हमारी जो प्लानिंग कमीशन की फिगर्स तो 80 लाख की थी, उनसे बातचीत करने के बाद पता चला कि करीब 9 million jobs were created in 2002-03.

श्री सतीश प्रधान: मैडम...

उपसभापति: अब सवाल जवाब नहीं होंगे। अब रेलवे आ रहा है। बस अभी बैठिए।

श्री सतीश प्रधान: एक छोटा सा सवाल है।

उपसभापति: अभी सवाल जवाब नहीं करिए। आप उनको चिट्ठी लिख दीजिए।

श्री सतीश प्रधान: मैं सवाल जवाब नहीं करना चाहता हूं लेकिन मुझे जानकारी तो लेने दीजिए। बहुत छोटी सी जानकारी लेनी है। ...(**व्यवधान**)... यह आवश्यक है।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, we will take the Railways Budget. अभी मैंने आपसे इतनी रिक्वेस्ट की। It is our problem. ...(**व्यवधान**)...

श्री खान गुफरान ज़ाहिदी: रेल चलेगी।

उपसभापति: अभी बैठिए। अब बाहर से तकरीर करते हुए मत आइए। सुरेश पचौरी जी का टाइम है। चलिए सुरेश पचौरी जी, बोलिए।

THE INTERIM BUDGET (RAILWAYS), 2004-2005

श्री सुरेश पचौरी (मध्य प्रदेश)**:** आदरणीय उपसभापति महोदया, माननीय मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके सिलसिले में मैं कुछ बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। दरअसल यह इंटेरिम रेल बजट है। कोई इसको कहता है कि यह फील गुड रेल बजट है। कोई कह रहा है कि यह फील चुनाव रेल बजट है, कोई कह रहा है कि यह वोट लुटाओ दस्तावेज है।

कृषि और ग्रामीण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संघ प्रिय गौतम): आप क्या कह रहे हो?

उपसभापति: अब कृपया कोई कमेंट नहीं होगा। चाहे मंत्री हो, चाहे एमपी हो। Nobody is going to have a running commentary. Let only the train run.

श्री सुरेश पचौरी: लेकिन मैं ऐसा मानकर चलता हूं कि यह केवल घोषणाओं का अम्बार है।

श्री भारतेन्दु प्रकाश सिंहल (उत्तर प्रदेश)**:** आपको तकलीफ हो रही है?

उपसभापति: बीच में नहीं बोलए। कोई नहीं बोलेगा।...(**व्यवधान**)... चलिए आप बोलते रहिए। इधर-उधर मत देखिए। खाली मेरी तरफ देखिए।

श्री सुरेश पचौरी: महोदया, मैं घोषणाओं का अम्बार इसलिए कह रहा हूं...

श्री भारतेन्दु प्रकाश सिंहल: जनता का भला हो रहा है और इनको तकलीफ हो रही है।

श्री सुरेश पचौरी: पिछले समय माननीय रेल मंत्री जी ने जो घोषणाएं की थीं, उन पर अमल हुआ कि नहीं। दरअसल आगे का रेल बजट प्रस्तुत करते समय यदि उस पर प्रकाश डाल देते, दृष्टिपात करते तो मैं सोचता कि ज्यादा बेहतर होता। क्योंकि जो भारतीय रेल है, वह विश्व में सबसे बड़ा नेटवर्क है और भारत की अर्थव्यवस्था में इसका एक महत्वपूर्ण योगदान है। प्रतिदिन 8,702 हज़ार यात्री-गाड़ियां और 5,500 माल-गाड़ियां लगभग 6,867 रेलवे स्टेशनों को पार करती हुई गुज़रती हैं और आंकड़ों के हिसाब से लगभग 14 मिलियन यात्री प्रतिदिन यात्रा करते हैं जिसमें 1.4 मिलियन यात्री सेवारत हैं।

महोदया, जब हम रेल बजट के इतिहास को देखते हैं तो 1924 में परिस्थितियां अलग थीं। उसके बाद से अलग से रेल बजट प्रस्तुत किया जाने लगा। उसका मूल उद्देश्य यह था कि एक बड़ा नेटवर्क होने के कारण उसकी आय और व्यय का सही लेखा-जोखा प्रस्तुत किया जा सके और उनके हितों को ध्यान में रखते हुए कोई कार्य-योजना तैयार की जा सके। जब हम देखते हैं कि आखिर ओवरव्यू क्या रहा इंडियन रेलवेज़ का और जब हम पिछले कुछ आंकड़ों पर नज़र दौड़ाते हैं कि कंस्ट्रक्शन ऑफ न्यू रेलवे लाइन्स कितनी थीं, उसका टार्गेट कितना था और उसका एक्चुअली लक्ष्य क्या रहा तो 1990-91 में 300 किलोमीटर की न्यू रेल लाइन्स का टार्गेट था जो पूरा नहीं हो पाया। वर्ष 2000-01 में 217 किलोमीटर नई लाइनों का लक्ष्य था जिसमें से मात्र 157 किलोमीटर का लक्ष्य पूरा हुआ। वर्ष 2001-02 में 100 किलोमीटर का लक्ष्य था नई लाइनों का और जो एक्चुअल हुआ है, वह 94 किलोमीटर है। ठीक इसी प्रकार से 2002-03 में 190 किलोमीटर की नई लाइन कंस्ट्रक्शन का टार्गेट था जो मात्र 63 हुआ है।

इसी प्रकार से अगर डबलिंग लाइन्स का हम ट्रेंड देखें तो हम पाएंगे कि 2002-03 में इसका टार्गेट 230 किलोमीटर का था और ऐचीवमेंट केवल 50 किलोमीटर का है, यह स्थिति हुई। इसके अतिरिक्त जब ट्रैक रिन्युअल की बात हम करते हैं और टार्गेट पर नज़र दौड़ाते हैं तो 2002-03 में 4000 किलोमीटर का टार्गेट है और जो लक्ष्य पूरा हुआ है, वह 3,311 किलोमीटर का हुआ है। ट्रैक रिन्युअल के लिए जो ऐलोकेशन था, वह 3,516 करोड़ रुपए से घटकर जो बजटरी ऐस्टीमेट था 2002-03 का, वह 3,401 करोड़ रुपए रिवाइज्ड ऐस्टीमेट में हुआ है जो यह दर्शाता है कि इस सरकार की काम करने की मंशा क्या है?

जब हम शेयर ऑफ रेलवेज़ की बात करते हैं टोटल प्लान आउटले में तो लगातार यह कमी होती जा रही है। सातवें प्लान में यह 7.6 परसेंट है, आठवें प्लान में यह घटकर 6.3 प्रतिशत हो गया और नवें प्लान में यह घटकर 5.3 प्रतिशत हो चुका है। यह स्थिति है महोदया इस भारतीय रेलवे की

और दूसरी तरफ यह कहा जा रहा है कि इन्होंने काफी काम किए हैं। जब फाइनेंसिंग पैटर्न को हम देखते हैं ऐन्युअल प्लान आउटले में जो 2002-03 में जो बजटरी सपोर्ट है, वह 6,250 करोड़ रुपए का है। उसमें जो इंटरनल रिसोर्सेज़ हैं, वे 3,080 करोड़ के हैं और जो मार्केट बॉरोइंग है, वह 3,000 करोड़ रुपए की है, तो टोटल प्लान आउटले 12,350 करोड़ रुपए का है। ठीक इसी प्रकार से 2003-04 के लिए जब हम बजटरी सपोर्ट देखते हैं तो वह 6,855 करोड़ रुपए का है और इंटरनल रिसोर्सेज़ जो हैं, वे 3,063 करोड़ रुपए के हैं और मार्केट बॉरोइंग 3,000 करोड़ की है और टोटल प्लान आउटले है 12,918 करोड़ रुपए का-तो यह स्थिति है।

जो शेयर है रेलवेज़ का गुड्ज़ और पैसेंजर ट्रैफिक में, उसमें भी जब हम देखते हैं तो 1991-92 में गुड्ज़ में यह 47 है और पैसेंजर में 21 है। ठीक इसी प्रकार से 1996-97 का देखते हैं तो गुड्ज़ में यह 40 है और पैसेंजर में 20 है।

यह स्थिति है। अब बात आती है कि आखिर क्या किया जाए, किस रेल बजट का ठीक माना जाए? इनमें जो कमियां हैं, जब हम उन पर गौर करते हैं तो सबसे बड़ी बात आती है कि रेल यात्रियों के लिए क्या सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिएं। फिर बात आती है कि रेल एक्सिडेंट्स को कैसे रोका जाना चाहिए क्योंकि रेल एक्सिडेंट्स लगातार बढ़ते जा रहे हैं। अगर हम रेल दुर्घटनाओं के आंकड़ों को देखें तो जब उसके कारण पर जाते हैं तो बात आती है कि डिरेलमेंट इसका एक कारण है। इसमें लगभग 70 प्रतिशत रेल एक्सिडेंट्स का जब कारण खोजा जाता है तो वह डिरेलमेंट खोजा जाता है। जिसमें 60 प्रतिशत ह्यूमन एरर की वजह से एक्सिडेंट्स का होना पाया जाता है। यह ह्यूमन एरर का क्या कारण है। जब हम इसके मूल में जाते हैं तो हमारे सामने कई चीजें आती हैं। महोदया, जब हम 1991 और 1996 के बीच में दृष्टिपात करते हैं तो पाते हैं कि पिछले पांच सालों में मात्र आठ एक्सिडेंट्स हुए और बीस मेजर एक्सिडेंट्स अभी तक हो गए हैं। हाल ही में जो एक्सिडेंट्स हुए हैं, वे 219 से ज्यादा एक्सिडेंट्स हुए हैं और उनमें 1,285 से ज्यादा लोगों की मौतें हुई हैं। जो भारतीय रेलवे की सेफ्टी परफार्मेन्स है, सेफ्टी मेजर्स है, उस पर एक सवालिया निशान खड़ा हो गया है। वर्ष 2003 को यद्यपि इस सरकार ने एक पैसेन्जर फैसेलिटी और सेफ्टी वर्ष के रूप में घोषित किया था। लेकिन उसके तहत क्या कार्यवाही की गई, क्या कदम उठाए गए। जब इतने रेल एक्सिडेंट्स पर हम नजर डालते हैं तो हम पाते है, दरअसल यह रेलवे सेफ्टी ईयर न होकर, रेलवे एक्सिडेंट्स ईयर बनकर रह गया है। इसको बहुत गंभीरता से लेने की जरूरत है। अब हम इस पर आते हैं कि जो अलग-अलग रिपोर्ट्स बनी, जो अलग-अलग कमेटीज बनीं उनके क्या निष्कर्ष निकले। यह एक बहुत गंभीर बात है कि कम्पट्रोलर एंड आडिटर जनरल ने एक स्ट्रक्चर पास किया जो कि रेलवे के रिहेबिलिटेशन, बिल्डिंग और स्ट्रेंथनिंग के बारे में है। यह अपने आप में काफी गंभीर बात है। इसके लिए कम्पट्रोलर एंड आडिटर जनरल ने 2001-2002 में जो आब्जर्वेशन किया था जिसमें 435 ब्रिजेज रिप्लेसमेंट के लिए, रिहेबिलिटेशन के लिए आइडेंटिफाई किए गए थे।

इसके लिए 646.26 करोड़ रुपए की आवश्यकता थी। लेकिन रेलवे ने इसके लिए मात्र 58 करोड़ एलोकेट किया और जो खर्च हुआ, वह 50.39 करोड़ हुआ। यानी यह पैसा जो एलोकेट हुआ था, वह भी अनयूटिलाइज्ड रहा। जो निश्चित रूप से खास कारण बताए जाते हैं उसमें ये आते हैं कि आखिर जो रेल एक्सिडेंट्स के कारण हैं, उनमें एक बात आती है कि पुल पुराने हो गए हैं। दूसरी बात आती है कि पटरियां पुरानी हो गई हैं। यही कारण है कि रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं। जब बात आती है कि इसके लिए क्या कदम उठाए गए और जब हम आंकड़ों को देखतें हैं कि 2700 रेलवे पुल ठीक होने चाहिए थे तो उनमें से मात्र पचास प्रतिशत यानी 1,350 रेलवे पुल रिपेयर हुए हैं। ये सरकारी आंकड़े हैं। ये आंकड़े हमारे नहीं हैं। जब रेल के पुल रिपेयर न हो पाएं, रेल की पटरियां रिपेयर न हो पाएं, आर्थिक विकास जो साढ़े पांच से छ: प्रतिशत के हिसाब से तरक्की नहीं की पा रहा है तो निश्चित रूप से रेल कैसे तरक्की करेगी? हम जो सामान बुकिंग करते हैं उसमें भी अत्यधिक समय लगता है तो निश्चित रूप से इससे कई प्रश्नवाचक चिह्न पैदा होते हैं। अब बात आती है रेलवे सुरक्षा की। यह कहा जा सकता है कि 2,351 करोड़ रुपए हमने रेल सुरक्षा के लिए रखे हैं। यह भी कहा जा सकता है कि हमने 14 परियोजनाएं प्रारंभ की हैं। लेकिन रेल का मतलब होता है कि जनसुविधाएं प्रदान करना। जब जनसुविधाएं उपलब्ध न हो पाएं, रेल यात्री निश्चितता से एक स्थान से दूसरे गन्तव्य स्थान तक न जा पाएं तो निश्चित रूप से इससे कई बातें हमारे सामने उभर कर आती हैं। नई ट्रेन घोषित करने की बात आई तो 18 सम्पर्क ट्रेनों की घोषणा की बात आई। इनमें सबसे पहली ट्रेन बंगलोर से प्रारंभ होने की बात आई। मेरे सामने एक पत्रिका है और उसकी पेपर कटिंग है। इसमें यह है कि यही ट्रेन बंगलोर से शुरू होने के लिए पहले भी कई बार घोषणा हुई।

कई बार तो यह कहा कि प्रधानमंत्री जी के जन्मदिवस पर इसकी शुरूआत होगी। अगर यह ट्रेन यशवंतपुर, बैंगलोर से हजरत निजामुद्दीन के बीच में, तीन बार घोषणा होने के बावजूद भी अभी तक शुरू नहीं हो पाई है तो यह निश्चित रूप से रेल विभाग की लेट-लताली, अकर्मण्यता को दर्शाता है। मैं माननीय मंत्री जी को उस पेपर की कटिंग दे दूंगा ताकि समय की भी बचत हो सके लेकिन समय रहते हुए वे इस पर कोई कार्यवाही कर सकें, ऐसी मैं अपेक्षा करता हूं। महोदया, मैंने तो रेल की वित्तीय स्थिति, रेल यात्रियों की जो मनोदशा है, उसका जिक्र किया। रेल यात्रियों के लिए रेलवे स्टेशन पर समुचित चिकित्सा सुविधा उपलब्ध हो सके, जिसका की अभाव है, इसके बारे में माननीय मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। भारत रत्न, बिस्मिल्लाह खां को पिछले साल 27 फरवरी को व्हील चेयर भी काफी जद्दोजहद के बाद उपलब्ध हो पाई थी। यह स्थिति हुई। यह जो दयनीय स्थिति है उस पर हमें गौर करने की जरूरत है। जहां तक रेल की अर्थव्यवस्था का प्रश्न है, वह काफी दयनीय स्थिति में है। उसके लिए हमें इंटरनल सोर्सेज बढ़ाने पड़ेंगे। हम केवल मार्किट बोरोइंग पर निर्भर करें, इससे कोई काम नहीं बनने वाला है। भारतीय रेल एक ऐसा नेटवर्क है जो देश की एकता

और अखण्डता के शाश्वत प्रतीक के रूप में जाना जाता है। किसी भी कौम के, किसी भी धर्म के अनुयायी हो, जिस ट्रेन में वे जाते हैं, इस रेल व्यवस्था का उपयोग करते हैं। मैं सोचता हूं कि इंडियन रेल सिस्टम को हम जितना डेवलेप करें, उतना काफी अच्छा हो। अभी जो अंतरिम रेल बजट है, उसकी प्राय: रेल विभाग के सभी भूतपूर्व अधिकारियों ने आलोचना की है। मैंने ही केवल नहीं कहा है कि यह लोक-लुभावन रेल बजट आगे आने वाले चुनावों को दृष्टिगत रखते हुए रखा गया है। इसमें इंटरनल रिसोर्सेज हम कहां से जनरेट करेंगे, इसका कोई उल्लेख नहीं है। इसे निश्चित रूप से काफी गंभीरता से लिए जाने की जरूरत है क्योंकि भारतीय रेलवे दो तरीके से अपनी भूमिका अदा करता है, एक जन उपयोगिता की दृष्टि से और दूसरा व्यावसायिक दृष्टि से। व्यावसायिक दृष्टि सें मैं इसलिए कह रहा हूं क्योंकि जब हम लोग एक स्थान से दूसरे स्थान पर माल भेजते हैं तो इससे रेल विभाग की काफी आमदनी बढ़ती है। इस दिशा में कदम उठाए जाने चाहिए वरना यह अंतरिम रेल बजट एक दिग्भ्रमित रेल बजट बनकर रह जाएगा। इसमें हमें भविष्य की आशा बिल्कुल नजर नहीं आएगी। कई जो अंदरूनी योजनाएं पड़ी हैं, उन योजनाओं को क्यो पूरा नहीं किया गया, इस अंतरिम रेल बजट में इस बारे में चुप्पी साधी गई है। आंतरिक संसाधनों का सही ढंग से उपयोग क्यों नहीं हो पाया, यह घाटे में क्यों चल रहा है, इस दिशा में भी अभी तक माननीय मंत्री जी ने कोई प्रकाश नहीं डाला है। सुरक्षा की दृष्टि से और क्या बेहतर कदम उठाए जा सकते हैं, इस विषय में भी काफी कुछ करने की जरूरत है। नई लाइनों के बारे में, केवल अठारह संपर्क ट्रेनों के अलावा और ज्यादा घोषणा न कर पाना, मैं सोचता हूं कि यह माननीय मंत्री जी का एक विवेकपूर्ण निर्णय नहीं है। इन लाइनों की आशा में काफी लोग अपने-अपने क्षेत्रों में बैठे हुए थे, उनकी आशाओं पर तुषारापात हुआ है। मैं ऐसा मानकर चलता हूं कि केवल कमियां न निकालूं, कुछ सुझाव भी दूं और मैं विनम्रतापूर्वक कुछ सुझाव प्रस्तुत करना चाहता हूं ताकि समय रहते उन पर कदम उठाया जा सके। मेरा पहला सुझाव यह है कि माल ढुलाई को आकर्षक बनाने के लिए समीक्षा करने की आवश्यकता है और उसके लिए समय पर परिवहन की व्यवस्था हो। बिना किसी विलंब के उसकी डिलीवरी व्यक्ति को मिल पाए और उपभोक्ताओं के हितों का भी ध्यान रखा जाए, इस पर गौर करना जरूरी है। माल-भाड़े की दरों को भी युक्तिसंगत बनाने की आवश्यकता है। दैनिक यात्रियों को, जिस किसी भी मामले में आए दिन असुविधाएं होती हैं, मैं उस मामले में बहुत ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं। रेल से यात्रा करने वाले रेलयात्रियों को एक तरीके से सभी प्रकार की सुविधाएं मिल रही हैं। चाहे खान-पान के नजरिए से बात लें, चाहे बेडरोल उपलब्ध कराने की बात लें, चाहे कम्पार्टमेंट की सफाई की बात लें, टॉयलेट में पानी की व्यवस्था है या नहीं, इसे ले, चाहे लाइट की समुचित व्यवस्था कम्पार्टमेंट में है या नहीं, इन बातों को लें। मैं सोचता हूं कि रेल यात्रियों को जो सुविधाएं उपलब्ध कराई जारी चाहिएं, वे हैं या नहीं, यह सुनिश्चित करना जरूरी है। वरना यह अंतरिम रेल बजट दरअसल एक चुनावी घोषणा बन कर रह जाएगा। यह मेरा आपके जरिए आग्रह है। अब आंतरिक संसाधन खोजने की बात आती है। इसके लिए हमको भ्रष्टाचार पर लगाम लगानी

पड़ेगी। यद्यपि आपने एक विजिलेंस सैल रेल डिपार्टमेंट में बनाया हुआ है। अगर उन आंकड़ों को देखें तो पता चलेगा कि उसमें वृद्धि होती चली जा रही है। इसका मतलब यह है कि वहां भ्रष्टाचार में लगातार वृद्धि होती जा रही है। कितने लोगों के खिलाफ क्या कार्यवाही की गई, कितने केसेज़ रजिस्टर हुए और कितने को पनिशमेंट दिया गया, जब आप उस पर नज़र दौड़ायेंगे तो मैं सोचता हूं कि भ्रष्टाचार पर अंकुश लगाने के लिए आप कटिबद्ध हैं, यह तय होगा।

रिज़र्वेशन के सिलसिले में माननीय मंत्री जी ने यह घोषणा की कि अब इंटरनेट के जरिए, मोबाइल के जरिए रिज़र्वेशन की सुविधा उपलब्ध करा दी जाएगी। महोदया, मैं सोचता हूं कि यह एक अच्छा कदम है। लेकिन उन गरीबों का क्या होगा, जिनके पास मोबाइल नहीं है? उन गरीबों का क्या होगा जिनको इंटरनेट फैसिलिटीज़ का ज्ञान भी नहीं है? वे गरीब भी आखिर यात्रा करते हैं और ऐसे सैकंड क्लास में यात्रा करने वाले यात्री 78 प्रतिशत से अधिक है। उनके बारे में भी विचार करने की जरूरत है। मोबाइल से जो रिजर्वेशन सुविधा देने की बात कही है, अब तो इस सरकार ने, एक तरफ तो रेल विभाग ने वह घोषणा की और दूसरी तरफ जो मोबाइल वाले लोग हैं, उन्होंने दर में वृद्धि कर दी। तो अंदाज़ किया जा सकता है कि इससे रेल उपभोक्ताओं पर कितना ज्यादा असर पड़ेगा? यह इस बारे में विचार किया जा सकता है। अब बात आती है कि इस बजट को क्या कहा जाए? मैंने जो शब्द प्रयुक्त किए, उससे हट कर कुछ कहना चाहता हूं, महोदया, कि आखिर इसको कैसा बजट कहा जाए? क्या इसमें विकास और जो रेल यात्री हैं, उसकी संभावनाएं हमको दिखती हैं? बिलकुल नहीं दिखती हैं। क्यो उसमें रेल का आधुनिकीकरण सही ढंग से किया गया है और साथ रेल यात्रियों की तकलीफों पर पर्याप्त दृष्टि डाली गई है, तो उत्तर नहीं में मिलता है। क्या नई रेलगाड़ियां इस बजट में उपलब्ध कराई गई हैं, क्या नई रेल लाइनें डाली गई हैं, क्या ट्रैक रेन्यूवल पर हमने बजटरी प्रोविन समुचित ढंग से किया है, क्या हमने लाइनों का जो डबलिंग सिस्टम है उस पर गौर किया है, क्या गेज कन्वर्शन के लिए हमने पर्याप्त बजटरी प्रोविजन रखा है, क्या सेफटी मेजर्ज के लिए हमने ध्यान दिया है? जब हम इन बातों पर नजर दौड़ाते हैं तो मैं यह सोचता हूं कि यह जो इंटैरिम रेल बजट प्रस्तुत किया है उसके औचित्य पर कई सवालिया निशान खड़े होते हैं और यह बजट निश्चित रूप से एक औपचारिकता पूरा करने के लिए होकर हर गया है।

महोदया, मैं केवल तीन-चार बातों की तरफ ध्यान दिला कर अपनी बात खत्म करना चाहूंगा। प्रश्न यह है कि जो मैंने अपनी बात प्रारंभ की थी कि अच्छा होता कि माननीय मंत्री जी पिछले समय उन्होंने जो वायदे किए थे, उन वायदों की पूर्ति की दिशा में क्या कदम उठाए गए हैं, जब इस पर नजर दौड़ाते तो लगाता कि आखिर इंटैरिम रेल बजट कैसा है। मैं केवल दो बातें कहना चाहूंगा। एक बात फेट अर्निंग्ज की है, जो पिछले समय उन्होंने प्रोमिज़ किया था। उसमें अब क्या डिलिवर हुआ है जब इस पर आप नजर दौड़ाते तो लगता तो शार्टफाल जो हुआ है वह लगभग 700 करोड़ रुपये का हुआ है। आप कहेंगे कि वह कैसे, तो पिछले समय उन्होंने जो प्रामिज किया था,

27,815 करोड़ रुपये का, फ्रेट अर्निंग्ज के बारे में बात कही थी और जो हुई है वह 27,115 करोड़ रुपये की हुई है जब इसको हम आंकतें हैं तो लगभग 2.5 प्रतिशत इसमें कमी आई है जो पैंसेंजर्ज के बारे में अर्निंग्ज की बात है, उसके लिए टार्गेट 13,620 करोड़ रुपये का रखा गया था। उस टार्ग्रट में भी लगभग 120 करोड़ रुपये की कमी आई है। यह स्थिति है। यानी यह जो रेल विभाग है वह दरअसल मार्केट बारेइंग पर डिपेंड हो कर रह गया है। यह स्थिति इसकी हो गई है। इसलिए मैं यह कहना चाहता हूं कि वित्तीय मोर्चे पर रेल विभाग को बहुत संजीदगी से विचार करना पड़ेगा। जब इंटर्नल रिसोर्सेज डिवेलप करने की बात आए.....।

जब माल की ढुलाई का लक्ष्य हम अधिक रखते हैं तो उस लक्ष्य की पूर्ति के लिए, जिन लोगों के लिए यह सिस्टम प्रारंभ किया गया है, उन के बीच में इस की जवाबदेही और जिम्मेदारी भी हम को तय करना होगी। हमें यह देखना पड़ेगा कि आखिर रेल विभाग के किन मामलों में शिकायत की जाती है।

महोदया, रेल सुरक्षा पर ध्यान देने की बात कही गयी है। इस के साथ-ही-साथ रियायतों का पिटारा भी इस अंतिम रेल बजट के द्वारा खोलने की बात की गयी है और पिछले समय भी पैंसेंजर्स और फ्रेट के बारे में घोषणा की गयी थी जिन का परिपालन नहीं हो पाया है। इस तरह जो रेलवे घाटे में चल रही है और इस सरकार ने यह कहा है कि हम माल भाड़े और रेल यात्रियों के भाड़े में वृद्धि नहीं कर रहे हैं, लेकिन रेल विभाग के हर पूर्व अधिकारी का मत है कि आगे आने वाले दिनों में निश्चित रूप से इस के लिए कदम उठाना पड़ेगा। हमारा पुराना तजुर्बा भी यह है और इतिहास भी इस बात का साक्षी है कि इसी सरकार ने रेल बजट प्रस्तुत करते समय, चाहे ममता जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट हो, रेल यात्री किराए में और माल भाड़े में वृद्धि नहीं की, लेकिन बाद में इस दिशा में कदम उठाया है। इसलिए मैं यह मानकर चलता हूं कि लोक सभा चुनाव को मद्दे नजर रखकर यह जो बजट प्रस्तुत किया गया है, यह बजट न होकर ''वोट लुभावन दस्तावेज'' हो गया है क्योंकि इस में यह नहीं बताया गया है कि इस सब से जो फाइनेंसियल क्राइसिस आएगी, जिन वित्तीय संसाधनों की आवश्यकता होगी, उस का स्रोत क्या होगा? इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि सब से पहले यह सुनिश्चित किया जाए कि रेल यात्री अपनी यात्रा निश्चिंतता से कर सके, रेल यात्रियों की रेल विभाग से जो अपेक्षाएं हैं, उन की कसौटी पर रेल विभाग खरा उतर सके, इस दिशा में प्रयास की आवश्यकता है। आखिर बात यह है कि इस सब के लिए इंटरनल रिसोर्सेस कैसे जनरेट किये जा सकें, इस बारे में भी माननीय मंत्री जी उत्तर देते समय अगर प्रकाश डालेंगे तो मैं सोचता हूं कि इस अंतरिम रेल बजट को प्रस्तुत करने का औचित्य सिद्ध हो पाएगा। ऐसा मेरा मानना है।

महोदय, कई लोगों के मन में यह बात बैठ गयी है कि चुनाव सामने हैं और उन्हें दृष्टि गत रखते हुए कृषि मंत्री जी एक घोषणा कर रहे हैं, वित्त मंत्री जी दूसरी घोषणा कर रहे हैं- ऐसे में

माननीय रेल मंत्री जी भी घोषणावीर न बनें। यह अंतरिम रेल बजट घोषणावीर बनने के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया है बल्कि रेल यात्रियों को सुविधा देने की दृष्टि से, रेल यात्रियों की सुरक्षा को मद्दे नजर रखते हुए प्रस्तुत किया गया है, ऐसा लोगों में विश्वास पैदा करने की आज आवश्यकता है। ऐसी मेरी आप से गुजारिश है, आग्रह है। बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN; Before I call the next speaker, I must announce here that today we will adjourn at 5 o'clock, But, tomorrow, if the House agrees, we will not have the lunch hour so that by 2 o'clock, we can finish it for sure. We will then have enough time to discuss the General Budget, for which six hours have been allocated. So, kindly abide by it, and we will have to stick to the time.

SHRI S.S. AHLUWALIA (Jharkhand): If we can complete it by 1 o'clock, we need not suspend the lunch hour because tomorrow we have to sit late, maybe, up to dinner.

उपसभापति: अगर आप अच्छे डिनर का प्रबंध करेंगे तो मेंबर्स रुकेंगे। मगर रेलवे का बजट डिस्कस हो रहा है तो रेलवे कैंटीन से डिनर का प्रंबध न कराएं।

श्री एस० एस० अहलुवालिया: मैडम, रेलवे का काम एक बजे तक खत्म कर दें।

उपसभापति: अगर आप रेलवे से कैटरिंग न कराकर अपने घर से अच्छा भोजन मंगवा देंगे तो मैं उम्मीद करती हूं कि मैं यहां 10 बजे तक काम कराऊंगी।

SHRI S.S. AHLUWALIA: They are welcome to have dinner at my home.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We can't come there. The food must come here. Okay, now, Shri Ajay Maroo.

श्री अजय मारू (झारखंड): उपसभापति महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को एक बेहतरीन और जनकल्याणकारी अंतरिम बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूं। विशेष तौर पर मैं झारखंड के लोगों की ओर से उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं क्योंकि रेल मंत्री जी ने संपर्क क्रांति एक्सप्रेस की श्रृखंला में झारखंड की राजधानी रांची को भी शामिल किया है।

महोदया, नीतीश कुमार जी ने रेल मंत्री का दायित्व संभालने के बाद रेलवे यातायात और यात्री सुविधाओं के मामलों में एक क्रांति ला दी है। पिछले वर्षों में श्री वाजपेयी जी के नेतृत्व में सरकार बनने के बाद जितनी रेल सुविधाएं बढ़ी हैं उतनी पहले कभी नहीं बढ़ी थीं। मैं मानता हूं कि रेलवे में सुरक्षा हमारे लिए एक गंभीर चिंता का विषय है, जिसकी चर्चा मैं बाद में करुंगा। हमारे

प्रदेश झारखंड को बने तीन वर्ष हुए हैं और इन तीन वर्षों में रेल सुविधाओं नए संपर्कों का जितना बढ़ावा हुआ है उतना पहले कभी हुआ था। पिछले दो वर्षों में माननीय रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने जो घोषणाएं कीं, जो नए संपर्क आरंभ किए, चाहे वह रांची से बंगलौर हो या रांची से मुम्बई हो या रांची से जगन्नाथपुरी हो और चाहे राजधानी एक्सप्रेस को रांची से सप्ताह में दो बार चलाने की बात हो, जो भी उन्होंने घोषणाएं की थीं वे सब पूरी हो गई हैं । पहले यह परंपरा बन गई थी कि रेल बजट का मतलब है मालभाड़े में और यात्री किराए में बढ़ौतरी यही बजट का उद्देश्य माना जाता था कि कैसे लोगों की जेबों से पैसे निकलवाएं जाएं, लेकिन राज्य सरकार ने इस धारणा को तोड़ा है।

[उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) पीठासीन हुए।]

उपसभाध्यक्ष महोदय इस सरकार का मकसद है कि कैसे लोगों को अधिक से अधिक सुविधाएं दी जाएं और जनता के पैसे का सही तरीके से इस्तेमाल हो। नीतीश कुमार जी ने इस अंतिरम बजट में इस सबको पूरी तरह ध्यान में रखा है, बिना मालभाड़े और यात्री किराए में बढ़ोतरी किए अनेक सुविधाओं की घोषणा की है। संपर्क क्रांति एक्सप्रेस की चर्चा मैंने की। इसके अलावा सुदूरवर्ती क्षेत्रों मे रेल मार्गो को जोड़ने के लिए बीस हजार करोड़ रुपए की योजना बनाई गई है। इस योजना से प्रति वर्ष 28 हजार लोगों को स्थाई नौकरी मिलेगी। इसके अलावा जो नई सुविधाएं, जो नए रेल संपर्क जोड़े जाएंगे उससे भी लोगों को काफी रोजगार मिलेगा। पहले रेल सुविधाएं गिने-चुने शहरों में और बहुत कम लोगों को प्राप्त थीं। इस सरकार का मानना है कि बिजली पानी और सड़क की तरह रेल सुविधा भी जहां तक संभव हो सबको मिलनी चाहिए। आप जानते हैं कि रेल सुविधा का विस्तार बहुत कठिन काम है। इसके लिए समय भी चाहिए और पैसा भी चाहिए। पैसे की व्यवस्था सरकार कर सकती है और कर रही है, मगर परियोजनाओं को पूरी तरह समय पर लगाना और जो घोषणाएं हुई हैं उनको पूरा करना इस सरकार का मुख्य उद्देश्य है। इस सरकार ने और रेल मंत्री जी ने कई नई परियोजनाओ पर काम शुरू किया है, जिसका फायदा आने वाले तीन-चार वर्षों में हमें देखने को मिलेगा।

महोदय, जैसा मैंने पहले कहा, रेलवे सुरक्षा हमारे लिए चिंता का विषय है। यह सुरक्षा दो तरह की होती है। पहली रेल दुर्घटनाओं से संबंधित सुरक्षा है। रेल दुर्घटनाएं न हों, इसको ध्यान में रखते हुए रेल मंत्री जी ने इस बजट में रेल सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया है और इसके लिए 14 नई परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है और 1736 किलोमीटर रेलवे मार्ग पर टक्कर-निरोधी उपकरण लगाने का प्रस्ताव है, जिस पर काम आरंभ भी हो गया हैं इसके लिए और भी कई कदम उठाए गए हैं। दूसरी सुरक्षा, यात्रा के दौरान यात्रियों की सुरक्षा है। इधर ऐसी घटनाएं हुई हैं, जिन पर गंभीर चिंतन जरूरी है। रेलगाड़ियों में असामाजिक तत्वों द्वारा हिंसा और उत्पात मचाने की वारदातें बढ़ी हैं, छेड़छाड़ की घटनाओं के कई मामले भी सामने आए हैं। अभी हाल ही में माननीय प्रधानमंत्री जी

की बहन के पौत्र को चलती ट्रेन से बाहर फेंक दिया गया, जिससे उनकी मौत हो गई। ऐसे मामले सिर्फ रेल मंत्रालय के नियंत्रण में नहीं हैं, इनमें काबू पाने के लिए राज्य सरकारों का भी सहयोग आवश्यक है। रेल मंत्री जी ने घोषणा की है कि एक जुलाई से आरपीएफ यात्री गाड़ियों में मार्ग-रक्षक रहेंगे तथा यात्रियों की सुरक्षा की अतिरिक्त जिम्मेदारी लेंगे, लेकिन इतना ही पर्याप्त नहीं है बल्कि इसमें पहला काम तो यह होना चाहिए कि जिस ट्रेन में ऐसी वारदातें हों उसमें नियुक्त पुलिसकर्मियों को जिम्मेदार ठहराया जाना चाहिए और उनके खिलाफ सख्त कार्रवाई होना चाहिए। जिस इलाके में ऐसी वारदात होती है वहां के रेल प्रशासन और सामान्य प्रशासन को भी जिम्मेदार ठहराया जाना चाहिए। वारदात के बाद कार्रवाई अपनी जगह पर हैं पर ज्यादा जरूरत घटनाओं को रोकने की है और इसके लिए सब का सहयोग आवश्यक है।

हमारे प्रदेश झारखंड के, जो उग्रवाद से भी प्रभावित है, कई जिलों में हर सप्ताह कुछ न कुछ ऐसी घटनाएं होती है। अभी हाल ही में पलामू जिले में एक स्टेशन को भी उग्रवादियों ने जला दिया है और वह जो स्थान है, वहां पर प्रतिदिन एक ऐसी ट्रेन है जहां हर वक्त कुछ न कुछ ऐसी डकैती की घटनाएं होती रहती है। समय-समय पर इस ओर ध्यान भी आकृष्ट किया गया है। हालांकि कई घटनाएं राजनीतिक कारणों से भी हुई हैं। झगड़ा राजनीतिज्ञों में होता है लेकिन निशाना निर्दोष यात्री बनते हैं। कुछ मामलों में प्रभावशाली राजनीतिज्ञों के शामिल होने की भी बात कही गई है। इस ओर सभी राजनीतिक दलों को ध्यान देना होगा। बंद और आंदोलन के समय रेलों को निशाना बनाया जाता है। इन सारी बातों पर राजनीति से ऊपर उठकर विचार करना होगा।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं इस बात का जिक्र करना चाहूंगा कि रेल बजट में आरक्षण की अनेक नई सुविधाएं आरम्भ करने की घोषणा की गई है जिसमें मोबाइल फोन के जरिए आरक्षण की सुविधा भी शामिल है। तत्काल आरक्षण सेवा का भी विस्तार किया गया है। कई पायलट परियोजनाएं आरम्भ की जा रही हैं। मैं इन कदमों का स्वागत करता हूं।

अंत में मैं पुन: रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं और उनके बजट प्रस्तावों का समर्थन करता हूं और आपके माध्यम से माननीय सदस्यों से आग्रह करता हूं कि सर्वसम्मति से इसे पारित किया जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): The hon. Minister for Parliamentary Affairs has to lay some Papers on the Table.

PAPERS LAID ON THE TABLE

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS