

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 Ghufra

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-assembled 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 P.G. Narayanan.

SHRI P.G. 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 M.Ps 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 Changanalpat 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 twenty-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 हैं।

श्रीमती सरोज दुबे (बिहार): उपसभापति महोदया, माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2004-2005 का लेखानुदान पेश किया और आकर्षक तोहफों की झड़ी लगा दी। “माले मुफ्त और दिले बेरहम” क्योंकि करना तो कुछ है नहीं, परसों लोक सभा डिजॉल्व हो जाएगी। तो लोगों को, खूब रेवड़ियां बांट दीं कि लोग खुश हो जाएं। यह वास्तविकता सभी जानते हैं कि संविधान की तमाम मर्यादाओं, लेखानुदान जिन मर्यादाओं से बंधा था, जिन सिद्धान्तों से बंधा, उसकी मर्यादाएं भी लांघ ली गईं। न माल भाड़ा को छुआ, न रेल यात्रियों का किराया बढ़ाया, अंधाधुंध रेल चलाने की घोषणाएं कर दीं। रेल चलाने की इस घोषणा के साथ-साथ चुनावी रेल भी सरपट दौड़ा दी और यह घोषण कर दी। ऐसा 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 सौ ज्यादा योजनाएं अभी तक लंबित हैं। रेल ट्रैक और वर्षों पहले अपनी मियाद खत्म कर चुके पुनरुद्धार 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 बड़ी रेल दुर्घटना का कारण बन आपकी लापरवाही की कहानी खुद कह देगा। देश भर में एक लाख उन्नीस हजार नौ सौ चौरासी रेलवे पुल हैं जिसमें से एक लाख नौ हजार छः सौ सताइस छोटे पुल हैं। इनके रख रखाव का एक नार्म तय है कि पुल की किस तरह से जांच होती रहनी चाहिए लेकिन उन जांचों के बावजूद भी यह जो छोटे-छोटे पुल हैं उनकी पूरे तौर पर देखभाल नहीं होती और उसका नतीजा यह होता है कि भयंकर रेल दुर्घटना होती है और एक

जांच बैठ जाती है और कोई छेड़-मोड़ कर्मचारी सस्पेंड हो जाता है। लेकिन दो-चार सौ लोगों की बलि चढ़ जाती है। अतः जर्जर पुलों के रख-रखाव को नजरअंदाज नहीं करना चाहिए था क्योंकि रेलें तो बहुत चल चुकी हैं। अगर नए पुल बनाने पर ध्यान देते तो ज्यादा अच्छा रहता। देश में लगभग 6 हजार किलोमीटर रेलवे ट्रैक एकदम जर्जर हालत में हैं, पर उन्हें भी बदलने की कोई मंशा नहीं दिखाई दी। 23 हजार रेलवे क्रॉसिंग हैं जिन पर कोई चौकीदार नहीं है। अक्सर दुर्घटनाएं होती हैं, 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 क्रॉसिंग पर चौकीदार हर हाल में हो जाना चाहिए। लेकिन उसकी भी अभी कोई परवाह नहीं 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 गईं? इनमें से करीब 60 फीसदी लंबी दूरी की रेल गाड़ियां हैं। 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 रेलगाड़ियां 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 एक ट्रेन को शुरू करने में 30 से 35 करोड़ रुपये 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 हूँ कि इन ट्रेनों को चलाने के लिए रुपया कहां से आयेगा? क्या हमारे जो पुराने रेलवे ट्रैक हैं, जो एकदम जर्जर हैं, वे 18 नई ट्रेनों की रफ्तार को झेलने में सक्षम हैं? क्या उनके अंदर इतनी कैपेसिटी है? क्या इन रेलों की वास्तव में आवश्यकता थी? क्योंकि आलरेडी इतनी ट्रेनें पहले से चल रही हैं और तमाम पेंडिंग में पड़ी हैं। मैं जानना चाहती हूँ कि किस राजनीतिक दबाव के तहत इतनी रेलें चला दीं। पहले राजनीतिक कारणों से तमाम ट्रेनें ऐसे ही चला दी गईं जो घाटे का सौदा साबित हुईं। टाटा-रांची जनशताब्दी में केवल 23 यात्री सफर करते हैं, 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 हैं। इतने थोड़े से यात्रियों को लेकर जो रेलें चल रही हैं, तो उन रेलों की कोई उपयोगिता नहीं है।

उपसभापति: हबीबगंज और भोपाल का तो आधे घंटे का रास्ता है। वहां गांव में सिटी 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 मेंटीनैस के लिए पैसा नहीं है, लेकिन राजनीतिक लाभ के लिए घोषणाओं के लिए पैसा है। पिछले बजट में 56 नई रेल गाड़ियां चलाने का ऐलान किया गया था, लेकिन उनमें से 28 चली बाकी चल ही नहीं पायीं। 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 लोगों के पास मोबाइल फोन हैं? अब रेल में आरक्षण करवाने के लिए मोबाइल की जरूरत पड़ जायेगी। जब लोगों के पास मोबाइल नहीं है तो एसएमएस का लाभ उठाने का कोई सवाल ही नहीं है। रेल गाड़ियां तो निम्न और मध्यम वर्ग के लिए आवागमन का महत्वपूर्ण साधन है। रेल मंत्री जी ने राजधानी, शताब्दी, जनशताब्दी जैसी आरामदायक रेलगाड़ियों में यात्रा करने वालों का ध्यान रखा है, लेकिन आम आदमियों की यात्रा को सुरक्षित बनाने का कोई ध्यान नहीं दे पाये हैं। मैं जानना चाहती हूं कि क्या आपके खजाने में जनसाधारण के लिए कोई भी पैसा नहीं था, कोई धनराशि नहीं थी। आज भी वे सेकेंड क्लास के डिब्बे में भेड़-बकरियों की तरह यात्रा करते हैं। वे अंधेरे, दुर्गन्धमय डिब्बे में एक-एक इंच जगह के लिए लड़ते-झगड़ते हैं। उसमें महिलाएं, बच्चे एक-दूसरे पर लदे हुये किसी तरह से यात्रा करते हैं, क्या उनको सुविधा प्रदान करने के लिए आपके खजाने में कोई पैसा नहीं 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 नहीं करनी चाहिए थी लेकिन इसमें नई रेल गाड़ी सामाजिक, आर्थिक रूप से पिछड़े हुये लोगों के लिए 20 हजार करोड़ के खर्च से सुदूर क्षेत्र संपर्क योजना और लंबित पड़ी योजनाओं के लिए करीब 4 खरब 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 हैं, 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 हैं।

आपने सेफ्टी के लिए लगभग 14 प्रोजेक्ट अनाउंस किये हैं। आपने 2795 करोड़ रुपये 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 बच कर आ गया हूं। जैसे पहले लोग बद्रीनाथ की यात्रा पर जाते थे, तो गांव में सभी से मिलकर हाथ-पैर जोड़कर जाते थे कि फिर लौटें न लौटें। माफ कीजिएगा, आज रेल का यही हाल है। अभी तीन चार दिन से कोई रेल दुर्घटना नहीं हुई है, नहीं 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 रहीं लेकिन कहीं कोई पता नहीं खड़का। यह किसी हॉरर फिल्म का सीन नहीं 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 नहीं लिखी जा रही थी। 38सौ कॉन्स्टेबल आपने रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स में पिछले बजट में भरे हैं, 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 बाछार लगा रहे थे ...(व्यवधान)...

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

डा० कुमकुम राय (बिहार): प्रधान मंत्री का पोता बिहार में नहीं फेंका गया।...(व्यवधान)... प्रधान मंत्री का पोता जहां फेंका गया, वह बिहार के क्षेत्र में नहीं था।...(व्यवधान)...

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

डा० कुमकुम राय: प्रधान मंत्री जी का पोता बिहार में नहीं फेंका गया था।...(व्यवधान)...

श्रीमती सरोज दुबे: मैडम, रेल में दुर्घटना की बात कर रहे हैं 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 ताहफों 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 सिंह 'ललन': आप बिहार के बारे में ...(व्यवधान)...

प्रो० 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 गयीं और उन्होंने बताया कि कोई पुलिस फोर्स उस समय नहीं था।
...(व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: यह सब चुपचाप हो रहा है क्या? ...(व्यवधान)...

श्रीमती सरोज दुबे: मैं कोई व्यंग्य नहीं कर रही हूँ। मैं वास्तविकता बता रही हूँ।
...(व्यवधान)...

डा० 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 नहीं झेलना पड़ता है। कॉन्स्टेबल सी०आर०पी० और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स वहां मजे करते रहते हैं, कमीशन वसूलते रहते हैं। जिस पंकज नाम के वैडर को फँका गया, किसलिए फँका गया, आपको भी मालूम है? आपने पढ़ा होगा। उसका पैर कट गया। पुलिस वालों ने रेल से फँक दिया, वह अस्पताल में पड़ा हुआ है। उसका कोई सहारा नहीं है क्योंकि वह किसी बड़े आदमी का नाती-पोता नहीं है, किसी बड़े आदमी का बेटा नहीं है। मैं यह कोई व्यंग्य के तौर पर नहीं कर रही हूँ। मैं तो वास्तविकता से अवगत करा रही हूँ जबकि मंत्री जी भी उससे अवगत हैं। मैं तो सिर्फ यह कहना चाह रही हूँ कि इस तरफ भी ध्यान दीजिए। आप फोर्स बढ़ाते चले जा रहे हैं, आप नयी रेलगाड़ी चलाते चले जा रहे हैं, उसका क्या मतलब है? हमें जब तक सुरक्षा नहीं मिलेगी, हमारी रेल यात्रा सुरक्षित सुनिश्चित नहीं होगी तो हम नयी रेलों का क्या करेंगे? हम तो यह सच्ची बात बता रहे हैं, उसमें आपको इतनी तकलीफ क्यों हो रही है? कुछ दिन पहले मुम्बई के स्टेशन पर एक आदमी गिर गया। लोगों ने प्लेटफार्म पर फोटो खींची लेकिन उसको उठाने कोई नहीं आया।

श्री अजय मारू (झारखंड) तकलीफ इस बात की है कि आप जो उदाहरण दे रही हैं, वह मुम्बई के क्यों दे रही हैं? 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 'लखन': यह रिप्रेजेंट कर रही हैं बिहार को ...(व्यवधान)...

डा० 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 हैं ... (व्यवधान) ...

श्रीमती सरोज दुबे: हम लोग तो एमपी हैं, एसी में बैठकर चले आते हैं, सुरक्षा गार्ड लेकर चले आते हैं आम आदमियों का दर्द महसूस करिए, महिलाओं का दर्द महसूस करिए। जो छोटे-मोटे दुकानदार हैं, वैडर हैं, उनका दर्द महसूस करिए। उस पंकज नाम के वैडर को चलती ट्रेन से किसने फेंका, किस पुलिस वाले ने फेंका, आज तक उसको कोई जांच नहीं हुई है। यह भी क्या कम है कि मनीश के हत्यारों की आज तक पकड़ नहीं हो पायी है। न जाने कितनी टीमें बन गयीं, आज 12वां दिन हो गया, अभी तक उसका पता नहीं लगा है। रेलवे सुरक्षा के लिए तमाम फंड बनते चले जाते हैं। इन फंडस का क्या मतलब है? इस फोर्स को बढ़ाने का क्या मतलब? मैं तो मंत्री जी से निवेदन करना चाह रही हूँ 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 नहीं 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 हैं कि भैया, रेल में बैठकर गए तो गए। इसलिए आपसे कह रहे हैं कि 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 हैं। ... (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 नहीं होना चाहिए न। ... (व्यवधान) ...

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन': जी०आर०पी० इनके कंट्रोल में है न

श्रीमती सरोज दुबे: जी०आर०पी० स्टेट के कंट्रोल में है। और मुख्यतः असुरक्षा का कारण यही है कि दोनों में कोऑर्डिनेशन नहीं है। कोई घटना होगी तो वे कहेंगे कि जी०आर०पी० ने नहीं 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 हैं। हम बता रहे हैं कि मंत्री जी, बहुत मुश्किल कार्य है। जरा सा ध्यान दे दीजिए। अब इस तरह की घटनाएं जो नई शुरू हुई हैं रेल से फेंकने की रेल में बलात्कार होने लगे हैं और रोजमर्रा वाली जो घटनाएं हैं, 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 हैं। अभी तो खैर आप क्या सोचेंगे? दो-तीन

दिन रह गए हैं इसलिए ... (व्यवधान)... अभी जोशी जी केन्द्रीय विश्वविद्यालय 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 गईं तो जाहिर है कि रेल आगे बढ़ ही नहीं रही है।

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

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

श्रीमती सरोज दुबे: कड़ी कार्रवाई की गई। मैडम, ये बिहार के रहने वाले हैं, बिहार का नमक खाते हैं, बिहार का प्रतिनिधित्व करते हैं, बिहार की हवा में जीते हैं और यहां आने के बाद बिहार की बुराई करने से बाज नहीं आते हैं। इस तरह के लोगों को शर्म आनी चाहिए। ... (व्यवधान)... इस तरह के लोगों को क्या नाम दिया जाए? ये बिहारी हैं। ये बिहार के रहने वाले बिहारी जिस थाली में खाते हैं उसी में छेद करते हैं। ये बिहार की बात करते हैं? ... (व्यवधान)... शर्म आनी चाहिए बिहार के लोगों को। जब देखो तब बिहार के पीछे पड़े रहते हैं। अरे, तुम्हारा भी कुछ बिहार के लिए ... (व्यवधान)... ये बिहारी... बिहारी के अपने ही लोग हैं। 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 हैं। मैडम, लेखानुदान आया...

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

श्रीमती सरोज दुबे: जो अधूरे काम थे, उनको पूरा करने की बात होनी चाहिए थी। तो मेरा निवेदन यह है कि संविधान की जो मान्यताएं हैं जो मर्यादा है उसका ध्यान रखना चाहिए। लेखानुदान को लेखानुदान की तरह से आना चाहिए। तोहफे बांट दिए, चलिए कोई बात नहीं। 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 हूँ 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 VIRUMBALAI (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 increased. 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. On page 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, practically, the track renewal which is arising every year has not been mentioned in this 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 available. Under the Railway Safety Fund, 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 balance 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 kilometres of 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 how much 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-bell*) 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 Thiruvanniyur 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 Forests 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 हूँ 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 चाहूँगा 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 हूँ। मंत्री जी आप मेरी बात सतर्क होकर नहीं सुन रहे हैं, इस कारण मैं बहुत दुखी हूँ और आज फिर अपनी बात यहां रख रहा हूँ। 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 ऐसी ही है। उस के बाद दुनिया में और हिन्दुस्तान में जितनी रेलवे लाइंस बनीं, से सब एन्सी० करेंट पर चलाई जाती हैं। हमारे यहां सभी लाइंस का एन्सी० में कनवर्सन हो गया है, सिर्फ ये दो लाइंस अछूत जैसी अलग रह गयी हैं। आप कहेंगे कि अभी-अभी काम शुरू किया गया है, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ 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 बड़ी 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 हूँ कि हम बहुत बार बात करते हैं कि नीतीश कुमार जी आप ने बहुत अच्छा काम किया है। आप ने रिजर्वेशन का मोबाइल टेलिफोन पर बंदोबस्त कर दिया है, एस्एम०एस 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 हूँ। लेकिन मुझे जहां खुशी है वहीं साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि मैं पिछले कई दिनों से आपसे निवेदन करता रहा हूँ आर 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 रुक जाती है तो क्यों रुक 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 हैं, लेकिन उसका नतीजा लोगों को देखने को नहीं मिल रहा है। जब तक यह व्यवस्था पूरी नहीं होगी तब तक रेलवे में कमी रहेगी और लोगों को सुविधा नहीं रहेगी। इसके साथ ही कंट्रोल रूम को जब इंफोरमेशन मिलेगी कि ट्रेन क्यों रुक गई, कितने टाइम वह रुकने वाली है तो यह जानकारी पैसेंजर को भी देने की आवश्यकता है। आज इंफोरमेशन टेक्नोलोजी का युग आ गया है। दुनिया में कहीं भी कोई घटना घटित है तो

एसएमएस के जरिए या कम्प्यूटर 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 हूँ, वह ट्रेन रास्ते में रुक जाती है तो वह ट्रेन क्यों रुकी है, कितने समय रुकने वाली है उस विषय की जानकारी मुझे रेलवे नहीं दे पाता है। जब मैं प्रवास कर रहा हूँ, पैसंजर हूँ 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 हैं, अगर यह जानकारी आप मुझे बताएंगे तो मैं आपका आभारी रहूंगा।

महादेया, मैं मुम्बई से आता हूँ 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 नहीं रहा। उनके ऊपर बहुत आपत्ति आ रही है और 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 ढंग से वे कदम उठाने वाली है, इस विषय में भी आप संज्ञान देंगे तो मैं आपका आभारी रहूंगा।

महोदया, आखिरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ, उस विषय से मैं बहुत जुड़ा हुआ हूँ। 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 हैं, आंदोलन भी किया है और उसके लिए आज भी हम लड़ रहे हैं। 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 ढंग से जो रूल थे उन रूल्स में बदलाव करने की अब जरूरत नहीं होनी चाहिए। आपने बीच में कर दिया कि सब लोगों को, सब जगह से एक ही जगह बुलाकर और जहां काम करने का है उस जगह से लोगों को छोड़ दिया, बाहर के लोगों को वहां आमंत्रित करने का बहुत गलत काम किया था और उसकी वजह से वहां आतंक हो गया, वहां गड़बड़ी 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 हैं कि मराठा लोगों के लिए जगह मिलनी चाहिए उसी ढंग से हम यह भी कहते हैं कि जब बिहार में जरूरत हो तो बिहार के बाहर से लोगों को आमंत्रित करके हेलपर या लोअर कैटेगरी के पदों के लिए मत बुलाइए, वहां उन्हें जगह देने की जरूरत नहीं है बल्कि वहां के स्थानिक जो लोग हैं, भूमि-पुत्र हैं 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 हूँ कि इस विषय पर भी आप जरूर गौर से देखें और ऐसी जो चेन्जेज आप कर रहे हैं ऐसी चेन्जेज आप आगे मत कीजिएगा।

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

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

श्री गांधी आजाद (उत्तर प्रदेश): महोदया, मैं कोशिश करूंगा कि एक्सप्रेस 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 नहीं है। माननीय मंत्री जी ने टिकटों की बिक्री हेतु नए उपाय सुझाए हैं-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 नहीं हो सकता।

महोदया, सामान्य आरक्षण की क्या व्यवस्था है? वहां पर जो टेलीफोन लगे हैं या तो उनका रिसीवर हटा दिया जाता है या अगर कभी घंटी चली भी जाती है तो टेलीफोन को कोई रिसीव करने वाला नहीं 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 हूँ। 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 एंगेज्ड मिलता रहा, कभी घंटी जा रही थी तो कोई टेलीफोन उठा नहीं रहा था। मेरी गाड़ी 9.30 बजे की थी। मैंने सोचा कि कहीं गाड़ी छूट न जाए, इसलिए मैं 9 बजे स्टेशन के लिए चल दिया। वहां जाने पर मैंने देखा कि एनाउंसमेंट हो रही थी कि यह गाड़ी 11.30 बजे चलेगी। मैं टैक्सी करके स्टेशन गया था, मैंने सोचा कि 2 घंटे स्टेशन पर ही रुक जाऊं, कहां घर जाऊंगा। मैं वहां रुक गया। नतीजा क्या हुआ? महोदया, 11 बजे तक तो यह एनाउंसमेंट हो रही थी कि यह गाड़ी 11.30 बजे जाएगी लेकिन 11 बजे के बाद एनाउंसमेंट होनी भी बंद हो गई। उसके बाद डेढ़ बजे एनाउंसमेंट होती है कि यह गाड़ी प्लेटफॉर्म नंबर 12 से जाएगी। महोदया, 11 बजे एनाउंसमेंट की गई, यह कहा गया कि सुनिश्चित कर लिया गया है कि यह गाड़ी 11.30 बजे जाएगी लेकिन अकारण, बिना कोई कारण बताए, एनाउंसमेंट तक नहीं की गई और गाड़ी 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 नहीं चलने वाला है। जरा इसपर नियंत्रण किया जाए और इस व्यवस्था को चुस्त और दुरुस्त बनाने का काम किया जाए।

3.00 PM.

महोदया, सुरक्षा व्यवस्था के संबंध में मंत्री जी ने रेलवे ऐक्ट और आर०पी०एफ० ऐक्ट में संशोधन की चर्चा अपने भाषण में जरूर की है लेकिन समूचा देश जानता है कि जब रेल में देश के प्रधानमंत्री का रिश्तेदार सुरक्षित नहीं है तो आम जनता की सुरक्षा की आशा इनसे कैसे की जाए?

महोदया, मैं आजमगढ़ को belong करता हूँ। बहुत अनुनय और विनय के बाद कैफियत एक्सप्रेस चलाने का काम किया गया लेकिन हम लोगों ने मांग की थी कि यह गाड़ी 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 नहीं कर सकता। इस ट्रेन में ए० सी० सेकेंड तक के कोचेज नहीं हैं। माननीय मंत्री जी, मैंने बार-बार आपसे निवेदन किया है कि आजमगढ़ जनपद में सबसे ज्यादा सांसद हैं, राज्यसभा में भी बहुत से सांसद हैं। 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 हूँ 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 करूँ कि उस बीस हजार में से कितनी नियुक्ति हुई तथा नियुक्तियाँ क्यों नहीं हुई? बल्कि उसके भगदड़ में बहुत सारे लोग मारे जरूर गए हैं। तो अब कैसे आशा की जाए कि वे नियुक्तियाँ 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 वर्गों का आरक्षण भी पूरा नहीं हुआ है और 20 हजार की नियुक्तियाँ भी पैडिंग ही पड़ी हुई हैं। अब तो लोक सभा भी निकट भविष्य में भंग होने जा रही है। अब आप आएंगे या नहीं, आपकी सरकार आएगी या नहीं आएगी उसकी आशा की जाए। यह जो रेल बजट है इसमें आम जनता और गरीबों के हितों को ध्यान में नहीं रखा गया है। यह लोक लुभावन रेल बजट है एवं चुनावी झुनझुना के रूप में प्रस्तुत करने का काम किया गया है। धन्यवाद महोदया।

प्रो० 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 नहीं है।

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

प्रो० राम देव भंडारी: महोदया, उसका समय तो बता दिया जाए।

उपसभापति: भंडारी जी, आप भी पैनल पर रह चुके हैं। समय बताना बड़ा मुश्किल है क्योंकि बार-बार अगर इस तरह से रेल की गाड़ी धीरे-धीरे चलेगी तो मेरे हाथ में नहीं है। अगर समय अनुसार लोग बोलें तो मैं आपको एग्जैक्ट टाइम बतला सकती हूँ कि कब मंत्री जी बोलेंगे। सब लोग कहते हैं 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: देखिए, आप अपने समय से ज्यादा बोली, तो मुझे थोड़ी मालूम था कि आप दो मिनट आगे बढ़ेंगी या चार मिनट। कोई बता नहीं सकता। मगर इतना मैं आश्वासन दे रही हूँ कि जैसे ही मंत्री जी अपना भाषण खत्म करेंगे आपकी समस्या का समाधान करने की हम कोशिश करेंगे।

प्रो० राम देव भंडारी: महोदया, कल भी यह विषय उठा था, आज भी यह विषय उठा है। उपसभापति मैं केवल कोशिश कर सकती हूँ, जवाब देना सरकार का काम है। बोलिए।(व्यवधान).....

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

उपसभापति: सरकार तैयार क्यों नहीं होगी, जवाब हर बात का देते हैं। 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 हैं, आप बैठिए।

प्रो० 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 नहीं 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 बड़ी नाइंसाफी हो रही है। ... (व्यवधान)...

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

प्रो० राम देव भंडारी: महोदया, आप कृपया कर के समय बता दीजिए। ... (व्यवधान)...

उपसभापति: मैं समय नहीं 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.

प्रो० राम देव भंडारी: मैडम, आज उस पर चर्चा होनी है। ... (व्यवधान)...

उपसभापति: आप बैठ तो जाइये। ... (व्यवधान)...

प्रो० रामदेव भंडारी: आज उस पर चर्चा होनी है ... (व्यवधान)...

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

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

श्रीमती सरोज दुबे: मैडम, हम आपके वायदे पर एतबार करते हैं। ... (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 हैं। ... (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 हैं। ... (व्यवधान) ...

उपसभापति: आप कोई इज्जत नहीं कर रही हैं। खाली जुबान से इज्जत नहीं 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 Members 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 IIT, HRD, industry, different Departments of Railways and different layers of Railways doing different things. Now, I wonder whether a system audit can be done to improve the way of managing and doing business, to reduce the amount of paper work, 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 next 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 enterprise 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 रुपए की रखी गई है। रेलवे की जब बात आती है तो हम देखते हैं कि रेलों ने हमारे देश की एकता और अखंडता को बनाए रखने में बहुत योगदान दिया है। आज रेल गरीब और मध्यम वर्ग के लोगों के लिए यातायात का एकमात्र सस्ता साधन है। आज देश के एक करोड़ से अधिक लोग प्रतिदिन रेलों से यात्रा करते हैं 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 नहीं की गई है, मध्यम वर्ग की कहीं बात नहीं की गई है, केवल ऐसे लोगों की बात की गई है जिनमें से बहुत कम लोग रेलों से यात्रा कर पाते हैं।

जहां तक सुरक्षा की बात है, रेलों के अंदर असामाजिक तत्वों के द्वारा महिलाओं से छेड़छाड़, लूट-मार, मार-पीट की घटनाएं तो सुनी थीं लेकिन रेल मंत्री जी जब से आए हैं, 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 हैं। रेलों की दुर्घटनाएं होने लग गईं, रेलों में असामाजिक तत्वों की भरभार हो गई और आप कह रहे हैं कि उनमें सुरक्षा करने के लिए हमने योजनाएं बनाई हैं। 14 योजनाओं के प्रस्ताव आए हैं लेकिन उन योजनाओं का क्या हुआ? जब से आपने सुरक्षा पर ध्यान दिया है, तब से ये घटनाएं बढ़ने लग गई हैं। छोटी-मोटी घटनाएं, लूट-मार की घटनाएं तो आए दिन होती रहती हैं और इस सदन में उस पर कई बार चर्चा हुई है लेकिन अब शायद प्रधान मंत्री जी का पोता और दूसरे लोग भी सुरक्षित नहीं हैं। उनको चलती ट्रेन में से धक्का दे दिया जाता है। कई लोग मारे जाते हैं जिनकी कोई सूचना नहीं मिलती है। अखबारों में भी नहीं 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 उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संघ प्रिय गौतम): आपके जमाने में तो प्रधानमंत्री भी मारे गए थे।... (व्यवधान)...

श्री मूल चन्द मीणा: रेलों के अंदर नहीं 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 गाड़ियां चलाई जाएंगी। मैडम, यह सरकार और इस सरकार के प्रधानमंत्री जी इस देश की जनता को मूर्ख समझते हैं, बेवकूफ समझते हैं। आज सारी जनता त्राहि-त्राहि कर रही है फिर भी कहते हैं 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 नहीं है। दूसरा किसान उठकर कहता है कि मैं बच्चे की फीस देने के लिए कल 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 हैं। हमारे लिए रोजगार के साधन नहीं हैं। हमारे लिए कोई नौकरी नहीं है। हम कहाँ 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 हैं और कई बड़े-बड़े घोटाले किए हैं। मैंने कहा कि आप चुप्प 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 लोगों पर और इस देश की जनता पर कोई विश्वास नहीं 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 ऐसे परिवार से आते हैं जो टिकटों के लिए लाइन में लगे रहते हैं। लाइन में टिकट नहीं मिलती है और ट्रेन चली जाती है। उन लोगों के लिए आपने क्या किया है? आप मोबाइल से रिजर्वेशन कराते हैं, क्या इस देश में गरीबों के पास मोबाइल होता है? आप फर्स्ट क्लास AC के अंदर यात्रा करते हैं। क्या कभी आपने सेकंड 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 हूँ 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 रुक नहीं सकता था। इसके साथ ही मैं आपको सुरक्षा की बात भी बताना चाहूंगा जो लोगों को यातायात साधनों में सुविधा देने की बात है। उस समय गुवाहाटी एक्सप्रेस भी जाती है। स्टेशन पर गुवाहाटी 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 जीआरपीएफ वालों ने ताले लगा रखे थे। मैं आपको दिल्ली रेलवे स्टेशन की बात बता रहा हूँ कि बाहर खुले में क्या हो रहा था? वहां पर जो आदमी सौ रुपए दे देता तो उसको अंदर कर देते थे। यह इतना ज्यादा भ्रष्टाचार क्यों है? आप इस भ्रष्टाचार को रोकने के लिए क्या कर रहे हैं? आपने यह बात कही है कि भ्रष्टाचार को रोकने के लिए हमने विजिलेंस बनाया है। जब विजिलेंस के लोग ही इस भ्रष्टाचार में लिप्त हों 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 हैं, आप उनकी हालत तो देखें कि वे कैसे हैं? उनमें पानी

नहीं आ रहा है, वहां गंदगी पड़ी हुई है। वहां पर कोई सफाई करने वाला नहीं है। आप सफाई का काम ठेके पर देते हैं क्योंकि कमीशन का सिस्टम है। इस सरकार में कमीशन लेने वालों की कोई कमी नहीं 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 नहीं है। ठेके में कमीशन की व्यवस्था है, इसे बंद कीजिए। इस सरकार में रहते हुए कमीशन का जो सिस्टम आप लोगों ने चलाया है, इस देश की जनता एक-एक का बदला आप लोगों से आने वाले चुनाव में लेने वाली है। मैडम, अभी रेलवे भर्ती की बात आई। मुझे ताज्जुब है, आज तक इस देश में कभी नहीं 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 लोगों के आंसू तक नहीं पोंछे। ऐसा दुर्भाग्य, यहां के नौजवानों के साथ हो और रेल मंत्री जी ट्रेनों की लुभावनी घोषणा करके अपने वोट लेना चाहते हैं। इस वोट लेने की प्रवृत्ति को बंद कीजिए, झूठे वादे करना बंद कीजिए। आपने पिछले बजट में जो वादे किए, वे भी पूरे नहीं किए, जो भी नई ट्रेन चलाने की बातें कही गईं। ट्रेन तो आज चली ही नहीं। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ 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: मुर्गों को फलू हो रहा है।

श्री मूल चन्द मीणा: क्या कह रहे हैं?

श्री संघ प्रिय गौतम: मुर्गों को फलू हो रहा है।

श्री मूल चन्द मीणा: किसको?

श्री संघ प्रिय गौतम: मुर्गों 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 फलू होने वाला है। मैडम, रेलवे भर्तियों के अंदर भ्रष्टाचार हो और भ्रष्टाचार करने वाले लोगों के खिलाफ कोई कार्रवाई न हो, रेलवे में यह जो नया सिस्टम आपके चार साल के कार्यकाल में हुआ, इससे शिक्षित बेरोजगार बहुत दुखी हैं। इसलिए इस भ्रष्टाचार को रोकने के लिए कोई कदम उठाए जाएं, उपाय किए जाएं। अभी जालान साहब कह रहे थे कि प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी अच्छे हैं। अच्छे क्या हैं? इस

देश के अंदर छब्बीस घोटाले हों, करोड़ों और अरबों रुपए की छब्बीस घोटाले और फिर भी अच्छे हैं। प्रधानमंत्री 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 हैं “बी” से बंगारू, “जे” से जूदेव और “पी” से पार्टी। बंगारू, जूदेव पार्टी कहने लगे। ... (व्यवधान) ... आप लोगों को बंगारू, जूदेव पार्टी कहने लग गए हैं, शर्म आनी चाहिए। ऐसे लोगों 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 हूँ 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 कठिनाइयाँ हैं, उन कठिनाइयों को दूर करने के लिए आपने बजट में कुछ नहीं किया है। इन कठिनाइयों को दूर करने के लिए लोग आपकी तरफ से पछाते रहेंगे, दुबारा आप रेल बजट पेश करने वाले नहीं हैं, आपने उन गरीब लोगों के साथ न्याय नहीं किया है मैं यही कहना चाहता हूँ।

उपसभापति: थैंक यू।

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

उपसभापति: ऐसे गाड़ी अनशेडयूल्ड स्टेशन पर नहीं रुकती है।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: मैडम, मैं ज्यादा टाइम नहीं लूंगी।

उपसभापति: श्रीमती सविता शारदा।

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

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 हूँ।

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

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

उपसभापति: नहीं-नहीं...(व्यवधान)...

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

उपसभापति: नहीं, 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 प्रॉब्लम होगी।

श्रीमती सविता शारदा (गुजरात): उपसभापति महोदय, मंत्री महोदय ने 2004-2005 का जो लेखानुदान प्रस्तुत किया है उसके लिए मैं इनको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ। 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 ऐसे कदम उठाए गए हैं, जिसके लिए वे प्रशंसा के पात्र हैं। विशेष रेल संरक्षण निधि, राष्ट्रीय रेल विकास योजना, रेल सुरक्षा पर टेक्नोलोजी मिशन की स्थापना का उद्देश्य अधिक से अधिक समृद्धि और वृद्धि की ओर अग्रसर करना है। उपसभापति महोदय, एनडीए सरकार से पहले जब भी रेल बजट आते थे, न जाने कितने लोगों 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 हैं तब से सब के मन को एक राहत सी मिली है। रेलवे ने कई लाइनों को बिछाने के लिए गेज़ कंवर्जन और विद्युतीकरण के लिए महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं। लेकिन देश में जो आवश्यकता है उसे अगर देखें तो जितनी राशि आवंटित करनी चाहिए थी, उतनी नहीं 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 बढ़ेंगे और अधिक आधुनिकीकरण से अच्छी सेवाएं भी प्राप्त होंगी। गुड्ज ट्रे की गति बढ़ाई जानी चाहिए ताकि रोडवेज के मुकाबले सामान समय पर प्राप्त हो सके। आर्थिक विकास में रेल यातायात का एक प्रमुख साधन है। अधिक समृद्धि, व्यापार, उद्योग, कृषि के साधनों को उसकी पैदावार की जगह पहुंचाने से बढ़ेंगे। उपसभापति महोदय, 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 हैं, यह अच्छी बात है। लेकिन यात्रियों की सुरक्षा का मुद्दा एक अहम मुद्दा है। रोज नई-नई परिस्थितियां सामने आ रही हैं।

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 ट्रेज में या अन्य ट्रेज में जाते हैं तो सर्वाधिक चिंता बहनों को इस बात की होती है कि क्या हम सही सलामत घर पहुंच पायेंगे या नहीं पहुंच पायेंगे। यह एक अहम मुद्दा रहेगा।

महोदया, अब मैं सूरत शहर की थोड़ी सी बात यहां पर करना चाहती हूं, क्योंकि एक वर्ष के अंदर काफी मुद्दे हमारे सामने इकट्ठे हो जाते हैं। इसलिए कुछ मुद्दे मैं मंत्री जी के सामने रखना चाहती हूं। सूरत शहर में कई ट्रेन्ज हैं जो कि यॉर्ड में दस-दस घंटे खड़ी रहती हैं। अगर फ्रीक्वेंसी से उनको चलाया जाए तो लाखों लोग उससे काफी लाभान्वित होंगे। जैसे भरूच शटल ट्रेन दस घंटे यॉर्ड में खड़ी रहती है। अगर इसको चलाया जाए तो इसके अंतर्गत 12 इंडस्ट्रियल एरियाज जो हैं, 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 हैं। उन लोगों को बहुत मुश्किल पड़ती है। इसलिए बार-बार वे यही कहते हैं 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 नहीं है। मैडम, वहां हाईकोर्ट है और सभी सरकारी ऑफिसस गोंधी नगर में हैं तो उस से आने-जाने वाले लोगों को काफी मुश्किल होती है। अगर मंत्री जी इस तरफ ध्यान देंगे। तो लोगों को बहुत लाभ होगा। मैडम, सूरत शहर में लगभग 40 लाख लोग रहते हैं। अगर आजू-बाजू के जिलों को देखा जाए तो करीब करोड़-डेढ़ करोड़ लोग रहते हैं 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 लोगों के समय की बचत होगी और सुविधा भी मिलेगी। आप ने कम्प्यूटर द्वारा रिजर्वेशन की बात कही है, और दूसरे लोगों ने भी कही है, लेकिन सभी के पास कम्प्यूटर नहीं है। यह अच्छी बात है कि उस से भीड़ कम होगी। अगर हम मोबाइल से करेंगे तो भीड़ कम होगी, लेकिन यह सुविधा दूसरे लोगों को भी मिलनी चाहिए।

[उपसभाध्यक्ष (डॉ० ए० के० पटेल पीठासीन हुए)]

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

अच्छ बनाएंगे और उस का इस्तेमाल करेंगे तो मुझे लगता है कि आप की इनकम में लाखों रुपयों की वृद्धि होगी क्योंकि सूरत से लेकर वापी तक और सूरत से अहमदाबाद तक काफी लोग हैं जो डेली अप-डाउन करते हैं। वहां अगर पास-होल्डर्स के लिए लोकल ट्रेन्स की तरह दो-तीन ट्रेन चला दी जाएं तो आने-जाने वाले लोगों को बड़ी 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 ऐसा है जिस के प्लेटफार्म काफी छोटे हैं जिस से कि वहां ट्रेन भी पूरी नहीं आती। इस बारे में भी मैंने आप को कहा है। साथ ही साथ वहां ब्रिज नहीं हैं जिसके कारण ट्रैफिक घंटों-घंटों रुका रहता है। उस के लिए भी आप को एक मेमोरेण्डम दिया गया है। दूसरे, अगर एक स्टेशन पर एक एंटीनैप्स की सुविधा हो जाए तो उस से भी लोगों को काफी सुविधा होगी। महोदय, डिंडोली और लिंबायत की तरफ पॉपुलेशन 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 हैं और उन का बिहार में भी काफी आना-जाना होता है। चूंकि 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 हैं। 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 नहीं हुई है। अगर उस को जल्द-से-जल्द पूरा कराएं जो बहुत अच्छा रहेगा और इस से काफी लोगों को आराम रहेगा। फिर भरूच और शटल की फ्रीक्वेंसी बढ़ाई जाए तो उससे भी लोगों को काफी सुविधा रहेगी। इसके अलावा अहमदाबाद, बोटद 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 हैं। 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 हैं आप सभी सुख-सुविधाओं का ध्यान रख रहे हैं। इस के अलावा सूरत को आप ने एक ट्रेन सूरत-बांद्रा दी है। मैं चाहूंगी कि उस में अभी जो 11 डिब्बे हैं, 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 हैं, 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 नहीं

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

श्रीमती जमना देवी बाल्याल: 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 थोड़ी हल्की-फुल्की शिकायत भी कर रही हूं कि जहां आपने 18 नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा की है और दिन-प्रतिदिन बहुत सी सुविधाएं देने के बारे में भी कटिबद्ध हैं, 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 हैं, उसके बारे में तत्परता नहीं बरत रहे हैं। छोटी रेल लाइनों को बड़ी 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 नहीं हो रहा कि हमारा पीरिएड रहते यह काम पूरा हो पाएगा या नहीं?

महोदय, रेलवे मंत्री ने रेलवे टिकट ई-मेल और मोबाइल से रिजर्वेशन की जो घोषणा की है, इसका मेरे से पूर्व कई सांसदों ने खुलासा किया है, मेरा भी इसमें एक छोट 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 नहीं है और फिर टेलीफोन की व्यवस्था तो इतनी बिगड़ी 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 हैं तो तीन-तीन घंटे तक कोई मिलता ही नहीं और उसके बाद उसके पास वहां जाकर टिकट लेने का साधन नहीं होता तो उसको उस दिन ट्रेन मिस करनी पड़ती है।

उपसभाध्यक्ष (डा० ए० को० पटेल): आपका समय दो मिनट का ही था।

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

महोदय, इसके बाद महिलाओं की सुरक्षा की बात हम करते हैं। मेरे से पूर्व सांसदों ने बहुत अच्छी तरह से विस्तारपूर्वक आपको इसके लिए सुझाव दिए, एक छोट सा सुझाव मेरा आपसे यह

है कि महिलाओं 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 हैं तो उस वक्त बड़ा सुहावना मौसम होता है, लेकिन पांच मिनट तक अगर कोई टैक्सी या टेम्पो वाला हमें नहीं 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 हैं तो टैक्सी वाले और टेम्पो वाले मनमाना इतना किराया मांगते हैं कि किसी आदमी के पास उनकी मांग पूरा करने की गुंजाइश ही नहीं होती और जब पुलिस को शिकायत करते हैं तो पुलिस वाले इस कान से सुनकर उस कान से निकाल देते हैं और कहते हैं कि उधर जाइए, उधर जाइए तो इस ओर भी थोड़ा सा आप ध्यान देंगे, ऐसी हम आशा करते हैं। वैसे रेल मंत्री जी, आपकी सुझ 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 national 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 GRP. 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. Vipin 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 Murkongchek. 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 मैजर्स लिए हैं, उनमें से कुछ पूरे हुए हैं और कुछ पूरे होने वाले हैं। हम यह उम्मीद रखते हैं 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 हैं 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 बढ़ेंगी तो नाथूला का रूट 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 पहुंचें। 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 नहीं 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 नहीं सकते हैं। कोलकाता पोर्ट, हुगली के साथ-साथ दक्षिण तक फैल रहा है और जिस हद तक फैला है जैसे गंगासागर, कुलबी, वहां रेलवे लाइनें नहीं हैं। 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 P.M

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 हूँ कि पठानकोट और जम्मू के बीच में जो कनेक्टिविटी है सड़क के जरिए हो या रेल के जरिए हो, वह बोर्ड के बिल्कुल साथ-साथ चलता है। अभी तो खैर हमारे जो पड़ोसी हैं उनके साथ हमारा रिश्ता अच्छा होने चला है। हम उम्मीद रखते हैं 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 सोचें। जो कि धार-ऊधमपुर रोड बनी हुई है जो बोर्ड से थोड़ा दूर है उस एलाइमेंट 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 हैं—नई रेलवे लाईन, गेज कंवरजन, डबलिंग, इलेक्ट्रिफिकेशन। मैं सिर्फ यहां आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि बहुत सारी न्यू लाईन बनाई हैं। 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 ही नहीं और मैं जिक्र कर रहा हूँ 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 हैं। लेकिन साथ-साथ मैं चाहता हूँ कि जहां हम लोग इतनी मेहनत और इतने परिश्रम के साथ जम्मू-कश्मीर को जोड़ रहे हैं, 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 हूँ अरुणाचल प्रदेश का जहां मुरकम सलेक्ट लाइन के बाद आपको शायद फैलना पड़ेगा। त्रिपुरा में अभी तक कोई कनेक्शन नहीं है, अगरतला तक आपको लाइन देनी पड़ेगी और सबसे बड़ा जो आपने दे रखा है जिरिबाम-इम्फाल लाइन वह बहुत अच्छा है। उम्मीद रखते हैं कि वह बन जाएगी। उससे भी दक्षिण आपको फैलना पड़ेगा मिजोरम में, स्टेट कैपिटल पर कम से कम नौर्थ-ईस्ट के अंदर लांग टर्म योजना करके। इस पर आपको ध्यान देना पड़ेगा। यह रातों-रात तो हो नहीं सकता लेकिन इस पर ध्यान देकर सोच विचार कर शुरू करें। आखिर मैं 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 हैं 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—कैटरिंग में या दूसरी, तीसरी सर्विसेज में, तो उसमें कितना

एम्प्लॉयमेंट जेनरेट हुआ है? यही मेरे पास दो-चार सवाल थे। अगर मंत्री जी इनके बारे में बताएं तो बड़ी मेहनतानी बातें। धैंक्यु।

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

شری خان غفران زاہدی : آپ سجاد شیکش مہورے، شری بال کوئی یہ اگلی جی نہیں ہیں۔ ہماری پانی کا وقت ہے اس۔ میں بولنا چاہتا ہوں۔ مجھے بولنے کی اجازت دے دی جائے۔

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

उपसभाध्यक्ष (डा० ए० के० पटेल): अभी जयन्ती लाल बरोट ने बोलना शुरू किया है इसलिए आप रुकिये।

श्री जयन्ती लाल बरोट: माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आज सन् 2004-05 का इंटरिम रेल बजट लेकर मंत्री जी आये हैं। इस बजट के लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद दे रहा हूँ। विश्व की सभी संस्थाओं में रेल सबसे बड़ी 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 हूँ। 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 हूँ कि राजधानी में हवाई जहाज की यात्रा की तरह सुविधाएं मुहैया करायी जायें। राजधानी की यात्रा सभी को किफायत भाव से मिले। अगर ऐसा किया जायेगा तो ज्यादा से ज्यादा लोग इसमें सफर कर सकेंगे। अगर गाड़ी 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 हूँ। साथ-साथ रेलवे ने सम्पर्क क्रांति के नाम से 18 गाड़ियां चलाने का जो प्रावधान किया है, उसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

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। ऐसा नहीं हुआ है इसके लिए मैं उनसे विनती करता हूँ कि इसको हर रोज चलवाने के लिए प्रावधान करवायें। इसके साथ-साथ गुजरात से, अहमदाबाद से चली हुई गाड़ी आगे खड़ी रहती है, एक

†Transliteration of Urdu Speech.

मेहसाना रेलवे स्टेशन ऐसा है जहां से 6 सांसद बैठते हैं 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 गाड़ियां चलती थी, वे पुरानी गाड़ियां बंद नहीं 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 गाड़ियां थीं, उनको हम फिर से चालू करेंगे, लेकिन वे आज तक चालू नहीं हुई हैं। वे तीन गाड़ियां थीं, 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 गाड़ी 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 गाड़ी भी बंद कर दी गई है। उसको भी बीच में स्टोपेज मिलते थे, वे सब स्टोपेज बंद हो गये हैं। मैं माननीय मंत्री जी से विनती करता हूँ कि जो पुरानी गाड़ियां थीं, उनकी सहूलियत खींच ली गयी है। करीब 20 स्टोपेज ऐसे हैं जिन से यात्रियों को दिल्ली आना होता है तो उन्हें बैठने के लिए बड़े स्टेशन पर जाना होता है। वह 20 स्टोपेज वाली गाड़ी फिर से शुरू की जानी चाहिए। उन गाड़ियों को चलाने के लिए मंत्री जी कोई व्यवस्था करें इसकी मैं विनती करता हूँ। ... (व्यवधान)...

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

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

श्री जयन्ती लाल बरोट: बाद में अपनी बड़ी लाइन पर तो गाड़ियां चलती हैं लेकिन जो साइडलाइन होती है जैसे तारंगा-महसाना है, पाटन-महसाना-अहमदाबाद है, अहमदाबाद, कड़ी, बैचाई, पाटन है, ये साइडलाइन की गाड़ियां नियमित नहीं चलती हैं। लेट आने से वहां ट्रेफिक कम मिलता है और गाड़ियां बंद हो जाती हैं। गाड़ियों को बंद करने का जो प्रावधान कमर्शियल बेस पर हो रहा है, वह न करें। रेल सुविधा पिछड़े एरिया के लोगों को मिलती है इसलिए वह गाड़ियां चालू रखें क्योंकि वह गाड़ी 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 हैं। लेकिन अगर गाड़ी से जाया जाए तो चार, साढ़े चार घंटे लगते हैं। इस प्रकार कौन पैसंजर ऐसा होगा जो साढ़े चार घंटे इस गाड़ी में

बैठकर जाएगा? इसलिए अगर स्पीड को बढ़ाया जाए तो ये गाड़ियां भी अच्छी तरह चल सकती हैं। इसलिए वे गाड़ियां जो अभी बंद की गयी हैं, उनको चालू करना चाहिए। मुझे खेद है कि मैं भी कभी-कभी गाड़ी 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 एंट्री होती है, वहां छः नम्बर का अपर बर्थ मुझे अलॉट हुआ। मैंने कहा कि जब एमपी को भी अपर बर्थ एंट्री गेट पर मिलता है तो बाकी का क्या हाल होगा? लेकिन अधिकारियों ने एमपी होने के नाते न कोई वीआईपी ट्रीटमेंट दिया, न कोई जगह दी और मुझे छः नम्बर की अपर बर्थ एंट्री 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 नहीं देते हैं। 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 गाड़ी में हम जाते हैं तो उसमें जो बेड शीट दी जाती है, वह बिना धुली गंदी ले आते हैं। एक दिन कच्छ एक्सप्रेस में मैं आ रहा था, उसमें मैंने चार बेडशीट्स चेंज कीं, सबको सब गंदी थीं और सबमें बू आ रही थी। मैंने इस संबंध में कम्प्लेंट भी लिखी। जब पांचवी बेडशीट लायी गयी तो वह भी फटी हुई थी। वह कहने लगा, सौरी सर! किन्तु मैंने कहा कि अब तो मुझे कम्प्लेंट करनी पड़ेगी और मैंने इस संबंध में शिकायत भी दर्ज की। इस प्रकार से बेडशीट्स ठीक से धुली हुई हों और अच्छी सेवायें पेसेंजर्स को मिलें, उसके लिए भी मैं आपसे विनती करता हूं। एक दिल्ली-अहमदाबाद मेल है, वह सुबह पांच बजे आकर दिल्ली खड़ी रहती है और रात को 11 बजे दिल्ली से अहमदाबाद के लिए चलती है। 18 घंटे वह ट्रेन दिल्ली स्टेशन पर खड़ी 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 गाड़ी लम्बी नहीं 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 पड़ी 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 गाड़ियों में तत्काल बुकिंग का प्रावधान किया गया है, उसी प्रकार गाड़ियों में पेंट्री कार होनी चाहिए क्योंकि सभी गाड़ियों में पेंट्री कार नहीं होती है और रास्ते में नाश्ते के लिए दिक्कत होती है। अगर संभव हो तो गाड़ियों में पेंट्री कार का इंतजाम करना चाहिए। इसके अतिरिक्त द्वारका या सोमनाथ से हरिद्वार डायरेक्ट गाड़ी हो तो यात्रा धाम से यात्रा धाम की गाड़ी लगे। विरमगाम से महसाना की जो रेलवे लाइन लगाने का काम है लेकिन बहुत दिनों से वह शुरू नहीं हुआ है।

(उपसभापति महोदया पीठसीन हुई)

वह कब शुरू होगा, उसे कोई बताने वाला नहीं है। मैं विनती करूंगा कि विरमगम से महसाना अगर रेल लाइन बन जाए तो सौराष्ट्र के पैसेजर्स 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 हूँ। 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 हैं, उद्योग वाले शहर हैं और मजदूरी करने वाले लोग पालनपुर, शिवपुर, ओशा, महसाना से वहां जाते हैं, 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 सहूलियत होगी। इसके अलावा मुम्बई के लिए महसाना से कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। महसाना और बनासकांठ, उत्तर गुजरात जो है, महसाना से डायरेक्ट ट्रेन में पैसेजर्स भी मिलेंगे। जो अहमदाबाद के ट्रैफिक की प्रॉब्लम है, वह भी सॉल्व हो जाएगी। महसाना 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 हूँ और धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने यह बजट पूरे देश के गरीब लोगों को सामने रखकर बनाया है लेकिन उसमें जो कुछ त्रुटियां थीं, वे हमने दिखाई हैं। वे त्रुटियां दूर करने के लिए वे हमारा समर्थन करेंगे, इस बात के साथ मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ।

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

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

उपसभापति: इसके बाद बोलिएगा।

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

उपसभापति: आप थोड़ी 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 हूँ कि बाद में कर लेना।

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

उपसभापति: 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 नहीं चलाई जाती है, ऐसा कई लोगों 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, नहीं तो कभी भी ऐक्सीडेंट हो सकता है। लोगों 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 नहीं कर पाए। नई ट्रेन चलाने की बात करते हैं लेकिन जो पुरानी ट्रेन है, उसको भी आप कायमी नहीं कर सकते?

दूसरी बात यह है कि आश्रम एक्सप्रेस की अभी बात हुई। आश्रम एक्सप्रेस में पैट्री कार नहीं है। वह अहमदाबाद से शाम पौने छः बजे चलती है और सुबह साढ़े दस बजे दिल्ली आती है, इसलिए उसमें पैट्री कार होनी चाहिए। नॉर्थ गुजरात से सात सांसद हैं और आश्रम एक्सप्रेस में एम. पीज के लिए सिर्फ दो ही सीटें हैं। मेहसाना डिस्ट्रिक्ट से ही चार सांसद हैं और बनासकांठा डिस्ट्रिक्ट, पाटन डिस्ट्रिक्ट और साबरकांठा डिस्ट्रिक्ट से भी सांसद हैं। वहां राजधानी एक्सप्रेस का स्टॉपेज भी नहीं है और अगर वे जाएंगे तो आश्रम एक्सप्रेस से ही जाएंगे और उसमें भी उनको जगह नहीं 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। सेप्टी रिकॉर्ड भी इनके पास पहुंच चुका है और इसके बावजूद क्यों वह ट्रेन चालू नहीं हो सकी है? यह भी सोचने वाली बात है। सौराष्ट्र का सारा ट्रैफिक वाया महसाना होकर जाता है इसलिए मेहसाना की इंपॉर्टेंस जो आप लोगों ने खत्म की है— इतना बड़ा प्लेटफार्म वहां पर है कि एक साथ वहां दो ट्रेनें खड़ी हो सकती हैं— यह बातें ध्यान में रखकर आपने जो ट्रेन बंद की हैं, 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 Quadrilateral 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 cleanliness 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 नहीं थे, आप तो हैं। मैंने आपका नाम बोला है। आप बोलिए।

श्री बालकवि बैरागी: मानवीय उपसभापति महोदया।

प्रो. रामबख्श सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश): मैडम, ये लेट आए हैं। 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 हैं 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 हूँ 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 हैं कि यह चुनाव को लेकर एक चुनावी बजट है, चुनावी लेखानुदान है। यदि चुनाव की भूमिका नहीं होती और चुनाव नहीं 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 चूँकि 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 कि आपने एक बजट लेखानुदान पेश किया। लेकिन जो दिलचस्प प्रतिक्रिया आ रही है उसमें एक बहुत छोटा सा पैराग्राफ मैं पढ़ कर सुनाता हूँ। 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 हैं 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 लोगों को रियायतें, जो वे चाहते हैं, दो साल पहले मिल जाएं तथा उन्हें पांच साल तक लंबा इंतजार नहीं करना पड़े।" यह एक अखबार का संपादकीय है। आप भी जानते हैं कि ऐसे संपादकीय लिखते समय संपादकों की मनःस्थितियाँ क्या होती हैं। आपने बड़े आत्म विश्वास से कहा है कि मैं नया पूरा बजट भी पेश करूँगा। अब मैं न तो आपको शुभकामना दे सकता हूँ और न श्राँप दे सकता हूँ। मेरी तो इस वक्त यह स्थिति यहाँ पर है। ऑपोजीशन के नाते मुझे आपको श्राँप देना चाहिए कि भगवान आपको यह सौभाग्य वापस नहीं दे और आपने बजट पेश किया है तो हम लोग चूँकि धन्यवाद आपको दे रहे हैं तो ठीक है, सब के साथ मैं एक-चौथाई धन्यवाद मेरा भी स्वीकार कीजिए। लेकिन मैं कुछ बातें आपसे पूछना चाहता हूँ। आपके इस बजट को ले करके मेरे कुछ निवेदन हैं और बड़े सीधे से यह है कि आपने जब-जब बजट पेश किए तो हमारे सामने जो स्थितियाँ आईं, तब हम लोगों ने समय-समय पर बातें आपके सामने रखीं। आप देखते होंगे कि जो आंकड़े खुद आपके सामने हैं, उनको देखते हुए जब नौवीं पंचवर्षीय योजना के लक्ष्यों को भी आपने अभी तक पूरा नहीं किया है, दसवीं

पंचवर्षीय योजना के इस काल में, जब नौवीं पंचवर्षीय योजना आपके सामने अधूरी पड़ी 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 नहीं 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 करूँ कि आप खुद जानते हैं 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 नहीं हैं, ठीक पड़ोस के साथियों की प्रतिक्रियाएं आपने अभी सुनी हैं, जब वे लोग ही इससे सहमत नहीं हैं तो आप कैसे उम्मीद करते हैं 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 हैं, सहायता भी चाहते हैं, सहयोग भी चाहते हैं। तो मेरा प्रश्न सिर्फ इतना सा है कि आपके गए 43 वर्षों का आपने जो हिसाब-किताब लिया है या दिया है, जिसके आधार पर आप यह सब करते हैं, आपके तो उसमें साढ़े चार साल या पांच साल हैं, 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 हैं। बाकी 80 प्रतिशत जो आपके यात्री थे, वे सड़कों के माध्यम से इधर-उधर जा रहे हैं और अपना काम-काज कर रहे हैं। ... (व्यवधान) ... हां, यानी उधर हवाई जहाज से जाने लगे हैं, सड़कों से जाने लगे हैं। उन्होंने दूसरे साधनों से जाना पंसद कर लिया है, लेकिन उन्होंने रेल को पंसद नहीं किया। यह 6 माह के आपके आंकड़े हैं। ऐसी स्थिति में आप किस तरह से इस लेखानुदान के माध्यम से इसे दिशा वाला मानते हैं? आप मानते हैं कि हमने विकास की दिशा नहीं छोड़ी है। तो इस पर न तो विश्वास होता है और न यह सत्य है। मैं आपसे यह पूछना चाहता हूँ और जो मेरे प्रश्न हैं वे ये हैं। 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 ईंजी चेंयर तक नहीं मिल सकी, जिस तरह उनको बैठा कर ले जाना था, मैडम, वह व्हील चेंयर 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 हैं कि रेल हमारी अर्थ-व्यवस्था की रीढ़ है और यह भारत की एकता, अखण्डता की शाश्वत प्रतीक है। तो मैं आप से पूछना चाहता हूँ कि इस बजट की कमियों को पूरा करने के लिए आप ने क्या किया है? आप ने अच्छा किया कि किराए में वृद्धि नहीं की, आप ने किसी तरह के भाड़े में वृद्धि नहीं की, यह हम ने माना। आप के पुराने साधन अपर्याप्त हैं, लेकिन आप इन को कोई पर्याप्त दिशा नहीं दे सके हैं तो काम कैसे चलेगा?

अब ट्रेन के अंदर आप की क्या स्थितियां हैं? उस बारे में अभी सारे सदस्य बोल रहे थे और सब का एक सुर था। यह हमारा कोरस नहीं है। लेकिन वास्तविक स्थितियां क्या हैं? मैडम, जिन क्लासों में हम एम्पीज सफर करते हैं, उन में तक सुविधा सामग्री नहीं मिलती है। मैडम बहुत छोटा सा मुद्दा है, लेकिन कहने में मुझे संकोच नहीं होता है कि जिन क्लासों में हम एम्पीज सफर करते हैं, उन क्लासों में भी यहां तक कि प्रसाधन कक्षों में साबुन का लिक्विड तक नहीं 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 नहीं है तो आप अपना काम चला लीजिए। वहां तौलिया नहीं मिलता है। ... (व्यवधान) ... गौतम जी, हम लोग अपना साबुन साथ लेकर घूमते हैं। यह मैं शिकायत के तौर पर नहीं, 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 में 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 हैं और आप व्यक्तिगत स्तर पर हमारे दिल में रहते हैं, इसलिए हमें पढ़कर तकलीफ होती है। जिन रेलों को आप और आप के सहयोगी झंडी दिखाकर चले आते हैं क्या वे रेलें चली भी हैं? वे कहां चली जाती हैं? 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 नहीं मिले थे। आप पहले भी वहां जाकर झंडी दिखा चुके हैं। राजस्थान पत्रिका ने बॉक्स बनाकर दिया है। कि उन रेलों की क्या स्थितियां हैं जिन की झंडियां आप और आप के साथी दिखाकर आए। वे गाड़ियां चल नहीं पाईं। वे सन् 2005 में चल पाएंगी। एक गाड़ी 3-4 दिन बाद वापिस चलने वाली है जिस के लिए वे लोग बड़ी आशा और उम्मीद लगाए हुए हैं। शत्रुघ्न सिन्हा साहब स्वयं इस बात को जानते हैं। 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 नहीं जोड़ रहे हैं?

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 के. 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 हूँ और आप भी जानते हैं। इसलिए कुछ बातें चुप ही रहने दो।

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

महोदया, आपने कह दिया कि हम बीस हजार करोड़ रुपए का खर्च कर रहे हैं इन एक्सप्रेस और नए हिसाब से, लेकिन जब मैंने गए बजट में आपसे निवेदन किया था तो आपने कहा कि चौदह हजार करोड़ रुपए हमारे पास नहीं हैं वरना हम यह भी करते वह भी करते। जब आपके पास चौदह हजार करोड़ रुपए गए साल नहीं थे तो इस साल यह बीस हजार करोड़ रुपए देने की बात जो आप कर रहे हैं इसका क्या प्रावधान आपके पास है? यह कहां से होगा, जबकि 230 परियोजनाएं पहले ही अधूरी पड़ी हुई हैं? इसके बावजूद आप बीस हजार करोड़ रुपए का प्रावधान करने की जो हिम्मत कर रहे हैं, इसको सिवा चुनाव से जोड़ने के मुझे नहीं 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 हैं, जो अखबारों में छपे और इसलिए सामने हैं कि चलती रेलों से बच्चों को फेंका जा रहा है। बच्चे मर रहे हैं। एक केस में हमारे प्रधान मंत्री जी का एक रिश्तेदार था उसके बारे में अखबारों में छपा, सारे देश में ही नहीं बल्कि संसार में यह बात पहुंची मनीष की और उसके ठीक दो दिन बाद पलवल स्टेशन पर कुछ कर्मचारियों ने या कुछ लोगों ने मिलकर एक चाय बेचने वाले को चलती रेल से नीचे फेंका, जिसके दोनों पांव कट गए हैं, पंकज उसका नाम है और आप जानते हैं कि वह अस्पताल में पड़ा हुआ है। चलती रेलगाड़ियों में से लोगों को फेंका जा रहा है, सुरक्षा की कोई व्यवस्था नहीं है। अभी हमारी एक बहन ने आपसे मांग की है कि महिलाओं के डिब्बों में अलग से टेलीफोन और कुछ गार्डों की व्यवस्था आप अलग से करिए। इतना डरा हुआ देश और आप उसमें लेखानुदान पेश कर रहे हैं, हम आपकी हिम्मत की दाद दे सकते हैं, लेकिन हमें लगता है कि आपकी नीयत इस कुर्सी से आगे

हटकर कोई नीयत नहीं है, इसके आगे आपकी कोई मंजिल नहीं है। हम आपसे कहना चाहते हैं कि आप यह कुर्सी नहीं पा सकेंगे, आप यह बात मान लीजिएगा। मैं आपको कोई डराने की बात नहीं 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 नहीं है। नीमच से चलकर रतलाम तक आइए, एक शब्द नहीं है। कहा जाता है कि युद्धस्तर 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 हैं, जो दो भूमिकाएं आपकी हैं, उनमें एक तो आप जन-उपयोगिता की दृष्टि से अपने आपको सिद्ध करें और दूसरे व्यावसायिक दृष्टि से सिद्ध करें। मुझे लगता है कि 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 हैं तो चेहरे तो उनके सामने आते हैं और छवि आपकी हमारे सामने आती है हम जैसे लोगों को इससे कष्ट होता है, तकलीफ होती है। शक्ल उनकी होती है, लेकिन इमेज आपकी होती है, जो वे लोग खराब करते हैं। आपके साथ ही बैठे हुए ये लोग हैं। इसलिए मुझे आपसे निवेदन करना है कि सुरक्षा के मामले में गंभीरता से आप सोचिए।

महोदया, मैं आंकड़ों के मकड़-जाल में आपको नहीं डालना चाहता, लेकिन रेलवे के वित्तीय संसाधन दारुण अवस्था में हैं। रेलवे का वित्तीय दृष्टि से कमजोर होना जन-विरोधी लक्षण है। मैं इन शब्दों को रेखांकित कर रहा हूँ — यह जनविरोधी 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 नहीं अपनाया गया है। रेलवे सुरक्षा की स्थिति चिंताजनक है। इन सारी बातों को आपको देखना होगा। नई रेलवे लाइनों के बारे में तो घोषणा नहीं है। कोई प्रश्न ही पैदा नहीं होता, आप कर ही नहीं सकते। इसलिए दैनिक यात्रियों की जो सुविधा में कमी है उनको आप पूरा करिएगा। आपको और दूसरे आंतरिक संसाधनों को ढूंढना पड़ेगा और भ्रष्टाचार पर लगाम लगानी पड़ेगी।

महोदया, मैं सच कहूँ आपसे, हमारे जो सहयात्री के नाम पर बर्ध होती है, एम.पी. के सहयात्री वाली बर्ध, 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 हैं, जब हम यहां बात करते हैं तो वह बरखास्त या सस्पेंड कर दिए जाते हैं यह बात हमें मालूम है, लेकिन हम उनके पेट पर लात नहीं मारना चाहते, आप कम से कम उनकी पीठ पर तो एक लात मार दें। हम तो पेट पर नहीं मारेंगे, आप उनकी पीठ पर तो मार ही दें। उन लोगों को थोड़ा सा हतोत्साहित करिएगा, क्योंकि अभी बहुत दुर्दशा है। यह आपसे हम बहुत ही वेदना के साथ निवेदन कर रहे हैं। अंत में मुझे सिर्फ इतना ही कहना है कि पूरे देश में मोबाइल फोन वाले कितने हैं? पीछे हमारे मंत्री महोदय, श्री अरुण शौरी जी बैठे हुए हैं, वे बता देंगे कि कितने हैं L...(व्यवधान)...

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

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

उपसभापति: वे कह रहे हैं 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 अरुण शौरी: 13 लाख और सब्सक्राइबर हर महीन...(व्यवधान)...

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

श्री संघ प्रिय गौतम: एक-एक एम्पी० पे तीन-तीन...(व्यवधान)...

उपसभापति: एम मिनट, जरा मंत्री जी, श्री अरुण शौरी जी को बोलने दीजिए। टोटल कितने हैं मोबाइल यूजर्स।

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 हैं।

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 L...(व्यवधान)...मेरा आपसे ...(व्यवधान)...

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

श्री बालकवि बैरागी: मैडम मुझे यही कहना है ... (व्यवधान) ... अगर मेरी बात सुन लेंगे तो बड़ी कृपा होगी। मैं उनको तो मोबाइल्स के लिए धन्यवाद देता हूँ। 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 हैं, एक-एक परिवार में 3-3 मोबाइल भी हैं और एक-एक जेब में 3-3 मोबाइल हैं, उन सारे मोबाइल्स को, क्षमा कर देना आप, उन सारे मोबाइल्स को इतना असर नहीं है इससे, लेकिन जो गरीब लोग बेचारे क्यू में खड़े हैं और जिनके पास मोबाइल नहीं है जरा उनका भी ध्यान करें, देवता। क्या कहा जाए आपको।

उपसभापति: अब मोबाइल वाले नहीं 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 नहीं 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 हों, आपके प्रति एक हार्दिक लगाव यहां इस सदन में हम लोग पाते हैं तब हम लोग उसमें शुमार रहते हैं। आपसे मेरा यह निवेदन है... (व्यवधान) ... है, है, लगाव है हमारा और आप हमारे मित्र भी हैं। आपका अपयश हमसे सुना नहीं जाता, सहा नहीं जाता और यह लेखानुदान आपको अपयश का बड़ा भागीदार बनाएगा। आप जब कहते हैं कि पहले ऐसा था, पहले ऐसा था तो मैं दो पंक्तियों के साथ अपनी बात खत्म कर रहा हूँ, मैडम। अगर आप मंत्री नहीं होते, दूसरे कोई मंत्री होते, तो उनसे नहीं कहता, सिर्फ आपसे कहता हूँ, ध्यान रखिएगा। दोनों मंत्री प्लीज मेरी सुन लें। कुल मिलाकर के सुन लीजिए, आप अगर पिछली बार से तुलना करते हैं कि तब ऐसा था, तब ऐसा था, जैसा दीपांकर भाई ने कहा है कि तब ऐसा था, तब ऐसा था, तब ऐसा 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 हैं आप? सुन लीजिए। अगर आप कल्पना यह कर रहे हैं कि यह तो जीआरपी का काम है, यह तो सीआरपी का काम है, यह उसका काम है, यह उसका काम है, यह मेरा काम नहीं है, क्या यह कहकर नीतीश कुमार टाल सकते हैं? नीतीश कुमार को कोई हक नहीं है कि यूँ 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 हैं और आप अपने काजल को किसी दूसरे की

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

इन शब्दों के साथ, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता था लेकिन बहुत दुखी मन से कहना चाहता हूँ कि आप एक बार पुनः असफलता के दायरे में फँस गए हैं, 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 पंक्तियाँ कविता की इमिडिएटली बोल देते हैं। पता नहीं, आप जरूर नेक्सट सेशन में आएंगे, आपका यह लास्ट टर्म है। आपको चाहिए। कि आप इलेक्ट होकर कैसे भी आएँ नहीं तो हाऊस में हम लोग बिल्कुल बैरागी हो जाएंगे। हमारे सुर-राग कायम रहें, इसलिए आपको 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 गाड़ी बहुत लम्बी हो गई है।

प्रो० रामबल्लभ सिंह वर्मा: मैडम, मैं आपके आदेश का अनुपालन करूंगा। सबसे पहले तो मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया मैं आपके माध्यम से सबसे पहले माननीय मंत्री जी को हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने अपने रेल विभाग में प्रशंसनीय परिवर्तन करके नई बुलंदियाँ और नवीन आयाम स्थापित किए हैं। उसके कुछ उदाहरण दिए जा सकते हैं। अभी वे बिल्कुल नयी टक्कर-रोधी तकनीक का प्रयोग करने जा रहे हैं इससे निश्चित रूप से दुर्घटनाएं कम होंगी। पिछले 25-30 वर्षों में सैकड़ों की संख्या में जो परियोजनाएं लंबित हैं, जो संचालित नहीं हो पाई थीं, अगले 5 वर्षों में 20 हजार करोड़ रुपये व्यय करके उनमें से 50 प्रतिशत परियोजनाओं को प्रारंभ किया जाएगा और उन्हे पूरा किया जाएगा। यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि होगी।

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

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

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

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

महोदया, चूंकि आपने पहले ही निर्देश दिया था कि मैं संक्षेप में अपनी बात रखूँ, इसलिए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। मैं एक बार पुनः माननीय रेल मंत्री जी का अभिनंदन करता हूँ। 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। I 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 हैं। वहां भी बड़ी 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 because 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 trade, 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: सौज साहब, आप कुछ कहना चाहते हैं।

شری سیف الدین سوز ”جموں و کشمیر“ : میڈم آپ کی بڑی مہربانی ہے۔ میرا نام ٹولسٹ میں نہیں تھا اور میں ابھی آیا ہوں۔ میں آپ کا آہٹاری ہوں کہ آپ نے مجھے بولنے کے لئے دو چار منٹ کا وقت دے دیا۔ میں آج اس وقت تیش جی کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں اور اسپٹ طریقے سے دو چار باتیں کہنا چاہتا ہوں اور یہ اسپٹ 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 جاری ہے اور ۳۱ مارچ سے پہلے جاری 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 ۱۹۸۳ میں اندراجی کے سامنے یہ بات اٹھائی تھی کہ اودھم پور ٹرین جانی چاہئے اور اس وقت کی وزیراعظم اندراجی نے اسی وقت پانچ کروڑ روپے کا فیصلہ کیا تھا اور ملنا چاہئے۔ یہ خیال تھا کہ دو تین ورش میں ٹرین اودھم پور جانے گی۔ لیکن

اب ٹرین اودھم پور جاری ہے اور یہ ہم سمجھتے ہیں کہ جموں کشمیر کی تاریخ میں بہت بڑی بات ہوگی۔ اس کے لئے میں تیش جی کو بدھائی دیتا ہوں اور مجھے دشا اس ہے کہ یہ اس دن ہم سب کو بلائیں گے جب ٹرین اودھم پور جانے 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

۴۶۶

لئے یہ ضروری ہے کہ میں اپوزیشن کروں کہ آپ کا کام اچھا ہوگا۔ میں آپ کی نیت پر شک نہیں کرتا ہوں۔ مجھے پچھلے سال میں نے آپ سے سوال کیا تھا کہ جموں و کشمیر کو ریلوے میپ پر لانے کے لئے آپ نے جو دعویٰ کیا ہے اس کے

۱۶۶

ساتھ دلیل نہیں ہے اور جو میں کہتا ہوں اس کے ساتھ دعویٰ بھی ہے اور دلیل بھی ہے۔ آپ یہ کہنے کہ ہم جتن کر رہے ہیں 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 ۲۰۲۰ء کے اندر یا ۲۰۲۵ء 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 اٹاف ہے،

acquisition بہت اچھا ہے اس میں ہم سب کو دلچسپی ہے چیف منسٹر صاحب کو، ہماری کانگریس پارٹی کو acquisition میں، ہمارے جو در کریں وہ بھی اس میں شامل ہو گئے ہیں کہ acquisition of land ہونا چاہئے اور مدد ملنی چاہئے اور

ریل آنی چاہئے اور بد قسمتی ہے کہ کشمیر تک ریل نہیں گئی ہے۔ کیونکہ social mobilisation 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 تجیش جی، آپ نے جو وہاں جوت جگائی ہے، بھروسہ دلایا ہے اور اطمینان دیا ہے کہ ریل آ رہی ہے 2007 میں، میرے خیال میں یہ دعویٰ غلط ہے۔ اسکی دلیل میں آپ کو کچھ کہنا پڑے گا۔ آپ نے پچھلے سال 500 کروڑ

روپے دے دیے، آپ اس دفعہ 1000 کروڑ دے دیجئے۔ ویسے یہ آنکڑے تو بجٹ میں نہیں دئے جاسکتے ہیں جو آپ نے پیش کئے۔ یہ تو ٹیکنیکل 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 India 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 فرین آ جائے گی؟ آپ کی نیت صحیح ہے لیکن جو آٹھ سائیں آپ نے وہاں لوگوں کو دی ہیں

کہ 2007 میں ریل آ جائے گی اور اس 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 گنڈ 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، مونڑ بھی ہے، گاڑی بھی ہے اور کشمیر وادی میں ہر قسم کا ٹرانسپورٹ ہے قاضی گنڈ سے بارہ مولہ تک۔ یہ کیا ذمہ ہمارے ہاتھ میں دے دیں گے اور گاڑی رہے گی باہر۔ آج

اگر اس سال 2004 میں اسی بجٹ میں رکھتے ہیں کہ ہم اس یا بیس کلومیٹر سری نگر کی طرف بڑھیں گے اور جم پور کے آگے، تو میں ماننا کہ ریل ڈیولپمنٹ ہوگئی۔ اگر آپ کشمیر وادی میں کہیں ریلوے اسٹیشن بنائیں گے، کہیں ریلوے کا

ہسپتال 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 بدحالی دیں گے۔ اگر آپ اودھم پور کہہ رہے ہیں تو میں آپ کو جموں و کشمیر کے لوگوں کی طرف سے بدحالی دیتا ہوں۔ ہماری آشاؤں کا آپ نے احترام کیا ہے، کوشش کی ہے، آپ منجیدہ منسٹر ہیں۔ لیکن جب یہ کہتے ہیں کہ عرصہ ۲۰۰۰ء میں کشمیر کو ریل کے نقشے پر لائیں گے تو میں یہ کہتا ہوں کہ یہ دعویٰ صحیح نہیں ہے۔

کیوں کہ آپ قاضی گنڈ سے بارہ مولہ کریں گے۔ وہ ٹرین تو نو اے ٹرین ہوگی اور جو اے کے لئے ہوگی۔ اس میں خطرہ یہ ہے کہ ٹرانسپورٹ کا جو سیکٹر ہوگا، ان کو ان ایمپلائمنٹ ہوگی۔ میں وہ ٹرین چاہتا ہوں کہ بارہ مولہ میں اسٹیشن

پر آکر وہ اپنی گھڑی 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 ۲۰۰۰ء میں آئے، ۲۰۱۰ء

میں آئے، ۲۰۱۱ء میں آئے۔ تو اس کی طرف آپ قدم بڑھائیے۔ یہ جو آپ کا کشمیر نقشہ پر آ جائے گا اور آپ نو اے ٹرین قاضی گنڈ سے بارہ مولہ تک بنائیں گے، میں سمجھتا ہوں کہ یہ آپ غلط دعویٰ کرتے ہیں، یہ نہیں ہوگا۔ وہ

بہت غلط ہوگا اور کشمیر میں اس کے خلاف بہت غلط جذبہ ابھرے گا کہ ریل نہیں آئی۔ البتہ یہ کوشش کیجئے کہ کڑا پہنچ جائیے اور کڑہ سے آپ سری نگر کی طرف، قاضی گنڈ کی طرف قدم اٹھائیے۔ زیادہ اموشینٹ ہونے کی ضرورت نہیں ہے۔

اگر آپ کشمیر وادی میں ریل چلائیں گے تو وہ نو اے ٹرین ہوگی یا جو اے ٹرین ہوگی۔ اس میں ٹرانسپورٹس کو اور لوگوں کو بڑی تکلیف ہوگی۔ ایسا نہ کیجئے.... (وقت کی گنتی)....

میڈم، آپ کی بڑی مہربانی کہ آپ نے مجھے یہ دو شہد کہنے کا موقع دیا۔ میں چاہتا ہوں کہ اس سدن کو یہ کانفرنس میں لیں۔ کیا ریل ڈیولپمنٹ ہے جموں و کشمیر میں؟ اودھم پور کامیکس سواگت کرتا ہوں۔ اودھم پور سے آگے ٹرین چلائیے اور کشمیر میں جو اے یا نو اے ٹرین کا انتظام نہ کیجئے کیونکہ اس سے آپ کے اچھے کام کو بند لگے گا۔

5.00 P.M.

†प्रो० सैफुद्दीन सोज (जम्मू और कश्मीर): मैडम, आपकी बड़ी मेहरबानी है। मेरा नाम तो लिस्ट में नहीं था और मैं अभी आया हूँ। मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए दो-चार मिनट का समय दे दिया। मैं आज इस वक्त नीतीश जी को मुबारकबाद देना चाहता हूँ और स्पष्ट तरीके से दो-चार बातें कहना चाहता हूँ और ये स्पष्ट तरीके से मुझे जवाब नहीं देते हैं, इसका मुझे दुख रहता है। मैं बधाई इनको इसलिए दे रहा हूँ कि उन्होंने बड़ी 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 बड़ी 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 रुपये 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 हैं कि जम्मू-कश्मीर की तारीख में बहुत बड़ी बात होगी। इसके लिए मैं नीतीश जी को बधाई देता हूँ 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 नहीं कहता हूँ कि मैं अपोजीशन में हूँ इसलिए यह जरूरी है कि मैं अपोजीशन करूँ कि आपका काम अच्छा होगा। मैं आपकी नीयत पर शक नहीं करता हूँ। 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 नहीं है और जो मैं कहता हूँ इसके साथ दावा भी है और दलील भी है। आप यह कहिये कि हम जतन करेंगे जम्मू-कश्मीर को रेलवे 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 हूँ, इसलिए कि यह नहीं हो सकता है। 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 मैं, हमारे जो वर्कर हैं वे भी इसमें शामिल हो गये हैं कि acquisition of land होना चाहिए और सहायता मिलनी चाहिए और रेल आनी चाहिए और यह बदकिस्मती है कि कश्मीर तक रेल नहीं गयी है क्योंकि social mobilisation का काम होता, National Integration का काम होता। मेरे सामने रेल कश्मीर में पहुँचाना पुण्य का काम है। मैं हुकूमत से मुतालबा करता हूँ 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 मैं आपको कुछ कहना पड़ेगा। आपने पिछले साल 500 करोड़ रुपये दे दिये, आप इस दफा 1000 करोड़ दे दीजिए। वैसे ये आंकड़े तो बजट में नहीं दिये जा सकते हैं जो आपने पेश किये। वह तो टेक्नीकल चीज है। इसमें वह फिगर नहीं है। लेकिन मेरी जानकारी में आपने 500

†Transliteration of Urdu Speech.

करोड़ रुपये दिये हैं। I have to seek as to what amount was actually spent on rail development in India. वह मैं देखूंगा। इस वक्त कोई ज्यादा मजबूरी नहीं 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 लोगों को दी हैं कि 2007 में रेल आ जायेगी और उसमें मेरा चीफ मिनिस्टर साहब के साथ इखतिलाफ भी हो सकता है। उनका खयाल होगा, उनका अंदाजा होगा, मैं उनसे फिर बात करूंगा। रेल डेवलपमेंट पर मेरी राय यह है और मैंने इस पर काफी काम किया है इसीलिए 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, गाड़ी भी है और कश्मीर वादी में हर किस्म का ट्रांसपोर्ट है काजीगुंड से बारामूला तक। यह क्या दुम हमारे हाथ में दे देंगे और गाड़ी रहेगी बाहर। आज अगर इस वर्ष 2004 में इसी बजट में रखते कि हम दस या बीस किलोमीटर श्रीनगर की तरफ बढ़ेंगे ऊधमपुर के आगे, तो मैं मानता कि रेल डेवलपमेंट 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 बड़ी गलत बात होगी। आपको यह कहने की क्या जरूरत है? हम तो आपको बधाई देंगे- अगर आप ऊधमपुर कह रहे हैं तो मैं आपको जम्मू-कश्मीर के लोगों की तरफ से बधाई देता हूं। हमारी आशाओं का आपने ऐहतराम किया है, कोशिश की है, आप संजीदा मिनिस्टर हैं। लेकिन जब यह कहते हैं कि 2007 में कश्मीर को रेल के नक्शे पर लाएं तो मैं यह कहता हूं कि यह दावा सही नहीं है। क्योंकि आप काजीगुंड से बारामूला करेंगे। वह ट्रेन तो ट्वाय ट्रेन होगी और ज्वाय के लिए होगी। उसमें खतरा यह है कि ट्रांसपोर्ट का जो सेक्टर होगा, उनको अनइप्लायमेंट 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 हैं-वह 2009 में आए, 2010 में आए, 2011 में आए-तो उसकी तरफ आप कदम बढ़ाइए। यह जो आपका कश्मीर नक्शे पर आ जाएगा और आप ट्वाय ट्रेन काजीगुंड से बारामूला तक बनाएं, मैं समझता हूं कि यह आप गलत दावा करते हैं। यह नहीं होगा। वह बहुत गलत होगा और कश्मीर में इसके खिलाफ बहुत गलत जज्बा उभरेगा कि रेल नहीं आयी। अलबत्ता यह कोशिश कीजिए कि कटरा पहुंच जाइए और कटरा से आप श्रीनगर की तरफ, काजीगुंड की तरफ कदम उठाइए। ज्यादा इम्पेमेंट होने की जरूरत नहीं है। अगर आप कश्मीर वादी रेल चलाएं तो वह ट्वाय ट्रेन होगी या ज्वाय के लिए ट्रेन होगी। उसमें ट्रांसपोर्टर्स की और लोगों को बड़ी तकलीफ होगी। ऐसी न कीजिए। (समय की घंटी) मैडम, आपकी बड़ी 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

का इतजाम न कोजिए क्योंकि उससे आपके अच्छे काम को बढ़ा 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 सेशन है?

شری خان غفران زاہدی : ہم ابھی کیسے کہہ دیں گے اسٹ ہے۔ اسٹ تو کسی نے کسی کانٹیں 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 नहीं देखा। इसलिए अगर अभी इजाजत हो तो बोलें।

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

شری خان غفران زاہدی (اثر پردیش): میں کوشش کروں گا کہ دو منٹ میں ہی ختم کر دوں۔ مہودیا، آپ کے ماضیم سے میں بھی دو چار کھانڈ رکھنا چاہتا ہوں۔ جیسے کہ ابھی ہمارے سوز صاحب نے کہا کہ جو وعدہ ہو، وہ نبھنے والا وعدہ ہو۔ صنی اور کرنی 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 اینڈ منسٹر ہے۔ ابھی جتنے پروجنس آئے ہیں، ان کے انتظام کے لئے جو پیسے کی ضرورت ہے۔ جو بچنے پر ڈیمنس ہیں، وہ ابھی تک پورے نہیں ہوئے ہیں اس لئے ان پروجنس میں چاہے آپ کو کچھ کہنے میں تکلیف ہو، پروجنس اتنے ہی آئیں جن کا انتظام آپ اسے میں سٹیٹ کرالٹیں اور امید ہو سکے۔

مہودیا، میں نے بچھلے ریل بجٹ پر بولتے ہوئے جو کچھ کہا تھا، اس میں سے کچھ چیزیں ہوتی ہیں، ان 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 ان کو پلیٹ فارم فراہم نہیں ہوتا ہے اور وہ آڈر سنکٹل پر رکتی ہے۔ آپ نے اس علاقے میں کالی کام کیا

ہے اور بہت سی جگہ نئے ریلوے پلیٹ فارم کا انتظام کرنا، نئے نئے اسٹیشن کو کچھ میں کر میٹ 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 اثر پردیش میں آج بھی کئی ضلع ایسے ہیں جو ہمارے ٹکسنوے آج بھی نہیں جڑتے ہیں۔ بہت تھوڑا تھوڑا سا فاصلہ ہے جیسے فتح پور 120 کلومیٹر پر ہے لیکن کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے، وہ 6 گھنٹے میں 8 گھنٹے میں وہاں پہنچتا ہے۔ بہراچ 120 کلومیٹر پر ہے لیکن کئی جگہ جاکر، گونڈہ سے جامیں، جروال سے جامیں، تموا سے ٹھوم کر 120 کلومیٹر میں (اجدھائیوں سے ہیں جڑسکا۔ اگر پیہ آپ جب پردیش کے وزیر اعلیٰ سے بات لریں یا انتظام کے سلسلے میں بات

لریں اور وہاں سے کچھ پروپوزس ہو جائیں، land acquisition کے لئے کچھ پیسہ مل جائے تو آپ یہی طور پر اس طرف بھی توجہ کریں کہ اسٹیشن کی راجدھانیوں سے ان کے ضلعوں کو ڈائریکٹ جڑنے کی بات بھی سامنے آجائے۔

ہمارے ہیرانی جی بعد میں شعر پڑھتے ہیں سلین میں پہلے پڑھتا ہوں۔

اکرم کو کہیں، ہماری بات ہی سن لو

سفر میں اسے ہمسفر خاموشی اچھی نہیں ہوتی

تو میں آپ کو صرف دو تین بجھاؤ 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 پوس لی جو تین تین ٹکڑیاں کام کرتی ہیں اور سیکورٹی کے کام کو دھمکتی ہیں، ان میں co-ordination نہ ہونے کی وجہ سے جی۔پی۔ایم ہوئی 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 پا رہا ہے۔ ہمیں تو کچھ سوسائٹی کی طرف بھی میڈم آپ کے ناظم سے کہنا ہے کہ 75 آدمی اس ڈبے میں موجود تھے اور وہ سب لے سب اسے 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 کی اتنی بڑی کارپوریشن ہے۔ آپ کو پولس فورس ہر ڈبے میں تعینات کرنا پڑے گا تاکہ لوگوں میں اعتماد جائے۔ 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 مینیکل غلطی سے، کبھی کسی اور غلطی سے ایکسیڈنٹ ہوتے ہیں۔ ٹھیک ہے ہوتے ہیں، زمانہ ہے سلین اس طرح کے بھی ایک انسڈینٹ جو ہوتے 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 انسٹرل سیکورٹی فورس بنتا ہے، ہر چیز کے لئے فورس بنتا ہے، ان فورس 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 ہوا اور خوف دور ہو، اس طرف توجہ کرنے کی ضرورت ہے۔ میں بجھاؤ 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۔۔۔۔۔ مداخلت کوئی۔۔۔۔۔ مداخلت۔۔۔۔۔

شری بھارتینند پرکاش سنہل: آپ نے شروع میں ہی کہا تھا کہ دو تین باتیں کہیں گے۔ اب ایک بات کہنے کے بعد پھر دو تین 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 ڈھونڈنے کا جو انتظام ہے جس میں آپ یہ کہتے ہیں کہ اب ہم اتنے ملین ٹن کر دیں گے، دو طرح کے پروڈکٹس ہیں۔

ایک ہے بیڑیشیل۔ پہلے پارسل وین چلتی تھی ہر ٹرین کے ساتھ میں۔ بیڑیشیل میں سب سے بڑا مچھواریوں کا کام ہے۔ وشاکھا پنٹم سے گواہانی پھیلی جاتی ہے، پڑھ چھلی جاتی ہے اور دوسرے ادھر آتی ہے۔ تو بیڑیشیل گندز کے لئے آپ کی پارسل وین کا جو پرانا تصور تھا کہ ہرفاسٹ ٹرین میں، ہر ٹرین میں نہیں جاتی تھی۔ ہرفاسٹ ٹرین میں پارسل وین لگنی چاہئے تاکہ بیڑیشیل گندز جو 24 گھنٹے میں خراب ہونے والی ہیں، وہ جاسکیں۔ وشاکھا پنٹم سے گواہانی تک دوڑے آپ مال کے دیا کرتے تھے۔ جون میں ایک بندہ گیا، میں نے آپ کو ایک لیٹر بھی دیا تھا، مجھے امید ہے کہ وہ کام ٹھیک ہو جائے گا آپ کی جہاں نظر پڑے گی۔ آپ کی تو نظر پڑنے کی دیر ہے۔ آٹھ کروڑ روپے کا نقصان جون سے لیکر اب تک ہو گیا ہے۔ کتنا نقصان ہو رہا ہے کیونکہ یہ پروڈکٹ نہیں ہو رہا ہے ایکسپریس ٹرینوں میں، تو یہ پوزیشن ہے۔

چینٹری کار کے سبندھ میں میں کرائمر یا کی بات کر رہا ہوں کہ 24 گھنٹے چلنے والی ٹرینوں میں چینٹری 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 کرائمر یا ہے۔ جب آپ جنرل کریں گے تو لوگوں کو، ماسکو فائدہ پہنچے گا۔ میں یہ بات آپ سے اس لئے کہہ رہا ہوں کہ اس سلسلے کو جوڑا جائے۔ اوڈر برج کے سلسلے میں نے آپ سے پچھلی بار بھی نویدن کیا تھا کہ شہروں میں بڑھتی ہوئی آبادیوں میں نئی نئی گاڑیاں بن رہی ہیں۔ چیف منسٹر صاحبان سے مل کر اوڈر برج کے لئے اگر کچھ تھوڑی سی بات ہو جائے، سمجھ جاوے گا۔ آج بڑی تیزی کے ساتھ اوڈر برج بنانے کی ضرورت ہے۔ جو ٹرینیں آپ کے پھانکوں کی وجہ سے رکتی ہیں تو اس سے بھی کافی انتظام خراب ہوتا ہے۔ گاڑی ریگولر نام پر چینی چاہئے۔ ابھی آپ نے دیکھا ہو گا کہ پچھلے 15 دنوں میں بڑی سردی چڑی تھی تو جس وقت گاڑیاں دہلی سے نکلنے والی تھیں، اس کے 24-24 گھنٹے کے بعد گاڑیاں ٹکلیں۔ آپ کو دس کے قریب گاڑیاں کینسل کرنی پڑیں۔ جیسے ہوائی جہاز کو اٹارنے کے لئے جو ٹیکنیکل سادھن اپنائے جا رہے ہیں، تاکہ وہ بہت دھویں اور بہت اوس، دھندہ میں بھی اتر جائیں۔ ہو سکتا ہے کہ آپ کا گلو کوئی ریسرچ اس بارے میں کر رہا ہو، اس کے لئے کوئی ایسا انتظام کر جانے کا جائزے میں جب سردی زیادہ پڑتی ہے یا زیادہ بارش ہوتی ہے تب ہماری ٹرینوں کا انتظام صحیح ہو سکے۔۔۔۔۔ (وقت کی گنتی)۔۔۔۔۔ 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۔

اُپ سبھا پتی: آپ اتنا تیز چلو گے تو کیسے ایک میڈینٹ 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 لیڈز کے لئے ایئر تھچ کر دیں، ایسے رزرویشن کر دیں سینٹر میں۔ میڈم، مجھے اس سیشن میں آنا تھا تو اسٹیشن سے ہی ہماری گھروالی واپس گئی۔ وہ ایئر 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، اچھی وہ فیملی تو انہوں نے گاڑی سے بھیج دی۔ اس لئے رزرویشن سینٹر پر تھوڑے کسٹاؤ کی ضرورت ہے۔ وہ سب جانتے ہیں کہ آپ بہت سخت ہیں۔ آپ فوراً ہم لوگوں کے لیٹر پرائیکشن لیتے ہیں۔ میں نے خود دیکھا ہے کہ ایکشن ہی نہیں لیتے بلکہ جواب بھی بھیجتے ہیں۔ ایک ایسا منتر الیہ 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 چالانے 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، دوسرے ساؤتھن ہو گئے ہیں۔ وہاں پر زمینیں پڑی ہوئی ہیں۔ وہاں پر اینکرو و جمنٹ ہو رہا ہے۔ پوری کی پوری کالونی بن رہی ہے۔ ٹرین مافیا چل رہے ہیں لیکن آپ کی زمین وہاں۔۔۔ شہروں کی نوٹس 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 اسٹیشنل ڈمگ، ایک اسٹیشنل ایکشن فورس بنانی پڑے گی تاکہ زمینوں کی اینسیمیٹ ہو سکے اور اس کو صحیح طور پر بیچا جاسکے۔ اس سے ترقی ہو تو ریلوے کی ہو۔ یہ ریلوے نے سو سال پہلے لی ہوئی تھی، آج وہ زمینیں آپ کی ہیں اور وہاں پر اینکرو و جمنٹ 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 بھاء کو اور لوگوں کے بھاء کے ساتھ وچا کر 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 कहा कि जो वायदा हो, वह निभाने वाला वायदा हों कथनी और करनी का अंतर न हो। वैसे मुझे मालूम है कि आप बहुत सीरियस हैं, जो कहते हैं, उसको करते हैं और इसी वजह से आपोजिशन के लोग भी आपकी इस बात की तारीफ करते हैं कि आप एक संजीदा, एक बेहतर ऐडमिनिस्ट्रेटर हैं। अभी जितने प्रोजेक्ट्स आए हैं, उनकी व्यवस्था के लिए जो पैसे कि जरूरत है -- जो पिछले प्रोजेक्ट्स हैं, वे अभी तक पूरे नहीं हुए हैं इसलिए इन प्रोजेक्ट्स में चाहे आपको कुछ कहने में तकलीफ हो, प्रोजेक्ट्स उतने ही आए 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 हैं, उनकी मैं तारीफ करूंगा जैसे रेलवे के प्लेटफार्म की कमी की वजह से, गाड़ियों के बढ़ जाने की वजह से गाड़ियां लेट होती हैं क्योंकि उनको प्लेटफार्म अवेलेबल नहीं होता है और वे आउटर सिग्नल पर रुकती हैं। 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 प्लेटफार्म बनाने की तरफ आपने तवज्जो फरमायी है। आपने अभी स्टेट्स को दिल्ली से जोड़ने की बात की है। हमारे उत्तरप्रदेश में कई जिले ऐसे हैं जो हमारे लखनऊ से आज भी नहीं जुड़ते हैं। बहुत थोड़ा थोड़ा सा फासला है जैसे फतेहपुर 120 किलोमीटर पर है लेकिन कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं 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 नहीं 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 जाए 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 हैं लेकिन मैं पहले पढ़ता हूं:

'अगर तुमको नहीं कहना, हमारी बात ही सुन लो,
सफर में ऐ हमसफर खामोशी अच्छी नहीं 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 नहीं सकता हूं।

सबसे पहली बात, आपने पिछली बार कहा था कि आपकी पुलिस की जो तीन-तीन टुकड़ियां काम करती हैं और सिक्कोरिटी के काम को देखती हैं, उनमें कोऑर्डिनेशन न होने की वजह से कभी-कभी प्रॉब्लम होती है। यह जो वाकया हुआ है प्राइम मिनिस्टर के यहां का जो बच्चा

फँका गया है रेल से, इसमें आज तक कोई प्रोग्रेस नहीं 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 नहीं कर सके। यह व्यवस्था का भी सवाल है कहां तक आप रोक सकेंगे लेकिन फिर भी आपकी इतनी बड़ी कारपोरेशन है आपको पुलिस फोर्स हर डिब्बे में तैनात करना पड़ेगा ताकि लोगों में विश्वास जागे लोग ट्रेनों में नहीं जा रहे हैं, वे अब डरने लगे हैं। आपके होते हुए लोगों में इस खौफ का अहसास पैदा हो, यह ठीक नहीं है। कभी टेक्नीकल गलती से, कभी किसी और गलती से ऐक्सीडेंट्स होते हैं। ठीक है होते हैं, जमाना है लेकिन इस तरह के भयानक इंसिडेंट्स जो हुए हैं, जिनके बारे में आप खुद शर्मिन्दगी महसूस करते थे बात करते वक्त, तो मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि क्या यह वक्त नहीं 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 तबज्जह करने की जरूरत है मैं सुझाव के रूप में दो-तीन बातें कहकर अपनी बात खत्म करना चाहता हूँ, 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 हैं?

श्री खान गुफरान जाहिदी: नहीं, आप अगर मौका दें तो कह देंगे। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि माल ढोने की जो व्यवस्था है उसमें आप कहते हैं कि अब हम इतने मिलियन टन कर देंगे। दो तरह के प्रोडक्ट्स हैं। एक हैं पैरिशेबल। पहले पार्सल वैन चलती थी हर ट्रेन के साथ में। पैरिशेबल में सबसे बड़ा मछलियों का काम है विशाखापट्टनम से गुवाहाटी मछली जाती है, पटना मछली जाती है और उधर से इधर आती है। तो पैरिशेबल गुड्ज के लिए आपकी पार्सल वैन का जो पुराना तसव्वुर था कि हर फास्ट ट्रेन में — हर ट्रेन में नहीं जाती थी — हर फास्ट ट्रेन में पार्सल वैन लगनी चाहिए ताकि पैरिशेबल गुड्ज जो 24 घंटे में खराब होने वाली है, वे जा सकें। विशाखापट्टनम 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 नजर 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 है क्योंकि यह प्रोवाइड नहीं हो रहा है एक्सप्रेस ट्रेनों में तो यह पोजिशन है।

पैट्री कार के संबंध में मैं क्राइटीरिया की बात कर रहा हूँ कि 24 घंटे चलने वाले ट्रेनों में पैट्रीकार को होना लाजमी है। लोग कहते हैं कि 24 घंटे या 48 घंटे बाद जब यह डेसिंटेशन 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 हूँ 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 हैं। चीफ मिनिस्टर साहिबान से मिलकर ओवर ब्रिज के लिए अगर कुछ थोड़ी सी बात हो जाए, कुछ मामले बन जाएं, तो ठीक रहेगा। आज बड़ी तेजी के साथ ओवर ब्रिज बनाने की जरूरत है। जो ट्रेनें आपके फाटकों की वजह से रुकती हैं तो उसमें भी काफी व्यवस्थाएं खराब होती हैं। गाड़ी रेग्युलर टाइम पर चलनी चाहिए। अभी आपने देखा होगा कि पिछले 15 दिनों में बड़ी सर्दी पड़ी थी तो जिस समय गाड़ियां दिल्ली से निकलने वाली थीं, उसके 24-24 घंटे के बाद गाड़ियां निकली। आपको दस के करीब गाड़ियां कॅंसिल करनी पड़ी। जैसे एयरोप्लेन को उतारने के लिए जो टेक्नीकल साधन अपनाएं जा रहे हैं ताकि वे बहुत धुएँ 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 ऐसी व्यवस्था बनाई जाए कि जाड़े में जब सर्दी ज्यादा पड़ी है या ज्यादा बारिश होती है तब हमारी ट्रेनों की व्यवस्था सही हो सके।....(समय की घंटी)... आपके रिसर्च एंड डेवलपमेंट को इस तरह तबज्जो दिलवाने की जरूरत है। मैडम, मैं बहुत तेजी से चल रहा हूँ। फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चला रहा हूँ।

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

श्री खान गुफरान जाहिदी: मुझे दूसरी अर्ज यह करनी है कि अभी हमारे एक साथी जो आपकी ही पार्टी के हैं, पता नहीं आप किस वक्त यह सोचेंगे कि वहां से छोड़ें और सच्चा आदमी इधर आना चाहिए। पता नहीं 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 के तरफ चलो या मैं बुढ़ापे की तरफ चलूँ। तो मैंने कहा कि आप जाओ। या तो तुम बुढ़ापे की तरफ चलो या मैं बुढ़ापे की तरफ चलूँ। 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 गाड़ी से भेजी दी। इसलिए रिजर्वेशन सेंटर पर थोड़े कसाव की जरूरत है। वे सब जानते हैं कि आप बहुत सख्त हैं। आप फौरन हम लोगों के लेटर पर एक्शन लेते हैं। मैंने खुद देखा है कि एक्शन ही नहीं लेते बल्कि जवाब भी भेजते हैं। एक ऐसा मंत्रालय है जिसके लिए मैं कह सकता हूँ और यहां से खड़ा होकर कह रहा हूँ कि जवाब देते हैं और एक्शन लेते हैं लेकिन इसको तेजी के साथ ठीक करना होगा। यह आप बेहतर समझ सकते हैं और आपने नई ट्रेनों को चलाने की बात कही है। यदि व्यवस्था नहीं हुई तो आपकी कितनी जमीन कानपुर में बिक रही है? बड़े-बड़े शहरों में आपने ट्रेनें बंद कर दी हैं, दूसरे साधन हो गए हैं। वहां पर जमीनें पड़ी हुई हैं। 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 नहीं पड़ेगी। जो प्रोजेक्ट बनाने के आप ख़्वाब देखते हैं, 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 जमीनें आपकी हैं और वहां पर एन्क्रोचमेंट हो रहा है और ये कार्पोरेशन है, डीडीए हैं, ये सब अपना-अपना काम कर रहे हैं और ये सब लैंड माफिया से मिलकर खेल कर रहे हैं। 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 नहीं 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 हूँ। उनके वक्तव्यों के माध्यम से कई सुझाव मिले हैं और इसकी पूरी व्यवस्था है कि उन्होंने जो सवाल उठाए हैं, इससे रेलवे के काम में और बेहतरी लाने में और सहूलियत होगी। कई माननीय सदस्यों ने कुछ सूचनाएं सदन में दे रखी हैं। यह आवश्यक है कि मैं भी कुछ सुझाव सदन में रख रहा हूँ। 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 नहीं 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 हूँ कि नम्बर एक तो रेलवे की वित्तीय हालत में निरंतर सुधार हो रहा है, रेलवे घाटे में नहीं 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 कि 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 रेशो 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 रुपये की कमाई के लिए 92.60 पैसे ही 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 दुलाई करेंगे। हमें दिसम्बर तक के जी आंकड़े उपलब्ध हुए हैं, उसके आधार पर अस नतीजे पर पहुंचे हैं 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 आमदनी होगी, उतनी नहीं हो रही है। वाबजूद इसके के हमारा व्यापार बढ़ गया, दुलाई बढ़ जायेगी, फिर भी नहीं हुआ, इसका कारण है कि हमने प्रति मिलियन टन आमदनी का जो आकलन किया था, हम वहां नहीं पहुंच पा रहे हैं। प्रति मिलियन टन आमदनी घट गई है। इसके कई कारण हैं। एक तो हम औसत तौर पर मान लेते हैं कि हमारे माल की दुलाई में एवरेज लीड क्या होगी। वह लीड थोड़ी घटी है और यह रेलवे के हाथ में नहीं हैं। हमारे यहां, यह उन पर निर्भर करता है, जिनके माल की हम दुलाई करते हैं। दूसरी बात यह है कि जैसा हमने सोचा था कि जिस प्रकार का ट्रैफिक मिक्स हमें मिलेगा, उसमें कमी आई है। हाई रेटिड कमोडिटी के लदान में थोड़ी कमी हुई है और कम दर वाले मालों की दुलाई ज्यादा हुई। दुलाई 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 रुपए की कमी हो गई, लेकिन नहीं पर हमने जो खर्च का अनुमान किया था उसमें काफी अच्छी सेविंग हो रही है, बचत हो रही है। लगभग 1,500 करोड़ रुपए की सेविंग है। अगर आमदनी, जो हमने अनुमान लगाया था उसे 890 करोड़ रुपए कम होगी तो खर्च की सेविंग में 1500 करोड़ रुपए की कमी होने जा रही है। इस प्रकार से कुल मिलाकर आमदनी और खर्च 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 डेवलपमेंट फंड में डाल रहे हैं। उसके माध्यम से सेफ्टी के काम में ज्यादा खर्च कर रहे हैं यही कारण है। हम देखेंगे कि प्लान साइज हमने बढ़ा दिया है, हम लोगों 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 रुपये 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 रुपए मिले हैं, यह शामिल है इसके अलावा तीन सौ करोड़ रुपया हमें अतिरिक्त बजटीय सहायता मिली है, वह शामिल है और दो सौ करोड़ रुपया ज्यादा हमने अपने आंतरिक संसाधनों में जो वृद्धि 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 रेवेन्यू रिसीट बढ़ रहा है, हमारा ऑपरेटिंग रेश्यो इंप्रूव कर रहा है। तो यह गलतफहमी नहीं पैदा होनी चाहिए। रेवेन्यू रिसीट का मतलब ही मुनाफा होता है। हम उतना मुनाफा कमा रहे हैं। जो हमारा रेवेन्यू रिसीट है चार हजार करोड़ रुपये से ज्यादा, तो उतना तो हम मुनाफे में है। इसलिए घाटे में नहीं है। हालत खराब नहीं 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 बिगड़ी तो उसका एक सब से बड़ा कारण पंचम वेतन आयोग के कारण उत्पन्न हुआ दबाव था। उसको अब रेलवे ने धीरे-धीरे अबजॉब कर लिया है और हम आगे बढ़ रहे हैं। अब ऑपरेटिंग उद्देश्यों में फिर हम 92 के आसपास पहुंचने जा रहे हैं 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 हैं। यह हमारी आर्थिक स्थिति की बेहतरी का परिचायक है। इसलिए जब दीपांकर मुखर्जी ने कुछ आंकड़ों को रखा था तो उससे ऐसा चित्र प्रस्तुत हो रहा था कि साहब, रेलवे तो कहीं जा ही नहीं रही। इन्होंने एक साल का बीस मिलियन टन का आंकड़ा दे दिया, उस साल भी बढ़ा। इस साल भी आपने बीस मिलियन टन का टॉगेट 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 जायेंगे 2002-2003 में, उससे आगे बढ़ करके हम 518 मिलियन टन तक पहुंच गए। 2003-04 में हमने 540 मिलियन टन का लक्ष्य रखा, उसको पार करके 550 पर हम जा रहे हैं। बीते साल 492, उसके ऊपर इंप्रूव कर हम 528 पर पहुंचे, 518 से इंप्रूव करके इस साल हम 550 पर जा रहे हैं। 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 बढ़ा 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 हैं। 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 टॉगेट रखते हैं। इंडस्ट्री की क्या डिमांड है। चारों तरफ से हमारे पास जो प्रेंट ट्रैफिक है उनको मोटे तौर पर जो बल्कि मूवमेंट होता है, उसका क्या डिमांड है, उसको ध्यान में रख कर और पिछले वर्षों के अनुभव के आधार पर हम रखते हैं। इसलिए हम बेहतरी की ओर जा रहे हैं। मुझे अच्छी तरह याद है जब 1998-99 में भी हम रेल मंत्री बने थे तो 430 मिलियन टन का लक्ष्य था। जिसे हम प्राप्त नहीं कर सके थे और 422 मिलियन टन पर अटक गए थे। आज 540 का लक्ष्य उसको एक्सीड करके 550 पर पहुंच रहे हैं। पांच वर्षों में इतनी ज्यादा प्रगति है तो इसको एप्रोशिएट करना चाहिए। दीपांकर मुखर्जी के पास कुछ कागजात रहते हैं, इसमें कोई शक नहीं 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 हैं, कुछ आंकड़े रखे हैं, तो उन आंकड़ों के जवाब में मैं कुछ तथ्य रखूं और जो सही हैं, जिनको रेलवे ने एचीव किया है, उन चीजों को हम रख रहे हैं। यह बात सही है कि हमें कभी भी अव्यावहारिक लक्ष्य नहीं 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 प्रगति हासिल किया है, वह बेहतर है यानी आज जो हम इकोनोमी का डिमांड है उसको पूरा करने की स्थिति में हैं। यही कारण है कि हम धीरे-धीरे और ज्यादा ट्रैफिक को अट्रेक्ट कर रहे हैं। हमने इसके लिए फ्रेट रेट का रेशनलाइजेशन किया है। उसका परिणाम है अब हम माल अपनी तरफ अट्रेक्ट कर रहे हैं 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 फॉर्मस पॉर्सल से अटे पड़े मिलेंगे। उसकी व्यवस्था को हमें इंप्रूव करना है उसकी व्यवस्था में और सुधार लाना है उसको धीरे-धीरे सुधार रहे हैं। उसको कई प्रकार से कंप्यूटाइज करेंगे। अभी भी उसमें कई प्रकार के दोष हैं उनको ठीक करना पड़ेगा। हमने रेट को रेशनलाइज कर दिया और उसके चलते हमारी तरफ वॉल्यूम आने लगा। मैडम, जब हम एक बार अपनी तरफ वॉल्यूम अट्रेक्ट 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 थोड़ी lethargy आ जाती है। लोग समझते हैं लोग हमारे पास आयेंगे, हम क्यों लोगों के पास जाएं। हम ने कहा कि लोगों के पास जाना होगा, लोगों की जरूरत को समझना होगा। तो आप अपनी तरफ ट्रैफिक को अट्रेक्ट करिए। यही कारण है कि यही कारण है कि कई पार्सल ट्रेन्स चलायी गयीं। उस के लिए एंड टू एंड सर्विस दी गयी। आर०पी०एफ० 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 है इसलिए बेहतरी हुई है। अब हम टार्गेट से भी आगे जा रहे हैं तो यह रेलवे के अच्छे स्वास्थ्य का परिचायक है और यह सदन के समर्थन से संभव हो पाया है 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 ऐसा विषय है जिसे रेल मंत्रालय सर्वोच्च प्राथमिकता देता है सेफ्टी को लेकर जो चिंता प्रकट की जाती है, वह स्वाभाविक है अगर दुर्घटनाएं होंगी, लोगों की जान जाएगी तो लोगों 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 हैं, उस की तरफ भी हमारा ध्यान जाना चाहिए। कहां वर्षों से जिन रेल की पटरियों का रिनुअल होना चाहिए था, वह पैसे की कमी के कारण नहीं 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 ओवरड्यु हो गए हैं। उन को करना जरूरी है, लेकिन रेलवे के पास धन नहीं है।

इसलिए सरकार को अलग से मदद करनी चाहिए। सरकार ने उस सिफारिश को स्वीकार किया और 17 हजार करोड़ का स्पेशल सेफ्टी फंड बनाया। वह अक्टूबर, 2001 से काम कर रहा है उस का 6 साल का लक्ष्य रख 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 सेफ्टी फंड बना दिया 17 हजार करोड़ का, तब भी एक्सीडेंट हो रहा है। फिर आप क्या कर रहे हैं 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 ढाई 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 हैं। उस में से 12 हजार करोड़ रुपया भारत सरकार को जनरल एक्सचेंजर से देना है। मैडम, यह अंदाजा किया गया था कि 5 हजार करोड़ रुपए सेफ्टी सरचार्ज के तौर पर यात्रियों से वसूला जाएगा। हम पहले साल से देख रहे हैं कि जितना हम अनुमान सेफ्टी सरचार्ज से लगाते हैं, उतना नहीं आता है और जो सेफ्टी सरचार्ज का पैसा नहीं आता है, हम उस की भरपाई अपने इंटरनल रिसोर्सेस से कर रहे हैं। पहले साल 1400 करोड़ रखे गए। मैडम, हजार करोड़ जनरल एक्सचेंजर 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 रुपए भारत सरकार ने दिए और बाकी सेफ्टी सरचार्ज से आना था, लेकिन नहीं 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 ऑकलन किया है, उससे भी ज्यादा खर्च कर पाएंगे। तो यह स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड में इसका फिजिकल 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 हैं, लेकिन जो हर साल नए रिन्यूवल होना है उसका कैसे होगा? उसका हम डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड से रिन्यूवल कर रहे हैं। करंट एराइजिंग को हम डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड से कर रहे हैं। 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 कार्यों में शामिल किया गया, वर्क को शामिल किया गया और उसके लिए एक अलग डाक्यूमेंट बनाकर सदन में रख दिया गया। उसमें हम रद्दोबदल नहीं कर सकते। जो काम करना है आवर ड्यू रिन्यूवल के लिए, उन परिसंपत्तियों के

नवीकरण करने के लिए, वे डाक्यूमेंट संसद में रख दिये हैं, उनमें कोई मंत्री चाहकर भी इधर से उधर नहीं कर सकता। वे संसद को बताई हुई चीजें हैं। उससे वे काम हो रहे हैं और जो करंट एराइजिंग हर साल रिन्यूबल के लिए काम आता है उसको हम डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड से करते हैं। डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड में हर साल हम पैसा डाल रहे हैं, इस डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड में हमने रिजर्व क्रिएट किया है। अब यह बात नहीं है कि डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड में पैसे की कमी है। इसके लिए तो हम रिजर्व क्रिएट कर रहे हैं। आंतरिक संसाधन से जो हमारे पास पैसा होता है, सबसे पहले हम डीआरएफ को देते हैं। तो इस प्रकार से कोशिश हो रही है कि सेप्टी की हर चीज को हम टेकल करें। हमने देश भर के रेल कर्मचारियों के साथ सीधा संवाद स्थापित किया, सेप्टी 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 सेप्टी प्लान बनाया।

महोदया, दीपांकर जी ने चार साल, पांच साल के आंकड़े दिखा दिए, मगर हम थोड़ा पीछे जायें, मैं कोई इसके लिए श्रेय नहीं लेता हूं, श्रेय अगर किसी को जाता है 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 हैं। एक्सीडेंट घट रहे हैं। अब तो जो दुनिया भर में पर मिलियन टैन किलोमीटर के हिसाब से कितने एक्सीडेंट होते हैं उसके अनुसार वर्ष 2002-2003 में वह घटकर 0.44 हो गया। हमने कारपोरेट सेप्टी प्लान लाया। चार साल के अंदर इसको 0.3 ... (व्यवधान)... मैंने पूरी बात आपकी सुनी। वही तो मैंने कहा कि फ्लक्चुएट हो सकते हैं, लेकिन 60 के दशक से आप तुलना करिए। लगातार घट रहे हैं। मैंने तो कोई क्रेडिट नहीं 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 नहीं देते। अब आपने हमको छेड़ दिया। ... (व्यवधान)... हम विनम्र प्रार्थना कर रहे हैं। ... (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 हैं, लेकिन इतना हम बता दें कि नाम तो जो 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 हूँ। हम तो साधारण बैंकग्राउंड से आते हैं, हमारा कोई अमोरी का बैंकग्राउंड नहीं है, ऐसा कोई बड़ा भारी बैंकग्राउंड नहीं है कि हमारा आपके साथ एक सोशल कोटेक्ट हो गया। तो हम लोगों को जगह प्राप्त करने में बड़ी कठिनाई होती है, बड़ी मुश्किल होती है। हम लोग जो कर रहे हैं उसको भी ऐप्रिसिएट नहीं किया जाएगा। स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड जिसके कार्यकाल में गठित हो, यानी दुर्घटनाओं को कैसे टैकल किया जाए। दुर्घटनाएं कई प्रकार की होती हैं—डिरेलमैंट की होती हैं, कोलीज़न की दुर्घटना हुई थी “गैसल”, हमने इस्तीफा दिया था। उस दुर्घटना को रोकने के लिए अगर उपाय किया जा रहा है, ऐंटी कोलीज़न डिवाइस को अब इंट्रोड्यूस किया जा रहा है तो भी आप हमको कहते हैं दुर्घटना मंत्री। आप जो चाहे कर लें, जो चाहे नाम दे लें, हम लोग तो गरीब घर से आते हैं, हम लोग क्या करेंगे। आप लोग तो बड़े लोग हैं, आपको मामूली बैंकग्राउंड के लोग तो अच्छे लगते नहीं। विश्वास नहीं 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 नहीं है। आपने तो बिहार की ऐसी छवि बना ली है कि आपको हर बिहारी निकम्मा दिखाई पड़ता है। आपने पिछड़े वर्गों के बारे में एक धारणा बना ली है कि पिछड़े वर्गों के पास मैरिट नहीं होता है।

एक माननीय सदस्य: क्यों नहीं होता, होता है।

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

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

श्री नीतीश कुमार: ऐप्रिसिएट नहीं 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 नहीं है कि ये बिहार का नाम ले रहे हैं।

श्री नीतीश कुमार: हम तथ्य बता रहे हैं। अगर मैं बिहार में नहीं पैदा हुआ होता तो दुर्घटनाओं को रोकने के लिए जो कदम उठाए गए हैं उनकी भी चर्चा होती। आज नहीं होती है चर्चा, मैं जानता हूँ 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 हैं, असल में इनका कोई दोष नहीं है, इनको लोहा भाता ही नहीं है।

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

श्री प्रेम गुप्ता: यह अंदर की बात है।

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

श्री लालू प्रसाद: हम कहां कुछ बोले हैं।

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 इम्पूव 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 नहीं दूंगा।

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

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

श्री नीतीश कुमार: लालू जी इशारा कर रहे हैं, 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 हैं, उसमें एक थोड़ा सी जानकारी चाहिए कि जब आप रेलवे कर्मचारियों से सेफ्टी के बारे में बात कर रहे हैं तो उन कर्मचारियों में पुलिस वाले, जो कि ड्यूटी पर लगे रहते हैं, 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 हैं वह यात्रियों की सेफ्टी की है। अभी उस पर मंत्री जी आए नहीं हैं।

श्री नीतीश कुमार: महोदया, दिक्कत यह होती है कि हम लोग सेफ्टी और सिविलिटी दोनों को मिला देते हैं। हम अभी सेफ्टी की बात कर रहे थे लेकिन हमने जो संवाद स्थापित किया उसमें रेलवे सुरक्षा बल के लोगों 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, लोगों का विश्वास कैसे हासिल किया जाए, मानवीय भूल के चलते दुर्घटनाएं होती हैं, 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 कौंकण 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 ब्रॉडगेज नेटवर्क 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 ब्रॉडगेज 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 हम सिस्टेमेटिक ढंग से ढग-एक समस्या को टैकल करें तब शायद कहीं पहुंच पाएंगे वरना यह बहस तो चलती रहेगी। जो कोशिश की गई है, उसके बारे में हमने बताया। अब हमारे यहां जो पहले से four wheeler tank wagons चलते हैं, उनमें से ज्यादातर डि-रेलमेंट हो जाते हैं। उसको घटाने की बात थी। हमने कहा कि क्यों घटा रहे हैं जबकि इनका डि-रेलमेंट होता है? इनको बिल्कुल इटा 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 डिबीजन और हर जोन में ऐक्शन प्लान बनाकर

उस पर अमल हो रहा है। अब इससे अधिक करने की मेरी क्षमता नहीं है और वह ह्यूमनली मेरे लिए पॉसिबल नहीं था। हमने हर इश्यू को समझने की कोशिश की, एक-एक चीज को टैकल करने की कोशिश 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 नहीं है। उसके लिए टेक्नॉलाजी इनपुट की जरूरत है। बाहर की टेक्नॉलाजी बहुत महंगी है, इसलिए हमें अपने यहां टेक्नॉलाजी को डेवलप करना है। इसके लिए IIT और रेलवे का जो अनुसंधान संगठन है RDSO, इन दोनों ने मिलकर टेक्नॉलाजी मिशन पर काम करना आरंभ किया है। उसमें 14 परियोजनाएं ली गई हैं। 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 सिक्वोरिटी की। अब सिक्वोरिटी के लिए रेलवे में इंतजाम है। हर राज्य, जहां से रेलें गुजरती हैं, वहां पर हर राज्य सरकार ने यानी G.R.P यानी Government Railway Police का गठन किया है। कभी-कभी रेलवे पुलिस होने के कारण यह कन्फ्यूजन हो जाता है। लोग यह समझते हैं कि यह रेलवे का पुलिस बल है—यह रेलवे का नहीं है, यह राज्य सरकार की पुलिस का एक हिस्सा है। राज्य सरकारों 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 सहुलियत 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 नहीं किया गया है, यह ठीक नहीं है। सुरक्षा का इंतजाम किया गया है।

RPF जो रेलवे की है, वह रेलवे की संपत्ति की हिफाजत 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 GRP को रिप्लेस कर देंगे, यह संभव नहीं है। RPF, GRP के काम में मदद कर सकती है लेकिन RPF, GRP को रिप्लेस नहीं कर सकती। सिक्वोरिटी का काम, लॉ एंड ऑर्डर का काम, पब्लिक ऑर्डर का काम कांस्टीट्यूशन ने राज्य सरकारों को दिया है लेकिन रेलगाड़ी में कुछ हो जाता है तो लोग कहने लगते हैं कि रेलवे पुलिस क्या कर रही है? रेलगाड़ी होने मात्र से वह यूनिजन टैरिटरी नहीं हो जाती, रेलवे स्टेशन यूनिजन टैरिटरी नहीं होता, रेल का डिब्बा यूनिजन टैरिटरी नहीं होता। वह स्टेट की बाउंड्री में है और स्टेट गवर्नमेंट्स अपनी तरफ से प्रयत्न करती हैं। इसके अलावा अगर ट्रैक के बाहर कुछ होता है तो स्टेट की पुलिस भी लगती है और RPF उनके efforts

में सम्प्लीमेंट करती है। RPF टोटल काम नहीं कर सकती। अभी आपने संशोधन किया। उसके बाद ट्रेन की scrutiny में भी आप RPF की इयूटी लगा सकते हैं। स्टेशन आदि पर उनका deployment हो सकता है। छोटे-मोटे रेलवे ऐक्ट्स से संबंधित अपराध, महिलाओं के डिब्बे में पुरुषों 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 लोगों को पकड़कर, investigate करने का काम, prosecute करने का काम, यह काम RPF करेगी। ताकि छोटे-मोटे अपराधों को आर.पी.एफ. 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, कोआर्डिनेशन 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 मैनेजर को बुलाया, पूरा रेलवे बोर्ड बैठ 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 एस्कोर्टिंग में तो उनको ट्रेनिंग चाहिए। वह माल की हिफाजत तब तक करता रहे। उसका पब्लिक इंटरफेस नहीं है। अगर किसी को पब्लिक इंटरफेस देना है तो उससे पहले उसकी ट्रेनिंग देनी पड़ेगी वरना अनर्थ हो जाएगा। इसलिए उनकी ट्रेनिंग हो रही है। अब बीच में चुनाव आदि आ जाएगा तो उसमें भी उनकी इयूटी 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 रेलगाड़ी यूनिटन 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 नहीं सकता, पुलिसिंग तो राज्यों की रेस्पॉसिबिलिटी है लेकिन कोई सशस्त्र बल आप बनाकर के वह काम नहीं कर सकते हैं अगर ऐसा आप सोच रहे हैं तो अभी संविधान में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है। सुप्रीम कोर्ट तक भी यह मामला गया है उसने भी डिसाइड किया हुआ है—पब्लिक आर्डर किसको कहते हैं, लॉ एंड ऑर्डर क्या है, सिक्योरिटी क्या है इन सब चीजों पर। लेकिन चूंकि रेलगाड़ों में हो जाता है, तो कोई जानकार लोग भी अंगुली उठाते हैं। यह कंस्टीट्यूशनल स्टेटस नहीं है। महोदया, हमने तो यह भी सोचा है क्योंकि सिक्योरिटी को लेकर के जो इतनी बात हुई, तो सेफ्टी तो हम लोगों की जवाबदेही थी तथा जितना संभव है हमने किया है। सिक्योरिटी के मामले में राज्यों के जो एफर्ट्स हैं और यहां से भी जो उनको सम्प्लीमेंट किया जा रहा है कि क्या संवैधानिक व्यवस्था हैं, 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 लोगों को बताएं। एक ध्रम फैल जाता है। इस घटना की निंदा हो—किसी ने चलती गाड़ी से उठकर किसी को फेंक दिया। यह एक अपराध है, जघन्य अपराध है। इसकी जितनी निंदा की जाए कम है। उस समय कभी-भी मन में यह बात नहीं आती

है कि कितने लोग बैठे हुए थे। कितना इन-सेंसेटिव होता जा रहा है हमारा समाज। संवेदनहीन होते चले जा रहे हैं। 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 हैं कि आज तो हर पार्टी कहीं न कहीं राज्य में है, कोई केंद्र 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 زاهدی : ہماری یارنی نے بیان دیا اس پر

† श्री खान गुफरान जाहिदी: 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 नहीं लेंगे। जहां तक प्रोजेक्ट का सवाल है, 5 साल के अंदर सारे प्रोजेक्ट पूरे हों इसीलिए सुदूर क्षेत्र रेल सम्पर्क योजना की बात हमने की है। हमने कई इनीशिएटिव लिए हैं। इसके चलते ज्यादातर 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 नहीं हो रहे थे। इसलिए हमने वित्त मंत्री जी से चर्चा की, प्रधानमंत्री 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 रुपए 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 नहीं 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 नहीं 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 हैं। इन्होंने बिहार में बहुत अच्छा काम भी किया है। हम इसकी सराहना भी करते हैं और जहां आलोचना की जरूरत

होती है वहां आलोचना भी करते हैं। आपने जो जनशताब्दी कोलकाता जाने वाली चलायी है या पटना से कोलकाता शताब्दी, उसके चेंबर को, उसके रख-रखाव को, उसके डिब्बे को जाकर देख लीजिए। अवध-आसाम से मैं गया इस बार सिवान उतर कर के, हाजीपुर से, दू 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 कीजिए। आप बिहार से आते हैं। आप वहां के लिए काम करिए। आपने काम किया है जो आपकी प्रशंसा हम लोग करते हैं। आपको वोट में तो हरायेंगे ही, यह काम तो करना ही है। लेकिन इसके लिए कोई इंतजाम कीजिए। ... (व्यवधान) ...

श्री नीतीश कुमार: महोदय, लालू जी ने जो सुझाव दिया है। आपने शताब्दी में यात्रा की होगी। अब उसकी जगह पर जनशताब्दी चलाई गई है चूंकि शताब्दी का एक्स्प्रेसी पर्याप्त नहीं 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 हैं, लेकिन हम सदन में आ ही रहे हैं। इसकी चिंता हमको ज्यादा नहीं 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 लोगों 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। लोगों 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 हैं।

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 हैं। 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 हैं लेकिन कटरा से काजीगुंड का जो सेक्शन

है, वह बहुत ही डिफिकल्ट ट्रेन है, इसको आप भी जानते हैं 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 हैं। मैं इतना ही आपको आश्वस्त कर सकता हूँ। 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 रहें। मैंने लोगों का रूझान देखा, लोगों को उम्मीद है, लोगों के मन में आशा है कि जरूर रेलवे प्रोजेक्ट होगा और मैं आश्वस्त करना चाहता हूँ 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 हूँ। मुझे उम्मीद है कि अब तक कोई बात हमारे सामने ऐसी नहीं आई है कि हम कहें कि टारगेट खिसकेगा। इसलिए मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूँ। 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 नहीं 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 हैं। 6 नहीं चली हैं। उनमें से एक तो आठ तारीख को चल जाएगी। यह आठ तारीख को चलाने जा रहे हैं यशवंतपुर से लेकर नई दिल्ली के बीच। इसके अतिरिक्त इलाहाबाद-हरिद्वार एक्सप्रेस 16 फरवरी को चलेगी। अलीपुरद्वार-सिलीगुड़ी पेसेंजर, न्यू जलपाईगुड़ी-सिलीगुड़ी पेसेंजर दो हैं। 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 पड़ी हैं। दो और इसी महीने चल पड़ेंगी और बाकी तीन का संबंध कुछ कामों से है। वह पूरा हो जाएगा और मार्च से पहले वे चल पड़ेंगी, इसमें कोई शक की गुंजाइश नहीं है। इसी प्रकार से हमने 24 के ऐक्सटेंशन की घोषणा की थी। 2। 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 हूँ लेकिन इससे उसका संबंध नहीं

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

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

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

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

श्री नीतीश कुमार : वह तो जब हो जाता है तो उसको सेफ्टी ऐंगल से ऐक्ज़ामिन भी करना पड़ता है। ... (व्यवधान) ... क्योंकि सवाल उठा दिया। एक इन्क्रीज़ इन फ्रीक्वेंसी था—13 का। 12 का हो गया है, फेरे बढ़ा दिये गये हैं। एक गाड़ी 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 हैं। इसके अलावा बजट के अतिरिक्त भी, जिनका उल्लेख हमने बजट में नहीं किया था, नई सर्विसिज़ दस अतिरिक्त चलाई गई हैं। 12 का एक्सटेंशन किया गया है, एक की फ्रीक्वेंसी बढ़ाई गई है। 12 एमईएमयू, डीएमयू चलायी गयी हैं इस प्रकार से बजट घोषणा के अनुपालन की स्थिति क्या है उसका उल्लेख करने के बाद आपकी जानकारी के लिए मैं बता दूँ कि 35 और सेवाएं चलाई गई हैं। यही नहीं, 4-5 सेवाएं और चलाने का विचार है—इसी 31 मार्च से पहले। एक है, हरिहर क्षेत्र से पुरु क्षेत्र को जोड़ने के लिए—सोनपुर से अंबाला तक—यह 9 फरवरी से शुरू हो जाएगी। कोल्हापुर से निजामुद्दीन—यह मार्च के आखिरी सप्ताह में हो जाएगा, इसकी घोषणा हम कर चुके हैं। लातूर से मुम्बई—यह 20 मार्च से होगा। इसी प्रकार यशवंतपुर—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 एक्सटेंशन 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 है 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 नहीं करेंगे कि हम कितनी ट्रेनें अगले साल चलाएंगे तो कोचिंग स्टॉक हम कितना मैनुफैक्चर करना चाहते हैं, 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) ... Barh का पॉवर प्लांट रेलवे का है ? Barh का पॉवर प्लांट रेलवे का नहीं 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 हैं, वह भी हमको मालूम है। वह सब कुछ चलने वाला नहीं 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 KUMAR: 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. I 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 डिमांड्स में नौ नए प्रोजेक्ट्स की बात की है। उसमें से रंगिया मुरगुन सेलेक 500 किलोमीटर का गेज कनवर्जन उसमें शामिल किया गया है मणिपुर के लिए ज़िरेबाम से इंफाल तक की नई रेल लाइन परियोजना को उसमें शामिल किया है। नौ प्रोजेक्ट्स की बात की है जिसमें से दो तो नॉर्थ-ईस्ट की ही हैं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ, धन्यवाद।

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. *(Interruptions)* Please take your seat. *(Interruptions)* माननीय सदस्य बैठ जाएं। बहुत हो गया है। अब आपको... बैठिए...बैठिए... प्लीज़ बैठिए। लालू जी नहीं कह रहे हैं।...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)*...