Sharmah, Shri Dwijendra Nath

Sibal, Shri Kapil

Siddiqui, Shri Shahid

Singh, Shri Arjun

Soz, Prof. Sail-ud-Din

Thakur, Dr. Prabha

Vijayaraghavan, Shri A.

Virumbi, Shri S. Viduthalai

Yadav, Prof. Ram Gopal

Yadav 'Ravi', Dr. Ramendra Kumar

Yadav, Shri Vijay Singh

Zahidi, Shri Khan Ghufran

The motion was negatived.

श्री सभापति : सदन की कार्यवाही दो बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

The House then adjourned for lunch at ten minutes past one of the clock.

The House re-assembed after lunch at four minutes past two of the clock, THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

THE INTERIM BUDGET (RAILWAYS), 2004-2005 *(Contd.)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: We will have further discussion on the Interim Budget (Railways), 2004-2005. Shri RG. Narayanan.

SHRI RG. NARAYANAN (Tamil Nadu): Madam Deputy Chairperson, I am glad that the Railway Minister chose to introduce a new train from Madurai to New Delhi in his Budget speech. I would request the Minister to start the train at the earliest and make it a daily train. I would have been happier if the train had originated from Kanyakumari. I therefore request the Minister to start the train from the southern tip of the country.

Though the Railway Minister has refuted that Tamil Nadu has been

neglected in the Railway projects, the fact remains that the fund allocation for the ongoing gauge conversion projects has been inadequate. No fresh projects were taken up by the Railway Ministry in the last 50 years. I would also like to point out that a person from Tamil Nadu has not held the Railway portfolio for the last 50 years. Powers of Ministers of State are well known. They can only flag off the trains.

The neglect of Tamil Nadu by successive Railway Ministers is obvious, and I seek the permission of the Chair to present the facts in this regards.

Tamil Nadu has the highest component of out-dated, obsolete metre gauge and the lowest percentage of broad gauge in the whole of India. But when the gauge conversion projects were taken up in the nineties, the then Railway Minister, Mr. Jaffer Sharief, totally neglected Tamil Nadu's legitimate claim and promoted the interest of the State of Karnataka, and, to balance it, he assisted Rajasthan. After the MPs from Tamil Nadu clamoured about the neglect, the Railway Ministry started sanctioning the gauge conversion projects. The fund allocation for such projects was so meagre that it would take at least 50 years to complete all the projects.

I am glad that the Railway Minister has earmarked a sum of Rs. 20,000 crores for completion of the ongoing projects. I request the Minister that the bulk of the amounts should be allotted to various ongoing gauge conversion projects in Tamil Nadu.

Another major area where the State has been given a raw deal is in the sanctioning of Metro rail projects. Madam, after Calcutta and Delhi, it is the legitimate turn of Chennai to get Metro projects. To our shock and dismay, the Government has sanctioned Metro projects only for Bangalore and Hyderabad, neglecting the legitimate right of Chennai.

The Planning Commission has given its nod for Metro rail projects in Hyderabad and Bangalore. I urge the Railway Minister to intervene and take it up with the Minister for Urban Development and see that Chennai gets the Metro rail projects.

The other major demand of the State is laying of double lines from Changalpat to Tuticorin. This is the heart-line of Tamil Nadu and highly saturated in terms of rail traffic. The doubling of this railway line will help in having better connectivity between Tuticorin and Chennai Ports.

I also demand that a railway division should be created for Salem immediately so that the people of that area need not have to go to Palkat to meet their requirements. Even emergency quota of railway tickets have to be secured from Palakkad. This anomaly should be ended.

Madam, the Chennai MRTS project was conceived in the year 1980. About twnety-five years have passed. During the past 25 years, only 15 kilometres have been covered. The project is yet to be completed. I want to know from the Railway Minister how long the Ministry will take to complete the entire project. Chennai is a fast-developing city. So, I urge upon the Government to allot adequate funds to complete this project at the earliest.

Madam, I support this Interim Railway Budget. Thank you, Madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Thanks at lot; very fast movement, express train. You reached your destination very fast. Shrimati Saroj Dubey. I am Happy महिलाएं बोल रही है।

श्रीमती सरोज दुबे (बिहार) **:** उपसभापति महोदया, माननीय मंत्री रेल मंत्री जी ने वर्ष 2004-2005 का लेखानुदान पेश किया और आकर्षक तोहफों की झडी लगा दी। "माले मुफ्त और दिले बेरहम" क्योंकि करना तो कुछ है नही, परसों लोक सभा डिजॉल्व हो जाएगी। तो लोगो को, खूब रेवाडियां बांट दी कि लोग खुश हो जाएं। यह वास्तविकता सभी जानते है कि संविधान की तमाम मर्यादाओं, लेखानुदान जिन मर्यादाओं से बंधा था, जिन सिध्दान्तो से बंधा, उसकी मर्यादाएं भी लांघ ली गई। न माल भाड़ा को छुआ, न रेल यात्रियों का किराया बढ़ाया, अंधाधुंध रेल चलाने की घोषणाएं कर दी। रेल चलाने की इस घोषणा के साथ-साथ चुनावी रेल भी सरपट दौड़ा दी और यह घोषणा कर दी। ऎसा लगा कि इन रेलों की घोषणा से ही समस्त हिन्दुस्तान बाग-बाग हो जाएगा और इनकी चुनावी रेल तेजी से दौड़ने लगेगी। खैर आकर्षक घोषणा करते समय मंत्री जी यह भूल गए कि पिछले रेल बजट में स्वीकृत योजनाओं में से सवा दो सौ में से ज्यादा योजनाएं अभी तक लंबित है। रेल ट्रैक और वर्षो पहले अपनी मियाद खत्म कर चुके पुनरूध्दार की आस लगाए हुए पुलों की मरम्मत को भी नजरअंदाज कर दिया गया और यह भूल गए कि कोई भी मियाद पूरी कर चुका पुल किसी भी समय कोई बडी रेल दुर्घटना का कारण बन आपकी लापरवाही की कहानी खुद कह देगा। देश भर में एक लाख उन्नीस हजार नौ सौ चौरासी रेलवे पुल है जिसमें से एक लाख नौ हजार छः सौ सताइस छोटे पुल है। इनके रख रखाव का एक नार्म तय है कि पुल की किस तरह से जांच होती रहनी चाहिए लेकिन उन जांचो के बावजूद भी यह जो छोटे-छोटे पुल है उनकी पूरे तौर पर देखभाल नही होती और उसका नतीजा यह होता है कि भयंकर रेल दुर्घटना होती है और एक

जांच बैठ जाती है और कोई छोटा-मोटा कर्मचारी सस्पेंड हो जाता है । लेकिन दो – चार सौ लोगो की बलि चढ़ जाती है । अतः जर्जर पुलों के रख-रखाव को नजरअंदाज नही करना चाहिए था क्योंकि रेले तो बहुत चल चुकी है । अगर नए पुल बनाने पर ध्यान देते तो ज्यादा अच्छा रहता । देश में लगभग 6 हजार किलोमीटर रेलवे ट्रैक एकदम जर्जर हालत में है, पर उन्हें भी बदलने की कोई मंशा नही दिखाई दी । 23 हजार रेलवे क्रौसिंग है जिन पर कोई चौकीदार नही है । अक्सर दुर्घटनाएं होती है, कभी कोई टेम्पो टकरा जाता है, कभी कोई साइकिल सवार टकरा जाता है, कभी कोई बस टकरा जाती है । पांच साल पहले सुप्रीम कोर्ट ने भी निर्देश दिया था कि इन क्रौसिंग पर चौकीदार हर हाल में हो जाना चाहिए । लेकिन उसकी भी अभी कोई परवाह नही की गई । अभी भी भारतीय रेल केवल 25 से 30 फीसदी इलैक्ट्रिक सिगनल का इस्तेमाल करती है । क्या पिछले 10 सालों में 800 नई रेलें चलाई गई ? इनमें से करीब 60 फीसदी लंबी दूरी की रेल गाडियां है । इसकी तुलना में रेल पटरियों के बदलने की सिगनल प्रणाली सुधार की जो गति है वह केवल 40 फीसदी काम कर रही है । 2002-2003 के रेल बजट में ही कुल 48 नई रेलगाडियां चलाने का प्रस्ताव था । तो जो धन मौजूदा संसाधनों के रखरखाव और उसके आधुनिकीकरण पर व्यय होना चाहिए वह चुनावी घोषणाओं पर खर्च होने लगा है । यह रेल विभाग का दुर्भाग्य है कि एक ट्रेन को शुरू करने में 30 से 35 करोड़ रूपये की लागत आती है और माननीय मंत्री जी ने 18 नयी ट्रेनें चलाने की घोषणा करते हुए कहा कि ये राज्यों और राजधानी के मध्य संपर्क मार्ग बनेंगी । मैं जानना चाहती हूं कि इन ट्रेनों को चलाने के लिए रूपया कहां से आयेगा ? क्या हमारे जो पुराने रेलवे ट्रेक है, जो एकदम जर्जर है, वे 18 नई ट्रेनों की रफ्तार को झेलने में सक्षम है ? क्या उनके अंदर इतनी कैपेसिटी है? क्या इन रेलो की वास्तव में आवश्यकता थी ? क्योंकि आलरेडी इतनी ट्रेनें पहले से चल रही है और तमाम पेंडिंग में पडी है । मैं जानना चाहती हूं कि किस राजनीतिक दबाव के तहत इतनी रेलें चला दी । पहले राजनीतिक कारणों से तमाम ट्रेनें ऐसे ही चला दी गई जो घाटे का सौदा साबित हुई ।टाटा-रांची जनशताब्दी में केवल 23 यात्री सफर करते है, यह एक सर्वे में पता लगा था । अहमदाबाद जनशताब्दी में 92 यात्री, हावड़ा – मालदा में 160 यात्री, लखनऊ-वाराणसी जनशताब्दी में केवल 190 यात्री, हबीबगंज –भोपाल में 160 यात्री और पटना-कटिहार में 180 यात्री सफर करते है । इतने थोड़े से यात्रियों को लेकर जो रेलें चल रही है, तो उन रेलों की कोई उपयोगिता नही है ।

उपसभापति : हबीबगंज और भोपाल का तो आधे घंटे का रास्ता है । वहां गांव में सिंटी में आने के लिए इतने ही यात्री होंगे ।

श्रीमती सरोज दुबे : हां, लेकिन रेल तो पूरी चल रही है, उस पर पूरा खर्च हो रहा है, इसीलिए मैंने बताया है कि कुल मिलाकर यह घाटे का सौदा है । यह रेल विभाग को खोखला कर देने के लिए काफी है ।

रेल विभाग के पास मेंटीनेंस के लिए पैसा नही है, लेकिन राजनीतिक लाभ के लिए घोषणाओं के लिए पैसा है। पिछले बजट में 56 नई रेल गाडियां चलाने का ऐलान किया गया था, लेकिन उनमें से 28 चली बाकी चल ही नही पायी। आपने ई- टिकटिंग की व्यवस्था करके अच्छा काम किया है। आपने सूचना क्रांति को रेल विभाग से जोड़ दिया है। यह आपने बहुत अच्छा किया है। लेकिन कितने लोगो के पास मोबाइल फोन है ? अब रेल में आरक्षण करवाने के लिए मोबाइल की जरूरत पड़ जायेगी। जब लोगो के पास मोबाइल नही है तो एसएमएस का लाभ उठाने का कोई सवाल ही नही है। रेल गाडियां तो निम्न और मध्यम वर्ग के लिए आवागमन का महत्वपूर्ण साधन है। रेल मंत्री जी ने राजधानी, शताब्दी, जनशताब्दी जैसी आरामदायक रेलगाडियों में यात्रा करने वालों का ध्यान रखा है, लेकिन आम आदमियों की यात्रा को सुरक्षित बनाने का कोई ध्यान नही दे पाये है। मैं जानना चाहती हूं कि क्या आपके खजाने में जनसाधारण के लिए कोई भी पैसा नही था, कोई धनराशि नही थी। आज भी वे सेकेंड क्लास के डिब्बे में भेड़-बकरियों की तरह यात्रा करते है। वे अंधेरे, दुर्गंधमय डिब्बे में एक-एक इंच जगह के लिए लड़ते-झगड़ते है। उसमें महिलाएं, बच्चे एक-दूसरे पर लदे हुये किसी तरह से यात्रा करते है, क्या उनको सुविधा प्रदान करने के लिए आपके खजाने में कोई पैसा नही था, जबकि इस देश की 70 प्रतिशत आबादी सेकेंड क्लास के डिब्बे में यात्रा करती है। आमतौर पर लेखानुदान मांगों में नई योजनाओं की घोषणा नही करनी चाहिए थी लेकिन इसमें नई रेल गाडी सामाजिक, आर्थिक रूप से पिछड़े हुये लोगो के लिए 20 हजार करोड़ के खर्च से सुदूर क्षेत्र संपर्क योजना और लंबित पडी योजनाओ के लिए करीब 4 अरब 30 अरब की 230 योजनाओं को पांच साल के निर्धारित समय में पूरा करने की घोषणा की गई है। रेल मंत्री जी जरूर आत्म विश्वास से भरे हुए है, लेकिन उनके मन में कहीं न कहीं धुकधुकी है कि कैसे इसको क्रियान्वित करेंगे क्योंकि दो दिन बाद तो लोक सभा भंग होने वाली है और चुनाव होने वाला है। आपने केवल जनता को खुश करने के लिए इस प्रकार की घोषणाएं की है।

आपने सेफ्टी के लिए लगभग 14 प्रोजेक्ट अनाउंस किये है। आपने 2795 करोड़ रूपये का स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बनाया है। यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन आज भी रेल यात्री भयभीत है। रेल में बैठने से पहले आदमी तमाम देवी –देवताओं को मनाकर ध्यान करके तब बैठता है और जब ट्रेन से उतर कर प्लेट फार्म से बाहर चला जाता है जब वह ठंडी सांस लेता है कि मैं बचकर आ गया हूं। जैसे पहले लोग बद्रीनाथ कि यात्रा पर जाते थे, तो गांव में सभी से मिलकर हाथ – पैर जोड़कर जाते थे कि फिर लौटे ना लौटे। माफ कीजिएगा, आज रेल का यही हाल है। अभी तीन चार दिन से कोई रेल दुर्घटना नही हुई है, नही तो आये दिन रेल दुर्घटनाएं होती रहती है। इससे रेल यात्री भयभीत है। अगर रेल दुर्घटना से बच गये तो यात्रियों को छीना-झपटी, लूटमार की परेशानी झेलनी पड़ती है। मैडम, यह आपको भी पता है और सभी को इस शर्मनाक घटना की जानकारी है कि छत्तीसगढ़ की ट्रेन में यात्रा करती हुई कुछ लड़कियों को गुंडे छेड़ रहे थे तो मनीष नाम के युवक ने, प्रधान मंत्री जी

के नाती ने उन लड़कियों को बचाने की कोशिश की ....। उसको खौफनाक अपराधियों ने उठाकर बाहर फेंक दिया, उसके साथी को फेंक दिया । सब यात्री मोम के पुतले की तरह बैठे रहे और वह लड़कियां भय से थरथराती रही लेकिन कहीं कोई पत्ता नही खड़का । यह किसी हॉरर फिल्म का सीन नही था, यह रेलवे का यथार्थ था, रेलवे का वह यथार्थ था जो आए दिन तमाम जनता झेल रही है । वह तो प्रधान मंत्री का नाती था, तब भी उसकी रिपोर्ट नही लिखी जा रही थी । 38सौ कॉन्स्टेबल आपने रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स में पिछले बजट में भरे है, वे कहां थे ? वे क्या कर रहे थे? महिलाओं को रोज वही घटनाएं झेलनी पड़ रही है रोज छेड़खानी, रोज बदतमीजी, रोज चेन पुलिंग-सब चल रहा है । आप उधर घोषणा कर रहे थे, तोहफों की बौछार लगा रहे थे ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' (बिहार) **:** बिहार में हो रहा है । ...(**व्यवधान**)... वह बोल ही नही रही है । ...(**व्यवधान**)...

डा0 कुमकुम राय (बिहार) **:** प्रधान मंत्री का पोता बिहार में नही फेंका गया । ...(**व्यवधान**)... प्रधान मंत्री का पोता जहां फेंका गया, वह बिहार के क्षेत्र में नही था । ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : गिरफ्तार नही कर रहे । ...(**व्यवधान**)... शर्म करिए । ...(**व्यवधान**)...

डा0 कुमकुम राय : प्रधान मंत्री जी का पोता बिहार में नही फेंका गया था । ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : मैडम, रेल में दुर्घटना की बात कर रहे है और रेल को केन्द्रीय बल देखता है । 38 सौ कॉन्स्टेबल शायद पिछली बार भर्ती किए गए, वे क्या कर रहे थे? इन्होंने घोषणा की, दिन में जनता को तोहफा दिया गया और रात को सारे तोहफें का जादू उतर गया । रेल में तीन महिलाओं के मुंह पर तेजाब फेंक दिया गया । ...(**व्यवधान**)... तीन महिलाओं के मुंह पर ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव रंजन 'ललन' : आप बिहार के बारे में ...(**व्यवधान**)...

प्रो0 राम देव भंडारी (बिहार) **:** आपको ज्यादा जानकारी है । ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : मैडम, तीन महिलाओं के मुंह पर मुम्बई में तेजाब फेंक दिया गया । ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : वे जल गयी और उन्होंने बताया कि कोई पुलिस फोर्स उस समय नही था । ...(**व्यवधान**)...

प्रो0 राम देव भंडारी : यह सब चुपचाप हो रहा है क्या ? ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : मैं कोई व्यंग्य नही कर रही हूं । मैं वास्तविकता बता रही हूं । ...(**व्यवधान**)...

डा0 कुमकुम राय : जवाब देंगे मंत्री जी ? ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : जिस गरीब को रेल में यात्रा करनी पड़ती है उससे उस का दर्द पूछिए । महिलाओं से पूछिए कि उन्हें क्या उत्पीड़न नही झेलना पड़ता है । कॉन्स्टेबल सी0आर0पी0 और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स वहां मजे करते रहते है, कमीशन वसूलते रहते है। जिस पंकज नाम के वैंडर को फैंका गया, किसलिए फैंका गया, आपको भी मालूम है ? आपने पढ़ा होगा । उसका पैर कट गया । पुलिस वालों ने रेल से फैंक दिया, वह अस्पताल में पड़ा हुआ है । उसका कोई सहारा नही है क्योंकि वह किसी बड़े आदमी का नाती-पोता नही है, किसी बड़े आदमी का बेटा नही है । मैं यह कोई व्यंग्य के तौर पर नही कह रही हूं । मैं तो वास्तविकता से अवगत करा रही हूं जबकि मंत्री जी भी उससे अवगत है । मैं तो सिर्फ यह कहना चाह रही हूं कि इस तरफ भी ध्यान दीजिए । आप फोर्स बढ़ाते चले जा रहे है, आप नयी रेलगाडी चलाते चले जा रहे है, उसका क्या मतलब है ? हमें जब तक सुरक्षा नही मिलेगी, हमारी रेल यात्रा सुरक्षित सुनिश्चित नही होगी तो हम नयी रेलों का क्या करेंगे? हम तो यह सच्ची बात बता रहे है, उसमें आपको इतनी तकलीफ क्यों हो रही है ? कुछ दिन पहले मुम्बई के स्टेशन पर एक आदमी गिर गया । लोगो ने प्लेटफार्म पर फोटो खींची लेकिन उसको उठाने कोई नही आया ।

श्री अजय मारू (झारखंड) **:** तकलीफ इस बात की है कि आप जो उदाहरण दे रही है, वह मुम्बई के क्यों दे रही है? आप बिहार में जो हो रहा है, उसको भी बताइए । ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : बिहार में भी लड़की के साथ बलात्कार हुआ है । ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : यह रिप्रेजेंट कर रही है बिहार को ...(**व्यवधान**)...

डा0 कुमकुम राय : रेलवे के लेखानुदान पर चर्चा हो रही है । चर्चा रेलवे पर है । ...(**व्यवधान**)... चर्चा ले आइए न । ...(**व्यवधान**)... चर्चा ले आइए तो फिर इस पर भी चर्चा करेंगे । ...(**व्यवधान**)...

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी (मध्य प्रदेश) **:** यह तो पूरे देश की समस्या है । ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : औबैदुल्लाह भाई, आप तो सच्चाई से वाकिफ है ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : हम लोग तो एमपी है, एसी में बैठकर चले आते है, सुरक्षा गार्ड लेकर चले आते है आम आदमियों का दर्द महसूस करिए, महिलाओं का दर्द महसूस करिए । जो छोटे-मोटे दुकानदार है, वैंडर है, उनका दर्द महसूस करिए । उस पंकज नाम के वैंडर को चलती ट्रेन से किसने फेंका, किस पुलिस वाले ने फेंका, आज तक उसकी कोई जांच नही हुई है । यह भी क्या कम है कि मनीष के हत्यारो की आज तक पकड़ नही हो पायी है । न जाने कितनी टीमें बन गयी, आज 12 वां दिन हो गया, अभी तक उसका पता नही लगा है । रेलवे सुरक्षा के लिए तमाम फंड बनते चले जाते है। इन फंडस का क्या मतलब है? इस फोर्स को बढ़ाने का क्या मतलब ? मैं तो मंत्री जी से निवेदन करना चाह रही हूं कि रेल के लिए कुछ ऐसी व्यवस्था कर दीजिए कि रेलें आपस में टकराए न । पुलों की मरम्मत कर दीजिए ताकि रेल सुरक्षित चले । बड़ा हल्ला मचता है कि पाकिस्तान में हम अपने रिश्तेदारों से मिलने नही जा पाए क्योंकि वीजा की दिक्कत होती है, रेल की दिक्कत होती है । लेकिन अब तो अपने ही देश में अपनों से मिलने जाने से कतरा रहे है कि भैया, रेल में बैठकर गए तो गए । इसलिए आपसे कह रहे है की रेल यात्रा को इतना सुरक्षित कर दीजिए कि जो आम जनता रेल यात्रा से भयभीत है, उसका डर निकल जाए । आम जनता में यह चर्चा है कि भैया घर पहुंच जाएं तो ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : सबसे ज्यादा बिहार में भयभीत है । ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : आप बिहार को लेकर गाते रहिए । ...(**व्यवधान**)...

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी : यह तो हमारा सौभाग्य है कि हमारे मिनिस्टर भी बिहार से हैं । ...(**व्यवधान**)... ऐसा नही होना चाहिए न । ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : जी0आर0पी0 इनके कंट्रोल में है न ।

श्रीमती सरोज दुबे : जी0आर0पी0 स्टेट के कंट्रोल में है । और मुख्यतः असुरक्षा का कारण यही है कि दोनो में कोऑर्डिनेशन नही है । कोई घटना होगी तो वे कहेंगे कि जी0आर0पी0 ने नही देखा और कोई दूसरी घटना होगी तो कहेंगे रेल मंत्री जी ... आखिर इसका नतीजा कौन भुगत रहा है ? जनता भुगत रही है । यह भी तो मंत्री जी ही देखेंगे, हम लोग तो राय ही दे सकते है । हम बता रहे है कि मंत्री जी, बहुत मुश्किल कार्य है । जरा सा ध्यान दे दीजिए । अब इस तरह की घटनाएं जो नई शुरू हुई है रेल से फेंकने की रेल में बलात्कार होने लगे है और रोजमर्रा वाली जो घटनाएं है, यह वहीं जान सकता है जो उसमें यात्रा करता है । यह जो प्रोटेक्शन फोर्स को दायित्व दिया है, यह कब निभाएगा? कब यह शुरू करेगा-ये सारी बातें बैठकर सोचने की है । अभी तो खैर आप क्या सोचेंगे ? दो-तीन

दिन रह गए है इसलिए...(**व्यवधान**)... अभी जोशी जी केन्द्रीय विश्वविघालय बनाकर चले आ रहे थे तो हमने उड़ा दिया। अब आगे देखिए, क्या क्या होता है।

उपसभापति : अच्छा, अब आप बैठिए। सरोज जी, आप बिहार में अटक गई तो जाहिर है कि रेल आगे बढ़ ही नही रही है।

श्रीमती सरोज दुबे : मैडम, बिहार में भी नागालैंड की जिस लड़की के साथ बलात्कर हुआ, उस पर तुरंत कडी कार्रवाई की गई। ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' : कौन गिरफ्तार हुआ है ? ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : कडी कार्रवाई की गई।मैडम, ये बिहार के रहने वाले है, बिहार का नमक खाते है, बिहार का प्रतिनिधित्व करते है, बिहार की हवा में जीते है और यहां आने के बाद बिहार की बुराई करने से बाज नही आते है। इस तरह के लोगो को शर्म आनी चाहिए। ...(**व्यवधान**)... इस तरह के लोगो को क्या नाम दिया जाए ? ये बिहारी है। ये बिहार के रहने वाले बिहारी जिस थाली में खाते है उसी में छेद करते है। ये बिहार की बात करते है ? ...(**व्यवधान**)... शर्म आनी चाहिए बिहार के लोगो को। जब देखो तब बिहार के पीछे पड़े रहते है। अरे, तुम्हारा भी कुछ बिहार के लिए ...(**व्यवधान**)... ये बिहारी... बिहारी के अपने ही लोग है। जब खुद ही रोओगे तो दूसरा तो ...(**व्यवधान**)... दिन भर बिहार... बिहार करते हो तो दूसरा तो कहेगा कि भाई, ये तो रोते ही रहते है। मैंडम, लेखानुदान आया ....

उपसभापति : आपका समय खत्म हो गया है, अब दूसरे बोलेंगे।

श्रीमती सरोज दुबे : जो अधुरे काम थे, उनको पूरा करने की बात होनी चाहिए थी। तो मेरा निवेदन यह है कि संविधान की जो मान्यताएं है जो मर्यादा है उसका ध्यान रखना चाहिए। लेखानुदान को लेखानुदान की तरह से आना चाहिए। तोहफे बांट दिए, चलिए कोई बात नही। जनता का मन बहल गया, खुश हो गई, ताली बजा दी लेकिन शाम होते-होते नशा उतर गया जब तीन महिलाओं के ऊपर तेजाब छिड़क दिया गया। इसलिए मेरा यह निवेदन है कि ...(**व्यवधान**)... इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि जो कुछ भी आपने किया वह चुनावी स्टंट है। कृपया रेल यात्रा को सुरक्षित और दुर्घटना रहित बनाने का प्रयास करें, धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: I used to think that whenever we discussed Tamil Nadu, we had a problem. Now, when we discuss Bihar, we have a problem. The last speaker, Shri Virumbi.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBAI (Tamil Nadu): Madam Deputy Chairperson, we are discussing the Interim Budget (Railways) 2004-2005, *{Interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: He cannot be the last. You are there.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Madam, the Budget says that there has been an increase of nearly 2.8 per cent in the passengers travelling by trains; the freight traffic has also increaed. Despite this, the Railway Department says,the earning of the Railways have decreased by Rs. 890 crores. When the passengers have increased, freight traffic has increased, I am unable to comprehend how the earnings have come down. Madam, the next point is about the Special Railway Safety Fund. Onpage 3, paragraph 9 of the Budget, it has been mentioned, I quote: As regards the physical progress, of the targeted track renewal of around 16500 kilometres to be carried out through the SRSF, track renewal of around 8500 kilometres is expected to be completed by the end of the current year." Madam, this is not the true picture.The true picture is quite different.Instead of 16538 kilometres, they have mentioned the figure of 16500; there is no harm in that, when we say it is 'roundabout'. But, practicaly, the track renewal which is arising every year has not been mentioned inthis Budget. As per the Corporate Safety Plan, this figure is 2350 kilometres per year. If you take into account this, then 16500 kilometres is not the up to date figure. This figure is as on 1.4.2001. After that, we have 2002,2003 and 2004. The figure of these three years has not been mentioned here. That is more than 7000 kilometres. Now, it comes within the parameter of track renewal. Therefore, the total kilometre of tracks to be renewed is 23550. Out of that, only 8500 kilometres of tracks have been renewed. Still, 15050 kilometres of tracks are yet to be renewed. This is the real situation. This has not been mentioned in the Budget.

Madam, my next point is about the Safety Enhancement Scheme. According to the Plan, this is about Rs. 31, 835 crores. For this, Rs. 13,000 crores are already avaialbe. Under the Railway SafetyFund, Rs. 8,900 crores are required. They want to spend Rs. 8,900 crores every year, but the amount available from the Ministry of Railway is only Rs. 430 crores. For ten years, they have to spend Rs. 890 crores. It has not been mentioned in the Budget as to how much belance they have to do. how they are going to manage it and how they are going to mobilise the amount.

Madam, now I come to the Pension Fund. It is said that in the current year, appropriation to the Pension Fund has been reduced to Rs. 295 crores, approximately Rs. 300 crores. But, for the current year, they say, the Pension Fund has to be increased further by an amount of Rs. 300 crores. For next year, there is an increase of Rs. 300 crores. But, for the current year, an amount of Rs. 295 crores has actually been reduced. What is the rationale behind this\ I hope the hon. Minister would enlighten us when he replies to the debate.

Madam, the unigauge policy was taken up in 1992. At that time, throughout India, 18000 kilometres of metre-gauge was actually to be converted into broad-gauge. Out of that, the identified kilometres were 9000. Out of the total 18000 kilometresof metre-gauge to be converted into broad-gauge-9000 kilometres were identified-in the Ninth Plan, only 1175 kilometres have actually been converted into broad-gauge. That means, 16825 kilometres are yet to be converted into broad gauge. The Ministry has planned to convert 4000 kilometres metre-gauge line into broad-gauge by 2007. We are unable to know how many kilometres have been converted into broad-gauge, after the Ninth Plan. So, the Budget does not indicate a clear picture. They had a total 18000 kilometres. From 1998 onwards, if you just take it from the beginning of the Ninth Plan, already five years are over, then there are three years, in those eight years, only 1175 kilometres have been converted into broad-gauge. If in eight years you could convert just 1175 kilometres, when, we can imagine howmuch time you will take in converting the remaining 16825 kilometres into broad-gauge. Why I am raising this is because if you calculate it in terms of total railway line as well as the average metre-gauge railway line in Tamil Nadu, the targeted percentage is over. Therefore, you have to allocate more money to Tamil Nadu. That you have not done it. Just go through the average, and you will see what is the all India average and what is the average in Tamil Nadu. Why? You have not mentioned it. Therefore, more amount has to be given, and this has not been done.

Then, let me tell you how the work is going on; it is at a snail's pace. Actually, the number of manned level crossings is 16,000. Out of this.the interlocking provided with signals is just 6,600. For the coming ten years, our plan is only 2,000 level crossings. That means, as it is, 9,400 level crossings are pending for interlocking that are to be provided with signals.

Out of that only 2,000 are to be interlocked means, even after ten years, not today, 7,400 level crossings would have no interlocking provided with signals. This is the situation.

Then, what about employees' operation safety? What is the real condition? There is no mention in the Budget. Therefore, on unigauge, level crossing, employees' operation safety, and on Special Railway Safety Fund, we would like to have more information. Since we have not been able to get this from the Budget, I hope we may get this when the hon. Minister replies.

As far as the over-aged locomotives are concerned, the figure at present for diesel as well as electric locomotives is 230. Even after ten years, the over-aged locos will be 890. Out of that, I would like to know how are you going to do the things in the coming five years? Can you manage with only 450 locomotives which are to be replaced? For the remaining locos, even after five years, where is the safety if the locos themselves are over-aged? How are you going to sail through? That is the question we are asking.

As far as the electric locomotives are concerned, for 2003-2013, the number of locomotives required is 333. Even according to your own plan of corporate safety, which you have now prepared it, your target is to replace only 250 electric locomotives. That means, if the target is achieved, even then, in 2013, there will be 83 locomotives over aged. If the target is not met, the safety question will be more dangerous. This is the situation. My question to you is, when are the over-aged diesel locomotives going to be replaced? When are over-aged electric locomotives going to be replaced? Is there any possibility that you will replace them? I think, there is no possibility.

When this is the situation, when this is the problem, why don't you set up another manufacturing plant in South, in Tamil Nadu, in Ponmalai? Only a workshop is there now. Every year, you are reducing the staff by 3. When you are reducing the staff, how can you take care of the ongoing projects? You have 230 projects, for which Rs. 43,000 crores are required. Towards this, what you say is, still you require Rs. 20,000 crores.

Madam, now they have a plan for Remote Area Rail Sampark Yojana. If this comes into existence, for the Rs. 20,000 crores deficit, how are

you going to mobilise the resources? Are there any particulars in the Budget on this? There is no explanation. When we go through the Budget, we want it to be transparent.

With regard to the ordinary working expenditure, for the current year, you have reduced Rs. 1,490 crores. But for the next year, you have added Rs. 199.00 crores. How can this happen? You have reduced Rs. 1,500 crores for this year and for the next year, you increase it to Rs. 2,000 crores! How can this happen? What is the rationale behind this? I hope the Minister will explain this. When such is the situation, how are you going to satisfy the people who know all the things about the functioning of the Railways?

Madam, please see page 9, wherein they have mentioned about employment. When there is a shortage of Rs. 20,000 crores, it is mentioned that the decision is to accelerate completion of all projects in five years, on a broad estimate, to provide for early employment to about 3 lakh persons during the construction period. That means contract labourers. Then it says, "Once opened for traffic, this line would also require about 18,000 persons per year for normal maintenance operation." We do not want to know what is the requirement. We would like to know from the Minister whether he would give an assurance that 18,000 persons per year will be given employment. Or, are you going to leave it to your successor to give this assurance to the nation that 18,000 people will be given employment? How much is the requirement that is not what we want to know. We would like to know whether you have any plan to create employment opportunity. This is what we want to know. If this is so, there is no mention about it in the Budget.

Madam, recently the Chairman of the Railway Board has issued a notification in which he says that 50 per cent of the noting of the Railway Ministry should be in Hindi. What for? I ask the Railway Board. I never accuse any officials here because they cannot reply to this august House. Officials are merely implementing the policy pursued by the Ministry. Therefore, I accuse the Ministry. When we accused the Ministry of Defence also, the Defence Minister replied. I categorically say that the reply given by the Defence Minister has not been accepted not only by the DMK, by all people of Tamil Nadu. I say that here also in the same manner. I would like to inform you that the Chairman of the railway Board has said that 50 per cent of the noting should be in Hindi. They must understand that

India is not 'Hindia'. India is a multilingual, multiethnic, multi-religious and multicultural subcontinent. I demand through the chair that this particular notification should immediately be withdrawn or they must give a denial of what the Press has stated... Otherwise, the Ministry of Railways would be converting itself into an instrument to impose Hindi on non-Hindi speaking people. You are violating the assurance given by Pt. Jawaharlal Nehru. We strongly oppose this kind of language policy pursued by any Department of any Ministry in India.

Madam, now I come to another point which is about Salem. For about ten years, cutting across party lines, we have been asking that Salem should be announced as a separate Division. What is the problem? Why can't you announce Salem as a separate Division? Is there anything wrong in it? Are you going to incur any losses because of this? We will be benefited if Salem is made a Division. We need not go to Palghat for each and every thing.

I am coming to some other projects. The Southern Railway has already given a complete picture about the projects pending in Tamil Nadu. *{Time-belt)* It has been mentioned that a separate meeting was arranged in Madurai by the Southern Railway. They have given a comprehensive picture. I want that a White Paper should be issued by the Ministry of Railways indicating the projects pending in Tamil Nadu. It has not been mentioned how you are going to implement them. I will take only one minute, Madam.

From Thirumayilan to Thiruvanmiyur a new train was introduced, new line was inaugurated. A Member of Parliament and a former Minister Shri T.R. Baalu was not invited to this inauguration function. In order not to invite him, the inauguration ceremony was given up. An official has done it. What is the policy in this regard? The Home Minister went there last week. Another Minister Shri Ravi Shankar Prasad was also there. They participated in a function. Another function was arranged in Anna University by the IT Department. This University is within the South Madras constituency represented by Shri T.R. Baalu. He was not invited to this function. When he comes out of the NDA, is this the treatment which should be given to him? The Government should not stoop to such a low level. Who is behind all these things? Whether he is a Minister or not, do you not think that he is a Member of Parliament? Is he not

representing the people? Why has he not been invited? I strongly object to their not inviting him to the functions organised by the Railways. What is wrong in arranging an inauguration function? There are 12 bridges pending in his constituency. These include toll bridges, over-bridges, etc. They are being delayed. Who is behind this delay? Kindly tell us about it. Who is doing this mischief? I am asking about this in every Railway Budget. This is not a new demand. Madam, in every Railway Budget we are asking for it. We are, today, again, demanding for this...*(Interruptions)...* Earlier...

SHRI N. JOTHI (Tamil Nadu): Your own Minister of Environment and Forests did not give clearance for Pykara Electricity Project...(Interruptions)...The Ministry of Environment and Froests failed to give clearance to this project...*(Interruptions)...*

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: He had given sanction to projects worth thousands of crores of rupees...*(Interruptions)...* I do not want to go into that...*(Interruptions)...* Madam, he is sidelining the issue...*(Interruptions)...*The problem is that the amount that was allocated by the Ministry of Environment and Forests has not been utilised by the Government of Tamil Nadu. So, please don't say that. This is not the time to discuss those issues...*(Interruptions)...* Madam, Shri T.R. Baalu should not have been treated like this...*(Interruptions)...* He should have been invited for the meeting...*(Interruptions)...*

SHRI N. JOTHI: In future, T.R. Baalu will not be invited to such meetings in future because he is not going to win the next election...(*Interruptions)...*

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: I am not worried about any individual. He is not an individual. He is a Member of Parliament. He is the representative of a constituency. That is why I am saying this. This kind of treatment should not be meted out not only to Shri T.R. Baalu, but also to any other Member of Parliament.

So, with these words, I would say that your Railway Budget has been derailed.

DR. V. MAITREYAN (Tamil Nadu): It is because they derailed from the N.D.A.

श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र) : धन्यवाद, मैडम । मैं आप के माध्यम से आदरणीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि आप ने पूरे हिन्दुस्तानवासियों के लिए बहुत अच्छा तोहफा दिया । इस के लिए हम आप को जितना धन्यवाद दें, उतना कम होगा । लेकिन साथ-साथ यह भी बताना चाहूंगा कि मैं 1992 से लेकर अभी तक रेलवे बजट बनाते समय और रेलवे पर बात करते समय, बीच-बीच में जब भी मौका मिला है, मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करता रहा हूं । मंत्री जी आप मेरी बात सतर्क होकर नही सुन रहे है, इस कारण मैं बहुत दुखी हूं और आज फिर अपनी बात यहां रख रहा हूं । मुंबई से इगतपुरी और मुंबई से पुणे के लिए जो रेलवे ट्रैक है, वह डायरेक्ट करेंट के ऊपर चलता है । जब 1928 से रेलवे लाइंस का इलैक्ट्रीफिकेशन शुरू हुआ, तब से यह रेलवे लाइन ऎसी ही है । उस के बाद दुनिया में और हिन्दुस्तान में जितनी रेलवे लाइंस बनी, से सब ए0सी0 करेंट पर चलाई जाती है । हमारे यहां सभी लाइंस का ए0सी0 में कनवर्सन हो गया है, सिर्फ ये दो लाइंस अछूत जैसी अलग रह गयी है । आप कहेंगे कि अभी-अभी काम शुरू किया गया है, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि जिस स्पीड से यह काम चल रहा है, उस स्पीड को देखा जाय तो अगले 25 सालों में यह काम पूरा हो पाएगा । इस का मतलब यह है कि सौ किलोमीटर के काम को पूरा करने में रेलवे को अगर 25 साल लगें तो यह बडी दुर्भाग्यपूर्ण बात होगी । इसलिए मेरा निवेदन है कि आप इस विषय पर बहुत सतर्क होकर आगे मूवमेंट कीजिए और उस के लिए जो कुछ भी धन की आवश्यकता हो, तो बजट बनाते समय आप इस कार्य के लिए थोड़ा और ज्यादा धन दे दीजिए लेकिन वहां के जनरल मैनेजर को हुक्म दीजिए कि यह काम जल्द-से-जल्द पूरा हो ।

दूसरी बात, मैं यह बताना चाहता हूं कि हम बहुत बार बात करते है कि नीतीश कुमार जी आप ने बहुत अच्छा काम किया है । आप ने रिजर्वेशन का मोबाइल टेलिफोन पर बंदोबस्त कर दिया है, एस0एम0एस0 के ऊपर ट्रेन का arrival, departure का समय मिलने वाला है, आप ने जनसंपर्क राजधानी ट्रेन शुरू की है यानी दुनिया जिस स्पीड से चल रही है, हिंदुस्तान जिस स्पीड से आगे बढ़ रहा है, उस के साथ-साथ आप ने रेलवे को लेकर दौड़ना शुरू किया है, इस से मैं बहुत खुश हूं । लेकिन मुझे जहां खुशी है वहीं साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मैं पिछले कई दिनों से आपसे निवेदन करता रहा हूं और आपके पहले वाले रेल मंत्री जी से भी, कि आप ड्राइवर से लेकर गार्ड तक के लिए कम्युनिकेशन की व्यवस्था कीजिएगा । ट्रेन चलती है, बीच में अगर रूक जाती है तो क्यों रूक गई, इस बारे में जानकारी कंट्रोल रूम के साथ भी होना आवश्यक है । हर समय पता चलता है, विचार चल रहा है, इसमें आगे बढ़ रहे है, लेकिन उसका नतीजा लोगो को देखने को नही मिल रहा है । जब तक यह व्यवस्था पूरी नही होगी तब तक रेलवे में कमी रहेगी और लोगो को सुविधा नही होगी । इसके साथ ही कंट्रोल रूम को जब इंफोरमेशन मिलेगी कि ट्रेन क्यों रूक गई, कितने टाइम वह रूकने वाली है तो यह जानकारी पैसेंजर को भी देने की आवश्यकता है । आज इंफोरमेशन टैक्नोलोजी का युग आ गया है । दुनिया में कहीं भी कोई घटना घटित है तो

एसएमएस के जरिए या कम्प्युटर के जरिए, ई-मेल के जरिए या टीवी के जरिए वह इंफोरमेशन सब जगह कुछ क्षणों में पहुंचती है । वह घटना सब दुनिया जानती है, लेकिन जिस ट्रेन से मैं प्रवास कर रहा हूं, वह ट्रेन रास्ते में रूक जाती है तो वह ट्रेन क्यों रूकी है, कितने समय रूकने वाली है उस विषय की जानकारी मुझे रेलवे नही दे पाता है । जब मैं प्रवास कर रहा हूं, पैसेंजर हूं तो इसकी जानकारी मिलने का हक मेरा भी है, जो रेलवे को देने की आवश्यकता है । आप इस बारे में कब से व्यवस्था करने वाले है, अगर यह जानकारी आप मुझे बताएंगे तो मैं आपका आभारी रहूंगा ।

महोदया, मैं मुम्बई से आता हूं और मेरा अनुभव ऐसा है कि जैसे बिहार में बहुत जगह पर रेलवे में हो रहा है वैसे ही मुम्बई में लोकल ट्रेनों में आज महिलाओं का प्रवास करना उतना आसान नही रहा । उनके ऊपर बहुत आपत्ति आ रही है इसलिए उनकी सुरक्षा की व्यवस्था करने, उनकी रक्षा की व्यवस्था करने के लिए कुछ विशेष प्रावधान करने की आवश्यकता है । इस बारे में रेलवे क्या करने वाली है, क्या कदम उठाने वाली है, कैसे और किस ढ़ंग से वे कदम उठाने वाले है, इस विषय में भी आप संज्ञान देंगे तो मैं आपका आभारी रहूंगा ।

महोदया, आखिरी बात जो मैं कहना चाहता हूं , उस विषय से मैं बहुत जुड़ा हुआ हूं । मेरा और मेरे पक्ष का, जो शिव सेना का जन्म हुआ, उसमें भूमि पुत्रों के लिए लड़ना हमारा फर्ज था और उसके लिए हम संगठित रूप से न्याय की मांग को लेकर सब जगह लड़े भी है, आंदोलन भी किया है और उसके लिए आज भी हम लड़ रहे है । मेरी आपसे सिर्फ इतनी रिक्वेस्ट, इतनी विनती है कि आपके यहां रेलवे में जब भी कुछ रिक्रूटमेंट करने का सवाल आता है तो जैसे पहले जमाने में जिस ढ़ंग से जो रूल थे उन रूल्स में बदलाव करने की अब जरूरत नही होनी चाहिए । आपने बीच में कर दिया कि सब लोगो को, सब जगह से एक ही जगह बुलाकर और जहां काम करने का है उस जगह से लोगो को छोड़ दिया, बाहर के लोगो को वहां आमंत्रित करने का बहुत गलत काम किया था और उसकी वजह से वहां आतंक हो गया, वहां गड़बडी हो गई । आप आगे इसके बाद इस प्रकार के कदम मत उठाइएगा । जहां भी जरूरत हो, हमारा ऐसा कहना है, यदि बिहार में या उत्तर प्रदेश में या कश्मीर में तमिलनाडु में या और कहीं भी रिक्रूटमेंट करने का मौका हो तो उस जगह पर वहां के भूमि-पुत्रों के लिए जगह आरक्षित होनी चाहिए, उनको जगह मिलनी चाहिए । जैसे हम महाराष्ट्र में कहते है कि मराठा लोगो के लिए जगह मिलनी चाहिए उसी ढ़ंग से हम यह भी कहते है कि जब बिहार में जरूरत हो तो बिहार के बाहर से लोगो को आमंत्रित करके हेल्पर या लोअर कैटेगरी के पदों के लिए मत बुलाइए, वहां उन्हें जगह देने की जरूरत नही है बल्कि वहां के स्थानिक जो लोग है, भूमि-पुत्र है उनको ही वहां जगह मिलनी चाहिए । यह शिव सेना की शुरू से मांग थी और आज भी यही मांग है । यही मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि इस विषय पर भी आप जरूर गौर से देखे और ऐसी जो चेन्जेज आप कर रहे है ऐसी चेन्जेज आप आगे मत कीजिएगा ।

मैडम, इतना ही कह कर, आपने जो मुझे समय दिया उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं और अपनी जगह लेता हूं । धन्यवाद ।

उपसभापति : गांधी आजाद जी, आप बोलिए । मुझे लगता है कि रेलगाडी बहुत धीरे चल रही है। मेरे पास 11 नाम और है आपके अलावा ।

श्री गांधी आजाद (उत्तर प्रदेश) **:** महोदया, मैं कोशिश करूंगा कि एक्सप्रैस की तरह चलाऊं ।

उपसभापति : जरा तेज चलाइए So that we can finish this and take up the other business.

श्री गांधी आजाद : उपसभापति महोदया, वर्ष 2004-05 के रेल बजट पर माननीय मंत्री जी का भाषण सचमुच लोक- लुभावन तो जरूर है लेकिन जन-कल्याणकारी नही है । माननीय मंत्री जी ने टिकटो की बिक्री हेतु नए उपाय सुझाए है-ई-मेल द्वारा आरक्षण की व्यवस्था, मोबाइल फोन द्वारा आरक्षण की व्यवस्था । मेरी राय में यह लोग लुभावन तो हो सकता है लेकिन जन – कल्याणकारी कतई नही हो सकता ।

महोदया, सामान्य आरक्षण की क्या व्यवस्था है ? वहां पर जो टेलीफोन लगे है या तो उनका रिसीवर हटा दिया जाता है या अगर कभी घंटी चली भी जाती है तो टेलीफोन को कोई रिसीव करने वाला नही है, यह हालत है । पूछताछ काउंटर की जो स्थिति है, वह इतनी खराब है कि उसकी जितनी भर्त्सना की जाए, वह कम है । मैं अपनी बात बता रहा हूं । अभी पिछले महीने 17 जनवरी को मुझे प्रयागराज से इलाहाबाद जाना था । मैं 8 बजे से लगातार 9 बजे तक टेलीफोन करता रहा । कभी टेलीफोन ऍंगेज्ड मिलता रहा, कभी घंटी जा रही थी तो कोई टेलीफोन उठा नही रहा था । मेरी गाडी 9.30 बजे की थी । मैंने सोचा कि कहीं गाडी छूट न जाए, इसलिए मैं 9 बजे स्टेशन के लिए चल दिया । वहां जाने पर मैंने देखा कि एनाउंसमेंट हो रही थी कि यह गाडी 11.30 बजे चलेगी । मैं टैक्सी करके स्टेशन गया था, मैंने सोचा कि 2 घंटे स्टेशन पर ही रूक जाऊं, कहां घर जाऊंगा । मैं वहां रूक गया । नतीजा क्या हुआ ? महोदया, 11 बजे तक तो यह एनाउंसमेंट हो रही थी कि यह गाडी 11.30 बजे जाएगी लेकिन 11 बजे के बाद एनाउंसमेंट होनी भी बंद हो गई । उसके बाद डेढ़ बजे एनाउंसमेंट होती है कि यह गाडी प्लेटफॉर्म नंबर 12 से जाएगी । महोदया, 11 बजे एनाउंसमेंट की गई , यह कहा गया कि सुनिश्चित कर लिया गया है कि यह गाडी 11.30 बजे जाएगी लेकिन अकारण, बिना कोई कारण बताए, एनाउंसमेंट तक नही की गई और गाडी को दो बजे वहां से चलाया गया । यानी 9 बजे से लेकर 2 बजे तक मैं अपने परिवार के साथ वहीं प्लेटफॉर्म पर ठंड में हवा खाता रहा । यह आपकी जर्जर व्यवस्था है । मैं निवेदन करूंगा कि लोक लुभावनेपन से काम नही चलने वाला है । जरा इस पर नियंत्रण किया जाए और इस व्यवस्था को चुस्त और दुरूस्त बनाने का काम किया जाए ।

3.00 PM.

महोदया, सुरक्षा व्यवस्था के संबंध में मंत्री जी ने रेलवे ऐक्ट और आर0पी0एफ0 ऐक्ट में संशोधन की चर्चा अपने भाषण में जरूर की है लेकिन समूचा देश जानता है कि जब रेल में देश के प्रधान मंत्री का रिश्तेदार सुरक्षित नही है तो आम जनता की सुरक्षा की आशा इनसे कैसे की जाए ?

महोदया, मैं आजमगढ़ को belong करता हूं । बहुत अनुनय और विनय के बाद कैफियत एक्सप्रैस चलाने का काम किया गया लेकिन हम लोगो ने मांग की थी कि यह गाडी नयी दिल्ली से चले । हमने मांग की थी कि इसे आजमगढ़ से नयी दिल्ली के लिए चलाया जाए लेकिन इसे आजमगढ़ से दिल्ली के लिए चलाया गया है और उसका समय ऐसा सुनिश्चित किया गया है कि उस समय पर एक भी सांसद आने की हिम्मत नही कर सकता । इस ट्रेन में ए0सी0 सेकेंड तक के कोचेज नही है । माननीय मंत्री जी, मैंने बार-बार आपसे निवेदन किया है कि आजमगढ़ जनपद में सबसे ज्यादा सांसद है, राज्यसभा में भी बहुत से सांसद है । इसीलिए हमने निवेदन किया था कि आजमगढ़ से नयी दिल्ली के लिए एक रेल चलाई जाए जिससे वे सांसद आसानी से दिल्ली आ सकें । इसलिए मैं निवेदन कर रहा हूं । कि यदि संभव हो सके तो उसमें AC-I और AC-II के कोच अविलम्ब लगाए जाएं और उसके समय को भी इस तरह से परिवर्तित किया जाए ताकि हम दिल्ली समय से पहुंच करके सदन के कामकाज में भी भागीदारी ले सकें । महोदया, पिछले बजट में आपने बड़े गंभीरतापूर्वक कहा था कि 20 हजार चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों की भर्ती की जाएगी । लेकिन उसको 10 माह बीत गए और अब तो लोक सभा भी भंग होने जा रही है । मैं आपसे सवाल करूं कि उस बीस हजार में से कितनी नियुक्ति हुई तथा नियुक्तियां क्यों नही हुई ? बल्कि उसके भगदड़ में बहुत सारे लोग मारे जरूर गए है । तो अब कैसे आशा की जाए कि वे नियुक्तियां होंगी । महोदया, इसी तरह से रेल का विभाग सबसे बड़ा विभाग है । लेकिन किसी भी श्रेणी में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति व अन्य पिछड़े वर्गो का आरक्षण भी पूरा नही हुआ है और 20 हजार की नियुक्तियां भी पैडिंग ही पडी हुई है। अब तो लोक सभा भी निकट भविष्य में भंग होने जा रही है । अब आप आएंगे या नही, आपकी सरकार आएगी या नही आएगी उसकी आशा की जाए । यह जो रेल बजट है इसमें आम जनता और गरीबों के हितों को ध्यान में नही रखा गया है । यह लोक लुभावन रेल बजट है एवं चुनावी झुनझुना के रूप में प्रस्तुत करने का काम किया गया है । धन्यवाद महोदया ।

प्रो0 राम देव भंडारी : मैडम, आज सुबह यह तय हुआ था कि बिहार के गवर्नर के बारे में जो चर्चा होने वाली है उसका समय बताया जाए । अभी इस समय तक कोई जानकारी नही है ।

उपसभापति : अभी हमारी रेलगाडी स्टेशन पर नही पहुंची है । जब यह पहुंच जाएगी उसका जवाब हमारे मंत्री जी दे देंगे ।

प्रो0 राम देव भंडारी : महोदया, उसका समय तो बता दिया जाए ।

उपसभापति : भंडारी जी, आप भी पैनल पर रह चुके है । समय बताना बड़ा मुश्किल है क्योंकि बार-बार अगर इस तरह से रेल की गाडी धीरे-धीरे चलेगी तो मेरे हाथ में नही है । अगर समय अनुसार लोग बोले तो मैं आपको एग्जेक्ट टाइम बतला सकती हूं कि कब मंत्री जी बोलेंगे । सब लोग कहते है मुझे एक मिनट, दो मिनट और चाहिए । तो जब यह खत्म हो जाएगा तब उसके बारे में बात करेंगे । ...(**व्यवधान**)... यह खत्म हो जाए ,तब तक आप बैठ जाइए, उनको बोल लेने दीजिए ।

श्रीमती सरोज दुबे : उस पर बहस हो जानी चाहिए । माननीय प्रणब जी ने उठाया था उसका रिप्लाइ तो होना चाहिए । ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : आप अपने समय से ज्यादा बोली, तो मुझे थोडी मालूम था कि आप दो मिनट आगे बढ़ेगी या चार मिनट । कोई बता नही सकता । मगर इतना मैं आश्वासन दे रही हूं कि जैसे ही मंत्री जी अपना भाषण खत्म करेंगे आपकी समस्या का समाधान करने की हम कोशिश करेंगे ।

प्रो0 राम देव भंडारी : महोदया, कल भी यह विषय उठा था, आज भी यह विषय उठा है । उपसभापति मैं केवल कोशिश कर सकती हूं , जवाब देना सरकार का काम है । बोलिए । ...(**व्यवधान**)...

श्री मूलचन्द मीणा (राजस्थान) **:** क्या सरकार जवाब देने के लिए तैयार है ?

उपसभापति : सरकार तैयार क्यों नही होगी, जवाब हर बात का देते है । बैठिए न । अब देखिए न, और डिले हो रहा है । उनको भी बोलना है । अब आप बैठ जाइए । आपका टाइम जा रहा है । ...(**व्यवधान**)... अब उनको बोलने दीजिए , विमल जालान साहब खड़े है, आप बैठिए ।

प्रो0 राम देव भंडारी : आप कम से कम हमको बतला तो दीजिए । ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : मैंने आपको बताया कि यह खत्म होगा तो करेंगे । We cannot stop it here. Even if the Government is ready, I cannot allow it because I have to finish this business. Without finishing the Business, I cannot allow it. Let him speak. *...(Interruptions)....*

श्रीमती सरोज दुबे : मैडम, सरकार जवाब नही देगी । ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : देखिए, अब यह बहुत ही नाइंसाफी की बात है कि आपने अपना भाषण कर लिया and you are not allowing somebody else to speak. Please sit down…*(Interruptions)....*

श्रीमती सरोज दुबे : बिहार के साथ बडी नाइंसाफी हो रही है। **…(व्यवधान)…**

उपसभापति : आप पूरे हाउस के साथ नाइंसाफी कर रही है। जालान साहब बोल रहे है, नॉमिनेटिड मेंबर है, अनुभवी है, कुछ बतलाएंगे कि रेल का रिसोर्सेज कहां से लाना चाहिए। रेलवे के लिए जिसकी आपको चिंता है। उनको बोलने दीजिए।

प्रो0 राम देव भंडारी : महोदया, आप कृपया कर के समय बता दीजिए। **…(व्यवधान)…**

उपसभापति : मैं समय नही बता सकती। I cannot tell you the time. I can only tell you that if you sit down and let this business go as per the schedule, the time will be there to take up the matter, which you are raising. But if you stop it, then we will not be able to do it. so, please, in you own interest, sit down.

प्रो0 राम देव भंडारी : मैडम, आज उस पर चर्चा होनी है। **…(व्यवधान)…**

उपसभापति : आप बैठ तो जाइये। **…(व्यवधान)…**

प्रो0 राम देव भंडारी : आज उस पर चर्चा होनी है **…(व्यवधान)…**

श्रीमती सरोज दुबे : मैडम, ठीक है। आपके कहने पर बैठ जाते है। **…(व्यवधान)…**

THE DEPUTY CHAIRMAN: I don't know *(Interruptions* मेरी खराबी यह है कि मुझे इसके अलावा कोई जुबान नही आती है। **…(व्यवधान)…**

श्रीमती सरोज दुबे : मैडम, हम आपके वायदे पर एतबार करते है। **…(व्यवधान)…**

उपसभापति : आप बैठ जाइये। पहले इसे तो पूरा होने दीजिए तभी तो आपका मामला आयेगा। **…(व्यवधान)…**

श्रीमती सरोज दुबे : मैडम, ठीक है। हम बैठ जाते है। **…(व्यवधान)…**

उपसभापति : आप दो घंटे को बैठ जायेंगी, तीन घंटे को बैठ जायेंगी, यह आपकी खुशी की बात है। लेकिन आप पहले 15 मिनट के लिए तो बैठ जाइये। आप उनको तो बोलने दीजिए। **…(व्यवधान)…**

श्रीमती सरोज दुबे : सरकार की तरफ से जवाब आना चाहिए। **…(व्यवधान)…**

उपसभापति : चलिए, आप बोलिए । ...(**व्यवधान**)... This is not fair. I think it is most unfair.

श्रीमती सरोज दुबे : मैडम, हम आपकी बहुत इज्जत करते है । ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : आप कोई इज्जत नही कर रही है । खाली जुबान से इज्जत नही होती है, अपने कर्म से भी इज्जत होती है । आप चुप बैठ जाइये । जालान साहब आप बोलिए ।

SHRI BIMAL JALAN (Nominated): Madam, thank you very much for giving me the floor. A number of very important issues have been raised, both specific and some general ones, particularly, about the safety. But I think I do not want to speak on any of the specific issues, or this particular issue of safety, which is the overriding one, which is well known.

Madam, the reasons why I asked for the floor to speak today on the Railway Budget was two-fold. One, that I have been, in different capacities, involved, not only as a passenger, but also, on the other side of the fence as it were, in the formulation of the Railway Budget over the years. I have been most impressed by the amount of work that the Railway ministry does. In my view, it is probably a unique enterprise, not only in India, but also in the world. I cannot think of any other economic activity of this particular size, which has been done so well over so many years. And I think it is a unique example of which we, as Memebrs of Parliament, and in the country as Indians, can really be proud. So, I wanted first, to take this opportunity, to make a public statement of how important this is in terms of economic activity, how well the job has been done, and felt that I must take this opportunity to congratulate, to say publicly that the Indian Railway service, the Railway Board and those hundreds and thousands of staff are the real, unsung heroes of this achievement.They have provided connectivity all over India at relatively low cost. This is one of the cheapest railway systems in the world, the most extensive. While there are problems, we must not lose sight of the fact that this is a national asset of an order of which we can all be very, very proud.

We have had Ministers; they have come and gone. We have had some excellent, forward-looking Ministers, and the present Minister is one of them. We have had some self-centred Ministers; we have had some Ministers who have been neither. But the Railway Ministry, the Railway service, have contributed enormously to this country. As a former

Civil Servant, I must take this opportunity to say what they have done for this country is really worth emulating elsewhere in the system also. This was the first purpose.

The second purpose was to make a couple of suggestions. And the reason why I make these suggestions-yes, I know that the Parliament or the Lok Sabha, would be dissolved in a couple of days-is that the next three month would provide the time when the suggestions that I am making, if they are *prima facie* useful, can be considered by the Railway Ministry. And if it has some substance, then perhaps it can be reconsidered after three to four months. This would be a period of lull, I presume, in terms of the political pressure on the Railway Ministry, because everybody would be busy elsewhere. Let me make those two suggestions.

Well, Madam, as I said earlier this is an enterprise of great importance which has been constrained somewhat by the budgetary problems and financial constraints that we have had all over the public sector. Today, I believe-and it would be difficult to contradict this particular point-that we are in a position where this enterprise, the railway enterprise, can not only be the most extensive in the world, but also the most efficient and technically the most advanced in the world, and finance should not be a restraint or a constraint in achieving this objective. We do not have any financial problems today. Whatever is required can be done. You can have the best radar system, the best safety system, the best track system. There is no problem. We have plenty of rupees also available at the lowest interest rates in the last four years. For ten years' bonds, today the interest rate is 5 per cent, for 15 years' bonds, it is 5.5 per cent. So the resources are available for an activity of the kind that we are talking about if we put our minds to it. But to put our minds to it and to take the maximum advantage of this particular process, the whole budgetary process, it seems to me, in the Railways has to change. It is a very, very old system which does not take into account all the commercial realities as they exist. I would suggest-this is entirely for consideration of the present Minister and his staff-that he should divide the Railways Budget into two parts. The balance sheet of the first part, what I call the commercial part, would be as per our best auditing standards as certified by the Chartered Accountants Association or whoever are the regulatory bodies for this. I believe that roughly 80 to 85 per cent of the Budget of

the Railways-Capital Budget as well as the Revenue Budget-can fall into that part which will be commercially viable; which will give revenue stream; which will give a reasonable rate of return and which will allow the Railways to raise the amount of money that they want to raise from the market at rates of interests which are viable. There should be no budgetary support for this part.

Then, there is a part-B, or, whatever you call it,the social part. I think, the Railway Minister is absolutely right that in our country we cannot think of the Railways as being entirely commercial. But the fact remains that probably 80 per cent of it is commercial, which pays for itself in terms of traffic. It is only 15 to 20 per cent for which social consideration is important and should be provided. Every Indian has a right to have Railways within reach Just as he has a right for water within reach; just as he has a right for food within reach. Similarly, he should have Railways within reach. But that is a social responsibility. This part would be the social part. It is not more than 15 or 20 per cent and that is something which should be supported by the consumer. What I am suggesting is something which requires a lot of preparation. That is why I am making it now. We have three months to consider it. The budgetary support, the so-called budgetary support, through the Budget would be for the part that is transparently social. We know that it is social. We should convince ourselves that it is social. The rest of the Railway Budget can be funded by the Financial market. Today, you have the opportunity to remove the financial constraints. This will provide transparency to the whole process rather than muddling the Budget with this, that and the other. I believe that we can raise any amount of resources that the Railways can usefully spend through this particular process. This is a suggestion. This requires a lot of preparation. But, I am sure, the Railways can get the best professional advice on this if, *prima facie,* they consider it useful to consider it.

My second suggestion is that, Madam, this is an old, old system in terms of management as well as in terms of the different layers which are involved in managing this particular enterprise. The second suggestion is, we will benefit if there is a professional "System Audit" of the Railway system, the way we do business, the way we do it. It is not personal; it is the entirety of the manner in which papers move; the way things are done. For example, if you look at the Railway Budget, we

have project; we have schemes; we have missions; we have *yojanas* and we have various kinds of funds. But all of them are concentrated on the same lines. Ultimately, railways are lines, tracks. You are modernising them; you are making them safer; you are putting radar there and so on and so forth. If you have a project which has all these different heads, there is a project; there is a safety scheme with a fund; there is a *yojana* like Vikas Yojana and there is a technical mission, mission for signal and commission, mission for transport-all these are very laudatory purposes. There are also a number of authorities involved, for example, the I IT, HRD, industry, different Departments of Railways and different layers of Railways doing different things. Now, I wounder whether a system audit can be done to improve the way of managing and doing business, to reduce the amount of paperwork, inter-departmental consultations and inter-departmental inputs into it. My guess is that if you do a proper system audit and introduce it over the nex two, three years, then we will save 25-30 per cent in terms of time and 25-30 per cent in terms of cost of doing the business. In the aggregate, it will give you additional amount of resources and savings. It will not change what we want to do, either socially or in terms of the economic purposes, which you have in mind.

Finally, Madam, one thing, which I had informally also taken up, is the excessive noise pollution. In metropolitan areas, overcrowded areas, where there are lakhs and lakhs of inhabitants,it is not the railway track noise, but again the old process of whistling from a distance when there were only villages, and trains passing through a village. So, you are telling the villagers. There may be a very good reason for it, but I have not seen this kind of noise anywhere persistently throughout the night and I am sure that a lot of harm is caused to the congested population, particularly in large towns, metropolitan areas where lakhs and lakhs of people live within two kilometres of railway track. So, this is something that I would urge the Railway Minister to give some attention to this over a period of time. It may take three, four years. This is our own system. This has to be done. Madam, I am sorry for taking your time, but I thought I will make these suggestions which can be examined in the next three or four months. Once again, Madam, let me tell you what a great enterprice that we are talking about, we can all be proud as we disperse from here. Let me just tell the Railway people that they have done a great job. My only purpose is to try and make it greater. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Nobody ever talked about social audit. Everybody talks about the economic audit. That's a good suggestion because what is the social effect of the Railways, that is more important. Now, I call upon Mr. Moolchand Meena.

श्री मूल चन्द मीणा : मैडम, रेल मंत्री जी ने अंतरिम रेल बजट पेश किया है और इस अंतरिम बजट में वार्षिक योजना 13,425 करोड़ रूपए की रखी गई है। रेलवे की जब बात आती है तो हम देखते है कि रेलों ने हमारे देश की एकता और अखंडता को बनाए रखने में बहुत योगदान दिया है। आज रेल गरीब और मध्यम वर्ग के लोगो के लिए यातायात का एकमात्र सस्ता साधन है। आज देश के एक करोड़ से अधिक लोग प्रतिदिन रेलों से यात्रा करते है लेकिन रेल मंत्री जी द्वारा जो अंतरिम बजट प्रस्तुत किया है, उसमें तीन बातों का विशेष ध्यान रखा गया है, जिसमें गरीब वर्ग की कहीं बात नही की गई है, मध्यम वर्ग की कहीं बात नही की गई है, केवल ऐसे लोगों की बात की गई है जिनमें से बहुत कम लोग रेलों से यात्रा कर पाते है।

जहां तक सुरक्षा की बात है, रेलों के अंदर असामाजिक तत्वों के द्वारा महिलाओं से छेड़छाड़, लूट-मार, मार-पीट की घटनाएं तो सुनी थी लेकिन रेल मंत्री जी जब से आए है, पिछले चार साल से, तब से इन घटनाओं के साथ-साथ यह भी सुना जाने लगा कि चलती रेल में से आदमी को धकेल कर गिरा दिया जाता है, मार दिया जाता है। इस प्रकार के असामाजिक तत्व भी आपकी रेलों में चलने लग गए है। रेलों की दुर्घटनाएं होने लग गई, रेलों में असामाजिक तत्वों की भरभार हो गई और आप कह रहे है कि उनमें सुरक्षा करने के लिए हमने योजनाएं बनाई है। 14 योजनाओं के प्रस्ताव आए है लेकिन उन योजनाओं का क्या हुआ ? जब से आपने सुरक्षा पर ध्यान दिया है, तब से ये घटनाएं बढ़ने लग गई है। छोटी-मोटी घटनाएं, लूट-मार की घटनाएं तो आए दिन होती रहती है और इस सदन में उस पर कई बार चर्चा हुई है लेकिन अब शायद प्रधान मंत्री जी का पोता और दूसरे लोग भी सुरक्षित नही है। उनको चलती ट्रेन में से धक्का दे दिया जाता है। कई लोग मारे जाते है जिनकी कोई सूचना नही मिलती है। अखबारों में भी नही आता है लेकिन यह तो प्रधान मंत्री जी का पोता था इसलिए अखबारों में आया और आपने भी इस पर ध्यान दिया। ...(**व्यवधान**)...

कृषि और ग्रामीण उधोग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संघ प्रिय गौतम) : आपके जमाने में तो प्रधान मंत्री भी मारे गए थे। ...(**व्यवधान**)...

श्री मूल चन्द मीणा : रेलों के अंदर नही मारे गए। आने वाले चुनावों को देखकर आज आपने इस रेल बजट में सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस 18 ट्रेनों की घोषणा कर दी कि ये 18 गाडियां चलाई जाएंगी। मैडम, यह सरकार और इस सरकार के प्रधान मंत्री जी इस देश की जनता को मूर्ख समझते है, बेवकूफ समझते है। आज सारी जनता त्राहि-त्राहि कर रही है फिर भी कहते है कि फील गुड है यह फील गुड क्या है ? मैडम, मैं आज से करीब पांच दिन पहले सवाई माधोपुर गांव में एक किसान

सम्मेलन में गया था। वहां पर पब्लिक के बीच में से एक किसान उठकर कहता है कि पानी की समस्या है। गांव में पीने का पानी नही है। दूसरा किसान उठकर कहता है कि मैं बच्चे की फीस देने के लिए ट्रेन से दिल्ली जा रहा था तो रास्ते में कुछ जेब कतरे डिब्बे में आए और लूट लिया। इसके बाद जो दस-बीस लोग सामने बैठे थे, वे कह रहे थे कि हम बेरोजगार है। हमारे लिए रोजगार के साधन नही है। हमारे लिए कोई नौकरी नही है।हम कहां जाएं? एक किसान उठकर खड़ा हुआ और कहने लगा नेता जी भाषणा बाजी बन्द करो, भाषण मत दीजिए। आपने और आपकी सरकार ने इन चार सालों में 26 घोटाले किए है और कई बड़े-बड़े घोटाले किए है। मैंने कहा कि आप चुप हो जाइए। उन्होंने कहा क्यों ? मैंने कहा कि अब फील गुड फैक्टर है इसलिए चुप हो जाइए। इसलिए रेलवे के अंदर ...(**व्यवधान**)... इसलिए इस सरकार पर, इन लोगो पर और इस देश की जनता पर कोई विश्वास नही करता है। इस फील गुड फैक्टर का परिणाम आने वाले चुनाव में इनको देखने को मिलेगा। जब रिजल्ट्स आएंगे तो पता चलेगा कि फील गुड क्या है ? यह फील गुड है या फील बैड है, पता लगेगा। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आपने घोषणा की है कि मोबाइल से रिजर्वेशन हो जाएगा। मंत्री जी, आप ऎसे परिवार से आते है जो टिकटों के लिए लाइन में लगे रहते है। लाइन में टिकट नही मिलती है और ट्रेन चली जाती है। उन लोगो के लिए आपने क्या किया है ? आप मोबाइल से रिजर्वेशन कराते है, क्या इस देश में गरीबों के पास मोबाइल होता है ? आप फर्स्ट क्लास AC के अंदर यात्रा करते है। क्या कभी आपने सेकेंड क्लास की हालत भी देखी है? कितनी गंदगी डिब्बों के अंदर होती है। प्लेटफार्म पर कितनी गंदगी होती है। मंत्री जी, मैं आपको एक बात बताना चाहता हूं कि जो फ्रंटियर मेल नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से आठ बजे जाती है, मैं 29 तारीख को उससे जा रहा था। मैंने वहां पर देखा कि स्टेशन पर इतनी गंदगी थी कि आदमी दो मिनट के लिए भी वहां रूक नही सकता था। इसके साथ ही मैं आपको सुरक्षा की बात भी बताना चाहूंगा जो लोगो को यातायात साधनों में सुविधा देने की बात है। उस समय गुवाहटी एक्सप्रेस भी जाती है। स्टेशन पर गुवाहटी एक्सप्रेस आए हुए बीस मिनट हो गए थे लोग अपने सिर पर सामान उठाकर खड़े हुए थे। जनरल डिब्बे के सामने खड़े हुए बीस मिनट हो गए थे। आपके जी आरपीएफ वालों ने ताले लगा रखे थे। मैं आपको दिल्ली रेलवे स्टेशन की बात बता रहा हूं कि बाहर खुले में क्या हो रहा था ? वहां पर जो आदमी सौ रूपए दे देता तो उसको अंदर कर देते थे। यह इतना ज्यादा भ्रष्टाचार क्यों है? आप इस भ्रष्टाचार को रोकने के लिए क्या कर रहे है ? आपने यह बात कही है कि भ्रष्टाचार को रोकने के लिए हमने विजिलेंस बनाया है। जब विजिलेंस के लोग ही इस भ्रष्टाचार में लिप्त हो तो फिर आपका यह कैसा विजिलेंस है? इसलिए मैं यह कहना चाहूंगा कि आप गरीबों पर ध्यान दीजिए क्योंकि जो रेलवे यातायात का साधन है, यह गरीबों का साधन है ...(**व्यवधान**)... इस सदन के अंदर हमको यह कहने का कई बार मौका मिला है। रेलवे के डिब्बों के अंदर बाथरूम आदि की जो सुविधाएं है, आप उनकी हालत तो देखें कि वे कैसे है ? उनमें पानी

नही आ रहा है, वहां गंदगी पडी हुई है । वहां पर कोई सफाई करने वाला नही है । आप सफाई का काम ठेके पर देते है क्योंकि कमीशन का सिस्टम है । इस सरकार में कमीशन लेने वालों की कोई कमी नही है । कमीशन खाने की एक आदत बनी हुई है इसलिए ठेके पर सफाई भी दे दो, बेड रोल दे दो । ऐसी सफाइयां होंगी, ऐसे बेड रोल मिलेंगे । सफाई का कोई नाम नही है । ठेके में कमीशन की व्यवस्था है, इसे बंद कीजिए । इस सरकार में रहते हुए कमीशन का जो सिस्टम आप लोगो ने चलाया है, इस देश की जनता एक-एक का बदला आप लोगो से आने वाले चुनाव में लेने वाली है । मैडम, अभी रेलवे भर्ती की बात आई । मुझे ताज्जुब है, आज तक इस देश में कभी नही हुआ । यह सरकार की देन है । इस सरकार की रेलवे की भर्ती के अंदर जो बेरोजगार लोग गए उनकी भर्ती तो दूर रही, उन्हें पीट-पीटकर भगाया गया मार-पीटकर भगाया गया, उन युवकों को, उन बेरोजगार युवकों को और इस सरकार ने उन लोगो के आंसू तक नही पोंछे । ऐसा दुर्भाग्य, यहां के नौजवानों के साथ हो और रेल मंत्री जी ट्रेनों की लुभावनी घोषणा करके अपने वोट लेना चाहते है । इस वोट लेने की प्रवृत्ति को बंद कीजिए, झूठे वादे करना बंद कीजिए । आपने पिछले बजट में जो वादे किए, वे भी पूरे नही किए, जो भी नई ट्रेन चलाने की बातें कही गई। ट्रेन तो आज चली ही नही । मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि रेलवे के अंदर जो कलपुर्जे और सामान खरीदा जा रहा है उसमें कमीशनबाजी चल रही है । मंत्री जी, इस कमीशनबाजी को रोकिए।

श्री संघ प्रिय गौतम : मुर्गो को फ्लू हो रहा है ।

श्री मूल चन्द मीणा : क्या कह रहे है ?

श्री संघ प्रिय गौतम : मुर्गो को फ्लू हो रहा है ।

श्री मूल चन्द मीणा : किसको ?
श्री संघ प्रिय गौतम : मुर्गो को ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: I don't know how the chicken come into the picture.

श्री मूल चन्द मीणा : चिंता मत कीजिए, थोड़े दिनों में आपको फ्लू होने वाला है । मैडम, रेलवे भर्तियों के अंदर भ्रष्टाचार हो और भ्रष्टाचार करने वाले लोगो के खिलाफ कोई कार्रवाई न हो, रेलवे में यह जो नया सिस्टम आपके चार साल के कार्यकाल में हुआ, इससे शिक्षित बेरोजगार बहुत दुखी है । इसलिए इस भ्रष्टाचार को रोकने के लिए कोई कदम उठाए जाएं, उपाय किए जाएं । अभी जालान साहब कह रहे थे कि प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी अच्छे है । अच्छे क्या है? इस

देश के अंदर छब्बीस घोटाले हों, करोड़ो और अरबों रूपए की छब्बीस घोटाले और फिर भी अच्छे है। प्रधान मंत्री धृतराष्ट्र बनकर बैठे हों। भारतीय जनता पार्टी की तो परिभाषा ही बदल गई है, बीजेपी की तो परिभाषा ही बदल दी गई है। आज लोग बीजेपी के लिए कहने लगे है "बी" से बंगारू, "जे" से जूदेव और "पी" से पार्टी। बंगारू, जूदेव पार्टी कहने लगे। ...(**व्यवधान**)... आप लोगो को बंगारू , जूदेव पार्टी कहने लग गए है। शर्म आनी चाहिए। ऐसे लोगो को दूर कीजिए। आपकी पार्टी का नाम बदनाम हो रहा है।

श्री जयन्ती लाल बरोट (गुजरात) **:** रेलवे की बात कीजिए।

श्री मूल चन्द मीणा : मैं रेलवे पर ही तो आ रहा हूं , और क्या है? रेलवे आपका ही तो है। आपने रेलवे की जो दुर्गति की है। इसलिए रेल मंत्री जी रेलवे की यातायात की सुविधा को लेकर लोगों के सामने जो कठिनाइयां है, उन कठिनाइयों को दूर करने के लिए आपने बजट में कुछ नही किया है। इन कठिनाइयों को दूर करने के लिए लोग आपकी तरफ से पछताते रहेंगे, दुबारा आप रेल बजट पेश करने वाले नही है, आपने उन गरीब लोगो के साथ न्याय नही किया है मैं यही कहना चाहता हूं।

उपसभापति : थैंक यू।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल (राजस्थान) **:** मैडम, एक मिनट देंगी, मैं भी कुछ कहना चाहती हूं।

उपसभापति : ऐसे गाडी अनशेडयूल्ड स्टेशन पर नही रूकती है।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल (राजस्थान) **:** मैडम, मैं ज्यादा टाइम नही लूंगी।

उपसभापति : श्रीमती सविता शारदा।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : रेल बजट में श्री नीतीश का सिर्फ स्वागत ही करना चाहती हूं।

उपसभापति : अच्छा चलिए स्वागत हो गया। उनको बोलना है, सविता शारदा बोलेंगी। अभी आप बैठिए।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : रेल मंत्री जी ने 2004 का बजट पेश किया है।

उपसभापति : आप बैठ जाइये।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : मैडम, मैं आपके द्वारा रेल मंत्री जी का स्वागत कर रही हूं।

उपसभापति : नही-नही, अभी उनको बोलना है। मैंने सविता शारदा को बुलाया है।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : अब मैंने बोलना शुरू ही कर दिया तो मैं ज्यादा नही बोल करके ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : नही-नही ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : ठीक है, आप कह रही है तो मैं बैठ जाती हूं। मैं दोबारा आपसे समय मांग लूंगी।

उपसभापति : नही, इसके बाद बोल दीजिएगा। मगर पहले ये बोल लें। उनका समय है। मैं बाद में आपको बुलवा लूंगी। ...(**व्यवधान**)... यह अन-शैडयूल्ड ट्रेन की चेन खींचेगे तो प्राब्लम होगी।

श्रीमती सविता शारदा (गुजरात) : उपसभापति महोदया, मंत्री महोदय ने 2004-2005 का जो लेखानुदान प्रस्तुत किया है उसके लिए मैं इनको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूं। मैडम, भारतीय रेल विश्व में सब से बड़ा साहस है। लगभग 62 हजार किलोमीटर की रेल लाइन और प्रतिदिन लगभग डेढ़ करोड़ यात्रियों को उनके गंतव्य स्थान तक पहुंचाती है। कुछ विशेष क्षेत्रों में माननीय प्रधान मंत्री जी के गतिशील नेतृत्व में कई ऎसे कदम उठाए गए है, जिसके लिए वे प्रशंसा के पात्र है। विशेष रेल संरक्षण निधि, राष्ट्रीय रेल विकास योजना, रेल सुरक्षा पर टैक्नोलोजी मिशन की स्थापना का उद्देश्य अधिक से अधिक समृध्दि और वृध्दि की ओर अग्रसर करना है। उपसभापति महोदय, एनडीए सरकार से पहले जब भी रेल बजट आते थे, न जाने कितने लोगो के दिल की धड़कन बढ़ जाती थी, कितने किराये बढ़ेंगे और क्या होगा। गरीब यात्रियों के लिए तो तीर्थ यात्रा भी महंगी हो रही थी। अतः मैं रेल मंत्री जी को पुनः धन्यवाद देना चाहूंगी कि जब से प्रजालक्षी बजट बनने प्रारंभ हुए है तब से सब के मन को एक राहत सी मिली है। रेलवे ने कई लाइनों को बिछाने के लिए गेज़ कंवर्ज़न और विघुतीकरण के लिए महत्वपूर्ण कदम उठाए है। लेकिन देश में जो आवश्यकता है उसे अगर देखें तो जितनी राशि आवंटित करनी चाहिए थी, उतनी नही की जा रही है। उपलब्ध राशि सिर्फ 10 परसेंट ही है । माल ढुलाई के लिए रेलवे सब से सलामत पर्यावरण की दृष्टि से उत्तम है और खर्च की दृष्टि से सब से कम कीमत पर माल वहन करने वाला सशक्त माध्यम है। माल वाहन में रेलवे का हिस्सा 60 प्रतिशत था, जो कि घट कर 40 प्रतिशत रह गया है। अगर इसको बढ़ाया जाए तो आय के स्रोत बढेगें और अधिक आधुनिकीकरण से अच्छी सेवाएं भी प्राप्त होंगी। गुड्ज ट्रेन की गति बढ़ाई जानी चाहिए ताकि रोड्वेज के मुकाबले सामान समय पर प्राप्त हो सके। आर्थिक विकास में रेल यातायात का एक प्रमुख साधन है। अधिक समृध्दि, व्यापार, उधोग, कृषि के साधनों को उसकी पैदावार की जगह पहुंचाने से बढ़ेंगे। उपसभापति महोदया, रेलवे सुरक्षा एक खास चिंता का विषय है। मंत्री जी ने इस बजट में रेल सुरक्षा के लिए 14 नई रेल परियोजनाओं को मंजूरी दी है और 1736 किलोमीटर लंबे रेल मार्ग पर टक्कर निरोधी, उपकरण लगाने का प्रस्ताव है। और भी कई कदम उठाए है, यह अच्छी बात है। लेकिन यात्रियों की सुरक्षा का मुद्दा एक अहम मुद्दा है। रोज़ नई-नई परिस्थितियां सामने आ रही है।

अभी तो आरपीएफ को पूर्णरूपेण सशक्त किया गया है । तो मेरे विचार से इस प्रकार के एक्सीडेंट्स कम होने चाहिए । अभी – अभी मेरे सहयोगी मित्रों ने भी काफी इसके ऊपर चर्चा की है । मुझे खास तो वही महिलाओं के लिए भी कहना है । महिला होने के कारण जब हम लोकल ट्रेन्स में या अन्य ट्रेन्स में जाते है तो सर्वाधिक चिंता बहनों को इस बात की होती है कि क्या हम सही सलामत घर पहुंच पायेंगे या नही पहुंच पायेंगे । यह एक अहम मुद्दा रहेगा ।

महोदया, अब मैं सूरत शहर की थोडी सी बात यहां पर करना चाहती हूं , क्योंकि एक वर्ष के अंदर काफी मुद्दे हमारे सामने इकट्ठे हो जाते है । इसलिए कुछ मुद्दे मैं मंत्री जी के सामने रखना चाहती हूं । सूरत शहर में कई ट्रेन्ज़ है जो कि यॉर्ड में दस-दस घंटे खडी रहती है । अगर फ्रीक्वेंसी से उनको चलाया जाए तो लाखो लोग उससे काफी लाभान्वित होंगे । जैसे भरूच शटल ट्रेन दस घंटे यॉर्ड में खडी रहती है । अगर इसको चलाया जाए तो इसके अंतर्गत 12 इंडस्ट्रियल एरियाज़ जो है, जैसे कि अंकलेश्वर है, पानोली है, कोसंबा है, भरूच है, वापी है, तो मुझे लगता है कि इसमें आपको काफी इन्कम भी होगी और फ्रीक्वेंसी बढ़ने से लोग भी इससे लाभान्वित होंगे और मुझे लगता है कि वे आपको दुआएं भी देंगे । सूरत से मेहसाणा के लिए एक ट्रेन की सुविधा जरूर दी जानी चाहिए, क्योंकि मेहसाणा के काफी लोग सूरत में रहते है । उन लोगो को बहुत मुश्किल पड़ती है । इसलिए बार- बार वे यही कहते है कि मैडम, एक बार मंत्री जी से आप कहिए तो सही । गुजरात क्वीन छूटने के बाद 10 बजे के बाद अहमदाबाद के लिए कोई फास्ट ट्रेन नही है । मैडम, वहां हाईकोर्ट है और सभी सरकारी ऑफिसेस गांधी नगर में है तो उस से आने-जाने वाले लोगो को काफी मुश्किल होती है । अगर मंत्री जी इस तरफ ध्यान देंगे । तो लोगो को बहुत लाभ होगा । मैडम, सूरत शहर में लगभग 40 लाख लोग रहते है । अगर आजू-बाजू के जिलो को देखा जाए तो करीब करोड़-डेढ़ करोड़ लोग रहते है और सूरत में टिकिट रिजर्वेशन का एक ही केन्द्र है, तो उस का विकेन्द्रीकरण होना चाहिए । मंत्री जी जैसा कि आप ने कहा है कि अब लोग अलग-अलग तरह से रिजर्वेशन करवा पाएंगे, तो मुझे लगता है कि अगर उस का विकेन्द्रीकरण कर दिया जाए तो बहुत सुविधाजनक होगा । अभी वहां मिडिल में अठवा गेट है । इस के अलावा हम ने वहां के रेलवे अधिकारियों को और जगह भी बतायी है कि आप यहां खोलें तो आसपास का जितना भी फैला हुआ एरिया है, वहां के लोगो के समय की बचत होगी और सुविधा भी मिलेगी । आप ने कम्प्यूटर द्वारा रिजर्वेशन की बात कही है, और दूसरे लोगो ने भी कही है, लेकिन सभी के पास कम्प्यूटर नही है । यह अच्छी बात है कि उस से भीड़ कम होगी । अगर हम मोबाइल से करेंगे तो भीड़ कम होगी, लेकिन यह सुविधा दूसरे लोगो को भी मिलनी चाहिए ।

[**उपसभाध्यक्ष** (**डा**0**ए**0**के**0 **पटेल पीठासीन हुए**]

महोदय, उधना स्टेशन के बारे में मैं काफी दिनों से कह रही हूं । अगर उस स्टेशन को हम

अच्छा बनाएंगे और उस का इस्तेमाल करेंगे तो मुझे लगता है कि आप की इनकम में लाखों रूपयों की वृध्दि होगी क्योंकि सूरत से लेकर वापी तक और सूरत से अहमदाबाद तक काफी लोग है जो डेली अप-डाउन करते है । वहां अगर पास-होल्डर्स के लिए लोकल ट्रेंस की तरह दो-तीन ट्रेन चला दी जाएं तो आने-जाने वाले लोगों को बडी सुविधा होगी । अभी वहां पास – होल्डर्स का दूसरे लोगों से झगड़ा होता रहता है । इसलिए मुझे लगता है कि अगर वापी से लेकर बड़ौदा तक आप इन पास-होल्डर्स के लिए अलग ट्रेन चलाएंगे तो उन को काफी सुविधा होगी । इस के अलावा वहां कीम स्टेशन ऎसा है जिस के प्लेटफार्म काफी छोटे है जिस से कि वहां ट्रेन भी पूरी नही आती । इस बारे में भी मैने आप को कहा है । साथ ही साथ वहां ब्रिज नही हैं जिसके कारण ट्रैफिक घंटो-घंटो रूका रहता है । उस के लिए भी आप को एक मेमोरेंडम दिया गया है। दूसरे, अगर एक स्टेशन पर एक ए0टी0एम0 की सुविधा हो जाए तो उस से भी लोगो को काफी सुविधा होगी । महोदय, डिंडोली और लिंबायत की तरफ पॉपूलेशन काफी बढ़ रही है, लेकिन वहां एक ही आने-जाने का रास्ता है । बरसात के दिनों में वहां आने-जाने में बहुत मुश्किल आती है । इसलिए मुझे लगता है कि अगर आप वहां एक सब-वे बनाने का प्रबंध करेंगे तो काफी सुविधा रहेगी ।

महोदय, सूरत में बिहार के लगभग 4 लाख लोग रहते है और उन का बिहार में भी काफी आना-जाना होता है । चुंकि यह इंडस्ट्रियल एरिया है, वहां पर एक तो फैब्रिक का काम होता है, डायमंड का काम होता है जिस में वहां बिहार के लाखों लोग काम कर रहे है । इसलिए उन की डिमांड के अनुसार उन के लिए कुछ ट्रेन्स की सुविधा दी जाए तो उन का आना-जाना सरल हो सकेगा । महोदय, मैं एक और बात बताना चाहूंगी कि आप ने अहमदाबाद और मुंबई से थर्ड लाइन की बात कही थी जो कि अभी तक पूरी नही हुई है । अगर उस को जल्द – से – जल्द पूरा कराएं जो बहुत अच्छा रहेगा और इस से काफी लोगो को आराम रहेगा । फिर भरूच और शटल की फ्रीक्वेंसी बढ़ाई जाए तो उससे भी लोगो को काफी सुविधा रहेगी । इसके अलावा अहमदाबाद , बोटाद की नैरो-गेज को ब्रॉड-गेज में परिवर्तित किया जाए । वहां कलोरा पोर्ट का काम शुरू होने वाला है और निरमा, सोडा एश और केडालिग वगैरह कंपनियां भी उसी साइड में है । आप धंधुका वगैरह को भी देखें तो मुझे लगता है कि वहां अगर रेलवे लाइन का काम अच्छी तरह हो जाए तो बहुत सुविधा मिलेगी ।

अंत में मंत्री जी आप को सभी ने धन्यवाद कहा है । आप ने इतनी सम्पर्क एक्सप्रेस चलायी है आप सभी सुख-सुविधाओं का ध्यान रख रहे है । इस के अलावा सूरत को आप ने एक ट्रेन सूरत-बांद्रा दी है । मैं चाहूंगी कि उस में अभी जो 11 डिब्बे है, उसे बढ़ाकर 18 कर दिया जाए तो काफी सुविधा रहेगी । महोदय, इस प्रकार हम देखें तो पिछले सालों के मुकाबले काम तो काफी हुआ है, अब कुछ लोग तो कहते रहते है, फिर विरोधी पक्ष वालों का काम ही कहते रहना है । लेकिन मंत्री जी मैं आप को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगी कि सिर्फ अपने एरिया में ही नही

बल्कि पूरे देश का ध्यान रखकर सभी लोगों के लिए संपर्क एक्सप्रेस और नई-नई दूसरी परियोजनाएं आप की परियोजनाएं आ रही है, इसके लिए मैं आप को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को यह रेलवे बजट पेश करने के लिए धन्यवाद देती हूं और इनका स्वागत करती हूं। स्वागत के साथ-साथ मैं थोडी हल्की-फुल्की शिकायत भी कर रही हूं कि जहां आपने 18 नई रेलगाडियां चलाने की घोषणा की है और दिन-प्रतिदिन बहुत सी सुविधाएं देने के बारे में भी कटिबध्द है, लेकिन मंत्री महोदय,मैंने इससे पहले कई बार आपसे आग्रह भी किया और आज पुनः फिर आग्रह कर रही हूं कि चार वर्ष के दौरान बराबर मेरे द्वारा आपसे आग्रह करने के बावजूद भी 150 वर्ष पुरानी रेल लाइनों को बदलने में आप कंजूसी कर रहे है, उसके बारे में तत्परता नही बरत रहे है। छोटी रेल लाइनों को बडी रेल लाइनों में बदलने के लिए आपने कई बार हमें आश्वासन भी दिया और यह भी कह डाला कि काम चालू हो रहा है, लेकिन चालू काम की धीमी गति को देखते हुए हमें सब्र नही हो रहा कि हमारा पीरिएड रहते यह काम पूरा हो पाएगा या नही ?

महोदय, रेलवे मंत्री ने रेलवे टिकट ई-मेल और मोबाइल से रिजर्वेशन की जो घोषणा की है, इसका मेरे से पूर्व कई सांसदो ने खुलासा किया है, मेरा भी इसमें एक छोटा सा आग्रह है कि जो गरीब आदमी है, जो पांच-दस या बीस-पचीस रुपए जेब में लेकर चलता है उसके घर में तो मोबाइल और टेलीफोन की कोई व्यवस्था ही नही है और फिर टेलीफोन की व्यवस्था तो इतनी बिगडी हुई है कि स्टेशन पर पूछताछ कार्यालय में या बुकिंग कार्यालय में अगर संडे के दिन या सैटरडे के दिन या उसके अलावा कभी टेलीफोन करते है तो तीन-तीन घंटे तक कोई मिलता ही नही और उसके बाद उसके पास वहां जाकर टिकट लेने का साधन नही होता तो उसको उस ट्रेन मिस करनी पड़ती है।

उपसभाध्यक्ष (डा0ए0के0 पटेल) : आपका समय दो मिनट का ही था।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल : सर, मैं ज्यादा नही बोलती हूं। मैं आग्रह करूंगी कि ऐसी व्यवस्थाओं को ही सुचारू ढ़ंग से रखा जाए। आपने पिछले साल बीस हजार लोगो को नौकरी देने की घोषणा की थी और उसके बाद हम आंख उठाकर देखते है, नजर फहराकर देखते हैं तो पाते है कि शेडयुल्ड कास्ट और शेडयूल्ड ट्राइब के लोगो को आपने नियुक्त नही किया है, उनका बैकलोग नही भरा है। आप ऐसे लोगो को उनकी बेरोजगारी से मुक्ति दिलाकर उनको नौकरी दिलाएं।

महोदय, इसके बाद महिलाओ की सुरक्षा की बात हम करते है। मेरे से पूर्व सांसदो ने बहुत अच्छी तरह से विस्तारपूर्वक आपको इसके लिए सुझाव दिए, एक छोटा सा सुझाव मेरा आपसे यह

है कि महिलाओ के कंपार्टमेंट में पुलिस के साथ-साथ टेलीफोन की सुविधा का होना बहुत जरूरी है ।

महोदय, जहां तक गंदगी का सवाल है, जब हम बीकानेर से सराय-रोहिल्ला सुबह-सुबह सात बजे आते है तो उस वक्त बड़ा सुहावना मौसम होता है, लेकिन पांच मिनट तक अगर कोई टैक्सी या टेम्पो वाला हमें नही मिलता है तो वहां खड़े रहना मुश्किल हो जाता है, दुर्गंध के कारण चक्कर आने लग जाता है, जबकि यह रेलवे स्टेशन दिल्ली रेलवे का एक बहुत बड़ा भाग है । इस तरफ भी थोड़ा ध्यान देने की जरूरत है । इसके अलावा जब हम वहां ज्यादा देर खड़े रहते है तो टैक्सी वाले और टेम्पो वाले मनमाना इतना किराया मांगते है कि किसी आदमी के पास उनकी मांग पूरा करने की गुंजाइश ही नही होती और जब पुलिस को शिकायत करते है तो पुलिस वाले इस कान से सुनकर उस कान से निकाल देते है और कहते है कि उधर जाइए, उधर जाइए तो इस ओर भी थोड़ा सा आप ध्यान देंगे, ऐसी हम आशा करते है । वैसे रेल मंत्री जी, आपकी सूझ और बूझ की मैं हमेशा ही तारीफ करती रहती हूं ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का जो मौका दिया, उसके लिए आपका और पूरे सदन का मैं हृदय से धन्यवाद करती हूं । धन्यवाद ।

SHRI DRUPAD BORGOHAIN (Assam): Sir, this is an Interim Budget for Railways and is presented just before the ensuing elections. So, it has got certain proposals in that context. The best proposal is the introduction of 18 superfast trains.These 18 superfast trains will connect the State capitals with the natioal capital. This is good. But all other proposals, which are given in the Interim Budget, are as usual in nature.

Sir, the Railway Minister has shown some concern for the safety and security of the passengers. For this purpose, the strengthening of the Railway Protection Force (RPF) is being considered. This Railway Protection Force is highly essential for protecting the passengers and their properties. Earlier the passenger protection was being done by the GRR Now-a-days, thefts and other barbaric activities are going on inside the trains and on the platforms. Earlier also such things were happening. Our Minister has given some serious thought to this. So far so good. It is right. Everybody knows that now-a-days it is hazardous to travel in Railways and that thefts and other inhuman, barbaric and uncivilised crimes are taking place inside the trains. There are instances of mob-attack on certain passengers as well as some parties also. Such types of attacks have been witnessed at different places in India in recent

months. The attack on innocent North-East passengers in several trains at Jamalpur, Barsoi and Katihar in November is one such act of violence. Thefts are occurring in different compartments of a running trains. So, the deployment of the Railway Protection Force for the security of the passengers is welcome. But I would like to caution the Minister that if there is no proper code of conduct for the RPF, perhaps, the goodwill of the Minister may not succeed because we have seen that sometimes the Railway Protection Force or other forces are themselves doing mischief. This should be taken note of.

Sir, there are some lacunae in the Railway Recruitment Policy and because of these lacunae in the Railway Recruitment Policy we have seen some unwarranted events happening, particularly, in November when some rioting took place in Assam and Bihar. So, this Railway Recruitment Policy must be reviewed. This is an outdated Recruitment Policy. It does not suit to the present time because unemployment is rampant all over India, in all the States. Therefore, "C" and "D" category services in the Railways should be reserved for the respective States. This is my humble request to the Railway Minister.

Secondly, Sir, I have got a letter from Mr. Vipan Nanda, General Manager of North Frontier Railway. It is shown in this letter that the percentage of youths from the North-Eastern States appointed in the North Frontier Railway is 41.5. It shows that the appointment of local youths, particularly, from North-Eastern States, in the North Frontier Railway is less than 50 per cent. So, this Recruitment Policy should be reviewed because people in different States want some reservation for them in their respective States. When people want such type of reservation, if the Minister repeatedly says that it cannot be done, then certain difficulties are likely to arise and some rioting would also take place. I would like to request the hon. Minister to consider this matter very seriously.

Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to bring to the notice of the hon. Minister certain problems being faced by the people in Assam and in the North-East. There is a railway line on the Northern bank of the Brahmaputra, from Rangia to Murkongchelek.This railway line should be converted into broad-gauge line; otherwise, the Bogibil bridge would become useless because after Dibrugarh on the Southern part of the Brahmaputra, there is a broad-gauge railway line. Therefore, this railway line should be converted into a broad-gauge line.

The Railway Minister has made promises, but no steps have been taken to fulfil those promises.

Secondly, there are certain other railway lines which need to be converted into broad-gauge lines. These are my suggestions. Sir, budget is a budget, whether it is an Interim Budget or something else. This Interim Budget (Railways) is for wooing the people in the ensuing elections. The hon. Railway Minister should be bold enough to take steps for development. The development work which is being done is not enough. With these words, I conclude. Thank you.

श्री शंकर राय चौधरी (पश्चिमी बंगाल) **:** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे बजट पर रेलवे मंत्री जी ने जो भाषण दिया था, उसे मैंने पढ़ा है । यह मानना पड़ेगा कि हमारा जो रेलवे का सिस्टम है, वह ठीक-ठाक चल रहा है । उन्होंने कुछ मैज़र्स लिए है, उनमें से कुछ पूरे हुए है और कुछ पूरे होने वाले है । हम यह उम्मीद रखते है कि वे पूरे हो जाएंगे । मुझे मंत्री जी से कुछ जानकारी लेनी है । सबसे पहले उनकी स्पीच में पेज 3 पर नेशनल रेल विकास योजना के बारे में लिखा है कि "Projects under the initiative include strengthening of the 'Golden Quadrilateral', rail connectivity to ports and construction of four mega bridges."

यह अच्छी बात है, हम चाहते है कि यह सब हो जाए । मेरा सवाल यह है कि हाल ही में चीन के साथ हमारा समझौता हुआ है और नाथूला का रास्ता खुल गया है । चीन के साथ हमारी बातचीत चल रही है । इसलिए नाथूला के जरिए जब हमारी कमर्शियल ऐक्टिविटीज़ बढ़ेगी तो नाथूला का रुट बहुत अहमियत रखेगा । सारा एशिया घूमकर साऊथ-ईस्ट चाईना जाने के बजाय मेरे ख्याल से यह ज्यादा सुविधाजनक होगा कि कोलकाता पोर्ट से सामान उतारकर सीधा नॉर्थ ले जाकर,नाथूला पार करके हम चीन पहुंचे । इसलिए कोलकाता पोर्ट की अहमियत बहुत बढ़ जाएगी ।

इसी के तहत मैं यह भी कहना चाहूंगा कि यह जो नेशनल रेल विकास योजना है, इसकी डिटेल्स के बारे में हमें पता नही है लेकिन माननीय मंत्री जी, यह जो नया डेवलपमेंट हुआ है, नाथूला खुला है, चीन जाने के लिए यह अत्यंत महत्वपूर्ण है । जो हमारा सागरमाला प्रोजेक्ट है और हमारे सागरमाला प्रोजैक्ट के साथ जो रेलवे सिस्टम है, उसकी तरफ आप जरा ध्यान कीजिए क्योंकि कोलकाता पोर्ट की एक खासियत है कि कोलकाता पोर्ट में dredging करनी पड़ती है क्योंकि जहाज वहां तक आ नही सकते है । कोलकाता पोर्ट, हुगली के साथ-साथ दक्षिण तक फैल रहा है और जिस हद तक फैला है जैसे गंगासागर, कुलबी, वहां रेलवे लाइनें नही है । वहां हल्दिया से और रेलवे लाइनें लाने की जरूरत है । इसलिए मैं चाहूंगा कि कोलकाता पोर्ट के डेवलपमेंट के लिए इस फाईव ईयर प्लान में या अगले प्लान में आपकी रेल विकास योजना में कोई प्रबंध रहे लेकिन

4.00 RM

सागरमाला के साथ-साथ यह डेवलपमेंट करना पड़ेगा। दूसरा जो इन्होंने प्रोजेक्ट बताया है – जम्मू – उधमपुर लाइन प्रोजेक्ट – यह 25 मार्च को खुलने वाला है और पूरा विश्वास है कि यह खुलेगा। लेकिन इसके साथ-साथ मैं एक इत्तिला देना चाहता हूं कि पठानकोट और जम्मू के बीच में जो कनेक्टिविटी है सड़क के जरिए हो या रेल के जरिए हो, वह बोर्डर के बिल्कुल साथ-साथ चलता है। अभी तो खैर हमारे जो पड़ौसी है उनके साथ हमारा रिश्ता अच्छा होने चला है। हम उम्मीद रखते है कि वह रिश्ता अच्छा होगा लेकिन फिर भी हमें होशियार होना चाहिए। यह लांग टर्म प्रोजेक्ट है। पठानकोट और ऊधमपुर – जम्मू के बीच में एक दूसरी रेलवे लाईन बनाने की परियोजना के बारे में सोचे। जो कि धार-ऊधमपुर रोड बनी हुई है जो बोर्डर से थोड़ा दूर है उस एलाइंमेंट में कुछ बनाने के बारे में आपको सोचना पड़ेगा भविष्य के लिए। तीसरा है, जो आपने बोला है कि रिमोट एरिया सम्पर्क एरिया, उसके तहत आपने बताया है कि रेलवे के पास 230 प्रोजेक्ट है – नई रेलवे लाईन, गेज कंवर्जन, डबलिंग, इलेक्ट्रिफिकेशन। मैं सिर्फ यहां आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि बहुत सारी न्यू लाईन बनाई है। जिसका ब्यौरा आपने दे रखा है। लेकिन यह जरूर आपके ध्यान में होगा कि हमारे मुल्क का तकरीबन 20 परसेंट-वन फिफथ एरिया है जहां रेल लाईन तकरीबन है ही नही और मैं जिक्र कर रहा हूं उत्तर-पूर्व का नौर्थ-ईस्ट। अभी जो आनरेबिल मेम्बर ने मुरकम सलेक्ट लाइन के बारे में बताया था उसका डिटेल दे रखा है, उसका आप कर रहे है। लेकिन साथ-साथ मैं चाहता हूं कि जहां हम लोग इतनी मेहनत और इतने परिश्रम के साथ जम्मू – कश्मीर को जोड़ रहे है, अभी आपको मेरे ख्याल से रेलवे मिनिस्ट्री को, सरकार को ध्यान देना पड़ेगा कि उत्तर – पूर्व को उसी तरह से जोड़ा जाए। मैं जिक्र कर रहा हूं अरूणाचल प्रदेश का जहां मुरकम सलेक्ट लाइन के बाद आपको शायद फैलना पड़ेगा। त्रिपुरा में अभी तक कोई कनेक्शन नही है, अगरतला तक आपको लाइन देनी पड़ेगी और सबसे बड़ा जो आपने दे रखा है जिरेबाम-इम्फाल लाइन वह बहुत अच्छा है। उम्मीद रखते है कि वह बन जाएगी। उससे भी दक्षिण आपको फैलना पड़ेगा मिजोरम में, स्टेट केपिटल पर कम से कम नौर्थ-ईस्ट के अंदर लांग टर्म योजना करके। इस पर आपको ध्यान देना पड़ेगा। यह रातों-रात तो हो नही सकता लेकिन इस पर ध्यान देकर सोच विचार कर शुरू करें। आखिर में एक सवाल है, कल ही चर्चा हो रही थी नौकरियों अन-एम्प्लोयमेंट के बारे में। यह बताया गया तथा मंत्री जी ने ब्यौरा दिया दिया था कि जो प्राइवेटाइजेशन हो रहा है उससे कई किस्म की नौकरियां मिल रही है सर्विस इण्डस्ट्रीज में। तो मैं मंत्री जी से यह जानने का आग्रह करूंगा कि रेलवे में जो थोड़ा बहुत प्राइवेटाइजेशन हो रहा है जैसे कैटरिंग में तथा दूसरे, तीसरे जगह में, तो इन परियोजनाओं में आपके ख्याल से या आपके पास कोई आंकड़े होंगे कि कितने एम्प्लोयमेंट का प्रोविजन हुआ है क्योंकि एम्प्लोयमेंट वाकई में एक अहम मुद्दा है। कल दो दिन से हमने इसकी आलोचना की है। रेलवे के अंदर अभी जो यह प्राइवेटाइजेशन की कोशिश हो रही है – केटरिंग में या दूसरी, तीसरी सर्विसेज में, तो उसमें कितना

एम्प्लोयमेंट जेनरेट हुआ है ? यहीं मेरे पास दो-चार सवाल थे । अगर मंत्री जी इनके बारे में बताएं तो बडी मेहरबानी होगी । थैंक्यू ।

श्री जयन्ती लाल बरोट : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आज ...(**व्यवधान**)...

شری خان غفران زاہدی: اپ سبھا ادھیکش مہودے، شری بال کوی بیراگی جی نہیں ہیں- ہماری پارٹی کا وقت ہے اس لئے میں بولنا چاہتا ہوں- مجھے بولنے کی اجازت دے دی جائے-

† **श्री खान गुफरान जाहिदी** (उत्तर प्रदेश) **:** उपसभाध्यक्ष महोदय, श्री बालकवि बैरागी जी नही है । हमारी पार्टी का समय है इसलिए मैं बोलना चाहता हूं । मुझे बोलने की इजाजत दे दी जाये ।

उपसभाध्यक्ष (डा0ए0के0 पटेल) : अभी जयन्ती लाल बरोट ने बोलना शुरू किया है इसलिए आप रूकिये ।

श्री जयन्ती लाल बरोट : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आज सन 2004-05 का इंटरिम रेल बजट लेकर मंत्री जी आये है । इस बजट के लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद दे रहा हूं । विश्व की सभी संस्थाओं में रेल सबसे बडी संस्था है और इस रेल की संस्था से पूरे देश की गरीब प्रजा की सेवा होती है और देश की एकता और अखंडता बनी रहती है । इस बजट में मंत्री जी ने जिस प्रकार से गरीब और पिछड़े वर्ग की सेवा की है, उसको देखकर मैं उनको धन्यवाद दे रहा हूं । मैंने देखा है कि उनकी अगुवाई में रेल की पटरियों का नवीनीकरण हो रहा है, नयी टेक्नीक का सुरक्षा के लिए इंतजाम हो रहा है, लेकिन इसके साथ ही साथ मैं कुछ बातें कहना चाहता हूं कि राजधानी में हवाई जहाज की यात्रा की तरह सुविधाएं मुहैया करायी जायें। राजधानी की यात्रा सभी को किफायत भाव से मिले । अगर ऎसा किया जायेगा तो ज्यादा से ज्यादा लोग इसमें सफर कर सकेंगे । अगर गाडी तीस मिनट से ज्यादा लेट होगी तो एस एम एस से इसकी जानकारी देंगे, यह सुविधा रेलवे द्वारा अच्छी दी गई है । बुकिंग की होम डिलीवरी की व्यवस्था करने के लिए भी मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं । साथ-साथ रेलवे ने संपर्क क्रांति के नाम से 18 गाडियां चलाने का जो प्रावधान किया है, उसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं ।

मुझे मंत्री जी से एक बात की विनती करनी है कि राजधानी अहमदाबाद से दिल्ली हफ्ते में तीन दिन चलती है । माननीय मंत्री जी ने अहमदाबाद में डिकलेयर किया था कि हम इसको रोजाना चलाने के लिए प्रावधान करेंगे । इस बजट में उसके लिए प्रावधान किया होता तो अच्छा होता । ऎसा नही हुआ है इसके लिए मैं उनसे विनती करता हूं कि इसको हर रोज चलवाने के लिए प्रावधान करवायें । इसके साथ-साथ गुजरात से, अहमदाबाद से चली हुई गाडी आगे खडी रहती है, एक

†Transliteration of Urdu Speech.

मेहसाना रेलवे स्टेशन ऐसा है जहां से 6 सांसद बैठते है और 6 सांसदों को अहमदाबाद जाकर फिर वापस मेहसाना लौटना पड़ता है। अगर राजधानी को मेहसाना स्टोपेज दिया जाये तो मैं मंत्री जी का आभारी रहूंगा।

जब गेज परिवर्तन हो रहा था तो उस समय जो पुरानी गाडियां चलती थी, वे पुरानी गाडियां बंद नही होंगी, ऐसा उस दिन भी मंत्रालय ने आश्वासन दिया था, माननीय वचानी जी ने भी अपनी लास्ट स्पीच में यह बात रखी थी तो उस दिन भी मंत्री जी ने कहा था कि बात सही है जो पुरानी गाडियां थी, उनको हम फिर से चालू करेंगे , लेकिन वे आज तक चालू नही हुई है। वे तीन गाडियां थी, उनमें एक अरावली एक्सप्रेस थी, उसमें सभी स्लीपर कोचेज, जनरल कोचेज होते थे और उसका गरीब और आम जनता उपयोग करती थी। उसके अहमदाबाद से दिल्ली आने के 20 स्टोपेज थे । उसे हर स्टेशन पर ज्यादा से ज्यादा ट्रेफिक भी मिलता था लेकिन वह गाडी बंद की गई है। एक थ्री अप एंड फोर डाउन दिल्ली एक्सप्रेस चलती थी, वह शाम को अहमदाबाद से चलती थी और दूसरे दिन यहां पर पहुंचती थी, वह गाडी भी बंद कर दी गई है। उसको भी बीच में स्टोपेज मिलते थे ,वे सब स्टोपेज बंद हो गये है। मैं माननीय मंत्री जी से विनती करता हूं कि जो पुरानी गाडियां थी, उनकी सहूलियत खींच ली गयी है। करीब 20 स्टोपेज ऐसे है जिन से यात्रियों को दिल्ली आना होता है तो उन्हें बैठने के लिए बड़े स्टेशन पर जाना होता है। वह 20 स्टोपेज वाली गाडी फिर से शुरू की जानी चाहिए। उन गाडियों को चलाने के लिए मंत्री जी कोई व्यवस्था करें इसकी मैं विनती करता हूं। ...(**व्यवधान**)...

प्रो. अलका क्षत्रिय (गुजरात) **:** मंत्री जी ने बोला था कि उनको इस साल शुरू करेंगे, लेकिन वह नही हो सका है।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. A. K. PATEL): You will be getting your chance.

श्री जयन्ती लाल बरोट : बाद में अपनी बडी लाइन पर तो गाडियां चलती है लेकिन जो साइडलाइन होती है जैसे तारंगा – महसाना है, पाटन – महसाना – अहमदाबाद है, अहमदाबाद, कडी, बैचाई, पाटन है, ये साइडलाइन की गाडियां नियमित नही चलती है। लेट आने से वहां ट्रैफिक कम मिलता है और गाडियां बंद हो जाती है। गाडियों को बंद करने का जो प्रावधान कमर्शियल बेस पर हो रहा है, वह न करें। रेल सुविधा पिछड़े एरिया के लोगो को मिलती है इसलिए वह गाडियां चालू रखे क्योंकि वह गाडी अगर नियमित रूप से चले और स्पीड से चले तो उसमें हमें ट्रेफिक मिलता रहता है। पाटन से अहमदाबाद अगर बाय रोड जाया जाए तो दो घंटे लगते है। लेकिन अगर गाडी से जाया जाए तो चार, साढ़े चार घंटे लगते है। इस प्रकार कौन पैसेंजर ऐसा होगा जो साढ़े चार घंटे इस गाडी में

बैठकर जाएगा ? इसलिए अगर स्पीड को बढ़ाया जाए तो ये गाडियां भी अच्छी तरह चल सकती है । इसलिए वे गाडियां जो अभी बंद की गयी है, उनको चालू करना चाहिए । मुझे खेद है कि मैं भी कभी-कभी गाडी से सफर करता हूं । मैंने एमपी के नाते एक बुकिंग करवाई थी, वर्धा से अहमदाबाद । मैं, मेरे स्पाउस और एक कम्पैनियन को जाना था किन्तु मेरे अकेले का टिकट कन्फर्म हुआ और मेरे स्पाउस और कम्पैनियन का नाम वेटिंग में रहा । इसके अलावा मुझे भी जहां सीट मिली, जैसे ही डिब्बे में ऍंट्री होती है , वहां छः नम्बर का अपर बर्थ मुझे अलॉट हुआ । मैंने कहा कि जब एमपी को भी अपर बर्थ ऍंट्री गेट पर मिलता है तो बाकी का क्या हाल होगा ? लेकिन अधिकरियों ने एमपी होने के नाते न कोई वीआईपी ट्रीटमेंट दिया, न कोई जगह दी और मुझे छः नम्बर की अपर बर्थ ऍंट्री पर दे दी । मेरी फैमिली को मुझे बाय रोड वर्धा से अहमदाबाद लाना पड़ा । इस तरह से जब कोई एमपी बुकिंग कराता है, उसके ऊपर भी अधिकारी ध्यान नही देते है । इसलिए मेरा अनुरोध है कि कृपया अधिकारी वीआईपी बुकिंग पर ध्यान दें और ठीक जगह पर, लोअर बर्थ में उनको स्थान मिले, इस प्रकार की सूचना उनको देनी चाहिए । कहीं गाडी में हम जाते हैं तो उसमें जो बेड शीट दी जाती है, वह बिना धुली गंदी ले आते है । एक दिन कच्छ एक्सप्रेस में मैं आ रहा था, उसमें मैंने चार बेडशीट्स चेंज की, सबकी सब गंदी थी और सबमें बू आ रही थी । मैंने इस संबंध में कम्पलेंट भी लिखी । जब पांचवी बेडशीट लायी गयी तो वह भी फटी हुई थी । वह कहने लगा, सॉरी सर ! किन्तु मैंने कहा कि अब तो मुझे कम्पलेंट करनी पड़ेगी और मैंने इस संबंध में शिकायत भी दर्ज की । इस प्रकार से बेडशीट्स ठीक से धुली हुई हो और अच्छी सेवायें पेसेंजर्स को मिले, उसके लिए भी मैं आपसे विनती करता हूं । एक दिल्ली – अहमदाबाद मेल है, वह सुबह पांच बजे आकर दिल्ली खडी रहती है और रात को 11 बजे दिल्ली से अहमदाबाद के लिए चलती है । 18 घंटे वह ट्रेन दिल्ली स्टेशन पर खडी रहती है । अगर उसको ऐक्सटेंड करके हरिद्वार तक लाया जाए तो वह हरिद्वार जाकर वापिस आ सकती है और पूरा टाइम ऐडजस्ट हो सकता है । वह गाडी लम्बी नही की गयी है, वह विनती भी हमने मंत्री जी को की है । मंत्री जी इस बात को स्वीकार करें और यह ट्रेन जो 18 घंटे यहां पडी रहती है, उसको आगे हरिद्वार तक ले जाएं तो हरिद्वार तक यात्रा के लिए सबको सुविधा होगी । इसके अतिरिक्त पेंट्री कार के बारे में कहना चाहता हूं । जैसे गाडियों में तत्काल बुकिंग का प्रावधान किया गया है, उसी प्रकार गाडियों में पेंट्री कार होनी चाहिए क्योंकि सभी गाडियों में पेंट्री कार नही होती है और रास्ते में नाश्ते के लिए दिक्कत होती है । अगर संभव हो तो गाडियों में पेंट्री कार का इंतजाम करना चाहिए । इसके अतिरिक्त द्वारका या सोमनाथ से हरिद्वार डायरेक्ट गाडी हो तो यात्रा धाम से यात्रा धाम की ग़ाडी लगे । विरमगाम से महसाना की जो रेलवे लाइन लगाने का काम है लेकिन बहुत दिनों से वह शुरू नही हुआ है ।

(उपसभापति महोदया पीठासीन हुई)

वह कब शुरू होगा, उसे कोई बताने वाला नही है। मैं विनती करूंगा कि विरमगाम से महसाना अगर रेल लाइन बन जाए तो सौराष्ट्र के पैसेंजर्स को दिल्ली आने के लिए कम से कम तीन घंटे और एक सौ किलोमीटर की जर्नी बच जाती है। उसी तरह श्यामखियाली से पालनपुर का भी रेलवे ट्रैक का काम जो शुरू हुआ है, वह तुरंत जल्दी से जल्दी खत्म हो जाए, ऐसी मैं उनसे विनती करता हूं। महोदया, मैंने विनती की थी कि गुजरात एक बड़ा स्टेट है। गुजरात में बलसार से शुरू करके अप टू पालनपुर-क्योंकि बीच में सूरत, बड़ोदा बड़े-बड़े शहर है, उधोग वाले शहर है और मजदूरी करने वाले लोग पालनपुर, शिवपुर, ओझा, महसाना से वहां जाते है, उनके लिए एक ट्रेन पालनपुर से बलसार के बीच दौड़ायी जाए या मुम्बई से अहमदाबाद आने वाली ट्रेन को लम्बा कर पालनपुर तक किया जाए तो सबको सहुलियत होगी। इसके अलावा मुम्बई के लिए महसाना से कोई डायरेक्ट ट्रेन नही है। महसाना और बनासकांठा,उत्तर गुजरात जो है, महसाना से डायरेक्ट ट्रेन में पैंसेंजर्स भी मिलेंगे। जो अहमदाबाद के ट्रैफिक की प्रॉब्लम है, वह भी सॉल्व हो जाएगी। मेहसाना से मुम्बई के लिए डायरेक्ट ट्रेन चालू की जाए, ऐसी मेरी मांग है। इसके साथ मैं माननीय मंत्री जी के बजट का समर्थन भी करता हूं और धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने यह बजट पूरे देशों के गरीब लोगो को सामने रखकर बनाया है लेकिन उसमें जो कुछ त्रुटियां थी, वे हमने दिखाई है। वे त्रुटियां दूर करने के लिए वे हमारा समर्थन करेंगे, इस बात के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूं।

उपसभापति : श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन, बोलिए। ...(**व्यवधान**)...

प्रो. अलका क्षत्रिय : मैडम, मैं इसमें थोड़ा ऐड करूंगी। मुझे बोलना नही है इस पर।

उपसभापति : इसके बाद बोलिएगा।

प्रो. अलका क्षत्रिय : इन्होंने जो बोला है, उसी में ऐडीशन करना है। नार्थ गुजरात की जो बात इन्होंने कही है, उसी में मुझे थोड़ा ऐड करना है।

उपसभापति : आप थोडी देर के बाद कर दीजिएगा।

प्रो. अलका क्षत्रिय : मैडम, आपसे पहले जो उपसभाध्यक्ष यहां बैठे थे, उन्होंने कहा था कि बाद में कर लेना। उस समय कहा था।

उपसभापति : मैं भी यही कह रही हूं कि बाद में कर लेना।

प्रो. अलका क्षत्रिय : फिर वह कंटीन्युएशन नही रहेगा ना। माननीय सांसद ने जो कहा है, उसी में ऐडीशन करना है। सिर्फ एक मिनट ही बोलूंगी।

उपसभपति : अच्छा, एक मिनट बोल लीजिए ।

प्रो. अलका क्षत्रिय : मैडम, अभी माननीय सांसद ने जो बात कही है, उसी के संदर्भ में मैं यह कहना चाहूंगी कि अहमदाबाद के लिए राजधानी एक्सप्रेस जो चलती है दिल्ली से, वह पांच साल से टेम्पोरेरी बेसिस पर चल रही है । इसकी जो स्पीड है, उस स्पीड पर वह ट्रेन नही चलाई जाती है, ऐसी कई लोगो का कहना है । कभी भी ऐक्सीडेंट हो सकता है । उसका गेज परिवर्तन या जो भी कुछ करना है, वह आप जल्दी करा दीजिए और इसको कायमी भी कर दीजिए, नही तो कभी भी ऐक्सीडेंट हो सकता है । लोगो के जानमाल से खिलवाड़ मत कीजिए । पांच साल से यह टेम्पोरेरी बेसिस पर चल रही है । यह बहुत दुखद बात है कि पांच साल में भी आप उसको कायमी नही कर पाए । नई ट्रेन चलाने की बात करते है लेकिन जो पुरानी ट्रेन है, उसको भी आप कायमी नही कर सकते?

दूसरी बात यह है कि आश्रम एक्सप्रेस की अभी बात हुई । आश्रम एक्सप्रेस में पैंट्री कार नही है । वह अहमदाबाद से शाम पौने छः बजे चलती है और सुबह साढ़े दस बजे दिल्ली आती है, इसलिए उसमें पैंट्री कार होनी चाहिए । नॉर्थ गुजरात से सात सांसद है और आश्रम एक्सप्रेस में एम.पीज़ के लिए सिर्फ दो ही सीटें है । मेहसाना डिस्ट्रिक्त से ही चार सांसद है और बनासकांठा डिस्ट्रिक्ट, पाठन डिस्ट्रिक्ट और साबरकांठा डिस्ट्रिक्ट से भी सांसद है । वहां राजधानी एक्सप्रेस का स्टॉपेज भी नही है और अगर वे जाएंगे तो आश्रम एक्सप्रेस से ही जाएंगे और उसमें भी उनको जगह नही मिलती है । दूसरी बात यह थी कि .....

उपसभापति : अब एक मिनट हो गया आपका ।

प्रो. अलका क्षत्रिय : मैडम, एक मिनट और । सुरेन्द्रनगर और दौसा से जो ट्रेन चलती थी, वह ट्रेन उन्होंने बंद करवाई है । सेफ्टी रिकॉर्ड भी इनके पास पहुंच चुका है और इसके बावजूद क्यों वह ट्रेन चालू नही हो सकी है ? यह भी सोचने वाली बात है । सौराष्ट्र का सारा ट्रैफिक वाया महसाना होकर जाता है इसलिए मेहसाना की इंपॉर्टस जो आप लोगो ने खत्म की है – इतना बड़ा प्लेटफार्म वहां पर है कि एक साथ वहां दो ट्रेनें खडी हो सकती है – यह बातें ध्यान में रखकर आपने जो ट्रेन बंद की है, उनको चालू कीजिए । पाटन वाली ट्रेन में तो आपको पूरा ट्रैफिक मिलता था, फिर भी आपने वह बंद क्यों की ? मैडम, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए धन्यवाद ।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (Kerala): Thank you, Madam, for giving me a chance to take part in the discussion on the Railway Budget, which is presented by the hon. Railway Minister. The first point which I would like to cite is regarding to Budget exercise itself.

Madam, it is said that it is the Railway Budget for the entire financial year, and that the hon. Minister is only seeking Vote-on-Account for the first four months of the year. So, my first question is, what is the significance of the Budget, the anticipated estimates of receipts and expenditure for the whole financial year? Yesterday, the hon. Finance Minister has presented the General Budget. It is being described as an Interim Budget. But, here, I feel, it is a full-fledged Railway Budget for the year 2004-05.

As far as the General Budget is concerned, it is only an Interim Budget, that is the statement made even by the Finance Minister in his speeches. There also, Vote-on-account for four months is sought. Still, the doubt remains on what is meant by the Vote-on-Account, what is meant by Interim Budget, what is meant by the Railway Budget and seeking Vote-on-Account for four months. That technical question has to be answered and doubts cleared first. As far as estimates, which have been mentioned in the speech, are concerned, it is seen that almost all the projects have been discussed elaborately. My question is whether this Government, the NDA Government has the moral authority to have a full-fledged Budget for the entire financial year. It is not for the financial year alone. It has gone up to next five years, what would be the development of the Indian Railways in the next five years, what are the projects and what are the additional allocations. Everything has been mentioned in this Budget. That is why this Government, the NDA Government, which is just to go and is at a stage of leaving, has no moral authority to make such a statement or such a Budget before this House. This is my second point. This purpose behind this Budget is only elections. So, this is pre-election Budget and nothing else. It is very clear from the benefits, concessions that have been announced. Otherwise, why should the Government come forward with a Budget instead of seeking a Vote-on-Account? It is a pre-election Budget and nothing else. It is only to woo the electorate and nothing else. What are the benefits and concession which have been stated in the Budget? Whatever concessions have been given in the Budget, they are only for the rich. I would appreciate the hon. Minister because it is fully in line with the policy, the pro-rich policy of the Government of India, the NDA Government because almost all the concessions in the earlier Budget and in this Budget have been given to the rich people. This is a new

trend. The downtrodden people of this country are totally ignored. It is being seen everywhere, in every General Budget and Railway Budget. These benefits are only for the corporate houses, rich classes and those who are travelling in AC Class or other higher classes. They will only be benefited by these concessions. It is being stated in the electronic media that e-ticketing, internet facilities, etc. for booking tickets, is a big achievement. Who would be the sufferer? Definitely, the sufferer will be the common man who is standing in a long queue at some railway station for buying a ticket. So, this is the big achievement of this Government! Not only this, while going through all these announcements including the announcements made on January 8 and the Railway Budget announcements, we find that everywhere SMS, and electronic facilities are being mentioned. Only the rich class people or upper middle class people are being benefited by all these announcements. Railway is the poor man's means of travelling. But the common man is being ignored even in this Budget.

Madam, coming to the Budget estimates for the year 2004-05, I would submit what these estimates are not based on reality. The gross traffic receipt is at Rs. 44,482 crores. This is the total or gross traffic receipt. It is Rs. 1877 crores in excess of, that is, more than the revised estimates of the current year. And 3.2 per cent passenger traffic growth is expected in this Budget. Similarly, increase of 20 million tonnes freight is expected. My question is how this can be achieved. What is the plan for it? Are there any new trains or some other infrastructure development? I would like to know whether any plan is there in order to achieve this target. The hon. Minister is very much proud-all of us are proud-of the Golden Quardilateral National Highway Development and all that. So, how will the freight traffic in the Railways be increasing? I would like to know whether any new lines or new projects will be there. I would say that this 3.2 per cent growth as well as 20 million tonne freight growth is not based on reality. As far this increase is concerned, I would like to know whether the Railways have any plan to mobilise their internal resources. Nothing has been mentioned except the budgetary support and other project support. The Railways have totally failed in mobilising the internal resources in order to have the future development in the Indian Railways.

Now, I come to a very important point, which has been mentioned by almost all the hon. Members, at page 35 of the speech regarding remote area Rail Sampark Yojana. According to the hon. Railway Minister, it is an ambitious programme. The hon. Minister is admitting the fact that there are 230 projects, worth about Rs. 43,000 crores, pending before the Railway Ministry. The Railways is going to complete all these projects-new lines, gauge conversion, doubling, electrification, etc.-within a span of five years! For this, an additional outlay of Rs. 20,000 crores is earmarked in the Interim Budget. How the Ministry is going to mobilise the resources for this? There is no reply. From where the Ministry is going to get Rs. 20,000 crores for completion-execution and commission-of these projects within the five-year time? This is only a mere announcement in the Budget, nothing else. How the resources are going to be mobilised? I would like to know whether there is any internal resource mobilisation. Nothing has been mentioned here. The Budget says that there would be employment generation from these projects. Madam, the Minister said that three lakh people would be given employment during the construction work, eighteen thousand people would be required per annum for normal maintenance and operations and fifty-five thousand people would be getting indirect employment per year. It is very unfortunate to say what kind of employment to three lakh people would be given. The project work will be given on contract basis. Sub-human conditions are prevailing in almost all the construction sites of the Railways.

Now, coming to the maintenance, the Minister say that eighteen thousand people would be given employment in the area of maintenance and operations per year. Madam, in the Railways, almost all the maintenance works are being given to the private firms on contract basis. If that is the position, how are you going to generate fresh employment opportunities, by giving a meagre salary? Madam, regarding giving employment to 55,000 people indirectly during the construction of these projects, I would say that it is a mere jugglery of arithmetic.

I now come to the passenger amenities. What are the facilities that you are providing? Is there any mention of passenger amenities in the Budget? Nothing has been mentioned in the Budget Speech regarding provision of better facilities to passengers, especially in the long-distance trains. What about the cleanlines in trains? What about the cleanliness at stations? What about the hygienic conditions in trains and at stations?

It is very pathetic, which cannot be mentioned here. The fate of the passengers travelling in trains is worse in these days of viral fever, especially in the trains on long-distance routes, such as Trivandrum-Kolkata or Guwahati-Delhi. The hygienic condition in trains and at stations is very bad. This issue has to be given the utmost priority. This is my submission. Cleaning should be given the utmost priority in railway compartments and at railway stations. There is also a problem with regard to drinking water. We should also give top priority to providing safe drinking water at stations and in compartments. Coming to the development of Railways in my State, Kerala, I would like to say that the hon. Chief Minister of Kerala has submitted a detailed Memorandum to the Hon. Railway Minister. I request that the issues mentioned in the Memorandum may be considered.

Madam, one more submission I wish to make is: There is a long pending demand from Kerala that this State may be given an exclusive zonal railway status. It is a long-pending demand of the people of Kerala. This may also be considered by the hon. Minister. With these words, Madam, I oppose the Interim Budget. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Opposing the Railway Budget? Are you opposing all the proposals of the Railway Budget? Then, he will have to come back again to execute everything. So, you are almost giving him a clean chit to come back. Okay. Now, I have Mr. Javere Gowda. Not present. Mr. Gavai. Not present. Mr. Balkavi Bairagi.
उपसभापति : बालकवि जी ।

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश) **:** मैडम ।

उपसभापति : मैंने आपका नाम बोला है ।

श्री बालकवि बैरागी : धन्यवाद महोदया ।

उपसभापति : वे दो नही थे,आप तो है । मैंने आपका नाम बोला है । आप बोलिए ।

श्री बालकवि बैरागी : मानवीय उपसभापति महोदया ।

प्रो. रामबख्श सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश) **:** मैडम, ये लेट आए है । इनकी ट्रेन छूट चुकी है । बैरागी जी की ट्रेन छूट चुकी है ।

उपसभापति : बैरागियों से और क्या उम्मीद करेंगे ।

श्रीमती सरोज दुबे : रमता जोगी ।

श्री सुरेश पचौरी : ये ऐसे है जिसमें सबको छाया मिलेगी ।

श्री बालकवि बैरागी : मैडम ! मुझे अच्छा लगा, इन्होंने कहा कि मेरी ट्रेन छूट गई है । यह उन्होंने नीतीश कुमार जी के सिर पर हाथ रखते हुए कहा है । धन्यवाद, उनको बहुत-बहुत बधाई उपसभापति महोदया ! मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है । यह रेल बजट, लेखानुदान रेल मंत्री ने पेश किया है । यह आप, हम, यह, वह, देश-विदेश, दुनिया, सब जानते है कि यह चुनाव लेकर एक चुनावी बजट है, चुनावी लेखानुदान है । यदि चुनाव की भुमिका नही होती और चुनाव नही होता तो शायद नीतीश कुमार जी दूसरे रूप में हमारे सामने होते । मेरा मतलब है कि पूरे बजट के तौर पर आने की आपके सामने स्थिति होती । लेकिन चूंकि आपने एक – चौथाई बजट पेश किया है इसलिए एक-चौथाई धन्यवाद आप मेरा भी स्वीकार कर लीजिए । यह आंशिक रूप से सारा का सारा सिलसिला है की आपने एक बजट लेखानुदान पेश किया । लेकिन जो दिलचस्प प्रतिक्रिया आ रही है उसमें एक बहुत छोटा सा पैराग्रॉफ मैं पढ़ कर सुनाता हूं । एक "पंजाब केसरी" अखबार का यह संपादकीय है और तारीख 31 जनवरी है, जो कि आपके बजट पेश करने के दूसरे दिन की है । विजय कुमार जी लिखते है कि "सरकार द्वारा किए जा रहे लोक लुभावने एलानों की जो श्रृंखला कुछ दिनों से चली आ रही है उस बारे में हमने लिखा था कि अगर यह सब कुछ सरकार के आखिरी साल में, चुनाव के पूर्व वोटें बटोरने के लिए किया जा रहा है, जो चुनाव की अवधि पांच साल से घटा कर तीन या चार साल कर दी जाए, जिससे लोगो को रियायतें, जो वे चाहते है, दो साल पहले मिल जाएं तथा उन्हें पांच साल तक लंबा इंतजार नही करना पड़े । " यह एक अखबार का संपादकीय है । आप भी जानते है कि ऐसे संपादकीय लिखते समय संपादकों की मनः स्थितियां क्या होती है । आपने बड़े आत्म विश्वास से कहा है कि मैं नया पूरा बजट भी पेश करूंगा । अब मैं न तो आपको शुभकामना दे सकता हूं और न श्रॉप दे सकता हुं । मेरी तो इस वक्त यह स्थिति यहां पर हैं । आपोजीशन के नाते मुझै आपको श्रॉप देना चाहिए कि भगवान आपको यह सौभाग्य वापस नही दे और आपने बजट पेश किया है तो हम लोग चूंकि धन्यवाद आपको दे रहे है तो ठीक है, सब के साथ में एक – चौथाई धन्यवाद मेरा भी स्वीकार कीजिए । लेकिन मैं कुछ बातें आपसे पूछना चाहता हूं । आपके इस बजट को ले करके मेरे कुछ निवेदन है और बड़े सीधे से यह है कि आपने जब-जब बजट पेश किए तो हमारे सामने जो स्थितियां आई, तब हम लोगो ने समय-समय पर बातें आपके सामने रखी । आप देखते होंगे कि जो आंकड़े खुद आपके सामने है, उनको देखते हुए जब नौंवी पंचवर्षीय योजना के लक्ष्यों को भी आपने अभी तक पूरा नही किया है दसवीं

पंचवर्षीय योजना के इस काल में, जब नौवीं पंचवर्षीय योजना आपके सामने अधूरी पडी है तब फिर इन आंकड़ों को पूरा करने का आपके पास क्या प्रावधान है ? इसके बारे में आपके इस लेखानुदान में कोई विशेष उल्लेख कहीं पर भी, किसी भी तरह का नही है । पहली बात तो यह है कि न कोई इसमें विश्वास झलकता है और न कोई रूप-रेखा झलकती है । दूसरी बात , मैं आपसे एक निवेदन करूं कि आप खुद जानते है अभी स्वयं आपके पक्ष के लोग कर रहे थे, आपके एनडीए के सांसद कह रहे थे । जब इस बजट से, इस लेखानुदान से आपके अपने साथी ही सहमत नही है, ठीक पड़ोस के साथियों की प्रतिक्रियाएं आपने अभी सुनी है, जब वे लोग ही इससे सहमत नही है तो आप कैसे उम्मीद करते है कि सब इससे सहमत हो जायेंगे और किस तरह आप इसको पूरा पटक ले जायेंगे? इस सारी बात के लिए आपके पास समय इतना कम है और आप हमसे समर्थन भी चाहते है, सहायता भी चाहते है, सहयोग भी चाहते है । तो मेरा प्रश्न सिर्फ इतना सा है की आपके गए 43 वर्षो का आपने जो हिसाब-किताब लिया है या दिया है, जिसके आधार पर आप यह सब करते है, आपके तो उसमें साढ़े चार साल या पांच साल है, लेकिन आप देखते होंगे कि रेल का आपका परिवहन का हिस्सा जो करीब 90 प्रतिशत था वह घट करके आज 40 या 45 प्रतिशत रह गया है और यात्रियों का प्रतिशत जो 80 प्रतिशत था वह घट करके कुल मिला करके आप देखते होंगे कि बीस प्रतिशत ही यात्री आपके पास बचे है । बाकी 80 प्रतिशत जो आपके यात्री थे, वे सड़कों के माध्यम से इधर-उधर जा रहे है और अपना काम-काज कर रहे है । ...(**व्यवधान**)... हां, यानी उधर हवाई जहाज से जाने लगे है , सड़कों से जाने लगे है । उन्होंने दूसरे साधनों से जाना पंसद कर लिया है, लेकिन उन्होंने रेल को पसंद नही किया । यह 6 माह के आपके आंकड़े है । ऐसी स्थिति में आप किस तरह से इस लेखानुदान के माध्यम से इसे दिशा वाला मानते है ? आप मानते है कि हमने विकास की दिशा नही छोडी है । तो इस पर न तो विश्वास होता है और न यह सत्य है । मैं आपसे यह पूछना चाहता हूं और जो मेरे प्रश्न हैं वे ये है । आपके रेलवे स्टेशनों पर चिकित्सा तक का अभाव है । यह तो आपने स्वयं ने देखा होगा और इसका उदाहरण भी दिया जा चुका है । अभी कुछ दिन पहले तक भारत रत्न बिस्मिल्लाह खां साहब तक को यहां से वहां जाने के लिए एक ईज़ी चेयर तक नही मिल सकी, जिस तरह उनको बैठा कर ले जाना था, मैडम, वह व्हील चेयर भी काफी जद्दोजहद के बाद उनको उपलब्ध हो पाई और वह भी टूटी हुई अवस्था में पाई गई । यह तो वहां पर चिकित्सा की हमारी व्यवस्था है । हम कहते है कि रेल हमारी अर्थ – व्यवस्था की रीढ़ है और यह भारत की एकता,अखण्डता की शाश्वत प्रतीक है । तो मैं आप से पूछना चाहता हूं कि इस बजट की कमियों को पूरा करने के लिए आप ने क्या किया है ? आप ने अच्छा किया कि किराए में वृध्दि नही की, आप ने किसी तरह के भाड़े में वृध्दि नही की, यह हम ने माना । आप के पुराने साधन अपर्याप्त है, लेकिन आप इन को कोई पर्याप्त दिशा नही दे सके है तो काम कैसे चलेगा ?

अब ट्रेन के अंदर आप की क्या स्थितियां है ? उस बारे में अभी सारे सदस्य बोल रहे थे और सब का एक सुर था । यह हमारा कोरस नही है । लेकिन वास्तविक स्थितियां क्या है ? मैडम, जिन क्लासों में हम एम0पीज0 सफर करते है, उन में तक सुविधा सामग्री नही मिलती है । मैडम बहुत छोटा सा मुद्दा है, लेकिन कहने में मुझे संकोच नही होता है कि जिन क्लासों मे हम एम0पीज0 सफर करते है, उन क्लासों में भी यहां तक कि प्रसाधन कक्षों में साबुन का लिक्विड तक नही मिलता है । हम को अटेंडेंट्स को कहना पड़ता है कि सोप की क्या व्यवस्था है ? वह कहता है कि सरकार देगी तो रख दूंगा और अगर नही है तो आप अपना काम चला लीजिए । वहां तौलिया नही मिलता है । ...(**व्यवधान**)... गौतम जी, हम लोग अपना साबुन साथ लेकर घूमते है । यह मैं शिकायत के तौर पर नही, व्यवस्था के तौर पर कह रहा हूं । अभी एक बहिन ने पानी की कमी के बारे में कहा । आप ने एक बड़ा काम किया है और उस का बड़ा यश चल रहा है । मैडम मैं अभी चेन्नई से आ रहा हूं । दो दिन पहले मैं चेन्नई मे था और भाई शत्रुघ्न सिन्हा व मैं साथ-साथ थे । उन के पोत परिवहन विभाग का कुछ काम था और हम लोग वहीं थे । जब वहां से लौटे तो आप का यश उस में छपा । अब चूंकि आप मेरे निजी मित्र है और आप व्यक्तिगत स्तर पर हमारे दिल में रहते है, इसलिए हमें पढ़कर तकलीफ होती है । जिन रेलों को आप और आप के सहयोगी झंडी दिखाकर चले आते है क्या वे रेले चली भी है ? वे कहां चली जाती है? उन्हें यार्ड से निकालते होंगे और फिर वे वापिस यार्ड में चली जाती होंगी । उन्होंने विशेष उदाहरण देकर कहा है कि आप ने नए सिरे से संपर्क क्रांति घोषित की । आप ने बैंगलोर से हजरत निजामुद्दीन के लिए यह शुरू की थी । उस के टिकिट नही मिले थे । आप पहले भी वहां जाकर झंडी दिखा चुके है । राजस्थान पत्रिका ने बॉक्स बनाकर दिया है । कि उन रेलों की क्या स्थितियां है जिन की झंडियां आप और आप के साथी दिखाकर आए । वे गाडियां चल नही पाई । वे सन 2005 में चल पाएंगी । एक गाडी 3-4 दिन बाद वापिस चलने वाली है जिस के लिए वे लोग बडी आशा और उम्मीद लगाए हुए है । शत्रुघ्न सिन्हा साहब स्वयं इस बात को जानते है । उस दिन ये समाचार बैंगलोर के अखबारों में प्रमुख थे । मंत्री जी ! मैं एक और चीज जानना चाहता हूं । आप ने संपर्क एक्सप्रेस चलायी, तो आप का भोपाल से क्या गुस्सा था ? आप उसे भोपाल से क्यों नही जोड़ रहे है ?

उपसभापति : भोपाल से ऑलरेडी संपर्क अच्छा है ।

श्री बालकवि बैरागी : यह तो आप की कृपा से वहां संपर्क है, लेकिन वह प्रदेश की राजधानी है तो इन्हें भोपाल से क्या नाराजगी है ?

श्री बलबीर के0 पुंज (उत्तर प्रदेश) **:** भोपाल में तो अभी क्रांति हो चुकी है ।

श्री बालकवि बैरागी : पुंज साहब वह क्रांति तो वापिस आ जाएगी, यह मैं जानता हूं और आप भी जानते है । इसलिए कुछ बातें चुप ही रहने दो ।

मैडम, मैं आप से एक और निवेदन करना चाहता हूं । मैं सिंहस्थ के बारे में आप का व्यक्तिगत तौर पर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । सिंहस्थ सामने आ गया है और वहां सारी-की – तैयारिया शुरू हो गयी है । मैडम वहां दो महीने बाद सिंहस्थ का स्नान उज्जैन में शुरू हो जाएगा । मैडम मैं इस सदन में बार-बार चिल्ला – चिल्ला कर कहता रहा हूं । लेकिन अभी तक सिंहस्थ के बारे में आप का जो पैकेज मिलने वाला था क्या उस की शुरूआत हुई ? मैं मध्य प्रदेश में उज्जैन के सिंहस्थ को लेकर आप ने बार-बार निवेदन करता रहा हूं । आप से मीटर गेज की एक छोटी सी गाडी मांगी थी कि उज्जैन से उदयपुर तक के लिए मीटर गेज की एक गाडी दे दो ताकि 10-20 लाख मुसाफिर क्षिप्रा में सिंहस्थ का स्नान कर सकें । आपने कहा था कि हम सरकार से बात कर रहे है, लेकिन आज तक उस दिशा में कोई कार्रवाई नही हुई । कृपा करके उस पैकेज को दीजिएगा । उसको आप किस लिए रोके हुए है । इस चीज पर ध्यान दीजिएगा । यह मेरा आपसे विशेष निवेदन है ।

महोदया, आपने कह दिया कि हम बीस हजार करोड़ रूपए का खर्च कर रहे है इन एक्सप्रेस और नए हिसाब से, लेकिन जब मैंने गए बजट में आपसे निवेदन किया था तो आपने कहा कि चौदह हजार करोड़ रूपए हमारे पास नही है वरना हम यह भी करते वह भी करते । जब आपके पास चौदह हजार करोड़ रूपए गए साल नही थे तो इस साल यह बीस हजार करोड़ रूपए देने की बात जो आप कर रहे है इसका क्या प्रावधान आपके पास है ? यह कहां से होगा, जबकि 230 परियोजनाएं पहले ही अधूरी पडी हुई है? इसके बावजूद आप बीस हजार करोड़ रूपए का प्रावधान करने की जो हिम्मत कर रहे है, इसको सिवा चुनाव से जोड़ने के मुझे नही लगता कि कोई और दूसरा औचित्य आपके पास हो सकता है । आप कैसे इसको जस्टिफाई करेंगे ?

महोदया, तीसरा सुरक्षा के बारे में बार बार कहा गया । दो केस आपके सामने है, जो अखबारों में छपे और इसलिए सामने है कि चलती रेलों से बच्चों को फेंका जा रहा है । बच्चे मर रहे है । एक केस में हमारे प्रधान मंत्री जी का एक रिश्तेदार था उसके बारे में अखबारों में छपा, सारे देश में ही नही बल्कि संसार में यह बात पहुंची मनीष की और उसके ठीक दो दिन बाद पलवल स्टेशन पर कुछ कर्मचारियों ने या कुछ लोगो ने मिलकर एक चाय बेचने वाले को चलती रेल से नीचे फेंका, जिसके दोनों पांव कट गए है, पंकज उसका नाम है और आप जानते हैं कि वह अस्पताल में पड़ा हुआ है । चलती रेल गाडियों में से लोगों को फेंका जा रहा है, सुरक्षा की कोई व्यवस्था नही है । अभी हमारी एक बहन ने आपसे मांग की है कि महिलाओं के डिब्बों में अलग से टेलीफोन और कुछ गार्डो की व्यवस्था आप अलग से करिए । इतना डरा हुआ देश और आप उसमें लेखानुदान पेश कर रहे है, हम आपकी हिम्मत की दाद दे सकते है, लेकिन हमें लगता है कि आपकी नीयत इस कुर्सी से आगे

हटकर कोई नीयत नही है, इसके आगे आपकी कोई मंजिल नही है । हम आपसे कहना चाहते है कि आप यह कुर्सी नही पा सकेंगे, आप यह बात मान लीजिएगा । मैं आपको कोई डराने की बात नही कर रहा , जो आपका घोषणा पत्र है मैं उसको पढ़ रहा हूँ । ...(**व्यवधान**)... मैं आपसे निवेदन कर रहा हूँ कि आप कृपा करके थोड़ा सा सुन लीजिएगा।

महोदया, मैं एक दो मिनट में अपनी बात कहकर बैठ जाता हूँ । मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि पोजीशन क्या है आपके लेखानुदान में नीमच से रतलाम ब्रोडगेज के बदलने की? उस गेज को बदलने की क्या पोजीशन है ? उसमें एक शब्द भी नही है । नीमच से चलकर रतलाम तक आइए, एक शब्द नही है। कहा जाता है कि युध्दस्तर पर गेज परिवर्तन का काम चल रहा है, लेकिन वह कहां है ? कब होगा, क्या होगा? मैं आपसे इतना निवेदन करता चाहता हूँ कि रेलवे का काम आपको दो तरह से करना पड़ता है और ये दोनों काम आपके इस तरह के है, जो दो भूमिकाएं आपकी है, उनमें एक तो आप जन-उपयोगिता की दष्टि से अपने आपको सिध्द करें और दूसरे व्यावसायिक दृष्टि से सिध्द करें । मुझे लगता है की रेल मंत्री महोदय दोनों ही मामलों में रेलवे लड़खड़ा रही है और सुरक्षा की व्यवस्था पर तो पूरी तरह से लड़खड़ा रही है । आपकी अपनी पार्टी के साथी लोग आपको दुर्घटना मंत्री कहकर जब कैमरे के सामने आकर फेस करते है तो चेहरे तो उनके सामने आते है और छवि आपकी हमारे सामने आती है हम जैसे लोगो को इससे कष्ट होता हैम तकलीफ होती है । शक्ल उनकी होती है, लेकिन इमेज आपकी होती है, जो वे लोग खराब करते है । आपके साथ ही बैठे हुए ये लोग है । इसलिए मुझे आपसे निवेदन करना है कि सुरक्षा के मामले में गंभीरता से आप सोचिए ।

महोदया, मैं आंकड़ो के मकड़-जाल में आपको नही डालना चाहता, लेकिन रेलवे के वित्तीय संसाधन दारुण अवस्था में है । रेलवे का वित्तीय दृष्टि से कमजोर होना जन-विरोध लक्षण है । मैं इन शब्दों को रेखांकित कर रहा हूं – यह जन विरोधी लक्षण है । सुरक्षा के उपायों के लिए कम खर्च का प्रावधान किया गया है और रेलों की भीषण दुर्घटनाओं को देखते हुए रेलवे सुरक्षा के पहलुओं पर पर्याप्त दृष्टिकोण नही अपनाया गया है । रेलवे सुरक्षा की स्थिति चिंताजनक है । इन सारी बातों को आपको देखना होगा । नई रेलवे लाइनों के बारे में तो घोषणा नही है । कोई प्रश्न ही पैदा नही होता, आप कर ही नही सकते । इसलिए दैनिक यात्रियों की जो सुविधा में कमी है उनको आप पूरा करिएगा । आपको और दूसरे आंतरिक संसाधनो को ढूंढ़ना पड़ेगा और भ्रष्टाचार पर लगाम लगानी पड़ेगी ।

महोदया, मैं सच कहूं आपसे, हमारे जो सहयात्री के नाम पर बर्थ होती है, एम.पी.के सहतात्री वाली बर्थ, क्षमा करेंगे आप मुझे, वह बेच दी जाती है और हमसे कहा जाता है कि वहां फलां को बैठा दिया है और अगर कोई आ जाता है तो आप कह दीजिएगा कि हमारा सहयात्री है ।

हम जानते हैं कि उसको किस मूल्य पर वहां पर बैठाया जाता है। हम लोग अनुभव करते है, जब हम यहां बात करते है तो वह बरखास्त या सस्पेंड कर दिए जाते है यह बात हमें मालूम है, लेकिन हम उनके पेट पर लात नही मारना चाहते, आप कम से कम उनकी पीठ पर तो एक लात मार दें। हम तो पेट पर नही मारेंगे, आप उनकी पीठ पर तो मार ही दें। उन लोगो को थोड़ा सा हतोत्साहित करिएगा, क्योंकि अभी बहुत दुर्दशा है। यह आपसे हम बहुत ही वेदना के साथ निवेदन कर रहे है। अंत में मुझे सिर्फ इतना ही कहना है कि पूरे देश में मोबाइल फोन वाले कितने है ? पीछे हमारे मंत्री महोदय, श्री अरुण शौरी जी बैठे हुए है, वे बता देंगे कि कितने है। ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : अरुण जी, कितने है ? आपने मोबाइल के कनेक्शन वाले कितने बताए?

संचार और सूचना प्रौधोगिकी मंत्री तथा विनिवेश मंत्री (श्री अरुण शौरी) : एक मिलियन।

उपसभापति : वे कह रहे है एक मिलियन। अरुण जी, आपने मोबाइल कनेक्शन वाले कितने बताए ?

एक माननीय सदस्य : आजकल तो सब्जी वाला भी मोबाइल उठाए चलता है। ...(**व्यवधान**)...

श्री बालकवि बैरागी : प्लीज़, प्लीज़, सुनने दीजिए। कितने बताए आपने ?

श्री अरूण शौरी : 13 लाख और सब्सक्राइबर हर महीने ...(**व्यवधान**)...

श्री बालकवि बैरागी : कितने में जुड़ रहे है 13 लाख और ?

श्री संघ प्रिय गौतम : एक-एक एम0पी0 पे तीन-तीन ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : एक मिनट, जरा मंत्री जी, श्री अरुण शौरी जी को बोलने दीजिए। टोटल कितने है मोबाइल यूज़र्स।

SHRI ARUN SHOURIE: Madam, I don't remember the figures correctly. But it must be around one-and-a-half crores.

THE DEPUTY CHAIRMAN: It is almost more than a crore और 13 लाख हर महीने इसमें जुड़ रहे है।

आप यह कहिए कि आपने मोबाइल वालों के लिए किया है, इसकी सराहना करके इसको दूसरों के लिए भी कर दीजिए। इसको अपोज़ मत करिए क्योंकि आपके पास भी मोबाइल है।

श्री बालकवि बैरागी : मेरे पास है। ...(**व्यवधान**)... मेरा आपसे ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : इससे सुविधा बढ़ेगी । ...(**व्यवधान**)...

श्री बालकवि बैरागी : मैडम मुझे यही कहना है ...(**व्यवधान**)... अगर मेरी बात सुन लेंगे तो बडी कृपा होगी । मैं उनको तो मोबाइल्स के लिए धन्यवाद देता हूं । क्योंकि राजीव गांधी ने संचार क्रांति के लिए नींव धरी, उस नींव के ऊपर इन्होंने अपने महल तो खड़े कर दिए, लेकिन एक-एक घर में 10-10 मोबाइल भी है, एक-एक परिवार में 3-3 मोबाइल भी है और एक-एक जेब में 3-3 मोबाइल है , उन सारे मोबाइल्स को , क्षमा कर देना आप, उन सारे मोबाइल्स को इतना असर नही है, इससे, लेकिन जो गरीब लोग बेचारे क्यू में खड़े है और जिनके पास मोबाइल नही है जरा उनका भी ध्यान करें, देवता । क्या कहा जाए आपको ।

उपसभापति : अब मोबाइल वाले नही खड़े होंगे तो भीड़ कम हो जाएगी ।

श्री बालकवि बैरागी : मैडम । मोबाइल वाला तो सीधा हवाई जहाज का टिकट खरीद रहा है, वह अब नीतीश कुमार जी की रेल का टिकट नही खरीदेगा । मेरा आपसे यह निवेदन है कि इन सारी बातों को आप देखें जिनके बारे में सदन में यहां पर कहा गया है ।

रेल मंत्री महोदया । आपके प्रति यहां इस सदन को हार्दिक लगाव है । आप किसी भी पार्टी के हो, आपके प्रति एक हार्दिक लगाव यहां इस सदन में हम लोग पाते है टार हम लोग उसमें शुमार रहते है । आपसे मेरा यह निवेदन है ...(**व्यवधान**)... है, है, लगाव है हमारा और आप हमारे मित्र भी है। आपका अपयश हमसे सुना नही जाता, सहा नही जाता और यह लेखानुदान आपको अपयश का बड़ा भागीदार बनाएगा । आप जब कहते है कि पहले ऎसा था, पहले ऎसा था तो मैं दो पंक्तियों के साथ अपनी बात खत्म कर रहा हूं, मैडम। अगर आप मंत्री नही होते, दूसरे कोई मंत्री होते, तो उनसे नही कहता , सिर्फ आपसे कहता हूं, ध्यान रखिएगा । दोनों मंत्री प्लीज़ मेरी सुन लें । कुल मिलाकर के सुन लीजिए, आप अगर पिछली बार से तुलना करते हैं कि तब ऎसा था,तब ऎसा था, जैसा दीपांकर भाई ने कहा कि तब ऎसा था, तब ऎसा था, तब ऎसा था, उस पर मुझे कहना है और मुझे सीधी सी बात यह कहनी है "कि पिछली मावस के खाते में अपना काजल डाले" ,... । नीतीश जी, सुन रहे है आप ? सुन लीजिए । अगर आप कल्पना यह कर रहे है कि यह तो जीआरपी का काम है, यह तो सीआरपी का काम है, यह उसका काम है, यह मेरा काम नही है, क्या यह कहकर नीतीश कुमार टाल सकते है ? नीतीश कुमार को कोई हक नही है कि यूं कहकर टाल जाए । मुझे सिर्फ यह कहना है कि :-

"पिछली मावस के खाते में अपना काजल डाले
उस सूरज को सूरज कैसे मानें दुनिया वाले ।"

आप यहां सूरज बनकर मंत्री का काम करते है और आपने काजल को किसी दूसरे की

दीवार पर पोतते चले जा रहे है और उसके बाद भी सिर ऊंचा करके चले जा रहे है। माफ कर देना, इस लेखानुदान से न तो आपकी रेल का सर ऊंचा हुआ है, न देश का सर ऊंचा हुआ है, न प्रधान मंत्री का सर ऊंचा हुआ है और क्षमा कर देना, नीतीश कुमार नाम के व्यक्ति का सर कतई ऊंचा नही हुआ है।

इन शब्दों के साथ, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता था लेकिन बहुत दुखी मन से कहना चाहता हूं कि आप एक बार पुनः असफलता के दायरे में फंस गए है, अपने आपको बचाने की कोशिश कीजिएगा। बहुत-बहुत शुक्रिया। धन्यवाद।

उपसभापति : अभी मुझे यह बात कहनी पड़ेगी इस दफे क्योंकि बालकवि जी ने इतना अच्छा भाषण किया और हर अच्छे भाषण के बाद ये बहुत अच्छी पंक्तियां कविता की इम्मिडिएटली बोल देते है। पता नही, आप जरूर नेक्सट सैशन में आएंगे, आपका यह लास्ट टर्म है। आपको चाहिए। कि आप इलेक्ट होकर कैसे भी आएं नही तो हाऊस में हम लोग बिल्कुल बैरागी हो जाएंगे। हमारे सुर-राग कायम रहें इसलिए आपकों आना ही पड़ेगा।

Now, I have got the name of Mr. Gavai-he has arrived-and now, Prof, R.B.S. Varma would like to speak. वर्मा जी, आप बिल्कुल संक्षेप में बोल दीजिएगा क्योंकि गाडी बहुत लम्बी हो गई है।

प्रो0 रामबख्श सिंह वर्मा : मैडम, मैं आपके आदेश का अनुपालन करूंगा।सबसे पहले तो मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया मैं आपके माध्यम से सबसे पहले माननीय मंत्री जी को हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने अपने रेल विभाग में प्रशंसनीय परिवर्तन करके नई बुलंदियां और नवीन आयाम स्थापित किए है। उसके कुछ उदाहरण दिए जा सकते है। अभी वे बिल्कुल नयी टक्कर – रोधी तकनीक का प्रयोग करने जा रहे है इससे निश्चित रूप से दुर्घटनाएं कम होंगी। पिछले 25-30 वर्षो में सैकड़ो की संख्या में जो परियोजनाएं लंबित है, जो संचालित नही हो पाई थी, अगले 5 वर्षो में 20 हजार करोड़ रूपए व्यय करके उनमें से 50 प्रतिशत परियोजनाओं को प्रारंभ किया जाएगा और उन्हे पूरा किया जाएगा। यह एक बहुत बडी उपलब्धि होगी।

महोदया, एक विशेष बात जिसके लिए मैं रेल मंत्री जी का अभिनंदन करना चाहता हूं, वह यह है कि देश के सुदूर और पिछड़े हुए इलाके जहां आज तक रेल परिवहन की सुविधा नही थी और जहां नयी रेल लाइनें बिछाने से संभवतः वित्तीय घाटा भी होगा और इसके कारण शायद वित्त विभाग इसके लिए अपनी सहमति नही दे रहा है लेकिन ऐसे इलाको में नयी रेल लाइनें बिछें, इसके लिए रेल मंत्री जी निरंतर संघर्षशील है और निरंतर प्रयत्न कर रहे है। इसके लिए मैं उनका अभिनंदन करता हूं।

महोदया, पिछले दिनों कोहरे के कारण कई ट्रेने रद्द कर देनी पडी परंतु एक-एक करके वे ट्रेने पुनः बहाल हो गई है। किसी कारण से उत्तर प्रदेश में फर्रूखाबाद से चलने वाली एकमात्र ट्रेन कालिन्दी एक्सप्रैस बहाल नही हो सकी। आज मैंने पत्र लिखकर मंत्री जी को दिया था और मैं उनका आभारी हूं , मैं उनका अभिनंदन करता हूं कि उन्होंने तत्काल कल से उसके परिचालन का आदेश दे दिया है। मैंने टेलीफोन से यह सूचना फर्रूखाबाद में अपने कार्यकर्ताओं को दे दी है। अगर किसी कारण से यह ट्रेन परिचालित न हो सके तो मेरी बडी बदनामी होगी। इसलिए माननीय मंत्री जी, मैं आपसे प्रार्थना करता हूं कि संबंधित अधिकारियों को आप निर्देश दे दें कि यह ट्रेन हर हालत में कल से पचिालित हो जाए।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं दो-तीन मांगे रेल मंत्री जी के सम्मुख रखना चाहता हूं। मैनपुरी में भोगांव स्टेशन पर यह ट्रेन ठहरती है। उस स्टेशन से स्लीपर क्लास के दो-तीन डिब्बे जुड़ते है लेकिन एक भी बर्थ का आरक्षण भोगांव तहसील हैडक्वार्टर से नही होता। मेरी आपसे प्रार्थना है कि कम से कम 4 बर्थ वहां से चढ़ने वाले यात्रियों के लिए आरक्षित होनी चाहिए। मैनपुरी जनपद में एक भी कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नही है। इसी तरह से कन्नौज में एक भी कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नही है। आपसे प्रार्थना है कि कन्नौज और मैनपुरी में भी इस तरह के कंप्यूटरीकृत आरहण केन्द्र स्थापित किए जाएं। आपसे यह प्रार्थना भी है कि इस कालिन्दी एक्सप्रैस में कम से कम एक डिब्बा A.C. III tier Sleeper का बढ़ा दिया जाए। इससे उस क्षेत्र के लोगो को बहुत सुविधा मिलेगी।

महोदया, विरोधी पक्ष के लोगो ने कई ऎसी आलोचनाएं की है जिनकी कोई तुक नही है। शायद ये केवल आलोचना करने के लिए आलोचना करते है। अभी आदरणीय बैरागी जी बोल रहे थे और उन्होंने मनीष का उल्लेख किया, पंकज का उल्लेख किया। वे खुद जानते है कि यह जो सिक्योरिटी का मामला है, लॉ ऍड ऑर्डर का मामला है, यह स्टेट गवर्नमेंट का मामला है। उत्तर प्रदेश में जो सरकार, उसको उनका समर्थन है। अब अगर जरा भी शर्म है, जरा भी हया है उनमें और उनकी पार्टी में तो मैं समझता हूं कि वे उस सरकार पर दबाव डालेगे, नही तो अपना समर्थन वापस ले लेंगे।

महोदया, चूंकि आपने पहले ही निर्देश दिया था कि मैं संक्षप में अपनी बात रखूं , इसलिए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। मैं एक बार पुनः माननीय रेल मंत्री जी का अभिनंदन करता हूं। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभापति : गवई साहब, वैसे आपका नाम समय पर पुकारा था और एबसेंट लिख दिया था। will request you to be little brief.

SHRI R.S. GAVAI (Maharashtra): I will finish within two minutes.

I am not here to deliver a long speech.

उपसभापति : महाराष्ट्र से एक ही बोलने वाले है । वहां भी बडी समस्याएं हैं ।

SHRI R.S. GAVAI: I will particularly deal with regional imbalance, which has been created by the Railway Ministry. I am thinking from the positive side. Whatever positive attention has been paid by the Railway Minister to the different regions and different States, is a matter of pleasure for me. I have no agony for it. But, I want to bring to the kind notice of the hon. Minister that regional imbalance is being created, as far as Maharashtra is concerned-Maharashtra in general and Marathwada and Vidharba in particular. Many projects in Marathwada are worst affected becasue of the meagre fund allocation to the project. Then the needy projects in Marathwada have not yet been started. I can give the example of Vidharba. The Narkhed-Amaravati railway line has been pending since last one decade and because of the very low allocation of funds and the escalation factor on this project, I am doubtful whether it will be completed in the next decade or not. I do understand, I am speaking for the regional imbalance. Railway is a productive activity. It generates traes, communication and employment. So, I am here to draw the attention of the hon. Railway Minister to pay more attention to Maharashtra in general, and to Vidharba and Marathwada in particular. These are the most backward regions and Railways can be productive in this particular region. I have received many representations regarding Manmad-Daund and Daund-Manmad Railways. The people of the Baramati and Daund represented to the hon. Minister that Daund be merged with the Pune Division because it is closer to Pune than to Sholapur. But, a deaf ear has been turned up to the demand of the people. They also have a reasonable demand that a diesel-shed located at Pune, in view of the scarcity of land at pune, should be shifted to Daund. They demanded that Manmad-Daund track and Daund-Pune track be electrified on top priority. Detailed representations in respect of various projects in Marathwada, Vidharba and Western Maharashtra, particularly Pune, Manmad and Daund, are not being looked into. Today again, I despatched a reminder letter along with the representations to the hon. Minister, I hope he will take care of them and do the needful. Thank you.

उपसभापति : सोज साहब, आप कुछ कहना चाहते है ।

شری سیف الدین سوز: جموں و کشمیر": میڈم آپ کی بڑی مہربانی ہے- میرا نام تو لسٹ میں نہیں تھا اور میں ابھی آیا ہوں- میں آپ کا آبھاری ہوں کہ آپ نے مجھے بولنے کے لئے دوچارمنٹ کا وقت دے دیا- میں آج اس وقت نتیش جی کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں اور اسپشٹ طریقے سے دوچار باتیں کہنا چاہتا ہوں اور یہ اسپشٹ طریقے سے مجھے جواب نہیں دیتے ہیں، اس کا مجھے دکھ رہتا ہے- میں بدھائی ان کو اس لئے دے رہا ہوں کہ انہوں نے بڑی ذمہ داری سے یہ کہا کہ جموں سے اودھم پور ریل جا رہی ہے اور 31 مارچ سے پہلے جا رہی ہے- مجھے معلوم ہے کہ یہ کتنی بڑی ترقی کی بات ہے- ابھی ایک اخبار نے لکھا میرے بارے میں کہ یہ وہ شخص ہے جس نے 1983 میں اندراجی کے سامنے یہ بات اٹھائی تھی کہ اودھم پور ٹرین جانی چاہئے اور اس وقت کی وزیر اعظم اندراجی نے اسی وقت پانچ کروڑ روپے کا فیصلہ کیا تھا اور ملنا چاہئیے- یہ خیال تھا کہ دو تین ورش میں ٹرین اودھم پور جائے گی- لیکن اب ٹرین اودھم پور جا رہی ہے اور یہ ہم سمجھتے ہیں کہ جموں کشمیر کی تاریخ میں بہت بڑی بات ہوگی- اس کے لئے میں نتیش جی کو بدھائی دیتا ہوں اور مجھے وشواش ہے کہ یہ اس دن ہم سب کو بلائیں گے جب ٹرین اودھم پور جائے گی- لیکن ان کی خدمت میں میرا ایک سوال ہے جس میں میں جانب داری سے نہیں کہتا ہوں کہ میں اپوزیشن میں ہوں اس لئے یہ ضروری ہے کہ میں اپوزیشن کروں کہ آپ کا کام اچھا ہوگا- میں آپ کی نیت پر شک نہیں کرتا ہوں- مگر پچھلے سال میں نے آپ سے سوال کیا تھا کہ جموں و کشمیر کو ریلوے میپ پر لانے کے لئے آپ نے جو دعوی کیا ہے اس کے ساتھ دلیل نہیں ہے اور جو میں کہتا ہوں اس کے ساتھ دعوی بھی ہے اور دلیل بھی ہے- آپ یہ کہئے کہ ہم جتن کریں گے جموں و کشمیر کو ریلوے میپ پر لانے کے لئے- آپ ریل کو اودھم پور سے آگے لے جائیے قاضی کنڈ، لیکن اگر آپ یہ کریں گے کہ 2004 کے اندر یا 2007 میں ہم کشمیر تک ریل لے جائیں گے، اس کا میں کھنڈن کرتا ہوں، اس لئے کہ یہ نہیں ہو سکتا ہے- It is not humanly possible آپ کا کارپوریشن کام کرتا ہے، بہت اسٹاف ہے،

Acquisition بہت اچھا ہے اس میں ہم سب کو دلچسپی ہے چیف منسٹر صاحب کو، ہماری کانگریس پارٹی کو acquisition میں، ہمارے جو ورکر ہیں وہ بھی اس میں شامل ہو گئے ہیں کہ acquisition of land ہونا چاہئے اور مدد ملنی چاہئے اور ریل آنی چاہئے اور بدقسمتی ہے کہ کشمیر تک ریل نہیں گئی ہے- کیونکہ social mobilization کا کام ہوتا، نیشنل انٹگریشن کا کام ہوتا- میرے سامنے ریل کشمیر میں پہنچانا ثواب کا کام ہے- میں حکومت سے مطالبہ کرتا ہوں کہ ایسا کیجئے- لیکن نتیش جی، آپ نے جو وہاں جوت جگائی ہے، بھروسہ دلایا ہے اور اطمینان دیا ہے کہ ریل آرہی ہے 2007 میں، میرے خیال میں یہ دعوی غلط ہے- اسکی دلیل میں آپ کو کچھ کہنا پڑے گا- آپ نے پچھلے سال 500 کروڑ روپے دئے، آپ اس دفعہ 1000 کروڑ دیجئے- ویسے آنکڑے تو بجٹ میں نہیں دئے جا سکتے ہیں جو آپ نے پیش کئے- یہ تو ٹیکنکل چیز ہے- اس میں یہ فکر نہیں ہے- لیکن میری جانکاری میں آپ نے 500 کروڑ روپے دئے ہیں I have to see as to what amount was actually spent on rail development in وہ میں دیکھوں گا- اس وقت کوئی زیادہ مجبوری نہیں ہے- اس دفعہ آپ ہزار کروڑ دے دیجئے- مگر کیا یہ ہزار کروڑ سے ہوگا کہ 2007 میں ٹرین آجائے گی؟ آپ کی نیت صحیح ہے لیکن جو آشائیں آپ نے وہاں لوگوں کو دی ہیں کہ 2007 میں ریل آجائے گی اوراس میں میرا چیف منسٹر صاحب کے ساتھ اختلاف بھی ہو سکتا ہے- ان کا خیال ہوگا، ان کا اندازہ ہوگا، میں ان سے پھر بات کروں گا- ریل ڈیولپمنٹ پر میری رائے یہ ہے اور میں نے اس پر کافی کام کیا ہے اسی لئے کہتا ہوں- اگر آپ کہیں گے کہ ہم قاضی کنڈ سے بارہ مولہ ریل لے جائیں گے، اس کی میں ڈٹ کر مخالفت کروں گا- اس کی وجہ یہ ہے کہ وہاں تانگہ بھی ہے، موٹر بھی ہے، گاڑی بھی ہے اور کشمیر وادی میں ہر قسم کا ٹرانپورٹ ہے قاضی کنڈ سے بارہ مولہ تک- یہ کیا دم ہمارے ہاتھ دے دیں گے اور گاڑی رہے گی باہے- آج اگر اس سال 2004 میں اسی بجٹ میں رکھتے ہیں کہ ہم اس یا بیس کلومیٹر سری نگر کی طرف بڑھیں گے اودھم پور کے آگے، تو میں مانتا کہ ریل ڈیولپمنٹ ہوگئی- اگر آپ کشمیر وادی میں کہیں ریلوے اسٹیشن بنائیں گے، کہیں ریلوے کا

اسپتال چھ کروڑ میں بنائیں گے، کہیں acquisition of land کریں گے- وہ تو بڑی غلط بات ہوگی- آپ کو یہ کہنے کی کیا ضرورت ہے؟ ہم تو آپ کو بدھائی دیں گے- اگر آپ ادھم پور کہہ رہے ہیں تو میں آپ کو جموں و کشمیر کے لوگوں کی طرف سے بدھائی دیتا ہوں- ہماری آشاؤں کا آپنے احترام کیا ہے، کوشش کی ہے، آپ سنجیدہ منسٹر ہیں- لیکن جب یہ کہتے ہیں کہ 2007 میں کشمیر کو ریل کے نقشے پر لائیں گے تو میں یہ کہتا ہوں کہ یہ دعوی صحیح نہیں ہے کیوں کہ آپ قاضی کنڈ سے بارہ مولہ کریں گے- وہ ٹرین تس لوائے ٹرین ہوگی اور جوائے کے لئے ہوگی- اس میں خطرہ یہ ہے کہ ٹرانسپورٹ کا جو سیکٹر ہوگا، ان کو ان امپلائمنٹ ہوگی- میں وہ ٹرین چاہتا ہوں کہ بارہ مولہ اسٹیشن پر آکر وہ اپنی گھٹری ریل میں رکھے، رات کو ریل میں سوئے اور اس کی صبح دہلی میں ہو جائے- اسی طرح دہلی میں ٹرین میں سوئے اور اس کی صبح سری نگر میں ہو- اگر ایسی ٹرین آپ لانا چاہتے ہیں- وہ 2009 میں آئے، 2010میں آئے، 2011 میں آئے- تو اس کی طرف آپ قدم بڑھائیے- یہ جو آپ کا کشمیر نقشہ پر آجائے گا اور آپ لوائے ٹرین قاضی کنڈ سے بارہ مولہ تک بنائیں گے، میں سمجھتا ہوں کہ یہ آپ غلط دعوی کرتے ہیں، یہ نہیں ہوگا- وہ بہت غلط ہوگا اور کشمیر میں اس کے خلاف بہت غلط جذبہ ابھریگا ریل نہیں آئی- البتہ یہ کوشش کیجئے کہ کٹرا پہنچ جائیے اور کٹرہ سے آپ سری نگر کی طرف، قاضی کنڈ کی طرف قدم اٹھائیے- زیادہ امپیشینٹ ہونے کی ضرورت نہیں ہے- اگر آپ کشمیر وادی میں ریل چلائیں گے تو وہ ٹوائے ٹرین ہوگی یا جوائے ٹرین ہوگی- اس میں ٹرانسپورٹرس اور لوگوں کو بڑی تکلیف ہوگی- ایسا نہ کیجئے ---- (وقت کی گھنٹی) ----

میڈم، آپ کی بڑی مہربانی کہ آپ نے مجھے یہ دوشبد کہنے کا موقع دیا- میں چاہتا ہوں کہ اس سدن کو یہ کانفڈینس میں لیں- کیا ریل ڈیولپمنٹ ہے جموں و کشمیر میں؟ اودھم پور کا میں سواگت کرتا ہوں- اودھم پور سے آگے ٹرین چلائیے اور کشمیر میں جوائے ٹرین کا انتظام نہ کیجئے کیونکہ اس سے آپ کے اچھے کام کو بٹہ لگے گا-

5.00 P.M.

†प्रो0 सैफुद्दीन सोज (जम्मू और कश्मीर) : मैडम, आपकी बडी मेहरबानी है ।मेरा नाम तो लिस्ट में नही था और मैं अभी आया हूं । मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए स्पष्ट तरीके से दो – चार बातें कहना चाहता हूं और ये स्पष्ट तरीके से मुझे जवाब नही देते है, इसका मुझे दुख रहता है । मैं बधाई इनको इसलिए दे रहा हूं कि उन्होंने बडी जिम्मेदारी से यह कहा कि जम्मू से ऊधमपुर रेल जा रही है और 31 मार्च से पहले जा रही है । मुझे मालूम है कि यह कितनी बडी तरक्की की बात है । अभी एक अखबार ने लिखा मेरे बारे में कि यह वह शख्स है जिसने 1983 में इंदिरा जी के सामने यह बात उठाई थी कि ऊधमपुर ट्रेन जानी चाहिए और उस वक्त की वजीरे-आज़म इंदिरा जी ने उसी वक्त पांच करोड़ रूपये का फैसला किया था और मिलना चाहिए । यह ख्याल था कि दो-तीन वर्ष में ट्रेन ऊधमपुर जायेगी । लेकिन अब ट्रेन ऊधमपुर जा रही है और यह हम समझते है कि जम्मू – कश्मीर की तारीख में बहुत बडी बात होगी । इसके लिए मैं नीतीश जी को बधाई देता हूं और मुझे विश्वास है कि ये उस दिन हम सब को बुलायेंगे जब ट्रेन ऊधमपुर जायेगी । लेकिन इनकी खिदमत में मेरा एक सवाल है जिसमें मैं जानिबदारी से नही कहता हूं कि मैं अपोजीशन में हूं इसलिए यह जरूरी है कि मै अपोजीशन करूं कि आपका काम अच्छा होगा । मैं आपकी नीयत पर शक नही करता हूं । मगर पिछले साल मैंने आपसे सवाल किया था कि जम्मू – कश्मीर को रेलवे मैप पर लाने के लिए आपने जो दावा किया है उसके साथ दलील नही है और जो मैं कहता हूं इसके साथ दावा भी है और दलील भी है । आप यह कहिये कि हम जतन करेंगे जम्मू-कश्मीर को रेलवें मैप पर लाने के लिए । आप रेल को ऊधमपुर से आगे ले जाइये काजीगुंड लेकिन अगर आप यह करेंगे कि सन 2004 के अंदर या 2007 में हम कश्मीर तक रेल ले जायेंगे, इसका मैं खंडन करता हूं इसलिए कि यह नही हो सकता । It is not humanly possible . आपका कारपोरेशन काम करता है, बहुत स्टाफ है, acquisition बहुत अच्छा है उसमें हम सब को दिलचस्पी है चीफ मिनिस्टर साहब को, हमारी कांग्रेस पार्टी को में, हमारे जो वर्कर है वे भी इसमें शामिल हो गये है कि acquisition of land होना चाहिए और सहायता मिलनी चाहिए और रेल आनी चाहिए और यह बदकिस्मती है कि कश्मीर तक रेल नही गयी है क्योंकि social mobilisation का काम होता, National Integration का काम होता । मेरे सामने रेल कश्मीर में पहुंचाना पुण्य का काम है । मैं हुकूमत से मुतालबा करता हूं कि ऐसा कीजिए । लेकिन नीतीश जी,आपने जो वहां जोत जगाई है, भरोसा दिलाया है और इत्मिनान दिया है कि रेल आ रही है 2007 में, मेरे ख्याल में यह दावा गलत है । इसकी दलील में आपको कुछ कहना पड़ेगा । आपने पिछले साल 500 करोड़ रूपये दे दिये, आप इस दफा 1000 करोड़ दे दीजिए । वैसे ये आंकड़े तो बजट में नही दिये जा सकते है जो आपने पेश किये । वह तो टेक्नीकल चीज है । इसमें वह फिगर नही है । लेकिन मेरी जानकारी में आपने 500

†Transliteration of Urdu Speech.

करोड़ रूपये दिये है । I have to speak as to what amount was actually spent on rail development in India . वह मैं देखूंगा । इस वक्त कोई ज्यादा मजबूरी नही है । इस दफा आप हजार करोड़ दे दीजिए । मगर क्या यह हजार करोड़ से होगा कि 2007 में ट्रेन आ जायेगी ? आपकी नीयत सही है लेकिन जो आशाएं आपने वहां लोगो को दी है कि 2007 में रेल आ जायेगी और उसमें मेरा चीफ मिनिस्टर साहब के साथ इखतिलाफ भी हो सकता है । उनका ख्याल होगा, उनका अंदाजा होगा, मैं उनसे फिर बात करूंगा । रेल डेवलपमेंट पर मेरी राय यह है और मैंने इस पर काफी काम किया है इसलिए कहता हूं । अगर आप कहेंगे कि हम काजीगुंड से बारामूला रेल ले जायेंगे, उसकी मैं डटकर मुखालफत करूंगा । उसकी वजह यह है कि वहां तांगा भी है, मोटर भी है, गाडी भी है और कश्मीर वादी में हर किस्म का ट्रांसपोर्ट है काजीकुंड से बारामूला तक । यह क्या दुम हमारे हाथ में दे देंगे और गाडी रहेगी बाहर । आज अगर इस वर्ष 2004 में इसी बजट में रखते कि हम दस या बीस किलोमीटर श्रीनगर की तरफ बढ़ेगे ऊधमपुर के आगे, तो मैं मानता कि रेल डेवलेपमेंट हो गयी । अगर आप कश्मीर वादी में कहीं रेलवे स्टेशन बनायेंगे, कहीं रेलवे का हस्पताल छह करोड़ में बनायेंगे, कहीं acquisition of land करेंगे । वह तो बडी गलत बात होगी । आपको यह कहने की क्या जरूरत है ? हम तो आपको बधाई देंगे – अगर आप ऊधमपुर कह रहे है तो मैं आपको जम्मू – कश्मीर के लोगो की तरफ से बधाई देता हूं । हमारी आशाओं का आपने ऐहतराम किया है, कोशिश की है, आप संजीदा मिनिस्टर है । लेकिन जब यह कहते है कि 2007 में कश्मीर को रेल के नक्शे पर लाएंगे तो मैं यह कहता हूं कि यह दावा सही नही है । क्योंकि आप काजीगुंड से बारामुला करेंगे । वह ट्रेन तो ट्वाय ट्रेन होगी और ज्वाय के लिए होगी । उसमें खतरा यह है कि ट्रांसपोर्ट का जो सेक्टर होगा, उनको अनइम्प्लॉयमेंट होगी । मैं वह ट्रेन चाहता हूं कि बारामूला में स्टेशन पर आकर वह अपनी गठरी रेल में रखे, रात को रेल में सोए और उसकी सुबह दिल्ली में हो जाए । इसी प्रकार दिल्ली में ट्रेन में सोए और उसकी सुबह श्रीनगर में हो । अगर ऐसी ट्रेन आप लाना चाहते है – वह 2009 में आए, 2010 में आए, 2011 में आए – तो उसकी आप कदम बढ़ाइए । यह जो आपका कश्मीर नक्शे पर आ जाएगा और आप ट्वाय ट्रेन काजीगुंड से बारामूला तक बनाएंगे , मैं समझता हूं कि यह आप गलत दावा करते है । यह नही होगा । वह बहुत गलत होगा और कश्मीर में इसके खिलाफ बहुत गलत जज्बा उभरेगा कि रेल नही आयी । अलबत्ता यह कोशिश कीजिए कि कटरा पहुंच जाइए और कटरा से आप श्रीनगर की तरफ, काजीगुंड की तरफ कदम उठाइए । ज्यादा इम्पेशेंट होने की जरूरत नही है । अगर आप कश्मीर वादी रेल चलाएंगे तो वह ट्वाय ट्रेन होगी या ज्वाय के लिए ट्रेन होगी । उसमें ट्रांसपोरटर्स की और लोगो को बडी तकलीफ होगी । ऐसी न कीजिए । (**समय की घंटी**) मैडम, आपकी बडी मेहरबानी कि आपने मुझे ये दो शब्द कहने का मौका दिया । मैं चाहता हूं कि इस सदन को ये कॉन्फीडेंस में लें । क्या रेल डेवलपमेंट है जम्मू – कश्मीर में ? उधमपुर का मैं स्वागत करता हूं । उधमपुर से आगे ट्रेन चलाइए और कश्मीर में ज्वाय या ट्वाय ट्रेन

---

†Transliteration of Urdu Speech.

का इंतजाम न कीजिए क्योंकि उससे आपके अच्छे काम को बट्टा लगेगा । I wish you well. Shri Nitish Kumar ji, as a Railway Minister, you are a serious-minded person. Kindly promote rail development from Udhampur towards Kashmir. First, it will go through Kazikund and then it will go through Baramulla. Thank you very much.

شری خان غفران زاہدی: میڈم

†श्री खान गुफरान जाहिदी : मैडम.......

उपसभापति : आपको क्या कहना है? आपका भी ये लास्ट सैशन है?

شری خان غفران زاہدی: ہم ابھی سے کیہ دیں کے لاسٹ ہے- لاسٹ تو کسی نے کسی کا نہیں دیکھا- اس لئے اگر ابھی اجازت ہو تو بولیں-

†श्री खान गुफरान जाहिदी : हम अभी कैसे कह दें लास्ट है ? लास्ट तो किसी ने किसी का नही देखा । इसलिए अगर अभी इजाजत हो तो बोलें ।

उपसभापति : दो मिनट में कह दीजिए क्योंकि अभी रिप्लाई होना है और फिर मंत्री जी को जाना है । इसके अलावा और भी बहुत काम है ।

شری خان غفران زاہدی(اتر پردیش) : میں کوشش کروں گا کہ دو منٹ میں ہی ختم کردوں- مہودیہ، آپ کے مادھیم سے میں بھی دوچار سجھاؤ رکھنا چاہتا ہوں- جیسے کہ ابھی ہمارے سوز صاحب نے کہا کہ جو وعدہ ہو، وہ نبہنے والا وعدہ ہو-کہنی اورکرنی کا فرق نہ ہو- ویسے مجھے معلوم ہے کہ آپ بہت سیریس ہیں، جو کہتے ہیں، اس کو کرتے ہیں اور اسی وجہ سے اپوزیشن کے لوگ بھی آپ کی اس بات کی تعریف کرتے ہیں کہ آپ ایک سنجیدہ، ایک بہتر ایڈمنسٹریٹر ہے- ابھی جتنے پروجیکٹس آئے ہیں، ان کے انتظام کے لئے جو پیسے کی ضرورت ہے- جو پچھلے پروجیکٹس ہیں، وہ ابھی تک پورے نہیں ہوئے ہیں اس لئے ان پروجیکٹس میں چاہے آپ کو کچھ کہنے میں تکلیف ہو، پروجیکٹس اتنے ہی آئیں جن کا انتظام آپ اپنے میں مینجمینٹ کرا سکیں اور امید ہو سکے-

مہودیہ، میں پچھلے ریل بجٹ پر بولتے ہوئے جو کچھ کہا تھا، اس میں سے کچھ چیزیں ہوئی ہیں، اس کی میں تعریف کروں گا- جیسے ریلوے کے پلیٹ فارم کی کمی کی وجہ سے، گاڑیوں کے بڑھ جانے کی وجہ سے گاڑیاں لیٹ ہوتی ہیں کیونکہ اس کو پلیٹ فارم فراہم نہیں ہوتا ہے اور وہ آؤٹر سگنل پر رکتی ہے- آپ نے اس علاقے میں کافی کام کیا ہے اور بہت سی جگہ نئے ریلوے پلیٹ فارم کا انتظام کرنا، نئے نئے اسٹیشن کو بیچ میں کرئیٹ کر کے وہاں پلیٹ فارم بنانے کی طرف آپ نے توجہ فرمائی ہے- آپ نے ابھی اسٹیشن کو دہلی سے جوڑنے کی بات کی ہے- ہمارے اتر پردیش میں آج بھی کئی ضلعے ایسے ہیں جو ہمارے لکھنؤ سے آج بھی نہیں جڑتے ہیں- بہت تھوڑا سا فاصلہ ہے جیسے فتح پور120 کلو میٹر پر ہے لیکن کوئی ڈائرکٹ ٹرین نہیں ہے، وہ 6 گھنٹے میں 8 گھنٹے میں وہاں پہنچتا ہے- بہرائچ 120 کلو میٹر پر ہے لیکن کئی جگہ جاکر، گونڈہ سے جائیں، جروال سے جائیں، تموا سے گھوم کر 120 کلو میٹر میں راجدھانیوں سے نہیں جڑ سکا- کرپیہ آپ جب پردیش کے وزیر اعلی سے بات کریں یا انتظام کے سلسلے میں بات

کریں اور وہاں سے کچھ پروونس ہو جائیں، land acquisition کے لئے کچھ پیسہ مل جائے تو آپ یقینی طور پر اس طرف بھی توجہ کریں کہ اسٹیٹس کی راجدھانیوں سے ان کے ضلعوں کو ڈائرکٹ جوڑنے کی بات بھی سامنے آجائے-

ہمارے بیراگی جی بعد میں شعر پڑھتے ہیں لیکن میں پہلے پڑھتا ہوں

اگر تم کو نہیں کہنا، ہماری بات ہی سن لو
سفر میں اے ہمسفر خاموشی اچھی نہیں ہوتی

تو میں آپ کو صرف دو تین سجھاؤ دے کر اپنی بات ختم کروں گا کیونکہ میڈم نے یہ بات کہہ دی ہے، اس لئے میں بھی چپ ہوں- میں آگے زیادہ بول نہیں سکتا ہوں-

سب سے پہلی بات، آپ نے پہلی بار کہا تھا کہ آپ کی پولس کی جو تین تین ٹکڑیاں کام کرتی ہیں اور سیکورٹی کے کام کو دیکھتی ہیں، ان میں co-ordination نہ ہونے کی وجہ سے بھی کبھی پرابلم ہوتی ہے- یہ جو واقعہ ہوا ہے پرائم منسٹر کے یہاں کا، جو بچہ پھینکا گیا ہے ریل سے، اس میں آج تک کوئی پروگریس نہیں ہو پارہا ہے- ہمیں تو کچھ سوسائٹی کی طرف بھی میڈم آپ کے مادھیم سے کہنا ہے کہ 75 آدمی اس ڈبے میں موجود تھے اور وہ سب کے سب اتنے شریف تھے کہ چار آدمیوں نے ایک بچہ کو اٹھا کر پھینک دیا اور وہ کچھ نہیں کر سکے- یہ انتظام کا بھی سوال ہے- کہاں تک آپ روک سکیں گے لیکن پھر بھی آپ اتنی بڑی کارپوریشن ہے- آپ کو پولس فورس ہر ڈبے میں تعینات کرنا پڑے گا تاکہ لوگوں میں اعتماد جاگے- لوگ ٹرینوں میں نہیں جا رہے ہیں، وہ اب ڈرنے لگے ہیں- آپ کے ہوتے ہوئے لوگوں میں اس خوف کا احساس پیدا ہو، یہ ٹھیک نہیں ہے- کبھی ٹیکنیکل غلطی سے، کبھی کسی اور غلطی سے ایکسیڈینٹ ہوتے ہیں- ٹھیک ہے ہوتے ہیں، زمانہ ہے لیکن اس طرح کے بھیانک انسڈینٹ جو ہوئے ہیں، جن کے بارے میں آپ خود شرمندگی محسوس کرتے تھے بات کرتے وقت، تو میں آپ سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ کیا یہ وقت نہیں آیا ہے، جب اتنا بڑا انڈسٹریل سیکورٹی فورس بنتا ہے، ہر چیز کے لئے فورس بنتا ہے، ائرفورس اپنا فورس بنانے کی بات کر رہا ہے تو آپ اپنے کارپوریشن کے لئے کوئی فورس تیار کرنے کا فیصلہ کریں تاکہ سیکورٹی رہے- جب لوگ ٹرین میں سفر کریں تو رات کو وہ سوئیں اور صبح بہتری سے اٹھیں- یہ احساس ان میں پیدا ہو اور خوف دور ہو، اس طرف توجہ کرنے کی ضرورت ہے- میں سجھاؤ کے روپ میں دو تین باتیں کہہ کر اپنی بات ختم کرنا چاہتا ہوں، اس لئے جو بات میڈم نے کہی ہے، اس کی طرف بھی خیال کرنا پڑ رہا ہے ------مداخلت------ ابھی بات باقی ہے، ابھی رات باقی ہے- اسمیں کوئی ----مداخلت-----

شری بھارتیندو پرکاش سنہل: آپ نے شروع میں ہی کہا تھا کہ دوتین باتیں کہیں گے- اب ایک بات کہنے کے بعد پھر دوتین کہہ رہے ہیں؟

شری خان غفران زاہدی: نہیں، آپ اگر موقع دیں تو کہہ دیں گے- دوسری بات میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ مال ڈھونے کا جو انتظام ہے جس میں آپ یہ کہتے ہیں کہ اب ہم اتنے ملین ٹن کردیں گے، دوطرح کے پروڈکٹس ہیں-

†Transliteration of Urdu Speech.

ایک ہے پیریشیل- پہلے پارسل وین چلتی تھی ہر ٹرین کے ساتھ میں- پیریشیل میں سب سے بڑا مچھواروں کا کام ہے- وشاکھاپٹنم سے گواہاٹی مچھلی جاتی ہے، پٹنہ مچھلی جاتی ہے اور ادھر سے ادھر آتی ہے- تو پیریشیل گڈز کے لئے آپ کے پارسل وین کا جو پرانا تصور تھا کہ ہر فاسٹ ٹرین میں، ہر ٹرین میں نہیں جاتی تھی- ہر فاسٹ ٹرین میں پارسل وین لگنی چاہئے تاکہ پیریشیل گڈز جو 24 گھنٹے میں خراب ہونے والی ہیں، وہ جا سکیں- وشاکھا پٹنم سے گواہاٹی تک دو ڈبے آپ مال کے دیا کرتے تھے- جون میں ایک بند ہوگیا، میں نے آپ کو ایک لیٹر بھی دیا تھا، مجھے امید ہے کہ وہ کام ٹھیک ہو جائے گا آپ کی چہاں نظر پڑے گی- آپ کی تو نظر پڑنے کی دیر ہے- آٹھ کروڑ روپے کا نقصان جون سے لیکر اب تک ہوگیا ہے- کتنا نقصان ہو رہا ہے کیونکہ یہ پرووائڈ نہیں ہو رہا ہے ایکسپریس ٹرینوں میں، تو یہ پوزیشن ہے-

پینٹری کار کے سمبندھ میں میں کرائیٹریا کی بات کر رہا ہوں کہ 24 گھنٹے چلنے والی ٹرینوں میں پینٹری کار کا ہونا لازمی ہے- لوگ کہتے ہیں کہ 24 گھنٹے یا 48 گھنٹے بعد جب یہ ڈیسٹی نیشن پر پہنچے گی، تو اس بیچ میں کافی سفر ہے- ایسی ٹرینوں کی چھان بین کر کے دیکھنا چاہئے، یہ کرائٹیریا ہے- جب آپ جنرل کریں گے تو لوگوں کو، ماسز کو فائدہ پہنچے گا میں یہ بات آپ سے اس لئے کہہ رہا ہوں کہ اس سلسلے کو جوڑا جائے- اووربرج کے سلسلے میں میں نے آپ سے پچھلی بار بھی نویدن کیا تھا کہ شہروں میں بڑھتی ہوئی آبادیوں میں نئی نئی کالونیاں بن رہی ہیں- چیف منسٹر صاحبان سے مل کر اووربرج کے لئے اگر کچھ تھوڑی سی بات ہو جائے، کچھ معاملے بن جائیں تو ٹھیک رہے گا- آج بڑی تیزی کے ساتھ اووربرج بنانے کی ضرورت ہے- جو ٹرینیں آپ کے پھاٹکوں کو وجہ سے رکتی ہیں تو اس سے بھی کافی انتظام خراب ہوتا ہے- گاڑی ریگولر ٹائم پر چلنی چاہئے- ابھی آپ نے دیکھا ہوگا کہ پچھلے 15 دنوں میں بڑی سردی پڑی تھی تو جس وقت گاڑیاں دہلی سے نکلنے والی تھیں، اس کے 24-24 گھنٹے کے بعد گاڑیاں نکلیں- آپ کو دس کے قریب گاڑیاں کینسل کرنی پڑیں- جیسے ہوائی جہاز کو اتارنے کے لئے جو ٹیکنکل سادھن اپنائے جا رہے ہیں تاکہ وہ بہت دھویں اور بہت اوس، دھندھ میں بھی اتر جائیں- ہوسکتا ہے کہ آپ کا ونگ کوئی ریسرچ اس بارے میں کر رہا ہو، اس کے لئے کوئی ایسا انتظام کرا جائے کہ جاڑے میں جب سردی زیادہ پڑتی ہے یا زیادہ بارش ہوتی ہے تب ہماری ٹرینوں کا انتظام صحیح ہو سکے ------(وقت کی گھنٹی) ------ آپ کے ریسرچ اینڈ ڈیولپمنٹ کو اس طرف توجہ دلوانے کی ضرورت ہے- میڈم، میں بہت تیزی سے چل رہا ہوں- فاسٹ ایکسپریس ٹرین چلا رہا ہوں-

اپ سبھا پتی: آپ اتنا تیز چلوگے تو کہیں ایکسیڈینٹ ہی نہ ہو جائے ------مداخلت------

شری خان غفران زاہدی: مجھے دوسری عرض یہ کرنی ہے کہ ابھی ہمارے ایک ساتھی جو آپ کی ہی پارٹی کے ہیں، پتہ نہیں کس وقت یہ سوچیں گے کہ وہاں سے چھوڑیں اور سچا آدمی ادھر آنا چاہئے- پتہ نہیں کیسے ہیں؟ خیر، آپ کے ساتھی نے ابھی کہا کہ لیڈیز کے لئے اپربرتھ کر دیں، ایسے رزرویشن کر دیں سینٹر میں- میڈم، مجھے اس سیشن میں آنا تھا تو اسٹیشن سے ہی ہماری گھر والی واپس گئی- وہ اپر دیا ہے، یا تو تم بڑھاپے کی طرف چلو یا میں بڑھاپے کی طرف چلوں- تو میں نے کہا کہ آپ جاؤ- لیٹر لکھا ہوا ہے- ہاتھ سے لیٹر لکھنے کے بعد، جیسا کہ ہمارے ایک ساتھی ابھی بول رہے تھے، اجی وہ فیملی تو انہوں نے گاڑی سے بھیج دی- اس لئے رزرویشن سینٹر پر تھوڑے کساؤ کی ضرورت ہے- وہ سب جانتے ہیں کہ آپ بہت سخت ہیں- آپ فورا ہم لوگوں کے لیٹر پر ایکشن لیتے ہیں- میں نے خود دیکھا ہے کہ ایکشن ہی نہیں لیتے بلکہ جواب بھی بھیجتے ہیں- ایک ایسا منترالیہ ہے جس کے لئے میں کہہ سکتا ہوں اور یہاں سے کھڑا ہو کر کہہ رہا ہوں کہ جواب دیتے ہیں اور ایکشن لیتے ہیں- لیکن اس کو تیزی کے ساتھ ٹھیک کرنا ہوگا- یہ آپ بہتر سمجھ سکتے ہیں اور آپ نے نئی ٹرینوں کو چلانے کی بات کہی ہے- اگر انتظام نہیں ہوا تو آپ کی کتنی زمین کانپور میں بک رہی ہے؟ بڑے بڑے شہروں میں آپ نے ٹرینیں بند کر دی ہیں، دوسری سادھن ہوگئے ہیں- وہاں پر زمینیں پڑی ہوئی ہیں- وہاں پر اینکروچمینٹ ہو رہا ہے- پوری کی پوری کالونی بن رہی ہے- ٹرین مافیا چل رہے ہیں لیکن آپ کی زمین وہاں--- شہروں کی ٹوٹل زمین کو آپ حاصل کر لیں تو آپ کو ایک پیسے کی ضرورت نہیں پڑے گی- جو پرجیکٹ بنانے کے آپ خواب دیتے ہیں، ان کو پورا کرنے کے لئے آپ کو وقت مل جائے گا- لیکن اسکے انتظام کے لئے ایک اسپیشل ونگ، ایک اسپیشل ایکشن فورس بنانی پڑے گی تاکہ زمینوں کی ایسسمینٹ ہو سکے اور اس کو صحیح طور پر بیچا جا سکے- اس سے ترقی ہو تو ریلوے کی ہو- یہ ریلوے نے سوسال پہلے لی ہوئی تھی، آج وہ زمینیں آپ کی ہیں اور وہاں پر اینکروچمینٹ ہو رہا ہے اور یہ کارپوریشن ہے، ڈی ڈی اے ہے وہ سب اپنا اپنا کام کر رہے ہیں اور یہ سب لینڈ مافیا سے مل کر کھیل کر رہے ہیں- میں اس امید کے ساتھ کہ آپ ہمارے سجھاؤ کو اور لوگوں کے سجھاؤ کے ساتھ وچار کریں گے ------مداخلت------

†**श्री खान गुफरान जाहिदी** : मैं कोशिश करूंगा कि दो मिनट में ही समाप्त कर दूं। महोदया, आपके माध्यम से मैं भी दो-चार सुझाव रखना चाहता हूं। जैसा कि अभी हमारे सोज साहब ने कहां कि जो वायदा हो, वह निभने वाला वायदा हों कथनी और करनी का अंतर न हो। वैसे मुझे मालूम है कि आप बहुत सीरियस है, जो कहते है, उसको करते है और इसी वजह से आपोजिशन के लोग भी आपकी इस बात की तारीफ करते है कि आप एक संजीदा, एक बेहतर ऐडमिनिस्ट्रेटर है। अभी जितने प्रोजैक्टस आए है, उनकी व्यवस्था के लिए जो पैसे की जरूरत है – जो पिछले प्रोजैक्टस है, वे अभी तक पूरे नही हुए है इसलिए इन प्रोजैक्टस में चाहे आपको कुछ कहने में तकलीफ हो, प्रोजैक्टस उतने ही आएं जिनकी व्यवस्था आप अपने में सुनिश्चित करा सकें और उम्मीद हो सकें महोदया, मैंने पिछले रेल बजट पर बोलते हुए जो कुछ कहा था, उसमें से कुछ चीजें हुई है, उनकी मैं तारीफ करूंगा जैसे रेलवे के प्लेटफार्म की कमी की वजह से, गाडियों के बढ़ जाने की वजह से गाडियां लेट होती है क्योंकि उनको प्लेटफार्म अवेलेबल नही होता है और वे आउटर सिग्नल पर रुकती है। आपने उस क्षेत्र में काफी काम किया है और बहुत सी जगह नए रेलवे प्लेटफार्म की व्यवस्थाएं करना, नए नए स्टेशंस को बीच में क्रिएट करके वहां प्लेटफॉर्म बनाने की तरफ आपने तवज्जो फरमायी है। आपने अभी स्टेटस को दिल्ली से जोड़ने की बात की है। हमारे उत्तरप्रदेश में कई जिले ऐसे है जो हमारे लखनऊ से आज भी नही जुड़ते है। बहुत थोड़ा थोड़ा सा फासला हैं जैसे फतेहपुर 120 किलोमीटर पर है लेकिन कोई डायरेक्ट ट्रेन नही है, वह 6 घंटे में 8 घंटे में वहां पहुंचता है बहराइच 120 किलोमीटर पर है लेकिन वह कई जगह जाकर – गोंडा से जाए, जरवाल से जाए, तमुआ से घूमकर 120 किलोमीटर में राजधानियों से नही जुड़ सका।

कृपया आप जब प्रदेश के मुख्य मंत्रियों से बात करे या व्यवस्था के सिलसिले में बात करें और वहां से कुछ प्रोविजनस हो जाएं लैंड ऐक्विजिशन के लिए कुछ पैसा मिल जाए तो आप यकीनी तौर पर इस तरफ भी तवज्जह करें कि स्टेट्स की राजधानियों से उनके जिलों को डायरेक्ट जोड़ने की बात भी सामने आ जाए।

हमारे बैरागी जी बाद में शेर पढ़ते है लेकिन मैं पहले पढ़ता हूं:

'अगर तुमको नही कहना, हमारी बात ही सुन लो,
सफर में ऐ हमसफर खामोशी अच्छी नही होती।'

तो मैं आपको सिर्फ दो – तीन सुझाव देकर अपनी बात खत्म करूंगा क्योंकि मैडम ने यह बात कह दी है, इसलिए मैं भी चुप हूं। मैं आगे ज्यादा बोल नही सकता हूं।

सबसे पहली बात, आपने पिछली बार कहा था कि आपकी पुलिस की जो तीन-तीन टुकडियां काम करती है और सिक्योरिटी के काम को देखती है, उनमें को ऑर्डिनेशन न होने की वजह से कभी – कभी प्रोब्लम होती है। यह जो वाकया हुआ है प्राइम मिनिस्टर के यहां का जो बच्चा

फेंका गया है रेल से, इसमें आज तक कोई प्रोग्रेस नही हो पा रही है। हमें तो कुछ सोसायटी की तरफ भी मैडम आपके माध्यम से कहना है कि 75 आदमी उस डिब्बे में मौजूद थे और वे सबके सब इतने शरीफ थे कि चार आदमियों ने एक बच्चे को उठाकर फेंक दिया और वे कुछ नही कर सके। यह व्यवस्था का भी सवाल है कहां तक आप रोक सकेंगे लेकिन फिर भी आपकी इतनी बडी कारपोरेशन है आपको पुलिस फोर्स हर डिब्बे में तैनात करना पड़ेगा ताकि लोगो में विश्वास जागे लोग ट्रेनों में नही जा रहे है, वे अब डरने लगे है। आपके होते हुए लोगो में इस खौफ का अहसास पैदा हो, यह ठीक नही है। कभी टेक्नीकल गलती से, कभी किसी और गलती से ऐक्सीडेंट्स होते है। ठीक है होते है, जमाना है लेकिन इस तरह के भयानक इंसिडेंट्स जो हुए है, जिनके बारे में आप खुद शर्मिन्दगी महसूस करते थे बात करते वक्त, तो मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि क्या यह वक्त नही आया है – जब इतना बड़ा इंडस्ट्रियल सिक्योरिटी फोर्स बनता है, हर चीज के लिए फोर्स बनता है, एयर फोर्स अपना फोर्स बनाने की बात कर रहा है तो आप अपने कारपोरेशन के लिए कोई फोर्स तैयार करने का निर्णय करें ताकि सिक्योरिटी रहे। जब लोग ट्रेन में सफर करें तो रात को वे सोएं और सुबह बेहतरी से उठें – यह अहसास उनमें पैदा हो और खौफ दूर हो, इस तरफ तवज्जह करने की जरूरत है मैं सुझाव के रूप में दो – तीन बातें कहकर अपनी बात खत्म करना चाहता हूं, इसलिए जो बात मैडम ने कही है, उसकी तरफ भी ख्याल करना पड़ रहा है। ...(**व्यवधान**)... अभी बात बाकी है अभी रात बाकी है। इसमें कोई ...(**व्यवधान**)...

श्री भारतेन्दु प्रकाश सिंहल : आपने शुरू में ही कहा था कि दो – तीन बातें कहेंगे। अब एक बात कहने के बाद फिर दो – तीन कह रहे है ?

श्री खान गुफरान जाहिदी : नही, आप अगर मौका दें तो कह देंगे। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि माल ढ़ोने की जो व्यवस्था है उसमें आप कहते है कि अब हम इतने मिलियन टन कर देंगे। दो तरह के प्रोडेक्टस है। एक हैं पैरिशेबल। पहले पार्सल वैन चलती थी हर ट्रेन के साथ में। पेरीशेबल में सबसे बड़ा मछवारों का काम हैं विशाखापट्टनम से गुवाहटी मछली जाती है, पटना मछली जाती है और उधर से इधर आती है। तो पैरिशेबल गुड्स के लिए आपकी पार्सल वैन का जो पुराना तसव्वुर था कि हर फास्ट ट्रेन में – हर ट्रेन में नही जाती थी – हर फास्ट ट्रेन में पार्सल वैन लगनी चाहिए ताकि पैरिशेबल गुड्ज जो 24 घंटे मे खराब होने वाली है, वे जा सके। विशाखापट्ट्नम से गुवाहाटी तक दो डिब्बे आप माल के दिया करते थे । जून में एक बंद हो गया, मैंने आपको एक लेटर भी दिया था, मुझे उम्मीद है कि वह काम ठीक हो जाएगा आपकी जहां नज़र पड़ेगी। आपकी तो नजर पड़ने की देर है। आठ करोड़ रूपए का लॉस जून से लेकर अब तक हो गया है। कितना लॉस हो रहा हैं क्योंकि यह प्रोवाइड नही हो रहा है एक्सप्रेस ट्रेनों में तो यह पोजिशन है।

पैट्री कार के संबंध में मैं क्राइटीरिया की बात कर रहा हूं कि 24 घंटे चलने वाले ट्रेनों में पैट्रीकार को होना लाजमी है। लोग कहते है कि 24 घंटे या 48 घंटे बाद जब यह डेसिटनेशन पर

पहुंचेगी, तो इस बीच में काफी सफर है ऐसी सारी ट्रेनों की छानबीन करके देखना चाहिए यह क्राइटीरिया है । जब आप जनरल करेंगे तो लोगों को, masses को फायदा पहुंचेगा । मैं यह बात आपसे इसलिए कह रहा हूं कि इस सिलसिले को जोड़ा जाए । ओवर ब्रिज के सिलसिले में मैंने आप से पिछली बार भी निवेदन किया था कि शहरों में बढ़ती हुई आबादियों में नई नई कालोनीज क्रीएट हो रही है । चीफ मिनिस्टर साहिबान से मिलकर ओवर ब्रिज के लिए अगर कुछ थोडी सी बात हो जाए, कुछ मामले बन जाएं, तो ठीक रहेगा । आज बडी तेजी के साथ ओवर ब्रिज बनाने की जरूरत है । जो ट्रेनें आपके फाटकों की वजह से रूकती हैं तो उसमें भी काफी व्यवस्थाएं खराब होती है । गाडी रेग्युलर टाइम पर चलनी चाहिए । अभी आपने देखा होगा कि पिछले 15 दिनों में बडी सर्दी पडी है तो जिस समय गाडियां दिल्ली से निकलने वाली थी, उसके 24-24 घंटे के बाद गाडियां निकली । आपको दस के करीब गाडियां केंसिल करनी पडी । जैसे एयरोप्लेन को उतारने के लिए जो टेक्नीकल साधन अपनाएं जा रहे है ताकि वे बहुत धुंए और बहुत ओस, धुन्ध में भी उतर जाएं । हो सकता है कि आपका विंग कोई रिसर्च इस बारे में कर रहा हो, इसके लिए कोई व्यवस्था बनाई जाए कि जड़े में जब सर्दी ज्यादा पडी है या ज्यादा बारिश होती है तब हमारी ट्रेनों की व्यवस्था सही हो सके । ...(**समय की घंटी**) ... आपके रिसर्च एंड डेवलपमेंट को इस तरह तवज्जो दिलवाने की जरूरत है । मैडम, मैं बहुत तेजी से चल रहा हूं । फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चला रहा हूं ।

उपसभापति : आप इतना तेज चलोगे तो कहीं एक्सीडेंट ही न हो जाए । …(**व्यवधान**)…

श्री खान गुफरान जाहिदी : मुझे दूसरी अर्ज यह करनी हैं कि अभी हमारे एक साथी जो आपकी ही पार्टी के है, पता नही आप किस वक्त यह सोचेंगे कि वहां से छोड़े और सच्चा आदमी इधर आना चाहिए । पता नही कैसे है? खैर, आप के साथी ने अभी कहा कि लेडीज के लिए अपर बर्थ कर दें, ऐसे रिजर्वेशन कर दें सेंटर में । मैडम, मुझे इस सेशन में आना था तो स्टेशन से ही हमारे घर वाली वापस गई । वह अपर दिया है । या तो तुम बुढ़ापे की तरफ चलो या मैं बुढ़ापे की तरफ चलूं । तो मैंने कहा कि आप जाओ । लैटर लिखा हुआ है । हाथ से लेटर लिखने के बाद, जैसा कि हमारे ये साथी अभी बोल रहे थे, अजी वह फेमिली तो उन्होंने गाडी से भेजी दी । इसलिए रिजर्वेशन सेन्टर पर थोड़े कसाव की जरूरत है । वे सब जानते है कि आप बहुत सख्त है । आप फौरन हम लोगो के लेटर पर एक्शन लेते है । मैंने खुद देखा है कि एक्शन ही नही लेते बल्कि जवाब भी भेजते है । एक ऐसा मंत्रालय है जिसके लिए मैं कह सकता हूं और यहां से खड़ा होकर कह रहा हूं कि जवाब देते है और एक्शन लेते हैं लेकिन इसको तेजी के साथ ठीक करना होगा । यह आप बेहतर समझ सकते है और आपने नई ट्रेनों को चलाने की बात कही है । यदि व्यवस्था नही हुई तो आपकी कितनी जमीन कानपुर में बिक रही है ? बड़े – बड़े शहरों में आपने ट्रेनें बंद कर दी है, दूसरे साधन हो गए है । वहां पर जमीनें पडी हुई है । वहां पर एन्क्रोचमेंट हो रहा है । पूरी की पूरी कालोनी बन रही है । ट्रेन माफिया

चल रहे हैं लेकिन आपकी जमीन वहां..... शहरों की टोटल जमीन को आप हासिल कर लें तो आपको एक पैसे की जरूरत नही पड़ेगी । जो प्रोजेक्ट बनाने के आप ख्वाब देखते है, उनको पूरा करने के लिए आपको समय मिल जाएगा । लेकिन उसकी व्यवस्था के लिए एक स्पेशल विंग, एक स्पेशल एक्शन फोर्स बनानी पड़ेगी ताकि जमीनों की एसेसेमेंट हो सके और उसको सही तौर पर बेचा जा सके । उससे उपलब्धि हो तो रेलवे की हो । यह रेलवे ने सौ वर्ष पहले ली हुई थी, आज वह जमींनें आपकी है और वहां पर एन्क्रोचमेंट हो रहा है और ये कारपोरेशन है, डीडीए है, ये सब अपना – अपना काम कर रहे है और ये सब लैंड माफिया से मिलकर खेल कर रहे है । मैं इस आशा के साथ कि आप हमारे सुझावों को और लोगों के सुझावों के साथ विचार करेंगे । ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : नीतीश जी, अब आप किधर जाएंगे यह तो मुझे नही मालूम लेकिन जवाब दे दीजिए ।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : मैडम, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों को जिनकी संख्या मेरे हिसाब से 23 है, जिन्होंने रेल बजट पर पूरी चर्चा में हिस्सा लिया है, धन्यवाद देना चाहता हूं । उनके वक्तव्यों के माध्यम से कई सुझाव मिले है और इसकी पूरी व्यवस्था है कि उन्होंने जो सवाल उठाए है, इससे रेलवे के काम में और बेहतरी लाने में और सहूलियत होगी । कई माननीय सदस्यों ने कुछ सूचनाएं सदन में दे रखी है । यह आवश्यक है कि मैं भी कुछ सुझाव सदन में रख रहा हूं । रेलवे की वित्तीय हालत को लेकर कुछ चिंता प्रकट की गई है । कुछ माननीय सदस्यों ने इसकी चर्चा कर दी कि इसकी वित्तीय स्थिति ठीक नही है । किसी ने यहां तक सोच लिया है कि शायद यह घाटे की ओर जा रही है, तो मैं सबसे पहले इस बात की जानकारी देना चाहता हूं कि नम्बर एक तो रेलवे की वित्तीय हालत में निरंतर सुधार हो रहा है,रेलवे घाटे में नही है, रेलवे मुनाफे में है । बल्कि 2003-2004 में हमने जो अनुमान लगाया था, उसकी तुलना में हमारी स्थिति और बेहतर हुई है । रेलवे की वित्तीय स्थिति को मापने का एक प्रचलित तरीका है, लोकप्रिय मापदंड है, वह है ऑपरेटिंग रेशो । हमने बजट अनुमानों में यह उम्मीद प्रकट की थी हमारा ऑपरेटिंग रेशो 2003-2004 में 94.4 होगा, लेकिन इस अंतरिम बजट के साथ-साथ , हमने बजट अनुमानों के बाद उनकी जो समीक्षा की थी, उनके आधार पर अब उन्हें संशोधित किया है और अब ऑपरेटिंग रेशों बेहतर होकर 92.6 हो जायेगा । जहां हमने अनुमान किया था कि 100 रुपये की कमाई करने के लिए हमें 94.10 पैसे खर्च करने होंगे, वही अब स्थिति इम्प्रूव हुई है और और 100 रुपए की कमाई के लिए 92.60 पैसे खर्च करने होंगे । यह एक मापदण्ड है । दूसरा मापदण्ड है कि हमारा कारोबार कितना बढ़ा ? हमने अनुमान लगाया था कि हम पूरे साल में 540 मिलियन टन की ढुलाई करेंगे । हमें दिसम्बर तक के जी आंकड़े उपलब्ध हुए है, उसके आधार पर अस नतीजे पर पहुंचे है कि न सिर्फ 2003-2004 वर्ष में हम 540 मिलियन टन के लक्ष्य को प्राप्त करने में कामयाब होंगे बल्कि हम उससे ज्यादा लदान कर पाएंगे इसलिए बजट अनुमानों को संशोधित

किया गया है और अब 540 मिलियन टन के लक्ष्य को बढ़ाकर 550 मिलियन टन किया है। इस प्रकार से जो आमदनी है वह इस प्रकार के यातायात से ही प्राप्त होती है। लेकिन कुल मिलाकर हमने इस बात का उल्लेख किया है, बजट अनुमानों में हमने जितनी उम्मीद की थी कि हमें आमदानी होगी, उतनी नही हो रही है। बावजूद इसके के हमारा व्यापार बढ़ गया, ढुलाई बढ़ जाऐगी , फिर भी नही हुआ, इसका कारण हैं कि हमने प्रति मिलियन टन आमदनी का जो आकलन किया था, हम वहां नही पहुंच पा रहे है। प्रति मिलियन टन आमदनी घट गई है। इसके कई कारण है। एक तो हम औसत तौर पर मान लेते है कि हमारे माल की ढुलाई में एवरेज लीड क्या होगी। वह लीड थोडी घटी है और यह रेलवे के हाथ में नही है। हमारे यहां, यह उन पर निर्भर करता है, जिनके माल की हम ढुलाई करते है। दूसरी बात यह है कि जैसा हमने सोचा था कि जिस प्रकार का ट्रैफिक मिक्स हमे मिलेगा, उसमें कमी आई है।हाई रेटिड कमोडिटी के लदान में थोडी कमी हुई है और कम दर वाले मालों की ढुलाई ज्यादा हुई । ढुलाई ज्यादा हो गई लेकिन प्रति मिलियन टन आमदनी की कमी हुई है। इस प्रकार कुल आमदनी, जो हमने बजट अनुमान लगाया था, उसके हिसाब से और यात्री यातायात का मिलाकर 890 करोड़ रूपए की कमी हो गई, लेकिन नही पर हमने जो खर्च का अनुमान किया था उसमें काफी अच्छी सेविंग हो रही है, बचत हो रही है। लगभग 1,500 करोड़ रूपए की सेविंग है। अगर आमदनी, जो हमने अनुमान लगाया था उसे 890 करोड़ रूपए कम होगी तो खर्च की सेविंग में 1500 करोड़ रूपए की कमी होने जा रही है। इस प्रकार से कुल मिलाकर आमदनी और खर्चे का हिसाब करें तो हमने जो सोचा था कि अंततोगत्वा हमारा जो रेवेन्यू रिसीट होगा उससे हमारा ज्यादा रिसीट हो रहा है। यही कारण है कि हमारी जो आमदनी ज्यादा हो रही है, उसे हम डेवलेपमेंट फंड में डाल रहे है। उसके माध्यम से सेफटी के काम में ज्यादा खर्च कर रहे है यही कारण है। हम देखेंगे कि प्लान साइज हमने बढ़ा दिया है, हम लोगो का प्लान आउट ले बढ़ गया है। जहां हमने अनुमान रखा था कि इस साल का प्लान आउट ले 2003-2004 का 12,918 करोड़ रूपये होगा, उसको 1,000 करोड़ रुपये से बढ़ाया जा रहा है, 13,918 करोड़ रुपये का प्लान है। इसमें से कुछ पैसा, जो अभी मिला है, रिवाइज्ड स्टेज में आकर, हमें ऊधमपुर – श्रीनगर लाइन के लिए 500 करोड़ रूपए मिले है , यह शामिल है इसके अलावा तीन सौ करोड़ रुपये हमें अतिरिक्त बजटीय सहायता मिली है, वह शामिल है और दो सौ करोड़ रूपया ज्यादा हमने अपने आंतरिक संसाधनों में जो वृध्दि की है, वह शामिल है। उसके चलते हजार करोड़ रुपया से प्लान आउट ले बढ़ाया जा रहा है। यहां यह चित्र है कि हमारा प्लान साइज बढ़ रहा है , कुल मिला करके हमारा रेवेन्यु रिसीट बढ़ रहा है, हमारा ऑपरेटिंग रेश्यो इंप्रूव कर रहा है। तो यह गलतफहमी नही पैदा होनी चाहिए। रेवेन्यु रिसीट का मतलब ही मुनाफा होता है। हम उतना मुनाफा कमा रहे है। जो हमारा रेवेन्यू रिसीट है चार हजार करोड़ रुपये से ज्यादा, तो उतना तो हम मुनाफे में है। इसलिए घाटे में नही है। हालत खराब नही है। हालत अच्छी है। वह सुधर रही है। हमें और बेहतरी की

ओर जाना है । हमें अपनी आर्थिक स्थिति को और सुधारना है । रेलवे की आर्थिक स्थिति अगर बिगडी तो उसका एक सब से बडा कारण पंचम वेतन आयोग के कारण उत्पन्न हुआ दबाव था । उसको अब रेलवे ने धीरे-धीरे अब्जॉर्ब कर लिया है और हम आगे बढ़ रहे है । अब ऑपरेटिंग उद्देश्यों में फिर हम 92 के आसपास पहुंचने जा रहे है तो यह अच्छी उपलब्धि है । हम एक तरह से 98 से ऊपर जा चुके थे । वहां से इंप्रूव करते हुए हम इस स्थिति को प्राप्त कर रहे है । यह हमारी आर्थिक स्थिति की बेहतरी का परिचायक है । इसलिए जब दीपांकर मुखर्जी ने कुछ आंकड़ो को रखा था तो उससे ऎसा चित्र प्रस्तुत हो रहा था कि साहब रेलवे तो कहीं जा ही नही रही । इन्होंने एक साल का बीस मिलियन टन का का आंकड़ा दे दिया, उस साल भी बढा । इस साल भी आपने बीस मिलियन टन का टॉर्गेट रखा । उनको, मैं बताना चाहता हूं, हमने अपने बजट भाषण में ही कहा, जब 492 मिलियन टन का लक्ष्य था,उसके ऊपर हमने सोचा था कि हम 510 तक जयेगे 2002-2003 मे,उससे आगे बढ़ करके हम 518 मिलियन टन तक पहुचं गए । 2003-04 मे हमने 540 मिलियन टन का लक्ष्य रखा,उसको पार करके 550 पर हम जा रहे है । बीते साल 492, उसके ऊपर इंप्रूव कर हम 528 पर पहुंचे, 518 से इंप्रूव करके इस साल हम 550 पर जा रहे है । लेकिन चूंकि अंतरिम बजट है इसलिए प्रारंभिक अनुमान हमने बीस मिलियन टन बढ़ा कर रखा है । बजट एस्टीमेट पर हमने 30 मिलियन टन ज्यादा रखा है । 540 बजट एस्टीमेट था । उसके मुकाबले हमने इस साल 2004-05 का 30 मिलियन टन बढ़ कर 570 रखा है । 2003-04 में रिवाइज्ड एस्टीमेट जो हमने 550 किया है, उसे हम बीस मिलियन टन ज्यादा बढ़ा कर लक्ष्य रख रहे है । लेकिन यह जो प्राथमिक आकलन है, प्रारंभिक आकलन है । जब पूरा बजट आएगा तो उस समय हम और परिस्थिति को देखेंगे । तब तक पूरे फाइनांशियल ईयर का पूरा चित्र सामने आ जाएगा कि हम कहां पहुंचे और हमारे सामने क्या-क्या चीजों की डिमांड है । हम कई बातों को ध्यान में रख कर अपना टॉर्गेट रखते है । इंडस्ट्री की क्या डिमांड है । चारो तरफ से हमारे पास जो फ्रेट ट्रैफिक है उनको मोटे तौर पर जो बल्कि मूवमेट होता है, उसका क्या डिमांड है, उसको ध्यान में रख कर और पिछले वर्षो के अनुभव के आधार पर हम रखते है । इसलिए हम बेहतरी की ओर जा रहे है । मुझे अच्छी तरह याद है जब 1998-99 में भी हम रेल मंत्री बने थे तो 430मिलियन टन का लक्ष्य था । जिसे हम प्राप्त नही कर सके थे और 422 मिलियन टन पर अटक गए थे । आज 540 का लक्ष्य उसको एक्सीड करके 550 पर पहुंच रहे है । पांच वर्षो में इतनी ज्यादा प्रगति है तो इसको एप्रीशिएट करना चाहिए । दीपांकर मुखर्जी के पास कुछ कागजात रहते है, इसमें कोई शक नही है और उन कागजातों का अगर सदन की बहस में इस्तेमाल करते हैं तो यह तो उनका कौशल है और इसकी प्रशंसा होनी चाहिए । लेकिन मैंने सोचा कि उन्होंने कुछ तथ्य रखे है, कुछ आंकड़े रखे है,तो उन आंकड़ो के जवाब में मैं कुछ तथ्य रखूं और जो सही है, जिनको रेलवे ने एचीव किया है, उन चीजों को हम रख रहे है । यह बात सही है कि हमें कभी भी अव्यावहारिक लक्ष्य नही निर्धारित करना चाहिए । अगर हम व्यावहारिक

लक्ष्य निर्धारित करेंगे तो हम धीरे – धीरे आगे बढ़ेंगे और इस बार रेलवे का जो अपना, इन्होंने अपने लक्ष्य के मुकाबले जो ग्रोथ हासिल किया है, वह बेहतर है यानी आज जो हम इकोनोमी का डिमांड है उसको पूरा करने की स्थिति में है। यही कारण है कि हम धीरे – धीरे और ज्यादा ट्रैफिक को अट्रैक्ट कर रहे है । हमने इसके लिए फ्रेट रेट का रेशनलाजेशन किया है। उसका परिणाम है अब हम माल अपनी तरफ अट्रैक्ट कर रहे है शुरू में लगेगा कि आमदनी कम हो रही है पॉर्सल के रेट को भी हमने रेशनलाइज किया। आप स्टेशन पर चले जाइये। आपको कई प्लेट फॉर्म्स पॉर्सल से अटे पड़े मिलेंगे। उसकी व्यवस्था को हमें इंप्रूव करना है उसकी व्यवस्था में और सुधार लाना है उसको धीरे – धीरे सुधार रहे है। उसको कई प्रकार से कंप्यूटराइज करेंगे। अभी भी उसमें कई प्रकार के दोष है उनको ठीक करना पड़ेगा। हमने रेट को रैशनलाइज कर दिया और उसके चलते हमारी तरफ वॉल्यूम आने लगा। मैडम, जब हम एक बार अपनी तरफ वॉल्यूम अट्रैक्ट कर लेंगे तो हमारी आमदनी स्वाभाविक रूप से बढ़ेगी। हम ने कहा है कि जो हमारा ग्राहक है, वहां तक रेलवे जाए। रेलवे को कुछ हद तक मोनोपोली हासिल है। अब मानोपोली के चलते थोडी letharagy आ जाती है। लोग समझते है लोग हमारे पास आयेंगे, हम क्यों लोगों के पास जाएं। हम ने कहा कि लोगो के पास जाना होगा, लोगो की जरूरत को समझना होगा। तो आप अपनी तरफ ट्रैफिक को अट्रेक्ट करिए । कि यही कारण है कि कई पार्सल ट्रेन्स चलायी गयी। उस के लिए एंड टू एंड सर्विस दी गयी। आर0पी0एफ0 की उन को सुरक्षा प्रदान की गयी। माल गायब हो जाता है। उस के लिए सुनिश्चित किया गया कि किसी प्रकार से भी माल गायब न हो। इस के अच्छे परिणाम निकले। तो कई जगहों पर, कई सेक्टर्स में हमने वॉल्यूम को अपनी तरफ अट्रेक्ट किया हैं इसलिए बेहतरी हुई है। अब हम टार्गेट से भी आगे जा रहे है तो यह रेलवे के अच्छे स्वास्थ्य का परिचायक है और यह सदन के समर्थन से संभव हो पाया हैं सदन में जो चिंता प्रकट की जाती है, उसके चलते यह सब कुछ संभव हो पाया है।

अब दूसरा सब से महत्वपूर्ण प्रश्न है सेफ्टी का। सेफ्टी के लिए जो कदम उठाया जाना चाहिए, वह उठाया गया है ? मैडम, सेफ्टी एक ऎसा विषय है जिसे रेल मंत्रालय सर्वोच्च प्राथमिकता देता है सेफटी को लेकर जो चिंता प्रकट की जाती है, वह स्वाभाविक है अगर दुर्घटनाएं होंगी, लोगो की जान जाएगी तो लोगो की चिंता स्वाभाविक है और जब रेलों का परिचालन सरकार करती है तो सरकार की आलोचना होना भी स्वाभाविक है। लेकिन एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए जो कदम उठाए जा रहे है, उस की तरफ भी हमारा ध्यान जाना चाहिए। कहां वर्षो से जिन रेल की पटरियों का रिनुअल होना चाहिए था, वह पैसे की कमी के कारण नही हो पा रहा था, इस सरकार ने अतिरिक्त धन का प्रबंध किया तो उस की प्रशंसा होनी चाहिए। जस्टिस खन्ना कमेटी ने सिफारिश की और हम ने 98 में रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी बनायी थी । उन की रिपोर्ट आई । उन्होंने कहा कि रेलवे में कई तरह के रिनुअल ओवरडयु हो गए है। उन को करना जरूरी है, लेकिन रेलवे के पास धन नही है।

इसलिए सरकार को अलग से मदद करनी चाहिए। सरकार ने उस सिफारिश को स्वीकार किया और 17 हजार करोड़ का स्पेशल सेफटी फंड बनाया। वह अक्टूबर, 2001 से काम कर रहा हैं उस का 6 साल का लक्ष्य रखा गया। पहला साल तो 6 महीने का ही था , उस के बाद तीसरे साल में लक्ष्य 6 साल के लिए। मैडम, कई बार कह दिया जाता है कि सेफटी फंड बना दिया 17 हजार करोड़ का , तब भी एक्सीडेंट हो रहा है। फिर आप क्या कर रहे है उस 16500 किलोमीटर पर जिस का कि रिनुअल होना है, उस में से इस साल के आखिरी यानी 31 मार्च तक 8500 किलोमीटर रेल की पटरियों का रिनुअल हो जाएगा। यह तो अच्छा एचीवमेंट है। यह तो ढ़ाई साल के अंदर होगा। मैडम, 6 साल के अंदर 16500 किलोमीटर करना है, उस में से 2700 किलोमीटर का रिप्लेसमेंट 31 मार्च, 2004 तक हो जाएगा। यह तो एक तरह से अच्छी उपलब्धि है। हमें और तेजी से आगे बढ़ना है और मुझे इस बार आप को बताते हुए हर्ष हो रहा है कि स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड में दो कम्पोनेंट है। उस में से 12 हजार करोड़ रुपया भारत सरकार को जनरल एक्सचैकर से देना है। मैडम, यह अंदाजा किया गया था कि 5 हजार करोड़ रूपए सेफ्टी सरचार्ज के तौर पर यात्रियों से वसूला जाएगा। हम पहले साल से देख रहे है कि जितना हम अनुमान सेफ्टी सरचार्ज से लगाते है, उतना नही आता है और जो सेफ्टी सरचार्ज का पैसा नही आता है, हम उस की भरपाई अपने इंटरनल रिसोर्सेस से कर रहे है। पहले साल 1400 करोड़ रखे गए। मैडम, हजार करोड़ जनरल एक्सचैकर से, 400 करोड़ आना था सेफ्टी सरचार्ज से, लेकिन आया 305 करोड़। इस तरह हम ने इंटरनल रिसोर्सेस से 95 करोड़ कम्पेनसेट किया। उस के ऊपर 34 करोड़ रुपया इंटरनल रिसोर्सेस से और दिया यानी 1434 करोड़ रुपया खर्च किया। उस के अगले साल 2002-2003 में 2210 करोड़ रुपए का लक्ष्य रख गया। उस में से 1350 करोड़ रूपए भारत सरकार ने दिए और बाकी सेफ्टी सरचार्ज से आना था, लेकिन नही आया। बाकी को भी हमने दिया। इसके अलावा हम और आगे बढ़े, 2010 करोड़ रुपए की जगह पर वर्ष 2002-2003 में 2486 करोड़ रुपए खर्च किए गए और वर्ष 2003-2004 में हम और ज्यादा खर्च करेंगे, जिसका हमने 2300 करोड़ का आंकलन किया है, उससे भी ज्यादा खर्च कर पाएंगे। तो यह स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड में इसका फिसिकल और फाइनेन्सियल,दोनों टारगेट का हमने उल्लेख किया है आपने इस अंतरिम रेल बजट के भाषण में। तो वह तो प्रगति हो रही है।

मैडम, इसके अलावा शायद विरूम्भी जी ने या किसी माननीय सदस्य ने कहा कि यह तो आप बता रहे है, लेकिन जो हर साल नए रिन्यूवल होना है उसका कैसे होगा ? उसका हम डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड से रिन्यूवल कर रहे है। करंट एराइजिंग को हम डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड से कर रहे है। स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड में तो पहले के जो रिन्यूवल ड्यू थे उनको शामिल किया गया था। उन तमाम प्रोजेक्ट को शामिल किया गया, रिन्यूवल के कामों में शामिल किया गया , वर्क को शामिल किया गया और उसके लिए एक अलग डाक्यूमेंट बनाकर सदन में रख दिया गया। उसमें हम रद्दोबदल नही कर सकते। जो काम करना है आवर ड्यू रिन्यूवल के लिए,उन परिसंपत्तियों के

नवीकरण करने के लिए, वे डाक्यूमेंट संसद में रख दिये है, उनमें कोई मंत्री चाहकर भी इधर से उधर नही कर सकता । वे संसद को बताई हुई चीजें है । उससे वे काम हो रहे है और जो करंट एराइजिंग हर साल रिन्यूवल के लिए काम आता है उसको हम डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड से करते है । डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड में हर साल हम पैसे डाल रहे है, इस डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड में हमने रिजर्व क्रिएट किया है । अब यह बात नही है कि डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड में पैसे की कमी है । इसके लिए तो हम रिजर्व क्रिएट कर रहे है । आंतरिक संसाधन से जो हमारे पास पैसा होता है, सबसे पहले हम डीआरएफ को देते है । तो इस प्रकार से कोशिश हो रही है कि सेफ्टी की हर चीज को हम टेकल करें । हमने देश भर के रेल कर्मचारियों के साथ सीधा संवाद स्थापित किया, सेफ्टी संवाद और देश भर में हम उनके साथ घूमे, बातचीत की कि कहां क्या दिक्कत है, कहां क्या कठिनाई है । उनका मोटिवेशन बढ़ा है । उन्होंने जो समस्या बताई उनको टेकल किया गया । सब राय के बाद हमने दस साल का कारपोरेट सेफ्टी प्लान बनाया ।

महोदया, दीपांकर जी ने चार साल, पांच साल के आंकड़े दिखा दिए, मगर हम थोड़ा पीछे जायें, मैं कोई इसके लिए श्रेय नही लेता हूं, श्रेय अगर किसी को जाता हैं तो रेलवे के काम करने के तरीके को जाता है और श्रेय अगर किसी को जाता है तो संसद को जाता है । हर साल, दर साल एक्सीडेंट की स्थिति में सुधार आया है, संख्या घटी है । कभी फ्लक्चुएट भी हुआ है, कभी बढ़ गया एक साल तो फिर आगे घट गया है, लेकिन जो पहले जमाना था उससे एक्सीडेंट घटते चले जा रहे है । एक्सीडेंट घट रहे है। अब तो जो दुनिया भर मे पर मिलियन टैंन किलोमीटर के हिसाब से कितने एक्सीडेंट होते है उसके अनुसार वर्ष 2002-2003 में वह घटकर 0.44 हो गया । हमने कारपोरेट सेफ्टी प्लान लाया । चार साल के अंदर इसको 0.3 ...(**व्यवधान**)... मैंने पूरी बात आपकी सुनी । वही तो मैंने कहा कि फ्लक्चुएट हो सकते है, लेकिन 60 के दशक से आप तुलना करिए । लगातार घट रहे है । मैंने तो कोई क्रेडिट नही लिया कि एक साल का काम है ।

श्री राजीव शुक्ल (उत्तर प्रदेश) **:** पिछले साल ज्यादा हो गए ।

श्री नीतीश कुमार : पिछले साल नंबर ऑफ एक्सीडेंट घट गए । यही तो आप मीडिया वालों के साथ मुसीबत है । ...(**व्यवधान**)... आप असलियत पर ध्यान नही देते । अब आपने हमको छेड़ दिया । ...(**व्यवधान**)... हम विनम्र प्रार्थना कर रहे है । ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव शुक्ल : नीतीश जी, पिछले साल आपका नाम दुर्घटना मंत्री रख दिया गया था । वह क्यों रख दिया गया था ?

श्री नीतीश कुमार : वे तो जो चाहें रख दें ।

श्री राजीव शुक्ल : पिछले साल आपका नाम दुर्घटना मंत्री हो गया था ।

श्री नीतीश कुमार : यह तो जो आपकी इच्छा हो रख दीजिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव शुक्ल : पिछली बार आपका एक्सीडेंट मिनिस्टर नाम हो गया था। तो यह एक्सीडेंट मिनिस्टर नाम क्यों हो गया था ? ...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : माफ करेंगे। ...(**व्यवधान**)... दिक्कत यह है। ...(**व्यवधान**)... हम आपकी बात कर रहे है, लेकिन इतना हम बता दें कि नाम तो आप चाहें रख दें, जिसकी जो मर्जी वह नाम रख दें। जो चाहे, जिसको आप कोई नाम कर दीजिए, लेकिन क्या प्रयत्न किए गए आप उसको देखिए। जब कभी रेलवे की वर्किंग के बारे में कोई अनुसंधान करेगा तो उसको मालूम होगा। मैं इतनी बात एक वेदना के साथ कहता हूं। हम तो साधारण बैकग्राउंड से आते है, हमारा कोई अमीरी का बैकग्राउंड नही है, ऎसा कोई बड़ा भारी बैकग्राउंड नही है कि हमारा आपके साथ एक सोशल कोटेक्ट हो गया। तो हम लोगों को जगह प्राप्त करने में बडी कठिनाई होती है, बडी मुश्किल होती है। हम लोग जो कर रहे है उसको भी ऎप्रिसिएट नही किया जाएगा। स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड जिसके कार्यकाल में गठित हो, यानी दुर्घटनाओं को कैसे टैकल किया जाए। दुर्घटनाएं कई प्रकार की होती है – डिरेलमैंट की होती है, कोलीज़न की दुर्घटना हुई थी "गैसल" , हमने इस्तीफा दिया था। उस दुर्घटना को रोकने के लिए अगर उपाय किया जा रहा है, ऍटी कोलीज़न डिवाइस को अब इंट्रोड्यूस किया जा रहा है तो भी आप हमको कहते है दुर्घटना मंत्री। आप जो चाहे कर लें, जो चाहे नाम दे लें , हम लोग तो गरीब घर से आते है, हम लोग क्या करेंगे। आप लोग तो बड़े लोग है, आपको मामूली बैकग्राउंड के लोग तो अच्छे लगते नही। विश्वास नही होता है कि एक पिछड़े प्रदेश से आया हुआ आदमी, समाज के पिछड़े वर्ग में पैदा हुआ एक आदमी भी काम कर सकता है, यह तो यकीन होता नही है। आपने तो बिहार की ऎसी छवि बना ली है कि आपको हर बिहारी निकम्मा दिखाई पड़ता है। आपने पिछड़े वर्गो के बारे में एक धारणा बना ली है कि पिछड़े वर्गो के पास मैरिट नही होता है।

एक माननीय सदस्य : क्यों नही होता, होता है।

श्री नीतीश कुमार : आपने तो यह धारणा बना रखी है और कोई कारण नही है। मैं कई बार इस बात का विश्लेषण करता हूं तो मैं पाता हूं कि अगर मेरे किए कार्य को ...(**व्यवधान**)...

श्री राजीव शुक्ल : आपकी पार्टी वाले बिहार की छवि बिगाड़ते है।

श्री नीतीश कुमार : ऎप्रिसिएट नही किया जाता है तो उसका कारण है कि मैं बिहार में पैदा हुआ और दूसरा कारण है कि मैं पिछड़े वर्ग में पैदा हुआ। ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : आप बिहार की छवि ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : ऑर्डर प्लीज़ । कोई जरूरी नही है कि ये बिहार का नाम ले रहे है ।

श्री नीतीश कुमार : हम तथ्य बता रहे है । अगर मैं बिहार में नही पैदा हुआ होता तो दुर्घटनाओं को रोकने के लिए जो कदम उठाए गए है उनकी भी चर्चा होती । आज नही होती है चर्चा, मैं जानता हूं कि समाज की क्या बनावट है । सब प्रकार की पीड़ा को झेलते हुए काम करना है, इसलिए हमको उसका ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद (बिहार) : महोदया, माननीय नीतीश कुमार जी क्यों भावुकता में, गुस्से में बोल रहे है, असल में इनका कोई दोष नही है, इनको लोहा भाता ही नही है ।

श्री नीतीश कुमार : लालू जी यह कहने के लिए कहीं से चले आए । यह इनकी परमानेंट थ्यौरी है । मैं बता दूं कि यह बात इनको हमने स्वयं कही थी । हम लोग जब साथ थे तब हम किसी गाडी में बैठ जाएं, वह खराब हो जाए, तो बात होती रहती थी, तब हमने ही इनको कहा था कि हमको लोहा नही भाता है । इन्होंने याद रखा और मेरे ही खिलाफ ये उसका इस्तेमाल कर रहे है ।

श्री प्रेम गुप्ता : यह अंदर की बात है ।

श्री नीतीश कुमार : हां, यह अंदर की बात है । लेकिन हमारे बड़े भाई है, उम्र में हमसे बड़े है, अगर वे कह देते है तो हम स्वीकार कर लेते है ।

श्री लालू प्रसाद : हम कहां कुछ बोले है ।

श्री नीतीश कुमार : अब स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बना है । इसके बाद हमने कर्मचारियों के साथ संवाद स्थापित किया और कारपोरेट सेफ्टी प्लान लाए । ट्रेनिंग कैसे इम्प्रूव की जाए, उसका प्रबंध हुआ । हर प्रकार से इंतजाम किया जा रहा है ।

श्रीमती सरोज दुबे : उसका रिज़ल्ट क्या है ?

श्री नीतीश कुमार : उसका रिज़ल्ट हो रहा है, मैडम । अब अगर मज़ाक उड़ाने के लिए कोई बात कर रहा है तो मैं उसका उत्तर नही दूंगा ।

श्रीमती सरोज दुबे : नही, मैं मज़ाक नही उड़ा रही ।

उपसभापति : अच्छा , अब बैठिए न सरोज जी । ठीक है, लालू जी आ गए, बैठे है, आप मिनिस्टर हो गई । अभी शांत से हाऊस चलने दीजिए । ...(**व्यवधान**)... बैठिए बैठिए। मैं यहां चेयर पर बैठती हूं, सब देखती हूं ।

श्री नीतीश कुमार : लालू जी इशारा कर रहे है, चिंता मत करिए । जब कुछ अंदर की बात होगी तो हम भी पैरवी कर देंगे, चिंता मत करिए ।

श्री बालकवि बैरागी : मंत्री जी, आप कर्मचारियों के बारे में बयान दे रहे है, उसमें एक थोडी सी जानकारी चाहिए कि जब आप रेलवे कर्मचारियों से सेफ्टी के बारे में बात कर रहे है तो उन कर्मचारियों में पुलिस वाले, जो कि ड्यूटी पर लगे रहते है, वह वर्ग भी उसमें शामिल है क्या जिस वर्ग से आपका संवाद सेफ्टी को लेकर होता है ?

उपसभापति : अभी जो बात हो रही है वह रेलवे सेफ्टी की है और आप जो कह रहे है वह यात्रियों की सेफ्टी की है। अभी उस पर मंत्री जी आए नही है।

श्री नीतीश कुमार : महोदया, दिक्कत यह होती है कि हम लोग सेफ्टी और सिक्युरिटी दोनो को मिला देते है। हम अभी सेफ्टी की बात कर रहे थे लेकिन हमने जो संवाद स्थापित किया उसमें रेलवे सुरक्षा बल के लोगो को भी अवसर दिया अपनी बात कहने का। उसमें रेलवे सुरक्षा बल के लोग भी थे लेकिन यह ध्यान सेफ्टी पर था, यानी रेलवे के परिचालन को कैसे बेहतर बनाया जाए, लोगो का विश्वास कैसे हासिल किया जाए, मानवीय भूल के चलते दुर्घटनाएं होती है, उनको कैसे कम से कम किया जाए। इस बारे में उनके कुछ सुझाव थे, उनके सुझावों को स्वीकार करके उनके ऊपर कार्यवाही की गई जिसके चलते उनका विश्वास और भरोसा जीतने में प्रशासन कामयाब हुआ। इस कारण आज उनका मोटिवेशन लेवल बढ़ा है, उन्होंने इस चुनौती को समझा है और यही कारण है कि अब एक्सीडेंट लेवल को और नीचे करने के लिए हमने उनको प्रेरित किया और उसका लक्ष्य निर्धारित किया, जिसका उल्लेख हमने यहां पर किया है। कारपोरेट सेफ्टी प्लान में कुल मिलाकर 31,000 करोड़ रुपए खर्च होंगे। अब कई तरह से डि – रेलमेंट होता है। उसको रोकने के लिए एक तरीका है anti-collusion device जब कोंकण रेलवे ने उसकी ईजाद की तो उसको लगाने का कार्य आरंभ हो गया है। महोदया, 20 जनवरी से वह काम शुरू हो गया है। हमारे एन.एफ. रेलवे में एक हजार सात सौ किलोमीटर से भी ज्यादा का ब्रॉडगेज़ नैटवर्क है, उसमें यह काम सबसे पहले शुरू किया गया है। हमें उम्मीद है कि इस साल के आखिर तक वह काम पूरा हो जाएगा और पूरी रेलवे में 5 साल के अंदर जितना भी हमारा ब्रॉडगेज़ नेटवर्क है, उसमें anti-collusion device लग जाएगी । इस प्रकार से जो collusion होता था, वह बीते दिनों की बात होगी।

महोदया, एक-एक करके , अगर सिस्टेमेटिक ढ़ंग से ढ़ंग-एक समस्या को टैकल करें तब शायद कहीं पहुंच पाएंगे वरना यह बहस तो चलती रहेगी । जो कोशिश की गई है, उसके बारे मे हमने बताया। अब हमारे यहां जो पहले से four wheeler tank wagons चलते है, उनमें से ज्यादातर डि-रेलमेंट हो जाते है। उसको घटाने की बात थी। हमने कहा कि क्यों घटा रहे है जबकि इनका डि-रेलमेंट होता है ? इनको बिल्कुल हटा देना चाहिए और इनकी जगह eight wheeler tank wagons आने चाहिए। तो हर इश्यू को टैकल करने की कोशिश हमने की है और उसके चलते एक प्लान बनाकर, उसके आधार पर हर डिवीजन और हर जोन में ऐक्शन प्लान बनाकर

उस पर अमल हो रहा है। अब इससे अधिक करने की मेरी क्षमता नही है और वह हयूमनली मेरे लिए पॉसिबल नही था। हमने हर इश्यू को समझने की कोशिश की, एक – एक चीज को टैकल करने की कौशिश की। अब आगे आने वाला वक्त इसको एप्रिशियेट करना चाहेगा तो करेगा लेकिन इसके नतीजे अच्छे जरूर निकलेंगे क्योंकि एक वैज्ञानिक दृष्टिकोण अपनाकर यह काम किया गया है। इसके अलावा हमारे पास कई चीजों का समाधान नही है। उसके लिए टेक्नॉलॉजी इनपुट की जरूरत है। बाहर की टेक्नीलॉजी बहुत महंगी है, इसलिए हमें अपने यहां टेक्नॉलॉजी को डेवलप करना है। इसके लिए IIT और रेलवे का जो अनुसंधान संगठन है RDSO, इन दोनों ने मिलकर टेक्नॉलॉजी मिशन पर काम करना आरंभ किया है। उसमें 14 परियोजनाएं ली गई है। जिसमें एक परियोजना fog vision की है, जो कुहासे की स्थिति है, उसको लेकर तो कई प्रकार का काम किया जा रहा है ताकि हम low cost technology के माध्यम से सेफ जर्नी दे सकें। इसके लिए कोशिश हुई है।

महोदया, दूसरी बात है सिक्योरिटी की। अब सिक्योरिटी के लिए रेलवे मे इंतजाम है। हर राज्य, जहां से रेलें गुजरती है, वहां पर हर राज्य सरकार ने यानी G.R.P यानी Government Railway Police का गंठन किया है। कभी – कभी रेलवे पुलिस होने के कारण यह कन्फ्यूज़न हो जाता है। लोग यह समझते हैं कि यह रेलवे का पुलिस बल है – यह रेलवे का नही है , यह राज्य सरकार की पुलिस का एक हिस्सा है। राज्य सरकारो ने यह सोचकर कि रेलवे का काम अलग किस्म का है, इसके लिए अलग से एक dedicated विंग बना रखा है। GRP एक ज़माने से चली आ रही है। उसका आधा खर्च रेलवे वहन करती है। जो स्टेशन आदि पर सहूलियत देनी है, वह रेलवे देती है लेकिन मुख्य रूप से वह स्टेट पुलिस का एक हिस्सा है। हर राज्य सरकार ने उसके लिए dedicated इंतजाम किया है। यह कहना कि सुरक्षा का कोई इंतजाम ही नही किया गया है, यह ठीक नही है। सुरक्षा का इंतजाम किया गया है।

RPF जो रेलवे की है, वह रेलवे की संपत्ति की हिफाज़त के लिए है। अभी आपने संसद में मंजूरी दी है कि RPF को भी हम रेल की सुरक्षा में लगा सकें। रेल की सुरक्षा में लगाएंगे, इसका मतलब हम GRPको रिप्लेस कर देंगे, यह संभव नही है। RPF,GRP के काम में मदद कर सकती है लेकिन RPF,GRP को रिप्लेस नही कर सकती। सिक्योरिटी का काम, लॉ ऍंड ऑर्डर का काम, पब्लिक ऑर्डर का काम कांस्टीट्यूशन ने राज्य सरकारों को दिया है लेकिन रेलगाडी में कुछ हो जाता है तो लोग कहने लगते है कि रेलवे पुलिस क्या कर रही है ? रेलगाडी होने मात्र से वह यूनियन टेरिटरी नही हो जाती , रेलवे स्टेशन यूनियन टैरिटरी नही होता, रेल का डिब्बा यूनियन टैरिटरी नही होता। वह स्टेट की बाउंड्री में है और स्टेट गवर्नमेंट्स अपनी तरफ से प्रयत्न करती है। इसके अलावा अगर ट्रैक के बाहर कुछ होता है तो स्टेट की पुलिस भी लगती है और RPF उनके efforts

में सम्लीमेंट करती है। RPF टोटल काम नही कर सकती। अभी आपने संशोधन किया। उसके बाद ट्रेन की scrutiny में भी आप RPF की ड्यूटी लगा सकते है। स्टेशन आदि पर उनका deployment हो सकता है। छोटे – मोटे रेलवे ऐक्ट्स से संबंधित अपराध, महिलाओं के डिब्बे में पुरूषों का घुस जाना, बिना टिकट यात्रा करना ,छत पर चढ़कर यात्रा करना, इस प्रकार के छोटे – मोटे अपराध जिनका उल्लेख रेलवे ऐक्ट में है, उस मामले में दोषी लोगो को पकड़कर , investigate करने का काम, prosecute करने का यह काम RPF करेंगी। ताकि छोटे – मोटे अपराधों को आर.पी0एफ. टैकिल करे ताकि जी.आर.पी. और सीरियस नेचर के अपराधों को टैकिल करने में अपनी सख्ती का इस्तेमाल कर सके और दोनों के बीच में कोआर्डिनेशन रहे। क्योंकि कोआर्डिनेशन तो हर स्तर पर होता है, को ऑर्डिनेशन को तो अब हमने राष्ट्रीय स्तर पर भी कर दिया है। इस साल 15 जनवरी को हमने एक मीटिंग बुलाई। सारे जी.आर.पी.के प्रमुखों को आमंत्रित किया ,राज्यों के गृह सचिवों को बुलाया,डी.जी.पी. को बुलाया, रेलवे के सभी जोनल मैंनेजर को बुलाया, पूरा रेलवे बोर्ड बैठा और पूरी सिक्योरिटी के बारे में चर्चा की। यह जो कोसीकलां के पास घटना हुई है, यह तो बाद की घटना है। हमने तो पहले ही यह टैकिल किया है। अगर आर.पी.एफ. को हम लगाएंगे यात्रियों की सुरक्षा में या ट्रेन की एस्कॉर्टिंग में तो उनको ट्रेनिंग चाहिए। वह माल की हिफाजत तब तक करता रहे। उसका पब्लिक इंटरफेस नही है। अगर किसी को पब्लिक इंटरफेस देना है तो उससे पहले उसकी ट्रेनिंग पड़ेगी वरना अनर्थ हो जाएगा। इसलिए उनकी ट्रेनिंग हो रही है। अब बीच में चुनाव आदि आ जाएगा तो उसमें भी उनकी ड्यूटी लगती है। तो हमने कहा कि एक जुलाई से वे जी.आर.पी. के इस काम में हाथ बंटाने लगे। लेकिन याद करके रखिए कि न तो रेलगाडी यूनियन टेरिटरी है, न रेलवे स्टेशन टेरिटरी है, न सिक्योरिटी के काम में जी.आर.पी. को आर.पी.एफ. या कोई दूसरा पुलिस बल, माफ करेंगे पुलिस बल तो हो ही नही सकता, पुलिसिंग तो राज्यों की रेस्पांसिबिलिटी है लेकिन कोई सशस्त्र बल आप बनाकर के वह काम नही कर सकते हैं अगर ऐसा आप सोच रहे हैं तो अभी संविधान में ऐसी कोई व्यवस्था नही है। सुप्रीम कोर्ट तक भी यह मामला गया है उसने भी डिसाइड किया हुआ है – पब्लिक ऑर्डर किसको कहते है, लॉ एंड ऑर्डर क्या है, सिक्योरिटी क्या है इन सब चीजों पर। लेकिन चूंकि रेलगाडी में हो जाता है, तो कोई जानकार लोग भी अंगुली उठाते है। यह कंस्टीट्यूशनल स्टेटस नही है। महोदया, हमने तो यह भी सोचा है क्योंकि सिक्योरिटी को लेकर के जो इतनी बात हुई, तो सेफ्टी तो हम लोगो कि जवाबदेही थी तथा जितना संभव है हमने किया है सिक्योरिटी के मामले मे राज्यों के जो एफट्र्स है यहां से भी जो उनको सम्लीमेंट किया जा रहा है कि क्या संवैधानिक व्यवस्था है, क्या हो रहा है सब चीजों को मिला करके हमारी कोई इच्छा है, हमारा कोई विचार है कि इस पर भी जो एक स्टेटस नोट है वह हम तैयार करें और देश के लोगो को बताएं। एक भ्रम फैल जाता है। इस घटना की निंदा हो – किसी ने चलती गाडी से उठाकर किसी को फैंक दिया। यह एक अपराध है, जघन्य अपराध है। इसकी जितनी निंदा की जाए कम है। उस समय कभी – भी मन में यह बात नही आती

है कि कितने लोग बैठे हुए थे ।कितना इन – सेंसेटिव होता जा रहा है हमारा समाज । संवेदनहीन होते चले जा रहे है । तो इस प्रकार से एक अभियान चलाने की जरूरत है । सारे राजनीतिक दल के लोग मिल करके, सारे राजनीतिक दल के अध्यक्ष, उनके नेता वक्तव्य दें कि रेल में हर यात्री एक दूसरे की मदद करे, सुरक्षा होनी चाहिए और सब चीज को गियर – अप करे । एक तरह से कह सकते है कि आज तो हर पार्टी कहीं न कहीं राज्य में है, कोई केन्द्र में है । सब पार्टी कहीं न कहीं रूलिंग पार्टी है या रूलिंग पार्टी रह चुकी है । तो उस हालत में सबको मिलकर संवैधानिक स्थिति को समझ करके उस पर कारगर कदम उठाना चाहिए और उस तरह की घटनाओं की निंदा करनी चाहिए ।

شری خان غفران زاہدی : ہماری پارٹی نے بیان دیا اس پ

† **श्री खान गुफरान ज़ाहिदी** : हमारी पार्टी ने बयान दिया उस पर ।

श्री नीतीश कुमार : बहुत धन्यवाद ।

अन्त में, हम दो – तीन बातों का उल्लेख करेंगे, हम ज्यादा वक्त अब नही लेंगे । जहां तक प्रीजेक्ट का सवाल है, 5 साल के अंदर सारे प्रोजेक्ट पूरे हों इसलिए सुदूर क्षेत्र रेल संपर्क योजना की बात हमने की है । हमने कई इनीशिएटिव लिए है । इसके चलते ज्यादातार प्रोजेक्ट 5 साल के अंदर पूरे होंगे । लेकिन फिर भी लगभग 17 हजार – 18 हजार करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट जो बैकवर्ड एरिया को लिंक करने वाले हैं वे पूरे नही हो रहे थे । इसलिए हमने वित्त मंत्री जी से चर्चा की, प्रधान मंत्री जी ने इसको स्वीकार किया और वित्त मंत्री जी ने इसको स्वीकार किया और तब हमने सुदूर क्षेत्र रेल सम्पर्क योजना की बात कही है । 5 साल के अंदर 43 हजार करोड़ रूपए की लागत से पूरे होने वाले 230 रेलवे प्रोजेक्ट अगर 5 साल में पूरे कर दिए जाएं , हमने यह संकल्प व्यक्त किया तो क्या गुनाह किया । सब लोग तो यही कहते हैं कि हमारे प्रोजेक्ट में पैसा कम मिल रहा है । अगर सब प्रोजेक्ट पूरे हो जाएं तो किसी को कोई शिकायत नही रहेगी ।

श्री नीलोत्पल बसु : मैडम, एक चीज स्पष्ट कर दीजिए कि ...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : पहले हमारी बात पूरी हो जाए ।

श्री नीलोत्पल बसु : आप कब करेंगे, यह क्या वोट ऑन एकाउंट में शामिल करने वाली बात है ...(**व्यवधान**)... वह तो ठीक नही है । ...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : यह प्रोजेक्ट्स के मामले में 230 ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद : मैडम, माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश जी बिहार से आते है । इन्होंने बिहार में बहुत अच्छा काम भी किया है । हम इसकी सराहना भी करते है और जहां आलोचना की जरूरत

†Transliteration of Urdu Speech.

होती है वहां आलोचना भी करते है। आपने जो जनशताब्दी कोलकाता जाने वाली चलायी है या पटना से कोलकाता शताब्दी, उसके चेयर को, उसके रख – रखाव को, उसके डिब्बे को जाकर देख लीजिए। अवध – आसाम से मैं गया इस बार सिवान उतर कर के, हाजीपुर से, टू एसी में आप देखिए कितनी गंदगी है,कितनी गंदी ट्रेन है, कितना गंदा डिब्बा है, चारों तरफ गंदगी का अंबार लगा हुआ था, बदबू आ रही थी, उसके लिए तो कम से कम कोई इंतजाम की जिए। आप बिहार से आते है। आप वहां के लिए काम करिए। आपने काम किया है जो आपकी प्रशंसा हम लोग करते है। आपको वोट में तो हरायेंगे ही, यह काम तो करना ही है। लेकिन इसके लिए कोई इंतजाम कीजिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : महोदया, लालू जी ने जो सुझाव दिया है। आपने शताब्दी में यात्रा की होगी। अब उसकी जगह पर जनशताब्दी चलाई गई है चूंकि शताब्दी का एक्युपेंसी पर्याप्त नही था इसलिए जनशताब्दी चलायी गयी है। फिर भी, मैं तत्काल निर्देश दूंगा। अवध – आसाम की चर्चा आपने की है। जहां तक सवाल है चुनाव में हराने और जिताने का तो तीन बार से आप हमको हरा ही रहे है, लेकिन हम सदन में आ ही रहे है। इसकी चिंता हमको ज्यादा नही है। जनता मालिक है और न हम गुमान के साथ कोई वक्तव्य देते हैं। ...(**व्यवधान**)... साफ – सुथरा तो होता ही रहेगा।

(**सभापति महोदय पीठासीन हुए।**)

हमने सारे प्रोजेक्ट को पूरा करने की चर्चा की है। सुदूर क्षेत्र रेल सम्पर्क योजना की बात कही है इससे इकानामी को काफी बल मिलेगा, एम्पलायमेंट जेनरेट होगा। प्रतिदिन औसतन तीन लाख लोग काम करते रहेंगे। परियोजनाएं पूरी हो जायेंगी तो हर साल 18 हजार करके इंक्रीमेंटल लोगो को स्थाई काम भी मिलेगा, चूंकि रेलवे का एक्सपेंशन भी होगा जो हमने बात की है उससे 9 हजार किलोमीटर अतिरिक्त नई लाइनें डाली जायेंगी, तो इस तरह से बड़े पैमाने पर एक एक्सपेंशन होगा। लोगो के मन में जो असंतोष का भाव रहता है वह पूरा होगा। जब हम सुदूर इलाके की बात करते हैं तो उसमें पूर्वोत्तर के इलाके भी आते है।

अब जम्मू – कश्मीर के प्रोजेक्ट के बारे में सोज साहब ने कहा है। ऊधमपुर के बारे में उन्होंने बधाई दी है। ...(**व्यवधान**)... हम तो बाइंड अप करने जा रहे है। सोज साहब ने कश्मीर का मसला उठा दिया है, खास मसला उठाया है इसलिए हम बता दें। मैंने पहले भी एक्सप्लेन किया है और आज भी मैं उसको दोहरा देना चाहता हूं कि ऊधमपुर से बारामूला तक की जो परियोजना है उसे रेलवे ने तीन खंड में बांटा है निर्माण की दृष्टिकोण से। वह है ऊधमपुर से कटरा, कटरा, से काजीगुंड, काजीगुंड से बारामूला। लक्ष्य तो निर्धारित हुआ है , ऊधमपुर से कटरा और काजीगुंड से बारामूला तो हम 2005 तक ही पूरा करने की स्थिति में है लेकिन कटरा से काजीगुंड का जो सेक्शन

है, वह बहुत ही डिफीकल्ट टेरेन है, इसको आप भी जानते है उसको पूरा करने का लक्ष्य 2007 का रखा गया है । यह पूरे प्रोजेक्ट के बारे में है। धन का इंतजाम उसके लिए अलग से हो रहा है और उस काम में लोग तेजी से लगे हुये है। मैं इतना ही आपको आश्वस्त कर सकता हूं । यह कठिन काम है, लेकिन इसको जरूर करेंगे । शुरू में जमीन मिलने में कठिनाई थी, लेकिन अब जमीन भी मिल रही है और उस पर तेजी से हमारे इंजीनियर्स और हमारी एजेंसी काम कर रही है और पूरी की पूरी जम्मू – कश्मीर की जनता का सहयोग हमें मिल रहा है। हम तो खुद ही गये थे। जमीन के कम्पनसेशन के डिसबर्समेंट के लिए मुख्य मंत्री जी ने कहा था मुझको भी कि आप भी उपस्थित रहे। मैंने लोगों का रूझान देखा, लोगो को उम्मीद है, लोगों के मन में आशा है कि जरूर रेलवे प्रोजेक्ट होगा और मैं आश्वस्त करना चाहता हूं कि जम्मू – कश्मीर का वह रेलवे प्रोजेक्ट ऊधमपुर से लेकर बारामूला तक जरूर बनेगा और उसको अलग से सरकार ने नेशनल प्रोजेक्ट घोषित किया है, उसके लिए अलग से धन देना शुरू किया है और जो टारगेट रखा गया है, उस टारगेट की क्लोज मानीटरिंग हो रही है, मैं स्वयं उसकी मानीटरिंग करता हूं। मुझे उम्मीद है कि अब तक कोई बात हमारे सामने ऐसी नही आई है कि हम कहें कि टारगेट खिसकेगा। इसलिए मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूं। नई ट्रेन सर्विसेज के बारे में कुछ शिकायत हो गई कि साहब आप ट्रेन तो नई चला दे रहे हैं लेकिन जो पुरानी ट्रेन हैं उनको ही चला नही पाये हैं ऐसा किसी माननीय सदस्य ने कह दिया है। ...(**व्यवधान**)...

श्रीमती सरोज दुबे : मैंने कहा था।

श्री नीतीश कुमार : शायद आपने कहा था। हमने बजट में पचास नई ट्रेनों के चलाए जाने की घोषणा की थी ,उसमें से 44 ट्रेनें चलायी जा चुकी है। 6 नही चली है। उनमें से एक तो आठ तारीख को चल जाएगी। यह आठ तारीख को चलाने जा रहे है यशवंतपुर से लेकर नई दिल्ली के बीच। इसके अतिरिक्त इलाहाबाद – हरिद्वार एक्सप्रेस 16 फरवरी को चलेगी। अलीपुरद्वार – सिलीगुडी पेसेंजर, न्यू जलपाईगुडी – सिलीगुडी पेसेंजर दो है। यहां पिट लाइन का काम चल रहा है, यार्ड कनेक्शन का काम चल रहा है, उसके चलते वह पूरा होने पर चलेगी और यही कहा गया था कि पूरा होने पर चलेगी – उसका काम चल रहा है भावनगर - अहमदाबाद एक्सप्रेस की बात थी, गेज कनवर्शन के बाद वह मार्च, 2004 में चलेगी। भावनगर – मुम्बई एक्सप्रेस – आफ्टर गेज कनवर्शन हमारे बजट अनाउंसमेंट में था, और वह मार्च, 2004 में चलेगी। यानी पचास में से 44 चल पडी है। दो और इसी महीने चल पड़ेगी और बाकी तीन का संबंध कुछ कामों से है । वह पूरा हो जाएगा और मार्च से पहले वे चल पड़ेगी, इसमें कोई शक की गुंजाइश नही है । इसी प्रकार से हमने 24 के ऐक्सटेंशन की घोषणा की थी। 21 ऐक्सटेंशन ...(**व्यवधान**)... आपका प्रश्न दूसरा है, वह अलग है। अगर सदन ने इजाजत दी तो मैं आपके प्रश्न का भी उत्तर देने के लिए तैयार हूं लेकिन इससे उसका संबंध नही

हैं यह बजट अनाउंसमेंट्स की बात है, कृपया ध्यान से सुन लीजिए । 24 ऐक्सटेंशन का हमने ऐलान किया था, उसमें से 21 ऐक्सटेंशन हो गए है । तीन बचे है जिसमें से गेज कनवर्शन के बाद है – जबलपुर – राजकोट, अप टू बेराबर, आफ्टर गेज कनवर्शन, चेन्नई – ऐग्मोर – वैल्लूपुरम पैसेंजर टू पांडीचेरी गेज कनवर्शन का है । मानिकपुर – कटरा पैसेंजर है, अभी प्रधान मंत्री जी सात तारीख को उदघाटन करने जा रहे है, उस दिन चल पड़ेगी । इस प्रकार से इन्क्रीज़ इन फीक्वेंसी ...(**व्यवधान**)...

श्री वी. नारायणसामी (पांडिचेरी) : पांडिचेरी का हुआ था, ब्रॉडगेज लाइन । ...(**व्यवधान**)...

श्री नीतीश कुमार : वह चलेगी, मार्च के पहले चलेगी । यह टारगेटिड है । पांडेचेरी तक की लाइन का काम हो रहा है ।

श्री वी. नारायणसामी : सर, आपका रेलवे बुलेटिन आया और न्यूज़ आयी कि जनवरी में उदघाटन कर रहे है ।

श्री नीतीश कुमार : वह तो जब हो जाता है तो उसको सेफ्टी ऍंगल से ऐक्ज़ामिन भी करना पड़ता है । ...(**व्यवधान**)... क्योंकि सवाल उठा दिया । एक इनक्रीज़ इन फ्रीक्वेंसी था – 13 का । 12 का हो गया है, फेरे बढ़ा दिये गये है । एक गाडी बची है – सिकंदराबाद – राजकोट, बाई वीकली टू ट्राई वीकली – यह 2 मार्च से होने जा रहा है । अगर बजट में कोई घोषणा होती है तो ये पूरे वित्तीय वर्ष के लिए अनाउंसमेंट्स होते है । इसके अलावा बजट के अतिरिक्त भी, जिनका उल्लेख हमने बजट में नही किया था, नई सर्विसिज़ दस अतिरिक्त चलाई गई है । 12 का ऐक्सटेंशन किया गया है, एक की फ्रीक्वेंसी बढाई गई है । 12 एमईएमयू, डीएमयू चलायी गयी है इस प्रकार से बजट घोषणा के अनुपालन की स्थिति क्या है उसका उल्लेख करने के बाद आपकी जानकारी के लिए मैं बता दूं कि 35 और सेवाएं चलाई गई है । यही नही, 4-5 सेवाएं और चलाने का विचार है – इसी 31 मार्च से पहले । एक है, हरिहर क्षेत्र से पुरू क्षेत्र को जोड़ने के लिए – सोनपुर से अंबाला तक – यह 9 फरवरी से शुरू हो जाएगी । कोल्हापुर से निजामुद्दीन – यह मार्च के आखिरी सप्ताह मे से हो जाएगा ,इसकी घोषणा हम कर चुके है। लातुर से मुम्बई- यह 20 मार्च से होगा । इसी प्रकार यशंवतपुर – बीजापुर वीकली – यह 18.3.2004 से वीकली से ट्राई वीकली करके चलेगी । फिर अहमदाबाद से मुजफ्फरपुर एक ट्रेन चलती है,अहमदाबाद में मांग है, दरभंगा में मांग है – एक दिन उसका ऐक्सटेंशन दरभंगा तक किया जाएगा । 35 के अलावा पांच और का मैंने बता दिया है । पहले ही जितनी सर्विसिज़ की घोषणा थी, उसका स्टेट्स हमने बता दिया है । इस प्रकार से इतना सब कुछ किया गया हैं हमने कहा, 18 संपर्क क्रांति चलेंगी । नए वित्तीय साल में 17 और इस वित्तीय वर्ष में एक चलेगी । आखिरकार, घोषणा करनी पड़ती है, उसके लिए पहले से तैयारी होती है हमारी कोच फैक्टरी है । हम अगर अभी

तय नही करेंगे कि हम कितनी ट्रेनें अगले साल चलाएंगे तो कोचिंग स्टॉक हम कितना मैनुफैक्चर करना चाहते है, उसका प्लान कैसे बनाएंगे ? उसके लिए हमने किया और संपर्क क्रांति हर राज्य को मिल गई, यह तो खुशी की बात है। ...(**व्यवधान**)... समस्तीपुर से आज नई दिल्ली आएगी – बिहार संपर्क क्रांति। इस प्रकार से हमने ट्रेनों की स्थिति की चर्चा की। मैं समझता हूं ...(**व्यवधान**)... Barth का पॉवर प्लांट रेलवे का है ? Barth का पॉवर प्लाटं रेलवे का नही है, एनटीपीसी का है, रेलवे और एनटीपीसी मिलकर नबीनगर में, जो औरंगाबाद जिले में है – बिहार का – उसके साइट का सलैक्शन हुआ है। एक हजार मैगावाट का पॉवर प्लांट लगाएगी। उसके लिए सारा तैयार होकर वह पी.आई.बी. जो होता है, उसमें गया हुआ है। ...(**व्यवधान**)...

श्री लालू प्रसाद : हरनौत वाले कारखाने के बारे में भी बोलिए।

श्री नीतीश कुमार : वह तो हो ही रहा है।

श्री लालू प्रसाद : कहां हो रहा है।

श्री नीतीश कुमार : सारा काम शुरू हो गया है। जाकर देख लीजिए। अब आप क्या-क्या भाषण देकर आते है, वह भी हमको मालूम है। वह सब कुछ चलने वाला नही है। हम भी चलकर पूछने वाले हैं आपके बारे में ?

SHRI N JOTHI: Sir, can we call the Indian Railways as the Bihar Railways ?

SHRI NITISH KUMAR : Not at all! You cannot call it the Bihar Railways. *(Interruptions)* I have proved it. You may have something else in your mind. You cannot accuse *...(Interruptions)* Nothing. *(Interruptions)* I challenge you to prove it. *(Interruptions)* I challenge you to prove it. (Interruptions) Nothing proves *...(Interruptions)...*You may say something irrelevant. *(Interruptions)...* You may say anything out of context. *(Interruptions).*

SHRI N. JOTHI: Tamil Nadu is the most neglected. *(Interruptions)*

SHRI NITISH KUMJAR: No State is neglected. अब पांच साल के अंदर सारे प्रोजेक्ट पूरे होंगे ...(**व्यवधान**)...

SHRI N. JOTHI: We are not above India. *(Interruptions)*

SHRI NITISH KUMAR: I fail to understand, I was talking ...*(Interruptions)...* He is not using his earphone. That is the basic problem. I was speaking in Hindi. *(Interruptions)* You use your earphone to understand my speech. *(Interruptions)* I take strong objection to his statement. *(Interruptions)* I have not been talking about Bihar for the last half-an-hour. And, you are accusing me that I have been talking about Bihar. I have been talking about whole Indian Railways. *(Interruptions)* You had not used your earphones. *(Interruptions)* And, all of a sudden you stand up and say that I have been talking about Bihar for the last half-an-hour. *(Interruptions)* I have not been talking about Bihar. J have been talking about whole Indian Railways. *(Interruptions).*

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. *(Interruptions)* Please take your seat. *(Interruptions)*

SHRI NITISH KUMAR: I am very sorry to say so. *(Interruptions)* I have not been talking about Bihar. *(Interruptions)* You have not been following my speech. *(Interruptions)* Now, you just get up and accuse anything. *(Interruptions)* The whole House has been listening. *(Interruptions)* सर, इन्हीं शब्दों के साथ जो कुछ भी हमने कोशिश की है, ज्यादा से ज्यादा माननीय सदस्यों ने जो ...(**व्यवधान**)...

श्री सभापति : आप तो बोलते जाइए। आप बोलिए।

श्री नीतीश कुमार : सभापति महोदय, अभी हमने अपने सप्लीमेंटरी डिमांड्ज़ में नौ नए प्रोजेक्टस की बात की है। उसमें से रंगिया मुरगुन सेलेक 500 किलोमीटर का गेज कनवर्ज़न उसमें शामिल किया गया है मणिपुर के लिए जिरेबाम से इंफाल तक की नई रेल लाइन परियोजना को उसमें शामिल किया है। नौ प्रोजेक्टस की बात की है जिसमें से दो तो नॉर्थ – ईस्ट की ही है। इन्ही शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं, धन्यवाद।

MR. CHAIRMAN : Please take your seat. (Interryptions) Please take your seat . (Interruptions) माननीय सदस्य बैठ जाएं। बहुत हो गया है। अब आपको ... बैठिए....बैठिए.... प्लीज़ बैठिए। लालू जी नही कह रहे है। ...सबको बैठने के लिए रेल की सुविधा मिल रही है, चलिए आगे। Shri Nitish Kumar to move the motion for consideration of the following Bills ...*(Interruptions)...*