

13-02-2023 Further discussion on beautification and modernization of Railway Stations under the Adarsh Station Scheme etc. moved by Sh. R. N. Gani on 16 th Dec, 2022 discussion not concluded - Contd.... PRIVATE MEMBERS' RESOLUTIONS Chauhan, Shri Nihal Chand Dubey, Dr. Nishikant Roy, Prof. Saugata Dubey, Dr. Nishikant Roy, Prof. Saugata Nagar, Shri Malook Reddy, Shri Uttam Kumar Nalamada Devarayalu, Shri Lavu Sri Krishna Mahtab, Shri Bhartruhari Bista, Shri Raju Beniwal, Shri Hanuman Ram Mohan Naidu, Shri Kinjarapu Modernization Railway Station

2

Title: Further discussion on Beautification and modernization of Railway Stations under the Adarsh Station Scheme etc. moved by Sh. R. N. Gani on 16 th Dec, 2022 discussion not concluded?Contd.

माननीय सभापति: आइटम नम्बर 31, आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों का सौंदर्यीकरण और आधुनिकीकरण, आदि।

श्री निहाल चन्द चौहान जी।

श्री निहाल चन्द चौहान (गंगानगर): सभापति जी, धन्यवाद। आज देश के रेलवे स्टेशनों का जो विकास हो रहा है और अमृत काल के दौरान केन्द्र सरकार अमृत योजना के अंतर्गत जो रेलवे स्टेशन्स बना रही हैं, उस पर मुझे बोलने का सौभाग्य मिल रहा है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा।

सभापति जी, आज भारत का रेलवे ट्रैक लगभग 115 हजार किलोमीटर लंबा है और अगर दुनिया का चौथा सबसे बड़ा कोई नेटवर्क है तो वह रेलवे है। भारत में हर दिन करीब ढाई करोड़ लोग रेल से यात्रा करते हैं और देश के अन्दर वर्तमान में करीब 8 हजार रेलवे स्टेशन्स हैं। भारतीय रेल रोजाना करीब 23 लाख टन माल ढोती है। आज भारत की तेजी से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था को देखते हुए इसमें रेलवे विभाग का एक अहम योगदान रहा है। मैं देश के प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा, चूँकि पिछले आठ सालों के अन्दर रेलवे की व्यवस्था को सुधारने का सबसे बड़ा काम किसी ने किया है तो देश के प्रधान मंत्री जी ने किया है।

16.21 hrs

(Shri Kodikunnil Suresh *in the Chain*)

भारतीय रेलवे की स्थापना दिनांक 8 मई, 1845 को हुई थी। 177 साल पुराना भारतीय रेलवे आज भी लोगों के परिवहन का सबसे सस्ता और मन पसंदीदा जरिया है। पूरे विश्व के अन्दर सबसे बढ़िया और सबसे सस्ता परिवहन कोई है तो मुझे यह कहते हुए बिल्कुल भी शंका नहीं है कि वह रेल है। वर्ष 2014 से पहले और वर्ष 2014 के बाद की स्थिति में दिन-रात का फर्क है। देश के प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के कुशल नेतृत्व में रेलवे की पटरियों का दोहरीकरण हुआ तथा विद्युतीकरण हुआ। इसके अलावा यात्री सुविधाएं, विस्तार तथा सुरक्षा योजना का काम भी तेजी से हुआ और मैं समझता हूँ कि जितना काम आजादी के बाद से लेकर वर्ष 2014 तक हुआ, उतना पिछले 9 सालों के अन्दर इस रेलवे विभाग का नवीनीकरण अगर किसी ने किया है तो इस केन्द्र की सरकार ने और देश के प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में चलने वाली सरकार ने किया है। हमारी केन्द्र सरकार ने वर्ष 2014 से वर्ष 2022 तक 10 हजार किलोमीटर से ज्यादा ट्रैक्स बिछाए हैं। वर्ष 2009 से वर्ष 2014 के बीच में यूपीए की तुलना में यह बहुत अधिक है। सभापति जी, वर्ष 1951 से लेकर वर्ष 2014 तक, यानी 63 सालों में भारतीय रेल का कुल 21,413 किलोमीटर का रूट इलेक्ट्रिफाई हुआ था और वही पिछले 9 सालों में करीब 30,585 किलोमीटर लंबा रूट इलेक्ट्रिफाई करने का काम किसी ने किया है तो केन्द्र की सरकार ने किया है। मैं अपनी तरफ से देश के प्रधान मंत्री जी को और सरकार को धन्यवाद देना चाहूंगा कि जितना काम 63 सालों के इतिहास में हुआ है, उतना काम पिछले 9 सालों के अन्दर रेलवे विभाग में केन्द्र की सरकार ने किया है।

कोरोना महामारी से पहले और कोरोना महामारी के बाद इस देश के लिए रेलवे लाइफ लाइन रही है। कोरोना में हमारी सरकार ने यात्रियों की सुविधा के लिए, चिकित्सा तथा अन्य सेवाओं के लिए जो कदम उठाए हैं, वे बहुत सराहनीय कदम हैं। मैं समझता हूँ कि आधुनिक सुविधाओं और सुरक्षा की दृष्टि को ध्यान में रखते हुए केन्द्र ने देश के प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में वर्तमान में वंदे भारत ट्रेन की शुरुआत की है।

मैं देश के प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा कि अभी तक 12 से ज्यादा वन्दे भारत ट्रेन्स को रेलवे ट्रैक्स पर चलाया जा रहा है और उनका रूट निर्धारण हुआ है। अभी कल ही प्रधानमंत्री जी ने दो ट्रेनों की शुरुआत की है। मैं हम सभी की तरफ से देश के प्रधानमंत्री जी का अभिनन्दन करना चाहूँगा। महोदय, केन्द्र की सरकार ने किसानों की आय बढ़ाने और उनके उत्पादों को तेजी से, रेलवे की मदद से देश के कोने-कोने तक पहुंचाने का काम करने के लिए किसान रेल सेवा की शुरुआत की है। पहली किसान रेल सेवा वर्ष 2020 में महाराष्ट्र और बिहार के बीच शुरू हुई थी। 167 रूट्स पर किसान रेल सेवाएं संचालित की जा चुकी हैं, जो 7 लाख टन से अधिक माल की ढुलाई का काम कर रही हैं। भारतीय रेलवे ने आदर्श रेलवे स्टेशन योजना की शुरुआत की थी। इस देश के करीब 1 हजार 253 रेलवे स्टेशनों में से करीब 1 हजार 225 रेलवे स्टेशनों को विकसित करने का काम और विश्व स्तर की सुविधाओं से लैस करने का काम अगर किसी ने किया है तो केन्द्र की सरकार ने किया है। मैं समझता हूँ कि देश को जो बचे हुए रेलवे स्टेशन हैं, वे जल्दी विकसित किए जाएंगे। इस योजना के अंतर्गत चयनित रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण, यात्री सुविधाओं का विस्तार, साफ-सफाई करने का काम, उचित पार्किंग की व्यवस्था, भवनों का पुनर्निर्माण आदि काम अगर किसी ने करके दिखाए हैं तो देश के प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में चलने वाली केन्द्र की सरकार ने करके दिखाए हैं। सभापति जी, मैं आपके माध्यम से सरकार से एक आग्रह करना चाहूँगा कि ऐसे कई रेलवे स्टेशन्स हैं, जो आज़ादी से पहले के रेलवे स्टेशन थे, जो हमारी सीमा पर और सीमा पार चल रहे थे, वे टूरिस्ट्स पॉइंट्स की दृष्टि से महत्वपूर्ण हो गए हैं। आज़ादी से पहले, जब हिन्दुस्तान और पाकिस्तान एक थे, तब मेरी कांस्टीट्रेंसी में हिन्दूमल कोट नाम की एक जगह है, वहां से ट्रेन पाकिस्तान जाया करती थी। आजकल वह सीमावर्ती क्षेत्र है, सीमा पर वायरिंग भी लग गई है, हम लोग उधर नहीं जा सकते और वे लोग इधर नहीं आ सकते हैं। वहां पर देश की आज़ादी से पहले जो हिन्दूमल कोट रेलवे स्टेशन था, वह आज भी है। मैं समझता हूँ कि वहां पर एक रिट्रीट होना हम सबके लिए सौभाग्य की बात है। मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करूँगा कि वहां पर इंडिया और पाकिस्तान की रिट्रीट हो, ताकि वह एक बड़ा टूरिज्म स्थल बन सके। उस जगह का नाम हिन्दूमल कोट है। मेरे संसदीय क्षेत्र में राजर्षि नगर, विजय नगर, कर्णपुर, श्रीगंगानगर, हनुमानगढ़, सूरतगढ़ हैं, इन रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने का काम अगर किसी ने किया तो इस सरकार ने किया है। वर्ष 2014 से पहले मेरे क्षेत्र में एक भी आदर्श रेलवे स्टेशन नहीं था, लेकिन 9 वर्षों के अंदर पांच आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने का काम केन्द्र की सरकार ने किया है। मैं इसके लिए सरकार को बधाई देना चाहूँगा। आज हम लोग सीमा पर बैठकर पूरे देश से जुड़े हुए हैं। अगर आज हम मेरी कांस्टीट्रेंसी से हिन्दुस्तान के किसी भी कोने तक जाने के लिए चलें तो सीधे ट्रेन से हिन्दुस्तान के किसी भी कोने में पहुंच सकते हैं। ऐसी व्यवस्था अगर किसी ने की है तो देश के प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में चलने वाली सरकार ने की है। सभापति जी, मैं धन्यवाद देना चाहूँगा कि सरकार ने रेलवे स्टेशनों को ?अमृत महोत्सव? के अंदर, आज़ादी के 75 साल बाद ?अमृत भारत? रेलवे स्टेशन योजना के अंतर्गत लेने का काम किया है। जब वे स्टेशन्स अपग्रेड होंगे तो उनमें सारी सुविधाएं होंगी। ऐसी व्यवस्था अगर किसी ने की है तो वर्तमान केन्द्र सरकार ने की है। इसमें मेरे क्षेत्र के

तीन रेलवे स्टेशन ? सूरतगढ़, श्रीगंगानगर और हनुमानगढ़ को शामिल किया गया है। मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करूंगा कि जो 1 लाख 20 हजार रुपये से ज्यादा अर्निंग वाले रेलवे स्टेशन हैं, उनको ?अमृत भारत? योजना में शामिल करें। जो स्टेशन 1 लाख 20 हजार रुपये से ज्यादा अर्निंग वाले हैं, वे स्टेशन रेलवे को बचत के रूप में रखते हैं। मेरे यहां ऐसे कई रेलवे स्टेशन आ रहे हैं, जिनका मैं जिक्र नहीं करूंगा, उनके बारे में मैं आपके रिटर्न में दे दूंगा। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि इन रेलवे स्टेशनों को भी शामिल किया जाए। हनुमानगढ़ रेलवे स्टेशन पर आपने वॉशिंग लाइन स्वीकृत की है और अभी 32 करोड़ रुपये से ज्यादा राशि विभाग ने दी है। मैं देश के प्रधानमंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी और आपको इसके लिए धन्यवाद देना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र में इतना अच्छा काम एक सौगात के रूप में उन्होंने दिया है।

उनको कुछेक ऐतिहासिक सौगात मानेंगे। प्रधानमंत्री जी और श्रीमान् रेल मंत्री जी का मैं आभार व्यक्त करूंगा कि इस देश की आजादी के 75 साल बाद अमृत काल में हमारी केन्द्र की सरकार ने रेलवे स्टेशनों की शुरुआत की है। इन रेलवे स्टेशन्स को सुदृढ़ बनाने के लिए इस अमृत काल योजना में देश की सरकार ने करीब 1275 रेलवे स्टेशन्स का कायाकल्प किया है। मैं बधाई देना चाहूंगा कि इतनी अच्छी और इतनी जल्दी इस काम की शुरुआत हो रही है। जो चयनित 1275 रेलवे स्टेशन्स हैं, जो छोटे रेलवे स्टेशन्स हैं, उनके यात्रियों को सुविधाएं देने का काम केन्द्र की सरकार कर रही है। वहां फूड प्लाजा, स्टेशन भवन बनाना, नवीनीकरण, पार्किंग और सुविधा देने का काम और उसमें आधुनिक सुविधा उपलब्ध हो, ये सब देने का काम केन्द्र की सरकार कर रही है। मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार और देश के प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि जितना काम 63 साल में हुआ, उतना काम नौ साल के अंतराल में, यानी नौ साल के एक छोटे से कार्यकाल में केन्द्र सरकार ने करके दिखाया। मैं कुछ डिमाण्ड रखकर अपनी बात को समाप्त करूंगा। मैं केन्द्र की सरकार को धन्यवाद देना चाहूंगा। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में चलने वाली कुशल नेतृत्व की सरकार और रेल मंत्री जी के कठिन परिश्रम का बल है, जो आज भारतीय रेलवे का पूरी तरह से कायाकल्प हो रहा है। पिछले नौ वर्षों के दौरान भारतीय रेलवे संपूर्ण रूप से बदल गई है और आधुनिक रेलवे की ओर अग्रसर हो रही है। रेलवे का तेजी से विद्युतीकरण हो रहा है, आधुनिक ट्रेनों का संचालन हो रहा है, रेल मार्गों को मजबूत किया जा रहा है, यात्री सुविधाओं में विस्तार हो रहा है, फ्रंट कॉरीडोर का निर्माण और माल ढुलाई का काम तेजी से हो रहा है। हमारी सरकार द्वारा निरंतर रेलवे के बजट में बढ़ोतरी करने का काम केन्द्र की सरकार ने किया है। यह तो शुरुआत है। लेकिन, आने वाले दिनों में भारतीय रेल और बढ़ेगी तथा विकास देखने को मिलेगा।

सभापति जी, मैं केन्द्र सरकार से अपने लोक सभा क्षेत्र और राजस्थान के लिए डिमाण्ड करूंगा। हम लोग सीमा पर रहते हैं। सीमा पर रहकर इस देश के प्रहरी के रूप में काम कर रहे हैं। मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि राजस्थान में सांगानेर रेलवे, जो जयपुर का रेलवे स्टेशन है, उसको ऑपरेट करना चाहिए। वहां पर विश्व के कोने-कोने से टूरिस्ट आते हैं। अभी वर्तमान में उस पर केन्द्र सरकार ने पैसे भी दिए हैं, लेकिन उसको और ज्यादा अपग्रेड करने की जरूरत है। मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करूंगा कि उसको अपग्रेड किया जाए। मेरे श्रीगंगानगर और हनुमानगढ़ जिले में आम जन की सुविधाओं और सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए रेलवे लाइन पर 16 ऐसे रेलवे अण्डर ब्रिज हैं, जिनकी लिस्ट मैं माननीय मंत्री जी को दे दूंगा, उनके निर्माण की आवश्यकता है तथा उनको पूरा करने का काम सरकार करेगी। मेरी कॉन्स्टीट्यूंसी श्रीगंगानगर से 120 करोड़ रुपये की एक

पिट लाइन के काम की अभी शुरूआत होगी, जिसका काम केन्द्र सरकार करेगी। नई दिल्ली से श्रीगंगानगर तक के लिए एक वंदे भारत ट्रेन की शुरूआत होगी। केन्द्र सरकार ने वह एक पॉइंट चुना है। राजस्थान में 6 जगह चुनी गयी हैं, जिनमें से एक श्रीगंगानगर भी है। मेरा मंत्रालय से आग्रह है कि विभाग ने एक पिट लाइन श्रीगंगानगर के लिए 120 करोड़ रुपये का ऐस्टिमेट बनाकर केन्द्र सरकार को भेजा है, उसको स्वीकृत करके, उसका काम सरकार चालू करेगी। सभापति जी, वर्ष 1998 के अंदर जब अटल बिहारी वाजपेयी जी तत्कालीन प्रधान मंत्री थे, वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में गए थे। उन्होंने एक सड़क की घोषणा की थी, जो हनुमानगढ़ से लेकर रावतसर पल्लू होते हुए सरदार शहर तक है, जिसका सर्वे आज भी चल रहा है। मैं विभाग से आग्रह करूंगा कि देश के प्रधान मंत्री जी ने, एक तत्कालीन प्रधान मंत्री जी ने उस सड़क की घोषणा की थी और उसको पूरा करने का काम यही सरकार और माननीय रेल मंत्री जी करेंगे। मैं आपसे आग्रह करूंगा और आपको बहुत-बहुत धन्यवाद दूंगा कि आप इस रेल लाइन के बारे में विशेष तौर से देखेंगे। रायसिंहनगर से अनूपगढ़ खाजूवाला होते हुए बीकानेर तक, यानी बॉर्डर पर कोई रेल लाइन नहीं है। मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि वह रायसिंहनगर से अनूपगढ़ खाजूवाला होते हुए बीकानेर तक डिफेंस की दृष्टि से, सेना की दृष्टि से और भारत की सुरक्षा की दृष्टि से उस ट्रेक को बनाना बहुत जरूरी है। यह मेरा आखिरी पॉइंट है। मेरी कॉन्स्टीट्यूंसी में जैतसर नामक एक जगह है। उस शहर से दो ट्रेक निकलते हैं। एक ट्रेक एक किलोमीटर दूर से जाता है और दूसरा ट्रेक उस सिटी के अंदर से निकलता है। वहां के रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करने के लिए और वह ट्रेक एक हो जाए, इसके लिए मैंने एक प्रपोजल माननीय मंत्री जी को भेजा।

मैं उसके लिए भी माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा। मैं श्रीगंगानगर से आता हूँ। वह सिख बहुल क्षेत्र है। हम लोग सबसे ज्यादा अमृतसर के गुरुद्वारे पर आस्था रखते हैं। हम लोग वहां मत्था टेकने के लिए जाते हैं। बीकानेर से धूरी के लिए एक ट्रेन 20471/20472 चलती है। वह बीकानेर में आने के बाद स्टेशन पर 90 घंटे तक खड़ी रहती है। मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है, मैंने मंत्री जी से भी आग्रह किया था कि इस ट्रेन को बीकानेर से श्रीगंगानगर, ब्यास, डेरा और अमृतसर तक बढ़ाने का काम करेंगे, तो यह ट्रेन हमें हमारे आस्था के केन्द्र बिंदु तक ले जाएगी।

सभापति महोदय, आपने मुझे सदन में बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा। मैं अपनी तरफ से केन्द्र सरकार और माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि रेलवे के मामले में पिछले नौ सालों में सरकार ने इतने बड़े फैसले किए हैं, जिससे पूरा का पूरा हिन्दुस्तान इलेक्ट्रिफाई हो रहा है। मेरा पूरा संसदीय क्षेत्र इलेक्ट्रिफाई हुआ है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। जय हिंद, जय भारत।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा):सभापति महोदय, मैं इस सदन के माननीय सदस्य श्री रेड्डप्प नल्लाकोंडा गरि जी द्वारा प्रस्तुत संकल्प पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

सबसे पहले मैं इस देश के माननीय प्रधान मंत्री जी, जिनके नेतृत्व में देश आगे बढ़ रहा है और उस नेतृत्वकर्ता के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री रेल के लिए दिन-रात मेहनत कर रहे हैं, उसके लिए मैं अश्वनी वैष्णव जी को ढेर सारी बधाई और शुभकामना देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, मैं भारत सरकार को इसलिए भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आज तक जो भी रेल लाइन बनती थी, स्टेशन बनता था, उसमें

एक जो क्राइटेरिया था, जिसके कारण 70-75 साल यहां की जनता परेशान रही कि आपका रेल लाइन वहीं बनेगा। यहां कृष्णा जी बैठे हुए हैं। जब से यह माननीय संसद सदस्य बने हैं, तब से वह लगातार कहते रहे हैं कि मेरी रेल लाइन कैसे बनेगी? रेल लाइन बनाने के दो-तीन क्राइटेरियाज थे। एक क्राइटेरिया यह था कि यदि आपका रेल लाइन प्रॉफिट में है, यदि उस रेल लाइन को बनाने से इकोनॉमिक रिटर्न ज्यादा मिलेगा, तो रेल लाइन बनेगी। दूसरा, यदि उसमें राज्य सरकार मदद करना चाहती है, राज्य सरकार फ्री ऑफ कॉस्ट लैंड दे दे, तो रेल लाइन बनेगी। राज्य सरकार उसका आधा खर्च दे दे, तो रेल लाइन बनेगी या जो पीएसयूज, प्राइवेट कंपनीज, सरकारी कंपनीज हैं, जो ट्रांसपोर्टेशन करती है, यदि उसका एक एसपीवी बना कर वह रेल लाइन बनाए, तो शायद रेल लाइन बन जाएगी।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): सर, माननीय सदस्य ने तीन क्राइटेरियाज बताए हैं। इनके ऊपर एक और क्राइटेरिया है और वह फर्स्ट क्राइटेरिया है कि अगर मंत्री हमारे राज्य से हैं और हमारे इलाके से हैं। (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे : सभापति महोदय, धन्यवाद। महताब साहब इस सदन के सीनियर माननीय सदस्य हैं। वह जेन्युइन सजेशन देते हैं। चूंकि, यह हमसे सीनियर माननीय सदस्य हैं, तो इन्होंने लालू प्रसाद जी, ममता जी और मल्लिकार्जुन खड़गे जी के दौर को देखा है। निश्चित तौर पर ओडिशा, बिहार और झारखंड नेगलेक्टेड रहा है। इसीलिए मैं उनकी पीड़ा को समझ सकता हूँ। आज मैं झारखंड राज्य से आता हूँ, जो इस रेल को चलाता है। यदि इस रेल को आज भी कोई चलाता है, तो वह हमारा राज्य झारखंड है, जो इसे चलाता है। केवल झारखंड से रेलवे का 40 प्रतिशत रेवन्यू आता है। झारखंड नेगलेक्टेड था। यह माननीय प्रधान मंत्री जी की सरकार है और अश्वनी वैष्णव जी उसके मंत्री हैं। सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास, सबका प्रयास, इस आधार पर मैं यह दावे के साथ कह सकता हूँ कि जो पहला क्राइटेरिया था कि जिस राज्य से रेल मंत्री आते थे, क्योंकि ये ओडिशा का चंक्र ले जाना चाहते हैं, अश्वनी वैष्णव जी को याद दिलाना चाहते हैं कि आप उस राज्य के हैं, लेकिन मैं यह कह सकता हूँ कि वह क्राइटेरिया खत्म हो गया है। जहां भी रेल की आवश्यकता है, यह सरकार वहां रेल की सुविधा देती है। इसका सबसे बड़ा बेनिफिट जिसे मिला है, वह मैं खुद हूँ। जहाँ से मैंने अपनी बात रोकी थी, वहीं से पुनः शुरू करता हूँ। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस देश के डेढ़ सौ साल के ज़ख्म को खत्म किया है। रेलवे लाइन ट्राइबल एरियाज में नहीं बनेगी, बैकवर्ड एरियाज में नहीं बनेगी, गरीबों के लिए नहीं बनेगी। लाइनें केवल अमीरों के लिए बनेंगी, इकोनॉमिक क्राइटेरिया में बनेगी, रेल मंत्री अपने हिसाब से बनाएंगे। कांग्रेस की एक भावना थी कि पहले घोषणा कर दो, दूसरी कहो कि लैंड एक्वायर हो रहा है, तीसरी बार कहो कि इसमें थोड़ा पैसे दे दिए गए हैं और रेलवे लाइनें 25-30 वर्षों तक नहीं बनती थीं। मेरे क्षेत्र में भी वर्ष 1995 में जाफर शरीफ जी ने एक रेलवे लाइन का शिलान्यास किया था और वह वर्ष 2022 में पूरा हुआ। आप समझ सकते हैं कि लगभग 28 वर्ष हो गए। मैं आपको बताऊँ कि भारत सरकार ने उस क्राइटेरिया को चेंज किया है और तय किया गया है कि अब हम एकोनॉमिक रेट ऑफ रिटर्न के आधार पर नहीं, बल्कि यदि बैकवर्ड इलाके में भी रेल चलानी है और जहाँ भी उसकी आवश्यकता है, तो उसको पीएम गतिशक्ति के रूप में रेलवे अपने फंड से पैसे देगी, जिसके लिए माननीय वित्त मंत्री जी ने 2 लाख 40 हजार करोड़ रुपए का फंड दिया है, जिसमें से 75 हजार करोड़ रुपए तो केवल रेलवे लाइंस के लिए दिए गए हैं।

मैं भारत सरकार का, माननीय वित्त मंत्री जी का और माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ, जिसके कारण मेरे इलाके- गोड्डा में,

जहाँ के लोगों ने कभी नहीं सोचा था, जहाँ आज़ादी के 75 वर्षों के बाद भी रेल नहीं मिला था, अब वहाँ रेलवे लाइन बननी शुरू हो गई है और इसके लिए 1451 करोड़ रुपए उन्होंने उसी पॉलिसी के तहत दिए हैं। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

सर, यह जो रिजोल्यूशन है, यह बहुत ही अच्छा रिजोल्यूशन है। इस देश में लगभग साढ़े आठ हजार रेलवे स्टेशंस हैं। उनकी जो स्थिति है, यदि आप ट्रेक्स की स्थिति देखेंगे, चूंकि हम लोग तो बचपन से केवल ट्रेन्स से ही चलते रहे, हम देखते थे कि रेलवे स्टेशंस पर गन्दगी होती थी, रेलवे ट्रेक्स पर गन्दगी होती थी, झुग्गी-झोपड़ियों का बसेरा रहता था। आप आधा घंटा या पैंतालिस मिनट बढ़िया से किसी भी रेलवे स्टेशन पर खड़े नहीं हो सकते थे। यह वर्ष 2014 के पहले की स्थिति थी। आप चाहे इसको अच्छा मानना चाहें, तो मानें, बुरा मानना चाहें तो बुरा मानें। लेकिन जब से वर्ष 2014 में मोदी जी की सरकार बनी, तो उन्होंने स्वच्छता के ऊपर बहुत ध्यान दिया। जो रेलवे ट्रेक्स हैं, जो रेल लाइनें हैं, जो स्टेशंस हैं, उनका डेवलपमेंट होना चाहिए। उनके डेवलपमेंट से पहले वहाँ साफ-सफाई और स्वच्छता होनी चाहिए। आज मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि इनकी साफ-सफाई और स्वच्छता शुरू हो गई है।

इसके बाद जो महत्वपूर्ण बात है, वह यह है कि दुनिया में जहाँ भी डेवलपमेंट हुआ, उसमें रेलवे का बहुत बड़ा योगदान है। रेलवे स्टेशंस को मॉडल स्टेशंस के रूप में डेवलप करने का जो काम है, उसका सबसे बड़ा उदाहरण टोक्यो मॉडल है। पूरी दुनिया ने टोक्यो रेलवे स्टेशन को एक मॉडल स्टेशन माना और उसी के आधार पर सारी सरकारें काम करती हैं।

मुझे लगता है कि माइंस-मिनरल्स व अन्य सारी चीजें न रोज़गार देती हैं, न लोगों को आगे बढ़ाती हैं, यदि आप दुनिया के शहरों के डेवलपमेंट को देखेंगे, चाहे सिंगापुर, लंदन, पेरिस या स्विटज़रलैंड डेवलप हुआ हो, उसमें रेल का और टूरिज्म का बहुत सामंजस्य है। टूरिस्ट जाते हैं, वे पैसे खर्च करते हैं। उनके ट्रांसपोर्टेशन का सबसे बड़ा मोड रेलवे है, जिसका हमारे यहाँ लैक है। अभी भी इस देश में ऐसे चार सौ स्टेशंस हैं, जो कैटेगरी-वन या ए के हैं, जहाँ पैसेंजर्स की आवाजाही सबसे अधिक है। ये वे स्टेशंस हैं, जो बड़े शहरों में हैं। ये दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई और बेंगलूर में हैं। दूसरे क्राइटिरिया में दर्शनीय स्थलों के रेलवे स्टेशंस हैं, जो टूरिस्ट स्पॉट्स पर हैं, जहाँ बहुत-से लोग जाते हैं। तीसरा, धार्मिक आधार पर हैं, जहाँ टूरिस्ट्स जाते हैं। उनमें लगभग चार सौ रेलवे स्टेशंस हैं। पिछले आठ-नौ साल से, माननीय मोदी जी की सरकार में इवॉल्व हो रहा था कि ईपीसी मोड पर ले जाएं, पूरी राशि भारत सरकार खर्च करे या पीपीपी मोड पर ले जाएं या उसका कुछ अन्य क्राइटिरिया हो, कुछ स्टेशन हम बनाएं, कुछ स्टेशंस दूसरे बनाएं। लेकिन मैं भारत सरकार को और माननीय रेल मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद देना चाहूंगा कि इन्होंने यह तय किया कि हम अपने खर्चों से ही इसको बनाएंगे। इस खर्चों से बनाने के बाद, मुझे लगता है कि पूरे देश का डेवलपमेंट हो जाएगा।

मुख्य मुद्दा यह है कि इन्होंने फर्स्ट फ़ेज में जो 23-24 रेलवे स्टेशंस मार्क किए थे, उसमें 2700 एकड़ जमीन ऐसी है, जो काफी एंक्रोच्ड है। अभी जिस तरह से उत्तराखंड में चीजें डेवलप हो रही हैं, जिस तरह रेलवे अपनी ही लैंड को नहीं ले पा रहा है और उसमें सुप्रीम कोर्ट और हाई कोर्ट का सहारा ले रहा है। राज्य सरकार कई जगहों पर मदद करती है। जहां वह मदद नहीं करती है, वहां बड़ी समस्या है। लेकिन इस विषय पर मेरा सवाल है कि यदि टूरिज्म में आपको आगे बढ़ना है, तो आपको देश को समझने की आवश्यकता है।

दिल्ली, मुंबई, कोलकाता में तो आप ऐसा कर लेंगे, क्योंकि उसकी इकोनॉमिक वाइबिलेटी आपके पास आ जाएगी, बहुत आसानी से आ जाएगी । लैंड महंगी है, उसकी इकोनॉमिक वाइबिलेटी आ जाएगी, लेकिन हमारे जैसे लोग, जो बड़े ही रिमोट एरियाज से आते हैं, हमें इसकी आवश्यकता है । मैं आपको बताना चाहूंगा आज प्रश्न काल में एक प्रश्न था, जिसका श्री धर्मेन्द्र प्रधान जी उत्तर दे रहे थे, श्री मनीष तिवारी जी प्रश्न कर रहे थे । ?देखो अपना देश? माननीय प्रधान मंत्री जी का कार्यक्रम है । मैं जिस इलाके से आता हूं, उस इलाके से आप यह समझिए कि यदि साइंस की बात करेंगे, तो फॉजिल के क्षेत्र में भारत की सभ्यता और संस्कृति कितनी पुरानी है, फॉजिल उसका सबसे बड़ा प्रमाण है ।

मेरे इलाके में 19 करोड़ साल पुराना फॉजिल है । उसके ऊपर इस देश के सबसे बड़े वैज्ञानिक श्री बीरबल साहनी, जिनके नाम पर लखनऊ में एक इंस्टिट्यूट है, उन्होंने इस पर रिसर्च की और श्री बीरबल साहनी जी को नोबल प्राइज मिलते-मिलते रह गया । उस फॉजिल के क्षेत्र का रेलवे स्टेशन साहबगंज है । वे मालगाड़ी से वहां वर्ष 1940 में जाया करते थे । आज वह स्टेशन ऐसा है, जो डेवलप नहीं हो पाया । हम फॉजिल देखने के लिए अपने विद्यार्थियों, अपने बच्चों को कनाडा की कैलगरी ले जा रहे हैं, यूएस ले जा रहे हैं । उससे पुराना फॉजिल हमारे यहां है, लेकिन चूंकि कनेक्टिविटी नहीं है, हम प्रॉपर रेलवे स्टेशन नहीं बना पाए, टूरिस्ट्स वहां नहीं आ पा रहे हैं, इसीलिए साहबगंज का डेवलपमेंट नहीं हो पाया ।

सर, मैं आपको बताना चाहूंगा कि मेरे यहां मांडर है । आप यदि थाइलैंड जाएंगे, बैंकॉक जाएंगे, तो बैंकॉक एयरपोर्ट पर आपको मांडर दिखाई देगा, जिसमें समुद्र मंथन हुआ था । लेकिन भारत के किसी भी इलाके में, कहीं भी आपको नहीं दिखाई देगा कि यह मांडर पहाड़ है, इसमें समुद्र मंथन हुआ था । आप समझें कि उसी समुद्र मंथन के बाद अमृत मिला और अमृत जहां-जहां गिरा, वहां बड़ा स्टेशन बन गया या बड़ी चीजें वहां पहुंचीं । जैसे नासिक, हरिद्वारा, इलाहाबाद आदि । आप समझिए कि कई स्टेशन्स डेवलप हो गए, लेकिन उस मांडर के बारे में देश को पता ही नहीं है । वहां जो रेलवे स्टेशन है, वह डेवलप नहीं हो रहा है ।

सबसे ज्यादा टूरिस्ट्स न वैष्णो देवी में जा रहे हैं, न तिरुपति में जा रहे हैं, न शिरडी में जा रहे हैं । सबसे ज्यादा टूरिस्ट्स मेरे इलाके में जा रहे हैं । जसीडीह उसका स्टेशन है, लेकिन यदि जसीडीह स्टेशन को देखेंगे, तो राज्य सरकार के कारण सेकेंड एंटी के 70 करोड़ रुपए तीन साल पहले भारत सरकार ने दिए हुए हैं । लेकिन उस स्टेशन का काम नहीं हो पा रहा है और इस कारण से उस स्टेशन की हालत खराब है ।

एक और स्टेशन है, जिसका नाम मधुपुर है । रविन्द्रनाथ टैगोर ने गीतांजलि की रचना मधुपुर में की है । जिस पार्टी से मैं सांसद हूं, उस जनसंघ के जो पहले अध्यक्ष थे, श्री श्यामा प्रसाद मुखर्जी जी का वह घर है । वहां महात्मा गांधी ने अपनी बायोग्राफी में लिखा कि वे अपना आजादी का आंदोलन देवघर से चलाना चाहते थे । उनकी ऑटोबायोग्राफी My Experiments with Truth में उसी देवघर-मधुपुर का जिक्र है ।

सर, मैं यह कह रहा हूं कि इस तरह के जो स्थल हैं, जैसे पार्श्वनाथ, जसीडीह, बास्कीनाथ, तारापीठ, मांडर, विक्रमशिला, जो मेरा गांव है, जिसने केवल इस देश को नहीं बल्कि पूरी दुनिया को सबसे पहला वाइस चांसलर दिया । भगवान अतीश दिपांकर आठवीं शताब्दी में दुनिया के पहले वाइस चांसलर हुए । भगवान अतीश दिपांकर ऐसे आदमी थे, जिन्होंने दलाई लामा पंथ की स्थापना की, लेकिन इस तरह के रेलवे स्टेशन्स डेवलप नहीं होने के कारण टूरिस्ट्स वहां नहीं जा पाते हैं, उनका डेवलपमेंट नहीं हो पाता है ।

अतः मेरा आपके माध्यम से सरकार से और माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि आपने कई पॉलिसीज बदली हैं, कई चीजें बदली हैं। बड़े शहरों से अलग हटकर, जहां टूरिज्म की संभावना है, जहां टूरिस्ट्स के आने की संभावना है और जो स्थान हमारी भारतीय सभ्यता और संस्कृति को दिखाने का एक सबसे बड़ा केंद्र बिंदु हैं, वहां के स्टेशन्स को डेवलप कीजिए और इस देश को आगे बढ़ाइए।

इन्हीं शब्दों के साथ, जय हिंद, जय भारत।

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I rise to speak on the Resolution regarding Beautification and Modernization of Railway Stations moved by Shri Reddeppa Nallakonda Gari. It is good that for a change the Railway Minister is here. He may listen to some of our points. We discussed this during the general discussion on the Budget also but he was not there. As has been mentioned, yes, when the Budget discussions were taking place, he should have been present here.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, the Railway Minister himself is here.

....(Interruptions)

PROF. SOUGATA RAY: Now he is here. When the Budget was being discussed, he was not here. That is all what I am saying.(Interruptions) I am saying it because the Railway Budget is a part of the General Budget.(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: No discussion has taken place on the Demands for Grants on Railways. That will be discussed in the second part of the Budget Session.

....(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: The presence of the Railway Minister is not required when the Budget discussion is going on.

....(Interruptions)

PROF. SOUGATA RAY: Sir, I did not like it when Mr. Arun Jaitley, the then Finance Minister removed the separate Budget for Railways. I think it would have been a good idea if Railways still had a separate budget. But that is the NDA Government's priority, and they did it.(Interruptions) Now, this year, a huge amount of money has been given to the Railways, which is Rs.2.40 lakh crore. The Minister said that this will be spent mainly on track renewal, doubling, improvement of stations and Vande Bharat trains. I saw a speech by the Railway Minister at the Times Literature Festival, where he said that the Prime Minister called him, and asked if he could do it. Then, he put his engineers together and said that they would do it at their own, and not import coaches from abroad.

Now, may I ask the hon. Railway Minister, what is so high-tech about Vande Bharat train? They are semi-high speed trains. There are many high speed trains in the world, and this is not a rocket science to start Vande Bharat trains. It is a good thing that he is trying to introduce trains which run up to a speed of 180 km per hour. It is a good thing. It is also good that he is thinking in terms of Vande Metro trains, which will run at a speed at 120 km per hour. I think that it is strange about Railways that they carry about 224 million passengers every day. Their earnings come from freight whereas much money is spent on the passenger traffic.

....(Interruptions)

Hon. Chairperson, Sir, I have a problem.(Interruptions) While I speak, all BJP Members are going and talking to the hon. Railway Minister.

....(Interruptions) How would he listen to my words?(Interruptions) They are discussing with him their local issues.(Interruptions) I think they should do it later.(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, please avoid disturbance.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, a very serious discussion is going on. A very important discussion on Private Members' Resolution is going on in the House.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Railway Minister is spending time in the House. Kindly avoid discussing with him at this time. The hon. Minister has to listen to the hon. Member.

? (Interruptions)

PROF. SOUGATA RAY: Sir, now, let me start by thanking the Railway Minister. He said that Railways would not be privatised. A few years back this Government was thinking of privatising parts of Railways. In England there is one Grandson's Rail. Like that, there will be Adani's Rail or Ambani's Rail. Fortunately, that has been stopped. Earlier, the Government was also thinking of privatising the modernisation projects of railway stations. I am thankful again ? please do not be irritated ? that he has said that station development should be done by the Railways themselves, and no private parties will be engaged. Railway is the greatest national asset that we have. It is 170 years old this year. It started in 1853 from Mumbai to Thane.

So, we have to maintain this asset. Now, the Railway Minister is putting emphasis on three things. He wants to modernise coaches of Shatabdi, Duronto, Rajdhani etc. He wants to start Vande Bharat and Vande Metro trains. He is also going to introduce hydrogen trains, that is, trains powered by hydrogen. He has said that he will run them on the Kalka-Shimla and New Jalpaiguri-Darjeeling routes. I appreciate that.

The Railway Minister has also said that he has given a lot of money to the States. UP has got an allocation of Rs. 14,761 crore; Madhya Pradesh - Rs. 13,607 crore; and West Bengal - Rs. 11,970 crore. It is a fair allocation. I would urge the Railway Minister that let him use the ? (Interruptions)

श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी): दादा, यह प्राइवेट मेंबर्स बिल है, मंत्री जी से मतलब नहीं है। कोई भी बोल सकता है। ? (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : अच्छा, बोलिए। ? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please sit down. Nothing is going on record except Prof. Sougata Ray's speech.

? (Interruptions) ?*

PROF. SOUGATA RAY: Sir, my point is quite simple. I want the Railway Minister to complete all the projects that Mamata Banerjee had started when she was Railway Minister at the Centre.

Now, what is happening? He would know that Arambagh-Bishnupur line or Tarakeshwar-Vishnupur line is still not complete. If the Railway Minister has a

problem, he should go to West Bengal, speak to Chief Minister and settle the land issue. Why is he not doing this?

Secondly, all cities other than Kolkata have got Metros run jointly by the State Government, the Railways and the Urban Development Ministry at the Centre. The Railways have nothing to do with the metro trains even in Delhi. But around Kolkata, all the metro trains are Railway properties.

Now, he is doing something that is strange. He is completing one-third portion of a line and inaugurating it. He has done Salt Lake to Sealdah, but the train has to go beyond Howrah. It is hanging in that position. He has done Joka to Taratala, but the train has to go up to BBD Bagh. It is lying there. He has done New Garia to Ruby, but the train has to go up to airport. It is lying there. All that I would urge him is to complete the projects which have progressed somewhat; not to take up too many projects and leave them incomplete. It leaves a bad taste in the mouth. He should consider doing that. The Railways' style is that you continue projects for years. You give an allocation of one rupee or one hundred rupees and the project continues. That is not the way.

Sir, as far as West Bengal is concerned, I would urge him to complete the started projects as soon as possible and also declare a timeline that the Railways would complete such and such project by such and such time so that people are not in limbo and they do not wait till kingdom come, for when the Minister will complete the projects.

Sir, he has mentioned that 1,275 stations, including New Delhi, Mumbai and Kanpur ? (*Interruptions*)

श्री विनोद कुमार सोनकर : दादा, ऐसा कौन-सा प्रोजेक्ट है, जो एक रुपया टोकन मनी देकर शुरू किया गया है? यह कांग्रेस के समय होता था। ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया बैठिए।

प्रो. सौगत राय : आपके समय में भी होता है।

श्री विनोद कुमार सोनकर : दादा, अब ऐसा नहीं होता है। ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, hon. Minister is sitting here. Why are you interfering? Hon. Minister can reply to it.

? (*Interruptions*)

17.00 hrs

PROF. SOUGATA RAY: You are heckling. ? (*Interruptions*) Tell me. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please understand.

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Minister is sitting here. Whatever point he is raising, he can reply to it.

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please sit down. It is not necessary.

? (*Interruptions*)

श्री विनोद कुमार सोनकर : सर, ऐसा नहीं हो सकता है ।? (व्यवधान) ये गलत बात बोल रहे हैं ।? (व्यवधान) आप प्रोजेक्ट का नाम बताइए ।? (व्यवधान)

प्रो. **सौगत राय** : सर, ये बोल लें, मैं बैठ जाता हूँ ।? (व्यवधान) हम बताएंगे, आप बैठिए तो सही ।? (व्यवधान) आप बैठिए, तब बताएंगे ।? (व्यवधान) आप पहले बैठिए, तब बताएंगे ।? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please sit down.

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Sougata Ray ji, you can continue.

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You address the Chair.

? (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY: He keeps on speaking.

HON. CHAIRPERSON: No need to reply to him.

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You address the Chair.

? (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY: He has said that 1,275 stations, including New Delhi, Mumbai, Kanpur? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: It is a Private Member's Resolution. Please sit down.

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: He is not yielding.

? (*Interruptions*)

डॉ. **निशिकांत दुबे** : महोदय, मेरा पॉइंट ऑफ ऑर्डर है ।? (व्यवधान) मेरा पॉइंट ऑफ ऑर्डर है, उसे सुनना पड़ेगा ।? (व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY: I want to know why the name of Howrah is not included in the list of stations which will be upgraded. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Let him complete. Please sit down.

? (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY: Sir, I want to say that Railway is our national asset. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Just a minute. Nishikant ji is raising a Point of Order.

? (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY: Sir, he is a professional heckler. Allow him.

डॉ. निशिकांत दुबे : सर, नियम 115 के अंतर्गत स्पीकर महोदय का डायरेक्शन है । इसे पढ़ लिया जाए । इस सदन में बार-बार यदि किसी मेंबर को रोका जाता है, तो कहा जाता है कि इसका जवाब मंत्री देंगे । सर, स्पीकर की डायरेक्शन 115 है । मंत्री नहीं, इस सदन में बैठे हुए किसी भी सदस्य को यदि लगता है कि किसी मेंबर ने गलत किया तो उसे उसका जवाब देने का राइट है ।? (व्यवधान)

सर, यह पॉइंट ऑफ ऑर्डर है और यह बात पूरे सदन और पूरे देश को जान लेने की आवश्यकता है । मंत्री भी यहाँ एक सदस्य के तौर पर हैं, ठीक है कि वे मंत्रालय चलाते हैं ।? (व्यवधान) यह डायरेक्शन है ।? (व्यवधान) इन्हें राइट है, इसी के आधार पर ये बोल रहे हैं ।? (व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY: He does not know the rules. He stands up. ? (*Interruptions*) He has to show his face to the Minister that he is heckling the Opposition.

Very good. You will get some credit for this. Very good. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please sit down.

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Why are you interfering?

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: When you were speaking, nobody interfered.

? (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY: Lastly, the Minister among all Ministers is a competent one. He has a degree in engineering from an IIT. Once an accident took place. He went under the carriage and tried to fix the problem or find out the problem himself. He has also brought some good changes in the Railway administrative setup. He is a little overburdened because the Government does not have enough competent people. So, he has been given both IT and Railways. But people still have some hope about it.

डॉ. निशिकांत दुबे : सर, अब आप इसे क्या कहेंगे?? (व्यवधान) यह प्रधानमंत्री जी का अधिकार है या नहीं है ।? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: He is congratulating the hon. Minister.

? (*Interruptions*)

डॉ. निशिकांत दुबे : मैंने तो बता दिया है ।? (व्यवधान) मंत्री नहीं, मंत्री क्यों उठकर जवाब देंगे? ? (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : हम तो इनकी तारीफ कर रहे हैं ।? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member is congratulating the hon. Minister.

? (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY: Sir, he does not like any Minister to be praised. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You please conclude.

? (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY: He wants to be a Minister himself.

Lastly, I would say that he is trying to do many hi-tech things. Yesterday, I was reading Kalam sahib's autobiography 'Wings of Fire'. There, I found out how to develop a single satellite launch vehicle and how to build a team. Together, they produced indigenously manufactured satellite launch vehicle. Nothing can be done by the Railway Minister alone. He has to develop a team. He already has RDSO, Railway Design and Standard Organisation. He goes to school children and says that the Prime Minister told me to do it and I did it. When I did it, Prime Minister said do even better. We have no objection. You have been appointed by the Prime Minister. You may praise him. But before anything, let him look at the basics. Let him improve the cleanliness of the stations, of the railway toilets, and of the toilets in the coaches. And lastly, let him stop the theft of railway property.

Let him stop the pilferage of railway properties ? (*Interruptions*)? because even a small thing will make a difference. ? (*Interruptions*) ये पश्चिम बंगाल के ? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Shrimati Locket Chatterjee, please sit down.

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, please sit down.

? (*Interruptions*)

प्रो. सौगत राय: नेक्स्ट टाइम आप अपने को संभालो, यहां चिल्लाने से क्या होगा ।? (व्यवधान) आप कॉन्स्टीट्यूएन्सी में जाओ और संभालो ।? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Sougata Ray Ji, please conclude.

? (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY: Sir, I thank the hon. Railway Minister? ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You have already made your point. Please conclude.

? (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY: I have nothing to say about the East Coast Railways ? (*Interruptions*)? I said, do it for Eastern Railways, South-Eastern Railways and metro railways in Kolkata. ? ? (*Interruptions*) आप कुछ करके दिखाइये और फिर बोलिये ।? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Shri Malook Nagar Ji.

? (*Interruptions*)

श्री मलूक नागर (बिजनौर): अभी शोर उधर मचा, अब शोर इधर मचेगा। महोदय, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। दादा के साथ बहुत अच्छा हुआ। ये डिस्टर्ब करते हैं। आप लोगों ने आज इनको डिस्टर्ब किया, यह बहुत अच्छा किया।? (व्यवधान) मैं एक बात कहना चाहता हूँ।? (व्यवधान) मुझे परसों बहुत डिस्टर्ब किया गया था और मैंने अपनी स्पीच में कहा था कि दादा मुझे डिस्टर्ब करोगे तो मैं भी करूंगा, इसलिए आज मैंने भी खूब डिस्टर्ब किया।? (व्यवधान) मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।? (व्यवधान)

HON CHAIRPERSON: Please come to the subject.

श्री मलूक नागर : यह बहुत अच्छी बात है कि रेल मंत्री जी यहां पर हैं और जहां से मैं सांसद हूँ, रेल मंत्री जी वहां के प्रभारी हैं। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि आप वहां जल्दी से आ जाएं। वर्ष 2007 में यूपीए की सरकार थी और ममता जी रेल मंत्री थी। इन्होंने एक प्रस्ताव पास किया। इन्होंने एक सर्वे कराया और घोषणा कर दी कि मेरठ, हस्तिनापुर, मुजफ्फरनगर और सुक्रताल में इमीडिएट रेल बननी शुरू हो रही है। वह सर्वे सात साल तक इनकी सरकार के जाने तक ऐसे ही पड़ा रहा। मैंने इस बारे में पार्लियामेंट में कई बार चर्चा की। मेरी साथी कांता कर्दम जी राज्य सभा में सांसद हैं, वे मेरठ से राज्य सभा की एमपी हैं। उन्होंने भी यह मुद्दा उठाया था। रेल मंत्री जी वहां के प्रभारी हैं और उन्होंने घोषणा की कि बहुत जल्दी दिल्ली से मेरठ, मेरठ से हस्तिनापुर, बिजनौर, मुजफ्फरनगर के लिए रेल चलाई जाएगी। मैंने मंत्री जी को चिट्ठी लिखी कि साहब यह मुद्दा मैंने उठाया था। आपने उनको अकेले यह क्रेडिट दे दिया, मुझे भी देना चाहिए था। मैं पार्टी और पोलिटिक्स से ऊपर उठकर हमेशा देश और जनहित पर बोलता हूँ। आपको मुझे भी क्रेडिट देना चाहिए था। मैंने रेल मंत्री जी को पत्र लिखा कि मैंने भी नौ बार पार्टिसिपेशन किया था। मैंने उनको चिट्ठी लिखी। मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ। यूपीए की सरकार में वर्ष 2007 से यह पेंडिंग पड़ा हुआ था। आपने खुद घोषणा करके उसे चालू किया है, इसके लिए पश्चिमी उत्तर प्रदेश की तरफ से आपको बार-बार धन्यवाद है। मैंने उनको धन्यवाद पत्र लिखा। परसों के बजट में इस विषय पर दिल्ली से मेरठ, हस्तिनापुर, विदुर कुटी, बिजनौर, मुजफ्फरनगर, सुक्रताल ऐतिहासिक जगह हैं। इसके लिए काम जल्दी शुरू करवाओ। इस सदन में मेरे साथी जो बैठे हुए हैं, मैं इनको कहना चाहता हूँ कि हस्तिनापुर पहुंचने में पहले ढाई-तीन घंटे लगते थे, बिल्कुल नजदीक है, जो मेरे लोक सभा क्षेत्र में है। दो ही ग्रंथ आते हैं? रामायण और महाभारत, महाभारत की जो हस्तिनापुर जगह है, अयोध्या में भगवान राम जी रहे और हस्तिनापुर में भगवान कृष्ण जी रहे हैं। अब तो वहां तक पहुंचने में केवल सवा घंटा लगता है। वहां के लिए इतनी बढ़िया सड़कें बन गई हैं, लेकिन आज रेल से जुड़ा हुआ मुद्दा है। मैं आपको हस्तिनापुर के बारे में एक और नई चीज बताने जा रहा हूँ। चंडीगढ़ की नींव और हस्तिनापुर की नींव एक ही दिन रखी गई थी। नेहरू जी ने एक ही दिन रखी थी।? (व्यवधान) इसमें अभी वाह-वाह की बात नहीं है। इसमें खराब बात है। इसकी नींव एक ही दिन रखी गई थी। चंडीगढ़ को कांग्रेसियों ने, बिट्टू जी की पार्टी ने पूरे तरीके से डेवलप कर दिया और वहां कभी देखा नहीं। क्योंकि वहां 70 परसेंट के करीब पिछड़े और दलित रहते हैं, जिनमें जाट, गुजर, यादव, पाल, सैनी, कश्यप, सुनार, लुहार, कुमार तमाम दलित वहां रहते हैं। आज की तारीख में, जहां पर हम कई बार देखते हैं कि अहमदाबाद से मुम्बई तक बुलेट ट्रेन चलाई गई। यह बहुत अच्छी बात है। जब हम यह देखते-सुनते हैं कि वहां से वहां के लिए ट्रेन चली या शुरुआत करवायी, तेज़ी से काम चल रहा है, तो हम कहते हैं कि अच्छी बात है। परंतु बहुत अच्छी बात तब होगी, जब दिल्ली से अयोध्या की तरफ, जैसे ध्यान है, जहां भगवान राम रहे। उसी तरह से दिल्ली से सहारनपुर, जहां भगवान कृष्ण जी रहे हैं, दिल्ली से बिल्कुल सवा घंटे की दूरी पर है, वहां के लिए भी दिल्ली की मेट्रो को मेरठ और हस्तिनापुर और बिजनौर से जोड़ा जाए। उस समय बहुत अच्छी बात रहेगी।? (व्यवधान)

साहब, हम देखते हैं कि दिल्ली के जो मेट्रो स्टेशंस हैं, मुंबई के मेट्रो स्टेशंस हैं और जो दूसरे महानगरों के स्टेशंस देखते हैं, तो ऐसा लगता है कि यह एक अलग भारत है। जो माननीय प्रधान मंत्री जी की सोच है कि गांव और देहात के जितने भी रेलवे प्लेटफॉर्म्स और स्टेशंस हैं, वहां तक भी पूरा सौंदर्यकरण हो तो कहीं न कहीं अफसरशाही जो पहले से चलती आ रही थी, जो बीमारियां पहले से उनके दिमाग में थी, वह अभी भी पूरी तरह से साफ

नहीं हुई हैं। यह विकास, यह सौंदर्यीकरण, ये रेलवे की व्यवस्था अभी नीचे तक नहीं पहुंची है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से हना चाहता हूँ कि जो गांव और देहात के लोग हैं, यहां पर हमारे सांसद, नगीना क्षेत्र के बैठे हैं, इनके यहां पर धामपुर स्टेशन हैं, ऐसे कई स्टेशंस हैं, जैसे चांदपुर, बिजनौर और मुजफ्फरनगर की कई जगहों पर हैं। वहां देखें तो पहले की तरह आज भी काफी गुंजाइश है, जहां सुधार कराए जा सकते हैं। मैं आपके माध्यम से बिल्कुल सीधी मांग करता हूँ कि दिल्ली से मेरठ, हस्तिनापुर जैसी ऐतिहासिक धरती, जहां राजा परीक्षित, जो महाभारत वालों के वंशज रहे हैं, वह परीक्षितगढ़ के साथ ही बिजनौर और सुकरताल और पुरकाजी होते हुए, मुजफ्फरनगर के लिए जल्दी से रेल लाइन वहां बनाई जाए, जिससे के लोगों को लगे कि हमें भी अयोध्या की तरह, हम हस्तिनापुर वासियों को अयोध्या की तरह माना जा रहा है और जो 65 सालों में कांग्रेस के समय में, कांग्रेस के कार्यकाल में जो अनदेखी की गई है, हमारी तरफ अब ध्यान दिया जा रहा है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि इस पर ध्यान दिया जाए। ? (व्यवधान) आपके वहां जो भी प्रभारी मंत्री हैं, वे मेरे खिलाफ ही चुनाव लड़ेंगे। दूसरा, पूरे देश के और खास कर के उत्तर प्रदेश के जितने भी गांव-देहात में स्टेशंस हैं, उनका सबका भी शहर की तरह सौंदर्यीकरण कराया जाए।

SHRI UTTAM KUMAR REDDY (NALGONDA): Chairman, Sir, I thank you for the opportunity given to me to speak on the Resolution moved by Shri N. Reddeppa regarding Railways. The Railway Minister is here and I wish to take this opportunity to appeal to you to sanction pending issues of Telangana State and of my Constituency.

As per Section 93, Schedule 13 of the Andhra Pradesh Reorganisation Act, 2014, Rapid Rail Connectivity Projects were supposed to be started and completed by 2024, but none have been started as yet. As a follow-up of this provision, we had been repeatedly appealing for high-speed rail connectivity from Hyderabad to Vijayawada in Andhra Pradesh *via* Narketpalli, Nakrekal, Suryapet and Kodad. The land has already been acquired adjacent to the National Highway 65 and no land acquisition is required. We once again appeal to the Railway Minister to sanction a direct Railway line from Hyderabad to Vijayawada *via* Suryapet and Kodad, and provide high-speed Rail connectivity.

Sir, through you, I wish to appeal to the Railway Minister that there is a proposed Railway line between Dornakal and Miryalaguda *via* Mudigonda, Nelakondapalli, Kodad, Huzurnagar and Nereducherla. I wish to request the Railway Minister to consider early completion of the Detailed Project Report and early commencement of work on this line.

Through you, I would like to bring to the notice of the Government that this is a very high potential area, being the hub of cement manufacturing in India and also of rice milling in India. This railway line, when completed, from Dornakal to Miryalaguda *via* Mudigonda, Nelakondapalli, Koad, Huzurnagar, and Nereducherla, will also give you a good return on investment, and the line itself will be economically and financially viable for the Railways.

Through you, I would like to appeal to the Railway Minister about a goods train that is now running from Jaggayapet in Andhra Pradesh to Melacheru to Mattampally to Jaanpad to Miryalaguda. Only a goods train runs on this route. We have been appealing to the Railways for quite some time to also run passenger

trains on this route. We were informed that the Commissioner of Railway Safety is not permitting passenger trains to run on this route. Through you, I would like to bring to the notice of the Government that it would not be desirable for a railway line on which goods trains are running, to be converted to a line on which passenger trains can run. I wish to request that passenger trains be run on this route from Jaggayapet in Andhra Pradesh to Melacheru to Mattampally to Jaanpad to Miryalaguda in Hyderabad and I also request a shuttle train from Melacheru to Hyderabad. Through you, I wish to bring to the notice of the Railway Minister that at Miryalaguda railway station in my parliamentary constituency, several high speed trains were stopping before COVID-19, but in the changes made post-COVID-19, the stoppings had been removed. I wish to appeal to you that all high speed trains passing through Miryalaguda must stop at Miryalaguda.

Also, Sir, I would like to appeal to the Railway Ministry for the modernisation and beautification of railway stations under the Adarsh Station Scheme and please take up some rural railway stations also. I appeal to you to take up Miryalaguda and Nalgonda railway stations for modernisation and beautification.

Finally, I would like to remind the Railway Minister that a railway coach factory in Kazipet was guaranteed in the Reorganisation Act that created Telangana State. However, even after nine years, this Government does not talk about it. I wish to bring to the notice of the Railway Minister that Vande Bharat coaches are manufactured in a private company by the name, Medha, in Hyderabad, and sent to the ICF and RCF in Perambur and Kapurthala, respectively. We wish to appeal to you that as per the assurance given in the Andhra Pradesh Reorganisation Act, the same shell of the Vande Bharat coach, which is being manufactured in Hyderabad, the completion of the coach, instead of sending it to Perambur or to Kapurthala, please get the completion work at least done in Kazipet in Telangana.

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): Sir, this is moved by our Party Member, Shri Shri Reddeppa Nallakonda Gari. There are three requests that he is asking in this Private Members Resolution, which is regarding operationalisation of South Coast Railway Zone and creation of a Railway Recruitment Board. This was a promise that was made in the Andhra Pradesh Reorganisation Act, 2014. It has been almost nine years since this Act came into effect. Andhra Pradesh's people have been waiting for this railway zone to happen. It has been promised and agreed upon that it would be established, but we still are not able to see a single building that has come up with regard to this zone, Sir. We demand on behalf of the people of Andhra Pradesh that this Railway zone be established as soon as possible.

With respect to the Railway Recruitment Board, a lot of youth are job-ready, but they have to go to faraway places to write the exam. We also demand that this Railway Recruitment Board, which has also been promised, be established at Visakhapatnam.

The other request is for the country's railway stations to be modernised and upgraded. I spoke about it earlier as well. The Railway Ministry is upgrading it and has budgeted heavily for it. This year alone, for Andhra Pradesh, they have given almost Rs.8,700 crore, correct me if I am wrong.

Every year, even last year also, they gave Rs. 7000 crore. If you look at the expenditure, not even 50 or 60 per cent is spent. This year also, they kept about Rs. 8,400 crore. I do not know whether they are going to spend it or not. The reason is that the capital expenditure that the Railways has put up for Andhra Pradesh is actually for laying the new railway line. There were new railway lines proposed for Andhra Pradesh, The agreements were made before 2014, before our State got bifurcated, when we had good revenues in our State. After our State got bifurcated, we had a revenue deficit, which everyone knows in this House. For the last nine years, we have been talking about it. After the revenue deficit, it has been the situation for Andhra Pradesh for the last nine years that we are urging the Railway Minister and the Railway Board to reconsider the agreements that were made with Andhra Pradesh in regard to new railway lines that have been proposed. For example, in my constituency, from Nadikudi to Srikalahasti, the railway line is very much needed.

Earlier, Nishikant ji mentioned about how railway lines have brought a lot of development and everything, but this railway line is very much needed because the existing one, whenever there is a huge flood or cyclone, always get disturbed. The work for the second railway line has been pending for so long. The reason they keep on giving is that the State Government is not giving land but agreements were made before 2014. I request the Ministry to sit with the State Government and revise these agreements because they have done that before in Jharkhand and Bihar. They have given that provision so that the State Government chips in lesser amount than was actually agreed upon to complete the project. We are requesting the Railway Minister to do the same thing for all the new railway lines that have been proposed for Andhra Pradesh.

I just want to know from the Railway Minister whether the Ministry is looking at the railways as a business or the service. I understand that the railway freight is a business but they need to look at passengers as service. For example, look at Andhra Pradesh or Tamil Nadu. We all run RTC buses in our State. If we look at it as

business, we will be closing all the RTC services because none will be making money. In my constituency, almost 17 or 18 trains were running before COVID-19 and there were enough stoppages which have reduced to seven. I request the Railway Minister to consider those trains. We are requesting again and again. We came into this situation wherein instead of asking for a new train, we have to ask for reinstatement of the old train. It is so embarrassing to even go to the constituency because the people ask us, "Sir, earlier we had 17 trains running. How can you bring it down to only 7?" So, I want to know whether the Railway Minister is looking at it as a business or a service.

In my Guntur district, trains were running for the last hundred years, I have seen how growth has taken place in the Guntur district. Education has come in and trade has expanded. So, I want to know whether the Minister is looking at it as a business, hence cutting down on trains. They are putting this idea in our mind. For Vande Bharat Express, ticket cost is five times or six times of the normal ticket. Vande Bharat Express is meant for one segment of people but for middle class or lower-middle class, we need to restart the trains that were running before COVID-19. I urge upon the Minister to restart the trains and I also urge upon the Minister to fulfil whatever promises they made regarding the A. P. Reorganisation Act, the South Coast Railway Zone, and the Railway Recruitment Board to be established in Vizag.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, I have to inform that two hours have already been taken on this resolution thus almost exhausting the time allotted for discussion. There are still eight Members to speak on the resolution. If the House agrees, we may extend the time by two more hours.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: Sir, I was under the impression that the discussion on this Private Member's Resolution started today, and it started after 3:30 p.m. और अभी साढ़े पांच नहीं बजे हैं । It is not even two hours.

HON. CHAIRPERSON: The time allotted for the Resolution is two hours, and the next Resolution has to be taken up but more Members want to speak on this.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: Sir, initially I should say, as we are deliberating on the functioning of Railways, special focus is on Andhra Pradesh. The largest transportation and logistics that we have in our country is unique in the world. It is the fourth largest transportation system that we have. When the Budget has just been discussed, I would say on Railways we find a significant feature. It has set aside nearly a quarter of its total capex outlay of around Rs.10 lakh crore. The budgetary support amounts to Rs.2.4 lakh crore. The goal is to raise the share of railway freight traffic from 27 per cent, the road transport share is 64 per cent, to 45 per cent. That is the aim that Railways has now. Freight earnings are 2.5 times the passenger earnings. It is possible to improve on both counts.

The Railways must adapt to become a transporter of FMCG, automobiles, and other high value products for which last-mile connect is important. On the passenger side, upper class travel should remain competitive vis-à-vis air and road travel. There is scope to raise both traffic and freight revenue despite pensions at over 25 per cent of the total operating expenses. I would come to my constituency aspect a little later.

भारतीय रेलवे नेटवर्क दुनिया में बिजली से चलने वाला सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क बनने की दिशा में तेजी से अग्रसर हो रहा है । भारतीय रेल को सुरक्षित बनाने के लिए स्वदेशी तकनीकी कवच का भी हम तेजी से विस्तार कर रहे हैं । रेलवे में एक स्टेशन, एक उत्पाद की अवधारणा को लोकप्रिय बनाया जाएगा । यह रेल मंत्री जी की एक घोषणा है ।

रेलवे सैक्टर में चार अहम घोषणायें हैं । रेलवे सैक्टर में 2.5 लाख करोड़ रुपये खर्च होंगे, रेलवे में निजी क्षेत्र की भागीदारी होगी, रेलवे की पटरियों के नवीकरण में 17,297 करोड़ रुपये खर्च किए जाएंगे

और रेलवे सुरक्षा निधि में 45 हजार करोड़ रुपये ट्रांसफर किए जाएंगे।

This reminds me that when Nitish Kumar was the Minister of Railways 20 years back he created a fund, Railway Safety Fund, especially for the safety of the railways and also for the passengers.

वर्ष 2023-24 में मुसाफिरों से रेलवे को 70 हजार करोड़ रुपये की कमाई का अनुमान है। रेलवे ने मौजूदा वित्त वर्ष में दिसम्बर, 2022 तक माल ढुलाई से 12,478 करोड़ रुपये की कमाई की। अभी 40 रेलवे स्टेशंस के पुनर्विकास का कार्य जारी है और 14 स्टेशंस के पुनर्विकास के लिए टेंडर प्रक्रिया जारी है। मैं इस सिलसिले में भुवनेश्वर का नाम इन 40 स्टेशंस की सूची में देख रहा हूँ। कटक का नाम भी उस सूची में है, यही बताया गया है और वहां अगले चार-पांच महीने में काम शुरू होगा।

मैं माननीय रेल मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि पुरी स्टेशन, जो एक तीर्थस्थल है, उसका माडर्नाइजेशन कर रहे हैं।

उसका माडर्नाइजेशन कर रहे हैं। It is an ultra-modern railway station that is being built. When the Bhubaneswar railway station is being built, which is in the capital of our State, it is ultra-modern. If one looks at the design, it looks like a modern airport that has been built throughout our country. But when I see the design of Cuttack railway station, I go back to the Islamic age. Why is it so? Why cannot we build a design that is ultra-modern, at least which will be something which is 100 years ahead? You may have modern amenities inside the station which are necessary.

रेलवे का विस्तार और आधुनिकीकरण एक सतत् प्रक्रिया है। इस सिलसिले में, मैं ज्यादा न कहते हुए बस यही कहूंगा कि एकल प्रबंधन के तहत 68 हजार 31 किलोमीटर से अधिक की हमारी रेलवे दुनिया की चौथी सबसे बड़ी संस्था है। इलेक्ट्रिफिकेशन हो जाने के बाद इसका दायरा और आगे बढ़ जाएगा। माडर्नाइजेशन के बारे में बस यही कहना है कि हमारा ईस्ट कोस्ट रेलवे जोन एक नया जोन है। हाल ही में शायद इसके 25 साल पूरे हुए होंगे। साउथ ईस्टर्न रेलवे से अलग होकर यह रेलवे जोन बना है। Despite repeated assurances from the Railway Ministry, South Central Railway has been created by taking away portions of Andhra Pradesh from East Coast Railway thereby effectively making East Coast Railway a very small Railway with less relevance.

The Government of Odisha and the hon. Chief Minister Naveen Patnaik have repeatedly asked for unification of all railway assets over Odisha State under East Coast Railway headquarters at Bhubaneswar. Here the question lies. A mistake was made some nine years ago when bifurcation of Andhra Pradesh occurred. When Lok Sabha discussed it, deliberated, there was difference of opinion also. A lot of trouble also happened in the Well of the House. You were also a witness to that. I was also attacked with pepper spray and I had to run out. So, I fully remember my experience that day. But during that discussion in Lok Sabha, there was no mention about formation of another zone at Visakhapatnam; neither it was there in the Bill. But when it went to the Rajya Sabha, because of strong opposition during some discussion, this was incorporated and subsequently it came to Lok Sabha again. But here, I would say, for the first time, a State-specific zone was created by that law.

If that is so, Odisha's demand is this. Why do you not make a State-specific zone, East Coast Railway? You have a part of it in Bilaspur, a part of it in South Eastern Railway. Now, a part of it also goes to Visakhapatnam. Ultimately what will remain is only Sambalpur Division and Khurda Road Division. Jharsuguda is not there; Rourkela is not there. Most of the Ib Valley transport will be not there. So, how can this zone survive? If you are making a zone functional in Visakhapatnam, it is high time that you thought of having all the areas under Odisha under one zone about which our Chief Minister has also written to the Government.

Jharsuguda-Barsuan-Kiriburu, Rourkela-Nuagaon, and Jharsuguda-Himgiri sections under a new division at Rourkela is necessary. Banspani-Padapahar, Rupsa-Bangiriposi and Bhadrak-Laxmannath sections under a new division at Jajpur or Jajpur-Keonjhar Road is also necessary. These are the two new divisions which we require.

I will conclude by bringing two issues before the House. I think, the hon. Railway Minister has some experience in Cuttack district, in my district.

PROF. SOUGATA RAY: He was the District Magistrate there at that time.? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please, let him complete.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: There is a road from Cuttack to Athagarh via Ghantikhal. I would not say that he has travelled on that road a number of times. Very recently also, he has travelled on that road. There is a level crossing. I remember, when he was the District Magistrate of Cuttack district, out of our MPLADS fund, we had put up a level crossing there and he helped in a great deal. But, at Athagarh and Ghantikhal, we need a Road over Bridge in exchange of a level crossing. In the Pink Book I did not find it. I was under the impression that perhaps this year it would be in place. You can correct me because there are other Heads through which it can be done.

I have been repeatedly requesting different Railway Ministers, as also now because the Railway Minister is very much aware how congested the Cuttack Railway Station is, that there is a need to have a third line from Barang to Nergundi via Cuttack. They are building another line on the Rajathgarh side, but it has three bridges on this side. I remember, in 2000 when Shri Nitish Kumar was the Railway Minister, I had gone there, and he said there was hardly Rs.1,000 mentioned in this Budget for this. He said that if Rs.1,000 is there, he would lay the foundation. He went there to lay the foundation of three railway bridges. The second line is connecting Talcher with Paradip. That is how the three bridges were connected. But here it is totally congested and that is the reason why it is necessary. It is high time to have a third line from Barang to Nergundi via Cuttack.

With these words, I would say that Railway is making strides, and we will also make strides in near future. I extend my full support to the Railway Minister to achieve this.

Thank you, Sir.

श्री राजू बिष्ट (दार्जिलिंग): धन्यवाद सभापति महोदय। रेडडप्प जी ने जो रिजॉल्यूशन मूव किया है, मैं उसके ऊपर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। उससे पहले मैं कहना चाहता हूँ कि मैं सौगत दा की बहुत इज्जत करता हूँ। वे उम्र में भी बड़े हैं और बहुत ज्ञानी हैं। लेकिन, टीएमएसी में एक समस्या यह है कि जो ये बोलते हैं, वह तो ममता दीदी को सुना देते हैं। लेकिन, बदले में इनको जो जवाब मिलता है, उसको कभी नहीं सुनाते हैं। इसलिए, मैं इनसे आग्रह करूँगा कि मैं जो कह रहा हूँ, वह भी उनको जरूर सुनाएं और वे जरूर पूछें।? (व्यवधान)

महोदय, मैं पश्चिम बंगाल के दार्जिलिंग से आता हूँ।? (व्यवधान) सर, ये मुझे बीच में डिस्टर्ब कर रहे हैं।? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please address the Chair.

श्री राजू बिष्ट : महोदय, मैं नया सांसद हूँ, लेकिन मुझे लगता है कि मेरी भी राइट उतनी ही है, जितनी सौगत दा की है।

HON. CHAIRPERSON: Why are you addressing him?

श्री राजू बिष्ट : महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि पश्चिम बंगाल की जो विशेषता है, आजादी के समय जो पश्चिम बंगाल था और आज के समय का जो पश्चिम बंगाल है, उसको आपके समक्ष रखना चाहता हूँ। मैं पहले पश्चिम बंगाल की क्षमता के बारे में बताना चाहता हूँ।

महोदय, पश्चिम बंगाल में 200 किलोमीटर का कोस्टल लाइन है, यानी आप व्यापार के लिए इम्पोर्ट-एक्सपोर्ट कर सकते हैं। 4500 किलोमीटर से ज्यादा रेलवे लाइन्स हैं। 4500 किलोमीटर की नेशनल हाइवे या स्टेट हाइवे हैं। पीएमजीएसवाई की छोटी और बड़ी सड़कों को मिला दें तो 90,000 से ज्यादा सड़क लाइनें हैं। वहां एग्रीकल्चर सबसे ज्यादा हो सकता है, क्योंकि वर्षा सबसे अधिक पश्चिम बंगाल में होती है। धान के उत्पादन में पश्चिम बंगाल भारत में दूसरे नम्बर पर है। वहां सब्जी, सबसे ज्यादा अनानास और चाय की खेती भी होती है। इतना ही नहीं पश्चिम बंगाल में हाइड्रो प्रोजेक्ट भी है। आलू के मामले में वहां 40 प्रकार की वैराइटीज हैं। वहां टूरिज्म भी है। वहां युवा भी है और उनके पास अच्छा दिमाग भी है। देश में सबसे ज्यादा नोबेल पुरस्कार पाने वाले लोग भी पश्चिम बंगाल से आते हैं।

लेकिन मेरा प्रश्न दादा से है कि पश्चिम बंगाल आजादी के समय भारत की जीडीपी में 33 प्रतिशत का योगदान देता था, वह आज 3 प्रतिशत से भी कम रह गया है। दुनियाभर से एफडीआई के माध्यम से भारत में पैसा आता है, लेकिन बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि पश्चिम बंगाल में एक प्रतिशत से भी कम पैसा आता है। इतना ही नहीं, भारत सरकार और मोदी जी हमारे लिए जो अनाज भेजते हैं, हमारे लिए जो पैसा देते हैं, हमारे लिए अलग-अलग स्कीम्स देते हैं, मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि टीएमसी सरकार वह घुसपैठियों को दे देती है, बांग्लादेशियों के पास जाता है, रोहिंग्याओं के पास जाता है। मेरा उनसे यह सवाल है।

महोदय, बड़ी बात यह है कि आज पश्चिम की जो 10 करोड़ जनता है, उन्होंने बैंक से कोई कर्जा नहीं लिया है, उसके बावजूद भी पश्चिम बंगाल के ऊपर 6,00,000 करोड़ रुपये का कर्ज है। मैंने बैंक से एक रुपये भी नहीं लिया है, फिर भी इन्होंने मेरे ऊपर 60,000 रुपये का कर्जा डाला है। मैं दादा से कहूँगा कि वे दीदी को ये आंकड़े जरूर दें। महोदय, दादा ने कहा कि कलिम्पोंग के लिए पूछना है, इसलिए मैं उसी विषय के ऊपर आना चाहता हूँ। पहले तो इस बजट के लिए और रेलवे में जो कुछ काम चल रहा है, मैं मोदी जी और रेल मंत्री जी को दिल से बधाई देना चाहूँगा। वंदे भारत ट्रेन एनजीपी

से हावड़ा तक हुई है, ये हमारे लिए बहुत ही गर्व का विषय है। इतना ही नहीं, इस बार के बजट में पश्चिम बंगाल को रिकॉर्ड एलोकेशन यानी 12,000 करोड़ रुपये दिए गए हैं। मैं नॉर्थ-ईस्ट से भी आता हूँ। मैं मणिपुर में पैदा हुआ हूँ। इसलिए मैं यह भी कहना चाहूंगा कि एनएफ रेलवे को सबसे अधिक यानी 11,000 करोड़ रुपये का एलोकेशन मिला है। मैं पहाड़ी क्षेत्र से आता हूँ। दार्जिलिंग की खूबसूरती है कि एक तरफ नेपाल है, दूसरी तरफ भूटान है, तीसरी तरफ बांग्लादेश है और 50 किलोमीटर की दूरी पर चाइना है। बॉर्डर इलाकों तक ट्रेन जाने के लिए और बॉर्डर इलाकों के डेवलपमेंट एवं रेलवे लाइन के लिए 1,20,000 करोड़ रुपये का बजट दिया गया है। मैं उसके लिए भी भारत सरकार को बधाई देता हूँ। महोदय, 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के अंतर्गत पश्चिम बंगाल में 93 स्टेशंस अपग्रेड हो रहे हैं। मैं उसके लिए भी बधाई देना चाहूंगा। सेवोक से लेकर सिक्किम में जो रंगपो है, वहां 42 किलोमीटर तक की रेल लाइन बन रही है। उसके लिए भारत सरकार 10,000 करोड़ रुपये खर्च कर रही है। उस 42 किलोमीटर में से लगभग 40 किलोमीटर का इलाका मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आता है, उससे मेरे क्षेत्र के लोगों को बहुत फायदा मिलेगा। इसके माध्यम से आने वाले समय में वहां पर बहुत सारे विकास के कार्य जुड़ेंगे और युवाओं को रोजगार मिलेगा। एनजेपी के स्टेशन के मॉडर्नाइजेशन के लिए 350 करोड़ रुपये का एलोकेशन हो गया है। उसका टेंडर भी हो चुका है और उसका कार्य जल्द ही शुरू होने वाला है। मैं भारत सरकार को इसके लिए भी बधाई देना चाहूंगा। महोदय, मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। मेरी कुछ डिमांड्स हैं, क्योंकि सभी लोग अपनी डिमांड्स रख रहे हैं, तो मुझे लगा कि ये मेरा भी अधिकार है। इसलिए मैं आपके समक्ष कुछ डिमांड्स जरूर रखूंगा। जैसे वंदे भारत ट्रेन सिलीगुड़ी से हावड़ा तक चलती है, तो मेरे यहां की जनता की इच्छा है कि एनजेपी या सिलीगुड़ी से गुवाहटी के लिए भी एक वंदे भारत ट्रेन चले। गांधी जी भी सिलीगुड़ी स्टेशन गए हैं। वह हैरिटेज है, उसको बचाने के लिए? (व्यवधान) मंत्री जी बोल रहे हैं कि उसकी घोषणा भी हो गई है, यानी वंदे भारत ट्रेन गुवाहाटी और सिलीगुड़ी के बीच चलेगी। (व्यवधान) सर, आपने बोल दिया। अब मुंह से निकल गया है, वापस नहीं आ सकता है। (व्यवधान) महोदय, मैं यह चाहूंगा कि सिलीगुड़ी जो कि एक हैरिटेज स्टेशन है, उसका अपग्रेडेशन हो। सेवोक और रंगपो के बीच एक नई रेलवे लाइन बन रही है। मेरी जानकारी में है कि वह अल्टीमेटली रंगपो से गंगटोक तक जाएगी, यानी हम लोग गंगटोक से नाथूला बॉर्डर तक पहुंच सकेंगे। इसी तरह से सिलीगुड़ी से कलिम्पोंग है। ब्रिटिशकाल में कलिम्पोंग के पास जो गेलखोला है, वहां तक जाने का रास्ता था। अब वह रास्ता पूरी तरह से तबाह हो गया है। जनता की इच्छा है कि सिलीगुड़ी से कलिम्पोंग और मिरिक को नाक्साल्बरी से जोड़ने की भी योजना चल रही है। इस काम में तेजी लाई जा सकती है। तीस्ता से लेकर विजनबाड़ी है, जो कि पश्चिम बंगाल का सबसे बड़ा ब्लॉक है, शायद दादा की भी जानकारी में यह होगा। एक समय तक पहाड़ी क्षेत्र यानी सिक्किम से लेकर पश्चिम बंगाल का व्यापार वहीं होता था, वह केन्द्र बिन्दु था। इसलिए तीस्ता से विजनबाड़ी के बीच रेलवे लाइन बनाई जाए।

17.45 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

महोदय, एक और विषय है। यह पूरे हिन्दुस्तान में एक बहुत बड़ा इश्यू है। रेलवे लाइन या रेलवे की जमीनों पर 100 सालों से भी ज्यादा समय से लोग बसे हुए हैं और वे असमंजस का जीवन जीते हैं। मेरा रेलवे मंत्री जी से अनुरोध है कि इसका स्थायी समाधान निकालना चाहिए। सिलीगुड़ी में जो 1, 4, 7, 18, 24, 28, 35 और 48 नंबर वार्ड्स हैं, ये लोग इतने सारे वार्ड्स में रहते हैं। इसका स्थायी समाधान होना चाहिए।

टीएमसी एनजीपी के अंडर में सिंडिकेट राज चलाती है, अवैद्य कब्जा कर रखा है, उसको बंद करना चाहिए । अंत में मैं डीएचआर की बात करना चाहूंगा । डीएचआर दर्जिलिंग की आत्मा है और डीएचआर के बिना दर्जिलिंग अधूरा है । उसे यूनेस्को की मान्यता मिली हुई है । उसका 150 साल पुराना इतिहास है । आज डीएचआर की जो स्थिति है, वह बहुत अच्छी नहीं है । उसमें बहुत गंदे कोचेस हैं । मेरा आपसे निवेदन है कि कोचेस में जिस तेजी के साथ परिवर्तन होना चाहिए, उस तेजी के साथ नहीं हो रहा है । वहां स्टेशन अपग्रेड होने चाहिए । दर्जिलिंग के करशम, सोनादा और घुम स्टेशन्स अपग्रेड होने चाहिए । वहां पर 95 प्रतिशत लोग नेपाली भाषा में बोलते हैं, लेकिन वहां पर नेपाली भाषा साइन बोर्ड नहीं हैं । नेपाली, हिंदी और अंग्रेजी में साइन बोर्ड्स होने चाहिए । वहां पर जो भी जॉब्स निकलती हैं, चूँकि लोकल लोग उस टेक्नोलॉजी को समझते हैं । अगर आप ब्रॉडगेज वाले व्यक्ति को दर्जिलिंग में ले जाकर बैठा देंगे तो वह नहीं समझेगा, क्योंकि उन्होंने जीवन भर उस रेल को देखा है इसलिए उसी पीढ़ी को उसके लिए प्रायोरिटी मिले तो अच्छा होगा । Tindharia में वर्कशॉप है, उसका अपग्रेडेशन चल रहा है । Tindharia में रेलवे का एक छोटा अस्पताल है । मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि अगर उसको अपग्रेड कर सकें तो हमारे क्षेत्र की जनता के लिए वह बहुत उपयोगी होगा ।

सर, उस क्षेत्र का पूरा रेवेन्यू कलेक्शन एनजीपी में होता है, लेकिन हमारा डिविजन ऑफिस कटिहार, बिहार में है । उसे लालू जी के समय ले गए थे और ममता दीदी उसे नहीं ले पाई । मैं चाहता हूँ कि अगर आपके शासन में एनजीपी में वह डिविजन आ जाता है तो अच्छा होगा । वहां पर एक्टिविटी भी 80 परसेंट है और रेवेन्यू भी 80 परसेंट आता है । यह बहुत उपयोगी होगा । मैं अंत में भारत के प्रधान मंत्री और रेल मंत्री जी को बधाई दूंगा । मेरे पास समय इतना ही था, लेकिन आपने इतना कुछ किया है, मुझे लगता है कि अगर सब लोग बोलने लग जाएं तो भी समय कम पड़ेगा । आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ ।

माननीय अध्यक्ष : आप विषय पर ही बोलना ।

? (व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल : सदन में आज ?आदर्श स्टेशन योजना? के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण और आधुनिकीकरण आदि विषय पर चर्चा करने के लिए आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए धन्यवाद ।

महोदय, जब भी कोई नई रेल लाइन की बात आती है या नए प्रोजेक्ट की बात आती है और उसका सर्वेक्षण होता है तो हमें जवाब मिलता है कि परियोजना गैर अर्थक्षम है या लाभकारी नहीं है । रेल को सेवा का साधन बताना केवल व्यर्थ की बातें हैं, क्योंकि जब बात लाभ-हानि की आ जाती है और उसके आधार पर रेलवे कोई प्रोजेक्ट तय करता है तो फिर हम उसको सेवा का साधन कैसे कह सकते हैं? मैं मंत्री जी का इस ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ । आप राजस्थान से आते हैं । राजस्थान की कई परियोजनाएं अधूरी हैं इसलिए आप वहां की सरकार से बात करें और हमारे यहां की जो महत्वपूर्ण योजनाएं हैं, उनको मंजूरी दिलाएं ।

अध्यक्ष महोदय, अभी जो बजट आया है, उसमें राजस्थान को लेकर रेलवे से जुड़ी उम्मीदों को यह बजट पूरा नहीं कर पाया है । रतलाम, डूंगरपुर, बाँसवाड़ा रेलवे लाइन परियोजना के लिए 1320 करोड़ की लागत थी । सरकार ने विगत और वर्तमान बजट में बहुत कम राशि दी है । दौसा, गंगापुर सिटी के लिए स्वीकृत लागत 607 करोड़ रुपये थी । आप देखिए सरकार ने क्या दिया? पुष्कर-मेड़ता के लिए 322 करोड़ रुपये की परियोजना लागत थी । वर्षों से केन्द्र ने कुछ नहीं दिया और इस बजट में मात्र 10 करोड़ रुपये दिए हैं ।

माननीय अध्यक्ष : सदन में पूरा ही पढ़कर नहीं बोलते हैं ।

? (व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल : अध्यक्ष महोदय, राजस्थान की जितनी भी परियोजनाएं हैं, जिनको आपने बजट दिया है, वह ऊँट के मुँह में जीरे के समान है । आप उनके लिए पूरा बजट दें । मैं राजस्थान में परियोजनाओं का तेजी से निष्पादन के बारे में बताना चाहूंगा । सरकारी आँकड़ों के अनुसार 1.04.2022 तक 1,228 किलोमीटर की कुल लंबाई की 11 नई लाइन्स परियोजनाएं, राजस्थान में 16,942 करोड़ रुपये की लागत वाली परियोजनाएं निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं, लेकिन इनमें से 107 किलोमीटर लंबाई चालू कर दी गई है और मार्च 2022 तक 2,695 करोड़ रुपये का व्यय किया गया है । इससे पता चलता है कि केवल 107 किलोमीटर नई लाइन रेलवे चालू की गई है, जो निष्पादन के विभिन्न चरणों के तहत नियोजित 1,228 किलोमीटर नई रेलवे लाइन की कुल लंबाई का 9 प्रतिशत से भी कम है और इसलिए 91 प्रतिशत से अधिक प्रस्तावित परियोजनाएं लंबित हैं ।

मैं सरकार से परियोजनाओं में तेजी लाने और सर्वोच्च प्राथमिकता के रूप में राजस्थान पर ध्यान केंद्रित करने का आग्रह करता हूँ । वर्ष 2022 में

इसी सदन में रेल मंत्री जी ने एक सवाल के जवाब में बताया कि देश की विभिन्न रेलवे भर्ती बोर्ड के आँकड़ों के अनुसार 1 लाख 16 हजार 776 तथा जोनल रेलवे, जिसमें रेलवे सुरक्षा बल तथा रेलवे विशेष सुरक्षा बल में कुल 1,77,911 पद रिक्त है। इस प्रकार 3 लाख पद खाली पड़े थे। उन्हें जल्दी से जल्दी नियमित भर्ती के माध्यम से भरा जाना चाहिए। चूँकि ये आँकड़े एक साल पुराने हैं ऐसे में एक वर्ष के अन्तराल में आपने कितने पद भरे, जवाब में मंत्री जी बताएं कि कितने पद आपने नियमित भर्ती से भरे हैं?

अध्यक्ष जी, अमृत भारत रेलवे स्टेशन पर विशेष रूप से मैं दो मिनट का समय लूंगा। आधुनिकीकरण की बात चल रही है। भारत सरकार द्वारा अमृत भारत रेलवे स्टेशन योजना के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र नागौर और ढीढवाणा का चयन किया गया है। मेरी मांग है कि मुंडवा, मकराना, कुचामन, नावं और लाडनू स्टेशनों को भी इसमें सम्मिलित किया जाए। इन स्टेशनों में स्वचालित सीढ़ियां, लिफ्ट, स्टेशन के बाहरी क्षेत्रों में सुलभ काम्प्लेक्स बनाए जाएं। नागौर, मेड़ता रोड, मेड़ता बाईपास, कुचामन, मुंडवा, मकराना और लाडनू स्टेशनों के सभी प्लेटफार्म्स पर टिन शेड्स का विस्तार किया जाए। मेड़ता और नागौर में वीआईपी विजिटर कक्ष बनाया जाए, एटीएम, मेडिकल सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए इस दिशा में कार्य किया जाए। इन तमाम स्टेशनों पर जिन प्लेटफार्म्स पर कोच गाईडेन्स सिस्टम नहीं हैं, वहां पर वह सिस्टम लगाया जाए।

अध्यक्ष महोदय, हम स्टेशनों के विकास की बात कर रहे हैं, लेकिन कोरोना काल के बाद उत्तर पश्चिम रेलवे के जयपुर, जोधपुर, बीकानेर और अज़मेर मंडलों के कई स्टेशनों पर ट्रेनों के ठहराव बन्द कर दिए गए। फुलेरा, सांभर, नवांशहर सहित कई स्टेशनों पर विभिन्न ट्रेनों का ठहराव बन्द होने से लोगों को दिक्कतें आ रही हैं। ठहराव शुरू करने को लेकर वहां से रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भी भेज दिए गए, लेकिन रेलवे बोर्ड की?* इसलिए ध्यान देकर ट्रेनों का ठहराव फिर से शुरू किया जाए। लाख कोशिशों के बाद रेलवे स्टेशनों पर चाय से लेकर खाद्य सामग्रियों की गुणवत्ता में व्यापक सुधार नहीं होना चिन्ता का विषय है। सरकारी दरों से अधिक दर लेने के बावजूद यात्रियों को गुणवत्तायुक्त खाद्य सामग्री नहीं मिल पाना उनके स्वास्थ्य के साथ खिलवाड़ है। इस विषय पर गंभीरता से ध्यान देना चाहिए।

अध्यक्ष जी, मेरा एक निवेदन है।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : जिसने आपको लिखकर भेजा, उसको थोड़ा समझाते कि रेल डिमाण्ड की बात अभी मत करो।

प्रो. सौगत राय : वह भी राजस्थान के हैं, आपकी ही बात बोलते हैं।? (व्यवधान)

श्री हनुमान बेनिवाल : अध्यक्ष जी, मैं मंत्री जी से पहली बार मिला था, हमारे यहां के एक मेले के कार्यक्रम को लेकर वहां एक रेल चलानी थी। मंत्री जी से मैं मिलने गया, मंत्री जी ने कमिटमेंट किया कि रेल चलेगी। वहां हमने व्यापारियों को रोक लिया। तीन दिनों तक व्यापारियों को रोका। अगर वे रेल से जाते तो उनके 25 लाख रुपये खर्च होते। रेल से नहीं गए, वहां ट्रक यूनियन, कलेक्टर और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों की वजह से उनके एक करोड़ रुपये लगे। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि जब?*

अध्यक्ष महोदय, मैं लम्बे आरोप नहीं लगाता।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : व्यक्तिगत बातों की यहां पर चर्चा नहीं करते हैं।

श्री हनुमान बेनीवाल : अध्यक्ष जी, मुझे पीड़ा है। आपके सामने अपनी पीड़ा नहीं रखेंगे तो कहां रखेंगे? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अपनी चेम्बर की व्यक्तिगत पोड़ा आप चेम्बर में रखो। यहां सदन में अगर कुछ कहा हो तो मैं जिम्मेदार हूं।

श्री हनुमान बेनीवाल : अध्यक्ष जी, मेरा आरोप है कि ??* (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह गलत बात है।

? (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे: सर, इसे कार्यवाही से एक्सपंज कीजिए।

श्री हनुमान बेनीवाल: ?*

माननीय अध्यक्ष : एक्सपंज तो हो ही गया है। एक्सपंज होना एक अलग बात है। माननीय सदस्य, एक मिनट रुकिए।

? (व्यवधान) ?**

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, इस तरह से सदन का दुरुपयोग करने की आवश्यकता नहीं है। यह प्राइवेट बिल है, प्राइवेट संकल्प है, उस विषय पर आप अपने विचार रखिए। इस तरीके की बात करना ठीक नहीं है।

? (व्यवधान) ?**

श्री हनुमान बेनीवाल : एक मिनट साहब ।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं, यह तरीका नहीं है।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री राम मोहन नायडू किंजरापु ।

श्री हनुमान बेनीवाल : सर, एक मिनट मेरी बात तो सुनिए ।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं।

श्री हनुमान बेनीवाल : मैं कह रहा हूं कि माननीय मंत्री जी से सिर्फ इतना कहलवा देते

माननीय अध्यक्ष : नहीं।

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपकी कोई बात रिकॉर्ड में नहीं जाएगी।

? (व्यवधान)? **

माननीय अध्यक्ष : श्री राम मोहन नायडू किंजरापु, आप बोलिए।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री राम मोहन नायडू किंजरापु के अतिरिक्त कुछ भी रिकॉर्ड में नहीं जा रहा है।

? (व्यवधान)?**

माननीय अध्यक्ष : श्री राम मोहन नायडू किंजरापु, आप बोलिए ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री राम मोहन नायडू किंजरापु के अतिरिक्त कुछ भी रिकॉर्ड में नहीं जा रही है और यह अच्छी परम्परा नहीं है ।

? (व्यवधान)?**

माननीय अध्यक्ष : श्री राम मोहन नायडू किंजरापु ।

? (व्यवधान)

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु (श्रीकाकुलम): सर, माननीय सदस्य इस तरह चिल्ला रहे हैं, तो मैं कैसे बोलूं?

माननीय अध्यक्ष : आप बोलिए । अगर ये ऐसा करेंगे तो इनकी कोई बात शुरू से रिकॉर्ड में नहीं जाएगी ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह सदन है । माननीय सदस्य, सदन की गरिमा और मर्यादा बनाकर रखिए । प्राइवेट बिल है, इस पर वैसे भी गरिमा बनाकर रखनी चाहिए ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपकी कोई भी बात रिकॉर्ड में नहीं जा रही है । डिबेट करने का कोई फायदा नहीं है ।

? (व्यवधान)? **

माननीय अध्यक्ष : पीड़ा व्यक्त करने के लिए सदन नहीं है, आरोप लगाने के लिए यह सदन नहीं है । सदन में आलोचना की जा सकती है, लेकिन प्राइवेट संकल्प में आलोचना का विषय नहीं होता है, आप रचनात्मक बातें कहिए ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री राम मोहन नायडू किंजरापु ।

? (व्यवधान)

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु :

सर, धन्यवाद, आपने मुझे नलकोंडा रेडप्पा जी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्राइवेट मेंबर्स रिज्योल्यूशन पर बोलने का मौका दिया है। सर, वैसे तो इन्होंने जिस तरह से यह प्रस्ताव बनाया है, इसमें रेलवेज की सारी चीजों पर इसमें बोल सकते हैं, लेकिन समय को ध्यान में रखते हुए मैं सिर्फ आन्ध्र प्रदेश और साउथ कोस्ट रेलवे ज़ोन तक ही सीमित रहूंगा। सबसे पहले मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि बहुत सालों की जो मांग थी, आन्ध्र प्रदेश में बहुत सालों से एक नए ज़ोन के लिए जो आन्दोलन चल रहा था, उसको पूरी तरह से एनाउंस करने की जिम्मेदारी केन्द्र सरकार ने ली, उसके लिए मैं आन्ध्र प्रदेश के लोगों की तरफ से बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा। बाधा यहां पर यह उत्पन्न होती है कि यह एनाउंसमेंट चार साल पहले हुई है।

साउथ कोस्ट रेलवे ज़ोन का अनाउंसमेंट फरवरी, 2019 में हुआ था, अभी हम फरवरी, 2023 में हैं। चार साल गुजर गए हैं, लेकिन अनाउंसमेंट होने के बाद आज तक यह ज़ोन ऑपरेशनल में नहीं आया है। वहां पर एक भी बिल्डिंग नहीं बनी है। इसके बारे में क्या काम चल रहा है, क्या सर्वे चल रहा है, क्या होगा, कब चलेगा, यह ज़ोन कब से शुरू होगा, इसके संबंध में भी कोई जानकारी नहीं है। मैं केन्द्र सरकार के ध्यान में फिर से लाना चाहूंगा कि जितना जल्दी हो सके, जो अनाउंसमेंट उन्होंने चुनाव से पहले किया था, उसी को ध्यान में रखते हुए, जल्दी से जल्दी उसको ऑपरेशन में भी लेकर आए। मंत्री जी भी यहां पर मौजूद हैं तो मैं यह उनके ध्यान में लाना चाहूंगा। सर, इसमें एक चीज है कि जिस तरह से बजट का आवंटन ज़ोन में किया जा रहा है तो दो साल पहले बजट के जरिए दस लाख रुपये किया गया था और इस बजट में हमें खुशी है कि 10 करोड़ की बजट राशि बढ़ाई गई और इसमें 10 करोड़ लगाया गया है। अगर इसका भी इस्तेमाल नहीं करेंगे तो इसको रखने का भी कोई फायदा नहीं है। हम चाहेंगे कि जो 10 करोड़ रुपये इसमें डाले गए हैं, उनका पूरी तरह से इस्तेमाल करके जल्दी से जल्दी यह ज़ोन विशाखापट्टनम से शुरू करें। सर, इसमें दो पॉइंट्स सबसे जरूरी हैं। हमसे पहले जो भी बात हुई, उन्होंने मेशन नहीं किए हैं। इसमें सबसे अहम मुद्दा यह है कि वाल्टेयर डिवीजन को खत्म करने की कोशिश की जा रही है, उसके बिल्कुल अगेंस्ट हैं। हम चाहते हैं कि वाल्टेयर डिवीज़न कंटीन्यू होना चाहिए। वाल्टेयर डिवीजन लगभग वर्ष 1893 में शुरू हुआ था, जो उन्होंने ब्रिटिश के टाइम पर शुरू किया था। इसको 125 साल हो गए हैं। वर्ष 2018 में हमने उसका सेलीब्रेशन भी किया था। यह बहुत ऐतिहासिक और बहुत प्रोफिटेबल डिवीजन है। अगर आज देश में देखेंगे तो टॉप 5 डिवीजन्स में यह वाल्टेयर डिवीजन जरूर आएगा। आप सोचिए कि हम एक पेड़ में उगने के लिए पानी डाल रहे हैं, उसी पेड़ को दूसरी तरफ से काटने लग जाएं तो क्या संदेश जाएगा? उसी तरह से एक तरफ साउथ कोस्ट रेलवे ज़ोन की जो मांग थी, उसको पूरा किया जा रहा है और दूसरी तरफ से वाल्टेयर डिवीजन, जो हमारे आन्ध्र प्रदेश के लिए इतना अहम डिवीजन था, उसको खत्म किया जा रहा है। यह कैसा न्याय हुआ? इसलिए एक बार फिर से बोलना चाहते हैं कि यह जो वाल्टेयर डिवीजन है, उसको कंटीन्यू करना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, मैंने सभी सदस्यों से पहले भी आग्रह किया था।

? (व्यवधान)

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु : सर, यह अहम मुद्दा है। इसके बारे में कोई चर्चा नहीं हो रही है, इसके बारे में कोई निर्णय नहीं ले रहा है तो फिर बोलना पड़ेगा।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, मैं आपसे फिर आग्रह करता हूँ कि हमें सदन की गरिमा के अनुसार किस विषय पर संकल्प है, किस विषय पर विधेयक है, उस विषय को रखना चाहिए। डिमाण्ड हो, जब बात करनी चाहिए।

? (व्यवधान)

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु : सर, यह इसी में है। यह रेज्योल्यूशन में है। मैं उसी के बारे में बात कर रहा हूँ। ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह रेलवे स्टेशन के पुनर्निर्माण के लिए है।

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु : सर, रेज्योल्यूशन में जो शामिल है, मैं उसी के बारे में बात कर रहा हूँ, रेज्योल्यूशन के बाहर नहीं है। जो साउथ कोस्ट रेलवे जोन है, उसी में वाल्टेयर डिवीजन है। हम उसी के बारे में बोल रहे हैं। यह वाल्टेयर डिवीजन के नाम से लगता होगा कि कहीं वाल्टेयर अंग्रेजों का शब्द लगता होगा या अंग्रेजों ने जो रखा है, वह लगता होगा, लेकिन वाल्टेयर तेलुगू शब्द है। यह वाल्तेरू था। एक टाइम पर विशाखापट्टनम स्टेशन का नाम वाल्तेरू था। वाल्तेरू पूरी तरह से भारत की एक शान है। उसको ही खत्म किया जा रहा है। मुझसे पहले महताब जी ने बोला था। उन्होंने बोला था कि ईस्ट कोस्ट को छोटा जोन किया जा रहा है, लेकिन याद रखना होगा कि वहाँ पर रायगढ़ डिवीजन भी बना रहे हैं। रायगढ़ डिवीजन से शायद उनका एरिया नहीं बढ़ रहा है, लेकिन जिस तरह से उनका एम्प्लॉयमेंट बढ़ रहा है, उसको ध्यान में रखना चाहिए। जब आप वाल्टेयर डिवीजन खत्म करेंगे तो वाल्टेयर डिवीजन में 20 हजार से ज्यादा का स्टाफ है। वहाँ पर इतने सारे डिवीजनल पोस्ट होंगी। वे सब तो खत्म हो जाएंगी। रायगढ़ में एक नया डिवीजन बन रहा है तो उनके लिए वहाँ पर जरूर ज्यादा पोस्ट्स रहेंगी। हम उसके खिलाफ नहीं हैं। हमें अच्छा लग रहा है कि आप ओडिशा के लिए अलग से अच्छा और नया डिवीजन बना रहे हैं, लेकिन वाल्टेयर खत्म करने का निर्णय क्यों ले रहे हैं, हमें यह समझ में नहीं आ रहा है? सर, आज भी हमारे देश में इतने सारे जोन्स हैं, जिनमें 6-6 डिवीजन्स हैं। अगर मैं आपको जानकारी दूँ तो सेंट्रल रेलवे, जो मुंबई में है, उसमें 5 डिवीजन्स हैं, नॉर्दन रेलवे, जिसका हैडक्वार्टर दिल्ली में है, उसमें 5 डिवीजन्स हैं, सदर्न रेलवे, जो चेन्नई में है, उसमें 6 डिवीजन्स हैं। अगर वाल्टेयर के साथ साउथ कोस्ट रेलवे जोन बनेगा तो गुंतकल, गुंटूर और विजयवाड़ा चार ही डिवीजन्स बनेंगे। ऐसे बहुत सारे जोन्स हैं, जो चार में ही चल रहे हैं। यह काफी प्रॉफिटेबल डिवीजन है। मैं बार-बार इसलिए दोहराना चाहता हूँ कि यह मुद्दा, यह विरासत, यह इतिहास पूरे आन्ध्र प्रदेश, स्पेशली जो उत्तर आन्ध्र प्रदेश के लोग हैं, उनसे मिला हुआ है तो इसको खत्म न करें। मैं वाल्टेयर डिवीजन की मांग फिर से प्राइवेट मैबर रेज्योल्यूशन के जरिए आगे बढ़ाना चाहता हूँ।

18.00 hrs

जिस तरह से यह जोन बन रहा है, जब उसकी बाउंड्री बनाएंगे, तो आंध्र प्रदेश की सभी बाउंड्रीज इसमें आएँ, मैंने ऐसी एक मांग रखी थी। हम चाहते हैं कि जब भी इसको सीमित करेंगे, तो केन्द्र सरकार इसको ध्यान में रखेगी। महताब जी ने भी कहा था कि ओडिशा का पूरा हिस्सा एक जोन में आए। आंध्र प्रदेश जोन कैसे बना? वर्ष 2014 में एपी री ऑर्गनाइजेशन एक्ट था। उसमें यह था कि आंध्र प्रदेश के जोन बनेंगे। हम चाहते हैं कि आंध्र प्रदेश की बाउंड्री इसमें आए। जो वाल्टेयर डिवीजन है? (व्यवधान) इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही सोमवार, दिनांक 13 मार्च, 2023 को प्रातः 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

-
18.01 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday, March 13, 2023/Phalguna 22, 1944 (Saka).

-
INTERNET

The Original Version of Lok Sabha proceedings is available on Parliament of India Website and Lok Sabha Website at the following addresses:

<http://www.parliamentofindia.nic.in>

<http://www.loksabha.nic.in>

LIVE TELECAST OF PROCEEDINGS OF LOK SABHA

Lok Sabha proceedings are being telecast live on Sansad T.V. Channel. Live telecast begins at 11 A.M. everyday the Lok Sabha sits, till the adjournment of the House.

Published under Rules 379 and 382 of the Rules of Procedure and Conduct of Business
in Lok Sabha (Sixteenth Edition)

* Not recorded.

* Not recorded as ordered by the Chair.

* Not recorded as ordered by the Chair.

** Not recorded.

** Not recorded.

** Not recorded.