में और रेलवे की, उनकी अपनी अकेले की मैनोपल, यह देखते हुए हर साल तीन-चार प्रतिशत यात्री बढ़ना या चार-पाँच प्रतिशत माल दुलाई बढ़ना, यह कोई ऐसी बड़ी चीज नहीं है कि जिसके लिए किसी रेल मंत्री को अपनी पीठ थपथपानी चाहिए। अगर आज थोड़ी रेल की आर्थिक स्थिति बहुत अच्छी नहीं है जिसकी चर्चा मैं आगे करूँगा, लेकिन थोड़ी बहुत भी अगर आज दिखती है, तो उसका कारण भारतीय अर्थ-व्यवस्था की सुधरी हुई स्थिति है, रेल की सुधरी हुई स्थिति नहीं है, खासकर स्टील और सीमेंट उद्योग में पिछले वर्ष में जिस प्रकार की तेजी आई है...। उस तेजी का प्रभाव जो माल दुलाई पर पड़ा है, उसके कारण रेल मंत्रालय के आर्थिक आंकड़े पढ़ने लायक लगते हैं और इसलिए भारतीय अर्थव्यवस्था के सुधार के कारण रेल में थोड़ा बहुत सुधार दिखायी देता है। लेकिन भारतीय अर्थव्यवस्था सुधारने के लिए रेल अपने आपमें कोई सुधार करके भारतीय अर्थव्यवस्था में योगदान करे, ऐसा बजट में दूर-दूर तक कहीं दिखायी नहीं देता। राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में उन्होंने विशेषकर भारत निर्माण की बात की है। लेकिन अगर आप रेल मंत्री जी का बजट भाषण पढ़ें तो उसमें भारत निर्माण में रेल का कोई योगदान हो, इस प्रकार की स्थिति मुझे दिखायी नहीं देती। अब यात्री भाड़ा और माल भाड़ा-यह रेलवे का सबसे बड़ा सुखियों का विषय होता है। इस वर्ष रेल बजट की सबसे सुखी बड़ी है- यात्री माल भाड़े में वृद्धि नहीं। अब दोनों बातों का सबने स्वागत किया है और यह स्वाभाविक भी है। इस देश में मैं कौन सा ऐसा राजनेता या राजनैतिक दल है जो किसी कर की वृद्धि का स्वागत करेगा? अगर सारे कर भी हटा दिए जाएं तो हो सकता है हम सब लोग उसका स्वागत करें। यात्री भाड़ा नहीं बढ़ा है, यह सच है, लेकिन माल भाड़ा नहीं बढ़ा है, यह रेल मंत्री जी की चालाकी है। यह सच नहीं है कि माल भाड़ा नहीं बढ़ा है। सुखियाँ बटोरने के लिए भले ही कहा गया हो कि मैंने माल भाड़ा नहीं बढ़ाया है लेकिन आगे रेल मंत्री ने कहा है कि "मैं माल दुलाई का सरलीकरण करने के लिए वस्तुओं का वर्गीकरण कम करना चाहता हूँ।" वैसे वस्तुओं का वर्गीकरण कम करना स्वागत का कदम है। इसमें गलत कुछ नहीं है। हम भी इसका स्वागत करते हैं क्योंकि हजारों वस्तुओं का, सैकड़ों पृष्ठों का वर्गीकरण हो, यह हिसाब-किताब के लिए भी ठीक नहीं है। कभी-कभी तो मुझे लगता है कि रेल मंत्रालय को ऐसी दिशा में जाना चाहिए, जैसे सड़क से, पानी से, हवाई मार्ग से जब माल दुलाई होती है तो उसमें वर्गीकरण लगभग समाप्त हो चुका है और कंटेनर के हिसाब से हो सकता है। इसलिए अगर वर्गीकरण कम करें तो इसमें कोई दिक्कत नहीं है, कोई इसका विरोध नहीं करेगा, सब स्वागत ही करेंगे। रेल मंत्री ने अपने भाषण में भले ही स्पष्ट रूप से नहीं कहा हो लेकिन इस वर्गीकरण का सरलीकरण करने से रेल मंत्रालय को लाभ कितना हुआ, इस प्रश्न का उत्तर

बजट में भले ही न मिला हो लेकिन बजट के बाद जो पत्रकार वार्ता हुई, उसमें यह मसला बाहर आया और पता चला कि इसके कारण रेल को 650 करोड़ का नया फायदा हुआ है। इसका अर्थ यह हुआ कि कुछ सस्ता हुआ, कुछ महंगा हुआ लेकिन कुल मिलाकर जो हुआ, उससे 650 करोड़ का माल ढुलाई में फायदा हुआ। इसका अर्थ यह है कि माल भाड़ा बढ़ा है। चालाकी से कहें कि नहीं बढ़ा है लेकिन वास्तविक रूप में अनेक वस्तुओं पर माल भाड़ा बढ़ा है। अब रेल मंत्री राजनैतिक कारणों से भले ही इसको स्वीकार न करें लेकिन इसका जो असर महंगाई पर या देश की अर्थव्यवस्था पर होना है, उसको रोक नहीं सकते। जब रेल मंत्रालय की दूसरी सुर्खियां अखबारों में आती हैं और यात्री भाड़े के बाद अगर लोगों की कहीं रूचि होती है तो वह नयी गाड़ियों में, कि कौन सी गाड़ियां कहां शुरू हुईं। उपसभापति महोदय, आपको सुनकर आश्चर्य हो सकता है या न भी हो, पिछले बजट में, जुलाई में रेल मंत्रालय ने 17 संपर्क क्रांति एक्सप्रेस की घोषणा की। सभी अखबारों में वह सुर्खियों में आया—जहां से चलनी थीं, जहां जाने वाली थीं—लोग पढ़कर बड़े बाग-बाग हो गए। आपको आश्चर्य होगा कि इसमें से 6 संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का उद्घाटन 11 मार्च को हुआ है। जो जुलाई-अगस्त के अर्थ संकल्प में 17 संपर्क क्रांति एक्सप्रेस की घोषणा की, उनमें से कोई गाड़ी 9 महीने शुरू ही नहीं हुई। जब बजट की चर्चा प्रारंभ होने की संभावना हुई तो 11 मार्च की शाम नई दिल्ली स्टेशन पर एक ही हरी झंडी से 6 सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस गाड़ियां शुरू हुईं, जिनमें से बहुत सारी नई दिल्ली से जाती भी नहीं हैं। पता नहीं शुरू हुई भी या नहीं? 6 जुलाई को घोषित गाड़ियां 11 मार्च को चलीं। इसको कहते हैं—चली, रेल मंत्री की रेल चली, सिर्फ 9 महीने देरी से चली। घंटा-दो घंटा तो हम समझ सकते हैं, एकाध दिन भी हम समझ सकते हैं, दो-चार दिन भी हम समझ सकते हैं, लेकिन घोषणा एक बजट भाषण में और अमल दूसरे में। अब इस बार इन्होंने 46 नई गाड़ियां घोषित की हैं। पढ़ने वालों को और आनन्द आ गया कि 17 तो सम्पर्क क्रांति हो गई और अब 46 और नई गाड़ियां! आपको आश्चर्य होगा, उसमें एक गाड़ी के सामने तो लिखा है—नई रेल लाइन बिछाने के बाद। बिछाने के बाद अगर शुरू करना है तो इतनी जल्दी भी क्या है? कहां आप ऐसा तो नहीं समझ रहे हैं कि रेल मंत्री के नाते यह मेरा आखिरी भाषण है, इसलिए जितनी गाड़ियां मुझे ऐश्वर्य करनी हैं, मैं कर दूँ? पहले रेल बिछाने दो, उसके बाद कहो कि हम वहां जाने वाले हैं। आपको इनमें से 14 गाड़ियां ऐसी मिलेंगी जिनके सामने लिखा है—आमान परिवर्तन, गेज कनवर्जन होने के बाद। एक रेल बिछाने के बाद, 14 गेज कनवर्जन के बाद तो बाकी 31 का क्या होगा, इसका अनुभव सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस गाड़ियां आपको दे चुकी हैं।

एक और चालाकी पिछले बजट की आप देखिए। अब भरोसा किस पर करें? बजट 2004-05 में इन्होंने पृष्ठ 18 पर कहा था कि हम 9 नई लाइनें पूरी करना चाहते हैं, चलो 9 सही। अंग्रेज़ जिस गति से बनाते थे, उस गति से तो हम बना नहीं सकते, 9 बनाइए! अब इस बार का बजट पढ़ें तो पता चलता है कि सिर्फ 3 पूरी हुई हैं, 6 बची हैं नई घोषित 9 लाइनों में 3 पूरी हुई हैं, 6 बची हैं,

और अब 2005-06 में पृष्ठ 34 पर कहते हैं - मैं 6 नई लाइनें और शुरू कर रहा हूँ। महोदय, यह पढ़कर आश्चर्य होता है कि 6 नई लाइनें अब शुरू कर रहा हूँ - जो रेल मंत्री कहते हैं - उसमें अनुक्रमांक 2 और 3 पर जो नई रेल लाइनें हैं, वह पिछले बजट में 4 और 5 क्रमांक पर थीं। अगर उनका कुछ हुआ है तो सिर्फ वेटिंग लिस्ट में नंबर कम हुआ है। पहले वह 4 और 5 पर थीं और अब 2 और 3 पर आ गई हैं।

पिछले बजट में घोषणा की, चुनाव के दिन थे - 2004-05 में घोषणा हुई कि जैनियों का प्रमुख तीर्थ-स्थल रेल लाइन से जुड़ जाएगा, लेकिन 2005-06 के बजट में वहां नई लाइन बिछाने का भी उल्लेख नहीं है, और फिर भी, बिना लाइन के जैनियों के तीर्थ-स्थल के लिए गाड़ी शुरू हो रही है।

अब आप नए आमामान परिवर्तन को देखिए। 2004-05 के बजट में पृष्ठ 19 पर इन्होंने कहा कि हम 17 नए गेज कनवर्जन करेंगे। कितने पूरे हुए? हिसाब किया तो इस बार 7 पूरे हुए। हां, वे कह सकते हैं कि 25 फरवरी को 7 ही पूरे हुए थे और 31 मार्च तक सब पूरे हो जाएंगे, क्योंकि सारा काम मार्च महाने में ही करना है, अब 10 अधूरे हैं। अगर पिछले 17 में से 7 पूरे और 10 अधूरे हैं और अब आप कह रहे हैं कि 9 और नए मैं करना चाहता हूँ - भई, नए क्यों करना चाहते हैं? जब पिछले 10 अधूरे हैं, उनको तो पूरा करो। कम से कम जितना बैकलॉग पड़ा है, उसको तो पूरा करो। वह भी नहीं है।

उपसभापति जी, सर्वेक्षण तो ऐसा खेल है जो आज तक मुझे समझ में नहीं आया। पिछली बार इन्होंने बजट में कहा - 72 जगह सर्वेक्षण होगा। बहुत अच्छी बात है, कीजिए। फिर 9 महीने में जो आता गया, उसका स्वरक्षण देते गए। तो स्वरक्षण में सर्वेक्षण आ गया। 20 नए और घोषित कर दिए। कुल हुए 921 अब इस बार के बजट के कागज़ हमने देखे कि 92 सर्वेक्षण होने पर पूरे कितने हुए? 27 हुए। इसका अर्थ यह हुआ कि दो तिहाई यानी 60 से अधिक सर्वेक्षण बाकी हैं। इस बजट में यह फिर थोप दिया कि और 52 जगह नए सर्वेक्षण होंगे। अरे भाई, जो पिछले 60 सर्वेक्षण हैं, इस बार उनको पूरा कर लो, ये 52 थोड़ी देर रोक लो। आप 52 बाद में कर लो, इसमें समस्या क्या है? लेकिन सुर्खियों के मोह में बजट की गंभीरता खोती जा रही है इसी तरह से आप दोहरीकरण को देखिए, विद्युतीकरण को देखिए। मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूँ। मैं एक लम्बी सूची दे सकता हूँ कि इसमें सुर्खियों के सिवाए, कोई गंभीरता नहीं है। अब मैं आपको एक तेज गति का उदाहरण देता हूँ। इन्होंने तेज गति के बारे में यह कहा है कि हम दिल्ली से हावड़ा वाया पटना, रेल चलाएंगे, यह तो आवश्यक है, जरूरी भी है, क्योंकि पटना से रेल मंत्री जी को आने-जाने में सुविधा हो। इसमें किसी को आपत्ति भी नहीं हो सकती है।...(व्यवधान)...

†मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी (मध्य प्रदेश): पब्लिक को भी सुविधा होगी।

مولانا عبید اللہ خان اعظمی ”مدھیہ پردیش“ : پبلک کو بھی سہولت ہوگی۔

श्री प्रमोद महाजन : पब्लिक का तो पता नहीं क्या होगी, बट रेल मंत्री को होगी। अब इन्होंने यह कहा है कि 2007 और 2008 के बाद अर्थात् दो वर्ष के बाद, इस रास्ते पर डेढ़ सौ किलोमीटर की गति से गाड़ी चलाई जाएगी, यह घोषणा की है। दूसरी ट्रेन दिल्ली और चेन्नई के बीच भी चाहिए, क्योंकि यदि रेल राज्य मंत्री को भी दिल्ली से चेन्नई जाना हो और चेन्नई से दिल्ली आना हो तो यह आवश्यक हो जाता है, यह 2009 और 2010 में पूरी होगी। ये दोनों गाड़ियां, दिल्ली-हावड़ा लगभग 1500 किलोमीटर, दिल्ली चेन्नई लगभग 2100, 2200 किलोमीटर, दो साल में डेढ़ सौ किलोमीटर की गति से यहां गाड़ियां दौड़ेंगी, सुखी मिल गई। मैं आपकी जानकारी के लिए यह बता दूं कि नई दिल्ली से आगरा 200 किलोमीटर का रास्ता है, इसके ऊपर बरसों से यह कोशिश हो रही है कि डेढ़ सौ किलोमीटर की गति से इस पर कोई इंजन चले। अभी तक हमको इसके ऊपर पूर्ण सफलता नहीं मिली है अभी भी यहां पर 130-135 की गति से गाड़ी चलती है और अब कह रहे हैं कि हम 140 की गति पर चलाएंगे। जहां पर दो सौ किलोमीटर के रास्ते पर, डेढ़ सौ किलोमीटर की गति से इंजन नहीं दौड़ रहा है, अगर वहां पर आप आनन-फानन में आकर, दिल्ली से हावड़ा, दिल्ली से चेन्नई, दो-दो वर्ष के भीतर डेढ़ सौ किलोमीटर की गति से इंजन दौड़ाएंगे, वहां पर मन का इंजन तो दौड़ सकता है, रेल का इंजन दौड़ेगा, मैं इस पर विश्वास नहीं कर सकता। यदि इस प्रकार का बजट हो, तो अब मैं इसकी ज्यादा चर्चा नहीं करूंगा। पिछले वर्ष के बजट में यह कहा था कि दूध, फल और सब्जी के लिए शीतल पार्सल वैन होगी।...(व्यवधान)... आप कुछ कहना चाहते हैं।...(व्यवधान)...

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): It is possible. Not only feasible but it is possible also.

SHRI PRAMOD MAHAJAN: If it is possible, I don't mind it. I would like to travel with you after two years. महोदय, पिछले बजट में कहा था कि दूध, फल और सब्जी के लिए शीतल पार्सल वैन होगी, रेफ्रिजरेटर वैन होगी। पटना से एक गाड़ी छूटी, पता नहीं उसमें कौन-सा दूध व सब्जी रखी थी, लेकिन छूटी। उसके बाद मुझे उसका आज तक भी नहीं है। हिन्दुस्तान में आज तक कितनी ज्यादा एयर कंडिशनड पार्सल वैन जा रही है जिनमें गरीब

†Transliteration of Urdu Script.

किसानों का दूध और उनकी सब्जी होगी, यह कल्पना बहुत अच्छी है। हमें इस कल्पना में कोई आपत्ति नहीं है। यदि आदमी एयर कंडिशन में जाता है तो सब्जी क्यों न जाए, दूध जाए, गाय-भैंस भी जाएं, हमें इसमें कोई आपत्ति नहीं है।... (व्यवधान)... अब खादी का कितना उपयोग होता है, मैं इस चर्चा में नहीं जाता। कुल्हड़ का रेलवे स्टेशन पर कितना उपयोग होता है, आप जाकर देख सकते हैं। मट्टा, लस्सी का कहां पता लगता है, आप जाकर देख सकते हैं। आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि इन्होंने कहा था, एक विलेज ऑन व्हीलज शुरू कर देते हैं। वह भी पटना से शुरू होगी। आप फिर कहेंगे कि आप बार-बार फिर पटना का नाम क्यों ले रहे हो, क्योंकि वह बजट में आता है। मैं इसका नाम इसलिए नहीं ले रहा हूँ कि पटना से मेरी कोई नाराजगी है, हम तीनों विधान सभा बरसों से जीत रहे हैं तो पटना से हमारी नाराजगी होने का तो कोई कारण नहीं है। सारी विलेज ऑन व्हील्स वहीं से शुरू होनी थी। मैं वेब साइट पर रेलवे की किताब बहुत ढूंढता रहा कि यह कितनी चल रही है और कितने लोग इसमें जा रहे रहे हैं, उद्घाटन के बाद इसकी लोकप्रियता क्या है? क्या मैं अपने गांव के लिए भी विलेज ऑन व्हील मांग सकता हूँ। महोदय, मुझे पता चला है कि यह कहीं दिखाई नहीं देती है। अब कुली को परमानेंट लाइसेंस, उसको पेंशन और उसके बेटे को लाइसेंस को ट्रांसफर...। ये जो सारी लाकलुभावन सुखिया प्राप्त करने वाली घोषणाएं एक बजट की होती हैं, उनके लिए कभी-कभी मुझे लगता है कि चाहे जनरल बजट हो या रेलवे, जैसे हिंदी फिल्म आखिर से शुरू की ओर देखनी शुरू करनी चाहिए, समझने में आसानी होती है, वैसे ही हर रेल बजट की चर्चा दूसरे साल होनी चाहिए, उस साल का कोई अर्थ नहीं रहता, क्योंकि उस साल का कोई हिसाब हम लगा ही नहीं सकते। आप कल्पना कर सकते हैं। कि पिछले बजट में यात्री सुविधा में इन्होंने लिखा था, मार्च 2005 तक, यह पृष्ठ 31 पर स्पष्ट वाक्य है। रेलवे के पास आठ हजार से अधिक स्टेशन्स हैं। उन्होंने लिखा था सभी स्टेशनों पर, सभी, यह भी नहीं कि "ए" ग्रेड, "बी" ग्रेड, थोड़ा-थोड़ा बताएं, कम से कम चालाकी करें, सभी स्टेशनों पर मार्च, 2005 तक न्यूनतम यात्री सुविधाएं मिल जाएंगी। हममें से जो ट्रेन से जाते होंगे या जाने वाले होंगे, वे अपनी-अपनी ट्रेन का स्टेशन याद करें, कितनी न्यूनतम सुविधाएं हैं, यह भी याद करें। इतना ही नहीं, खास विकलांगों के लिए, योजना बहुत अच्छी है, नारा बहुत अच्छा है, विकलांगों के लिए इन्होंने कहा कि 225 स्टेशन्स हैं। जो 'ए' श्रेणी में माने जाते हैं विकलांगों के लिए रैम्प बनेंगे, अलग टॉयलेट्स बनेंगे, उनके लिए अलग पार्किंग व्यवस्था होगी। अब इसे कहां ढूंढने जाएं, मुझे पता नहीं। अगर यह पिछले बजट का हाल है तो इस बजट का विश्लेषण कैसे करें? जब मैं इस बजट का विश्लेषण करने जाता हूँ तो रेल मंत्रालय की ओर से नवम्बर में यह कहा गया कि अगले पांच वर्ष में हमें भारतीय रेल को विश्व स्तर का बनाना है। हम अपना स्तर भी एकदम विश्व स्तर का मेरा मतलब है कि थोड़ा पहले एशिया के स्तर का करते हैं, जैसे हमारे कलमाडी जी धीरे-धीरे, कॉमन वेल्थ गेम्स से करते-करते एशियाड, फिर ओलंपियाड तक गए, लेकिन रेल की दौड़

ओलंपिक की, विश्व स्तर की करनी है। पांच साल में विश्व स्तर की करनी है। क्या होगा? हम जानते हैं रेल आज छह समस्याओं से जूझ रही है। इसका उत्तर हम नहीं दूँद रहे हैं। आज यात्री वहन में, पैसेन्जर ट्रैफिक में, माल दुलाई में रेल का हिस्सा नित्य घट रहा है। जितनी माल दुलाई रेल करती थी, लगभग नब्बे प्रतिशत, वह आज सड़क से जा रही है। आज यात्री भी रेल छोड़कर और रास्तों से जा रहे हैं। अब बाजार में यात्री वहन या माल दुलाई में रेल अपना प्रतिशत खोती जा रही है, लेकिन उसकी चिंता नहीं है। यात्री या माल दुलाई करने वाला व्यक्ति रेल के परफोमेंस से नाराज है, इसकी कोई चिंता नहीं है। सुरक्षा की कमी के कारण भारतीय रेल की छवि में नित्य गिरावट आ रही है। न यात्री न माल के लिए कोई ब्राण्ड नेम बचा है, इसकी किसी को चिंता नहीं है। जितनी आवश्यकता है उसके अनुसार यात्री और माल दुलाई की क्षमता बढ़े, इसकी बजट में कोई व्यवस्था नहीं है। हम नई तकनीक उपयोग करें, इसकी चिंता नहीं है। जब और क्षेत्रों में हम आई०टी० बायोलाॅजी से लेकर नई तकनीक उपयोग कर सकते हैं, तब हम रेल में क्यों नहीं कर सकते? अब रेल में आर० एण्ड डी० के लिए, रेल के बजट का 0.1 प्रतिशत रखा है, तब इसमें किस प्रकार से आर० एण्ड डी० होगा? रेल के जो अपने असेट्स हैं, वे जिस स्तर पर रखने चाहिए, उस स्तर पर नहीं रख रहे हैं, तब हमारी रेल विश्व स्तर की कैसे होगी? इसमें हम ऐसे कोई आसार नहीं देख सकते। उपसभापति जी, हमारी रेल एक चक्रव्यूह में फंस गई है। मैं लालू जी के लिए या एक साल की सरकार से बहुत गड़बड़ हुई, यह नहीं कहता हूँ, ऐसा संभव भी नहीं है। रेल बिगड़ने और सुधरने में समय लगता है, मैं नहीं मानता कि यह कोई एक साल की गड़बड़ है। हम प्रति यात्री, प्रति किलोमीटर पर 14.4 पैसे घाटा उठाते हैं। मतलब हमें प्रति यात्री, प्रति किलोमीटर पर 15 पैसे घाटा होता है। इसलिए जितनी ट्रेनें बढ़ती हैं, उतना घाटा बढ़ता है। अखबार वालों का उदाहरण अगर मैं दूँ, अगर अखबार में विज्ञापन न मिलें, और अखबार का सर्कुलेशन बढ़े, तो अखबार को घाटा होता है। 6 पन्ने का, 8 पन्ने का अखबार का खर्चा तो उतना ही है। मैं ठीक कह रहा हूँ ना, अजय जी? ये अखबार वाले यहां बैठे हैं, ये "रांची एक्सप्रेस" चलाते हैं। तो विज्ञापन से अगर अखबार को ताकत न मिले, और अगर अखबार का सर्कुलेशन बढ़ता रहे, तो घाटा बढ़ता रहता है। इसका अर्थ यह नहीं है कि मैं यह कहता हूँ कि सर्कुलेशन मत बढ़ाओ, जरूर बढ़ाओ। हमारा सौ करोड़ का देश हुआ है, तो स्वाभाविक रूप से ज्यादा गाड़ियां लगेंगी, लेकिन जो विज्ञापन हैं, उनसे अगर पैसा नहीं आएगा, तो हर नयी गाड़ी, जो लोग जानते हैं, उन्हें मालूम है कि हर नयी पैसेन्जर गाड़ी, तीन मालगाड़ियों को पीछे धकेलती है, उसकी माल-दुलाई बढ़ जाती है। इसलिए हमारी सबसे बड़ी समस्या तो यात्री भाड़े की है। अब सरला जी कहेंगी कि अमीर यात्री को ठोको। आपकी जानकारी के लिए मैं बताना चाहता हूँ कि रेलों में जो अपर क्लास में यात्रा करते हैं, उनकी संख्या एक प्रतिशत भी नहीं है, यह संख्या 0.8 प्रतिशत है। हिसाब से मान लीजिए कि एक प्रतिशत यात्री हैं, जो अपर क्लास में जाते हैं। वे पहले ही 22 प्रतिशत दे रहे हैं। रेलवे को अगर यात्रियों से 100 पैसे मिल रहे हैं, तो 22 पैसे उन लोगों से आ रहे हैं, जो सिर्फ एक परसेंट यात्री हैं। अब इससे ज्यादा अगर यात्री

भाड़ा बढ़ाओगे, तो ये पहले ही हवाई-जहाज की ओर भागना शुरू कर रहे हैं, और इस देश में जो ऐवियेशन क्रांति हम देख रहे हैं, जो होनी भी चाहिए, देश को चौतरफा आगे जाना चाहिए, इस ऐवियेशन क्रांति में यह अपर क्लास धीरे-धीरे या तो खाली होंगे, या तो एम० पी० मुफ्त पास, या ब्यूरोक्रेट मुफ्त पास चलते रहेंगे। जहां से असली पैसा आएगा, वह चलेगा नहीं। अब 99 प्रतिशत यात्री गरीब हैं, उन पर भाड़ा बढ़ाओ, यह हम कह नहीं सकते। नागार्जुन बाबा भी हमको इस बात की इजाजत नहीं देते कि इसका भाड़ा बढ़ना चाहिए। अब इसके लिए तो दो ही रास्ते हैं — एक हैं, ज़हर पीने का रास्ता, जैसे हमने बिजली में दूँढा है, टेलीकॉम में दूँढा है कि एक रेल टैरिफ रेगुलेटरी एथॉरिटी बना दो, ताकि रेल मंत्री, संसद, हम सब लोग जो नागार्जुन बाबा की उपासना शुरू कर देते हैं, पैसेंजर को हाथ ही नहीं लगाने देते, या तो एक रेल टैरिफ रेगुलेटरी एथॉरिटी हो, जो उसका हिसाब करके तय करे। अब यह ज़हर ज्यादा लगता है। अगर ज़हर ज्यादा लगता है, तो यात्री भाड़े की सब्सिडी, केंद्रीय बजट से आए। अब केंद्रीय बजट तो यात्री भाड़े की सब्सिडी देगा नहीं, हम यात्री भाड़ा बढ़ाने नहीं देंगे, हमको नयी-नयी गाड़ियां चाहिए, हर किलोमीटर, हर यात्री पर हमें 15 पैसे का नुकसान हो रहा है, तो यह गोरखधंधा कितने दिन चल सकता है? हर जाने वाले साल के साथ रेलवे की स्थिति दुस्सह होती जा रही है।

उपसभापति जी, माल भाड़े को देखिए। यह रेलवे की आमदनी का सबसे बड़ा स्रोत है। अगर रेलवे रुपया कमाती है, तो 63 पैसा माल भाड़े से आता है। जैसे मैंने प्रारंभ में कहा कि पुनर्वर्गीकरण के नाम पर 650 करोड़ तो ले लिए, माने न मानें, माल भाड़ा बढ़ा दिया। अब बेचारों को नए-नए तरीके ढूँढ़ने पड़ रहे हैं। उन्होंने कह दिया कि अगर 10 प्रतिशत ज्यादा माल भाड़ा दोगे, तो वैगन पहले मिलेंगे। अब वैगन पहले ही कम होते हैं, तो 10 प्रतिशत ज्यादा देने वाले लोग तो मिल जाएंगे। फिर रेल मंत्री अपनी पीठ थपथपाएंगे कि मैंने माल भाड़ा तो बढ़ाया नहीं, वर्गीकरण में एक बार बढ़ाया है। पहले वैगन चाहिए, तो 10 परसेंट ज्यादा दो, वैगन कम है। इसलिए 10 परसेंट यहां भाड़ा बढ़ गया। महोदय, वित्त मंत्री श्री चिदम्बरम साहब ने चीन के साथ हमारी तुलना की थी। चीन का माल भाड़ा हमसे एक-तिहाई है, इसलिए जैसे यात्री भाड़े की अपनी एक राजनीतिक समस्या है, माल भाड़े की अपनी एक आर्थिक समस्या है। अगर इससे ज्यादा हम माल भाड़ा बढ़ाने की रेल में कोशिश करेंगे तो बचा-खुचा माल दुलाई भी सड़क का रास्ता पकड़ेगा। इसके लिए कोई बड़ी योजना सोच कर बनाने की जरूरत है, इसका रेल बजट में पूर्ण अभाव है।

हाँ, फिर कुछ नारे हैं। जैसे कहा गया है कि माल दुलाई के लिए अब दो मंजिल की वैगन बनेगी। यह कितनी अच्छी कल्पना है। एक बार हमारे यहाँ दो मंजिल की ट्रेन भी आई थी — श्रीनगर एक्सप्रेस। यह पुणे-मुंबई में चली थी। बाद में लोगों ने इसमें बैठने से इनकार किया तो वैसी दूसरी गाड़ी नहीं आई। क्योंकि नाम के जैसे ही, जैसे श्रीनगर किले का नाम है, वैसी ही बन गई, बिना रस्सी कोई

चढ़ नहीं पा रहा था तो इसलिए वह चली नहीं। अब आदमी तो नहीं माल को ले जाना है। मुझे सुनने में कितना अच्छा लगा कि चलो भई, कोई बात नहीं। उसी पर एक के ऊपर एक हो जाएँगे तो ज्यादा चलेगा, डबल डेकर हो जाएगी। अब मुझे सारा पढ़ने के बाद अभी पहले तो यह पता नहीं चल रहा है कि यह कहाँ बन रही है, कौन इसे बना रहा है, यह कितनी बनेंगी, यह हिन्दुस्तान के रेल में कब आएगी, उससे कितना माल ढुलाई होगा और कितना पैसा बचेगा? ऐसे जो छोटे-छोटे सवाल हैं, जो डिटेलिंग का सवाल है, उसके बारे में रेल मंत्रालय का कोई उत्तर नहीं है। उन्होंने आपको एक सैद्धांतिक रूप से मोटे तौर पर कह दिया कि भई, सीधी बात है कि आज की हर ट्रेन अगर डबल डेकर हो जाए तो हम डबल ले जा सकते हैं। हमने मान लिया कि जब आएगी तब देखेंगे। यह एक रास्ता ढूँढ़ा है।

एक दूसरी घोषणा कर दी कि वैगन वापसी का समय 7 दिन से 5 दिन हो जाएगा। कैसे हो जाएगा? 7 दिन से 6 1/2 दिन होना मुश्किल है, तो एकदम 7 दिन से 5 दिन कैसे हो जाएगा? इसके लिए आप क्या कदम उठा रहे हैं? कदम हमारा ऐसा है — वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम। हमारे जैसे या जयराम जी जैसे जो थोड़े सुधारवादी हैं, उनको भी थोड़ी राहत मिल गयी कि रेलवे में सुधारवाद के बारे में कुछ कहा है। इसे प्राइवेट सेक्टर के साथ जोड़ दिया है और एक वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम आई है। अब मैं पढ़ कर अभी तो नहीं समझा, रेल मंत्री अपने उत्तर में इसका जवाब देंगे कि यह वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम के पहले हमारी ओन योर वैगन स्कीम थी, तो ओन योर वैगन और वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम में कितना मौलिक अन्तर है, मुझे समझ में नहीं आता। कहीं यह एक ही योजना का डबल रोल तो नहीं है कि जिसे इन्वेस्ट करना है, उसे वैगन इन्वेस्टमेंट में मिल जाएगी और जिसे ओन वैगन करना है, वे ओन वैगन कर लें। अब अगर ये उपाय हैं तो इसमें कल्पना कहाँ ” है?

सुरक्षा और सुविधा का तो इस बजट में दूर तक नाम नहीं है। अगर आप यात्री सुविधाओं के बारे में पढ़ें, मैं आँकड़ों पर बाद में आऊँगा, तो इसमें एक अच्छी बात है और वह लालू जी के छवि के थोड़ी-सी उल्टी जाती है, जिसका मैं जान-बूझकर स्वागत करता हूँ कि अगर यात्री सुविधा के बारे में कुछ लिखा है तो लिखा है कि संगणीकरण होगा—कम्प्यूटराइजेशन। आरक्षण होगा, पूछ-ताछ होगी कि फलाना नंबर घुमाओ, सब पता चल जाएगा। मतलब बेयंड कम्प्यूटराइजेशन यात्री सुविधा के बारे में एक शब्द नहीं कहा गया है। कहीं एक जगह चिकित्सा करेंगे और दूसरी जगह रेल में गाड़ी की सफाई करेंगे, ऐसे दो वाक्य मुझे पृष्ठ 18 पर मिले हैं। अगर हम यात्री सुविधाओं को पढ़ें तो कम्प्यूटराइजेशन के सिवाय यात्री सुविधा के लिए कुछ नहीं कहा है। अपने यहां कम्प्यूटर कितने होते हैं, कितने लोग जानते हैं, वह अपर क्लास वालों के लिए है। अब इंटरनेट से आरक्षण होगा। उपसभापति जी, अभी किसे इंटरनेट चलाना आता है, इससे आरक्षण होगा। ये हैं यात्री सुविधाएं। मतलब वहां गाड़ी कैसी है, सफाई कैसी है, वह आप छोड़ दें। इंटरनेट पर कम-से-कम मुझे लगा कि चलो लालू जी ने 21 वीं सदी का एक मुद्दा इसमें यात्री सुविधाओं के लिए रखा कि कम्प्यूटर

खरीदो, इंटरनेट सीखो, फिर सारी रेलवे सुविधाएं आपके कदमों में एक क्लिक ऑफ द माउस आ जाएगी। ये कहां हैं?

सुरक्षा के बारे में आपको आश्चर्य होगा कि 2-3 परिच्छेद ऐसे हैं जो पिछले बजट से जैसे-के-तैसे उठाए गए हैं। रेल की सुरक्षा हम सबकी चिन्ता है। जिसकी दिन रेल बजट आना था, उस दिन भी एक्सीडेंट हो रहे थे। अब एक एक्सीडेंट हुआ तो इसके लिए अकेले रेल मंत्री को मैं दोषी नहीं मानता, लेकिन यहां कोई सुरक्षा व्यवस्था नहीं है, यात्री सुविधाएं नहीं हैं। अगर हम वास्तविक रूप में 2010 में हमारी रेल को विश्व स्तर का बनाना चाहते हैं तो जैसा मैंने कहा कि माल दुलाई में चीनी रेल हमसे एक तिहाई दाम लेता है। आपको यह सुनकर आश्चर्य होगा कि हर साल रेल में जो निवेश होता है, जो इन्वेस्टमेंट होता है, वह चीन में हमसे पांच गुणा ज्यादा होता है। मतलब आपसे 1/3 माल-भाड़ा लेकर वह 5 गुणा निवेश है। अब इस बार निवेश देखिए। पिछली बार रेल की कुल योजना लगभग 15,607 करोड़ की थी और इस बार यह 14648 करोड़ की है। अगर आप इसमें inflation भी जोड़ दें तो रेल मंत्रालय जिसने 15 हजार करोड़ की योजना 14 हजार करोड़ पर लाकर रखी है, वह विश्व स्तर की रेल कैसे बनाएगा? महोदय, नई लाइनों के लिए पिछले वर्ष रिवाइज्ड एस्टीमेट 1630 करोड़ रुपए था और अब बजट एस्टीमेट 651 करोड़ है, almost 1/3 of it. अब नई रेल लाइनें इन्होंने बहुत दे दी हैं, सूची-की-सूची बना दी है, लेकिन पैसा कहां है? महोदय आमाम परिवर्तन पर पिछली बार 1 हजार करोड़ खर्च हुआ था, इस बार 6090 करोड़ रखा है, रेल के नूतनीकरण पर पिछली बार 3835 करोड़ खर्च हुआ था, इस बार 3409 करोड़ हो रहा है और सवारी डिब्बों पर पिछली बार 425 करोड़ खर्च हुआ था, इस बार 293 करोड़ पर आ गया है, रेल इंजन पर पिछली बार 518 करोड़ निवेश हुआ था और इस बार 313 करोड़ हो रहा है, संगणीकरण जिसकी बहुत बार चर्चा की गयी है उस पर पिछली बार 181 करोड़ हुआ था, इस बार उपयोग बढ़ा है, इसलिए 160 करोड़ हो रहा है यात्री सुविधाओं पर पिछली बार भी 222 करोड़ खर्च हुआ था और इस बार भी 222 करोड़ है। हां, माल डिब्बों और सिग्नल व्यवस्था में पहले से ज्यादा पैसा लगा है। अब मुझे समझ नहीं आता कि इंजन कम बनेंगे, कम्प्यूटर कम बनेंगे, यात्री डिब्बे कम बनेंगे और गाड़ियां ज्यादा चलेंगी—यह कौन—सा खेल है?

उपसभापति महोदय, नवम्बर में इन्होंने हमारे सामने integrated railway modernisation यानी समेकित रेलवे अधिकरण योजना का प्लान रखा है और इस भाषण में भी इसका उल्लेख करते हुए उन्होंने दुष्यंत जी से उधार लेकर कहा कि आप हंगामा खड़ा करेंगे, वगैरा-वगैरा। ठीक है आप सूरत बदल रहे हैं, लेकिन कैसी सूरत बदलेगी? इस आधुनिकीकरण पर 5 वर्षों में 24 हजार करोड़ चाहिए, उसमें 4 हजार करोड़ तो स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड से आएगा जिसे राजगण की सरकार में 12 हजार करोड़ का बनाकर रखा गया था। उस कारण 4 हजार करोड़ वहां से आ गया। अब वह कहते हैं कि internal accrual यानी अंतर्गत पैसा, हम 3730 करोड़ करेंगे, बाजार

से 6 हजार करोड़ उठाएंगे। महोदय, उसका दूरगामी परिणाम देखिए। बजट से 10270 करोड़ आ रहा है। अब हमने जो बजट देखा, उसमें तो इस 10 हजार का कहीं उल्लेख नहीं है। योजना कमीशन ने इसे माना है या नहीं माना है, पता नहीं। वित्त मंत्रालय ने इसको मंजूरी दी है या नहीं। पता नहीं। महोदय, किसी की सूरत बदलने के पहले सूरत बदलने की कीमत देखनी पड़ती है। एक कवि के लिए लिखने के हिसाब से ठीक है, लेकिन आपको तो सूरत बदलनी है। इसकी कीमत देखिए, यह पैसा कहाँ है? वित्त मंत्री दे नहीं रहे हैं, योजना आयोग मान नहीं रहा है, बस सुखियाँ बंट रही हैं। शायद एक-दो चुनाव इसी पर निकल जाएगा।

उपसभापति महोदय, इस रेल के चक्रव्यूह में एक और समस्या है और यह केवल इस रेल मंत्री या पिछले रेल मंत्री की नहीं है। सबसे बड़ी चुनौती पेंशन देने की है। आज रेलवे में 16 लाख कर्मचारी काम करते हैं और 12 लाख पेंशन भोगते हैं। स्वाभाविक है कि हमारे यहां आयुर्मान भी बढ़ता जा रहा है। पहले यह था कि 58 को पेंशन शुरू होगी और 65 साल में मर जाएगा, लेकिन अब हर पेंशन 20 साल पेंशन उठाता है। आज 7 हजार करोड़ रुपया पेंशन पर खर्च हो रहा है मतलब अगर रेलवे एक रुपया कमाती है तो 13 पैसे उसको पेंशन पर देने पड़ रहे हैं। रेलवे की कमाई के एक रुपये से 13 पैसे ऐसे कर्मचारियों को मिल रहे हैं जो वर्तमान में काम नहीं कर रहे हैं, जिन्होंने कभी रेलवे की सेवा की थी। अब आगे चलकर यह कितना होगा। महोदय, मुझे आनंद है कि रेल मंत्रालय में कहीं इसका उल्लेख हुआ है कि हम व्यावसायिक तौर पर कहीं इसका एक मूल्यांकन करेंगे। व्यवसायिक तौर पर यह रेल की एक मांशा है यह खर्च आगे जाकर कितना बढ़ेगा? आज 7 हजार, 8 हजार है और कभी ऐसा तो न हो जाए कि रेलवे में 10 लाख काम कर रहे हैं और 20 लाख पेंशनर अगर वैसा हो जाएगा तो रेल में जो काम कर रहे हैं, उनको तनख्वाह कम जा रही है और जो पेंशनर हैं उनको पेंशनर ज्यादा जा रही हो। अब मुझे लगता है कि कभी तो हमें इस पर सोचना पड़ेगा। अब इसमें भी जैसा मैंने कहा कि यात्री भाड़े की जैसी सब्सिडी है, वैसे पेंशन के बारे में भी अकेले रेल कुछ नहीं कर सकती। यह रेल के बस का रोग ही नहीं है। अब हम सबको केन्द्र सरकार के रूप में, राज्य सभा, लोक सभा, संसद को मिलकर इस पर सोचना होगा कि जैसे हम सेनाओं को 30-30, 40-40 साल पेंशन देते हैं, वैसे क्या केन्द्रीय बजट में इस पेंशन को जारी रखेंगे। हम निर्दयता से यह तो नहीं कह सकते कि इनकी पेंशन बन्द कर दो! यह तो कोई रास्ता नहीं है! वे काम कर चुके हैं, पेंशन उनको देनी चाहिए। पेंशन में भी महंगाई भत्ता होता है, यह कहाँ से आएगा? अब यह एक और बड़ी समस्या आपके सामने है।

दूसरी बात यह है कि रेल की जो अपनी कोर एक्टिविटीज हैं, उसे छोड़कर दूसरी एक्टिविटीज में अगर न जाए तो अच्छा है। हम सब को पता है, रेल के जो पुराने लोग बैठे हैं, उनको सब मालूम है कि स्वतंत्रता के बाद जब हमने रेल शुरू की तो डिब्बे बनाना, इंजन बनाना, स्लीपर बनाना, इसके लिए स्वाभाविक रूप से कोई निजी क्षेत्र तो था नहीं, तो हमने सार्वजनिक क्षेत्र खोले। वह

आवश्यक था, इसमें कोई गलती नहीं थी। पं. जवाहर लाल नेहरू जी का जो सारा दृष्टिकोण था, उसमें उन्होंने सार्वजनिक क्षेत्र को लाकर हर क्षेत्र को आगे बढ़ाने की कोशिश की। इससे रेलवे ने उत्पादन की पांच बड़ी इकाइयाँ खोलीं। 1950 में चित्तरंजन लोकोमोटिव था, 1955 में एक कोच फैक्टरी पेराम्बूर में बनी। 1961 में एक डीजल लोको वाराणसी में बनी। 1984 में व्हील एण्ड एक्सल बंगलौर में बनी और 1985 में कोच फैक्टरी कपूरथला में बनी। इसके बाद, मेरी जानकारी के अनुसार, रेल ने पिछले 20 वर्षों में जान-बूझकर किसी उत्पादन इकाई में हाथ नहीं डाला। ठीक है कि लोग बनाएंगे, हम लेंगे। अब ये पुरानी बनी हुई हैं, उनके इतने बुरे हाल हैं। रेल मंत्रालय का कोई अधिकारी वहां जाना नहीं चाहता। आपको मैं कहूँ कि पेराम्बूर की कोच फैक्टरी को देखें और यह जो कपूरथला की कोच फैक्टरी है, इसको देखें। पहली कोच फैक्टरी में 15 हजार लोग काम करते हैं और दूसरी में 7 हजार काम करते हैं और यह दोनों हर साल उतने ही डिब्बे बनाती हैं। कुछ मशीनरी तो 40 साल पुरानी हैं। ऐसी स्थिति में एशियन इंस्टीट्यूट ऑफ ट्रांस्पोर्ट डेवलपमेंट ने सिफारिश की राकेश मोहन कमिटी ने कहा कि आप कोर एक्टिविटीज में रहो। यह होटल, हॉस्पिटल, यह-वो चलाना रेल का काम नहीं है। बहुत लोग आज चला रहे हैं। हम 2005 में हैं। लेकिन रेल मंत्री आए, हमने पिछले बजट में सुना कि छपरा में एक पहिया उत्पादन कारखाना खोला जाएगा। अब हम विरोध कैसे कर सकते हैं? हम राजनीति में हैं। बिहार में हमारा सबसे बड़ा गठबंधन है। तो भगवान भला करे आपका, कि आपने छपरा में पहिये का एक नया कारखाना शुरू कर दिया। अब यह संयोग है, मैं यह नहीं कहता कि यह कोई कारण है, कि रेलमंत्री छपरा से लोक सभा के सांसद हैं इसमें उनकी क्या गलती है? उनकी तो इसमें कोई भी गलती नहीं है और न छपरा के लोगों की ही गलती है। इसमें रेल की भी कोई भी गलती नहीं है। इस तरह, बीस साल के बाद हम फिर प्रोडक्शन में चले गए। अब इस बजट में आप पढ़ें तो सीमेंट के जो स्लीपर्स होते हैं, उसके 12 नए कारखाने खोलने का निश्चय किया गया है। खोलिए भाई, अच्छी बात है। हमको लगा कि 12 हैं तो 12 प्रांतों को 12 मिल जाएंगे तो सब को हो जाएगा। चलो एक बंगाल को मिल गया, एक उड़ीसा को मिल गया, गलती से महाराष्ट्र को एक दे दिया, दे दिया तो दे दिया, नहीं तो नहीं दिया, कोई बात नहीं। बाकी प्रांतों को मिल गया, पिछड़े प्रांतों को मिल गया। हमने पढ़ा कि एक मधेपुरा में होगा। अब यह दूसरा संयोग है कि मधेपुरा से भी वे लोक सभा में चुनकर आए थे। फिर कहा गया कि तीसरा चक सिकन्दर में होगा। मैंने सिकन्दर-पोरस तो पढ़ा था। मैंने कहा यह चक सिकन्दर क्या है? तो बिहार के दोस्तों से पता किया तो पता चला कि सम्माननीय, माननीय पूर्व मुख्य मंत्री श्रीमती राबड़ी जी का जो विधान सभा क्षेत्र है, संयोग से या गलती से उसी क्षेत्र में यह गांव आता है। फिर हमने पढ़ा - सीतामढ़ी में। हमने सोचा कि पांच खुल रहे हैं, दो तो हो गए, फिर यह सीतामढ़ी में कहां से आया? पता चला कि अभी-अभी जो चुनाव हुआ है, उसमें सीतामढ़ी में इतने तूफान के बाद भी दस में से सात सीटें मिलीं, तो स्वाभाविक रूप से कुछ न कुछ देना है, सरकार तो दे नहीं सके, स्लीपर दे दो

और स्लीपर का कारखाना वहां चला गया। अब यह पालघाट और हरिहर में क्यों हुआ? इसमें थोड़ा मुझे आश्चर्य लग रहा है कि इसका कारण क्या है, यह यहां क्यों हुआ, अभी तो बिहार के सारे जिले बचे थे। यह मुझे अभी तक समझ में नहीं आया। अब कहां बना, उस विवाद में मैं नहीं जाता। मंत्री जी हैं, अपने लोगों की सेवा करें तो क्या गलती है। हर मंत्री सेवा करता है, उन्होंने भी की। इसमें मुझे दिक्कत नहीं, लेकिन आप कोर एक्टिविटी छोड़कर इसमें क्यों जा रहे हैं? आप इक्कीसवीं सदी की रेल का सोचो। आपको रेल चलाना है, मगर आप रेल चलाना छोड़कर बाकी सब क्यों चला रहे हैं? आप रेल न चलाकर हॉस्पिटल चला रहे हैं, होटल चला रहे हैं, पहिए का कारखाना चला रहे हैं, स्लीपर बनाने का कारखाना चला रहे हैं। रेल चलाना, जो मूल काम है, वह छोड़कर बाकी सब काम कर रहे हैं। मैं तो कहता हूँ कि चीन में अगर केवल एक राइट ऑफ वे भी बेच देते, तो उसमें टेलीकॉम में जाने की जरूरत नहीं होती। ... (व्यवधान)...

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिमी बंगाल): पावर प्लांट का किसने शुरू किया था?

श्री प्रमोद महाजन: इसका उत्तर मैं यहां नहीं कर सकता, बाहर लॉबी में कर सकता हूँ। मैं तो यह कहूंगा कि मेरी हमेशा यह धारणा रही है कि रेल अगर अपना राइट ऑफ वे भी बेच दे क्योंकि उनका सिग्नलिंग सिस्टम है, राइट ऑफ वे बेचते ही इतना पैसा मिल जाएगा कि इसके लिए अलग से कोई धंधा करने की जरूरत नहीं होगी। टेलीकॉम में जाने की राइट ऑफ वे उनकी ताकत है, उसके आधार पर वह पैसा कमा सकते हैं।

सर, मैं अपने भाषण के अंत में आ रहा हूँ।

श्री संतोष बागड़ोदिया (राजस्थान): पावर ग्रिड को आपने एलाऊ किया, आप ही की सरकार ने एलाऊ किया।

श्री प्रमोद महाजन: एलाऊ किया, इसलिए तो हम यहां आए हैं, आप को भी उसी रास्ते चलना है तो चलिए। हमने श्रीगणेश किया, तो यह हाल हुआ। अब अगर आप पूरी महाभारत खोलेंगे, तो सोचिए, आपका क्या हाल होगा?

सर, इसमें एक योजना को न देखकर बहुत दुख हो रहा है, जिसकी ओर मैं सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। हमारी सरकार की एक ऐसी योजना थी, इससे हमारी सरकार की नहीं कह सकते, राष्ट्र की योजना थी, कि 15 अगस्त, 2007 को हमारा हिन्दुस्तानी यहां से श्रीनगर को रेल मार्ग से जा सके, जिसके लिए हमने एक कश्मीर-घाटी रेल परियोजना बनाई थी और उसे समयबद्ध तरीके से वर्ष 2007 तक, 6-8 महीने कम ज्यादा तो मैं समझ सकता हूँ, पूरा करना था। जो हम बार-बार कश्मीर से कन्या कुमारी की बात कहते हैं, तो कश्मीर जम्मू में समाप्त नहीं होता, वह आगे श्रीनगर तक जाता है। फारूक अब्दुल्ला साहब भी आ गए।

† डा० फास्क अब्दुल्ला (जम्मू और कश्मीर): अच्छी बात है, आप बोलिए।

مولانا عبید اللہ خان اعظمی ”مدھیہ پردیش“ : اچھی بات ہے، آپ بولئے۔

श्री प्रमोद महाजन: जो कश्मीर से कन्याकुमारी कहते हैं तो हमें कश्मीर के लिए जम्मू तक नहीं बल्कि श्रीनगर तक जाना पड़ेगा और इसीलिए हमने यह रेल परियोजना बनाई थी। हम सब जानते हैं कि यह रेल राष्ट्रीय एकता के लिए, राष्ट्रीय अस्मिता के लिए आवश्यक है और राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए भी जरूरी है। यह रेल रेल-यात्रियों के लिए ही नहीं बल्कि यह रेल मनों को भी जोड़ेगी, तनों को भी जोड़ेगी और विदेशियों के आक्रमण के दौरान यह रेल हमारे लिए बहुत ताकत का संबल बनेगी क्योंकि आज तो कश्मीर-घाटी में ऐसी स्थिति में हवाई यात्रा के अलावा कोई दूसरा रास्ता नहीं बनता। अब इसमें कठिनाई हो सकती है, रेलवे की इस वर्ष कठिनाइयां हैं, मैं समझ सकता हूँ, अचानक इस बार बर्फबारी बहुत हो गई, समस्याएं आती हैं, लेकिन इस पर तो रेलवे विभाग ने हाथ ही खड़े कर दिए कि हम यह परियोजना नहीं कर सकते और उन्होंने खटई में फेंक दिया। अब रेल मंत्री वित्त मंत्री के पास जाएं, प्रधानमंत्री के पास जाएं, मैं तो प्रार्थना करूंगा कि सारे राजनैतिक दल अपने मतभेद भुलाकर, हम सभी राजनैतिक दल सरकार को यह कह सकते हैं कि सरकार रेलवे को इस परियोजना के लिए कोई विशेष 500 करोड़, 700 करोड़, 1000 करोड़ की सहायता दे, जितना वह साल में खर्च कर सकती हो, उतना ही दे दो। बहुत बार योजना बड़ी बन जाती है, खर्चा होता नहीं। आप ऐसा करें कि भले ही अगस्त, 2007 में नहीं सही, वर्ष 2008 में ही सही, किसी वर्ष भी 15 अगस्त को हम श्रीनगर रेल से जा पहुंचें, यह जो सारे भारतीयों का सपना था, वह खटई में न पड़े। वह जो सारे भारतीयों का सपना था, वह परियोजना खटई में पड़ी है। मुझे लगता है कि रेल को इसका उपयोग भी करना पड़ेगा। मैं अपनी बात तीन-चार मिनट में ही समाप्त कर रहा हूँ।

अन्त में, मैं यदि अपने बिहार के संबंध में कुछ नहीं बोलूंगा तो अन्याय होगा। उपसभापति जी, सारी दुनिया जानती है कि रेल से प्रतिदिन सवा करोड़ व्यक्ति यात्रा करते हैं, हो सकता है कि एक करोड़ तीस लाख या चालीस लाख तक भी पहुंच गए हों। Every second railway passenger per day, at any point of time, is in Mumbai, मुम्बई की लोकल ट्रेन से जो लोग यात्रा करते हैं, यह संख्या 60 या 65 लाख है। ये जो लोग हैं, मैं मुम्बई का हूँ इसलिए नहीं कह रहा हूँ, ऐसा नहीं है कि मुम्बई सिर्फ मेरी ही है या केवल महाराष्ट्र के लोगों की ही है। मैं बताना चाहूंगा कि पटना से अधिक बिहारी मुम्बई में रहते हैं। लखनऊ से अधिक उत्तर भारतीय मुम्बई में रहते हैं, अहमदाबाद

†Original notice of the question was received in Hindi.

से अधिक गुजराती मुम्बई में रहते हैं। मुम्बई केवल महाराष्ट्र की ही राजधानी नहीं है। वह तो चार-पांच प्रदेशों की मिल कर बनाई हुई राजधानी है, जहां लाखों लोग रहते हैं। किन्तु रेल मंत्री जी के पूरे भाषण में इस क्षेत्र के लिए केवल तीन लाइनें ही हैं। आधे यात्री, *half of the passenger-traffic*, उसके बारे में कुछ नहीं कहा गया, वैसे वहां तो माल-दुलाई ही होती है, यात्रा तो होती ही नहीं। सारी दुनिया जानती है कि हिन्दुस्तान की पहली रेल सेवा मुम्बई से ठाणे के लिए शुरू की गई थी। यह तो संयोग है कि मुम्बई से ठाणे के लिए शुरू हुई और इसमें कोलकाता का नम्बर नहीं लगा, क्योंकि रेल का इतिहास यह कहता है कि वहां से शिप में दो ट्रेनें निकली थीं, एक कोलकाता से टॉलीगंज के लिए बनने वाली थी और दूसरी मुम्बई से ठाणे के लिए, किन्तु जो शिप बंगाल जा रहा था, वह श्रीलंका के पास कहीं डूब गया और वहां नहीं पहुंच सका, इसी वजह से उसे पहले नम्बर पर नहीं शुरू किया जा सका और मुम्बई चूँकि नजदीक था, इसलिए शिप वहां पहुंचा और तो हमें यह सौभाग्य प्राप्त हुआ कि हमने हिन्दुस्तान की प्रथम रेल का प्रारम्भ किया है। जिस स्थान से रेल सेवा का प्रारम्भ किया गया और जहां पूरे हिन्दुस्तान में रेल द्वारा यात्रा करने वाले लोगों में लगभग आधे लोग यात्रा करते हैं, उस क्षेत्र के लिए नवीन तौर पर प्रारम्भ की जा रही इन 46 गाड़ियों में से एक गाड़ी भी नहीं दी गई। कम से कम पटना से मुम्बई तक तो शुरू करवा देते, किन्तु एक भी नयी रेल नहीं है। हम बार-बार कह रहे हैं कि मुम्बई के लिए जो लोकल गाड़ी है, उसमें नौ डिब्बों की गाड़ी के स्थान पर आप बारह डिब्बों की कीजिए। एक डिब्बे में जहां लिखा तो 65 यात्री होता है, किन्तु उसमें 200 यात्री यात्रा करते हैं। बारह डिब्बों की कोई चर्चा नहीं की गई, महिलाओं के लिए स्पेशल डिब्बों की कोई चर्चा नहीं की गई।

कोलकाता में भूमिगत रेल सेवा शुरू होने जा रही है, बहुत अच्छी बात है। चूँकि कोलकाता एक उपनगर है, मैं नहीं जानता कि वहां रेल में पांच लाख लोग भी प्रतिदिन यात्रा करते हैं, या नहीं करते हैं। दिल्ली में भी भूमिगत रेल सेवा शुरू की जा रही है, मैं नहीं जानता कि यहां पर लाख-दो लाख यात्री भी प्रतिदिन यात्रा करते हैं या नहीं करते हैं। जिस शहर के अन्दर, जिसे उपनगरीय बातुक कहा जाता है, उसमें लाख-दो लाख यात्री भी यात्रा करें, वहां भी आपके द्वारा भूमिगत रेल सेवा दी गई। दिल्ली से हमें कोई शिकायत नहीं है। बरसों पहले आपने कोलकाता को भी भूमिगत रेल सेवा प्रदान की, किन्तु उससे भी हमें कोई शिकायत नहीं है, लेकिन मुम्बई जहां 65 लाख व्यक्ति प्रतिदिन यात्रा करते हैं, जिस शहर में अब नयी रेलवे लाइनें बिछाना लगभग असंभव है, ऐसी स्थिति में इसका एक-आध सर्वेक्षण तो करवाया जा ही सकता था कि क्या यहां पर भूमिगत रेल सेवा चलाई जा सकती है अथवा नहीं। कम से कम, चाहे मुम्बई से लेकर बांद्रा तक या कुर्ला तक चले और फिर ऊपर चले, क्या इसका कोई रास्ता निकल सकता है?

3.00 PM

मुझे कभी-कभी लगता है कि महाराष्ट्र वालों ने गलती की कि उन्होंने मुम्बई को महाराष्ट्र की राजधानी बनाया। यदि संविधान में कहीं संशोधन हो और इसे बिहार की राजधानी बनाने का कुछ प्रावधान हो सके, मैं शिव सेना को भी समझा लूंगा, लेकिन कम से कम वहां पर भूमिगत रेल सेवा यदि शुरू की जा सके तो फिर आगे चिंता की कोई बात नहीं, फिर हम अपना महाराष्ट्र वापस ले लेंगे, इतना ही मैं कह सकता हूं।... (व्यवधान)... प्रेम चंद जी तो पटना से ज्यादा मुम्बई में ही रहते हैं। सारांश में केवल इतना ही कहना चाहता हूं... (व्यवधान)...

श्रीप्रती सरला माहेश्वरी (पश्चिमी बंगाल) इसमें खतरा तो बहुत है, प्रमोद जी।

श्री प्रमोद महाजन: हम जिन्दगी भर खतरों से खेलते आए हैं, तो इसकी कोई चिंता नहीं है। यहां तक भी हम खतरों से खेलते हुए ही पहुंचे हैं। भारतीय रेल को पांच वर्षों में यदि विश्व स्तर का बनाना है तो रेल बजट में पांच कविताओं को उधार लेकर उसे विश्व स्तर का नहीं बनाया जा सकता, उसके लिए रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर में भारी निवेश करना होगा। यात्रा सुरक्षित और सुविधाजनक बनानी होगी, यात्रियों को सुविधा देनी होगी, कर्मचारियों में नई कुशलता बनानी होगी, प्रतिस्पर्द्धा के लिए रेल को तैयार करना पड़ेगा, 16वीं सदी की मानसिकता से 21वीं सदी का रेल बजट बन नहीं सकता इसलिए मैं समझ सकता हूं कि यह रेल बजट, रेल के सामने जो चुनौतिया हैं, उससे कोसों दूर हैं। इसका समर्थन करना मेरे लिए सम्भव नहीं है। बहुत धन्यवाद।

†मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी: शुक्रिया मौहतरम डिप्टी चेयरमैन साहब, जनाबे आली, मैं पालिर्यामेंट में रेल बजट पर होने वाली बहस पर बजट की टाईद में बोलने जा रहा हूं। हमारे बहुत ही विद्वान साथी प्रमोद महाजन साहब ने बहुत सारी जानकारियों के साथ कुछ खट्टी-मीठी बातों द्वारा हमारी मालूमात में भी इजाफा किया है। मैं उनकी इस काबलियत और सलाहियत पर इसलिए मुबारकबाद देता हूं कि हम लोगों को बहुत कुछ सीखने का मौका भी मिल रहा है। सर, यह बात सभी लोग जानते हैं कि रेलवे एक समाज को फायदा पहुंचाने वाली संस्था है, बल्कि मैं यह कहूंगा कि पहले समाज को फायदा पहुंचाने वाली संस्था है और बाद में तिजारत करने वाली संस्था है। गुजिर्शता कम वर्षों में रेलवे पर माली दबाव मुसलसल बढ़ता जा रहा है। इसके अलावा माल भाड़े की गैर साइंसी और गैर माकूल शर्घें की वजह से माल दुलाई में रेलवे का हिसाब काफी कम हो गया है। इसी के साथ-साथ, मैं उन कोशिशों को भी सराहना चाहूंगा जो 3-4 वर्षों में माल भाड़े की शर्घें और माल ढोने के मुताल्लिक पॉलिसियों को माकूल बनाने में रेलवे ने कोशिश की। इन कोशिशों की बदौलत आज रेलवे के जरिए माल की दुलाई में काफी इजाफा हुआ है। कुछ आंकड़े मेरे पास भी हैं। 2004 और 2005 के लिए 580 मिलियन टन के नजरेसानी शुदा निशाने के मुकाबले

†Translation of Urdu Script.

में रेलवे 600 मिलियन टन का निशाना हासिल करने जा रहा है इस कारगरदगी से पूरे एतमाद होकर रेलवे ने सन् 2005-2006 के लिए 635 मिलियन टन का निशाना मुकर्रर किया है। गुजिश्ता माली साल 2003-2004 में कुल आमदनी दर्ज की गई। सर, 4.1 फीसदी की बढ़ोत्तरी के मुकाबले में दिसम्बर, 2004 तक रेलवे ने कुल आमदनी में 8.3 फीसदी का इजाफा दर्ज किया है। यह भी बहुत इतमिनान की बात है कि रेलवे के रिजर्व फंड से रकम निकालने के लिए इन फंड का मुतवक्का बलेंस 6963 करोड़ रुपये हो सकता है। जनाबे आली, रेलवेज जेली ढांचे की तरक्की में सरमायाकारी के लिए खातिर खवाह वसाइल पैदा नहीं कर पा रहा है। इसके अलावा पिक बुक में मुसलसल नए-नए प्रोजेक्ट शामिल किए जा रहे हैं। हालांकि उन पर अमल दरामद के लिए मुनासिब वसाइल दसतियाब नहीं है। इस सुरत-ए-हाल से भी रेलवे की सेहत पर बुरा असर पड़ रहा है। इसमें कोई शक नहीं है कि मरकजी हुकूमत ने अपने खजाने से जेली ढांचों से मुतल्लिक प्रोजेक्टों की तरक्की के लिए बजट से इमदाद फराहम करने में काफी हद तक रेलवे की कोशिशों की हिमायत भी की है। बजट से दी जाने वाली ये इमदाद पहले पंचसाला प्लान में 142 करोड़ रुपये से काफी बढ़कर दसवें पंचसाला प्लान में 2 लाख 76 हजार करोड़ रुपये हो गई है। इससे न सिर्फ एबसल्यूट टर्म में, बल्कि कुल मरकजी इमदाद की फीसद के एतबार से भी अहम इजाफा हुआ है।

मोहतरम डिप्टी चेरमैन साहब, मरकजी हुकूमत के खजाने से हिफाजती तदबीर के लिए भी इमदाद की जा रही है। सन् 2001-02 में एक स्पेशल रेलवे सेप्टी फंड कायम किया गया है और इस सिलसिले में मरकजी हुकूमत के खजाने से 12 हजार करोड़ रुपये की इमदाद का वायदा किया गया है, ताकि रेलवे सेप्टी के प्रोजेक्टों को 6 माह के अंदर-अंदर लागू कर दिया जाये। हालांकि रेलवे के हादसात की तादाद 2001-02 में 415 से घटकर 2004-05 के दौरान, दिसम्बर 2004 तक 175 हो गई है। ताहम खातिर खवाह सतह तक सेप्टी के इंतजामात अभी भी नहीं हो पाये हैं। अभी भी बेपनाह जरूरत है सेप्टी के नये तरीके तलाश करने की, जिसके जरिये रेल से चलने वाले लोग और रेल में लोगों के माल की जो दुलुई हो रही है, उन तमाम तर चीजों को महफूज और सुरक्षित रखा जा सके। अब दसवें प्लान के वस्त मुदती तखमीने से यह बात अच्छी तरह उजागर हो जाती है कि रेलवे के जरिये इसलाही इकदामात की बहुत शादीद तरीन जरूरत है।

रेलवे के पालिसी फ्रेम वर्क में बहुत सारी ऐसी कमजोरियाँ आज भी मौजूद हैं, जो उसकी सेहतमंदाना शोनुमा की राह में रोड़ा बनी हुई हैं। सर, पालिसी की इन खराबियों के नतीजे में रेलवे इतनी ताकत और कूव्वत हासिल नहीं कर पा रही है कि वह रोड सैक्टर के साथ मुकाबला कर सके। जैसी कि उधर से भी चिंता व्यक्त की गई है, मैं उस चिंता के साथ भी सहमत हूँ, रेलवे के अच्छे बजट की सराहना करने के बावजूद। चुनांचा यह बात लाजिमी है कि रेलवेज हाईवे और पाइप लाइन सेक्टरों में होने वाली कसीर सरमायाकारी के बैंक ग्राउंड में अपनी तिजारती हिकमत-ए-अमली में

तब्दीली करे। रेलवे के लिए लाजिमी है कि वह अपनी लागत को कारगर तौर पर इस्तेमाल करे, ताकि मार्केट में एक माहिर ताजिर की हैसियत से उतर सके और उसका सबूत दे सके।

मोहतरम डिप्टी चेयरमैन साहब, जरूरत इस बात की है कि रेलवेज दूरगामी और पेशबीनी से काम लेते हुए कदम उठाये। अपने ग्राहकों को तई दोस्ताना अंदाज और रवैया अख्तियार करे और मार्केट की जरूरतों के तई अपने हस्सास और जिम्मेदार होने का सबूत भी फराहम करे। रेलवे के निजाम को माडर्न बनाने पर जोर दिया जाना चाहिए, ताकि सेप्टी, भरोसेमंदी और माल ढोने की बेहतरीन सलाहयित को सामने लाया जाए।

मोहतरम डिप्टी चेयरमैन साहब, वर्ष 2005-06 के लिए सालाना प्लान का खर्च 1500 करोड़ रुपये मुकर्र किया गया है, जो सन 2004-05 के प्लान के खर्च से 851 करोड़ रुपया ज्यादा है, पांच बड़े-बड़े प्लान प्रोजेक्टों का खर्च 2185 करोड़ रुपया रखा गया है। जिसमें से 658 करोड़ रुपये नई रेलवे लाइनों के लिए, 645 करोड़ रुपये छोटी लाइनों को बड़ी लाइन में तब्दील करने के लिए, 505 करोड़ रुपये दोहरी लाइनें बिछाने के लिए, 102 करोड़ रुपये लाइनों को इलेक्ट्रिक बनाने के लिए, 275 करोड़ रुपये मेट्रोपॉलिटियन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्टों के लिए रखे गये हैं। स्पेशल रेलवे सेप्टी फंड के लिए मखसूस की गई रकम हमें काफी इत्मिनान बख्स मालूम हो रही है, शर्त यह है कि रेलवे सेप्टी के हवाले से बहुत ही पॉजिटिव और ठोस कदम उठाने की अपने अंदर हिम्मत पैदा करे।

सर, मोहतरम वजीरे आजम जनाब मनमोहन सिंह साहब ने कुमारघाट, अगरतला, जेरीबंग, इम्फाल रोड नई देहली रेलवे लाइन और लमडिंग, सिलचर, जेरीबंग छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए प्रोजेक्टों को कौमी प्रोजेक्ट करार दिया है।

यह एक निहायत ही काबिल-ए-सताश और काबिल-ए-तारीफ बात है और मैं इसकी भरपूर सराहना करना चाहता हूं। मुझे उम्मीद है कि नॉर्थ ईस्ट इलाके के आवाम की देरीना तमन्नाओं को पूरा करने की जानिब यह एक बहुत बड़ा कदम होगा। सर, अब मैं उस इलाके की, जिस इलाके की मैं नुमाइंदगी कर रहा हूं, मध्य प्रदेश में खुसूसी तौर पर एवान की तवज्जो मालवा इलाके की जानिब दिलाना चाहता हूं और रेलवे मंत्री से यह कहना चाहता हूं कि खास तौर पर आप इसे नोट करें। जहां इंदौर और उज्जैन सनअती और मालयाती तरक्की के नए मराकिज बनकर उभर रहे हैं। सिर्फ इंदौर से ही रोजाना ट्रेनों के उन्नीस पेयर चलाए जाते हैं जिनमें तकरीबन 50,000 मुसाफिर सफर करते हैं। बदकिस्मती से उज्जैन-इंदौर सैक्शन 80 किलोमीटर और देवास-माकसी सैक्शन 36 किलोमीटर, दोनों ही अब तक सिंगल लाइन वाले सैक्शन हैं और यहां इलैक्ट्रीफिकेशन भी नहीं हुआ है। इसी तरह इससे ट्रेनों के चलाने में बहत ही मुश्किलात का सामना करना पड़ता है क्योंकि इन दोनों

सैक्शनों से पहले और बाद में आने वाले सैक्शनों पर इलैक्ट्रीफिकेशन का काम पहले ही मुकम्मल हो चुका है। इसके अलावा उज्जैन और इंदौर के बीच सिंगल लाइन होने से ट्रेनें लेट हो जाती हैं इसलिए मेरी गुजारिश है कि इंदौर, उज्जैन, देवास, माकसी सैक्शनों को इलैक्ट्रिफाई करने और वहां डबल लाइन बिछाने पर गौर किया जाना चाहिए। साथ ही साथ मैं यह गुजारिश करूंगा और यह बहुत अहम मुद्दा है कि माहू जिला जो बाबा साहब भीमराव अम्बेडकर की जाए पैदाइश है, इतेफाक से वह भी मध्य प्रदेश में है, इंदौर और खंडवा के बीच मीटर गेज सैक्शन पर वाकए है। मीटर गेज पर होने की वजह से बाबा साहब भीमराव अम्बेडकर की जन्म भूमि तक बराह-ए-रास्त पहुंचना काफी मुश्किल है इसलिए इंदौर-खंडवा सैक्शन को बड़ी लाइन सैक्शन में तब्दील करने का काम बुनियादी तौर पर तरजीह देकर इसे करने की मैं आपसे डिमांड करता हूं क्योंकि बड़ी लाइन के वास्ते सफर करने का फासला 350 किलोमीटर कम हो जाएगा। मैं यह भी अपील करता हूं कि इंदौर स्टेशन की जदीद कारी करके उसे माडर्न स्टेशन बनाया जाए। सर, कुछ तो हम लोगों के मुतालबात होते हैं और कुछ रेलवे के आंकड़े। मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि कोई रेलवे मिनिस्टर यह नहीं करना चाहता कि हम बदनामी के कटघरे में खड़े हों। रेलवे बजट में जो कुछ भी आया है, उस पर ईमानदारी से अमल करने की सख्त जरूरत है इसलिए कि रेलवे, सिर्फ और सिर्फ माल कमाने के लिए एक तिजारती इदारा नहीं है बल्कि सबसे बड़ा काम पूरे हिन्दुस्तान के आवाम को, दिल को, दिमाग को और लोगों की रवायात को जोड़ने का है। जनाब प्रमोद महाजन साहब ने बहुत अच्छी बात कही थी कि जम्मू तक जाकर रेलवे प्रोजैक्ट खत्म हो जाता है और श्रीनगर अभी तक रेलवे की नैमतों से महरूम है। मेरा भारत महान है और इसके महान होने में, इसकी जबर्दस्त बिल्डिंग में अगर एक ईंट कम है तो जब तक वह ईंट उस बिल्डिंग के अंदर मुकम्मल तौर पर पूरी नहीं की जाएगी, बिल्डिंग की बदनमाई देखकर अफसोस होगा और महरूमी का अहसास होगा। यकीनन कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक, हिन्दुस्तान का यह अटूट अंग और इस मुल्क में रहने वाली महान जनता इस बात की हकदार है कि उसे मुकम्मल तौर पर रेलवे का फायदा हासिल हो और कश्मीर के लोग भी ट्रेन की दौलत से मालामाल होकर हिन्दुस्तान में आदान-प्रदान की नैमतों को हासिल कर सकें। सर, एक बात और अर्ज करना चाहूंगा कि हमारे मुल्क में टीटीज का भी बड़ा वर्ग है और टीटीज के जरिए भी हमें नुकसान और फायदे, दोनों से गुजरना पड़ता है। अगर हमारा टीटी ईमानदारी के साथ काम करे तो यकीनन उसकी ईमानदारी का भी बेपनाह फायदा रेलवे को मालयाती शकल में हासिल होगा। मैं यह नहीं कहना चाहता कि टीटी बेइमानी से काम कर रहे हैं मगर अपराध जिस तरह हर सैक्शन में है, उसी तरह से रेलवे में भी करप्शन बहुत ज्यादा बढ़ा हुआ है। जो लोग करप्शन में सम्मिलित पाए जाएं, उनके खिलाफ कड़ी कार्यवाही हो, मगर साथ ही साथ, इन टी टीज की एक डिमांड बहुत जमाने से चली आ रही है। ये सब लोगों को रेलवे में ले

जाते हैं और बर्थ देते हैं, मगर खुद इनके लिए बर्थ का कोई इंतजाम नहीं था। मैं जब भी रेल बजट पर बोलने के लिए यहां खड़ा हुआ, मैंने हमेशा इस बात की डिमांड की। पिछली रेलवे मिनिसट्री का मैं शुक्रगुजार हूँ कि उन्होंने टीयटीज के लिए एक सीट का इंतजाम कर दिया।

बाकी एक दूसरी बात जो तारीखी बैकग्राउंड की हामी है, वह मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ। सर, अंग्रेजों के जमाने में टीटीज ने गांधी जी की तहरीक-ए-आजादी के साथ अपने आपको वाबिस्ता करके तन के गोरे, मन के काले लोगों को हिंदुस्तान से बाहर भगाने के लिए हमारे स्वतंत्रता सेनानी और हमारे मुजाहिदीन-ए-आजादी का भरपूर सहयोग किया था। टीटीज ने उस जमाने में यह कमाल कर दिखाया था कि हमारे स्वतंत्रता-सेनानियों को वे ट्रेनों में छिपाकर ले जाते थे और जिन-जिन शहरों से, अंग्रेजों की जालिमाना कार्रवाइयों को उखाड़ फेंकने का काम किया जा सकता था, हमारे स्वतंत्रता-सेनानी रेल के माध्यम से टी टीज के जरिए उन शहरों में जाकर देश को आजाद करवाने के लिए, उस जालिम हुकूमत की जड़ों को खोखला करते थे। नजीते मैं इन टी टीज को अंग्रेज गवर्नमेंट ने जुर्माना किया। उनके जमाने में रेल के ड्राइवर और गार्ड ऐंग्लो-इंडियन हुआ करते थे, उनके लिए उन्होंने यह कानून बनाया कि अगर वे स्टेशन पर पहुंच गए और वहां जाकर वे आराम कर रहे हैं तो जिस वक्त उनको ड्यूटी के लिए जाना होता था, उस वक्त उनको जगाया जाता था कि साहब, आप उठ जाइए, आपकी ड्यूटी का टाइम हो गया।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया) पीठासीन हुए।

मगर टी टीज को यह जुर्माना किया गया कि अगर टी.टी. भी वहीं बाजू में सो रहा है तो उसको उठाने के लिए कोई कर्मचारी तैयार नहीं है। टी.टी. की अपनी जिम्मेदारी है कि खुद टाइम से उठे और रेलवे पर जाकर अपनी प्रोफेशनल ड्यूटी पूरी करे। मेरी गुजारिश यह है कि टी टीज ने कौन सा जुर्म किया था कि आज तक उनको वह सजा दी जा रही, जो सजा अंग्रेजों ने उनको दी थी?

इसी तरह खाने-पीने की बात है। खाने-पीने का राशन लेकर ड्राइवर भी आता है और गार्ड भी आता है। उनका राशन रेलवे के कर्मचारी पका देते हैं, मगर टी टीज के राशन को पकाने की उनकी कोई जिम्मेदारी नहीं है। इसलिए कि अंग्रेजों ने टी टीज को इस बात पर जुर्माना किया था कि उन्होंने स्वतंत्रता-सेनानियों का साथ देकर गुलाम भारत को आजाद भारत बनवाने का प्रयास किया था। सर, मैं आपसे अर्ज करना चाहूंगा कि पाकिस्तान में भी इस मसले पर बहस हुई थी और पाकिस्तान की पार्लियामेंट ने वहां के टी टीज की ये सारी जायज सहूलियत बहाल कर दी थीं। हमारा टी.टी. अगर आज भी यह महसूस करे कि लगता है कि हम आज भी अंग्रेजों के जमाने में हैं और अंग्रेजों का कानून आज भी हमारे ऊपर लागू हो रहा है तो यह हमारे लिए बहुत ही शर्म और अफसोस की

बात है। इसलिए मैं गुजारिश करूंगा कि जिस तरह से गार्ड और जिस तरह से ड्राइवर के खान-पान की सहूलियत रेलवे द्वारा हो रही है, जिस तरह उन्हें जगाने और ड्यूटी पर ले जाने के लिए कर्मचारी जगा रहे हैं, उसी तरह से टी टीज को भी वे सारी सुविधाएं दी जाएं, जो टी.टी. गांधी जी की कयाद और लीडरशिप में हिंदुस्तान की आजादी के लिए स्वतंत्रता-सेनानियों को अपने रिस्क पर उठाते थे और ले जाकर मुल्क की आजादी में सहयोग देते थे।

आखिर मैं मैं एक बात और कहूंगा। महोदय, मैं एम.पी. तो मध्य प्रदेश से हूं और मध्य प्रदेश की बहुत सारी बातें आपसे मैंने कही हैं। सब लोग अपने-अपने इलाके की बातें कहते हैं और हनुल इमकान इस बात को पूरा करवाने की कोशिश करते हैं। मेरी गुजारिश यह है कि जिस तरह से मैंने मध्य प्रदेश की सारी बातों पर प्रकाश डाला है और आपसे विनती की है, उसी तरह से मैं उस आजमगढ़ के लिए भी कुछ कहना चाहता हूं, जहां से मैं आता हूं और हम लोग "आजमी" कहलाते हैं। आजमगढ़ में एक बहुत बड़ी शिखिसयत पैदा हुई थी - कैफी आजमी साहब जिन्होंने हिंदुस्तान की सरजमीं पर पैदा होने के बाद अपने देश के नामो-निशान को ऊंचा कर दिखलाया था कैफी साहब के नाम पर, बल्कि उनके नाम पर नहीं, उनकी किताब के नाम पर "कैफियत एक्सप्रेस" चलाई गई - स्वागत है और मैं आप हजरात का शुक्रगुजार हूं कि आप लोगों ने हमारी इस बात को कुबूल किया था, मगर अब मेरी गुजारिश यह है कि कैफी साहब बहुत तेज आदमी थे, इसलिए कैफी साहब की गाड़ी भी तेज चलनी चाहिए। मेरी डिमांड यह है कि उसको पुरानी दिल्ली से चलाने के बजाय नई दिल्ली से चला दिया जाए। दूसरे, आजमगढ़ जिला हिंदुस्तान में एक ऐसा जिला है जो है तो छोटा सा जिला मगर पोलिटिकल तौर पर बहुत बड़ा है। कम से कम 9 मैम्बरान-ए-पार्लियामेंट, दोनों हाउस में, आजमगढ़ से हमेशा रहते रहे हैं। 11-12 तक भी रहे हैं और आज भी 10 मैम्बरान-ए-पार्लियामेंट, दोनों हाउस में, आजमगढ़ के रहने वाले हैं। सर, मेरी एक छोटी सी गुजारिश है कि कैफियत एक्सप्रेस में एक डिब्बा फर्स्ट ए.सी. का भी लगाया जाए और साथ ही साथ लिच्छवी एक्सप्रेस जो वाया मऊ, बनारस होते हुए दिल्ली आती है, उसे तीन दिन के लिए वाया आजमगढ़ कर दिया जाए ताकि वहां की जनता भी उससे पूरा-पूरा लाभ उठा सके। सर, मैं एक आखिरी बात कह कर अपनी बात खत्म करना चाहूंगा। आजमगढ़ में एक क्रॉसिंग है जिसकी वजह से बहुत परेशानी होती है। यह अकेला क्रॉसिंग है जो बेलइसा क्रॉसिंग के नाम से जाना जाता है। वहां पर एक ब्रिज बनाने की बहुत सख्त जरूरत है, ताकि ब्रिज बन जाने के बाद जो लोग ट्रांसपोर्ट के जरिए चलते हैं, उन्हें भी बाधा न हो और रेलवे को भी किसी तरह की परेशानी का सामना न करना पड़े। कुल मिलाकर जहां इस रेल बजट में बहुत सारी खामियां गिनवाई गई हैं, वहीं इसमें बहुत सारी खूबियां भी हैं। मैं बजट की खूबियों की तारीफ करता हूं और बजट में जो खामियां हैं, उन्हें दूर करने के लिए, आप से रिक्वेस्ट करता हूं। बहुत-बहुत शुक्रियां, धन्यवाद।

مولانا عبید اللہ خان اعظمی ”مدھیہ پردیش“ : شکریہ محترم ڈپٹی چیئرمین صاحب۔ جناب عالی، میں پارلیمنٹ میں ریل بجٹ پر ہونے والی بحث پر بجٹ کی تائید میں بولنے جا رہا ہوں۔ ہمارے بہت ہی ودوان ساتھی پر مود مہاجن صاحب نے بہت ساری جانکاریوں کے ساتھ کچھ کھٹی میٹھی باتوں کے ذریعے ہماری معلومات میں بھی اضافہ کیا ہے۔ میں ان کی اس قابلیت اور صلاحیت پر اسلئے مبارکباد دیتا ہوں کہ ہم لوگوں کو بہت کچھ سیکھنے کا موقع بھی مل رہا ہے۔ سر، یہ بات سبھی لوگ جانتے ہیں کہ ریلوے ایک سماج کو فائدہ پہنچانے والی سہولت ہے، بلکہ میں یہ کہوں گا کہ پہلے سماج کو فائدہ پہنچانے والی سہولت ہے اور بعد میں تجارت کرنے والی سہولت ہے۔ گزشتہ سالوں میں ریلوے پر مالی دباؤ مسلسل بڑھتا جا رہا ہے۔ اس کے علاوہ مال بھائے کی غیر سائنسی اور غیر معقول شرحوں کی وجہ سے مال ڈھلائی میں ریلوے کا حساب کافی کم ہو گیا ہے۔ اسی کے ساتھ ساتھ میں ان کوششوں کو بھی سراہنا چاہوں گا جو تین چار سالوں میں مال بھائے کی شرحوں اور مال ڈھونے کے متعلق پالیسیوں کو معقول بنانے میں ریلوے نے کوشش کی۔ ان کوششوں کی بدولت آج ریلوے کے ذریعے مال کی ڈھلائی میں کافی اضافہ ہوا ہے۔ کچھ آئٹمز میرے پاس بھی ہیں۔ ۲۰۰۳ اور ۲۰۰۵ کے لئے ۵۸۰ ملین ٹن کے نظر ثانی شدہ نشانے کے مقابلے میں ریلوے ۶۰۰ ملین ٹن کا نشانہ حاصل کرنے جا رہا ہے۔ اس کا کردگی سے پُر اعتماد ہو کر ریلوے نے سن ۲۰۰۵-۰۶ کے لئے ۶۳۵ ملین ٹن کا نشانہ مقرر کیا ہے۔ گزشتہ مالی سال ۲۰۰۳-۰۴ میں کل آمدنی درج کی گئی۔ سر، ۳.۱ فیصدی کی بڑھوتری کی مقابلے میں دسمبر، ۲۰۰۳ تک ریلوے نے کچھ آمدنی ۸۳.۱ فیصدی کا اضافہ درج کیا ہے۔ یہ بھی بہت اطمینان کی بات ہے کہ ریلوے کے ریزرو فنڈ سے رقم نکالنے کے لئے ان فنڈ کا متوقع بیلینس ۶۹۶۳ کروڑ روپے ہو سکتا ہے۔ جناب عالی، ریلویز ذیلی ڈھانچے کی ترقی میں سرمایہ کاری کے لئے خاطر خواہ وسائل پیدا نہیں کر پا رہا ہے۔ اس کے علاوہ بنگلہ دیش میں مسلسل نئے نئے پروجیکٹ شامل کئے جا رہے ہیں۔ حالانکہ ان پر عمل درآمد کے لئے مناسب وسائل دستیاب نہیں ہیں۔ اس صورت حال سے بھی ریلوے کی صحت پر برا اثر پڑ رہا ہے۔ اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ مرکزی حکومت نے اپنے خزانے سے ذیلی ڈھانچوں سے متعلق پراجیکٹوں کی ترقی کے لئے بجٹ سے امداد فراہم کرنے میں کافی جھٹکتی ریلوے کی کوششوں کی حمایت بھی کی ہے۔ بجٹ سے دی جانے والی یہ امداد پہلے بیچ سالہ منصوبہ میں ۱۳۲ کروڑ روپے سے کافی بڑھ کر دسویں بیچ سالہ پلان میں ۲ لاکھ ۷۶ ہزار کروڑ روپے ہو گئی ہے۔ اس سے نہ صرف ایسٹ لوٹ ٹرم میں، بلکہ کل مرکزی امداد کی فیصد کے اعتبار سے بھی اہم اضافہ ہوا ہے۔

محترم ڈپٹی چیئرمین صاحب، مرکزی حکومت کے خزانے سے حفاظتی تدبیر کے لئے بھی امداد کی جارہی ہے۔ سن ۲۰۰۱-۰۲ میں ایک اسٹیل ریلوے سیفٹی فنڈ قائم کیا گیا ہے اور اس سلسلے میں مرکزی حکومت کے خزانے سے ۱۲ ہزار کروڑ روپے کی امداد کا وعدہ کیا گیا ہے تاکہ ریلوے سیفٹی کے پراجیکٹوں کو ۶ مہینے کے اندر اندر لاگو کر دیا جائے، تاکہ ریلوے سیفٹی کے پراجیکٹوں کو ۶ مہینے کے اندر اندر لاگو کر دیا جائے۔ حالانکہ ریلوے کے کئی حادثات کی تعداد ۲۰۰۱-۰۲ میں ۳۱۵ سے گھٹ کر ۲۰۰۳-۰۵ کے دوران، دسمبر ۲۰۰۳ تک ۱۷۵ ہو گئی ہے۔ تاہم خاطر خواہ سطح تک سیفٹی کے انتظامات ابھی تک نہیں ہو پائے ہیں۔ ابھی بھی بے پناہ ضرورت ہے سیفٹی کے نئے طریقے تلاش کرنے کی، جس کے ذریعے ریل سے چلنے والے لوگ اور ریل میں لوگوں کے مال کی جوڑھلائی ہو رہی ہے، ان تمام چیزوں کو محفوظ اور سرکشت رکھا جاسکے۔ اب دسویں پلان کے وسط مدتی تخمینے سے یہ بات اچھی طرح اجاگر ہو جاتی ہے کہ ریلوے کے ذریعے اصلاحی اقدامات کی بہت شدید ترین ضرورت ہے۔

ریلوے کے پالیسی فریم ورک میں بہت ساری ایسی کمزوریاں آج بھی موجود ہیں، جو اس کی صحت مندانہ نشوونما کی راہ میں روڑہ بنی ہوئی ہیں۔ سر، پالیسی کی ان خرابیوں کے نتیجے میں ریلوے اتنی طاقت اور قوت حاصل نہیں کر پاری ہے کہ وہ روڈ سیکٹر کے ساتھ مقابلہ کر سکے، جیسا کہ ادھر سے بھی چننا ویکٹ کی گئی ہے، میں اس چننا کے ساتھ بھی بہت ہوں، ریلوے کے اچھے بجٹ کی سرابنا کرنے کے باوجود۔ چنانچہ یہ بات لازمی ہے کہ ریلویز ہائی وے اور پائپ لائن سیکٹروں میں ہونے والی کثیر سرمایہ کاری کی بھی بیک گراؤنڈ میں اپنی تجارتی حکمت عملی میں تبدیلی کرے۔ ریلوے کے لئے لازمی ہے کہ وہ اپنی لاگت کو کارگر طور پر استعمال کرے، تاکہ مارکیٹ میں ایک ماہر تاجر کی حیثیت سے اتر سکے اور اس کا ثبوت دے سکے۔

محترم ڈپٹی چیئرمین صاحب، ضرورت اس بات کی ہے کہ ریلویز دور اگامی اور پیش بینی سے کام لیتے ہوئے قدم اٹھائے۔ اپنے گراہکوں کے تین دوستانہ انداز اور رویہ اختیار کرے اور مارکیٹ کی ضرورتوں کے تین اپنے حساس اور ذمہ دار ہونے کا ثبوت بھی فراہم کرے۔ ریلوے کے نظام کو ماڈرن بنانے پر زور دیا جانا چاہئے، تاکہ سیفٹی، بھروسے مندی اور مال ڈھونڈنے کی بہترین صلاحیت کو سامنے لایا جائے۔

۱۵۵۹

محترم ڈپٹی چیئرمین صاحب، سال ۲۰۰۵-۰۶ کے لئے سالانہ پلان کا خرچ ۱۵۳۹ کروڑ ۳۹ روپے مقرر کیا گیا ہے، جو سن ۲۰۰۳-۰۵ کے پلان کے خرچ سے ۸۵۱ کروڑ روپے زیادہ ہے، پانچ بڑے بڑے پلان، پراجیکٹوں کا خرچ ۲۱۸۵ کروڑ روپے رکھا گیا ہے، جس میں سے ۶۵۸ کروڑ روپے نئی ریلوے لائنوں کے لئے،

۶۴۵ کروڑ روپے چھوٹی لائنوں کو بڑی لائن میں تبدیل کرنے کے لئے، ۵۰۵ کروڑ روپے دوہری لائنیں بچھانے کے لئے، ۱۰۲ کروڑ روپے لائنوں کو الیکٹرک بنانے کے لئے، ۲۷۵ کروڑ روپے میٹروپالٹین ٹرانسپورٹ پراجیکٹوں کے لئے رکھے گئے ہیں۔ اسٹیشن ریلوے سیفٹی فنڈ کے لئے مخصوص کی گئی رقم ہمیں کافی اطمینان بخش معلوم ہو رہی ہے، شرط یہ ہے کہ ریلوے سیفٹی کے حوالے سے بہت ہی پازٹیو اور ٹھوس قدم اٹھانے کی اپنے اندر ہمت پیدا کرے۔

سر، محترم وزیر اعظم جناب من موہن سنگھ صاحب نے کمار گھاٹ، اگر تلہ، جیری باغ، امپھال روڈ، نئی دہلی ریلوے لائن اور لمڈنگ، سلچر، جیری باغ چھوٹی لائن کو بڑی لائن میں بدلنے کے لئے پراجیکٹوں کو قومی پراجیکٹ قرار دیا ہے۔ یہ ایک نہایت ہی قابل ستائش اور قابل تعریف بات ہے اور میں اس کی بھرپور سراہنا کرنا چاہتا ہوں۔ مجھے امید ہے کہ نارتھ ایسٹ علاقے کے عوام کی دیرینہ تمنائوں کو پورا کرنے کی جانب یہ ایک بہت بڑا قدم ہوگا۔ سر، اب میں اس علاقے کی، جس علاقے کی میں نمائندگی کر رہا ہوں، مدھیہ پردیش میں خصوصی طور پر ^{ایوان} ~~مجموعہ~~ کی توجہ مالوہ علاقہ کی جانب دلانا چاہتا ہوں اور ریلوے منسٹری سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ خاص طور پر آپ اسے نوٹ کریں۔ جہاں اندور اور اجین صنعتی اور مالیاتی ترقی کے نئے مراکز بن کر ابھر رہے ہیں۔ صرف اندور سے ہی روزانہ ٹرینوں کے انیس بیڑ چلائے جاتے ہیں جن میں تقریباً ۵۰۰۰ مسافر سفر کرتے ہیں۔ بد قسمتی سے اجین اندور سیکشن، ۸۰ کلومیٹر اور دیواس۔ ماسی سیکشن ۳۶ کلومیٹر، دونوں ہی اب تک سنگل لائن والے سیکشن ہیں اور یہاں الیکٹری فیکیشن بھی نہیں ہوا ہے۔ اسی طرح اس سے ٹرینوں کے چلانے میں بہت ہی مشکل کا سامنا کرنا پڑتا ہے کیونکہ ان دونوں سیکشنوں سے پہلے اور بعد میں آنے والے سیکشنوں پر الیکٹری فیکیشن کا کام پہلے ہی مکمل ہو چکا ہے۔ اس کے علاوہ اجین اور اندور کے بیچ سنگل لائن ہونے سے ٹرینیں لیٹ ہو جاتی ہیں اس لئے میری گزارش ہے کہ اندور، اجین، دیواس، ماسی سیکشنوں کو الیکٹری فائی کرنے اور وہاں ڈبل لائن بچھانے پر غور کیا جانا چاہئے۔ ساتھ ہی ساتھ میں یہ گزارش کروں گا اور یہ بہت اہم مدعا ہے کہ ماہو ضلع جو بابا صاحب بھیم راؤ امبیڈکر کی جائے پیدائش ہے، اتفاق سے وہ بھی مدھیہ پردیش میں ہے، اندور اور کھنڈوا کے بیچ میٹر گج سیکشن پر واقع ہے۔ میٹر گج پر ہونے کی وجہ سے بابا صاحب بھیم راؤ امبیڈکر کی جنم بھومی تک براہ راست پہنچنا کافی مشکل ہے اس لئے اندور کھنڈوا سیکشن کو بڑی لائن سیکشن میں تبدیل کرنے کا کام بنیادی طور پر ترجیح دیکر کرنے کی میں آپ سے ڈیمانڈ کرتا ہوں کیونکہ بڑی لائن کے واسطے سفر کرنے کا فاصلہ ۳۵۰ کلومیٹر کم ہو جائے گا۔ میں یہ بھی اپیل کرتا ہوں کہ اندور اسٹیشن کی جدید کاری

کر کے اسے ماڈرن اسٹیشن بنایا جائے۔ سر، کچھ تو ہم لوگوں کے مطالبات ہوتے ہیں اور کچھ ریلوے کے آنکڑے۔ میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ کوئی ریلوے منسٹر یہ نہیں کرنا چاہتا کہ ہم بدنامی کے ٹکھڑے میں کھڑے ہوں۔ ریلوے بجٹ میں جو کچھ بھی آیا ہے، اس پر ایمانداری سے عمل کرنے کی سخت ضرورت ہے۔ اس لئے کہ ریلوے، صرف اور صرف مال کمانے کے لئے ایک تجارتی ادارہ نہیں ہے بلکہ سب سے بڑا کام پورے ہندوستان کے عوام کو، دل کو، دماغ کو اور لوگوں کی روایات کو جوڑنے کا ہے۔ جناب پرمود مہاجن صاحب نے بہت اچھی بات کہی تھی کہ جنوں تک جا کر ریلوے پر دجیکٹ ختم ہو جاتا ہے اور سرینگر ا بھی تک ریلوے کی نعمتوں سے محروم ہے۔ نیر بھارت مہان ہے اور اس کے مہان ہونے میں، اس کی زبردست بلڈنگ میں اگر ایک اینٹ کم ہے تو جب تک وہ اینٹ اس بلڈنگ کے اندر مکمل طور پر پوری نہیں کی جائے گی، بلڈنگ کی بدنامی دیکھ کر افسوس ہوگا اور محرومی کا احساس ہوگا۔ یقیناً کشمیر سے لیکر کنیا کماری تک، ہندوستان ایک اٹوٹ انگ اور اس ملک میں رہنے والی مہان جنتا اس بات کی حقدار ہے کہ اسے مکمل طور پر ریلوے کا فائدہ حاصل ہو اور کشمیر کے لوگ بھی ٹرین کی دولت سے مالا مال ہو کر ہندوستان میں آذان پر دان کی نعمتوں کو حاصل کر سکیں۔ سر، ایک بات اور عرض کرنا چاہوں گا کہ ہمارے ملک میں ٹی ٹی بیز کا بھی بڑا طبقہ ہے اور ٹی ٹی بیز کے ذریعے بھی ہمیں نقصان اور فائدے، دونوں سے گزرنا پڑتا ہے۔ اگر ہمارا ٹی ٹی ایمانداری کے ساتھ کام کرے تو یقیناً اس کی ایمانداری کا بھی بے پناہ فائدہ ریلوے کو مالیاتی شکل میں حاصل ہوگا۔ میں یہ نہیں کہنا چاہتا کہ ٹی ٹی بے ایمانی سے کام کر رہے ہیں مگر اپرا وہ جس طرح ہرکیشن میں ہے، اسی طرح سے ریلوے میں بھی کرپشن بہت زیادہ بڑھا ہوا ہے۔ جو لوگ کرپشن میں متلبت پائے جائیں، ان کے خلاف کڑی کارروائی ہو، مگر ساتھ ہی ساتھ، ان ٹی ٹی بیز کی ایک ڈیمانڈ بہت زمانے سے چلی آ رہی ہے۔ یہ سب لوگوں کو ریلوے میں لے جاتے ہیں اور برتھ دیتے ہیں، مگر خود ان کے لئے برتھ کا کوئی انتظام نہیں تھا۔ میں جب بھی ریل بجٹ پر بولنے کے لئے یہاں کھڑا ہوا، میں نے ہمیشہ اس بات کی ڈیمانڈ کی۔ پچھلے ریلوے منسٹر کا میں شکر گزار ہوں کہ انہوں نے ٹی ٹی بیز کے لئے ایک سیٹ کا انتظام کر دیا۔

باقی ایک دوسری بات جو تاریخی بیک گراؤنڈ کی حامی ہے، وہ میں آپ کے سامنے رکھنا چاہتا ہوں۔ سر، وہ یہ ہے کہ انگریزوں کے زمانے میں ٹی ٹی بیز نے گاندھی جی کی تحریک آزادی کے ساتھ اپنے آپ کو واسطہ کر کے تن کے گورے، من کے کالے لوگوں کو ہندوستان سے باہر بھگانے کے لئے ہمارے سوتنڑ تائینانی اور ہمارے مجاہدین آزادی کا بھرپور سہیگ کیا تھا۔ ٹی ٹی بیز نے یہ کمال کر دکھایا تھا اس زمانے میں کہ ہمارے سوتنڑ

سینائیوں کو وہ ٹرینوں میں چھپا کر لے جاتے تھے اور جن جن شہروں سے، انگریزوں کی ظالمانہ کاروائیوں کو اکھاڑ پھینکنے کا کام کیا جاسکتا تھا، ہمارے سوتنتر سینائی ریل کے مادیجیم سے ٹی. ٹیز کے ذریعے جا کر ان شہروں میں دلش کو آزاد کروانے کے لئے، اس ظالم حکومت کی کمبیزوں کو کھوکھلا کرتے تھے۔ نتیجے میں ان ٹی. ٹیز کو انگریز گورنمنٹ نے جرمانہ کیا۔ ان کے زمانے میں ریل کے ڈرائیور اور گارڈ اینگلو۔ انڈین ہوا کرتے تھے، ان کے لئے انہوں نے یہ قانون بنایا کہ اگر وہ اسٹیشن پر پہنچ گئے، جا کر وہ آرام کر سکتے تھے۔

(’اُپ سبھا دھیکش “شری سوتوش باگروڈیا“ صدر نشین ہوئے)

جس وقت ان کو ڈیوٹی کے لئے جانا ہوتا تھا، اس وقت ان کو جگایا جاتا تھا کہ صاحب، آپ اٹھ جائیے، آپ کی ڈیوٹی کا ٹائم ہو گیا۔ مگر ٹی. ٹیز کو یہ جرمانہ کیا گیا کہ اگر ٹی. ٹیز بھی وہیں بازو میں سو رہا ہے تو اس کو اٹھانے کے لئے کمر چاری تیار نہیں ہے۔ ٹی. ٹیز کی اپنی ذمہ داری ہے کہ خود ٹائم سے اٹھے اور ریلوے پر جا کر اپنی پروفیشنل ڈیوٹی پوری کرے۔ میری گزارش یہ ہے کہ ٹی. ٹیز نے کون سا جرم کیا تھا کہ آج تک ان ٹی. ٹیز کو یہ سزا دی جا رہی ہے، جو سزا انگریزوں نے ان کو دی تھی؟

اسی طرح کھانے پینے کا راشن لیکر ڈرائیور بھی آتا ہے اور گارڈ بھی آتا ہے۔ ان کا راشن ریلوے کے کمر چاری پکادیتے ہیں مگر ٹی. ٹیز کو راشن کو پکانے کی انکی کوئی ذمہ داری نہیں ہے۔ اس لئے کہ انگریزوں نے ٹی. ٹیز کو اس بات پر جرمانہ کیا تھا کہ انہوں سوتنتر سینائیوں کا ساتھ دے کر غلام بھارت کو آزاد بھارت بنوانے کا پریاس کیا تھا۔ سر، میں آپ سے عرض کرنا چاہوں گا کہ پاکستان میں بھی اس مسئلے پر بحث ہوئی تھی اور پاکستان کی پارلیمنٹ نے وہاں کے ٹی. ٹیز کی یہ ساری جائز سہولیات بحال کر دی تھیں۔ ہمارا ٹی. ٹی. اگر آج بھی یہ محسوس کرے کہ لگتا ہے کہ ہم آج بھی انگریزوں کے زمانے میں ہیں اور انگریزوں کا قانون آج بھی ہمارے اوپر لاگو ہو رہا ہے تو یہ ہمارے لئے بہت ہی شرم اور افسوس کی بات ہے۔ اس لئے میں گزارش کروں گا کہ جس طرح سے گارڈ اور جس طرح سے ڈرائیور کے کھان پان کی سہولیت ریلوے کے ذریعے ہو رہی ہے، جس طرح انہیں جگانے اور ڈیوٹی پر لے جانے کے لئے کمر چاری جگا رہے ہیں، اسی طرح سے ٹی. ٹیز کو بھی وہ ساری سہولیات دی جائیں جو ٹی. ٹی. گاندھی جی کی قیادت اور لیڈر شپ میں ہندوستان کی آزادی کے لئے سوتنتر سینائیوں کو اپنے رنک پر اٹھاتے تھے اور لیجا کر ملک کی آزادی میں سہوگ دیتے تھے۔

آخر میں میں ایک بات اور کہوں گا۔ مہودئے، میں ایم۔ پی۔ تو مدھیہ پردیش سے ہوں۔ مدھیہ پردیش کی بہت ساری باتیں آپ سے میں نے کہی ہیں۔ سب لوگ اپنے اپنے علاقے کی باتیں کہتے ہیں اور حتی الامکان اس بات کو پورا کر دینے کی کوشش کرتے ہیں۔ میری گزارش یہ ہے کہ جس طرح سے میں نے مدھیہ پردیش کی ساری باتوں پر پرکاش ڈالا ہے اور آپ سے وقتی کی ہے، اسی طرح سے میں اس اعظم گڑھ کے لئے بھی کچھ کہنا چاہتا ہوں، جہاں سے میں آتا ہوں اور ہم لوگ ”اعظمی“ کہلاتے ہیں۔ اعظم گڑھ میں ایک بہت بڑی شخصیت پیدا ہوئی تھی، کیفی اعظمی صاحب جنہوں نے ہندوستان کی سرزمین پر پیدا ہونے کے بعد اپنے دلش کے نام و نشان کو اونچا کر دکھلایا تھا۔ کیفی صاحب کے نام، بلکہ ان کے نام پر نہیں، ان کی کتاب کے نام ”کیفیات ایکسپریس“ چلائی گئی، سواگت ہے، میں آپ حضرات کا شکر گزار ہوں کہ آپ لوگوں نے ہماری اس بات کو قبول کیا تھا، مگر اب میری گزارش یہ ہے کہ کیفی صاحب بہت تیز آدمی تھے، کیفی صاحب کی گاڑی بھی تیز چلی جاتی تھی۔ میری ذمہ داری یہ ہے کہ اس کو پرانی دہلی سے چلانے کے بجائے نئی دہلی سے چلا دیا جائے اور اعظم گڑھ ضلع ایک ایسا ضلع ہے ہندوستان میں کہ ایک چھوٹا سا ضلع مگر پلٹکل طور پر بہت بڑا ہے۔ کم سے کم ۹ ممبران پارلیمنٹ دونوں ہاؤس میں اعظم گڑھ سے ہمیشہ رہتے رہے ہیں۔ ۱۲-۱۱ تک بھی رہے ہیں اور آج بھی ۱۰ ممبران پارلیمنٹ دونوں ہاؤس میں اعظم گڑھ کے رہنے والے ہیں۔

سر، میری ایک چھوٹی سی گزارش ہے کہ کیفیات ایکسپریس میں ایک ڈبہ ای۔ سی. کا بھی لگایا جائے اور ساتھ ہی ساتھ لچھوی ایکسپریس کو وایا مہو، بنارس جوتے ہوئے دہلی آتی ہے، اسے تین دن کے لئے وایا اعظم گڑھ کر دیا جائے تاکہ وہاں کی جنتا بھی اس سے پورا پورا فائدہ اٹھا سکے۔

سر، میں ایک آخری بات کہہ کر اپنی بات ختم کرنا چاہوں گا۔ اعظم گڑھ میں کراسنگ ہے جس کی وجہ سے بہت پریشانی ہوتی ہے۔ یہ اکیلا کراسنگ ہے جو بلیسہ کراسنگ کے نام سے جانا جاتا ہے۔ وہاں پر ایک درج بننے کی بہت سخت ضرورت ہے، تاکہ درج بن جانے کے بعد جو لوگ ٹرانسپورٹ کے ذریعے چلتے ہیں، انہیں بھی بادھا نہ ہو اور ریلوے کو بھی کسی طرح کی پریشانی کا سامنا نہ کرنا پڑے۔ کل ملا کر جہاں اس ریل بجٹ میں بہت ساری خامیاں گنوائی گئی ہیں، وہیں اس میں بہت ساری خوبیاں بھی ہیں۔ میں بجٹ کی خوبیوں کی تعریف کرتا ہوں اور بجٹ میں جو خامیاں ہیں، انہیں دور کرنے کے لئے، آپ سے رکوئسٹ کرتا ہوں۔ بہت بہت شکریہ، دھنیو او۔

”ختم شد“

SHRI PRASANTA CHATTERJEE (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, in the background of serious problems in the Indian Railways, with the problems of railway safety, lack of passenger amenities, the lapses of Indian Railways in many other areas, we welcome this Budget. This Budget is better when compared to many other Budgets presented in recent times by various Railway Ministers. Our party welcome this Budget because of the fact that in the present Budget there is no hike on the passenger fare. There is no freight hike even on many items. Even in the last Budget, there was no hike in passenger fare.

Sir, I could not find any programme in the present Budget with regard to electrification. I don't know what is the programme of the Indian Railways with regard to electrification. Though the electrification of the Indian Railways started way back in 1925, as per the figures of 2004, only 27 per cent of the Indian Railways is electrified. I have not seen the Railway Minister saying to that. I wanted to know as to what is the programme he has on electrification? How is the programme going to be implemented? It is a very important programme because it reduces India's dependence on diesel which we are importing now. Besides, it is an eco-friendly system. This is a very important point. I want to know from the hon. Railway Minister. Electrification should not be a programme for two or three or four years. So, I would like to know about the thinking of the Indian Railways on this.

Sir, in the Budget Estimates we find that there is some improvement. There is an increase in the passenger receipts as well. In 2004-05, the Budget Estimates were Rs. 13,940 crores and the Revised Estimates were Rs. 14,035 crores. So, there was an increase of Rs. 95 crores. If we compare the passenger receipts of 2003-04, it stood at Rs. 13,620 crores in the Budget Estimates and the Revised Estimates were Rs. 13,298 crores. So, there was a shortfall of about Rs. 322 crores. And, in 2004-05, as I have pointed out earlier, there is an increase of Rs. 95 crores, while there was a shortfall of Rs. 322 crores. So, we find there is a slight improvement. Though there was an overall increase in 2004-05, the budgeted figure in respect of the upper-class fare — Mr. Pramod Mahajan touched it in his own way — as shown in the Budget, was Rs. 3226.36 crores, but the revised figure is Rs. 2819.05 crores. So, in the upper class passenger fare there was a shortfall of Rs. 407.31 crores against the estimated budgeted figure. So, taking many things into consideration, like

the civil aviation, passenger, etc., the Indian Railways should think over this — why shortfall is there on upper class earning how to make up this? Though, in 2004-05, it increased to Rs. 20819 crores in the revised estimate, as compared to the previous year, yet there was a shortfall in the actual earning in the upper-class passenger fares.

Now, if we compare the goods earning in 2003-04, the Budget Estimate was Rs. 27,815 crores, and in actual it shows 27,617.96 crores in 2004-05. In the Budget Estimate, it was 28,745 crores and in the Revised Estimate it is Rs. 40,450 crores. So, an improvement is there in the Budget Estimates. The Railway Minister has estimated the goods earning in the current year's Budget, as Rs. 33,480 crores. The increase in additional earning has been through proposed new measures and rationalisation of freight structures in 2005-06. There is a serious doubt that due to proposed rationalisation in freight, the prices of foodgrains, pulses, and certain chemical fertilizers will increase. It will hit the common people. This is our apprehension. On the other hand, the Budget has announced many concessions to the unemployed youth, farmers, milk producers, people affected by natural calamities. Some new trains have been introduced. Routes of some of the trains have been extended.

There are a number of Committees with regard to safety performance in the Indian Railways, including the Standing Committee on Railways. They have made various recommendations, various suggestions on the safety performance issue. But could the Railways spend the Budget allocation for safety-related plan heads as compared to the total Plan size. My information is, 'No'. I would like to know why it was so. From 1999-2000 to 2004-05 expenditure on safety-related Plan heads has varied from 22.35 per cent in 1999-2000 to 35.33 per cent in 2004-05. Causes of consequential train accidents have been mentioned in the book 'Safety Performance', which has been circulated to us. On page 39, it is stated that accidents, occurring due to failure of Railway staff are coming down. During the period 1999-2000, the figure was 287. During the period 2003-04, it came down to 161. Many of us think, accidents occur due to employees' failure only. But the figure shows that accidents occurring, due to the failure of Railway Staff, have really come down from 287 to 161 during a span of a few years only. On the other hand, failure of persons other than Railway staff, was 105 in 1999-2000, and during 2003-04, it was 107 only.

What is the position of vacancy? We know that some drivers are forced to work beyond 10-16 hours. As on date, the vacancy in the category of driver in the Railways is 11 per cent.

What is the figure of the training facility? There is a report that there is a substantial shortage in the facility, and even that capacity has not been utilised to the full. In the Indian Railways, there is the problem of time overrun and cost overrun.

I have the figures of the Eastern Railways. The position of vacancies is like this. In the Eastern Railways, there are four Divisions. What is the position there? In the Sealdah Division, there are 66 vacancies of electric drivers. In Howrah, there are 148 vacancies of diesel drivers. In Asansol, there are 204 guard vacancies. In Malda, there are 68 diesel driver vacancies. I have figures of Eastern Railways only.

Some of us talk about the failure of employees only, but the figures show otherwise. There are lots of vacancies. So, what is the decision of the Railway Minister?

I have some information about underground Metro in Kolkata. The trains are operated with problems in breaking system. Very recently, when a driver and the other Railway staff protested that they would not operate as it might cause a serious accident, they were forced to run that train. At the next station, the passengers manhandled some of the Railway Staff. But the officials of the Metro Rail kept mum. They did nothing.

Track maintenance is continuously being left in the hands of the contractors only. These are the serious lapses in the Indian Railways.

At one point of time, there was a Railway Minister. She introduced Railway from Sealdah to Howrah. If you walk from Sealdah to Howrah, you will reach earlier than the train. Shri Pramod Mahajan was telling this. She issued a manifesto in writing that as Railway Minister she had sanctioned one Heart Transplantation Centre by providing funds from the Railway Budget. In one of the election manifestos, he had circulated, "this Railway Minister has done this But when I became the Member of Parliament, I had put a question to the then Railway Minister--they were on this side at that point of time --he replied, " Railways have not taken any decision like that, at any point of time." So, this was..(Time-bell) Sir, I will take another three to four minutes.

[14 March, 2005]

RAJYA SABHA

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Mr. Prasanta, how much time will you take?

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: Sir, I will take only 3-4 minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Okay.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: No new railway line has been proposed for the States in the North-Eastern Region other than Assam. This should be noted and efforts should be made to complete the network of railways in the North-Eastern Region, so that meaningful breakthrough in the transportation problems of that region is achieved.

The construction of railway line from Agartala to Sabroom, and from Agartala to Akhaura of Bangladesh should be taken up as a matter of priority.

Lastly, I would like to mention about the problems faced by the metropolitan cities, I mean, the urban transport problem. The metropolitan cities have a very limited road space. Suppose in Calcutta, only six per cent road space is available. Delhi's underground metro has been planned to be connected with the Airport at the very initial stage which, in turn, is connected to the airport, but as regards Calcutta metro, it has not even been connected with important railway stations and Kolkata Airport. So, in all the metropolitan cities, particularly, which are having minimum road space, having the highest density of population, the metro should be extended and connected with the airport, with the important stations to minimize the urban transport problem in the cities. With these few words, I conclude. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Shri Bhagwati Singhji: absent. Shrimati S.G. Indira: absent. Shri K. Rama Mohana Rao, you have only fifteen minutes please.

SHRI K. RAMAMOHANARAO (Andhra Pradesh): Sir, this has become a ritual for the hon. Railway Minister to present his Budget every year and to allow the Members of Parliament and various sections of the society to analyse his proposals since they, if not properly put forward, may upset the purse of the common man of the country. The Indian Railways have a glorious history since its inception on April 16, 1853, in our economic and social integration. With more than 9,000 passenger trains and about 6,000

freight trains, with more than 2 million train kilometres, transporting 438 million tonnes of freight, and 15 million passenger-traffic, which is equivalent to the combined population of 46 countries in the world, covering the round-trip distance between the Earth and the Moon 4 times a day, the Indian Railways network is the second largest rail network in the world and remains the Principal means of transportation of freight and services in the country.

Sir, I have identified some of the areas of grave concern in the Budget and wish to concentrate only on them, since the time at my disposal is limited.

First, I come to the availability and utilisation of wagons. Sir, the container movement, due to spurt in imports and exports, is growing at a rapid pace, as high as 17 per cent per annum, and the hon. Minister has rightly said that the time has come to allow organisations, other than CONCOR, for movement of container traffic, since CONCOR alone is unable to meet the growing demands. So, this move will help in attracting private sector participation in a big way, especially in the freight-dedicated corridors. It is also a welcome move to introduce double-stack container trains which provide much respite to cement, steel and other industries. But, in the new classification regime, some commodities such as iron may have to bear a higher rate. This will affect construction sector, especially when the Government of India is allowing 100 per cent FDI in this sector. Hence, I request the hon. Minister to re-examine the cases where freight rates rise for groups of commodities because of rationalisation. Connected to this is the freight traffic. Sir, 62 *paise* of every rupee earned by Railways come from the freight traffic. The investment in this sector needs to grow substantially and it is the real incentive for trade and industry and ultimately helps in growing our economy. I understand the main reason behind this classification is to generate more revenue. In these days of stiff competition that the Railways is facing with road transportation in transporting freight. I would sincerely suggest to increase the fares of higher classes to generate revenue rather than imposing higher rates on commodities which affect the people as a whole.

I congratulate the Indian Railways, which, in collaboration with NACO and the Rajiv Gandhi Cancer Foundation, has taken up a six month public awareness campaign through "*Hospitals-on-Wheels*." It is called "*Red Ribbon Express*." The aim is to cover each and every village in the country in six months. There would be two sections--one section of the train used

as an exhibition site with posters and information on issues ranging from the use of condoms to safe sex. The other section will be used as a hospital. To generate interest, dance, dramas, puppet shows, folk songs, etc., are planned. I am sure, this will definitely influence the mind of the people and the best results would come out. This was to be commissioned on 26th January, 2005. But, this has not been started. I would like to know what are the reasons for not starting it. This initiative, I am sure, is the most effective means to spread awareness to control AIDS in the country.

The railway tickets can now be booked through Internet, cellphones and also, in the present Budget, it is allowed to book tickets through landline. I wish to submit that there was also a proposal in the Ministry for booking tickets through ATMs, and, to this effect, I understand, that the Indian Railways entered into an agreement with some of the institutionally-promoted banks such as ICICI, HDFC, UTI, IDBI, etc. I would like to know what has happened to that proposal, and why it has not been included in the present Budget. I would like this proposal to be approved immediately because this will also help the people to have one more choice/option to book their tickets.

As a part of the Integrated Railways Modernisation Plan, one of the important priorities to be addressed is track modernisation and maintenance. As we know, Track Recording Car identifies the oscillation characters and record to assess the riding quality of track and is the essential aid for track maintenance. The hon. Minister, in his speech, has said that a Track Recording Car has been prepared and is likely to be commissioned by March, 2005. Sir, this proposal is a part of the IRMP, and this was put forward in 2003-04 and was to be commissioned in the financial year 2003-04. So, this is the proposal of the earlier Government. Now, he wanted to take the credit for what had been done by the earlier Government.

The other point I wish to make is, how a single Laser-based Contact-less Rail Measuring device will regularly record rail features all over the country? So, I would suggest for procurement of one more Laser-based Contact-less Rail Measuring device for effectively monitoring rail features in the country and this will help in avoiding accidents.

Sir, nothing has been mentioned about the modernisation of Bridge Management System in the Budget which is very crucial for the safe

journey. Sir, of the 1.2 lakh railway bridges in the country, 44 per cent is more than 100 years old. It is true that the life of any bridge is governed by its physical condition, and not by its age. But, to our utter disappointment, there has not been any mention of it in the Budget. In 2003, the Ministry had proposed to undertake pilot projects for underwater inspections, non-destructive testing techniques like ultrasonic, acoustic emission, strain gauging, etc. I would like to know from the hon. Minister as to what happened to that project. Not even a single pilot project regarding these has been mentioned in the Budget.

Then, Sir, nearly, 60 per cent of the collisions are caused due to lapses on the part of the drivers. As a part of giving them the technical backup along with station staff, the Konkan Railways developed the Anti Collision Device. The aim of the ACD is to prevent head-on collision, side and rear-end collision, etc. This device was demonstrated in 1999 and the same was put on extended field trials. The field trials were completed in early 2002, and this work of provision of ACD on about 1750kms was also sanctioned in 2003-2004. But, to the utter disappointment of the people of this country, who are eagerly waiting for the implementation of this device, nothing has been done in this regard after the field trials. And, now, the hon. Minister says that the device is likely to be ready by March, 2005. The device was ready by 2002 itself and now is the time for its introduction. So, I plead with the hon. Minister that he should be serious about ACD and introduce it immediately to minimize accidents. It is also painful to know that the Railways are spending only 3 per cent on safety. I plead with him to increase this to, at least, 5 per cent in the coming year.

Now, I wish to bring to light the indifferent attitude shown towards the State of Andhra Pradesh. Sir, 20 projects relating to gauge conversion, doubling, new lines, electrification, etc., have been sanctioned for the State of Andhra Pradesh, either by the Railway Ministry or the Railway Board. But, to our utter disappointment, nothing tangible has been sanctioned for our State. I can cite umpteen examples. For example, for Kotipally - Narasapur new line, the estimated cost is Rs. 423.64 crores. But this year the Railway Minister allocated just Rs. 1 crore. Then, for Munirabad-Mahboobnagar new line, the estimated cost is Rs. 497.47 crores and the allocation is Rs. 5 crores. For Kakinada-Pitapuram, the estimated cost is Rs. 66.14 crores and the allocation is Rs. 1 lakh only. For Dharmavaram-

Penugonda, the estimated cost is Rs. 124.22 crores and the allocation is just Rs. 1 lakh. And if you look at the total allocation made to Andhra Pradesh this year, it is a mere Rs. 50 crores, which is less than the allocations made in the previous Railway Budgets for 2003-04 and 2004-05.

Same is the case with gauge conversion. We got Rs 102 crores in 2003-2004 and this year we have got only Rs. 87 crores. And no track works were allocated to Andhra Pradesh this year except Tirupati Pakala-Katpadi. Hence, my charge is that the Minister is not doing anything scientifically. To substantiate this charge, I wish to give a simple example. Sir, the basis for sanction of any line is the total area of State, and this will be calculated in proportion to every 1,000 kms of the State. On this very basis, Uttar Pradesh has got 36.88 per cent of railway lines, Punjab has got 41.32 per cent. Tamil Nadu has got 32.17 per cent, Kerala has got 27.02 per cent, Gujarat has got 26.92 per cent and even Bihar has got 34.24 per cent. But, when it comes to Andhra Pradesh, which is one of the most advanced States in India, it has got only 18.89 per cent of railway lines. This is how successive Railway Ministers have been treating Andhra Pradesh, with contempt. Hence, I request the hon. Railway Minister to kindly do justice to Andhra Pradesh.

The TDP Government has shown keen interest in MMTS and had successfully completed the first phase of this project. Now, the second phase has to start, and as per the agreement, the Railways have to pay 50 per cent. The remaining 50 per cent has to be paid by the Government of Andhra Pradesh. The Government of Andhra Pradesh is ready to pay its share of 50 per cent, and for reasons best known to the hon. Minister, he has not allocated even a single penny for the second phase in this Budget. He has not allocated even a single penny for the second phase in this Budget. So, I request him to ponder over this and release the funds without any further delay. The next point is, it is good that the Railways have decided to develop 317 stations out of 8,000 stations as models stations by March, 2005. I would like to know from the hon. Minister which are the stations that have been identified for modernization in Andhra Pradesh and the progress of modernization of stations that have been taken up so far. Then, the Indian Railways, in co-ordination with BSNL, have initiated measures to introduce telephone services in railway compartments. This

has been introduced on experimental basis in Visakhapatnam. I had also raised this issue last time. The hon. Minister replied to me that there is no such proposal. If there is no such proposal, why has this been experimented in Visakhapatnam recently? (*Time-bell*) So, I would like to suggest to the hon. Minister to take up this as a pilot project. I understand that this facility would be made available to the passengers only till the train leaves the station and the same is not available in running trains. I also understand that the BSNL people are observing the signals in moving trains. I request the hon. Minister to quicken the measures so as to introduce this facility in all trains because this helps a lot of passengers.

Now, I wish to bring to the notice of the hon. Minister some of the important proposals which are gathering dust in the Ministry for the last so many years and some of them even after sanction have not even taken up for implementation.

Sir, we have been demanding for introduction of Rajahmundry Shatabdi which was withdrawn for the reasons best known to the Ministry. I understand that the reasons cited is 'traffic not available'. This is not correct. Due to withdrawal of this train, the passengers are being attracted by private road transport and causing losses, running into crores to the Indian Railways. So, I request you to kindly restart it immediately. We have also been demanding for a direct train from New Delhi to Tirupati via Shirdi. But, no announcement has been made in this Budget. Hence, I request the Minister to look into it and run, at least, a bi-weekly train from New Delhi to Tirupati. The other point is, Secunderabad-Guntakal-Bangalore line is now having more than 115 per cent track utilization. So, there is an urgent need for a second lane. I crave the indulgence of Shri Laluji to take up this job early. Sir, in 2000-01, the Ministry has taken up the work for a new railway lane between Patancheru and Jaggipat. But, nothing has been done in this regard so far. Then, despite substantial increase in the rail traffic on Bibinagar Nadikudi section, I am constrained to say that the lane capacity of this section, to facilitate running of more trains, has not been considered. This helps the operational flexibility of railway transportation. Hence, I request the Minister to take it up as early as possible.

There is also an urgent need to have a survey on a circular railway

system between Vijayawada-Guntur-Tenali. Vijayawada, Guntur and Tenali are important and busy railway stations on the map of the South-Central Railway and they have become the nerve-centres of coastal Andhra Pradesh with the establishment of a large number of engineering and medical colleges in this region. The growth rate of traffic on this route is phenomenal. Hence, I request the hon. Minister to include this proposal, at least, in the next year's Budget. Then, we have been asking to increase the number of platforms at Vijayawada to ease the traffic and also a foot-over-bridge. I think this proposal is hanging fire in the Ministry. I request to hon. Minister to do the needful in this regard. The Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad line was started with an estimated cost of Rs. 417 crores. But, to our utter disappointment, during the last three Budgets it has received only a paltry sum of Rs. 35 crores. With this speed, God only knows when this line is going to be completed. I implore upon the Minister to complete this in a time-bound manner. Same is the case with Munirabad-Mahaboobnagar. The distance of this line is 246 Kms. and the estimated cost is Rs. 420 crores. In the last three years the Ministry has released only Rs.25 crores. With this pace of release of funds, nobody knows when the project is going to be completed. I also request for introduction of a new train between Vijayawada and Bangalore via Renigunta, Cuddapah and Gutti to connect Rayalaseema. There is also a need for introduction of a new train from Tirupati to Ajmer via Shirdi and this train may be named as Spiritual Express. Sir, there is also a need to have a train between Hyderabad and Chennai via Kurnool and Cuddapah. (*Time Bell*). The people of Rayalaseema are anxiously waiting for a long time to see that the electrification of Renigunta and Guntakal is completed. But, so far, nothing has been done. Hence, I request you to kindly take steps to electrify the above line immediately. I also request the hon. Minister to quicken the pace of work and allocation, and see that the above projects are completed in a time bound manner. (*Time Bell*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Please conclude. You have taken a lot of time.

SHRI K. RAMA MOHANARAO: I am concluding in half-a-minute. Sir, there is a need to increase the general bogies in the Charminar Express running from Chennai to Hyderabad, in the Tamil Nadu Express running from Chennai to Delhi, and also in the Sarkar Express running from Chennai to Hyderabad. With these words, I thank you for having given me the opportunity to participate in this discussion.

SHRIMATI BIMBA RAIKAR (Karnataka): Sir, the railway is the most common and economical mode of transport in India. A vast network of railway serves every nook and corner of the country as a binding force in national integration.

In his current Railway Budget, the hon. Railway Minister has not touched upon any new revision in fares and freights. The railway needs to provide for increasing costs of fuel or power, and, also of salary, wages and pension liabilities of a big workforce. In addition, it was also necessary to provide for adequate allocations for on-going doubling and gauge conversion projects, and, also for new projects just announced in this Budget. People are now used to bear extra expenses in the form of increased prices of sugar, petrol, LPG and diesel as also of cosmetics, cellphone bills etc. Compared to other public transport, the bus, the railway offers the cheapest option for travel. For instance, the bus fare in the ordinary class from Bangalore to Belgaum in Karnataka comes to around Rs. 180, and, in case of deluxe bus, you have to pay Rs. 250 to Rs. 300. But, in an unreserved second class, you pay less than Rs. 80/- to cover this distance. Therefore, unlike daily consumption items, people would have gladly accepted an increase in railway fare as they travel once in a while and not almost daily.

Increase in passenger or freight fares is the only way to mop up additional funds to substantial extent. Instead of this, attempts have been made on piecemeal basis, and, by cutting corners, that is, cost reduction, which result in saving only meagre funds. The Centre is not going to provide larger budgetary support to railways, as it wants railways to manage its affairs and finances better and generate own reserves.

Railway finances revolved around cross-subsidy. For every rupee earned, sixty-five paise comes from freight earnings. Another fifteen paise comes from upper class fare earnings. The fare earnings from lower class passengers account only for fifteen paise per rupee earned. The lower class passengers constitute around eighty five per cent of total travellers, and, therefore, heavily subsidised. Now, the Minister has announced concessions to students, job applicants and kisans. The incidence of subsidy has increased which is eating into freight and upper class fare earnings. The Railway Minister's philosophy seems to be that if you don't pay more, you cannot ask for more in safety, amenities and comfort in

4.00 P.M.

travel. To lessen the subsidy burden, to some extent, we should curtail the categories of persons enjoying concessions. Only freedom fighters, senior citizens and severely handicapped persons should be given concessions and not sportspersons, who are, on the average, very affluent.

A major share of operational expenses goes for payment of diesel/ power, the cost of which is increasing day by day. Added to this is the pension liabilities for which no reserve provision has been made as mandated by actuarial consultants.

The Railways carry coal for thermal power plants, owned either by the State Electricity Boards or the NTPC. There are huge sums of outstanding dues against haulage of coal for years. If these outstanding dues are realised, it will come handy to meet some expenses. The Railways can adjust its power bills with the dues recoverable from the SEBs and the NTPC. In order to contain arrears on freight charges, the Railways should take a policy decision to accept coal freight only on prepayment by the SEBs and the NTPC.

It is reported that there is an acute shortage of wagons to the extent of 25 per cent of total requirements of wagons. The movement of bulk commodities like coal, fertilisers, cement and foodgrains (for FCI Public Distribution System) is severely affected by wagon shortage. Road and national highway improvement projects are under way and the road transport sector is already giving stiff competition to the Railways on freight movement. A decade ago, the Railways used to carry 68 per cent of total cargo, but now its share has fallen to less than 50 per cent because of stiff competition by road transport sector.

Because of wagon shortage, the Railways is pressing back into service wagons already condemned as scrap. New wagons are not being ordered for the last two years because of steep price increase in imported wheel and axle sets. Wagon manufacturers in India, both private and public sector, are not working even to 30 per cent of their capacity because of lack of orders from the Railways. I know this because I belong to Bangalore.

Because of increasing number of concession categories, the share of full-fare paying passengers, should be 20 per cent of the total passengers, the rest 80 per cent comprising defence and railway employees and concession holders of sorts.

Now, I want to speak on amenities being provided by the Railways. By and large, sanitation and upkeep of trains and station premises in the South, where I belong to, has improved as also punctuality of trains. I must congratulate the Railway Minister for injecting the spirit of work culture among the Railway staff from the lowest *Khalasi* to the highest officials/station masters. I do not know about the conditions in the North or the East. If it needs improvement, the Railways should emulate the example of the South and bring about a sense of orderliness and cleanliness in the North/East also.

Long distance trains like Rajdhani, mail/express trains run 3 to 4 hours at a stretch between stations. Elderly/sick persons developing problems on board, need to be attended by trained medical attendants (nurses or para-medical staff) on all trains. First aid boxes, being kept with guard in every train, should also be made more large with life-saving drugs and injectibles. Pantry cars in all long distance trains have improved their services both in menu and service. To help diabetic passengers--a large number of them travel frequently--coffee, tea and other beverages should be served without sugar, thus saving costly sugar which is selling at Rs. 22 per kilogram nowadays.

Another suggestion is to restrict unauthorised vendors, beggars and *hijras* who are freely harassing family passengers, ladies and girls. RPF personnel should also be deployed in every train to check this menace which is growing day by day.

The linen bedrolls and blankets being supplied to upper class passengers need to be cleaned before re-issue. But how far this is done, is a matter of wild guess.

The Railway Minister had introduced *Kullars*, earthen pots, in trains and station premises for reasons of hygiene and support to rural artisans. But even after a year in most of the trains and stations beverages, tea, coffee, etc. are still being served in plastic cups which are non-biodegradable and cause garbage-clearing problems. Pet bottles containing drinking water also cause garbage and litter problems. Because of availability of bottled drinking water at every station and even on trains, the Railways is neglecting to provide clean drinking water through taps. In most of the stations, taps are deliberately kept dry or out of order by

vested interests and vendors, to sell mineral water to the passengers. During the summer, this problem will become more serious.

Many of my colleagues have complained about no or meagre allocation of funds for ongoing projects of doubling or gauge conversion in Karnataka, especially in South-Western Railway Zone Headquartered at Hubli. Another important project that has been given a step-motherly treatment is the modernisation of Hubli wagon repair workshop which is one of the oldest established during pre-Independence days.

Gulbarga-Bidar ongoing project has not been given adequate fund allocations. The sanctioned sum of Rs. 15 crores is too inadequate.

For better connectivity between Bijapur and Bangalore, the currently running express should be converted into daily service to cater to a large number of traders and business people.

A representation from 21 MPs from Karnataka was submitted to the Railway Ministry to establish a Divisional Railway Manager's Office at Gulbarga under the South-Central Railway Zone. Opening the DRM's office at Gulbarga will result in better operational and administrative functions. Gulbarga has all the infrastructure to house a DRM and the Railways should consider this proposal seriously.

Many important stations in my region, like Haveli which is a District Headquarter still not having a foot overbridge within the station. Thousands of passengers come here daily, but they have to cross over the track to reach another platform. Women, children and aged persons with luggage, have to undergo a great hardship to change platforms. Like Haveli, there are many other station in this region, with a lot of passenger traffic, that need to be provided with foot bridges to ensure convenience and safety to travellers. On safety, I am reminded of some major accidents due to bridge collapsing, resulting in a large number of casualties. Many of the rivers turn turbulent during the monsoon season, and the bridges built during pre-Independence days, have already been classified under 'distress class'. These bridges should be immediately repaired and strengthened, and regular, day and night patrolling by gunmen, should be done during the monsoon season. With these suggestions, I would like to give my support to the Budget proposals of the Railway Minister. Thank you.

SHRIMATI S.G. INDIRA (Tamil Nadu): Mr Vice-Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget, 2005-06. Sir, first of all, I want to congratulate the hon. Railway Minister and the hon. Minister of State for presenting the Railway Budget without any hike in fare and freights. But I am having so many reservations in this regard. The Railway Minister has generously offered concessions to farmers, rural students, and those who would be attending interviews for jobs in various departments of the State Governments. Sir, I am having one reservation in this regard. In the Budget proposal, It has been mentioned that those persons who would be going to attend the interviews, they will get this concession. But, what about those persons who are not, at all, having any jobs, and who are travelling by train for taking written examination, to get some job? There is no specific mention in the Railway Budget about those persons who are not at all having any jobs, and who are travelling by train for taking their written examination. There are so many instances where such a concession has been refused to the candidates who have gone for taking the written examination. So, I request the hon. Railway Minister to pay heed to their problem also. I also appreciate the Railway Minister for giving 50 per cent concession to the rural area people to taken the dead bodies by train in the rural areas. This measure would prove to be very useful for the rural people. While talking about freights, I would also like to mention that the Railway Minister in this Budget proposals have assured that whatever railway traffic has gone to the road transport, will come back to the Railways. But, in this regard, I am having one reservation. For transportation of foodgrains, they have increased the freight. If the freight for transportation of foodgrains has been increased, it will affect so many other articles, and in the process, the price of many consumer goods will increase. So, the people from the rural areas are not happy about this hike in freight for the transportation of foodgrains, fertilizer and they are resorting to the good transport for transportation of their goods. I am sure, the hon. Minister will look into the freight hike in respect of foodgrains, and appropriate steps would be taken to reduce the freight charges in respect of foodgrains. Sir, the Railway Minister has mentioned that this freight hike will increase the freight earning up to Rs. 33,000 crores. Due to the increase in freight charges for transportation of foodgrains, the people will go back to the system of road transport. The income of the Railways will decrease. This is our opinion, Sir. Keeping this in view, will the Railway Minister come forward and give

us an assurance to decrease the freight charges? Though the Railway Minister wants to project the Budget as a pro-poor Budget for attracting more and more passengers, it shows so many deficiencies in the allocation of funds for meeting social obligations. Naturally, the allocation of funds for maintenance has fallen. They have just assessed the rehabilitation arrears, Rs. 15,000 crores for decongestion and another Rs. 31,000 crores for aspects related to railway safety. So many new lines and projects have been announced. Already, a project of laying railway lines of 7,500 Kms. is awaiting clearance for execution, and it has been pending since long. I want to know what action the Railway Minister is going to take in this regard, and also for completion of the existing projects.

Sir, the Railway Budget does not take care of the long-term needs of the railways. Our concern is that the Railway Budget should not derail the economy. This Budget may be called 'the populist Budget', but it does not take into consideration the long-term projects. Sir, the Railway Budget simply shows the pro-poor image. Just for exhibition, they have not hike the fares. Funds have not at all been allocated for long-term projects, for the safety of railways and its passengers, and also for the generation of surplus income of the railways. From 1997-98 till this date, the financial health condition has worsened. The Indian Railways would not be able to generate surplus incomes on its own and it is going to expect funds from the general revenue of the Government of India. Instead of making minor adjustments and corrections in the passenger fares and freight charges, the Railway Minister should take measures to generate revenue surpluses through its own business operations, not by expecting funds from the general revenues of the Government of India. The increase in freight charges for foodgrains will lead to escalation in the prices of essential commodities. That will lead to a price-hike of essential commodities and will badly affect the poor people. The Railway Minister should consider decreasing the freight-charges for foodgrains.

For the development of railway land, a Land Development Authority has been constituted. In the Railway budget, the Minister has mentioned so many things to be done only on the recommendation of the Land Development Authority. For the welfare of public, they are going to take care of so many things like the modernisation of railway reservation system. Our opinion is, though the Railways are allowing the entry of private parties and private entrepreneurs, that will not be helpful to the public. That will only help those who are entering into a public-private partnership for earning

profits. That is not done for the welfare of poor people. The Railways itself should take care of its own land and create shopping complexes and hospitals which the public or the passengers need. The Railways itself should take care of all these things and should not give them to private entrepreneurs.

Sir, I will now come to my own State, Tamil Nadu. I welcome the initiative taken for providing information concerning reservation of railway tickets in advance.

This is a very welcome step. Otherwise, it would be difficult for the passengers to know the status of their reservation at the last moment when they go to the station. Even Members of Parliament, when they seek information regarding the status of their reservation and other things, have to wait for 4-5 hours to get a call. So, this should be taken care of all over the country. Information regarding reservation and other things should be made available immediately not only to the people with high status but also to the people at the lower level and the rural level. In this regard, I request the hon. Minister to set up information centres, especially, at the main stations which will be helpful to the public, particularly, to the poor people, and they will be able to get proper information. Therefore, information centres should be set up at all main stations.

I congratulate and appreciate the hon. Minister for the proposals for starting new trains in Tamil Nadu. In this regard, I am having some reservations. He has already mentioned about some new trains and the extension of some existing trains. But those new trains are already in existence but because of gauge conversion they have been stopped. The conversion of gauges has been completed and they are again going to operationalise the same routes. That is the thing. It shows that no new connections and no new trains are going to be given to Tamil Nadu.

There was a train from Madurai to Manamadurai in the southern part of Tamil Nadu. The gauge conversion between Madurai and Manamadurai via Rameswaram has been finished. He has mentioned that a daily passenger will be operated between Madurai and Manamadurai. It will be useful to the public. Here I may mention that this train was in operation but it was stopped for some time because of gauge conversion. This cannot be considered, as a new train given to Tamil Nadu. After the gauge conversion, the Minister has only restored the train. He has not given any

new train or any other service. He has also not doubled or trebled the service of the train. So, my request is that the service of this train should be increased because it falls within my constituency. This is my humble request. In the Railway Budget, it has been mentioned that this route would be operated after gauge conversion. The gauge conversion of this route has already been completed. So, I urge upon the Minister that this route should be made operational immediately so that it would be helpful to the public. This is an already existing train service. So, the announcement of a new train on this route in Tamil Nadu is merely an eye-wash. The Thanjavur Kumbakonam train and the extension of a couple of trains from Tiruchi and Thiruvavur are existing services. These are also not new services. As per the announcement of the Minister of State for Railways, a new fast train between Madurai and Chennai when is going to be there. It is a long-pending demand of the people. Doubling of this route is also a long-pending demand of the people. If we get double lines from Madurai to Chennai, we can reach from Madurai to Chennai within 4-5 hours. This will also reduce congestion in this route. There is also a long-pending demand for a line between Ambadurai and Kodai Road which is between Madurai and Chennai. This will also help to reduce congestion on this route. So, this should be taken care of because Madurai is the main junction. From Thuthukkudi, Kanyakumari and other parts of Tamil Nadu trains come to Madurai, which is a junction.

So, doubling of lines from Madurai to Chennai will be very useful to the people of Tamil Nadu. Sir, another project for gauge conversion, that is, between Virudhunagar and Manamadurai, is pending for clearance before the Planning Commission. I would like to know when the Commission is going to give its recommendation and when the survey is going to be taken? The survey for gauge-conversion from Madurai to Bodinaikkanoor had already been finalised. But, in this Budget, they have stated it as a new proposal.

Sir, there has been another long-pending proposal from people all over the country, and that is, introduction of a train from Dindigul to Sabarimala. So many people come to Dindigul and then proceed to Sabarimala. So, this demand for a train service from Dindigul to Sabarimala has been a long-pending one. I urge upon the hon. Minister to immediately sanction this project. This would help not only the people of Tamil Nadu but also people from the rest of the country.

Regarding gauge-conversion at the Dindigul-Coimbatore stretch, this has been neglected for a long time. Also, there should be new lines between Chengalpattu and Tuticorin. Now, this is the connecting route between the Chennai Port and the Tuticorin Port. So, the hon. Minister should consider this demand also.

Then, Sir, I welcome the proposal to connect Egmore and Central stations. The Minister has made this announcement in this Budget. But I would only urge upon the Minister that this should be executed and completed in this financial year itself. I would also request that the gauge-conversion between Tiruchi and Mahamadurai should also be completed in this financial year. Here, I would like to mention that when the cost of this project is estimated to be Rs. 187.91 crores, the allocation which was made in 2002-03 was Rs. 1.05 crores and even in 2003-04, the allocation was very meagre, that is, only Rs. 56 lakhs. And, in this year's Budget, there is no allocation at all. Now, the Finance Minister, who also hails from that District, had stated that the work would be completed very soon. But there is no allocation at all in this Budget. I wanted to bring this to the notice of the Government as well as this august House, and I urge upon the Government to take care of this project immediately.

My next suggestion is regarding laying of line of about 30 Kms., that is, from Thiruvavur to Nagoor, near Velankanni. Now, Velankanni is a religious place to which people come from all over India. It is also an important tourist spot. So, this is also an important demand which has to be taken care of by the hon. Minister.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Your time is over. Now you make your last point. You have another speaker from your party. You are taking his time also. I have no problem.

SHRIMATI S.G. INDIRA: Sir, a survey was done 10 years back for the laying of Railway line from Madurai to Karaikudi. There is one area which is called the Keelavaiyavu area where we get the precious granites. Because of no railway line, the truck owners and the lorry owners are taking the whole profit. If we have a line from Madurai to Karaikudi, it will be helpful to the granite owners and the people at large; and it will also be economically viable for the Railways. So, I request the hon. Minister to take care of this project also.

Sir, another demand which has been pending for several decades is setting up of separate Salem Division. As of now, even for release of an emergency quota, we have to go to the Palghat Division. When we have one Minister of State for Railways from Tamil Nadu, he should, definitely, take care of this demand and set up a separate division at Salem. There was also an announcement that a model railway station would be created at the Salem station. But this is in the hands of the Kerala Government officials as it comes under the Palghat Division. For this Salem Model railway Station, for consumer services, Rs. 8.83 lakhs have been allotted; for the health centre, Rs. 42.50 lakhs; for laying of platforms, Rs. 50 lakhs; for computer centre, Rs. 2.90 lakhs; for lights, Rs. 12 lakhs; and for other facilities, Rs. 9.9 lakhs have been allotted. But it has been on paper only; there has been no execution. It should be taken care of.

With these words, I thank the Chair. I also thank the Ministry of Railways with the hope that all these demands of the State of Tamil Nadu will be taken care of.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Shri Ravi Shankar Prasad. You have ten minutes; in fact, seven.

श्री रवि शंकर प्रसाद (बिहार): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, श्रद्धेय प्रमोद महाजन जी ने बहुत विस्तार से इस बजट के सारे आयामों को प्रस्तुत किया है कि इसमें क्या कमियाँ हैं, उनको अब दोहराने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन...Mr. Minister, I hope you follow Hindi well.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI NARANBHAI RATHWA): I follow both. No problem. I can understand both the languages.(Interruptions)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Why are you creating a language problem now? आप बोलिए ना। लैंग्वेज प्रॉब्लम क्यों खड़ी कर रहे हैं? हम लोग तो multi-lingual हैं, आप बोलिए, किसी भी भाषा में बोलिए।

श्री रवि शंकर प्रसाद: मंत्री जी, मैं प्रमोद जी की बात को दोहराते हुए, आपसे एक सवाल करना चाहूंगा कि आपके इस रेलवे बजट की दिशा क्या है? What is the direction of this Railway Budget? माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले वर्ष जो रेल बजट दिया था, मैं समझ सकता हूँ कि वे चुनाव के बाद नए-नए आए थे, उनको लगा कि कुछ कर देना चाहिए, तो शायद उनको उतना सोचने-समझने का अवसर नहीं मिल पाया, लेकिन इस साल के बजट की दिशा क्या है? मैं आपके पूरे भाषण में इस बजट की दशा और दिशा खोजता रहा, लेकिन मुझे इसका कोई भी संकेत प्राप्त नहीं हुआ। मैं आपके सामने कुछ बातें रखना चाहूंगा। आपके दूसरे सहयोगी राज्य मंत्री, श्री

वेलू जी, तमिलनाडु से आते हैं। जनवरी के अंत में, उनका एक भाषण इरोड में हुआ था कि रेलवे के किसी भी प्रोजेक्ट के लिए पैसे की कमी होने नहीं दी जाएगी।

माननीय मंत्री जी, मैं आपको बताना चाहूंगा कि अभी 230 रेलवे प्रोजेक्ट....(व्यवधान)

श्री दीपांकर मुखर्जी: सर, आपको अड्रेस करना चाहिए।

श्री रवि शंकर प्रसाद: सर, माननीय दीपांकर जी मेरे संसदीय गुरु हैं, गुरु ने कहा है तो मैं इनकी बात मानता हूं, मैं आपको संबोधित करके अपनी बात कहूंगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी के सामने यह बात रखना चाहूंगा कि अभी आपके 230 रेलवे प्रोजेक्ट्स पैडिंग हैं, जिनमें 43,000 करोड़ रुपए का पूंजी निवेश है। इस पैसे की क्या व्यवस्था है? इन 230 पैडिंग प्रोजेक्ट्स की क्रियान्विति की क्या स्थिति है? आपका इस साल का बजट प्लान आउटले है 11,887 करोड़ रुपए का, और आपने 46 नयी ट्रेनें उसमें घोषित की हैं, बाकी क्या-क्या घोषणाएं की हैं, इसकी चर्चा प्रमोद जी ने विस्तार से की थी। यह चुनाव का वर्ष नहीं है, यह गंभीर गवर्नेंस का साल है। आप नए-नए सत्ता में आए हैं। रेलवे, हिंदुस्तान में आवागमन का सबसे प्रमुख साधन है। I repeat my question: What is the direction of this Budget? And where are the funds for that? We would like to be clearly assured in this regard. Hon. Sir, I want to very respectfully ask the hon. Minister: From where will the money for the ongoing projects, which are 230 in number, as also the new projects come? इसके पैसे कहां से आएंगे, हमें बताया जाए। बजटरी सपोर्ट 35 परसेंट से घटकर 5 परसेंट हो गई है, आपने कोई रिफॉर्म का संकेत दिया नहीं है, इसलिए चिंता होती है। These are disturbing trends. हम चाहेंगे कि इस पर सरकार स्पष्ट रूप से अपनी नीति सदन में रखे। रेलवे की प्रामाणिकता बढ़े, इसके लिए आवश्यकता होती है कि रेल ठीक से चले। रेल ठीक से चले, इसके लिए आवश्यकता होती है कि उसमें गुणवत्ता हो, समय पर चले और उसमें सेफ्टी और सिव्योरिटी हो। मैं अपनी बात सेफ्टी से शुरू करना चाहता हूं। पूर्ववर्ती सरकार ने रेलवे सेफ्टी फंड लाया था, उसमें से 3555 करोड़ रुपया आपने उपयोग किया है। अच्छी बात है, एक्सीडेंट्स में कमी आई है, सिग्नलिंग सिस्टम ठीक हुआ है, ट्रेक सिस्टम ठीक हुआ है। इसे और ठीक करने की आवश्यकता है। लेकिन मैं आपसे एक बात पूछना चाहता हूं कि एक और चर्चा हुई थी, कारपोरेट सेफ्टी प्लान की, उसका क्या हो रहा है? उसका बजट भाषण में कोई संकेत क्यों नहीं है? 2007-2009 तक आप स्पीड की ट्रेन चलाने की बात तो करते हैं। but on the perspective planning for corporate safety plan, there is a conspicuous silence. क्या आपको चिन्ता इसलिए है कि वह हमारी सरकार ने शुरू किया था। अगर आप रेलवे सेफ्टी फंड के पैसे का उपयोग कर रहे हैं तो जो कारपोरेट सेफ्टी प्लान का एक बड़ा चिन्तन था, उस पर आप शान्त क्यों हैं?

एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए एंटी कॉलिजन डिवाइस लगाने की बात आई थी। सिग्नलिंग सिस्टम ठीक हुआ है, ट्रैक रिन्यूवल सिस्टम चल रहा है, लेकिन एंटी कॉलिजन डिवाइस लगाने का मामला बहुत ही गम्भीर विषय था, उस पर क्या हो रहा है? उस पर आपके बजट में बिल्कुल चुप्पी क्यों है? माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं इसलिए यह बात उठाना चाहता हूँ.

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): असल में आपका प्रॉब्लम यह है, यही दीपांकर जी का बोलना था कि आप चेयर को बाईपास क्यों कर रहे हैं? आप इधर से जाकर उधर पहुंच जाइए।

श्री रवि शंकर प्रसाद: सर, ऐसा हुआ है..

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): आप थोड़ा-सा इधर घूम जाइए तो ठीक हो जाएगा।

श्री रवि शंकर प्रसाद: सर, ऐसा हुआ है कि चुनाव की व्यस्तता के कारण ढाई-तीन महीने से दीपांकर जी से हमारी मुलाकात नहीं हुई थी।

श्री जय राम रमेश (आन्ध्र प्रदेश): यह कॉलिजन है या कोएलिशन।

श्री रवि शंकर प्रसाद: कॉलिजन। जय राम जी, थोड़ा-सा सही सुनना आवश्यक है, सही नहीं सुनने से कठिनाई होती है, जो आपने अनुभव किया। I would like to know from the hon. Minister as to what steps have been taken in that direction.

सर, रेलवे 40 परसेंट फ्रेंट ट्रैफिक ले जाती है, 20 परसेंट ट्रैफिक ले जाती है। रेलवे का परिचालन फ्यूल एफिसिएंट होता है, यह हम सभी जानते हैं। अब मैं यहां पर एक और मौलिक बात उठाना चाहता हूँ और वह यह उठाना चाहता हूँ कि अगर आपने अपने पूरे परिचालन में प्रोफेशनलिज्म लाया होता, मार्केटिंग ठीक की होती और गुणवत्ता बढ़ाई होती तो शायद आप फ्यूल एफिसिएंसी के नाम पर 7500 करोड़ रुपए बचाते। इस दिशा में पूरे बजट में क्या सोच है? माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि ये कुछ बड़े गम्भीर मौलिक विषय हैं, जो यह तय करते हैं कि आपके रेलवे बजट की दशा क्या है और उसकी दिशा क्या है? इस पूरे बजट में इस पर बिल्कुल चुप्पी है।

आपने रिसर्च एंड डेवलपमेंट पर सिर्फ 70 करोड़ रुपए खर्च किए हैं। आपने क्या प्रावधान रखा है? मेरे ख्याल में वह एक परसेंट भी नहीं है, 0.17 परसेंट है। अगर शोध और विकास के बारे में गम्भीर चिन्तन होता तो आपके बजट में उसका कोई संकेत दिखाई पड़ता, इसका जरा भी संकेत इसमें नहीं है।

मैं सेफ्टी की बात कर रहा था। सेफ्टी का अर्थ वही नहीं है कि एक्सीडेंट कम हों। सेफ्टी का अर्थ वह भी है कि जो यात्री चलते हैं, उनकी सुरक्षा की चिन्ता हो। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं बहुत

जिम्मेदारी के साथ यह कहना चाहता हूँ कि पिछले लगभग 8-10 महीने में रेलवे के अन्दर यात्रियों की सुरक्षा के संबंध में गम्भीर चिन्ता प्रकट हो रही है। घटनाएं जिस प्रकार से हो रही हैं (समय की घंटी).. अभी तो सर, पांच मिनट और..

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): देखिए, मेरे पास ऐसी कोई सुविधा नहीं है, आपकी पार्टी को जितना समय दिया गया है, उसमें आपके तीन और नाम हैं। अगर आप ज्यादा बोलेंगे तो उनका नम्बर नहीं आएगा। मुझे कोई असुविधा नहीं है।

श्री रवि शंकर प्रसाद: सर, मैं पांच मिनट और बोलूंगा। मैं पांच मिनट में खत्म कर दूंगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): बोलिए, मुझे कोई दिक्कत नहीं है।

श्री रवि शंकर प्रसाद: तो मैं यह बता रहा था कि सेप्टी के बारे में कभी यह बात होती है कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स और जीआरपी में को-ऑर्डिनेशन नहीं है। आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह आग्रह करूंगा कि पिछले 10 महीने में बिहार, पूर्वी उत्तर प्रदेश और बंगाल की सीमा के बीच से जो रेलें गुजरती हैं, उस पर कितने आपराधिक मामले हुए हैं, इसके बारे में सदन को बताएं।

डा० कुमकुम राय (बिहार): क्वेश्चन डाल दीजिए।

श्री रवि शंकर प्रसाद: यह बजट का पार्ट है, सेप्टी का पार्ट है। यही अपने आप में गम्भीर संकेत देगा कि शायद रेलवे में अपराध में वृद्धि हुई है। इसे रोकने की आवश्यकता है। राकेश मोहन समिति की जो रिपोर्ट है, उसके बारे में क्या करना है? क्या इसे टंडे बस्ते में डाल देना है या इसे किसी बड़े परस्पेक्टिव प्लान में रखने की आवश्यकता है? जो रेलवे के प्रोडक्टिव यूनिट्स हैं, उनके बारे में कोई चिंतन है? ...(व्यवधान)...

डा० कुमकुम राय: आपकी सरकार ने ...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): बहन जी, ...*interruption*... मत कीजिए, प्लीज। अगर हर सेंटेंस में आप लोग बोलेंगी तो हाउस कैसे चलेगा?

श्री रवि शंकर प्रसाद: सर, मैं उनकी हर बात का....

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): सुनिए, आप इधर देखकर बोलिए, उधर नहीं। जब मैं आप को *protection* दे रहा हूँ तो आप लड़ाई क्यों कर रहे हैं?

श्री रवि शंकर प्रसाद: सर, मुझे बोलना तो बहुत था, लेकिन आपने सीमा बांध दी है...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): आप सब ने मिलकर समय-सीमा बांंधी है।

श्री रवि शंकर प्रसाद: माननीय मंत्री जी, मैं उपसभाध्यक्ष जी के माध्यम से, आप से आग्रह करूंगा कि पटना - गया लाइन का डबलीकरण कब तक होगा? अभी वह काम ढीला है। पटना में गंगा नदी पर जो रेलवे का पुल बन रहा है, उस की प्रगति की क्या स्थिति है? बेगुसराय, मुंगेर को जोड़ने वाला जो पुल बन रहा है, उस की क्या स्थिति है? महोदय, निर्मल्ली सहरसा का कोसी नदी पर बन रहे रेलवे पुल का शिलान्यास हो चुका है, उस की प्रगति की क्या स्थिति है? मेरा विनम्रतापूर्वक आरोप है कि उसकी प्रगति बहुत धीमी है। हम चाहेंगे कि इस बारे में आप अपने उत्तर में जरूर प्रकाश डालें।

महोदय, अंत में एक बात और कहूंगा कि रेलवे में दशा और दिशा ठीक क्यों नहीं है? इसका कारण यह है कि रेलवे के अभी के नेतृत्व में प्रशासन की कमी और राजनीतिक लक्ष्य अधिक है। महोदय, यह बात मैं बहुत गंभीरतापूर्वक कहना चाहता हूं। यह इसलिए कहना चाहता हूं कि ठीक है, गोधरा की दुर्भाग्यपूर्ण घटना हुई, उसमें दोषियों को दण्ड मिलना चाहिए। उस पर कार्यवाही चल रही है, लेकिन इनके द्वारा एक एडमिनिस्ट्रेटिव इंकवायरी कर अंतरिम रिपोर्ट सदन में नहीं रखी गयी। उसे जिस दिन माननीय न्यायाधीश दिल्ली में प्रस्तुत करते हैं, उसको एक पॉलिटिकल इश्यू बनाया जाता है। महोदय, क्या safety के बारे में, दुर्घटनाओं के बारे में इस तरह से राजनीति होगी? यह ठीक नहीं है और यह सारी दशा और दिशा का अभाव इसलिए है कि वर्तमान रेल विभाग का नेतृत्व सार्थक प्रशासनिक दक्षता कम और राजनीतिक लक्ष्य की अधिक चिंता करता है जब तक यह चिंता समाप्त नहीं होगी तब तक रेलवे का स्वास्थ्य नहीं सुधरेगा...(व्यवधान)...

श्री राजीव शुक्ल (उत्तर प्रदेश): महोदय, गोधरा पर राजनीति इन लोगों ने सबसे ज्यादा की है। ... (व्यवधान)...

श्री रवि शंकर प्रसाद: आप जरा शांत रहिए। आपका नंबर आया। अभी आप शांत रहिए, बैठिए। राजनीति किसने की है, यह रेल मंत्री जी से पूछिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): बैठिए, बैठिए। गोधरा की बात मत कीजिए। ... (व्यवधान) ... नहीं-नहीं, गोधरा की बात मत कीजिए, प्लीज।

श्री राजीव शुक्ल: गोधरा के बल पर तो मोदी सत्ता में आए।

श्री रवि शंकर प्रसाद: माननीय राजीव जी, बिहार में यूपीए में राजनीति किसने की है?.... (व्यवधान)....

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): बैठिए, आप क्यों ताकत लगा रहे हैं, वह बहुत ताकतवर हैं।.... (व्यवधान).... इनकी आवाज को कोई नहीं दबा सकता। आप बैठ जाइए।

....(व्यवधान).....आप बीच में disturb करेंगे तो आपका नंबर देर से आएगा।....(व्यवधान).
...बैठ जाइए, प्लीज। राजीव जी, एक मिनट।

श्री रवि शंकर प्रसाद: उपसभाध्यक्ष जी, मुझे बोलने दिया जाए। मेरा बोलने का अधिकार है।
...(व्यवधान).....

श्री राजीव शुक्ल: उपसभाध्यक्ष जी, मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ कि.....

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): एक मिनट, आप नहीं कह सकते। जब तक वह yield नहीं करते, मैं आपको allow नहीं कर सकता। आप House को चलने दीजिए। प्लीज, राजीव जी, आपका चांस अभी नहीं है, आप बैठ जाइए। वह yield नहीं कर रहे हैं।....(व्यवधान)....मैं आपको protection दे रहा हूँ और आप मुझे disturb कर रहे हैं, बैठ जाइए। राजीव जी, आप बैठ जाइए।....(व्यवधान).... देखिए, वह yield नहीं कर रहे हैं, आप बीच में नहीं बोल सकते।
...(व्यवधान)....कोई rule permit नहीं करता। रवि शंकर जी, आप बोलिए।

श्री रवि शंकर प्रसाद: श्रीमन्, मेरा यही कहना था कि रेलवे एक बहुत ही महत्वपूर्ण विभाग है और आवागमन देश के आर्थिक विकास का एक बहुत ही महत्वपूर्ण बिंदु है, इसलिए शायद रेलवे के बारे में और गंभीर चिंता करने की आवश्यकता है जो इस बजट से दिखायी नहीं पड़ती है। शायद इस बारे में कुछ और सोचना पड़ेगा। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Dr. Bimal Jalan
...(Interruptions)... You have eight minutes ... (Interruptions)...

ये जो भी अनपार्लियामेंटरी शब्द इसमें काम में आ रहे हैं, वे रिकार्ड पर नहीं जाएंगे।
...(व्यवधान)...

श्री रवि शंकर प्रसाद: माननीय मंत्री जी हमारे बड़े अंतरंग मित्र हैं। मैं उनका आदर करता हूँ। लेकिन सदन में कोई रिश्ता नहीं होता है।....(व्यवधान)...

श्री राजीव शुक्ल: संसद की राजनीति में भी कोई रिश्ता नहीं होता है।(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री संतोष बागड़ोदिया): डा० विमल जालान, बोलिए। You have eight minutes. ... (Interruptions)... Dr. Bimal Jalan, you have eight minutes from now. ... (Interruptions)...

DR. BIMAL JALAN (Nominated): Thank you, Mr. Vice- Chairman. Sir, you will be glad to know that I am not going to make any point on the current Railway Budget because I feel that a bit here or a bit there is not

going to make any difference to the Railways. I am sure the Railway Ministry has received a lot of suggestions. So I want to make, with your permission, Sir, two or three somewhat longer term points of substance which are going to make some difference to the way the Railway Ministry is being run.

The first point I want to emphasise is that given the current importance of infrastructure, we must recognise that the Railways are probably the most important infrastructure sector that we have. We do not hear much about it, except at the time of the annual Budget. But from the connectivity point of view, it is the most important; it is more important even than roads. Roads are important. But for long distance connectivity, it is the most important. For most of the people of our country, it is the most important means of long distance transport. But we have not done as much as we should have done. I think this has come out that there is lot more to be done. So, Mr. Vice-Chairman, Sir, the two important points that I wanted to make essentially are; one, that if we want to give the highest importance to the Railways as we should, to use a phrase which has emanated from the Prime Minister, I believe, that you have to do some "out-of-the-box" thinking, almost what needs to be done in the Railways.

My first suggestion is that you cannot solve or resolve the problems of the Railways through this annual budgeting processes. You need a programme at least - not the type of a Five Year Plan that we have for different sectors - of five year of massive investment in the railway sector. That can be done because today we have the resources, we have the ability and we have the skill, this is the oldest enterprise of which we can be proud of. If we have a five year programme of investments with specific proposals where the investments are going, in terms of safety, in terms of expansion, in terms of track renewal and so on and so forth. We know what needs to be done. But we need a five year approach. This has to be beyond what we normally do in terms of the Planning Commission, which provides outlays, and says all the right things and annual plans, which also say the right things.

The related suggestion, Sir, is that this annual budget, to my mind, is rather meaningless. I mean that it is 150 years old enterprise; you do not have annual budget for aviation or annual budget for roads or annual budget for any other sector. But you have annual Railway Budget and this is an

anachronism. This is probably a hangover from the British days. One suggestion, I know it would not be accepted because everybody likes the high media profile but I have to make this suggestion that if you want to make a difference to the Railways, then you have to move away from the business of regarding budget as something very different from the budget for any other most important sectors of our economy. So, this is the first suggestion - massive investments, a five year programme of investments by the Railways for the Railways, for the people of India, broken into physical annual segments about which an annual report can be presented to Parliament and the annual report can be discussed. That is what we will be discussing and not the kind of discussion whether the fares should be increased by one per cent or two per cent or three per cent. So this is my first suggestion. I know it won't be easy to implement. The second suggestion, which is also more difficult from the political point of view, is essentially that you need to create a distance between administration and policy making. There is no basic, fundamental reason that if you want to make the Railways the best in the world, the Railway Board has to be located in the Railway Ministry. I can think of no other public enterprise of this importance, which is located in a Ministry. So you have to demarcate the administration which will be the Railway Board, whatever you call it and the policy making which can be with the Ministry. If you move away from the Annual Budget, freight charges, fare charges etc. should be left to the Administration. The Civil Aviation Ministry or the Road Transport Ministry does not decide what the toll rate should be or what the fare should be from X to Y to Z. So these decisions should be made by the administrators and the Ministry can do the investment decisions and it can make a massive difference. I believe that you need to subsidise. You need cross subsidisation. I believe in that. But ministry should provide direct subsidies through the Budget. We should also provide direct support for investment through the Budget. We should monitor the progress of what we are doing from year to year and we can debate it in the Parliament. But, I think, we have to move away from annual budgeting and we have to move away from this integration of administration system with the Ministry. It is complete anachronism, which was probably valid, maybe, 40 years ago, 50 years ago, but no longer.

This is my suggestion to you: we can have the annual discussion, move away from annual Budget and create a distance between the Ministry

and the policy-maker and Railway Board as an administrator. It is extremely difficult but I would like the House to start some thinking even if it takes 4, 5, 6 years. These are not party issues. These are matters of long-term development and if we move in these two fronts, I believe that we can spend hundreds and thousand of crores and not just 500 crores and 400 crores to get the best railway system that we can have. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): I think, Dr. Jalan, your suggestion will definitely be considered. Don't be so negative that whatever you suggest is not going to be considered. Otherwise, there is no point debating here. You can be rest assured and I hope the Government is very open to your suggestions. Next, Shri P. J. Panda. Absent. Shri Tarini Kanta Roy. Absent. Prof. P. J. Kurian.

PROF. P. J. KURIAN (Kerala): Thank you, Sir for calling my name. Just before me, hon. Member Dr. Bimal Jalan was giving some new and revolutionary ideas and hon. Vice-Chairman has also commented upon that. Therefore, I am tempted to express my views on that. Well, I fully and agree with his first suggestion that there should be a long term plan. But with regard to his second suggestion I am sorry I beg to disagree because the second suggestion is, that there need not be a separate budgeting for Railways. I would prefer, separate budget discussions for Civil Aviation or for Surface Transport also. I was a long time Member in the Lok Sabha. So my experience was that we don't get time to discuss any of these Ministries there. We are able to discuss the Railway Budget, because there is a separate budgeting and the Railway Minister presents a separate Budget. I am only disagreeing with his second suggestion.

DR. BIMAL JALAN: Sir, may I just clarify?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): Go ahead, Prof. Kurian, we cannot debate like this. We will take his clarifications later on. The Minister will take it separately. You, being such a senior man, kindly address the Chair.

PROF. P. J. KURIAN: Since there is a separate Budget for the Railways, we get time to discuss it in Parliament. It is very important that the views of the people are reflected through their representatives and is heard by the administration. With regard to his third suggestion, I have a little doubt

5.00 P.M.

about its implementation. It is good in principle. He said, 'separation of administration totally from the policy-making.' That is the best professional way of putting it. But, what is its real effect? In effect, it is separation of officials' decision from the political decision. What is hidden in this is that the political masters need not give any direction to the administrators and they be allowed to manage on their own. I oppose the very concept it. If administrators do the policy-making, it would result in lack of control from political matters. With all said and done, I would say that the political leaders may not be professionals, may not be technocrats, may not be educated, but they do have some kind of commonsense by which they can govern the country. Look at our hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav. He is not an Oxford-return or Bar-at-Law. He is not a professional or a technocrat and see the kind of Budget he has presented. With his practical experience and wisdom look at how he is administering the Railway Ministry. The suggestion of Mr. Bimal Jalan can be examined. I would not have commented on it. Since the Chair has commented on it, I thought that I should also express my view on his suggestions.

Sir, this Budget, according to me, is one of the best Budgets presented to Parliament.

AN HON. MEMBER: Except Kerala.

PROF. P. J. KURIAN: Yes, I agree. But, that is a separate thing. When I am speaking of the Budget in general, I mean that it is one of the best Budgets. Hon. Member, Shri Pramod Mahajan, who is not sitting here, while speaking, mentioned about the passenger amenities, safety, security and so many other things. But, he forgot that in their entire period of six years they could not rectify or complete the requirements of the Indian Railways. After all, our hon. Railway Minister...

SHRI V. NARAYANASAMY: He has admitted it correctly. It is because of that they are sitting on that side.

PROF. P. J. KURIAN: Sir, the present Government is in office for less than one year. Within one year, we cannot do wonders. What we have to look at it is, how best he has performed within this available time. With this standard of measurement, I would say that the hon. Railway Minister has done a very good job. Sir, as we all know, the Railways are a very

important infrastructure. For the growth of the economy, the effective functioning of the Railways is most important. Our Tenth Plan has set a target of 8 per cent growth. The learned economist, Shri Jairam Ramesh, who is sitting beside me, may correct if I am wrong. The Railways has to contribute its share, its might in this growth process. Anybody who goes through this Budget will certainly agree with me that the Railways has done its job in that direction. There is a sincere effort on the part of the Railway Ministry to cope up with the targeted growth rate of eight per cent in the economy. During the last elections, we heard a slogan 'India shines'. And, our respected *Rashtrapati*, in his speech to the Joint Session of Parliament, amended that slogan saying, "India should shine for all", meaning not only for the rich, but also for the poor. I would like to say that this is a Budget that shines for all, especially for the common man and for the poor people.

Mr. Ravi Shankar Prasad, who spoke a couple of minutes back, asked a very pertinent question — to the hon. Railway Minister, "What is the direction of this Budget" The direction is very clear. This Budget is directed towards the welfare of the common man and the poor. Everybody knows that we are really short of resources. We do not have adequate resources. There should be an adequate generation of resources. The Railway Minister could have adopted an easy option of hiking the passenger fare and the freight charges. It was also asked that this is not an election year so why should we not take some hard decisions. In spite of that, the Railway Minister refrained from increasing the passenger fare and freight charges. Why? Because he knows who is travelling by the train? The rich people who have to travel short distances, go by air. Again, the rich people who have to travel long distances, go by motorcar. Especially in these days, because of liberalisation there is plenty of luxury cars. Therefore, for short distances also the rich people do not travel by trains. In that case, who are travelling by trains? It is the common man and the poor who travel by trains. The Railway Minister knows the pulse of the common man the poor people. Therefore, in spite of the shortage of funds, in spite of the difficulties, he has refrained from increasing the passenger fare. Likewise, suppose the freight charges had been increased, immediately there would have been rise in the prices of essential commodities. Who would have been hit again? Again the poor people would have been hit. Therefore, I would say that his approach is in the correct direction. He has done a good job in

helping the poor, which is the policy of the UPA Government. When we fought the elections, we said that we would be with the common man. ...the *aam admi*, which includes the poor also. So, the Budget brought by the Railway Minister is fully in keeping with the policies of the new UPA Government. But the most important thing is that he has not done this at the cost of growth. The Budget cannot be called a populist Budget. It could have been populist, had it been done at the cost of development and growth. No; not at all. To prove my point, it is enough to have a look at the current year's performance. Sir, look at the current year's Railway Budget, that is 2004-05 Budget. Look at the performance of the Railways during the current year. When the Minister introduced the current year's Budget also, he did not increase the passenger fares or freight rates. Yet, from the records I find that there is an increase of 7.67 per cent of freight earnings. And there is an increase of 8.3 per cent in the earnings from passenger fares as against 4.1 per cent of the previous year. That means, without increasing passenger fares and freight charges, the performance of the Railway Ministry shows a considerable growth. This has to be complimented. How was this achievement possible? It is because of the efficient handling of the Ministry by the Minister, because of the hard work and commitment of lakhs of employees. They were motivated. It is also because of the management capability of the Railway Board. All these factors put together have shown a very healthy and welcome sign of growth-oriented performance of the Railways.

Sir, we know that in the current year, the oil prices have gone very high. There was an unprecedented hike in the oil prices. This should have affected the Railways, and naturally, it should have been running at a loss. Maybe, on some routes, there may be loss. But from the records I find that ...*(Interruptions)*. *(Time-bell)*

SHRI JAIRAM RAMESH: Sir, it is his maiden speech. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): ठीक है, आप बोलिए।

I am doing my duty, you do your duty. *(Interruptions)* How can it be your maiden speech? You have made speeches many times ...*(Interruptions)*

PROF. P.J. KURIAN: There is an improvement in the operating ratio. That is to be commended. I thank you for allowing me to continue. In any case, I will try to shorten my speech. Sir, I have some important points also to make. The hon. Minister said in his Budget Speech that speed of

some of the trains' would be increased to 150 kilometres within the next two years. This will be in the trunk routes. Sir, I would like to say ...*(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): This is not your maiden speech. Is it right? *(Interruptions)*

PROF. P.J. KURIAN: Sir, I did not say that it is my maiden speech. *(Interruptions)* I spoke on the Private Members' Bill. *(Interruptions)* This cannot be called my maiden speech. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): It is well taken. It is not your maiden speech, but you are a very experienced orator. I request you to please shorten your speech there are other Members from your own Party who want to speak. *(Interruptions)* I am only trying to help you out. Please go ahead. *(Interruptions)* How much time do you need?

PROF. P.J. KURIAN: Sir, I want ten minutes. Sir, I would like to touch upon the most important point, that is, increasing the speed of the trains. Speed is okay. But, it should not be at the cost of safety. Our motto should be, 'Safety first and speed second.' I am doubtful whether our tracks are strong enough to withstand high-speed trains and whether we will be able to renovate all the tracks within two years so as to run such high-speed trains. Therefore, don't take speed as a priority. This is my request to the hon. Minister.

Sir, now, I come to accidents. Why I am rather hesitant about speed is because of our accident rate. It is true that accident rate is coming down year by year. This is not enough. We should aim at reducing accidents to the zero level. That should be our aim. I have some figures with me relating to accidents. In the year 2001-2002, it was 415; in the year 2002-2003, it was 351; in the year 2003-2004, it was 325; and this year, it is 175, upto month of January. Of course, it is declining, but that is not enough. We should not be satisfied. We should not be complacent. Our aim should be to reduce it to the zero level. Sir, if all the rules are complied with, and the machinery is strong and well-functioning, there is no reason why an accident should take place in the railways. Any accident is either due to human failure, or due to machinery fault, or due to both. If the employees are very careful, then accidents can be reduced further.

So, now, I would like to say something about the compensation to victim. In the case of death compensation is only Rs. 4 lakhs, which was fixed some years back. Sir, this is very meagre. In these days of inflation and devaluation of Rupee the compensation, which is given to those who die and those who are incapacitated due to accidents, should be increased.

Now, I would like to mention about accidents at the unmanned level crossing. There are more than 20,000 unmanned level crossings in the country. Forty per cent of the accidents take place on the unmanned level crossing. I would like to know whether Railways have any responsibility for these accidents. Do they take any responsibility? Do they give any compensation to those who die in these accidents? I think, Railways not taking any responsibility is not correct. Railways is also responsible. Railways should take responsibility of such accident and compensation should be given to the affected people.

Sir, there is a Special Railways Safety Fund. This Fund has been constituted and there is more than 17,000 crores in this Fund. About Rs. 10,000 crores have already been spent. I have only one suggestion to make here. Such a huge amount is spent only on renovation and rehabilitation, but what about the monitoring system. Sir, there should be a separate monitoring system.

Sir, I am, quickly touching upon the points. The hon. Minister has given some concessions. I welcome all those concessions, but, Sir if the girl students are from the Government school, they are given concessions. What about aided school girl students? I am not talking about private unaided schools, but girl students from aided schools should also be given concessions, because they are also equally poor, perhaps more poor.

As regards transportation of dead bodies, those who die in the Government hospitals are given concessions, but those who die in the private hospitals are not given. Sir, why should there be a discrimination between a dead and dead? Therefore, those who die in private hospitals should also get this concession.

Now, Sir, I pass on quickly to Kerala problems. Sir, I compliment the hon. Minister for all the other things, I have no problem in giving kudos to the Minister, but when it comes to Kerala, I don't know what happened to

the hon. Minister. He is not here but hon' Minister Shri Rathwa is here; so he should certainly take note of what I am saying and take some remedial action. Sir, 46 new trains were introduced, but not even a single one to Kerala..(Interruptions)... Sir, how did you forget Kerala? Sir, Kerala has been neglected, Kerala has been ignored. Sir, I would like to point out that in our country, for some lakh population, there is 6 kilometre railway line. That is on an average, but when you compute for Kerala, it is less than three. Like Tamil Nadu, Pondicherry, Kerala is the Southern most part of the country. but Tamil Nadu has been given five trains. The hon. Member of the AIADMK from Tamil Nadu was speaking. I would like to tell my friends from Tamil Nadu—I was hearing—that you got five trains ...(Interruptions)... Sir, we did not get even a single train. to come to this Capital, to come to the National Capital, we pay the maximum. Sir. I would like to mention further—let the Railway Ministry go through the records—that the ticketless travelling is least in Kerala. Please go through the records. Everyone in Kerala, everyone, will take a ticket and then travel. Nobody will undertake a ticketless travel. In spite of that, we are ignored. Therefore, in this regard, I would like to make only two-three suggestions. We me the hon. Minister. Even though in the Budget, he did not mention anything, he was very, very kind to us. But he has to make those announcement here. Sir, to all State Capitals, there is a train from the National Capital. To Kerala also, there is one train, i.e. Kerala Express. But what has been done in this Budget? The Kerala Express is being extended to Chandigarh, thereby, discriminating us. It is nothing but discrimination. Therefore, the Kerala Express should run as it was running earlier, i.e., from Delhi to Trivandrum. Its present position should be retained. And, for the benefit of the Chandigarh passengers and the other people who are living beyond Delhi, a new trains should be introduced from Chandigarh to Trivandrum. Sir, in the last Budget already, a new train was announced for this purpose, but it was not introduced. That train, i.e., *Sampark Kranti* Express, can be introduced and it should start from Chandigarh.

Secondly, Sir, the hon. Minister has promised a train from Trivandrum to Bangalore. That should be implemented. Thirdly, Sir, there is a train called Maveli Express running from Trivandrum to Kannur. That runs only for two days. That should be made a daily train. Sir, these are my few suggestions with regard to the new trains.

Then Sir, I come to doubling. It is the most important demand of Kerala which has been approved and recommended by all Members of Parliament and supported by the Government.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): So, this will be the last demand. Right?

PROF. P.J. KURIAN: Sir, I will try to conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): You have also taken the extra ten minutes for which you requested.

PROF. P.J. KURIAN: Sir, I will always obey the Chair. If you ask me to sit down right now, I will do that also.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): No, I am only requesting you to conclude. You will be speaking at the cost of other speakers.

PROF. P.J. KURIAN: Sir, actually, I have already cut short many of my points. I have already done that. Sir, I am concluding.

Our most important demand is regarding doubling of railway lines. Due to paucity of time, Sir, I will only mention the names. The first thing is, the work on the Shornur-Mangalore double-line be completed, at least, within two years' time. ...*(Interruptions)* ...

SHRI UDAY PRATAP SINGH (Uttar Pradesh): I want to ask you ...*(Interruptions)* ...

PROF. P.J. KURIAN: No; No; I don't yield. ...*(Interruptions)* ... I don't yield. ...*(Interruptions)* ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANTOSH BAGRODIA): No; no; no interruptions. ...*(Interruptions)* ... No; no; please, no; ...*(Interruptions)* ... He is not yielding. ...*(Interruptions)* ... Please sit down. Please go ahead.

PROF. P.J. KURIAN: I am not yielding. Sir, the second is, Ernakulam-Kottayam-Kayamkulam, i.e. Ernakulam to Kayamkulam via Kottayam and Alleppey. that should be completed, if possible, this year itself. But adequate funds for this are not provided. So, adequate funds should be provided. These are only two suggestions about doubling.

[14 March, 2005]

RAJYA SABHA

Then Sir, it was a demand of all Members of Parliament from Kerala that there should be a Railway Zone in Kerala at its Headquarters at Trivandrum. I am also giving this suggestion to the Minister for consideration of setting up a Railway Zone.

Sir, I have only one more thing to say. About Kerala, I would like to say that you have been seen the map of Kerala, length-wise, it is more than five hundred kilometres, but breadth-wise, it is about hundred kilometres only. I am requesting everybody to visit Kerala. It is second Kashmir. It is God's own land. Everybody should visit this state from Mangalore to Kanyakumari, the railway line should be electrified and the track should be doubled.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair)

That is the only solution to the problems of Kerala. I hope the hon. Minister would consider this suggestion favourably. With these words, I conclude my speech. I thank the hon. Chairperson for giving me the time. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Kumari Nirmala Deshpande.

SHRI UDAY PRATAP SINGH (Uttar Pradesh): How can a Minister be good to the entire country and not be good to Kerala? ...*(Interruptions)* ...

PROF. P.J. KURIAN: It was not, deliberate ...*(Interruptions)*...

SHRI RUDRA NARAYAN PANY (ORISSA): Kerala is an 'UPA State' ...*(Interruptions)* ...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, sit down ...*(Interruptions)*...

KUMARI NIRMALA DESHPANDE (Nominated): Sir, the Indian Railways is one of the best instruments of uniting India. Whenever friends from the Third World countries, especially from our neighbourhood, and from the West, come to India, they say that to travel our railways is really a treat. They compliment our railways like anything.

Many of my friends have given suggestions. But, just briefly, I would like to say that Srinagar should be connected as early as possible. Then, there are two far-off Chhattisgarh, Sarguja and Baster. It is perhaps easier to reach the moon than these two tribal districts. Something needs to be done about that. So also, Amritsar should be connected with Chandigarh and Chennai with Pondicherry.

I would also like, through you, Sir, to give a suggestion to the hon. Railway Minister. We congratulate the Ministry for the Samjhauta Express from Delhi to Lahore. But that train takes, God knows, how many hours! And at the Wagah-Attari border, you have to wait for hours and hours together. So, something needs to be done to make that journey comfortable and to reduce the time taken for travel.

I would also like to draw the attention of the hon. Railway Minister, through you, Sir, to another matter. I think it was ten or fifteen years back when the Uzbek Ambassador talked to the then Railway Minister about a train from Delhi to Tashkent. He had pleaded for this issue saying that if this train came into existence, it would provide a big boost to the trade and commerce to all the land-locked countries of Central Asia, this train would give something, which they badly need. So, let us revive that proposal. Now is the time when that proposal could be revived — a train from Delhi to Tashkent *via*, either Baluchistan or Iran, or *via* Afghanistan. It is up to the Railways to find out which is a better way, which is less expensive ...*Interruptions*... Finance would not be a problem for this because all the countries of Central Asia badly need these trains. So, this proposal may be examined and implemented at the earliest.

Last, but not the least, I would like to bring to your notice that before Partition, there was a rail route to connect Calcutta and Assam, through Bangladesh? Can that be explored again? It will also help in developing friendship and bringing people of both countries together. Also Assam can come closer to the rest of India. That also needs to be explored. Before I conclude, I would like to tell that now that we have a dynamic Railway Minister, so all these proposals, which appear to be little more, what should I say, dreamy, can be implemented as early as possible and bringing the whole of Asia and, especially the Central Asia, closer to India. We had age-old relationships and I would like to tell about an incident when I had been to Kazakhstan, I was asked in the Academy of Sciences meeting—all top professors were there—that how many Buddhists are there in your country. What is the percentage? Frankly speaking, I did not know the percentage, so I just said, "Well, it seems that whole of India believes in Buddha because we believe in non-violence." But, later I asked the professor, "Why did you ask this question." He said, "Four hundred years back, we had been converted to Islam, but before that, we were Buddhists. That is part of our heritage and we would like to come closer to India for every

reason and this is one of the reasons." So, I would like to make a request that let this railway between Delhi and Tashkent bring India, Pakistan, Afghanistan, Iran and the whole of Central Asia together so that an Asian identity can make its mark in the whole world.

DR. P.C. ALEXANDER (Maharashtra): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to participate in this Railway Budget discussion. I recall that in July, 2004, when I intervened in the discussions on the Railway Budget, I had said that the Railway Budget should not be a mere record of projects, or an account of what had been done, or where railway lines are to be extended and how many trains are to be introduced. I said that since this Ministry has a separate Budget, it should be used as an opportunity to give to the Parliament, and through the Parliament, to the people at large, the vision as to how the Railways are expected to be developed in the coming few Five Years Plans. I am sorry to say that this year also, the Budget lacks this type of a vision statement. We are in the age of globalisation or liberalisation or whatever you may call its an age of reforms. The Budget presented by the Finance Minister reflects its commitment to reforms in investments, transfer of technology, exports, liberalisation of bank rates. In every project or proposal that he makes, there is a linkage to the total concept of reforms. The Railway Budget should also be like that; otherwise, there is no particular importance in having a separate Budget for the Railways. Mention was made by one of the members a little while ago that there is no need for a separate Budget. Actually, it was only in 1929 that for the first time, the British rulers adopted a separate Budget for the Railways. That was because at that time, the Railway outlays were more than the General Budget. The General Budget was so small that they thought it better to give a separate identity to the Railways through a separate Budget. But, now the Railway Budget is only a small fraction of the total expenditure that is incurred by different Ministries of the Central Government, and still, I would say the Budget should continue as a separate exercise. But it should not merely be a catalogue of new projects or a statement of good intentions or promises about what is to be done in the next one year. I feel somewhat unhappy that this message of reforms has not really been understood by those who drafted the Budget, or appreciated in its full extent. If it had been so, they would not have left the freight and fare structure untouched this year also. The predecessors of the present Railway Minister also committed this mistake, that is, trying

to please everybody. Professor Kurian expressed it as satisfaction that the poor men would feel happy. It is not merely through the subsidy that the poor men get happy or they get over their poverty. We have to take the totality the picture of poverty.

It will be interesting to note that in our country the passenger fare is just 24 paise per kilometre whereas in China, which has adopted comprehensive reforms in the railway system, it is 55 paise. In fact, if you go through the record of the per kilometre revenue from passenger fares in most countries you will find that we are more or less at the bottom in the list.

How can we hope to have modernisation of the railways, how can we hope to meet the basic requirements of concept of the poor passengers—about which Professor Kurian spoke at length—the comforts that they need in their travel unless the railways have the resources? And, how can the railways increase their resources if they keep the passenger fares as a holy cow, not to be touched for years.

I think it is a wrong policy and it indicates that the message of reforms in the true sense, which is being practised, by the Finance Minister is not yet understood properly by those who have framed the Budget of the Railways.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (Kerala): Sir, are you suggesting for the hike in passenger fares?

DR. P. C. ALEXANDER: I am not prepared to yield and he can have his own views. I only quoted China so that you will feel confirmed that. Every railway system in the world tries to use the instrument of the passenger fare and freight share to generate the resources required to modernise the railway system and to provide greater comforts and needs, and, make sure that the railways will have a great role to play in the whole transport infrastructure of the country.

I wish to welcome two particular proposals mentioned in the Budget, and, compliment the railways on that. One is the promise that there will be a review of the existing trains. It is a very welcome promise because for several years now, we have been concerned with sanctioning new trains and extending existing railway lines but nobody bothered to find out whether the railway lines extended or newly introduced really satisfy a felt demand. There are trains in certain areas, which have been sanctioned without

adequate thoughts. The result is that there is no demand for those areas, and, nobody reviews about it. I find that a very encouraging feature in the Minister's statement. I only hope that this review will be carried out as an annual feature, and, if it is found that a particular train in a particular segment of the country is not justified on economic criteria, they should have the courage to cancel that train so that the resources can be deployed to more fruitful areas.

The second point on which again I wish to compliment to the Railway Minister is the statement that container traffic will no longer be the monopoly of the Container Corporation. But the statement is somewhat vague. It says that it will not depend entirely on the Container Corporation. It does not say whether the proposal is to have another public sector corporation or to throw it open to the private sector also. I would like to hear about it from the hon. Minister when he replies as to the debate. In either case, it is a welcome statement and I compliment the Minister for that. But I am also keen to know as to what has happened to similar good promises made in the last Railway Budget speech. For shortage of time, I am not going into the details. Two points were mentioned in my speech last year as very attractive features of the Budget last year, but nothing is made known to this House as to what has happened to these promises. The first was that there would be a new system of dealing with the sale of scraps, and the promise that the *mafia*, which was dominant in the sale of scraps, would be defeated in their designs by introducing new systems of sale. I would like to know what has happened to that promise. Has it been implemented, and, if so, with what success? When it was announced, I thought it would really bring great glory to the Railway administration. I would like to know as to what has happened to it.

Similarly, a very important promise was made last time about the Railway Land Development Authority. I wholeheartedly welcomed that idea and again I would like the Railway Minister to tell the House as to what has actually been done about it. Has the Authority been set up? If so, has it started functioning? What is the idea behind the setting up of the Authority? A very big list of things has been mentioned in the Minister's speech about the utilization of the resources generated. It included develop metro stations into world class modern stations, extension of passenger amenities, construction of food plazas, shopping malls, etc., All these are good, But the announcement was made in July. Have you really started

the authority? I hope, there would be a reply from the hon. Minister.

Sir, I conclude my speech by once again saying don't convert this Railway Budget exercise to a ritual exercise of informing the people of the number of trains started, on the lines to be extended. It should carry the vision of the Government forward and it should make its contribution to the reform process that has been started in this country. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati Vanga Geetha, your party time is over. You have requested, that is why, I am giving you two minutes.

SHRIMATI VANGA GEETHA (Andhra Pradesh): Thank you, Sir, for your kind permission. I just want to draw the attention of the Minister regarding one project, that is, Kotipally-Narsapur Project. This project's cost is nearly Rs. 600 crores. This project was proposed by the then Speaker, late G.M.C. Balayogi. But for the last two years, this project has been totally neglected. This year, out of Rs. 600 crores, only Rs. one crore was allotted. How and when will it be completed? It is not only an important railway line but also a viable railway line. For the people of that area, there is no train facility till now. If they want to catch the train, they have to travel nearly 70-80 Kms. Sir, my request is, kindly, allot Rs. 200 crores for this year for the completion of this project. I request the Railway Minister to fix a time limit for the completion of this project. Otherwise, it will not be completed. I would like to tell the Railway Minister that it is not due to lack of funds, but due to lack of intention and lack of interest, that is why, this project is not being completed. This was the wish of late G.M.C. Balayogi. Once again, I request, on behalf of the poor people, the Railway Minister, to allot Rs. 200 crores for this project this year. Thank you, Sir.

SHRI B.K. HARIPRASAD (Karnataka): Sir, I rise to support this Railway Budget. At the outset, let me congratulate the Railway Minister for presenting the Budget, which is pro-common man. Sir, with rapt attention, I could hear the debate initiated by the Opposition Member, Shri Pramod Mahajanji. With the oratory skills at his command, he was trying to give a picture to the country that the Railway Ministry has done nothing or are doing nothing. It is very unfortunate. Well, outside the House, I heard a phrase saying, "People's memory is very short". After hearing the speeches, now I have come to the conclusion that even the memories of the leaders are also very short. Just ten months back, they were sitting here. There was a huge fight and competition to become a Railway Minister when

NDA was sitting here. People thought that they would be giving a piece of the moon to the people of this country.

Well, one of the important subjects which Pramod Mahajaniji has touched was about the pension scheme. Sir, no doubt, the liabilities of the Indian Railways is a like bomb set to trigger off any time because with more than 12 lakh pensioners, we need about Rs. 7,000 crores, as I said, annually in reserve. Way back in 1974, an actuarial assessment of pension liabilities was made and the Railways were asked to set apart funds for pension disbursement. Every year, commensurate with its liability, there are not separate funds, appropriations worth the name, kept in reserve and all the pension disbursements are made out of the General Revenue. At this rate by 2010, almost 60 per cent of the revenue earnings would be spent only on pension. If the Railway Ministry does not take a precautionary measure, I think there will not be any programme for the development or the expansion of the Railways in future. Sir, while they were there in the Ministry, this issue had been there right from 1974, they could have done something. Now, being an Opposition Member, he feels that by highlighting this, the problem would have solved. Sir, no doubt, Shri Lalu Prasadji when he presented the Budget in 2004, anybody could understand that he did not hike the fare, either passenger traffic or freight traffic, because it was too early for him to assess the situation and present the Budget. But this time, people thought that there will be a lot of streamlining and radical change in mobilising the resources. But, unfortunately, nothing has happened in that direction. The common man is not averse for any hike in fares. He would have accepted any modest revision in rail fare with concomitant improvement in passenger amenities. But it is unfortunate that there is no indication of any attempt on mobilisation of resources for the ongoing projects, as also for new ones of immediate relevance and priority like acquisition of rolling stock, wagons, and investment in safety equipments like anti-collision device.

Sir, the Railway Minister has announced some new trains and extension of some trains. But most of these services are to become operational only when the ongoing gauge conversion is completed. But unfortunately in the Budget speech, I don't see much of the Budget allocation for gauge conversion. Sir, for example, as you know, in the Hassan-Mangalore project, the metre gauge was dismantled 13 years ago, assuring that there would be gauge conversion within five years. It is already 13 years now. The

short route of almost 200 kilometres, they are unable to complete even today. There is a huge traffic between Bangalore and Mangalore. The people of this part of the country feel that the Railway Ministry has colluded with road transport in delaying this railway project. I request the hon. Railway Minister to expedite this project so that the wrong thinking about the Railways may be erased from the minds of the people of that part of the country. Sir, when major gauge conversion projects were initiated way-back in 1990, it was expected of the successive Governments to set apart funds for the completion of such projects. But, so far, there is a meagre allocation for this gauge conversion. Sir, without the gauge conversion, I don't think we will be able to improve the services in the Railways in the larger perspective.

The other major railway line in that part of the country is, the Konkan Railway, which serves the coastal areas, right from Konkan region, Mumbai to Trivandrum. But, as far as Karnataka is concerned, only North Kanara and Dakshin Kanara have been benefited by this train. But unless there is gauge conversion in the Hubli-Ankola link in the south-western zone, and unless the meter gauge is converted into broad gauge in that region, the major commercial activities, like exporting of coal, or even some of the major transportations, could not be connected through this Konkan Railway that could reach the port in Mangalore unless some drastic steps are taken by the Ministry, because the direction of every train goes towards Bangalore, which is one of the fastest growing cities in the South East Asia. If the Railways does not take more initiative, especially, in improving these transport facilities, I don't think we will be doing any justice for the growth of the silicon Valley of this country. I would like to urge the Government, especially, the Railway Ministry, to self-impose moratorium on new projects and expansion until the on-going projects become operational. I would also ask the Government to assess the loss of revenue, both in passenger traffic and freight movement, due to disruption of services on sectors where gauge conversion work is going on for a long time.

Sir, on safety front, the record of the Railways is pathetic. It has been established that more than sixty per cent of the major accidents were caused by human errors, and less than ten per cent due to equipment failure, like signalling and radio communication networking. Yet the railways has set apart a major portion of its special safety fund on track renewals

which is rated low on causes for accidents, it would be very useful. If you take the example of the proposed installation of anti-collision device which was developed by the Konkan Railway Corporation, this in-house invention has a great potential for commercial exploitation and export market, after successful field trial. The anti-collision device was supposed to be introduced on all dense traffic routes. The total outlay comes only to Rs. 1600 crores against the special safety fund of Rs. 17,000 crores. yet, no initiative has been taken in this direction of crucial railway safety. Sir, we need to inject a sense of professionalism in the Railway administration, including its fiscal management. The hon. Member, Shri Promod Mahajan, was referring to the report of Rakesh Mohan Committee. Nobody stopped them from implementing that report which was submitted by the Rakesh Mohan Committee, which has gone in depth into all these aspects. Now, what is astonishing is the demand that this report be implemented as early as possible.

Sir, some of the other aspects which I would like to bring to the notice of the Railway Minister are as follows.

Considering the density of traffic between Bangalore and Tirupati, my demand and request with the Railway Ministry is to introduce a new inter-city train between Bangalore and Tirupati that would cater to the need of the majority of pilgrims, who travel from Bangalore to Tirupati, and almost every month, there is a huge traffic from Bangalore to Tirupati. Sir, as far as another train running between Bangalore and Ajmer is concerned, this train leaves Ajmer every Friday early in the morning, at 5 o' Clock. My request to the hon. Minister is that this train should leave Ajmer Station in the evening because most of the pilgrims who go to Ajmer prefer to have Juma Namaz in the afternoon. For that, they want to stay in the afternoon and go back in the evening. I request him to change the departure timing of the train from morning hours to evening hours.

Sir, there is another important train running between Bangalore and Hassan or between Bangalore and Mangalore. There is a very important Jain pilgrim centre there. That is known as Shravana Belagola. They hold the historic event of Maha Mastakabhisheka of Gomateswara once in 12 years. It is coming in 2006. There is an urgent need for converting this meter gauge line into a broad gauge line. I request the hon. Minister to expedite this work so that by 2006 it could help the pilgrims coming from

all over the country to witness this great event which is going to be held in Shravana Belagola in Hassan District.

Sir, with these suggestions, I would also like to compliment the Minister for introducing a new scheme under which the recruitment of Group D Posts, especially of Khalasi, would be handled by the field units of Zonal Railways instead of the Railway Recruitment Boards, which was too cumbersome and arbitrary. I congratulate the Minister for introducing this scheme.

Sir, it is in accordance with the pledged policy of the UPA under the Common Minimum Programme, to ensure a fair representation in jobs for SCs/STs, OBCs and the other economically deprived sections of society, that the Minister, enlarging the scope, which was earlier confined to the departmental posts, has now proposed to provide reservation for SCs/STs and OBCs in the allotment of stalls at the station premises and also in the distribution of sundry vending licences. I welcome this move, Sir, and I support this Budget which is the Budget for the common man. Thank you. Sir.

श्री संजय राजाराम राठत (महाराष्ट्र): उपसभापति जी, धन्यवाद, जो आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। प्रमोद महाजन जी का भाषण सुनने के बाद मुझे ऐसा लगा कि संसदीय इतिहास में रेल बजट की इतनी धज्जियां शायद ही कभी किसी ने उड़ाई हो। महाजन जी की कही हुई बात सच है कि सुखियों के सिवा इस बजट में ऐसी कोई गंभीर बात नहीं है।

उपसभापति जी, मैं मुंबई से आया हूँ, इसलिए मैं मुंबई की बात जरूर करना चाहूंगा, जो महाजन साहब ने भी की है। यह रेल बजट पचास हजार करोड़ के आसपास घूमता है और इस पचास हजार करोड़ में सबसे ज्यादा हिस्सा मुंबई से आता है, फिर भी इस बजट में मुंबई की आशाओं, आकांक्षाओं को नजरअंदाज किया गया है। देश के प्रधानमंत्री जी मुंबई को शंघेई बनाने की बात करते हैं, वित्त मंत्री जी मुंबई को विश्व-स्तर का फाइनेन्सियल हब बनाने की बात करते हैं, लेकिन बजट में इसके लिए कोई प्रावधान नहीं करते। इसमें खोखले आश्वासन होते हैं, बस और कुछ बातें होती हैं। रेल बजट में भी यही बातें हैं, ज्यादा कुछ नहीं है। आज मुंबई में एक करोड़ से ज्यादा आबादी है और उसमें से लगभग आधी आबादी लोकल ट्रेन्स में सफर करती है, इसलिए बजट में से अगर ज्यादा से ज्यादा हिस्सा वहीं खर्च होना चाहिए था, तो वह मुंबई पर होना चाहिए था। बड़े खेद के साथ कहना पड़ता है कि मुंबई-वासियों की इस अपेक्षा को रेल मंत्री जी ने अपने इस रेल बजट में पूरी तरह से नकार दिया है।

उपसभापति जी, केन्द्र सरकार को उसको मिलने वाले कुल टैक्स का 38 प्रतिशत टैक्स अकेले मुंबई से मिलता है। लेकिन इसके बदले में मुम्बई को कभी उसका वाजिब हक नहीं मिला। आज मुम्बई की आम जनता उपनगरीय रेल गाड़ियों से ही काम पर आती जाती हैं। एक तरह से मुम्बई की उपनगरीय रेल सेवा को मुम्बई की 'लाइफ लाइन' या जीवन रेखा समझा जाता है। आकड़े बताते हैं कि देश में उपनगरीय रेल सेवा का इस्तेमाल करने वाले 83 प्रतिशत निवासी मुम्बई के ही हैं। मुम्बई की उपनगरीय रेल सेवा मुनाफा भी खूब कमाती है, फिर भी उपनगरीय रेल सेवा के सुधार पर मात्र तीन प्रतिशत राशि ही खर्च होती है। इस प्रकार का सौतेला व्यवहार मुम्बई के साथ क्यों होता है? आज मुम्बई की लोकल ट्रेनों में लोग भेड़-बकरी की तरह यात्रा करने को मजबूर हैं। मैं रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड के सदस्यों को चुनौती देता हूँ कि वे एक बार सुबह या शाम के वक्त चर्चगेट से विरार तक या शिवाजी टर्मिनस से कल्याण तक यात्रा करके दिखाएं। दूसरी श्रेणी में नहीं आप प्रथम श्रेणी में आइए। स्थिति यह है कि एक तो आप ट्रेन में चढ़ नहीं सकते और किसी तरह चढ़ भी गए तो उतर नहीं सकते। शायद ट्रेन की छत पर जब वे चढ़कर यात्रा करेंगे तभी उनका दिल पसीज सके और वे मुम्बई की उपनगरीय रेल सेवा के लिए ज्यादा राशि उपलब्ध कराएं।

सर, एम०यू०टी०पी० यानी 'मुम्बई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट' के तहत मुम्बई की यातायात सेवाओं में सुधार लाना अपेक्षित है। इस योजना में महाराष्ट्र सरकार, विश्व बैंक और रेल मंत्रालय द्वारा विनियोग करना जरूरी है, मगर रेल मंत्रालय ने बजट में इस योजना के लिए सिर्फ 140 करोड़ रुपयों का प्रावधान किया है। महोदय, इतनी कम धनराशि से तो एक योजना भी पूरी नहीं हो सकती है। एक तरफ मुम्बई छत्रपति शिवाजी टर्मिनस को 'युनेस्को' द्वारा वर्ल्ड हैरिटेज घोषित किया जाता है और दूसरी तरफ रेल मंत्रालय इस वर्ल्ड हैरिटेज के प्रति बेरुखी दिखाता है, यह अपने आप में दुःख और चिंता का विषय है। मैं आपका ध्यान हाल ही में पेश महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट की ओर खींचना चाहता हूँ। महालेखा परीक्षक ने अपनी रिपोर्ट में रेल विभाग की लापरवाही और फिजूल खर्ची पर जो उंगली उठाई है, वह बहुत चिंताजनक है। इस रिपोर्ट में रेल विभाग की फिजूलखर्ची और लापरवाही से जितने रुपयों की हानि हुई है, उसका आंकड़ा 400 करोड़ रुपये से अधिक है। अगर यह पैसा बचाया जाता और रेल सेवा सुधार पर खर्च होता तो कितना अच्छा होता।

उपसभापति जी, मैं यहां रेल विभाग की एक और लापरवाही की ओर आपका ध्यान खींचना चाहूंगा, जो मुम्बई की मीडिया रिपोर्ट में भी प्रसिद्ध हुआ था कि मुम्बई के बान्द्रा उपनगर में रेलवे पुल के नीचे बने शेड में, जो कि रेलवे की सम्पत्ति है, उसमें दो महीनों से अवैध कत्लखाना चलाया जा रहा था। इस बात का खुलासा जब मीडिया रिपोर्ट के जरिए हुआ और जब वहां छापे मारे गए, उस दौरान वहां दस जिंदा भैंसे तथा 600 किलो गोमांस बरामद किया गया। यह सब, महोदय, रेलवे प्रॉपर्टी में हो रहा था और रेल विभाग को उसकी सूचना तक नहीं थी।

उपसभापति जी, रेल बजट के उस हिस्से पर भी मैं आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ, जिसमें गांव-देहात के गरीब-बेरोजगार युवकों की भावना के साथ खिलवाड़ किया गया है। मिसाल के लिए बजट में प्रावधान किया गया है कि जब बेरोजगार युवक सरकारी नौकरी के लिए इंटरव्यू देने जाएंगे तब वह रेल यात्रा मुफ्त कर सकेगा। उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि ऐसे कितने युवक सरकारी नौकरी पाते हैं और कितने रोज इंटरव्यू के लिए सफर करते हैं, क्या रेल मंत्री के पास इसका कोई जवाब है, या वे हमारी आंखों में धूल झाँकना चाहते हैं।

उपसभापति जी, मैं महाराष्ट्र से हूँ। मुझे और महाराष्ट्र की जनता को दुःख है कि इस रेल बजट में महाराष्ट्र के लिए रेल मंत्री ने किसी भी नई योजना या घोषणा की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया है। महाराष्ट्र के पिछड़े हुए इलाकों में विदर्भ और मराठवाड़ा की तरफ रेलमंत्री ने ध्यान नहीं दिया है। महाराष्ट्र की ठाणों की पालधर और डहाणू रेल योजना के लिए बजट में कोई नया प्रावधान नहीं है। हम इसका निषेध करते हैं।

उपसभापति जी, महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र में कई रेल योजनाएँ आधी-अधूरी पड़ी हुई हैं। मुम्बई से दिल्ली को जोड़ने वाली अमरावती-नरखेड रेल योजना का काम जिनकी जवानी के दिनों में शुरू हुआ था, वे अब अपनी जिन्दगी के आखरी चरण में जी रहे हैं और लगता है उनकी जिन्दगी में उन्हें ये रेल दौड़ती हुई दिखायी नहीं देगी। इस पर उपाय स्वरूप नागपुर रेलवे स्टेशन को बड़ा और अत्याधुनिक बनाया जाना चाहिए था, मगर इस रेल बजट में उसके लिए भी कोई प्रावधान नहीं है।

6.50 P.M.

मगर इस रेल बजट में भी उसके लिए कोई प्रावधान नहीं है। महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र का जो हाल है वही इस रेल बजट में मराठवाड़ा क्षेत्र का है।

श्री उपसभापति: अभी कितना वक्त और लेंगे आप?

श्री संजय राजाराम राउत: बस, दो मिनट लूंगा, सर।

महाराष्ट्र में विदर्भ और मराठवाड़ा जैसे पिछड़े इलाकों को रेल सेवा से जोड़ना जरूरी है। खामगाव से जालना और नांदेड़-आदिलाबाद-मुदखेड रेल योजना की बहुत पुरानी मांग है। मराठवाड़ा से स्वतंत्रता पूर्व समय से इस मांग पर कई आंदोलन हो चुके हैं। अगर यह रेल मार्ग तैयार हो जाता है तो नागपुर-औरंगाबाद रेल यातायात सुविधा के द्वार खुल जाएंगे। मगर इस मांग पर भी कोई विचार नहीं किया गया है। सर, महाराष्ट्र में पुणे-कर्जत-पनवेल-मुम्बई जोड़ने वाली रेल मार्ग तैयार है। मगर इस बजट में रेल मंत्री ने इस मार्ग पर दौड़ने वाली एक ट्रेन भी महाराष्ट्र को नहीं दी है जिससे पुणे और कोंकण क्षेत्र को नजदीक लाना अब बस सपना ही रह गया है। महाराष्ट्र के विदर्भ, मराठवाड़ा, मुम्बई, कोंकण, उत्तर महाराष्ट्र, पश्चिम महाराष्ट्र में किसी भी नई योजना का रेल

[14 March, 2005]

RAJYA SABHA

बजट में प्रावधान नहीं होना क्या दर्शाता है? पूरे महाराष्ट्र में कई ऐसी अधूरी रेल योजनाएं हैं जिनके पूरे होने का महाराष्ट्र की जनता बेसब्री से इंतजार कर रही है। मगर रेल मंत्री जी ने उसे पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया है।

सर, सारे देश से लोग महाराष्ट्र में आते हैं, कारोबार के लिए आते हैं, रोजी-रोटी के लिए आते हैं। मगर उनकी यातायात की सुविधा अच्छे ढंग से करना रेल मंत्रालय अपनी जिम्मेदारी नहीं मानता। कम से कम रेल बजट में तो यही चित्र मुझे स्पष्ट दीख रहा है। मेरी पार्टी रेल मंत्री को इस खैयूये को देश हित में नहीं मानती और इस रेल बजट का मैं निषेध करता हूं। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Further discussion on the Budget (Railways) will be continued tomorrow.

The House is adjourned till 11.00 a.m. tomorrow.

The House then adjourned at two minutes past six of the clock, till eleven of the clock on Tuesday, the 15th March, 2005.