

l d n e a c g l

रेल बजट सिर्फ आंकड़ों की जादूगरी

- ♦ l qkek Lojkt
- ♦ Kku çdk'k fi ykfu; k
- ♦ l fe=k egktu
- ♦ 'kkguokt gq l
- ♦ dk' khjke jk. kk
- ♦ gfju i kBd
- ♦ x. ks'k fl g
- ♦ i ks jkl k fl g jkor
- ♦ rkfi j xko

Hkkj rh; turk i kVhZ

प्रकाशकीय

गत 26 फरवरी, 2008 को संसद के बजट-सत्र में यूपीए सरकार के केन्द्रीय रेल मंत्री ने रेल बजट प्रस्तुत किया। संसद के दोनों सदनों- राज्यसभा एवं लोकसभा में रेल बजट पर विस्तार से चर्चा हुई। भाजपा के सांसदों ने अपने भाषण में प्रभावशाली तथ्यों एवं तर्कों से रेल बजट की कमियों को कुशलतापूर्वक उजागर करते हुए इसे आम आदमी के साथ छलावा करार दिया।

राज्यसभा में भाजपा की उपनेता श्रीमती सुषमा स्वराज, श्री ज्ञानप्रकाश पिलानिया सहित कई सांसदों ने रेल बजट को दिशाहीन बताते हुए रेल मंत्री पर लोगों की आंखों में धूल झोंकने का आरोप लगाया। वहीं लोकसभा में श्रीमती सुमित्रा महाजन, श्री शाहनवाज हुसैन, प्रो. रासा सिंह रावत, श्री तापिर गाव सहित अनेक सांसदों ने अपने भाषणों में रेल बजट की कड़ी आलोचना की।

हम इस पुस्तिका में भाजपा सांसदों के भाषण का पूरा पाठ प्रकाशित कर रहे हैं। आशा है यह पुस्तिका केन्द्रीय रेल मंत्री द्वारा रेल बजट में प्रस्तुत आंकड़ों की बाजीगरी की पोल खोलने में सहायक सिद्ध होगी।

çdk'kd
Hkkj rh; turk i kVhZ

अप्रैल २००८

लालू भाई, यात्रियों पर गुम चोट मत मारिए

&I ꣳkek Lojkt

उपसभाध्यक्ष जी, रेल मंत्री ने रेल के कायाकल्प को इस भाषण में जादुई कायाकल्प कहा है। अगर आप इनके बजट भाषण का पैरा 62 और 63 देखें तो उन्होंने कहा कि मैंने रेलवे का जादुई कायाकल्प किया है और उनकी स्पीच का जो दूसरा भाग है, उसमें तो उन्होंने एक दोहा ही पढ़ दिया है। उन्होंने कहा है – ‘जादू-टोना हमने दिखाया था पिछले साल, इस बार पूरा इंद्रजाल देख लीजिए।’ जादू की यह खासियत होती है कि उसमें जो दिखता है, वह वास्तव में घटता नहीं है। मुझे बचपन की एक घटना याद आई। हमारे शहर अंबाला में एक जादूगर खेल दिखाने आया था। उसने डुगडुगी पिटवाई कि मैं मैदान में खेल दिखाने आऊंगा। सारे मोहल्ले के बच्चे खेल देखने जा रहे थे, मैं भी अपने भाई के साथ चली गई। उसने कई तरह के खेल दिखाए। उसके बाद उसने एक चादर बिछा दी और जोर से बोला – जय काली कलकत्ते वाली, तेरा वचन न जाए खाली, छू मंतर और पूरी चादर पर नोट ही नोट बिखर गए। एक-दो और खेल दिखाकर जादू खत्म हो गया और जब जादू खत्म हुआ तो वह अपना कटोरा लेकर सबके सामने पैसा लेने के लिए चला। मां ने चलते समय हम दोनों बहन-भाइयों को चवन्नी-चवन्नी दी थी। उस समय चवन्नी की बहुत कीमत होती थी। हमने वह चवन्नी उसे दे दी। जब मैं वापस आ रही थी तो मेरे मन में एक प्रश्न बार-बार उठ रहा था। एक सवाल मुझे बार-बार टटोल रहा था। मैंने अपने भाई से पूछा, भैया, यह जादूगर इतने नोट बना सकता है, इतना अमीर है तो फिर यह हमसे छोटे-छोटे पैसे क्यों मांगता है? उस समय उसने मुझे एक बात कही थी कि पगली, जादू में जो होता है, वह दिखता नहीं है। जादू सच नहीं दिखाता, यह तो जादूगर की हाथ की सफाई है। वह निगाह बांध देता

है, इसलिए वह जो दिखाता है, केवल वही दिखता है, सच नहीं दिखता है। मुझे लगा कि शायद लालू जी ने सच बोला है कि यह जादुई कायाकल्प है, क्योंकि वास्तव में बजट भाषण में जो दिख रहा है, वह हुआ नहीं है, वह घटा नहीं है। लेकिन जादू-टोना करके एक जादुगरी का कमाल लालू जी ने जरूर दिखाया है।

उपसभाध्यक्ष जी, उन्होंने अपने भाषण की शुरुआत एनडीए को कोसने से की है। हमारे कार्यकाल की कस कर आलोचना की है। अपने भाषण के तीसरे नम्बर के पैरा में ही, जहाँ से असली भाषण शुरू होता है, उन्होंने कहा है, ‘महोदय, यूपीए सरकार बनने से पूर्व रेलवे की वित्तीय स्थिति क्या थी, किसी से छिपा नहीं है। रेलवे एक ऐसे गम्भीर वित्तीय संकट से जूझ रही थी कि वह भारत सरकार को डिविडेंड देने से भी चूक रही थी और गतायु सम्पत्तियों को समय रहते बदलने की स्थिति में नहीं थी। आज जब इसका वित्तीय कायाकल्प हो गया है, तो वही लोग इसका श्रेय लेने के लिए बड़े-बड़े दावे कर रहे हैं।’ इसके बाद उन्होंने एक शेर पढ़ा। ‘उजड़ा चमन जो छोड़ गए थे हमारे दोस्त, अब बात कर रहे हैं वे फसले बहार की’। उपसभाध्यक्ष जी, यह आरोप सत्य से परे है। उन्होंने हम पर पहला आरोप लगाया है कि एनडीए के समय में डिविडेंड नहीं दिया गया था। मैं वे आँकड़े आपके सामने सदन में रखना चाहूँगी।

अब मैं आपके उस आरोप से शुरू कर रही हूँ, जो आपने एनडीए के कार्यकाल के बारे में लगाया और आपने एक शेर पढ़ा। ‘उजड़ा चमन जो छोड़ गए थे हमारे दोस्त, आज वे बात कर रहे हैं फसले बहार की’। आपने कहा कि हमने डिविडेंड नहीं दिया। आपने कहा कि हमने गतायु सम्पत्तियों को समय रहते नहीं बदला। यह आपका आरोप है न लालू भाई! यह आपका आरोप है। मैं आपके सामने वह डिविडेंड का आँकड़ा रखना चाहती हूँ, जो आपके आने से तीन वर्ष पहले तक 2001 में, 2002 में और 2003 में रेलवे के द्वारा दिया गया था। किस अधिकारी ने आपको यह कहा कि हमने डिविडेंड नहीं दिया था। मैं आपके सामने वह आँकड़ा रखती हूँ। महोदय, सन् 2001-02 में 1337 करोड़ 18 लाख रुपए, 2002-03 में 2714 करोड़ 85 लाख रुपए और 2003-04 में 3387 करोड़ 8 लाख रुपए, उसके बाद जब आप आए, तो आपने 3199 करोड़ 31 लाख रुपए का डिविडेंड दिया। लेकिन आपसे पहले तीनों साल का डिविडेंड नीतीश कुमार के शासन काल में, एनडीए के शासन काल में रेलवे ने दिया। उपसभाध्यक्ष जी, मैं यहाँ

आपको यह भी बता दूँ कि वित्त मंत्रालय ने सलाह दी थी कि रेलवे डिविडेंड कम कर दे, लेकिन उस सलाह को न मानते हुए भी पूरा डिविडेंड दिया। अगर आप उससे पहले की बात कर रहे हैं, तो लालू भाई, मैं आपके सामने कहना चाहती हूँ कि वह उस अर्थव्यवस्था का परिणाम था, जो हमें विरासत में मिली थी, लेकिन हम जो अर्थव्यवस्था आपको विरासत में देकर गए हैं, उसमें तीन साल तक लगातार रेलवे डिविडेंड देता रहा था और उसके बाद आप रेलवे का डिविडेंड दे रहे हैं। यह आरोप सत्य से भी परे है और तथ्य से भी परे है। आपने दूसरा आरोप लगाया कि रेलवे गतायु सम्पत्तियों को समय रहते बदलने की स्थिति में नहीं था। आप इससे ज्यादा भ्रामक प्रचार नहीं कर सकते। मैं आपसे पूछना चाहती हूँ कि क्या यह सच नहीं है कि सन् 2001 में अक्टूबर महीने में जब नीतीश कुमार रेल मंत्री थे, तो उन्होंने अपने शासन काल में 17,000 करोड़ रुपए से एक विशेष रेल संरक्षा निधि का सृजन किया था, SRSF - Special Rail Safety Fund बनाया था और क्या यह सच नहीं है कि केवल फंड का सृजन नहीं हुआ था, उन्होंने रेल पथ का नवीकरण करने का काम, उन्होंने पुलों को नया बनाने का, बदलने का काम अपने समय में केवल प्रारम्भ नहीं किया था, बल्कि आधे से ज्यादा पूरा कर दिया था? लालू भाई, मैं अपनी ओर से नहीं कह रही, मैं आपका बजट भाषण यहाँ पढ़ कर सुनाना चाहती हूँ।

याद करिए, 6 जुलाई, 2004 को आपने पहला बजट भाषण दिया था। लालू भाई, ज़रा आप ध्यान दीजिए। 6 जुलाई, 2004 को आपने सदन में रेल मंत्री के नाते पहला बजट भाषण दिया था। मैं उसका पैरा 10 और पैरा 11 आपको पढ़ कर सुनाना चाहती हूँ। महोदय, आप ध्यान देंगे। यह लालू भाई का भाषण है, यह मैं नहीं कह रही हूँ।

‘रेलपथ, पुलों, चल स्टॉक और सिगनल गियरों की गतायु परिसंपत्तियों के नवीकरण के बकाया कार्यों के साथ-साथ संरक्षा संवर्धन संबंधी कार्यों को पूरा करने हेतु 6 वर्ष तक की अवधि के लिए 01.10.2001 से 17 हजार करोड़ रुपये की विशेष रेल संरक्षा निधि का सृजन किया गया था। इस निधि के अंतर्गत स्वीकृत विभिन्न कार्यों को पूरा करने के संबंध में काफी प्रगति हुई है।’

यह बात यह कह रहे हैं, मैं नहीं कह रही हूँ।

‘31.03.2007 तक पूरा किए जाने वाले 16,538 किलोमीटर के कुल निर्धारित लक्ष्य में से 31.3.2007 तक 8,938 किलोमीटर रेलपथ का नवीकरण

कर लिया गया है।’

यह आप कह रहे हैं।

‘441 स्टेशनों पर गतायु सिगनल प्रणालियों के बदले आधुनिक प्रणालियों का कार्य पूरा किया जा चुका है।’

यह आप कह रहे हैं।

‘1,053 अन्य स्टेशनों पर कार्य प्रगति पर है। 2003-2004 के दौरान 387 लेवल क्रासिंगों पर सिगनलों के साथ इंटरलॉकिंग का कार्य पूरा कर दिया गया है। इस प्रकार 16,549 चौकीदार वाली लेवल क्रासिंगों में से 7,095 पर इंटरलॉकिंग का कार्य पूरा कर लिया गया है। 90 चुनिंदा लेवल क्रासिंगों पर दुर्घटनाएं कम करने की दृष्टि से नज़दीक आने वाली गाड़ी की चेतावनी देने के लिए ट्रेन एक्च्युएटेड वार्निंग डिवाइस (टी.ए.डब्ल्यू.डी.) की व्यवस्था की गई है। यह उपकरण सड़क उपयोगकर्ताओं और चौकीदारों को आने वाली गाड़ी की चेतावनी एक लैशिंग लाइट और सायरन के द्वारा देगा। विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत लगभग 5,300 स्थलों पर ट्रैक सर्किटिंग संबंधी कार्य प्रगति पर है। लगभग 1,700 स्थलों पर कार्य अब तक पूरा कर लिया गया है।’ आगे आप कहते हैं, ‘2700 पुलों में से 1306 पुलों का कार्य 31.03.2004 तक पूरा कर लिया गया है।’

मैं आपसे केवल एक बात पूछना चाहती हूँ। अक्टूबर 2001 को रेल मंत्री कौन था? मैं आपसे यह पूछना चाहती हूँ कि सरकार किसकी थी? 31.03.2004 को रेल मंत्री कौन था? सरकार किसकी थी? लालू भाई, आप तो मई, 2004 में आए और जुलाई 2004 की 6 तारीख को आपने यह भाषण दिया। आपका कार्यकाल केवल डेढ़ माह का ही पूरा हुआ था, तो आप सच बोलने से नहीं झिझके। यह आपने ही सदन में कहा है। लेकिन आज जब आपको चार साल होने को आए तो आपके अधिकारियों ने आपको धोखा दे दिया। उन्होंने सारी पुरानी बातें भुलवा दीं। शायद उन्होंने सोचा होगा कि चार साल पुरानी बात सदन में किसको याद रहेगी, लेकिन वे भूल गए कि आपकी एक अपनी बहन भी इस सदन के अंदर है, जो आपकी हर बात की जानकारी रखती है। जो आपकी सारी कारगुजारी जानती है। मैं आपसे पूछना चाहती हूँ कि प्रिडिसैसर-सक्सैसर सिंड्रॉम तो होता है, पूर्ववर्ती मंत्री और वर्तमान मंत्री में तनातनी का रिश्ता भी होता है, लेकिन किए हुए काम की इस तरह से अनदेखी करना कृतघ्नता होता है, लालू भाई।

मेरी दिक्कत यह है कि नीतीश भी मेरे उतने ही स्नेही भाई हैं, जितने

कि आप। एक भाई जब दूसरे भाई कि निन्दा करता है, तो बहन को बुरा लगता है और वह भी अगर बेवजह करे तो गुस्सा आता है। शायद मैं इस रेल बजट पर बोलती भी नहीं, अगर आपने इस तरह से उनकी निन्दा न की होती। सक्सैसर्स तो और भी आए हैं, अन्य मंत्रालयों के भी आए हैं। मेरे भी सक्सैसर आए हैं, स्वास्थ्य मंत्रालय में मेरे उत्तराधिकारी मंत्री आए हैं, श्री अन्बूमणि रामदास। मेरा उनसे कोई बहुत मित्रता का रिश्ता नहीं है। शायद चार बरस में केवल दो बार ही बात हुई होगी, लेकिन पिछले ही सत्र में यहां स्वास्थ्य मंत्रालय के वर्किंग और कार्यकलाप पर चर्चा हो रही थी।

मैं स्वयं जान बूझ कर चर्चा में भाग नहीं ले रही थी। लेकिन अन्य लोगों के प्रश्नों का उत्तर देते हुए डा० रामदास ने मेरे सभी initiatives को इस सदन में खड़े होकर acknowledge किया था। मैं भी उनकी predecessor हूँ। वे भी मेरे successor हैं। मैं आपको केवल दिखाने के लिए यह लाई हूँ। मैं यहाँ नहीं बैठी थी कि वे मुँह-देखा टीका निकाल रहे हों, जिस समय वह यह बात कह रहे थे। मुझे तो वृंदा जी ने बताई, तो मैंने मँगाकर पढ़ी कि उन्होंने क्या कहा। यह रामदास जी की स्पीच है। वह इसी सदन में खड़े होकर, पिछले सत्र में, हैल्थ मिनिस्ट्री की वर्किंग का रिप्लाइ देते हुए कह रहे हैं— "Sir, I have a good predecessor. Shrimati Shushma Swaraj was one of the best Health Ministers. She was my predecessor. She had initiated a lot of programmes, which I am continuing today. In fact, the Prime Minister's Swasthya Suraksha Yojna was her brain-child." यह उन्होंने कहा। उसके बाद उन्होंने कहा— 'Shushmajji had done a wonderful job in propagating the Indian system and we are trying to propagate it, not only in our country but all over the world.'" और जब मुझे यह पता चला, तो उसके बाद मैं स्पेशल समय लेकर— सर, उस समय आप ही चेयर पर थे। आपको याद होगा कि मैंने आपसे पाँच मिनट का समय माँगा था और उस समय का उपयोग करते हुए मैंने सदन में खड़े होकर कहा था— मैंने इस चर्चा में जान-बूझ कर भाग नहीं लिया था, क्योंकि मुझे लगता था कि predecessor-successor syndrome की बात कह कर शायद मेरी बात की objectivity पर question mark लग जाएगा। लेकिन मैं मंत्री महोदय की आभारी हूँ, जिस उदारता और जिस सदाशयता से उन्होंने मेरी इनिशिएटिव्स को एक्नॉलेज किया है, सदन में उन बातों को रखा है। मैं उन्हें कहना चाहती हूँ कि बहुत कम लोगों में यह जेनेरेंसिटी होती है। लोग आम तौर पर predecessor की खामियों को

निकालते हैं, लेकिन सारा क्रेडिट स्वयं लेते हैं, लेकिन आपने इतनी बार उन बातों का जिक्र किया है, मैं मन से आपकी आभारी हूँ। आपकी इस जेनेरेंसिटी के लिए आपका बहुत धन्यवाद करती हूँ।

लालू भाई, इस तरह की परम्परा से लोकतंत्र मजबूत होता है। यही संसदीय गरिमा है कि हम अपने पूर्ववर्ती मंत्री की अच्छी की हुई बातों को स्वीकारें और स्वयं उससे भी ज्यादा बेहतर करें ताकि उसके बाद लोग हमारी सराहना करें। लेकिन आपने तो उन्हें चिढ़ाने की कोशिश की है। मैं बिहार की आपकी राजनीति की मजबूरी समझ सकती हूँ कि नीतीश कुमार की बड़ाई आप नहीं कर सकते। आपकी जुबान रुकती है। मगर लालू भाई, आप चुप तो रह सकते थे। आप मौन तो रह सकते थे। आपने तो एक दोहा पढ़ दिया:

उजड़ा चमन जो छोड़ गए थे हमारे दोस्त।

अब बात कर रहे हैं वह फसल—ए—बहार की।।

लालू भाई, यहाँ दोहा तो यह आना चाहिए कि :

जब पड़ा वक्त, गुलिस्तां पे खून हमने दिया।

अब आई बहार तो कहते हैं तेरा काम नहीं।।

मैं आपको याद दिलाना चाहती हूँ कि जिस समय रेलवे जर्जर अवस्था में थी, आखिरी साँसें गिन रही थी, रेलवे की परिसम्पत्तियाँ आउटडेटेड हो गई थीं, उस समय उस दूरदर्शी नीतीश कुमार ने यह निर्णय किया था, महत्वाकांक्षी फैसला किया था कि जब तक इन पटरियों का नवीकरण नहीं होगा, जब तक इन पुलों को नया नहीं किया जाएगा, रेल न यात्री ढो सकेगी, न माल ढो सकेगी और 17 हजार करोड़ रुपए का 'रेलवे स्पेशल फंड' बनाकर उसने सुपरसोनिक स्पीड पर काम शुरू किया था। यही कारण था कि 16,538 किलोमीटर में से 8,938 रेल पथ नये करके आपको देकर वह गया है। 2700 पुलों में से 1306 पुल नए करके आपको देकर वह गया। आज जो आपकी गाड़ियाँ अतिरिक्त लदान से भर कर आपको इतना—इतना मुनाफा कमवा रही हैं, अगर यह रेल पथ का नवीकरण नहीं हुआ होता, अगर यह पुलों का नवीकरण नहीं हुआ होता, अगर इस 'विशेष रेल संरक्षा निधि' का सृजन नहीं हुआ होता, अगर उन गतायु सम्पत्तियों को समय रहते न बदला गया होता, तो एक मन अतिरिक्त लदान भी लेने की हालत में आपके रेलवे नहीं थी, वह उलटती—पलटती चलती। इसलिए मैं आपसे कहना चाहती हूँ कि कृतघ्नता मत दिखाइए। जो काम वह करके गए हैं, कम—से—कम

उसका श्रेय उन्हें लेने दीजिए। आज जो काम आप कर रहे हैं, यह उसी पौधे का फल खा रहे हैं, जो पौधा वह अपने खून-पसीने से लगाकर गया था, सींच कर गया था। उस 17 हजार करोड़ में आपने एक रुपया भी जोड़ा नहीं है। आपके हर भाषण में उसी रेल संरक्षा निधि का जिक्र आता है। और वही 16538 आप 2007 तक पूरे कर रहे हैं, उसमें एक किलोमीटर भी आपने जोड़ा नहीं है।

लालू भाई, इसके बाद मैं आपके अपने दावों पर आती हूँ। आपका पहला दावा है, आपने यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया बल्कि यात्री भाड़े में कमी करके मुनाफा कमाया है। लालू जी, मैं आपसे पूछना चाहती हूँ कि भाड़े की परिभाषा क्या होती है? मेरी राय में तो शायद भाड़ा, उस राशि को कहते हैं जो यात्री अपनी यात्रा के एवज में रेलवे को देता है। आप कहते हैं आपने यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया, आपने 'तत्काल' का एक ऐसा इंद्रजाल बैठाया है कि उस इंद्रजाल की चकाचौंध में कुछ पता ही नहीं चल रहा है। मैंने पिछली बार भी यह बात आपके सामने रखी थी। उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे में एक तत्काल नाम का कोटा होता था। हमारे समय में भी होता था क्योंकि कुछ लोगों को अचानक सफर करना पड़ता है – कोई घर में बीमारी आ गई, कोई शादी-ब्याह आ गया, अचानक किसी की मृत्यु हो गई, तो तत्काल सफर करना पड़ता है। हमारे समय में यह कोटा 10 परसेंट था, हमारे समय में यह कोटा 24 घंटे पहले शुरू होता था क्योंकि तत्काल का अर्थ ही यह है। तत्काल की परिभाषा से हमारी नीति मेल खाती थी, 10 परसेंट टिकटें 24 घंटे पहले मिलेंगी। अगर किसी को अचानक आवश्यकता पड़ जाए तो 50 रुपया द्वितीय श्रेणी के लिए और 100 रुपया उच्च श्रेणी के लिए देकर आप वह टिकट खरीद सकते थे। लालू जी ने क्या किया है? वह कोटा 10 परसेंट से बढ़ाकर 30 परसेंट कर दिया, एक दिन के बजाय उसको पांच दिन कर दिया है। अब ज्यादातर ट्रेंस में 70 परसेंट टिकटें साधारण बिकती हैं और 70 परसेंट टिकटें देने के बाद काउंटर बंद हो जाता है, बाकी 30 परसेंट टिकटें आपको तत्काल में ही लेनी पड़ती हैं। आप कहेंगे क्या फर्क पड़ता है तत्काल में लेने में? जो फर्क पड़ता है, वह मैं बताती हूँ। पहले जो चार्ज 50 रुपया और 100 रुपया अतिरिक्त हमने रखा था, वह बढ़ाकर अब 100 रुपया और 300 रुपया कर दिया गया है, यानी द्वितीय श्रेणी की टिकट पर 100 रुपया ज्यादा देना पड़ेगा व उच्च श्रेणी की टिकट पर 300 रुपया ज्यादा देना पड़ेगा। यह पहला फर्क है। दूसरा फर्क, तत्काल में जहां से

आपको चलना है और जहां जाना है, वहां तक की टिकट नहीं मिलती, जहां से गाड़ी चलती है और जहां गाड़ी पहुंचती है, वहां तक की टिकट लेनी जरूरी होती है। जैसे अगर आपको दिल्ली से चढ़ना है और भोपाल तक जाना है तो तत्काल कोटा में टिकट दिल्ली से भोपाल की नहीं मिलेगी। अगर अमृतसर से दादर तक जा रही है तो आपको मजबूरन टिकट अमृतसर से दादर तक की लेनी पड़ेगी। यह दूसरा फर्क है। तीसरा फर्क, अगर आप तत्काल का रिफंड लेने जाएं तो वह केवल 24 घंटे से पहले मिलेगा और कुल किराए का केवल 25 फीसदी रिफंड मिलेगा और जो अतिरिक्त आपने 100 रुपया व 300 रुपया दिया है, उसका रिफंड नहीं मिलेगा। मैं पूछना चाहती हूँ 5 दिन पहले तत्काल कोटा का शुरू होना, 30 परसेंट टिकटों का लाजिमी तौर पर तत्काल कोटा के रूप में जाना, जहां से गाड़ी चलती है वहां से लेकर और जहां गाड़ी पहुंचती है वहां तक की टिकट का मजबूरन लेना, इस मजबूरी में आपने भारत के यात्रियों को डाला है, और आप कहते हैं कि आपने यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया है। मुझे तो यह भी जानकारी मिली है कि कुछ गाड़ियों में तत्काल की बुकिंग 60 दिन पहले होती है। कहीं तत्काल की परिभाषा आपने 60 दिन पहले सुनी है, लेकिन इन्होंने तत्काल की बुकिंग भी 60 दिन पहले करने का काम किया है। इसी तरह से cancellation charges भी 10 रुपया और 20 रुपया बढ़ा दिए हैं। एक और खेल इंद्रजाल में आपने खेला है, वह है सुपर फास्ट ट्रेंस का। 80 परसेंट से ज्यादा गाड़ियों का नाम बदल कर सुपर फास्ट रख दिया और टिकट में उसका भाड़ा 20/-रुपए, 25/- रुपए बढ़ा दिया। वे गाड़ियां न सुपर बनी हैं, न फास्ट, केवल उनका नाम बदला है और वहां 20/-रुपया, 25/- रुपया बढ़ाने का काम हुआ है।

उपसभाध्यक्ष जी, अगर आप एअर टिकट लेने जाएं और वापसी का टिकट साथ लें, तो सस्ता मिलता है, क्योंकि आप दो टिकट ले रहे हैं, मगर इन्होंने कहा है कि अगर रिटर्न जर्नी का टिकट आप साथ बनवाओगे तो 20/- रुपया, 25/-रुपया फालतू देना होगा। मैं कहना चाहती हूँ कि एक तरफ तो आप यह कह कर वाहवाही लूटते हैं कि आपने यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया और दूसरी तरफ आप जहां से भी पैसा वसूल सकते हैं उस तरह से वसूल कर यात्रियों की कमर तोड़ रहे हैं। लालू भाई, आप गुम चोट मारने में माहिर हैं। आप गुम चोट मार रहे हैं और आप जानते हैं कि गुम चोट दिखती नहीं है, लेकिन साधारण चोट से ज्यादा दर्द करती है, इसलिए आप

यह काम मत करिए। जिस तरह आप यात्री भाड़े में कर रहे हैं, उसी तरह आप माल भाड़े में भी काम कर रहे हैं। आप कहते हैं कि आपने माल भाड़ा नहीं बढ़ाया, लेकिन मैं पूरी जिम्मेदारी से यहां खड़े होकर कहना चाहती हूँ कि लालू जी ने कभी संसद में आकर माल भाड़ा नहीं बढ़ाया, लेकिन संसद को विश्वास में लिए बिना अपने मंत्रालय से अधिसूचना जारी करके बीसियों बार माल भाड़ा बढ़ाया है। मैं यह पूरी जिम्मेदारी से कहती हूँ कि आपके शासन-काल में माल भाड़े में हर वर्ष 7 प्रतिशत की औसत वृद्धि हुई है और यह केवल औसत वृद्धि की बात नहीं, बल्कि खाद्यान्न और खाद के भाड़े में तो 20 और 25 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई है। खाद और यूरिया में 20 परसेंट की आपने वृद्धि की है, वर्ष 2006-07 में खाद का माल भाड़ा 70 पैसे प्रति टन किलोमीटर था, इसे आपने 2007-08 में बढ़ाकर कितना कर दिया? 77 पैसे प्रति टन। वर्ष 2006-07 में खाद्यान्न का माल भाड़ा 60 पैसे प्रति टन किलोमीटर था, उसे आपने कितना कर दिया? 73 पैसे प्रति टन, यानी 25 परसेंट की वृद्धि और आप कहते हैं कि आपने माल भाड़ा नहीं बढ़ाया। मैं यह आंकड़े यहां खड़े होकर जिम्मेदारी से सदन में रख रही हूँ।

उपसभाध्यक्ष जी, आप जानते हैं कि आज रेलवे का नेशनल फ्रेट में क्या शेयर है? कुल 35 फीसदी। आजादी के समय नेशनल फ्रेट शेयर में रेलवे का हिस्सा 89 परसेंट था। वर्ष 1960 के आसपास एक पांडे कमेटी बनी थी। उसने कहा था कि नेशनल फ्रेट में कम से कम 70 से 75 परसेंट शेयर रेलवे का होना चाहिए। अगर उतना संभव नहीं, तो आप देखें, यूरोपियन यूनियन ने यह कहा है कि विश्व के हर देश में कम से कम 50 फीसदी शेयर रेलवे का होना चाहिए। लेकिन, आप जानते हैं कि आज आपका कितना शेयर है? माल में 35 फीसदी, यात्री परिवहन में 20 फीसदी। एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट में भी आपका नेशनल फ्रेट शेयर घटा है और आप बात करते हैं माल भाड़े में वृद्धि नहीं की। आपने माल भाड़ा भी बढ़ाया है। यह ठीक है कि यात्रियों की संख्या बढ़ी है, लेकिन मैं हिस्सेदारी की बात कर रही हूँ, रेलवे की हिस्सेदारी नेशनल फ्रेट शेयर में घटी है और वह 35 परसेंट पर आकर खड़ी है।

उपसभाध्यक्ष जी, फिर आप विकास की बात करते हैं। अर्थ शास्त्र का यह स्थापित सिद्धांत है, लालू भाई, कि जिस दर से राष्ट्रीय अर्थ-व्यवस्था बढ़ती है, उससे कम से कम दो परसेंट ऊपर परिवहन सेक्टर, ट्रांसपोर्ट सेक्टर की अर्थ-व्यवस्था बढ़ती है। आज वित्त मंत्री दावा करते हैं कि भारत

की अर्थ-व्यवस्था 9 परसेंट के आधार पर बढ़ रही है, उस अनुपात में कम से कम रेलवे की ग्रोथ 10 परसेंट होनी चाहिए थी, लेकिन आपके अपने मुताबिक रेलवे की प्रस्तावित वृद्धि दर केवल 8 फीसदी है। यह आपके विकास दर का दावा है। आप दावा करते हैं, आपने 25 हजार करोड़ का कैश सरप्लस अर्जित किया है। किया है न दावा आपने, मैं पूछना चाहती हूँ? अगर 25,000 करोड़ रुपए का यह कैश सरप्लस सही है तो आप ग्रॉस बजटरी सपोर्ट क्यों मांग रहे हैं? यह तो जादूगर वाली वही बात हुई, जो मैंने आपके आने से पहले कही कि चादर पर नोट दिखाता है, बाद में कटोरा लेकर पैसे मांगता है। मैं पूछना चाहती हूँ आपसे कि आपके इस 25,000 कैश सरप्लस में से इन्वेस्टिबल सरप्लस कितना है? आपने रेलवे का एकाउंटिंग सिस्टम बदला है और यह बात मैं नहीं कह रही हूँ, यह बात रेलवे के एक्स फाइनेंशियल कमिशनर्स कह रहे हैं। उपसभापति जी, अक्टूबर, 2007 में आउटलुक में एक आर्टिकल आया था, उस समय मैंने देखा था कि इनके एक्स फाइनेंशियल कमिशनर्स ने रेलवे बजट की पोल खोली थी, मैं वह आपके सामने पढ़कर सुनाना चाहती हूँ। लालू जी, श्रीमती विजय लक्ष्मी विश्वनाथन, आपकी एक्स फाइनेंशियल कमिशनर, कहती हैं – “The Railway under Lalu has altered the way the balance-sheet is presented. It has resulted revenue getting inflated artificially.” यह मैं नहीं कह रही हूँ, यह इनके रेलवे मंत्रालय की फॉरमर फाइनेंशियल कमिशनर कह रही हैं। दूसरी टिप्पणी – Shri R.R. Jeruhar, former Railway Board Member (Engineering), stated, "A large amount of money being shown as profit is not available to be ploughed back, part of it is in suspense account. Money promised to the Railway, but not given to it." यह मैंने नहीं कहा, यह आपके फॉरमर फाइनेंशियल कमिशनर्स कह रहे हैं। इसलिए मैं आपसे जानना चाहूंगी कि आपके पूर्ववर्ती मंत्री जिस तरह से बजट बनाते थे, जिन मदों के आधार पर बजट बनाते थे, आप क्या उसी तरह से बजट बना रहे हैं और पेश कर रहे हैं या आपने उसमें भी कोई जादूगरी करने का काम किया है? जादू है।

इसके बाद आप दावा करते हैं कार्यकुशलता का। कार्यकुशलता सबसे ज्यादा रेलवे की पंच्युएलिटी में दिखाई देती है। आम आदमी रेलवे की कार्यकुशलता को देखता है – कितने बजे रेल छूटती है, कितनी बजे रेल पहुंचती है, क्या समय से छूटती है, क्या समय पर पहुंचती है। आम आदमी की रेलवे की कार्यकुशलता जांचने की यह एक ही कसौटी है। लेकिन, मैं

आपकी कार्यकुशलता की पोल खोलती हूँ, मैं स्वयं भुक्तभोगी हूँ, किसी और की बात नहीं कर रही, लालू भाई। जिस दिन आप सदन में खड़े होकर अपना बजट पेश करते हुए अपनी पीठ थपथपा रहे थे, उसी दिन 26 फरवरी की रात को मेरे पति और आपके मित्र, श्री स्वराज जी को तमिलनाडु एक्सप्रेस से इटारसी जाना था। तमिलनाडु एक्सप्रेस रात को 10:30 बजे नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से छूटती है। वे रात 09:45 बजे घर से चले गए। वहाँ से उनका रात 10:15 बजे फोन आया कि गाड़ी तो रात को 01:45 बजे छूटेगी, मैं वापिस आ रहा हूँ, यहाँ बैठकर क्या करूँगा। वे वापिस आए। चूँकि रेल मंत्री आप थे, इसलिए उन्होंने कोसने का काम नहीं किया, मैं जानती हूँ कोई भी और रेल मंत्री होता तो वे उसको बहुत कोसते। वे चुपचाप आकर घर में लेट गए, लेकिन क्रोध और क्षोभ की रेखाएँ उनके माथे पर दिखाई दे रही थीं। मैं पूछना चाहती हूँ आपसे कि जो गाड़ी दिल्ली से बनकर चलती है, पीछे से नहीं आती, अगर उस गाड़ी की यह हालत है कि वह रात 10:30 बजे की बजाए रात 01:45 बजे छूटती है, तो उन गाड़ियों की क्या हालत होती होगी, जो पीछे से आती हैं? आप सोच सकते हैं, रात 01:45 बजे जाने का क्या मतलब होता है? सारा स्टाफ जागता रहा, वह ज़ाइवर, जो उनको लेकर जाने वाला था, वह जागता रहा, उनके साथ उनके एक मित्र जाने वाले थे, उनका बेटा उन्हें छोड़ने आया था, वह घर में बैठकर 01:45 बजे तक जागता रहा। मैं पूछना चाहती हूँ लालू भाई कि क्या इस तरह के परिवार के लोगों की कठिनाइयों को समझने का कोई खाता रेल मंत्रालय में है या नहीं? मैं यह गलतबयानी नहीं कर रही, आप जाकर अपने रेल मंत्रालय से पता लगवा लीजिए कि 26 तारीख की रात को तमिलनाडु एक्सप्रेस कितने बजे छूटी थी, पता लगवा लीजिए कि उस दिन श्री स्वराज कौशल उसमें सफर कर रहे थे या नहीं? मैं गलतबयानी नहीं कर रही, लेकिन मैं आपको झकझोरना चाहती हूँ कि जिन बातों का दावा आप बजट में करते हैं, उनको जमीन पर परिलक्षित होने दीजिए। स्टेशनों की टूटफूट, प्लेटफार्मों का रख-रखाव, गाड़ियों का साफ-सुथरापन, गाड़ियों का समय पर चलना और समय पर छूटना – ये वे दावे हैं, जो जमीन पर खोखले दिखाई देते हैं। इसलिए मैं आपसे कहना चाहती हूँ कि अगर आप कार्यकुशलता का दावा करते हैं, तो उसकी मॉनीटरिंग भी करिए। एक और दावा आपने किया है – निर्माण कार्यों की प्रगति का। मैं आपसे पूछना चाहती हूँ लालू भाई कि जिन बातों की आप घोषणा करते हैं, क्या कभी इनका रिव्यू भी करते हैं?

आपने dedicated freight corridor की घोषणा कब की थी, याद दिलाऊँ आपको कि सन् 2005 के अपने बजट भाषण का जवाब देते हुए, आपने सदन में यह खुशी की खबर दी थी कि हम एक पूर्वी और पश्चिमी फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण करने जा रहे हैं, कहा था न? उसके बाद आपने अगस्त, 2005 में लाल किले की प्राचीर से प्रधान मंत्री के मुख से कहलवाया था कि हम एक पूर्वी और पश्चिमी फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण करने जा रहे हैं, कहलवाया था न? उसके बाद आपने अपने 2006-07 के बजट भाषण में इसे फिर दोहराया था। मैं बताती हूँ आपको, आपने अपने भाषण में कहा था कि – 'फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण – महोदय, मैंने 2005-06 के रेल बजट पर हो रही बहस का जवाब देते हुए, स्वर्णिम चतुर्भुज और उसके विकर्णों पर समर्पित फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण करने के महत्व से सदन को अवगत कराया था। मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए खुशी हो रही है कि 22,000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर पश्चिमी और पूर्वी भागों पर समर्पित, कंप्यूटराइज्ड कंट्रोलयुक्त मल्टी मॉडल हाई एक्सेल लोड फ्रेट कॉरिडोर की दोनों परियोजनाओं को इस वर्ष की कार्य योजना में शामिल किया गया है।' यह आपका भाषण है 2006-07 का। वर्ष 2005-06 में आपने अवगत कराया, अगस्त, 2005 में प्रधान मंत्री जी से कहलवाया और 2006-07 के बजट भाषण में सदन को अवगत कराया। उसके बाद 2007-08 के भाषण में आपने क्या कहा? आपने कहा कि – 'डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण – पूर्वी और पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण कार्य वर्ष 2007-08 में आरंभ किया जाएगा,' यह आपने कहा, यह आपका 2007-08 का भाषण है। वर्ष 2005 में आपको विचार आया, 2005 के अगस्त में प्रधान मंत्री ने कहा, 2006 और 2007 में आपने सदन में अवगत करा दिया, पूरा साल कुछ नहीं हुआ, 2007-08 में आपने कहा कि निर्माण कार्य आरंभ हो जाएगा और इस बार फिर 2008-09 में, मैं पैरा 78 आपको पढ़कर दिखाती हूँ, जहाँ आपने कहा है कि – 'स्वर्णिम चतुर्भुज एचडीएन का सबसे व्यस्त एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। मुझे सदन को यह सूचना देते हुए हर्ष हो रहा है कि लुधियाना से कोलकाता के निकट स्थित दानकोनी तक पूर्वी फ्रेट कॉरिडोर और दिल्ली से जेएनपीटी के बीच बनने वाले पश्चिमी कॉरिडोर को स्वीकृति दे दी गई है। मैं सम्मानित सदन को आश्वस्त करना चाहूँगा कि वर्ष 2008-09 के दौरान इन दोनों परियोजनाओं का निर्माण कार्य आरंभ कर दिया जाएगा।'

अगर आज स्वीकृति दी गई है, तो सन् 2006-07 में क्या था, 2007-08 में क्या था? आप 2007-08 में भी कहते हैं कि निर्माण कार्य आरंभ हो जाएगा और 2008-09 में यानी इस बार के बजट भाषण में भी कहते हैं कि मैं सदन को आश्वासन करना चाहूंगा कि निर्माण कार्य आरंभ हो जाएगा। हम कैसे मानें आपका आश्वासन, कौन सी विश्वसनीयता इसके पीछे दिखाई पड़ रही है? इस आश्वासन के पीछे क्या है? एक डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर, जो आपकी महत्वाकांक्षी परियोजना है, 2005 से 2008-09 तक सदन यह सुनता आ रहा है कि बनेगी, बनेगी, बनेगी, बनेगी, लेकिन अभी तक एक ईंट भी उस कॉरिडोर में नहीं लगी है, यह सच है। यह केवल फ्रेट कॉरिडोर का हाल नहीं है। रायबरेली में एक प्रोडक्शन फैक्टरी लगने वाली थी, क्या हुआ उसका? छपरा में एक फैक्टरी लगने वाली थी, क्या हुआ उसका? आप नयी दिल्ली के रेलवे स्टेशन को विश्व स्तरीय बनाने वाले थे, क्या हुआ उसका?

सन् 2004 में बिहार में नवीनगर रेल बिजली कारखाना का शिलान्यास हो गया था, उसका क्या हुआ? लालू भाई, आपके Railway Development Authority से बजट होटल बनने वाले थे, उसका क्या हुआ? अगर मंत्रालय के मुखिया के मुंह से कही गई बातें पूरी नहीं होंगी तो लोग किस पर विश्वास करेंगे, यह मैं आपसे पूछना चाहती हूँ? मैंने आपके 2005 से 2008-09 तक के भाषण को पढ़कर बताया है। हम आपके आश्वासन पर कैसे विश्वास करें, कैसे भरोसा करें? इस बार आपका पूरा भाषण भावी योजनाओं से भरा हुआ है, लेकिन यकीन नहीं होता कि वे योजनाएं पूरी होंगी, क्योंकि आप कछुए की चाल से चल रहे हैं। मैं मध्य प्रदेश से आती हूँ। मध्य प्रदेश में अभी आपने दाहौद-इंदौर-बरास्ता सरदारपुर और धार का 200.97 किलोमीटर रेलवे लाइन का भूमि पूजन करवाया है। आपने करवाया है न? यह 678 करोड़ रुपए की योजना है। आपने इसके लिए कितना प्रावधान किया है? आपने सिर्फ बीस करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। लालू भाई, अगर इसी गति से काम होगा तो इसे पूरा होने में तीस साल लग जाएंगे। रामगंज मंडी से भोपाल की 262 किलोमीटर पर रेलवे लाइन बिछाने की एक दूसरी परियोजना है, जो 628 करोड़ की परियोजना है। आपने इसके लिए सिर्फ तीस करोड़ का प्रावधान किया है। इस गति से काम होगा तो इसे पूरा होने में बीस साल लगेंगे। ललितपुर-सिंगरौली भी हम चाहते थे, आपने बजट में इसके लिए एक भी पैसा नहीं दिया है। अगर इसी तरह से इतनी-इतनी कम राशि का प्रावधान करेंगे तो कैसे परियोजनाएं पूरी

होंगी? इसमें भी आपने नई पेंच लगा दिया है। आप राज्यों से कह रहे हैं कि आप पचास फीसदी पैसा दोगे तो हम आपके प्रस्ताव स्वीकार करेंगे। यह नई नीति कहां से आई है? आज तक सारी की सारी रेल लाइन रेल मंत्रालय अपने पैसे से बिछाती रही है, कभी राज्यों से एक पैसा नहीं मांगा और अब जब कि रलवे पच्चीस हजार करोड़ कैश सरप्लस लेकर घूम रही है तो राज्यों से आपको पैसा चाहिए? आप तो स्वयं मुख्य मंत्री रहे हैं। आप जानते हैं कि राज्य सरकारें किस वित्तीय संकट से जूझ रही हैं। राज्य सरकारें कहां से पैसा लाएंगी? आप जरा कल्पना कीजिए, अगर आप मुख्य मंत्री होते और नीतीश कुमार रेल मंत्री होते और यह घोषणा उनके द्वारा होती तो आप क्या प्रतिक्रिया करते? लेकिन आज आप राज्यों से पैसा मांग रहे हैं। मैं मध्य प्रदेश की बात करना चाहती हूँ। मध्य प्रदेश में रेल लाइन का घनत्व पन्द्रह किलोमीटर प्रति सौ वर्ग किलोमीटर है, जब कि पूरे देश का औसत प्रति सौ वर्ग किलोमीटर के पीछे अठारह किलोमीटर है। अगर आप यह नीति लाए भी हैं तो कम से कम उन राज्यों को बख्श दीजिए, जिन राज्यों की घनत्व राष्ट्रीय घनत्व औसतन से कम है। बाकी राज्यों में अठारह किलोमीटर रेलवे ने, केन्द्र ने अपने पैसे से पूरा किया है। वह अभी अठारह तक पहुंचा भी नहीं है और आपने उससे पैसा मांगना शुरू कर दिया। वह पैसा कहां से लाएंगे? हमें तो समझ नहीं आ रहा है। जो रेल लाइनें नई बिछ रही हैं, उसके प्रस्तावों पर खुशी मनाऊँ या प्रधान मंत्री द्वारा किए गए भूमि पूजन पर झूमूँ या आपके इस बीस करोड़ को देखकर रोऊँ। आप बताइए कि राज्य सरकारें कहां से पैसा लाएंगी? कैसे उनके प्रस्ताव पूरे होंगे? लालू भाई, दरअसल दिक्कत यह है कि आप कुछ भी करते हैं तो उसमें फच्वर फंसा देते हैं। आप एक तरफ कहते हैं कि भाड़े में कमी करेंगे तो दूसरी तरफ फच्वर फंसा देते हैं, जब कोचों में नई सीटें बढ़ेंगी, तब भाड़े में कमी आएगी। आप कहते हैं कि नई ट्रेनें चलेंगी उसमें भी आपने पॉपुलर ट्रेन और साधारण ट्रेन का फच्वर फंसाया है

‘इस वर्ष में भी मैं इन किरायों में और दो प्रतिशत कमी करने की घोषणा करता हूँ। गत वर्ष की भांति इस वर्ष भी पॉपुलर ट्रेन एवं पीक पीरियड के दौरान यह कमी आधी रहेगी। इस प्रकार दो वर्षों में इनके किराये में लीन सीजन में 10 प्रतिशत और पीक सीजन में 5 प्रतिशत की कमी होगी, लेकिन पॉपुलर ट्रेन के यात्री किरायों में पूरे साल यह कमी 5 प्रतिशत रहेगी।’

वे सारी चीजें निकाल लीं, जो आप फच्वर फंसाते हैं। जब नई ट्रेन आप

चलाते हैं, तो आप फच्चर फंसा देते हैं कि जब नई रेल लाइन बिछेगी, तब ट्रेन चलेगी। अभी तो आपको मैं नहीं, अभी तो भाभी आपकी जान खाएंगी, क्योंकि आपने चकमा देने में उन्हें भी नहीं छोड़ा। हाजीपुर-फुलवरिया जो नई ट्रेन आपके ससुराल जाती है, उसमें भी आपने फच्चर फंसा दिया

Rationalisation, reclassification, peak season, lean season, popular train, unpopular train, युक्तिकरण, बाज़ार की स्थितियों के अनुरूप।

जब आपको कुछ भी करना होता है, आप इन शब्दों की आड़ लेकर चुपचाप बचकर निकल जाते हैं। अभी एक नया फच्चर बताती हूँ, आपने एक नया फच्चर फंसाया। पूरे के पूरे कुली झूम रहे हैं। झूम रहे हैं न? दुआएं दे रहे हैं, नाच रहे हैं, क्यों? क्योंकि आपने उनको कहा कि कुलियों को आप गैंगमैन या चतुर्थ श्रेणी में भर्ती कर देंगे। कहा है न आपने? पर उनको मालूम नहीं, वे बेचारे ज्यादा पढ़े-लिखे नहीं हैं। आपने उसमें भी एक फच्चर फंसा दिया, पढ़कर बताऊं आपको? लीजिए, बताती हूँ... बताती हूँ। यह देखिए फच्चर बताती हूँ, वह फच्चर आपको बताती हूँ। यह देखिए –

‘लाइसेंसधारी कुलियों की वर्षों पुरानी मांग के मद्देनजर’ अब फच्चर आ गया, ‘समुचित स्क्रीनिंग कर लाइसेंसधारी कुलियों को वन टाइम बेसिस पर रेलवे में गैंगमैन एवं चतुर्थ वर्ग के अन्य पदों पर नौकरी दी जाएगी।’ यह जो समुचित स्क्रीनिंग है न, यह फच्चर है। अब यह किसी को पता नहीं है। और मैं आपको बताऊं, यह जो समुचित स्क्रीनिंग है न, इसमें आधे से ज्यादा कुली निकल जाएंगे। कहीं उनकी उम्र आड़े आएगी, कहीं उनकी पढ़ाई आड़े आएगी, कहीं उनकी फिज़िकल फिटनेस आड़े आएगी, पचासियों चीज़ें हैं। न तो इस समुचित क्रीनिंग का कोई आधार आपने बताया।

मैंने देख लिया है। अब यह फच्चर है समुचित स्क्रीनिंग का, जो मैं आपको बता रही हूँ और वे सारे कुली जो नाच रहे हैं, गा रहे हैं, झूम रहे हैं, जिस दिन इस समुचित स्क्रीनिंग में वे आधे से ज्यादा निकल जाएंगे, उस दिन वे आपको बददुआएं देंगे।

अब मैं आपको चार सुझाव देती हूँ, आप सुन लीजिए। बहन के सुझाव हैं, आपके काम आएंगे। पहला सुझाव यह है कि आपने विज़न-2025 की बात की है। विज़न-2025 में आपने कहा है कि मैंने दो ध्येय वाक्य रखने हैं – एक आराम और एक सुविधा। मैं आपको कहना चाहती हूँ कि आराम और सुविधा तो एक दूसरे के पर्याय होते हैं। इन ध्येय वाक्यों को रखिए –

सुविधा और सुरक्षा। आराम कब मिलता है? अगर आप सुविधा देंगे तो आदमी आरामदेय यात्रा करेगा। आराम तो मिल जाएगा। लेकिन व्यक्ति क्या चाहता है – आरामदेय यात्रा और सुरक्षित यात्रा। इसलिए आप ये ध्येय वाक्य बदलिए और उसकी जगह रखिए – सुविधा और सुरक्षा। ये दोनों ही रेल का ध्येय होना भी चाहिए। मेरा पहला सुझाव यह है। मुझे लगता है कि आप इसे मान लेंगे। मेरा दूसरा सुझाव विशेष गाड़ियों के संबंध में है। आप कुछ विशेष गाड़ियां चलाते हैं। आपने इसमें भी कहा है कि आप मदर-चाइल्ड हेल्थ एक्सप्रेस चलाने वाले हैं। यह 1857 की डेढ़ सौवीं वर्षगांठ का साल है। मेरा आपको सुझाव है कि आप उन क्रांतिकारियों के प्रति कृतज्ञता ज्ञापित करते हुए एक गाड़ी 1857 एक्सप्रेस चलाइए जिसमें 1857 के क्रांतिकारियों के चित्र लगाइए। बच्चों को मालूम नहीं है। हम अपने राष्ट्रनायकों को भूल चुके हैं। वे क्रांतिकारी जिन्होंने 1857 में कुर्बानियां दीं, जिनकी शहादत हुई, स्वतंत्रता संग्राम में जिन्होंने हिस्सा लिया, उनके चित्र लगाकर आप गाड़ियां चलाएं। यह सुझाव भी आप मान जाएंगे। तीसरा, आपने एड्स पीड़ितों को एक राहत दी है।

जो आपने छात्राओं को स्नातक तक की पढ़ाई के लिए छूट दी है, मैं उसका स्वागत करती हूँ। जो आपने सीनियर सिटिज़ंस को छूट दी है, उसका भी मैं स्वागत करती हूँ। लेकिन जो आपने आरपीएफ में महिला आरक्षण रखा है, वह कम है। सिपाहियों में आपने पांच परसेंट रखा है। वह पांच परसेंट कम है क्योंकि हर जगह यह कहा गया है कि हर पुलिस में 10 प्रतिशत का पुलिस बल महिलाओं का होगा। इसलिए उसको बढ़ाकर कम से कम दस प्रतिशत कर दीजिए – यह सुझाव भी मैं देने जा रही थी। पहले दोनों का मैं स्वागत करती हूँ। महोदय, मैं एड्स पीड़ितों की बात कर रही थी। जो एड्स पीड़ित इलाज के लिए जाएंगे, उनको आपने राहत देने की बात की है। मैं आपको एक बात बता दूँ, एड्स की सही और सच्ची जानकारी के बिना उन यात्रियों का अहित होगा। अभी भारतीय परिवेश में एड्स के बारे में सही जानकारी नहीं है। लोग समझते हैं कि यह छूट की बीमारी है। लोग समझते हैं कि एड्स पीड़ित से हाथ मिलाने से एड्स हो जाती है, साथ बैठने से एड्स हो जाती है, साथ खाना खाने से एड्स हो जाती है। मैंने स्वास्थ्य मंत्री के तौर पर इस जानकारी को देने का एक बड़ा अभियान चलाया था कि ये सारी बातें, ये सारी धारणाएं मिथ्या हैं, गलत हैं। मेरे समय में एक घटना घट गयी थी। केरल में दो बहन-भाई, जो एड्स

पीड़ित थे – बेंजी और बेन, उनको स्कूल से निकाल दिया था क्योंकि जब उनके नाना-नानी ने आकर कहा कि उनको एड्स है तो बाकी तमाम जो मां-बाप थे, उन्होंने जाकर स्कूल में कहा कि हमारे बच्चे साथ नहीं पढ़ेंगे। मैं स्वयं केरल गयी थी। उन दोनों बच्चों को गोद में बिठाया था, फोटो खिंचाई थी, उन्हें प्यार किया था ताकि लोगों को यह पता लगे कि एड्स पीड़ित से हाथ मिलाने से, उन्हें गोद में बिठाने से एड्स नहीं होती। आप अपने डिब्बों में यह जानकारी लिखवाइए कि एड्स पीड़ित से हाथ मिलाने से एड्स नहीं होती है, साथ बैठने से एड्स नहीं होती, खाना खाने से एड्स नहीं होती। इसी प्रकार टिकट के पीछे लिखवाइए, वरना ये एड्स पीड़ित जब अपनी टिकट टी.टी. को दिखाएंगे तो लोग इन्हें गाड़ी से नीचे उतार देंगे। इस प्रकार आप इनका अहित करेंगे। इसलिए इस घोषणा को अगर आप वाकई पूरा करना चाहते हैं तो आप यह जानकारी वहां लिखवाइए। चौथा सुझाव मैं यह देना चाहती हूँ कि ये जो आपके जादूगरी के शब्द हैं, जिनकी आड़ में आप बचकर निकल जाते हैं, यह जादूगरी समाप्त करिए और साफगोई से बात करना शुरू करिए। ये मेरे सुझाव हैं। आपको शेरों में बात बड़ी पसंद है। मैंने देखा कि आपका पूरा का पूरा, जितना बजट भाषण था, यह कच्चे-पक्के दोहों से भरा हुआ है। किसी दोहे में न काव्यात्मकता है न लालित्य – कोरी तुकबंदी है। लेकिन मुझे यह लगा कि तुकबंदी में आपको बात ज्यादा अच्छी लगती है इसलिए मैं भी अपनी बात एक तुकबंदी से खत्म करूँ तो ज्यादा अच्छा होगा। इसलिए मैंने एक तुकबंदी गढ़ ली। मैं उस तुकबंदी से बात खत्म करना चाहती हूँ।

इतराने की कोई बात नहीं, इतना तो मैं दूँ बता,
चतुराई मेरे भाई की, बताने की की है खता।
बहुत-बहुत धन्यवाद।

“अतिथि देवो भवः” एक मजाक बन गया है & Mk- Kkui xdk" k fi ykfu; k

Sir, I salute your patience, your goodness and your fairness and I adore your indulgence to permit me to speak on this very important Railway Budget which concerns everyone and prior to starting my main presentation regarding the Budget, I will say that I fully associate myself with Dr. Prabha Thakur. She has made very, very constructive and useful suggestions and she has sung paeans of praise for the hon. Railway Minister who is very considerate, who is very kind, जो बड़े दयालु हैं, बड़े संवेदनशील हैं। मैं उम्मीद करता हूँ कि उनकी प्रशंसा को देखते हुए, उनके मन के उत्साह और उल्लास को देखते हुए लालू जी कृपा करके उन्होंने जितने भी suggestions दिए हैं, उनको स्वीकार करेंगे। वे suggestions वाकई में राजस्थान के लिए बड़े अच्छे हैं।

लेकिन मैं बहुत डाउटफुल हूँ कि क्या कुछ मिलेगा? मान्यवर, मैं अर्ज कर रहा था, मुझे आश्चर्य हो रहा था कि प्रो. राम देव भंडारी जी जैसे विद्वान व्यक्ति और डा. प्रभा ठाकुर जी जैसी विदुषी रेलवे बजट पर कम बोलें और ज्यादा बात करें वह सुषमा स्वराज की। It appears as if they were obsessed with what Smt. Sushma Swaraji had spoken.

I am also saying the same thing. श्रीमती सुषमा स्वराज जो हैं, उनकी वाणी पर ऐसी सरस्वती विराजती है और वह ऐसी वाग्देवी हैं, लेकिन उन्होंने जो कुछ कहा, उसे पूरी तरह समझाने की अपेक्षा, आप यह आक्षेप लगाने लग गए कि इन्होंने वाग्जाल रचा है और अपनी चतुराई से स्याह को सफेद कह रही हैं। मुझे ऐसे आक्षेप की अपेक्षा नहीं थी। मैं सोच रहा था कि वह बजट के बारे में कहेंगे, न कि किसी व्यक्ति विशेष के बारे में। सुषमा

जी को किसी की भी एडवोकेसी की जरूरत नहीं है,

क्योंकि सूर्य स्वयं उद्भासित होता है।

उन्होंने जो अपने बजट में कहा, वह बड़ी सीधी, सच्ची और सादी बात कही, मान्यवर, जिसके समर्थन में मैं भी कुछ कहूंगा। लालू जी के बहुत से फ़ैन हैं और मैं भी उनमें से एक हूँ। बिहार में उन्होंने 15 वर्ष तक अखंड राज किया। उनके सुशासन को कौन नहीं जानता और वही सुशासन वह रेलवे में भी ले लाए। ऐसे चमत्कारी पुरुष, जिनको रामदेव भंडारी जी ने तो एक तरह से अवतार का स्वरूप ही दे दिया है, ऐसे चमत्कारी पुरुष के बारे में कुछ कहने का मौका इस अदने को मिला, इससे ज्यादा सौभाग्य और क्या होगा? वह वास्तव में मिराकल मैन हैं और उनके बारे में कुछ कहे बिना मैं रह ही नहीं सकता। चमत्कार को नमस्कार है। वह ऐसे जादूगर हैं, जो पीतल को सोना बना सकते हैं और मान्यवर, मुझे एक पंक्ति याद आती है, 'लाली मेरे लाल की, जित देखूँ तित लाल' इसका इंग्लिश ट्रांसलेशन कुछ मुश्किल होगा। 'लाली मेरे लाल की, जित देखूँ तित लाल, लाली देखन मैं गई, मैं भी हो गई लाल'।

उनके रेलवे बजट को पढ़ करके तो वास्तव में मैं मोहित हो गया और हर आम आदमी भी मोहित होगा। लालू जी तो हैं भी मैनेजमेंट गुरु। Who can teach lessons to IIM, arvard, Princeton, Oxford and Cambridge. God has blessed him with common sense which is very uncommon. उन्होंने वाकई में गज़ब का काम किया। लेकिन उनको मियां मिट्टदान बनने की जरूरत नहीं है, जब हम जैसे लोग बैठे हैं, डा. प्रभा जी जैसे व्यक्ति बैठे हैं और प्रो. राम देव भंडारी जी जैसे विद्वान व्यक्ति उनकी एडवोकेसी करने के लिए बैठे हुए हैं।

मान्यवर, मैं दो चार बातें कहूंगा कि इन्द्रजाल और वाग्जाल जो है, वह वीरेन्द्र भाटिया साहब ने रचा है या श्रीमती सुषमा जी ने रचा है या फिर स्वयं रेलवे मिनिस्टर ने रचा है। उन्होंने गरीबों का रेल रथ के नाम की एक ट्रेन चलाई है, जिसको उन्होंने रथ का रूप दे दिया और गरीबों के नाम पर एक सुनहरा छलावा बना दिया, जैसे मारीच ने स्वर्ण मृग का रूप लिया था। मान्यवर, ऐसा ही करिश्मा रेलवे मंत्री जी ने किया।

सर, मैं गरीब रथ की बात कर रहा था, जो बड़ी जरूरी बात है क्योंकि यह देश गरीबों का है। 26 से 30 फीसदी लोग तो BPL ही हैं और वैसे भी 100 में से 50 लोग ऐसे हैं, जिन्हें दो वक्त का पूरा खाना भी नहीं मिलता।

तो गरीबों की बात करना तो जायज़ है, क्योंकि वह गरीब रथ जो है, वह गरीब नवाज़ ने चालू किया। इसलिए चालू किया कि गरीब इस पर चढ़ सके और एअरकंडीशन का आनन्द ले सके, लेकिन उन्होंने यह नहीं सोचा कि गरीब के लिए तो एक रुपया हाथी का पाँव जैसा है। गरीब एक पैसा भी ज्यादा नहीं दे सकता। पैसेंजर के अलावा जो गरीब है, आम आदमी है, जिसको दो वक्त की रोटी भी नहीं मिलती, वह उसमें चढ़ने की हैसियत नहीं रखता।

इतना तो कम-से-कम विचार करें, क्योंकि आम आदमी दिल्ली से पटना तक दूसरे दर्जे का 200 रुपए किराया भी मुश्किल से भरता है और हो सके तो विदआउट टिकट चलना चाहता है, गरीब रथ में 600 रुपए लगते हैं, तो क्या वह इतने रुपए दे सकेगा? मैं तो एक ही बात कहूंगा कि 'जन्नत की हकीकत है मालूम हमको, लेकिन दिल बहलाने को ख्याल अच्छा है'। पैसेंजर ट्रेन बकाएँ हुजूर, रेल मंत्री जी से यह मेरी दरखास्त होगी, रथों को रहने दें, एयर कंडीशन को रहने दें। जितनी पैसेंजर ट्रेन होंगी, उतना ही गरीब को फायदा होगा। लेकिन वह तो मुझे Marie Antoinette की याद दिलाते हैं। जब उनके पास गरीब गए और दरखास्त की कि हम भूखे मर रहे हैं, हमको ब्रेड दीजिए। तब Marie Antoinette ने पूछा कि ये क्या माँग रहे हैं? उन्होंने कहा कि ये भूखे हैं और खाने के लिए रोटी माँग रहे हैं। तब उसने बोला कि "They should ask for cake, why for bread? Bread is not for eating." यही हमारे रेल मंत्री जी ने किया है। पैसेंजर ट्रेन की जगह एक झुनझुना पकड़ा दिया और उसका नाम गरीब रथ रख दिया। एक ऐसा ही झुनझुना उन्होंने पहली बार राजस्थान से भी चालू किया है, तीन दिनों के लिए— जयपुर से चंडीगढ़ मिडल क्लास के लोग बड़े राजी हैं और जो गरीब लोग हैं, वे छटपटा रहे हैं कि हमारे नाम पर मज़े कोई करेगा और नाम होगा बदनाम हमारा। यह तो गरीब रथ की असलियत हो गई।

मान्यवर, किसी संस्था के, खास तौर से रेलवे के, अच्छे-बुरे के सात टच स्टोन्स हैं service, security, safety, punctuality, cleanliness, amenities and courtesy. पंचकुअलिटी की बात करें, तो मेरे ख्याल से हर व्यक्ति जानता है। Every Member of the August House as well as every commoner कि पंचकुअलिटी का सवाल क्या उठता है रेलवे में? Railway is known notorious for its unpunctuality. किसी को बड़ा आश्चर्य हुआ कि आज यह ट्रेन ठीक टाइम पर, 12 बजे, कैसे आ गई है! तो मान्यवर, पता

लगा कि यह ट्रेन 24 घंटे लेट है। मेरे पास आज सुबह के अखबार की कटिंग है। पुरुषोत्तम एक्सप्रेस 12 घंटे लेट पहुँची; ऊंचाहार साढ़े 11 घंटे लेट पहुँची; ब्रह्मपुत्र एक्सप्रेस का समय पौने पाँच बजे का था, वह साढ़े दस बजे पहुँची। उसमें पुरुषोत्तम एक्सप्रेस आदि इन सब के नाम दिए हुए हैं। मैं पंचकुअलिटी के बारे में और ज्यादा कह कर इस सदन का वक्त बर्बाद नहीं करना चाहूँगा, लेकिन एक बात चाहूँगा कि यह जरूर एक्सेप्ट किया जाए कि trains are not punctual. They are halting on this issue.

जहाँ तक सेवा का सवाल है, तो 'अतिथि देवो भवः' कहा है और यह कहा है कि 'पैसेंजर मसीहा है'। आम पैसेंजर का हाल पूछिए। टिकट लेने में कितनी फजीहत होती है, ट्रेन में चढ़ने में कितनी परेशानी होती है। उसकी छत पर वह क्यों चढ़ता है? वह मजे के लिए चढ़ता है क्या? ट्रेन से लिपट के क्यों चलता है? और हर आदमी उसकी जेब खाली करने की कोशिश करता है। उसे टिकट चेकर भी लूटता है, सिपाही भी लूटता है, ऑफिसर्स भी लूटते हैं। गरीब तो लुटता ही जाता है। 'अतिथि देवो भवः' का सवाल एक मजाक का सवाल है, असलियत का सवाल नहीं है जो होना चाहिए, क्योंकि ट्रेन जनता की सम्पत्ति हैं, ट्रेन किसी व्यक्ति विशेष की नहीं हैं और 'अतिथि देवो भवः' होना चाहिए।

मान्यवर, आज न ये ट्रेन्स सेफ हैं और न साफ हैं। एक झुनझुना ग्रीन टॉयलेट का पकड़ा दिया और उस पर हम लट्टू हो गए कि हम सब ग्रीन हो जाएँगे। यहाँ तो सूखा ही सूखा है, ग्रीन का कोई सवाल ही नहीं है। जहाँ तक सेफ होने का सवाल है, आज ही यहाँ सवाल उठा था। आज के अखबार के फ्रंट लाइन पर है। लड़कियों की क्या बेइज्जती हुई है! आर0पी0एफ0 वालों को फायरिंग करनी पड़ी। Nobody is safe, once he or she gets into a train. मैं उन चीजों की बात नहीं रूँगा कि कहाँ-कहाँ विस्फोट हुए, कहाँ-कहाँ क्या हुए; कितने आदमी कब मरे, समझौता एक्सप्रेस में क्या हुआ; अहमदाबाद रेलवे स्टेशन पर आर0डी0एक्स0 विस्फोट हुआ, 25 लोग घायल हुए। उनकी बात छोड़ें, लेकिन आम आदमी से पूछें कि क्या आम औरत, आम बच्चा रेलवे में घुसने के बाद सुरक्षित महसूस करता है?

वह जब तक ठिकाने न पहुंच जाए, तब तक राम-राम करता रहता है और लालू जी का गुणगान करता रहता है।

सर, ऐसा है कि 'जब आवै संतोष धन, सब धन धूरि समान।' आपने बहुत ठीक कहा, संतोष कर लें तो सब ठीक है वरना बड़ी प्रशंसा है और आप जो

कहें सही है, हुजूर। यह हमने सीखा है कि, चैयर जो चीज कह दे, वह सही है। यह हमारा उसूल है, यह हमारा डिसीप्लीन है। मैं तो सारी उम्र एक सिपाही रहा हूँ। तो मैं जिक्रे-खैर, लालू जी का जो बहुत अच्छा बजट है, उसके बारे में कर रहा था। मैंने punctuality की बात कर ली, सफाई की बात कर ली, कितनी सेफ है इस बारे में थोड़ा सा कह दिया। कुलियों के बारे में बात हुई। लालू जी को कुल्हड़ और कुली से बड़ा प्रेम है। अच्छी बात है। कुल्हड़ तो अब रहे नहीं, एक बार स्लोगन आया था। कुलियों का क्या होगा, खुदा जाने? अब कुलियों का नंबर आएगा। लालू जी से इतना ही निवेदन है कि रेलवे में क्राइम बड़े कॉमन हैं, वह उनके नोटिस में आ रहे हैं या नहीं? आजकल आर0पी0एफ0 को लोग रेलवे पिल्फ्रेज फोर्स या रेलवे प्लंडर फोर्स कहते हैं। यह कहा जाता है कि सब से ज्यादा उठाई गिरी रेलवे के सामान की और जो पैसेंजर्स चलते हैं, उनकी जेबें कटाने की कार्यवाही रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स करती है। मैं कोई आरोप नहीं लगा रहा, आम तौर पर पूछा जाए तो पता लगेगा कि गिरहकटियों के जो गैंग्स चलते हैं, वे जी0आर0पी0 और आर0पी0एफ0 की मिलीभगत से ही चलते हैं। Drug mafias, armed mafias, pickpocket gangs, drugging gangs and gambling gangs are all under protection of RPF and GRP. Senior officers of other Railway zones also know about it. इसके बारे में कुछ होना चाहिए और जहाँ तक रेप्स का सवाल है, कुछ ट्रेन्स के बारे में लोग कहा करते थे कि ये रेप ट्रेन्स हैं, बहुत से रेप्स उनमें हुए हैं।

मान्यवर, जहाँ तक करप्शन का सवाल है, मैं ऑनरेबल रेलवे मिनिस्टर को इतना ही याद दिलाना चाहूँगा कि कि 1952 में आचार्य जे0बी0 कृपलानी कमेटी ऑफ पार्लियामेंट बनी थी to look into corruption in the Railways. I am quoting verbatim from that. "If corruption is eliminated from the Railways, trains would ply on tracks of gold instead of iron. That is more true today than what it was true in 1952. Since then, much water has flown down the Ganges." लीकेज ऑफ रेवेन्यू बड़ा भारी होता है। बुकिंग में, रिजर्वेशन में दलालों की चांदी रहती है। पार्सल्स, गुड्स ऑफिसर्स में, कंस्ट्रक्शंस, इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट्स में, पर्चेज ऑफ स्टोर्स में, कार्टेल ऑफ कांस्ट्रक्टर्स एंड फेक टेंडर्स में। मैंने 20 साल सी0बी0आई0 और एंटी-करप्शन में काटे हैं, कुछ तजुर्बा रखता हूँ। मान्यवर, यह पॉइंट्स ऑफ करप्शन, प्लेसेज ऑफ करप्शन हैं, जिनका मैं जिक्र कर रहा हूँ। इन्होंने विजिलेंस बना रखी है। मान्यवर, 15 लाख रेलवे कर्मचारी हैं और 2005-2006

में केवल 7676 दंडित हुए और 2006–2007 में 8602 दंडित हुए। यह तो 'ऊंट के मुंह में जीरा' है। क्या वाकई में विजिलेंस है? मान्यवर, क्या आप इस बात को स्वीकार करेंगे कि 14–15 लाख कर्मचारियों में से सिर्फ 6 हजार ही ऐसे हैं जिनके खिलाफ कोई दोषारोपण हो सकता है? फिर टिकटलैस ट्रेवलिंग कौन करवाता है? वह या तो टी0टी0 करवाएगा या जी0आर0पी0 करवाएगी या आर0पी0एफ0 करवाएगी। मान्यवर, मुझे अधिक नहीं कहना, सिर्फ इतना ही कहना है कि लोकतंत्र में गरीबी है और बहुत पढ़ा-लिखा आदमी या डा0 ज्ञान प्रकाश पिलानिया नहीं लुटेगा, डा0 प्रभा ठाकुर भी नहीं लुटेगी और प्रोफेसर भंडारी की जेब भी नहीं कटेगी। लुटना, जेब कटना, परेशान होना – यह आम आदमी का मामला है। जो बी0पी0एल0 हैं, शेड्यूल्ड कास्ट/शेड्यूल्ड ट्राइब के हैं, जो अनपढ़ हैं, जो बोल नहीं सकते, जो अपना हक नहीं जानते, जो यह भी नहीं जानते कि टिकट पर कितना लिखा है और असलियत में कितना पैसा देना चाहिए।

जिस दिन 26 तारीख को यहां बजट प्रस्तुत हुआ, उस दिन रेलवे स्टेशन पर इंटरव्यू लिए गए। वहां काफी लोगों ने कहा कि टिकट इतने रुपए का था, हमसे चार रुपए ज्यादा ले लिए गए। यह आम बात है, यहां अनपढ़ों को लुटा जाना आम बात है। लालू जी तो गरीबों के, अनपढ़ों के, पिछड़ों के मसीहा हैं, उनसे मैं उम्मीद करता हूँ कि वह सेस ऑफ करप्शन तो बंद करें।

मान्यवर, जहां तक राजस्थान का सवाल है, राजस्थान को उन्होंने सिर्फ चार नई रेल-गाड़ियां दी हैं। सबसे बड़ा प्रदेश इंडिया का, मान्यवर, जिसको आप बिलोंग करते हैं, सबसे बड़ा रेगिस्तान इंडिया का, सबसे लंबी पाकिस्तान के साथ अंतर्राष्ट्रीय सीमा, 1040 किलोमीटर, उस राजस्थान में न रेलों के फेरे बढ़े, न विस्तार हुआ, आमान परिवर्तन भी वर्ष 2010 तक पूरा होगा। वहां के 16 पुल रेल मंत्रालय ने अटका रखे हैं, जिनकी मेरे पास पूरी लिस्ट है, पूरे नाम हैं, अखबारों में ये सब आ चुके हैं, रेल मंत्रालय खूब जानता है, लेकिन उनको कुछ स्टेट्स प्यारी हैं और कुछ स्टेट्स अप्यारी हैं, राजस्थान उन में से है। राजस्थान जो पिछड़ा हुआ है, हम अगड़े होने की बड़ी कोशिश करते हैं। कृपा करके आप कुछ और रेल वहां दे दें। अगर आप मेरी बात न सुनें, तो प्रभा ठाकुर जी की बात तो सुन लें, मगर कुछ वहां के लिए दे तो सही। राजस्थान में पांच जिला हैडक्वार्टर हैं – बांसवाड़ा, टॉक, झालावाड़, सिरौही और करौली, जहां कोई ट्रेन नहीं है। आज 60 साल से वहां ट्रेन नहीं

है और हमारे ऐसे कुछ आदिवासी हैं, जो आज तक ट्रेन में नहीं चढ़े। उन पर आप कुछ कृपा करें।

मान्यवर, जहां तक गाय दुहने का सवाल है, चूंकि यह लालू जी ने कहा था, इसलिए मैं जिक्र कर रहा हूँ, वरना मैं गाय-भैंस का जिक्र नहीं करता। उन्होंने कहा कि मुझे गाय दुहना आता है। इसके बारे में हमें कोई शक नहीं है कि गायों के, पशुओं के बारे में वह बहुत जानते हैं। उन्होंने यह भी कहा है कि अगर गाय न दुहें, तो गाय को तकलीफ हो जाएगी, उसका अंडर फूल जाएगा, परेशानी हो जाएगी। बात ठीक है, लेकिन मैं उनसे अर्ज करना चाहूंगा कि गाय को अगर ज्यादा से ज्यादा दुह लिया और खाना नहीं दिया, तो वह गाय मर जाएगी, उसका अंडर नहीं फूलेगा, सिर्फ वह मर जाएगी। इसलिए मैं उनसे अर्ज कर रहा था और आपके माध्यम से मैं यह आवाज पहुंचाना चाहता हूँ, कि मेहरबान, दुहो ही दुहो मत, दोहन न करें, शोषण न करें, पोषण भी करें। रेलवे को अगर ओवरलोड ही करते रहे, तिभारी करते रहें और ट्रिपल डेकर बनाएंगे, तो पटरियां टूट जाएंगी, यह आज मैं कह देता हूँ। वैसे पटरियां टूट भी रही हैं, रेलवे पर काफी अतिभार से पुल ढहेंगे, डिब्बे टूटेंगे, हादसे होंगे और जैसे सड़क यातायात पर कुप्रभाव पड़ा है, इस पर पड़ेगा। कृपा करके इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ाएं, नई पटरियां बिछाएं। मैं सिर्फ एक सेकेंड में टारगेट्स बोल देता हूँ कि क्या तय किए थे और कितने पूरे हुए?

सर, ऐसा है अगर कोई दूसरा होता, तो मैं यह कहता कि सरकार की पॉलिसी है, जो लोग अति-विशिष्ट हैं, मतलब जो विकलांग हों, जो मेरी तरह अपाहिज हों, उन पर ज्यादा से ज्यादा की जाए, लेकिन आप तो घर के हैं, आपको मैं क्या कहूंगा। आप तो जो कहेंगे, वह तत्काल मैं मान लूंगा।

सर, दो-तीन फेसेट ऐसे हैं, जो मैं अर्ज कर दूँ, वे जरूरी भी हैं। आर एंड डी में बजट का 0.003 परसेंट इस्तेमाल हुआ है, इससे आर एंड डी का क्या होगा, रिसर्च एंड डिजाइन का? आप खुद विचार कर सकते हैं। मैं इस पर क्या कमेंट्स करूं। :

दशकों से रेल लाइनें पेंडिंग हैं, परियोजनाएं पेंडिंग हैं, आमान परिवर्तन पेंडिंग हैं। मैं रेलवे की लोक लेखा कमिटी की रिपोर्ट बता रहा हूँ, अर्ज कर रहा हूँ, धड़ाधड़ घोषणाएं हो रही हैं। यह समिति ने कहा है, मैंने नहीं, यह कमिटी ने कहा है। The Committee of Parliament has observed, 'लोगों की मांग पर बड़ी संख्या में नई लाइन और आमान परिवर्तन की परियोजनाएं शुरू कर दी गईं, जबकि 1 मार्च, 2006 तक रेलवे के पास पहले

ही ऐसी कई परियोजनाएं हैं, जिनको पूरा करने के लिए 54,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता पड़ेगी।' लेकिन शंख बजाते रहो, शंख कहता रहेगा – दूंगा, दूंगा, देने को कुछ है नहीं। उस शंख का क्या नाम है, मैं नहीं कहना चाहता। कहते हैं, ऐसा शंख एक था।

एक चीज और कहूंगा जो बड़ी जरूरी है, लैवल क्रॉसिंग्स के बारे में। एक्सिडेंट्स जो होते हैं, वे 41 परसेंट लैवल क्रॉसिंग्स पर होते हैं। 41 वनज व 100 लैवल क्रॉसिंग्स पर होते हैं। Level crossing is a trap for accidents -- Unmanned 35 per cent; manned 6 per cent. तो जो unmanned लैवल क्रॉसिंग्स हैं, they are danger signals for the people. They are real killers. इसके बारे में कुछ न कुछ करना चाहिए। Total level crossings हैं, 34,459- Manned हैं 16,286; unmanned ज्यादा हैं, 18,173. 2006-07 में सिर्फ 236 पर चौकीदार तैनात किए गए, इस तरह से 18,173 कितने सालों में पूरे होंगे, यह सोचने का एक गंभीर विषय है। मैं कहना चाहता हूँ कि इस बारे में कुछ कीजिए और इस पर कुछ BOT के सिस्टम से या पब्लिक पार्टिसिपेशन सिस्टम से कुछ किया जाना चाहिए। Fifty per cent cause of accidents is human failure of Railway staff. यह एक बड़ा इम्पोर्टेंट प्वाइंट है। Fifty per cent of all accidents are caused by human failure of Railway staff. यह कैसे सुधरेगा? हम उम्मीद करते हैं कि लालू जी जैसा योग्य और दक्ष व्यक्ति, उन जैसा मैनेजमेंट गुरु किसी न किसी तरीके से इसे सुधार लेगा। पिछले चार सालों से तो नहीं हुआ, चार सालों से तो यही चलता आ रहा है, अब मैं सोचता हूँ कि कुछ हो जाएगा। उम्मीद पर दुनिया कायम है और हम सोचते हैं कि अच्छा है, शुक्र है कि उन जैसा काबिल आदमी इस मामले को देख रहा है। कुलियों का कल्याण होगा, कुम्हारों का कल्याण होगा, कुल्हड़ बढ़ेंगे, वह तो नहीं हो सका, कुलियों का देखते हैं, इस साल पता लगेगा कि क्या उनको स्वर्ग मिलता है या नहीं।

अंत में मैं इतना ही कहूंगा कि उम्मीद पर दुनिया कायम है और हम अब भी उम्मीद रखे हुए हैं कि कुछ न कुछ अच्छा निकलेगा, कुछ न कुछ नई बात पैदा होगी और लालू जी से जिस तरह की अपेक्षा हम करते हैं, उस तरह का कोई नया चमत्कार वे करेंगे। अगर उम्मीद न रखें तो जीवन कायम कैसे रहेगा। अंत में इतना ही कहूंगा – 'बहुत शोर सुनते थे पहलू में दिल का, काटा तो कतरा- ए-खूं निकला।' असलियत में यही है। और भी कहते

हैं – 'हाथी की दुम का बहुत शोर सुना था, पास जाकर देखा तो रस्सा बंधा था।' मैं डिसक्रेडिट नहीं करना चाहता, मैं तो उनका फैन हूँ, लेकिन इतनी गुस्ताखी तो कर सकता हूँ कि ब्लेटेंटली जो सही बात नहीं लगती है, उसके लिए तो करबद्ध तौर, विनम्र निवेदन कर सकूँ।

आपकी गुडनैस का, आपकी कृपा का, आपकी सज्जनता का मैं बहुत कायल हूँ और मैं धन्यवाद अर्पित करता हूँ कि आपने इतनी देर तक मेरी इधर-उधर की, कम अक्ल की बातें सुनीं और धीरज रखा।

वास्तविक स्थिति बताने से कतरा रहे हैं लालूजी & | fe=k egktu

महोदय, रेल बजट पर शुरुआत करते हुए साधारणतः होता यह है कि पहले बजट के अन्य विषयों पर बोलने के बाद अपने क्षेत्र की बात करते हैं।

महोदय, मैं कह रही थी कि साधारणतः अपने क्षेत्र की बात बाद में कहते हैं, लेकिन पूरा मध्य प्रदेश इस रेल बजट से बहुत दुखी है, इस कारण मैं अपने क्षेत्र की बात शुरुआत में कर रही हूँ। मैं अपने क्षेत्र की बात शुरुआत में इसलिए भी कह रही हूँ क्योंकि आखिर में आप कहते हैं कि जल्दी से जल्दी हम अपनी बात समाप्त करें।

मुझे बताया गया है कि प्रति-हजार किलोमीटर साधारणतया रेलवे का जो मानक है, 17-18 हो सकता है। मैं तो कहूँगी कि मानक की बात दूर रखी जाए लेकिन मध्य प्रदेश में पूरे हिन्दुस्तान का रेल का नक्शा देखें और मध्य प्रदेश की तरफ थोड़ा ध्यान दें तो यह बात सामने आ जाएगी कि मध्य प्रदेश की आज तक उपेक्षा ही उपेक्षा की गई है। देश के किसी कोने में जाना हो तो मध्य प्रदेश से जाना पड़ेगा और उतनी ही रेल लाइन हमारे प्रदेश को दी गई है। मध्य प्रदेश के विकास की दृष्टि से कुछ भी ध्यान आज तक किसी भी रेल बजट में नहीं दिया गया है। पूरे प्रदेश में तीन या चार ट्रेन्स देकर माननीय रेल मंत्री जी स्वयं संतुष्ट हो गए। उनको लग रहा है कि बहुत अच्छा काम किया है। उनका कहना है कि मध्य प्रदेश से तो गुजरना ही है। इसके अलावा मध्य प्रदेश को कुछ दिया है, ऐसा नहीं लगता है। पूरे प्रदेश को कोई भी बड़ा प्रोजेक्ट नहीं दिया गया है। इतना ही नहीं जिस प्रोजेक्ट का उद्घाटन माननीय मंत्री जी और प्रधान मंत्री जी करके आए थे, हालांकि उस प्रोजेक्ट के बारे में भी मैंने कहा और मुझे समझ नहीं आता कि साधारणतया जो उद्घाटन रखा जाता है और जहां से शुरु होता है, मक्सी,

देवास, इन्दौर और दाहोद ऐसी रेल लाइन्स थी; लेकिन यह बहुत पुराना प्रोजेक्ट है, हमने मक्सी, देवास तक का काम जैसे-तैसे पीछे पड़ कर पूरा करवा लिया यानी यह ऑन-गोईंग प्रोजेक्ट था, अब इसका उद्घाटन करने के लिए माननीय मंत्री प्रधान मंत्री जी को लेकर झाबुआ पहुंचे क्योंकि उनको क्रेडिट लेना था, कोई बात नहीं, वह क्रेडिट लेने के लिए जाएं, वहां एक और नामपट्ट लगाएं लेकिन इसके साथ-साथ पैसा तो देते, यह प्रोजेक्ट जो तीन सौ-साढ़े तीन सौ करोड़ रुपए का था, रेलवे की लेट लतीफी के कारण 671 करोड़ रुपए का हो गया। अगर मामला थोड़ा इधर-उधर है तो माननीय मंत्री जी ठीक करें। अब यह प्रोजेक्टर 1450 करोड़ रुपए का हो गया है। मेरा ऑब्जेक्शन इस बात पर है कि वह बजट की लोक-लुभावन बातें करते हैं लेकिन बजट में इसके लिए पैसा न देने के कारण और डिले होने के कारण प्रोजेक्ट की कीमत इस तरह बढ़ जाती है। आप प्रधान मंत्री जी से बड़ा उद्घाटन करवाते हो हालांकि वह गलत है लेकिन वह करवाते हो, पैसे तो अच्छे दे देते, 100-200 करोड़ रुपए देते ताकि भू-अर्जन का काम जल्दी-जल्दी पूरा हो जाता। इसमें जो पैसे दिए गए हैं, आपको आश्चर्य होगा कि गत साल 10 करोड़ रुपए दिए गए, इस साल 20 करोड़ रुपए दिए गए यानी इसमें भू-अर्जन भी नहीं हो सकेगा। इसमें इनकी यह मंशा दिखायी देती है कि यह मध्य प्रदेश में काम करना नहीं चाहते हैं, मेरा ऐसा आरोप है।

इसी प्रकार रतलाम-खंडवा गेज कनवर्जन की बात है। यह हमारे लिए बहुत महत्वपूर्ण गेज कनवर्जन है। रतलाम के आगे गेज कनवर्जन हो गया है। हमारे यहां से मीटर गेज पर सात जोड़ी रेलगाड़ियां जो अजमेर, उदयपुर तक जाती थी, पूरी भर कर जाती थीं। यह रेल सेवा सालों-साल से चल रही है। अब यह रेल सेवा बंद हो गई है। इसका गेज कनवर्जन इसमें रखा है लेकिन पैसे कितने दिए, वह भी 1400 करोड़ रुपए का प्रोजेक्ट है लेकिन राशि 30 करोड़ रुपए की दे रहे हो। मैं रेल मंत्री जी से क्लीयर करवाना चाहती हूँ कि उनकी मध्य प्रदेश में काम करने की मंशा है या नहीं? इसके आगे आप क्या काम कर रहे हैं? जब गेज कनवर्जन होगा, तब होगा, अभी उदयपुर-अजमेर के लिए हमारा कनैक्शन बंद हो गया है, जिस के बारे में हमने बार-बार निवेदन किया, जहां सात जोड़ी गाड़ियां चलती थीं, हमने कहा कि वह कनैक्शन शुरु करवा दो वाया इन्दौर से उज्जैन, रतलाम होते हुए इस रूट पर आगे जाएंगे, गाड़ी बड़ी मेहरबानी करके दे दी जिस के लिए

धन्यवाद दूंगी लेकिन जहां रोज की सात जोड़ी गाड़ियां चलती थीं।

मंत्री जी आप लिख लीजिए, वहां एक इंदौर, उदयपुर गाड़ी दे दी वह भी सप्ताह में केवल तीन दिन, क्या यह तरीका है? क्या आप भूखे के हाथ में चिरौंजी के दो दाने रखना चाहते हैं? आप किस तरीके से रेल चलाना चाहते हैं? इंदौर, मनमाड़ की तो बात ही करना बेकार है, कहा गया कि 50 प्रतिशत प्रदेश सरकार को देना चाहिए। मैं कहती हूँ और जैसा मैंने कहा कि रेट ऑफ रिटर्न की बात है और रेट ऑफ रिटर्न नौ या दस परसेंट है लेकिन आपको 14 चाहिए, आने वाले साल या डेढ़ साल में 14 परसेंट हो जाएगा क्योंकि इंदौर स्थान ही ऐसा है। मेरा कहना है कि मध्य प्रदेश पर सालों साल से अन्याय कर रहे हो, अत्याचार कर रहे हो। आपके अनुसार पूरे देश की 17 परसेंट रेल लाईनें हैं, लेकिन हम अपने प्रदेश में 15 परसेंट तक भी नहीं पहुंचे हैं और आप कह रहे हैं कि 50 परसेंट दे दो। किस आधार पर किसी पिछड़े राज्य से 50 परसेंट मांग रहे हो और उल्लेख करते हो कि महाराष्ट्र ने दिया है तो मध्य प्रदेश भी दे? मैं कहना चाहती हूँ कि यहां मध्य प्रदेश के मंत्री आ रहे हैं, बड़ा उद्घाटन हुआ है, शायद भूरिया जी ने बजट नहीं देखा है, वे बहुत गुस्सा हो जाएंगे कि उद्घाटन करने के बाद 1400 करोड़ के लिए 20 करोड़ देते हो, इंदौर मनमाड़ के लिए कहते हो कि 50 प्रतिशत दे दो। मेरा इतना कहना है कि हमने कई गाड़ियों की डिमांड की थी और मैं सतत प्रयत्न कर रही हूँ चाहे इंदौर, बंगलौर हो, इस पर ध्यान दिया जाए।

मैं अब बजट पर आती हूँ। बजट में रियायतें बहुत दी गईं, मैं इसके लिए बहुत धन्यवाद देती हूँ। इसमें विद्यार्थियों, महिलाओं की बात कही गई। भूरिया जी आप मेरे साथ हैं न, आप बात करें क्योंकि प्रधानमंत्री जी से उद्घाटन के बाद भी सिर्फ 20 करोड़ दिए गए, 1400 करोड़ का प्रोजेक्ट है और 20 करोड़ दे रहे हैं।

अब मैं आगे की बात करना चाहूंगी। बजट में महिलाओं, अशोक चक्र विजेताओं और विद्यार्थियों के लिए बहुत रियायतें घोषित की गईं, बहुत अच्छी बात है। लेकिन इनका टोटल किया जाए तो 180 करोड़ से आगे नहीं बढ़ पा रहे हैं, यानी हजारों करोड़ रुपए का बजट, यह भी एक छलावा है। इसमें बड़ी शान से कहा गया हम रियायतें दे रहे हैं, इनको दे रहे हैं उनको दे रहे हैं लेकिन यह इतनी सी बात है। लेकिन इसमें मेरा सुझाव है कि अगर वास्तव में हम महिलाओं को सुविधा या रियायतें देना ही चाहते हैं और जो दिया उसके लिए दस बार धन्यवाद देती हूँ, पहले यह होता था कि स्टेशन

पर वेंडिंग या कैन्टीन ठेके से दिया जाता था उसमें महिलाओं की एनजीओज़ को सहूलियत के तौर पर दिया जाता था लेकिन आपने वह बंद कर दिया है, इसे शुरू करो। महिलाओं के स्वयं सहायता समूह और एनजीओज़ को कुछ कैन्टीन के ठेके आरक्षित करके देने चाहिए। इतना ही नहीं आप रेल कर्मचारियों के लिए कुछ करना चाहते हैं जैसा आप बजट में डिंडोरा पीट रहे हैं, इसके बारे में मैं कहूंगी कि रेल कर्मचारियों की विधवाओं और पोर्टरों, कुलियों या सफाईकर्मियों के घर की महिलाओं के स्वयं सहायता समूह गठित कीजिए। उनको ट्रेनिंग दीजिए, उनको टिकट बुकिंग, वेंडर्स या कैन्टीन के ठेके ट्रेनिंग दे कर दो, तब तो हम जानें कि आप वास्तव में महिलाओं के लिए कुछ करना चाहते हैं। आपने जो कुलियों, चतुर्थ श्रेणी के लिए किया उसके लिए बहुत धन्यवाद। लेकिन इसमें एक धोखे की बात मैं आपकी नजर में लाना चाहती हूँ, मैंने जो सुना है। अभी कुली के बिल्ले में ऐसी गड़बड़ है, कुली के लिए सालों साल बिल्ले का बहुत महत्व होता है, मेरे रतलाम डिवीजन में मेरी समझ में नहीं आता कि क्या उनके मन में आई और बोले कि बिल्ला नहीं लगाएंगे और गले में लटकाने के लिए कार्ड दे दिया। यहां भी मैं देखती हूँ कि लोक सभा में हमारे लिए भी कार्ड दिया जाता है, वह कार्ड जब अधिकारी भी लगाते हैं तो वे अपनी जेब में डालते हैं, क्योंकि सामने लटकता हुआ कार्ड काम करने में आड़े आता है। लेकिन कुलियों को इतना बड़ा कार्ड दिया गया है और कहा गया है कि यह गले में लटकना ही चाहिए। वे बोलते हैं सामान उठाते हुए बीच में आता है। भूरिया जी, आप आकर इस स्थिति को देखें। आपने उनके बिल्ले वापस ले लिये, आपको उनके बिल्लों से क्या तकलीफ थी। लेकिन मेरा कहना है इन बिल्लों को प्राप्त करने के लिए जो बिचौलिये होते हैं, मैंने ऐसा सुना है कि वे इसके लिए दस-दस हजार और बारह-बारह हजार लेते थे। लेकिन जब से आपने इसे चतुर्थ श्रेणी में किया है, तब से मैंने सुना है कि अब उनकी रकम बढ़ गई है, अब यह एक-एक लाख रुपये तक जा रही है। इसलिए ऐसा न हो कि इसका फायदा कुलियों को मिलने की बजाय बीच में कुछ गड़बड़ हो जाए।

अब मैं बजट पर आती हूँ। मैं बहुत अभ्यास करके बहुत महत्वपूर्ण बात कहना चाहती हूँ। कृपया मुझे दस मिनट और बोलने दें। मैं दुर्घटना में क्षतिपूर्ति की बात कहना चाहती हूँ। पहले तो ये दुर्घटनाओं को नकार रहे हैं। इसके अलावा कुछ बड़ी-बड़ी बातें भी कहीं कि प्रति मिलियन गाड़ी

किलोमीटर क्या कम हुआ और क्या ज्यादा हुआ। यह आप विशेष दुर्घटनाओं की बात करते हो। लेकिन जो छोटी-छोटी दुर्घटनाएं होती हैं, उनके बारे में क्या कहते हो। अगर मैं बताऊं कि हमारे इंदौर में ही शंटिंग के समय हर दो महीने में एक दुर्घटना हो रही है। क्योंकि आप मेरी बात मानते नहीं हो। मैंने कहा था कि इंदौर की स्वदेशी मिल ले लो, वहां एक्सपैन्शन करो, लेकिन आप बात नहीं मानते हो और उस जमीन को लेते नहीं हो। वहां शंटिंग करने की जगह नहीं है, इसलिए वहां हर दो महीने में दुर्घटना हो रही है। वहां गाड़ियों का नुकसान हो रहा है और डिब्बे पर डिब्बे चढ़ रहे हैं। अभी परसों शांति एक्सप्रेस की शंटिंग में दुर्घटना हो गई। इतना ही नहीं, इसमें जान और माल की भी हानि होती है। ऐसी दुर्घटनाएं अन्यत्र भी होती होंगी, जो आपके यहां नोटेड नहीं हैं। जब आप दुर्घटना की बात करते हो तब क्षतिपूर्ति देने में भी आनाकानी की जाती है और बताते हैं कि ज्यादा देनी नहीं पड़ी, इसलिए दुर्घटनाएं भी कम हो गईं। मेरे संसदीय क्षेत्र इंदौर का एक उदाहरण है। वहां एक बालिका नेहा शर्मा है, जिसके दोनों पैर गाड़ी से कट गये हैं। लेकिन आज तक उसकी क्षतिपूर्ति की तरफ कोई देख ही नहीं रहा है। ये केस नहीं बनाते हैं और फिर कहते हैं कि दुर्घटनाएं कम हो रही हैं। अब मैं आगे बताना चाहती हूं कि जो दुर्घटनाएं होती हैं, उनकी जांच नहीं की जाती है। लुधियाना की गाड़ी 3005 हावड़ा-अमृतसर, उसकी दुर्घटना को सात साल हो गये हैं, लेकिन अभी तक जांच की बात सामने नहीं आई। आप इस तरह से काम करते हो।

सभापति महोदय, अब मैं ऑन बोर्ड सफाई के बारे में बताती हूं। ये लोग इतनी बातें करते हैं तो हमें दुख होता है। जब कभी ऑन बोर्ड सफाई होगी तो देखेंगे, हम तो राह देख रहे हैं। लेकिन आज जो हमारी गाड़ियों में ऑन बोर्ड सफाई की हालत है, उसके बारे में मैं दस पत्र लिख चुकी हूं। मेरे क्षेत्र के लोग भी पत्र लिख चुके हैं। गाड़ियों में चूहे, कॉकरोच, गंदी लैट्रिन्स आदि देखने को मिलते हैं। आप कम से कम आज तो सफाई कर दो, जब हम यात्रा कर रहे हैं। गाड़ी जहां से निकलती है, वहां सफाई करो और गाड़ी जहां पहुंचती है, वहां सफाई करो। कम से कम इतना ध्यान तो रखो। आप ऑन बोर्ड सफाई के सपने दिखा रहे हो, क्या उसे हम सपनों में ही देखेंगे। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप इस मुद्दे पर भी ध्यान दें।

मैं एक बात कहना चाहूंगी कि हमारे रेल मंत्री जी बहुत बड़ी-बड़ी बातें कर रहे हैं। ज्यादा यातायात वहन करने की बातें हो रही हैं और ज्यादा

यातायात वहन के लिए उन्होंने एक बड़ा शब्द यूज किया, वह कह रहे हैं कि हम वॉल्यूम गेम खेलकर इसे करेंगे, उन्होंने ज्यादा वॉल्यूम गेम खेलकर वैगन टर्न अराऊंड बढ़ाया और कहा कि अतिरिक्त लोडिंग करेंगे। इसलिए इन्होंने कहा कि कैसे-कैसे करेंगे। इसमें सभी सुविधाएं देकर वॉल्यूम गेम बढ़ायेंगे और स्टील ट्रैफिक दोगुना करेंगे। 120 मिलियन टन से दो सौ मिलियन टन पर जाने की बात कर रहे हैं। इसमें उन्होंने कंटेनर ट्रैफिक की 26 मिलियन टन की बात कही, फ्रेट कॉरीडोर की बात मुझे पांच मिनट और बोलने दें, बस खत्म होने वाला है। मेरा आपसे निवेदन है कि मुझे बीच में ना रोके।

यहां जो बात करते हैं, वैगन बढ़ाने की बात करते हैं, लोड बढ़ाने की बात करते हैं, कैपेसिटी बढ़ाने की बात करते हैं और ये फ्रेट कोरीडोर की बात करते हैं और यह सब वजन कहां बढ़ेगा— बात कमाने की करते हैं, कहते हैं कि 14000 करोड़ हमने कमाए। ठीक है, फ्रेट बढ़ाकर, लोड बढ़ाकर, मालगाड़ियों पर आपने लोड बढ़ाया, 20 टन की जगह 30 टन ले जाते होंगे, लेकिन आज हमारे यहां लाइनों की कैपेसिटी क्या है? सभापति जी, गुस्सा इसीलिए आता है। आगे जाकर क्या होगा? इनकी लिखी हुई बुक में लिखा है, मैं नहीं लिख रही हूं। संरक्षा पर इन्होंने क्या ध्यान दिया? जिन लाइनों पर आप गाड़ियां चलाओगे, पैसे कमाओगे, 14000 करोड़ की इसमें आप बात करते हो लेकिन मुझे बताइए कि आज आपकी पुल-पुलिया जिनके ऊपर से आपकी मालगाड़ियां गुजरेंगी, उनकी स्थिति क्या है? मैं ज्यादा बात नहीं करूंगी लेकिन इनकी ही लिखी हुई बातें इसमें हैं। दो बातें तो सरकार को सुननी पड़ेंगी। मैं गलत नहीं बोल रही हूं। ये मालगाड़ियां कहां से गुजरेंगी? इन्होंने अपनी पिक बुक में खुद लिखा है। एक पुल की बात ये करते हैं। करीब 80 प्रतिशत पुलों को सौ साल से ऊपर हो चुके हैं। ये खुद पिक बुक में बोल रहे हैं। मल्लीआलापंडयम के पुल की बात करते हैं, बोल रहे हैं कि यहां लौह-अयस्क ज्यादा ढोया जाएगा, कोयला ज्यादा ढोया जाएगा लेकिन यहां जो पुल है, यहीं सीसी+8+2 टन सहित लोह अयस्क का संचालन करने के लिए ये जो पुल हैं, ये पुल काम नहीं कर सकेंगे और इसके लिए 4 करोड़ से ज्यादा की बात करते हैं। पैसे कितने रखें? इस पर इनका कहना है कि 8 लाख। क्या करना चाहते हैं? पूरा पुल ध्वस्त हो रहा है। यही बात आगे करते हैं। हैदराबाद यार्ड की बात करते हैं। इसमें भी उनका वही कहना है कि यहां भी लोहा अयस्क चलेगा और यहां भी बोलते

हैं कि 3 करोड़ की लागत चाहिए और देते कितने हो तो बोलते हैं कि 30 लाख। मैं इसलिए यह सब बोल रही हूँ। एक पुल है, वे बोलते हैं कि 80 प्रतिशत से अधिक पुल 100 वर्षों से भी पुराने हैं जिन पर से ये गाड़ियां गुजरेंगी जिनकी ये बात करते हैं। क्या हालत होगी उस समय?

महोदय, मैं क्या करूँ? आगे का मेरा भविष्य खतरे में है। मेरे बच्चों का भविष्य खतरे में है। जब वे गाड़ियां पुल या पुलिया के ऊपर से गिर जाएंगी तो एकसीडेंट होंगे। कौन मरेगा? हमारे बच्चे मरेंगे। हमारे देश का नुकसान होगा अगर पूरा का पूरा माल नदी में जाता है। यह इटारसी—जबलपुर—भोपाल—बीना है, ये 1870 से पहले के पुल निर्माण की ये बात कर रहे हैं। यह इटारसी—जबलपुर, ये बोल रहे हैं कि नदी का बहाव बहुत तेज है और ऐसे में इस पुल की मरम्मत करना बहुत आवश्यक है। पैसे भी मांगते हैं।

सर, यही नहीं और भी अनेक बातें हैं। ये सारी बातें नोट की जानी चाहिए। एक छोटी बात कहूँगी। यही लिखते हैं, मैंने नहीं लिखा है। इन्होंने लिखा है कि इटारसी—भोपाल, अब इसमें सौ साल से अधिक पुराने पुल हैं। ये कहते हैं, इन पर अतिरिक्त भार वाली गाड़ियां चलाये जाने की आवश्यकता होगी और इसलिए इन पर विशेष ध्यान देना आवश्यक है। आवश्यकता 450 लाख की और ये बजट में 15 लाख रखते हैं। मैं जानना चाहती हूँ कि सरकार क्या करना चाहती है? बात बड़ी—बड़ी करते हैं। ये पुल—पुलिया की बात है। आगे हम देखें।

सर, आपको मुझे दो मिनट तो और देने पड़ेंगे। मैं फालतू बात नहीं कर रही हूँ। **Sir, I am sorry** अन्यथा हमारा यहां बहस करने का कोई मतलब नहीं है। ये स्टील कंटेनर की बात करते हैं, हमारे कारखानों की क्या स्थिति है? कपूरथला की स्थिति क्या है? कोई सरकार से पूछे।

मेरा इतना ही निवेदन है कि ठीक है, बड़ी—बड़ी बातें करते हैं मगर संरक्षा, कारखानों के लिए आप ठीक तरह से बजट में कहीं से कहीं तक प्रावधान नहीं है और इसलिए मेरा निवेदन है कि नयी डिजाइन, हाइ—कैपेसिटी इत्यादि।

सभापति जी, बच्चा तो केवल काड़ी पहलवान, जिसके बाजुओं में जोर नहीं है, उसमें हिमोग्लोबिन की कमी है, वह सांस नहीं ले पा रहा है और मंत्री जी हनुमान की गदा उसके हाथ में दिये जाने की बात करते हैं। मंत्री जी खुद कह रहे हैं कि मेरा इन्द्रजाल है। हां, हम जानते हैं कि यह इन्द्रजाल

है और जिसे हम पहले भी देख चुके हैं। इन्द्रजाल कभी वास्तविक नहीं होता है और इसी इन्द्रजाल को उन्होंने बिहार में दिखाया था, जब स्कूटर पर दो—दो भैंसे ले जाने की बात हुई है। यही कारण है कि बिहार में थू—थू हो रही है। यह इन्द्रजाल यहां नहीं चलेगा। यह भारत की रेल है। इसलिये मैं मंत्री जी से कहना चाहूँगी।

मंत्री जी कह रहे हैं कि वह गोल पर गोल दाग रहे हैं हर मैच में देश का बच्चा—बच्चा बोले — 'चक दे रेल' मगर जब पुल गिरेंगे तब दुर्घटना हो रही होगी, तब पुल पर पुल गिर रहे हैं रेल समेत खाई में, देश का बच्चा—बूढ़ा बोले 'हाय लालू हाय लालू' और वह 2025 विज्ञान की बात करते हैं। मुझे दुख केवल इस बात का है कि लोग राजनेताओं पर विश्वास करना छोड़ देंगे।

सभापति जी, मंत्री जी सही स्थिति बतायें, भूल—भुलैयां मत रखें, इन्द्रजाल रोकें और वास्तविकता की बात करें तो लालू जी के लिये अच्छा रहेगा।

रेल बजट की हकीकत

खोदा पहाड़, निकली चुहिया

& | § n 'kkguokt+gđ ũ

उपाध्यक्ष जी, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री जी का भाषण सुन रहा था। माननीय रेल मंत्री जी बहुत अच्छे हैं, बड़ी-बड़ी फोटो छप रही थीं, लग रहा था कि वे बहुत बड़ा तोहफा हमें देने वाले हैं लेकिन रेल बजट से खोदा पहाड़ निकली चुहिया वाली कहावत सिद्ध होती है। इसमें से कुछ नहीं निकला। मैंने आज तक जितने रेल बजट सुने, इतना खराब रेल बजट नहीं सुना। कटियार जो मेरी पुरानी कांस्टीट्यूंसी थी, जहां मैं किशनगंज-अररिया बैल्ट से सांसद था, वहां रेल लाइन हमने अपने शासनकाल में शुरू की थी, हम शिलान्यास समारोह में गये थे। अभी रेल लाइन बनी भी नहीं, लेकिन इन्होंने रेल का नाम बता दिया कि जोगबनी से दिल्ली ट्रेन आयेगी। लेकिन कब आयेगी, तो कहा गया कि चार साल बाद आयेगी। यह रेल बजट इस तरह से पेश किया गया है जैसे ये 10 साल आगे भी रहने वाले हैं। रेल बजट केवल एक साल का होता है। माननीय रेल मंत्री को शायद किसी भविष्यवक्ता ने बता दिया है कि वे बड़ी देर तक रेल मंत्री रहने वाले हैं। रेल बजट में हर साल की योजना पेश होती है। पहली बार रेल बजट में मैं देख रहा हूँ कि अभी बोगी बनी भी नहीं, बोगी बनकर आयेगी पांच साल के बाद और अभी से बता रहे हैं कि नयी बोगी आयेगी तो इतना रेट होगा। उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी ने चुनावी भाषण किया है और दिन में हमें ख्वाब दिखाए हैं। हम जानते हैं कि जिस तरह से बिहार को इन्होंने चलाया, उसी तरह से यह रेल मंत्रालय चला रहे हैं। हम यह समझते हैं कि रेल की जो हालत आगे होने वाली है वह किसी से छिपी नहीं है। मैं रेल में कम चलता हूँ, हवाई-जहाज में ज्यादा चलता हूँ क्योंकि

हवाई जहाज का मंत्री रहा हूँ, इसलिए ज्यादातर हवाई जहाज पर जाने का मौका मिलता है। एक बार भागलपुर से जब मैं कोलकाता गया तो स्टेशन पर लोग खाना लेकर आ गये और खाना मैंने सीट के नीचे रख दिया और सोचा कि थोड़ी देर में खाएंगे, दिल्ली में रहते हैं और देर से खाने की आदत है। जब थोड़ी देर बाद मैंने खाने के पैकेट को उठाया तो देखा कि चूहा खाना खा गया। आज रेल की बोगी में चूहा दौड़ रहा है और सफाई पर बिल्कुल ध्यान नहीं है। जो चादर और तकिया दिया जाता है वह बहुत बदबुदार होता है, सिर्फ माननीय मंत्री जी का सैलून ही अच्छा होता है, इसलिए उसमें माननीय सांसदों को यात्रा की इजाजत दे दें तो हम भी उनके साथ चलें।

एक बार पंजाब मेल से हम जा रहे थे तो उसमें कोकरोच घूम रहे थे। हमें तो कोकरोच से डर नहीं लगता लेकिन बोगी में जो महिलाएं थी वे सारी रात जागती रहीं। उन्हें लग रहा था कि रेल की सफाई पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

माननीय मंत्री जी कह रहे थे कि रेल विभाग ने बहुत प्रोफिट कमाया है लेकिन प्रोफिट कैसे कमाया है? रेल का जो ट्रेक है उस पर इतनी गाड़ियां दौड़ा रहे हैं जिससे वह कमजोर हो जाएगा। जब एक रोड बनता है तो हिसाब देखा जाता है कि उस पर कितनी गाड़ियां दौड़ सकती हैं? प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क पर अगर आप एनएच जितनी गाड़ियां चलाएंगे तो प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क टूट जाएगी। रेल पटरी की ताकत उतनी नहीं है जितनी रेल दौड़ाई जा रही है।

सर, यह हमारे मित्र हैं, हमारा उत्साह बढ़ाने के लिए आये हैं और जितना टोकेंगे, उतना ही मैं बोलूंगा। इसलिए, अगर यह चुप रहें तो ठीक रहेगा, नहीं तो मैं अपना भाषण टेबल पर रख दूंगा। मैं तो यही अपेक्षा करता था कि माननीय मंत्री जी पूरे बिहार के नेता हैं, पूरे बिहार में वे फ़ैक्टरी लगाते, लेकिन सारी फ़ैक्टरी या तो वे छपरा में लगा रहे हैं या जो एक स्टेशन बनाया है वह माननीय रामकृपाल जी के क्षेत्र में बनाया है। छपरा में चार रेलवे फ़ैक्टरीज लग गयी हैं। एक भागलपुर में लगाते, एक मुजफरपुर में लगाते, अलग-अलग स्थानों पर लगाते, लेकिन वे अपने को छपरा तक सीमित किये हुए हैं। अपनी पीठ थपथपाने से काम नहीं चलेगा, रेल की सफाई-व्यवस्था पर ध्यान देना पड़ेगा। हम एक तरफ बात करते हैं कि हम विकसित राष्ट्र बनेंगे, लेकिन क्या पिछले पांच सालों में कोई भी रेलवे स्टेशन

ठीक हुआ? अब जा रहे हैं तो कह रहे हैं कि मेगा-स्टेशन बनाएंगे। सब कुछ लुटा के होश में आये तो क्या हुआ? अब तो आप जा रहे हैं, अब तो पैकिंग हो रही है, अब तो बैडिंग बांध रहे हैं। बैडिंग बांधने में क्या दिक्कत है? अभी तो यह हो रहा है कि चुनाव में चल रहे हैं।

उपाध्यक्ष जी, अब तो चुनाव होने वाले हैं। इनके यहां नौगछिया स्टेशन है, राणा जी यहां गाड़ी रुकवाइए। इनका यहां बहुत प्रभाव है। रेल मंत्री इनकी बात को बहुत मानते हैं, लेकिन ये नौगछिया में राजधानी ट्रेन नहीं रुकवा रहे हैं। अगर ये नौगछिया में राजधानी ट्रेन रुकवा दें, तो हमें भी बहुत लाभ होगा। यह तो कम जाते हैं, लेकिन हम यहां ज्यादा जाते हैं। उपाध्यक्ष जी, हम चाहते हैं कि यह हमसे सहयोग करें। हमारा भाषण हमदर्दी वाला है, हम उन पर कोई कटाक्ष नहीं कर रहे हैं। विपक्ष का आपको जगाने का काम है। हम बिहार के चौकीदार की तरह खड़े हुए हैं।

हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं कि जैसे पटना में राम कृपाल जी को बढ़िया स्टेशन दिया गया है, ये उनके दल के सांसद हैं, उनसे मंत्री जी प्यार करें, हमें कोई जलन नहीं है, लेकिन हमें लगता है कि भागलपुर में भी अगर मेगा स्टेशन देते, राजधानी ट्रेन देते, हमें भी गरीब रथ देते, हम यहां से चुनाव जीत गए हैं, इसका यह मतलब तो नहीं है कि आप यहां की 30 लाख जनता से नाराज हो जाएं। चुनाव में हार-जीत तो होती रहती है। दिल बड़ा होना चाहिए। इस नाते हम अनुरोध करना चाहते हैं और रेल मंत्री जी बातचीत में हमसे बहुत प्रेम करते हैं, मैं जानता हूँ कि मेरे जीतने पर वे अंदर से बहुत खुश होंगे तथा मेरे उनसे अच्छे संबंध भी हैं, लेकिन मेरे अच्छे संबंधों का लाभ रेल बजट में नहीं मिला है। हम बिहार के सबसे कम उम्र के सांसद रहे, इसलिए उनका प्यार, स्नेह हमें मिलता, लेकिन यह बजट दल की भावना से ग्रसित बजट है। हमारे क्षेत्र को कुछ नहीं मिला है।

एक असंतुलित रेल बजट

&dk' khjke j.k.kk

सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, उसके लिये आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने वर्ष 2008-09 का रेल बजट प्रस्तुत करते हुये बताया है कि इस वर्ष रेल को 25 हजार करोड़ रुपये का मुनाफा होने वाला है।

इतना ही नहीं, बहुत सारी नई ट्रेनें भी शुरू करने की घोषणा की है, कई ट्रेनों का एक्सटेंशन करने की तथा उनकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाने की भी घोषणा माननीय मंत्री जी ने की है। मैं इसका स्वागत करता हूँ। मैं इनका अभिनन्दन भी करता और धन्यवाद भी करता यदि यह बजट बैलैन्स्ड बजट होता। सब राज्यों के साथ रेल सुविधाओं के बारे में न्याय होता तो मुझे लगता कि रेल मंत्री जी धन्यवाद के पात्र होते। लेकिन जब हम रेल बजट को देखते हैं तो हमें लगता है कि इसमें पार्शियेलिटी की गई है, चाहे बिहार हो या और राज्य हों, कहीं ज्यादा ट्रेनें देना, एक्सटेंशन देना, फ्रीक्वेंसी बढ़ाना, लेकिन जहां पर जरूरत है, वहां पर रेल सुविधाएं देने में माननीय लालू जी इतने उत्साहित नहीं दिखे। चाहे उन्होंने गुजरात में तीन नई ट्रेनें दीं - सूरत-मुजफरपुर और छपरा के ट्रेन दी, अहमदाबाद-मुम्बई के लिए एक एयरकंडीशंड ट्रेन दी, कामाख्या-गांधीधाम की ट्रेन दी, लेकिन दो ट्रेन ऐसी हैं जो आमान परिवर्तन की कंडीशन के साथ दी हैं। अब आमान परिवर्तन कितने सालों में होगा, वह तो माननीय लालू प्रसाद या भगवान जानें। हमसे पहले हरिन भाई ने कहा कि जिस तरीके से गुजरात का औद्योगिक विकास हो रहा है और जिस प्रकार से रोज़ी रोटी कमाने के लिए गुजरात के बाहर से लाखों लोग सूरत

और अहमदाबाद में आकर बसे हैं, उनके लिए रेल सुविधा चाहिए तो रेल बजट में जब हम उसकी स्टडी करते हैं, तब देखते हैं कि उसमें बहुत कुछ नहीं दिया है। दिया है लेकिन बहुत कम दिया है। जो ज्यादा देने की गुंजाइश थी, उसको देने से इंकार किया है। मैं फिर भी मांग करूंगा कि इतना बड़ा गुजरात देश को अच्छी रेवेन्यू देने वाला, रेलवे को रेवेन्यू देने वाला है, इसके प्रति यदि आप ऐसा ही अन्याय करते रहेंगे तो मुझे नहीं लगता कि चाहे 25 हजार करोड़ रुपये का मुनाफा हो, फिर भी रेलवे की जो भी इमेज है, वह अच्छी नहीं बन पाएगी।

सभापति जी, हमें अपने रेल मंत्री जी को उनकी होशियारी के लिए एप्रिशियेट करना पड़ेगा। उन्होंने इस तरीके से बजट बनाया है कि आम आदमी को पता नहीं चलता है कि उसके ऊपर कितना बोझ पड़ा है। पिछले बजट में उन्होंने क्या किया कि बिना स्पीड बढ़ाए फास्ट ट्रेनों को सुपरफास्ट बनाकर लोगों से ज्यादा फेयर ले लिये। लोगों को उस समय पता नहीं चला, बाद में पता चला। तत्काल के बारे में हरिन भाई ने बिल्कुल सही बात की कि लोगों को लूटने का धंधा तत्काल द्वारा चलाया जा रहा है। मैं एक बहुत सीरियस बात पर ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि ज्यादा से ज्यादा जो मुनाफा आया है, जो वैगन लोड हमने बढ़ाया, पहले था 20.3 परसेंट टन हम एक वैगन में लोड करते थे, अब उसको बढ़ाकर 8 टन का लोड उसमें और डाल दिया है। इससे क्या नुकसान होता है? चाहे हमें आमदनी होती है, मुनाफा होता है, लेकिन इसका नुकसान क्या होता है? अभी जो 14 मई, 2007 को सीएजी की रिपोर्ट आई, उसमें उन्होंने लिखा है कि जो हमारा ट्रैक है, वैगन में भारी लोड डालने से ट्रैक पर फ्रैक्चर हुआ है और आगे भी फ्रैक्चर होगा। वैल्विंग में ब्रेकेज आ रहा है और इंजन के जो कपलिंग हैं, उसमें भी क्रैक्स देखने को मिलते हैं। इससे इतना बड़ा नुकसान होगा कि जो ट्रैक ब्रिटिश समय में बना था, आज हम उसके बेस को नुकसान पहुंचाने जा रहे हैं। मैं सोचता हूँ कि मुनाफा 5000 करोड़ रुपये कम हो लेकिन इस प्रकार से यदि वैगन लोड बढ़ाया गया तो आने वाले दिनों में रेलवे ट्रैक्स की हालत, पैसेंजर्स की सलामती, उनकी सेटी और सिक्यूरिटी की हालत बहुत बिगड़ेगी।

इसलिए मेरी माननीय लालू जी से रिक्वेस्ट है कि आप अपनी एफिशिएंसी बढ़ा कर अवश्य मुनाफा करें हमें कोई इतराज नहीं है, लेकिन ट्रेक को नुकसान पहुंचा कर, वैगन में भारी लोड डाल कर, इस प्रकार से देश का नुकसान कम से कम न करें, पैसेंजर्स की जान के साथ ऐसा खिलवाड़ न

करें, ऐसी मेरी आपसे विनती है।

मान्यवर, बहुत सारी योजनाएं घोषित की जाती हैं, लेकिन अभी-अभी एक रिपोर्ट देखने में आई है कि घोषणाएं होती रहती हैं, लेकिन उनका इम्प्लीमेंटेशन कब होता है? ट्रेनों की घोषणाएं हो रही हैं कि बहुत सारी ट्रेनें चलेंगी, लेकिन साल बीत जाने पर भी ट्रेनें नहीं चलतीं। आज भी चार ट्रेनें ऐसी हैं, जो घोषित की गईं, लेकिन चालू नहीं हुईं। इसी प्रकार से 296 ऐसे प्रोजेक्ट हैं, जो करीब 61487 करोड़ की लागत के हैं। ये 296 प्रोजेक्ट अभी भी पैडिंग हैं। इनकी घोषणा की गई, लेकिन इसके इम्प्लीमेंटेशन का कोई चिन्ह अभी तक हमें देखने को नहीं मिलता। इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि आप घोषणा जरूर करें, जितना हो सके, उतनी घोषणाएं करें, अगर इसी प्रकार होता रहा तो ऐसी कई योजनाएं पैडिंग हैं – जैसे एक योजना 61 हजार करोड़ की है, वह योजना कब आएगी, कब पूरी होगी, इसका पता नहीं चलता। मैं आशा करता हूँ कि जो पैडिंग प्रोजेक्ट्स हैं, उन्हें आप बिना विलम्ब किए हुए तुरंत इम्प्लीमेंट करेंगे।

मान्यवर, मैं इस बारे में एक उदाहरण देना चाहूंगा कि सन् 2008-09 के बजट में डबलिंग के लिए एक हजार किलोमीटर तय किया है। इसमें इतनी सारी योजनाएं हैं, इसमें हमारे उजना-जलगांव के डबलिंग की बात भी की गई है। वहां से इतनी सारी ट्रेनें जाती हैं, लेकिन डबल ट्रेक न होने की वजह से ये ट्रेनें इतनी इर्रगुलर एवं डिले हो रही हैं कि इन ट्रेनों का कोई मतलब नहीं रह गया है। इसलिए मेरा आग्रह है कि आप इस काम को जल्द पूरा करें।

मान्यवर, वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन्स बनाने की बात की गई, इस बारे में घोषणाएं की गईं। इससे पहले मॉडल स्टेशन घोषित किए गए, लेकिन कई स्टेशन्स ऐसे हैं जो अभी तक मॉडल नहीं बने। सूरत उसका उदाहरण है। सूरत ऐसा शहर है जहां चालीस लाख की आबादी है। वहां इतना इंडस्ट्रियल ग्रोथ है, उसे मॉडल स्टेशन घोषित किया गया, उसे वर्ल्ड क्लास स्टेशन में लाना चाहिए था। उसे वर्ल्ड क्लास में भी नहीं डाला, उसे वर्ल्ड क्लास में डालना चाहिए और जल्दी इम्प्लीमेंट करना चाहिए। इससे पहले जो मॉडल स्टेशन बनाने की बात की गई थी, उसे भी पूरा करें। मुझे लगता है कि इससे पैसेंजर्स और शहर के विकास में बहुत सहायता मिलेगी। हमारी कांस्टीट्यूंसी में डायमंड का बहुत बड़ा सेंटर है। वहां भी मॉडल स्टेशन की घोषणा की गई, लेकिन वह घोषणा घोषणा ही रही – जैसे 296 प्रोजेक्ट्स

पैंडिंग हैं, ऐसी ही हालत उसकी है। उसे जल्दी मॉडल स्टेशन बनाया जाए। रेल राज्य मंत्री जी जब उजना में आए थे तब उन्होंने घोषणा की थी कि उजना स्टेशन एक टर्मिनल स्टेशन हो जाएगा, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। उसे अभी तक टर्मिनल स्टेशन नहीं बनाया। मुझे उम्मीद है कि उन्होंने जो घोषणा की है, उस घोषणा को वे तुरंत पूरा करें।

मान्यवर, सूरत और साउथ गुजरात में लाखों सिख भाई रहते हैं। अभी अभी नांदेड़ में गुरु ग्रंथ साहिब का त्रि-शताब्दी महोत्सव मनाया जाने वाला है। रेल मंत्री जी ने अपने बजट में स्पेशल ट्रेनों की घोषणा की है। इससे पहले हमने रेल मंत्री जी से मांग की थी कि नांदेड़, जहां पर गुरु ग्रंथ साहिब का त्रि-शताब्दी महोत्सव मनाया जा रहा है, सूरत से लेकर एक स्पेशल ट्रेन या परमानेंट ट्रेन वहां के लिए चलाई जाए, लेकिन अभी तक इस बारे में कुछ नहीं किया गया है। यह घोषणा जरूर की गई है कि मनमाड़ और मटुरै का एक्सटेंशन करके ओखा तक ले जाया जाएगा, उसके अंदर नांदेड़ आ गया है तो मुझे इसकी जानकारी नहीं है। यदि ऐसा हुआ है तो इसकी जानकारी भी मुझे दें, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद होगा।

मान्यवर, मैं ऐसी ही एक दो बातें और कहना चाहता हूं, जो रेलवे और मेरे क्षेत्र सूरत से संबंधित हैं। हमने गरीब रथ चलाया, गरीब लोगों के लिए चलाया, यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन जो गरीब इसमें जाते हैं, उनके लिए इस गरीब रथ में पैंट्रीकार भी नहीं है। अहमदाबाद से आश्रम एक्सप्रेस चलती है, पूरी रात ट्रेन चलती है, लेकिन उसमें भी पैंट्रीकार नहीं है। उसमें पैंट्रीकार लगाई जाए। इतना ही नहीं विकलांग लोगों के लिए भी इस ट्रेन में कंसेशन दिया जाए, ताकि विकलांग भी उसका लाभ ले सकें। अन्य ट्रेनों में कंसेशन दी गई है, लेकिन गरीब रथ में नहीं दी गई। इसका प्रावधान भी किया जाए।

मान्यवर, यह कैसा रेलवे है? यह कैसा मज़ाक लोगों के साथ किया गया है कि शताब्दी ट्रेन अहमदाबाद और मुम्बई के बीच चलती है, उसकी विंडो पर एडवर्टाइजमेंट लगाया गया है। जब हम उसमें जाते हैं तो एनाउन्सर कहते हैं आप अपनी विंडो खुली रखिए ताकि बाहरी दृश्य आप साफ देख सकें। लेकिन शताब्दी की पूरी विंडो पर एडवर्टाइजमेंट लगाई गई है, उसके कारण हम बाहर का दृश्य नहीं देख सकते कि कौन सा स्टेशन आया है, वह कुछ नहीं देख सकते हैं। इस तरह की एडवर्टाइजमेंट को, जिनको थोड़े से मुनाफे के लिए लगाया गया है, उसे बंद किया जाए।

सभापति महोदय, सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस का सूरत में स्टॉपेज होना चाहिए। इतना ही नहीं जहां-जहां से सम्पर्क क्रान्ति गुजरती है, वहां के मेन स्टेशन पर उसका स्टॉपेज होना चाहिए। हमारे सूरत में केरल और साउथ इण्डिया के बहुत से लोग रहते हैं, इसलिए त्रिवेन्द्रम और निजामुद्दीन के मध्य जो ट्रेन चलती है, उसका स्टॉपेज सूरत में होना चाहिए।

महोदय, सूरत में लाखों लोग अलग-अलग प्रान्त के हैं। उसके लिए जो रेल सुविधा होनी चाहिए, वह नहीं है, जैसे राजस्थान के लाखों लोग वहां रहते हैं, लेकिन उनके लिए एक ही ट्रेन चल रही है। हमारे यहां आंध्र के लोगों के लिए विजयवाड़ा और हैदराबाद के लिए ट्रेन चलाई जाए। इससे लोगों को सुविधा होगी। उत्तर भारत के लिए सूरत से दिल्ली की सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए। इतना ही नहीं सूरत में नार्थ गुजरात के लोगों के लिए बैसला-पालनपुर तक एक नई ट्रेन हर घंटे पर चलाई जाए। इससे यात्रियों को सुविधा होगी।

आखिर में मैं कहना चाहता हूं कि सूरत के प्लेटफार्म नंबर तीन पर दादा भगवान संस्था, जो कि राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की संस्था है, इनके संत को इस प्लेटफार्म के ऊपर ज्ञान प्राप्त हुआ था, मेरी मांग है कि उस प्लेटफार्म पर एक छोटा बुक स्टॉल बनाया जाए। मैं आशा करता हूं मेरी मांगों को पूरा किया जाएगा। आपको मुझे बैठाने में जो तकलीफ हुई है और आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

पिछले दरवाजे से लुट रहा है आम आदमी & gfju i kBd

महोदय, 2008 का रेल बजट सम्माननीय लालू जी ने अपने चिर-परिचित अंदाज से सदन में और देश के सामने रखा। व्यक्तिगत रूप से मेरे उनके साथ बहुत मधुर सम्बन्ध हैं। उनकी अपनी एक खास शैली है। कई सालों से, कई दशकों से गरीबों के लिए वे लड़ते-जूझते हैं।

जब बजट यहां रखा गया तो सब प्रभावित हो गये। चारों तरफ वाहवाही हो गये, यहां तक कि आज प्रधानमंत्री भी खुश हो गये, मगर मुझे बड़े दुख के साथ जो हमारे कुछ पत्रकार बन्धु भी उस दिन थोड़े प्रभाव में आ गये थे। 28 तारीख के बाद फिर जब लोगों की समझ में आने लगा कि असली बजट के पीछे क्या चालाकी या क्या महत्वपूर्ण उन्होंने अपना हुनर दिखाया है, जो कि असली बजट में नहीं है। आप दूसरे दिन के अखबार उठा लीजिए, बाद में पता चल जायेगा। एक के बाद एक खबरें हैं, 10 साल में दम तोड़ देगी भारतीय रेलवे। मैं नाम नहीं लूंगा, रेलवे बोर्ड के पूर्व चेयरमैन का स्टेटमेंट है, सफर होगा थोड़ा महंगा, दैनिक यात्रियों को अंगूठा दिखाया। मैं वही बात कहने जा रहा हूं। करीबन पिछले 20-25 दिन से मैं इस पर लगातार अभ्यास कर रहा था, इसलिए मैंने पार्टी से भी कहा था कि मुझे इस पर बोलने का मौका दिया जाये। पार्टी का मैं इसके लिए धन्यवाद करता हूं। मैं लोगों से मिला, ट्रेन में सफर किया, स्टेशनों पर जाकर देखा, उसके बाद मैं आपके सामने कुछ तथ्य रखने जा रहा हूं। हो सकता है, मेरी जानकारी में कहीं पर अगर कोई अनुचित बात हो, जो कि उन्होंने मुझे ठीक तरह से न समझाया हो या मेरे संज्ञान में ठीक तरह से न आया हो तो मैं कहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी मुझे दुरुस्त करें।

खोखली घोषणाओं से रेलवे का काम नहीं हो सकता। लालू जी, मैं

प्राथमिक चीज आपसे यही अपील करूंगा और मुझे उम्मीद थी, इसलिए मैंने चार वाक्य आपके बारे में कहे। आप हम लोगों की तरह जमीन से जुड़े हैं, किसान, मध्यम वर्ग के लिए कई सालों से हम सब लोग लड़ते आये हैं, आप भी लड़ते आये हैं। अगर उनके बारे में सोचेंगे तो या तो आपको आपके अधिकारियों ने गुमराह किया, मैं बाद में उस पर आऊंगा। उसी दिन रात को आपका इण्टरव्यू मैं एक टी.वी. चैनल पर देख रहा था, जब रिजर्वेशन की मर्यादा दो महीने से तीन महीने कर दी। उसके क्या परिणाम होंगे, मैं बाद में बताऊंगा। तब आपने तुरन्त कह दिया कि मुझे पता नहीं है, मैं दिखवा लूंगा। 90 दिन इन एडवांस रिजर्वेशन, कैसे लोगों की जेबों से पैसे पिछले दरवाजे से निकाले जाते हैं, उसकी यह व्यवस्था है।

दूसरी बात मेरी यह है, रेल मंत्री जी, आखिर हमारा उद्देश्य क्या है? सारे आंकड़े आपके सामने मौजूद हैं, आप और हम सब लड़ते हैं। देश की कुछ सेवाएं ऐसी हैं, जो मुनाफे के लिए नहीं चलाई जातीं, आम आदमी की सुविधाओं के लिए हैं। ये मल्टीनेशनल कम्पनियां नहीं हैं। इसमें जो लोग सफर करते हैं, चाहे स्टेट ट्रांसपोर्ट हो, किसानों की सब्सिडी का मसला हो, रेलवे हो, उसमें हमारा उद्देश्य है कि हम आम आदमी को उस सुविधा का ज्यादा से ज्यादा लाभ दें। ताकि वह बेचारा एक जगह से दूसरी जगह जा सके। पिछले तीन-चार सालों में आदरणीय मंत्री जी, आपको आपके अधिकारियों ने गुमराह किया। हम उद्देश्य से भटक गए। सात हजार करोड़, वर्ष 2005-06 में 14 हजार करोड़, फिर 25 हजार करोड़ रूपए, हम पैसा कमाने के लिए रेल नहीं चलाते हैं।

महोदय, घोषणाओं से काम नहीं होगा, उनका अमलीकरण करना होगा। दो साल पहले आपने घोषणा की कि कुल्हड़ में स्टेशनों पर चाय मिलेगी, ट्रेनों में चाय मिलेगी और जो गांव में इसे बनाने वाले गरीब कुम्हार हैं, उन्हें रोजी-रोटी मिलेगी। मुझे तो किसी भी ट्रेन या स्टेशन पर चाय का कुल्हड़ नजर नहीं आता है। मुझे किसी ने बताया कि मंत्री जी की केबिन में अभी है, यह वहां तक रहा है, अब जरा आप उससे बाहर निकालिए। वह बाहर नहीं है।

तीसरी घोषणा की थी कि खदर या खादी जिसे गांव का बुनकर बुनता है, उसे प्रमोट करने के लिए, रेल की बेड शीट्स खादी की होगी, कर्टन खादी के होंगे। मुझे नहीं लगता है कि वे ट्रेनों में लगे हैं। यहां सिर्फ बातें करेंगे और सीधा ध्यान अधिकारियों पर नहीं देंगे, तो घोषणा सिर्फ घोषणा रह

जाएगी। इस बार आपने कहा, मैं इस पर बाद में आऊंगा, यह अच्छी बात है और मैं इसका स्वागत करता हूँ। पहली बार हुआ है कि जो हमारे कुली भाई हैं, जो सामान उठाते हैं, उन्हें नौकरी देने की बात कही गयी है और मैं उसका समर्थक हूँ।

करीब 20-22 साल पहले, अहमदाबाद कारपोरेशन के द्वारा संचालित ट्रांसपोर्ट सुविधा थी, जैसे यहां दिल्ली ट्रांसपोर्ट है, वैसे एएमटीएस ट्रांसपोर्ट की सुविधा थी, वहां मैंने पहला काम किया कि गरीब को उसकी रोजी-रोटी मिले और करीब 500 गरीब लोगों को वहां मैंने रोजी-रोटी दी। आपने इस बारे में सोचा है, लेकिन मेरे मन में एक शंका पैदा हुयी है। आप उस शंका का निराकरण करिए और उसे दुरुस्त करिए। हमारे यहां 16 हजार 6 सौ मैड क्रासिंग्स हैं और 18 हजार 2 सौ अनमैड क्रासिंग्स हैं। पहला प्रश्न तो यह है कि अगर चार साल में मंत्री जी आपने मुनाफा कमाया, 7 हजार करोड़ रूपए, 14 हजार करोड़ रूपए, 20 हजार करोड़ रूपए, तो जो ये अनमैड क्रासिंग्स हैं, अगर उन पर आप ध्यान देते, तो वर्ष 2001 में जो अनमैड क्रासिंग पर दुर्घटनाएं घटीं, झा जी, वह 15 प्रतिशत थीं, जबकि वर्ष 2006-07 में दुर्घटनाएं 37 प्रतिशत बढ़ीं। इतने लोगों की जान बचा पाते, आपके पास पैसा है, आप ठोक-ठोक कर सरप्लस बता रहे हैं कि 20 हजार करोड़ रूपए कमाए, इस साल 25 हजार करोड़ हो गया है। इसे पहले कर देते, तो कम से ये दुर्घटनाएं 37 प्रतिशत तो नहीं हुयी होती। कोई बात नहीं, नहीं किया, देर आए दुरुस्त आए और अब किया। मैं अभिवादन करता हूँ। मैं सिर्फ एक बात आपके ध्यान में माननीय मंत्री जी लाना चाहता हूँ कि गैंगमैन को हम गेटमैन बनाएंगे।

गैंगमैन के काफी स्थान रिक्त हैं। जहां तक मेरा थोड़ा-बहुत अनुभव है, मैं रेलवे में काम नहीं करता मगर जैसे कहा कि हम लोगों के बीच रहते हैं। गैंगमैन का काम भी टैक्नीकल है। वह पटरियां चैक करता है, फिश प्लेट्स चैक करता है, बोल्ट वगैरह चैक करता है। गेटमैन का काम भी टैक्नीकल है। ध्यान से सुनिए। मैं सिर्फ परियोजना में सुधार करना चाहूंगा। अगर यह दोनों काम टैक्नीकल हैं, कुली भाइयों को जरूर बनाइए, लेकिन इसमें कोई प्रावधान नहीं है कि उन्हें इन दोनों कामों के हुनर सिखाने चाहिए। उनका काम अलग है, वे बेचारे सिर पर बोझ उठाते हैं, वे गरीब हैं। यदि हम उन्हें गैंगमैन या गेटमैन बना देते हैं, तो उन्हें गेटमैन का टेलीफोन रिसीव करना पड़ेगा कि फाटक कब बंद करना है। गेटमैन की बहुत जिम्मेदारियां होती

हैं, उसके बहुत टैक्नीकल आस्पैक्ट्स हैं। मैं चाहूंगा कि आप हमारे कुली भाइयों को नौकरी के साथ प्रशिक्षण का काम भी दीजिए, वरना उन्हें समझ में नहीं आएगा कि गेटमैन को क्या-क्या काम करना पड़ता है। मेरी आपसे यह प्रार्थना है।

मैं दूसरी बात यह कहना चाहूंगा, जैसे मैंने कहा कि हमारा उद्देश्य सेवा का है। स्टेशन पर जो गंदगी है, आप यात्री डिब्बों में जाइए, उनकी जो हालत है, आदमी ट्रेन में बैठ नहीं सकता। मैं अगर मजाक में कह दू तो ट्रेन में बहुत बड़ा आतंकवाद फैल गया है। मैंने उसे भुगता है। राठवा जी, यह आतंकवादी हाथ में नहीं आते, आतंकवादी ट्रेन में भाग जाते हैं। यह आतंकवादी कौन हैं? यह आतंकवादी चूहे हैं। पिछले साल मेरी बाय-पास सर्जरी हुई। डाक्टर ने मना किया और कहा कि आप अभी हवाई जहाज में कम सफर कीजिए क्योंकि प्रेशर बढ़ेगा। आप ट्रेन से जाइए। मैं राजधानी ट्रेन से अपने अटैंडेंट और परिवार के साथ 5-6 बार गया। चूहा मेरे फर्स्ट एसी कोच में था। वह भी बिना टिकट ट्रेवल कर रहा था। वे बेचारे उसे दूढ़ रहे थे, लेकिन वह नहीं मिला। मुझे उस चूहे के काटने के डर से पूरी रात जागना पड़ा। चूहा गोडाउन में घुस जाता है, कुछ भी खा लेता है। अगर मैं कुछ और बोलूंगा तो झा साहब नाराज़ हो जाएंगे। चूहा गोदाम में जाकर क्या-क्या खा जाता है। मैं बिल्लियां लेकर कहां घूमूं। मैं सीधा-सादा शिक्षक आदमी हूँ। मैं जो कह रहा हूँ, वह सब सत्य है। स्वच्छता पर ध्यान दीजिए, लेकिन उस पर आप ध्यान नहीं दे पा रहे हैं।

अब मैं जो चालाकी बता रहा हूँ, राठवा जी, अधिकारियों ने आपको गुमराह किया है। मैं पूरे सदन का समर्थन चाहूंगा। मैं राजनीतिक बात नहीं करता। आज पूरे सदन को पता चलेगा कि पिछले दो सालों से देश में रेलवे के नाम पर आम आदमी को कैसे पिछले दरवाजे से लूटा जा रहा है, मैं उसका उदाहरण देने जा रहा हूँ। यदि गलत हो तो मुझे रोकिए। मैं व्यक्तिगत आरोप नहीं लगाता। या तो मंत्री जी को पता नहीं है। वह गरीब रथ है। हमने गरीब रथ में ट्रेवल करवा दिया। जो आम आदमी स्लीपर क्लास में जाता था, उसे थर्ड एसी में ट्रेवल करवा दिया। हमने रूटीन थर्ड एसी से उसका किराया कम कर दिया। क्या सदन को मालूम है? मालूम होगा कि गरीब रथ की कोच की कैपेसिटी वही है। पहले 64 बर्थ थीं। अब उसी बर्थ में, उसी कोच में, उतनी ही विड एंड लैन्थ में 82 बर्थ कर दी गई, यानी 18 बर्थ बढ़ा दी गई। मुर्गी की तरह बेचारे पैसेंजर।

चाहे वह गरीब ही हो, लेकिन उसे रात भर सफर करना है। अब कोच वही है, लेकिन उसमें 64 बर्थ की जगह 82 बर्थ हैं। अब ये कहते हैं कि हमने गरीबों को ए.सी. ट्रेन में बैठाया। इसके साथ-साथ उसमें टायलेट भी चार ही हैं। यह चालाकी की गयी है। मुझे आपसे यह उम्मीद नहीं थी, क्योंकि आप गरीबों के साथ जुड़े हुए हो। अब डेढ़ दिन का सफर है और सफर में 64 बर्थ पर 82 आदमी बैठें। यह गलत है। अगर मैं कहता हूँ कि सुविधा मिलनी चाहिए। गोयल जी, आपको दुख हो रहा है, तो जिस दिन आप रेल मंत्री बनेंगे, उस दिन मैं भाषण नहीं दूंगा। यहां ट्रेजरी ब्रेंचों पर कोई नहीं है। राठवा जी, आप अपनी जगह उनको रेल राज्य मंत्री बना दीजिए, ताकि उनको तकलीफ न हो। आप सुन लीजिए। गरीब रथ में आपने बर्थ बढ़ा दी। दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ, वह अखबार में है। **You have converted all Express and Mail Trains into Super Fast Trains.** बसुदेव आचार्य जी बहुत अच्छी तरह से जानते हैं। यह दूसरी चालाकी है। कुछ करना नहीं है, सिर्फ चालाकी करनी है। सारी मेल ट्रेनों के बोर्ड बदल दिये हैं। अब प्लेस सेम, डेस्टीनेशन सेम, डिस्टेंस सेम, स्टॉपेज सेम, कोच सेम है। आधा-पौना घंटा कम करने की घोषणा की जाती है, लेकिन देश में ट्रेन कभी भी समय पर नहीं गयी है। दो घंटे से लेकर 24 घंटे तक ट्रेन डिले है, लेकिन आपने उसे सुपर फास्ट ट्रेन बना दिया। इस तरह किराया भी बढ़ गया। स्लीपर में 150 रुपये और ए.सी. में 300 से 350 रुपया बढ़ गया। अब यह कहते हैं कि प्रॉफिट हो रहा है। किसी का ध्यान इस तरफ नहीं गया। इनका ध्यान भी नहीं गया। अभी भी वाह-वाही चल रही है। प्रधान मंत्री जी का भी ध्यान नहीं गया कि कितनी ट्रेनें हैं। मेरे पास जो आंकड़े हैं, मैं उस पर बाद में आऊंगा, तकरीबन 200 ट्रेनें हैं। अब जनरल कोच में 10 रुपये, स्लीपर कोच में 20 रुपया और ए.सी. कोच में 25 से लेकर 50 रुपये पर पैसेंजर आटोमेटिक बढ़ गया जबकि सेम जर्नी और सेम डेस्टीनेशन है। देश के साथ यह क्या हो रहा है? पूरे सदन को इतना गुमराह किया जा रहा है। कहीं पर भी इस बात का उल्लेख नहीं है। आपने दो-तीन परसेंट किराया कम किया है। मैं इस पर बाद में आऊंगा। अब वह किराया कैसे कम किया, यह भी सदन को पता चलना चाहिए। उसमें भी आम जनता और सांसद के साथ खिलवाड़ हुआ है। इन्होंने पाकेट से पैसे निकाल लिये हैं। यह क्या बात है? ट्रेनों के बोर्ड बदल देने से, नाम बदल देने से आम आदमी की जेब से पैसा निकल गया जबकि सुविधा के नाम पर शून्य है।

दूसरी बात बहुत गंभीर है। बसुदेव आचार्य और मेरे सभी साथी इस पर बहुत डिटेल में बात करेंगे—वह है तत्काल स्कीम। माननीय मंत्री जी, आप प्रॉफिट दिखाने के लिए ऐसा मत करिये। मैंने पहले कहा कि उद्देश्य क्या है। **What is the purpose of Indian Railways?** हमने वह सूत्र लिखा हुआ है। जब हम ट्रेन में बैठते हैं, तो सूत्र लिखा होता है कि आपकी यात्रा मंगलमय हो और हम आपकी सुखद एवं सुरक्षित यात्रा की कामना करते हैं। अब मंगलमय होगी यात्रा? अब 64 की बर्थ में 82 लोगों को बैठाना कहाँ तक ठीक है। उस ट्रेन में टायलेट की भी उचित व्यवस्था नहीं है। इस तरह जेब से पैसे निकाल लेना है। इसके बाद तत्काल योजना आती है। तत्काल योजना का मतलब है कि आदमी को इमर्जेंसी हो, तो उन्हें टिकट मिल जाये। **Somebody has an emergency to go.** पहले तत्काल योजना एक-आध दिन के लिए शुरू हुई थी यानी आप 24 घंटे में टिकट ले लो। कुछ पैसे ज्यादा दो, तो आपको कन्फर्म टिकट मिल जायेगी। आपको जानकर ताज्जुब होगा कि पहले यह एक दिन था लेकिन अब जनवरी से, मैं सदन का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा।

30 से 40 प्रतिशत कोचेज को तत्काल के लिए रिजर्व कर दिया गया है। देखिए कि इसमें कितनी बड़ी होशियारी की गयी है। मान लीजिए अगर 100 सीटें हैं तो उनमें से 40 सीटें तत्काल के लिए रिजर्व हो गयी हैं जिनके लिए आम आदमी को पैसा देना पड़ेगा। दूसरी बात यह है कि तत्काल टिकट बुक कराने के लिए समय बढ़ाकर पांच दिन कर दिया गया है। मैं इसका मतलब समझने में मैं नाकाम हूँ कि क्या तत्काल पांच दिन पहले से हो सकता है। इसमें भी अनलिमिटेड वेटिंग लिस्ट होती है। आप इस तरह से जनता का पैसा मत लूटिए, मेरे ख्याल से अगर आप तत्काल के नाम पर अधिक पैसा ले रहे हैं तो उसमें वेटिंग लिस्ट नहीं होनी चाहिए और अगर हो भी तो वह अनलिमिटेड नहीं होनी चाहिए। तत्काल में लोगों को स्लीपर क्लास के लिए 150 रुपए और एसी क्लास के लिए 300 रुपए अतिरिक्त देने होते हैं, चाहे टिकट कंफर्म हो या नहीं।

इस तरह तत्काल कोटे के लिए 100 में से 30 सीटें रिजर्व हो गयीं। उसमें भी कोई गारंटी नहीं है कि आपको कंफर्म टिकट मिलेगा या नहीं। अगर आपने सामान्य तरीके से बुकिंग कराई है, तत्काल टिकट नहीं लिया है, उस स्थिति में अगर आपका टिकिट वेटिंग में है और आप यात्रा नहीं कर पाते हैं, आपकी ट्रेन छूट जाती है तो आपको पैसा रिफण्ड होता है। लेकिन

तत्काल में ऐसा नहीं होता है, वहां पैसे चले जाते हैं। आप लोग ध्यान से सुनिए, सभी को पता चल जाएगा कि यह बजट क्या है। तत्काल का एक उदाहरण आपको देता हूँ — दिल्ली से लखनऊ एसी सेकण्ड क्लास का सामान्य किराया 830 रूपए है, अगर तत्काल में बुकिंग कराते हैं तो किराया 1130 रूपए होता है। इसके लिए पार्लियामेंट में नहीं आए, मेजें नहीं थपथपाई गयीं। तीन-चार प्रतिशत कटौती की गयी तो उसके लिए मेजें थपथपाई गयीं, वाहवाही लूटी गयी। लेकिन इसके बारे में किसी को पता नहीं है। प्रधानमंत्री जी को भी पता नहीं है कि देश की जनता को किस तरह से लूट जा रहा है। दिल्ली से लखनऊ तक सेकण्ड एसी में सामान्य किराया 830 रूपए है, तत्काल में 1130 रूपए देने होते हैं, यह 40 प्रतिशत बढ़ोत्तरी है। इसी तरह थर्ड एसी में सामान्य किराया 604 रूपए, तत्काल में 904 रूपए देने होते हैं, इसमें बढ़ोत्तरी हो 70 प्रतिशत, स्लीपर क्लास में दिल्ली से लखनऊ का किराया 235 रूपए है, तत्काल में इसके लिए 485 रूपए देने होते हैं, इस तरह इस श्रेणी के किराए में 100 प्रतिशत बढ़ोत्तरी हो गयी। यह लूट पिछले दो साल से चल रही है।

आम आदमी की, गरीब आदमी की जेब से यह पैसा जा रहा है और उसे लूटा जा रहा है। मैं दूसरा उदाहरण देना चाहता हूँ। दिल्ली-देहरादून सेकंड स्लीपर क्लास का आम किराया 166 रूपए है और तत्काल में टिकट लेना हो तो 316 रूपए देने होंगे। इसका मतलब यह हुआ कि 90 प्रतिशत अधिक पैसा आपको देना होगा। जब हमने रेल चलाई तो मुझे नहीं लगता कि हमारा यह उद्देश्य था कि हम लोगों को लूटें। रेलवे का उद्देश्य तो आम आदमी को सुविधा मुहैया कराना होना चाहिए। अभी हमने सदन में दो दिन आम आदमी और गरीब आदमी की सुविधाओं और समस्याओं पर चर्चा की थी। हमने कहा था कि हमारा देश एक है, चाहे अहमदाबाद हो, दिल्ली हो या मुंबई हो या अन्य कोई जगह हो, सब लोग एक से दूसरी जगह आ-जा सकते हैं और रह सकते हैं। गांवों से लोग इन्हीं बड़े शहरों में आते हैं, जबकि शहरों से गांवों में कम ही लोग जाते हैं। वे लोग जब अपने घर जाएं तो हमारा कुछ मेनडेटरी, हमारा प्राथमिक हक बनता है कि हम अपना लाभ न देखें, उनकी सुविधाएं देखें। यह उनका नागरिक होने का भी हक है, जो हमने उनसे छीनने का काम किया है।

अब मैं एक और महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ। तत्काल में और क्या किया गया है, बसुदेव जी इस बारे में डिटेल् से बताएंगे। रेलवे में चार्जिंग

की, वह भी डेस्टीनेशन टू डेस्टीनेशन की बताना चाहता हूँ। अहमदाबाद एक ट्रेन आती है जोधपुर से बांद्रा की। मैं अहमदाबाद से बैठता हूँ तो मुझे जोधपुर से मुंबई का टिकट टिकट लेना होगा।

ऐसे ही लूटते रहो लोगों को, ये योजनाएं आपको ही मुबारक हों अहमद साहब और धन्यवाद है आपको कि ऐसे ही देश को लूटते रहो, फिर खुश होते रहो, मेजें थपथपाते रहो। गरीबों का पैसा है, लूटते रहो।

सत्य बहुत कड़वा लगता है और बहुत दिनों के बाद सत्य सामने आ रहा है। अभी तो इस पर और भी माननीय सदस्य कहेंगे। लूटना शुरू हो गया, लालू जी चले गए, एक फिल्म का गाना है, क्योंकि वह भी शेरों-शायरी करते हैं।

उपाध्यक्ष जी, लालू जी ने उस दिन ठीक कहा था, जब वह एक टीवी चैनल के सामने बैठे थे और लोगों के प्रश्नों का उत्तर दे रहे थे। एक बच्चे ने लालू जी से पूछा था कि क्या आपको पता है कि आरक्षण अब 60 के बजाए 90 दिन का हो गया है। इस पर इन्होंने जवाब दिया कि मैं इसकी जांच कराऊंगा। मैं यह कहना चाहता हूँ कि 90 दिन का रिजर्वेशन बहुत लम्बा पीरियड है। इससे किसी को जाना है तो उसे 90 दिन पहले प्लानिंग करनी होगी। अगर टिकट कैंसिल कराना हो तो कैंसलेशन चार्ज भी अधिक लगेंगे। पहले 60 दिन का रिजर्वेशन था, लेकिन अचानक जनवरी में उसे 90 दिन का कर दिया गया। आपने ठीक कहा कि मैं इसे देखूंगा।

कमियों को अगर हम दूर नहीं करेंगे, तो सच्चाई लोगों के सामने नहीं आयेगी। आपने अपने भाषण के समय उस रात कहा था कि मैं दिखवा लूंगा। मैं दुबारा रिपीट करता हूँ। जैसे तत्काल का रिजर्वेशन आप पांच दिन का कर दीजिए। इसे भी दिखवा लीजिए, इससे कितना नुकसान आम आदमी को हो रहा है। आपने फर्स्ट एसी में 7 प्रतिशत, सैकिंड एसी में 4 प्रतिशत, 300 किलोमीटर की दूरी तक एक रुपया, 300 किलोमीटर से 500 किलोमीटर की दूरी के लिए तीन रुपया, 600 किलोमीटर तक तीन रुपया, 700 किलोमीटर तक चार रुपया छूट की घोषणा की थी। इस पर आरक्षण शुल्क और विकास अधिभार शामिल नहीं है। मैं आपसे करबद्ध प्रार्थना करूंगा कि मेरी सोच में अगर कहीं खामी हो तो आप जरूर उसे अपने प्रवचन में बता दीजिएगा। मुझे बताया गया है कि सारी छूट 7 प्रतिशत, 4 प्रतिशत आदि छूट पॉपुलर ट्रेनों में नहीं दी जाएगी या कम दी जाएगी। पीक-सीज़न में नहीं दी जाएगी। लीन पीरियड, 15 जुलाई से 15 सितम्बर तक यानी दो

महीने तक का है। इसमें सत्य क्या है यह आप सदन को बताइयेगा और पूरे 10 महीनों में कितनी छूट मिलेगी, यह मैं आप पर छोड़ देता हूँ। आपने जो घोषणा की है उसमें पूरे साल में कितनी छूट मिलेगी? पॉपुलर ट्रेनों की संख्या 450 है, उनमें छूट मिलेगी या नहीं मिलेगी और यह 7 प्रतिशत मिलेगी या 2 प्रतिशत मिलेगी, यह आप अपने भाषण में बता दीजिएगा। टाइम्स ऑफ इंडिया तथा इंडियन एक्सप्रेस ने लिखा है कि Air fare cut has a rider. You pay less only for three months. इस पर काफी आर्टिकल्स आये हुए हैं, फिर भी आप स्पष्ट कर दीजिएगा, मुझे संतोष हो जाएगा कि यह एक साल के लिए छूट है या केवल दो महीने के लिए है।

आदरणीय मंत्री जी, आप इसका उद्देश्य रखिये कि ट्रेनों में सुविधाएं बढ़ें, आम आदमी की सुविधाएं बढ़ें, जनरल कोचेज काटे न जाएं क्योंकि आज उन्हें मजबूरन जनरल कोचेज में से निकल करके स्लीपर कोचेज में बैठना पड़ता है। अभी उनकी क्षमता इतनी नहीं बढ़ी है। मैं आर्थिक सर्वेक्षण में जाना नहीं चाहता हूँ, अगर बजट स्पीच में मुझे चांस मिलेगा तो उस समय मैं इस पर बोलूंगा। उसके लिए आप जिम्मेदार नहीं हैं। लेकिन जो तीन-चार बातें मैंने कही हैं, रिजर्वेशन, तत्काल योजना तथा गरीब रथ में लोगों को जो तकलीफ होती है उन पर आप विचार कीजिए। मुझे यह भी बताया गया है कि यह जो छूट आपने दी है वह नये कोचेज के लिए है [r64]

उसका भी आप स्पष्टीकरण दीजिए। अभी 225 या 226 नए कोचिज़ बनना बाकी है और ये तीन-चार साल के बाद बनेंगे। क्या माननीय मंत्री जी सदन को बताएंगे कि यह छूट सभी कोचों में दी जाएगी या सिर्फ 225 या 226 कोचों में दी जाएगी?

मैं गुजरात से आता हूँ। गुजरात का देश के विकास में अपना एक स्थान है। गुजरात का 90 प्रतिशत से भी ज्यादा विस्तार पश्चिम जोन में होता है। लालू जी आपके आंकड़े बताएंगे कि देश भर के सभी जोन में सबसे ज्यादा प्रति वर्ष इनकम होती है, पश्चिम जोन की और इस बार 5700 करोड़ रुपए की हुई है। किसी दूसरे जोन की इतनी इनकम नहीं होती है। अहमदाबाद जोन की 1885 करोड़ रुपयों की इनकम हुई है। फिर भी गुजरात के साथ अन्याय हो रहा है।

मेरी तीन-चार बड़ी-बड़ी मांगें हैं। बाकी की मांगें समय को अन्य सदस्यों के लिए बचाते हुए मैं सभापटल पर रख दूंगा। पश्चिम रेलवे का 90 प्रतिशत से ज्यादा का हिस्सा गुजरात में है, इसका हैडक्वार्टर अहमदाबाद

या गांधी नगर में लाया जाए। दूसरी मांग है, श्री राठवा जी को मालूम है और शायद आपको भी पता होगा कि अहमदाबाद सबसे ज्यादा कमाई देने वाला सैक्टर है। आपने एयर कंडिशन ट्रेन भी दे दी, मेरी मांग थी कि आप अहमदाबाद से अमृतसर की ट्रेन दें। अहमदाबाद से इलाहाबाद, लखनऊ की तरफ जाने वाली ट्रेन दें और इस तरफ आप जरूर ध्यान दीजिएगा। एक ट्रेन मिली, वह भी अहमदाबाद से मुम्बई के लिए, वह भी सेंट्रली एसी ट्रेन, जो कि पैसे वाले लोगों के लिए है।

अहमदाबाद, जो आपको 1885 करोड़ रुपयों की आमदनी देता है, उसके लिए प्रार्थना करूंगा कि आप जो चार स्टेशन विश्व स्तरीय बनाना चाहते हैं, वैसे ही अहमदाबाद स्टेशन को भी, क्योंकि देश भर के लोग अहमदाबाद रहते हैं और सफर करते हैं, विश्वस्तरीय, हर प्रकार की सुविधा वाला स्टेशन बनाएं। भरुच, दाहेज, रुपांतर, दिल्ली और मुम्बई की बीच की बात मैंने छोड़ दी। थर्ड ट्रेक का हमने सर्वे किया है। बजट का भी प्रावधान किया था और पैसा कमाने की बहुत संभावना है। रेलवे को बहुत पैसा मिलेगा। मुम्बई और अहमदाबाद के बीच तीसरी लाइन डालने के बारे में आप सोचिए। सर्वे किया जा चुका है। उसे कार्यान्वित कीजिए।

गुजरात से संबंधित अहमदाबाद, गांधीनगर, साबरमति, मणिनगर के लिए यदि आप इन छोटी-छोटी मांगों को स्वीकार करेंगे, तो मैं आपको धन्यवाद दूंगा। मैं ज्यादा समय न लेते हुए सिर्फ इतना कहूंगा कि यह जो पिछले दरवाजे से देश में रेलवे के गरीब रथ में हो रहा है, तत्काल योजना में, रिजर्वेशन में, ट्रेनों को मेल से सुपरफास्ट बनाने में, सुविधाओं पर ध्यान कम है, स्टेशनों की स्थिति बदतर है, इस तरफ आप ज्यादा ध्यान दीजिए, आम आदमी की तरफ आप ज्यादा ध्यान दीजिए। मैं पूछता हूँ कि प्रथम श्रेणी एसी में कौन सफर करता है?

या तो सांसद होंगे, रेल के बड़े-बड़े कर्मचारी होंगे, काफी कम लोग पैसा खर्च करके फर्स्ट क्लास एसी में जाते हैं। गरीब लोग जो जनरल कोच में, स्लीपर कोच में यात्रा करते हैं, उनकी संख्या बढ़ाए। आप जनरल कोच की ट्रेनें दौड़ाए जिस में आम आदमी यात्रा करता है। आप गांव से आते हैं। गांव से शहर को जोड़ने वाली वाली जो इंटर स्टेट ट्रेन्स हैं, उनकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाए। उपनगरीय रेल सेवाओं के बारे में आप चूक गए हैं। रेलवे की 40 परसेंट मुख्य सेवाएं उपनगरीय सेवाओं से जुड़ी हैं। अगर कोई गाजियाबाद से दिल्ली आएगा तो ट्रेन पकड़ेगा या विरार, बान्द्रा, बोरिवली,

कांटीवली, मणिनगर, अटवा, महसाणा, पाटन से आएगा तो पहले ट्रेन पकड़ेगा, फिर मेन ट्रेन ले सकेगा। बजट में उपनगरीय सेवाओं की तरफ ध्यान देना चाहिए था। उपनगरीय सेवाओं को और मजबूत करिए, सुविधाजनक करिए, ज्यादा रियायतें दीजिए और वहां नई लाइन्स डालिए।

अंत में यही कहूंगा कि मैंने जो-जो बातें कही हैं, आप उन पर गौर करिए। मुझे आपसे बहुत उम्मीद है क्योंकि आप जमीन से जुड़े हैं और मैं इस बात को फिर कह रहा हूँ कि पैसा कमाइए, अच्छी बात है, आईएमए में जाइए, विदेशों में जाइए, हमें इस बात का गर्व है। विदेशों से लोग यहां सीखने के लिए आते हैं, हमें इस पर गर्व है लेकिन गरीब आदमी की जेब से पैसा निकाला जाता है, आप वह मत कीजिए। रेलवे को दुरुस्त करिए, फिर अपना मैनेजमेंट देखिए, आपका नाम पूरी दुनिया में रोशन हो जाएगा अगर आप ऐसा-वैसा काम बंद करेंगे। अभी आपको बहुत आगे जाना है। कहां जाना है यह तो लोग तय करेंगे।

रेलवे महज मुनाफे का धंधा नहीं अपितु देश को जोड़ने वाली संस्था है

& x.k's k fl g

सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। माननीय रेल मंत्री जी पांचवी बार रेल बजट प्रस्तुत करते हुए बहुत प्रसन्न हो रहे थे लेकिन शायद इस बात को नजरअन्दाज कर रहे थे। वह जब पांचवी बार सदन के भीतर बजट प्रस्तुत कर रहे थे तब देश के कई राज्यों के माननीय सांसद उनके प्रस्तुत किए गए रेल बजट पर असहमति व्यक्त कर रहे थे। पश्चिम बंगाल, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, बिहार, आंध्रप्रदेश, उत्तर प्रदेश और महाराष्ट्र प्रदेश के सभी सांसदों ने रेल मंत्री जी के बजट का विरोध किया। मुझे पहली बार ऐसा लगा कि यह पूरा बजट असंतुलित था। बजट में सभी क्षेत्रों का बराबर ख्याल नहीं रखा गया और लगातार नई-नई घोषणाएं उन्हीं क्षेत्रों के लिए हुई हैं जहां पहले के चार बजटों में नए काम की स्वीकृतियां दी गई थीं। यह सही बात है कि रेल का नैट वर्क देश में बढ़ा है। 14 लाख कर्मचारी रेल विभाग के पास हैं, डेढ़ करोड़ यात्री रोज अपनी यात्रा तय करते हैं, 11 हजार से अधिक ट्रेन्स हैं लेकिन जहां एक ओर नई तकनीक की ट्रेन देने की बात हो रही है, वहीं दूसरी तरफ बहुत बड़ी संख्या में पुराने डिब्बे, पुरानी लाइनें, टूटे-फूटे स्टेशन और देश के भीतर ऐसे स्टेशन देखने को मिलेंगे जिन की संख्या 70 फीसदी से ज्यादा है, वहां पेय जल नहीं है, बैठने की व्यवस्था नहीं है, पैदल ब्रिज नहीं हैं, दूसरे-तीसरे-चौथे प्लेटफार्म की जो जरूरत है, वह नहीं बन पाए हैं। मुझे लगता है कि रेल बजट प्रस्तुत करते समय जिन सभी बातों का इनको ख्याल रखना चाहिए था, नहीं रखा गया है। मंत्री जी ने एक बात और कही कि हम लगातार पांचवीं बार फायदे का बजट प्रस्तुत कर रहे हैं। मैं मानता हूँ कि 25 हजार करोड़ रुपए के फायदे का बजट है लेकिन इन्होंने

जो कहा कि पहले के रेल मंत्रियों ने ठीक काम नहीं किया, रेलवे में बड़ा वित्तीय संकट था लेकिन उन्होंने किसी भी बजट में यह उल्लेख नहीं किया कि रेल विभाग की पुरानी वित्तीय स्थिति क्या थी? उन्होंने आरोप लगा कर कह दिया कि हमने बहुत अच्छा काम किया है लेकिन पहले वालों ने सब गड़बड़ किया, मुझे ऐसा लगता कि उनकी यह बात ठीक नहीं है।

महोदय, रेलवे की आमदनी का जरिया पार्सल के माध्यम से, विज्ञापन के माध्यम से और लैंड लीज के माध्यम से बताया गया है। मैं मानता हूँ कि रेलवे के पास आज बहुत जमीन है। अगर रेलवे अपनी जमीन का कमर्शियल उपयोग करे तो वह सदैव फायदे में रहेगी लेकिन गांवों में कहावत है कि अपनी सम्पत्ति को बेच कर यदि कोई बेटा अपने को कहता है कि वह धनवान हो गया है तो वह उचित बात नहीं है, वही ठीक घर का बेटा माना जाता है जो खुद सोर्स ऑफ इनकम इकट्टी करे, अन्य तरह से आय अर्जित करके पूंजी को बचाने का काम करे लेकिन यहां उल्टा हो रहा है। यहां हम अपनी जमीन को कमर्शियल उपयोग के लिए दे रहे हैं। उससे जो आमदनी हो रही है, उसे रेलवे का फायदा बता रहे हैं।

मैं मानता हूँ कि रेल यात्रियों के किराए में वृद्धि नहीं हुई है और नई 200 गाड़ियां चलाई गईं, उन गाड़ियों में यात्रियों के ऊपर अधिभार लगाने का काम किया लेकिन उनको सुविधाएं नहीं दे पाए। मैं आज भी कई ऐसी सुपरफास्ट गाड़ियों का नाम ले सकता हूँ, मेरे क्षेत्र में महाकौशल एक्सप्रेस और रीवा से नई दिल्ली चलने वाली सुपरफास्ट एक्सप्रेस है, इनके डिब्बों की हालत देखिए, इनकी स्थिति इतनी खराब है कि कभी भी बड़ी दुर्घटना हो सकती है। बाथरूम में जाओ तो ऐसा लगता है कि पांव नीचे चला जाएगा। अगर बच्चे ट्रेन में अकेले टहलना चाहें तो बच्चों को अकेले छोड़ नहीं सकते। ट्रेन में आवाज़ इतनी भयंकर आती है कि आप सो नहीं सकते। ऐसी ट्रेनों को हम दुनिया की नंबर वन ट्रेन बनाने जा रहे हैं। वहां खानपान का जो व्यवस्था की गई है, उसका तो गजब का हाल है। इसमें जितने अवैध वेंडर्स ट्रेन में देखने को मिलेंगे उतने कहीं नहीं मिलेंगे। विज्ञापनों की रेलवे स्टेशन नुमाइश बन गए हैं, बड़ी-बड़ी कंपनियों के विज्ञापन वहां लगे हुए हैं कि लोग रास्ता भूल जाते हैं। मैं कई बड़े शहरों का नाम बता सकता हूँ कि लोग स्टेशन जाने का रास्ता भूल जाते हैं, वहां विज्ञापन के बड़े-बड़े होर्डिंग लगे हैं, इससे रेलवे की वास्तविकता अपने आप खोती चली जा रही है। आज रेलगाड़ियों में डिब्बा बंद सामान प्लास्टिक के बर्तनों में बिक रहा

है, अब लालू जी के वो नारे कहां गए – कुल्हड़ लाएंगे, खादी के तकिए के कवर और चादर देंगे। अगर ट्रेन के परदे देखेंगे तो उल्टी होती है। वहां कॉकरोच, खटमल और चूहों ने पूरी तरह से अपना घर बना लिया है। रात में आप कोई खाने का सामान छोड़ दीजिए, थोड़ी देर बाद पता चलेगा कि वह गायब हो गया, वह किधर गया पता नहीं चलेगा, यह स्थिति है। मैं कहना चाहता हूँ कि आज रेलवे की जो वास्तविक स्थिति है, इसमें 14 लाख कर्मचारी काम कर रहे हैं लेकिन जो फील्ड में कर्मचारी काम कर रहे हैं, उनकी क्या हालत है? वे जंगल, पहाड़ों में अकेले रात में बैठे रहते हैं, कभी उन्हें वनमानुष उठा कर ले जाते हैं तो कभी कोई आकर धमकाता है लेकिन इनकी सुरक्षा की कोई जिम्मेदारी नहीं है। वे पेड़ के नीचे किसी तरह से रात गुजारते हैं, हम उनको आज तक मकान बनाकर नहीं दे सके हैं। हम एक्लास का रेलवे स्टेशन दिल्ली को बना सकते हैं यह ठीक बात है, मुम्बई, चैन्नई और कोलकाता को बना सकते हैं, उचित है लेकिन जो वास्तविकता है उसे स्वीकार नहीं कर सकते। टाइम बाउंड क्या इन सुधारों के लिए नहीं चलाया जाएगा? आप कह रहे हैं कि सब सुविधाएं प्राइवेटाइजेशन में दे रहे हैं। आप प्राइवेटाइजेशन में दे दीजिए, जहां-जहां आपने प्राइवेटाइजेशन में दिया वहां की हालत देख लीजिए, आज क्वालिटी कंट्रोल नहीं है। यह पूरी तरह से खत्म हो चुका है और पूरी तरह से मुनाफे की दृष्टि से काम होता जा रहा है। रेलवे सिर्फ मुनाफा कमाने के लिए नहीं बना था, रेलवे देश को जोड़ने वाली एक बहुत बड़ी संस्था है। रेलवे से हमारा देश पूरी तरह से एकजुट है अगर इसे मुनाफे का धंधा बनाने में लग जाएं, सुविधाओं को ध्यान में न रखें तो मुझे लगता है इसे सफलता नहीं कहा जा सकता। अभी सुप्रीम कोर्ट ने भी कह दिया है कि सड़कों के माध्यम से माल भाड़े की दुलाई 30 या 35 टन से ज्यादा नहीं होगी। अभी हमारे एक मित्र भाषण में बता रहे थे कि रेलवे को फायदा पहुंचाने के लिए इतना माल दुलाई का काम कर रहे हैं, ओवरलोडिंग कर रहे हैं तो ट्रैक तो कहीं न कहीं तो गड़बड़ होगा ही। ये ट्रैक 100 या 150 वर्ष पहले के हैं, इनमें आधुनिक तरीके का काम किया नहीं है और हम उम्मीद कर रहे हैं कि यह ज्यादा माल दुलाई का काम करेगा। एक तरफ सुप्रीम कोर्ट कह रहा है कि रास्ते में चलने वाले ट्रकों की ओवरलोडिंग बंद हो और दूसरी तरफ रेलवे की ओवरलोडिंग बढ़ती चली जा रही है, इस तरह से यह दोहरा मापदंड कैसे चलेगा। इसलिए मैं कहता हूँ कि इस मामले में बहुत गंभीरता से लालू जी को विचार करना चाहिए।

मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें कह कर अपनी बात समाप्त करूंगा। मैं आज पूरी तरह से कह सकता हूँ कि हम अपने क्षेत्र की छोटी-छोटी बातों के लिए अधिकारियों से मिलते हैं, चक्का जाम भी करते हैं और यहां माननीय रेल मंत्री जी से भी निवेदन कर चुके हैं लेकिन कुछ नहीं कर पाए हैं। हमारे यहां चित्रकूट तीर्थस्थल है, जहां भगवान राम 12 वर्ष रहे और शारदा माता की शक्तिपीठ है। इन दोनों तीर्थ स्थलों में करोड़ों आदमी वर्ष भर आते हैं, हमने छोटी सी डीएमयू गाड़ी मांगी थी लेकिन वह आज तक नहीं मिली। रीवा से दिल्ली चलने वाली ट्रेन आठ-दस घंटे लेट होती है, हमने कहा कम से कम उसका तो समय परिवर्तित कर दें और सुबह नौ बजे तक पहुंचाने की व्यवस्था करें। महाकौशल एक्सप्रेस जो जबलपुर से चलकर निजामुद्दीन आती है, उसका समय परिवर्तन करने के लिए कई बार कहा कि इसे आठ-नौ बजे तक दिल्ली पहुंचाने की व्यवस्था करें लेकिन आज तक इसे नहीं किया। अभी इन्होंने एक ट्रेन दी, हमने मांग की कि इसे रीवा-सतना से मुम्बई चलाया जाए और आपने जबलपुर से चलाने की घोषणा कर दी। हम इसका स्वागत करते हैं लेकिन इसे सतना से चलाया जाए। 200 किलोमीटर सतना बहुत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है।

जिनका रोज का आना-जाना मुम्बई से है। मुम्बई हमारे लिए एक मैडिकल सैन्टर भी है और एक व्यापारिक केन्द्र भी है। वहां जाने के लिए जबलपुर से मुम्बई जो ट्रेन आपने स्वीकृत की है, हम चाहते हैं कि उसे सतना से चलाया जाए। इसी तरह राजकोट एक्सप्रेस के लिए पूर्व रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी ने सतना में जाकर एक बड़ी सभा में घोषणा की थी कि राजकोट को हम कटनी से सतना तक पहुंचायेंगे। लेकिन कटनी में दस-दस घंटे वह ट्रेन खड़ी रहती है और हम सतना के लिए मांगते हैं तो वह आज तक हमें नहीं मिली। सतना एक ऐसी जगह है, जहां से सारी जगहों के लिए, चाहे वह कोलकाता की गाड़ियां हों, चाहे पटना और बिहार की गाड़ियां हो, बनारस की गाड़ियां हो, सब सतना से होकर दक्षिण की तरफ जाती हैं। लेकिन ये गाड़ियां यहां खड़ी तो होती हैं, तेल और पानी हमारे यहां से लेती हैं, लेकिन हमारे यहां यात्रियों के जो आरक्षण कोटे थे, वीआईपी कोटे थे, वे सारी ट्रेनों में खत्म कर दिये गये। मैं नहीं जानता ऐसा क्यों हुआ। वे सारे आरक्षण के कोटे, जो अप और डाउन दोनों दिशाओं में चलने वाली गाड़ियों में थे, उन्हें फिर से बहाल किये जाए, यह मेरी मांग है।

महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जो रेलवे स्टेशन हमारे लोक

सभा क्षेत्र में हैं, हम लगातार उनके लिए लड़ते रहे हैं कि वहां पेयजल की व्यवस्था हो जाए, वहां शौचालय बन जाएं, वहां बैठने की व्यवस्था हो जाए, फुट ओवर ब्रिज बन जाएं, लेकिन आज तक इनमें से कोई काम नहीं हुआ। मैं कहना चाहता हूँ कि एन.एच. मैहर में आपकी रेलवे लाइन क्रास होती है। हमने पिछली बार भी आपसे निवेदन किया था, लेकिन बजट में प्रावधान करने के बावजूद भी ओवरब्रिज बनाने की स्वीकृति नहीं दी गई। लेकिन हम राष्ट्रीय राजमार्ग और भूतल परिवहन मंत्रालय को धन्यवाद देते हैं, जिन्होंने बी.ओ.टी. में उसे बनाने की स्वीकृति दी। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि मैहर में अंडरब्रिज बनाने के लिए कम से कम रेलवे अपनी स्वीकृति दे दे, ताकि यह व्यवस्था आगे बढ़ सके। हम लोगों ने कहा कि लगरगांवां के पास गुबरांव मोड़ पर एक रेलवे फाटक बनाया जाए। आप एक तरफ कहते हैं कि हम फाटक में चौकीदार बैठा रहे हैं, हम फाटक को बनाने का काम करने जा रहे हैं। लेकिन हमारे आधे गांव की जमीन-जायदाद दूसरे रेलवे के पार है। उस रेलवे की ऊंचाई इतनी अधिक है कि लोगों को तीस किलोमीटर का चक्कर मारकर जाना पड़ता है। मैंने कहा कि वहां एक अंडरब्रिज बना सकते हैं। यदि अंडरब्रिज संभव नहीं है तो फाटक बना सकते हैं, इसके लिए लगातार वहां की जनता मांग करती रही है।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि सतना से अकेले सीमेंट प्लान्टों और लाइम स्टोन की लदान सात हजार करोड़ से ज्यादा की है। हर वर्ष इनको हमारा क्षेत्र सात हजार करोड़ रुपये देता है। लेकिन सुविधा के नाम पर इन्होंने कुछ नहीं दिया। मध्य प्रदेश के साथ इस तरह का सौतेला व्यवहार रेलवे के द्वारा होगा, ऐसी उम्मीद हमने कभी नहीं की थी। लालू जी से हम कई बार व्यक्तिगत रूप से मिलकर भी निवेदन कर चुके हैं कि मध्य प्रदेश देश का हृदय स्थल है। चारों तरफ की ट्रेनें वहां से होकर गुजरती हैं। हमारी राज्य सरकार आपके रेलवे ट्रैक को जितनी सुरक्षा देने का काम करती है, उतना शायद कोई नहीं देता। मैं निवेदन के साथ कहना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश के साथ सौतेला व्यवहार बंद होना चाहिए। खास तौर पर सतना के साथ, जिस लोक सभा क्षेत्र से मैं आता हूँ, उसके बारे में मैं अभी लिखित रूप से भी दूंगा, चूंकि समय कम है। इसलिए मेरे क्षेत्र की जो वास्तविक समस्याएं हैं और हमारी मांगें हैं, उन्हें मैं लिखित में भी देने का काम करूंगा। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

‘यात्री सुविधाएँ लगातार प्राइवेट लोगों को दी जा रही हैं, जिससे

क्वालिटी खत्म होती जा रही है। लालू जी ने स्वदेशी, तथा लोगों से रोजगार देने की बात कही थी। वैसे भी कुल्हड, खादी के चादर, परदे मठा, दही, आने वाला था वह सब खत्म हो गया। निजी कम्पनी प्लास्टिक बंद सभी खाद्य पदार्थों को स्टेशनों में तथा गाड़ियों में बेचने की अनुमति दी जा रही है। इन्हीं कारणों से करोड़ों लोगों के हाथ से छोटे-छोटे धन्धे छुट गये। कई गाड़ियां पिछले वर्ष 40 इस बार 63 ट्रेनें चलाए जाने का निर्णय लिया गया है। इनमें अधिकांश वही रुट है जहां हर वर्ष नये ट्रेन दी जाती रही है। मैं किसी राज्य का विरोध नहीं कर रहा हूँ लेकिन मध्य प्रदेश की लगातार उपेक्षा की गई है यह उल्लेख जरूरी है। मैंने रीवा से सतना होते हुए मुम्बई की ट्रेन मांगी थी जो नहीं की। मैंने चित्रकुट से मैहार के बीच डी.एम.यू चलाने की मांग की थी यहां वर्षों से करोड़ों तीर्थयात्री आते जाते हैं नहीं कि। राजकोट एक्सप्रेस जो कि कटनी में 10 घन्टे खड़ी रहती है 100 किलोमीटर सतना तक बढ़ाये जाने की मांग की थी नहीं की। कटनी से इलाहाबाद। रीवा से मानिरपुर झासी तक लाइन दोहरी करण विधुतकरण की लगातार मांग की है। मैहार में औरिहार ब्रिज की मांग की थी रेलवे ने नहीं बढ़ाई भूतल परिवहन विभाग बी.ओ.टी में बनाने की स्वीकृति पिछले वर्ष दे दी। अब मैं रेलवे से मैहर में एन.एच रेलवे कोसिंग पर अडर ब्रिज की मांग की है उस पर रेलवे को ध्यान देना होगा। सतना से मैहार के बीच लगरगावा से आगे गविराव मोड़ एवं करिया मैहर का 10 करिया पानी रेलवे में पाठक लगाने की मांग पर आज तक विचार नहीं किया गया।

जबलपुर मुम्बई गरीब रथ से रीवा से चलाया जाना तथा सप्ताह में 3 दिन किया जाए। रीवा इलाहाबाद नये डी.एम.यू चलाई जाये। सतना से चलने वाली अप एवं डाऊन दिशा की और चलने वाली गाड़ियों को पूर्व में सभी बोगियों में आरक्षण वी.आई.पी कोटा था जो वर्तमान में खत्म कर के जबलपुर कर दिया गया है पुनः बहाल किया जाये। डर्ग गोरखपुर डर्ग कानपुर से प्रतिदिन किया जाए। रीवा से नई दिल्ली चलने वाली गाड़ी समय परिवर्तित सुबह 9 बजे तक दिल्ली पहुंचाया जाए।

जबलपुर से हजरत निजामुददीन चलने वाली महारौशल एक्सप्रेस समय परिवर्तित कर दिल्ली 9 बजे तक पहुंचाया जाए। रीवा से भोपाल चलने वाल एक्सप्रेस का हबीवगंज तक बढ़ाया जाये। महगवा जैतवारा सतना मैहर में चौथा प्लेट फार्म व पैदल पथ बनाया जाए खुरहा, लगरगावा, मदनपुर की ऊचाई बढ़ाई जाए। खन्ना बैतासी में हाबड़ा जैतवारा में कामायनी गडगावों

में सतना या रीवा से जबलपुर के बीच चलने वाली इन्टरसिटी या सररिया, अलहरा, मुरेही से स्टोपेज दिया जाए। सतना-रीवा मिर्जापुर नये रेल लाइन बनाई जाए। पब्लिक प्राइवेट पार्टनर से एक लाख करोड रुपये जुटाने से रखा गया जिसमें 40 अरब रुपये लैण्ड लीज से इकठी की गई है। रेलवे टर्मिनल की अब निजी हाथों में दिया जा रहा है।

5 वर्ष में लालू जी ने गरीब का शब्द बहुत इस्तेमान किया लेकिन गरीब को कुछ मिला नहीं। 200 एक्सप्रेस गाड़ी सुपर फास्ट बनायी गई लेकिन सुविधा न के बरबार है उल्टे किराया बढ़ गया। ट्रेन के डिब्बे आऊटडेटेड है। राज्य सीमा पुलिस जी.आर.पी. जो रेलवे की सुरक्षा में रहती है उनके परिवार को रियायती पास दिया जाए। देश की सड़को में लोड न्यायालय ने बंद कर दिया है। लेकिन लालू जी ने माल गाड़ियों में लदान बढ़ा दिया है। रेल लाइन के बीच पहले लोहे के स्पीलर लगते थे अब उनकी जगह सीमेन्ट के स्लीपर लगाये जा रहे हैं जो लोहे के स्लीपर लगे थे उन्हें निकाल कर बेचे गये हैं उनमें व्यापक भ्रष्टाचार किया गया है उसकी जांच होनी चाहिए। पिछली बार रिटन रिजर्वेशन पर जो 15 रुपये का लाद दिया गया था उसे नहीं लिया गया। रेलमंत्री जी ने जो यात्रियों से रियायत देने की बात कही है। छात्राओं को, महिलाओं को, उर्दू जानने वालों को, एडस पीडित को, दी जाने सुविधा स्वागत योग है परन्तु छात्रों को वंचित रखना गलत है। एडस पीडित के अलावा केन्सर पीडित, किडनी, हार्ट, एवं आंख पीड़ितों से रेलवे में 50 प्रतिशत की छूट दी जाए। अखबारों ने लिखा है कि 70 प्रतिशत घोषणाओं पर अमल नहीं होता। किराया ना बढ़ाकर ऊपरी आलोचनाओं से रेल मंत्री जी ने अपने को बचा लिया। रेलवे की दुर्घटनाओं में भी कमी नहीं आ रही है। लूट छीना छपटी आम हो गयी है। सफाई सुरक्षा और अच्छा भोजन एवं अच्छे चाय-पानी में व्यापक सुधार किए जाने की जरूरत है।

इस बजट से रेलवे में सुधार होना मुश्किल & çks jkl k fl g jkor

माननीय सभापति महोदय, मैं आपका अत्यंत आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया है। मैं रेल मंत्री, श्री लालू यादव द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के संदर्भ में अपने कुछ विचार व्यक्त करना चाहूंगा। मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि क्षेत्रफल की दृष्टि से देश के सबसे बड़े और सीमावर्ती राज्य राजस्थान के साथ बजट में न्याय नहीं किया गया है। इस लोक-लुभावन और चुनावी धमक वाले बजट में जो 53 नयी रेलगाड़ियां घोषित की गयी हैं, 10 गरीब रथ चलाये गये हैं और 11 गाड़ियों के फेरे बढ़ाये गये हैं, उन सबमें राजस्थान को मात्र चार नयी रेलगाड़ियां ही मिली हैं। इसके अलावा वहां आने जाने वाली गाड़ियों के न तो फेरे बढ़ाये गये हैं और न ही किसी गाड़ी का एक्सटेंशन बढ़ाया गया है। इससे पता लगता है कि किस प्रकार से इस चुनावी बजट में केवल बिहार केन्द्रित अथवा कुछ राज्यों तक केन्द्रित, जहां यूपीए का शासन है, वहां तक इस बजट का लाभ पहुंचा है।

राजस्थान जैसे प्रदेश जहां पर विपक्षी दल हैं, उनकी घोर उपेक्षा की गयी है, यह मैं आपके माध्यम से आरोप लगाना चाहता हूँ। वहां के लिए चार नई गाड़ियां देना, एक प्रकार से ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। माननीय मंत्री जी ने कहा है कि 25,000 करोड़ रुपए के मुनाफे वाला बजट दिया है। मैं इस बात का स्वागत करता हूँ कि बिना किराया या भाड़ा बढ़ाए, समाज के सभी वर्गों का ध्यान इस बजट में रखा गया है, परन्तु रेलवे के कायाकल्प अभियान को, रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर को, जिस पर पूरी रेल व्यवस्था की मजबूती, सुरक्षा और भविष्य का दारोमदार है, उसको प्राथमिकता सूची से निकाल दिया गया है। यह पटरियां सौ-सौ साल पुरानी हैं, ये पुल

50 से 100 साल पुराने हैं, ये सब घिस गए हैं, उनका क्षरण हो गया है। इसके परिणामस्वरूप डिरेलमेंट हो रहा है, कभी गाड़ियां पलट रही हैं, कभी शांटिंग करते हुए, कभी पुलों को पार करते हुए, कभी कमजोर पटरियों के कारण आए दिन दुर्घटनाओं का खतरा बना हुआ है। इस तरफ आपने कोई ध्यान नहीं दिया है। रेलवे के रोलिंग स्टॉक और इंफ्रास्ट्रक्चर, इन दोनों को आखिरी हद तक चूस लिया गया है, इसकी वजह से बहुत खतरनाक हालत हो सकती है। सीएण्डएजी की रिपोर्ट में कहा गया है कि रेलवे में लगभग 300 परियोजनाएं लम्बित पड़ी हुई हैं, ऐसा लगता है कि इन परियोजनाओं को भुला दिया गया है। वर्ष 2001-02 में पुष्कर को अजमेर से जोड़ने की घोषणा हुई थी, लेकिन आज वर्ष 2008 आ गया है, रेलवे ने कमिटमेंट कर रखा है कि वर्ष 2009 तक इस रेल लाइन का निर्माण हो जाएगा। इसके लिए 19 करोड़ रुपए रखे गए हैं जबकि इसके लिए बजट में ज्यादा राशि का प्रावधान होना चाहिए था।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि अजमेर के रेल कारखाने के बारे में कहना चाहूंगा। बजट में कहा गया है कि लिलुआ कारखाना, पेरम्बुर लोको कारखाना और अजमेर लोको कारखाने के लिए 200 करोड़ रुपए रखे गए हैं। अजमेर के लिए 52 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है, लेकिन उसमें से केवल 15 लाख रुपए का आवंटन किया गया है। आप तो जानते हैं कि अजमेर का लोको और रेल कारखाने रेल की रीढ़ की हड्डी है, लेकिन उसके लिए केवल 52 करोड़ रुपए का प्रावधान और 15 लाख रुपए का आवंटन ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। इसे बढ़ाए जाने की जरूरत है। मंत्री जी जब अजमेर तसरीफ लाए थे, उस समय उन्होंने घोषणा की थी कि अजमेर को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा। मैं इस बजट में आंख फाड़-फाड़कर देखा कि अजमेर को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाए जाने की लिस्ट में है या नहीं, लेकिन उसमें अजमेर का कहीं नामोनिशान तक नहीं है, जबकि माननीय रेल मंत्री जी अजमेर के प्रति बहुत श्रद्धा रखते हैं, बराबर अजमेर आते रहते हैं। रतलाम से खंडवा की लाइन मीटरगेज है, उसे ब्राडगेज में बदलना है, इसे स्वीकार तो कर लिया लेकिन उसके लिए पैसा बहुत कम मंजूर किया है। पहले अजमेर से खंडवा तक बहुत ट्रेनें चलती थीं, जो पूर्णा तक और आगे काचीगुड़ा तक जाती थीं। हैदराबाद और आंध्र प्रदेश से लाखों लोग अजमेर जियारत करने के लिए आते आते हैं, लेकिन उनको बहुत घूमकर आना होता है। अगर यह मीटरगेज लाइन का टुकड़ा

ब्रांडगेज में परिवर्तित कर दिया जाए तो हैदराबाद को अजमेर से सीधा जोड़ा जा सकता है। पुष्कर को मेड़ता से जोड़ने की बात थी ताकि पश्चिमी राजस्थान और मध्य राजस्थान अजमेर से जुड़ जाएं, लेकिन उसके लिए इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। आपने गत वर्ष घोषणा की थी कि अजमेर, कोटा वाया केकड़ी, देवली लाइन के लिए सर्वे किया जाएगा। वह सर्वे भी हो गया, लोगों को यह आशा थी कि आप अजमेर को कोटा से जोड़ने के लिए रेलवे लाइन बनाने के बारे में घोषणा करेंगे, लेकिन उस सम्बन्ध में कोई घोषणा नहीं की गई है। हमने मांग की कि जब तक वह रेल लाइन न बने, अजमेर, चित्तौड़ और कोटा के बीच जो रेल लाइन है, उस पर रेलगाड़ी और दे दें, लगता है मंत्री जी उस बात को भी भूल गए हैं। रतलाम—इंदौर—उदयपुर के बीच रेलगाड़ी चलती है। हम चाहते हैं कि उसे अजमेर तक बढ़ा दिया जाए तो उससे लोगों को काफी फायदा होगा। मध्य प्रदेश की आर्थिक राजधानी इंदौर है, वहां तक अजमेर के लोग आ-जा सकते हैं। खण्डवा और अजमेर के बीच पहले बहुत रेलगाड़ियां चलती थीं, लेकिन अब कई बंद हो गई हैं।

अमृतसर से जयपुर के बीच एक ट्रेन चलती है, उसे अजमेर तक कर दिया जाए। आगरा फोर्ट और अजमेर ऐतिहासिक नगर हैं। आगरा और जयपुर के बीच एक ट्रेन चल रही है, उसे अजमेर तक बढ़ाया जाए। पहले भी आगरा फोर्ट की ट्रेन चलती थी। राठवा जी यहां बैठे हैं, वह जानते हैं कि अहमदाबाद से आगरा फोर्ट के बीच ट्रेन काफी लोकप्रिय थी। वह वाया मेवाड़ जंक्शन, अजमेर और जयपुर के बीच चलती थी। इस लाइन को मीटरगेज से ब्रांडगेज कर दिया गया है, लेकिन रेलगाड़ी नहीं चली है। परिणामस्वरूप लोगों को बहुत असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। इसलिए हमारी मांग है कि इस ट्रेन को चलाया जाए।

अजमेर से चेन्नई और अजमेर से गुवाहाटी के बीच भी ट्रेन चलाई जानी चाहिए। एक स्पेशल ट्रेन अजमेर से चेन्नई तक जाती है, अगर उसे नियमित रूप से चलाया जाए तो अजमेर की जनता के लिए बहुत उपयुक्त होगा। इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए, पुरानी परियोजनाओं के लिए मध्य राजस्थान को आपने 950 करोड़ रुपए दिए हैं। शेखावटी में रेल लाइन के लिए या और दूसरे इलाकों की अलग-अलग योजनाओं के लिए यह पैसा दिया गया है।

रेलवे के आधुनिकीकरण में तेजी, अधूरी पड़ी योजनाओं का निपटान, पटरियों को बदलना और कमजोर पुलों को बदलने के काम तथा सिग्नल

व्यवस्था को दुरुस्त करने के काम में तेजी लाई जाए, जिससे दुर्घटनाओं पर अंकुश लग सके और वे न होने पाएं।

रेलगाड़ियों में आए दिन चैन पुलिंग होती रहती है। लोग जब चाहें और जहां चाहे चैन खींचकर गाड़ी को रोक देते हैं। इसके अलावा यात्रियों को खाने-पीने की वस्तुओं में जहर या बेहोश करने की दवा मिलाकर दे दिया जाता है, जिससे यात्री अचेत हो जाते हैं और लुटेरे उन्हें लूट लेते हैं। इसलिए रेलवे में सुरक्षा पर ध्यान दिया जाए। सुरक्षा, संरक्षा और समय की पाबंदी इन तीन चीजों पर कम ध्यान दिया जा रहा है।

मैं एक मिनट और लूंगा। हरिद्वार से अहमदाबाद तक जो मेल ट्रेन चलती है, वह हमेशा एक घंटा या दो घंटे लेट आती है। पहले वह दिल्ली से अहमदाबाद जाती थी, फिर उसे हरिद्वार तक कर दिया गया। मेरी मांग है कि उसे अजमेर तक बढ़ाया जाए। रेलगाड़ियों में समय की पाबंदी का ध्यान रखा जाए। इसके साथ ही सुरक्षा और संरक्षा पर भी ध्यान दिया जाए। समय की कमी के कारण मैं अपने क्षेत्र की बाकी समस्याओं को लिखित में सभा पटल पर रख दूंगा।

‘महोदय, मैं रेल मंत्री जो द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के संदर्भ में अपने विचार व्यक्त करना चाहूंगा।

महोदय, मुझे खेद कि साथ कहना पड़ रहा है कि क्षेत्रफल की दृष्टि से देश के सबसे बड़े राज्य और सीमावर्ती राज्य राजस्थान के साथ इस बजट में न्याय नहीं किया गया है। लोक लुभावन और चुनावी धमक वाले इस बजट में घोषित 53 नई रेलगाड़ियां और चलाए जाने, 10 गरीब रथों, 11 गाड़ियों के फेरे बढ़ाने आदि में राजस्थान को मात्र चार नई रेलगाड़ियां देना ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। न तो राजस्थान रोकी जाने वाली गाड़ियों के फेरे बढ़ाए गए हैं और न विस्तार। राजस्थान की यह उपेक्षा किसी भी दृष्टि से न्यायसंगत नहीं है।

मान्यवर, रेल मंत्री जी ने 25 हजार करोड़ रुपये के मुनाफे के दावे वाले बजट में न किराया बढ़ाया, न भाड़ा बढ़ाया, जब कि रेल कर्मचारियों एवं समाज के सभी वर्गों का ध्यान रखा। इसके लिए तो आप बधाई के पात्र हैं, परन्तु रेलवे कायाकल्प के अभियान को रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर, जिस पर रेल सिस्टम की मजबूती, सुरक्षा और भविष्य का दारोमदार है, उसे प्राथमिकता की सूची से निकाल दिया है, उसकी उपेक्षा की गई है। यह उचित नहीं है। रेलवे को रोलिंग स्टॉक और इंफ्रास्ट्रक्चर दोनों को ही आखिरी हद तक चूस

लिया गया है। जिसके बाद में खतरनाक हालात हो सकते हैं। रेल पुल 50 से 100 वर्ष पुराने, पटरियां 100 वर्ष से अधिक पुरानी होने के कारण क्षरण को प्राप्त हो गई हैं। जगह-जगह मालगाड़ियां गिर रही हैं, डिरेलमेंट हो रहा है। अतः मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे के कायाकल्प की ओर सर्वाधिक ध्यान दिया जाए।

महोदय, रेलवे का भविष्य और उसके साथ देश की जनता का भविष्य भी रेलवे की आंतरिक मजबूती पर निर्भर करता है। रेलवे के भविष्य के साथ देश का भविष्य जुड़ा है। इस बजट से रेलवे के हाल में कुछ भी सुधार नहीं हो पाएगा। रेल मंत्री जी ने विगत चार वर्षों की कामयाबी का गुणगान किया है। शानदार कल के सब्जबाग भी दिखाए गए हैं। उन्होंने हर वर्ग को खुले हाथ से रेवड़ियां भी बांटी हैं। लेकिन यह दुर्भाग्य से ऐसा बजट है, जो रेलवे को कोई तोहफा नहीं देता।

महोदय, 14 लाख रेल कर्मचारी हैं, लेकिन स्टाफ बेनीफिट फण्ड स्कीम मद में जोरदार बढ़ोतरी के बावजूद भी इसका फायदा 'पहुंच' वालों को ही मिल पाएगा। रेल मंत्री जी ने बोनस में इजाफे का ऐलान तो किया, लेकिन यह याद दिलाना है कि अभी पिछली बार के बोनस का भी एक हिस्सा रूका हुआ है।

यह सही है कि किराए कम हुए हैं, लेकिन गरीबों को ढोने वाले सामान्य श्रेणी में नहीं। दूसरी श्रेणियों में भी जो किराए कम हुए हैं, उनके पीछे दरियादिली का दिखावा ठीक नहीं। अपर क्लास में रेलवे के किराए इतने ज्यादा हैं कि उसे अपनी ओक्यूपेंसी बढ़ाने के लिए किराए घटाने ही होंगे।

महोदय, पहले एक सेपटी फण्ड था जो इंफ्रास्ट्रक्चर के सुधार के काम आता था फिर उसे लेप्स करके 8 प्रतिशत सरचार्ज को किराए का हिस्सा बना दिया। जब तक डेडीकेटेड फण्ड नहीं होगा, तब तक बात नहीं बनेगी।

नई गाड़ियों की घोषणा हुई है, लेकिन इसमें बैकलाग बढ़ता जाएगा। यह तभी खत्म होगा, जब आधारभूत ढांचा उसके काबिल हो।

महोदय, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की योजना की सिर्फ बातें ही की गई हैं, इसमें एक ठोस प्लान और डेडलाइन की जरूरत है।

फ्रेट में पहले रेलवे का हिस्सा 80 प्रतिशत तक था, अब वह मात्र 25 प्रतिशत के आसपास रह गया है। इसी प्रकार यात्री सुविधाओं के लिए पर्याप्त फण्ड तो दिया गया है, लेकिन उसका पूरा इस्तेमाल नहीं हो पाना दुर्भाग्यपूर्ण है। रेलवे डिब्बों में गन्दगी, मच्छर, शौचालयों की दयनीय स्थिति,

सफाई का अभाव, प्लेटफार्मों पर सफाई का अभाव, स्वच्छ पेय जल की सुलभता, बैठने की व्यवस्था, विश्राम गृहों की देखरेख की उपेक्षा, चेन छीनने, सामान खोने, जहरखुरानी की घटनाएं, छोटी गाड़ियों की लेटलतीफी, उन्हें कहीं भी रोक देने की प्रवृत्ति, बिना टिकट चलने की बुरी आदत, अच्छे भोजन का न मिलना, आरक्षण में धांधली आदि सभी अभावों को दूर करने तथा समय की पाबंदी, सुरक्षा, संरक्षा, सफाई, सुव्यवस्था की ओर पूरा-पूरा ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

रेलवे के कायाकल्प के अभियान को प्राथमिकता की सूची से निकाल दिया गया है। इसके लिए इतिहास कभी माफ नहीं करेगा।

महोदय, आवश्यकता है रेलवे के आधुनिकीकरण में तेजी, अधूरी पड़ी योजनाओं को निपटाने, कमजोर पुलों को बदलने पटरियों को बदलने तथा सिगनल व्यवस्था को आधुनिकतम/ अद्यतन बनाने की।

सीएजी की रिपोर्ट के अनुसार लगभग पूर्व घोषित एवं लम्बित लगभग 300 के आसपास रेलवे परियोजनाएं हैं, जिन्हें धन/संसाधन जुटाकर निर्धारित समयाविधि में पूरा करना आवश्यक है। अन्यथा उनकी लागत में निरन्तर वृद्धि होती जाएगी और उन पर व्यय की गई राशि भी उपयोगी सिद्ध नहीं हो पाएगी।

महोदय, रेलवे बजट में धर्म के आधार पर अल्पसंख्यकवाद को बढ़ावा देना, उर्दू को परीक्षा का माध्यम बनाना उचित नहीं कहा जा सकता क्योंकि अन्य भाषाएं भी अपने अधिकार मांगेंगी।

पूर्वोत्तर राज्यों की उपेक्षा राष्ट्रहित में बड़ी गलती & rkfi j xko

माननीय सभापति जी, हर साल रेल बजट पर भाग लेते हुए इस सदन में लालू जी की तारीफ की वर्षा होती है लेकिन शायद इस सदन में मैं ही अकेला सदस्य हूँ जिसको एक तरफ रेलवे के इतने आगे बढ़ने की बात सुनकर और दूसरी तरफ उसमें बहुत सी कमियाँ देखकर चक्र आ जाता है।

महोदय, देश के हर कोने को रेल लाइन से जोड़ना इकोनॉमिक वायेबिलिटी के आधार पर तय नहीं किया जाना चाहिए। यह राष्ट्रीय एकता और राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए महत्वपूर्ण है। मैं साफ शब्दों में कहने की इस सदन से इजाज़त चाहता हूँ कि यह सदन अरुणाचल प्रदेश को इजाज़त दे कि अरुणाचल प्रदेश में रेलवे लाइन जुड़नी है तो अरुणाचल प्रदेश सरकार को इजाज़त दे कि चीन से रेलवे कनेक्टिविटी भी हो। देश की 60 साल की आज़ादी के बाद भी आज तक अरुणाचल प्रदेश को रेल लाइन से नहीं जोड़ा गया। मैं पिछले चार सालों से यह आवाज़ सदन में बुलंद कर रहा हूँ लेकिन लालू जी और नारायण भाई राठवा जी के कानों में यह बात क्यों नहीं जा रही है, यह मेरा सवाल है।

आज मुझे रेलवे की कामयाबी की बात सुनाई दे रही है लेकिन पूर्वोत्तर राज्यों में और खास तौर से अरुणाचल प्रदेश में जो रेलवे नहीं जोड़ी जाती है, वह हमारे देश के हित में बहुत बड़ी गलती है। आज अरुणाचल प्रदेश को चीन क्लेम कर रहा है। हमारे प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह ने आज तक एक लफ़्ज़ भी नहीं कहा कि अरुणाचल प्रदेश हिन्दुस्तान का हिस्सा है। प्रणब दादा ने इस बात को कहा है। अरुणाचल प्रदेश को देश का हिस्सा बने रहने देने के लिए इसको रेलवे से जोड़ना ज़रूरी है। अरुणाचल को रेलवे से जोड़ने का मतलब हमें हिन्दुस्तान से जोड़ना है, राष्ट्रीय एकता और

राष्ट्रीय सुरक्षा में हमें जोड़ना है। मैं इस देश के वासियों को कहना चाहता हूँ कि हमें आज किस रूप से देखा जा रहा है। हर साल आप रेल बजट बनाते हैं लेकिन अरुणाचल में इस रेल बजट का एक पैसा भी क्यों नहीं जा पा रहा है। मैंने इसके लिए पिछले साल लालू जी को एक प्रस्ताव रखा था कि अगर हमें रेलवे से नहीं जोड़ा जाना है तो रेलवे बजट का कुछ ऐसा हिस्सा उन प्रदेशों को देना चाहिए जहाँ रेलवे नहीं है। वहाँ सड़कें बनाने के लिए, पुल बनाने के लिए, अस्पताल बनाने के लिए, स्कूल बनाने के लिए वह पैसा इस्तेमाल करना चाहिए जहाँ रेलवे कनेक्टिविटी नहीं है। या तो इस देश का कानून बदलना होगा और यह करना होगा कि लक्षद्वीप से जो संसद सदस्य बनकर आता है, अंडमान-निकोबार से जो संसद सदस्य बनकर आता है, सिक्किम, मिज़ोरम और अरुणाचल प्रदेश से जो संसद सदस्य बनकर आता है, उस व्यक्ति को रेल मंत्री बनाना चाहिए। अगर लालू जी बिहार तक ही सीमित रहते हैं तो उन प्रदेशों के संसद सदस्यों को रेल मंत्री बनाना चाहिए ताकि लक्षद्वीप और अंडमान को भी रेलवे से जोड़ा जाए, मिज़ोरम और अरुणाचल प्रदेश को भी रेलवे से जोड़ा जा सके।

मैं साफ शब्दों में इस बिन्दु को रखना चाहूँगा कि अरुणाचल प्रदेश में अगर रेलवे लाइन जोड़ने के लिए मंत्री जी को तकलीफ है तो मैं दिशा बता देता हूँ। पिछली बार मुरकॉंगसलेक से पासीघाट जोड़ा जाना सर्वे एंड इनवैस्टिगेशन में रखा गया, लेकिन इस बजट में उसका निशान ही नहीं है। रूपाई से परशुराम कुंड सर्वे एंड इनवैस्टिगेशन में रखा लेकिन इस बजट में उसका भी निशान नहीं है। यही हाल है तो आप कैसे चीन से मुकाबला करेंगे। 1962 की लड़ाई में रेलवे कनेक्टिविटी नहीं होने के कारण हमारी फौज ने चीन से हार मान ली। इसलिए मैं दिशा बता रहा हूँ कि यदि अरुणाचल प्रदेश को रेल लाइन से जोड़ना है तो मंत्री जी मेरी बात को नोट करें। बोगीबील ब्रिज से मुरकॉंगसलेक पासीघाट ब्राडगेज से जोड़ा जाना चाहिए क्योंकि रोंगिया से मुरकॉंगसलेक ब्राडगेज जोड़ने का नक्शा ही आपके पास नहीं है। इससे जो प्रोग्रेस उसमें होनी चाहिए वह नहीं हो पा रही है। रूपाई से परशुराम कुंड के लिए रेलवे लाइन को इस बजट में डालना चाहिए था लेकिन आपने नहीं डाला। इसके लिए भी बजट में प्रावधान करना चाहिए।

मारगरिता से म्याऊ, म्याऊ में हिन्दुस्तान का एक माना हुआ टाइगर प्रोजैक्ट वाइल्डलाइफ सेंचुरी नामदप्पा है। वहाँ कॉल एंड ऑयल फील्ड का

काम है और यह वहां जमा हुआ है। आप उसे 15 किलोमीटर आगे बढ़ाएं, इससे नामदप्पा वाइल्डलाइफ सेंचुरी और टुरिस्टों के लिए भी बहुत सुविधा होगी। मारगरिता से नामपोंग रेलवे लाईन से जोड़ दीजिए। वहां स्टील वैल रोड, अभी जिसे सरफेस एंड ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर बनवा रहे हैं, उसी से साऊथ ईस्ट एशिया और लुक ईस्ट पालिसी को वहां से जोड़ा जा सकता है। इसलिए आप मारगरिता से 25–30 किलोमीटर नामपोंग तक रेलवे से जोड़िए। आने वाले समय में साऊथ ईस्ट एशियान, चाइना तक रेलवे लाईन को जोड़ा जा सकता है। मैं प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ क्योंकि अभी उन्होंने 20 हजार मेगावाट मल्टी परपस हाइड्रो पावर प्रोजेक्ट दीबांगदली का उद्घाटन किया है। वह हाइड्रो पावर प्रोजेक्ट लाने के लिए लोहित नदी पर कोई पुल नहीं है। जहां ब्रिज नहीं है, वहां 20 हजार मेगावाट हाइड्रो पावर जेनरेट करने के लिए आप इतने सारे जो हथियार हैं, उन्हें वहां तक कैसे ले जाएंगे? इसलिए दौला से रोइंग तक रेलवे लाइन जोड़ने के लिए मैं मांग करता हूँ, जिस मेगा हाइड्रो पावर प्रोजेक्ट का प्रधानमंत्री जी इस बार शिलान्यास करके आए हैं। जहां पुल ही नहीं है, वहां 20 हजार मेगावाट आप कैसे पैदा करेंगे? इसमें रेलवे मिनिस्ट्री और पावर मिनिस्ट्री चिन्ता करे। रंगिया से मुरकांग सलैक तक ब्राडगेज होनी चाहिए। रेलवे मंत्री जी को खुद को मालूम है कि वहां कितनी प्रोग्रेस है, इसलिए उस काम को भी जल्दी किया जाए।

महोदय, आज नेशनल सिक्वोरिटी का एक बिन्दु है – पूर्वोत्तर राज्यों में अरुणाचल को रेलवे से जोड़ना। आज अरुणाचल प्रदेश ही एक ऐसा प्रदेश है, जो 75 हजार मेगावाट पावर जेनरेट कर सकता है, लेकिन वहां आप रेलवे लाइन के बिना कैसे चीजें ले जाएंगे। इसलिए अरुणाचल प्रदेश में सिक्वोरिटी ऑफ द नेशन और डेवलपमेंट ऑफ द मेगा हाइड्रो पावर प्रोजेक्ट के हित में गवर्नमेंट ऑफ इंडिया को जल्दी से जल्दी रेलवे से अरुणाचल प्रदेश को जोड़ना चाहिए। आज अगर 1700 आल्टीच्यूड हिमालय में चाइना रेलवे लाइन बना सकता है तो हमारा महान देश भारत, जिसे लालू जी ने इन्द्रजाल कहा, वह अरुणाचल तक क्यों नहीं पहुंचा? उस इन्द्रजाल की सीमा रेखा बिहार तक सीमित न करके उसे अरुणाचल तक पहुंचा दीजिए।

महोदय, स्टुडेंट्स कंसेशन, सीनियर सिटिजंस और महिलाओं को रेलवे में कंसेशन दिया जाता है। जहां रेलवे लाइन नहीं है, वहां के लोगों को यह

एक कहानी के रूप में सुनाई देता है। मैंने पहले भी इस बारे में कहा कि रेलवे से उन प्रदेशों को बजट दिया जाना चाहिए ताकि वहां ठीक से काम हो। यूपीए सरकार ने अपनी आवाज को बहुत बुलंद किया है – लुक ईस्ट पालिसी। हिन्दुस्तान को साऊथ ईस्ट एशियान कंट्रीस के साथ जुड़ना चाहिए। आपने हवा से जोड़ दिया, इसे रेल से जोड़ना था, इस पालिसी पर हम एक इंच भी आगे नहीं बढ़े। इसलिए मैं सरकार से कहना चाहूंगा कि साऊथ ईस्ट एशिया पालिसी और लुक ईस्ट पालिसी को अगर आपको आगे बढ़ाना है तो पूर्वोत्तर राज्य ऐसा इलाका है, जिसे रेलवे लाईन से बर्मा से थाईलैंड तक भी जोड़ा जा सकता है।

सर, हम नॉर्थ ईस्ट के एम.पी.जे. ने डिमांड की है कि बोगीबिल ब्रिज को तुरन्त बनाया जाए। रेलवे मिनिस्ट्री ने उस ब्रिज के पिलर्स को बनाने के लिए तीन बार टेंडर मांगे और तीनों बार कैंसिल कर दिए। आपसे पूर्वोत्तर राज्यों के लोग जानना चाहते हैं कि आपने ऐसा क्यों किया? किन कारणों से आपने बोगीबिल ब्रिज का पिलर उठाने के लिए जो टेंडर मांगे, वे कैंसिल किए, उसमें किस का हाथ है, किस की लॉबी है, किसलिए किया? यह पूर्वोत्तर राज्यों के विरुद्ध है। आपको पूर्वोत्तर राज्यों के लिए बताना होगा कि आपने ऐसा क्यों किया? मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि बोगीबिल ब्रिज के पिलर्स तुरन्त कंस्ट्रक्ट किए जाने चाहिए।

महोदय, मैं कनक्लूड कर रहा हूँ। यदि मैं हनुमान होता, तो अपना सीना चीर कर दिखा देता कि पूर्वोत्तर राज्यों के लोग रेल मिनिस्टर के बारे में कितनी चिन्ता करते हैं। वहां कोई डेवलपमेंट नहीं है, कुछ भी नहीं है। मैं ही अकेला आदमी ऐसा हूँ जो इस रेल बजट का अंत तक विरोध कर रहा हूँ। आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।