

ने कवर किए हैं, उन पर चर्चा हो जाएगी। मेरा नोटिस भी इसी चीज़ के लिए है कि इस वक्तव्य पर चर्चा हो...(व्यवधान)...

श्री सभापति: आपका नोटिस हमें मिल गया है।

श्रीमती सुषमा स्वराज: जी हां, उस नोटिस में मैंने यही लिखा है कि इस वक्तव्य पर चर्चा हो और वही इसका समाधान है।

श्री सभापति: ठीक है, मैंने वह पढ़ लिया है।

डा० मुरली मनोहर जोशी (उत्तर प्रदेश): मेरा विचार है कि अभी इस पर सरकार अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करे क्योंकि वह बहुत महत्वपूर्ण बात है कि वे इस पर कब चर्चा करवा रहे हैं?

श्री सभापति: हम भी तो वही कह रहे हैं।

श्री सुरेश पचौरी: सभापति महोदय, आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने अभी जो वक्तव्य दिया है, सरकार इस पर चर्चा करने के लिए तैयार है। अभी बिज़नेस एडवाइज़री कमेटी की मीटिंग होने जा रही है, उसमें जो भी तिथि और समय आप तय करेंगे, हम उस पर चर्चा करने के लिए तैयार हैं।

MR. CHAIRMAN: The House is adjourned till 2.00 P.M.

The House then adjourned for lunch at fifty-eight minutes past twelve of the clock

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

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

THE BUDGET (RAILWAYS), 2006-2007 (contd.)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri K. Chandran Pillai.

SHRI MOTILAL VORA: Sir, I have not finished my speech. I had to stop it abruptly because the hon. Prime Minister came. I will take only three or four minutes at the most.

माननीय उपसभापति महोदय, रेल बजट के बारे में मैंने विस्तार से बहुत सी बातें कही हैं। लेकिन मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी तक इस बात को पहुंचाना चाहता हूँ कि छत्तीसगढ़ जो दो करोड़ की आबादी का प्रदेश है और उसमें जो बस्तर जिला है वह आदिवासी बहुल है। माननीय रेल मंत्री जी, यहां होंगे, वे इस बस्तर जिले के बारे में इस बात को ध्यान से सुनेंगे कि लगभग दो साल पहले माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी के साथ मैंने और मोहसिना किदवाई जी ने इस रेल लाइन के बारे में चर्चा की थी। माननीय उपसभापति महोदय, इस रेल लाइन का सर्वे न मालूम कितनी बार हो चुका है और सर्वे होने के बाद में मैंने इसे जब अभी देखा है कि उसके लिए आपने जो प्रावधान

किया है जिसमें जिन मार्गों को लेना है उसमें 216 लाख रुपए की राशि रखी है और 2005-06 के अंत तक चौवालिस लाख सत्ताईस हजार रुपए की राशि है। माननीय उपसभापति महोदय, मुझे यह समझ में नहीं आता कि इतने वर्षों से लगातार हम इस बात की मांग कर रहे हैं कि राजहरा से जगदलपुर तक रेल लाइन ले जाने से बस्तर जिले का विकास होगा, साथ-साथ में ही आस पास के जिलों का विकास होगा। इस रेल लाइन पर किस प्रकार का ग्रहण लग गया है जो शुरू ही नहीं होती। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे निश्चित रूप से ध्यान दें। बिलासपुर से अम्बिकापुर 19.35 किलोमीटर का यह मार्ग है और इसमें भी बहुत कम प्रावधान आपने इस मद के अन्तर्गत किया है जिसका मैंने अभी उल्लेख किया है —a provision of Rs. 2045.70 crores for new lines.

माननीय उपसभापति महोदय, इसके साथ ही छत्तीसगढ़ में रेल सेवा का विस्तार तो होना चाहिए लेकिन पिछले समय जो बिलासपुर से भोपाल महानदी एक्सप्रेस जाती है वह क्यों बंद कर दी गई, यह मैं नहीं जानता, उसके बंद करने के पीछे क्या कारण हैं? बिलासपुर से रायपुर, रायपुर से दुर्ग और दुर्ग से राजनंदगांव, नागपुर होते हुए भोपाल जाती थी, उसे आपने बंद कर दिया है। मैंने माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया था कि रायपुर से धमतरी तक आमामन-परिवर्तन कराया जाये। रायपुर से धमतरी तक की दूरी कोई 48 किलोमीटर की है। माननीय उपसभापति महोदय, आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि जब इस लाइन पर रेलगाड़ी चलती है, तो चलती रेलगाड़ी में आदमी बैठ भी जाते हैं और उतर भी जाते हैं। यह नैरोगेज की रेल लाइन है और लगातार इसके बारे में चर्चा की गई है।

श्री उपसभापति: जैसे हिल स्टेशन पर रेल गाड़ियों में होता है, वैसे ही यहां होता है।

श्री मोती लाल बोरस: सर, कभी-कभी तो ऐसा होता है, लोग अपनी बकरियों को साथ में ले जाते हैं और उनके लिए पत्तियां भी तोड़कर ले आते हैं और फिर से रेलगाड़ी में बैठ भी जाते हैं। मैंने माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया और उन्होंने आश्वासन दिया, ...(व्यवधान)... लेकिन उसके बाद भी माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में शायद आया होगा, मुझे विश्वास है कि वे जमीन के आदमी हैं, वे काम करने में विश्वास रखते हैं, वे आम आदमी की बात को आसानी से समझते हैं, इसलिए मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि इस नैरोगेज रेलवे लाइन को ब्रॉडगेज रेलवे लाइन में परिवर्तित करने की दिशा में प्रयत्न करें।

माननीय उपसभापति महोदय, पिछले बजट में राजनंदगांव से जबलपुर तक सर्वे कराने की बात कही गई थी। ...(व्यवधान)... माननीय उपसभापति महोदय, मुझे यह जानकर बहुत आश्चर्य हुआ कि राजनंदगांव से खैरागढ़, खैरागढ़ से कबर्धा होते हुए जो रेल लाइन जाने वाली थी, जिसका सर्वे हो चुका था, दो-दो बार उसका सर्वे हुआ, उसके बाद भी आज इस रेल बजट में इसका कहीं पर भी उल्लेख नहीं है। जहां-जहां सर्वे हुआ है, वहां कौन-कौन सी रेल लाइनें दी जायेंगी, उसका जिक्र है।

माननीय उपसभापति महोदय, राजनंदगांव से मानपुर तक पूरा आदिवासी इलाका है और उस आदिवासी इलाके के लिए रेल सुविधा की मांग लगातार और निरंतर होती आ रही है, लेकिन यह मेरी समझ में नहीं आया कि आपने इस ओर क्यों ध्यान नहीं दिया है, आप कम से कम इसको सर्वे में ले आते। माननीय रेल मंत्री जी, यहां पर बैठे हैं, वे इस बात को ध्यान से सुनें कि राजनंदगांव से मानपुर का सर्वे कराने का आप कृपा करके कष्ट करें। इसके साथ-साथ राजनंदगांव से जबलपुर वाया खैरागढ़ का भी ध्यान रखा जाये।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं आखिरी बात कह रहा हूँ और एक मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा। छत्तीसगढ़ में रेल भर्ती का कार्यालय नहीं है। छत्तीसगढ़ की आबादी काफी है। रायपुर से आगे जगदलपुर भी जाना हो, तो कम से कम 300 किलोमीटर की यात्रा करनी पड़ती है। रेल विभाग में क्लास-डी की अभी जो नियुक्तियां हो रही हैं, रेलवे भर्ती बोर्ड का कार्यालय न होने के कारण छत्तीसगढ़ के लोगों को बार-बार भोपाल जाना पड़ता है। उनको भोपाल जाकर सारे कागजात देने पड़ते हैं, क्योंकि उनके इंटरव्यू वहां होते हैं। मैंने पिछली बार कहा तो माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि अभी इसका कोई प्रावधान ही है। आपको इसके लिए प्रावधान करना चाहिए। जहां आवश्यकता है, जब नया राज्य बनाया है, तो उसकी भौगोलिक स्थिति को ध्यान में रखना चाहिए। छत्तीसगढ़ में 32 परसेंट हमारे आदिवासी भाई रहते हैं इसलिए आप छत्तीसगढ़ की भौगोलिक स्थिति को नजरअंदाज मत कीजिए। जगदलपुर में, कोटा और उसके आगे रहने वाला व्यक्ति कैसे भोपाल जायेगा। मैंने मांग की थी बिलासपुर जोन की, जो आपका सबसे बड़ा जोन है, जो सर्वाधिक आमदनी देने वाला जोन है, इसलिए भर्ती कार्यालय वहां पर खोला जाना चाहिए। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी इस बात को ध्यान में रखेंगे और उस क्षेत्र की जनता के साथ न्याय करेंगे।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं एक मिनट का समय और लूंगा। बिलासपुर से चेन्नई, मैं जानता हूँ कि वेलु साहब चेन्नई के हैं, छत्तीसगढ़ में, बिलासपुर के आसपास केरलवासियों की बहुत अधिक संख्या है, उन्होंने निरंतर इस बात की मांग की है कि बिलासपुर से कोचीन या तिरुअनंतपुरम तक रेल चलाई जाये, आप उसे चेन्नई तक ले जाइये, लेकिन इतना कहने के बाद, अनेक पत्र लिखने के बाद भी माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में शायद नहीं आया होगा। मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे इस पर भी विचार करें। केरलवासियों को भी इसकी सुविधा मिले, वे चेन्नई जाएंगे, चेन्नई से वापस कोच्चि किस प्रकार आ सकते हैं? कितनी कठिनाई उनको आएगी? अंत में एक बात अनुकम्पा के आधार पर नियुक्ति के संबंध में कहना चाहता हूँ। दुर्घटनाएं हो जाती हैं, लोग मर जाते हैं, हम घोषणा कर देते हैं कि उस परिवार के एक व्यक्ति को नौकरी मिलेगी। मैंने न मालूम इस मंत्रालय में कितने पत्र भेजे होंगे, और पत्र भेजने के बाद मैंने इस संबंध में अनुरोध किया। उन्होंने कहा कि अभी तो ऐसी गुंजाइश नहीं है। माननीय उपसभापति महोदय, आप महसूस कीजिए, उस परिवार के बारे में, जिसका कमाने वाला व्यक्ति मौत का शिकार हो चुका हो, दुर्घटना का शिकार हो चुका हो, उस दुर्घटना के शिकार होने वाले व्यक्ति के आश्रित को अगर रेल मंत्रालय से इसी प्रकार का जवाब आ जाए कि अभी तो नियुक्ति की कोई गुंजाइश नहीं

हैं। मैं ऐसे एक नहीं, अनेक पत्रों का उल्लेख कर सकता हूँ। मैं, माननीय लालू प्रसाद जी यहां मौजूद हो चुके हैं, उनसे अनुरोध करूंगा कि ऐसे संवेदनशील मामलों में आप रेल मंत्रालय को इस प्रकार की हिदायत दें कि जिस परिवार का कोई व्यक्ति मर चुका है, जिसकी दुर्घटना में मौत हो चुकी है, उस परिवार के एक व्यक्ति को अनुकम्पा के आधार पर नियुक्ति मिलनी ही चाहिए। अनुकम्पा नियुक्ति मिलने के बाद उस परिवार में कम से कम थोड़ी-बहुत तो खुशी आएगी। मैं अपनी बात को यहीं समाप्त करता हूँ और आशा करता हूँ कि जो बात लालू प्रसाद जी की अनुपस्थिति में रेल बजट के बारे में मैंने कही है, उसे माननीय मंत्रिगण, जो उनके साथ में सहायक मंत्री हैं, निश्चित रूप से उनकी जानकारी में लाएंगे। इसके साथ ही मैं इस रेल बजट का स्वागत करता हूँ। यह आम आदमी का बजट है और एक आम आदमी के बजट को श्री लालू प्रसाद जी ने प्रस्तुत किया है।

डा० कुमकुम राय (बिहार) : धन्यवाद उपसभापति महोदय, मैं रेल बजट 2006-07 के समर्थन में खड़ी हुई हूँ। समर्थन और स्वागत इसलिए कि लगातार तीसरी बार माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने ऐसा रेल बजट पेश किया जिसमें न तो यात्री किराए और न ही माल भाड़े में कोई बढ़ोत्तरी की गयी है। भारत के इतिहास में यह पहली बार है कि बिना किराया बढ़ाए रेल मंत्री ने आम और खास जनता को तीसरे साल भी राहत देने का काम किया है। पिछले साल भी अप्रैल से इस साल जनवरी के बीच भारतीय रेलवे के राजस्व में 15 फीसदी की बढ़ोत्तरी हुई और आगे भी एक प्रतिशत और ज्यादा बढ़ने की संभावना है। रेल मंत्री जी ने प्रथम श्रेणी के भाड़े में 18 प्रतिशत और द्वितीय श्रेणी के किराए में 10 प्रतिशत की कटौती की। और तो और कम आय वाले गरीबों को भी ऐसी ट्रेन में बैठने का मौका मिला। उपसभापति महोदय, एनडीए के लोग गरीब रथ की खिल्ली उड़ा रहे थे। अपने सम्भाषण में सभी लोगों ने, एनडीए वालों ने गरीब रथ की ही खिल्ली उड़ा डाली। इन्हें, गरीबों को जो भी थोड़ी सुविधा देने का काम किया गया है, वह बर्दाश्त नहीं हुआ और इन्होंने कहा कि गरीबों के साथ मजाक किया गया है। मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहती हूँ कि क्या गरीब लोगों का मन नहीं होता, क्या उनके अरमान नहीं होते, क्या वे भी ऐसी में सफर नहीं कर सकते? माननीय रेल मंत्री जी ने एसी-3 टायर के किराए में 25 प्रतिशत कम करके उसे गरीबों के लिए भी ऐसी की यात्रा करने लायक बना दिया है। यानी मात्र चार-पांच सौ रुपए देकर कम आय वाले लोग भी ऐसी का सफर कर सकते हैं उपसभापति महोदय, हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने मुसाफिरों को राजा की उपाधि दी है, यानी अनेक राहत योजनाएं दी गयी हैं जिनका उल्लेख करना जरूरी है। मासिक सीज़न टिकट के नवीनीकरण की अवधि तीन दिन से बढ़ाकर दस दिन तक तथा एमएसटी और क्यूएसीटी पर अधिभार को घटाकर एक चौथाई कर दिया गया है। इंटरनेट के द्वारा खरीदी जाने वाली टिकटों पर भी शुल्क में कमी की गयी है। रेल मंत्री जी ने लखनऊ स्वर्ण शताब्दी की तरह पटना सियालदा राजधानी में भी एलएचबी डिब्बे लगाने और चार लोकप्रिय गाड़ियों में विश्वस्तरीय साज-सज्जा कराने को भरोसा दिलाया है। गाड़ियों में सुविधाएं देने के लिए कैटरिंग निगम द्वारा

खुली निविदा के जरिए लाइसेंस दिए जाएंगे। भोजन एवं बिस्तर अब सभी मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों में मिलेगा। मालभाड़ा दरों को युक्तिसंगत बनाने के लिए वस्तुओं के समूहों की संख्या 80 से घटकर 28 कर दी गयी है जबकि उच्चतम भाड़ा श्रेणी अब 240 के बदले 220 होगी। इसे 200 तक करने का विचार किया गया है। कम दरें, अधिक कारोबार, मांग के अनुसार कीमत, अपने इस दर्शन में रेल मंत्री जी ने साबित कर दिया है कि वे एक कुशल प्रबंधक भी हैं 55 जोड़ी नयी ट्रेनें चलायी जाएंगी। 37 जोड़ी गाड़ियों का विस्तार किया जाएगा और 12 जोड़ी गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की जाएगी, 200 मेल, एक्सप्रेस और सुपरफास्ट गाड़ियां और तेज़ी से चलेंगी। यही नहीं, 200 से ज्यादा मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों को सुपरफास्ट का दर्जा दिया जाएगा, 190 गाड़ियों में 23-24 कोच लगेंगे। साधारणतया जो रेलगाड़ियां हैं, उनमें सवारियों की अधिकता के कारण रेलमपेल होती है, दुर्घटनाएं होती हैं और भगदड़ मचती है। और तो और, कभी-कभी छत पर भी लोग सफर करते हैं, जिससे उनकी जान जोखिम में पड़ जाती है। अब माननीय रेल मंत्री जी ने 23 और 24 बोगी लगाकर ऐसे तमाम यात्रियों की जान जोखिम में न पड़े, इसकी व्यवस्था की है, इसलिए मैं इसका स्वागत करती हूं।

महोदय, आम लोगों की सुविधा के लिए 800 नए अनारक्षित टिकट केंद्र खोले जाएंगे। प्रमुख स्टेशनों को सुंदर के साथ ही, साइबर कैफे और ए.टी.एम. की सुविधा से युक्त किया जाएगा। रेल मंत्री जी के चिंतन में गरीब सदैव रहता है, चाहे वह पिछले साल कुल्हड़ के प्रयोग का मामला हो और इस बार गरीब शिक्षित बेरोज़गारों को टिकट एजेंसी देने की बात हो, माननीय रेल मंत्री जी के हरेक काम का केंद्र बिंदु सबसे पीछे खड़ा हुआ, आज का वह गरीब आदमी है। बिहार की जनता की ओर से मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई और कोटिशः धन्यवाद देना चाहती हूं कि उन्होंने छपरा रेल पहिया कारखाना तथा समस्तीपुर वर्कशॉप की क्षमता बढ़ाने और सोनपुर में एक डी.एम. यू. शेड तथा एक वैगन आवेरहॉलिंग वर्कशॉप की स्थापना का इंतज़ाम बजट में किया है। रेल मंत्री जी ने 2006-07 में 550 किलोमीटर नई रेल लाइनें, 11,000 किलोमीटर का आमामान परिवर्तन करने, 435 किलोमीटर लाइनों को दोहरा करने तथा 360 किलोमीटर लाइनों का विद्युतीकरण करने का प्रस्ताव किया है। डबल कंटेनर रेलगाड़ियां चलेंगी। इतना ही नहीं, लीक से हटकर पूर्व-पश्चिम फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण करने की घोषणा स्वागतयोग्य है। रेल मंत्री जी ने छोटे से छोटे कर्मचारियों का भी ख्याल किया है। पिछली बार कुली की पत्नी को पास दिया, तो इस बार गैंगमैन को वर्दी और रनिंग स्टाफ को भी खाना देने की बात कही गई है।

महोदय, मैं आपसे कहना चाहती हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने अपनी कार्यशैली से स्पष्ट कर दिया है, चाहे वह व्यापारी हो, चाहे वह बेरोज़गार हो, चाहे वह छात्र हो, चाहे वह महिला हो, चाहे वह अमीर हो या गरीब आदमी हो, या विकलांग हो, सबके लिए रेल मंत्रालय की तरफ से कुछ न कुछ कार्य किया गया है, इसलिए इसका जितना स्वागत किया जाए, उतना कम है। दुर्घटनाओं को कम

करने के लिए रेलवे में सुरक्षा के उपाय करने के आधुनिक तकनीकी के टक्करोधी यंत्र लगाने जा रहे हैं। पिछले साल जो दुर्घटनाओं का आंकड़ा है, वह 2003-04 के आंकड़ों से काफी कम हो गया है और धीरे-धीरे इन आंकड़ों में और कमी आएगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहती हूँ कि गोधरा में जो रेल में दुर्घटना हुई थी, माननीय रेल मंत्री ने यू.सी. बैनर्जी की अध्यक्षता में एक कमीशन नियुक्त किया और यू.सी. बैनर्जी ने वहां पर जांच करके इस सच्चाई को जानने का प्रयास किया और अपनी रिपोर्ट सौंपने का काम किया है। उसके माध्यम से यह पता चलता है कि किस प्रकार गोधरा में, जो एक डिब्बे में आग लग गई थी, उसके नाम पर वहां की * और उसमें जिन लोगों की बिलकुल भी सहभागिता नहीं थी ... (व्यवधान)...

SHRI BALBIR K. PUNJ (Uttar Pradesh): Sir, this is a baseless allegation ... (Interruptions)... She can mention that, but to say that the* ... (Interruptions)... is absolutely not correct. No, Sir, this cannot be ... (Interruptions)...

डा० कुमकुम राय: किस प्रकार * उनके घर ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: मैं उसको देखूंगा। ... (व्यवधान) ... I will look into it. ... (Interruptions)...

डा० कुमकुम राय: उनके घर जला डाले गए, उनकी दुकानों में आग लगा दी गई और ... (व्यवधान)...

श्री विक्रम वर्मा (मध्य प्रदेश): सर ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: ये क्या बोल रही हैं, मैं उसको देखूंगा। ... (व्यवधान)...

डा० कुमकुम राय: मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूँ कि ... (व्यवधान) ... आप अपने समय में बोलिएगा, मेरा समय क्यों ले रहे हैं? हमारी पार्टी का बहुत कम समय है। ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप बोलिए ... (व्यवधान) ... कुमकुम राय जी, आप बोलिए। ... (व्यवधान)...

श्री बलबीर के पुंज: आप कैसे कह रहे हैं कि ... (व्यवधान)...

डा० कुमकुम राय: बिलकुल करवाया। ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप बोलिए कुकमु जी। ... (व्यवधान)...

डा० कुमकुम राय: जब बैनर्जी के रिपोर्ट आ जाएगी, तब दूध का दूध और पानी का पानी हो जाएगा, देख लीजिएगा। ... (व्यवधान)...

श्री विक्रम वर्मा: * ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: कुमकुम जी, आप बोलिए। ... (व्यवधान) ... आप अपनी बात बोलिए। ... (व्यवधान) ... आप बोलती रहिए, उनकी तरफ इशारा मत कीजिए। वर्मा जी, आप बैठिए। ... (व्यवधान)...

डा० कुमकुम राय: उस समय के तत्कालीन रेल मंत्री थे, उन्होंने जांच कराना तो दूर, वहां जाने की भी जहमत नहीं उठाई। उस समय के रेल मंत्री मंत्रालय में उपस्थित न होकर अपने राज्य के दौरे पर निकले हुए थे। ऐसी गंभीर लापरवाही इतिहास में किसी रेल मंत्री ने नहीं की होगी। उस समय के तत्कालीन रेल मंत्री यदि वहां पर जाते, तो वहां पर जो हताहत हुए थे... (व्यवधान)...

श्री विक्रम वर्मा: तत्कालीन रेल मंत्री तो अब आपके प्रदेश के मुख्य मंत्री हैं।

डा० कुमकुम राय: यदि उसकी जांच करवाई जाती, तो गुजरात ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: इनको बोलने दीजिए। वर्मा जी, इसमें आपको क्या आपत्ति है? ... (व्यवधान) ... इसमें आपको क्या आपत्ति है? ... (व्यवधान) ... आप बैठिए... इसमें आपको क्यों ... (व्यवधान)...

डा० कुमकुम राय: लेकिन जान-बूझकर रेल मंत्री वहां इसलिए नहीं गए ताकि गोधरा के उस कांड का फायदा उठाया जा सके। ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप क्यों बोल रहे हैं? बैठिए ... (व्यवधान)...

डा० कुमकुम राय: और उसका फायदा उठाने के लिए उन्होंने लाशों पर राजनीति करने का काम किया। ... (व्यवधान)...

श्री विक्रम वर्मा: उसका रिप्लाइ इनको मिल गया।

डा० कुमकुम राय: यदि रेलवे की तरफ से कोई जांच आयोग बैठाया गया होता तो ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप बैठिए। ... (व्यवधान)... Nothing will go on record. ... (Interruptions)... Nothing will go on record ... (Interruptions)...

डा० कुमकुम राय: हजारों लोगों की जानें बचाई जा सकती थीं। ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: देखिए, वह मैम्बर अपनी बात कह रही हैं। ... (व्यवधान)... आप बीच में कैसे बोल रहे हैं? ... (व्यवधान)... You could reply on that when your party's turn comes ... (Interruptions)... Mr. Punj, first of all, you are not speaking from your seat. ... (Interruptions)... Nothing will go on record, except what Shrimati Kum Kum Rai is speaking. ... (Interruptions)... आप बैठिए। ... (व्यवधान)...

डा० कुमकुम राय: आप अपने आप से पूछिए क्या आपका अपना मन नहीं करता? ... (व्यवधान)... उपसभापति महोदय, दुर्घटना होती है ... (व्यवधान)... बात आई-गई हो जाती है, लेकिन हमारे रेल मंत्री जी ने, वर्तमान रेल मंत्री जी ने जो यू०सी० बनर्जी का कमीशन बनाया, उसमें सच्चाई सामने आ गई है, ताकि भविष्य में फिर कोई व्यक्ति इसका नाजायज फायदा न उठा सके। ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप अपनी सीट पर आ जाइए।

डा० कुमकुम राय: इसलिए महोदय, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहती हूँ कि तत्कालीन रेल मंत्री ने यदि अपने कर्तव्य का निर्वाह किया होता तो हजारों की संख्या में जो मुसलमान मारे गए हैं, हजारों की संख्या में जो हिन्दू मारे गए हैं और गुजरात के लोग मारे गए हैं, उनकी जान बचाई जा सकती थी। ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप अपनी सीट से नहीं बोल रहे हैं। यह रिकार्ड पर नहीं जाएगा।

डा० कुमकुम राय: इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को पूरे देश की तरफ से धन्यवाद देना चाहती हूँ कि किस प्रकार उन्होंने गोधरा की सच्चाई को देश की जनता के सामने लाने का काम किया है, इसलिए मैं आपके माध्यम से तमाम सदन को यह बताना चाहती हूँ कि हमारे रेल मंत्री जी ने लगातार तीन साल रेलवे में कुशल प्रबंधन करके, जो आय बढ़ाने का काम किया है, राजस्व बढ़ाने का काम किया है, तमाम सुविधाएं देने का काम किया है, आधुनिकतम बनाने का काम किया और एशिया में नम्बर वन बनाने की दिशा में हमारे कदम आगे बढ़ते जा रहे हैं। माननीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी ने अपने वक्तव्य और अपनी टिप्पणियों में हमारे रेल मंत्री जी की बहुत प्रशंसा करते हुए, उनके कुशल प्रबंधन को स्वीकार करने का काम किया है। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं इस रेल बजट का स्वागत और समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ।

श्री अबू आसिम आजमी (उत्तर प्रदेश): डिप्टी चेयरमैन सर, आपने मुझे रेलवे बजट 2006-2007 पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। सर, रेलवे सिर्फ आने-जाने

का जरिया ही नहीं है, बल्कि रोजगार का एक बहुत बड़ा साधन है, गरीबों की बहुत बड़ी उम्मीद भी है। इसमें तकरीबन पहले 22 लाख लोग काम करते थे, अब शायद उसमें 14-15 लाख लोग रह गए हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिस तरह से मुम्बई और दिल्ली एयरपोर्ट का प्राइवेटाइजेशन हुआ है, उसी तरह से रेलवे के प्राइवेटाइजेशन के ऊपर नजर है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह एक गलत परम्परा शुरू हुई है। करीब एक करोड़ लोगों की जहां रोजी-रोटी का सवाल है, अगर रेलवे का प्राइवेटाइजेशन हो जाएगा तो मुझे लगता है कि लोगों को नौकरियों में बहुत दिक्कतें होंगी। आज अखबारों में यह लिखा जा रहा है कि लालू प्रसाद जी की गरीब ब्रदर रेलवे वजारत कारपोरेट फंडली बन गई है। एक तरफ तो गरीबों की हमदर्दी है और दूसरी तरफ रेलवे के लिए कारपोरेट सैक्टर के दरवाजे खोलना, दोनों मत्जाद चीज हैं। इसलिए यूपीए सरकार पब्लिक प्राइवेटाइजेशन के नाम पर प्राइवेट कारपोरेट सैक्टर को बढ़ावा दे रही है। इससे 14 लाख रेलवे मुलाजकी के मुस्तकबिल पर एक सवालिया निशान खड़ा हो रहा है और इसमें रेक्रूटमेंट पर एक गलत चीज शुरू हो जाएगी क्योंकि रेलवे इस मुल्क का सबसे बड़ा एम्प्लायर है। रेलवे वजीर साहब को यह सोचना चाहिए कि इसके प्राइवेटाइजेशन से इस मुल्क के गरीबों का कितना बड़ा नुकसान होगा। डिप्टी चेयरमैन सर, मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि हर साल रेलवे वजीर के बजट में बड़े-बड़े प्रोजेक्ट का ऐलान होता है, लेकिन इस बात पर भी नजर दौड़ानी चाहिए कि पिछले बजट में जिनका बड़ा शोर-शराबे के साथ ऐलान हुआ था, आखिर उसका हश्र क्या हुआ? मैं सरकार की तवज्जह इंडियन एक्सप्रेस के इस अखबारी रिपोर्ट पर लाना चाहूंगा जिसके मुताबिक 47 हजार करोड़ रुपए का प्रोजेक्ट पेंडिंग है और 240 प्रोजेक्ट लिस्ट में शामिल हैं। इनमें से एक रेलवे प्रोजेक्ट ऐसा है जो 1972 में शुरू किया गया था और आज तक वह पेंडिंग पड़ा हुआ है। रेलवे वजारत का सालाना बजट दस हजार करोड़ का है, लेकिन हम इसके मुकाबले में पेंडिंग प्रोजेक्ट्स पर नजर डालते हैं तो 47 हजार करोड़ रुपए का प्रोजेक्ट आज भी पेंडिंग पड़ा हुआ है। सर, अभी लालू प्रसाद रेल मंत्री जी यहां पर बैठे हुए थे, शायद वे चले गए हैं। ... (व्यवधान) ... दूसरे मंत्री जी अवश्य बैठे हैं। ... (व्यवधान) ...

श्री उपसभापति: दो-दो मंत्री बैठे हुए हैं।

श्री अबू आसिम आजमी: यदि वे रहते तो ज्यादा अच्छा रहता। कोई बात नहीं मैं उनको देख रहा हूँ। ... (व्यवधान) ... जब हमने pending projects की बात की है, तो इस संदर्भ में मैं रेलवे मंत्री जी का ध्यान मुंबई के बोरीविली-विरार लाइन की तरफ दिलाना चाहता हूँ। यह लाइन pending है और मुकम्मल नहीं हो पा रही है। इस लाइन पर बोरीविली से विरार तक रहने वाले लाखों लोग उम्मीदें लगाए बैठे हैं, लेकिन इस रूट पर दो आज़ाफी लाइन डालने का काम पूरा नहीं हो पा रहा है। कुछ महीने पहले मुंबई में इसी बात को लेकर बहुत बड़ा दंगा हुआ, फसाद तक हो गया था। मैं कहना चाहता हूँ कि बोरीविली-विरार सैबन पर लोकल ट्रेनों के लिए तीसरी और चौथी लाइन का काम जल्द से जल्द शुरू होना चाहिए। बोरीविली से विरार के दरम्यान ज़ायद ट्रेन शुरू करना सबसे जरूरी काम है।

उप सभापति जी, pending projects में जम्मू-कश्मीर रियासत का सबसे बड़ा प्रोजेक्ट, ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला प्रोजेक्ट है। इस रियासत में दहशतगर्दी आम है और इसका एक सबब इस रियासत में तरक्की न हो पाना, तरक्की की रफ्तार सुस्त होना है, जो अफसोस की बात है। pending projects में ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला प्रोजेक्ट की मालियत 5,500 करोड़ रुपए की है। अगर इस मामले को कश्मीरी आवाम में रियासत की जानिबदारी का सलूक कहें, तो यह गलत नहीं होगा, जबकि यह प्रोजेक्ट हर तरह से अहम तवज्जह का तलबगार है। 1994 में शुरू होने वाले इस प्रोजेक्ट पर आज तक सिर्फ 1,986 करोड़ रुपए खर्च हुए हैं। आज यहां कश्मीर के मंत्री जी बैठे हुए हैं, वे इस बात में जरूर मदद करेंगे कि इस प्रोजेक्ट को जल्द से जल्द complete कराने की कोशिश करनी चाहिए।

उपसभापति जी, भिवंडी, बुनकरों का एक ऐसा शहर है, जिसका कारोगारी रिश्ता मुंबई से, उत्तर प्रदेश और बिहार से जुड़ा हुआ है। भिवंडी से उत्तर प्रदेश जाने के लिए कोई डॉयरेक्ट ट्रेन नहीं है। हमने कई बार रेल मंत्री जी को इसके बारे में memorandum दिया, कई बार इसकी मांग की है, लेकिन अभी तक ट्रेन शुरू नहीं हुई है। भिवंडी को रेल से अच्छी तरह जोड़ने और रेल मंसूबाबंदी में भिवंडी को इसका हिस्सा देने पर तवज्जह नहीं दी जा रही है। भिवंडी में 22 बरस पहले एक छोटा सा रेलवे स्टेशन बनाया गया था, लेकिन इसके बाद कभी इसके लिए कोई तरक्कीयाबी मंसूबा नहीं बनाया गया। 26 मई, 2000 को श्रीमती ममता बनर्जी ने भिवंडी चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्रीज को एक चात के जरिए मुत्तला किया था कि देवा-वसई के दरम्यान डबल ट्रैक लाइन डालने के बाद मार्च, 2001 से भिवंडी वालों के लिए भी, मुंबई के लिए एक लोकल ट्रेन की सहूलियत मुहैया की जाएगी, लेकिन यह वादा भी पूरा नहीं हुआ। Mumbai Sub-urban Railways Standing Committee ने मोहतरम सोमनाथ चटर्जी की चेयरमैनशिप में भिवंडी और बोरीविली-विरार इलाके के लिए तकालीफ के मदेनजर रखते हुए, प्रोजेक्ट का मशविरा दिया था, लेकिन 12 साल बाद भी भिवंडी पर कोई नजर नहीं की गई। इसी तरह महाराष्ट्र का दूसरा पावरलूम अक्सरती शहर मालेगांव को भी रेल से जोड़ना चाहिए, लेकिन इस ओर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश और बिहार के लाखों-लाख मजदूर वहां काम करते हैं, इसलिए इस तरफ ध्यान देना बहुत जरूरी है।

महोदय, मुंबई, मुल्क की एक कॉमर्शियल कैपिटल है। पूरे मुल्क में रोजाना एक करोड़, 60 लाख मुसाफिर ट्रेनों में सफर करते हैं। इनमें से मुंबई की ट्रेनों में 60 लाख मुसाफिर सफर करते हैं। रेलवे का सबसे ज्यादा फंड मुंबई से इकट्ठा किया जाता है। रेलवे की आमदनी का जरियाफरायम मुंबई से होता है। मुंबई की लोकल ट्रेनें सबसे ज्यादा फंड मुहैया करती हैं, लेकिन मुंबई को कोई सहूलियत नहीं दी जा रही है। Mumbai Urban Transport Project के लिए 3,125 करोड़ रुपए मंजूर किए गए थे, लेकिन इस प्रोजेक्ट पर सिर्फ 879 करोड़ रुपए खर्च किए गए हैं, इस प्रोजेक्ट को भी जल्द से जल्द complete करना चाहिए।

महोदय, 1972 में डमडम-टालीगंज का ट्रांजिट सिस्टम का design and construction project 262 करोड़ रुपए से शुरू किया गया था, लेकिन अफसोस है कि आज 34 साल गुजर जाने के बाद भी यह प्रोजेक्ट pending list में शामिल है। इस प्रोजेक्ट पर अब तक सिर्फ 139 करोड़ रुपए खर्च हुए हैं। मंत्री जी को इस ओर ध्यान देकर इस काम को भी जल्दी पूरा करना चाहिए। हम बहुत सारे आजमगढ़ के एमपीज ने बार-बार जितने भी रेल के मंत्री हैं, उनको memorandum दिए हैं, बार-बार खत लिखकर आजमगढ़ की ट्रेनों के बारे में जिक्र किया है, लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आज तक आजमगढ़ की ट्रेनों के लिए कोई भी कदम नहीं उठाया गया है। एक गोदान ट्रेन है। इधर महीनों से, मैंने लोगों से बात की, तो उन्होंने बताया कि एक महीने से यह रोजाना 8-10 घंटे की देरी से चल रही है। हर क्रासिंग पर ट्रेन एक-एक घंटे, दो-दो घंटे रुक जाती है। लोग परेशान हो जाते हैं, लेकिन इस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। यह भी शिकायत मिली है और इस तरफ भी ध्यान दिया जाए कि ट्रेनों के अन्दर इस्तेमाल किए हुए चादर, तकिया, कम्बल फिर से रि-पैक करके वापस इस्तेमाल करने के लिए दिए गए हैं। मैं इस पर भी मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि इस ओर भी कदम उठाना चाहिए। ट्रेनों में सफाई पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है, खास तौर पर मुम्बई से यूपी जाने वाली ट्रेनों में सफाई पर ध्यान बिल्कुल नहीं दिया जा रहा है। गोदान ट्रेन में पैंट्री कार के लिए मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि इसमें हम पैंट्री कार शुरू करने जा रहे हैं, लेकिन आज तक उसमें यह शुरू नहीं हुआ है। हमने आजमगढ़, बनारस, गोरखपुर, बेलइसा क्रासिंग के लिए बार-बार रिक्वेस्ट की, हम बचपन से वहां देखते आ रहे हैं कि जब भी वहां गाड़ी पहुंचती है, लोगों को बाहर क्रासिंग पर घंटों-घंटों इन्तजार करना पड़ता है। इतनी तरक्की होती जा रही है, इतने प्रोजेक्ट्स होते जा रहे हैं, लेकिन आज तक आजमगढ़ के बेलइसा की क्रासिंग पर फ्लाई-ओवर नहीं बनाया जा रहा है। मैं कहना चाहता हूं कि जल्द-से-जल्द उस काम को पूरा किया जाए।

मुम्बई के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि वहां 12 डिब्बों का प्लेटफार्म बन चुका है और मुम्बई की ट्रैफिक की यह हालत हो गई है कि अगर 20 किलोमीटर जाना है, तो 3 घंटे लगेंगे, 4 घंटे लगेंगे, कुछ मालूम नहीं। इलेक्शन के जमाने में अगर हम लोग मीटिंग शुरू करते हैं, तो एक किनारे से अगर हमने मलाड से शुरू किया और मुम्बई के दूसरे किनारे तक आना है, तो 10 बजे रात तक मीटिंग का टाइम रहता है, 10 किलोमीटर आप नहीं पहुंच सकते और पूरा का पूरा टाइम खत्म हो जाता है। सभी लोग लोकल ट्रेन को प्रेफर करते हैं। लेकिन लोकल ट्रेन की इतनी बुरी हालत है कि आप अगर कपड़ा पहन कर अन्दर जाएंगे तो पता नहीं, आपके बदन पर पूरा कपड़ा रहेगा या फट जाएगा और अगर आपको निकलना है, तो दो स्टेशन पहले से आपको इतनी धमकपेल करनी

पड़ती है कि निकलना बहुत मुश्किल होता है। अब 12 डिब्बों का प्लेटफार्म मुम्बई में बन चुका है और वह प्लेटफार्म तैयार है। लेकिन अभी भी 9 डिब्बों की ट्रेन चल रही है। जब 12 डिब्बों का प्लेटफार्म बन चुका है, तो 9 डिब्बों की नहीं, बल्कि 12 डिब्बों की ट्रेन जल्द-से-जल्द उस मुम्बई के लिए, जो रेलवे को सबसे ज्यादा रेवेन्यू दे रही है, उस मुम्बई के लिए मैं कहना चाहता हूँ कि इसे जल्द-से-जल्द शुरू किया जाए। इससे मुम्बई की तरक्की में बहुत बड़ा अड़ंगा लग रहा है।

मुझे एक बात और कहनी है कि मुम्बई के दादर स्टेशन पर मैंने देखा है, छत्रपति शिवाजी टर्मिनल पर मैंने देखा है, जो यूपी और बिहार के गरीब बेचारे यहां आकर मजदूरी करते हैं, उनके पास इतना पैसा भी नहीं है कि वे बेचारे रेलवे का रिजर्वेशन करा कर जा सकें, वे जब शाम को ट्रेन के लिए लाइन लगाते हैं, वे लाइन लगा कर 12-12 घंटे खड़े रहते हैं कि जब ट्रेन आएगी तो उसके अन्दर हम जल्दी घुस जाएंगे और कम-से-कम हमें बैठने की जगह मिल जाएगी। मैंने देखा है कि पुलिस वाले बगैर किसी वजह के डण्डे मार कर पूरी लाइन को खराब कर देते हैं और वे लोग जो थोड़ा पैसा देकर लाइन में आगे आना चाहते हैं और जिनसे वे पैसे लेते हैं, उनको लाइन में आगे खड़ा कर देते हैं। इसकी इन्क्वायरी की जाए। खास तौर से मैंने आजकल यह भी देखा है कि रेल में लोगों के बक्से जबर्दस्ती खुलवा कर उन्हें परेशान कर उनसे पैसे लिए जाते हैं। मैं इस बजट का सपोर्ट करने के लिए खड़ा हुआ हूँ, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि इन चीजों पर ध्यान देना बहुत जरूरी है। एक गरीब बेचारा जब मुम्बई से कमा कर यूपी, बिहार जा रहा हो, उसका बक्सा खोल कर पुलिस वाले उसका पैसा लूट लें, इसे रोकने की बहुत जरूरत है।

सर, अभी पिछले हफ्ते की बात है अगस्त क्रांति ट्रेन के टू-टायर के डिब्बे में खुलेआम शराब बेची गयी, पूरे डिब्बे में शराब बेची गयी और लोगों ने शराब पी और पूरा डिब्बा बुरी तरह से बदबू दे रहा था। उसमें सफर करने वाले लोगों ने मुझे आकर बताया कि आप अबकी बार लालू प्रसाद जी को जरूर चिट्ठी दीजिए कि इस पर कहीं-न-कहीं से रोक लगनी चाहिए। डिब्बों के अन्दर इस तरह की चीजें हो रही हैं।

सर, एक बात और मैं कहना चाहता हूँ कि जिस तरह से मुम्बई में लेडीज के लिए डिब्बों के अन्दर रिजर्वेशन है, इसी तरह से डिसेबल लोग के लिए भी रिजर्वेशन है। मेरा पिछले दिनों खुद यह एक्सपेरिमेंस हुआ कि मैं कहीं जाना चाहता था, ट्रैफिक बहुत थी, तो मैं ट्रेन में घुस गया, ट्रेन चलनी शुरू हो गई, तो मैं मजबूरन डिसेबल लोगों के लिए रिजर्व डिब्बे में घुस गया, जहां लोग बैठे हुए थे, तो लोगों ने मुझे दिखाया कि इतना छोटा डिब्बा है और उसमें बैठने के लिए बहुत कम जगह है। वहां के हजारों हजार डिसेबल लोगों की यह मांग है कि हमारी आवाज लालू प्रसाद जी तक पहुंचा दी जाए कि उन डिब्बों की लम्बाई-चौड़ाई, उसमें बैठने की जगह उतनी हो, जितनी आम डिब्बों की होती है। वह डिब्बा बहुत छोटा है, उसे पूरे साइज का डिब्बा दिया जाए।

एक और बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि मुम्बई में थोड़े दिनों से एक सिग्नेचर अभियान, एक आन्दोलन भी चल रहा है कि जिस तरह से डिसेबल्ड लोगों के लिए डिब्बा रिजर्व किया गया है, लेडीज लोगों के लिए डिब्बा रिजर्व किया गया है, ठीक उसी तरह से स्टूडेंट्स के लिए भी डिब्बा रिजर्व किया जाए। जो बच्चे स्कूल जाते हैं, रोजाना आप ट्रेन में बैठेंगे, तो देखेंगे कि कुछ-न-कुछ वाकया हो जाता है। मजबूरन इतने ज्यादा लोग ट्रेन के अन्दर घुसते हैं कि बहुत सारे लोग दरवाजा पकड़ कर खड़े रहते हैं और उनके सर खम्भों से लग जाते हैं। अभी इतनी तारीफें हो रही हैं, मगर मैं आज भी देख रहा हूँ कि ट्रेन की छतों पर बैठने वालों की तादाद कम नहीं हुई है। हमने ट्रेनों का किराया कम कर दिया।

हम ने गरीबों को एअर कंडीशंड कोचेज में बैठने की सहूलियत भी फरहाम कर दी है। मैं मंत्री जी को इस बात के लिए मुबारकवाद पेश करना चाहता हूँ, लेकिन हमें इस बात को भी देखना है कि आज भी बेचारे गरीब व मजदूर ट्रेन की छत पर बैठकर सफर कर रहे हैं। वह दिन कब आएगा जब लोग हिंदुस्तान की ट्रेन पर आराम से बैठकर सफर कर सकेंगे।

सर मैं अभी बिहार गया था। वहां हर बस में जितने आदमी अंदर बैठे थे, उससे ज्यादा ऊपर छत पर बैठे थे। इससे पहले मैं कभी बिहार नहीं गया था। मैं समझता हूँ कि मैं वहां नहीं गया होता तो अच्छा था। ... (व्यवधान) ... इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे मंत्री लालू प्रसाद जी जब गरीबों के मसीहा के तौर पर उभरकर आ रहे हैं, गरीबों की आवाज सुन रहे हैं तो हवाई जहाज की तरह से मुंबई व दिल्ली के एअरपोर्ट्स के प्राइवेटाइजेशन की तरह से रेलवे का प्राइवेटाइजेशन नहीं होना चाहिए। इसका विरोध होना चाहिए और रेलवे में जो कमियां हैं, वे दूर होनी चाहिए। मैं उन्हें इस बात की भी मुबारकवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने बनर्जी कमेटी को मुकर्रर किया और उसकी रिपोर्ट आई, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि रिपोर्टें सिर्फ रही की टोकरी में डालने के लिए नहीं होती है। जब उन पर करोड़ों रुपए खर्च होते हैं। तो ऐसा कुछ करिए कि उन पर इम्प्लीमेंटेशन भी होना चाहिए। अगर सिर्फ दिखाने के लिए रिपोर्टें आएं तो वह ठीक नहीं होगा। सर, आज सुबह बहुत नारे लग रहे थे कि बनर्जी रिपोर्ट को टेबल कीजिए, लागू कीजिए। मैं कहना चाहता हूँ कि बनर्जी रिपोर्ट को लागू किया जाए और श्री कृष्णा कमीशन को भी लागू किया जाए जिस श्री कृष्णा कमीशन की रिपोर्ट 1992 में आई।

श्री उपसभापति: वह लालू प्रसाद जी की जिम्मेदारी नहीं है।

श्री अबु आसिम आबमी: मैं तो हाउस की बात कर रहा हूँ और आप भी मेरी बात सुन रहे हैं।

श्री उपसभापति: मैं तो सुन रहा हूँ, पर आप विषय पर नहीं बोल रहे हैं।

श्री अबु आसिम आजमी: इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि आज हमें आजाद हुए 58 साल हो गए हैं, लेकिन आज भी हम बहुत मुश्किल से 150 किलोमीटर की स्पीड तक पहुंचे हैं। आज इस ग्लोबल जमाने में हम जिस तरह से तरक्की कर रहे हैं, उस के हिसाब से हम 1/4 जी ही पहुंच पाए हैं। तो कब वह वक्त आएगा जब हम हवाई जहाज की तरह से ट्रेन चला सकेंगे? हम लोगों की जिंदगी से यह हो सकेगा या नहीं हो सकेगा, वह भी देखना चाहेंगे। बहुत-बहुत शुक्रिया, आप ने मेरी बात सुनी। मुझे उम्मीद है कि रेलवे मंत्री जी यहां बैठे हैं, वह हमारे द्वारा रखी गयी बातों को इम्प्लीमेंट करेंगे। खास तौर पर आजमी साहब बैठे हैं, मैं उन से कहूंगा कि आजमगढ़ के बारे में जरूर कुछ कह दीजिए। लोग कहते हैं 8-8, 9-9 एमपीज बैठे हैं, ये क्या करते हैं?

श्री उपसभापति: रेलवे मंत्री जी से बोलिए, आजमी साहब से बोलकर क्या होगा?

श्री अबु आसिम आजमी: आजमी साहब, लालू प्रसाद जी के बहुत पुराने दोस्त हैं, और आप से जो वायदा किया था, जब हम लोग मिलने गए थे, लेकिन वे सारी बातें वायदाखिलाफी साबित हुई। “वायदा तेरा वायदा, वायदे पे तेरे मारा गया, बंदा मैं सीधा-साधा।” हमारी मांगे पूरी कीजिए।

सर, आप ने मुझे बोलने दिया और कायदे से बोलने दिया, कुछ शोर-शारबा नहीं हुआ, इस के लिए आप का बहुत-बहुत शुक्रिया।

† [شری ابو عاصم اعظمی "اثر پردیش": ڈپٹی چیئرمین سر، آپ نے مجھے ریلوے بجٹ ۲۰۰۶-۲۰۰۷ پر بولنے کا موقع دیا، اس کے لئے میں آپ کا دھنیو اد کرتا ہوں۔ سر، ریلوے صرف آنے جانے کا ذریعہ ہی نہیں ہے، بلکہ روزگار کا ایک بہت بڑا سادھن ہے، غریبوں کی بہت بڑی امید بھی ہے۔ اس میں تقریباً پہلے ۲۲ لاکھ لوگ کام کرتے تھے، اب شاید اس میں ۱۵-۱۳ لاکھ لوگ رہ گئے ہیں۔ میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ جس طرح سے ممبئی اور دہلی انٹرپورٹ کا پرائیویٹائزیشن ہوا ہے، اسی طرح سے ریلوے کے پرائیویٹائزیشن کے اوپر نظر ہے۔ میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ یہ ایک غلط پرمپر شروع ہوئی ہے۔ قریب ایک کروڑ لوگوں کی جہاں روزی

روٹی کا سوال ہے، اگر ریلوے کا پرائیویٹائزیشن ہو جائے گا تو مجھے لگتا ہے کہ لوگوں کو نوکریوں میں بہت دقتیں ہوں گی۔ آج اخبارات میں یہ لکھا جا رہا ہے کہ لالو پر سادہ جی کی غریب پرور ریلوے وزارت کا رپورٹ فرینڈلی بن گئی ہے۔ ایک طرف تو غریبوں کی ہمدردی ہے اور دوسری طرف ریلوے کے لئے کارپوریٹ سیکٹر کے دروازے کھولنا، دونوں متضاد چیزیں ہیں۔ اس لئے یو۔ پی۔ اے۔ سرکار پبلک پرائیویٹائزیشن کے نام پر پرائیویٹ سیکٹر کو بڑھا دے رہی ہے۔ اس سے ۴ لاکھ ریلوے ملازمین کے مستقبل پر ایک سوالیہ نشان کھڑا ہو رہا ہے اور اس میں ریکروٹمنٹ پر ایک غلط چیز شروع ہو جائے گی کیوں کہ ریلوے اس ملک کا سب سے بڑا ایمپلائر ہے۔ ریلوے دزیر صاحب کو یہ سوچنا چاہئے کہ اس کے پرائیویٹائزیشن سے اس ملک کے غریبوں کا کتنا نقصان ہوگا۔

ڈپٹی چیئرمین سر، میں آپ سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ہر سال ریلوے وزیر کے بجٹ میں بڑے بڑے پروجیکٹ کا اعلان ہوتا ہے، لیکن اس بات پر بھی نظر دوڑانی چاہئے کہ پچھلے بجٹ میں جن کا بڑے شور شرابے کے ساتھ اعلان ہوا تھا، آخر اس کا حشر کیا ہوا؟ میں سرکار کی توجہ انڈین ایکسپریس کی اس اخباری رپورٹ پر لانا چاہوں گا جس کے مطابق ۴۷ ہزار کروڑ روپے کا پروجیکٹ پینڈنگ ہے اور ۲۴۰ پروجیکٹ لسٹ میں شامل ہے۔ ان میں سے ایک ریلوے پروجیکٹ ایسا ہے جو ۱۹۷۲ میں شروع کیا گیا تھا اور آج تک وہ پینڈنگ پڑا ہوا ہے۔ ریلوے وزارت کا سالانہ بجٹ دس ہزار کروڑ کا ہے، لیکن ہم اس کے مقابلے میں پینڈنگ پروجیکٹس پر نظر ڈالتے ہیں تو ۴۷ ہزار کروڑ روپے کا آج بھی پینڈنگ پڑا ہوا ہے۔ سر، ابھی لالو پر سادہ جی منتری جی یہاں بیٹھے ہوئے تھے، شاید وہ چلے گئے ہیں..... مداخلت..... دوسرے منتری جی ضرور بیٹھے ہیں..... مداخلت.....

شری آپ سہا جی : دو، دو منتری بیٹھے ہوئے ہیں۔

شری ابو حامد اعظمی : اگر وہ رہتے تو زیادہ اچھا رہتا۔ کوئی بات نہیں میں ان کو دیکھ رہا ہوں..... مداخلت..... جب ہم نے pending projects کی بات کی ہے، تو اس سندر بھ میں میں ریلوے منتری جی کا دھیان مبئی کے بورڈ پر۔ ورا لائن کی طرف دلانا چاہتا ہوں۔ یہ لائن پینڈنگ ہے اور مکمل نہیں ہو پار رہی ہے۔ اس لائن پر بورڈ سے ورا تک رہنے والے لاکھوں لوگ امیدیں لگائے بیٹھے ہیں، لیکن اس روٹ پر دو اضافی لائن ڈالنے

کا کام پورا نہیں ہو پا رہا ہے۔ کچھ مہینے پہلے ممبئی میں اسی بات کو لیکر بہت بڑا دنگا ہوا، فساد تک ہو گیا تھا۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ بوریلوئی سیکشن پر لوکل ٹرینوں کے لئے تیسری اور چوتھی لائن کا کام جلد سے جلد شروع ہونا چاہئے۔
بوریلوئی سے ورار کے درمیان زائد ٹرین شروع کرنا سب سے ضروری کام ہے۔

اُپ سجاپتی جی، پنڈنگ پروجیکٹ میں جموں و کشمیر ریاست کا سب سے بڑا پروجیکٹ، اودھم پور۔ سری نگر۔ بارامولہ پروجیکٹ ہے۔ اس ریاست میں دہشت گردی عام ہے اور اس کا ایک سبب اس ریاست میں نقلی نہ ہو پانا، ترقی کی رفتار درست ہونا ہے، جو افسوس کی بات ہے۔ پنڈنگ پروجیکٹ میں اودھم پور۔ سری نگر۔ بارامولہ پروجیکٹ کی مالیت ۵۵۰۰ کروڑ روپے کی ہے۔ اگر اس معاملے کو کشمیری عوام میں ریاست کی جانب داری کا سلوک کہیں، تو یہ غلط نہیں ہوگا، جب کہ یہ پروجیکٹ ہر طرح سے اہم توجہ کا طلبگار ہے۔ ۱۹۹۴ میں شروع ہونے والے اس پروجیکٹ پر آج تک صرف ۱۹۸۶ کروڑ روپے خرچ ہوئے ہیں آج یہاں کشمیر کے منتری جی بیٹھتے ہوئے ہیں وہ اس بات میں ضرور مدد کریں گے کہ اس پروجیکٹ کو جلد سے جلد کاپلیٹ کرانے کی کوشش کرنی چاہئے۔

اُپ سجاپتی جی، بھونڈی، بکروں کا ایک ایسا شہر ہے، جس کا کاروباری رشتہ ممبئی سے، اتر پردیش اور بہار سے جڑا ہوا ہے۔ بھونڈی سے اتر پردیش جانے کے لئے کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے۔ ہم نے کئی بار ریل منتری جی کو اس کے بارے میں میمو رٹم دیا، کئی بار اس کی مانگ کی ہے، لیکن ابھی تک ٹرین شروع نہیں ہوئی ہے۔ بھونڈی کوریل سے اچھی طرح جوڑنے اور ریل منصوبہ بندی میں بھونڈی کو اس کا حصہ دینے پر توجہ نہیں دی جا رہی ہے۔ بھونڈی میں ۲۲ برس پہلے ایک چھوٹا سا ریلوے اسٹیشن بنایا گیا تھا، لیکن اس کے بعد کبھی اس کے لئے کوئی ترقیاتی منصوبہ نہیں بنایا گیا۔ ۲۶ مئی ۲۰۰۰ء کو شریکتی متا بنرجی نے بھونڈی چیئر آف کامرس اینڈ انڈسٹریز کو ایک خط کے ذریعہ مطلع کیا تھا کہ دیوا۔ دہلی کے درمیان ڈبل ٹریک لائن ڈالنے کے بعد مارچ، ۲۰۰۱ سے بھونڈی والوں کے لئے بھی، ممبئی کے لئے ایک لوکل ٹرین کی سہولیت مہیا کی جائے گی، لیکن یہ وعدہ بھی پورا نہیں ہوا۔ Mumbai Sub-Urban Railways Standing Committee نے محترم سومانہاھ چٹرجی کی

جیزمین شپ میں بھونڈی اور بور یولی۔ درار علاقے کے لئے تکالیف کو مد نظر رکھتے ہوئے، پروجیکٹ کا مشورہ دیا تھا، لیکن ۱۲ سال بعد بھی بھونڈی پر کوئی نظر نہیں کی گئی۔ اسی طرح مہاراشٹر کا دوسرا پاور لوم اکثریتی شہر مالگاؤں ہے، مالگاؤں کو بھی ریل سے جوڑنا چاہئے، لیکن اس اور دھیان نہیں دیا جا رہا ہے۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ اتر پردیش اور بہار کے لاکھوں لاکھ مزدور وہاں کام کرتے ہیں، اس لئے اس طرف دھیان دینا بہت ضرورت ہے۔

مہوے، ممبئی، ملک کی ایک کمرشل کینٹل ہے۔ پورے ملک میں روزانہ ایک کروڑ ۶۰ لاکھ مسافر ٹرینوں میں سفر کرتے ہیں۔ ان میں سے ممبئی کی ٹرینوں میں ۶۰ لاکھ مسافر سفر کرتے ہیں۔ ریلوے کا سب سے زیادہ فنڈ ممبئی سے اکٹھا کیا جاتا ہے۔ ریلوے کی آمدنی کا ذریعہ فراہم ممبئی سے ہوتا ہے۔ ممبئی کی لوکل ٹرینیں سب سے زیادہ فنڈ مہیا کرتی ہیں، لیکن ممبئی کو کوئی سہولت نہیں دی جا رہی ہے۔ Mumbai Urban Transport Project کے لئے ۳۱۲۵ کروڑ روپے منظور کئے گئے تھے، لیکن اس پروجیکٹ پر صرف ۸۷۹ کروڑ روپے خرچ کئے گئے ہیں، اس پروجیکٹ کو بھی جلد سے جلد کاپلیٹ کرنا چاہئے۔

مہوے، ۱۹۷۲ میں دم ڈم ٹالی ٹیج کا ٹرانزٹ سسٹم کا design and constroction project ۲۶۲ کروڑ روپے سے شروع کیا گیا تھا، لیکن افسوس ہے کہ آج ۳۳ سال گزر جانے کے بعد بھی یہ پروجیکٹ پینڈنگ لسٹ میں شامل ہے۔ اس پروجیکٹ پر اب تک صرف ۳۹ کروڑ روپے خرچ ہوئے ہیں۔ منتری جی کو اس طرف دھیان دیکر اس کام کو بھی جلد ہی پورا کرنا چاہئے۔ ہم بہت سارے اعظم گڑھ کے ایم بیزنے بار جتنے بھی ریل کے منتری ہیں، ان کو میورٹم دئے ہیں۔ بار بار خط لکھ کر اعظم گڑھ ٹرینوں کے بارے میں ذکر کیا ہے، لیکن افسوس کے ساتھ کہنا پڑتا ہے کہ آج تک اعظم گڑھ کی ٹرینوں کے لئے کوئی بھی قدم نہیں اٹھایا گیا ہے۔

ایک گنودان ٹرین ہے۔ ادھر مہینوں سے، میں نے لوگوں سے بات کی، تو انہوں نے بتایا کہ ایک مہینے سے یہ روزانہ آٹھ، دس گھنٹے کی دیری سے چل رہی ہے۔ ہر کراسنگ پر ٹرین ایک ایک گھنٹے، دو، دو گھنٹے رک جاتی ہے۔ لوگ پریشان ہو جاتے ہیں، لیکن اس طرف کوئی دھیان نہیں دیا جا رہا ہے۔ یہ بھی شکایت ملی ہے اور اس

طرف بھی دھیان دیا جائے کہ ٹرینوں کے اندر استعمال کئے ہوئے چادر، تکیہ، کبل پھر سے ری. بیک کر کے واپس استعمال کرنے کے لئے دئے گئے ہیں۔ میں اس طرح بھی منتری جی کا دھیان دلانا چاہتا ہوں کہ اس طرف بھی قدم اٹھانا چاہئے۔ ٹرینوں میں صفائی پر دھیان نہیں دیا جا رہا ہے، خاص طور پر ممئی سے یو. پی. جانے والی ٹرینوں میں صفائی پر دھیان بالکل نہیں دیا جا رہا ہے۔ گنودان ٹرین میں مینٹری کار کے لئے منتری جی نے آشواس دیا تھا کہ اس میں ہم مینٹری کار شروع کرنے جارہے ہیں، لیکن آج تک اس میں یہ شروع نہیں ہوا ہے۔ ہم نے اعظم گڑھ، بنارس، گورکھپور، بلیہ کراسنگ کے لئے بار بار ریکویسٹ کی، ہم بچپن سے وہاں دیکھتے آ رہے ہیں کہ جب بھی وہاں گاڑی پہنچتی ہے، لوگوں کو باہر کراسنگ پر گھنٹوں گھنٹوں انتظار کرنا پڑتا ہے۔ اتنی ترقی ہوتی جا رہی ہے، اتنے پروجیکٹس ہوتے جا رہے ہیں، لیکن آج تک اعظم گڑھ سے بلیہ کی کراسنگ پر فلاحی اور نہیں بنایا جا رہا ہے۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ جلد سے جلد اس کام کو پورا کیا جائے۔

ممئی کے بارے میں میں کہنا چاہتا ہوں کہ وہاں ۱۲ ڈٹوں کا پلیٹ فارم بن چکا ہے اور ممئی کی ٹریفک کی یہ حالت ہو گئی ہے کہ اگر ۲۰ کلومیٹر جانا ہے، تو ۳ گھنٹے لگیں گے، ۴ گھنٹے لگیں گے، کچھ معلوم نہیں۔ ایکشن کے زمانے میں اگر ہم لوگ مینٹنگ شروع کرتے ہیں، تو ایک کنارے سے اگر ہم نے ملاؤں سے شروع کیا اور ممئی کے دوسرے کنارے تک آنا ہے، تو ۱۰ بجے رات تک مینٹنگ کا ٹائم رہتا ہے، ۱۰ کلومیٹر آپ نہیں پہنچ سکتے اور پورا کا پورا ٹائم ختم ہو جاتا ہے۔ سبھی لوگ لوکل ٹرین کو پریفر کرتے ہیں۔ لیکن لوکل ٹرین کی اتنی بری حالت ہے کہ آپ اگر کپڑا پہن کر اندر جائیں گے تو پتہ نہیں، آپ نے بدن پر پورا کپڑا پہن لیا ہے گا یا پھٹ جائے گا اور اگر آپ کو نکلتا ہے، تو وہ اسٹیشن پہلے آپ کو اتنی دھکم پیل کرنی پڑتی ہے کہ نکلتا بہت مشکل ہوتا ہے۔ اب ۱۲ ڈٹوں کا پلیٹ فارم ممئی میں بن چکا ہے اور وہ پلیٹ فارم تیار ہے۔ لیکن ابھی بھی ۹ ڈٹوں کی ٹرین چل رہی ہے۔ جب ۱۲ ڈٹوں کا پلیٹ فارم بن چکا ہے، تو ۱۲ ڈٹوں کی نہیں، بلکہ ۱۲ ڈٹوں کی ٹرین جلد سے جلد اس ممئی کے لئے، جو ریلوے کو سب سے زیادہ ریونیو دے رہی ہے، اس ممئی کے لئے میں کہنا چاہتا ہوں کہ اسے جلد سے جلد شروع کیا جائے۔ اس سے ممئی کی ترقی میں بہت بڑا اڑنگا لگ رہا ہے۔

مجھے ایک بات اور کہنی ہے کہ ممبئی کے وادر اسٹیشن پر میں نے دیکھا ہے، چھترپتی شیواجی ٹرمینل پر میں نے دیکھا ہے، جو یو. پی. اور بہار کے غریب بیچارے یہاں آ کر مزدوری کرتے ہیں، ان کے پاس اتنا پیسہ بھی نہیں ہے کہ وہ بیچارے ریلوے کارڈ رویشن کرا کر جاسکیں۔ وہ جب شام کو ٹرین کے لئے لائن لگاتے ہیں، وہ لائن لگا کر ۱۲-۱۲ گھنٹے کھڑے رہتے ہیں کہ جب ٹرین آئے گی تو اس کے اندر ہم جلدی کھس جائیں گے اور کم سے کم ہمیں بیٹھنے کی جگہ مل جائے گی۔ میں نے دیکھا ہے کہ پولیس والے بغیر کسی وجہ کے ڈنڈے مار کر پوری لائن کو خراب کر دیتے ہیں اور وہ لوگ جو تھوڑا پیسہ دے کر لائن میں آگے آنا چاہتے ہیں اور جن سے وہ پیسے لیتے ہیں، ان کو لائن میں آگے کھڑا کر دیتے ہیں۔ اس کی انکوائری کی جائے۔ خاص طور سے میں نے آج کل یہ بھی دیکھا ہے کہ ریل میں لوگوں کے بکسے زبردستی کھلو کر انہیں پریشان کر ان سے پیسے لئے جاتے ہیں۔ میں اس بجٹ کا سپورٹ کرنے کے لئے کھڑا ہوا ہوں، لیکن میں کہنا چاہتا ہوں کہ ان چیزوں پر دھیان دینا بہت ضروری ہے۔ ایک غریب بیچارہ جب ممبئی سے کما کر یو. پی. بہار جلا ہوا، اس کا بکسہ کھول کر پولیس والے اس کا پیسہ لوٹ لیں، اسے روکنے کی بہت ضرورت ہے۔

سر، ابھی پچھلے ہفتے کی بات ہے کہ اگست کرائی ٹرین کے ٹوٹاؤ کے ڈبے میں کھلے عام شراب پینے لگی، پورے ڈبے میں شراب پینے لگی اور لوگوں نے شراب پی اور پورا ڈبہ بری طرح سے بدبو دے رہا تھا۔ اس میں سفر کرنے والے لوگوں نے مجھے آکر بتایا کہ آپ اب کی بار لالو پر سادجی کو ضرور چغٹی دیجئے کہ اس پر کہیں نہ کھیں سے روک لگنی چاہئے۔ ڈبوں کے اندر اس طرح کی چیزیں ہو رہی ہیں۔

سر، ایک بات اور میں کہنا چاہتا ہوں کہ جس طرح سے ممبئی میں لیڈیز کے لئے ڈبوں کے اندر رزرویشن ہے، اسی طرح سے ڈس ایبلڈ لوگوں کے لئے بھی رزرویشن ہے۔ میرا پچھلے دنوں خود یہ ایکسپیرینس ہوا کہ میں کہیں جانا چاہتا تھا، ٹریفک بہت تھی، تو میں ٹرین میں کھس گیا، ٹرین چلنی شروع ہو گئی، تو میں مجبوراً ڈس ایبلڈ لوگوں کے لئے رزروڈ ڈبے میں کھس گیا، جہاں لوگ بیٹھے ہوئے تھے، تو لوگوں نے مجھے دکھایا کہ اتنا چھوٹا ڈبہ ہے اور اس میں بیٹھنے کے لئے بہت کم جگہ ہے۔ وہاں کے ہزاروں ہزار ڈس ایبلڈ لوگوں کی یہ مانگ ہے کہ ہماری آواز

لالو پرساد جی تک پہنچادی جائے کہ ان ڈیوں کی لمبائی، چوڑائی، اس میں بیٹھنے کی جگہ اتنی ہو، جتنی عام ڈیوں کی ہوتی ہے۔ وہ ڈبہ بہت چھوٹا ہے، اسے پورے سائز کا ڈبہ دیا جائے۔

ایک اور بات میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ممبئی میں تھوڑے دنوں سے ایک سلیپر اہمیان، ایک آندولن بھی چل رہا ہے کہ جس طرح سے ڈس، لہلہڈ لوگوں کے لئے ڈبہ ریز رو کیا گیا ہے، لیڈ ریز لوگوں کے لئے ڈبہ ریز رو کیا گیا ہے، ٹھیک اسی طرح سے اسٹوڈنٹس کے لئے بھی ڈبہ ریز رو کیا جائے۔ جو بچے اسکول جاتے ہیں، روزانہ آپ ٹرین میں بیٹھیں گے، تو دیکھیں گے کہ کچھ نہ کچھ واقعہ ہو جاتا ہے۔ مجبوراً اتنے زیادہ لوگ ٹرین کے اندر گھستے ہیں کہ بہت سارے لوگ دروازہ پکڑ کر کھڑے رہتے ہیں اور ان کے سر کھمبوں سے لگ جاتے ہیں۔ ابھی اتنی تعریفیں ہو رہی ہیں، مگر میں آج بھی دیکھ رہا ہوں کہ ٹرین کی چھتوں پر بیٹھنے والوں کی تعداد کم نہیں ہوئی ہے۔ ہم نے ٹرینوں کا کرایہ کم کر دیا۔

ہم نے غریبوں کو انٹرنیشنل کھڑے بیٹھنے کی سہولیت بھی فراہم کر دی ہے۔ میں منتری جی کو اس بات کے لئے مبارکباد پیش کرنا چاہتا ہوں، لیکن ہمیں اس بات کو بھی دیکھنا ہے کہ آج بھی پچارے غریب مزدور ٹرین کی چھت پر بیٹھ کر سفر کر رہے ہیں۔ وہ دن کب آئے گا جب لوگ ہندوستانی ٹرین پر آرام سے بیٹھ کر سفر کر سکیں گے۔ سر میں ابھی بہار گیا تھا۔ وہاں پر بس میں جتنے آدمی بھی اندر بیٹھے ہوئے تھے، اس سے زیادہ اوپر چھت پر بیٹھے تھے۔ اس سے پہلے میں کبھی بہار نہیں گیا تھا۔ میں سمجھتا ہوں کہ میں وہاں نہیں گیا ہوتا تو اچھا تھا۔..... مداخلت..... اس لئے میں کہنا چاہتا ہوں کہ ریلوے منتری لالو پرساد جی جب غریبوں کے مساجد کے طور پر ابھر کر آ رہے ہیں، غریبوں کی آواز سن رہے ہیں تو ہوائی جہاز کی طرح سے ممبئی و دہلی کے انٹرپورٹس کے پرائیویٹائزیشن کی طرح سے دہلی کے پرائیویٹائزیشن نہیں ہونا چاہئے۔ اس کا وردہ ہونا چاہئے اور ریلوے میں جو کیا ہیں، وہ دور ہونی چاہئیں۔ میں انہیں اس بات کی بھی مبارکباد دیتا ہوں کہ انہوں نے بھرتی رپورٹ کا مقرر کیا اور اس کی رپورٹ آئی، لیکن میں کہنا چاہتا ہوں کہ رپورٹ صرف رڈی کی نوکری میں ڈالنے کے لئے نہیں ہوتی ہے۔ جب ان پر کروڑوں روپے خرچ ہوتے ہیں تو ایسا کچھ کرے کہ ان پرائیویٹائزیشن بھی ہونا چاہئے۔ اگر صرف

دکھانے کے لئے رپورٹ آئیں گی تو وہ ٹھیک نہیں ہوگا۔ سر، آج صبح بہت غرے لگ رہے تھے کہ بنرجی رپورٹ کو نمیل کیجئے، لاگو کیجئے۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ بنرجی رپورٹ کو لاگو کیا جائے اور شری کرشنا کمیشن کو بھی لاگو کیا جائے، جس شری کرشنا کمیشن کی رپورٹ ۱۹۹۲ میں آئی ہے۔

شری اُپ سباجی : وہ لالو پر سادجی کی ذمہ داری نہیں ہے۔

شری ابومحکم اعظمی : میں تو ہاؤس کی بات کر رہا ہوں اور آپ بھی میری بات سن رہے ہیں۔

شری اُپ سباجی : میں تو سن رہا ہوں، پر آپ وٹے پرنٹیں بول رہے ہیں۔

شری ابومحکم اعظمی : اس لئے میں کہنا چاہتا ہوں کہ آج ہمیں آزاد ہوئے ۵۸ سال ہو گئے ہیں، لیکن آج بھی ہم بہت مشکل سے ۱۵۰ کلومیٹر کی اسپید تک پہنچے ہیں۔ آج اس گلوبل زمانے میں ہم جس طرح سے ترقی کر رہے ہیں، اس کے حساب سے ہم ۱۲/۱۱ بجے پائے ہیں۔ تو کب وہ وقت آئے گا جب ہم ہوائی جہاز کی طرح سے ٹرین چلا سکیں گے؟ ہم لوگوں کی زندگی میں یہ ہو سکے گا یا نہیں ہو سکے گا، وہ بھی دیکھنا چاہیں گے۔ بہت بہت شکریہ، آپ نے میری بات سنی۔ مجھے امید ہے کہ ویلوے منتری جی یہاں بیٹھے ہیں، میں ان سے کہوں گا کہ اعظم گڑھ کے بارے میں ضرور کچھ کیجئے۔ لوگ کہتے ہیں آٹھ، آٹھ، نو، نو، ایم بیڑ بیٹھے ہیں، یہ کیا کرتے ہیں؟

شری اُپ سباجی : ویلوے منتری سے بولنے، اعظمی صاحب سے بول کر کیا ہوگا؟

شری ابومحکم اعظمی : اعظمی صاحب، لالو پر سادجی کے بہت پرانے دوست ہیں اور آپ سے تو وعدہ کیا تھا، جب ہم لوگ ملنے گئے تھے، لیکن وہ ساری باتیں وعدہ خلافی ثابت ہوئیں۔ ”وعدہ تیرا وعدہ، وعدے پہ تیرے مارا گیا، بندہ میں سیدھا سادا“۔ ہماری مائیں پوری کیجئے۔

سر، آپ نے مجھے بولنے دیا اور قاعدے سے بولنے دیا، کچھ شور شرابہ نہیں ہوا، اس کے لئے آپ کا بہت

بہت شکریہ۔

[ختم شد]

DR. K. KASTURIRANGAN (Nominated): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir, for this privilege of sharing my views on this very important segment, the premier transportation system of this country which is the largest network in Asia, and probably, the world's second largest network under one single management. If one looks at the statistics, and many people have said about them here, they are mind-boggling. If one talks about 12,000 trains per day; something like 13 million people being carried; and 1.54 million workforce, and so on, it obviously brings out the level of complexity that is involved in running of this major system in terms of management, consistency, performance and so on. To add to this is the fact that it serves a wide cross section of the society from different socio-economic strata and has an outreach with very varied geological and geographical conditions. In the recent past, of course, we have seen that the Indian Railways have witnessed accelerated growth patterns. One can see it through different indices. One of the important indices that one talk about is the freight it carries. Over the last few years, every year, we have been witnessing something like an incremental 30 million tons of freight load and if you look at the present year, there is a good possibility that it may go up to of 65 million tons. In one sense, of course, this reflects the result of a socio-economic growth which has also been accelerating and the product of that economic growth, obviously, will be reflected in the demands of freight transport, and then, the fact that the Railways has been able to meet this challenge in terms of carrying excessive freight requirements that the economic growth demands in this country, is a very laudable thing.

So, Sir, I would like to compliment the Government, the Indian Railways and the hon. Railway Minister for coming up to the expectations in the context of a regime of economic growth. And, the growth and the vitality of the railway system obviously give us confidence that such increasing challenges will be met in the coming years. As there is an increase in the population, and increase in the economic growth, there will be an increase in the attendant demands on the railways, one should be able to see that. I know that many discussions have taken place with respect to the passenger amenities, increased requirements from the passengers, the freight requirements, the type of wagon loading, type of routes that we need to introduce in the country, speeding up of the trains and so on. So, I do not want to get into those details. But, specifically, I would like to touch three important things, which are all related to technological developments that could impact the efficient management of the railways in the coming years.

Needless to say that the hon. Minister had specifically mentioned about improving the tracks, improving the wagon design, improving the signalling system and so on. But, currently, one could start looking at the technological aspects of the railways by looking at the institution, the Research, Design and Standards Organisation, which is the premier institution of the Railways and which conducts the research and development. They are, of course, responsible for several areas related to the railway operations, management and design, safety, passenger amenities, infrastructure, operational efficiency, indigenous development, inspection and quality audit, consultancy, test and trials, and, so on. We do notice that there has been substantial research and development inputs coming out of this institution. But if one looks at the broader context of this country, feel that the best of the capabilities of the country have not yet been exploited by railways in trying to go to the next generation technologies and next generation engineering products. It is in this connection that I can suggest for the consideration of the Railway Ministry the possibility of a stronger linkage with the systems that we have, the educational system, the research and development system that we have in this country, and, particularly, the IITs and IISc which are in the forefront of technology, forefront of education, forefront of research, and, who have a vast set of disciplines which are applicable to the railway transport engineering.

So, there are good possibilities in the area of traction, possibilities related to the development of software which are useful for the design of the wagons, the structural engineering capabilities, materials capabilities and so on. So, the suggestion here is: could we establish in the next few years two or three centres of excellence related to the railway transportation system in the country, attached to some of the Indian Institute of Technologies. I am very well aware of the initiative of the Railway Ministry in providing Rs. 25 crores to IIT, Kanpur in the context of doing very specific research and development, but, Sir, the suggestion here is to see whether we can bring in a few centres of excellence responsible for railway transportation research attached to some of these institutions which could go a long way in improving and upgrading and also bringing in innovative technologies which are needed by the railway system.

Now, I come to the second point. Having seen this kind of growth, having seen this kind of development in the railways which is very satisfactory, one would also obviously look a little ahead, and, in this context, the question here is: whether we are really addressing the futuristic

transportation systems which would come into picture as the railways evolve, and, I have in mind areas like Magnetic Levitation Systems. I may say here that the MagLev systems today are in an experimental stage in some of the countries like Germany, China and Japan. They have set up 20 to 30 kilometres tracks which demonstrate unambiguously the capability of these kinds of systems like frictionless, smooth travel and excellent passenger feeling.

So, the question is: do we undertake in the next few years, as we look ahead, a demonstrator project on the MagLev or on a similar system in the country which could pave way in the future in establishing such system when the time really ripens? Here there may be a need to collaborate with some of the foreign countries, some of them I have mentioned here, in trying to get our hands wet. But, it is also important that some of the institutions in the country also get involved in it with the held of the Railways and we really move on a pilot project in this particular context?

The third point, Mr. Deputy Chairman, Sir, I would like to make is related to certain specific actions whether we could integrate. Today something like 60 per cent passenger traffic in the country is handled by the Railways. So, obviously, it becomes the key transportation system for passenger traffic in the country today. So, if there is a way in which this can be dovetailed with the airlines, it can be dovetailed with the road transport and provide for those who want to go from one location to other destination a seamless way of reaching, that would be a tremendous advantage. And, I particularly think that this will be applicable to areas in urban systems or semi-urban systems. So, whether we could initiate, in this plan, a limited experimentation of integrating these three systems and try to see whether we have a possibility of passenger transport in a seamless fashion from one location to another.

Lastly, Mr. Deputy Chairman, Sir, I would like to say that we have entered into the 21st century. In 21st century, obviously, we are trying to look what kind of evolution in the Railways that could take place. If one looks, by 2050, we will have a population which will be more than 1.5 billion. It is quite likely that share of transportation systems between Railways, roadways and airways is not going to substantially change in spirit. So, obviously, there has to be a vision with respect to how the railways are going to evolve in this context. It will be worthwhile to undertake such a vision study to ensure that we have addressed all kinds of options that are available in evolving this transportation system. I may mention, in this context, that the Indian National Academy of Engineering has just now

undertaken a study, The Indian Railways Vision-2050. I suggest that the Railway Ministry and the concerned agencies within the Ministry associate themselves with the Indian National Academy of Engineering in giving a shape to this kind of a vision document which could then be the basis for evolving several programmes of importance in R&D related to rail transport which could then be the basis for evolving an overall strategy for 2050 vision. And, particularly, even if we are going to go for technologies from outside, we need an excellent base in this country in these areas. So, such a translation of the vision into specific actions and having a number of centres of excellence carrying out research and development in railway transport is the crucial need of the hour. And, I am sure that the Ministry is seized of this particular matter. I am sure that that would lead us to be a nation with a very vibrant transportation system, the envy of anybody all across the world. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members I have to inform that the Statement listed against the name of Shri Lalu Prasad, the Minister for Railways, to be made at 3.00 p.m. today, will be made tomorrow, the 8th March at 3.00 p.m., as requested by the Minister. Shri Chandran Pillai.

SHRI K. CHANDRAN PILLAI (Kerala): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir. At the outset, I want to say that Dr. Kasturirangan's enlightening speech...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Chandran Pillai, your party is left with six minutes.

SHRI K. CHANDRAN PILLAI: I will confine to that, Sir. I think, our Ministry will take care of the enlightening speech and the suggestions made by Dr. Kasturirangan and take advantage of such proposals. This time, while participating in the discussion on Railways, I am speaking with some satisfaction because Railways is now treading towards a profit-making corporate entity type of an organisation. Naturally, while expressing our satisfaction for this turn around of Railways to such a substantial profit-making body, how we are going to utilise this potential amount is a question. I want to focus on one area, that is, railway safety, though not in an elaborate way. The proposals and the deliberations in the Budget documents are not adequately concentrating on the question of enhancement of the safety preparations in the Railways. A corpus fund of Rs. 17,000 crore is identified for safety in the Railways. But the state of affairs in the Railways, with regard to safety, is not at all satisfactory because of various reasons. I request the Ministry to look into this question

of safety as a special area, either in this year or in the coming year, to evolve a comprehensive plan to reduce accidents or accident-related affairs to the minimum.

Recently in Alleppey district of Kerala, one accident took place at an unmanned level crossing; the number of deaths reported was three. We have to reduce the number of accidents, which take place at unmanned level crossings, within a time frame.

Not only this, prevailing vacancies in safety-related areas in the Railways are very high, according to my understanding. If I am wrong, I may be corrected. That is also leading to the number of accidents. If we make an actual analysis of these accidents, we will find that human error is the major problem. In such a situation, how we are treating loco-running staff or loco-pilots is also an important issue. Is there any definite time frame for their duties every day? Though repeated assurances were given regarding the welfare of the loco-pilots in this country, still they are working for more than 14 hours. This is not at all a scientific understanding. We have to look into that matter seriously and chalk out a scheme to reduce the hardship and burden of these workers who are running our Railways. I am not elaborating that point, but I can say one thing that repeated assurances were given but they were not fulfilled so far.

Another point is this. In the Railways, there is a high-placed post—Commissioner of Railway Safety. There is a practice of posting retired railway officials to this post. My request is that a revisit should be done. In a number of cases, prejudiced and biased reports are coming because of this relation. I am not pointing to any particular person. But that style of appointing retired railway officials to the post of Commissioner of Railway Safety is not all a healthy practice according to me. So, we have to revisit that also.

Another point I want to raise is this. In this Budget, privatisation initiative is there. If we are with sufficient funds and technological base of our own, why are we sparing this area to private parties? It is a question which has to be discussed at length again. I am not a supporter of that. I am not making a detailed statement because I have to make some other points also. But one thing is clear that in the coming years, railway services are going to be increased. There is no doubt about that. For that kind of an expansion in the services of the railways, investment by the Railways itself is possible because of this profit-making scenario which is coming up. Technological competence of the Railways is not that bad. If some

lacuna remains, we can rectify that also. So, while initiating the idea of privatisation for this kind of a major transport sector, we have to think a lot, and, possibly, that has to be avoided.

Another point is regarding the State of Kerala. After the announcement of this year's Railway Budget, the State of Kerala is not happy with the proposals put in favour of Kerala, in that region. We met our Minister Shri Lajuji and Shri Veluji was also there. We expressed our desire for further allotments in the Railway Budget for Kerala. The overall response was positive. I am very thankful to both the Ministers. The basic demand raised from Kerala recently was that of a zone. We are not asking for a zone exclusively for Kerala. At present, there are 16 zones in the country. Now, it is sixteen. Because of various compulsions over the years, we have now reached sixteen. Kerala, either Trivandrum or Kochi as headquarters, want a zone, including, possibly, the Konkan Railway. Palakad Division is there; Trivandrum Division is there. Three thousand track kilometres is required for a zone. That is the parameter. To achieve that, Konkan can be included or some other division can be included. When we are asking for a zone for Kerala, that demand has to be analysed, instead of rejecting it straightway. We have to look into that matter. Potential of Kerala with regard to Railways is high. A good number of Keralites are working elsewhere in other States and it is a known fact. The utilisation of Railways by Keralites is also high. Our experience is that since Chennai is the Centre of South Zone, much development has not taken place in Kerala compared to other areas. I am not making any ...*(Interruptions)*... Maybe, maybe, you make your point. Allow me to make my point. Objectivity will prevail finally. Let us leave it at that. Such a zone is very much needed for Kerala. That is to be looked into. I am not provoking anybody by furthering and hammering on that point.

Secondly, some more trains are to be allotted to Kerala. Of course, there are proposals for 2-3 trains, this time, to Kerala. But the basic question is, Bangalore-Ernakulam weekly train is now operating. Our demand is for extension to Trivandrum as a daily train. Daily 150 private buses are going from Kochi to Bangalore. I am not saying there is any linkage in between. It is not fair from my side. But a regular train will be profitable only to Railways. That is to be granted. *(Time-bell)*. At the same time, Kerala's tourism potential also will be taken care of. Recently, the World Tourism Council identified Kerala as the third most important destination. It is not a simple thing. While an international agency is identifying Kerala as a potential area for tourism, at least, a Goa-Kochi train connection has to

be started; and to utilise the available infrastructure of Konkan, a train from Trivandrum to Mumbai via Konkan is very much needed. We tried to impress upon the Minister regarding its importance and necessity. While replying to the debate, the Minister, I hope, will come forward with some positive proposals for Kerala. I am requesting him to do so.

Finally, the doubling question for Kerala is very important. The work on Vallarpadam Transshipment Container Terminal has already started and it is going to be commissioned in 2009. Daily 78 goods trains have to come and go through that area by 2012. With a futuristic vision whether the Railways is prepared to conduct surveys and additionally put up new lines. My thinking is that, it has not been taken care of in that way. So, the doubling question is the initial area. Last time, Rs. 243 crores were allotted for doubling in Kerala. This time, it is Rs. 290 crores. It is a good enhancement. But the problem is, if for doubling, this is the speed, this is the Budget allocation and this is the plan, then, I am afraid, it will take ten more years to complete the doubling in Kerala. It is an unaffordable proposition because of the requirements of Kerala railway utilisation by the people of Kerala. So, more allotment should be there. At the same time, I ask for a speedy implementation schedule of the doubling of the Kerala Railways.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI) in the Chair]

Another thing is some more surveys are to be added. Some are there. But, I want to add one additional service to Trivandrum. With that vision, we have to conduct a survey from Chengannur-Adoor-Kottarakara area to Trivandrum, correspondingly, an MC route. The other thing is that for the train going from Kayankulam to Trivandrum, through the sea-shore areas, this kind of a survey is to be conducted. At the same time, a survey for Nilambur-Nanjankode area is required to be taken up. Another thing I want to add is that some local train services can be added, especially, in the Malabar area, considering the congestion now being experienced over there. I would like to submit further that the ROB work is going on at a very slow pace. That also needs to be accelerated. With these words, I conclude, and I support the Railway Budget.

श्री अजय मारू (झारखंड): धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष महोदय, वित्तीय वर्ष 2006-07 के लिए सदन में प्रस्तुत रेल बजट पर मुझे अपने विचार व्यक्त करने का जो आपने मौका दिया है उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। महोदय, मैं रेल बजट पर बोलूँ, उससे पहले माननीय सदस्या कुमकुम राय ने अपने संबोधन के क्रम में गोधरा और जस्टिस यू.एस. बनर्जी कमेटी रिपोर्ट पर

3.00 P.M.

जो कुछ बात कही है, उसके विषय में उसका स्पष्टीकरण देना उचित समझता हूँ। महोदय, उनकी बात से ऐसा लगता है कि रेलवे के माध्यम से वे देश में साम्प्रदायिकता फैलाने की कोशिश कर रही हैं। महोदय, जैसाकि हम सब को पता है कि जस्टिस नानावती कमीशन इस बात की जांच कर रहा है और उसके बाद भी हमारे रेल मंत्री जी ने जस्टिस यू.एस. बनर्जी कमेटी बैठाई और पिछले वर्ष मार्च में जब बिहार के चुनाव हो रहे थे तो उन्होंने उसकी अंतरिम रिपोर्ट पेश की और उसका क्या रिजल्ट हुआ, यह हम सबको पता है और आज जब अगले महीने 5 प्रदेशों के लिए विधान सभा के चुनाव होने वाले हैं, तब वे उसकी फाइनल रिपोर्ट पेश करने जा रहे हैं। महोदय,... (व्यवधान)

श्री विद्या सागर निषाद (बिहार): महोदय, रेल बजट पर बात चल रही है और जब कुमकुम जी बोल रही थीं तो उस समय उनको प्रतिक्रिया करनी चाहिए थी।...(व्यवधान)

श्री अजय मारू: उपसभाध्यक्ष महोदय, उस समय...(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): आप उनको यील्ड कर रहे हैं क्या?

श्री अजय मारू: नहीं, सर।

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): वे आपको यील्ड नहीं कर रहे हैं, मेहरबानी करके बैठ जाइए।

श्री अरुण जेटली: सर, बनर्जी कमेटी बनाई गई थी, रेल बजट के भाषण के दौरान, जब रेस्पांड किया रेलवे मिनिस्टर ने।

श्री अजय मारू: महोदय, जब-जब इस बात की चर्चा होगी, गुजरात और वहां के मुख्यमंत्री उतने ही मजबूत होंगे। आज भी वह प्रदेश इस देश का नम्बर-एक प्रदेश है। वहां पर दोनों समुदायों में साम्प्रदायिक सद्भाव है और बार-बार कहने से कुछ भी नहीं होने वाला है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी का रेल बजट पहली दृष्टि में ठीक-ठाक नजर आता है, क्योंकि उन्होंने इस बार भी यात्री भाड़ा में और माल ढुलाई की दरों में कोई परिवर्तन नहीं किया, बल्कि प्रथम श्रेणी एयरकंडीशंड और द्वितीय श्रेणी ए० सी० के भाड़े में कुछ कटौती की है। हालांकि अगर हम पूरी यात्रियों की जो संख्या लेते हैं, इस श्रेणी में मात्र 0.82 लोग ही यात्रा करते हैं। महोदय, लेकिन हम रेलवे के स्वास्थ्य का अंदाजा सिर्फ किरायों से या माल ढुलाई के भाड़ों से नहीं लगा सकते। महोदय, रेलवे हमारे देश का सबसे बड़ा सरकारी संस्थान है और सही मायने में यह देश की लाइफ लाइन है। हमें यह देखना होगा कि रेल में सुरक्षा का स्तर कैसा है, यात्री सुविधाओं की स्थिति कैसी है, यात्री ट्रेनों और माल ढुलाई वैगनों का परिचालन ठीक ढंग से हो रहा है या नहीं और यदि इन मापदंडों पर रेलवे को जांचा-परखा जाए तो जो तस्वीर सामने आती है, बहुत अच्छी

नहीं है। महोदय, मैं मानता हूँ कि रेलवे ने पिछले कुछ वर्षों में काफी तरक्की की है। आज से 150 वर्ष से भी पहले 1853 में जब इसकी शुरुआत हुई थी तो उस समय 34 रूट किलोमीटर रेल लाईन थी और आज हमारे देश में यह बढ़कर 63,500 रूट किलोमीटर तक हो गई है और आज प्रति दिन 16.50 लाख टन माल की दुलाई होती है तथा करीब छेड़ करोड़ यात्री इसमें यात्रा करते हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय, एनडीए के शासनकाल में पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने इसके सुधार के लिए बहुत अच्छा काम प्रारम्भ किया और माननीय लालू जी भी अपनी ओर से पूरी कोशिश कर रहे हैं। मैं किसी की उपलब्धियों को नकारने का पक्षधर नहीं हूँ, लेकिन हमें यह भी देखना चाहिए कि हम क्या कर सकते थे और हमने कितना किया है।

महोदय, कल इस चर्चा का आरम्भ करते वक्त हमारे दल के माननीय सदस्य श्री रवि शंकर प्रसाद जी ने काफी विस्तार से सभी मुद्दों को रखा और उन्होंने हमारे देश का तुलना चीन के रेलवे नेटवर्क से भी की थी।

महोदय, अगर हम आजादी के बाद 1950-51 से लेकर वर्ष 2004-05 के आंकड़े देखते हैं, तो पता चलता है कि जहां चीन ने 1992-2002 तक 13800 रूट किलोमीटर रेल लाइनों की बढ़ोतरी अपने रेलवे नेटवर्क में की, वहीं 55 वर्षों में हमारे देश ने मात्र 9869 रूट किलोमीटर रेल लाइनें बिछायीं।

महोदय, रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने वर्ष 2004-05 के अपने प्रथम रेल बजट भाषण में 273 रूट किलोमीटर अतिरिक्त रेल लाइन बिछाने की जो घोषणा की थी, लेकिन वास्तव में 2004-05 में मात्र 150 रूट किलोमीटर रेलवे लाइन बिछाई गई है। इसी तरह इस वर्ष के बजट भाषण में उन्होंने 550 रूट किलोमीटर अतिरिक्त रेलवे लाइनें बिछाने की घोषणा की है, पर कितनी पूरी होगी, यह भविष्य ही बतायेगा।

महोदय, इस बजट में एक और जो बड़ी कमी है वह रेलवे की क्षमता बढ़ाने और आधारभूत संरचना के विस्तार की है। इस विषय पर अधिक ध्यान नहीं दिया गया है। नये फ्रेट कोरीडोर की बात कही गई है, पर क्या रेलवे इससे तत्काल की आवश्यकता को पूरा कर पायेगा। श्री रवि शंकर प्रसाद जी ने जो बात कही है, वह सही है कि अभी औद्योगिक क्रांति हमारे देश में हो रही है और इसी का फायदा रेलवे का मिल रहा है।

महोदय, पिछले 5-6 वर्षों में रेलवे में लगातार वृद्धि हो रही है। हमने पिछले वर्ष साढ़े सात प्रतिशत विकास की दर प्राप्त की और अंदाजा ऐसा है कि इस वर्ष हम साढ़े आठ प्रतिशत विकास की दर प्राप्त कर सकेंगे। आज माल दुलाई में पिछले वर्ष की तुलना में जो वृद्धि हुई है, वह इसी का परिणाम है। वर्ष 2004-05 में रेलवे ने जो 602 मिलियन मीट्रिक टन माल की दुलाई की, उसमें अधिकांश यानी 45 प्रतिशत सिर्फ कोयले की दुलाई की है।

महोदय, रेलवे की माल ढुलाई का हिस्सा अपेक्षित अनुपात में नहीं बढ़ रहा है और हाल के दिनों में लागत अधिक लगने के बाद भी दूर-दराज के क्षेत्रों से सड़क मार्ग से लोग माल मंगवाने लगे हैं। इसका कारण वैगन समय पर नहीं मिलना, माल मंगाने में समय अधिक लगना और रास्ते में चोरी तथा नुकसान होने की आशंका रहना है। रेलवे की इस नाकामी का दोहरा नुकसान हो रहा है। एक तो सड़क मार्ग पर दबाव बढ़ रहा है और दूसरी तरफ पेट्रोल और डीजल की खपत बढ़ रही है।

महोदय, एक अनुमान के हिसाब से जो माल एक लीटर डीजल के खर्च करने पर रेल पर आता है, वही माल अगर हम सड़क मार्ग से पहुँचाते हैं, तो उसमें चार-पांच लीटर डीजल अधिक लगता है।

महोदय, प्रथम ए० सी० और द्वितीय ए० सी० रेल किराये में जो कमी की गई है, उसका लाभ मात्र कुछ लोगों तक ही पहुँचेगा। महोदय, आज हमारे देश में प्रतिदिन साढ़े नौ हजार यात्री ट्रेनें चलती हैं, लेकिन उसमें से चार हजार यात्री ट्रेनें लोकल रूट पर चलती हैं, जिसमें मुम्बई, कोलकाता और चेन्नई प्रमुख हैं। आज जब हम डेढ़ करोड़ यात्रियों की बात करते हैं, तो इसमें मुम्बई एक मात्र ऐसा स्थान है जहाँ से 61 लाख लोग प्रतिदिन लोकल ट्रेन में यात्रा करते हैं। अगर हम कोलकाता की बात करें, तो वहाँ पर 19 लाख लोग इसमें सफर करते हैं और चेन्नई में यह संख्या पाँच लाख प्रतिदिन की है यानी कि 4 हजार ट्रेनों में हम 87 लाख यात्रियों को रोज़ छोटे हैं और जो बची हुई साढ़े पाँच हजार ट्रेनें हैं, उनमें 60 लाख यात्री ही यात्रा करते हैं। इसके बावजूद जो सुविधाएँ जो इन मेट्रोपोलिटन शहरों में दी जानी चाहिए उसके लिए इस बजट में ज्यादा ज़िक्क नहीं किया गया है।

महोदय, आज यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधाएँ देने में हम सब सहमत हैं। रेलवे स्टेशनों में और सुविधाएँ हों, प्लेटफॉर्म साफ-सुथरे हों और प्लेटफॉर्म में भीड़ का संतुलन हो, इसके लिए पैरा 43, 44 और 45 में ज्यादा कुछ नहीं कहा गया है। देश को राजधानी नई दिल्ली के रेलवे स्टेशन का हाल तो बेहल है और इसकी बदईतज़ामी का शिकार पिछले खिवार को तीन यात्रियों ने अपनी जान देकर चुकाया है।

महोदय, पैरा 50 में रेलों को दुर्घटनाओं में कमी होने की बात को मैं स्वीकार करता हूँ और इसके लिए मैं रेल विभाग को बधाई भी देना चाहता हूँ, पर यात्रियों की सुरक्षा के बारे में पैरा 51 में आर० पी० एफ० की जो पीठ थपथपाई गई है, यह अच्छी बात है और उसमें महिला आर० पी० एफ० कर्मियों की भर्ती की बात भी कही गई है, लेकिन मैंने कई मामलों में, हाल ही में देखा है कि आर० पी० एफ० के जवान यात्रियों के साथ लूट-पाट, बदसलूकी और बलात्कार जैसे मामलों में पकड़े गए हैं, यानी रक्षक ही भक्षक बन गए हैं। यात्रियों के साथ लूट-पाट, चोरी-ढकैती, बलात्कार जैसे जो मामले देखे गए हैं, उसमें राज्य सरकार तथा रेल प्रबंधन एक-दूसरे पर ज़िम्मेदारी ढालकर अपने आपको बचाने की कोशिश करते हैं।

महोदय, जिस प्रकार रेलवे हमारे देश का सबसे बड़ा सरकारी संस्थान है, उसी प्रकार रेलवे हमारे देश में प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से सर्वाधिक रोज़गार भी उपलब्ध कराता है। 2004-05 में इसमें

11 लाख, 25 हजार कर्मचारी कार्यरत थे और अगर हम उनकी औसत आय को देखते हैं, तो 2003-04 में यह 1 लाख 45 हजार रुपए के करीब थी और 2004-05 में यह 9 प्रतिशत बढ़कर, 1 लाख 58 हजार रुपए हो गई है। इनकी जो अच्छी तनखाह है, उसके चलते हमारे जो युवा हैं, उन्हें नौकरी पाने के लिए हमेशा तत्पर रहते हैं, आकर्षित रहते हैं। रेलवे ने इन युवाओं की भर्ती के लिए 19 रेलवे भर्ती बोर्डों का गठन किया है और इस बजट में रेल मंत्री जी ने उम्मीदवारों के लिए खींचीयाएँ की हैं, उसका मैं स्वागत करता हूँ, लेकिन रेलवे परीक्षा में प्रश्न-पत्रों के लीक होने की घटनाओं पर हम सबको चिंता हो रही है। पिछले सप्ताह 26 फरवरी को लखनऊ में जो कुछ हुआ, वह हम सबको ज्ञात है। परीक्षा रद्द करनी पड़ी। इस रैकेट में रेलवे की छोटी-बड़ी सभी परीक्षाओं में छात्रों उभए लेकर उम्मीदवारों को प्रश्न-पत्र दिए जाते हैं और इसकी बदौलत बड़ी संख्या में उम्मीदवार नौकरी पा चुके हैं और रैकेट चलाने वालों को करोड़ों की कमाई हो रही है। इसका सबसे बड़ा पहलू यह है कि जो मेधावी उम्मीदवार हैं, उनका भविष्य चौपट हो रहा है। अतः मैं भर्ती सहोदय से चाहूँगा कि इस मामले पर गंभीरतापूर्वक कदम उठाएं।

महोदय, अब मैं अपने प्रदेश झारखंड का थोड़ा जिक्र करना चाहूँगा। मुझे खुशी है कि हमारे पड़ोसी राज्य बिहार को कई नई ट्रेनें दी गई हैं, झारखंड को भी दी गई हैं, मैं इसका स्वागत करता हूँ, लेकिन इस बात का बेहद अफसोस है कि झारखंड का ज्यादा ख्याल इसमें नहीं रखा गया है। यहां तक कि रेल विभाग के सौतेले रवैये से तथा वहां कुछ लंबित रेल परियोजनाओं का काम आगे बढ़ाने के लिए पूर्व विदेश मंत्री और इस सदन के सदस्य, माननीय श्री यशवंत सिन्हा जी के नेतृत्व में एक आयोग भी आरंभ किया गया है।

महोदय, सभी माननीय सदस्यों ने इस रेल बजट पर अपने विचार रखते वक्त अपने-अपने प्रदेश में रेल सुविधाओं को बढ़ाने या रेल परियोजनाओं को बढ़ाने की मांग की है, जो जायज़ भी है। लेकिन पूरे देश में शायद झारखंड पहला ऐसा प्रदेश है, जिसने राज्य की रेल परियोजनाएं पूरी करने के लिए रेल मंत्रालय से पूरा सहयोग किया है और रेलवे की नई-पुरानी परियोजनाओं को पूरा करने की दिशा में योजना की आधी राशि वहन करने का फैसला लिया है। इसके तहत वर्ष 2001-02 में रेल मंत्रालय की चालू 6 परियोजनाओं पर कुल 1997 करोड़ रुपए की लागत से पहले वाले 545 किलोमीटर रूट की सहमति थी। इतना ही नहीं, झारखंड के पूर्व मुख्य मंत्री, माननीय श्री बाबू लाल मरांडी ने और आगे बढ़कर परियोजनाओं को शीघ्र अमल में लाने के लिए 20 प्रतिशत अंशदान को बढ़ाकर 66 प्रतिशत कर दिया है। यानी 1997 करोड़ की परियोजनाओं के लिए राज्य सरकार ने 1332 करोड़ रुपए अपने पास से और मात्र 665 करोड़ रुपए की रेलवे को व्यवस्था करनी थी। महोदय, राज्य सरकार ने 2005-06 तक 484 करोड़ रुपए दे भी दिए हैं तथा 2006-07 के लिए 125 करोड़ का प्रावधान रखा है, लेकिन इसके बावजूद परियोजनाओं की प्रगति बहुत धीमी है। अभी हमारे प्रदेश में जो आदिवासी बहुल इलाका है, उसमें 1941 रूट किलोमीटर रेल लाइनें हैं। यहां देश का 33 प्रतिशत कोयला और लगभग 20 प्रतिशत लौह अयस्क का भंडार है, जिसकी ढुलाई से रेलवे को करोड़ों का राजस्व प्राप्त होता है, लेकिन इस प्रदेश में रेल योजनाओं की

उपेक्षा की जाती रही है। महोदय, मैं यह बताना चाहता हूँ कि कई ऐसी योजनाएँ हैं, जहाँ पर भूमि का आबंटन कर दिया गया है, लेकिन उसके बाद भी वहाँ पर कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है। वहाँ पर जो रेलवे ओवर ब्रिज हैं, छोटे-बड़े ब्रिज हैं जिनमें रांची-बरकाकाना-हजारीबाग, कोडरमा लाईन है और जो कोडरमा-तिलैया, कोडरमा-गिरिडीह, देवघर-दुमका, दुमका-रामपुर हाट और रांची लोहरदगा विस्तारित टोरी इन सभी पर कार्य रुका हुआ है। महोदय, यह भी देखने में आया है कि झारखंड से चलने वाली ट्रेनों या यहाँ पहुँचने वाली ट्रेनों को दूसरे राज्यों में उपेक्षा का शिकार होना पड़ता है, जिसके कारण कई ट्रेनें वहाँ घंटों लेट पहुँचती हैं। ... (समय की घंटी). महोदय, इसके अलावा मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर भी दिलाना चाहता हूँ कि इस बार के बजट में हटिया-यशवंतपुर की जो ट्रेन साप्ताहिक थी, उसको सप्ताह में दो बार कर दिया गया है। यह एक अच्छी बात है और मैं इसका स्वागत करता हूँ। लेकिन चूँकि रांची झारखंड की राजधानी है और वहाँ पर हवाई सेवा सीमित है, इसलिए हमने यह मांग की थी कि रांची से चलने वाली राजधानी ट्रेन को सप्ताह में दो दिन के बजाए तीन दिन किया जाए। परन्तु इसका आश्वासन मिलने के बाद भी इसकी घोषणा नहीं की गई। इसी प्रकार हटिया से मुम्बई तक चलने वाली एक साप्ताहिक ट्रेन थी, उसका फेरा बढ़ाकर उसको सप्ताह में दो बार करने का हमने अनुरोध किया था, लेकिन उस पर भी कोई ध्यान नहीं दिया गया है। उसी तरह झारखंड के बगल में छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर के लिए भी हमने एक ट्रेन की मांग की थी और मैंने पिछले सत्र में स्पेशल मेशन द्वारा उसका अनुरोध भी किया था, लेकिन ने तो उसका कोई जवाब आया है और न ही कहीं उस पर मंत्री जी ने कुछ कहा है। मैं चाहूँगा कि उस पर भी विचार किया जाए। मैं झारखंड की उपेक्षा के कारण रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री पर कोई दोषरोपण नहीं करना चाहता हूँ, लेकिन हमें लगता है कि उनका ध्यान हमारे प्रदेशों की ओर कम है। मैं चाहूँगा कि माननीय मंत्री झारखंड के साथ न्याय करें और इन्हीं चंद शब्दों के साथ, मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ। महोदय, हमारी पार्टी का समय समाप्त हो गया था, लेकिन आपने जो मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): आपने अपनी ट्रेन सुपर फास्ट स्पीड से चलाई, नहीं तो हमारी कार्यवाही की ट्रेन भी लेट हो जाती। श्री विजय जे० दर्डा।

श्री विजय जे० दर्डा (महाराष्ट्र): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, यहाँ पर रेल के दो राज्य मंत्री उपस्थित हैं लेकिन बड़े मंत्री जी नहीं हैं, इसके बावजूद मुझे विश्वास है कि आप दोनों मेरी बात को आदरणीय मंत्री जी तक पहुँचाएंगे ताकि वे अपने वक्तव्य में इसका जिक्र कर सकें। आपने तीन साल के रेल-सफर में नए आयाम जोड़े हैं। इनकी जितनी प्रशंसा की जाए उतनी थोड़ी है। आपने बड़े-बड़े पंडितों और विशेष रूप से राकेश मोहन जी ने जो कहा था कि रेल मंत्रालय और रेल विभाग बैंकरप्ट्स के कगार खड़ा है। उसके बावजूद आपने अपनी क्षमता से रेल को पटरी से उतरने नहीं दिया और रेल को मुनाफे में लाकर दिखा दिया। अपने देश को बता दिया है कि आज रेल प्रोफिट में चल रही है। इसके लिए हमारी नेता श्रीमती सोनिया गांधी जी और प्रधानमंत्री ने भी खुले दिल से आपकी प्रशंसा की है।

हम तो आपकी शान में इतना ही कहेंगे कि—

“आपकी बच्चे निगाह-ए-नाज़ में क्या पेश करूं,
मेरे दामन में मोहब्बत के सिवा कुछ भी नहीं।”

लेकिन आपने देश के यात्रियों के दामन को खुशियों से भर दिया है।

श्री शत्रुघ्न सिन्हा (बिहार): दामन में दाग भी है कुछ उनके बारे में भी बता दीजिए।

श्री विजय जे. दर्डा: मैं उस दाग को बेदाग साबित कर दूंगा। जो आप चाहते हैं उसके ऊपर भी आता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): एक शायर का नाम भी “दाग” है।

श्री रविवंकर प्रसाद (बिहार): अगर हमारे लायक दोस्त हमें एक बार अनुमति दें, तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह रोचक बात हो रही है कि अभी भाजपा की तरफ से एक संपादक जी का भाषण हुआ, अभी कांग्रेस की तरफ से एक संपादक जी का भाषण हो रहा है, तो पाठकों का नंबर कब आएगा, यह एक बड़ा सवाल है।

श्री विजय जे. दर्डा: उपसभाध्यक्ष जी, भारतीय रेल, विश्व का सबसे विशाल नेटवर्क है। करीब 63,000 मिलोमीटर के विस्तृत जाल के साथ यहाँ पर 8,700 गाड़ियाँ हैं, लगभग डेढ़ करोड़ यात्री प्रतिदिन इनमें सफर करते हैं। माननीय मंत्री जी ने वर्ष 2006-07 के रेल बजट में विभिन्न तरीकों से हर वर्ग को खुशी देने की कोशिश की है, लेकिन उनकी सफलता अंततः इस बात पर निर्भर करेगी कि वे अपनी नयी घोषणाओं और योजनाओं को कितना अंजाम दे पाते हैं। पिछले बजट में आपकी कुल्हड़ और खादी के उपयोग की योजनाएँ काफी सराहीं गईं, लेकिन उनका लाभ आम आदमी या कुल्हड़ वालों को नहीं मिल पाया है। करीब दो करोड़ कुल्हड़ बिके और 12 करोड़ रुपये की खादी बिकी। ग्रामीण अर्थव्यवस्था को ध्यान में रखकर मंत्री महोदय ने इस योजना को लागू किया था, यह बड़ी सराहनीय बात थी, लेकिन आज इसमें जो Contractors आ गए हैं, उनके कारण इसका लाभ उन कुल्हड़ और खादी वालों को नहीं मिल पा रहा है। मैं विश्वास करता हूँ कि इसकी ओर आप ध्यान देंगे।

महोदय, 11,000 करोड़ रुपये के बैलेंस के साथ रेलवे वित्तीय दृष्टि से बहुत ही मजबूत स्थिति में पहुँच गई है, यह हर्ष की बात है। इस बार भी स्लीपर क्लास यानी द्वितीय श्रेणी के किराये में कोई वृद्धि नहीं हुई है और एसी और ऊंची श्रेणी की यात्रा काफी सस्ती कर दी गई है, जिससे हवाई यात्रा की तरफ मुखातिब होने वाले यात्रियों को वापस रेल यात्रा की तरफ आकर्षित करने में मदद मिलेगी। पिछले बजट पर हुई चर्चा में 16 मार्च, 2005 को भाग लेते हुए, मैंने प्रसन्नता ज़ाहिर करते हुए कहा था कि अगले बजट में भी आप यात्री किराये या माल-भाड़े को यथास्थिति रखकर hat-trick बनाएंगे, आपने ऐसा करके पिछली बार जो मैंने आपके बारे में कहा था कि आप “जादूगर” हैं, इसको आपने चरितार्थ किया है। कुछ महत्वाकांक्षी योजनाओं में पूरब-पश्चिम रेल फ्रंट करीदोर का निर्माण और वातानुकूलित गाड़ी “गरीब रथ” शामिल है। कुछ नयी परियोजनाओं में 550 किलोमीटर से अधिक नयी रेल लाइनें, 1,100 मिलोमीटर से अधिक लाइनों के आमामन

परिवर्तन, 435 मिलोमीटर का दोहरीकरण, सर्वेक्षण, 23 नयी लाइनें, 55 नयी गाड़ियां, गाड़ियों का विस्तार और फेरो में वृद्धि शामिल है। आपने जो जनाधार टिकट बुकिंग योजना बनाई है, उसके तहत बेरोजगार युवकों को प्रीपेड UTS कार्ड पर उपलब्ध कराए जाएंगे। ग्रामीण टिकट बुकिंग सेवा के तहत छोटे रोड साइड स्टेशनों पर बेरोजगार युवकों के द्वारा आप टिकट बेचने की व्यवस्था करेंगे, जिससे ग्रामीण क्षेत्रों के युवकों को रोजगार मिलेगा। इन सभी नये आयामों को अंजाम देने वाले मंत्री जी को साधुवाद देते हुए मैं कुछ स्पष्टीकरण चाहूंगा। पहला यह कि आपने लगभग 22,000 करोड़ रुपए की लागत से जो फ्रेट कॉरीडोर के निर्माण की बात कही है, यह एक सराहनीय कदम है। इससे रेलवे की भार ढोने की क्षमता और आय की बढ़ोतरी में सहायता मिलेगी। लेकिन यह परियोजना कब पूरी होगी, यह मैं जानना चाहूंगा। इस सम्बन्ध में आपसे कहना चाहूंगा कि गुड्स ट्रेन्स की पंचकुअलिटी अगर ठीक हो जाती है, इंडस्ट्रीज़ और व्यापारियों में यह विश्वास पैदा हो जाता है कि उनके द्वारा दिया गया सामान सही समय पर पहुंच जाता है, रेलवे वैगनों में सामान की चोरी नहीं होगी, क्योंकि रेलवे वैगनों से सामान की चोरी एक बहुत ही बड़ी समस्या है। हम देखते हैं कि अनाज, कपड़ा, पेट्रोल, डीज़ल की प्रायः चोरी की खबरें आती रहती हैं, जिनकी सुरक्षा के उपाय करने चाहिए। कुछ ऐसे रूट्स हैं, जहां पर सामान की अधिक आवाजाही होती है। वहां पर आपको निजी क्षेत्रों को भी सहभागिता के लिए बुलाना चाहिए। आप यदि सेवाओं में सुधार और तत्परता लाएंगे, तो आप अपने संसाधन खुद जुट पाएंगे। आपको बार-बार योजना आयोग के पास जाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। मैं बताना चाहूंगा कि आज जिन ट्रक्स के अन्दर 9 टन का माल ढोया जाता है, उनमें 20-20 टन का माल ढोया जाता था। ऐसा क्यों होता था? क्योंकि लोगों का विश्वास ट्रक पर ज्यादा और वैगंस पर कम था। वैगंस मिलती भी नहीं हैं। जो मिलती हैं, समय पर जाती नहीं हैं। अगर उनको यह विश्वास हो जाता है कि डिले होने पर रेलवे उनका होने वाला नुकसान भर देगी। आदरणीय मंत्री जी आप यह घोषणा कीजिए आपका इनकम तुरंत दो गुना, तीन गुना बढ़ जायेगा। इसमें इतनी क्षमता है।

आपने रेलवे में निजी क्षेत्रों की सहभागिता बढ़ाने की बात कही है। यह सहभागिता रेल के किन-किन क्षेत्रों में होगी तथा किस अनुपात में होगी? आपने कुछ सेवाओं के आउटसोर्सिंग की भी बात की है। मुझे लगता है कि इस समय प्लेटफार्म पर, गाड़ियों के टायलेट्स बहुत ही खराब हालत में हैं। उन्हें तत्काल निजी क्षेत्र को सौंप देना चाहिए। इसके साथ ही रिययरिंग रूम्स और रेलवे गेस्ट हाउसेज, इनकी भी हालत बहुत गम्भीर है। वहां लोगों की बजाय 'अन्य प्रकार की सर्विस अधिक होती रहती है'। मैं इसके बारे में भी यह कहना चाहूंगा कि इसे भी निजी क्षेत्र को देकर आउटसोर्सिंग के माध्यम से इसका उपयोग करना चाहिए।

सामान ढोने के लिए वैगन की कमी सबसे ज्यादा चिन्ता का विषय है। आपने 25 प्रतिशत ज्यादा वैगन उत्पादन की बात कही है। क्या आप हल्के वैगन के उत्पादन अथवा इसके आयात की बात सोच रहे हैं? अभी 25 टन के वैगन में सिर्फ 7 टन सामान ढोया जाता है, जबकि ऐसे वैगन उपलब्ध हैं, जिनका वजन 20 टन होता है तथा इनमें 100 टन के वजन का सामान ढोया जा सकता है। इस दिशा में आप क्या प्रगति कर रहे हैं, कृपया हम आपसे जानना चाहते हैं।

चौथी बात यह है कि अभी देश में लगभग 3,000 धीमी गति की गाड़ियां हैं। इन गाड़ियों के व्यस्त ट्रंक रूट पर चलने से रूट की इकोनॉमिक वायबिलिटी कम हो जाती है, क्योंकि इन पर तीव्र गति से दौड़ने वाली गाड़ियों की संख्या कम करनी पड़ती है। व्यस्त ट्रंक रूटों पर आजकल हम प्रतिदिन लगभग 80 गाड़ियां चला रहे हैं, जबकि दूसरे देशों में 120 गाड़ियां प्रतिदिन चलती हैं। क्या मंत्री जी धीमी गति की गाड़ियों की संख्या कम करके अधिक तेज रफ्तार से दौड़ने वाला गाड़ियों को चलाने का विचार करेंगे? हमारे देश में अभी भी 150 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ी चलाना एक उपलब्धि मानी जाती है, जबकि विश्व के कई ऐसे देश हैं जिनमें चीन है, जहाँ पर 400 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ियां दौड़ती हैं, जर्मनी में 360 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ियां दौड़ती हैं, जापान के बारे में हम सब जानते हैं कि 260 से 300 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ियां चलती हैं। विश्व में हमारी बढ़ी हुई क्रेडिबिलिटी है, हमारी टेक्नोलॉजी है, जिसका अभी डा॰ कस्तूरीरंगन साहब ने भी उल्लेख किया था, तो क्या हम लोग स्पीड बढ़ाने की दृष्टि से कुछ कर पाएंगे, ताकि इसमें ज्यादा-से-ज्यादा लोग सफर कर पाएं? आप हवाई जहाज से कंपीटिशन की बात कर रहे हैं, कैसे करेंगे। जब तक आपके पास स्पीड नहीं होगी। क्या इसका फायदा आप उठा पाएंगे? नहीं। कदापि नहीं। इसलिए स्पीड बढ़ाईयेगा।

मंत्री जी, मैंने पिछले बजट में भी इस बात का जिक्र किया था, इसका मैं फिर जिक्र कर रहा हूँ कि हमारे यवतमाल के लोग, जहां से मैं आता हूँ यवतमाल डिस्ट्रिक्ट विदर्भ का एक पिछड़ा इलाका है, आपकी तरफ बहुत आशा भरी निगाहों से देख रहे हैं। आप ने अपनी पिछली बजट स्पीच में कहा था कि हम वहां वर्धा, नांदेड़, यवतमाल होते हुए ट्रेन शुरू करेंगे। मगर जब बजट स्पीच को मैंने सुना तो आज मैं यही कह सकता हूँ कि “अब की सावन में शहरत मेरे साथ हुई, मेरा घर छोड़कर सारे शहर में बारिश हुई।”

सर, भारतीय रेल ने सिर्फ भौतिक और भौगोलिक दूरियों को ही कम नहीं किया है बल्कि लोगों में भावनात्मक एकात्मकता का भी निर्माण किया है। भारतीय रेल देश की एकता का प्रतीक है। मैं इस संदर्भ में माननीय मंत्री जी का ध्यान 17 मार्च, 2005 को उन के द्वारा रेल बजट पर दिए गए जवाब की ओर आकर्षित करना चाहूंगा जिसमें उन्होंने यह स्पष्ट रूप से कहा था कि वर्धा, यवतमाल, नांदेड़ के बीच बिछने वाली रेल लाइन का सर्वेक्षण युद्ध स्तर पर कराया जाएगा क्योंकि उक्त क्षेत्र काफी पिछड़ा हुआ है और उन्होंने देखा है वहां के लोगों से बातचीत की है। मैं इस विषय पर पिछले एक दशक से लगातार विभाग के संपर्क में हूँ। यह आदिवासी बहुल क्षेत्र है और यह अति-पिछड़ा जिला है जो देश की मुख्य धारा में आना चाहता है। यह क्षेत्र कपास के उत्पादन के लिए विख्यात है तथापि यहां पर कोई उद्योग नहीं आ पाता क्योंकि वहां ट्रांसपोर्टेशन के साधन नहीं हैं। यहां कोयले की अनेक खानें हैं, लेकिन वहां से कोयले को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने के लिए घुमावदार रास्ता तय करना पड़ता है जिससे 200 से 250 करोड़ रुपए ज्यादा खर्च आता है। सर, यहां से कोयला पास्त और परभणी जैसे बिजली क्षेत्र को जाता है जहां बिजली का निर्माण होता है, लेकिन घुमावदार रास्ता होने से 200-250 करोड़ रुपए ज्यादा खर्च हो जाता है। सर, इस क्षेत्र का पूरा विकास इस रेलवे लाइन के निर्माण पर निर्भर करता है। इस क्षेत्र के संबंध में मैं यहां एक बात आप से और कहना चाहूंगा कि यह रेलवे लाइन वर्ल्ड वार 2 के पहले बिछायी गयी थी और वर्ल्ड वार 2 हो जाने के कारण वहां से रेल उठा ली गयी व उसका दूसरी तरह से उपयोग किया गया। तब से आज तक इस लाइन के ऊपर रेल विभाग ने कोई विचार नहीं किया है।

मैं आप से फिर एक बार कहना चाहूंगा कि इस क्षेत्र की जनता आप से न कोई रथ मांग रही है, न कोई एअर कंडीशंड यान मांग नहीं है, वह रोजी-रोटी के लिए देश की मुख्य धारा से जुड़ने की उन की आकांक्षा को पूरी करे यह मेरी प्रार्थना है। मेरी ऐसी आप से प्रार्थना है। हमारे यवतमाल के लोग रेल बजट की दास्तां में एक छोट सा कोना चाहते हैं। "लिखो तो पैगाम ऐसा लिखो कि कलम भी रोने को मजबूर हो जाए, हर लफ्ज में दर्द भर दो इतना कि पढ़ने वाला भी आप को मिलने को मजबूर हो जाए।" सर, लालू प्रसाद जी ने अपनी तकरीर में इतने सारे शेर सुनाए हैं, इसलिए मैं ने सोचा कि थोड़े से मैं भी सुना दूं। रेल मंत्री जी मैं आप से एक बात और कहना चाहूंगा कि रेल बजट पर प्रतिक्रिया देते हुए महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री जी ने काफी नाराजगी बतायी है। उन्होंने कहा है कि महाराष्ट्र एक ऐसा क्षेत्र है जहां से रेलवे को काफी रेवेन्यू मिलता है। उस के बावजूद 1960-61 से वहां के रेल मार्ग की लंबाई जहां 5056 किलोमीटर की थी, उस में 46 वर्षों में सिर्फ 8.7 प्रतिशत की वृद्धि हुई है यह बड़ी गंभीर बात है। मैं मानता हूं कि हर व्यक्ति अपने क्षेत्र का विकास चाहता है। हर रेल मंत्री अपने प्रदेश में रेल ले जाना चाहता है। ले जाते भी हैं। उस के बावजूद भी हम यह नहीं भुला सकते कि वह देश का मंत्री है और मंत्री की तरह विचार करते समय उन्हें सभी राज्यों का विचार करना चाहिए, सम-समान रूप से न्याय दिया जाना चाहिए।

सर, मैं दो मुद्दे और उठाना चाहूंगा। हमारे क्षेत्र के लोग चाहते हैं कि, "हावड़ा-कुवला-ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस, हावड़ा जय हिंद एक्सप्रेस और चेन्नई-अहमदाबाद नवजीवन एक्सप्रेस का स्टॉपेज धामण गांव में हो। सर, धामण गाँव एक मात्र स्टेशन है जहां से 3 डिस्ट्रिक्ट्स के लोग प्रवास कर सकते हैं। इसलिए यह अति महत्वपूर्ण है। उनके लिए यह व्यवस्था होना जरूरी है। यह हो सकता है, सिर्फ आपकी ओर से कहने की देरी भर है। इशारा करने की देर है कि ट्रेन रुक जायेगी। जनता को लाभ मिलेगा। आपको दुआ आशीर्वाद मिलेंगे।

मैं रेल दुर्घटनाओं के बारे में आपसे यह कहना चाहूंगा कि रेल-दुर्घटनाओं को रोकने के लिए तमाम समितियां और आयोग बने। उन्होंने सिफारिशें भी कीं। मैं जानना चाहूंगा कि आपने कौन-कौन सी योजनाएं बनाई हैं या कदम उठाए हैं, जिनसे कि दुर्घटनाएं कम हों? क्या आपने इन आयोगों की सिफारिशों को लागू करने की कोई समय-सीमा निर्धारित की है? अगर की है, तो आप कृपया सदन को इसका ब्यौरा देने का कष्ट करें। कई बार दुर्घटनाओं का एक ही कारण होता है। आपने ऐसे कौन-कौन से कदम उठाए हैं, जिससे वही कारण, दोबारा होने वाली दुर्घटना का कारण न बन सके? कई बार नई गाड़ियों या परियोजनाओं की घोषणा, सुरक्षा-व्यवस्था पर बिना विचार किए कर दी जाती है। अभी आपने देखा होगा कि हाल ही में नागपुर के पास एक रेलवे-क्रॉसिंग के निकट हुई एक दुर्घटना में 54 लोगों की जान चली गई क्योंकि यह क्रॉसिंग unmanned थी।

पिछली बार यहां रेलवे में एक प्राधिकार समिति स्थापित की गई थी। उसके बारे में एक विधेयक भी पास किया गया था, जिसके तहत रेल की खाली पड़ी जमीनों को विकास के अन्य कार्यों में लाने का विचार किया गया था। इस दिशा में अपने क्या कदम उठाए हैं, बिना उपयोग के पड़ी कितनी

जमीनों पर आपने विकास-कार्य करवाया है, कितनी जमीनें अभी भी बेकार पड़ी हैं तथा कितनी जमीनों पर भू-माफियाओं ने कब्जा कर रखा है? ऐसी कितनी जमीनें हैं, जिन पर आपका और स्टेट गवर्नमेंट का डिस्प्यूट चल रहा है? आप ऐसी जमीनों को या तो लीज पर निजी क्षेत्र को दे दें, अथवा इनका एक-एक कर विकास करके उत्पादन के काम में लाएं, जिससे आपको ज्यादा-से-ज्यादा राजस्व मिल सके और फिर आप जो हर वक्त प्लानिंग कमिशन की ओर दौड़ते हैं, नए एरियाज को डेवलप करने में उसका उपयोग हो सके।

रेलवे में इस समय कर्मचारियों की संख्या बहुत अधिक है, जिसका सीधा असर उत्पादन-क्षमता पर पड़ता है। इस समय भारत में प्रति 0.92 किलोमीटर पर एक कर्मचारी है, वहीं अमेरिका में हर 4.4 किलोमीटर पर एक तथा चीन में हर 1.6 किलोमीटर पर एक कर्मचारी है। एप्रोच पेपर में प्रशासनिक व्यय को घटाने तथा कर्मचारियों की संख्या 12 लाख तक सीमित करने को कहा गया था। अभी स्टोर परचेज का बिल लगभग 12 हजार करोड़ रुपए का है, जिसमें काफी चीजें ऐसी होती हैं जिनका सही तौर से उपयोग नहीं होता है। अगर स्टोर को कोई एग्जामिन करे, तो पता चलेगा कि कितनी चीजें ऐसी हैं, जिनका कितने वर्षों से उपयोग नहीं हुआ है। इसके बावजूद हम लोग स्टोर में खरीद करते चले जाते हैं और जिसको काफी कम करने की आवश्यकता है।

एक और महत्वपूर्ण बात राकेश मोहन कमेटी के बारे में है। इस समिति का गठन रेलवे को प्रभावी और सुचारु रूप से चलाने के लिए किया गया था। जब हम सदन में इस समिति के बारे में पूछते हैं, तो सरकार कहती है कि कुछ सिफारिशें मान ली गई हैं तथा कुछ सिफारिशों पर विचार चल रहा है। इसकी रिपोर्ट 2001 में ही आ चुकी है। सरकार बताए कि कौन-सी सिफारिशें मान ली गई हैं, कौन-कौन-सी सिफारिशें विचाराधीन हैं और कौन-सी रिजैक्ट कर दी हैं?

एक और महत्वपूर्ण मामला है। रेलवे में बढ़ते हुए अपराधों तथा महिलाओं के साथ होने वाली बदसलूकी पर पिछले साल महाराष्ट्र के एक अखबार ने एक सर्वेक्षण किया था। यह सर्वेक्षण लोकमत, लोकमत टाइम्स और लोकमत समाचार ने किया था। औरंगाबाद, जालना, परभनी, नांदेड़ और मनमाड रेलवे स्टेशनों पर औचक निरीक्षण करने पर पाया गया कि जितनी भी गाड़ियों में महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बे हैं, वहां सारे मर्द घुसे हुए हैं, महिलाएं खड़ी हैं, उनके साथ बदसलूकी हो रही है और रेलवे प्रशासन तमाशबीन होकर देख रहा है।

सर, मैं आपको यह दिखाना चाहूंगा। यह देखिए, इसका पूरा फोटोग्राफ उन्होंने दिया हुआ है। यह महिलाओं का डिब्बा है, यहां पर सारे लोग हैं...(व्यवधान)... यह लोकमत टाइम्स है, लोकमत समाचार भी है, तीसरा मैं नहीं लाया हूं। मगर, महिलाओं के साथ यह किस प्रकार से हो रहा है, यह देखने की बात है।...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): दया जी, मैं आपको टोकना तो नहीं चाहता, मगर आप बड़े झुमते हुए शायराना अंदाज से मीठी-मीठी रेलगाड़ी चला रहे हैं, मगर समय का सिग्नल आपके

सामने खड़ा है।...(व्यवधान)... कहीं ऐसा न हो कि आपकी रेलगाड़ी वहां टकरा जाए।...(व्यवधान)... मैं बस यही कहना चाहता हूँ।...(व्यवधान)...

श्री विजय जे दर्डा: सर, मैं समाप्त करूंगा।...(व्यवधान)... बस, अब मैं स्टेशन पर उतरने ही वाला हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): नहीं, नहीं, आप उतरिए मत, आप अपनी रेल गाड़ी को ऐसी जगह पर रोक दीजिए ताकि दूसरा आदमी उसको लेकर चल सके।

श्री शत्रुघ्न सिन्हा (बिहार): सर, आप चैन खींचिए, न।

श्री विजय जे दर्डा: सर, हमारे प्राचीन विचारकों ने मुक्ति के बाद स्वर्ग जाने की क्रिया को यात्रा कहा है और वे इस बात को जोर देकर कहते हैं - हे मनुष्य, तू यहां से खाली हाथ जाएगा। मुझे लगता है कि उनकी तीव्र दृष्टि में कहीं न कहीं भारतीय रेल की कठिनाइयां रही होंगी। हर स्टेशन पर ऐसे लोग भी रहते हैं, जो आपकी भौतिक संपदा, अटैची वगैरह जो आपके पास होती है, उससे आपको मुक्त कराने के लिए आतुर रहते हैं। जगह-जगह पर धक्का-मुक्की और ऐसी स्थिति, कभी-कभी चरम-स्थिति की पीड़ा महसूस कराने की आपको आदत छाल देते हैं। आशा है, आप इस दिशा में भी सुधार लाएंगे।

महोदय, मंत्री जी के विरोधी जो लोग हैं, वे लालू जी के लिए कुछ भी कहें, लेकिन मैं आपके लिए एक ही बात कहूंगा कि—

यहां से जाएंगे रात के खानाबों की तरह।

फिर भी महकेंगे सदा लाल गुलाबों की तरह।।

मंत्री जी को मैं एक बात के लिए बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने इस महकमे को संभालने के बाद गोधरा कांड की जांच का काम किया और जब भी गोधरा शब्द आता है, तो उधर हमारे जो मित्र हैं, वे सब उत्तेजित हो जाते हैं। मुझे ऐसा लगता है कि उन्होंने यह जो काम किया है, उसके लिए उनकी जितनी सराहना की जाए, उतनी कम है क्योंकि यह मानवता का प्रश्न है। अंत में, मैं नीरज की इन पंक्तियों के साथ अपनी बात समाप्त करूंगा—

जांती-पांती से बड़ा धर्म ज्ञान है।

धर्म ज्ञान से बड़ा कर्मकांड है।

कर्मकांड से बड़ा छोट सा इंसान है।

और वह प्यार करे तो धरती स्वर्ग समान है।

धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष जी।

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): श्री दत्ता मेघे। श्री राममुनी रेड्डी। श्री मनोज भट्टाचार्य।

SHRI MANOJ BHATTACHARYA (West Bengal): Sir, I stand here to compliment the Railway Minister for presenting a balanced Budget. I, must, somehow, call it a balanced Budget. It is a balanced Budget keeping in mind the present constraints of the economic policies that have been vigorously pursued by the Government. I further compliment the Railway Ministry – by looking at the cover of this Annual Report of the Ministry for 2004-05 – for having quoted Mahatma Gandhi. Sir, with your permission, I would like to read the quotation. It says, "Wherever you are in doubt recall the face of the poorest and the weakest man whom you may have seen and ask yourself if the step you contemplate is going to be of any use to him. Will he gain anything by it?" This is a very good quotation that they used, by taking a leaf from Mahatma Gandhi. I would ask, through you, the hon. Ministers of the Railways whether the poorest of the poor of this country are benefited by reducing the fares of AC I and II Class? This is one point I would like to know.

The second one is how the introduction of the Garib Rath Superfast AC train helps the poor? I am sure, the hon. Railway Ministers are aware that the poor people or the poorest of the poor of this country do not travel even by reserved Sleeper Class. They travel not even by ordinary Sleeper Class. If at all they travel, they travel only in ordinary trains. However, improvement has to take place. I am not against improvement or advancement. But, if you look at the condition of the ordinary Second Class compartments, you simply shiver. Sometimes, I am forced to travel by Second Class compartment. I find that the condition of those compartments is simply deplorable. One cannot sit there. If at all one wishes to experience the hell, he should board a train having only ordinary class compartments, where there is no First Class or AC II Tier or anything like that. So, I would urge upon the hon. Ministers that they should be mindful about it. When you are remembering the face of the poorest of the poor, you should see to it. You should see to it that the majority of the people of this country are forced to travel by ordinary second-class compartment. The condition of those compartments is deplorably poor. And, you have not envisaged any programme to augment or to improve the conditions of those coaches. This is number one. I am sure that the Railway Ministry, which has tried to introduce a populist Budget, would be mindful about it. This is a very important area. If I talk about the condition of the toilets of those trains, it is simply unimaginable. I don't know whether any hon. Member has travelled by ordinary coaches in recent times. But I have to travel in ordinary coach.

I am thankful to the hon. Minister of State, Shri Velu, that he has responded to some of the queries that I had raised during the discussion on the supplementary grants in August. I had suggested that there was no light at all at the stations from Behrampur to Calcutta. Those stations used to plunge in darkness after the sunset. He has been very kind to reply to that in writing. I have received his letter. I am thankful that they have initiated the process of putting the lights in places at platforms. Thank you very much. But please see that this programme is completed in no time because this route, right from Lalgola to Sealdah, is in a extremely poor condition. I am thankful to Dr. Kasturirangam that he has given some futuristic views. But let us talk about the present only. First we should consolidate our present and, then, we can think about future. But we are neither consolidating our present nor are we thinking about the future. So, sometimes I feel that perhaps we are only talking in some vacuum. So, please note – I am giving you only an example – that this line, which is in a very poor shape, is taken care of with immediate effect.

I am sure that the Railway Ministry will remember that there are some districts Dakshin Dinajpur and HQ, like Balurghat, in West Bengal which are very ill-connected with the Railways. Balurghat is the district headquarters of Dakshin Dinajpur. Even after the long persuasion of 58 years, the Railways could not introduce the rail services from Balurghat to Malda. I don't remember whether Mr. Velu also accompanied him for the inauguration on 18th December, 2004, but the hon. Minister of Railways assured that there will be an express train from Balurghat to Calcutta because the local people had been suffering very much. Only a pair of local train is running there. And, even after almost a year, there is no signalling system. It is left at the mercy of the people there. There is no signalling system; the railway track has not been augmented; there is no double line; and, there is no express train as yet. The Railway Minister, on the inauguration of the Balurghat Railway Project, had assured that there would be a direct connection express train to Calcutta or Sealdah, and an express train to Guwahati from Balurghat. So, would you please look into this that this is introduced immediately because the people of that area are very much aggrieved? The Balurghat Railway Project was inaugurated after 58 years of Independence. Earlier, there was no railway connection at all. And, it was assured that that railway line would be extended up to Hilly. Hilly is the border of Bangladesh. We have forgotten that this region had played a pivotal role in the Independence Movement of this country. And, if you do not care to do something for the sake of the people who had really sacrificed in the Independence Movement of our country, we will be derecognising their sacrifices. Culturally, it is a

very advanced area. But, unfortunately, communication-wise it is a very, very poor area. So, would you please note it down that extension of Railways from Balurghat to Hilly and introduction of some express trains from Balurghat to Sealdah is taken up on priority basis. Sealdah is one of the stations of Calcutta. Would you please note it down and give an assurance in this regard? You have been unmindful about this. Your Ministry, while presenting Budget, has been unmindful about this and has not kept any provision for this despite an assurance by the Railway Minister that it will be extended up to Hilly Border. But you have not earmarked any amount for it. It is the feeling of the thousands and thousands of the people of that area that it should be extended up to Hilly, and the express trains should be introduced from Balurghat to Sealdah and from Balurghat to Guwahati. This is the concrete suggestion of ours. Sir, I will say that this Railway Budget has also tried to indicate many areas where privatisation has been identified as a panacea for many ills. I would say with all humility that privatisation is not a panacea for any of the problems that you have tried to take care of. So, please do not pursue it. Outsourcing is not a solution to this. In fact, you have reduced the number of employees. You are continuously reducing the number of employees in the Railways. As a citizen of this country, I am concerned because the entire economy is reeling under heavy burden of unemployment. Railways is not only a profit-making sector, it is a social sector, it has a very, very serious social commitment. If you have to fulfil that social commitment, you should not reduce employment. You will be reducing employment as you are talking about outsourcing. There is outsourcing or privatisation of certain services of the Railways. I will give you one example, Sir. On this Sealdah Rajdhani Express, by which I use to travel to come to Delhi and to go back from Delhi, when this catering service was introduced by the private party, it was fantastic. The people, whoever travelled during those years, some 4-5 years back, say that it was a fantastic service. But with the passage of time, the service has gone down to a deplorable stage. This is the beauty of the private parties. They start with a big bang. They influence the Government decisions also by saying that all catering services should be privatised and that they would do wonders for the commuters. But, unfortunately, now we experience what is the real condition of the private catering service. Unfortunately, you have given the entire catering service in the private hands. Would you please reconsider your decision? Would you please reconsider your decision and try to introduce the Railway Catering Service which you still have? Would you please introduce it in some of the trains so that we can have access and discussion with them

and you can exercise your own options? In fact, when you give away to the private parties, you lose your options and control. So, would you please consider this? This is a very important area.

Sir, I would also suggest that in many of the mechanical workshops of the Railways around the country, there has been a tremendous amount of outsourcing. Many of the jobs are being given on contract. Many of the perennial jobs are being given to casual labourers. This is not acceptable to us. Perennial jobs cannot be contracted out. By this, you are not only doing a disservice to the young people of this country on whom the spectre of uncertainty is looming large, at the same time, you are compromising the quality of the work also. The contractors will not produce the quality of work that you desire and they may not comply with your vision of advancement in the days to come.

Sir, another commitment was there. I was amused; I accept that I was amused when Shri Lalu Prasadji, some years back, perhaps, told that the Railways would undertake the principle of transporting foodgrains, particularly, the perishable foodgrains. He also assured this House, I remember, that air condition arrangements will be made so that the perishable goods can come from Patna to Delhi where there is a market. As a matter of fact, Sir, you are aware that in India it is a serious problem. The growth in agriculture is being compromised because of post harvest losses. The Expert Committee, headed by Shri Sharad Pawarji, estimated that the post harvest loss is to the tune of Rs. 50,000/- crores and the agriculturists are suffering because of this. They cannot market their goods, they cannot transport their goods, and they cannot transport their produce. But with the passage of time your options might have changed. You have not indicated anything about transportation of perishable agricultural produce from one station to another station. Sir, I am sure, that this House will agree with me that more than 60 per cent of our Indian population lives on agriculture. This is a very important area. There is deceleration in the growth of agriculture, and there is a serious deceleration. Unless this deceleration is combated with all vigour, we shall be perishing our economy in the days to come. Dr. M.S. Swaminathan has rightly commented that if there is a compromise in the agricultural sector, the entire economy will be doomed. I remember one Shri Kim Hak Su, he is an Economist, who is heading the UN Committee for Asian Pacific countries. He was in Delhi, sometime back. He has rightly observed that the growth commitment for 8-10 per cent without equity, without distribution and only by creating islands of prosperity, will, ultimately, spell a doom for the country. And, I

am doubtful that unless these sorts of actions are taken from all corners, from all Departments, and railways would have to play definite role in this, anything, will happen. I am sure that they — the hon. Ministers of Railways who are sitting over here — will be mindful about the fact that carrying the agricultural commodities is very, very important. In your Annual Report of Accounts, I have seen — I have noted it — that there has been a sharp reduction in the tonnage carrying of agricultural produces. You will have to introduce some measures; so that, the agricultural produces can be easily carried from the areas where it is produced to the areas where it can be marketed. By that, I am sure, Sir, that the number of peasants, the number of farmers — in thousands — who have been forced to commit suicide today, can be taken care of. We can spell a respite for those poor people who are languishing today in abject poverty. Sir, I am sure, — I have read this comment of Mahatma Gandhi — that Railway Ministry will be mindful about these things. They will always remember the face of the poorest of the poor when they are in doubt. When you are in doubt, you must remember the face of the poorest of the poor. As regards the suggestions that I have given, I have talked about only a portion of the West Bengal, the problem that is being faced by the West Bengal people in a particular district. I have talked about Balurghat. I have always tried to give you suggestions, which will be beneficial for the entire country. I am sure that you will be trying to implement those. I would also like to put some small queries, Sir. The Khanna Committee has recommended some specific measures to avert accidents. I am very happy that for some six months, there has been no major accident. But, before that, there were some accidents. So many people have died. There is a non-lapsable fund of Rs. 17,000/- crores which began, if I remember correctly, from 2001. Now, what is the condition of that Fund? How much have you spent? How many tracks have been renewed, because track renewal is a very serious issue? Because, many of the accidents have taken place because of derailments, because of the track problems. Now, railway safety is an area where something needs to be done. The non-lapsable Safety Fund must be used. If, at all you are using it, you must be mindful of what the priorities are. The priorities must be set properly, because I know that many railway bridges are in a dilapidated condition. Those are some 150 years-old bridges, which were constructed by the Britishers. Those bridges deserve immediate augmentation, immediate new construction. Are you mindful about this? If at all, then, would you please give us an account that how much money you have used out of that non-lapsable fund of Rs. 17,000/- crores which was to be spent in six years? Perhaps, 2007 is the last year for spending

4.00 P.M.

the entire amount and putting the things in place. These are the few queries, and with the observations of mine, I must, once again, urge that to take care of the Railways. Railways is a very important issue, and you are doing a laudable job, I must say. At least, 3-4 years back, there was a hue and cry, the Railways have to be privatised. The entire Railways have to be privatised. Now, at least, there is a shift in that thought. There is a shift in the vision. At least, the people are not thinking of Railways' privatisation. But, the Railway Ministry is, systematically, privatising part of the services. I will request you to dissuade from privatisation of those and thank you very much that you have changed the slogan. You have changed feelings of the people that Railways cannot survive unless it is privatised. With these few words, I thank you very much for giving me the time.

श्री दत्ता मेघे (महाराष्ट्र): महोदय, मैं रेल बजट पर लालू प्रसाद जी द्वारा पेश किए गए रेल बजट 2006-2007 का स्वागत करता हूँ, क्योंकि उन्होंने रेल किराया और माल भाड़ा वृद्धि में जनता की वाहवाही लूटने की कोशिश की है। महोदय, रेलवे में 2006-2007 के दौरान यात्री सुविधा वर्ष के रूप में मनाया जा रहा है। बहुत अच्छी बात है, लेकिन लोगों की सहूलियतों की वृद्धि से आज भी हर रेलवे स्टेशन के ऊपर जो भी दिक्कतें हैं, कोई भी प्रवासी जो रेलवे यात्रा करता है, उसको बहुत तकलीफ हो रही है। आज हमारे पूरे देश के अंदर जो बड़े-बड़े और छोटे रेलवे स्टेशन हैं वहां सुविधा नहीं है, वहां पीने का पानी भी नहीं है। यह जो लोगों की सुविधा के लिए इस बार घोषणा की है वह अच्छी बात है, क्योंकि उनकी सुविधा आप लोगों को ज्यादा तौर पर देखनी चाहिए।

चार लोकप्रिय गाड़ियों के डिब्बों में विश्व स्तर की सुविधा शुरू कर रहे हैं। रेलवे विश्व स्तर की सुविधा शुरू कर रहा है, अच्छी बात है। रेलवे में सुविधा रहेगी, लेकिन उसका किराया कितना बढ़ने वाला है, यह भी आपको बताना चाहिए। जब किराया बढ़ा नहीं, सुविधा ज्यादा देंगे, तो किराया ज्यादा होगा, अच्छी सुविधा के लिए अच्छा किराया हो सकता है, वह भी लोगों के ख्याल में आना चाहिए कि हम कैसी सुविधा मिलने के बाद, हम कैसा प्रवास कर सकते हैं, इसका स्वागत है, लेकिन उसका किराया ज्यादा बढ़ेगा और वहीं हो जायेगा, जो बड़े लोग उसमें जाते हैं, वे भी उसमें जायेंगे, जो सामान्य आदमी की जरूरत है, वह उसमें नहीं बैठ पायेंगे।

एक ओर तो रेल किराये में वृद्धि नहीं की गई है, दूसरी ओर 200 मेल एक्सप्रेस गाड़ियों को सुपरफास्ट बना दिया गया है। जब सुपरफास्ट गाड़ियां बनती हैं, तो आटोमैटिक किराया बढ़ता है। आपने तो कहा कि रेलवे में जो पैसेंजर्स आने वाले हैं, जाने वाले हैं, उनका किराया नहीं बढ़ाया है, लेकिन जब कोई गाड़ी सुपरफास्ट बन जाती है, तो उसका किराया स्वतः ही बढ़ जाता है। इसलिए इस प्रकार से जो किराया सामान्य गरीब व्यक्ति के लिए बढ़ गया है, जो रेल में आ-जा रहा है, उसके हिसाब से किराया रहना चाहिए।

रेल मंत्री जी ने रेलवे की माली हालत बहुत अच्छी बताई है, लेकिन सच यह है कि इस समय 240 रेल परियोजनाएं पेंडिंग पड़ी हैं और इनको पूरा करने के लिए 47 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता है। इन 240 रेल परियोजनाओं की समीक्षा की जानी चाहिए और जो परियोजनाएं पूरी नहीं की जा सकती हैं, उनको छोड़ देना चाहिए। जिन परियोजनाओं को आप पूरा नहीं कर सकते, उनको रेल योजनाओं में रखने का कोई फायदा नहीं है।

हमारे महाराष्ट्र के अंदर तो यह बात है, हम पिछले पचास साल से देख रहे हैं कि सबसे कम खर्चा, सबसे कम सुविधा महाराष्ट्र में है। हमारे मुख्य मंत्री जी एक मीटिंग में बता रहे थे कि वहां 4 परसेंट से ऊपर काम नहीं हुआ है, हम यह नहीं चाहते कि दूसरे स्टेट्स में काम न हो, वहां काम हो, यह अच्छी बात है, लेकिन हमारा जो प्रगतिशील महाराष्ट्र है, उसके लिए रेल बजट के अंदर कोई बड़ा काम नहीं होता है। जब नरसिंहराव जी प्रधान मंत्री थे, तो एक रेलगाड़ी को चलाने का काम शुरू हुआ था, उनके जाने के बाद से वह काम बंद पड़ा है, कोई उसको देखने के लिए तैयार नहीं है। महाराष्ट्र के लिए रेल बजट में हर साल आपने जो पैसा देना था, वह नहीं दिया, इसलिए वहां पर कोई नया काम शुरू नहीं हुआ है। सब लोग जानते हैं कि महाराष्ट्र में स्ट्राइक होती है, तो कैसे लोग जाते हैं? वहां पर रोज एक्सीडेंट होते हैं, रोज लोग मरते हैं और ऐसी बातें होती हैं। इसलिए वहां पर और ध्यान देने की जरूरत है। आपने कोलकाता में रेल सुविधाओं को बढ़ाया है, आपने दिल्ली में मेट्रो रेल बनाई, यह अच्छी बात है। मुम्बई में करोड़ों लोग रहते हैं, पूरे देश के लोग मुम्बई में रहते हैं, लेकिन वहां पर आपने कोई खर्चा पिछले पचास साल में नहीं किया है, यह बहुत दुख की बात है। इस बात को भी मंत्री महोदय ख्याल में रखें। मुम्बई पूरे देश की फाइनेंशियल कैपिटल है, पूरे देश में सबसे ज्यादा रेवेन्यू मुम्बई सिटी से मिलता है, यह मुम्बई सिटी देखती है, रेलवे की ओर हर बार देखती है, कोई नई बात नहीं होती है, कोई नया खर्चा रेलवे का नहीं होता है। पूरे देश के लोग वहां पर रहते हैं। मुम्बई में महाराष्ट्र के लोग तो कम हो रहे हैं, लेकिन जो पूरे देश से लोग आते हैं, आप उनको तो सुविधा दीजिए। यह तो केन्द्र सरकार का काम है और उसको इस ओर ध्यान देना चाहिए।

बुलढाना जिला महाराष्ट्र का अविक्लित जिला है। खामगांव बुलढाना जिले का व्यापारिक दृष्टि से बड़ा शहर है। खामगांव-जालना 144 कि०मी० रेल मार्ग की मांग बहुत पुरानी है। हमने इसके बारे में दो-तीन बार निवेदन किया है। मंत्री जी आपको इस ओर ध्यान देना चाहिए।

राज्य सरकार के मुख्यालय 7 के अधिकृत प्रेस संवाददाताओं को मेल-एक्सप्रेस के सभी श्रेणी में 50 प्रतिशत और राजधानी/शताब्दी में 30 प्रतिशत रियायत मिलती है। यह रियायत मुख्यालय से 25 कि०मी० बाहर रहने वाले पत्रकारों को नहीं मिलती है और उनकी संख्या पांच प्रतिशत से भी कम है। आप छोटे लोगों को सुविधा दो, बड़े लोगों को सुविधा देते हो, बड़े लोग तो प्लेन में जाते हैं। लेकिन जो छोटे-छोटे पत्रकार हैं, उनको भी आप वही सुविधाएं दीजिए जो सुविधाएं आप बड़े पत्रकारों को दे रहे हैं।

महाराष्ट्र में वाशिम-बडनेरा स्टेशन पर रेल लाइन की मांग बहुत पुरानी है, लेकिन सरकार इसकी मंजूरी नहीं दे रही है। इस लाइन के बन जाने पर यात्रियों को बहुत सुविधा होगी और माल ढुलाई भी काफी होगी और यह बहुत पुरानी मांग है।

रेल दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ठहराए गए रेलवे अधिकारी के ऊपर हमने कभी नहीं देखा कि कोई कार्यवाही हुई हो। पचास लोग मरे, सौ लोग मरे, पर एक अधिकारी की पूरी जिम्मेदारी, मैं कहता हूँ कि वर्तमान में किसी भी समाचार-पत्र में यह देखने को नहीं मिलता कि यह अधिकारी दोषी हैं, इसके ऊपर हमने कार्रवाई की है। जो दोषी है, उसके ऊपर तो आप कार्रवाई कीजिए, वह भी आप नहीं करते हैं।

महोदय, साउथ ईस्टर्न रेलवे में मोतीबाग में एक नैरोगेज वर्कशॉप नागपुर में, जहां मैं रहता हूँ और काम करता हूँ बहुत पुराना है। यह 125 वर्ष पहले स्थापित किया गया था। इस रेलवे के नागपुर डिब्बीजन में नैरोगेज से ब्राड गेज में आमाम परिवर्तन के परिणामस्वरूप मोतीबाग वर्कशॉप बंद होने के कगार पर है। इस वर्कशॉप को ब्राड गेज वर्कशॉप में आप तब्दील कर सकते हैं, वहां सब कुछ है। आप एक दिन वहां आइए। एक भी मंत्री वहां नहीं आता है। आप हैं, लालू जी हैं, तीन मंत्री हैं, आप आइए, देखिए। वहां डिब्बे बनाने का कारखाना आने वाला था, वह दूसरी जगह चला गया। सब अखबारों में यह आया था कि यहां रेलवे के डिब्बे बनेंगे, लेकिन वहां रेलवे के डिब्बे नहीं बन रहे हैं। नागपुर में घोषित हुआ कारखाना आप दूसरी जगह ले गए। मैं आपको कहता हूँ कि आप नागपुर आइए, देखिए और आपको जो सुविधा चाहिए, वह वहां है। इस वर्कशॉप को ब्राड गेज करने में आपका ज्यादा खर्चा नहीं आएगा, वह आपको करना चाहिए।

सवारी डिब्बों की बढ़ती हुई मांग को ध्यान में रखते हुए नागपुर में एक कोच फैक्टरी की स्थापना अभी नहीं हुई है। जब से वे-साइड स्टेशनों से पार्सलों की बुकिंग बंद हुई है, हमारे यहां पार्सलों की बुकिंग होती थी। नागपुर सेंटर है, पहले राजधानी थी मध्य प्रदेश की, लेकिन हमारी हालत यह हो गई कि राजधानी भी नहीं रही, सब गया और जो वहां बनता था, जो छोटे-छोटे किसानों के पार्सल होते थे - नागपुर सिटी तो पूरे देश का मध्य भाग है - वहां पार्सल का काम क्यों बंद किया, मालूम नहीं है वह शुरू ही नहीं हो रहा है, क्या करेंगे किसान? तो नागपुर की ओर आपको ध्यान देना चाहिए।

महोदय, नागपुर से अकोला 250 किलोमीटर है और रेल पासधारकों को एक पास पर केवल 150 किलोमीटर जाने की इजाजत है। हमने कहा यह अंतर बढ़ा दीजिए। ये छोटी-छोटी बातें हैं, लेकिन लोगों को फायदा मिल सकता है। इसको 150 से बढ़ाकर आप 300 कर सकते हैं।

महोदय, इस समय देश में लगभग 22 हजार ऐसे रेलवे लेवल क्रासिंग हैं, पिछली बार भी मैंने कहा था, तो 22,000 लेवल क्रासिंग के ऊपर आपका एक भी अटेंडेंट नहीं है। इससे 22,000 लोगों की नौकरी लग जाएगी और नौकरी भी छोड़िए, वहां जो एक्सीडेंट्स होते हैं, लोग मरते हैं, पिछली

बार रामदेव के पास एक्सीडेंट हुआ, सौ लोग मर गए। वहां लेवल क्रॉसिंग बंद होती, तो लोग नहीं मरते। 22,000 जो छोटे-छोटे लेवल क्रॉसिंग हैं, वहां कोई सुविधा नहीं है और फाटक बंद करने के लिए कोई आदमी नहीं है। इससे आप लोगों को रोजगार भी देंगे और लोगों को सुविधा भी हो सकेगी।

महोदय, महाराष्ट्र में नई लाइन बिछाने और आमान परिवर्तन के बारे में अनेक परियोजनाएं रेलवे के पास लंबित पड़ी हैं, जैसा मैंने कहा है। महाराष्ट्र राज्य सरकार ने महाराष्ट्र में वर्धा जिले में सेवाग्राम और पवनार आश्रम को पर्यटन स्थल घोषित किया है। सेवाग्राम में गांधी जी पचास साल से ज्यादा रहे, वहां से लोग आते-जाते हैं। वर्धा ऐजुकेशन का एक अच्छा सेंटर है। वहां बहुत टूरिस्ट आते हैं। बच्चे वहां पढ़ने जाते हैं। वहां इंजीनियरिंग कॉलेज है, दो-दो मेडिकल कॉलेज हैं, बाहर के बच्चे भी वहां पढ़ने जाते हैं। तो कम से कम सेवाग्राम में, जहां गांधी जी रहे हैं, गाड़ी का स्टपेज देना चाहिए।

महोदय, महाराष्ट्र में नांदेड़ रेलवे डिवीजन इस समय दक्षिण-पूर्व से जुड़ा है। ईस्ट रेलवे का हैडक्वार्टर हैदराबाद में है। नांदेड़ रेल डिवीजन के हर काम के लिए हैदराबाद दौड़ना पड़ता है, जो बहुत ही असुविधाजनक है। संसद सदस्यों, विधायकों और जनता की मांग है कि नांदेड़ रेलवे डिवीजन को सेंट्रल रेलवे से जोड़ा जाए, जिससे महाराष्ट्र के लोगों को सुविधा मिल सके।

महोदय, उत्तर-पूर्वी प्रांतों को मध्य भारत छोड़ने के लिए नागपुर से दीमापुर तक एक गाड़ी चलाई जाए और पश्चिम को जोड़ने के लिए नागपुर से मडगांव तक एक गाड़ी चलाई जाए। इसी प्रकार उत्तर भारत के प्रांतों को जोड़ने के लिए एक गाड़ी नागपुर से जम्मू तब तक और दक्षिण को जोड़ने के लिए एक गाड़ी नागपुर से कन्याकुमारी तक चलाई जाए। पेरम्बूर और कपूरथला की तरह नागपुर में भी एक कोच फैक्टरी, जैसा मैंने पहले कहा है, वहां स्थापित कर सकते हैं, आपके पास पैसा आएगा। अभी तो कंपीटीशन हो रहा है कि आदमी फ्लाइट से जाए या रेल से जाए।

आज फ्लाइट में जो दो-दो हजार या एक-एक हजार में सुविधाएं मिल रही हैं, इसलिए लोग फ्लाइट से जाते हैं। अगले पांच साल में रेलवे में जाने वाले कम होंगे। इसलिए आज भी गरीब जनता रेलवे से सफर करती है। हमारे प्रफुल्ल भाई जो कि विदर्भ से हैं, महाराष्ट्र से हैं, बहुत अच्छा काम किया है। हमारे नेता श्री शरद पवार जी, कृषि मंत्री हैं, उन्होंने अपना बजट बढ़ा लिया है। हमारे प्रफुल्ल भाई ने पचास हजार करोड़, जो पचास साल के अंदर विमान के अंदर सेवा थी, वह लाए हैं। लालू जी तो बहुत बड़े और ताकतवर आदमी हैं। अगर वे आम जनता के लिए सुविधा नहीं देंगे तो आम जनता को सुविधा कैसे मिलेगी। बड़े लोग हमारे देश का पैसा विमान में इधर-उधर लगाएंगे। जो गरीब जनता है, वह वहीं की वहीं है और उनको कोई सुरक्षा नहीं है। जो गाड़ी में सफर करता है उसको मालूम नहीं है कि वह बराबर पहुंचेगा या नहीं। ये छोटी-छोटी बातें हैं, आप ये महाराष्ट्र के लिए करिए। यह सही बात है, हमारे प्रफुल्ल भाई ने देश में बहुत अच्छा काम किया है, लेकिन हमारे भाई लोग उनके खिलाफ क्यों हैं, यह मुझे मालूम नहीं है। कोई पारदर्शिता से कह दे कि कोई उनके खिलाफ नहीं है... (व्यवधान)... प्रफुल्ल भाई के खिलाफ। विमान सेवा में हजारों करोड़... (व्यवधान)...

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिमी बंगाल): जो निजीकरण किया है।...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): मेधे जी, आप चेयर की तरफ देखिए।...(व्यवधान)... आप प्लीज उनको बोलने दीजिए।...(व्यवधान)...

श्री दीपांकर मुखर्जी: He is unnecessarily provoking ...(Interruptions)... He is saying that the privatisation is transparent. That is not transparent. That is against the Parliament's obligations. ...(Interruptions)... आप में ताकत नहीं है ...(व्यवधान)... निजीकरण कर देंगे।

THE VICE CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): Please don't get provoked. ...(Interruptions)...

श्री दीपांकर मुखर्जी: अकेले कैसे बोलेंगे हम 40एमपी आपको बोल रहे हैं ...(व्यवधान)... निजीकरण कर नहीं सकते।...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): मेधे जी, आप बोलिए, मेहरबानी करके बोलिए।...(व्यवधान)...

श्री दीपांकर मुखर्जी: आप बोल रहे हैं कि बहुत बड़ा काम किया है।...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI) : Please don't get provoked. ...(Interruptions)... Please don't get provoked. ...(Interruptions)...

श्री दीपांकर मुखर्जी: पार्लियामेंट में आकर डिसकस करें, हम तो बोल रहे हैं।...(व्यवधान)...

श्री दत्ता मेधे: जो काम किया है, मैं कह रहा हूँ।...(व्यवधान)...

श्री दीपांकर मुखर्जी: उसका फैसला तो पार्लियामेंट में होगा, हम तो डिसकशन मांग रहे हैं।...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): आप उनको बोलने दीजिए।...(व्यवधान)...

श्री दीपांकर मुखर्जी: हमारा रेजोल्यूशन है, डिसकशन कराइए।...(व्यवधान)...किसने अच्छा किया है या बुरा किया है।...(व्यवधान)...

श्री दत्ता मेधे: मैंने यह नहीं बोला है कि बुरा किया, ...(व्यवधान)...अच्छा किया है।...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री दत्ता मेधे): यह आप बोलें, मैं कैसे बोलूँ।...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री दिनेश त्रिवेदी): आप बोलिए।...(व्यवधान)...

श्री दीपांकर मुखर्जी: बुरा किया है, एकदम बुरा किया है।...(व्यवधान)... उन्होंने देश के साथ ठीक नहीं किया है।...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI) : Please carry on. ...(Interruptions)... आप बोलिए Please carry on. ...(Interruptions)...

श्री दीपांकर मुखर्जी: लालू जी रहने दीजिए, प्रफुल्ल भाई को फोलो करने की जरूरत नहीं है।
...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (Shri Dinesh Trivedi) : Please carry on.
...(Interruptions)...

श्री दत्ता मेघे: हमारे बड़े भाई साहब हैं ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (Shri Dinesh Trivedi) : This is not the way. Please carry on. ...(Interruptions)...

श्री दत्ता मेघे: हमने यह कहा है कि पूरे देश में हमारे किसान लोगों को कभी सात परसेंट लोन नहीं हुआ है, लेकिन इस साल बजट में प्रोविजन है। यह गरीब किसानों के लिए हुआ है, इन्होंने बोला कि वहां कम है, वह भी कर सकते हैं, लालू जी नहीं करते हैं तो न करें। जो छोटा आदमी है, उसके लिए अच्छा है, उसके लिए अच्छा काम करो, उनको आज तक जिस स्टेट को कोई मदद नहीं दी गई है, पूरे पचास साल के अंदर, आप देख लो, जो उस वक्त पुराने समय में महाराष्ट्र का मुम्बई में कहां हुआ? मेरा दावा है कि पिछले पचास के अंदर कोई ऐसा रेल बजट नहीं आया, जिसमें महाराष्ट्र के अंदर अच्छा काम हुआ हो। यह हमारे मुख्यमंत्री जी कहते हैं। हमारी पार्टी के नेता और पूरे खानदान को कहा है कि तुम लोग वहां जाकर क्या करते हो। चाहकर भी काम नहीं होता है, हमें शर्म आती है। महाराष्ट्र के अंदर रेलवे का काम नहीं हो रहा है। इसलिए मेरी आपसे गुजारिश है, लालू जी बहुत अच्छे आदमी हैं, किसानों के तरफदार हैं, सब कुछ हैं, उनके लिए स्कोप है, हर जगह कर्जा ले रही हैं। राज्य सरकार ले रही है, मत करो प्राइवेटाइजेशन, कर्जा लें। पूरे देश पर कर्जा है। हमारा नागपुर शहर आकर देखो, पच्चीस लाख का है। हमने साढ़े तीन सौ चार सौ करोड़ के रोड बना दिए हैं। यह काम हो सकता है। रेलवे भी प्रोफिट मेकिंग है, आप वर्ल्ड बैंक से करोड़ों रुपए लाओ और जिन-जिन राज्यों की मांग है, उनको पूरा करो। बाद में वे पैसे वापस हो जाएंगे। यह मेरा सुझाव है। आप प्राइवेटाइजेशन मत करो, चाहे इस बैंक से या वर्ल्ड बैंक से कर्जा लो। जो भी अच्छी बातें लालू जी कर सकते हैं, मैंने उनका स्वागत किया है। जो उनके द्वारा अच्छा काम हुआ है, मैं उसके बारे में बोल रहा हूँ। हमारी सरकार ने बहुत अच्छा काम किया है, हर क्षेत्र में हम लोग आगे हैं, इसलिए महाराष्ट्र की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। मैं महाराष्ट्र से बिलोंग करता हूँ। आप पिछले पचास साल का बजट देखिए। अभी 15 दिन पहले मुख्य मंत्री जी ने कहा है कि आप पार्लियामेंट में जाकर क्या करते हैं? वहाँ पर काम क्यों नहीं होता है। मुझे उनको तो जबाब देना पड़ेगा कि मैंने पार्लियामेंट के अंदर बोला है। ...(व्यवधान)... इसीलिए सर, महाराष्ट्र की तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं अपनी पार्टी से अकेला बोलने वाला था, इसलिए मैंने थोड़ा ज्यादा समय लिया।

श्रीमती कमला मनहर (छत्तीसगढ़): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी तथा अपने दल के वरिष्ठ माननीय नेताओं की आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया है।

महोदय, मैं रेल बजट के प्रस्ताव का स्वागत करती हूँ और माननीय रेल मंत्री जी को अपनी छत्तीसगढ़ प्रदेशवासियों की ओर से धन्यवाद देती हूँ। प्रस्तुत बजट में गरीबों के साथ-साथ सभी क्षेत्रों का ध्यान रखा गया है। छत्तीसगढ़ में चार नई ट्रेनों की सौगात भी माननीय रेल मंत्री जी का छत्तीसगढ़ से जुड़ाव दर्शाती है। बजट में यात्री किराये एवं माल भाड़े में वृद्धि न किए जाने से औद्योगिक जगत के व्यापारियों एवं आम यात्रियों में हर्ष का माहौल है।

महोदय, मैं छई साल से इस सम्मानित सदन की सदस्या हूँ और सदन के माध्यम से रेल मंत्री जी से छत्तीसगढ़ के विकास के लिए बराबर मांग करती रही हूँ। कुछ मांगे पूरी हुई हैं, ज्यादा मांगे अभी भी पूरी होनी बाकी हैं।

महोदय, इसके अलावा मैं निम्न मांगें रेल मंत्री जी से करना चाहती हूँ जिनका इसी बजट प्रस्ताव में प्रावधान किया जा सकता है:—

बिलासपुर से त्रिवेन्द्रम वाया नागपुर-कल्याण-गोवा के लिए नई सुपर फास्ट ट्रेनें चलाई जाएं।

दुर्ग से जोधपुर वाया बिलासपुर-कटनी-बीना-कोटा-जयपुर के लिए नई सुपर फास्ट ट्रेनें चलाई जाएं।

दिल्ली राजहरा से बिलासपुर वाया दुर्ग-बिलासपुर-अनुपपुर के लिए नई फास्ट पैसेंजर ट्रेनें चलाई जाएं। दिल्ली राजहरा से जगदलपुर रेल लाइन की वर्षों पुरानी मांग का इस रेल बजट में उल्लेखा न होना चिंताजनक है। इसके लिए लगातार संघर्ष कर रहे बेरोजगार युवक एक बार फिर अपने आपको छला हुआ महसूस कर रहे हैं।

कोरबा, त्रिवेन्द्रम व बिलासपुर-थशवंतपुर चलने वाली ट्रेन का फेरा नहीं बढ़ाया गया है, इसे बढ़ाया जाए।

रायपुर-रायगढ़-कोरबा खंड पर लोकल ट्रेन की संख्या नहीं बढ़ाई गई है। इस खंड पर लोकल ट्रेन की संख्या में बढ़ोतरी की जाए।

लखनऊ के लिए यहां से सीधी कोई ट्रेन नहीं है। अतः इस सैक्टर पर नयी ट्रेन शुरू की जाए।

इसी तरह कोरबा और रायगढ़ टर्मिनल की मांग को अनदेखा किया गया है।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर देश का सर्वाधिक कमाई करने वाला जोन है। इसके बाद भी इसके क्षेत्राधिकार में एक भी रेलवे भर्ती बोर्ड नहीं है, जब कि सभी जोनों के क्षेत्राधिकार में रेलवे भर्ती बोर्ड हैं। कुछ जोनों में दो-तीन रेलवे भर्ती बोर्ड भी हैं। यहां की जनता लंबे समय से रेलवे भर्ती बोर्ड का कार्यालय खोलने की मांग करती आ रही है और मैं स्वयं आपसे व्यक्तिगत रूप से मिलकर इसके लिए आग्रह कर चुकी हूँ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, कुछ अन्य परियोजनाएं इस प्रकार हैं:

अंबिकापुर-लोहरदगारा रेल लाइन स्वीकृत कर लोहरदगा रांची राज परिवर्तन परियोजना से जोड़ा जाए।

दुर्ग से निजामुद्दीन चलने वाली संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को दो दिन से बढ़ाकर चार दिन चलाया जाए।

कुर्ला-हटिया सुपर फास्ट ट्रेन सप्ताह में तीन दिन चलाई जाए।

महोदय, कुछ ट्रेनों की दूरी भी बढ़ाई जानी चाहिए, जैसे संबलपुर-रायपुर एक्सप्रेस को इंदौर तक बढ़ाया जाए।

महोदय, हमारी कुछ अन्य मांगें इस प्रकार हैं:—

छत्तीसगढ़ के सभी जिलों में कम्प्यूटरकृत आरक्षण केन्द्र खोले जाएं।

बिलासपुर के उस्तापुर स्टेशन में सभी गाड़ियों का स्टापेज दिया जाए।

उत्कल एक्सप्रेस में एक ए.सी. 3 का एवं एक स्लीपर क्लास का डिब्बा बढ़ाया जाए।

हीराकुण्ड एक्सप्रेस में एक ए.सी. 3 का एवं एक स्लीपर क्लास डिब्बा बढ़ाया जाए।

भारतीय रेलवे माल गोदामों पर कार्यरत माल ढुलाई के मजदूरों को मौलिक सुविधाओं के साथ-साथ, उनकी स्थायी नियुक्ति के लिए बजट में प्रावधान किया जाए। इन्हें रेलवे मजदूर के रूप में मान्यता प्रदान की जाए। ठेकेदारों के शोषण से इन्हें मुक्ति दिलाई जाए। इसके साथ ही मजदूरों के लिए न्यूनतम मजदूरी, मुफ्त रेलवे पास, चिकित्सा सुविधा, पीने और नहाने का पानी, शौचालय एवं विश्रामगृह की व्यवस्था की जाए। कार्य के समय दुर्घटना होने पर मुआवज़ा राशि बढ़ाई जाए।

महोदय, मुझे माननीय रेल मंत्री जी पर पूर्ण विश्वास है कि वे मेरी मांगों पर गंभीरता से विचार करेंगे और छत्तीसगढ़ राज्य की जनता की भलाई के लिए, मेरे द्वारा उठाई गई मांगों पर इसी बजट में विचार करके कार्यान्वित करेंगे। इसके लिए मैं आपकी व्यक्तिगत रूप से आभारी रहूंगी। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद।

SHRI SHARAD ANANTRAO JOSHI (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir I thank you for the opportunity given to me to participate in the debate. Sir, every time the Railway Budget comes, the speculation in the public is whether the Railway Minister is going to increase the fares or not, Similarly, when the General Budget comes, in the media, the speculation is whether the direct taxation is going to be increased or not. And, most of the people tend to overlook the general edifice and the architecture of the Budget, and talk about those things which directly affect them or which they

understand. This is something that has happened about the Railway Budget. Everybody expected that the passenger fares would be increased. In fact, it was expected that the passenger fares will be increased and the freight charges would be slightly brought down. In fact, some of the experts in the media said that it is inevitable and the Railway Minister will have to do it. And, when the Budget came, everybody was surprised that for the third successive year, Lalu Prasadji was able to have a hat-trick and produce a Budget where there was absolutely no increase in the fares, and, with no increase in the fares, he was able to take the railway funds to Rs. 11,000 crores from a paltry sum of Rs. 8,050 crores when the Rakesh Mohan Committee was appointed. Now, everybody is talking about this Budget as essentially a poor man's Budget because that is the part of it that they understand. Now, this is a pro-poor Budget. But the question is: Does this ideology or the economic philosophy come from the UPA bag? I would very politely say that it does not. It essentially comes from the liberal philosophy that for increasing the revenues, you don't have to increase the rates. All that you have to do is attract more traffic, compete with other people and get more traffic so that at lower rates, you can get actually higher revenue. What Lalu Prasadji has done is not the usual pro-poor kind of diatribe that we hear from the UPA benches and, I think, that is a great change that has taken place.

Lalu Prasadji has called it a 'turn around for the railways, and I think that is a very important word. But apart from just the financial turn about, I would say that what has happened is that the railways so far in India, under the socialist regime, followed economic development. In the world history, whether it is Germany or UK, the railway revolution, the transport revolution has always preceded the industrial revolution. In fact, the railway revolution was the prime cause, the prime mover of the industrial and economic development in the United Kingdom and Germany. That kind of role the Indian Railways had not played up till now. In the colonial days, they provided the services that were required for the colonial regime, mainly the movement of forces, and, after the independence, they continued to follow whatever kind of trend that was observed in economics.

With Lalu Prasadji Budget, I think, the turn around is coming, and, hereafter the Railways are going to be one of the prime engines of development, and, I think, that is a very significant turn around which Lalu Prasadji did not put in so many words, and therefore, nobody is talking about his major contribution. I think, Budget is a time for review and future planning. Lalu Prasadji review gives ample reason to be satisfied about

the performance of the railways and his further planning, future planning, I must say, represents a very daring architecture. It is not just continuing with the old philosophy. Of course, he started with the earthen pot, called *kulhar* and having created that kind of an image of being a pro-poor and pro-people, he is very cleverly coming into his second incarnation, which I would like to term as *Lalu Prasad-II*. *Lalu Prasad* that we have shouted about, we have opposed and we have criticised is gone, and, I think, that has been a good effect of the Bihar elections and as we now see, *Lalu Prasad-II* is an entirely different person, and, I think, this Railway Budget gives us some kind of an indication about the new *Lalu Prasad*. He has, of course, increased the number of trains; he has, of course, increased electrification. He has given so many plans for doubling of lines; he has given plans for broadening. But, that is not essentially the Railway Budget. These are all trivialities. And, on these trivialities, while I am there and before coming to the major daring conceptions of the Railway Budget, I would like to, like everybody else, bring out the case of Maharashtra, not so much of Maharashtra as of the Railways, as it affects me. I am a very inveterate railway traveller and every time it is possible, I give up the plane and travel by train. In Maharashtra, Sir, Pune is a well-known centre of education, the centre of *ranadey*, *Gokhale*, *Tilak* and *Agarkar*. Nashik is also a very important place. But, there is no train which connects Pune and Nashik. If you have to go from Pune to Nashik, you have to go south, towards Hyderabad, go down to *Dhond* and then start moving in the northeast direction to *Manmad* and then come back to west, in the direction of Mumbai, in order to reach Nashik. This is a train line for which demand has been made for long, long years. In fact, the line has been drawn, maps have been prepared, but land has not been acquired. But, if any line requires high priority, I would suggest that Nashik-Pune direct line, which would make Pune accessible directly to Gwalior, Agra and Delhi, is a high priority line.

Secondly, Sir, Mr. Darda has already talked about the Wardha-Yeotmal-Nanded line. Since the British days, it was there. Unfortunately, the war came and the rails were taken out and had to be used as scrap material for other war purposes. Since then, that railway line has been overlooked. Even more important is, since the two ministers of State and present here, if you have the railway map before you, we have a train which goes from Delhi, to Itarsi to Nagpur. After Itarsi, you come to Narkhed and from Narkhed, you are planning a line for going to Badnera. If you can have a train line between Badnera and Washin just a gap of about 80 or 90 Kilometers, then, you have a third alternate line connecting Delhi directly

to Bangalore or even to Hyderabad later on. That would open up an entirely new route. Further since you have reduced the fares of the AC first class and since MPs are fortunate enough to travel in AC first class, now their journey will cost you much less in terms of opportunity cost. But, unfortunately, I do not know why all trains going to Pune are devoid of AC first class bogies. Whether it is a train from Delhi or from Kolkata, we have to travel in AC second class, I don't mind, it is equally comfortable. But, there ought to be AC first class. There is absolutely no reason why the Pune traffic which is largely defence forces people and businessmen who can easily afford to travel in AC first should be devoid of AC first% class. At least, one of the trains on each route ought to have AC first class. These are the paltry trivialities demands that I would like to make.

Now, I am coming to the more important points, Sir. Since the time is short, I would try and facilitate the work of the Ministers of State. I find that there were three major developments in the new Railway Budget. Firstly, there is an entirely new technological outlook, technological attitude which is brought out in the Railway Minister's Budget speech, as can be seen from paragraph 8. Here, he talks of manufacturing aluminium and stainless wagons to improve the payload to tare weight ratio. Here is same person who used to talks of *Kullars*. We remember that. And, you will see the transformation. Now he is not taking of *Kullars*. It is a great thing. It is a good thing that he is talking of technology, because we are dealing with railways and if you are dealing with railways, you have to talk like a railwayman. There is a great difference in the technological approach, and you will find abundant evidence of the new Lalu Prasadji technology philosophy in paragraph Nos. 7, 10 and 11 of the speech.

The second aspect is about the liberal approach. Some people have already criticised that it is proprivatisation, etc. Lalu Prasadji is far more clever than some of the earlier people who tried liberalisation and economic reforms. Those people always tried to give an impression that they are going to make India shine and gave an impression that liberalisation, privatisation, and economic reforms are only for the better off.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): Let me remind you about your time, and I am sorry I cannot be very liberal about that.

SHRI V. NARAYANASAMY: Who said 'India shining'?

SHRI SHARAD ANANTRAO JOSHI: Lalu Prasadji. He has said the Railways are glowing.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI DINESH TRIVEDI): Joshi sahab.

SHRI SHARADANANTRAO JOSHI: Have you read this? (*Interruptions*) (*Time-bell*) Have you read this? He has said that the Indian Railways are glowing (*Interruptions*)

SHRI SANTOSH BAGRODIA (Rajasthan): Lalu Prasadji is right (*Interruptions*)

SHRI SHARADANANTRAO JOSHI: The Indian Railways are glowing, if not shining. Lalu Prasadji says that the Indian Railways are glowing. (*Interruptions*) Paragraph Nos. 13, 16, 19, 35, 36, 42 and 45 contain not privatisation but a definite opening up of the mind towards privatisation. I am not saying that the Railways are going to be privatised tomorrow, but there is certainly a recognition of the fact that there is some virtue in privatisation. As Pandit Jawaharlal Nehru said, "We have to combine the private sector and the public sector and the public sector in order to get the best result and not have a kind of rigid, dogmatic approach to the whole problem."

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

Similarly, on the question of liberalisation, Lalū Prasadji is now definitely going by the market economy; he is trying to attract traffic not only from the road transport for freight, but also from the air, and that is a very daring thing. You will find evidence of that in paragraph Nos. 28, 29 and 30. Now, Lalu Prasadji is turing global because he is also talking of providing world-class services, international-class services, that is, globalisation. Apart from turning internationalist, as I said, Luluji has certainly become marketist and a refromist and to the extent that he is trying to bring in privatisation, he is also starting the process of destatisation. These are all major paradigm shift things. Nobody has talked about it. Everybody is talking about which new trains are introduced, which trains are not introduced, which platform is to be cleaned, who is being raped, etc. The major edifice of Lalu Prasadji's Budget depends on these four aspects and given that, I am developing very high hopes of the new Lalu Prasadji-Lalu Prasad II. If he can convince his own colleagues about the virtues of this new method, I am sure in a very short time, we will find Lalu Prasadji coming up as India's Gorbacev, which will turn the economy in the right direction. Thank you, very much.

श्री विद्या सागर निषाद: उपसभापति महोदय, आज मुझे आपने रेल बजट पर बोलने का जो मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ। महोदय, आज सदन में हमारे माननीय सदस्य दो पक्षों में विभक्त हैं। एक पक्ष ऐसा है, जो माननीय श्री लालू प्रसाद जी के

कार्यकलाप, जो उनके मंत्री मंडल के द्वारा पेश रेल बजट में आया है, उसके पक्ष में है और दूसरा उनके विपक्ष में है। माननीय श्री लालू प्रसाद जी के साथ माननीय प्रधान मंत्री की छाया है, श्रीमती सोनिया गांधी जी की छाया है और हमारे सत्ता पक्ष के जो माननीय सदस्यगण हैं, उन लोगों की भी प्रति हमदर्दी है। इसलिए उनके कार्यकलाप में, उनके काम में बहुत बड़ी प्रगति है। हमारे विपक्ष में माननीय सदस्यगण, जो पूर्व में मंत्री के रूप में रहे हैं, उनके दिल-दिमाग में यह बात आ रही है कि क्या कारण है, क्या वजह है कि जब डीजल का भाव बढ़ गया है, लोहे का भाव बढ़ गया है सीमेंट का भाव बढ़ गया है सारी चीजों की कीमतें बढ़ने के बाद भी लालू प्रसाद जी के पास कौन-सी ऐसी खूबी है, जो आज तक उन्होंने रेल बजट के माध्यम से न तो रेल किराया बढ़ाने का काम किया है और नह माल दुलाई का किराया बढ़ाने का काम किया है।

यह एक जादू जैसा मालूम पड़ रहा है। इसीलिए केवल सदन ही नहीं बल्कि जिस दिन लालू प्रसाद जी ने यह रेल बजट पेश किया था, उस दिन सारे देश के पैमाने पर चाहे वह किसान हो या मजदूर हो या किसी भी क्लास के लोग हों, उन सब लोगों ने इसकी बहुत तारीफ की थी और इस सरकार की बहुत प्रशंसा की थी। सभी जगह जुलूस के रूप में, प्रदर्शन के रूप में यह चर्चा का विषय बना कि ऐसे एक रेल मंत्री आए हैं, जिन्होंने किसी भी तरह का किराया बढ़ाने का काम नहीं किया है, बल्कि जो गरीब हैं, किसान हैं, उनको राहत देने का काम किया है।

महोदय, यह जो रेल का विस्तार करने का काम हमारे रेल मंत्री लालू प्रसाद जी ने किया है, वह किन के लिए किया है? वह गरीबों के लिए किया है, किसानों के लिए किया है। हमारे पूर्व वक्ता, हमारे विपक्ष के नेतागण बिहार के प्रति दूसरी तरह की बात करते हैं, कटाक्ष के तौर पर बोल रहे थे कि लालू प्रसाद जी ने बिहार के लिए किया है, मगर हमारे राज्य के साथ सौतेलेपन की बात की है। मैं यह उनसे कहना चाहता हूँ जो हमारे विपक्ष के माननीय सदस्य के बैठे हुए हैं कि लालू प्रसाद यादव जी पर विपक्ष के लोगों ने, पूर्ववर्ती सरकार ने जो हमला किया, उसी हमले का परिणाम है कि आज हमारा बिहार दो टुकड़ों में बंट और उसके लिए जो उन्होंने कहा था कि हम पैकेज देंगे, लेकिन पैकेज देने के काम का क्या हुआ? आपने बिहार को सबसे नीचे गिराने का काम किया था, लेकिन लालू प्रसाद यादव जी जब रेल मंत्री बने, तो उन्होंने विचार किया कि वहां की गरीबी कैसे दूर हो, वहां का जो गरीब आदमी सारे देश के पैमाने पर मजदूर काम काम करता है, उसको कैसे ऊपर उठाएं। आप देखिए, मजदूर कहां का है, कहां से आया है? यह मजदूर बिहार से आता है। क्या कारण है कि हम पूरे देश के पैमाने पर मजदूरी करने जाते हैं और हम मजदूर के रूप में क्यों हैं? इसलिए कि पूर्व की सरकार में हमारी जो स्थिति थी, उसको भी बदतर बना दिया, उसको भी कमजोर कर दिया, परिणाम यह हुआ कि आज हम इस रूप में देश के सामने खड़े हैं। लालू प्रसाद जी ही एक ऐसे व्यक्ति हैं, जिन्होंने बिहार की जनता के लिए, बिहार के गरीब लोग जो रेल में ऊपर चढ़कर चलते थे, पांवदान पर पकड़ कर चलते थे, उनके बारे में सोचा और कहा कि बिहार के गरीब मजदूर, तुम सारे देश के पैमाने पर जाते हो, इसलिए तुम्हारे साथ जो विपत्ति है, उस विपत्ति को दूर करने के लिए हम पन्द्रह रेल ज्यादा देने का काम करते हैं ताकि बिहार की गरीबी दूर की

जा सके। ये 15 रेल गाड़ियां मिलने की वजह से आज बिहार में जो मक्कई की खेती होती है, दूध का उत्पादन होता है, मछली सप्लाई का काम होता है या दूसरा कच्चा माल हो, वह हम रेल से कहीं दूसरी जगह ले जा सकते हैं। अगर यह व्यवस्था नहीं होती है, तो हम उन्हें नहीं ले जा सकेंगे। इसलिए विकास को देखते हुए यह जरूरी है।

महोदय, हमारे माननीय विपक्ष के जो लोग हैं, उनको यहां सदन में रहना चाहिए था और धैर्य से सुनना चाहिए था कि लालू प्रसाद जी के प्रति क्या पक्ष की ओर से आ रहा है, क्या विपक्ष की ओर से आ रहा है पूरे देश की जनता इस हाऊस की ओर मुखातिब होगी और टी.वी. पर देखती होगी कि विपक्ष की कुर्सियां आज खाली हैं।...(व्यवधान)... विपक्ष की कुर्सी खाली है। इसका क्या कारण है? कारण यह है कि इनके दिल-दिमाग में धकधकी लगी हुई है कि लालू जी ने जो इतना बड़ा काम किया है, जो रेलवे का बजट हमेशा घाटे में जाता था, उसमें उन्होंने 11,000 करोड़ रुपये प्रोफिट दिखाने का काम किया है। कलेजे पर सांप लोट रहा है, चिंतित हैं कि बिहार की ही नहीं, देश की जनता के सामने हम कौन सा मुंह लेकर जाएंगे कि फिर हमें सत्ता में लाओ। इसलिए इनके दिल-दिमाग पर सांप लोट रहा है और इसीलिए सदन में हमारे ये मुट्ठी भर माननीय सदस्य हैं, बड़े बड़े नेता आज सदन से बाहर निकले हुए हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय, आपके पीछे आपको शक्ति देने के लिए आज सदन आपके साथ है, मंत्रिमंडल आपके साथ है, सभी साथ हैं, आपने बहुत बड़ा काम किया है, आपने गाड़ी बढ़ाने का काम किया है, आपने दोहरी लाइन बनाने का काम किया है। मैं मंत्री जी को खासकर इसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने सहरसा में बड़ी लाइन बनाने का काम किया है। यह सहरसा बोर्डर, ऐसा बोर्डर है,...

श्री उपसभापति: निषाद जी, अब आप समाप्त कीजिए। आए दिन वहां पर नेपाल की तरफ से पानी का हमला होता रहता है और वहां के लोग जब डूब रहे थे, तो उनको बचाने के लिए आपने बड़ी लाइन की बात की है। मैं माननीय रेल राज्य मंत्री जी से, जो अभी यहां सदन में विराजमान हैं, कहना चाहता हूँ कि आप भी गए हुए थे, जब 'सहरसा' का उद्घाटन हो रहा था और उस समय रेलवे की छोटी लाइन पथ पर सड़क मार्ग बनाने की बात आई थी, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि वहां आपकी ओर से आश्वासन भी दिया गया था, मैं चाहूंगा कि वहां की गरीब जनता के लिए आप ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप समाप्त कीजिए, क्योंकि अभी 10-12 लोग और बोलने वाले हैं।

श्री विद्या सागर निषाद: मैं एक-दो मिनट में समाप्त कर रहा हूँ।

माननीय मंत्री जी, मैं आपका ध्यान अपने इलाके की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। मंत्री जी, हमारे क्षेत्र में महेशखूंट स्टेशन है, जो चार जिलों से संबंध रखता है- सहरसा, सुपौल, मधेपुरा और खगड़िया, मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि आम्नपाली ओर अवध-असम एक्सप्रेस को आप इस महेशखूंट स्टेशन पर रुकवाने का काम करें।

इसके साथ ही साथ मैं एक और बात की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि महेशखूंट ... (समय की घंटी) ... मैं मकई की और दूसरी खेती होती है और पहले महेशखूंट स्टेशन पर माल की लोडिंग और बुकिंग होती थी, मगर अभी वह बंद हो गई है। वहां के किसान इससे त्राहि-त्राहि कर रहे हैं। वहां के किसानों की मकई 300 3पए क्विंटल के हिसाब से बिकती है। अगर वहां से माल की बुकिंग शुरू हो जाए, तो वहां के किसानों को इससे बड़ा लाभ होगा। इसलिए मैं चाहता हूँ कि महेशखूंट स्टेशन पर माल की बुकिंग शुरू की जाए। साथ ही साथ महेशखूंट स्टेशन पर, जो चार जिलों का संगम स्थान माना जाता है, शौचालय और वॉटिंग रूम की व्यवस्था करने का भी कष्ट करें।

महोदय, रेल बजट पेश होने के बाद आज इस देश में ही नहीं, बल्कि विश्व के पैमाने पर तीन व्यक्तियों का नाम लिया जा रहा है—लालू प्रसाद, हमारे प्रधानमंत्री जी और श्रीमती सोनिया गांधी जी और सत्ता पक्ष के जितने सदस्यगण हैं, उन सबका नाम भी आज पूरे देश में गूंज रहा है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

DR. P.C. ALEXANDER (Maharashtra): Mr. Deputy Chairman, Sir, let me start by complimenting the hon. Minister for Railways, his colleagues and the members of the administration for certain improvements that they have been able to make in the administration of the Railways. I am particularly happy to find from the Revised Budget Estimates that there have been substantial improvements in revenue on account of both, passenger fares and also freight rates. Several new projects have been taken up, and I would not call it an innovative introduction of ideas in the Budget, but there has been a good approach to changing the traditional approach to the Budget which had been followed till now. Almost everyone who spoke before me, has complimented the Railway Minister for not raising the passenger fares or freight rates. I was astonished to find the statement even from my very respected and learned colleague, Mr. Joshi. I am one of those who will criticise the Minister, and very strongly, out of deep conviction that this is not the direction that he should follow in the case of the railway administration in the coming years. The Indian Railways are facing a crisis. We seem to be overlooking that. I would like to mention two main areas of crisis and both these crises arise out of the inadequacy of funds at the disposal of the Railways. First is that the competition for the Railways is going to increase very substantially with the growth that is seen approaching us in a massive way in infrastructure. I refer to the infrastructure programmes of road transport and also for air transport. When these investments fructify in the next few years, the main sufferer is going to be the Railways. This is what had happened in Europe. You will find that

in many countries of Europe the Railways had to be subsidised very heavily by the Government in order to survive because the business of the Railways were taken away by the airways and the road transport. This is going to happen in our country also. But we seem to be totally ignoring that. The competitive potential of both air traffic and road traffic will come in the next five or six years and the people in the Railways, the Ministers and the Railway Administration, I am a little bit surprised, are taking a very complacent view of it. The Railways are really starved of money and an illusion has been created that there is a great buoyancy. I would like to say that the buoyancy that you find in revenue today is a reflection of the buoyancy in the economy today. Our economy is buoyant; production has increased; distribution has also increased. Liberalisation has brought these benefits. We find a growth rate of seven per cent or eight per cent projected for the next two or three years. The Railways are the beneficiaries of the buoyancy and they will continue to be. If the economy falls or comes down, the Railways will be the great sufferer. Now, the economy is rising and the Railways are the beneficiaries. I made a rough calculation. The Ministers of the Railway Ministry are present here. As regards the great achievements that you claim about the buoyancy in the Railways, I would like to say that 60-65 per cent is the result of the buoyancy in the economy as a whole. You can make claim only for 30-35 per cent. The rest is reflected buoyancy and the Railways should take note of the fact that they face a very serious financial crisis looming before them and materialising in a very distressing way in the next five or six years.

Mr. Deputy Chairman, Sir, we seem to have forgotten a very distressing factor. I am not blaming the Railways. They don't have the money. As many as 240 projects which have been approved ten, fifteen or twenty years ago are at various stages of non-implementation. I will not say that they are at various stages of completion. Out of the 240 projects, 33 projects have not been allotted a single paisa and some of them are ten years old. It is not the fault of the Railway Minister or the Railway Administration. They don't have the money. They don't have the resources. So, they are going on giving doles to almost all the projects. They don't show any progress at all. I would like to mention, particularly, two projects. One of them belongs to Maharashtra and the Mumbai city. There is a project, the Mumbai Urban Transport Project. An amount of Rs. 3,125 crores have been allotted. After several years of implementation, hardly Rs. 879 crores have been spent on that. Why isn't more money given to this very strongly felt need of improving the Mumbai Urban Transport Project?

They don't have the money. I can't blame them. Another glaring instance is the Dum Dum Design and Construction of Rapid Transit System which was started about 20 years ago. The total cost is Rs. 2,624 crores. The total money spent so far is Rs. 139 crores. If this is the way you treat the projects that have been started 10 years or 20 years earlier, then, certainly, you have to take serious note of the fact that all these projects, when completed, whatever be the time-frame, will prove to be burdensome projects for the Railways themselves. They will be monuments of failure because of cost overruns and time overruns, and the projects themselves, when completed, will be great failures for you. I should also mention the fact that if the Railways are not adequately funded, they should be very very hesitant to take one new projects. Every Minister want to play the role of somebody who can give, give, give and satisfy the aspirations of the people. But if he feels hesitant to collect the revenues for the Railways by also raising the passenger rates and freight rates, not substantially, but at least sensibly to some extent, then, people will get into the habit of expecting everything from the Railways without paying anything in return. This is a very dangerous trend to encourage. If you keep on saying, "First year, I didn't raise the fare and the second year also, I have not done" and the third year also you might say, "For the third year in succession, I am not raising the fares", then, people will get into the habit of having the liberty to ask everything from the Railways, and hesitating to give even the minimum increase in the rate of freight or in the passenger fare. Therefore, I would like to raise this flag of warning to the Ministers present here; don't be misled by what is created by your own self-assessment about what you see as a great buoyancy. Your buoyancy will disappear if the Central Government also gets into some trouble and, for some reason, go slow on the economic growth. You have to have your own financial arrangements, your own resources, and you should not hesitate to charge what the people should pay.

Finally, Sir, my point is about the autonomy that the Railways have been given. This is the only Ministry in the Central Government which has been allowed the privilege of having a separate Budget, and I am all for that. There are many people, I know, who have criticised the Railways for having a separate Budget of their own. I want that they should have their own Budget; they should have the autonomy, that they can produce themselves, without consulting the people in the Finance Ministry for approval. All that is good. But I also want that the people may take note of the growing demand in the country that the Railways should not have a separate Budget. People have a feeling that this separate Budget and a

great degree of autonomy are not always properly utilised for the good of the Railways. Therefore, should request the Railways Ministry to show a greater vigilance in financial matters, in sanctioning new projects, in ensuring that all projects get their priority; or, if some projects have to be left out of the list, take bold decisions and remove them from the list. In other words, financial prudence, care, scrutiny, feasibility studies, all these should be given the attention they deserve, particularly, because the Ministry has to privilege of autonomy and a separate Budget. With these words, I conclude. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Shunmugasundaram. I called you; you were not there. You have five minutes.

श्री लेखराज वचानी (गुजरात): सर, ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आपकी पार्टी के 20 मिनट ज्यादा हो गए हैं। तो जिन-जिन पार्टियों का वक्त अभी बाकी है, पहले उनको देकर फिर आपको समय दूंगा।

SHRI R. SHUNMUGASUNDARAM (Tamil Nadu): Sir, I whole-heartedly welcome this Budget because Tamil Nadu is one of the States which has benefited the most from this Budget. We have 10 new trains to be introduced, either originating from Tamil Nadu or passing through Tamil Nadu. There are also going to be two new railway lines to be installed. This has been announced in the Budget. There are three gauge conversions, which are scheduled to be completed within this year and four more are to be completed next year. Sir, apart from this, this Budget projects that there is going to be privatisation in certain areas. They have mentioned that public-private partnership, State Governments, local bodies, ports and the private sector have been invited to invest in railway projects. That will definitely improve the quality. Apart from this, private parties have been invited to run container trains. As per this Budget, this has been well received. Fourteen applications have been made. There is a deposit of Rs. 540 crores on account of registration fee.

Sir, in this Budget, it is also proposed that there is going to be a strategy to shrink queues at booking centres through *e-ticket* and *i-ticket* facilities, which will be extended to many areas. Further, there are proposals for railway safety also. I welcome all this. Improvements have been announced in medical facilities. The Minister has decided to set up one super-speciality hospital at Patna. Apart from this, there are three Divisional Hospitals at Agra, Raipur and Nanded, which are to be improved.

Sir, as far as Chennai is concerned, the Integral Coach Factory Hospital is getting an additional block, Phase-1 of which will be constructed. There is already a well-known railway hospital functioning at Perambur in Chennai. The facilities there would get a boost.

5.00 P.M.

Sir, the extension of concessions in second-class and sleeper class fares for farmers, milk producers, and people travelling for training and learning purposes, etc., are also welcome features of the Budget. There are going to be speed-trains between Delhi and Agra which would run at a speed of 150 kms. per hour. It would cover the distance between Delhi and Agra in one hour and fifty-six minutes. Also, the speeds of trains running on the Ajmer-Jaipur-Varanasi-Chhapra section, would be increased. Apart from this, there are several other welcome features. The Budget also shows that there is an increase in freight loading and growth in passenger earnings.

Sir, the Budget has been welcomed by all sections. I would only suggest that certain recoveries, which have not been properly made by the Ministry, have to be taken care of. As far as wagon-weighing-facilities are concerned, there are some shortcomings. Because of the non-availability of weighing facility, consignors goods make a declaration of the weight and whatever declaration they make is accepted. But, on random checking, it is found that such declarations are wrong and incorrect recoveries are made. I understand that, because of this, huge money is due to the Railways and something must be done in this regard. What I suggest is that they must install more in-motion wagon weighing facility at stations, which would help them recover appropriate freight charges.

Sir, appeals against orders of the Railway Claims Tribunal, which deals with disputes, are made to High Courts and there are complaints that this causes inordinate delay. Some alternative steps should be taken. It is also suggested that the Railway Rates Tribunal can take up appeals from the Railway Claims Tribunal. As a result, the remedies will be speedier.

Sir, it is also complained by several employees of the Railways that there is no service regulation in the Railways. So, this should be taken care of. A comprehensive regulation must be drafted, at the earliest. With these words, I once again welcome the Railway Budget. Thank you very much, Sir.

श्री लेखराज वचानी: महोदय, इस बजट से एक बात उभरकर आई है कि हमारे गुजरात से जो मिनिस्टर ऑफ स्टेट फॉर रेलवेज़ हैं, श्री रठवा जी, उनकी पोजिशन माननीय श्री लालू प्रसाद जी ने बहुत दयनीय कर दी है। Gujarat does not find any place, any project, any new train in the Railway Budget. Only three trains which are being started, तीनों की दिशा बाहर की तरफ है। माननीय मंत्री श्री नारनभाई रठवा जी ने गुजरात के लिए 145 करोड़ रुपए का एक अच्छा प्रोजेक्ट साबरमती को टर्मिनल बनाने के लिए तैयार करवाया है and all the trains from the direction of Saurashtra and Kutch as well as from the

North India pass through Sabarmati, Ahmedabad and onwards. So, if the Sabarmati Terminal is to be taken as a new project, it will give good boost to the Railways. It is in the interest of the Railways. मैं माननीय मंत्री जी लालू प्रसाद जी से कहना चाहता हूँ कि 145 करोड़ का जो प्रोजेक्ट श्री नाराभाई रठवा ने तैयार कराया है, औड़ा और रेलवे के इंजीनियरों ने जो तैयार किया है, उसको आप पास करें, तो आपको 16 परसेंट नेट रिटर्न मिल जायेगा।

महोदय, आपकी एक योजना है - न्यू मुम्बई से दिल्ली तक, जो आप नई लाइन गुड्रज ट्रैफिक के लिए प्रपोज कर रहे हैं, उसमें साबरमती आपके लिए बहुत काम आएगा। The Sabarmati Terminal will be very useful for passenger trains as well as for good trains. Shri Naranbhai Rathwa has prepared this Scheme very wisely, and it is totally in the interest of the Railways. Therefore, I request you to kindly go through this scheme. The land is there; buildings are there; and now the gauge is changed. So, constrains and operation and other resources due to the trains which are going up to Ahmedabad will be reduced. Those trains can terminate at Sabarmati because half of Ahmedabad is being covered by the Sabarmati Railway Station. It can give you 16 per cent returns. It is Railway project prepared by your own engineers.

Secondly, Sir, my submission to the hon. Minister is this. The Western Railway has got only one division, namely, Mumbai in Mumbai. All the other divisions are outside Mumbai. Ahmedabad, Vadodara, Rajkot, Bhavnagar and Ratlam is just near Vadodara, Gujarat. So, only for one division, the whole Zonal Western Railway Headquarters is being retained at Mumbai. The officers, railway *karamcharis* and the people have to go and come back from Mumbai. They have to spend a lot of time and money in that. So, the hon. Minister may kindly consider my proposal of shifting the headquarters of the Western Railway from Mumbai to Gujarat.

महोदय, एक बात मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि कनवर्जन के बाद अहमदाबाद और दिल्ली के बीच तीन long route ट्रेनें चलती थीं और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने अहमदाबाद में प्रेस में यह प्रॉमिस किया था कि हम कोई फौसिलिटी कम नहीं करेंगे। मैं दो-तीन वर्ष से यह रिमांड कर रहा हूँ कि तीन गाड़ियां नहीं, केवल एक गाड़ी आप अहमदाबाद से दिल्ली, वह भी जनता गाड़ी हो, All the bogies/compartments may be of the second class. एक गाड़ी 70 वर्ष से चलती थी, दिल्ली एक्सप्रेस, वह गाड़ी बंद हो गई। For the trains which were discontinued due to conversion of gauge, you must realise that it is the obligation and the normal duty of the railways to re-introduce at least one train. आज जो आश्रम एक्सप्रेस चल रही है, आप देखेंगे कि उस पर कितना बर्दन है। उसमें तीन सौ से चार सौ की डेली वेटिंग लिस्ट है। हम कितनी बार टिकट लेने के लिए गए हैं, तो Computer

is locked when you go for purchasing a ticket. यदि चार-चार सौ की डेली वेंटिंग लिस्ट है तो एक गाड़ी चालू करने में आपको क्या नुकसान है। लास्ट ईयर भी मैंने आपसे यहां पर कहा था कि आठ करोड़ रुपए नेट प्रोफिट आएगा। मैं अभी भी गारंटी रेलवे को देने के लिए तैयार हूं। यह गाड़ी पांच राज्यों से जा रही है और तीस अधिक स्टोपेजेज पर खड़ी रहती है तो तीन में से एक चालू करने में क्या डिफिकल्टी है। भुज बरेली की क्रीक्वेंसी भी बढ़ाई है, एक दिन से तीन दिन तक। यह गाड़ी मेरे गांव से गुजरती है। यह गाड़ी अब भी सप्ताह में चार दिन चल रही है। भुज से बरेली वाया पालमपुर जाती है। मैं पालमपुर का हूं। आप कहते हैं कि हम एक दिन से तीन दिन कर रहे हैं। आप बढ़ाओं ओखा द्वारका देहरादून ट्रेन को, यह हिमाचल एक्सप्रेस जो देहरादून तक जाती है, उसकी फ्रिक्वेंसी कम से कम सप्ताह में तीन बार करोगे तो यह सबसे अच्छा काम होगा। इससे रेलवे की इनकम भी बढ़ेगी। Why do you hesitate to connect people, who travel from one pilgrimage place to other pilgrimage places and tourist places like Haridwar, Rishikesh, Badrinath, Kedarnath, Dehradun and Mussoorie? इतनी फैसेलिटीज मिलती है, Why are you not increasing the frequency of that train? It will give very high returns to the railways. now, three trains which are introduced newly are all towards Bihar only. एक ही दिशा की गाड़ी है और हमने सुना है कि माननीय मंत्री जी एक चौथी गाड़ी दे रहे हैं, वह भी पटना के लिए। I have no objection. बिहार और यूपी के बहुत से श्रमजीवी रोजगार के लिए साऊथ गुजरात में आते हैं, वे भले ही आएँ, और कमाएँ, वे आएँ-जाएँ, उनके लिए आपने व्यवस्था की है, No, objection, but, at least, for a five-crore population of Gujarat कम से कम एक-दो गाड़ियां तो आप इंट्रोड्यूस करो। कोई नई गाड़ी शुरू नहीं की है।

श्री उपसभापति: लेखराज जी, जरा आप समाप्त कीजिए।

SHRI LEKHRAJ BACHANI: इसीलिए मैं माननीय मंत्री जी से कह रहा हूँ कि हम जो कुछ मांग रहे हैं, जो कुछ सजेशन दे रहे हैं, is totally in the interest of the railways. The railways will earn very highly. और साबरमती का टर्मिनल बनाने से आपको बहुत फायदा होगा। आपकी जो स्कीम है, जो डबल डेकर कंटेनर के लिए चालू करने वाले हैं, वह न्यू मुम्बई पोर्ट से अहमदाबाद तक मेरे गांव पालमपुर से होकर दिल्ली आएगी। उसके लिए भी टर्मिनल की जरूरत पड़ेगी तो टर्मिनल को बढ़ाओ तो नई लाइन के लिए भी आपको फायदा होगा तथा आपको 16 परसेंट से ज्यादा रिटर्न मिलेगा। यह स्कीम तो आपके रेलवे मिनिस्टर आफ स्टेट नारनभाई रठवा ने बनाई है। कम से कम आपके जो मिनिस्टर आफ स्टेट हैं, उनकी कुछ तो बात मानो। वे आज गुजरात को जबाब नहीं दे सकते हैं गुजरात को कोई नई योजना नहीं मिली है, नई फैसेलिटी नहीं मिली है। Do not do injustice to the representative from Gujarat, who is our Minister of State of Railways. Kindly consider this.

श्री उपसभापति: श्रीमती जमना देवी बारूपाल। आप पांच मिनट ही बोलिए और आप बीकानेर के बारे में बोलिए।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल (राजस्थान): आदरणीय उपसभापति जी, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण रेल बजट पर बोलने का जो मौका दिया है, सर्वप्रथम मैं आपका और सदन का हार्दिक धन्यवाद करती हूँ। ... (व्यवधान)

श्री उपसभापति: आप उनको, प्लीज बोलने दीजिए, नहीं तो रेल पटरी से उतर जाएगी।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: माननीय उपसभापति जी, मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करती हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने 2006-07 का रेल बजट बहुत ही अच्छा दिखाया है। उन्होंने अपनी कार्यकुशलता और दृढ़ इच्छा-शक्ति को दर्शाया है। आजादी के बाद ... (व्यवधान)

श्री उपसभापति: आप बोलिए, आप बोलिए।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: आजादी के बाद भारतीय रेल का महत्व बहुत ज्यादा बढ़ गया है। चाहे आप यात्री सुविधाओं को देखें, चाहे माल-भाड़े या दुलाई को देखें, रेल ने अपना महत्वपूर्ण कार्य करने में अपनी अहम भूमिका निभाकर सराहनीय कार्य किया है। इसका श्रेय लालू जी को तो मिलता ही है, लेकिन इसका श्रेय हमारी कांग्रेस सरकार को भी मिलेगा, जिसने न तो किराया बढ़ाया और न ही रेल-भाड़ा बढ़ाया, इसका श्रेय श्रीमती सोनिया गांधी जी को, प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह जी को मिलेगा।

श्री उपसभापति: आप बीकानेर पर नहीं आईं, बीकानेर पर आइए।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: मैं जरा लाइन पकड़ लूँ, अभी मेरी रेल धीरे-धीरे चल रही है, मेरी रेल तो वैसे भी लालू जी ने बंद कर दी है।

श्री उपसभापति: आपके पास केवल 5 मिनट हैं, उसी में बोलिए।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: महोदय, लालू जी ने देश में रहने वाले हर वर्ग की समस्या का समाधान किया है। 60 वर्ष की आयु वालों को किराये में 30 प्रतिशत और 65 वर्ष की आयु वालों और विकलांगों को किराये में 50 प्रतिशत की जो राहत दी है, यह बहुत ही सराहनीय कार्य किया है। लालू जी ने मेरे आग्रह पर गेज़ परिवर्तन करके उद्योगों को बढ़ावा दिया है। उन्होंने आमान परिवर्तन का जो यह सुखद कार्य किया है, यह बहुत सराहनीय है। इस देश में और अधिक कार्य किए जाने की आवश्यकता है, जैसे रेलवे क्रॉसिंग फाटक बनाना, उसके ऊपर चौकीदार नियुक्त करना इत्यादि।

उपसभापति जी, हमारे बहुत प्यारे-प्यारे लालू जी ने रेवाड़ी से वाया चुरू-सादुलपुर तक रेल गेज़ को चालू कर दिया है, इसके लिए मैं लालू जी को धन्यवाद दूंगी क्योंकि मैं बार-बार इसी विषय पर

बोलती थी कि हमारी रेल बहुत पुरानी हो गई है। हमारे दूसरे विद्वान सांसदों ने जो बातें कही हैं, मैं उनकी पुनरावृत्ति नहीं करूंगी। मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि बीच में जो टुकड़ा बच गया है, उसको जल्दी से जल्दी पूर्ण कराने की कृपा करें क्योंकि बीकानेर से आने वाले यात्रियों को दोहरा और दुःखदायक सफर तय करना पड़ता है। बीकानेर से चलने वाली अवध-असम ट्रेन, भटिंडा-हनुमानगढ़ होकर दिल्ली पहुंचती है। लालू जी, मैं सदन के माध्यम से आग्रह करूंगी कि आप कृपा करके हमारी लंबी यात्रा को देखते हुए, इस गाड़ी को सराय रोहिल्ला स्टेशन से चलाने की व्यवस्था करें, जिससे बीकानेर से आने वाले सभी उद्योगपतियों, वृद्ध, विकलांगों और यात्रियों को सुविधा मिल सके। इसी प्रकार पुरानी दिल्ली से बीकानेर जाने वाली अवध-असम एक्सप्रेस, 4 बजकर, 30 मिनट पर रवाना होती है, उसे भी सराय रोहिल्ला स्टेशन से शाम को 7 बजे रवाना किया जाए। इसके लिए मैं आपकी शुक्रगुजार रहूंगी, क्योंकि अभी 3 बजे हम घर से रवाना होते हैं और बड़ी मुश्किल से स्टेशन पहुंचते हैं। पिछली दफा मेरी मां बीमार हो गई थीं क्योंकि किसी कारण से गाड़ी करीब 4 घंटे लेट थी। मैं इसका कोई उलाहना नहीं देती हूँ, क्योंकि मशीनरी है, जगह-जगह रुकती है, लेकिन मेरा आपसे निवेदन है कि इसको सराय रोहिल्ला तक कीजिए।

मैं रेल मंत्री जी से यह आग्रह भी करना चाहूंगी कि बीकानेर से सूरतगढ़ और गंगानगर-हनुमानगढ़ गेज परिवर्तन का सर्वे वर्ष 2004-05 में सम्मिलित कर लिया गया था। मैं बार-बार नाम नहीं लेती, पूर्व रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार जी ने गंगानगर में इसका शिलान्यास भी कर दिया था, लेकिन आज तक वह अधूरा टुकड़ा वैसे ही पड़ा है। कृपया उस कार्य को तीव्र गति से पूरा कराने की कोशिश करें।

उपसभापति महोदय, एक छोटा सा आग्रह मैं और करूंगी कि धार्मिक दृष्टि से बीकानेर के लोग, चाहे वह दरगाह हो, चाहे वह तीर्थ हो, उनको एक-समान मानते हैं। हमारे हिंदू लोग दरगाह-शरीफ को सलाम करने के लिए अजमेर जाते हैं, लेकिन सीधी लाइन न होने की वजह से हम लोगों को लंबा रास्ता तय करना पड़ता है। दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगी कि रेवाड़ी से चुरु-सादुलपुर ब्रॉडगेज का कार्य चालू कर दिया गया है, लेकिन सादुलपुर से बीकानेर का कार्य अधूरा पड़ा है, उसको भी साथ-साथ पूरा किया जाए, ताकि हमारी मुसीबतों का अंत हो जाए। मैं एक बात और कहना चाहूंगी कि तो बीकानेर जिला है, यह सम्भाग सीमावर्ती क्षेत्र है; सीमाएं पाकिस्तान से सटी हुई हैं। इन सीमाओं की संवेदनशीलता को मद्देनजर रखते हुए रेल बजट 2006 में ... (समय की घंटी)... आज तो आप बहुत जल्दी-जल्दी घंटी बजा रहे हैं, अनुपगढ़, खाजूवाला को कोलायत से जोड़ते हुए फलोदी-जैसलमेर तक सर्वे करा कर इस महत्वपूर्ण कार्य को सम्मिलित कर लीजिए, क्योंकि सीमा क्षेत्र पर मिलिट्री के जवानों का आवागमन रहता है। खाजूवाला से जिप्सम दुलाई का कार्य भी बहुत ज्यादा होता है, कृषकों का धान, गेहूं, चना, सरसों, आदि की दुलाई से आपको अच्छा रेवेन्यू प्राप्त होगा। आज देश में छोटी-छोटी बातों पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। लोग महसूस करते हैं, जैसे रेलवे क्रासिंगों पर मानव रहित फाटकों पर चौकीदार लगाना बहुत ही जरूरी है। अगर आप ऐसा करेंगे, तो आए दिन जो दुर्घटनाएं होती हैं, वे दुर्घटनाएं रुक जाएंगी। आपको यश मिल जाएगा।

उपसभापति जी, मैंने पूर्व में भी रेल मंत्री जी से आग्रह किया था और इन्होंने गम्भीरता से सुना था, लेकिन कोई छोटी भूल-चूक रह गई। हनुमानगढ़ जिले में मक्कासर गांव में रेलवे क्रासिंग पर मानव सहित फाटक लगाने के लिए थोड़ी व्यवस्था करेंगे। वहां के ग्रामीणों ने 30,000 रुपया मुआवजा राशि भी आपके रेलवे विभाग में जमा कर दी है। खण्ड 94-96 6.17 में, मेरे ख्याल से यह गेट का नम्बर होना चाहिए, यह रेलवे क्रासिंग बहुत ही खतरनाक है। इसके ऊपर से 15 ईट भट्टों की ईंटें इधर-उधर जाती हैं और 10-12 गांव के लोग भी रेलवे से पार करते हैं, जिसमें चौकीदार नहीं होने से उन लोगों को बहुत ही तकलीफ होती है।

फिर मैं छोटा सा आग्रह करूंगी कि गंगानगर जिले के रायसिंह नगर तहसील में 11 टी के एक गांव है, उस आबादी का नाम 11 टी के है, वहां भी रेलवे क्रासिंग फाटक रहित है। वहां भी फाटक लगाना चाहिए, क्योंकि ग्रामीण लोग उसके ऊपर से जाते हैं।

मैं एक छोटा सा आग्रह प्यारी प्यारी सूरत वाले मेरे भाई साहब से करूंगी कि आजादी के 58 वर्ष के बाद मुझे कुछ महसूस हुआ है कि पूरे देश में रेल विभाग में अनुसूचित जाति के एक भी मुख्य महाप्रबन्धक की नियुक्ति मुझे कहीं भी नजर नहीं आती है। कृपया ऐसे महत्वपूर्ण स्थानों पर अनुसूचित जाति, जनजाति वर्ग के लोगों को नियुक्ति देकर उनका सम्मान बढ़ाना चाहिए, क्योंकि उनको सम्मानजनक पदों पर नियुक्ति देने पर संविधान की धारा के अनुसार बाबा भीमराव अम्बेडकर की भावनाओं की कद्र हो जाएगी। रेलवे विभाग में जो डी०आर०एम० और ए०डी०आर०एम० कार्यरत हैं, उनके ऊपर के अधिकारी उनकी सी०आर० खराब कर देते हैं। वे बेचारे सिसकियाँ भरते हुए जीवन बिताते हैं और उनकी कोई भी सुनवाई नहीं होती। इसलिए(व्यवधान).... मैं मंत्री नहीं बनूंगी, मेरे लालू जी बैठे हैं, तो मेरा सब काम हो जाएगा। इसलिए इस बजट में डी०आर०एम० और ए०डी०आर०एम० के प्रमोशन करने का भी आप प्रावधान रखेंगे, तो बड़ी मेहरबानी होगी।

उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से एक छोटा सा आग्रह और करना चाहूंगी कि वर्षों से अनुसूचित जाति और जनजाति वर्ग के व्यक्तियों के लिए जो बैंकलॉग अधूरे पड़े हैं, उनको पूरा करने की कृपा करें। यह सब कार्य ...(व्यवधान)... हाँ बोल देंगे, मैं सुन लूँगी बाद में घर जाकर, वे तो पड़े हैं ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप समाप्त कीजिए।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: ऐसा करने से हमारी यूपीए सरकार की जो अध्यक्ष हैं, श्रीमती सोनिया गांधी जी और हमारे विश्व विख्यात, ईमानदारी और कर्मठता में, जो हमारे प्रधानमंत्री हैं, यह सारा यश उनको जाएगा।

उपसभापति जी, मैं एक छोटी सी बात और कहना चाहूंगी कि दिल्ली से बीकानेर जाते समय सूडसर स्टेशन पर भी यही प्रॉब्लम है कि ग्रामीण लोग जाते हैं और वहां पर स्टेशन पर फाटक नहीं होने से, उन लोगों को, किसानों को बहुत प्रॉब्लम आती है। आप लोग कहेंगे कि रोज-रोज ये

बीकानेर की बातें करती हैं, लेकिन मैं एक आग्रह करूंगी कि यह पपहिया बरसात की ऋतु में ... (व्यवधान)...

श्री हरीश रावत (उत्तरांचल): हर रेलवे स्टेशन पर उसका स्टॉल लगना चाहिए।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: बिल्कुल सही बात है। यह पपहिया सावन के महीने में पीहू, पीहू बोलता रहता है। वह तब तक बोलता रहता है जब तक कि इंद्र देवता अमृत रूपी जल की वर्षा नहीं करते। इसलिए मैं बार-बार बीकानेर की समस्याओं को उजागर करती रहूंगी जब तक हमारे रेल मंत्री जी हमारे काम पूरे नहीं कर देते। मैं विनम्र आग्रह करूंगी कि माननीय लालू जी हमारे राजस्थान को फास्ट प्रायरीटी पर रखें और उस की अनदेखी न करें। महोदय, मैं ज्यादा भाषण नहीं देती क्योंकि अगर कार्य नहीं होंगे तो मैं अपने प्रदेश के लोगों को क्या जवाब दूंगी? हमारे गांव की महिलाएं भी कह देती हैं कि अंगूठी तब अच्छी लगती है जब उस में नगीने जड़े होते हैं और भाषण भी उन के अच्छे लगते हैं जो लच्छेदार भाषण देते हैं। मैं तो यों ही अपने मन की वेदना को सदन के सामने व्यक्त करते हुए आप से आग्रह करूंगी कि आप ध्यान रखें। मैं काम करने के मामले में पुरानी कार्यकर्ता हूँ। जब पहली पार्लियामेंट बनी थी तब मैं आप लोगों के बीच नहीं बैठी थी, लेकिन बराबर 25 साल मैंने इस बाहर की गैलरी में सभी महापुरुषों चाहे हमारे प्रधानमंत्री जवाहर लाल नेहरू हों, चाहे इंदिरा गांधी हों, चाहे राजीव गांधी हों? ऐसे कांग्रेस के महापुरुषों के भाषण सुने हैं और उन की गतिविधियों को भी देखा है। लेकिन उस समय और आज के समय में अंतराल है मुझे आशा है कि उस अंतराल की खाई को आप जैसे योग्य रेल मंत्री पाट देंगे। मुझे गर्व है और यह बात मैं बार-बार बोलती रहूंगी, मुझे गर्व है कि मैंने एक ऐसे भाई को राखी बांधी है जो हिंदुस्तान में सब से लायक आदमी है। उपसभापति जी, आप ने मुझे बोलने का मौका दिया, आप को बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति: श्री हरेन्द्र सिंह मलिक। आपके 5 मिनट हैं।

श्री हरेन्द्र सिंह मलिक (हरियाणा): माननीय उपसभापति जी, बहुत-बहुत धन्यवाद आप ने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का सुअवसर प्रदान किया। महोदय, रेल विभाग हिंदुस्तान का सब से बड़ा सेटअप है और माननीय मंत्री जी भी ठाड़े मंत्री हैं। अब पता नहीं कुछ दब रहे हैं, पटना में तो इन का बड़ा बोलबाला था, लेकिन अब शायद रेल लाइन पर नहीं चल पा रही है।

मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि आप रेल में ग्राहक की सेवा को देखें। आप ने बजट में किराया नहीं बढ़ाया, इस की सभी ओर प्रशंसा हुई अब विजय यादव जी आंख निकालते हैं तो मैं डर जाता हूँ नीचे देखने लगता हूँ और फिर पटाई में आ जाता हूँ। सर, जो पढ़े-लिखे हैं, वे सब जानते हैं कि आप ने सुपर फास्ट ट्रेन बनाकर यात्री की जेब से पैसा लिया है। आप पैसा लें, इसमें कोई दिक्कत नहीं, पर आप पैसेंजर एमिनिटीज को भी देखें। आप दिल्ली के बराबर के कोई भी 5 स्टेशंस चिह्नित कर लें, चयनित कर लें। उपसभापति जी, मैं पिछले तीन

साल से बराबर अनुरोध करते-करते थक गया हूँ कि आप एक स्टेशन ऐसा बता दें कि यह स्टेशन आदर्श स्टेशन है जहाँ पैसेंजर को सुविधा मिलती है। मान्यवर, पिछले साल नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर एक बड़ा हादसा हुआ और एक साल का अंतराल बीतने के बाद भी कई बार यह चर्चा हुई है। मैंने व्यक्तिगत रूप से मिलकर भी अधिकारियों से अनुरोध किया है कि नई दिल्ली स्टेशन पर, चेन्नई स्टेशन पर या मुंबई स्टेशन पर भीड़ कम हो इस के लिए जो इन के बराबर के स्टेशंस हैं वहाँ एक-एक, दो-दो मिनट का स्टॉपेज कर दो। फिर वहाँ पैसेंजर्स नहीं जुटेंगे, लेकिन इस बारे में कोई काम नहीं हो पाया है। मान्यवर, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि मुजफ्फरपुर और मुजफ्फरनगर में आप भेदभाव न करें। अभी उत्तरांचल सरकार ने एक नयी इंडस्ट्रियल पॉलिसी केन्द्र सरकार के सहयोग से जारी की है। बिहार का मजदूर बड़ी संख्या में हिमाचल और हरिद्वार में मजदूरी के लिए जाता है, लेकिन आप की एक भी ट्रेन पटना से देहरादून के लिए नहीं है, पटना से हरिद्वार के लिए नहीं है, पटना से चंडीगढ़ के लिए नहीं है। अगर मैं यू०पी० का नाम लेकर कहूँगा, हरियाणा का नाम लेकर कहूँगा तो संभवतः मेरा अनुरोध नहीं सुना जाएगा, इसलिए अनुरोध है कि पटना से चंडीगढ़, पटना से देहरादून, पटना से हरिद्वार ट्रेन चला दें। आप मुजफ्फरपुर से चला दें कोई दिक्कत नहीं। मान्यवर, यही नहीं, सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस चलाई गई। ज्यादातर सूबों की राजधानी को जोड़ने का काम किया गया। मैं माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि देहरादून उत्तरांचल की राजधानी है। मैं उनसे अनुरोध करूँगा कि देहरादून और चंडीगढ़ को भी इससे जोड़ने का काम करें। इन दोनों के बीच भी एक सम्पर्क क्रांति ट्रेन चल जाए, तो ज्यादा सुविधा रहेगी।

मान्यवर, मैंने अखबार में पढ़ा कि एक बड़ी ट्रेन चलेगी तथा वह 200 किलोमीटर की रफ्तार से चलेगी। मैं बोर्ड के लोगों से अनुरोध करना चाहता हूँ कि कृपया देख लें, दिल्ली से आगरा की दूरी 200 किलोमीटर है तथा ट्रेन 1 घंटा 56 मिनट में जाएगी। क्या मैं कैलकुलेशन में फेल हूँ? वह ट्रेन कहां से 200 किलोमीटर की रफ्तार से चलेगी? वह डेढ़ सौ किलोमीटर की रफ्तार से चलेगी।

माननीय मंत्री जी, आपने रेल विभाग को जो गति दी है, इसे नकार नहीं सकता। परन्तु बहुत पुरानी खाई जमी हुई है और बहुत पुराना जंग है। जब जंग लगा काबला खोलना पड़ता है, तो कभी-कभी उस पर पेट्रोल भी गिराना पड़ता है। आप पेट्रोल गिराने में सक्षम हैं। आप उस काई को, उस जंग को हटा सकते हैं और इसको गति देने का काम कर सकते हैं।

जो हमारे तीर्थ स्थल हैं, उनमें हरिद्वार सबसे महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है। हिमाचल, उत्तरांचल में पहाड़ पूरी तरह शुरू हो जाता है। यह हरिद्वार से और देहरादून से जुड़ा हुआ है। जितनी भी ट्रेन्स हमारी आती हैं, उनमें से एक भी ट्रेन हरिद्वार से दिल्ली पांच घण्टे में नहीं आ पाती। उससे यह होता है जो इल्लीगल ट्रांसपोर्ट वाले लोग हैं, वे धर्मभीरू लोगों का, उन गरीबों का, जो बिहार से मजदूरी करने उत्तरांचल जाते हैं, उन लोगों को जबरदस्ती अपनी बसों में बिठाकर उनका आर्थिक शोषण करते हैं। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि आप अगर अभी भी इस जंग को नहीं तोड़ पाएँगे, तो आगे कोई इस जंग को नहीं तोड़ पाएगा।

मान्यवर, दुर्भाग्य यह है कि मेरठ और टपरी के बीच आज भी डबल ट्रैक नहीं है। बार-बार सर्वे करवाया गया। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूँगा और उन्हें बधाई भी दूँगा कि उनके कुशल नेतृत्व में शायद रेलवे बोर्ड ने यह स्वीकार किया कि इस सर्वे को दोबारा करने की जरूरत है। यह इनकी कुशाग्र बुद्धि का परिचय था। इन्होंने सोचा और जाना कि वास्तव में कहीं-न-कहीं ज्यादाती हुई है। अजीब विडम्बना यह है कि ये कहते हैं कि इसमें गुड्स ट्रेन कम चलती है, चूँकि पैसेंजर ज्यादा हैं। गुड्स ट्रेन कम चलती है, तो प्रोफिटैबिलिटी नहीं है और डबल ट्रैक नहीं करेंगे, चूँकि गुड्स ट्रेन नहीं चलती। गुड्स ट्रेन इसलिए नहीं चलती कि पैसेंजर ज्यादा हैं, इसलिए पैसेंजर ट्रेन चलानी पड़ती है। तो मान्यवर, यह तो अजीब विडम्बना है कि अगर कहीं आदमी ज्यादा है, तो उनको मारकर गुड्स ट्रेन चलाएँगे क्या! आप गुड्स ट्रेन चलाइए, प्रोफिटैबिलिटी आएगी। उस पर डबल ट्रैक बनाने का काम होना चाहिए। माननीय मंत्री प्रधान मंत्री जी की जो योजना थी, उसको साकार होने का काम होगा, ऐसा मेरा आपसे अनुरोध है।

मान्यवर, मैं माननीय मंत्री जी से यह भी अनुरोध करूँगा कि जो रेलवे की जमीन पड़ी है, उसके लिए अपने आर्थेल्डिग बनाया। किसान की जमीन बराबर में है। अधिकारियों को लूट-खसोट का मौका न मिले। आप खुद किसान परिवार से आए हैं। आप किसान हैं, मुझे ऐसा कहने में कोई संकोच नहीं है। मेरा आपसे अनुरोध है कि बराबर के खेत वाला जो किसान है, उसको वृक्षारोपण के लिए या चाहे खेती के लिए जमीन चाहिए, तो जो लाइन-किनारे की जमीन है, उसको एक सर्किल रेट तय करके बट्टई पर दे दें। न झगड़ा रहेगा और न ही झंझट रहेगा। अधिकारी गलत रिपोर्ट पेश करते हैं कि हम उसका ऑक्शन करेंगे। रेलवे लाइन के पास कहीं भी 10 एकड़ जमीन एक जगह पर नहीं होगी। कहीं वह उसके लिए ट्यूबवेल का साधन करेगा, सिंचाई का साधन करेगा? बराबर का जो खेत वाला है, आप उसे सर्किल रेट पर, जो आपका बाकी बैठा है, उस पर देने का काम करें, ऐसा मेरा अनुरोध है।

मान्यवर, मेरा यह भी अनुरोध है कि आपने जो "गरीब रथ" ट्रेन चलाने की घोषणा की है, इस पर पुनर्विचार कर लें कि इसमें गरीब कितने चलेंगे, एंसी का मामला क्या होगा?

मान्यवर, मैं अपने क्षेत्र के लिए भी माननीय मंत्री जी से दो-तीन अनुरोध करना चाहता हूँ। मान्यवर, संगम एक्सप्रेस मेरठ से इलाहाबाद तक चलती है।... (समय की घंटी)... सहारनपुर एक मंडल है, कमीशनरी है। वहाँ से इलाहाबाद हमारा हाइकोर्ट है। दुर्भाग्य तो यह है कि इतना बड़ा उत्तर प्रदेश है और इलाहाबाद हाइकोर्ट के लिए 700 किलोमीटर जाना पड़ता है। मेरा आपसे अनुरोध है कि यदि आप चाहें तो केवल एक छोटा-सा काम करा दें कि एक लिंक एक्सप्रेस चल जाए, जो संगम के पैसेंजर ट्रेन में चार डिब्बे, जिस तरह से नौचंदी में लखनऊ के लिए लगते हैं, वे चार डिब्बे मेरठ में आकर जुट जाया करेंगे।

मान्यवर, मेरा दूसरा यह भी अनुरोध है कि एक उत्कल एक्सप्रेस है। मेरठ कैंट एक बड़ा कैंट है। देश के हर हिस्से का जवान वहाँ तैनात रहता है। वह 40 मिनट बीच में खड़ी रहती है, पर मान्यवर,

बार-बार प्रयास करने के बाद भी उन फौजियों के लिए मेरठ कैंट पर उत्कल एक्सप्रेस का 2 मिनट का स्टॉपेज नहीं बन पाया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप मेरठ कैंप पर उत्कल एक्सप्रेस का दो मिनट का स्टॉपेज दे दें ताकि फौजी भाई उसमें बैठकर जा सकें।

मान्यवर, आपने जो एक निर्णय लिया है, जो आपने छोटे छोटे रेहड़ी, ठेले लगाते थे, उनके लिए, निश्चित रूप से उससे ग्रामीण नौजवानों को रोजगार मिलेगा, शहर के नौजवानों को रोजगार मिलेगा। इसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ। मेरा आपसे अनुरोध है कि मेरठ-सहारनपुर के बीच, जो कि दोनों मंडल मुख्यालय हैं, एक शटल ट्रेन, चाहे वह चार डिब्बे की हो, या दस डिब्बे की हो, मेरठ और मुजफ्फरनगर के बीच चलाने की आप व्यवस्था कर दें, तो उस क्षेत्र के लोगों को निश्चित रूप से लाभ होगा। आपने बजट में एक स्वागत योग्य कदम उठाया कि दिल्ली की जो लोकल ट्रेन थी, उस दिल्ली-मेरठ ट्रेन को मुजफ्फरनगर तक बढ़ाने का काम किया है। इसके लिए हम आपके अभारी हैं, लेकिन इसके साथ हमारा अनुरोध है कि इसे सहारनपुर तक कर दें। मंडल से मंडल के बीच में जाएंगे, तो निश्चित रूप से फायदा होगा।

मान्यवर, एक समस्या आती है, विदआउट टिकट जो लोग यात्रा करते हैं। अब उनकी कई बार परेशानी भी होती है, मान लीजिए बाहर खिड़की कम हैं, जाना-जरूरी है। आपने एक निर्णय लिया है, जिसमें एक संशोधन का मेरा आपसे अनुरोध है जिस प्रकार आपके प्लेटफार्म टिकट बिकने का मामला था कि प्लेटफार्म टिकट लो और फिर टीसी० से टिकट बनवा लो, जो अब खत्म हो गया। आपका राजस्व बढ़ गया, किन्तु अगर बाहर ज्यादा खिड़की होंगी, तो बिना रिजर्वेशन के खिड़की पर पैसेंजर भागकर के टिकट लेकर ट्रेन में बैठ लेगा, वह बिना टिकट नहीं चलेगा। होता यह है कि वह विदआउट टिकट बैठता है और टिकट चैकर को पैसे देकर चला जाता है। एक मेरा अनुरोध है कि जो ठेकेदार बैड-रोल देते हैं, जो ठेकेदार कैंटरिंग के हैं, उनके काम के बारे में कोई टिप्पणी करने का अधिकार आपके ट्रेन सुप्रिंटेंडेंट या टिकट एग्जामिनेर को नहीं है, जो होना चाहिए। हमें अपने ट्रेन सुप्रिंटेंडेंट पर और ट्रेन टिकट एग्जामिनेर पर विश्वास करना होगा ताकि वह ठेकेदार उससे दब सके, साफ-सफाई की व्यवस्था ठीक कर सके। इसके लिए मेरा आपसे अनुरोध है कि इस पर आप विचार करें और नई टिकट खिड़कियां खोलने का काम करें।

मान्यवर, अगला मेरा हरिद्वार का मामला है। मुजफ्फरनगर-हरिद्वार कोई रेल लाइन नहीं है।

श्री उपसभापति : मलिक साहब, कनक्ल्यूड कीजिए।

श्री हरेन्द्र सिंह मलिक : मान्यवर, कनक्ल्यूड तो है ही। मैं तो चार लाइन की जगह एक लाइन का काम कर रहा हूँ। मेरा अनुरोध है, उसमें भी यादव जी की तरफ और प्रेम चन्द गुप्ता जी की तरफ देख लूँ।

श्री हरीश रावत : सर, अच्छा बोल रहे हैं, तीन राज्यों की बात कर रहे हैं, हरियाणा, उत्तर प्रदेश और उत्तरांचल की।...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : मैं यही सोच रहा हूँ।...(व्यवधान)...

श्री हरेन्द्र सिंह मलिक : मान्यवर, मुझे गुप्ता जी की तरफ और यादव जी की तरफ देखना पड़ता है। जब ग्रीन सिग्नल कर दें, तब आगे कुछ बढ़ूँ।

श्री उपसभापति : नहीं, यह ग्रीन सिग्नल यहां नहीं करेंगे।

श्री हरेन्द्र सिंह मलिक : मान्यवर, मेरा एक अनुरोध है। मैं फिर कह रहा हूँ, मैंने कई बार कहा, मैं कोई राजनीतिक बात नहीं कर रहा, हरिद्वार एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है। इस हरिद्वार और उसके सामने ये टूरिस्ट प्लेस, हिल स्टेशन हैं, यहां से होकर लोग वहां जाते हैं। आदरणीय रेल मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा कि आप यह देखें कि वहां के लोगों को क्या मिला है? आज तक दिल्ली से हरिद्वार कोई सीधी ट्रेन नहीं है। दिल्ली से हरिद्वार मात्र 205 किलोमीटर है, मगर घूमकर जाने से यह 300 किलोमीटर का रास्ता हो जाता है। अगर आप मुजफ्फरनगर और हरिद्वार के बीच में एक ट्रैक बना दें, तो निश्चित रूप से जो वहां रोज घटनाएं होती हैं, उसमें सुधार होगा। अब कल ही की घटना देखिए, आप ताज्जुब करेंगे, पैसेंजर उधर ज्यादा है, रोड रोबरी होती है। हालांकि यह रेल विभाग का विषय नहीं है, परन्तु मैं आपको बताना चाहूंगा कि पुलिस इंस्पेक्टर, खतौली को रोड-रोबरी करने वाले लड़कों ने गोली मार दी। यह पुलिस पेट्रोलिंग कर रही थी। पुलिस इंस्पेक्टर को रेलवे में नहीं, सड़क पर मारा। इतना बुरा हाल आम जनता के लिए है, वह रोज लुटती है। वहां इतना बुरा जंगल राज है और कोई बोलता नहीं है। इंस्पेक्टर ने पकड़े, पुलिस के दो सिपाही थे, दो लड़के भागे और दोनों उनके पीछे भाग लिए, इन्स्पेक्टर की रिवाल्वर छीन कर चार गोली उसको मार दी और वह मर गया। अगर ट्रेन चलेगी। तो लोग लुटेंगे कम। उत्तर प्रदेश में 10 परसेंट रिपोर्ट दर्ज होती हैं, 90 परसेंट दबा दी जाती हैं। अगर वहां पुलिस का इंस्पेक्टर मर सकता है, तो उन लोगों का आप ध्यान करें, जो वहां सड़क मार्ग से यात्रा करते हैं कि उनकी क्या हालत होती होगी?

मान्यवर, मैं इस आशा और विश्वास के साथ हूँ कि अगर लालू प्रसाद जी इस काम को नहीं कर पाए, तो हरिद्वार-दिल्ली के लिए वह ट्रैक कभी नहीं बन पाएगा। आप बोल्ट डि निर्णय ले सकते हैं, इसलिए आप यह बोल्ट डि निर्णय लीजिए और हरिद्वार की दशा को सुधारिएगा। जो इस सरकार ने एक निर्णय लिया है कि एक क्रांतिकारी काम करेंगे, यह भी उसका एक अंग होगा। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि जो मैंने आपसे अनुरोध किए हैं, उसमें आप मुझे नाउम्मीद नहीं करेंगे। इससे निश्चित रूप से आपकी रेल का काम चलेगा, रेल की आमदनी बढ़ेगी और जनता को भी लाभ मिलेगा।

आखिरी मेरा एक अनुरोध, मान्यवर, यह है कि दिल्ली से सहारनपुर जो एक ट्रैक है, यह पूरा सहारनपुर ट्रैक पर कैपिटल इन्कम सबसे ज्यादा वहां होती है, सबसे ज्यादा इंडस्ट्रीज वहां हैं और यह

उत्तरांचल को भी जोड़ता है, उस ट्रेक को यह कहकर कि यह वाइबल नहीं है, आज तक उस पर कोई ढंग की ट्रेन नहीं है, इस ओर भी आप ध्यान दें। बहुत बहुत धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Silvius Condpan, please conclude in five minutes. The Party Whips have issued whips to all.

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Sir, I thank you for allowing me to speak on the Railway Budget. Since I have been given very little time, I don't want to elaborate. I have gone through the highlights of the Railway Budget and also the proposals for the year 2006-07. Barring the North-Eastern area, I want to repeat, Sir, barring the North-Eastern area - the Budget proposals for the year 2006-07 are, really, very popular. It is a very good Budget. From the highlights, we come to know that much attention has been given by the Railway Ministry to the welfare of the common passengers, poor people, farmers, traders, and small traders. Also, there is a plan and proposal for converting 200 trains into superfast trains. Double stack container trains have also been proposed. *Jan Sadharan* ticket booking scheme is also being proposed to be introduced. In this way, Sir, there are so many good proposals, barring for North-East India. But, as a man from the North-East, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister that for the people of North-East, there is nothing very encouraging in your Budget proposals. I would like to bring, through you, hon. Deputy Chairman, Sir, to the attention of the hon. Minister that till today the North-Eastern region is deprived of double track system so far as railways transportation facilities are concerned. Conversion of broad gauge is yet to come up. Except the single broad gauge line reaching up to Tin Sukhia, there is no fast moving goods train. As I have already said, North-East is a very sensitive area of our country, from all points of view. I don't want to elaborate this. These people are also having the curse of getting disturbed with the annual floods. It disturbs the roadways, and people depend on railways. Essential commodities do not reach the people during flood season. Every year, the people suffer for six months under flood. Since the last two years that I have been here, I have been repeating, occasionally, that fast moving goods trains for the people of the North Eastern region are very essential. But, this is not there in the proposals. And, Guwahati, Dibrugarh, Delhi and Jodhpur; all trains coming from outside, their stoppages outside the NF Railway Zone should be reduced so that they turn to be fast running trains for the people of the North-Eastern region to come to this side of the country. Sir, along with the Rajdhani Express there should be super fast trains for the convenience of the passengers of North-East area. The most attractive thing for the people

of Assam in Railway development is the Bogibeel railway-cum-road bridge. They are eagerly waiting for this bridge to be completed in time. The target, I suppose, is 2009. But, the way the fund is being released, the message to the people of North East has gone in a very adverse manner that Railway Ministry is giving a step-motherly treatment to the people of North East. This is a wrong notion. I don't say that it is a fact, but a wrong message has gone because of the system of allocation of funds towards the construction of the Bogibeel railway-cum-road bridge. It is very important from all points of view, including that of defence strategic point of view. Now, from this point of view, there has been a demand that this project should be declared as a project of national importance. I remember that once the hon. Minister of State, Velu Saheb had mentioned that it would be declared as a national project. If it is not getting the status of national project, we doubt if this will be completed on time. So, my most humble request to Lalujee is — who is here — to kindly enlist it as a national project, and as Babu Jagjivan Ramji is remembered today, let the people of North-East also remember Lalujee for his project. Sir, as you know, Jagjivan Ramji is today remembered as the Railway Minister who during 1958, — when I was just a railwayman at Malaigaon — right before my eyes, along with Pandit Jawaharlal Nehru, laid the foundation stone of the Saraighat Bridge, the first bridge over river Bhramaputra. They completed that project within four years. Though in those days this was a difficult work, yet under the leadership of Babu Jagjivan Ram they completed it in a record time. So, like Babu Jagjivan Ram is remembered today, let the people of the North-East, also remember you that you have, during your tenure, completed the construction of the Bogibeel rail-cum-road bridge project. I suppose you will give that assurance to the House accordingly. During your tenure, kindly introduce the electric trains also. They also want to see electric trains. ... (Interruptions)... No; he has been doing very well. I am not saying that he is not doing well. But somehow, we, the North-Eastern people, feel that हम लालू जी की नजर में उतना नहीं आए हैं, जितना हमें आना चाहिए था।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): आप आ गए हैं।

श्री सिलवियस कोंडपन: इसलिए मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है, हालांकि हमारे डिप्टी चेयरमैन साहब ने हमारे लिए समय कम रखा है, इस कम समय में मैं जितना कुछ आपको ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: जब आप उनकी नजर में आ गए हैं तो आपको चिन्ता करने की क्या जरूरत है।

श्री सिलवियस कोंडपन: मैं आपसे विनती करता हूँ कि आप इन बातों का जरा डायरेक्टली ध्यान रखिए और अपने ऑफिस एवं डिपार्टमेंट से बोलिए कि वे जरा नॉर्थ-ईस्ट की तरफ वहाँ के लोगों

की तरफ भी ध्यान दें। आपको बोंगाईगांव के बारे में मालूम है कि वहां पर एक डेड कोच फैक्ट्री है, मेरी प्रार्थना है कि आप इसमें भी जान, प्राण डाल दीजिए, आप उसे बनवा दीजिए। इस कोच फैक्ट्री के माध्यम से आप वहां के बेकार जवानों के लिए कितना काम कर सकेंगे, हमें यह भी मालूम है। नॉर्थ-ईस्ट के लोग आज आपकी तरफ देख रहे हैं। आपने बहुत बार कई परिस्थितियों में नॉर्थ-ईस्ट का दौरा किया है और आप नॉर्थ-ईस्ट के लोगों को जानते भी हैं। नॉर्थ-ईस्ट के लोगों को आपके रेल मंत्रालय से क्या-क्या आशाएं हैं, हमारे कहने से अधिक आप इस बारे में स्वयं जानते हैं। मुझे कम समय के लिए बोलने की अनुमति मिली हुई है, लेकिन मेरी अर्जी है कि कृपा करके आप इन बातों की तरफ ध्यान दें। इस सब के लिए नॉर्थ-ईस्ट के लोगों की तरफ से मैं आपका बहुत आभारी रहूंगा। धन्यवाद।

श्री उपसभापति: मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी। वक्त का ख्याल रखते हुए आप अपनी बात को पांच मिनट में ही कहें।

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी (मध्य प्रदेश): जी, बस कहना ही है। थैंक्यू सर, ... (व्यवधान) ... नहीं, नहीं, कोई लेक्चर नहीं, बस आपके जरिए मैं चन्द बातों की तरफ रेलवे मिनिस्टर रिस्पेक्टिबल लालू जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

मिस्टर डिप्टी चेयरमैन साहब, मैं वर्ष 2005-07 के रेलवे बजट की हिमायत पर बोलने और हाउस में जनता की जरूरियात और कुछ डिमांड्स को लेकर इस बजट की हिमायत करता हूँ। भारतीय रेल सरकारी संगठनों में एक ऐसा संगठन है जो आवाम की जरूरियात, उनकी सहूलियतों और उनकी मुश्किलों से सीधा जुड़ा हुआ है। जिसका 55,000 करोड़ रुपये का पूंजीगत आधार है और जो पूरे मुल्क में आवाम की आप्रद-व-रफ्त का खुसूसी साधन है। यह ज्यादा से ज्यादा माल-भाड़े के जरिए भी अपनी पहचान करवाता है।

सर, मुझे आपके माध्यम से चन्द बातें श्री लालू प्रसाद यादव जी के जहन में डालनी हैं कि रेलवे 1853 में अपने 34 किलोमीटर के तारीखी सफर के साथ शुरू हुई थी। आज इसका नेटवर्क और इसका रकबा 63,465 किलोमीटर तक फैल गया है। जाहिर है कि पूरे मुल्क में जिस रेलवे का नेटवर्क इतना बड़ा है, उसके सारे मसाइल को हल कर देना आसान काम नहीं है। मगर इन्होंने जैसा खूबसूरत बजट पेश किया है और इस बजट में जिस तरह से आवाम की, जिस तरह से माल की दुलाई की और जिस तरह से गरीब जनता की परेशानियों को सामने रखते हुए फैसले लिए हैं, हम इनका फैसलों पर इनको मुबारकबाद देना चाहेंगे। और साथ ही साथ वक्त चूँकि नहीं है इसलिए अपनी कुछ डिमांड उनके सामने रखना चाहेंगे। आपने भाड़ा नहीं बढ़ाया बहुत-बहुत शुक्रिया। मगर रेल में जो पैसेजर्स चल रहे हैं, आपको मालूम है कि पिछले दिनों ट्रेनों में जो हादसात हुए हैं, उन हादसात पर शायद मैं तो आज दिन भर बैठा रहा हूँ उन हादसात पर मैंने गुफ्तगू नहीं सुनी, उन हादसात पर भी नजर डालना बहुत जरूरी है। खासतौर पर औरतों की इज्जतों-आबरू तक लूटी गई, लोगों को ट्रेनों से उठाकर फेंक दिया गया। रेल सारी सुविधाएं देती है इसके बावजूद अगर सफर

करने वाला आदमी इस तरह गैर महफूज होगा तो यकीनन रेलवे के लिए और देशवासियों के लिए यह बड़ी चिंताजनक चीज होगी। मैं आपसे अर्ज करूँ कि एक जो खुसूसी तौर पर हिफाजत का इंतजाम होना चाहिए। इसकी तरफ हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब खुसूसी ध्यान दें कि किस तरह जनता को परेशानियों से निजात दिलाकर उनका घर तक पहुंचाने की गारंटी ली जा सकती है। अब साथ ही साथ कुछ चीजें मैं आपके सामने रखना चाहूँगा, सर। खुसूसी तौर पर लालू जी का ध्यान इसकी तरफ चाहूँगा। गुजिश्ता साल, रेलवे बजट पर जब रिप्लाय आई तो लालू जी के सामने बहुत सारी डिमांड सारे एम्प्लोजे ने की थी। उसी में मैंने भी एक डिमांड की थी और उन्होंने यह कहा था कि मैं हाउस में सारे लोगों से कोई वायदा नहीं कर सकता इसलिए कि अगर वह वायदा पूरा न हो तो यह बात ठीक नहीं होगी। मैं एक लाइन पढ़ कर सुना देना चाहूँगा। पिछले साल जो उन्होंने कहा था कि मान लीजिए कि मैं यहां कुछ बोल दूँ और वह लागू न हो जो ठीक नहीं होगा। मैंने उसी में उनके सामने बात रखी थी उज्जैन से इंदौर तक के इलेक्ट्रिफिकेशन के लिए जिसके जवाब में लालू जी का जवाब था उज्जैन से इंदौर तक के लिए माननीय ओबैदुल्लाह आजमी साहब ने इलेक्ट्रिफिकेशन की बात की है, उसके लिए हम आश्वस्त करना चाहते हैं कि इसे कर देंगे। मेरी गुजारिश यह है गुजिश्ता साल यह वायदा इसी हाउस में रेल बजट पर उन्होंने मेहरबानी करते हुए दिया था। और एक साल से मैं, सर, चूंकि रेलवे स्टैंडिंग कमेटी का भी आज से नहीं 16 साल से कंटीन्यू मेम्बर हूँ, मैंने कोई दूसरी मेम्बरी ली ही नहीं। कोशिश हमेशा किया कि रेलवे के जरिए जनता का खुसूसी ध्यान रखूँ। मेरी उनसे गुजारिश है कि उनके इस बयान पर मैंने इंदौर में लोगों से कह दिया कि आपके पास इलेक्ट्रिफिकेशन होने वाला है। साल भर तक जब-जब भी रेलवे की कमेटी की मीटिंग रही है चाहे पिछले रेलवे बोर्ड के चीफ रहे हों या इस वक्त मि० बत्रा हैं, कोई भी ऐसी मीटिंग नहीं थी जिसमें इन लोगों को मैंने इस बात को याद न दिलाया हो कि देखिए, मिनिस्टर साहब ने हाउस के अंदर वायदा किया है, कम से कम उनके वायदे का ध्यान आप लोग रखते हुए इस काम को अगले साल के रेलवे बजट से पहले-पहले कर दीजिए। मगर मुझे अफसोस है कि अब की मर्तबा बजट में भी वह बात नहीं आई। मैं सिर्फ उनको इसलिए याद दिलाना चाहता हूँ कि वे बहुत मर्द आदमी हैं, अपने वायदे का पूरा करना जानते हैं। अगर साल भर तक वह नहीं हुआ है तो वहां की जनता की महरूमी को खुशियों में तब्दील करते हुए जब जवाब दें तो एक पोजिटिव जवाब दे दें कि जल्द से जल्द यह लोगों की तमन्ना पूरी हो सके जिस ख्वाब को उन लोगों ने एक जमाने से देखा है। मुझे उम्मीद है कि लालू जी इस तरफ ध्यान देंगे। ... (समय की धंटी)

दूसरी बात कुरला टर्मिनल मुम्बई में रिजर्वेशन में धांधली होती है। लोगों ने हमारे पास बड़ी सारी शिकायतें भेजी हैं। रिजर्वेशन सेंटर में आर०पी०एफ० के कर्मचारी लाइनों को तुड़वाते हैं और पैसैंजर्स से रिजर्वेशन के पैसे के अलावा अलग पैसा लेते हैं इस रोकिए। साथ ही साथ मैं एक और डिमांड आपसे करना चाहूँगा कि मुम्बई में उत्तर भारतीय नागरिक तकरीबन 25 से 30 लाख के करीब रहते हैं। और गरमी के दिनों में उन्हें आने-जाने के लिए बेपनाह परेशानी होती है। उस जमाने में स्पेशल ट्रेनें खुसूसी तौर पर और साथ ही साथ वहां से लेकर पटना तक वाया इलाहाबाद और बनारस अगर

..... ماحلت..... نہیں، نہیں، کوئی لیکچر نہیں، بس آپ کے ذریعے میں چند باتوں کی طرف ریلوے منسٹر ریسپیکٹ
لالو جی کا دھیان دلانا چاہتا ہوں۔

سر، مجھے آپ کے مادھیم سے چند باتیں شری لالو پر ساد یادو جی کے ذہن میں ڈالنی ہے کہ ریلوے ۱۸۵۳ میں اپنے ۳۴ کلو میٹر کے تاریخی سفر کے ساتھ شروع ہوا تھا۔ آج اس کانیٹ ورک اور اس کا رقبہ ۶۳،۴۶۵ کلو میٹر تک پھیل گیا ہے۔ ظاہر ہے کہ پورے ملک میں جس ریلوے کانیٹ ورک اتنا بڑا ہے، اس کے سارے مسائل کو حل کر دینا آسان کام نہیں ہے۔ مگر انہوں نے جیسا خوبصورت بجٹ پیش کیا ہے اور اس بجٹ میں جس طرح سے عوام کی، جس طرح سے مال کی ڈھلائی کی اور جس طرح سے غریب جھٹکا کی پریشانیوں کو سامنے رکھتے ہوئے انہوں نے فیصلے لئے ہیں، ہم ان کے فیصلوں پر ان کو مبارکباد دینا چاہیں گے۔

اور ساتھ ہی ساتھ وقت چونکہ نہیں ہے اس لئے اپنی کچھ ڈیمانڈ ان کے سامنے رکھنا چاہیں گے۔ آپ نے بھاڑ انہیں بڑھایا بہت بہت شکریہ۔ مگر ریل میں جو تبدیلیاں چل رہے ہیں، آپ کو معلوم ہے کہ پچھلے دنوں ٹرینوں میں جو حادثات ہوئے ہیں، ان حادثات پر شاید میں تو آج دن بھر بیٹھا رہا ہوں، ان حادثات پر میں نے گفتگو نہیں سنی، ان حادثات پر بھی نظر ڈالنا بہت ضروری ہے۔ بالخصوص عورتوں کی عزت و آبرو تک لوٹی گئی، لوگوں کو ٹرینوں سے اٹھا کر پھینک دیا گیا۔ ریل ساری سویدہائیں دیتی ہے اس کے باوجود اگر سفر کرنے والا آدمی اس طرح غیر محفوظ ہوگا تو یقیناً ریلوے کے لئے اور دلش و اسیبوں کے لئے یہ بڑی چٹنا جنک چیز ہوگی۔ میں آپ سے عرض کروں کہ ایک تو خصوصی طور پر حفاظت کا انتظام ہونا چاہئے۔ اس کی طرف ہمارے ریلوے منسٹر صاحب خصوصی دھیان دیں کہ کس طرح جتنا کو پریشانیوں سے نجات دلا کر ان کو گھر تک پہنچانے کی گارنٹی لی جاسکتی ہے۔ اب ساتھ ہی ساتھ کچھ چیزیں میں آپ کے سامنے رکھنا چاہوں گا، سر۔ خصوصی طور پر لالوجی کا دھیان اس کی طرف چاہوں گا۔

گزشتہ سال، ریلوے بجٹ پر جب رپلائی آئی تو لالوجی کے سامنے بہت ساری ڈیمانڈ سارے ایم بیڑ نے کی تھی۔ اسی میں میں نے بھی ایک ڈیمانڈ کی تھی اور انہوں نے یہ کہا تھا کہ میں ہاؤس میں سارے لوگوں سے کوئی وعدہ نہیں کر سکتا اس لئے کہ اگر وہ وعدہ پورا نہ ہو تو یہ بات ٹھیک نہیں ہوگی۔ میں ایک لائن پڑھ کر سنا دینا چاہوں گا۔ پچھلے سال جو انہوں نے کہا تھا کہ مان لیجئے کہ میں یہاں کچھ بول دوں اور وہ لاگو نہ ہو تو ٹھیک نہیں ہوگا۔ میں نے اسی میں ان کے سامنے بات رکھی تھی کہ اجین سے اندور تک کے الیکٹری فلیکشن کے لئے، جس کے جواب میں لالوجی کا جواب تھا اجین سے اندور تک کے لیے مانئے عبید اللہ اعظمی صاحب نے الیکٹری فلیکشن کی بات کی ہے، اس کے لئے ہم آٹھ سو کروڑ روپے کر دیں گے۔ میری گزارش یہ ہے کہ گزشتہ سال یہ وعدہ اسی ہاؤس میں ریل بجٹ کے جواب پر انہوں نے مہربانی کرتے ہوئے دیا تھا۔ اور ایک سال سے میں، سر، چونکہ ریلوے اسٹینڈنگ کمیٹی کا بھی آسے نہیں ۱۶ سال سے کئی نمبر ہوں، میں نے کوئی دوسری ممبری لی ہی نہیں۔ کوشش ہمیشہ کیا کہ ریلوے کے ذریعے جتنا کا خصوصی دھیان رکھوں۔ میری ان سے گزارش ہے کہ ان کے اس بیان پر میں نے اندور میں لوگوں سے کہہ دیا کہ آپ کے پاس الیکٹری فلیکشن ہونے والا ہے۔ سال بھر تک جب جب بھی ریلوے کی کمیٹی کی میٹنگ رہی ہیں چاہے پچھلے ریلوے بورڈ کے چیف رہے ہوں یا اس وقت مسٹر تارا

ہیں، میں نے کوئی بھی ایسی میٹنگ نہیں تھی، جس میں ان لوگوں کو میں نے اس بات کو یاد نہ دلایا ہو کہ دیکھئے کہ منسٹر صاحب نے ہاؤس کے اندر وعدہ کیا ہے، کم سے کم ان کے وعدے کا دھیان آپ لوگ رکھتے ہوئے اس کام کو اگلے سال کے ریلوے بجٹ سے پہلے کر دیجئے۔ مگر مجھے افسوس ہے کہ اس مرتبہ بجٹ میں بھی وہ بات نہیں آئی۔ میں صرف ان کو اس لئے یاد دلانا چاہتا ہوں کہ وہ بہت مرد آدمی ہیں، اپنے وعدہ کو پورا کرنا جانتے ہیں۔ اگر سال بھر تک وہ نہیں ہوا تو وہاں کی جتنا کی محرومی کو خوشیوں میں تبدیل کرتے ہوئے جب جواب دیں تو ایک پوزٹیو جواب دیدیں کہ جلد سے جلد یہ لوگوں کو تمنا پوری ہو سکے جس خواب کو ان لوگوں نے ایک زمانے سے دیکھا ہے۔ مجھے امید ہے کہ لالوجی اس طرف دھیان دیں گے۔

..... ”وقت کی گھنٹی“

کرلہ زمٹل ممبئی میں ریزرویشن میں دھاندلی ہوتی ہے۔ لوگوں نے ہمارے پاس بڑی ساری شکایتیں بھیجی ہیں۔ ریزرویشن سینٹر میں آر پی ایف کے کرچاری لائنوں کو تڑواتے ہیں اور پنجر سے ریزرویشن کے پیسے کے علاوہ الگ پیسہ لیتے ہیں۔ ساتھ ہی ساتھ میں ایک اور ڈیمانڈ آپ سے کرنا چاہوں گا کہ ممبئی میں آخر بھارتی ناگر تقریباً پچیس سے تیس لاکھ کے قریب رہتے ہیں اور گرمی کے دنوں میں انہیں آنے جانے کے لئے بے پناہ پریشانی ہوتی ہے۔ اس زمانے میں اسپیشل ٹرینیں خصوصی طور پر اور ساتھ ہی ساتھ وہاں سے لیکر پنڈتک وایا الہ آباد اور بنارس اگر ان کو سیدھا کیں دیدی جائیں تو بڑی مہربانی ہوگی۔ ساتھ ہی ساتھ سورت جیسے شہر میں گجرات میں جو تقریباً چونتیس پینتیس لاکھ کا شہر ہے اس میں بھی ۱۱ لاکھ کے قریب لوگ رہتے ہیں جو اتر بھارت سے آتے ہیں۔ غریب لوگ ہیں، وہاں جا کر اپنی روزی روٹی کماتے ہیں۔ اس زمانے میں بھی انہیں آنے جانے کی پریشانی ہوتی ہے۔ میں ماننے لالوجی سے کہنا چاہوں گا کہ اوکاش کالین سے میں سے سورت سے وارانسی وایا الہ آباد ہو کر اسپیشل ہوئی ڈے گاڑیاں چلوادیں۔ نمبر ۲۔ اوکاش کالین سے میں سورت سے پنڈتک کے لئے وایا الہ آباد اسپیشل ہوئی ڈے گاڑی چلوانے کی زحمت فرمائی۔ یہ چند باتیں مجھے کہنی تھیں مجھے امید نہیں بلکہ یقین ہے کہ لالوجی، نہ صرف ان پر دھیان دیں گے بلکہ اپنے جواب میں ہم لوگوں کو خوشخبری بھی دیں گے کہ خاص طور پر اچین اور اندور کا خیال رکھیں گے۔ تھینک یو۔

[”ختم شد“]

SHRI B.S. GNANADESIKAN (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Deputy Chairman. Sir, I am not able to elevate myself as a middle order batsman, but only as the last batsman.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This also matters. At least, you can bat.

SHRI B.S. GNANADESIKAN: Sir, I welcome hon. Railway Minister's third successive Budget. While speaking on the last Budget, I quoted poet Kannadasan's words in Tamil (hon. Member spoke in Tamil). The translation of the verse is, "Whoever curse me, curse me; whoever praise me, praise me. Whatever I think for the good of the nation, I will do. I will go ahead. Nobody can stop me." That is the translation of the verse of poet Kannadasan, and I applied the same to Laluji in the last Budget. He is continuing with his tireless and good work, and I congratulate him. Because the time is short, I am not going into the other aspects. In the last Budget Speech on 13.7.2004, I referred to the ICF, the integral Coach Factory, which was being given step-monthly treatment and was under-utilised. Its capacity should be utilized to an optimum level. I thank the hon. Minister that in this Budget the capacity has been increased from 1250 to 1500 coaches. There are various other aspects. The public sector undertakings under the Railway Ministry are showing a profit even after deducting of tax. It shows that if proper management, autonomy and freedom are given, definitely they can compete with private players.

Sir, there are a few requests to be made by me. The Dindigul-Sabarimala project survey was completed on 17.9.1997 and the Report was submitted to the Railway Board. Sabarimala is one of the the biggest pilgrimage centres in South India in Kerala State. Lakhs of people are visiting that place. Dindigul-Battalagundu-Periyakulam-Theni are all commercial centres. Therefore, I urge the hon. Railway Minister to kindly personally see that this railway project is taken up on priority and implemented. Sir, the MRTS project in Chennai has to be completed up to Anna Nagar via St. Thomas Mount. The Railways had stopped manufacturing of 1st Class non-AC coaches. There are people who are suffering from sinus and other infirmities. Old people are there who are allergic to AC coaches. The Railways had stopped the production of the 1st Class non-AC coaches. I urge the Railway Minister to consider the production of 1st Class non-AC coach, and, at least, one non-AC coach must be attached in every train running in this country. Sir, Dindigul-Pollachi-Palaghat doubling work has been included in this Budget. I than the hon. Railway Minister for the same. But the funds have to be allotted in this Budget itself. Sir, O.V. Alageasan, the hon. Minister of Railway, was there from Tamil Nadu long back. Only during

his time, the electrification work from Chennai to villupuram was done. After that, there is no other work going on in Tamil Nadu. I urge the hon. Railway Minister to see that Villupuram-Madurai electrification work is taken up. Sir, Tamil Nadu is having many Highways. The Ambulance Vans are stationed at long distances with the help of private hospitals. I urge the hon. Minister to have a consultation with private hospitals so that Ambulance Vans can be stationed at mini stations and dispensaries can be opened in main metro stations. Mobile dispensary and a small library can also be provided in long-distance trains. Sir, there are demands from MPs to create a Salem Division. The Chamber of Commerce, Dindigul and people of Dindigul had demanded that Dindigul should not be taken away from Madurai Division if Salem Division was created. Sir, I request that the uplift of railway stations with all modern facilities, a new look with extended platform with corresponding shelter with telephone facility in each platform, can be taken up. Modern-looking stations are going to be built up. I would like to urge the hon. Minister whether Madurai-Kodaikannal road and Dindigul railway stations, which attract a large number of tourists, will get an uplift in this Budget. Sir, if escalators cannot be provided, I suggest lifts can be provided in major metro stations because old people find it very difficult to cross from one platform to another. Sir, kindly provide separate track for electric trains to be run from Dindigul to Madurai, Melur to Madurai, Battalagundu to Madurai, Virudunagar to Madurai and my friend, Shri Natchiappan's place, Sivaganga to Madurai because in these electric trains, in Chennai, many commuters will be able to travel including students and farmers. Therefore, this project has to be centralised with Madurai as its centre. This has to be done because all these places are within 60 kilometers from the city of Madurai which is a pilgrimage centre. Sir, Shatabdi Express can be run from Chennai to Madurai. Also, Sir, as many MPs have complained, Tamil Nadu has been neglected as far as doubling of track is concerned. From Chennai to Kanyakumari, doubling of track has to be done immediately. Then, special coaches for pilgrims and tourists can be considered because Tamil Nadu has many famous pilgrim temples. On the lines of Ooty hill train, Kodaikanal hill train can also be considered because it is one of the famous hill stations in Tamil Nadu. Sir, allotting a new train is not sufficient, it is only the Budget allocation that matters. (Time-bell) Therefore, I urge the hon. Minister that more funds should be allotted for all these things. Sir, passenger earning capacity has been increased to 6.1 per cent this year from 2003-04. I congratulate hon. Minister for that. But, at the same time, I am pained to see that the loss of stolen property of Railways has increased to Rs. 470.80 lakhs this year as compared to

Rs. 295 lakhs in 2003-04. About 232 train accidents occurred out of which 187, that is, roughly 84.2 per cent, were due to human failure, and 78 Railway staff members were responsible. This has to be minimized. Sir, out of 18,490 unmanned level crossings, only at 190 level crossings, gate-keepers have been provided. This is not sufficient. Sir, the land is available with the Railways. If we take into account both encroached and vacant land, 0.45 lakh hectares of land is available with the Railways. This has to be put to the optimum utilization. Sir, free passenger passes are provided to the freedom fighters who are receiving the pension from the Centre. Those freedom fighters, who are getting pension from the States, are not getting these passes. Freedom fighters getting pension from States should also be provided with free passes.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, conclude.

SHRI B.S. GNANADESIKAN: Sir, even the earnings can also be increased through advertisement which is one of the major sources of income nowadays. Sir, I would like to repeat the suggestions that I have already given. These are — patch track by gauge-doubling for every ten kilometers so that more trains can be run considering the feasibility of mixed gauge tracks; illumination of reservations charts in reserved compartments; digital display showing the names of stations in the compartments; opening the upper portion of the compartments as emergency exit; at present, train have separate emergency exit in the windows which do not open. Therefore, what I suggest is that if it is technically feasible, like water tank lorries, it would be better if trains can have exist in the upper portion. In case of accidents, it would be helpful in rescuing passengers from the coaches. This can be considered.—introduction of frequent traveller system; entering into a joint venture with private sector for constructing Yatri Niwas and hotel in Railways properties; (*Time-bell*) creation of satellite town in every metro city and connecting them by electric train to avoid congestion in cities, etc. These suggestions can be considered. Once again, I thank the hon. Railway Minister. I hope that next year's Budget will also show improvements. I would like to request the hon. Minister that more than Bihar and Patna, we have given 39 MPs to the UPA Government, therefore, Tamil Nadu requires a special attention from Lalaji. Thank you.

श्री नंदी येल्लैया (आंध्र प्रदेश): उपसभापति महोदय, रेलवे देश की नसें हैं, इनमें जब अच्छा ब्लड सर्कुलेशन होगा, तभी देश की इकानॉमी मजबूत बन सकेगी। मौजूदा रेलवे बजट से मुझे ऐसा लगता है कि ये रेल बजट आने वाल समय में देश की इकानॉमी की ग्रोथ के लिए एक अच्छा आधार साबित होगा। आज देश की प्रोग्रेस का जो खुशनुमा दौर चल रहा है, उसे देखकर मुझे ऐसा लगता है कि:

6.00 P.M.

“मनमोहन ने मोहा मन जन-जन का,
अपनी सादगी, progressive vision से
सेनगर गारंटी देकर सोनिया,
गांव-गांव मिट्टी को
बना रही हैं सोना।
इधर लालू “गरीब रथ” पर
लगा रहे हैं ए.सी.”

श्री उपसभापति: क्या शायरी कर रहे हैं। आप?

श्री नंदी येरुलेया: नहीं, थोड़ा उनके लिए कह रहा हूँ।

“लगत है एयर सर्विस की
कर देंगे ऐसी की तैसी
वाह साल-दर-साल क्या जादू
लालू दिखा रहे हैं,
बिना यात्री फेयर बढ़ाए
लाभ पर गाड़ी चला रहे हैं।”

उपसभापति जी, मुझे रेल बजट पर बहुत सी बातें कहने की इच्छा थी लेकिन कम समय का सङ्घर्ष भी करता है। इस बजट में बेरोजगारों के लिए टिकट, रिजर्वेशन एजेंसियों का आरक्षण, आठ सौ नए अन रिजर्व्ड टिकट सेल सैंटर खोलना, कैंटरिंग की क्वालिटी के सुधार के लिए ओपर टेंडर के जरिए कैंटरिंग में सुधार करना और निचले तबके के रेल कर्मचारियों को सुविधायें देना, सब बहुत अच्छी बातें हैं। मगर मुझे अफसोस के साथ कुछ बातें यहां कहनी पड़ रही हैं। महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी से कहना चाहता हूँ कि आन्ध्र प्रदेश में आपके तीन रीजन्स हैं, एक रॉयल सीमा, दूसरा कोस्टल आन्ध्र और तीसरा तेलंगाना। तेलंगाना के अन्दर कुछ ऐसे डिस्ट्रिक्ट्स हैं, जिसमें बहुत से बैकवर्ड एरियाज हैं। इन बैकवर्ड एरियाज को सुधारने के लिए, फारवर्ड बनाने के लिए मैंने इससे पहले भी कहा है और आज भी कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड रेल मंत्रालय के पास एक प्लानिंग होनी चाहिए। इसका अभी कोई सिस्टम नहीं है, क्योंकि हमारे राज्य से 42 एमपीज लोक सभा और राज्य सभा में आए हैं, उनकी आपके साथ बैठक हुई। हमारे आन्ध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री वार्डैएस् राजशेखर रेड्डी ने बजट से पहले आपको एक लैटर लिखा है, उसमें इलेक्ट्रिफिकेशन, रेलवे ब्रिजज, रेलवे स्टेशनों के माडर्नाइजेशन और नए रेलवे स्टेशन बनाने की मांग की है। लेकिन आपकी तरफ से जितना कार्य होना चाहिए, उतना भी नहीं हुआ है। उसमें बहुत सी बातें हैं जैसे काजीपेट, जो विजयवाड़ा स्टेशन, एमसी-92 पर रेलवे ओवर ब्रिज, विजयवाड़ा

राजमंदिर स्टेशन, ताडपल्लीगोडम, एलसी-17 पर और कई और जगह रेलवे ओवर ब्रिजज प्रयोजल हैं, जिनके लिए बजट में कोई प्रोजेक्शन नहीं है। ताडपल्लीगोडम, आन्ध्र प्रदेश का एक राइस मिल्स का एक बड़ा एरिया है और बीबी नगर नडिकुडो स्टेशन, रेलवे क्रॉसिंग नं-44 पर रेलवे ओवर ब्रिजज निर्माण का प्रयोजल है, यह एक बड़ा इंडस्ट्रियल एरिया है, यहां भारी ट्रैफिक है। रेल मंत्री ने बजट में कॉस्ट शेयर बेस पर देश भर में हजारों आरबीओ बनाने का वायदा किया है। मंत्री महोदय जी, वायदा किया है तो निभाना पड़ेगा। आपको मालूम है कि आन्ध्र प्रदेश में हमारी 9 साल के बाद नई सरकार आई है। आन्ध्र प्रदेश से कांग्रेस की लोक सभा में काफी मैजोरिटी आई है, जिसकी वजह से यूपीए गवर्नमेंट बनी है। मैं जानता हूं कि हमारे मंत्री महोदय ने बिहार में 15 साल शासन किया है, आपने ही नहीं, आपकी पत्नी ने भी शासन किया है। आपको सियासत का काफी अनुभव है, गरीबी का अनुभव है और तरक्की का अनुभव है, लेकिन बैकवर्ड एरिया की तरफ भी आपको ध्यान देना पड़ेगा। जैसा कि हमारी आन्ध्र प्रदेश की सरकार ने साउथ सेंट्रल रेलवे में नडिकुडो तीर्थ यात्रा के लिए, कैलाशयी के लिए एक नई रेलवे लाइन बनाने के लिए प्रस्ताव भेजा है। आप तो जानते हैं कि इससे वहां तक की दूरी कम हो जाएगी। इसके साथ ही प्रकाशम और नेल्लूर और गुंटूर पिछड़े जिलों का विकास भी हो सकता है। दूसरा, मेडापाडू से पिट्टेपुरम के लिए नई रेल लाइन का प्रस्ताव है। यह लाइन आन्ध्र प्रदेश के major port town काकीनाड़ा के बहुत पास है। सभी मेन लाइन ट्रेनों को काकीनाड़ा से गुज़ारने के idea पर आसानी से अमल हो सकता है। पांडुरंगपुरम से सारापका गांव तक (जो भद्राचलम टाउन से सिर्फ 3 किलोमीटर दूर है) रेल लाइन को extend करने का proposal है। वहां पर भगवान श्रीराम का एक मंदिर है। वहां रामनवमी को बहुत बड़ा जश्न होता है, बहुत बड़ा कार्यक्रम होता है। इससे भद्राचलम के श्रीराम मंदिर के regular visitors को काफी सुविधा हो जाएगी। यहां पर श्री रामनवमी का बहुत विशाल कल्याण महोत्सव होता है।

महोदय, राघवेन्द्र स्वामी मंत्रालयम में हजारों-लाखों लोग जाते हैं। यहां से येन्मिगानुर तक एक नयी ब्रॉड गेज लाइन के निर्माण का प्रस्ताव है। यह आंध्र प्रदेश और कर्नाटक के लिए बहुत crucial section है। बीबीनगर-नाडिकुडो लाइन की डबलिंग का और पैसेजर्स की भारी मांग को देखते हुए इस single line पर चलने वाली अनेकों एक्सप्रेस ट्रेनों के electrification का proposal है।

उपसभापति जी, रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा है कि सभी ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: येल्लैया जी, अब समाप्त कीजिए, आपने बहुत समय ले लिया है।

श्री नंदी येल्लैया: उपसभापति जी, आन्ध्र प्रदेश एक बड़ा स्टेट है ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: राज्य सभा में कोई बड़ा-छोटा स्टेट नहीं है। यहां बड़े और छोटे स्टेट के हिसाब से टाइम फिक्स नहीं होता है, पार्टियों के हिसाब से होता है।

श्री नंदी येल्लैया: मैं पांच बार लोक सभा में आया हूं। मैं उस पुरानी कांस्टिट्यूएंसी का जिक्र कर रहा हूं। चाहे वह लोक सभा हो, चाहे वह राज्य सभा हो ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: अगर आप ज्यादा समय लेते हैं, तो इससे दूसरों का टाइम खराब होगा, इसका खयाल रखिए।

श्री नंदी येल्लैया: कुछ लोगों को आप ज्यादा समय देते हैं।

श्री उपसभापति: ऐसा नहीं है। पार्टी के हिसाब से हम समय देते हैं। अब आप खत्म कीजिए।

श्री नंदी येल्लैया: उपसभापति जी, रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा कि सभी "ए" और "बी" क्लास के रेलवे स्टेशनों को माडल स्टेशन बनाया जाएगा, मगर इस बजट में साउथ सेंट्रल रेलवे के एक भी स्टेशन को माडल स्टेशन धोषित नहीं किया गया है। इसमें आन्ध्रप्रदेश के किसी भी स्टेशन को माडल स्टेशन बनाने का प्रपोजल नहीं है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इस साल के बजट में सिकन्दराबाद स्टेशन और विजयवाड़ा स्टेशन को माडल स्टेशन बनाने के लिए प्रोविजन करें। इन मेन जंक्शनों को माडर्नाइज किया जाए क्योंकि वहां heavy passenger traffic रहता है।

मंत्री महोदय, मैं आपसे एक निवेदन करना चाहता हूँ कि आन्ध्र प्रदेश सरकार का एक पुराना प्रपोजल है, मेडक डिस्ट्रिक्ट बहुत बैकवर्ड एरिया है। पिछले साल के बजट भाषण में आपने एक प्रपोजल दिया था— मनोहराबाद से जगत्पार वाया सिद्धिपेट लाइन है। यह बहुत बैकवर्ड एरिया है। मैं जानता हूँ कि कैबिनेट के अन्दर आपके प्रयास से यह काम हुआ। वह नक्सलाइट एरिया है, बैकवर्ड एरिया है, वहां पर सीमेंट फैक्ट्रिया हैं।

श्री उपसभापति: अगर इतना डिटेल में कहना है, तो आप मंत्री जी को लिखकर दे दीजिए।

नंदी येल्लैया: मैं रेल मंत्री जी से यह गुज़ारिश करूंगा कि हमारे रेल मंत्रालय की एक पालिसी होनी चाहिए। एक कहावत है - जिसकी लाठी, उसकी भैंस। मैं जानता हूँ कि मंत्री होने के नाते आपके ऊपर काफी responsibilities हैं, आपको सभी States को देखना पड़ता है, लेकिन आंध्र प्रदेश में जो तेलंगाना का बैकवर्ड एरिया है, मैं समझता हूँ कि आपने उसके लिए 30 करोड़ रुपया रिलीज किया है, वह काफी नहीं है। वह काफी पिछड़ा हुआ है, इसलिए आपको अधिक राशि देनी चाहिए। मैं लालू प्रसाद जी के इस बजट का समर्थन करता हूँ। यह बिना किराया बढ़ाए इनका तीसरा बजट है। लोग बोलते हैं कि लालू प्रसाद यादव कौन है? वे लोग लालू को देखना चाहते हैं, लाल किला देखना चाहते हैं, वे लोग लालू को देखना चाहते हैं कि बिना किराया बढ़ाए कैसे यह गाड़ी चल रही है। इसीलिए मैं इनको मुबारकबाद देते हुए, रेल बजट का समर्थन करता हूँ और अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, I have five requests before me. They want to speak on the Railway Budget just for one or two minutes. We have to conclude the discussion before 6.30 p.m. I request each Member to take only one or two minutes.

श्री वीरभद्र सिंह (उड़ीसा): डिप्टी चेयरमैन सर। लालू जी तो यहां नहीं हैं, उनके दूसरे मंत्री हैं ... (व्यवधान)...

उपसभापति: आप उनको धन्यवाद दे दीजिए।

श्री वीरभद्र सिंह: और हमारे जो रेल अधिकारी हैं, मैं उन्हें जरूर अपना धन्यवाद दूंगा, क्योंकि हमारे मयूरभंज जिले में लास्ट महीने में हम धूमधाम से रेल चलाए। सर, इसमें मेरे थोड़े से एक-दो सुझाव हैं। अभी हमारे यहां एक रेल चल रहा है - भुवनेश्वर-बारीपदा, तीन दिन। ठीक है, यह बहुत दिनों से नैरो गेज थी, अब यह ब्रॉड गेज हो गयी। अभी दिल बहुत खुश है। रेलवे कंसल्टेंट्स कमेटी के मैम्बर होने के नाते मेरा दूसरा सुझाव यह है कि यह हावड़ा तक चले ठीक है, वह भी बाद में हो जाएगा। मैं यह उम्मीद करके बैठा हूं।

दूसरी बात यह है कि हमारी जो पहले छोटी ट्रेन थी, उसमें एक ट्रेन थी, बारीपदा से जामसोली। वह छोटी लाइन में एक स्टेशन था। अभी वह स्टेशन बन्द हो गया। इसलिए उस दिन वे लोग अपना अपिलकेशन नहीं दे पाए, लेकिन वह अपिलकेशन मिनिस्ट्री को आ गयी है। आप उसे थोड़ा नोट कर लीजिए औ। जामसोली स्टेशन को रहने दीजिए।

दूसरी बात यह है कि अभी जो हमारा रुखसार जंक्शन है, बारीपदा से रुखसार जंक्शन है, वहां जो छोटी ट्रेन चल रही है, उसे आप बालासोर तक बढ़ा दीजिए। यदि नहीं तो जो धौली एक्सप्रेस भुवनेश्वर से हावड़ा और जो जन शताब्दी एक्सप्रेस चलती है, उसे रुखसार स्टेशन में शॉर्ट टाइम के लिए स्टॉपेज कर देने से इसका समाधान हो जाएगा।

सर, तीसरी बात यह है, अभी एक मैम्बर ने बताया था कि हमारे रेल लाइन के बारे में जो जमीन है, वह जमीन, जहां खेती की उपज होती है उसे कुछ संस्था को दिया जाए। यदि नहीं तो कुछ ऐसे एस एच जी होते हैं, महिला ग्रुप्स, उनको अलाट किया जाए, जो उसी गांव के बीच आते हैं। पहाड़ी इलाके में जो जमीन होती है, जिसमें खेती नहीं होती, जहां इरिगेशन नहीं है, वहां पेड़ लगाए जाएं। क्योंकि हमने रेल लाइन के लिए अलग-अलग डेवलपमेंट प्रोजेक्ट्स के लिए जितने भी पेड़ काटे हैं, उनका थोड़ा कंपेंसेशन किया जाए। इससे रेल के चलने में बाधा नहीं होगी इस हिसाब से बिजली लाइन में बाधा नहीं आएगी, रेल के चलने में बाधा नहीं आएगी, उसके बाहर जो जमीन है, उस जमीन को, जब पानी है, तो उसे फिसारी के लिए दिया जाएगा और जो पानी नहीं है, तो उसे पेड़ लगाने के लिए इस्तेमाल किया जाएगा।(समय की घंटी)

बस, मेरा लास्ट सेंटेंस यह है कि हमारे यहां उड़ीसा से इलाहाबाद तक दो-तीन ट्रेनें तो हैं ही, लेकिन हमारा उड़ीसा एक बहुत बड़ी स्टेट है। हम जिसे पश्चिम उड़ीसा कहते हैं, वहां सम्बलपुर से जो उत्कल एक्सप्रेस आती है, वह भी इलाहाबाद नहीं जाती है। इसलिए बहुत टाइम से मांग आ रही है कि एक ट्रेन सम्बलपुर से, जहां तक भी हो, इलाहाबाद क्रॉस करे, क्योंकि हमारे यहां इलाहाबाद की जो त्रिवेणी है, जिससे हिन्दू समाज का एक भावनात्मक सम्पर्क है, इसलिए उस सम्पर्क को थोड़ा मन में रखते हुए उस एक ट्रेन को सम्बलपुर से इलाहाबाद तक चलाया जाए। Thank you, Sir, for having given me this opportunity.

श्री उपसभापति: आपको कहां-कहां ट्रेन चाहिए, बस इतना बता दीजिए।

श्री वीरभद्रसिंह: सर, लालू जी तो नहीं हैं, तो आपके माध्यम से मैं रेलवे के जो ऑफिसर्स बैठे हैं, उनको ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: उन्होंने सुन लिया। वे आपका मेसेज पहुंचा देंगे। श्री जयन्ती लाल बरोट।

श्री जयन्ती लाल बरोट (गुजरात): माननीय उपसभापति जी, हमारे यहां पाटन-बीरमगम-बिलड़ी एक ब्लॉक सैंक्शन किया गया था। बीरमगम मेहसाना बीओटी के आधार पर रेल शुरू हो गई है। मेहसाना से पाटन बिलड़ी का बीओटी के आधार पर कंट्रैक्ट दिया जाए, क्योंकि रेल के पास पैसे हैं नहीं, तो इस आधार पर अगर काम शुरू हो जाए, तो जल्दी-से-जल्दी वह हम करा सकें। इसलिए मैं यह विनती करूंगा कि पाटन बिलड़ी लाइन को बीओटी के आधार पर दिया जाए, क्योंकि इस बार बजट में 5 करोड़ रुपया दिया गया है, तो 5 करोड़ में रेल नहीं हो सकेगी।

दूसरी बात है कि अहमदाबाद से आबू तक आज सिंगल लाइन है। अहमदाबाद से आबू पौने दो सौ किलोमीटर है, अभी यह साढ़े तीन घंटे लेती है। आबू से अजमेर 350 किलोमीटर तीन घंटे में चलती है। वहाँ ट्रैफिक ज्यादा होने के कारण डबल लाइन किया जाए, तो गाड़ी तुरंत स्पीड भी पकड़ सके। अगर राजधानी अपना टाइम कम करे, तो इसमें फायदा रहेगा। आबू से वापी और पोरबन्दर से वापी, क्योंकि पटना से मजदूरों को गुजरात में काम करने के लिए आने के ट्रेन चालू होती है। लेकिन गुजरात के मजदूरों को गुजरात में ही काम करने जाने के लिए ट्रेन चाहिए। इसलिए सवारी गाड़ी आबू से वापी, क्योंकि साउथ राजस्थान और नॉर्थ गुजरात के सभी मजदूर ज्यादातर वहाँ जाने वाले हैं, इसलिए लोकल सवारी गाड़ी चलाई जाए, यह मेरी विनती है। तीसरी बात, वेस्टर्न राजस्थान का जो एरिया है, वहाँ से सीधे आबू या पालनपुर माल ढुलाई के लिए एक नयी ब्रॉड गेज लाइन बिछायी गयी है। सर, कच्छ से पालनपुर ब्रॉड गेज कनवर्जन हो जाने पर वहाँ से उदयपुर सिर्फ 150 किलोमीटर है, लेकिन अगर यह घूमकर जाती है तो 400 किलोमीटर की जर्नी होती है। इसलिए अगर यह शॉर्टकट हो जाए, तो अच्छी बात होगी। सर, एक विनती और है कि हमारे मंत्री जी ने दूध वालों के लिए 50 परसेंट किराया डिक्लेअर किया है, लेकिन दूध वाला कौन? मालधारी यादव दूध वाला माना जाएगा या जो एक लीटर दूध लेकर आएगा, वह माना जाएगा और उस को 50 प्रतिशत किराए में जाने की सुविधा मिलेगी? यह डिक्लेअर किया जाना चाहिए कि कौन से दूध वाले को 50 परसेंट किराए में जाने की सुविधा मिलेगी।

सर, घाटीनगर से दिल्ली के लिए ब्रॉडगेज कनवर्जन का 40 करोड़ का प्रोजेक्ट चल रहा है। इस 40 करोड़ के प्रोजेक्ट में खोड़िया से साबरमती 7 किलोमीटर है और अहमदाबाद से घूमकर खोड़िया रन में 30 किलोमीटर है। अगर यह 7 किलोमीटर की लाइन डाली जाये तो टाइम भी बचेगा, पैसे भी बचेंगे और हम गाड़ी जल्दी चला सकेंगे।

मेरी विनती है कि ब्रॉड गेज लाइन पर जो नई लाइंस बनी हैं, वहाँ पर गाड़ी बड़ी होती है, लेकिन प्लेटफार्म नहीं होते हैं। वहाँ नए प्लेटफार्म बनवाए जाएं क्योंकि वहाँ लोगों को बैठने-उठने की बड़ी दिक्कत होती है। मेरी विनती है कि वहाँ नए प्लेटफार्म तुरंत बनवाए जाएं।

सर, हमारे नारनभाई रठवा जी गुजरात के हैं। हम चाहते हैं कि वह गुजरात में बोलें कि हम ने गुजरात के लिए यह लाकर दिया है, ऐसा कुछ मंत्री जी ने कराया है। उन की कुछ चलती नहीं है, लालू प्रसाद जी कुछ देते नहीं हैं।

श्री उपसभापति: ऐसा मत बोलिए।

श्री जयन्ती लाल बरोट: इसलिए हम गुजरात के सांसद चाहते हैं कि उन को कुछ गौरव मिले, इस के लिए गुजरात को कुछ दिया जाए। ऐसी मेरी विनती है।

श्री उपसभापति: श्री मोतिउर रहमान।

श्री मोतिउर रहमान (बिहार): "हजारों साल नरगिस अपनी बेनूरी पर रोती है, बड़ी मुश्किल से होता है चमन में दीदावर पैदा।" सर, इतिहास गवाह है कि आजादी के 56 वर्षों के बाद जितनी सरकारें बनीं, जितने रेल मंत्री हुए, किसी ने भी ऐसा कदम नहीं उठाया जो आदरणीय लालू प्रसाद जी ने उठाया है। आप ने देखा इतिहास गवाह है, गोधरा कांड से मुसलमानों को एक साजिश का शिकार होना पड़ा, सारी दुनिया ने यह कहने का काम किया कि मुसलमान आतंकवादी हैं, मुसलमानों ने कारसेवकों पर बहुत बड़ा अन्याय किया है। लेकिन लालू प्रसाद, एक व्यक्ति इस देश में पैदा हुआ जिस ने बनर्जी कमीशन बनाकर यह आदेश दिया, यह आग्रह किया कि दुनिया में इंसाफ का काम करना है और सही बात दुनिया के सामने लानी है। बनर्जी कमीशन की रिपोर्ट में आई बात से यह चीज साबित हो गयी है कि वहां का मुसलमान बेकसूर था। यह साजिश की गयी गद्दी के लिए, साजिश की गयी अपनी कुर्सी के लिए और हजारों हजार मुसलमानों का कत्ल हुआ। लेकिन आज हम पर जो कलंक था, वह धुल गया। ऐसा किसी ने नहीं किया जो लालू प्रसाद जी ने किया। मैं आप को याद दिलाना चाहता हूं।

श्री उपसभापति: आप ट्रेन मांगिए, आप को ट्रेन नहीं चाहिए।

श्री मोतिउर रहमान: जो फिरकूपरस्ती का ढिंढोरा पीटा जा रहा था, * तो लालू प्रसाद ही ऐसे व्यक्ति थे...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: रेल बजट पर बात कीजिए।

श्री मोतिउर रहमान: इसलिए उपसभापति महोदय, हिंदुस्तान की 95 प्रतिशत जनता, चाहे हिंदू हो या मुसलमान हो, ऐसे व्यक्ति की पीठ थपथपाने का काम करती है। मात्र 5 प्रतिशत कुर्सी पर बैठने वाले, कुर्सी की लालच में लालू प्रसाद जैसे नेता का विरोध करते हैं।

श्री उपसभापति: बजट पर बोलिए।

श्री मोतिउर रहमान: ऐसे लोगों की जितनी भी भर्त्सना की जाए, कम है।

उपसभापति महोदय, लालू प्रसाद जी ने जो काम किया किसी रेल मंत्री ने नहीं किया। जिस आजादी की लड़ाई में पूज्य राष्ट्र पिता महात्मा गांधी ने जो काम किया, देश को आजादी दिलायी,

*Expunged as ordered by the Chair.

किसी रेल मंत्री ने चंपारण की उन की कर्म भूमि से गांधी जी के नाम पर कोई ट्रेन नहीं ली। हमारे रेल मंत्री जी जब बजट भाषण दे रहे थे, हम लोग काफी उदास थे, लेकिन दूसरे दिन जब वह बजट का जवाब दे रहे थे तो उन्होंने गांधी धाम की ट्रेन चलाने की योजना बतायी तो उस से चंपारण ही नहीं, सारे देश के गांधीवादियों को बहुत ज्यादा तसल्ली हुई। मैं बताना चाहता हूँ कि हम लोगों ने इस ट्रेन के लिए जश्न मनाया है और खुदा से लालू जी.को दो सौ वर्ष जिन्दा रखने की प्रार्थना की है।...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: ठीक है।...(व्यवधान)...

श्री मोतिउर रहमान: उपसभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि ...(व्यवधान)... मुजफ्फरपुर से गोरखपुर के बीच रेलवे का दोहरीकरण किया जाए। वह नेपाल के बॉर्डर पर है और बहुत ही आवश्यक है।

उपसभापति महोदय, गत वर्ष के रेल बजट में मोतिहारी से सीतामढ़ी के बीच रेल लाइन बिछाने का ऐलान हुआ था। सर्वे हो गया है और उसका प्राक्कलन हो कर भी आ गया है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री जी इस बार इसकी घोषणा करें। रेल मंत्री जी खेल-कूद में भी बड़ा विश्वास रखते हैं। इस देश के लिए खेल-कूद वाकई बहुत जरूरी है। रेलवे की टीम भी खेलती है। हमारे रक्सौल में एक बहुत बड़ा फील्ड है, जिसमें मैं स्टेडियम बनाने की माँग करता हूँ। उस इलाके के 10 जिलों में, उस प्रदेश में, रेलवे का स्टेडियम नहीं है। मैं उम्मीद करता हूँ कि जिस काम को किसी ने नहीं किया, वह माननीय रेल मंत्री जी ने करके दिखाया। गरीबों के लिए भाड़ा नहीं बढ़ाया और अमीरों के लिए भाड़ा भी कम कर दिया।...(समय की घंटी)... ऐसा किसके दिमाग की ऊपज हो सकती है? इसलिए इस देश का एक-एक नागरिक उनको बधाई देता है। लालू प्रसाद जी को जितनी बधाइयाँ दी जाएँ...(व्यवधान)... उनकी जितनी भी प्रशंसा की जाए, वह कम है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Janardhana Poojary. Do you want to participate in the discussion?

SHRI JANARDHANAPOOJARY (Karnataka): No, Sir.

SHRI MATILAL SARKAR (Tripura): Sir, first of all, I must thank the hon. Minister, Laluj, and the Ministers of State, Veluji and Rathwaji. They have declared the railway segment from Lumding to Agartala as a national project. So, I must thank them on behalf of the people of Tripura.

Sir, one of my esteemed colleagues, Shri Silvius Condpan, referred to the North-Eastern Region. The North-Eastern Region is important because the Government is having a policy called "Look East Policy". The North-Eastern Region is the focal point for the South-East Asian countries. That is why infrastructure development in the North-Eastern Region is very important. The extension of Railways must be considered in that context

so that it would really serve the purpose, being a focal point of East Asian countries. Keeping this in view, we are, again and again, demanding that the extension of Railways from Agratala to Sabroom should be taken up on a priority basis. The Chittagong seaport of Bangladesh, which is an international seaport, is very near to Sabroom. If the railway lines go up to Sabroom, it will be very easy to reach Chittagong. So, I demand that this railway segment from Agratala to Sabroom should be included in this year's Railway Budget itself. It is our earnest request that it should be included in this year's Railway Budget.

The other point is regarding gauge conversion. I have seen that in this year's Railway Budget only one gauge conversion is accepted. The gauge conversion of the portion from Lumding to Agartala should be taken up immediately. I urge upon the hon. Minister to take it up as a matter of urgency.

With these words I again thank the hon. Minister and conclude.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Narayanasamy. You have two minutes.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Sir, I rise to support the Railway Budget for 2006-07 presented by the hon. Railway Minister and the Ministers of State. Firstly, there is no increase in the train fares. Secondly, mobilisation of resources has been done wherever possible. Thirdly, a new freight corridor has been started. Fourthly, there is an increase in the speed of a number of trains. Fifthly, there is modernisation and optimum utilisation of the railway properties. There are other aspects also, but don't want to go into the details.

Sir, coming to my State, —the hon. Minister of State for Railways has been taken keen interest on Pondicherry, Tamil Nadu and other Southern States — I am glad that the Minister has announced electrification of the lines between Villupuram and Pondicherry because these lines would connect Pondicherry with Chennai and other cities. I am also grateful to the hon. Minister that he has introduced two trains between Pondicherry and Bhubaneswar. This is one of the landmark features in the history of the Railways.

As far as Pondicherry is concerned, there are two or three important things for which I had requested the hon. Minister, and he also promised that he would look into the matter and that he would be able to do something. One is, as regards introduction of a superfast train, a Shatabdi kind of a train, between Chennai and Pondicherry, would not only cater to the needs of the people between Pondicherry and Villupuram, but it will also

go up to Chennai where it can connect people of Chennai and other parts of Tamil Nadu. Pondicherry is a pilgrim centre, the major attractions being the international city of Auroville and the Aurobindo Ashram. A lot of people prefer to go by train to Pondicherry. So, I think, if a superfast train is introduced, then, it will be helpful to the people there.

Sir, there is a proposal for laying of a new railway line between Bangalore and Pondicherry. A survey was done by the previous Government and it has been found very feasible. If the laying of this line is sanctioned, then, it can go up to Tiruvannamalai. The hon. Minister has also considered the matter, and I want him to allocate funds for that.

Then, Sir, a survey was done by the previous Government, and there was a proposal to connect Pondicherry, Mahabalipuram and Chennai under the East Coast Train project. Pondicherry is a beautiful coastal territory, and it is an important tourist centre. So, I would want the hon. Minister to consider this aspect as this can promote tourism in that area.

Sir, the hon. Minister's brainchild is laying of the line connecting Cuddalore, Pondicherry, Dindivanam and Chennai. This was also promised, and a survey was done. I want the hon. Minister to consider this line as well.

I am also glad that for the first time, a train is proposed to be started from Pondicherry to Bhubaneswar because a lot of people hailing from Orissa are living in Pondicherry, and this will cater to the needs of the people there. It will also connect West Bengal, if this train is introduced. I am grateful to him for that.

Sir, I have not made any large demands; I have only made very small demands, and I want the hon. Minister to consider them and I am sure, while replying, he will give a positive assurance on these things. Thank you, Sir.

श्री मूल चन्द मीण (राजस्थान): उपसभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने जो यह रेल बजट पेश किया है, इसका मैं समर्थन करता हूँ। मेरे अपने क्षेत्र की कुछ समस्याएँ हैं, जिनकी और मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। इस बजट में आपने दौसा-गंगापुर सिटी नई रेल लाइन के लिए 10 करोड़ रुपये रखे हैं। मैं बताना चाहूँगा कि दौसा से गंगापुर सिटी और गंगापुर सिटी से धौलपुर एक ही रेल-लाइन है और आपने-अपने पिछले बजट में गंगापुर से धौलपुर के लिए सर्वे का रखा था, यह सर्वे भी पूरा हो गया है। मेरी रिक्वेस्ट होगी कि चूंकि यह एक रेल लाइन है, जिसके आपने दो टुकड़े कर दिए हैं, उसको आप लिंक करके जोड़ दें, जिससे इसका काम एक साथ शुरू हो जाए और वहाँ के लोगों को इसका लाभ मिल सके इसमें मुख्य एक कारण यह है कि

जिस एरिए से यह रेल लाइन जाएगी, उस एरिया में माइन्स का काम बहुत बड़े हिस्से में होता है। वहां गरीब मजदूर माइन्स का काम करते हैं। माइन्स खनन का काम करते हैं, उनको जो पेमेंट मिलता है, पैसा मिलता है, वह कम मिलता है, क्योंकि उनका यातायात का साधन ट्रकों के द्वारा रहता है। अगर यह रेल से होगा, तो उन मजदूरों को ज्यादा पैसा मिलेगा, उनको ज्यादा फायदा मिल सकेगा और यह रेल लाइन ऐसे एरिया के अंदर होकर जाएगी, जहां टोटली काम माइन्स का है, उसके सिवाय दूसरा कोई काम वहां नहीं होता।

महोदय, इसी के साथ ही मैं यह कहना चाहूंगा कि गंगापुर सिटी के अंदर रेलवे की 2,000 हेक्टेयर से ज्यादा जमीन पड़ी है, जिस पर मकान भी बने हुए हैं, उस जमीन पर दूसरे लोग कब्जा कर रहे हैं, मकानों की खिड़कियां, गेट तक निकाल ले गए हैं। इसको रोकने के लिए या तो आप उस जमीन को बेच दीजिए जिससे रेलवे को भी पैसा मिलेगा और अगर नहीं बेचेंगे, तो मेरी आपसे रिक्वेस्ट है कि आप वहां रेल के डिब्बे बनाने का या मैनटेनेन्स का कोई कारखाना खोल दें।

गंगापुर सिटी में पहले, जब स्टीम इंजन चला करता था, उस समय वहां लोकोशैड, क्लीनिंग शैड आदि सारी चीजें थीं, लेकिन सिस्टम बदलता गया और जब तक डीजल का सिस्टम था, तब तक ठीक था, मगर जब से इलेक्ट्रिक सिस्टम आ गया है, तब से वहां सब चेंज हो गया है और वहां से सब कुछ कोट चला गया है। इसलिए वहां के कर्मचारी मकानों को खाली कर गए हैं। इस बारे में कई बार इस हाऊस में पहले भी कहा जा चुका है, लेकिन पता नहीं क्यों इस ओर रेल विभाग ध्यान नहीं देता है।

दूसरे, गंगापुर सिटी एक ऐसा स्थान है, जहां पर अनाज की और खनन की बहुत बड़ी मंडियां हैं। देश की अनेक इमारतों में, जैसे पार्लियामेंट है, धौलपुर, गंगापुर और करौली का ही पत्थर लगा हुआ है। वह पत्थर वहां से देश के अनेक भागों में जाता है और एक्सपोर्ट भी होता है, जापान और चीन में उसकी मांग काफी बढ़ रही है। इसलिए मैं वह चाहूंगा कि गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन पर, जैसे राजधानी एक्सप्रेस है, ऐसी ट्रेनों को रुकवाने का आप कष्ट करें, जिससे कि बाहर से आने वाला व्यापारी वहां आराम से आ जा सके। हालांकि गंगापुर सिटी के नाम से सीटें रिजर्व हैं, लेकिन वे सवाई माधोपुर से हैं या कोट से हैं।

इसके साथ ही साथ मैं कहना चाहता हूं कि रेलों में आज सुरक्षा की काफी दिक्कत आ रही है। कई बार हम देहरादून एक्सप्रेस से जाते हैं, जो रात को चलती है और मथुरा से आगे, जब यह ट्रेन दिल्ली से चलती है, कई बार ट्रेन के अंदर लूट-पाट की घटनाएं होती हैं, गोलिया चलने की आवाजें आती हैं और ये घटनाएं आए दिन होती रहती हैं। अतः इनको रोकने के लिए सुरक्षा की और आप ज्यादा ध्यान दें ताकि रेलों में अपनी यात्रा सुरक्षा के साथ कर सकें।

इसके साथ ही, हमारे क्षेत्र में कुछ रेलवे स्टेशन हैं, जिन पर ट्रेनों को रोकने के लिए आपसे निवेदन करना चाहता हूं। जैसे जनता एक्सप्रेस है, देहरादून एक्सप्रेस है, पिलौदा एक बहुत बड़ा

स्टेशन है, उस पर अगर इन ट्रेनों का दो-दो मिनट का ठहराव हो जाए, तो इससे यात्रियों को आने-जाने में बहुत सुविधा होगी।

अंत में मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे विभाग में शैड्यूलड कास्ट और शैड्यूलड ट्राइब्स का बैकलॉग पूरा किया जाए। हमेशा रेल मंत्री जी कहते रहे हैं कि बैकलॉग पूरा करेंगे, लेकिन हुआ नहीं है। यू०पी०ए० गवर्नमेंट का यह वादा भी है, यह हमारा संकल्प भी है कि हम बैकलॉग को पूरा करेंगे इसलिए मैं चाहूंगा कि शैड्यूलड कास्ट और शैड्यूलड ट्राइब्स का सर्विसेज़ में जो बैकलॉग है, उसको जल्दी पूरा किया जाए।

इन्ही शब्दों के साथ, मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The discussion on the Railway Budget is concluded. The Minister of Railways will reply tomorrow.

RECOMMENDATIONS OF THE BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have to inform Members that the Business Advisory Committee in its meeting held today i.e. 7th March, 2006, has recommended that the first part of the current Budget Session may adjourn for recess on Wednesday, the 22nd March, 2006, instead of Friday, the 17th March, 2006. The Rajya Sabha may, accordingly, sit on Monday, the 20th March, Tuesday, the 21st March and Wednesday, the 22nd March, 2006. The Rajya Sabha may also sit on Saturday, the 11th March and Saturday, the 18th March, 2006. There will be no question hour on 11th, 18th, 21st and 22nd March, 2006.

There may be no Private Members' Business on Friday, the 17th March, 2006 and the sitting of the Rajya Sabha for the 16th March, 2006, may be cancelled.

The second part of the current Budget Session may be convened from Wednesday, the 10th May, 2006 to Tuesday, the 23rd May, 2006, instead of Monday, the 3rd April to Friday, the 28th April, 2006, as scheduled earlier.

The House stands adjourned till 11:00 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at thirty-four minutes past six of the clock till even of the clock on Wednesday, the 8th March, 2006.