

LOK SABHA DEBATES

(Original Version)

Eighth Session

(Seventeenth Lok Sabha)



(Vol. XVII contains Nos. 11 to 20)

**LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI**

EDITORIAL BOARD

Utpal Kumar Singh
Secretary-General
Lok Sabha

Suman Arora
Joint Secretary

Mahavir Singh
Director

Narad Prasad Kimothi
Sunita Arora
Joint Director

Sunita Thapliyal
Editor

© 2022 Lok Sabha Secretariat

None of the material may be copied, reproduced, distributed, republished, downloaded, displayed, posted or transmitted in any form or by any means, including but not limited to, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of Lok Sabha Secretariat. However, the material can be displayed, copied, distributed and downloaded for personal, non-commercial use only, provided the material is not modified and all copyright and other proprietary notices contained in the material are retained.

C O N T E N T S

**Seventeenth Series, Vol. XVII, Eighth Session, 2022/1943 (Saka)
No. 12, Tuesday, March 15, 2022/Phalguna 24, 1943 (Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
* Starred Question Nos. 181 to 188	13-43
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 189 to 200	44-116
Unstarred Question Nos. 2071 to 2300	117-776

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER	777
Message from the President	
RESIGNATION BY MEMBER	777
PAPERS LAID ON THE TABLE	779-788
COMMITTEE ON GOVERNMENT ASSURANCES	
54 th to 58 th Reports	789
STANDING COMMITTEE ON LABOUR, TEXTILES AND SKILL DEVELOPMENT	
30 th to 32 nd Reports	790
STANDING COMMITTEE ON SCIENCE AND TECHNOLOGY, ENVIRONMENT, FORESTS AND CLIMATE CHANGE	
358 th to 364 th Reports	791
BUSINESS ADVISORY COMMITTEE	
30 th Report	792
STATEMENTS BY MINISTERS	
(i) Inadvertent firing of missile on 9 th March, 2022	
Shri Rajnath Singh	793
(ii) Status of implementation of the recommendations/observations contained in the 26th Report of the Standing Committee on Agriculture, Animal Husbandry and Food Processing on Demands for Grants (2021-2022) pertaining to the Ministry of Food Processing Industries.	
Shri Prahlad Singh Patel	795

(iii) Situation in Ukraine

Dr. Subrahmanyam Jaishankar

963-974

MOTION RE : JOINT COMMITTEE ON OFFICES OF PROFIT

796

ELECTION TO COMMITTEE

Committee on Welfare of Other Backward Classes

797-798

**MOTION RE : TWENTY NINTH REPORT OF
BUSINESS ADVISORY COMMITTEE**

799

MATTERS UNDER RULE 377

800-826

(i) Need to address the problem of rising cement and steel prices

Shri Jagdambika Pal

800-801

(ii) Need to set up a Post Office at Hansaur Village, Sitamarhi district, Bihar

Shrimati Rama Devi

802

(iii) Need to address the problem of shortage of drinking water in Sikar district, Rajasthan.

Shrimati Ranjeeta Koli

803

(iv) Need to stop the practice of dividing people along caste and religious lines during election time.

Shri Sanjay Seth

804

(v) Need to set up an office in Salempur Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh to facilitate export of fruits, vegetables and flowers grown in the region.

Shri Ravindra Kushawaha

805

- (vi) Need to give Nohar and Sidhmukh region of Churu Parliamentary Constituency, Rajasthan its allocated share of water from Bhakra Main line.
Shri Rahul Kaswan 806
- (vii) Need to establish a Central University in Guna, Madhya Pradesh.
Shri Krishnapalsingh Yadav 807
- (viii) Regarding construction of bridge on river Bagmati in Muzaffarpur Parliamentary Constituency, Bihar.
Shri Ajay Nishad 808
- (ix) Need to accelerate the pace of implementation of Jal Jeevan Mission in Jharkhand particularly in Chatra Parliamentary Constituency.
Shri Sunil Kumar Singh 809
- (x) Need for electrification of villages in Palamu and Garhwa districts of Jharkhand.
Shri Vishnu Dayal Ram 810
- (xi) Need to convert Jasdan - Botad metre gauge railway line into broad gauge.
Shri Mohanbhai Kundariya 811
- (xii) Regarding ropeway projects in Darjeeling.
Shri Raju Bista 812
- (xiii) Regarding youth joining insurgent groups in Assam.
Shri Gaurav Gogoi 813
- (xiv) Regarding construction of a RoB at Kottikkulam Railway Station.
Shri Rajmohan Unnithan 814
- (xv) Regarding fate of Ukraine returnee medical students.
Shrimati Kanimozhi Karunanidhi 815

- (xvi) Regarding provision of 1st class coach in Tuticorin Express and also increase in its frequency.
Shri P. Velusamy 816
- (xvii) Regarding reforms in medical field.
Shrimati Vanga Geetha Viswanath 817
- (xviii) Regarding future of Ukraine returnee medical students.
Prof. Saugata Roy 818
- (xix) Regarding implications of technological shift for employees of Doordarshan and Akashvani.
Shri Krupal Balaji Tumane 819
- (xx) Regarding train facilities at Thawe Junction.
Dr. Alok Kumar Suman 820-821
- (xxi) Regarding review of existing guidelines relating to lease of lands in cantonment areas.
Shri Kotha Prabhakar Reddy 822
- (xxii) Regarding financial situation of Andhra Pradesh.
Shri Srinivas Kesineni 823
- (xxiii) Regarding likely hike in fuel price by Petroleum companies.
Dr. M.P. Abdussamad Samadani 824
- (xxiv) Regarding devolution of power to Consumer Courts for redressal of complaints pertaining to power companies.
Shri Hanuman Beniwal 825
- (xxv) Regarding wild animals menace in Kerala
Shri Thomas Chazhikadan 826

UNION BUDGET (2022-2023) – DEMANDS FOR GRANTS	831-961,
<i>Ministry of Railways</i>	976-1298
Shri Suresh Kodikunnil	833-843
Col.(Retd.)Rajyavardhan Singh Rathore	844-849
Shrimati Kanimozhi Karunanidhi	850-856
Shrimati Satabdi Roy (Banerjee)	858-863
Shri Saptagiri Sankar Ulaka	864-867
Shri P.R. Natarajan	868
Shrimati Chinta Anuradha	869-872
Shri Gajanan Kirtikar	873-876
Dr. Umesh G. Jadav	877-881
Shri Manoj Kumar Tiwari	882-887
Shri Sunil Kumar Pintu	888-891
Shri Bhartruhari Mahtab	892-899
Shri Shyam Singh Yadav	900-903
Shri Kotha Prabhakar Reddy	904-907
Shri K. Subbarayan	908-912
Shri Sunil Dattatray Tatkare	913-915
Dr. Mohammad Jawed	916-918
Shrimati Rama Devi	919-924
Shrimati Aparupa Poddar	926-931
Dr. Beesetti Venkata Satyavathi	932-935
Shri Raju Bista	936-944
Shrimati Ranjanben Bhatt	945-949

Adv. Dean Kuriakose	950-951
Shri E.T. Mohammed Basheer	952-955
Shri Mitesh Patel (Bakabhai)	956-957
Shri Arvind Sawant	958-961
Shri Jugal Kishore Sharma	976-980
Shri Vijaykumar alias Vijay Vasanth	981-983
Shri C.N. Annadurai	984-985
Adv. A.M. Ariff	986-989
Dr. Amar Singh	990-993
Shri Chandeshwar Prasad	994-996
Shri N.K. Premachandran	997-1004
Shri Dileshwar Kamait	1005-1007
Shri Thomas Chazhikadan	1008-1011
Shri Hanuman Beniwal	1012-1017
Shrimati Navneet Ravi Rana	1018-1022
Shrimati Supriya Sadanand Sule	1023-1037
Shri D. M. Kathir Anand	1038-1042
Shri Anurag Sharma	1043-1047
Shri Janardhan Singh Sigriwal	1048-1050
Dr. A. Chellakumar	1051-1055
Shri Om Pavan Rajenimbalkar	1056-1059
Shri Kanakmal Katara	1060-1062
Shri Hasnain Masoodi	1063-1066
Shri Sudhakar Tukaram Shrangare	1067-1072

Shri V.K. Sreekandan	1073-1084
Dr. Alok Kumar Suman	1085-1087
Shri Lavu Srikrishna Devarayalu	1088-1091
Dr. Shrikant Eknath Shinde	1092-1096
Shri Shriniwas Dadasaheb Patil	1097-1098
Shri Ajay Tamta	1099-1101
Shri Ramcharan Bohra	1102-1106
Shri Nihal Chand Chouhan	1107-1109
Dr. Manoj Rajoria	1110-1112
Shri P. Ravindhranath	1113-1116
Shri Ram Shiromani Verma	1117-1118
Shri Janardan Mishra	1119-1121
Shrimati Vanga Geetha Viswanath	1122-1124
Shri Rajmohan Unnithan	1125-1130
Shrimati Nusrat Jahan	1131-1133
Dr. Rajdeep Roy	1134-1135
Shri Arun Sao	1136-1138
Shri Ganesh Singh	1139-1141
Shri Rahul Ramesh Shewale	1142-1145
Shri Parbatbhai Savabhai Patel	1146-1150
Dr. Sukanta Majumdar	1151-1154
Shrimati Sharda Anil Patel	1155
Shri Gurjeet Singh Aujla	1156-1159
Shri Akshaibar Lal	1160-1161

Shri Bhagirath Choudhary	1162-1164
Shri Vijay Kumar	1165-1166
Shri Kalyan Banerjee	1167-1173
Shri Shrirang Appa Barne	1174-1176
Shri M.K. Raghavan	1177-1180
Shri Ritesh Pandey	1181-1184
Shri Sumedhanand Saraswati	1185-1187
Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu	1188-1194
Shri Radha Mohan Singh	1195-1201
Shri Santokh Singh Chaudhary	1202-1204
Shri Bidyut Baran Mahato	1205-1208
Shri Balubhau <i>alias</i> Suresh Narayan Dhanorkar	1209
Shri Dharmendra Kashyap	1210-1211
Shri Haji Fazlur Rehman	1212-1215
Shrimati Ranjeeta Koli	1216-1218
Shri Gopal Shetty	1219-1223
Shri B.B. Patil	1224-1225
Shri R.K. Singh Patel	1226-1228
Shri Jaswantsinh Sumanbhai Bhabhor	1229-1233
Shri Anil Firojia	1234-1237
Shri Prince Raj	1238-1242
Shri C. P. Joshi	1243-1246
Shri Uttam Kumar Reddy	1247-1250
Shri Subhash Chandra Baheria	1251-1253

Dr. S.T. Hasan	1254-1256
Shri Devendra Singh 'Bhole'	1257-1262
Dr. Jai Siddeshwar Shivacharya Swamiji	1263-1264
Shri Kuruva Gorantla Madhav	1265-1267
Shri Gajendra Singh Patel	1268-1270
Shri Malook Nagar	1271-1273
Dr. Jayanta Kumar Roy	1274-1275
Shri Karadi Sanganna Amarappa	1276-1277
Shri Balak Nath	1278-1282
Shri Unmesh Bhaiyyasaheb Patil	1283-1284
Shri Rahul Kaswan	1285-1289
Dr. Nishikant Dubey	1290-1295
Kunwar Pushpendra Singh Chandel	1296-1298

*** ANNEXURE – I**

Member-wise Index to Starred Questions	1115
Member-wise Index to Unstarred Questions	1116-1122

*** ANNEXURE – II**

Ministry-wise Index to Starred Questions	1123
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	1124

* Available in Master copy of Debate, placed in Library.

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shrimati Rama Devi

Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki

Shri Rajendra Agrawal

Shri Kodikunnil Suresh

Shri A. Raja

Shri P.V. Midhun Reddy

Shri Bhartruhari Mahtab

Shri N.K. Premachandran

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

SECRETARY GENERAL

Shri Utpal Kumar Singh

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Tuesday, March 15, 2022/Phalguna 24, 1943 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

माननीय अध्यक्ष : अब प्रश्न काल, प्रश्न संख्या 181,

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल

(Q. 181)

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने सही, सटीक और विस्तार से जवाब दिया है। मैं प्रश्न पूछने से पहले माननीय प्रधान मंत्री जी को हृदय से बधाई देना चाहता हूँ कि वे 'आपरेशन गंगा' के तहत देश के 22 हजार से ज्यादा लोगों को वापस लाए हैं।

माननीय अध्यक्ष : आप प्रश्न पूछिए।

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल: महोदय, मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि बिहार के सारण जिले के महाराजगंज लोक सभा क्षेत्र में इन विषयों पर आपकी आगे क्या कार्यवाही करने का इरादा है?

डॉ. संजीव कुमार बालियान : अध्यक्ष जी, पार्टिकुलर एक जनपद या संसदीय क्षेत्र के बारे में तो मैं नहीं कह सकता हूँ, लेकिन उत्तर प्रदेश और बिहार के लिए डेयरी के क्षेत्र में जो बड़ा काम होने जा रहा है, वह है 'JICA'। जापान इंटरनेशनल कोओपरेशन एजेंसी द्वारा करीब 1568 करोड़ रुपये का कोओपरेटिव के क्षेत्र में काम उत्तर प्रदेश और बिहार में होने जा रहा है। मुझे लगता है कि बिहार में विशेष रूप से कोओपरेटिव के क्षेत्र में इस सरकार के बनने के बाद, जब गिरिराज जी थे, उनका विशेष फोकस कोओपरेटिव पर रहा है और मुझे लगता है कि 1568 करोड़ रुपये से डेयरी के क्षेत्र में कोओपरेटिव सेक्टर अच्छा काम करेगा। यदि उनके क्षेत्र का कोई भी प्रस्ताव आता है, तो हम तुरंत व्यवस्था करेंगे, क्योंकि हमारे पास धन की कोई कमी नहीं है। यदि इस क्षेत्र में कोओपरेटिव्स द्वारा कोई भी प्रस्ताव आता है, तो तुरंत उसे मंजूरी देने का काम मंत्रालय करेगा।

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल: अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि दुधारू पशुओं को दोहने के लिए जिस मशीन का उपयोग किया जाता है, यदि वह मशीन पशुओं को संक्रमित नहीं करती है तो क्या दूध निकालने के लिए पार्ट वाइज छोटे-छोटे केंद्र बिहार या बिहार के सारण जिले में स्थापित करेंगे?

डॉ. संजीव कुमार बालियान : महोदय, जितनी भी ये मिल्किंग मशीन हैं, उन पर भी सरकार के द्वारा सब्सिडी दी जाती है। इसके लिए ज्यादातर प्रस्ताव किसी न किसी माध्यम से हमारे पास आते हैं, क्योंकि डायरेक्ट कोई हमारा, केन्द्र सरकार का वहाँ पर ऐसा कोई संस्थान नहीं है, जिसके द्वारा हम कर सकें, लेकिन अगर कोऑपरेटिव के द्वारा, किसी एफपीओ के द्वारा या किसी भी संस्था के द्वारा कोई प्रस्ताव मिल्किंग मशीन में टेस्टिंग फैसिलिटीज के लिए आता है या किसी भी कोऑपरेटिव को या डेयरी सेक्टर को कोई भी मदद चाहिए तो उसके लिए प्रावधान है। इसके लिए कंडीशन यही है कि ऐसा प्रस्ताव किसी न किसी के माध्यम से केन्द्र सरकार के पास आना चाहिए।

श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटिल: सर, आपने मुझे प्रश्न पूछने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैंने देखा है कि हरियाणा और पंजाब में दुधारू जानवर होते हैं। महाराष्ट्र वहाँ से कोसों दूर है। अगर किसी एक काश्तकार को दो जानवर लेने हैं, तो उसकी ट्रांसपोर्ट कॉस्ट बहुत ज्यादा आती है। एक ट्रक में कम से कम 10 से 12 जानवर जाते हैं। आपको कोई ऐसी स्कीम निकालनी चाहिए कि 30-40 हजार रुपये एक जानवर पर और वे वहाँ से जानवर ढोकर महाराष्ट्र में ले जा सकें। अगर ट्रांसपोर्ट सब्सिडी मिलेगी तो ही अच्छे, दुधारू जानवर दूर से लाकर महाराष्ट्र के कई जिलों में, जहाँ ऐसे जानवर नहीं हैं, लाए जा सकते हैं। सार्वजनिक या कोऑपरेट तरीके से, उन जानवरों से प्राप्त दूध से प्राइवेट लोग जितना पैसा कमाते हैं, उतना पैसा काश्तकारों के हिस्से में नहीं आता है। दो या तीन जानवर लेकर जाने के लिए पूरे 10-12 जानवर लादकर ले जाने वाला ट्रक दे दिया तो उससे उन्हें कोई फायदा नहीं होता है। 10 या 12 जानवर एक ट्रक में जाते हैं, तो उस एक ट्रक के पीछे चार या पाँच किसानों को सब्सिडी दे देंगे तो अच्छे जानवर महाराष्ट्र में जा सकते हैं। ऐसा होने से वहाँ जो दूध की कमी है, वह दूर होगी। मुम्बई, पुणे, नासिक, ठाणे जो इंडस्ट्रियल क्षेत्र हैं, वहाँ दूध की कमी है। गुजरात से दूध लाना पड़ता है। अगर वहीं दूध तैयार

करना है तो ऐसे जानवरों के लिए किसानों को ट्रांसपोर्ट पर सब्सिडी मिलेगी तो मेहरबानी होगी ।
धन्यवाद ।

डॉ. संजीव कुमार बालियान : महोदय, माननीय सदस्य का सवाल बिल्कुल सही है । इसके लिए हमने अभी ब्रीडिंग फॉर्मर्स की एक स्कीम तैयार की है । चूँकि कुछ स्टेट्स ऐसे हैं, जहाँ अच्छी ब्रीड के जानवर नहीं हैं और उन्हें दूसरे राज्यों से लाना पड़ता है, जिनमें महाराष्ट्र भी एक है । इसके लिए करीब दो करोड़ रुपये तक की कैपिटल सब्सिडी एक फॉर्म के लिए सरकार ने तय की है । अगर महाराष्ट्र में या इनके क्षेत्र में, जिलों में कोई भी इंटरप्रेन्योर, कोई एफपीओ या किसानों का ग्रुप कोई डेयरी खोलना चाहता है और बाहर से अच्छी ब्रीड के जानवर लेकर आना चाहता है तो उनके लिए दो करोड़ रुपये तक की सब्सिडी एक डेयरी फॉर्म के लिए सरकार ने तय की है । वे इसे प्राप्त कर सकते हैं ।

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH: Thank you, Sir, for giving me this opportunity. The Animal Husbandry Infrastructure Development Fund (AHIDF) has been set-up under the AatmaNirbhar Bharat Abhiyaan as a stimulus package. One of the main objectives of AHIDF is to increase the milk processing capacity.

I would like to request the hon. Minister to provide the details of the dairy processing and value addition projects set-up under AHIDF in Andhra Pradesh.

Also, regarding the Breed Multiplication Scheme, our farmers have applied under this Scheme but no response has been received from the Government. I would like to know from the hon. Minister as to what is the progress in this respect.

डॉ. संजीव कुमार बालियान : कुछ प्रोजेक्ट्स आए हैं, 250 के करीब प्रोजेक्ट्स हमें ब्रीडिंग फॉर्मर्स के लिए मिले हैं, उन पर एनडीडीबी के द्वारा काम चल रहा है और आपके क्षेत्र के जो भी प्रोजेक्ट्स हों, आप व्यक्तिगत रूप से भी मुझे बता सकती हैं, वह हो सकता है। एएचआईडीएफ में अगर मैं आन्ध्र प्रदेश की बात करूँ तो आन्ध्र प्रदेश का एक प्रोजेक्ट आया है, उसकी प्रोजेक्ट कॉस्ट 49 करोड़ 51 लाख रुपये है। यह वर्ष 2020-21 में आया था। वर्ष 2021-22 में आन्ध्र प्रदेश से चार प्रोजेक्ट आए हैं, जिनकी कॉस्ट करीब 40 करोड़ रुपये है। ये हमें प्राप्त हुए हैं। इनके बारे में लोन अमाउन्ट डिस्बर्स हो चुका है। अगर कोई और प्रोजेक्ट आएंगे तो वे भी कर दिए जाएंगे। एएचआईडीएफ में सरकार के पास खूब पैसा है।

श्री मलूक नागर: महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि कोरोना काल के समय में करीब तीन महीने के आसपास कफर्यू लगा था। डेयरियों में जो भैंसे थीं, वहाँ जो नुकसान हुआ, कुछ भैंसे कमजोर हो गईं, बीमार हो गईं और कुछ मर गईं। क्या सरकार ने ऐसी कोई व्यवस्था की है कि सर्वे कराकर उन किसानों को मुआवजा दिया जाए? जिससे वे लोग भी यह महसूस कर सकें कि देश में सबको राहत मिली है, हमें भी सरकार ने राहत दी है। धन्यवाद।

डॉ. संजीव कुमार बालियान : माननीय अध्यक्ष जी, मेरे मित्र मलूक नागर जी एक-दो जिले को तो खुद भी कर सकते हैं। मुझे उनके बारे में अच्छी तरह पता है। उस दौरान समस्याएँ आई थीं। कोऑपरेटिव ने दूध खूब कलेक्ट किया था। जहाँ तक प्राइवेट सेक्टर की बात है, उसने उस समय दूध का कलेक्शन नहीं किया। उस दौरान भैंसों में कोविड नहीं फैला था और डेयरी में भैंस ठीक-ठाक है। जो प्राइवेट सेक्टर हैं, उस समय वहाँ जरूर दिक्कतें आई थीं।

SHRIMATI APARUPA PODDAR: Sir, the hon. Minister in his reply has elaborately given the answer regarding the National Programme for Dairy Development. I would like to know from the hon. Minister about the issues

relating to adulteration of milk and also regarding the appropriate quality standards of milk products before these products enter the market.

डॉ. संजीव कुमार बालियान : माननीय अध्यक्ष जी, मिल्क और मिल्क प्रोडक्ट के जो भी क्वालिटी स्टैंडर्ड्स हैं, उसे मंत्रालय नहीं, बल्कि एफएसएसएआई तय करता है। एफएसएसएआई की जो पिछली स्टडी थी, उसने करीब पूरे देश से साढ़े छः हजार सैम्पल्स लिए थे और उनमें करीब सवा दो सौ से ढाई सौ सैम्पल्स में एडल्ट्रेशन मिली थी। आप कह सकते हैं कि पूरे देश में तीन या चार प्रतिशत सैम्पल्स एडल्ट्रेटेड मिले थे। उसके बाद ही यह एनपीडीपी प्रोग्राम बना था। देश में जितनी भी कोऑपरेटिव्स हैं, उन सब को प्राइमरी स्तर पर और जहां प्लांट है, उसके स्तर पर भी मिल्क टेस्टिंग की एडल्ट्रेशन को चेक करने के लिए केन्द्र सरकार के द्वारा मदद की जाती है। इसके सारे स्टैंडर्ड्स एफएसएसएआई ने बनाए हैं और यह पूरे देश में पब्लिश हैं।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 182, श्री अनुराग शर्मा।

(Q. 182)

श्री अनुराग शर्मा: माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने बहुत विस्तार से जवाब दिया है। मुझे माननीय मंत्री जी से दो सवाल पूछने हैं। उत्तर प्रदेश में विशेष रूप से बुंदेलखंड में कबूतरा जाति है, बंजारा और सपेरा है। दक्ष पोर्टल पर जो डी-नोटिफाइड ट्राइब्स हैं, इन पर अभी तक इसका क्या प्रभाव पड़ा है? इसमें कितने लोग लाभान्वित हुए और विशेषकर मुझे बुंदेलखंड के आंकड़े दीजिए कि कितने लोगों को इसका फायदा मिल रहा है?

कुमारी प्रतिमा भौमिक : अध्यक्ष जी, पीएम दक्ष की जो स्कीम है, माननीय प्रधान मंत्री जी का लक्ष्य है कि हर हाथ में रोजगार देना। उसी लक्ष्य को तय करने के लिए हम लोगों ने एनबीसीएफडीसी द्वारा ओबीसी, ईबीसी और जो डी-नोटिफाइड घुमंतु जाति हैं, उन सब को ट्रेनिंग करवा कर और उनको लाभान्वित करने के लिए हमने योजना को प्रारंभ किया है। उत्तर प्रदेश में जो घुमंतु जाति है, हमने उसको उसमें शामिल किया है। जातिगत तौर पर कितने लोगों को हमने लाभान्वित किया है, वह डेटा हमारे पास नहीं है। मैं आपको बुंदेलखंड का डेटा भिजवा दूंगी। हमने वर्ष 2020-21 में घुमंतु जाति के 103 व्यक्तियों को लाभान्वित किया है।

श्री अनुराग शर्मा: माननीय अध्यक्ष जी, मेरा एक और सवाल है कि प्राइम मिनिस्टर दक्ष योजना में डी-नोटिफाइड जातियों को माननीय मंत्री जी ने चिन्हित किया था। इनमें से जो लोग आगे निकल कर आए हैं, क्या आगे ऐसी कोई व्यवस्था बन सकेगी, जिससे ये खुद के कार्य कर सकें और आगे नए धंधे लगा सकें? अगर कुछ डेटा हमें बाद में मिल सके, तो हम सब के लिए बहुत अच्छा रहेगा।

कुमारी प्रतिमा भौमिक : अध्यक्ष जी, मैं डेटा उनको उपलब्ध करवा दूंगी। पीएम दक्ष योजना के माध्यम से एनबीसीएफडीसी और एनएसकेएफडीसी के द्वारा वर्ष 2020-21 में 5096 प्रशिक्षणार्थी उद्यमियों को हम लोगों ने प्रशिक्षण प्रदान किया और हम लोगों ने 2900 प्रशिक्षणार्थियों को अपना उद्योग संचालित करने के लिए सुविधा प्रदान की है। 2900 प्रतिभागियों ने अपने-अपने उद्यम के माध्यम से करीब 3000 लोगों को रोजगार का अवसर प्रदान किया है।

SHRI MADDILA GURUMOORTHY: Hon. Speaker, Sir, the Ministry of Social Justice and Empowerment has launched the PM-DAKSH Scheme to make skill development schemes accessible to the target groups of Backward Classes, Scheduled Castes, and Safaikaramcharis. Will the Minister provide the details of the target set under the scheme along with the stipulated timelines and the progress made thus far? Will the Minister also state what steps have been taken by the Government to ensure that adequate awareness about the PM-DAKSH Scheme is generated among the target groups? Thank you, Sir.

कुमारी प्रतिमा भौमिक : अध्यक्ष महोदय, हम लोगों ने पीएम दक्ष योजना के माध्यम से डीनोटिफाइड किया। ओबीसी, ईबीसी, सफाई कर्मचारी, एससी और जो लोग कूड़ा बीनने वाले हैं, उन सबके समुदायों को सुविधा देने के लिए हमने उसमें व्यवस्था रखी है। जिसमें 216 कोर्सेज हैं और पूरे भारत में अभी तक 600 सेंटर्स में हम ट्रेनिंग दिलाते हैं। वर्ष 2020-21 में हम लोगों ने 32,097 व्यक्तियों को प्रशिक्षण दिया है, जिनमें से 14,097 लोगों को हम लोगों ने इसी दौरान प्लेसमेंट दिया है। उसके अलावा वर्ष 2021-22 से लेकर 2025-26 तक हम लोगों ने डिपार्टमेंट में जो लक्ष्य रखा, उसमें 450 करोड़ रुपये का अर्थ आवंटित किया है, जिसमें अगले पांच सालों में 2 लाख 71 हजार प्रतिभागियों को हम लोग सुविधा देंगे।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 183, डॉ. डी.एन.वी. सेंथिलकुमार एस.

(Q.183)

DR. DNV SENTHILKUMAR S.: Regarding Pradhan Mantri Awaas Yojana, first, I would like to know what Pradhan Mantri Awaas Yojana translates into in English because as an elected representative, I do not know what the meaning is. How will the constituents know what the scheme is all about or what it is? But it is a blessing in disguise for us because whatever Central Government schemes you bring, in the language of Hindi or in other languages, the local people cannot understand. So, no credit will go to you all. So, it has always been a blessing for us. ... (*Interruptions*)

In Dharmapuri, in Phase-II of the PMAY, out of the 8,941 houses sanctioned, only 4,274 houses have been completed. From January, 2022, no fund has been released for the scheme. I would like to know why no fund has been released. Due to this, 5,682 beneficiaries have not been issued the bill amount. The details of some of the vendors, who need to be paid, are not shown properly in the website, nrega.in under RETA module and FTO method. Will corrective measures be taken?

I would like to know whether the Ministry has taken note of the observation made by the Standing Committee or not. The Standing Committee on Rural Development has mentioned that the progress under the scheme is very slow and there have been delays in payments to the vendors. The Standing Committee has also noted that with the increase in the inflation cost of construction, the present amount of Rs.1, 20,000 in plain areas and Rs.1,30,000 in hilly areas is not sufficient.

HON. SPEAKER: Hon. Member, you put only question.

DR. DNV SENTHILKUMAR S.: Yes, Sir. Will the amount be raised? This is what I would like to know from the Minister. Thank you, Sir.

साध्वी निरंजन ज्योति : माननीय अध्यक्ष महोदय, पहला क्वेश्चन उन्होंने किया कि प्रधान मंत्री आवास का अर्थ समझ में नहीं आता है तो मुझे लग रहा है कि इंदिरा आवास यदि समझ में आया होगा तो प्रधान मंत्री आवास भी समझ में आ जाएगा, क्योंकि सभी लोग जानते हैं कि प्रधान मंत्री के नाम से आवास है, किसी व्यक्ति के नाम से नहीं है।

सदस्य ने यह सवाल भी उठाया है कि पैसा रिलीज़ होने में देर होती है, तो मैं उन्हें बताना चाहती हूँ कि हमारी तरफ से देर नहीं होती है। राज्य सरकार को भेजना होता है। राज्य सरकार समय पर भेजे। हमारी तरफ से कोई दिक्कत नहीं है।

DR. DNV SENTHILKUMAR S.: Sir, I specifically mentioned where the shortage of fund is. It is not at the end of the State. We are not getting it. What I specifically mentioned is from the Central Government website itself. January 2022 onwards, the Centre has not released the funds to the State. This was my specific question.

ग्रामीण विकास मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री गिरिराज सिंह): अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य से आग्रहपूर्वक कहना चाहूंगा कि अभी देश के अन्दर कोई ऐसा राज्य नहीं है, जिसके पास पैसे न हो।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, एक मिनट।

मैं व्यवस्था देता हूँ। कभी राज्य मंत्री बोलते हैं, फिर बीच में कैबिनेट मंत्री बोलने के लिए खड़े हो जाते हैं। अगर कैबिनेट मंत्री जी जवाब दे रहे हैं तो उन्हें पूरा जवाब देने दीजिए। बीच-बीच में इंटरफेरेंस, आधा जवाब न हो।

... (व्यवधान)

साध्वी निरंजन ज्योति : माननीय अध्यक्ष महोदय, इसके लिए पैसे, ऑलरेडी पड़े हुए हैं। मैं राज्यों से निवेदन करूंगी कि राज्य सरकारें उपभोक्ताओं को पैसे रिलीज करें। हमारी तरफ से कोई डिले नहीं है।

माननीय अध्यक्ष : श्री कुलदीप राय शर्मा – उपस्थित नहीं।

श्री गणेश सिंह: अध्यक्ष महोदय, आज़ाद भारत के इतिहास में पहली बार प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में गरीबों के पक्के घर बनाए जा रहे हैं। ग्रामीण क्षेत्रों में 2 करोड़ 95 लाख घर बनाने का लक्ष्य तय किया गया था और अभी तक 2 करोड़ 27 लाख घर स्वीकृत हो चुके हैं। वर्ष 2011 की जो सूची थी, उसमें से बहुत परिवार छूट गए थे। क्या भविष्य में 'आवास प्लस' योजना में उन परिवारों को इसमें शामिल करने की कोई योजना है? जैसा कि इस वर्ष के बजट में 80 लाख नए प्रधान मंत्री आवास बनाए जाने का लक्ष्य तय किया गया है तो क्या उन्हें भी इसमें जोड़ा जाएगा?

साध्वी निरंजन ज्योति : माननीय अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2011 की सूची के आधार पर हमने जो आवास दिए हैं, उसके बारे में माननीय सदस्य ने यह स्वीकार किया है कि 2 करोड़ 28 लाख घर स्वीकृत हुए हैं। उनमें से अभी 1 करोड़ 75 लाख घर निर्मित हो चुके हैं। मैं माननीय सदस्य को यह आश्वासन करती हूँ कि 'आवास प्लस' में जो सूची आई है, वह हमारे सर्कुलर में है। उसे हम करेंगे।

माननीय अध्यक्ष : इस विषय पर बहुत लम्बी चर्चा मैंने करवा दी है। अब फिर इतनी लम्बी लिस्ट आ गई है। मुझे लगता है कि यह अब बहुत लम्बी हो गई है।

प्रश्न संख्या 184, श्री गौरव गोगोई।

(Q.184)

SHRI GAURAV GOGOI: Sir, in his reply, the Minister has clearly stated that the grant of permission to a satellite television channel under the set guidelines is subject to the security clearance by the Ministry of Home Affairs.

Sir, my question to the hon. Minister is whether those channels which have been denied security clearance are conveyed or are given a show cause notice as to what exactly the security flaw is or the security loophole is that the Ministry has found so that they can address it. If there are serious security flaws, has the Ministry of Home Affairs taken that to the logical conclusion and done an investigation on it?

Otherwise just denying a channel on the basis of a security clearance, which the set channel does not know, and the Ministry also does not do any follow up investigation, worries us about the state of freedom of Press in today's India.

DR. L. MURUGAN: Respected Speaker, Sir, our Government is very concerned about freedom of speech and freedom of expression. I want to ask the hon. Member not to worry about freedom of speech and freedom of the Press. I do not want to recall the memories of 1975 as to what happened at that time in our country.*(Interruptions)* I just want to give a reply to the question asked by the hon. Member.*(Interruptions)*

The hon. Member has asked a question which is related to freedom of speech and freedom of expression.(*Interruptions*) When a question relating to freedom of speech and expression comes, we cannot forget the history of 1975.(*Interruptions*) Let me reply to his question.

Sir, whoever wants to get the permission to run a television channel, he has to give an application to the Ministry. The Ministry forwards it to the Ministry of Home Affairs, which would further consider the issues pertaining to national security.

The hon. Member asked what the security flaws or security loopholes are. I want to tell him that this is not about the security flaws but about national security. This is about the sovereignty of the country, the sovereignty of the State.

It also concerns the security and safety of the nation. Sir, I want to convey through this House to the Member whether we have to compromise the nation's security. Sir, we do not want the nation's security to be compromised. ... (*Interruptions*) Sir, they are concerned about it. ... (*Interruptions*) There is an intelligence report. ... (*Interruptions*)

Sir, there is a Supreme Court judgement dated 07.01.2019 in the case of Digicable Network Private Limited *versus* Union of India. In this case, the Supreme Court has very clearly stated that in the situation of national security, a party cannot insist for the strict observance of the principle of natural justice. We cannot insist upon the MHA to take a particular decision. Our Department

is sending it to the MHA. If the MHA is denying it on the issue of security, we are also automatically denying the permission.

श्री गौरव गोगोई: अध्यक्ष महोदय, मैं आपका संरक्षण चाहता हूँ कि ऐसे जो महत्वपूर्ण प्रश्न हैं, उनमें यूनियन मिनिस्टर को यहां रहना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : यह जरूरी नहीं है।

श्री गौरव गोगोई: जरूरी नहीं है, पर यदि यूनियन मिनिस्टर आएंगे तो प्रश्न को सुनना चाहिए। केवल राजनीतिक टिप्पणी देने के अलावा उनको जवाब देना चाहिए। मैंने पूछा कि अगर राष्ट्रीय सुरक्षा की बात है तो जांच करिए। क्या उन्होंने जांच की है? राष्ट्रीय सुरक्षा कोई स्लोगन नहीं है, जिसको लेकर आपने बैन कर दिया और फिर कार्रवाई नहीं की। इस पर कार्रवाई होनी चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : आपका प्रश्न क्या है?

श्री गौरव गोगोई: मेरा सप्लीमेंट्री प्रश्न यह है। Today, he has told that it is on the basis of the Uplinking and Downlinking Guidelines, 2011 that the Ministry of Home Affairs gives security clearance or does not give security clearance. Everytime when elections are occurring in this country, we are seeing numerous channels propagating hate, propagating divisive speech and promoting enmities between various communities. Is this Government going to look at revising the Uplinking and Downlinking Guidelines, 2011 so that there are stricter norms for such TV channels?

In the recent elections, many such TV channels have been shown to be promoting hate. Have they - the Ministry of Home Affairs or the Ministry of Information and Broadcasting - taken any action in such cases?

DR. L. MURUGAN: I am already concerned about the Member's question. Here, the Member has asked about the action initiated against the TV channels. In 159 cases, we took action against the TV channels which acted against the Programme Code and the Advertisement Code.

HON. SPEAKER: Shri Feroze Varun Gandhi – not present.

Shri Kodikunnil Suresh.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: No.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I would like to ask through you whether the Government is aware of the suspension of broadcasting permission to Media One news channel and whether such an action is executed by the Government without granting an opportunity to the officials of MediaOne channel to explain and clarify their position, and if not, the reason therefor.

I would also like to know whether the Government is aware of repeated interventions from various government agencies that hamper the freedom of the Press and intimidate media. The same thing reflects in the reduced status of World Press Freedom Index and other benchmarks.

DR. L. MURUGAN: Mr. Speaker, Sir, this question is covered in Question No. 191 which is there in today's Question List.

HON. SPEAKER: Okay.

... (*Interruptions*)

श्री गौरव गोगोई: अध्यक्ष महोदय, इसे आप निर्धारित करेंगे ।... (व्यवधान) अगर इस प्रकार के जवाब देंगे तो प्रश्न काल का महत्व क्या रहेगा? ...(व्यवधान)

SHRI NAMA NAGESWARA RAO: Sir, I thank you for giving me this opportunity to ask a question. ... (*Interruptions*)

नेशनल सिक्योरिटी के नाम पर परमीशन रिवोक कर रहे हैं, कैंसिल कर रहे हैं। कैंसिल होने के बाद पार्टिकुलर चैनल्स उसको अप्रोच करके डिटेल्स देते हैं। डिटेल्स देने के बाद भी, उन लोगों को जानबूझकर जिसको खत्म करना है, उसे खत्म कर रहे हैं और जिसको देना है, उसको दे रहे हैं।

माननीय अध्यक्ष : आपका प्रश्न क्या है?

श्री नामा नागेश्वर राव: महोदय, हमारा प्रश्न यह है कि टीवी चैनल वालों को ऑपच्युनिटी देनी चाहिए। उसका रिप्लाइ मिलने के बाद उसके ऊपर एक कमेटी होनी चाहिए, इंडिव्जुअल के नाम से जिसे क्लोज करना है, उसको क्लोज करना है, वह सिस्टम नहीं होना चाहिए। उसको ऑपच्युनिटी देनी चाहिए।

DR. L. MURUGAN: Respected Speaker, Sir, we are following the due process of law. There is the provision of security clearance. On some occasions, TV channels do not come forward for renewal. We issue showcause notices. After issuing showcause notices, we give sufficient opportunity to them to explain their case. If the explanation or reply is not satisfactory, then we go forward and take further action.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न संख्या 185, श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव जी -उपस्थित नहीं।

डॉ. सुकान्त मजूमदार जी।

(Q. 185)

डॉ. सुकान्त मजूमदार: स्पीकर सर, चूंकि संगीता जी आज उपस्थित नहीं हैं, इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि उनके कोटे का प्रश्न भी मुझे पूछने की अनुमति प्रदान करें।

माननीय अध्यक्ष : ऐसे अनुमति नहीं मिलती है।

डॉ. सुकान्त मजूमदार: स्पीकर सर, मेरा पहला प्रश्न माननीय मंत्री जी से है। अति आधुनिक कृषि उपकरण के वितरण हेतु अभी तक निजी क्षेत्र की कितनी कंपनियों के साथ संपर्क किया गया है। क्या उसमें से कुछ सेलेक्टेड हुई हैं, चयनित हुई हैं? पश्चिम बंगाल में कितनी कंपनियां सेलेक्टेड हुई हैं, कृपया यह बताने की कृपा करें।

श्री कैलाश चौधरी : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने बहुत महत्वपूर्ण सवाल मशीनरीज के बारे में पूछा है। प्रधानमंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी की जब सरकार बनी, सबसे पहले किसानों के लिए हाई टेक और नई टेक्नोलॉजी की व्यवस्था कैसे हो, इस नाते एक योजना प्रारंभ की गई। इस योजना के अंदर सब-मिशन ऑन एग्रीकल्चर मैकनाइजेशन प्रारंभ किया गया। उस योजना के अंदर आईसीएआर और साइंटिस्टों के द्वारा नई टेक्नोलॉजी लाई गई। उसका निर्धारण और गाइडलाइन बनाकर एक योजना राज्यों को दी गई। उन मशीनों को वह उपयोग करे, जिससे किसान की उत्पादन और उत्पादकता बढ़े, इस दृष्टि से उसे किया गया है। कौन सी मशीन किस कंपनी को देनी है, चूंकि कृषि राज्य का विषय है और राज्य सरकार तय करती है कि कितनी मशीन चाहिए और किस कंपनी को देना है, गाइडलाइन के अनुसार यह राज्य सरकार तय करती है। पश्चिम बंगाल में भी इसी गाइडलाइन को फॉलो करते हुए वर्ष 2014 से लेकर आज तक हमने 6184 मशीन एवेलबल कराई है। वहां पर 380 कस्टमर हायरिंग सेंटर भी हैं।

माननीय सदस्य ने पूछा है कि कितनी कंपनियां हैं जिन्हें दिया गया है। राज्य सरकार के पास इसकी सूची होती है, उसके अनुसार वह वहां से ले सकते हैं।

डॉ. सुकान्त मजूमदार: अध्यक्ष जी, मेरा दूसरा प्रश्न है। कृषि एवं ग्रामीण उद्यम हेतु नाबार्ड से सहायता प्राप्त मिश्रित पूंजी वाले स्टार्ट-अप फंड से सहायता प्रदान करने के लिए क्या स्थानीय सांसद की सहमति का कोई प्रावधान रखा गया है? यदि नहीं रखा गया है तो इसका कारण बताने की कृपा करें, क्योंकि किसानों के विकास वाली सभी योजनाओं में सांसद की सक्रिय भूमिका अवश्य होनी चाहिए।

श्री कैलाश चौधरी : माननीय अध्यक्ष महोदय जी, माननीय सदस्य ने स्टार्ट-अप की बात की है। मुझे बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि एग्रीकल्चर के अंदर स्टार्ट-अप की संख्या लगातार बढ़ रही है। हमारे युवा साथी इस दिशा में काम कर रहे हैं। आज लगभग दो हजार से अधिक स्टार्ट-अप इस दिशा में काम कर रहे हैं। मैं प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि आने वाले समय में स्टार्ट-अप फंड नाबार्ड के द्वारा युवाओं को मिलेगा। उसके लिए अभी गाइडलाइन बन रही है, उस गाइडलाइन के अनुसार युवाओं को लाभ मिलेगा। जहां तक सांसद की बात है, यह सीधा किसान और स्टार्ट-अप उद्योग स्थापित करने के लिए है, सांसद उसकी मोनिटरिंग कर सकते हैं। इसके साथ ही दिशा की मीटिंग होती है, उसमें भी इसकी जानकारी ले सकते हैं।

मुझे लगता है कि निश्चित रूप से एग्रीकल्चर स्टुडेंट्स या युवा साथियों के स्टार्टअप के लिए योजना है, इसमें स्टार्टअप को स्पेशल फंड के तौर पर सब्सिडी दी जाती है और आगे बढ़ाने के लिए योजना की गाइडलाइन्स भी बन रही हैं।

SHRI VINCENT H. PALA: In the reply of the hon. Minister, he said that most of the funds will be routed through NABARD. The main backbone of the farmers is the recognized associations. There are millions of associations working across the country. I want to ask the hon. Minister whether the Government intends or plans to fund these associations. These associations are working at grassroots level in different areas, but most of the funds is channelized through the common recognized associations. Therefore, my question to the hon.

Minister is whether the Government has any intention to fund the associations or recognized association in different States.

श्री कैलाश चौधरी: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने फंड और धन की अवेलेबिलिटी के बारे में कहा है। मुझे बताते हुए प्रसन्नता है कि माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने कोरोना के दौरान एक लाख करोड़ रुपये का एग्रीकल्चर इन्फ्रास्ट्रक्चर फंड का प्रावधान किया है। इस धन का उपयोग इंडीविजुअल किसान इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए कर सकते हैं। इसके साथ ही एफपीओ, फार्मर प्रोड्यूस ऑर्गेनाइजेशन के लिए इस स्कीम का प्रावधान किया गया है। हाईटेक टेक्नोलॉजी के बारे में भी प्रश्न किया गया है। हम एग्रीकल्चर की दिशा में आगे बढ़ रहे हैं और एफपीओ के अंतर्गत ड्रोन टेक्नोलॉजी में 75 प्रतिशत सब्सिडी देने का प्रावधान किया गया है। अगर कोई एन्टरप्रेन्योर है तो वह 50 प्रतिशत सब्सिडी और अलग-अलग योजनाओं की सब्सिडी का लाभ ले सकता है। इसके साथ ही एग्रीकल्चर इन्फ्रास्ट्रक्चर फंड के माध्यम से भी इस योजना का उपयोग कर सकता है।

मुझे लगता है कि इस दिशा में भारत सरकार पहले से ही संवेदनशील है और लगातार फंड की दृष्टि से किसी प्रकार की कोई कमी नहीं है।

श्रीमती जसकौर मीना: महोदय, क्षेत्रों को नाबार्ड के सहयोग के लिए चिह्नित किया गया है। नाबार्ड केंद्र से संचालित है। ऐसी परिस्थिति में सांसदों को कृषि संबंधी, चाहे स्टार्टअप हो या विपणन का काम हो, नाबार्ड की योजनाओं के साथ सांसदों को अनुबंधित किया जाए ताकि सांसद अपने क्षेत्र में सही ढंग से पालन करवा सकें। क्या मंत्री जी इसके बारे में बताएंगे?

श्री कैलाश चौधरी: महोदय, मैंने पहले ही उत्तर में कहा है कि सांसद हर योजना की मॉनिटरिंग कर सकते हैं, उनको अधिकार है। ... (व्यवधान) दिशा की मीटिंग में एग्रीकल्चर विषय को लिया गया है। वहां इसकी मॉनिटरिंग कर सकते हैं।

अब रही बात नाबार्ड की, हमारे किसान और युवा साथी अगर किसी योजना का उपयोग करना चाहते हैं तो नाबार्ड एजेंसी उनके लिए फंड की व्यवस्था करती है।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 186, श्री विनायक भाऊराव राऊत - उपस्थित नहीं।

श्री रमेश चन्द्र कौशिक।

(Q. 186)

श्री रमेश चन्द्र कौशिक : माननीय अध्यक्ष जी, वैसे तो माननीय मंत्री जी ने काफी लंबा-चौड़ा संतोषजनक उत्तर दिया है। मेरा माननीय मंत्री जी से कहना है जो मकान बना रहे हैं, वे टाइम पर अलॉट नहीं हो रहे हैं। क्या इसकी निगरानी के लिए कोई कमेटी है? क्या इसमें सांसदों को किसी तरह से सम्मिलित करने की योजना है?

साध्वी निरंजन ज्योति: माननीय अध्यक्ष जी, प्रधान मंत्री आवास एक ऐसी योजना है, जिसके तहत गरीबों को छत दी जा रही है। माननीय सदस्य ने निगरानी समिति की बात कही है। मेरा सांसद जी से अनुरोध है कि जब जिला में दिशा की मीटिंग होती है, उसमें लोकल बॉडी भी होती है। उसमें बीडीओ होते हैं, ग्राम पंचायत होती है। उसमें सारी निगरानी होती है। अगर कहीं से शिकायत आती है तो हम यहां से भी भेजते हैं।

श्री तापिर गाव : धन्यवाद अध्यक्ष महोदय। माननीय मंत्री श्री गिरिराज सिंह जी ने बहुत बढ़िया जवाब दिया है। मेरे पार्लियामेंटरी कांस्टिट्यूएन्सी में 11 डिस्ट्रिक्ट्स हैं। मैं 11 डिस्ट्रिक्ट्स में हमेशा क्वार्टरली मीटिंग लेता हूँ। जम्मू-कश्मीर से लेकर पूर्वोत्तर राज्यों तक पीएमएवाई योजना के तहत जो घर बनने हैं, उसके लिए गाइडलाइन दिल्ली से फिक्स है। सीजीआई सीट हो, सीमेंट हो, ईंट हो या स्टील का क्लैंप हो, अभी बाहरी इलाके में जो गांव बसे हुए हैं, वे शहर में जाकर सीमेंट बैग खरीदते हैं। गिरिराज जी के देहात में उसकी कीमत 300 से 400 रुपये है। पूर्वोत्तर राज्यों और हिमालय क्षेत्रों में जो बसे हुए हैं, वहां उसकी कीमत 500 से 1000 रुपये है और मेरी कांस्टिट्यूएन्सी में इसकी कीमत प्रति बैग 6000 रुपये तक पहुंच जाती है।

मेरा माननीय मंत्री जी से यह प्रश्न है कि क्या यह संभव है कि जहां जो लोग रहते हैं, वहां मकान बनाने के इस नियम को बदलकर पहाड़ी इलाके के लोगों को कोई सुविधा दी जा सकती है? यह मेरा माननीय मंत्री जी से प्रश्न है।

साध्वी निरंजन ज्योति: अध्यक्ष महोदय, माननीय सांसद का प्रश्न पहाड़ी इलाके को लेकर है। इसमें हमारा प्रावधान है कि जो मैदानी इलाके हैं, वहां हम 1,20,000 रुपये देते हैं और पहाड़ी एरिया के लिए 1,30,000 रुपये देते हैं। मुझे लगता है कि अब तो प्रधानमंत्री आवास योजना के तहत गैस चूल्हा और लाइट भी पहुंच रही है। पहाड़ी एरिया में जो दिक्कतें हैं, उसके लिए हमने स्वयं 1,30,000 रुपये का प्रावधान कर दिया है।

श्री प्रतापराव जाधव : धन्यवाद अध्यक्ष महोदय। प्रधानमंत्री आवास योजना के तहत जो 2 करोड़ 95 लाख घर बनाने का हमारा लक्ष्य था, वह वर्ष 2011 की सूची के अनुसार था। जब हम वर्ष 2011 से वर्ष 2022 को देखते हैं, तो अब बहुत सारे परिवार बढ़ गए हैं। पहले जो सूची आई थी, जिसको हम प्रपत्र-ब बोलते थे, उस प्रपत्र के लगभग सभी घर सूचित किए जा चुके हैं। उसका काम चालू है। उनमें से कुछ पूरे भी हो गए हैं। उसके बाद हमने छानबीन करके जो प्रपत्र-ड की लिस्ट मंगवाई थी, उसमें से बहुत सारे नाम अभी बाकी रह गए हैं।

मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी सीधा प्रश्न है कि प्रधानमंत्री आवास योजना के तहत जो 2 करोड़ 95 लाख घर बनाने का लक्ष्य था, क्या उसको बढ़ाने का सरकार का कोई इरादा है? जैसा पहले बताया गया कि इन घरों के लिए केंद्र सरकार द्वारा सिर्फ 1,20,000 रुपये दिये जाते हैं, लेकिन शहरी आवास योजना के लिए ज्यादा रकम दी जाती है। क्या 1,20,000 रुपये की राशि को बढ़ाकर इसको कम से कम 2,00,000 रुपये तक करने की सरकार की कोई मंशा है? इसका सीधा जवाब माननीय मंत्री जी देने की कृपा करें।

साध्वी निरंजन ज्योति: अध्यक्ष महोदय, यद्यपि यह राशि 1,20,000 रुपये दिख रही है, लेकिन इसका खर्च करीब 1,50,000 रुपये पड़ जाता है। उसमें 90 दिनों के लिए मनरेगा का काम शामिल है और शौचालय बनाने का काम भी मनरेगा में शामिल है। ग्रामीण क्षेत्रों में यह खर्च लगभग 1,50,000 रुपये पड़ता है।

माननीय सदस्य ने इसकी संख्या को बढ़ाने के लिए कहा है, तो जो वर्ष 2011 की पुरानी सूची है, अभी उसी में से लगभग एक लाख घर छूट गए हैं, जिनको बनाना अभी बाकी है। लक्ष्य 2 करोड़ 62 लाख 34 हजार 163 का था। इनमें से 2 करोड़ 49 लाख 26 हजार पूरे हो गए हैं। जो सूची थी, उसी में ढिलाई बरती जा रही है। मुझे लगता है कि इसमें राज्यों को चिंतन करना चाहिए।

श्री अर्जुन सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से प्रधान मंत्री आवास योजना के बारे में कहना चाहता हूँ। पश्चिम बंगाल में भारतीय जनता पार्टी के जो सांसद हैं। मुझे लगता है कि हम लोग देश के बाहर के सांसद हैं। प्रधान मंत्री आवास योजना के बारे में उस राज्य में इतनी दुर्नीति है कि बना-बनाया घर के सामने की फोटो डालकर उसका पैसा उठा लिया जाता है और जेन्युइन लोगों को प्रधान मंत्री आवास योजना का लाभ नहीं मिल पा रहा है। हम लोग बार-बार इस बारे में पत्र दे रहे हैं। पश्चिम बंगाल में दिशा कमेटी की मीटिंग तो होती ही नहीं है। दिशा कमेटी क्या है, वह हमें मालूम नहीं है और न ही वहां कुछ काम होता है। प्रधान मंत्री आवास योजना के नाम पर ये लोग लूट रहे हैं। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप अपना प्रश्न पूछिए। आपका जो प्रश्न है, उसको पूछिए।

श्री अर्जुन सिंह : महोदय, मेरा प्रश्न यह है कि 'दिशा' कमेटी की मीटिंग और मॉनीटरिंग का जो सिस्टम है, उसको मजबूत किया जाए और उसमें सांसदों को शामिल किया जाए, ताकि सांसद उसको देखें और उसको समझें।

साध्वी निरंजन ज्योति : माननीय अध्यक्ष महोदय, पश्चिम बंगाल के माननीय सांसद ने जो पीड़ा व्यक्त की है, हमने राज्यों से आग्रह किया है कि अगर प्रधानमंत्री आवास है, तो वह प्रधानमंत्री आवास ही होगा। कई ऐसे राज्य हैं, जो कि प्रधानमंत्री आवास का पैसा तो लेते हैं, लेकिन वे उसका नाम चेंज कर रहे हैं। यह बात सही है, उसमें कोई दो राय नहीं है। हमारे माननीय मंत्री जी भी उसको गंभीरता से ले रहे हैं और उस पर मंत्रालय जरूर कार्रवाई करेगा।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न संख्या 187, श्री पी.वी. मिथुन रेड्डी।

(Q. 187)

SHRI P.V. MIDHUN REDDY : Sir, for the Price Support Scheme, Rs.1,500 crore has been allocated for the whole country. The year previous to that, Rs.3,596 crore has been allotted. There is a reduction of 62 per cent. I would like to know whether the Government is going to do away with the said scheme because Rs.1,500 crore is very less to support the farmers of the whole country. We are basically an agrarian country. How would the Minister justify the reduction of allocation to the tune of 62 per cent?

श्री कैलाश चौधरी : माननीय अध्यक्ष महोदय जी, माननीय सदस्य ने मूल्य समर्थन के बजट को लेकर सवाल पूछा है। मुझे बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि चाहे एमएसपी पर हो या चाहे मूल्य समर्थन के आधार पर हो, हमने वृद्धि की है और लगातार उसमें वृद्धि हो रही है। जैसा कि माननीय प्रधानमंत्री जी ने एमएसपी को लागत से डेढ़ गुना करने का निर्णय लिया है, जो कि स्वामीनाथन आयोग की सिफारिश में भी था। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि लगातार एमएसपी पर खरीद भी बढ़ रही है। अगर हम यूपीए की सरकार के समय से तुलना करें, तो अभी बहुत ज्यादा डिफरेंस है। मुझे यह कहते हुए कोई संकोच नहीं है।

अगर बजट की बात है, तो बजट में किसी भी प्रकार की कमी नहीं है। अगर आवश्यकता होगी, जब भारत सरकार को इस मूल्य या रेट पर मार्केट में इंटरवीन करने की आवश्यकता होती है, तो वह इंटरवीन करती भी है। वह समय-समय पर उसके लिए खरीद भी करती है। मुझे लगता है कि माननीय सदस्य को इसमें किसी भी प्रकार से कंप्यूज होने की जरूरत नहीं है, क्योंकि यह माननीय मोदी जी की सरकार है।

SHRI P.V. MIDHUN REDDY : Sir, the Minister in his reply said – the Scheme is basically for the Government to access price support for paddy and wheat through the FCI and also aims to service the National Food Security Act. But if

you take the case of Andhra Pradesh, in spite of submitting the Utilisation Certificates, payments are pending for the past five years. Sir, more than Rs.1,700 crore is pending. If the payments are pending, it shows that the support is not being rendered to the farmers. Sir, Rs.1,500 crore is pending to be disbursed to the Civil Supplies Corporation.

The Minister can say that it is not related to his department but his reply clearly states that the Price Support Scheme is for the MSP. So, I would like to know when the Government is going to clear the dues. What steps the Minister is going to take in this regard?

श्री कैलाश चौधरी : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से आग्रह करूंगा और माननीय सदस्य से कहना चाहूंगा कि जब भारत सरकार के द्वारा राज्य सरकार से खरीद की जाती है, चाहे वह 'प्रधानमंत्री आशा योजना' के तहत दलहन और तिलहन हो, चाहे गेहूं और चावल की खरीद की बात हो, तो भारत सरकार और एफसीआई के जो स्टोरेज हैं, जब राज्य सरकार किसानों से कलेक्ट कर लेती है, जब हमारे पास वह डेटा आता है, तो हम तीन दिनों के अंदर उनके खातों में पैसा भेज देते हैं और वह पैसा किसानों के खातों में पहुंच जाता है। लेकिन उसके बीच का जो समय होता है, अगर राज्य सरकार उसमें अपना अलग से एक रिवॉल्विंग फंड रखे, ताकि किसानों के लिए उससे व्यवस्था की जा सके। मुझे लगता है कि आज भी राज्य सरकार से भारत सरकार के पास कोई आता है, तो हम तुरंत कर देते हैं।

SHRI P.V. MIDHUN REDDY : Sir, I do not agree with the answer of the hon. Minister.

SHRI POCHA BRAHMANANDA REDDY: Sir, how is the Government planning to ensure time-bound payment to the farmers in the light of these budgetary cuts?

श्री कैलाश चौधरी: माननीय अध्यक्ष जी, मैंने कहा है कि बजट के अंदर किसी प्रकार की कमी नहीं है। मान लीजिए कि अगर मार्केट के अन्दर भाव में अंतर आता है तो हम 'भावान्तर स्कीम' के अंतर्गत निश्चित रूप से उसी समय उस किसान के माल को तुरंत एमएसपी के आधार पर खरीदते हैं। हमारे यहां पर ऐसी गाइडलाइन है। इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि बजट के अंदर किसी प्रकार की कोई कमी नहीं है।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न संख्या 188, श्री राहुल रमेश शेवाले।

(Q. 188)

श्री राहुल रमेश शेवाले : अध्यक्ष महोदय, धन्यवाद। आईओसी का सेशन 40 साल के बाद हमारे देश में हो रहा है और वह भी मुम्बई में हो रहा है। भारत को स्वतंत्रता के 75वें साल में इसे मुम्बई में आयोजित करने का मौका मिला है। यह बहुत ही गर्व की बात है। मुम्बई के जियो वर्ल्ड सेन्टर में आईओसी सेशन ऑर्गेनाइज हो रहा है। उसकी वजह से नेशनल ओलंपिक कमेटी ऑफ इंडिया और नेशनल फेडरेशन को भी फायदा होगा। खेल मंत्रालय ने 143 खेलों इंडिया सेन्टर्स की घोषणा की है और वर्ष 2028 के ओलंपिक की पूरी तैयारी की योजना बनाई है तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसके लिए 14.30 करोड़ रुपये का जो बजट रखा है, वह बहुत ही कम है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि आने वाले दिनों में क्या वे उस बजट को बढ़ाएंगे? इसके अलावा क्या आप मेरे संसदीय क्षेत्र साउथ सेन्ट्रल मुम्बई में 'खेलो इंडिया' स्कीम के तहत सेन्टर्स सैंक्शन करेंगे?

श्री निशीथ प्रामाणिक: आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सांसद जी को और पूरे सदन को यह बताना चाहता हूँ कि वर्ष 2023 में आईओसी का सेशन मुम्बई में होने जा रहा है। यह भारत के लिए अत्यंत गर्व का विषय है। वर्ष 1983 के बाद, 40 सालों के बाद फिर से भारत को इसे आयोजित कराने का मौका मिला है। हम फिर से आईओसी का सेशन हमारे देश में करवा पा रहे हैं। मैं समझता हूँ कि यह अत्यन्त गौरवपूर्ण है, क्योंकि आदरणीय प्रधान मंत्री जी जैसा सोचते हैं कि कैसे न्यू इंडिया को यंग इंडिया और यंग इंडिया को स्पोर्टिंग इंडिया में बदला जाए। उनका यह लक्ष्य है और उसके लिए निरंतर प्रयास भी चल रहा है। मैं सोचता हूँ और मैं यह मानता भी हूँ कि वर्ष 2023 में मुम्बई में आईओसी का जो सेशन होने वाला है, यह भारत के खेल क्षेत्र में एक तरह से माइल स्टोन साबित होगा। आदरणीय सदस्य जी ने बजट के विषय पर जो बोला है, उसका भी निश्चित रूप से सही समय पर निर्णय लिया जाएगा। इसके अलावा उन्होंने अपने क्षेत्र के लिए 'खेलो इंडिया' के विषय पर बोला है तो अगर राज्य से ऐसा प्रस्ताव आता है तो निश्चित रूप से सही समय पर इसका भी निर्णय लिया जाएगा।

श्री राहुल रमेश शेवाले : अध्यक्ष महोदय एवं मंत्री महोदय, धन्यवाद। मेरा दूसरा सप्लीमेंट्री क्वेश्चन यह है कि मंत्री जी ने जैसा अपने जवाब में कहा है कि ओलंपिक गेम्स ऑर्गेनाइज करने के लिए आईओसी ने अभी तक कोई प्रस्ताव नहीं दिया है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि वर्ष 2036 एवं वर्ष 2040 के ओलंपिक गेम्स के लिए आईओसी की पूरी तैयारी है, क्योंकि अगर ओलंपिक गेम्स को ऑर्गेनाइज करना है तो उसका पूरा प्रोसिजर होता है और उसकी एक बिडिंग फीस रहती है। लास्ट टोक्यो ओलंपिक गेम्स में टोक्यो ने 75 मिलियन डॉलर ओलंपिक की फीस के रूप में पे किए थे और उसके पूरे इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए 26 बिलियन डॉलर्स का खर्चा हुआ था। लंदन में जब ओलंपिक गेम्स हुए थे तो 16.06 बिलियन डॉलर्स का खर्चा हुआ था। बिजिंग में जब ओलंपिक गेम्स को ऑर्गेनाइज किया गया था तो 42 बिलियन डॉलर्स का खर्चा हुआ था। ऑवरऑल, ओलंपिक गेम्स ऑर्गेनाइज करना है तो 25 स्पोर्ट्स और 310 इवेंट्स ऑर्गेनाइज कराने की कैपेसिटी होनी चाहिए।

वहां 20 हजार रेजिडेंट्स, जिनमें आईओसी के मेम्बर्स, एम्बेसडर्स आदि के रहने की व्यवस्था होनी चाहिए और पांच से छः लाख टूरिस्ट्स के रहने की व्यवस्था के लिए इंफ्रास्ट्रक्चर बनाने की बहुत जरूरत पड़ती है। इससे इंटरनेशनल रिलेशन्स बढ़ते हैं। स्पाँसरशिप, मल्टी-नेशनल कोऑपरेशन, इनवेस्टमेंट, स्पोर्टिंग, टूरिज्म और जॉब्स का बेनिफिट ओलम्पिक गेम्स ऑर्गेनाइज करने की वजह से मिलता है।

माननीय अध्यक्ष : आपका प्रश्न क्या है?

श्री राहुल रमेश शेवाले : चाहे बार्सिलोना हो या सियोल हो, ओलम्पिक गेम्स आयोजित करने की वजह से इनका महत्व बहुत बढ़ा है और वहां पर इकोनोमिक कैपिटल बनी है।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आपका प्रश्न क्या है?

श्री राहुल रमेश शेवाले: महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश के नोएडा में 1200 एकड़ जगह ओलम्पिक सिटी के लिए रिजर्व की गई है और उनका जो वर्ष 2041 का डेवलपमेंट प्लान है, उसमें भी उन्होंने उसका प्रॉविजन किया हुआ है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि ओलम्पिक गेम्स का होस्ट बनने के लिए मिनिस्ट्री के माध्यम से या आईओसी के माध्यम से क्या प्रयास किए जाएंगे और वर्ष 2036 एवं 2040 में ओलम्पिक गेम्स होस्ट करने के लिए इंडिया का क्या प्रॉविजन रहेगा?

श्री निशीथ प्रामाणिक: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने बहुत ही अच्छा प्रश्न पूछा है। ओलम्पिक गेम्स कहां होंगे, कौन सा देश होस्ट करेगा, इसका निर्णय ओलम्पिक महासंघ द्वारा लिया जाता है। अगर ऐसा मौका हमारे देश के पास आता है, तो उसे हम लोग नहीं छोड़ेंगे और हम लोग उसके लिए पूरी तरह से तैयार हैं। माननीय सदस्य ने उत्तर प्रदेश के बारे में जो प्रश्न किया, निश्चित रूप से उत्तर प्रदेश सरकार ने खेल क्षेत्र के विकास के लिए बहुत ही अच्छा कार्य किया है। उनकी कार्यप्रणाली बहुत ही अच्छी रही है और उसके साथ भारत सरकार का योगदान भी बहुत बढ़-चढ़कर रहा है। खेल क्षेत्र के विकास के लिए चाहे वह ओलम्पिक हो या कोई अन्य इंटरनेशनल स्पोर्ट्स कम्पिटिशन हो, उसके लिए उन्होंने जमीन अधिग्रहण और उस पर इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट की जो बात कही है, उसके बारे में बताना चाहूंगा कि अभी तक राज्यों की ओर से ऐसा कोई प्रस्ताव मंत्रालय के पास नहीं आया है। अगर राज्यों की ओर से ऐसे प्रस्ताव आएंगे, तो निश्चित रूप से उनके ऊपर उचित समय पर निर्णय लिया जाएगा।

डॉ. प्रीतम गोपीनाथ राव मुंडे: धन्यवाद, अध्यक्ष महोदय। मेरा प्रश्न मूल प्रश्न की व्याप्ति से थोड़ा बाहर है। मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहती हूँ कि यह बहुत खुशी और गर्व की बात है कि हमारा देश ओलम्पिक्स को होस्ट करे, परन्तु उससे भी ज्यादा महत्वपूर्ण यह है कि हमारे खिलाड़ी अच्छा प्रदर्शन इन खेलों में कर सकें। हमारे ग्रामीण क्षेत्र के खिलाड़ियों को यह प्रदर्शन करने का जागतिक स्तर पर मौका मिले, क्या इसके लिए भारत सरकार कोई ठोस कदम उठाना चाहती है? अगर 'खेलो इंडिया' के सेंटर का प्रस्ताव राज्य की सरकारें भेजेंगी, फिर भारत सरकार उसे मंजूर

करेगी तो हम जैसे सांसद, जो राज्य में विपक्ष में हैं, हमारे जिले से तो कभी ऐसा प्रस्ताव जाएगा नहीं।

मेरा जिला ग्रामीण क्षेत्र है और पिछले कुछ सालों में कुश्ती के माध्यम से काफी सारे खिलाड़ी अच्छा प्रदर्शन कर रहे हैं। राष्ट्रीय स्तर पर पांच बार स्वर्ण पदक हासिल करने का सम्मान मेरे क्षेत्र के श्री राहुल अवारे जी को मिला है। ऐसे खिलाड़ियों को आगे लाने के लिए, क्या भारत सरकार राज्य सरकार की मदद के बिना कोई कदम उठाने की सोच रखती है? यह मैं आपके माध्यम से पूछना चाहती हूँ।

श्री निशीथ प्रामाणिक: अध्यक्ष महोदय, माननीय सांसद जी ने बहुत अच्छा प्रश्न पूछा है। बहुत से संसद सदस्य मुझसे यह प्रश्न पूछते रहते हैं, लेकिन हमारा जो फेडरल स्ट्रक्चर है और संसदीय ढांचा है, हमें उसे मान्यता देनी पड़ती है। राज्य से जो प्रस्ताव आते हैं, उन्हीं प्रस्तावों को हम स्वीकृति देते हैं। उसके अलावा 'खेलो इंडिया' के तहत स्कूलों और यूनिवर्सिटीज में भी हम लोगों द्वारा बहुत सारे स्पोर्ट्स इंफ्रास्ट्रक्चर को डेवलप करने का प्रावधान है। चाहे वह कोई संस्था हो या कोई ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट हो, अगर वे खेल मंत्रालय को कोई प्रस्ताव देते हैं, तो उस पर भी उचित समय पर उचित निर्णय लिए जाते हैं।

श्री प्रसून बनर्जी: सर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं वर्ष 1980 में रशिया ओलम्पिक में था। अच्छा लग रहा है और मैं बधाई देना चाहता हूँ।

12.00 hrs

सर, हमें अच्छा लग रहा है और हम बधाई देना चाहते हैं कि इण्डियन ओलंपिक एसोसिएशन का मिलन होगा। ओलम्पिक को हमारे देश में लाना चाहिए। जैसे वर्ष 1992 में एशियन गेम्स हुए थे, उसके बाद ओलम्पिक जरूर होना चाहिए। हमारे बच्चे इतना अच्छा काम कर रहे हैं कि उनको गोल्ड और सिल्वर मैडल मिल रहे हैं। हमारे यहां स्पोर्ट्समैन बहुत अच्छे हैं और वे और ज्यादा अच्छे बनें। मैं आपसे विनती करता हूँ कि जो एक्स ओलम्पिक प्लेयर्स हैं, उनको आप लोग बुलाइए। आप उनको सपोर्ट कीजिए और उनका साथ दीजिए।

मिनिस्टर साहब, एक बात और है कि जितने भी ओलम्पिक प्लेयर्स हैं, उन लोगों के लिए पेंशन होती है। आप इस पेंशन को देखकर दीजिए, क्योंकि बहुत आदमियों को पेंशन नहीं मिली है। आपका यह सपोर्ट हो कि आपको उनको पेंशन देनी चाहिए, क्योंकि वे सब गरीब लोग हैं। वे छोटे-छोटे स्पोर्ट्स खेलते थे। आप मेहरबानी करके, एक हजार रुपये नहीं, दस हजार रुपये से पचास हजार रुपये तक दीजिए। हमारी आपसे यह विनती है। स्पोर्ट्स में कोई पॉलिटिक्स नहीं होनी चाहिए। हम लोगों को साथ मिलकर चलना है। हमें यह अच्छा लगेगा और हम अच्छे से आगे चल सकेंगे। हम चाहते हैं कि आप सब अच्छी तरह से करें, बेस्ट ऑफ लक। आप हमारे देश में ओलम्पिक भी करवाइए, हम आप लोगों के साथ हैं। नमस्कार।

श्री निशीथ प्रामाणिक : प्रसून दा को बहुत-बहुत धन्यवाद। प्रसून दा ने सिर्फ बंगाल का ही नहीं, बल्कि देश का प्रतिनिधित्व किया है। मैं प्रसून दा को हृदय से प्रणाम करता हूँ। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपने बहुत ही अच्छा प्रस्ताव रखा है कि जो ओलम्पियंस हैं, उनको बुलाना चाहिए, उनसे सलाह लेनी चाहिए।

प्रसून दा का जो प्रश्न है, वह प्रश्न से ज्यादा सलाह है। प्रसून दा, बहुत ही सीनियर प्लेयर हैं तो हम उनकी सलाह बिल्कुल मानेंगे। हम लोगों के पास ऐसी कोई इन्फॉर्मेशन नहीं है, जिसमें एक्स ओलम्पियंस के लिए आर्थिक सुविधा देने की जो बात उन्होंने की है। अगर आपके पास कोई ऐसी सिफारिश आती है तो उसे आप लाइए, हम उस पर बिल्कुल अमल करेंगे।

मैं इसके साथ-साथ प्रसून दा को यह भी कहना चाहूंगा कि उन्होंने सलाह दी कि खेल के मैदान में कोई राजनीति नहीं होनी चाहिए तो मैं उनको कहना चाहूंगा और अनुरोध करना चाहूंगा कि आप बंगाल से आते हैं, जरा बंगाल को भी देखिए। बंगाल से अभी तक स्पोर्ट्स इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट के लिए एनुअल एक्शन प्लान या हम लोगों के मंत्री आदरणीय अनुराग जी ने पिछले साल जो पत्राचार किया था, अभी तक उसका कोई जवाब नहीं आया है।

उसमें लगभग सभी स्टेट्स से जवाब आ गया है, लेकिन बंगाल की तरफ से कोई जवाब नहीं आया है। मैं प्रसून दा के साथ हूँ। आप कोशिश कीजिए कि बंगाल से कोई प्रस्तावना आए और हम सभी खेल इन्फ्रास्ट्रक्चर को डेवलप कर सकें। प्रसून दा, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

*** WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS**
(Starred Question Nos. 189 to 200
Unstarred Question Nos. 2071 to 2300)
(Page No.73 to 776)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न काल समाप्त ।

* Available in Master copy of the Debate, placed in Library.

12.01 hrs

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

Message from the President

माननीय अध्यक्ष : मुझे सभा को सूचित करना है कि मुझे महामहिम राष्ट्रपति जी से निम्नलिखित संदेश प्राप्त हुआ है:

“31 जनवरी, 2022 को, दोनों सदनों की संमवेत बैठक में, मेरे द्वारा दिए गए अभिभाषण के लिए लोक सभा के सदस्यों का मुझे धन्यवाद ज्ञापन प्राप्त हुआ है।”

12.03 hrs

RESIGNATION BY MEMBER

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे सभा को सूचित करना है कि पंजाब के संगरूर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से निर्वाचित सदस्य श्री भगवंत मान ने लोक सभा की सदस्यता से त्यागपत्र दे दिया है। मैंने उनका त्यागपत्र 14 मार्च, 2022 से स्वीकार कर लिया है।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे विभिन्न मुद्दों पर निम्नलिखित सदस्यों के स्थगन प्रस्ताव की सूचना प्राप्त हुई है – श्री टी.आर. बालू, श्री हिबी इडन, श्री मनीष तिवारी, डॉ. एम. पी. अब्दुस्समद समदानि, श्री बैन्नी बेहनन, श्री हनुमान बेनिवाल, प्रो. सौगत राय, श्री कोडिकुन्नील सुरेश, एडवोकेट ए.एम. आरिफ, एडवोकेट डीन कुरियाकोस, श्री टी. एन. प्रथापन, श्री गौरव गोगोई, एडवोकेट अदूर प्रकाश, श्री रितेश पाण्डेय । स्थगन प्रस्ताव की किसी भी सूचना के लिए अनुमति प्रदान नहीं की गई है ।

... (व्यवधान)

12.05 hrs**PAPERS LAID ON THE TABLE**

माननीय अध्यक्ष : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे – श्री फगनसिंह कुलस्ते ।

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री फगन सिंह कुलस्ते): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 2022-2023 के लिए ग्रामीण विकास मंत्रालय की निर्गत परिणामी अनुश्रवण रूपरेखा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ ।

[Placed in Library, See No. LT 6525/17/22]

जल शक्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रह्लाद सिंह पटेल) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 2022-2023 के लिए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ ।

[Placed in Library, See No. LT 6526/17/22]

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण पाल) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) वर्ष 2022-2023 के लिए भारी उद्योग मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6527/17/22]

- (2) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) हैवी इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन लिमिटेड तथा भारी उद्योग विभाग के बीच वर्ष 2020-2021 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन ।

[Placed in Library, See No. LT 6528/17/22]

(दो) हैवी इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन लिमिटेड तथा भारी उद्योग मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन ।

[Placed in Library, See No. LT 6529/17/22]

(तीन) हिन्दुस्तान साल्ट्स लिमिटेड तथा भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2020-2021 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन ।

[Placed in Library, See No. LT 6530/17/22]

(चार) हिन्दुस्तान साल्ट्स लिमिटेड तथा भारी उद्योग मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन ।

[Placed in Library, See No. LT 6531/17/22]

(पांच) एचएमटी लिमिटेड तथा भारी उद्योग मंत्रालय के बीच वर्ष 2020- 2021 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन ।

[Placed in Library, See No. LT 6532/17/22]

(छह) भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड तथा भारी उद्योग मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन ।

[Placed in Library, See No. LT 6533/17/22]

(सात) सीमेन्ट कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड तथा भारी उद्योग मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन ।

[Placed in Library, See No. LT 6534/17/22]

(3) (एक) सेंट्रल मैनुफैक्चरिंग टेक्नोलॉजी इंस्टीट्यूट, बंगलुरु के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) सेंट्रल मैनुफैक्चरिंग टेक्नोलॉजी इंस्टीट्यूट, बंगलुरु के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6535/17/22]

(4) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) भारत पंप्स एंड कम्प्रेसर्स लिमिटेड, इलाहाबाद के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) भारत पंप्स एंड कम्प्रेसर्स लिमिटेड, इलाहाबाद के वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक- महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 6536/17/22]

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नित्यानन्द राय) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) राष्ट्रीय रक्षा विश्वविद्यालय अधिनियम, 2020 की धारा 51 की उपधारा (2) के अंतर्गत राष्ट्रीय रक्षा विश्वविद्यालय, 2022 के प्रथम संविधि, जो 21 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ.सं. आरआरयू/यूआरओ/संविधि/2022/001(ई) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6537/17/22]

(3) दिल्ली पुलिस अधिनियम, 1978 की धारा 148 की उपधारा (2) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) दिल्ली पुलिस (सेवाओं की सामान्य शर्तें) (संशोधन) नियम, 2021 जो 11 जनवरी, 2022 के दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ.सं. 13/7/2012/एचपी-1/स्था./3057 से 3062 में प्रकाशित हुए थे।

(दो) दिल्ली पुलिस (नियुक्ति और भर्ती) (संशोधन) नियम, 2022 जो 11 फरवरी, 2022 के दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ.सं. 16/18/2020/एचपी-1/स्था./3462 से 3468 में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) दिल्ली पुलिस (नियुक्ति और भर्ती) (संशोधन) नियम, 2022 जो 11 फरवरी, 2022 के दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ.सं. 16/20/2020/एचपी-1/स्था./3476 से 3482 में प्रकाशित हुए थे।

(चार) दिल्ली पुलिस (नियुक्ति और भर्ती) (संशोधन) नियम, 2022 जो 11 फरवरी, 2022 के दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ.सं. 16/22/2020/एचपी-1/स्था./3469 से 3475 में प्रकाशित हुए थे।

(पांच) दिल्ली पुलिस (नियुक्ति और भर्ती) (संशोधन) नियम, 2022 जो 18 फरवरी, 2022 के दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ.सं. 16/12/2020/एचपी-1/स्था./3562 से 3568 में प्रकाशित हुए थे।

[Placed in Library, See No. LT 6538/17/22]

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी शोभा कारान्दलाजे) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ:-

1. कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा (2) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

- (एक) कर्नाटक काजू विकास निगम लिमिटेड, मंगलौर के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।
- (दो) कर्नाटक काजू विकास निगम लिमिटेड, मंगलौर के वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6539/17/22]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी प्रतिमा भौमिक) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ:-

- (1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-
- (एक) राष्ट्रीय दिव्यांगजन वित्त और विकास निगम, फरीदाबाद के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।
- (दो) राष्ट्रीय दिव्यांगजन वित्त और विकास निगम, फरीदाबाद के वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6540/17/22]

- (3) (एक) स्वपरायणता, प्रमस्तिष्कघात, मानसिक मंदता और बहु-विकलांगताग्रसित व्यक्तियों के कल्याण के लिए राष्ट्रीय न्यास, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) स्वपरायणता, प्रमस्तिष्कघात, मानसिक मंदता और बहु-विकलांगताग्रसित व्यक्तियों के कल्याण के लिए राष्ट्रीय न्यास, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6541/17/22]

- (5) (एक) भारत विकास परिषद चैरिटेबल ट्रस्ट पंजाब, लुधियाना के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) भारत विकास परिषद चैरिटेबल ट्रस्ट पंजाब, लुधियाना के वर्ष 2020-2021 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6542/17/22]

- (7) (एक) टाइप राइटिंग इंस्टिट्यूशन एंड रूरल डेवलपमेंट सर्विस, थौउबल, मणिपुर के वर्ष 2016-2017 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) टाइप राइटिंग इंस्टिट्यूशन एंड रूरल डेवलपमेंट सर्विस, थौउबल, मणिपुर के वर्ष 2016-2017 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6543/17/22]

- (9) (एक) एसोसिएशन फॉर सोशल रिकंस्ट्रक्टिव एक्टिविटीज़, कटक, ओडिशा के वर्ष 2016-2017 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) एसोसिएशन फॉर सोशल रिकंस्ट्रक्टिव एक्टिविटीज़, कटक, ओडिशा के वर्ष 2016-2017 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने में वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6544/17/22]

- (11) (एक) प्रगति चैरिटीज़, नेल्लौर, आंध्र प्रदेश के वर्ष 2016-2017 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) प्रगति चैरिटीज़, नेल्लौर, आंध्र प्रदेश के वर्ष 2016-2017 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (12) उपर्युक्त (11) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6545/17/22]

- (13) (एक) विकास समाज सेवा सोसायटी, कन्नूर, केरल के वर्ष 2014-2015 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (दो) विकास समाज सेवा सोसायटी, कन्नूर, केरल के वर्ष 2014-2015 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (14) उपर्युक्त (13) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6546/17/22]

- (15) (एक) ग्रामीण विकास सोसायटी का स्वयंसेवी संगठन, कुरनूल, आंध्र प्रदेश के वर्ष 2016-2017 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (दो) ग्रामीण विकास सोसायटी का स्वयंसेवी संगठन, कुरनूल, आंध्र प्रदेश के वर्ष 2016-2017 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (16) उपर्युक्त (15) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6547/17/22]

- (17) (एक) दिव्यांगजन एकीकृत संस्थान, वाराणसी के वर्ष 2015-2016 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (दो) दिव्यांगजन एकीकृत संस्थान, वाराणसी के वर्ष 2015-2016 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (18) उपर्युक्त (17) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6548/17/22]

(19) (एक) श्री रमण महर्षि नेत्रहीन अकादमी, बंगलौर के वर्ष 2016-2017 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) श्री रमण महर्षि नेत्रहीन अकादमी, बंगलौर के वर्ष 2016-2017 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(20) उपर्युक्त (19) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6549/17/22]

(21) (एक) अलाकेन्दु बोध निकेतन आवासीय, कोलकाता के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) अलाकेन्दु बोध निकेतन आवासीय, कोलकाता के वर्ष 2020-2021 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(22) उपर्युक्त (21) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6550/17/22]

(23) (एक) चेतना, बिलासपुर, हिमाचल प्रदेश के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) चेतना, बिलासपुर, हिमाचल प्रदेश के वर्ष 2019-2020 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(24) उपर्युक्त (23) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6551/17/22]

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निशीथ प्रामाणिक): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:-

1. वर्ष 2022-2023 के लिए युवक कार्यक्रम और खेल मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगें।
2. वर्ष 2022-2023 के लिए युवक कार्यक्रम और खेल मंत्रालय की निर्गत परिणामी अनुश्रवण रूपरेखा।

[Placed in Library, See No. LT 6552/17/22]

12.06 hrs

COMMITTEE ON GOVERNMENT ASSURANCES

54th to 58th Reports

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): अध्यक्ष महोदय, मैं सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:

1. 'शिक्षा मंत्रालय (उच्च शिक्षा विभाग) से संबंधित लंबित आश्वासनों की समीक्षा' के बारे में 54वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा)।
 2. 'सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय (सामाजिक न्याय और अधिकारिता विभाग) से संबंधित लंबित आश्वासनों की समीक्षा' के बारे में 55वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा)।
 3. 'आश्वासनों को छोड़ दिए जाने के अनुरोधों (स्वीकृत किए जाने)' के बारे में 56वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा)।
 4. 'आश्वासनों को छोड़ दिए जाने के अनुरोधों (अस्वीकृत किए जाने)' के बारे में 57वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा)।
 5. 'रेल मंत्रालय से संबंधित लंबित आश्वासनों की समीक्षा' के बारे में 58वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा)।
-

12.07 hrs

STANDING COMMITTEE ON LABOUR, TEXTILES AND
SKILL DEVELOPMENT
30th to 32nd Reports

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): अध्यक्ष महोदय, मैं श्रम, वस्त्र और कौशल विकास संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:

1. श्रम और रोजगार मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 30वां प्रतिवेदन।
 2. वस्त्र मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 31वां प्रतिवेदन।
 3. कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 32वां प्रतिवेदन।
-

12.08 hrs

STANDING COMMITTEE ON SCIENCE AND TECHNOLOGY,
ENVIRONMENT, FORESTS AND CLIMATE CHANGE
358th to 364th Reports

श्री रामशिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती): अध्यक्ष महोदय, मैं विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:

1. परमाणु ऊर्जा विभाग की अनुदानों की मांगों (2022-2023) संबंधी 358वां प्रतिवेदन ।
 2. जैव-प्रौद्योगिकी विभाग की अनुदानों की मांगों (2022-2023) संबंधी 359वां प्रतिवेदन ।
 3. वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान विभाग की अनुदानों की मांगों (2022-2023) संबंधी 360वां प्रतिवेदन ।
 4. विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग की अनुदानों की मांगों (2022-2023) संबंधी 361वां प्रतिवेदन ।
 5. अंतरिक्ष विभाग की अनुदानों की मांगों (2022-2023) संबंधी 362वां प्रतिवेदन ।
 6. पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-2023) संबंधी 363वां प्रतिवेदन ।
 7. पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-2023) संबंधी 364वां प्रतिवेदन ।
-

12.08 ½ hrs

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

30th Report

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CULTURE (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL): Sir, I beg to present the 30th Report of the Business Advisory Committee.

12.09 hrs**STATEMENTS BY MINISTERS****(i) Inadvertent firing of Missile on 9th March, 2022**

रक्षा मंत्री (श्री राज नाथ सिंह): अध्यक्ष महोदय, मैं इस गरिमामयी सदन को 9 मार्च, 2022 को हुई एक घटना से अवगत कराना चाहता हूँ। यह घटना इंस्पेक्शन के दौरान अनजाने में हुई एक मिसाइल की रिलीज से संबंधित है। मिसाइल यूनिट के रूटीन मेनटेनेंस और इंस्पेक्शन के दौरान शाम को लगभग सात बजे, दुर्घटनावश, एक मिसाइल रिलीज हो गई। बाद में यह ज्ञात हुआ, कि यह मिसाइल पाकिस्तान के क्षेत्र में जा कर गिरी।

अध्यक्ष महोदय, यह घटना खेदजनक है, परंतु यह राहत की बात है, कि इस दुर्घटना से किसी भी प्रकार का कोई नुकसान नहीं हुआ है। मैं सदन को सूचित करना चाहता हूँ कि सरकार ने इस घटना को बहुत ही गंभीरतापूर्वक लिया है और इसके लिए एक औपचारिक उच्च स्तरीय जांच का भी आदेश दे दिया है। कथित दुर्घटना का सटीक कारण जांच के बाद ही पता चल पाएगा। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि इस घटना के संदर्भ में ऑपरेशंस, मेटेनेंस तथा इंस्पेक्शन के लिए स्टैंडर्ड ऑपरेटिंग प्रोसिजर्स की भी समीक्षा की जा रही है। हम अपने वेपन सिस्टम की सेफ्टी और सिक्योरिटी को सर्वोच्च प्राथमिकता देते हैं। इस संबंध में यदि किसी भी प्रकार की खामी पाई जाती है, तो उसे तुरंत दूर किया जाएगा।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सदन को आश्वासित करना चाहता हूँ कि हमारा मिसाइल सिस्टम अत्यन्त सुरक्षित और भरोसेमंद है। इसके अलावा, हमारे सेफ्टी प्रोसिजर्स और प्रोटोकॉल्स उच्चस्तरीय हैं और समय-समय पर इनकी समीक्षा भी की जाती है।

हमारी आर्म्ड फोर्सेज वेल-ट्रेंड एवं डिसिप्लिन्ड हैं और इस प्रकार के सिस्टम को हैंडल करने का अच्छा अनुभव भी रखती हैं।... (व्यवधान)

[Placed in Library, See No. LT 6522/17/22]

HON. SPEAKER: No clarifications.

... (*Interruptions*)

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): I would like to raise one matter concerning one of our Indian citizens. Her name is ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, एक मिनट रुकिए ।

12.11 hrs

(ii) Status of implementation of the recommendations/observations contained in the 26th Report of the Standing Committee on Agriculture, Animal Husbandry and Food Processing on Demands for Grants (2021-2022) pertaining to the Ministry of Food Processing Industries. *

जल शक्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रह्लाद सिंह पटेल): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2021-22) के बारे में कृषि, पशुपालन और खाद्य प्रसंस्करण संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6524/17/22.

12.12 hrs

MOTION RE: JOINT COMMITTEE ON OFFICES OF PROFIT

DR. SATYA PAL SINGH (BAGHPAT): Hon. Speaker, Sir, I beg to move the following:

“That this House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do elect three Members of Rajya Sabha, in accordance with the system of proportional representation by means of the single transferable vote, to the Joint Committee on Offices of Profit in the vacancies caused by the retirement of Shri V. Vijayasai Reddy, M.P., Dr. Sasmit Patra, M.P. and Shri Mahesh Poddar, M.P. from Rajya Sabha and do communicate to this House the names of the members so appointed by Rajya Sabha to the Joint Committee.”

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि यह सभा राज्य सभा से सिफारिश करती है कि राज्य सभा, आनुपातिक प्रतिनिधित्व पद्धति के अनुसार एकल संक्रमणीय मत द्वारा राज्य सभा से डॉ. वी. विजयसाई रेड्डी, संसद सदस्य, डॉ. सस्मित पात्रा, संसद सदस्य और श्री महेश पोद्दार, संसद सदस्य की राज्य सभा से सेवानिवृत्ति के कारण रिक्त हुए स्थानों पर राज्य सभा के तीन सदस्यों को लाभ के पदों संबंधी संयुक्त समिति के लिए निर्वाचित करे और राज्य सभा द्वारा इस संयुक्त समिति के लिए इस प्रकार नियुक्त सदस्यों के नाम इस सभा को सूचित करे।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.12 ½ hrs

ELECTION TO COMMITTEE

Committee on Welfare of Other Backward Classes

श्री राजेश वर्मा (सीतापुर): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि सभा द्वारा 24.06.2019 को स्वीकृत प्रस्ताव से संबंधित क्रम सं. 7 पर मद के पैरा (3) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य आनुपातिक प्रतिनिधित्व पद्धति के अनुसार एकल संक्रमणीय मत द्वारा अन्य पिछड़े वर्गों के कल्याण संबंधी समिति की पहली बैठक की तारीख से आरंभ होने वाली एक वर्ष की अवधि के लिए समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से बीस सदस्य निर्वाचित करें।”

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि सभा द्वारा 24.06.2019 को स्वीकृत प्रस्ताव से संबंधित क्रम सं. 7 पर मद के पैरा (3) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य आनुपातिक प्रतिनिधित्व पद्धति के अनुसार एकल संक्रमणीय मत द्वारा अन्य पिछड़े वर्गों के कल्याण संबंधी समिति की पहली बैठक की तारीख से आरंभ होने वाली एक वर्ष की अवधि के लिए समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से बीस सदस्य निर्वाचित करें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री राजेश वर्मा: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि यह सभा राज्य सभा से सिफारिश करती है कि राज्य सभा अन्य पिछड़े वर्गों के कल्याण संबंधी समिति की पहली बैठक की तारीख से आरंभ होने वाली एक वर्ष की अवधि के लिए समिति के सदस्यों के रूप में शामिल होने के लिए राज्य सभा के सदस्यों में से 10 सदस्य निर्वाचित करने के लिए सहमत हों और समिति के लिए इस प्रकार निर्वाचित सदस्यों के नामों से इस सभा को सूचित करें।”

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि यह सभा राज्य सभा से सिफारिश करती है कि राज्य सभा अन्य पिछड़े वर्गों के कल्याण संबंधी समिति की पहली बैठक की तारीख से आरंभ होने वाली एक वर्ष की अवधि के लिए समिति के सदस्यों के रूप में शामिल होने के लिए राज्य सभा के सदस्यों में से 10 सदस्य निर्वाचित करने के लिए सहमत हों और समिति के लिए इस प्रकार निर्वाचित सदस्यों के नामों से इस सभा को सूचित करें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.13 hrs

**MOTION RE : TWENTY-NINTH REPORT OF THE BUSINESS
ADVISORY COMMITTEE**

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूँ:

“कि यह सभा 14 मार्च, 2022 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के उनतीसवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

“कि यह सभा 14 मार्च, 2022 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के उनतीसवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.14 hrs**MATTERS UNDER RULE -377***

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, नियम 377 के अधीन सभी मामले सभा पटल पर रखने की अनुमति प्रदान की जाती है।

(i) Need to address the problem of rising cement and steel prices

SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ): It behoves me to mention that the world is witnessing an escalation in prices due to some unprecedented events like the Covid-19 pandemic and now, the Russia-Ukraine war. Due to the increase in the price of raw materials, the cost of real estate projects has gone up manifold. The developers are facing the brunt of the escalating cost of construction while the sale price remains unchanged. According to a survey conducted by realtors' body CREDAI, "a significant percentage of real estate developers expect property prices to rise up to 30 percent this year due to sharp increase in rates of building material."

The Government of India is well set to achieve the objective of providing "Housing to All" by the year 2022 under the Pradhan Mantri Awas Yojana. It is a fact that the urban housing, affordable housing, and infrastructure sectors account for major cement and steel demand. It is imperative to address the issue of rising cement and steel prices until supply is restored in the domestic

* Treated as laid on the Table.

market, Therefore, I request the government to lower the import duty on steel from 7.5% for a few years and ban the export of steel for a few years till the issues related to high pricing and availability in domestic markets are resolved.

Also, the long-term solution lies in the ability to raise the production capacity of affordable commodities and liberalize the market for new investors. A sustainable downward review of the cement and steel cost and housing deficit alike will require a concerted effort rather than executive posturing and I am confident that the Government is open to ideas and innovations to collectively bridge the gap of housing needs.

(ii)Need to set up a Post Office at Hansaur Village, Sitamarhi district, Bihar

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): मैं सरकार का ध्यान अपने शिवहर संसदीय क्षेत्र के सीतामढ़ी जिला अंतर्गत बेलसंड थाना के हंसौर ग्राम की ओर आकृष्ट कराना चाहती हूँ। ज्ञात हो कि उक्त हंसौर ग्राम की कुल आबादी लगभग चार हजार है किन्तु यहाँ डाकघर नहीं है। हंसौर ग्राम का डाकघर तरियानी छपरा है जो कि सीतामढ़ी नहीं बल्कि शिवहर जिले में पड़ता है तथा इसकी दूरी भी काफी ज्यादा है। ऐसी परिस्थिति में हंसौर एवं इसके आस-पास के कई अन्य ग्रामों के लोग सरकार द्वारा चलायी जा रही कई कल्याणकारी योजनाओं के लाभ से वंचित हो रहे हैं।

अतः मेरा सरकार से अनुरोध होगा कि जनहित में सीतामढ़ी जिले के बेलसंड थाना अंतर्गत हंसौर ग्राम में डाकघर की स्थापना हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाये।

**(iii) Need to address the problem of shortage of drinking water in
Sikar district, Rajasthan**

श्रीमती रंजीता कोली (भरतपुर): राजस्थान के सीकर जिले सहित पूरे शेखावटी में भूजल स्तर जमीन में नीचे जाने की वजह से पेयजल की गंभीर स्थिति उत्पन्न होती जा रही है। मेरे लोकसभा क्षेत्र का अधिकांश हिस्सा डार्क जोन की स्थिति में है, वहां खेती करना तो दूर की बात, पीने के पानी की गंभीर समस्या उत्पन्न होती जा रही है।

मेरा माननीय जलशक्ति मंत्री जी से निवेदन है कि सीकर जिले को अति शीघ्र नहरों के माध्यम से जोड़कर पानी उपलब्ध करवाने की कृपा करें ताकि आमजन को इस गंभीर समस्या से राहत मिल सके।

(iv) Need to stop the practice of dividing people along caste and religious lines during election time

श्री संजय सेठ (राँची): पहले मुगलों और फिर अंग्रेजों ने इस देश की सामाजिक समरसता और ताने-बाने को तोड़ने और क्षत-विक्षत करने का काम किया। यह दुर्भाग्य है कि अब तक हम उसी ढर्रे पर चल रहे हैं। इसके दूरगामी नकारात्मक परिणाम भी हमें देखने को मिले हैं। विशेष रूप से चुनाव के समय में हमने देखा कि जातियों में बैठा कर समीकरण दिखाए जाते हैं। अमुक जगह मुस्लिम वोट हैं। इतने दलित वोट हैं। इतने अमुक जाति के वोट हैं। अमुक जगह सवर्णों के वोट हैं। एक तरफ मुस्लिमों-ईसाईयों का वोट दिखाया जाता है, तो दूसरी तरफ हिंदुओं के वोट को जाति में बांट कर दिखाया जाता है। यह सामाजिक समरसता को तोड़ने वाला है। वैमनस्यता को बढ़ाने वाला है।

सरकार से मेरा आग्रह है कि ऐसे क्रियाकलापों पर रोक लगाई जानी चाहिए। आजादी के अमृत काल में एक भारत श्रेष्ठ भारत के तहत हर नागरिक के लिए बात होनी चाहिए। चाहे वह किसी भी धर्म, संप्रदाय, जाति से आता हो। कम से कम हिंदुओं को जाति में बांटकर दिखाने की चली आ रही परंपरा को समाप्त करना चाहिए। इसके लिए कानून बनाए जाने चाहिए ताकि सामाजिक ताना बाना बना रहे और ऐसी जातिगत चर्चा पर लगाम लगाया जाए।

(v)Need to set up an office in Salempur Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh to facilitate export of fruits, vegetables and flowers grown in the region

श्री रविन्दर कुशवाहा (सलेमपुर): मेरे संसदीय क्षेत्र सलेमपुर (उत्तर प्रदेश) के किसान भाइयों की आय मुख्य रूप से कृषि पर आधारित है। मेरे संसदीय क्षेत्र सलेमपुर सहित पूरे पूर्वांचल के किसान कई दशकों से व्यापक स्तर पर फल सब्जी और फूलों की खेती करते आ रहे हैं। परंतु पिछली सरकारों की उदासीनता के कारण यहां के किसानों ने अपनी मूल खेती करना छोड़ दिया था, परंतु केंद्र में परम आदरणीय मोदी जी तथा उत्तर प्रदेश में पूज्य योगी जी के आने के बाद किसानों में एक नई ऊर्जा, एक नई दिशा और सरकार का भरपूर सहयोग मिला जिससे यहां के किसान भाई एक बार फिर अपनी मूल खेती की ओर लौट आए।

उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल के जिलों में खासतौर से देवरिया, बलिया, गोरखपुर, गाजीपुर, कुशीनगर, मऊ आदि में सब्जी की खेती बहुत ही वैज्ञानिक तरीके से की जाती है और यह क्षेत्र सब्जी उत्पादन का एक प्रमुख केंद्र है। स्थानीय स्तर पर सब्जी उत्पादकों को कोई पैकेजिंग हाउस या केंद्र द्वारा उनकी खरीद के लिए कोई तंत्र स्थापित नहीं किया गया है जिसके कारण किसान सब्जियों को स्थानीय बाजारों तक ही भेज पाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि केंद्र सरकार द्वारा कोई पैकेजिंग हाउस या निर्यात को बढ़ावा देने हेतु स्थानीय स्तर पर कार्यालय खोलें, जिससे कि इस क्षेत्र के सब्जी और फल उत्पादों का निर्यात विदेशों में हो सके जिससे किसानों की आय में वृद्धि हो तथा परम आदरणीय श्री नरेंद्र मोदी जी का किसानों की दोगुनी आय करने का सपना पूरा हो सके।

**(vi)Need to give Nohar and Sidhmukh region of Churu
Parliamentary Constituency, Rajasthan its allocated share of water from
Bhakra Main line**

श्री राहुल कस्वां (चुरु): मेरे लोकसभा क्षेत्र के नोहर सिधमुख क्षेत्र हेतु बी.बी.एम.बी. के माध्यम से बहाव पद्धति पर सिंचाई हेतु 0.47 MAF पानी जारी किया गया था जिसमे से 0.30 MAF पानी एक्स नांगल से उपलब्ध करवाया जाएगा व बाकी बचा 0.17 MAF पानी इस क्षेत्र की क्षमता बहाली के पश्चात् भाखड़ा मेन लाइन से उपलब्ध करवाया जाएगा | राजस्थान सरकार द्वारा इस हेतु राशि दिए जाने की भी स्वीकृति जारी कर दी गई थी एवं पूर्ण क्षमता बहाली के पश्चात् राजस्थान सरकार द्वारा जब पानी उपलब्ध करवाए जाने हेतु बी.बी.एम.बी. की बैठक में प्रस्ताव रखा तब पंजाब व हरियाणा द्वारा पूर्ण क्षमता बहाली नहीं होने का बोलकर राजस्थान को यह 0.17 MAF पानी देने से मना कर दिया गया | यह पानी अगर हमारे क्षेत्र को उपलब्ध होता है तो इससे क्षेत्र के अनेक लोगों को सिंचाई के साथ साथ पीने का पानी भी उपलब्ध होगा और आज के समय यह बहुत ही आवश्यक भी है |

मेरा सरकार से अनुरोध है कि बी. बी.एम. बी. को जल्द से जल्द निर्देशित किया जाए कि मेरे लोकसभा क्षेत्र के नोहर व सिधमुख क्षेत्र हेतु भाखड़ा मेन लाइन से 0.17 MAF पानी उपलब्ध करवाया जावे |

(vii)Need to establish a Central University in Guna, Madhya Pradesh

श्री कृष्णपालसिंह यादव (गुना): मेरे संसदीय क्षेत्र गुना को भारत सरकार द्वारा आकांशी जिलों की सूची में शामिल किया गया है और यहाँ कोई भी राज्य या केंद्रीय विश्वविद्यालय न होने के कारण शैक्षणिक संस्थाओं का अभाव है और गुना के स्थानीय छात्रों को शिक्षा प्राप्त करने के लिए अन्य शहरों में जाना पड़ता है। वर्तमान में मध्य प्रदेश के सागर और अमरकंटक में केंद्रीय विश्वविद्यालय भारत सरकार द्वारा संचालित किये जा रहे हैं। गुना लोक सभा शिक्षा के दृष्टिकोण से अत्यंत पिछड़ा है और सागर एवं अमरकंटक विश्वविद्यालय 250 किमी दूर है जिसके कारण छात्रों को अच्छी और गुणवत्ता वाले शिक्षा से वंचित रहना पड़ता है। गुना के युवाओं और छात्रों की निरंतर मांग है कि गुना में भारत सरकार द्वारा एक केंद्रीय विश्वविद्यालय की स्थापना की जाए जिससे इन छात्रों को शिक्षा के अवसर मिले और मेरे लोक सभा के समग्र विकास को गति मिले। मेरा सरकार से निवेदन है कि गुना लोक सभा क्षेत्र में भारत सरकार द्वारा संचालित केंद्रीय विश्वविद्यालय की स्थापना हेतु स्वीकृति दी जाए जिसके परिणामस्वरूप गुना लोक सभा के युवाओं को शिक्षा के साथ रोजगार के अवसर भी मिले जिससे मेरे लोक सभा क्षेत्र की प्रगति हो और हमारे प्रधानमंत्री जी द्वारा सबको शिक्षा देने का जो लक्ष्य है, उसकी पूर्ति हो।

**(viii) Regarding construction of bridge on river Bagmati in Muzaffarpur
Parliamentary Constituency, Bihar**

श्री अजय निषाद (मुजफ्फरपुर): मैं सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र मुजफ्फरपुर में निर्माणाधीन एनएच-527 सी के 17वें कि.मी. पर बागमती नदी पर अति आवश्यक पुल निर्माण बाधित होने की ओर आकृष्ट कर रहा हूं। आजादी के 75 वर्ष पूर्ण होने के उपरान्त भी उक्त पुल का निर्माण न होना बड़ा ही दुर्भाग्यपूर्ण है क्योंकि इसकी वजह से पूरे इलाके का सर्वांगीण विकास बाधित होता रहा है। साथ ही पूरे इलाके के लोगों को काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। मुजफ्फरपुर-दरभंगा 4 लेन राष्ट्रीय राजमार्ग पर स्थित मझौली-चिरौत-सीतामढ़ी पर राजमार्ग 527 सी निर्माणाधीन है जिसमें बागमती नदी पर उक्त पुल का निर्माण नहीं होना औचित्यपूर्ण नहीं है क्योंकि जब तक उक्त पुल का निर्माण ही नहीं होगा तो फिर राजमार्ग पूरा कैसे होगा और इसका उद्देश्य कैसे प्राप्त होगा। जब तक उपरोक्त राजमार्ग के अधीन उक्त पुल का निर्माण नहीं होता है तब तक उक्त राजमार्ग की सार्थकता पर स्वाभाविक रूप से प्रश्न चिन्ह खड़ा होगा। ऐसी स्थिति में उक्त पुल का निर्माण लाजिमी ही नहीं अपितु अति आवश्यक है ताकि इस निर्माणाधीन राजमार्ग की सार्थकता सिद्ध हो सके और निर्माण के उद्देश्यों की प्राप्ति हो सके। मैं माननीय राजमार्ग एवं परिवहन मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि निर्माणाधीन एनएच-527सी में बागमती नदी पर उक्त पुल का निर्माण प्राथमिकता के आधार पर निश्चित समयावधि में कराया जाये।

(ix) Need to accelerate the pace of implementation of Jal Jeevan Mission in Jharkhand particularly in Chatra Parliamentary Constituency

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): भारत सरकार द्वारा जल जीवन मिशन के तहत वर्ष 2024 तक हर घर नल से जल पहुंचाने के लिए काम कर रही है। इसके लिए इस वर्ष बजट में 60,000 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। झारखण्ड सरकार को केन्द्र सरकार द्वारा वर्ष 2021-22 में 2,479.88 करोड़ रुपये आवंटित किये गये थे, परन्तु राज्य सरकार द्वारा मात्र 512.22 करोड़ रुपये ही आहरित किये गये हैं। जिसमें से भी मात्र 80.97 करोड़ रुपयों का ही उपयोग किया गया है। राज्य सरकारें केन्द्र द्वारा राशि देने के बाद भी योजनाओं को धरातल पर नहीं उतार रही है। झारखण्ड में वर्तमान में लगभग 60 लाख ग्रामीण परिवार है। जिसमें से मात्र 11 लाख परिवारों को नल से जल की आपूर्ति हो रही है। अभी 49 लाख परिवारों के घर में नल से पानी पहुंचाना बाकी है। वर्ष 2019 तक 7 प्रतिशत परिवारों के पास नल जल कनेक्शन उपलब्ध थे जो वर्तमान में बढ़कर मात्र 19 प्रतिशत हुये हैं। यानी ढाई साल में 12 प्रतिशत बढ़ा है। इससे स्पष्ट है कि जल जीवन मिशन की गति झारखण्ड में बहुत धीमी है। मेरे लोक सभा क्षेत्र के चतरा, लातेहार एवं पलामू जिलों में इसकी गति ओर भी कम है। वर्ष 2024 तक शेष ढाई साल में 81 प्रतिशत बाकी घरों में जल पहुंचाने के लिए बहुत तेजी से काम करने की जरूरत है।

अतः मेरा जल शक्ति मंत्री जी से आग्रह है कि झारखण्ड में विशेष रूप से मेरे लोक सभा क्षेत्र के चतरा, लातेहार एवं पलामू जिलों में जल जीवन मिशन के तहत पानी पहुंचाने के लिए लक्ष्य को समय पर पूरा करवाने के निर्देश जारी करें।

(x)Need for electrification of villages in Palamu and Garhwa districts of Jharkhand

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू): मैं सरकार का ध्यान एक अति महत्वपूर्ण विषय की ओर आकृष्ट कराना चाहता हूं कि पलामू संसदीय क्षेत्र के दोनों जिले यथा पलामू एवं गढ़वा देश के 112 आकांक्षी जिलों के अंतर्गत आते हैं। बावजूद इसके इन दोनों जिलों में बहुत सारे ऐसे गांव एवं टोले हैं जहां अभी तक बिजली नहीं पहुंची है और इन गांवों/टोलों के लोगों को अंधेरे में जीवन बसर करना पड़ रहा है। ऐसे गांवों एवं टोलों की सूची लंबी है अतः उसे पढ़ना समयाभाव के कारण संभव नहीं है। इसके साथ-साथ दोनों जिलों में हमेशा बिजली की कमी बनी रहती है और दूसरे राज्यों यथा बिहार एवं उत्तर प्रदेश पर निर्भर रहना पड़ता है।

अतः माननीय मंत्री विद्युत एवं नवीन, नवीकरणीय मंत्रालय से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के वैसे गांवों एवं टोलों जहां पर बिजली नहीं पहुंची है राज्य सरकार को वहां बिजली पहुंचाने के लिए निदेशित करें साथ ही साथ दोनों जिलों के अंतर्गत स्थित मलय डैम (पलामू) एवं अन्नराज डैम (गढ़वा) के साथ-साथ मलय नहर एवं ऊपरी कररबार नहर के किनारे-किनारे सोलर पैनल बैठाने की व्यवस्था करें ताकि लोगों को पर्याप्त बिजली मिल सके एवं पानी का वाष्पीकरण भी नहीं हो।

**(xi)Need to convert Jasdan - Botad metre gauge railway line into
broadgauge**

श्री मोहनभाई कुंडारिया (राजकोट): मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान जसदान-बोटाद मीटर गेज रेलवे लाइन की ओर आकर्षित करना चाहूंगा ।

जसदान-बोटाद 65 कि.मी. रेलवे लाइन कई वर्षों से बेकार पड़ी हुई है । यदि उक्त जसदान -बोटाद मीटर गेज रेलवे लाइन को ब्रॉड गेज में परिवर्तित कर दिया जाता है, तो यह राजकोट के साथ ही पूरे सौराष्ट्र को रेलवे कनेक्टिविटी प्रदान करेगी और आगे इसे भारतीय रेलवे के मुख्य नेटवर्क के साथ जोड़ा जा सकता है । जसदान-बोटाद से देश में हर जगह बड़ी मात्रा में लोहा, सीमेंट, संगमरमर, खाद्य तेल, कपास का परिवहन किया जा रहा है । यह रेलवे के लिए अतिरिक्त राजस्व का स्रोत होगा साथ ही व्यापार को भी बढ़ावा देगा ।

मैं सरकार से बहुत आग्रह करता हूं उक्त जसदान -बोटाद 65 कि.मी. रेलवे लाइन मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने के लिए रेल मंत्री तत्काल स्थिति का संज्ञान लेते हुए, विभाग को आवश्यक निर्देश जारी करें ।

(xii)Regarding ropeway projects in Darjeeling

SHRI RAJU BISTA (DARJEELING): Darjeeling is one of the most important tourism destinations in India. Yet, due to the lack of proper infrastructure facilities, our region is lagging behind as compared to other parts of the nation.

There are many parts of Darjeeling constituency that have difficult mountain terrain, and traditional road network is not adequate to address the transportation needs of the people.

The Government of India has recently started 'Parvat Mala' project, which envisions construction of alternative transportation infrastructure in the mountain regions.

I am requesting the Central Government to kindly provide provision for three new ropeway projects under the "Parvat Mala" Yojana in Darjeeling region:

- o Singamari to Singla
- o Batasey to Rock Garden, and
- o Tongsoong to Pandam

Completion of these projects will not only assist the local citizens of those places where conventional transportation is difficult to reach, but will also give a massive boost to tourism in Darjeeling.

(xiii) Regarding youth joining insurgent groups in Assam

SHRI GAURAV GOGOI (KALIABOR): Reports of increased enrolment of youth in insurgent groups in Assam have surfaced in recent times. A senior police officer in the State has confirmed that several young people have joined the United Liberation Front of Asom (ULFA) recently. This is a cause for alarm. The increased enrolments could be due to the dissatisfaction of the youth over the poor economic state in Assam. There is a clear lack of opportunities for youth, which is particularly harsh in rural areas. Adding to their existing woes, several lakhs of youth who were engaged in jobs outside the North East were forced to return after they lost their jobs in the pandemic. The Government's apathy to this state of affairs has contributed to the sense of despair that led youth to turn to insurgency in recent times.

The current situation requires all security and intelligence agencies to be on high alert. The State police must be given due aid, including from the Union Home Ministry. Simultaneously, steps should be taken to ensure that the youth of Assam are given adequate employment opportunities and economic protection.

(xiv)Regarding construction of a RoB at Kottikkulam Railway Station

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): Kottikkulam Railway station is a major railway station serving the town of Palakkunnu, Udma and Bekal which are Tourism related places in the Kasaragod District of Kerala.

Railway initiated action for construction of a ROB to replace LC 280 running through the middle of the platform. Land acquisition was done about 15 years ago and the State government arranged funds through KIFB, but transfer was held up by railway. The land was not provided to the State government. Citizens gave expensive land to the railway for very minimal compensation for the purpose of constructing ROB immediately. It is a matter of deep concern that the Railway authorities held the land for more than 15 years without assigning any valid reason. Railway staff struggled to clear the continuous traffic flow from the track for frequent closure of the gate to keep up the train schedule. On the other hand, local commuters get stranded in long queues on both sides of the level crossing, several times a day. There was no response to the above and much to our surprise, Railway deleted the work from the Railway work programme though the request for land was pending before railways. Subsequently, several representations, letters were submitted to respective officers, including GM, SR. the Minister is, therefore, urged upon to Please do the needful.

(xv)Regarding fate of Ukraine returnee medical students

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Ukraine-Russia war has created uncertainty with regard to the future of thousands of Indian Students who were studying Medicine in Ukraine. More than 10,000 Indian Students have reached India so far, among them, more than 1,200 belong to Tamil Nadu. And there are many students who are yet to return to India.

This conflict has put a stop to their studies. There seems to be no chance of normalcy in Ukraine in near future and students won't be able to return to their colleges. As a one-time measure, students who came from Ukraine during this war-time be permitted to continue their studies in Indian medical colleges, from the stage at which they have left the studies in Ukraine. Our Chief Minister Mr. M.K. Stalin had written a letter to the Prime Minister in this regard and also the Indian Medical Association requesting it for accommodating these students in Indian medical Colleges.

(xvi) Regarding provision of 1st class coach in Tuticorin Express and also increase in its frequency

SHRI P. VELUSAMY (DINDIGUL): The Tuticorin Express is running between Mysuru and Tuticorin covering Bangalore city, Bangalore Junction, Hosur, Salem, Erode Junction, Karur, Dindigul Junction, Madurai, Virudhunagar and reaches Tuticorin. All these cities are commercial industrial cities having floating business population for their expanding business. Tuticorin express is running through most of the important business cities and is also covering my Parliamentary Constituency. Most of the people are requesting me for the provision of 1st class coach. It is learnt that Train No. 16236/16235 is not having any 1st class coach which will be beneficial for the business community. Various trade forums and chamber of commerce are requesting to take up the matter with the Railway Minister.

I request the Honble Railways Minister to look into the matter and provide one 1st class coach for the benefit of the public and also increase the frequency of the train to cover the entire trading sector which will increase the income of Railways.

(xvii)Regarding reforms in medical field

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH (KAKINADA): There are not sufficient medical colleges in India with affordable fee structure and fees in Indian Private medical colleges are on higher side Medical education abroad is within the reach of middle class people amounting to Rs.25 lakh, so they are forced to study in foreign countries like Ukraine and China. But, a majority of students are unable to clear the mandatory Medical Council of India (MCI) test needed for recognition of degree obtained abroad.

From the lessons of COVID, it is learnt that many reforms are essential in medical field. As per WHO norms, there should be one Doctor per 1000 people. Currently, around 80,000 seats are available in the country.

Hence, more medical colleges and seats to the extent possible with affordable fee structure for middle class families is required so as to avoid lure of studying in foreign countries.

(xviii) Regarding future of Ukraine returnee medical students

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): We are deeply concerned about the future of thousands of Indian students studying in various medical institutions in several parts of Ukraine. There are around 18,095 Indian students in Ukraine. Acute shortage of medical seats and un-affordable expenses for medical education attract Indian Students to Ukraine. The Central government and state governments need to take immediate steps to increase the number of medical colleges, especially in states that have a low number of such seats. With the fate of thousands of Indian medical students in war-torn Ukraine hanging in balance, the country's doctors' association has been asking for a special provision under the National Medical Commission (NMC) to consider the transfer of such students to medical colleges in other countries valid. This in turn will ensure their eligibility to apply for the entrance exam in India for foreign medical graduates —NEET-FMG (Foreign Medical Graduates" Exam). One Indian student from Karnataka has also been killed in shelling in Ukraine's Kharkiv.

I urge upon the government to take a liberal approach towards the medical students evacuated from Ukraine to continue their education and take a liberal approach on cut off marks for admission in medical colleges at the earliest.

**(xix) Regarding implications of technological shift on employees of
Doordarshan and Akashvani**

श्री कृपाल बालाजी तुमाने (रामटेक): देश में प्रसार भारती आधुनिक तकनीक की ओर कदम बढ़ा रही है और वह पुरानी पड़ चुकी एनलॉग टेक्नालॉजी की जगह डिजिटल प्लेटफार्म का प्रयोग बढ़ा रही है। सन 2021-22 में 412 ट्रांसमीटर हटाये जाने की योजना थी इससे कई मेगाहर्ट्ज के स्पेक्ट्रम मुक्त और साथ ही संचालन खर्च में 100 करोड़ रुपये सालाना तक की बचत होने की संभावना थी। लेकिन इस कारण प्रसार भारती के कर्मचारियों में असुरक्षा की भावना वृद्धि हुई। वर्तमान में देश में प्रसार भारती के लगभग सभी छोटे केंद्रों से स्थानिक कार्यक्रम बंद हो चुके हैं। इस कारण प्रसार भारती के कर्मचारियों को हटाने और एच्छिक सेवानिवृत्ति लेने के लिये कथित रूप से दबाव बनाया जा रहा है जो अन्यायपूर्ण है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन कर्मचारियों को नये काम के लिये प्रशिक्षित किया जाना चाहिये। साथ ही स्थानिक कार्यक्रमों को बढ़ावा देना चाहिये। सरकार द्वारा संचालित प्रसार भारती, दूरदर्शन, आकाशवाणी के कर्मचारियों को एच्छिक सेवानिवृत्ति का दबाव ना बनाया जाय। सभी छोटे केंद्रों से स्थानिक कार्यक्रमों फिर से शुरू किया जाए। इस ओर सरकार ध्यान दें इस पर विचार करें और अपने कर्मचारियों तथा लोगों के साथ न्याय करें।

(xx)Regarding train facilities at Thawe Junction

DR. ALOK KUMAR SUMAN (GOPALGANJ): I would like to draw the attention of the Government towards an issue regarding an extension of trains to थावे (Thawe) Junction. At Thawe Junction, there is one of the most important and reverable religious peeths of Maa Durga for people of North Bihar. This area is the native of lakhs of migrant labourers who are working in different parts of country. This area does not have any direct train for Delhi or any other metropolitan cities.

I have made several written request and raised the demand in the august House for extension/diversion /stoppage of the following trains:-

Extension of 05053/05054(LJN-CPR) Daily Special upto Thawe:- pending for approval in Railway Board.

Extension of 05083/05084(CPR-FBD) Daily Special upto Thawe :- pending for approval in Railway Board.

Extension of 19409/19410(ADI-GKP) upto Thawe :-pending for approval in Railway Board.

Extension of train no. 22411/22412(Arunchal Express) via route Siwan-Thawe-Kaptanganj-Gorakhpur.

Extension of 09045/09046(CPR-ST) upto Thawe.

Request for Rajdhani Express (with signature of 09 Hon'ble MPs) via Thawe Junction.

Request for Vande Bharat Train via Thawe Junction. Pit facility at Thawe Junction.

Extension of 12595/12596(GKP-ANVT) via Thawe to Chhapra.

I request the Hon'ble Minister of Railways to take measures in this regard.

**(xxi) Regarding review of existing guidelines relating to lease of
lands in cantonment areas**

SHRI KOTHA PRABHAKAR REDDY (MEDAK): I would like to draw the kind attention of the Government towards the need to review the existing guidelines relating to lease basis of all Cantonment areas of defence lands. Most of Cantonment lands including Secunderabad are being given on lease basis for many years since Independence for public utility purpose and in the interest of the general public and society. But, such lands have been occupied with commercial buildings without any valid permission from the Govt. Unauthorised occupants are being provided all the civic amenities at the cost of Cantonment Boards thereby the Government is losing its huge revenue.

I request the Hon'ble Minister of Defence, to kindly intervene in the matter and review all present lease rent agreements in the country for their proper use by handing over such lands to States as a policy measure in the interest of the nation.

(xxii) Regarding financial situation of Andhra Pradesh

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): At the time of State bifurcation, the residual State of Andhra Pradesh was responsible for repayment of Rs.1,04,000 crores of public debt. In the next five years, the state government, including its corporations, borrowed approximately Rs.2,10,000 crores. Also, the State's GDP grew phenomenally from Rs.5,25,000 crores to Rs.9,30,000 crores in these five years, keeping the debt to GDP ratio in the acceptable range. From the time of state formation in 1956 to 2019, the entire state borrowings amounted to Rs.3,14,000 crores. If loan and interest repayments are accounted for, then the outstanding liability at the end of FY-19 was Rs.2,57,500 crores. But, just in the next 30 months, the situation deteriorated drastically. The present State government borrowed to the tune of Rs.3,00,000 crores, pushing the State into a vicious debt spiral. Fresh loans are being raised against the future stream of tax revenues. This is in clear disagreement with Article 266 (1) of the constitution.

The State of Andhra Pradesh is reeling under a tremendous public debt burden. This debt trapped situation has jeopardized the future growth and development prospects of the State. So, I humbly request the central Finance Ministry to intervene and restore fiscal discipline in the State.

(xxiii)Regarding likely hike in fuel price by Petroleum companies

DR. M.P. ABDUSSAMAD SAMADANI (MALAPPURAM): As per reports, the petroleum companies throughout the country are planning to further increase the fuel price considering the domestic and international situation. It is also reported that the pump owners have asked the Government to increase the price of the petroleum product. This situation has created much anxiety among the people. The existing high price of the fuel has already created a very difficult condition for the people and they are suffering. It is quite natural that the hike in the fuel price will be affecting the price of everything in the market including the essential commodities. It will make the life and sustenance of people especially the rural poor, peasants and workers more perilous. It will also lead to new problems of inflation leading to making economy vulnerable. I, therefore, request the Government to take urgent steps in this regard and provide a solution to the problem and save the people by avoiding further hike in fuel price.

(xxiv) Regarding devolution of power to Consumer Courts for redressal of complaints pertaining to power companies

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): मैं भारत सरकार का ध्यान वीसीआर और ऑडिट के मामलों में उपभोक्ताओं को सुनने का अधिकार उपभोक्ता न्यायालयों (जिला, राज्य व राष्ट्रीय स्तर के उपभोक्ता विवाद प्रतितोष आयोग) को देने की मांग की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ एवं कहना चाहता हूँ कि बिजली कंपनियों के अधिकारी/अभियंता द्वारा कथित रूप से किसी उपभोक्ता के गलत वीसीआर भर दिए जाते हैं जिससे उपभोक्ता परेशान हो जाते हैं। चूंकि माननीय सुप्रीम कोर्ट ने यू.पी. पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड व अन्य बनाम अनीश अहमद (एआईआर 2013 SC 2766) के न्यायिक मामले में उपभोक्ता कोर्ट के अधिकार खत्म कर दिए गए। ऐसी स्थिति में जब उपभोक्ताओं के अदालतों में जाने का रास्ता बंद कर दिया गया है तो फिर वह कहां जाएंगे। उक्त न्यायिक दृष्टांत में माननीय सुप्रीम कोर्ट ने कह दिया की जहां विद्युत अधिनियम 2013 की धारा 135 के तहत वीसीआर भर दी गई है वहां कंज्यूमर कोर्ट को सुनने का अधिकार नहीं है और ऐसा ही उच्चतम न्यायालय ने ऑडिट के मामले में कहा है कि उसे भी उपभोक्ता कोर्ट नहीं सुन सकता। यद्यपि एक्ट के अनुसार वीसीआर और ऑडिट के मामलों में उपभोक्ता कोर्ट के पावर खत्म नहीं किये गये हैं। मगर सुप्रीम कोर्ट के उक्त फैसले के अनुसार उपभोक्ता कोर्ट का ऐसे मामलों में अधिकार खत्म होना प्रतीत हो रहा है। चूंकि विद्युत निगमों की समझौता समितियां उन्होंने अपने हिसाब से बना रखी हैं और विद्युत अधिनियम भी बिजली कंपनियों ने पूरा का पूरा अपने हित में बना रखा है और अधिनियम में उपभोक्ताओं के लिए किसी स्वतंत्र संस्था का प्रावधान नहीं किया गया है। इसलिए सम्पूर्ण स्थितियों से उपभोक्ताओं को कैसे बचाया जा सके, इस पर सरकार को विचार करने की जरूरत है और वीसीआर और ऑडिट के मामलों में उपभोक्ता को सुनने का अधिकार उपभोक्ता न्यायालयों (जिला, राज्य व राष्ट्रीय स्तर के उपभोक्ता विवाद प्रतितोष आयोग) को देने के लिए एक्ट अथवा कानून बनाने की मांग में सरकार से करता हूँ।

(xxv)Regarding wild animals menace in Kerala

SHRI THOMAS CHAZHIKADAN (KOTTAYAM): I want to raise again a grave issue being faced by the farmers and villages living on the borders of forests in Kerala. Wild animals are regularly encroaching human settlements and agricultural farms. The number of casualties upto January this year in Kerala alone is as high as 64. Section 9 of the Wildlife Protection Act, 1972 does not allow the farmers and settlers to take protective/preventive measures. The population of wild animals has multiplied over the last few years, but the feed and drinking water available in the forest for their survival remain limited. This pushes these wild animals to intrude into human settlements and agricultural farms. Boring of ditches, construction of fences (solar and otherwise) have failed to prevent such wild animal encroachments, destruction of farms and attack on human beings. Through this submission, I appeal to the Government to come up with amendments to the Wild Life Protection Act, 1972 to facilitate the declaration of wild boars and other wild animals that encroach upon human settlements and agricultural farms as “vermin” as per section 62 and allow use of self-protective measures/armaments to scare them away or if necessary to kill these intruding animals.

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): Thank you, hon. Speaker, Sir, for giving me this opportunity to speak.

I would like to raise one matter concerning one of our Indian citizens. Her name is Nimisha Priya. Her age is 33 years. She is from Kerala and now, she is in a Yemen jail. She was awarded death sentence in connection with a murder case. Actually, it happened accidentally in the nature of self-protection. She was working as a nurse there. She had started a clinic in partnership with a Yemeni citizen and conflicts arose between them which led to a murder. It was in the nature of self-protection.

Some human rights organisations and some persons intervened in this case and they approached the local courts there at Yemen and they approached the local administration there but the appeal petition has been denied and somebody from Kerala has approached the Delhi High Court for the intervention of our Ministry of External Affairs.

So, I urge upon the Ministry or the Minister to intervene in this case specifically for an immediate release of Ms. Nimisha Priya from the Yemen jail.

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Hon. Speaker, Sir, the Constitution of India has given immense powers to the Governors of the States, especially in giving assent to the Bills passed by the State Legislatures.

Sir, ever since Dr. M K Stalin took oath as Chief Minister in Tamil Nadu, more than seven Bills have been passed and sent to the Governor for assent. They are either held by the Governor or are reserved for the consideration of

the President of India. So far, he has not sent all the seven Bills to the President of India. He is keeping them in cold storage.

HON. SPEAKER: Hon. Member, this is a State issue. You are senior Member. This is a State issue.

... (*Interruptions*)

SHRI T. R. BAALU : Sir, are we running a *jungle raj*? ... (*Interruptions*) Are we running a *jungle raj*? We are not running a *jungle raj*. We want to have rules of law to play a role in the functioning of the Government.

At the same time, more than seven Bills are kept with the Governor including a bill on NEET and the Cooperative Societies Bill, 1983 of Tamil Nadu which have been kept in cold storage, which is in the Governor's Bungalow for more than six months.

HON. SPEAKER: Okay, Okay.

... (*Interruptions*)

SHRI T. R. BAALU : How will they run the Government?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): अध्यक्ष जी, गवर्नर के बारे में चर्चा करते समय, अंडर दि रूल एक स्पेसिफिक नोटिस देना पड़ता है। ... (व्यवधान) ऐसे चर्चा नहीं कर सकते। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : हां, माननीय सदस्य, आप विषय पहले उठाया कीजिए।

... (व्यवधान)

श्री अर्जुन राम मेघवाल : महामहिम गवर्नर के बारे में चर्चा करते समय, अंडर दि रूल एक नोटिस देना पड़ता है। यदि आप अनुमति दें, तब ही चर्चा कर सकते हैं, अन्यथा चर्चा नहीं कर सकते हैं। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, आप बोलिए।

... (व्यवधान)

SHRI T. R. BAALU: The Government of India does not want the rule of law. They do not have faith in the rule of law. That is why, they are keeping the Governor there. The Governor should be shifted. ... (*Interruptions*)

***SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR):** Respected Speaker Sir, yesterday I could not attend the Parliament Session as I had to rush back to West Bengal's Purulia district, Jhalda municipal area. I was witness to a heart-wrenching incident there. Tapan Kandu, the elected Congress Councilor had been brutally killed the day before. The sole reason behind this murder was that Congress Party was ahead of others in forming the municipality board there. Thus the ruling party, with the help of the police force murdered Tapan Kandu in a cruel manner so that they are able to capture the municipal board.

Sir, in West Bengal, pre and post poll violence, murder, killings, arson have been going on without restraint. Few days ago, an 18-year old boy called Anis Khan was murdered by the police personnel. Law and order situation has completely collapsed in today's Bengal.

This is a Bengal of violence and savagery. The environment is no longer suitable for clean political activities. Democracy has been outraged and shattered. There is no way impartial, fair elections can be held in that state.

* English translation of the Speech originally delivered in Bengali.

Killings and political murders have become the order of the day. Violence is being perpetrated by the ruling party and a part of the police force. This murder should be investigated and for the purpose, I demand CBI inquiry under Court supervision. I demand that the Human Rights Commission, Scheduled Caste Commission, Minority Commission must come together to inquire into the killings of Tapan Kandu and Anis Khan. CBI inquiry under Court supervision is being demanded by us to put the culprits behind bars.

Thank you Sir.

**LIST OF MEMBERS WHO HAVE ASSOCIATED THEMSELVES WITH
THE ISSUES RAISED UNDER MATTERS OF URGENT PUBLIC
IMPORTANCE**

सदस्य, जिनके द्वारा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय उठाये गये।	सदस्य, जिन्होंने उठाए गए विषयों के साथ स्वयं को सम्बद्ध किया।
Shri T.R. Baalu	Shri Dhanush M. Kumar
Adv. Dean Kuriakose	Kumari Ramya Haridas
Shri Adhir Ranjan Chowdhury	Shri Malook Nagar

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आइटम नम्बर-20

... (व्यवधान)

12.20 hrs

UNION BUDGET (2022-2023), DEMANDS FOR GRANTS

Ministry of Railways

माननीय अध्यक्ष : अब सभा में रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग संख्या 85 को चर्चा तथा मतदान के लिए लिया जाएगा।

सभा में उपस्थित जिन माननीय सदस्यों के रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग पर कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं तो 15 मिनट के भीतर सभा पटल पर पर्चियां भेज दें, जिनमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्याएं लिखी हों जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं।

इस प्रकार प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्तावों की क्रम संख्याओं को दर्शाने वाली सूची कुछ समय पश्चात् सूचना पट्ट पर लगा दी जाएगी। यदि सदस्यों को उस सूची में कोई विसंगति मिले तो वे उसकी सूचना तत्काल सभा पटल पर मौजूद अधिकारी को दे दें।

इस चर्चा के बाद रात दो बजे के बाद शून्य काल की इजाजत दे देंगे।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में रेल मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 85 के सामने दशाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं”

... (व्यवधान)

Demand for Grants for 2022-2023 to be submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant to be submitted to the Vote of the House	
		3	
1	2	Revenue Rs.	Capital Rs.
85	Ministry of Railways	303064,14,00,000	329089,70,00,000

श्री कोडिकुन्नील सुरेश ।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on Demands for Grants for the Railways for the year 2022-23.

Sir, before I commence my speech on the subject, let me invite the attention of the House to the speech by the late John Mathai, the first Railway Minister of India in the year 1948. I quote:

“The target that we are going to place before the Railways and on which we are going to insist is that no detention should occur in marshalling yards for a period in excess of 24 hours and we are going to see to it that the target is observed.”

12.22 hrs

(Shri Rajendra Agrawal *in the Chair*)

The quote that I read out points out to the fact that it is not the 7 years old NDA Government that has modernised the Railways or optimised its speed and timings for the benefit of the passengers and goods movement. But the Congress Party right from day one, after Independence, had made an effort in this direction.

All these statements made by the hon. Prime Minister that there was no attempt at modernisation earlier is nothing but a propaganda. You are running the Railways in an inefficient manner contrary to what the great predecessors of the Congress and the UPA had desired. So, appraisal of history and fighting with the figures and facts are immoral.

Sir, now I come to the main points of debate in the Budget publicised as revolutionary, which is nothing but a jugglery of allocation. The internal revenue of railways of 2022-23 is estimated at Rs. 2.40 lakh crore, an increase of 90 per cent over the Revised Estimate of 2021-22. In 2021-22, Revenue Estimate was 7 per cent lower than the Budget Estimate. While this increase in internal revenue might seem high, the ground reality is that no action is being taken sincerely to achieve the targets set in the Budget.

Regarding passenger revenue, the Budget Estimate for 2022-23 is set at Rs. 58,500 crore which is an increase of 32 per cent, a change from the Revised Estimates of 2021-22 to the Budget Estimates of 2022-23.

I want to ask the Government how this target will be achieved when the Indian Railways is not doing anything to revive the passenger revenue.

The services that were cancelled are yet to be normalised and the special trains are yet to be converted to regular services. Introduction of general trains in full swing is yet to happen. The infrastructure development works that will make railway stations more attractive as a passenger hub and a logistic hub are yet to take off in many cities including my constituency and my State.

So, this claim of railways going to be radically transformed within this financial year is nothing but fake, bogus, and a generous tampering of data to please the eyes of the analysts who are pro-government, as the reality is totally different.

Let us see how the Government is projecting the Annual Plan of Railways at Rs. 2,45,800 crore for the year 2022-23 as the maximum amount ever proposed for Railways by the Government.

The Indian railways are financed primarily through three sources.

1. Budgetary Support from the Government
2. Internal Resources (Passenger and freight earnings from leasing Railway lands, other sundry heads and RRB earnings)
3. Extra Budgetary Resources.

So, going by the break-up of these three components, we can see that the gross budgetary support for 2022-23 is Rs. 130,300 crore only. It means that the Union Government will provide only Rs. 1,30,300 crore or 55.85 per cent of the total capital expenditure. From where will the rest of the money for railways to meet its expenses and modernisation come? The hon. Minister has to reply to this question. This amount will come from extra budgetary resources which include market borrowings, PPP, institutional financing and Foreign Direct Investment. There lies the fact that the Indian Railways, the premier public sector employer and organisation, is up for sale.

The Budget Estimates for 2022-23 for extra-budgetary resources is Rs. 1,01,500 crore meaning that 41.29 per cent of the capital expenditure will come from selling, leasing, pledging, and putting the precious public sector organisation for sale to the bidder.

I would like to invite your attention to the fact that the then Railway Minister, Shri Piyush Goyal had clarified earlier that the Railways would never go into private hands. Shri Piyush Goyal said:

“I assure you that the Railways is India’s property and it will be never privatised. It is a property of every Indian and will remain so.”

He has also mentioned that private investment should be encouraged for more efficient functioning of Indian railways. Similar is the tone of the present hon. Minister of Railways, Shri Ashwini Vaishnaw. The present Railway Minister clarified in a written reply to the Rajya Sabha that to bridge the gap in capital funding, public-private partnership mode is envisaged to facilitate faster development of network, manufacturing of rolling stocks and delivery of passenger and freight services.

Sir, in simple English, it means that the railways will go into the hands of the individuals in another name and in another term. Both the Railway Ministers can be seen trying to carry out the blanket sale-out of railways and make the people fool by saying that we are not selling the Railways but we are just changing the hands of ownership.

It would not be surprising to see that the famous friends of the Government might own the entire railway network very soon like other Government sectors, from ports to airports and telecommunications.

The present Railway Minister has also created some window dressing for privatisation as he has factually termed the drive for privatisation as 'asset monetisation'. In respect of asset monetisation plan or what I call as 'gambling by King Yudhisthira', the Railway Minister stated in the Upper House:

"Railway has identified assets, including trains, railway redevelopment projects, land parcels and railway colonies, among others worth Rs.54,000 crore for monetisation over a period of 2021-25."

If this statement is correct, in what direction the Indian Railways is going? The hon. Minister should explain this. Sir, the intention of this Government is to privatise the Indian Railways also. Air India has already been sold to Tata. Now, the next step of this Government is to privatise Indian Railways. That will happen very soon. I would like to ask the hon. Minister whether the Indian railways will be in the hands of the Government of India or it will be sold to Adani or Ambani. You will have to give a frank reply.

Sir, there is a very terrible situation in the Indian Railways regarding filling up of the vacancies. We have seen what happened recently in Bihar and Uttar Pradesh. Thousands of vacancies are there in Indian railways. Indian Railways is one of the largest public undertakings of the Government of India. Every year, thousands of educated youth get employment in Indian Railways. During the UPA regime, recruitment in Railways was used to be done on a regular basis. Railway Recruitment Boards are there. We set up the Railway

Recruitment Boards. Now, what is the situation? Recruitment has been stopped. Why has the recruitment been stopped?

It is because of the indication given by the Government for privatising Indian Railways. What happened in Bihar? Thousands of unemployed youths assembled there, shouted slogans against Indian Railways and agitated against the Government of India. As they were denied an opportunity to work in Indian Railways, this kind of agitation took place in Patna and parts of Uttar Pradesh.

Sir, recruitment of people belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes is very important. There are a number of posts lying vacant which are reserved for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. The reserved category posts have not been filled up in Indian Railways for a long time. The Railway Recruitment Board has become totally defunct now. As on 1.1.2020, there were 5,559 unfilled vacancies reserved for Scheduled Castes, 5,463 unfilled vacancies reserved for Scheduled Tribes, and 6,747 unfilled vacancies reserved for Other Backward Classes. This is the situation in Indian Railways when half of the Indian Railways is under proxy privatisation as I have mentioned just now. So, you can imagine the situation when asset monetisation is completed by the Government. What will be the position of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes when privatisation is done at different levels?

The unemployed youth belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes get employment only in the Government sector, as there is no reservation in the private sector. Indian Railways is the biggest organisation which provides employment opportunities for unemployed youth belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. But when recruitment ban is continuing in Indian Railways also, where will they get employment? This is a very big question. The Government of India is now privatising profitable public undertakings also. As a result, who is losing employment opportunities? It is the unemployed youths of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. So, I would request the hon. Minister of Railways to give a proper reply about the recruitment system in Indian Railways.

Sir, I do not want to take much time of the House and I now come to railway development works of my State Kerala. Kerala is always neglected by Indian Railways. All the States in the country have a railway zone. But the God's Own Country Kerala has no railway zone. The State of Kerala is still under the Southern Railways.

Unfortunately, Kerala is not having a separate railway zone. As far as the progress of railway development works in Kerala is concerned, it is very poor. We neither get any big projects nor do we get sufficient allocation for the existing projects of Indian Railways.

The railway line between Angamali and Sabarimala was announced by the then BJP Government headed by Shri Atal Bihari Vajpayee. But only 5 kms. of this line has been constructed so far and rest of the work has not even

been taken up. When the Angamali-Sabarimala railway line was announced by the Railway Ministry, it was stated at that time that it would be fully funded by the Railway Ministry. But now the Railway Ministry is saying that they do not have money and the State Government has to come forward and invest money for the completion of this line. What is this?

For implementing this project, the Railways and the State Government had an agreement. But this Angamali-Sabari Railway Project, which started from 1999, nothing has moved so far. The Railways had to fully fund this project, which is for construction of Angamali-Sabari Rail Link for the devotees of Sabaramala. Now, the Railways have changed their stand. So, I would request the hon. Railway Minister to rethink this proposal from the Railways Board to fully fund this project. About the financial problems of the Government of Kerala, you are all aware. So, I am not going into these details. Sir, I have demanded a Zone and I also demanded early completion of Angamali-Sabari Railway Line.

Now, I would mention some of the projects that are still pending. Nemom Railway Terminal Project is pending. Development of Kochuveli Platform is also pending. Automated coach washing plant at Kochuveli station is also pending. Track doubling of Ernakulam- Ambalappuzha as also Kottayam-Ettumanoor Section has not yet been completed. Similarly, Guruvayur-Thirunavaya track has not yet been taken up. Then, Ernakulam-Marshalling yard and remodelling of Shoranur yard and automatic signalling system for Ernakulam and Trissur are still pending. Third track between

Ernakulam and Shoranur; development of an old railway station at Ernakulam as also development of Guruvayur railway station, are all pending with the Ministry of Railways. The proposals have been sent to the Railway Board but the Board has not yet sanctioned them.

Sir, another important project, as you all are aware, is 'Silver Line Project' in Kerala. The Government of Kerala has proposed a semi high speed railway line from Thiruvananthapuram to Kasaragod. About 53 kilometres from Thiruvananthapuram to Kasaragod of the Silver Line Project has already been taken up. About Rs. 63,000 crore has been estimated for this project. The Kerala Rail Development Corporation proposed this 'Silver Line Project'. I would like to know whether the Ministry of Railways has approved this project; and whether the Ministry of Railways has given financial assistance for this project, which is proposed by the Government of Kerala.

Mr. Minister, you have to clear your stand. Sometimes, you are keeping quite. So, you are not openly saying anything. An utter confusion is there in Kerala about this project. The State Government is saying that it has got a confirmation from the Ministry of Railways, Government of India, but at the same time, whenever we talk to the Railway Board, they say: "We have given a clearance, in principle, but we have not yet given a final clearance."

I am not going into the details of this Project. You must have studied the Silver Line Project, in detail. We 19 MPs from Kerala met you and submitted a memorandum against this 'Silver Line Project'

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): The entire people of Kerala are against it.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Yes, the entire people of Kerala are now against this 'Silver Line Project'. You know the social impact and also environmental impact of this line. Then, you are also aware about financial commitments of the State of Kerala.

Sir, here, the State Government is encroaching the land of the Central Government, the property of the Railways! How is it possible? Without the consent of the Railways, the State Government has made a Detailed Project Report (DPR). This has happened for the first time that a State Government has encroached a property of the Central Government. I do not know whether you have given the permission to make a DPR in railway land. You have to explain it. You have to explain this also.

Sir, now, I am coming to my Parliamentary Constituency. The Chengannur Railway Station is a very important Railway Station. It is the gateway of Sabrimala. All the devotees are coming from various parts of the country to Chengannur and from there, they go to Sabrimala shrine. The condition of Chengannur Railway Station is very poor. On many occasions, I had raised this issue before the Railway Ministry. The Railway Ministry assured me that this station will be taken up for development like the Tirupati Railway Station but so far nothing has been done. I would like to request the hon. Minister to consider the Chengannur Railway Station for redevelopment.

Sir, the other important stations in my Parliamentary Constituency are Changanaseri, Mavelikkara, Sasthankotta, Munroturuttu, Thakazhy, Cheriyanad and Avaneeswaram. The condition of all these railway stations is very bad and the passengers are not getting proper facilities. I request you to kindly consider these demands.

With these words, I am concluding my speech.

कर्नल (सेवानिवृत्त) राज्यवर्धन राठौर (जयपुर ग्रामीण): सभापति महोदय, धन्यवाद। मुझे मेरे मित्र सुरेश जी, जिन्होंने अभी अपनी बात रखी, उनकी सेहत की काफी चिंता हो रही है। वे हलूसिनेशन कर रहे हैं। आम तौर से हलूसिनेशन एक बीमारी होती है, लेकिन जिस पार्टी से वे आते हैं, मुझे लगता है कि वह और उनकी पार्टी मनोविकार की तरफ न जाए। जो तथ्य हैं, उन तथ्यों पर ध्यान दें और तथ्य मैं उनको बताता हूँ।

सुरेश जी ने बात की कि जो सरकार है, वह आंकड़ों के साथ खेलती है। कोरोना के समय जब ट्रेनों ने 6.5 करोड़ श्रमिकों को घर तक पहुँचाया, वे आंकड़े नहीं हैं, वह असलियत है। हजारों मिलियन मीट्रिक टन ऑक्सीजन अलग-अलग राज्यों तक पहुँचायी, वे आंकड़े नहीं हैं, वह हकीकत है। अभी मैं बतलाता हूँ कि हकीकत क्या है? आपने हकीकत की बात की है। आपने एक कमेटी बैठायी थी। वर्ष 2012 में काकोदकर कमेटी ने एक रिपोर्ट दी। उसने यूपीए के बारे में क्या कहा? “Mismanagement of UPA Government in Railway: All safety margins have been squeezed. This has led to a neglect of infrastructure and maintenance.” यह कांग्रेस की हकीकत है।

काकोदकर कमेटी ने यह भी कहा।... (व्यवधान) मैं उस पर आ रहा हूँ। आपका जब कार्यकाल था, उस कार्यकाल के अंदर किस तरह का काम यूपीए सरकार ने किया, मैं उसका प्रतिबिम्ब बता रहा हूँ, उस कमेटी की रिपोर्ट बता रहा हूँ। फिर इस पर आऊँगा कि किस तरह से आज मोदी सरकार रेलवे में क्या-क्या काम कर रही है, लेकिन यह कंट्रास्ट समझना बहुत जरूरी है। अभी स्लाइट ऑफ हैंड बात की गई, हाथ की सफाई। बीजेपी में तो हाथ है ही नहीं, हाथ तो कांग्रेस में है। हमारे यहां हाथ की सफाई नहीं होती है। काकोदकर कमेटी ने कहा, “Under the UPA Government, this reveals a grim picture of inadequate performance largely due to poor infrastructure and resources and lack of empowerment at the functional level.” यह इनकी हकीकत है।

अब मैं आपको बताता हूँ कि क्या आंकड़े हैं। आपने प्राइवेटाइजेशन की भी बात कही। मैं आज रेल मंत्रालय, रेल मंत्री जी और प्रधान मंत्री मोदी जी को धन्यवाद देता हूँ कि साधारण पैसेंजर पर बोझ नहीं पड़ा है।... (व्यवधान) इन्होंने नये-नये तरीके निकाले हैं कि साधारण पैसेंजर्स को अच्छी सेवा भी मिले, अच्छी सुविधा भी मिले और उसके ऊपर खर्च का बोझ भी न आए। यह किस तरीके से किया गया। यूपीए सरकार के दौरान, वर्ष 2013-14 के अंदर फ्रेट कैरेज कितना हुआ, तब कोविड की कोई समस्या नहीं थी, तकरीबन एक हजार मिलियन मीट्रिक टन। अगर आपको लगता है कि यह बहुत ज्यादा है तो आप सुनिए। जब सारा सप्लाई चेन पूरी दुनिया का बिगड़ गया था, उस समय वर्ष 2021 में फ्रेट कैरिज 1,200 मिलियन मीट्रिक टन मोदी सरकार ने किया। यूपीए और भारतीय जनता पार्टी की सरकार के समय का यह अंतर है। यूपीए के समय वर्ष 2010 से 2013 के बीच 54 न्यू लाइंस सैक्शन की गईं, जिनकी लंबाई तकरीबन साढ़े पांच हजार किलोमीटर थी।

लेकिन मोदी सरकार ने कितने किए - 500 प्रोजेक्ट किए, कितने किलोमीटर किए - 51 हजार किलोमीटर की लंबाई के किए, कहां - 5 हजार किलोमीटर और कहां - 51 हजार किलोमीटर की लंबाई के काम हुए, जिसके अंदर तकरीबन 190 न्यू लाइन्स प्रोजेक्ट्स 21 हजार किलोमीटर के हैं।

सभापति महोदय, आपने सुना होगा कि मीटर गेज से ब्रॉड गेज कन्वर्जन होता है। आप सोचिए कि यूपीए सरकार ने अपने कार्यकाल में कितने कन्वर्जन किए होंगे, 9 कन्वर्जन किए। मोदी सरकार के समय तकरीबन 50 कन्वर्जन साढ़े छह हजार किलोमीटर की लंबाई के हुए, कहां 9 कन्वर्जन मीटरगेज से ब्रॉडगेज हुए, कहां 50 कन्वर्जन हुए, यह बहुत बड़ा फर्क है।

नए प्रोजेक्ट्स लेकर आ गए, यूपीए सरकार के समय तकरीबन 108 डबलिंग प्रोजेक्ट्स हुए। मैं यह अंतर खासतौर से इसलिए बता रहा हूँ क्योंकि हर बार बात होती है कि काम नहीं हो रहा है। मैं उनका काम भी सीधे-सीधे बता देता हूँ और अपना काम भी बता देता हूँ। यूपीए सरकार के समय 108 डबलिंग प्रोजेक्ट्स तकरीबन 5 हजार किलोमीटर के हुए, मोदी जी की सरकार के

अंदर तकरीबन 25 प्रोजेक्ट्स 23900 किलोमीटर के हुए, कहां पांच हजार किलोमीटर और कहां 23 हजार किलोमीटर के काम हुए।

इलेक्ट्रिकेशन की बात कीजिए, यूपीए गवर्नमेंट ने वर्ष 2010-14 के बीच तकरीबन 3 हजार किलोमीटर को इलेक्ट्रिफाई किया। प्रधानमंत्री मोदी जी की सरकार ने 18 हजार किलोमीटर को इलेक्ट्रिफाई किया। कहां तीन हजार किलोमीटर और कहां 18 हजार किलोमीटर, यह फर्क है।

प्रधानमंत्री मोदी जी ने बिल्कुल सही कहा कि कांग्रेस के 60 साल के अंदर रेल के ऊपर ध्यान नहीं दिया गया, अगर वाकई में रेल का पोटेंशियल निखारा गया है, उसे और बढ़ाया गया है तो भारतीय जनता पार्टी की सरकार में बढ़ाया गया है। प्रधानमंत्री मोदी जी ने यह भी कहा कि भारतीय रेल सिर्फ दूरियां कम नहीं करती, सिर्फ लोगों को लोगों से नहीं जोड़ती, बल्कि एक बहुत ही महत्वपूर्ण माध्यम है जिससे भारत की संस्कृति, टूरिज्म और तीर्थ स्थान को भी जोड़ा जा रहा है। इसके ऊपर बड़े पैमाने पर रेल मंत्रालय काम कर रहा है। भारत और भारतीय रेल दोनों का एक साथ विकास हो रहा है। भारत शौच से मुक्त हो रहा है। रेलवे के प्लेटफार्म और रेल लाइन बिल्कुल स्वच्छ नजर आ रहे हैं। रेलवे के टॉयलेट बायो-डिग्रेडेबल हो गए हैं और कहीं भी ओपन डिफेकेशन नहीं हो रहा है, इतना बड़ा अंतर है। जहां भारतीय नागरिकों की सुरक्षा हो रही है, आपने देखा कि किस तरह से यूक्रेन से हजारों स्टूडेंट्स को सुरक्षित लाया गया। उसी तरह से रेलवे के अंदर भी पैसेंजर्स और बॉगी की सुरक्षा की चिंता की जा रही है। उसके ऊपर इन्वेस्टमेंट की जा रही है। मैं एक्सिडेंट पर भी आउंगा कि किस तरह से एक्सिडेंट कम हुए। जिस तरह से हर घर में बिजली और पानी पहुंच रहा है, उसी तरह से भारत के कोने-कोने में चाहे वह पहाड़ हो, रेगिस्तान हो, जंगल हो, वहां भी रेल लाइन पहुंच रही है, रेल से पूरे देश को जोड़ा जा रहा है।

रेल मंत्रालय वहीं है, लेकिन किस तरह से सही लीडरशिप और सही डायरेक्शन के साथ रेलवे का बेहतर इस्तेमाल हुआ। कोरोना के समय जब सारी सप्लाई लाइन खत्म हो गई थी, मूवमेंट खत्म हो गया था। उस समय 93 परसेंट मेल और एक्सप्रेस ट्रेन चल रही थीं। साधारण

स्थिति में 100 परसेंट चलती है, कोरोना के समय 93 परसेंट एक्सप्रेस ट्रेन्स चल रही थी। सब-अर्बन ट्रेन्स 98 परसेंट चल रही थीं, पैसेंजर्स ट्रेन्स 44 परसेंट चल रही थीं, क्योंकि लोगों का आवागमन कम हो रहा था।

यह संवेदनशील सरकार है, ऐसे समय में किसानों की मदद के लिए किसान रेल सर्विस शुरू हुई, जो अगस्त 2020 से आज तक चल रही है। तकरीबन 7 लाख टन एग्रीकल्चरल प्रोड्यूस एक जगह से दूसरी जगह ले जाया गया। ऐसे समय में जब साधन नहीं थे, ट्रक नहीं चल रहे थे, सुविधा नहीं थी, पेरिशबल गुड्स बर्बाद हो जाते, लेकिन रेल की वजह से देश के एक कोने से दूसरे कोने तक उनको पहुंचाया गया। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर के ऊपर ध्यान दिया गया। ऐसे समय में जहां आर्थिक व्यवस्था को और मजबूत किया जा सके, इम्प्लायमेंट बढ़ाया जा सके। तकरीबन 1100 किलोमीटर का ईस्टर्न और वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर पूरी तरह से तैयार हो गया है, कमिशनड हो चुका है।

जैसा मैंने कहा कि यूपीए के कार्यकाल के कम्पेरिजन में तकरीबन पांच गुना ज्यादा इलैक्ट्रिफिकेशन हो चुका है। ट्रेक्स पर ओपन डेफिकेशन बिल्कुल खत्म हो गया है। वर्ल्ड क्लास सिग्नलिंग में आत्मनिर्भर भारत के तहत देश में तैयार किए गए सिग्नोरिटी सिस्टम को शुरू किया गया है। 97 परसेंट स्टेशन्स पूरी तरह से मॉडर्न सिग्नलिंग सिस्टम के साथ तैनात हैं। इंडीजिनस ऑटोमेटिक ट्रेन प्रोटेक्शन सिस्टम, जिसे 'कवच' का नाम दिया गया है, इम्प्लीमेंट किया जा रहा है।

ईज ऑफ डुइंग बिजनेस शुरू किया गया है। रेलवे में कई वैंडर्स हैं। यह अपने आप में बहुत बड़ी इंडस्ट्री है। वैंडर्स को आसानी से काम मिले, इसके लिए टेंडर्स और एप्लीकेशन्स की फीस को कम कर दिया गया है। इसे बड़ी मात्रा में कम किया गया है, कहां ढाई लाख रुपये थे. अब मात्र 15,000 रुपये है। वैंडर्स को एप्रूवल के लिए दर-दर भटकना पड़ता था और हर दफ्तर में फाईल खिसकानी पड़ती थी। आपको फाईल खिसकाने का पुराना तरीका पता है, लेकिन अब वह सब बंद हो गया है। अब एक सिंगल विंडो क्लियरेंस है। ऐसा प्रबंध किया गया है कि किसी व्यक्ति से

मिलने की आवश्यकता नहीं है। अगर किसी को रेल मंत्रालय के साथ बिजनेस जोड़ना है तो किसी व्यक्ति से मिलने की जरूरत नहीं है। एन्टायरली सिंगल इंटरफेस एप्रूवल ऑफ वैंडर्स और कम्पलीट सिंगल विंडो ऑनलाइन प्रोसेसिंग शुरू कर दी गई है।

वंदे भारत ट्रेन शुरू की गई है। आधुनिक और तेज गति से चलने वाली ट्रेन्स की 160 किलोमीटर की ऑपरेशनल स्पीड रहती है। स्टेनलैस स्टील बॉडी है और ये ट्रेन्स 20 परसेंट एनर्जी सेव करती हैं। हर तरह से मॉडर्नाइजेशन के नाम पर असली काम हो रहा है। बुलेट और हाई स्पीड ट्रेन्स की तैयारी हो रही है। करीब 13 मेजर सिटीज़ हैं, जिन्हें बुलेट ट्रेन्स के साथ जोड़ने की प्लानिंग शुरू हो चुकी है। अहमदाबाद से मुम्बई तक बुलेट डोर के कोरिडोर का इम्प्लीमेंटेशन हो रहा है।

इन सब पर काम हो रहा है। वर्ष 2023 तक 75 वंदे भारत ट्रेन्स देश में चल रही होंगी। 400 और रैक्स की तैयारी हो रही है, इसका एक्सपेंडिचर 50,000 करोड़ रुपये है। आप देखें कि किस तरह से साधारण नागरिक की सुरक्षा से लेकर सुविधा को ध्यान में रखा जा रहा है यानी जब वह प्लेटफार्म पर आए तो उसे साफ-सुथरा नजर आए। अगर कोई रेलवे के साथ आसानी से बिजनेस करना चाहता है तो उसे साफ और सरल तरीका प्रोवाइड किया जा रहा है। कोविड के दौरान 900 ऑक्सीजन एक्सप्रेस ने जर्नी कम्पलीट की। उस समय यह अपने आप में बहुत बड़ा काम था। जब पूरे देश को मदद की जरूरत थी, तब करीब 2000 फुल टैंकर्स और 36,000 मीट्रिक टन लिक्विड मेडिकल ऑक्सीजन पहुंचाई गई थी। साढ़े छः करोड़ श्रमिकों को उस समय उनके घरों तक सुरक्षित पहुंचाया गया था। यह एक संवदेनशील सरकार ही कर सकती है, जो आंकड़ों में विश्वास नहीं करती है न ही लोगों को भ्रमित करने में करती है। यह सरकार अपने पोटेंशियल को, भारत के पोटेंशियल को, रेलवे के पोटेंशियल को ज्यादा से ज्यादा बढ़ा रही है और ध्यान दे रही है ताकि लोगों तक मदद और सहूलियत पहुंच सके।

कोविड के दौरान आम तौर पर सबने काम बंद कर दिए थे। आप रेलवे को देखिए और माननीय प्रधान मंत्री जी की लीडशिप को देखिए कि ऐसे समय जब पूरी दुनिया में काम रुक गया था, तब रेलवे ने इसे अपॉरच्युनिटी समझा और 370 इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स कम्पलीट कर दिए। यह रेलवे का कमाल है, मैं इसके लिए बधाई देता हूं।

स्टेशन्स का डेवलपमेंट हो रहा है। गांधी नगर, मध्य प्रदेश और बंगलूरु में नए रेलवे स्टेशन्स तैयार हुए हैं। रेल विकास कौशल योजना शुरू की गई है, इसके तहत 50,000 कैंडीडेट्स की निःशुल्क ट्रेनिंग वर्ष 2024 तक चलेगी।

पहले कहा जाता था कि रेल भारत का प्रतिबिंब है। भारत को अगर किसी को समझना है तो रेल की यात्रा करनी चाहिए। मुझे लगता है कि आज के दिन यह पूरी तरह से सही है। आज भारत बदल रहा है और बदलते भारत की तस्वीर आप रेल में ट्रेवल करने पर देख सकते हैं। मॉडर्न ट्रेन, विस्ता डोम जो हम शायद विदेशी तस्वीरों में देखते थे, उसी तरह के मॉडर्न कोचिस हैं, जहां ऊपर और साइड में शीशे लगे हैं, फुल एयरकंडीशन्ड हैं। ये ट्रेन्स पूरी तरह से सुरक्षित हैं। वर्ष 2021 में एक्सीडेंट्स कम हुए। वैसे तो हर एक्सीडेंट चिंता का विषय है, पहले 200 एक्सीडेंट होते थे, लेकिन वर्ष 2021 में मात्र 35 एक्सीडेंट हुए।

13.00 hrs

यह अपने आप में रेलवे जिस दिशा में काम कर रही है, उसकी तारीफ है। हर तरह से रेलवे के अंदर बड़ा काम हुआ है। जैसा मैं कह रहा था कि आज भी रेल में यात्रा करना भारत की तस्वीर दिखाता है। आज रेल सिर्फ परिवहन का ही साधन नहीं है बल्कि यह पूरा हिन्दुस्तान है। भारतीय रेल अब हर नागरिक का अभिमान है, यह कह कर मैं अपनी बात यहीं समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Sir, the hon. Member who has just spoken before me had very rosy glasses, and unfortunately because of the tint he is not able to see the truth. None of us deny that there has been improvement but there is so much more to be done. We cannot blame the previous Governments for everything and try to push the entire blame on somebody else and do not take responsibility for today.

Sir, the infrastructure is always built by the Government in all major economies. Today when we talk about the Economic Survey, it says that if we invest one rupee in the railways, it generates five rupees in the economy. It is a clear advantage of investing public money in the railway infrastructure. Yet the Union Government has been neglecting the railway sector time and again.

Sir, the Railway Budget is funded from three different sources – budgetary support by the Union Government, the extra budgetary resources and its own internal resources. But the Budget Estimate for 2022-23 is Rs.2.45 lakh crore and the Budget Estimate for the previous year was Rs.2.15 lakh crore. While the Budget Estimate seems to have escalated, the actual expenditure does nowhere even match with the Revised Estimates.

The financial performance of the Railways during the past three consecutive years reveals that even the reduced allocation at RE stage could not be fully utilized. I would like to know when there is so much to be done, why have the funds not been fully utilized?

Today we are talking about privatization of Railways. They assume that everybody has accepted it and is happy with privatization. We have seen an example of privatization and what happened to the Delhi Metro-IGI Airport project. The private player just abandoned it because it was not a profit-making project. Then, at the last minute, the DMRC had to take it over and complete it. Even when it got completed, there were a lot of infrastructure related problems which fell on the DMRC itself. This is what the private sector is capable of doing. So, we have to understand it. We should not think that the best thing to do in terms of Railways is to give it to the private organizations and move away from it.

Sir, it has been stated that by 2031 all the freight trains along with 30 per cent of the 750 railway stations will be privatized. Air-conditioned trains are the profit-making trains and you want to privatize them. The loss-making second-class passenger trains will only be left with the Railways. Interestingly, the private player has to just invest in running the trains whereas the drivers, the tracks and all would be from the Railways. The Railways will also maintain the stations while bookings will be done by the Indian Railway Catering and Tourism Corporation (IRCTC). This means that the Indian Railways would only run loss-making passenger trains while all the profit-making trains will be operated by the private sector. As the profit is only from AC trains, losses to the Railways would increase by doing this.

Why are we doing this? Why are you just taking over losses and giving away all the profit-making things? You are just giving away the family silver to the private players. We have seen what the private players do. They do not take up the responsibility when they do not see profits. They just abandon the project and leave.

Regarding the freight share of the railway, you have set out plans to achieve around 8,400 metric tonnes of freight movement by 2030, but today, it is only 26 per cent of the total freight movement in the country which the railway is handling. So, there is so much of gap there and you are not even handling 50 per cent of the freight within the country. So, there is a huge gap which you have to build across.

Now, I come to the issue of jobs in the Railways. I think, Sureshji also mentioned about it in his speech. I would like to add to that. There are so many vacancies, more than 2.65 lakh vacancies, in the Indian Railways. You have not been able to provide jobs for the youth in this country. At least, in this sector, when there are vacancies, you can definitely fill them up. South Indians do not get job opportunities these days in the Railways. It looks like there is an effort to keep us away from these jobs. More than that, people who interact with the passengers have to know the local language. Actually, we had so many accidents because the person handling that did not understand and speak the local language. You have to be sensitive to the people's lives. You cannot play with the people's lives.

Regarding the accessibility of the railway stations for the differently-abled, there is so much more to ask for. You have been saying that you are more sensitive and it will be considered, but even the Committee has recommended it. The Parliamentary Standing Committee on Social Justice and Empowerment recently assessed the implementation of the scheme for people with disabilities. They said that there is so much lagging behind and such people have to be provided better facilities.

Before COVID, there were coaches for differently-abled people, but quoting COVID as a reason, these coaches had been stopped. I think, this is high time that these coaches are restored and differently-abled people are allowed to use them. Even when there are special coaches, they are being used illegally by other people and unfortunately, the differently-abled people do not have access to these coaches. So, that has to be taken into consideration.

The Union Government has removed four per cent job reservation for the differently-abled persons in many of the jobs like IPS, Railway Protection Force etc. I really do not understand what kind of social justice we are talking about, if this is not happening.

The hon. Minister has said that there will be 100 per cent electrification by 2023 and that is next year. You have hardly reached 73 per cent. What plans do you have to achieve 100 per cent electrification?

I will quote the example of my constituency, Thoothukkudi, but there are more than 1,368 railway under-bridges in this country which face the problem of waterlogging. Every year, there is waterlogging in all these places, but we

deal with this problem only by pumping out water. So, there is a need to find a permanent solution. For example, in my constituency, when there are rains and flooding, water from the sea also comes in and pumping out water is not an easy thing. So, you need a permanent solution for issues like this. You cannot just have flooded under-bridges.

I will now come to the issues relating to railway tracks. We have seen in the last three years more than 60 elephants have been killed on the tracks. These deaths could have been avoided had the Forest and Railway Departments worked together, communicated, and coordinated with each other.

The C&AG Report has said that even basic signage is not available, there is nothing to alert the loco pilots that there is an elephant crossing ahead, and they have to be slow. They are not sensitised. There is no training for them. At this rate if it goes on like this, I think in a decade or so we will not have elephants in this country.

A lot was said about the railway safety. More than 13,000 train accidents across the country have killed nearly 12,000 railway passengers last year. According to a recent report by the National Crime Records Bureau published in 2021, the latest statistics reveal that on an average 32 people have lost their lives every day. This is a shame and we have to think about the families of the lives which have been lost, and definitely something has to be done to ensure that there is safety. We have seen so many accidents at railway crossings

also. So, I am sure the Government will, and I believe that you will, take action so that this does not happen.

During COVID times, many trains were cancelled, many trains were withdrawn, and many of the stoppages were cancelled. You have converted them into express trains. They do not stop at their usual stops as they did before COVID times. Even in my constituency, three trains, namely, Thoothukkudi-Coimbatore Link Express, the Thoothukkudi-Vanchimaniyachi train; Thoothukkudi-Chennai Link Express; and Thoothukkudi-Tiruchendur Express, have not been restored to what they were before. The stoppages have been cancelled. So, it is not just the case in one place. This is the situation in many places. The same is the case with Kerala and even throughout India. A lot of people depend on trains. Even if you want to neglect it and give it away to the corporates, I think still people depend on the trains and we have to revive these stations and stops.

The last thing I would like to raise is this. Many people have noticed and even observed that there is a big difference between the coaches in the northern part of India and the southern part of India. Our coaches seem to be worn out and in a very bad, dilapidated condition. There is water leakage. It looks very unsafe. We do not get new coaches at all. Many people have heard that we get very bad, condemned coaches over here.

The budget allocated for 2022-23 for new lines to the Southern Railway is only Rs. 59 crore and for the Northern Railway it is Rs. 13,200 crore. In the last four years, the Centre has made 101 times higher budgetary allocation for

new railway line projects in Northern Railway as compared to the Southern Railway. The budgetary allocation for new railway lines in the Southern Railway in the last four years from 2019-20 has been merely Rs. 308 crore only, but for the Northern Railway it is Rs. 31,008 crore. The Rameswaram-Dhanushkodi new line project has received an outlay of Rs. 59 crore.

The new line project is 17.2 kilometres and they have only given an outlay of Rs. 59 crore. The outlay for Madurai-Bodinayakanur doubling project is only Rs. 125 crore. The gauge conversion project between Tiruchchirappalli-Nagore-Karaikal with extension of Velankanni-Tiruturaipundi including new material modification of Karaikal-Peralam (23 km) new line is allotted only Rs. 121.80 crore.

So, there are many more in the list which I can read out. I also met the previous Railway Minister and the present Railway Minister. We have all given them a list of representation and requests from our constituencies, but hardly anything has been done. So, I request the Minister to look at the disparities and differences between what is being given to the Northern Railway and how the South is being treated. I think this is one country. You keep talking about India being one nation, Railways also has to understand that it is one nation.

Our allocations have to be increased. The trains which have been stopped and the stations which have been stopped have to be revived because people are suffering a lot. I think the coaches and the stations in South have to be improved.

With these words, I conclude my speech.

माननीय सभापति : जो माननीय सदस्य अपने लिखित भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हों, वे रख सकते हैं।

श्रीमती शताब्दी राय जी।

SHRIMATI SATABDI ROY (BANERJEE) (BIRBHUM): Sir, I rise to speak on the Railway Budget 2022-23. अभी थोड़ी देर पहले, राठौर साहब जैसा बोल रहे थे, मैं उनको सुन रही थी तो मुझे लगा कि सब कुछ हो ही गया और क्या बताएं, बनने के लिए कुछ बाकी नहीं है। रेलवेज का काम कम्प्लीट हो गया है। फिर भी, मैं बोलना चाहती हूं कि पहले जब रेलवेज का अलग से बजट आता था, उसका अलग मजा था। अलग रेलवे बजट होने से उसमें करेक्ट और एग्जैक्ट इनफार्मेशन मिलती थी। ठीक है, सरकार ने सोचा है, यह कुछ अच्छे के लिए हुआ होगा।

The total CAPEX for Railways in annual plan for 2020-21 of the Ministry of Railways was fixed at Rs. 1.61 lakh crore, comprising GBS (Gross Budget Support) of Rs. 70,250 crore, internal resources of Rs. 7,500 crore, and Extra Budgetary Resources (EBR) of Rs. 83,292 crore. But in the Revised Budget, the GBS was reduced by Rs. 41,000 crore from Rs. 70,250 crore to just Rs 29,250 crore.

According to the expenditure profile of the Ministry of Railways, it appears that under budgetary support, an amount of Rs. 79,398 crore was allocated as a special loan from general revenues in 2020-21. If this observation is true, it will be equally important to know from the Government what was the reason behind the loan arrangement in the Revised Estimate pertaining to GBS. Also, when in 2020-21, the Government has pegged Rs. 1.08 lakh crore, it came down to GBS of Rs 1.07 lakh crore in 2021-22. The Budget Estimate shows GBS of Rs.1.17 lakh crore for 2022-23. So, the increase in GBS is not substantial over the past two years.

The Economic Survey 2021-22 informs that the Indian Railways has set a target of 100 per cent electrification of its network by December, 2023. The Government says, to achieve this target with creation of other infrastructure in the sector, the Government has increased the CAPEX (Capital Expenditure) five-fold in the last seven years. However, the Government record confirms the GBS for Railways was reduced by Rs. 41,000 crore to just Rs. 29,250 crore from Rs. 70,250 crore in 2020-21.

Secondly, just one year ago, on 16th March, 2021, the then Railway Minister Shri Piyush Goyal said that the Government does not plan to hand over the Railways sector to the private players and said that the Indian Railways will never be privatised adding private investment should be encouraged for more efficient functioning.

In the National Rail Plan (NRP) for India, all freight or goods trains will be privatised by 2031 along with 30 per cent of the 750 railway stations. It is a 30-year plan from 2021 to 2051, which aims for investment of Rs. 38.5 lakh crore. The plan is to create a future-ready railway system by 2031. It has been proven time and again that the private sector does not come forward to invest in infrastructure because it has a long growth period. Thus, they must wait for a long time for profit to arrive.

It so appears that the driver and guards will be from the Railways as will be the tracks; the maintenance responsibility of railway stations will continue with the Railways; and the bookings will be monitored by the Indian Railway Catering and Tourism Corporation (IRCTC), which is a subsidiary of the Indian

Railways. Interestingly, the private player just has to invest in running the trains. Thus, he will just invest in all profit-making trains and the Indian Railways will run only loss-making trains.

सर, फिर से वही होगा। उसमें गवर्नमेंट का सब कुछ लॉस में जाता है और जब प्राइवेटाइज हो जाता है तो वह गेन करती है। इसमें कौन सा मिरेकल हो जाता है कि प्राइवेटाइज होने के बाद वह प्रॉफिट करता है। वही प्रोडक्ट, वही चीज, वही सब कुछ जब तक गवर्नमेंट के साथ होता है, वह लॉस में जाता है। The private parties will be free to quote any price and might resort to dynamic pricing as happens in the air travel business.

If you ask at least what percentage of profit comes back to the public with all the private investment, the answer is that there is no data. It will collect only haulage charges including fees for using station premises, railway engines, tracks, signals, and overhead electricity as well as driver salaries.

The Indian Railways is driven by a social obligation to provide basic transport facilities to people and lays the foundation for several small and medium scale economic activities. So, privatising the Railways means privatising profit and burdening the public sector with losses.

It so appears that the Government wants public money and public good to be utilized for private good. This gives rise to a question. Will the Government make it clear as to what the Railways will earn from privatisation in the first place?

There is also the issue of safety and security. सर, रेलवे में अभी तक इतनी सेफ्टी नहीं है। हर समय न्यूज में आता है और हम लोग देखते हैं कि चोरी होती है, डकैती होती है, लेकिन वहां पुलिस या रेलवे पुलिस कभी टाइम पर नहीं आती है। आप टायलेट को देखिए, वहां

15 या 20 मिनट के बाद टायलेट का ऐसा हाल हो जाता है कि उसे कोई यूज नहीं कर सकता है। जब हम फर्स्ट क्लास में राजधानी में ट्रेवल करते हैं और कोई वीआईपीज़ जाते हैं, तब वह मेनटेन होता है, अदरवाइज सेकण्ड क्लास, थ्री टियर, जनरल क्लास में दस मिनट या बीस मिनट के बाद आप टॉयलेट यूज नहीं कर पाएंगे। टॉयलेट के पास जो लोग बैठे रहते हैं, वे भी वहां पर बैठ नहीं सकते हैं।

The food quality is not up to the mark. Railways suffers due to the issue of timing as late arrival is a regular occurrence. रेल टाइम पर नहीं आती है। जब हम रेल को ट्रेवल के लिए यूज कर रहे हैं तो इम्पोर्टेंट काम होता है, लेकिन रेल टाइम पर नहीं आती है। अगर एक ट्रेन लेट होती है तो सभी ट्रेनें लेट होती जाती हैं। Railways should provide comfort to the passengers by setting up more sitting arrangements in the railway stations. अभी बीच में एमपीज़ को बोला गया था कि आप एमपीलैड्स से ब्यूटीफिकेशन कीजिए। आप दो-चार सीट्स बना दीजिए। आप एमपी भी हैं तो आपको पता है कि एमपीज़ का फण्ड इतना कम है कि आप कुछ भी नहीं कर सकते हैं। जो जरूरत है, शायद उससे आप दस परसेंट ही कर सकते हैं।

जैसा कि उन्होंने आरओबीज के बारे में कहा है कि आप लोग आरओबीज का भी प्रसेंटेज दें, ऐसा नहीं होगा। अगर आप माननीय एमपीज को रेलवे का कोई भी काम देंगे, तो वह एमपी लैड में नहीं आएगा। इसलिए आप इसके लिए थोड़ा सोचिए। Bengal has been the victim of step-motherly attitude. बंगाल को इस बजट में कुछ नहीं मिला। Is Bullet Train possible in India? Ground condition of India is not set for high-speed trains. हम लोगों के संसदीय क्षेत्र में जो प्रोजेक्ट्स होते हैं, वे दस साल, बारह साल या 15 सालों से पेंडिंग रहते हैं। यह मेरा थर्ड टर्म है और जो काम मेरे फर्स्ट टर्म में शुरू हुए थे, अभी तक वे पूरे नहीं हुए हैं। इसलिए उस काम का बजट बढ़ जाता है। आप उन्हें कहां से पूरा करेंगे। हमें जितना काम करना है, वह बजट में नहीं हो रहा है। शिवड़ी में आरओबी का काम बहुत दिनों से चल रहा है, बोलने के बाद वह

काम फिर से शुरू हुआ, लेकिन एक-दो आदमी काम कर रहे हैं, तो उसमें और भी 10 साल लगेंगे। इसलिए उसका बजट ज्यादा बढ़ जाता है और लोकल लोगों का भी हरजसमेंट होता है। ... (व्यवधान) उनके लिए रास्ता बंद हो जाता है, ट्रैफिक जाम होता है, ये सारी प्रॉब्लम्स जल्दी काम होने से दूर होगा। फ्रेट कॉरिडोर के लिए लैंड ली गई। आपने घोषणा की है कि वह वर्ष 2023 में पूरा होगा, लेकिन अभी वह किस स्टेज में है, क्या उसकी मॉनिटरिंग होती है?

आप घोषणा करते हैं कि वह इस साल में पूरा होगा, लेकिन अभी तक उसका कुछ हुआ ही नहीं तो वह कैसे पूरा होगा? आप भी उसे कम्पलीट करने में फेल हो जाएंगे। यह बहुत महत्वपूर्ण है। मैं टिकट के बारे में कहना चाहती हूं। लोग यात्रा करने के लिए टिकट खरीदते हैं, लेकिन अचानक ट्रेन चेंज कर दी जाती है। मैं एक उदाहरण देना चाहती हूं कि हावड़ा-पुरी एक्सप्रेस, जो हावड़ा से पुरी जाती है और पुरी से हावड़ा आती है, लेकिन अचानक कहा जाता है कि वह शालीमार में रुकेगी। यह क्यों और कैसे चेंज होता है? अभी चार महीने पहले टिकट की बुकिंग होती है और बुकिंग फुल हो जाती है। कोरोना के बाद लोग ज्यादा ट्रैवल कर रहे हैं, काम भी शुरू हो गया है, लेकिन मैं जब ट्रेन में चढ़ती हूं तो पाती हूं कि वह खाली है। ट्रेन खाली है, वह सही है या जो टिकट बुकिंग है, वह सही है। आपने ब्रोकर को बंद कर दिया है, ट्रेन की डायरेक्ट बुकिंग और लोगों के ट्रैवल करने में बहुत फर्क है।

आपने कोविड के समय प्लेटफार्म टिकट की कीमत 50 रुपये कर दी थी, ताकि वहां कम लोग जाएं। अभी सब कुछ नॉर्मल हो गया है। कोविड का थर्ड वेव चला गया है, तो प्लेटफॉर्म टिकट की कीमत 50 रुपये से कम करना चाहिए। लोग 50 रुपये में यात्रा भी कर सकते हैं।

750 स्टेशंस में से 300 स्टेशंस का मॉर्डनाइजेशन किया जा रहा है। फ्लाइट में बिजनेस क्लास और इकोनॉमी क्लास होती हैं। उसमें आप यह डिफरेंस कर सकते हैं। मॉर्डन स्टेशंस पर एमिनिटीज क्या होंगी? जनरल पब्लिक को आप कैसे सपोर्ट करेंगे, ताकि वे फैसिलिटीज को यूज कर सकें। लास्ट तीन सालों में जो एक्सिडेंट्स हुए हैं, उन मामलों में लोगों को कम्पनसेशन मिलने में दिक्कत हो रही है। इसके लिए बहुत सारे लोग कोर्ट तक भी पहुंचते हैं। लोगों को एक्सिडेंट्स के

बाद भी बहुत सारे प्रूफ देने पड़ते हैं। अगर वह प्रॉसेस जल्दी पूरा होगा तो सही होगा।
...(व्यवधान)

रेल प्राइवेटाइज करके जिन लोगों को दिया जा रहा था, तो उसमें इंडिया में किसी का एक्पर्टाइज नहीं है। आप किस प्रायोरिटी और क्रेडिबिलिटी पर उनको यह दे रहे हैं? उनके पास यह-यह होगा, तो उनको यह प्राइवेटाइज करने के लिए मिलेगा।...(व्यवधान)

मैं यह कह रही हूँ कि जो भी काम है, यह मेरा सजेशन है कि बजट के समय कोई भी नया प्रोजेक्ट न लें, क्या ऐसा हो सकता है या नहीं? जो पुराने प्रोजेक्ट्स 10-20 साल से बंद पड़े हुए हैं या जिनमें आधा काम हुआ है, उनको कम्प्लीट करें। अगर आप नया प्रोजेक्ट लेते हैं, तो लगेगा कि गवर्नमेंट या मिनिस्ट्री कुछ अलग से सोच रही है।

आप लोग कह रहे हैं कि हवाई चप्पल वाले हवाई जहाज में चढ़ेंगे। यह स्लोगन बहुत अच्छा है। लेकिन ऐसा न हो कि पैसेंजर ट्रेन्स को प्राइवेटाइज करने से फेयर इतना बढ़ जाए कि सूट-पैट वाले ट्रेन में भी न चढ़ पाएं। जिस तरह से माइग्रेंट लेबरर्स लौटकर आए थे, उसी तरह से वे भी चलकर आएँ, आप फ्लाइट की बात तो छोड़िए, वे ट्रेन में भी नहीं चल पाएँगे। इसलिए आप हवाई चप्पल वाले को उठाएँ, लेकिन आप सूट-पैट वाले के बारे में भी सोचिए।

धन्यवाद।

***SHRI SAPTAGIRI SANKAR ULAKA (KORAPUT):** I would like to express my views on Demand for Grants, Railways for the year 2022-23.

Gunupur Therubali project continues to be in back burner, various demands ignored, meagre amount sanctioned to Jeypore - Malkangiri/ Nabarangpur, Rayagada Division, no new trains.

Extension of Naupada — Gunupur broad gauge line up to Therubali (79.15 Km) was included in the budget 2017-18 subject to clearance from the Government (NITI Aayog, Cabinet Committee on Economic affairs). As per DPR, the cost of the project is approx. Rs 1398 crore. State Government of Odisha has agreed to provide land free of cost and but has not agreed to share 50% of the cost of the project. Central Government has written back to State Government about sharing 50% of cost of construction but the State Government is arguing that once land is provided free of cost the Rate of Return would now be in the range of 10% and has requested the Central Government to consider approving the project. Unfortunate that this project is just in the backburner with no progress. Would request Central Government to not delay further and if required set up a committee to fast track the progress and end dead locks so as to urgently revive the project.

There have been multiple discussions on Koraput bypass between District Administration, NH Division officials and Railway officials along with elected representatives for transfer of Railway land for construction of Koraput

* Speech was laid on the Table.

bypass. The concerns from Railway officials have been addressed and joint inspection conducted on 27th November 2020 and it was concluded that the outer edge of proposed Koraput bypass is not less than 48 meters from the railway boundary of road and 60 meters from the edge of railway quarters. Hence would request Ministry of Railways to kindly expedite the approval for land transfer so that construction of Koraput bypass can be restarted immediately — this is pending for quite some time.

I would like to thank the Government for sanctioning Rayagada Division as part of ECOR restructuring. Unfortunately, it's almost 3 years and there is hardly any progress on the front. Only Rs. 40 lakh out of required Rs. 170 crore has been sanctioned in the previous budget. Would request the government to expedite the request and approve the DPR pending with Railway Board at the earliest. There is strong demand for various underground passages and ROBs in various places in Rayagada and Koraput Districts of Odisha as follows: -

Rail Underground passage at KM 121/9 to 121/10 (Near Narigaon, Chatua GP addressing 15+ villages) between Darliput Railway Station and Gorapur Railway Station of Koraput Vishakhapatnam Rail line.

Rail Underground passage at Musuriaguda near North and Manbar Station in Manbar GP in Koraput — Vishakhapatnam Rail line.

Rail Underground passage at Kerandiguda — Chancharaguda of Bissamcuttack GP in Bissamcuttack Block, Rayagada District.

Rail Underground passage at Lataguda of Chattikona GP in Rayagada District.

Rail underground passage at Sana Brundabadi of Bhatpur GP in Rayagada District

Rail underground passage near Mile No 308/17 at Majhihalma of Chatikona GP in Rayagada District

Rail over bridge at Muniguda town.

I would request Ministry of Railways to kindly look into the matter and approve above projects to mitigate the sufferings of the people.

Also, I would like to request Ministry of Railways to ensure train stoppage at Laxmipur Road Station be restored at the earliest, its a genuine demand of people.

Some other key demands from Undivided Koraput District

Extension of train service running with Vista dome coaches between Vishakhapatnam and Araku facility to Koraput.

New Day time train from Jeypore/ Koraput to Bhubaneswar via Rayagada, Berhampur.

` New Intercity train from Gunupur to Bhubaneswar/ Bhadrak.

Rehabilitation and Reallocation of displaced shop owners in front of Railway Station in Rayagada.

Restoration of all Train services that were running prior to Covid-19 induced lockdown.

Stoppage at Bissamcuttack for Tirupati Biweekly Express (0748107482).

Stoppage at Bissamcuttack and Jemadeipentho for Korba Covid-19 Special (08517-08518).

Stoppage of Samta Express (02887-02888) and Anantpur Exam Spl (07243-07244) at Jimidipeta.

Stoppage of Samaleshwari Express and Intercity Express at Sikarpai.

Construction of New Platform and foot over bridge is required at Laxmipur Station, Kakriguma Station, Damanjodi Station and Padua Station. Drinking water facilities are not functioning properly due to lack of maintenance at Laxmipur, Kakriguma, Singaram — these need to be fixed. We need reservation ticket counters at Tikri, Laxmipur, Damanjodi, Padua, Kakriguma.

Thank you.

***SHRI P. R. NATARAJAN (COIMBATORE):** I would like to lay my speech on table on General Discussion under Demands Grants on Ministry of Railways 2022-23

In the meeting held at Coimbatore, 180 organisations including members of Chamber of Commerce are demanding for separate Railway Division at Coimbatore by including Kinathukadavu and Pollachi R.S which are now in Palakkad Railway Division. While forming Salem Division in the past this demand was not fulfilled by the railway administration. Even after completion of Broad Gauge line work and electrification work between Podanur and Pollachi by spending more than 250 crore project is being kept in idle without resumption of operating of trains from Coimbatore via Pollachi to the southern districts of Tamil Nadu, which were stopped due to gauge conversion works. People of Coimbatore and southern districts people are in the dire need of these trains for their personal needs in terms of pilgrimage, business, health and educational community

Hence, formation of separate Coimbatore Railway Division through bifurcation from Salem Railway Division is the dire need of the hour and immediate action is requested for the allotment of sufficient funds in the present budget and early action for the formation of Coimbatore Railway Division.

* Speech was laid on the Table.

SHRIMATI CHINTA ANURADHA (AMALAPURAM): I would like to bring to your kind attention some important points and I hope that the Government will take these points into consideration and act for the benefit of the people and especially for my State of Andhra Pradesh.

Sir, I would like to highlight the case of IRCTC. As we all know, the Indian Railway Catering and Tourism Corporation is under the ownership of Indian Railways which provides ticketing, catering, and tourism services. The IRCTC is not offering attractive packages to promote tourism in South India. Affordable railway tour packages to Andhra Pradesh will immensely benefit the tourism of the State as well as the railways. I would like to point out the example of Hindu Pilgrimage Tourism. Andhra Pradesh is one of the most beautiful States in South India with a unique culture and heritage. The natural beauty of the State that flows through this landscape is well punctuated by the mesmerizing pilgrimage sites that are scattered across the State. Along with Tirupati, which is a major temple tourist destination in the country, Andhra Pradesh is home for popular temples like Srisailem, Ahobilam, Kanaka Durga Temple, Srikalahasti, Lepakshi, Kanipakam etc. Developing a tourist package by the IRCTC for these temples in Andhra Pradesh would attract pilgrims from all over the country and it will increase the revenue also.

I appreciate the government for allocating Rs. 6500 crores for construction of Road Over Bridges (ROBs) and Road Under Bridges (RUBs) in the Budget Estimate of 2022-23. There are several towns and villages in

Andhra Pradesh surrounding the railway lines. There are many minor and major railway crossings that provide road access to the people in the State. The increase in the frequency of trains and road traffic is delaying the journey of the road travellers while posing threat to their safety. Therefore, the Ministry must consult the State Government and identify the railway crossings that require construction of Road Over Bridges (ROBs) and Road Under Bridges (RUBs). The hon. Minister must also allocate necessary funds to finish the pending ROBs and RUBs in the State. When it comes to container manufacturing, China is the world's largest manufacturer of containers with a global share of 95 per cent.

In order to address the problem of container shortage and cater to the needs of India's growing exports, Andhra Pradesh with the second-largest cargo handling capacity and immense growth potential, wanted the assistance from the Union Government to establish a container manufacturing unit in the State. Therefore, the State Government requested the Ministry of Railways to set up a container manufacturing unit in the land allotted to NTPC and BHEL in the Chittoor district of Andhra Pradesh. It looks like the Ministry has completely ignored this demand from the Andhra Pradesh Government.

Regarding Railway Recruitment Board, in the East Coast Railway Zone, vacancies for gazetted posts are 87 and vacancies for non-gazetted posts are 8,447 which is very less when compared to many other railway zones. A separate Railway Recruitment Board is surely needed to cater to the requirements of the new South Coast Railway Zone as well as to increase job

creation in the country. Moreover, a special drive for the recruitment of SCs and STs is essential for the downtrodden SC and ST communities.

Regarding the South Coast Railway Zone, the main demand of the people of Andhra Pradesh is to retain Waltair Division with South Coast Railway Zone. The Central Government's decision to separate Waltair Division from South Coast Railway Zone has wounded the hearts of Andhra people. There has been no precedent of dissolving an existing division when a zonal headquarter was formed in the same city.

The existing railway infrastructure in Visakhapatnam was adequate to run the Divisional Headquarters, and would not involve any additional expenditure. Moreover, if Waltair Division is not retained with the South Coast Railway Zone, it would be a drain on the Indian Railways financially besides making it an operational nightmare. Secondly, I would request the Central Government to operationalize the South Coast Railway Zone at the earliest. It has been three years since the Minister of Railways has announced the new South Coast Railway Zone. However, there is an inordinate delay in operationalizing the Railway Zone. Therefore, the Minister should immediately grant funds for operationalizing the South Coast Railway Zone.

Moreover, the Central Government must be mindful of the retention of Waltair Division and a new Railway Recruitment Board while granting funds. In addition to that, I would like to bring to the attention of this august House the Kotipalli-Narsapur railway line project in Andhra Pradesh which is pending since 2000. The cost of the project was initially Rs.2120 crore which has then

escalated to Rs.2925 crore. It is a long-cherished dream of the people of my Constituency Amalapuram. I would request the Railways Ministry to take up the project with complete funding from its side in the interest of saving costs and taking into due consideration the economic impact of the bifurcation of Andhra Pradesh.

Sir, Amalapuram generates a lot of revenue through export of paddy, coconut, coir, cocoa. And being a hub of aqua industry and oil industry, export revenues are in large quantities. Therefore, a railway line is very essential to my Constituency. The people in my Constituency of Amalapuram shall be grateful to the Central Government for the completion of the project.

Sir, finally I would like to conclude by highlighting that the Budget is not a mere document but an embodiment of values and hope. The issues raised by me in this House are crucial and necessary for the growth of Andhra Pradesh. So, I would request the Government to consider the issues raised and implement the suggestions made for the welfare of my State of Andhra Pradesh.

Thank you.

श्री गजानन कीर्तिकर (मुंबई उत्तर पश्चिम) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ। मुंबई देश की आर्थिक राजधानी और अत्यंत महत्वपूर्ण महानगर होने के नाते आर्थिक बजट में मुंबई की ओर अधिक ध्यान देना आवश्यक है। जैसे परिवहन सेवा, शिपिंग, सिविल एविएशन और रेलवे के संबंध में जो मांगें मुंबई की रहती हैं, उनको प्रायोरिटी देना सेंट्रल गवर्नमेंट की जिम्मेदारी होनी चाहिए।

सभापति महोदय, मुंबई शहर के हर दिन पश्चिम और मध्य रेलवे से 70 लाख यात्री यात्रा करते हैं। मुंबईवासियों के लिए सही मायने में उप-नगरीय रेलवे सेवा जीवनदायी साबित हो चुकी है। इसलिए मुंबई के हम सभी सांसदों की मांग रही है कि यहां के रेलवे की समस्या के बारे में ध्यान दिया जाए। इस विषय पर मंत्रालय का ध्यान आकर्षित कराने की हमारी हर बार की जरूरी मांग रहती है। मुंबई में कई झुग्गी-बस्तियां रेलवे की जमीन पर हैं, जिसके बारे में मैंने आपसे विस्तार से बातचीत की थी। हम सब सांसद आपके पास आए थे। कई वर्षों से बसी इन झुग्गी-झोपड़ियों के स्थाई पुनर्वासन का प्रश्न आज तक पूरी तरह से सुलझा नहीं है।

वहां कई बस्तियों को जबरन तोड़ा जा रहा है। इनमें से कुछ झुग्गी-बस्तियों का जिक्र मैं यहां करना चाहता हूँ। आशा है कि माननीय रेलवे मंत्री जी अपना ध्यान इस ओर देकर इसे पूरा करेंगे। जनरल मैनेजर, सेंट्रल रेलवे और जनरल मैनेजर, वेस्टर्न रेलवे और उनकी टीम के पास हम सबने यह मांग पहले ही पेश की थी। हम लोगों ने आपसे बातचीत की, मुंबई शहर के हम छः सांसद आपके पास आए थे। आपने बताया था कि आप राज्य मंत्री जी के पास जाकर विस्तार में बातचीत कीजिए। वह मीटिंग हो गई है, लेकिन उसका कोई आशादायक फलनिष्पत्ति नहीं हुई।

मुंबई सेंट्रल से लेकर बोरीवली तक छठी रेल लाइन बिछाने के लिए स्पाक संस्था अपाइंट की है, जिसकी ओर से अक्तूबर 2012 में सर्वेक्षण करके मुंबई की साई नगर, यमुनाबाई चाल, सोनावाला कम्पाउंड रोड व गोरेगांव पूर्व स्थित पुनर्वास के लिए पात्र 39 झुग्गी-झोपड़ियों में से केवल 16 झुग्गी-झोपड़ियों का पुनर्वास हो चुका है। वर्ष 2012 से बचे हुए पात्र झुग्गी-झोपड़ी वालों का पुनर्वास शेष है। यह वेस्टर्न रेलवे के जीएम की जिम्मेदारी होगी, लेकिन इस तरफ ध्यान नहीं

दिया गया, इसलिए यह छोटी बात मैं सदन में रख रहा हूँ और मैंने यह बात परसों की मीटिंग में भी रखी थी। मुम्बई स्थित इंदिरानगर, जोगेश्वरी पूर्व की 120 झुग्गी में से 114 झुग्गी-झोपड़ियों का पुनर्वास किया गया है, लेकिन छह लोगों का पुनर्वास आज तक नहीं हुआ है। ऐसे बहुत सारे केसेज हैं। इसके साथ ही एमयुटीपी-2 के अंतर्गत छठी लाइन के लिए स्पार्क कंपनी ने ही 2013 में भी सर्वेक्षण किया, जिसमें अंधेरी से जोगेश्वरी रेलवे स्टेशन के बीच इंदिरा नगर व आंबोली पुलिया स्थित 86 झुग्गी-झोपड़ियों को पुनर्वास के लिए पात्र घोषित किया था। उनमें से 51 झुग्गी-झोपड़ियों का पुनर्वास किया और बाकी बचे 35 परिवार पुनर्वास की प्रतीक्षा में हैं। यह बहुत छोटी बात है, लेकिन 5-8 वर्ष हो चुके हैं, उनका पुनर्वास नहीं किया गया है।

इसके साथ रेल पटरी के साथ 50-60 सालों से झुग्गी-झोपड़ी बसी हुई हैं। उस समय कैसे ऐसा हुआ पता नहीं, लेकिन आपके सुरक्षा दल से, रेलवे अधिकारी से, झोपड़-पट्टी दादा द्वारा झुगियां बसाई गईं। आज ये लोग खतरे में हैं और रेल की पटरियां भी खतरे में हैं। उन लोगों को वहां से हटाकर उनका पुनर्वास करना है। पुनर्वास के लिए रावसाहेब दानवे जी की मुम्बई में मीटिंग हुई और हम सभी सांसदों ने बताया कि मुम्बई शहर में स्लम रीडेवलपमेंट आथोरिटी काम करती है और इसके द्वारा पुनर्वास किया जाता है। जो जमीन जिस मालिक की है, उस जमीन पर पुनर्वास करने का प्रस्ताव पास करके पुनर्वास करने का काम शुरू किया जाता है, लेकिन रेलवे ध्यान नहीं देती है। झुग्गी-झोपड़ियों को हटाया जाए और उनका पुनर्वास किया जाए। उनके पुनर्वास से लोगों और रेल पर जो खतरा है, वह खत्म हो जाएगा। छोटे-छोटे पुनर्वास पर भी ध्यान नहीं दिया जाता है। आपने एंटी कोलिजन यंत्र बनाया। मैं रेलवे स्टैंडिंग कमेटी में था। यह तभी से प्रस्ताव था। मैंने सुना कि एंटी कोलिजन ट्रेन में पहली बार मंत्री जी स्वयं ट्रेन में बैठे। मैं आपकी सराहना करता हूँ कि रेलवे मंत्री स्वयं ट्रायल के लिए बैठे। हमें ऐसा रेल मंत्री चाहिए। यदि रेल मंत्री ऐसे काम करेंगे तो सारे भारत वर्ष के जितने प्राब्लम हमारे सामने आएंगे, उन्हें आप जरूर हल करेंगे। आप सभी जगह जाते भी रहते हैं। आपका मैं बहुत शुक्रिया करता हूँ। केवल मेरा काम हो, इसलिए मैं सराहना नहीं कर रहा हूँ। एंटी कोलिजन वाली ट्रेन में ड्राइवर के साथ फ्रंट में बैठकर ट्रायल लेने वाले आप भारत

के पहले रेल मंत्री हैं। मुम्बई मध्य से बोरीवली तक छठी लाइन विस्तारीकरण का काम अत्यंत धीमी गति से हो रहा है। आप अधिकारियों से इस विषय में बात करें। मार्च, 2023 तक इसे पूरा करने का लक्ष्य पूरा होता नहीं दिखाई देता है। यदि आवश्यक 1117 करोड़ रुपये की निधि तत्काल रिलीज होती है, तो कार्य में गति आ सकती है और मुम्बई उपनगरीय रेलवे पर पड़ने वाला भार भी कम हो सकता है। पश्चिम रेलवे के रेलवे लैंड डेवलपमेंट कोर्पोरेशन काम करता है, वह क्या देखता है। मुम्बई में इतनी जमीन है जो इकोनोमिकली वैल्युड लैंड है। वह उनकी नजर में नहीं आती है।

उस जमीन के ऊपर एनक्रोचमेंट होता है, उस जमीन पर झुग्गी-झोपड़ी बनती है। उस जमीन का कमर्शियल यूज रेलवे के लिए कैसे किया जाए, रेलवे का काम उस जमीन के ऊपर क्यों नहीं किया जाता है? पश्चिम रेलवे की 70 एकड़ जमीन जोगेश्वरी रेलवे स्टेशन, जोगेश्वरी यानी मुम्बई उपनगर, वेस्टर्न रेलवे की रिक्त पड़ी है, जिस पर जोगेश्वरी टर्मिनस बनाया जाता है। मुम्बई शहर में उपनगरीय रेल चलती है, उसी उपनगरीय रेल की पटरी का इस्तेमाल करके मुम्बई से बाहर गाँव जाने वाली गाड़ियाँ चलती हैं। यह भारत उपनगरीय रेल के यात्रियों पर आता है। उसके बाद टर्मिनस की जरूरत है। यह जो मैंने जोगेश्वरी के टर्मिनस के बारे में बताया है, आज यह बहुत कीमती है, बहुत जरूरी है। पहले बॉम्बे सेन्ट्रल टर्मिनस, उसके बाद बान्द्रा टर्मिनस और यह 70 एकड़ का मामला है। इसके लिए जो 69 करोड़ रुपये जरूरी थे, वह माँगा था, उसमें से 50 करोड़ रुपये दिए गए हैं, 19 करोड़ रुपये देना बाकी है। आप यह लिखकर लीजिए कि यह पैसा मिलेगा तो यह टर्मिनस भी वहाँ हो सकता है। पिछले बजट में इसके लिए 50 करोड़ रुपये दिए थे, इस बजट में 19 करोड़ रुपये दिए जाएंगे तो यह टर्मिनस की और 70 एकड़ की जमीन हम लोग यूज कर सकते हैं। वहाँ झुग्गी-झोपड़ी आ नहीं सकती हैं।

गोरेगांव से बोरीवली हार्बर लाइन का काम भी धीमी गति से हो रहा है, अभी 8 साल हो गए हैं। अंधेरी से गोरेगांव आ गई, दो स्टेशन तक, वहाँ से बोरीवली जानी है, चार स्टेशन तक, आज 6 साल हो गए हैं, यह एक्सटेंशन नहीं होता है। जमीन अधिग्रहण की गई है तो यह काम भी बहुत

धीमी गति से चल रहा है। यह गोरेगांव से बोरीवली टर्मिनस हार्बर की लाइन है। इसके अलावा जुचंद्र जो है, वेस्टर्न रेलवे के वसई के पास, जुचंद्र रेलवे स्टेशन जो है, वहाँ तीन किलोमीटर का रेलवे का लौहमार्ग बनाना है, अगर यह बनाया जाएगा तो वेस्टर्न रेलवे की गाड़ी सभी धार्मिक स्थलों तक पहुँचेगी। यह जुचंद्र की जमीन जो है, तीन किलोमीटर की पटरी है, आज 10 साल हो गए हैं, उस पटरी को नहीं बनाते हैं। अगर यह पटरी बन जाएगी तो वेस्टर्न रेलवे की गाड़ी पूरे सेन्ट्रल रेलवे तक यानी महाराष्ट्र के सभी जगह शिरडी, पंढरपुर जैसे धार्मिक स्थलों तक जा सकती है। यह पटरी नहीं बनाई जाती है, इसके लिए मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

महोदय, मैं एक-दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूँ। मुंबई और मुंबई उपनगरीय सभी रेलमार्ग, रेल लाइन दोनों ओर से खुली हैं। ये दोनों रेल लाइन मुंबई की बड़ी बस्तियों से होकर गुजरती है। सेन्ट्रल और वेस्टर्न रेल लाइन 30-30 किलोमीटर दोनों तरफ की बस्तियों से होकर गुजरती है। वीटी से लेकर कल्याण तक, चर्चगेट से लेकर वसई तक जाती है। ये दोनों बस्तियों से होकर गुजरती हैं तो जो पटरी पार करने वाले लोग रहते हैं, दोनों तरफ बस्ती है, पटरी पार करने से बहुत से लोग जान गंवाते हैं। मैंने स्थायी समिति में प्रपोजल दिया था, फिर एक बार आपके सामने दोहराता हूँ कि उसके लिए कम्पाउंड वॉल बनाइए। लगभग 120 किलोमीटर लंबी दूरी दोनों तरफ है, 30-30-30-30 करके है। वहाँ कम्पाउंड वॉल बनायी जाए और आप उसके लिए कुछ प्रावधान कीजिए। अंत में मैं कहना चाहूँगा कि मुंबई से गुजरने वाली 122 किलोमीटर की लंबी दूरी की रेल लाइन के दोनों तरफ कम्पाउंड वॉल बनाई जाए। इससे दुर्घटनाएं रुक सकती हैं।

महोदय, मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से विनती करता हूँ कि मेरी उपरोक्त सभी महत्वपूर्ण माँगों पर ध्यान दिया जाए, जितनी झुग्गी-झोपड़ियों का पुनर्वास बाकी है, उन सबके बारे में जो सब बातें मैंने आपके सामने रखी हैं, कृपया इन पर ध्यान दीजिए। आप कर सकते हैं। आप इन सब चीजों को जल्दी से पूरा करने की कृपा करें, ऐसी मैं हाथ जोड़कर आपसे प्रार्थना करता हूँ। जय हिन्द, जय महाराष्ट्र। धन्यवाद।

***DR. UMESH G. JADAV (GULBARGA):** I would like to express my views on the demands for Grants under the control of Ministry of Railways 2022-23.

Budget 2022 has focused on prioritizing connectivity, safety and infusion of new technology encouraging innovation. My Parliamentary Constituency Kalaburagi falls under 3 Zones of i.e South Western Railway, South Central Railways & Central Railways. The Budgetary provision this time is the highest ever, and in the Budget for financial year 2022- 2023, immense thrust is laid upon infrastructure development with an increased budget estimates of about 40 % increase in compared to the year 2021-22 for South Western Railway and Highest ever allocation to SCR in budget 2022-23, nearly 30% increase compared to 2021-22. Priority is given to complete the ongoing line capacity and route electrification works which were sanctioned in previous years. Total plan outlay (net) for Central Railway in 2022-23 is Rs. 7251 crore which is an increase of 50% as compared to 2021-22 outlay, which is most welcome in view of development of the Railway in our southern region.

My parliamentary constituency Kalaburagi Railways area falls under Solapur Division under Central Railway where an amount of Rs. 1455 Crore has been kept for New Railways Line out of which only Rs.10 Crores has been kept for Kalaburagi Railways Area. For doubling of line and amount of Rs. 3628 Crore has been kept but there is nothing for Kalaburagi Railways area which itself shows the clear injustice to my parliamentary constituency.

* Speech was laid on the Table.

Kalaburagi region accounts near to 50% of the revenue contribution to Solapur Railway Division so speeding up of the sanctioned Division work is very much important and need of the hour.

Therefore, I am demanding for the Operation of Kalaburagi Railways Division. Currently Kalaburagi district is under 2-3 zones and multiple railway divisions, already New Division at Kalaburagi was approved in 2014, however it has not yet been operated. Would like to bring to the notice of the Government that in 2018 New zone in Vizag for AP has been announced and also a New Division at Rayagada in Odisha is announced, however Ministry of Railways has not yet been operated. It has been already 8 years since the struggle is happening.

I would like to place on record a small brief of timeline on Kalaburagi Railway Division is as follows

In 2013 December during Supplementary Railway Budget, funds were sanctioned by the then Railway Minister "Augmentation of administrative / office infrastructure, Solapur Division, Gulbarga" worth Rs 5 crores, which also appears in Pink book of Railway Budget each year. However, funds were not released completely.

In 2014 February, during Vote on Account Budget, Kalaburagi Railway Division was announced by the then Hon'ble Minister of Railways.

In 2014 March, required Land was acquired & transferred to Railways, Officer on Special Duty (OSD) was appointed.

On April 10th 2014, OSD Kalaburagi has sent the Detailed Project Report to Railway Board with estimates & jurisdiction of new Kalaburagi Railway Division under South Western Railway (SWR)

On April 30th 2014, Railway Board has considered the DPR and agreed on the jurisdiction of New Kalaburagi Railway Division.

On 7th August 2014, in written reply to question, Ministry of Railways has mentioned the jurisdiction of Kalaburagi Railway Division

On March 4th 2016, Ministry of Railways has stated that "Action has been initiated for operation of Kalaburagi Railway Division" & also have confirmed the receipt the DPR

Many times, in Written reply in Lok Sabha & Rajya Sabha, Ministry of Railways have confirmed "Action has been initiated for operation of Kalaburagi railway Division"

Now I would like to put the list of demands pertaining to my constituency are as follows :

Only one train was getting Primary Maintenance at newly constructed Pit Line at Kalaburagi which is 11307/8 Kalaburagi-Hyderabad. This train has been started in spite its utilization is more than 73% (pre-COVID). However, we have seen many other zones have started trains which have even less than 20%-30% of utilization. Is there systematic attempt to not utilize the Pit line at Kalaburagi? What are plans to utilize this infrastructure. Also, kindly restart 11307/8 Kalaburagi-Hyderabad Intercity, as early as possible, may be diverting it via Bidar, this will help in morning connection from Kalaburagi to Bidar.

Currently everyday plenty of busses ply between Kalaburagi-Bidar at frequency of every 15-20 minutes.

This DEMU was cancelled during COVID period, please restart it as soon as possible.

It was told orally to us at DRM office Solapur that due to non-availability of trained Loco Pilots in Solapur Railway Division, they are unable to extend this service in spite Railway Board & South Central Railway has approved its extension till Kalaburagi in July'21. Please make immediate arrangements to extend its services till Kalaburagi.

We are demanding stoppage for this train since last 8 years, however, have not seen any proposal from Central Railway in this regard. However, stoppage is provided to Adi-Mas Humsafar Express which runs at similar slot. Please make immediate arrangements to provide stoppage for 19419/20 ADI-MAS express at Kalaburagi

In 2014 second pit line (towards Solapur end) was approved & Tender was called, however it was cancelled. Request to please restart the project.

This infrastructure work was approved in 2014, tender was also called, later it was cancelled. Request to please restart the work, land is already allocated to Solapur Division.

Third coaching terminal in Bengaluru is almost ready for inauguration, also the Guntakal-Bengaluru section doubling work is nearing completion. There is urgent need for starting new Kalaburagi-Bengaluru overnight train. Everyday about 60+ busses ply between these two cities, also everyday there

are two flight running between Bengaluru-Kalaburagi. Hence please send proposal for new overnight train from Kalaburagi to Bengaluru. New Kalaburagi-Bengaluru daily express, it has been almost 75 years since India got independence till now there is no dedicated train between Bengaluru & Kalaburagi (which is one of Revenue Divisional Headquarter of Karnataka and also capital of Kalyana Karnataka area)

Currently 22155/6 Solapur-Miraj Express has yet been restarted due to COVID pandemic, however we understand that there is proposal to restart 22155/6 train with extension at both ends by making it as Kalaburagi-Kolhapur exp. We request to kindly operate this train at the earliest as it helps lots of people in Karnataka & Maharastra states.

We request to start new train from Latur to Tirupati via Udgir, Bhalki, Khanapur, Humnabad, Kalaburagi, Wadi, Guntakal. Thousands of pilgrims from these areas visit Tirupati every day & starting new train from Latur to Tirupati will help the passengers, also its important for pilgrims to reach Tirupati early in morning around 5:00AM/6:00AM.

श्री मनोज तिवारी (उत्तर पूर्व दिल्ली): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की ग्रांट्स पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ। मैं समझता हूँ कि यहां जैसी उपस्थिति है, वह बता रही है कि इस पर बहुत चर्चा की आवश्यकता नहीं है। यह बहुत अच्छी बात है और जितनी जल्दी हो सके, इसे पास कर दिया जाए। सभी लोग इस तरह की भावना रखते हैं, तभी बहुत सारे लोग नहीं हैं।

महोदय, जब मैं आपके सामने खड़ा हूँ, तो मुझे रघुवीर बटोहिया जी का एक गीत याद आता है। उन्होंने देश की स्वतंत्रता के समय लिखा था कि:

“सुंदर सुभूमि भैया भारत के देसवा से
मोरे प्राण बसे हिम-खोह रे बटोहिया
एक द्वार घेरे रामा हिम-कोतवलवा से
तीन द्वार सिंधु घहरावे रे बटोरिया।”

इतने विशाल देश की कल्पना के साथ ही हमको रेलवे की ग्रांट्स पर चर्चा करनी चाहिए। हम इस बात को अच्छी तरह जानते हैं कि हमारी रेल को लाइफ लाइन कहा जाता है। वर्ष 2014 से पहले की सरकार ने इसे नहीं समझा। लाइफ लाइन का मतलब आज़ादी के बाद से अधिकाधिक लोगों ने नहीं समझा, उस पर सिर्फ राजनीति होती रही। मैं नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ और अश्वनी वैष्णव जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इतने कम समय में इतने विशाल देश के हर रेलवे क्रॉसिंग को अनमैन्ड कर दिया गया। हमारे गाँव के पास भी रेलवे क्रॉसिंग होती थी और आये दिन वहां पर लोग मर जाते थे। जब मैंने यह अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग्स की घोषणा सुनी थी, तो मैंने सबसे पहले अपने गाँव में फोन किया। मैंने कहा कि क्या हमारे यहां वाला बन गया, तो उसने कहा कि हाँ वहां भी लग गया। जब वहां से ट्रेन गुजरती है तो क्रॉसिंग बंद होती है और जब ट्रेन निकल जाती है तो क्रॉसिंग खुलती है। इतने बड़े देश में इतने कम समय में ऐसा कार्य हुआ है। इस देश में 100 परसेंट कोच बायो टॉयलेट हो चुके हैं। यह बहस होते समय इस बात की चर्चा सभी दलों के लोगों को करनी चाहिए। नरेन्द्र मादी जी ने सिर्फ सड़कों की

स्वच्छता का ही अभियान नहीं लिया है, नरेन्द्र मोदी जी ने सिर्फ गलियों की स्वच्छता का ही अभियान नहीं लिया, बल्कि रेलवे लाइन की स्वच्छता का भी अभियान लिया है अब 100 परसेंट कोच बायो टॉयलेट हो चुके हैं। ... (व्यवधान) अगर हम इसके अर्थ में जाते हैं, तो इसके पीछे एक सुरक्षा का भाव है। जब आज चर्चा होती है कि यूक्रेन से हमारे 22500 बच्चे निकल कर आ गए, जिनको पता होता है, तो उनको गर्व होता है। लेकिन यह भी तो देश की एक सुरक्षा है, जो हमारे युवा भाई-बहन क्रॉसिंग पर अपनी जान खो देते थे, थोड़ी सी लापरवाही से खो देते थे तो हमें उसका बहुत गर्व हो रहा है। देश में विस्टाडोम कोच बनने लगे हैं। मैंने जीवन में 4000 गाने लिखे हैं और मैक्सिमम गाने लिखे हैं, जब मैं ट्रेन में बैठा होता था। जब चारों तरफ से दिखने लगेगा तो सोचिए कि कैसी-कैसी कल्पना हमारे मन में आएगी। अश्वनी वैष्णव जी, मैं आपको बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूँ। ... (व्यवधान)

मैं जब ट्रेन में बैठता था, तो कभी दिल्ली से बनारस जाना होता था या मुगलसराय से कोलकाता जाना होता था। *मेरा वहां पर घर है और मैं अच्छी तरह से बंगाली जानता हूँ। अधीर दादा बंगाली बोल रहे थे।* हमने कहा कि जिनको एक भी सीट नहीं आई, वह बंगाली बोल रहे हैं। ... (व्यवधान) *दादा, मैं बंगाली अच्छी तरह से जानता हूँ।* मैं रेलवे की ग्रांट्स पर बोलते हुए आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ कि 20-20 घंटे की यात्रा को 8-10 घंटे का कर दिया। जब वह रेलवे की ग्रांट्स लेकर आए हैं तो हमारे मन में कोई भी हिचकिचाहट नहीं है। देश में रेंगने वाली स्पीड की तरह ट्रेन हुआ करती थी। हमें याद है कि हम लोग ट्रेन के साथ दौड़ा करते थे। यहां भी हमारे कई साथी होंगे, जो ट्रेन के साथ दौड़े होंगे। उसकी स्पीड ही उतनी होती थी। आज 160 किलोमीटर की स्पीड से ट्रेन चलती है और हमने 180 की स्पीड को टेस्ट किया है। ... (व्यवधान) आपको दिल्ली से बनारस जाने वाली वन्दे भारत ट्रेन में बैठते हैं।

** Hindi translation of this part of the speech was originally delivered in Bengali.

यहां से जम्मू तवी अगर आप जाना चाहें तो चलिए । ... (व्यवधान) दादा बड़े सम्मान से बताना चाहता हूँ कि दो वंदे भारत ट्रेन शुरू हो चुकी हैं और वर्ष 2023 तक जो 75 करने का आश्वासन दिया है और हमें पता है कि मोदी जी जो आश्वासन देते हैं, अश्वनी वैष्णव जी उसको एग्जिक्यूट कर के दिखाएंगे । इसमें कोई डाउट नहीं है । सर, देश में 400 वंदे भारत ट्रेंस की तैयारी हो चुकी है । सभापित महोदय, बजट में जब 400 वंदे भारत ट्रेंस के बारे में सुना तो मेरी खुशी का कोई ठिकाना नहीं था । जिस देश में रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन साढ़े पांच गुना बढ़ गया हो । ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : फिर तो कविताएं लिखने की गति बढ़ेगी न?

श्री मनोज तिवारी : हाँ सर, गति बढ़ेगी न । मंदिर अब बनने लगा है । भारत अब सजने लगा है । मंदिर जब बन जाएगा, तब सोच नज़ारा क्या होगा? मंदिर मतलब सिर्फ़ टेंपल न समझा जाए । मंदिर मतलब मैं कह रहा हूँ कि भारत की शुद्धता का, भारत की प्रमाणिकता का और भारत की पवित्रता का मंदिर बन रहा है । ऐसे नरेंद्र मोदी पर हमें सौ बार गर्व होगा । महोदय, इसमें कोई दो राय नहीं है । मैं यह बात कहना चाहता हूँ कि जिस देश में कंस्ट्रक्शन ऑफ न्यू लाइन, लाइन का दोहरीकरण, गेज कनवर्जन आदि ये 66 पर्सेंट बढ़ गया हो, जहां पर इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव, माने इलेक्ट्रिक इंजन का लगभग डबल उत्पादन होने लगा हो, तो कितना विकास होगा । अश्वनी वैष्णव जी यहां रेल ग्रांट ले कर आए हैं । इसका दूसरा अर्थ हमें समझने की जरूरत है । हमारे सभी भाई-बहन समझेंगे । हमारे बहुत वरिष्ठ लोग हैं । क्या देश में यह कोई सोच सकता था कि रेलवे के कारण भी हम क्लीन एनर्जी का काम कर सकते हैं? क्या कोई सोच सकता था कि यहां से भी हम डीजल को, आज हमने इनके आश्वासन में देखा कि हम वर्ष 2029-30 तक 2.4 बिलियन लीटर डीजल की खपत को मात्र 2 बिलियन लीटर तक ले आएंगे तो निश्चित रूप से मेरा मन कर रहा था कि इस पर कविता बनाऊं और बहुत जल्दी रच कर देश को बताऊंगा ।

सर, बहुत शॉर्ट में मेरी बात पूरी होने वाली है। सर, अगर आप लोग श्रीनगर और जम्मू से जुड़ती हुई सड़कों को देखेंगे तो अच्छा लगेगा। मैं सभी साथियों को देखने के लिए कहना चाहता हूँ। मैं ट्रांसपोर्ट, टूरिज्म और कल्चर की स्टैंडिंग कमिटी और रेलवे सेफ्टी का मेंबर हूँ। हमने जिस दिन जम्मू से श्रीनगर रेल लाइन जोड़ने के लिए एक ऐसा पुल बनते देखा है, जब आप उस पुल की तस्वीर देखेंगे, दुनिया का यूनीक रेलवे ब्रिज बनने जा रहा है। उस ब्रिज को देखने के बाद, मात्र जम्मू-श्रीनगर जोड़ने पर ही गर्व नहीं होगा, उस ब्रिज को देखने के बाद, हमें भारत की इस क्षमता पर गर्व होगा कि हमारी रेल कितना बड़ा काम कर सकती है।

सर, मेरा लोक सभा क्षेत्र नॉर्थ-ईस्ट दिल्ली है। हमारे यहां एक मीतनगर हॉल्ट बनाने का सोचा। वहां जो कांग्रेस के सांसद जी थे, लगातार चार-पांच बार वही लोग सांसद थे और हर बार जब चुनाव आता था तो वहां पर दो ट्रक मिट्टी गिरवाते थे और बोलते थे कि हम हॉल्ट बनाने वाले हैं। ... (व्यवधान) सर, मैं आपको बड़ी विनम्रता से बताना चाहता हूँ। अश्वनी वैष्णव जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। उस समय पीयूष गोयल जी मिनिस्टर थे। जैसे ही हमने कहा कि सर हमारी लोक सभा में एक भी रेलवे स्टेशन नहीं है, आज पांच-पांच गाड़ियों के रेलवे हॉल्ट के साथ हम तैयारी कर के अपने लोगों को खुशियां देने का काम कर रहे हैं। जब वहां लोग उद्घाटन करने आए तो 25 हजार लोग थे। एक हॉल्ट देखने के लिए 25 हजार लोग आए थे। अब तो अश्वनी वैष्णव जी ने वहां के लिए और भी सुविधा की है। उस जगह पर कुछ सौंदर्यकरण भी हो रहा है।

सभापति महोदय, चूंकि मैं बनारस से भी आता हूँ। मैं दिल्ली का सांसद हूँ, बिहार का वासी हूँ, बनारस में जन्म हुआ। हमारी माई बनारस में रहती हैं। हमने बनारस का एक स्टेशन देखा है, वह पहले मंडुआडीह के नाम से जाना जाता था। ... (व्यवधान) सर, हम देख कर क्या बोलें कि हमें लगा कि हम एयरपोर्ट पर उतरे हैं। हमें यह लगता ही नहीं है कि हम रेलवे स्टेशन पर हैं। ऐसे कई स्टेशन हैं जो आज एयरपोर्ट जैसे दिखते हैं। ऐसे समय में जब आप ग्रांट ले कर आए हैं, मैं बहुत खुशी से उनका समर्थन करता हूँ।

सभापति महोदय, अभी मैं त्रिपुरा गया था। यहां त्रिपुरा के हमारी साथी बैठे थे। त्रिपुरा के मुख्य मंत्री जी से मुलाकात हुई, वे बोलते हैं कि अब अगरतला से गुवाहटी हम 9-10 घंटे में राजधानी ट्रेन से चले जाते हैं।

14.00 hrs

सर, यहां कई वर्षों तक किसी की सरकार थी। बस पाँच सालों के लिए त्रिपुरा में भारतीय जनता पार्टी का शासन, हमारे नरेन्द्र मोदी जी के 'डबल इंजन', अश्वनी वैष्णव जी के मंत्रालय से आज यहां राजधानी एक्सप्रेस चल रही है और सभी लोग कह रहे हैं कि ऐसा शासन नहीं देखा।

सर, यह भी सवाल उठता है कि किसने सोचा था कि यह सब कुछ इतना जल्दी होगा। कनिमोझी दीदी ने अभी ठीक बोला था। कनिमोझी मैडम ने बोला कि हाँ, काम तो हुआ है, लेकिन बहुत कुछ होना है। यही तो हम भी कह रहे हैं। यह तो मोदी जी स्वयं कह रहे हैं –

भारत में रेल की खुशियों का, हुआ श्रीगणेश है,
शिखर अभी शेष है।

हम तो अभी बहुत कुछ करने वाले हैं। एक दिन मैं अश्वनी वैष्णव जी के साथ कहीं बैठा हुआ था, मीटिंग में बैठे थे। इन्हें हमने एक काम बताया। वहीं से इन्होंने व्हाट्सएप्प करके हमारा काम करा दिया। मैंने कहा कि कैसी व्यवस्था हो गई है! आपको बारम्बार प्रणाम करता हूँ, जो आप सांसदों के काम व्हाट्सएप्प से कर देते हैं।

सर, ऐसे में, जब रेलवे ग्रांट्स के ऊपर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ तो मैं गोरखपुर की चर्चा करना चाहता हूँ। एयरपोर्ट से गोरखपुर शहर में घुसने में एक रेलवे क्रॉसिंग आती थी। जितनी देर दिल्ली से गोरखपुर जाने में लगती थी, उतना ही समय वह क्रॉसिंग पार करने में लगता था।

जैसे ही यह सरकार आई, यहां अण्डरपास भी बन गया। ऊपर से भी सारी व्यवस्थाएं ठीक हो गईं। फिर मुझे तो नरेन्द्र मोदी जी को, अश्वनी वैष्णव जी को और योगी आदित्यनाथ जी को भी नमस्कार और प्रणाम करना पड़ेगा।

सर, जब मैं आपसे यह बात कह रहा हूँ तो ज्यादा लम्बा समय न लेते हुए मैं तो यह कहूँगा कि आप और हम सभी मिलकर यथाशीघ्र इस रेलवे ग्रांट्स को पास करें।

अश्वनी वैष्णव साहब, आपने तो बहुत कम पैसे मांगे हैं। आप तो इसके आगे भी जितना मांगेंगे, भले ही कोई कुछ थोड़ा बोल देगा, पर सभी यह स्वीकार करेंगे कि यह जेन्यूइन डिमांड है। जिसकी है सोच लोक कल्याण की, जिस नरेन्द्र मोदी जी की सोच है लोक कल्याण की, उस पर विश्वास करना चाहिए। अनुपम भविष्य के इस रेल ग्रांट को, उत्साह से पास करना चाहिए।

सर, यह भी 'डबल इंजन' है बड़ी चर्चा है 'डबल इंजन' की। ऐसी चर्चा है कि चार-चार स्टेट्स, भजन और मंत्र की तरह उसका जाप कर रहे हैं। मोदी जी और अश्वनी जी के इस 'डबल इंजन' पर है विश्वास हमें। यह ग्रांट ही क्या, अगर कुछ और भी चाहिए, तो हम करते रहेंगे पास।

सभापति जी, मैं बहुत कम विषयों पर बोलता हूँ, लेकिन मैंने अपने चीफ से समय मांगा क्योंकि हमारे पास रेलवे से जुड़े हुए पहले के और अभी के बहुत अनुभव हैं।

महोदय, मैं, पूरी तरह से इस ग्रांट के पक्ष में अपनी बात कहते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूँ। एक बार पुनः मोदी जी को और अश्वनी जी को धन्यवाद देता हूँ।

श्री सुनील कुमार पिन्टू (सीतामढ़ी): सभापति महोदय, आज सदन के अन्दर रेल की अनुदानों की मांगों पर चर्चा हो रही है। हमारे साथी, मित्र मनोज तिवारी जी ने सही कहा कि जितनी भी तारीफ की जाए, वह कम है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में, माननीय रेल मंत्री वैष्णव जी के द्वारा जो लगातार पूरे देश के अन्दर रेल के क्षेत्र में जो काम हो रहे हैं, उसके लिए माननीय मंत्री जी की जितनी भी प्रशंसा की जाए, वह कम है। मुझे लगा कि मेरे मित्र मनोज तिवारी जी कुछ और शेर कहेंगे, परन्तु बहुत कम समय में, शॉर्ट में, उन्होंने अपनी बात रखी।

14.04 hrs.

(Shri P.V. Middun Reddy in the Chair)

आपने जो मांग रखी है, आप जो मांग रहे हैं, वह सही में बहुत कम है। आपको और अधिक पैसे दिए जाएं, यह हम सभी की इच्छा है। इसका मूल आधार माननीय प्रधान मंत्री जी और आपकी यह सोच है क्योंकि देश के लगभग 90 प्रतिशत लोग रेल से सफर करते हैं। पूरे देश को अगर कोई जोड़ता है तो वह रेलवे ही जोड़ता है। बहुत ऐसी जगहें हैं, जहां अभी तक सड़कें नहीं पहुंची हैं, परन्तु वहां रेल पहुंची है।

माननीय मंत्री जी, मैं आपको बताना चाहता हूं कि मैं सीता जी की जन्मस्थली सीतामढ़ी से आता हूं। हमारे यहां एक ब्लॉक बैरगनिया में आजादी के 65 साल तक रोड नहीं थी। वहां केवल रेल ही जाती थी। सीतामढ़ी के बैरगनिया ब्लॉक में जाने के लिए लोग रोड का नहीं, बल्कि ट्रेन का इस्तेमाल करते थे। माननीय नीतीश कुमार जी की सरकार बनी, तो वहां पुल बने और अब वहां रोड जाती है। मेरे कहने का मतलब है कि जहां कोई नहीं पहुंचता है, वहां रेल पहुंचती है। इसमें कहीं दो मत नहीं हैं। रेल के प्रति देश के एक-एक नागरिक का विश्वास और आस्था है। आप निरन्तर उस आस्था को बनाए रखने में और अधिक लोगों का विश्वास जीतने में लगे हुए हैं।

मैं अपनी कुछ बातें रखना चाहता हूं। रेल संबंधी बहुत सारे काम हुए हैं। मैं कितनों को गिनवाऊं? मेरी कुछ अपनी तकलीफें हैं, जो मैं आपके सामने रखना चाहता हूं। मैंने आपसे कहा कि मैं सीता जी की जन्मस्थली, सीतामढ़ी से आता हूं। माननीय प्रधान मंत्री जी की घोषणा है कि सीतामढ़ी को अयोध्या की तर्ज पर, प्रभु श्रीराम के क्षेत्र का विकास हुआ है, तो मां सीता की

जन्मस्थली सीतामढ़ी का भी विकास हो। मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने सीतामढ़ी स्टेशन को विश्वस्तरीय बनाने के लिए चयनित किया। मैं कहना चाहता हूँ कि अभी तक उस पर कोई काम नहीं शुरू हुआ, जो दिखे। मैं इसके लिए आग्रह करना चाहता हूँ।

हमारे यहां महसोल आरओबी - 56 है। आपने उसके लिए राशि स्वीकृत कर दी है। यह राशि बहुत दिनों से लम्बित थी। उसका रिवाइज्ड एस्टीमेट बना, फिर एक पिलर बनकर खड़ा हुआ और काम बंद हो गया। उसके बाद कितने सांसद आए और बोलकर चले गए, परन्तु आपने उस पर इंसेंटिव लिया और उसके लिए राशि मुक्त कर दी। किसी ने उसका टेंडर नहीं लिया।

दोबारा टेंडर करवाकर उसको किसी को एलॉट करायेँ, ताकि वर्क शुरू हो जाए। उसके कारण वहां आए दिन ट्रैफिक जाम होता है। अभी तक मेरी जानकारी में दो पेशेंट्स की मृत्यु हो चुकी है। यह जानकर बहुत दुःख हुआ कि आरओबी नहीं बनने के कारण ऐसा हुआ।

तीसरी चीज, सीतामढ़ी से पटना के लिए ट्रेनें चलती हैं। आपने ट्रेनें चलाई हैं। सीतामढ़ी से पटना डेढ़ सौ किलोमीटर पर है। बसें तीन घंटे में वहां पहुंचती हैं और ट्रेनें छः से सात घंटे लेती हैं। कहां एक तरफ आप बुलेट ट्रेन चला रहे हैं, वंदेभारत ट्रेन चला रहे हैं और दूसरी तरफ सीतामढ़ी से पटना, डेढ़ सौ किलोमीटर के लिए ट्रेन सात घंटे का समय ले रही है। कौन सी स्पीड से यह ट्रेन चल रही है?

सीतामढ़ी से पटना के बीच में रुन्नीसैदपुर है। यहां रुन्नीसैदपुर और रुन्नीसैदपुर हॉल्ट करके दो स्टेशंस थे। इन दोनों स्टेशंस पर पहले इंटरसिटी ट्रेन रुकती थी। कोविड के बाद जब आपने ट्रेनें चालू कीं, तब से यह एक स्टेशन पर रुक रही है और दूसरे पर रोक लग गई। यह ट्रेन दोनों स्टेशंस पर रुके। जो स्थिति पूर्व में थी, उसको बरकरार रखा जाए। जीएम साहब ने इसे रेलवे बोर्ड को मंजूरी हेतु भेजा है कि वहां पर लोगों ने आंदोलन किया था और रेलवे लाइन को जाम किया था। वहां से यह आया हुआ है कि यह ट्रेन पूर्व में वहां रुकती थी। इसको पुनः रोकने का आवेदन उन्होंने आपके पास भेजा है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह होगा कि संबंधित रेलवे बोर्ड को निर्देश दिया जाए और कल से उसको चालू किया जाए।

आपने सीतामढ़ी से रक्सौल, सिकटा होते हुए नरकटियागंज लाइन तैयार की। उसके अंदर इलैक्ट्रिफिकेशन का काम हो चुका है। अगर आप नार्थ-ईस्ट की गाड़ियां समस्तीपुर, दरभंगा, सीतामढ़ी, रक्सौल, सिकटा होकर नरकटियागंज निकालेंगे, तो नार्थ-ईस्ट की ट्रेनों की मिनिमम तीन घंटे टाइम की बचत होगी और रूट भी नजदीक होगा। इससे रेलवे को भी फायदा होगा और पब्लिक को भी तीन घंटे का समय मिलेगा। मेरा आपसे आग्रह है कि नार्थ-ईस्ट की ट्रेनों को समस्तीपुर, दरभंगा, रक्सौल, सिकटा होकर नरकटियागंज, गोरखपुर होकर दिल्ली लाया जाए और जयनगर, दरभंगा से चलने वाली ट्रेनों को भी सीतामढ़ी से निकाला जाए। मां जगत जननी की जन्मभूमि सीतामढ़ी, जिस पर प्रधान मंत्री जी का विशेष ध्यान है और आपका भी विशेष ध्यान है।

माननीय मंत्री जी, मैं एक आग्रह और करना चाहूंगा कि हम लोग जो पत्र देते हैं, उसका मेल पर तुरंत रिप्लाई आता है। यह बहुत अच्छी बात है। उसमें मेरा रेफरेंस नंबर हो, तो मुझे पता चलेगा कि मेरी कौन सी चिट्ठी मिली है। आपके पत्र आते हैं, परन्तु उसमें कहीं रेफरेंस नंबर का जिक्र नहीं होता है। मेरा आग्रह है कि आपके जो पत्र आए, उसमें यह ध्यान दिया जाए।

पटना राजधानी नई दिल्ली से कोविड से पहले प्लेटफॉर्म नंबर 14 या 15 से चलती थी। अब आपने उसको प्लेटफॉर्म नंबर 7 और 8 पर भेज दिया है। वह वहां से आती और जाती है।

माननीय रेल मंत्री जी हम लोग जब बिहार से ट्रेन में बैठकर दिल्ली आते हैं तो अपने घर का चावल, दाल, आटा और सब्जी भी लेकर आते हैं। पहले राजधानी एक्सप्रेस से 16 नम्बर पर उतरते थे, अजमेरी गेट की तरफ गाड़ी रहती थी, अब सात नम्बर पर उतरते हैं। बिहारवासी जब चलते हैं तो अपने खेत का एक झोला सब्जी जरूर लेकर चलते हैं। इसलिए इस पर भी ध्यान दिया जाए। राजधानी एक्सप्रेस जिस प्लेटफार्म से चलती थी, वहां से उसे पुनः चलाया जाए। पहले 16 नम्बर प्लेटफार्म से चलती थी, वह 16 से 15 नम्बर प्लेटफार्म हुआ, फिर 14 नम्बर प्लेटफार्म हुआ, अब 7 नम्बर प्लेटफार्म पर चली गयी।

माननीय प्रधानमंत्री जी की घोषणा है, 400 वंदे भारत ट्रेनें चालू की जा रही हैं। ... (व्यवधान) वन्दे भारत या वन्दे मातरम् भी वही है। मातरम् है वहीं तो भारत है, भारत कोई दूसरा है। जो न समझ पाएं उनके लिए क्षमा चाहते हुए वंदे भारत ट्रेन को भी सीतामढ़ी से चलाया जाए।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आपने अयोध्या से सीतामढ़ी के लिए एक स्पेशल ट्रेन चलाई है। यह ट्रेन कन्याकुमारी तक जाती है और फिर वापस दिल्ली से अयोध्या जाती है, मैं उसके लिए भी आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। मेरा आपसे अनुरोध होगा कि जब आप भाषण देंगे तो मां सीता के लिए कुछ आपकी तरफ से, राम जी के साथ-साथ सीता जी की नगरी के लिए, कुछ घोषणा हो। इस प्रार्थना और उम्मीद के साथ लास्ट में एक बात कह कर अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं।

महोदय, अभी रेलवे के एग्जाम हुए थे, लगभग दो लाख बच्चों ने एग्जाम कम्पलीट किया, उनके मेडिकल भी करा लिए गए हैं। परंतु अभी भी टेक्नीशियन और सेफ्टी की डेढ़ लाख पोस्ट्स खाली हैं। जिनका मेडिकल हो गया है, जिनको आप नौकरी पर रखना चाह रहे हैं, आप उन नौजवानों को नौकरी दें। कोविड के बाद देश के नौजवानों को रोजगार की सख्त आवश्यकता है। रेलवे को भी उन नौजवानों की जरूरत है इसलिए मैं आपका विशेष ध्यान दिलाना चाहूंगा कि उन बच्चों के भविष्य के लिए उन्हें नौकरी में मौका देने का काम करें।

मैं माननीय सभापति जी के प्रति आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। एक बार पुनः माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं, इसी उम्मीद के साथ कि आप माँ जानकी का भी ध्यान रखेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Sir, I intended to speak the portion that I am going to speak now, preferably at the end. But I think, I should start my speech by congratulating the hon. Minister of Railways. He has created a history in the sense that he has been elected from Odisha. In the last 75 years of our Independence, he is the first Member elected from Odisha who is heading the Ministry of Railways.

He always says that Odisha is his karmasthal. He knows the nook and corner of Odisha very well and why Odisha has been neglected in respect of development of Railways infrastructure. There is some legacy which needs to be corrected now and that is being done.

Recently, one of the magazines published in Odisha said that when the Finance Minister presented the Union Budget, after a week or so, the Railway Minister went to Odisha and he announced that these are the provisions which have been made for the first time.

Sir, I have participated in several Railway Budget deliberations for the last 23-25 years. Many times, I always wondered whether a train line from Balasore to Nilgiri Road will ever come. But the day when he travelled along with the local Member of Parliament to Nilgiri Road, then I became aware that things are feasible, things are achievable under his leadership. He also went to the southern part of our State which has been totally neglected for the last so many years. There is no infrastructure. But that is the most revenue earning area for the Railways and from there he announced what steps are going to be taken to improve the railway infrastructure. Out of 30 districts of Odisha, still

more than 6 districts are yet to see a rail line. I think that all those 6 districts will also be covered in future projects. There was a Minister in the Central Government in 1980s. When he went back to contest election again 1980, after the 1977 debacle, he said that this time Phulbani would definitely have a rail line. I do not want to mention his name here. But that became a slogan there. Where did the rail line go? Now, that rail line is being constructed. Of course, it is going on at a very slow pace. It needs to be speeded up.

There are some issues relating to acquisition of land. Due to the new Land Acquisition Act, certain things are getting held up. But I believe that all those things can be sorted out. I would humbly like to say that, yes, now we have a double engine. I am mentioning of a news report in a magazine where it was stated that in Railways, we have a double engine for the development of our State.

Sir, some people say that Indian Railways is the third largest, some say it is the fourth largest, network in the world under a single management and with over 68,102 route kilometres. Indian Railways strives to provide safe, efficient, competitive, and world-class transport system. An average of 1,835 track kilometres per year of new track length has been added through new lines and multi-tracking projects from 2014 to 2021, as compared to the average of 720 track kilometres per year from 2009 to 2014. So, there has been improvement.

Today, Indian Railways is also adopting indigenous new technologies such as Kavach. With this, Vande Bharat trains and redevelopment of stations will have safe and better journey experience. During the financial year 2020-21, Indian Railways carried 1.23 billion tonnes of freight and 1.25 billion passengers. With continuing focus on safety of passengers, the number of consequential train accidents has come down from 59 in 2018-19 to 55 in 2019-20 during pre-COVID period, and further to 22 in 2020-21. Of course, during 2020-21 there has been less movement of trains and so, the number of train accidents has also come down. I have given pre-COVID statistics and these are certain figures which actually determine the functioning of Railways. In order to strengthen agriculture sector, – and this is something unique – as on 31st December, 2021, Indian Railways has operated 1,841 Kisan Train services transporting approximately 6 lakh tonnes of perishable goods, including fruits and vegetables.

With the Government giving extra thrust on PM Gati Shakti, the Indian Railways is set to see its highest ever capital expenditure of Rs. 2.45 trillion for the year 2022-23, which is up by 14 per cent from the revised estimates of Rs. 2.15 trillion for the current financial year. This has resulted in operating ratio, a key metric to assess the Railways' financial health, coming under pressure.

The hon. Minister of Railways had recently stated that he is targeting 96.98 per cent operating ratio in the coming year. The leader of the Congress party, Adhir Bhai was also a Railway Minister and he understands very well about the operating ratio mechanism. I was also the Chairman of the Railway

Convention Committee which was determining how much money has to be given to the Finance Ministry. This operating ratio was always a point of discussion with the Railways and with the Finance during that period of time. Of course, now, we have only one Budget, but operating ratio actually determines the health of the Railways. So, when you are targeting to bring it down to 96.98 per cent in the coming year, that is something praiseworthy.

Roughly, this means that the Railways aims to spend Rs. 96.98 for every Rs. 100 it earns in financial year 2023. But I am sure, the House is aware that the operating ratio of the Indian Railways has worsened to 98.93 per cent in the revised estimates for financial year 2022. This is lower than the 96.15 per cent operating ratio it had budgeted for that year.

The hon. Finance Minister while presenting the Budget, had underlined that the Indian Railways would play a critical role as one of the seven engines of PM Gati Shakti Master Plan. I quote her. She said: "The PM Gati Shakti Master Plan is a transformative approach for economic growth and sustainable development." What does this 'transformative approach' mean? Is it bringing in PPP mode, which is already there or does it mean providing rail lines to private players as it has already been given in some specific areas? So, this needs to be spelt out.

The other six engines are: roads, airports, ports, mass transportation, waterways and logistic infrastructure. We will be deliberating on ports, waterways, and roads perhaps tomorrow. The Indian Railways is ready to go full steam to restore passenger traffic to pre-pandemic levels. In terms of

revenue projections, the Railways have expected to rack up Rs. 61,000 crore from passenger traffic alone. Under revised estimates, the projection is now to cumulate Rs. 44,375 crore for financial year 2022. In financial year 2023, it intends to mop up Rs. 58,500 crore towards passenger revenue. This is Rs. 2,500 crore lower than the revised estimates.

The hon. Minister of Railways has said that this Budget is a historic Budget as it provided unprecedented support to the Railways in which capital support was of Rs. 1,37,300 crore. I believe, this is something which is praiseworthy. During the past three years, the Budget Estimates are continuously being lowered at the Revised Estimate stage while the actual expenditure nowhere even matches with the reduced RE levels.

Thus, the financial performance of the Railways during the past three consecutive years reveals that even the reduced allocation at the Revised Estimate stage could not be fully utilised and this the disease of which Railways has been suffering for the last many, many years. The allocation is there; the Budget provision is there; Revised Estimate is also lowered; but ultimately the expenditure is not up to that mark. Over the past few years, there has been a steady decline in the generation of internal resources by the Railways which has shifted to greater dependency on market borrowings which is going to have a cascading effect in the long-term. Repeatedly, we have stated this in our reports earlier that Railways should generate its own revenue but now you are more dependent not on internal resources but on outside resources. I believe, these two basic aspects have been under your

consideration. I also believe that under your leadership, they will get proper attention.

Every year the plan size of Railways has been increasing radically but they are not able to utilise it, resultantly, there has been a huge throw-forward of Railway projects. Therefore, the Railways should adhere to structural reforms which have been initiated during the previous years to utilise the maximum allocation for projected expansion, upgradation, and modernisation of Railway network.

Sir, coming to Odisha, I should say, as I had stated earlier, we have received the maximum budgetary support this year. It needs to be spent.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please conclude, now.

... (*Interruptions*)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : I will just take two or three minutes.

Recently, I came across a news item that a specific geographical area of a province is being determined as a Zone. I have nothing against it. Odisha has nothing against it. If a specific province or a specific State is being demarcated for a specific new Zone, we have nothing against it. But Odisha's rail tracks are divided into three Zones. One is the East-Coast Zone and the Headquarters is stationed in Bhubaneswar. A large part or the Northern part of Odisha is with the South-Eastern Zone. Another part is also in another Zone. If the Government is deciding on provincial boundaries to create a Zone, if that is the policy now – earlier it was not there – then, why should you not demarcate all the rail tracks of that specific State under one Zone?

Accordingly, you can have new divisions. There has been a long pending demand. Our Chief Minister Mr. Naveen Patnaik has been writing repeatedly to the Prime Minister that Jharsuguda and Raigarh should be declared as Divisions. We need another Division in Jajpur Road because, now, the activity of that area has increased exponentially. Today, I would say that those that were historically denied to Odisha need to be corrected.

Lastly, I would also say that there are a number of other things which need to be attended, especially, the Sikh community of Odisha. They travel to Amritsar. The Shia community people of Odisha also travel to Amritsar. They are pilgrims. I believe, the representatives in and around Cuttack and other districts of Kendrapara and Jagatsinghpur approached the Minister that the train that, actually, comes up to Delhi, needs to be extended up to Amritsar and it should start from Cuttack Railway Station.

This is the basic interest that I have for my Constituency. Cuttack Railway Station has already completed more than 123 years of its existence. The Cuttack Railway Station was established in 1901. Land is also available there. We need a turn-around. For any train to start from Cuttack, there is a need to turn-around. In my second term, when Mr. Nitish Kumar was the Minister for Railways, I had approached him. We had only one track. During that period, of course, the present Railway Minister was also the District Magistrate of Cuttack. During that period, the second rail bridge on Mahanadi, Birupa, and subsequently, the Kathajodi and Kuakhai were started. Now, because of the increase in traffic on that route, there is a need to have a third

bridge for the third railway line which comes from Bhubaneswar side and Howrah side. ... (*Interruptions*) So, these are the major works which need to be done in Odisha. Thank you.

श्री श्याम सिंह यादव (जौनपुर): माननीय सभापति जी, धन्यवाद । हमारे देश की सरहदों पर तैनात सशस्त्र सेनाओं को नमन करते हुए मैं अपनी बात की शुरुआत करना चाहता हूँ । मैं शिराज-ए-हिंद, जौनपुर की जनता की तरफ से यहां पर माननीय रेल मंत्री जी को कुछ दरखास्त करना चाहता हूँ । जब हम पढ़ते थे, उसके बाद जब से नौकरी में आए, संसद में आए तब से हम जानते हैं कि रेल बजट एक अलग बजट होता था और रेल बजट तथा रेल मिनिस्टर का एक बड़ा क्लॉउट हुआ करता था, लेकिन रेल की हालत आज मालूम होती है । इसे थोड़ा डाइल्यूट कर दिया गया है । The Railway Budget has been made a part of the Union Budget. यह अपने आप में एक इंडिकेटर है कि रेल बजट को कितना डाइल्यूट कर दिया गया है । माननीय मंत्री जी, इसमें कोई शक नहीं है कि रेल ही आम जनता की सवारी है । सवारियां बहुत हैं जैसे कार है, बस है, लेकिन अगर दूर ट्रेवल करना है और छोटे-छोटे बच्चे हों, बूढ़े हों या बीमार हों तो उनके लिए रेल जैसी यात्रा के अलावा कोई यात्रा नहीं है । यह आम जनता या गरीब जनता कह लीजिए, उसकी सवारी हुआ करती थी । मुझे ऐसा अहसास होता है कि आगे आने वाले दिनों में यह आम जनता की सवारी नहीं रह जाएगी । आप जिस तरह से रेल किराए को बढ़ाते जा रहे हैं, रेलवे को प्राइवेट कंपनियों के हाथों में देते जा रहे हैं, स्टेशन्स को देते जा रहे हैं तो थोड़े दिनों में वह आम जनता के बस की बात नहीं रह जाएगी । कृपया करके आप यह कीजिए कि उसका कम से कम किराया इतना हो कि उसको आम जनता वहन कर सके और यह गरीब आदमी के लिए हो । आप काम तो बहुत अच्छा-अच्छा करते हैं, लेकिन एक बहुत तारीफ का काम तब हुआ, जब देश के कोने-कोने के मजदूर, गरीब लोग हर प्रदेश के कोने-कोने में फंसे हुए थे और आपने उनके बारे में जरा सा भी नहीं सोचा था । आपने दिनांक 23 मार्च को लॉकडाउन लगा दिया और उसी के साथ आपने रेल को भी बंद कर दिया । यह आपने बहुत तारीफ वाला काम किया था । आप छाती पीटकर कहते हैं कि आप काम गरीबों के लिए करते हैं, मजदूरों के लिए करते हैं, लेकिन आपने जो काम लॉकडाउन के दिन रेल की बंदी करके किया, उससे ज्यादा खराब काम हिन्दुस्तान के इतिहास में नहीं हो सकता

है। चाहे आप भले ही चिल्लाइए, विरोध कीजिए, लेकिन मैं खुलेआम कहता हूँ कि आपके इस एक कदम से मजदूरों को कितनी परेशानी हुई थी।

आपने देखा होगा कि बच्चे लेकर, पैरों में छाले, भूख-प्यासे लोग जा रहे थे। आपने उनके रास्ते में न पानी का इंतजाम किया, न खाने का इंतजाम किया। अगर वे अपने घरों के लिए चल ही पड़े थे तो आप सारे डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट्स को डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर पर यह निर्देश भेज देते कि उनको कम से कम एक जिला प्रशासन एक जगह से दूसरी जगह भिजवाए। क्या आपने ऐसा किया? आपने कुछ नहीं किया। ... (व्यवधान) पूरी जनता इसकी गवाह है। आप चाहे कितना भी कहते रहें, मैं नहीं मानने वाला हूँ और जनता भी नहीं मानने वाली है। एक बात यह है। ... (व्यवधान) मैं सही बोल रहा हूँ या गलत बोल रहा हूँ, पूरी जनता उसे देख रही है। ... (व्यवधान)

दूसरा, माननीय मंत्री जी, एक चीज सुनते रहते हैं – डबल इंजन। आज मुझे यह एहसास हुआ कि सारे इंजन, चाहे बिजली के इंजन हों, चाहे डीजल के इंजन हों, सब इंजन का मालिक एक है। एक इंजन मोदी जी ने ले लिया, एक इंजन उत्तर प्रदेश में योगी जी ने ले लिया और इंजन वाले आप बिना इंजन के रह गए। मेरा कहने का मतलब यह है कि अभी मैं बजट में पढ़ रहा था, 'गति शक्ति' में आपको एक इंजन बनाया गया है, एक इंजन दिया है। इसलिए मैं कहता हूँ कि डबल इंजन नहीं, आप ट्रिपल इंजन की सरकार हैं, लेकिन काम तो ठीक से करिए। अभी मेरे मित्र मनोज तिवारी जी जो बोल रहे थे, I am feeling very, very jealous of him. आपने उनका काम एक व्हाट्सएप मैसेज पर कर दिया। मैं जानना चाहता हूँ कि उनका क्या काम था? या तो वह * बोल रहे थे, अगर सही बोल रहे थे तो आपने एक व्हाट्सएप मैसेज से काम किया और हमारे काम जैसे फ्लाईओवर बनवाना है, ट्रेन का स्टॉपेज देना है, प्लेटफार्म की सफाई, लाइट, कोच पोजिशनिंग का सिस्टम, लाउड स्पीकर का सिस्टम और प्लेटफार्म का एक्सटेंशन आदि के लिए हम तो ढाई साल

* Not recorded.

से आपको लिखते-लिखते, कहते-कहते थक गए। What is this discrimination? क्या आप सत्ता पक्ष के लोगों और विपक्ष के लोगों में इतना भेदभाव करते हैं? क्या आप डिसक्रिमिनेट करते हैं? सत्ता पक्ष के एक सांसद का काम आपने व्हाट्सएप मैसेज पर कर दिया और हम ढाई साल से चक्कर लगा रहे हैं। पुराने चेयरमैन, रेलवे बोर्ड थे, वर्तमान भी हैं, मैं आपसे भी मिला हूँ। वैसे आप बातें बहुत अच्छी करते हैं। मैं आपसे बहुत खुश हूँ। ... (व्यवधान) कुछ कहना पड़ेगा, अभी कहूँगा कुछ दिनों में, मैं आपकी बातों से बहुत खुश हूँ, लेकिन काम से कब खुश होऊँगा, यह भविष्य बताएगा कि आप मेरा काम करेंगे। मैं आपको इतना मार्जिन ऑफ टाइम दे रहा हूँ। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : श्याम सिंह यादव जी, आपकी पार्टी से दो माननीय सदस्य बोलने वाले हैं, इसलिए अब आप समाप्त कीजिए।

श्री श्याम सिंह यादव : सभापति महोदय, अभी तो मैंने शुरू किया है। मैं जल्दी-जल्दी कर रहा हूँ। Please give me two minutes' time.

सभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी से दो-तीन चीजें कहना चाहता हूँ। एक, आपने नौकरी के लिए रिक्रूटमेंट की प्रोसेस चालू की है, हमारे क्षेत्र के भी बहुत से बेरोजगार नवयुवक हैं, बहुत जल्दी उस प्रोसेस को एक्सपिडाइट कीजिए। दूसरा, आपके यहां बहुत सी सर्विसेज जैसे आईआरटीएस, आईआरईएस, आईआरएएस, आईआरपीएस, आईआरएसएसई आदि हैं, आपने उन सभी को अमलगमेट करके एक कर दिया है - आईआरएमएस। मुझे पता लगा है कि अभी आपने उसमें रिक्रूटमेंट करने के लिए एडवर्टीजमेंट देने के लिए यूपीएससी को भेजा है। लोगों में बड़ी गलतफहमी है कि ट्रेक मेंटिनेंस, सिगनलिंग, इलेक्ट्रिफिकेशन आदि बहुत सी टेक्निकल सर्विसेज हैं तो आप यूपीएससी के थ्रू आईआरएमएस में जिन लोगों की रिक्रूटमेंट करेंगे, उनके लिए आपने ऐसी कोई योग्यता नहीं रखी है कि they must be IIT graduates or B. Tech graduates. ये सब लोग काम कैसे करेंगे, It is not clear.

मैं ऑपरेशनल कॉस्ट आदि ढेर सारी चीजों पर बोलना चाहता था, लेकिन माननीय सभापति जी ने कहा कि टाइम खत्म हो गया है, इसलिए अंत में मैं केवल अपने जिले की एक मांग रखकर अपनी बात खत्म करूंगा। रेलवे के बारे में जितना मैं जानता हूँ और उत्तर प्रदेश की प्रशासनिक सेवा में रहते हुए, सहारनपुर से बलिया, बांदा, देश के तमाम हिस्सों में मेरी तैनाती रही। मैं जानता हूँ और मैंने हर जगह की रेलवे को देखा है, लेकिन जौनपुर जिले के जिस ढंग से रेलवे ट्रैक्स हैं, जिस ढंग से सिटी से रोड्स निकली हैं, चाहे वह इलाहाबाद रोड हो, मिर्जापुर रोड हो, बनारस रोड हो, आजमगढ़ रोड हो, गाजीपुर रोड हो, लखनऊ रोड हो, शाहगंज रोड हो, इसमें एक भी रोड ऐसी नहीं है, जिस पर रेलवे क्रॉसिंग न हो और दो-दो, तीन-तीन घण्टे उस पर जाम न लगता हो। जब हमारे लोग उस पर जाते हैं, खास तौर से आम आदमी तो दो-दो घण्टे इंतजार कर लेंगे, लेकिन माननीय मंत्री जी एम्बुलेंस में जो मरीज होता है, वह कभी-कभी रेलवे क्रॉसिंग पर ही तड़पकर मर जाता है।

मैं आपसे रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ कि जौनपुर की जितनी भी 7-8 रेलवे क्रॉसिंग हैं, आप मेहरबानी करके अगले एक साल के भीतर सब पर फ्लाईओवर बनवा दीजिए। मैं आपसे एक महीने पहले मिला था तो आपने मुझे एक फ्लाईओवर और एक रेलवे हाल्ट का वादा किया था। मैं समझता हूँ कि वह प्रोसेस में होगा। मैं कहता हूँ कि एक-एक से काम नहीं चलेगा, जौनपुर शहर से जितनी रोड्स निकलती हैं, उन सभी रेलवे क्रॉसिंग पर आप कृपा करके एक फ्लाईओवर बनवा दीजिए।

इसके अलावा खेतासराय, शाहगंज और मुंगरा बादशाहपुर में भी रेलवे क्रॉसिंग है। वहां पर भी ट्रैफिक जाम होता है। आप उन सब जगहों पर भी फ्लाईओवर बनवा दीजिए। अगर आप एक साल में न बनवा पाएं तो हमारा सांसद होने का कार्यकाल खत्म होते-होते बनवा दीजिए। मेरी आपसे यही आखिरी गुजारिश। सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री कोथा प्रभाकर रेड्डी (मेडक) : सर, आपने मुझे डिमाण्ड्स फॉर ग्रांट्स पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

In fact, with much constraint, I would like to say that many requests pertaining to various railway projects in the State of Telangana were submitted by our hon. Chief Minister, Shri K. Chandrasekhara Rao *Garu* to the hon. Prime Minister and also to the hon. Railway Minister but nothing has happened.

Sir, the Centre did not consider the requests of the State of Telangana on new railway lines like Kazipet-Huzurabad-Karimnagar, Armoor-Nirmal-Adilabad, Manuguru-Bhupalpally-Ramagundam, Jadcharla-Nandyala, Mancherla-Adilabad via Utnoor, Hyderabad Suryapet-Vijayawada, Peddapalli Kazipet, Gadwal Macherla, Bodhan-Bidar and Zahirabad to Secunderabad.

There was no announcement with regard to Kazipet Coach Factory. There has been no announcement regarding any new Railway division, new trains, new railway lines and any new allocation except for the modernisation and electrification of the old lines.

There is no mention of bullet trains and high-speed trains for metropolitan cities like Hyderabad. Though the Ministry of Railways proposed for running of high-speed trains between Hyderabad and Mumbai, no progress has yet been made.

Sir, I would like to bring to the notice of the hon. Minister that there is an urgent need to expedite development of Satellite terminal at Cherlapalli Station. There is also a need to set up a new or upgrade the existing railway

degree college in Secunderabad as Railway University. The railway sports stadiums in Telangana also need to be modernized as the State is having huge talent of sportspersons in all fields.

Overall, the Centre has meted out great injustice and shown discrimination to Telangana which is deplorable.

Now, I come to my Medak parliamentary constituency. There is a need to expedite the railway line of Patancheru-Sangareddy-Jogipet-Medak which is 95 kilometres long and covers the most prominent industrial area having an SEZ in the State of Telangana.

So, there is a need to be give more focus to it as it has been pending for more than three years. We request the Government to take up this project on top priority. There is a need for construction of a new RUB at Tellapur Village in Ramachandrapuram Mandal.

There is a need for construction of a new platform at Chegunta and Wadiyaram railway stations as the existing ones need to be redesigned or modified because they are not convenient for the passengers to board or deboard trains at these stations. There is also a need to set up quality control checks at Medak railway station. This is a new railway line. There is a need to expedite the pace of work of Manoharabad-Kothapally railway track. Nagulapally railway station needs to be redeveloped as a satellite railway station on the Mumbai route. There is a need for new railway booking counters at Chegunta and Wadiyaram railway stations to meet the passengers' demands.

There is a dire need to construct a rail over-bridge at Level Crossing Number 228 – Chegunta to Medak Road, particularly at Mandal Parishad Complex Road which is important as heavy vehicular traffic passes through this road, and also an ROB at Akkannapet.

Sir, it is a known fact that 60 per cent of the revenue of South-Central Railway is coming from our State, out of which 80 per cent of the revenue is coming from four North Telangana districts. Due to a lot of coal and cement factories in Telangana, substantial revenue can be generated through freight charges.

Despite all these things, we are unable to understand why the Ministry of Railways is giving a stepmotherly treatment to the railway projects in Telangana since decades. We strongly demand the Centre to end discriminatory policy and stepmotherly treatment towards Telangana. मंत्री जी यहां बैठे हैं, उनसे हमारा निवेदन है कि हमारे संसदीय क्षेत्र में आरओबीज और आरयूबीज बन रहे हैं। आप लोग आरओबीज के लिए स्टेट गवर्नमेंट के शेयर के बारे में भी पूछ रहे हैं। हमारे संसदीय क्षेत्र में कई जगहों पर दिक्कत हो रही है, छगुनटा, वडियारम, अकरनापेट, नागुलापल्ली, इन जगहों पर बहुत ट्रैफिक रहता है और अंडरपास बनाने का भी मौका नहीं मिलता है। वहां की जमीन डाउन लेवल में है।

मैं कई सालों से आपसे यह पूछना चाहता हूं कि स्टेट गवर्नमेंट और सेंट्रल गवर्नमेंट के बीच में पब्लिक सफर कर रही है। नए साल में, नए सिस्टम से अंडरपास या ओवरपास रेलवे मंत्रालय से बनेंगे तो सभी को सहूलियत होगी। ऐसे कामों में सालों बीत जा रहे हैं, मगर स्टेट गवर्नमेंट द्वारा कॉंपरेशन देने, उसको फौलो-अप करने का काम नहीं हो रहा है। यह बहुत महत्वपूर्ण है। कई जगहों पर अंडर पास में पानी जमा होने से चार-छः महीने तक रास्ते बंद हो जा रहे हैं। आप इसे भी

ध्यान में रखिए, अंडरपास के लिए एक स्पेशल डिजाइन बनाइए। अगर ऊपर से ब्रिज बनाएंगे, तो आम जनता के आने-जाने में वहां दिक्कत हो रही है। यह बहुत महत्वपूर्ण है। इसके लिए रेलवे मंत्री जी स्पेशल फोकस करके तेलंगाना के सारे पेंडिंग प्रोजेक्ट्स को पूरा करें। जो नए रेलवे लाइंस बने हैं, वहां अंडरपास में छः महीने से पानी जमा हो गया है। वहां लोगों का आना-जाना बहुत मुश्किल हो गया है। यह बहुत महत्वपूर्ण है। हमारा नया स्टेट है। इसमें ये प्रॉब्लम्स ज्यादा हैं, आप से निवेदन है कि आप हमारी मदद करें और इन्हें सॉल्व करें। धन्यवाद।

***SHRI K. SUBBARAYAN (TIRUPPUR):** Vanakkam Across the country many railway stations are upgraded and are now being provided with lot of new facilities for the passengers. But no such improvements are seen in Tirupur Railway station where thousands of commuters are using the station. Lack of basic facilities in Tirupur Railway stations has resulted in immense hardship to the people coming to the station.

Tirupur being a labour intensive township employing lakhs of workers for its hosiery and allied industries needs a bigger railway station now. The city has grown larger in size with rising population over recent years thanks to the booming textile and garment export business. Thousands of migrant workers from Bihar, Odisha, West Bengal, Assam and other North Eastern states arrive in Tirupur on a daily basis seeking employment. The station is always over crowded with passengers who look forward to better food facilities, toilets, rest rooms, drinking water and other amenities.

I noted that the following improvements are urgently required for the Tirupur Railway station :

The second entry on the northern side of the station leading to platform number 2 has to be developed with an arch construction. The land on the eastern side of the entry road where unoccupied deserted quarters are there could be used to widen the access road and for car parking and other facilities.

* Speech was laid on the Table.

The goods shed operating on the eastern side of the station may be shifted to Koolipalayam which is 4 km away from the station where enough space is there to handle huge cargo of textile materials, poultry feed etc. The present goods shed part can be used to develop the station to a more spacious one with additional buildings and newer blocks. The tracks on the goods shed could be used for parking passenger trains which have to give way for other passing express trains.

The entry roads to the station are in damaged condition and vehicles reaching the station attempt to avoid the potholes and pooling water met with accidents. Hence new roads to be built on both sides of the station. The roofing on the platforms are having cracks and holes. A new roofing to be provided to avoid rain water disturbing the waiting passengers.

Restaurants providing Tiffin, lunch and food must be established on both the platforms to cater to thousands of travellers coming to the station. More refreshment, beverage stalls are to be provided which should remain open for at least 18 hours.

The drinking water provided by Tirupur Corporation is not adequate and the intermittent, less frequent supply with more gaps put the passengers to starve for water. Therefore, passengers are being forced to drink contaminated water, use stinking toilets and sit on floor due to shortage of proper sitting arrangements. It must be ensured that water supply to the station is nonstop and un interrupted.

A dormitory and a VIP lounge to be provided in the station. The dormitory may be built on the upstairs of the building.

Koolipayam Station is 4 km away from Tirupur Station where few passenger trains halt and Uthukuli station is situated in another 4 km away from Koolipalayam station. In both the places enormous space is available to expand and build a bigger station. These places to be identified for a modernized Tirupur railway Tirupur to be built in future. Such an ultra-modern station is necessary to introduce new trains starting off from Tirupur itself to places like Chennai and Coimbatore

When thousands of passengers boarding the trains in Tirupur, it is surprising that the trains halt hardly for a few seconds here and many fail to catch them in a crowded atmosphere. More halting time for all the trains to be provided.

The platforms on both sides are very narrow and not suitable for a place like Tirupur where huge number of passengers boards the trains. They must be widened immediately and more height to be provided. The reservation office in the station must be made bigger to handle huge number of people with more counters and staff.

While the Railway Ministry had envisaged several developments, including 'Wi-Fi' facility, bio-toilet and medical facilities, to modernize railway stations, it is a pity that all these have not reached Tirupur railway station so far.

Electronic Coach number indicators have not been provided on both the platforms. Earlier some effort was taken on this issue and materials were sent to the station but they are being kept idle. Commuters have to run on the platform when they fail to know the coach positions on many occasions

Coimbatore - Tirupur - Erode - Salem belt is a highly industrialized zone and workers and business people visit these places frequently and many on a daily basis. People from southern districts of Tamil Nadu are connected to this region by way of their business and professional relationships. Most of them prefer train travel and hence there is a dire need to provide the following trains to support industry

Right now there is a weekly train in operation from Coimbatore to Rameswaram via Tirupur and Erode. This train should operate on a daily basis to meet the desperate needs of commuters in large numbers

Now there is only one train available from Coimbatore to Nagercoil which is not sufficient. To meet the growing number of passengers one more train in this route must be provided. Additional coaches in the existing train may also be provided.

The passenger which was operating from Coimbatore to Salem was suspended after Covid19. This must be resumed immediately. As this route is preferred by thousands of travellers two more passengers from Coimbatore via Tirupur and Erode may be introduced

The following train services suspended on COVID-19 for almost more than a year must be resumed immediately.

Train No 06618 - CBE-RMM Special, Train No 06617 - RMM - CBE Special, Train No 06614 - CBE - RUT Express, Train No 06613-RT - CBE Express, Train No 02476 - CBE - HSR AC Express and Train No 02475 - HSR - CBE AC Express.

All other trains which have been stopped due to Covid19 (excluding the above) should be resumed.

The following trains are not stopping at Tirupur but simply passing, crossing over Tirupur Station All these trains must stop for two minutes in Tirupur for the benefit of hundreds of passengers

Train No 02623/02624 Chennai –Thiruananthapuram, Train No 07395/07396 Yashwantpur –Kochuveli, Train No 02409/02410 Hatia- Ernakulam, Train No 02660/02659 Shalimar-Nagercoil, Train No 02877/02878 Howrah-Ernakulam, Train No 06320/06319 Banaswadi-Kochuveli and Train No 02697/02698 Chennai-Thiruananthapuram.

All other trains which passes through Tirupur station without having a stopover must be directed to stop here for two minutes taking into account the importance of Tirupur as a manufacturing quarter, factory belt and an industrial cum business enterprise zone.

I request the Government to kindly go through all the issues listed above and take a favourable decision to carry out the tasks required to rehabilitate, improve and upgrade the Tirupur Railway Station.

Thanking You

***SHRI SUNIL DATTATRAY TATKARE (RAIGAD):** Hon'ble Chairman Sir, thank you very much.

Today, I rise to register my protest for not allocating funds for Konkan Railway in this year's Railway Budget. When the Indian railway network was being appreciated throughout the world, my Konkan region had to wait too long. So, Barrister Nath Pai, Professor Madhu Dandavate, George Fernandes and our National leader Shri Sharadchandraji Pawar Saheb took the initiative to constitute the Konkan Railway Corporation. The entire railway network was set up by Indian Railways, but to provide rail connectivity to my Konkan region, the Central Government formed a Konkan Railway Corporation. No sufficient funds were available for this railway project but, being a Chief Minister of Maharashtra, Shri Sharad Pawarji shared the financial burden of Maharashtra and also paid the share of neighbouring states like Goa, Karnataka and Kerala. Through this rail network, all these four states got connected but even after that, this Konkan Railway has completely been ignored since its inception. No budgetary provisions have been made for this railway for the last 2-3 years. Now, they are planning to privatize railways and Shri Danve ji, today I rise to oppose this move. Konkan railway is a profit-making venture and it has got Ro-Ro service too.

* English translation of the Speech originally delivered in Marathi.

You are planning to privatize it and are also targeting it by not allocating funds for Konkan Railway. An opposition parties' coalition government is ruling in Maharashtra and that might be the reason for treating it like this. The railway stretch upto Roha comes under Central Railway and beyond Roha, it is under Konkan Railways. We had acquired a lot of land for this Konkan Railway Project, but even today, the Konkan residents are not compensated and they are not getting the jobs under the project-affected category. The Government has undertaken the Roha to Ratnagiri railway line doubling project and electrification on this line has also been completed. Danve ji, you should come and visit it. Diesel cess is paid to the other Railway Zones but unfortunately, Konkan Railway has not been paid the diesel cess. We need to construct an elevated platform at Khed Railway Station. You should also provide Railway Reservation Counter at Veer Railway Station. Veer should be connected to Mahad which is a very important and historic place. It should also be renamed as Veer-Mahad Road Railway Station.

Roha-Diva-Roha MEMU Service should be extended upto Veer. I am meticulously pursuing for Pen to Alibaug Railway line project. I had met Shri Piyush Goyal ji personally for it when he was Railway Minister. He called up Chairman, RCF. Pen to Alibaug Railway line project was to be started, but RCF is opposing it and this is a grave injustice to the people of my Constituency. Danve ji, your central government is not in favour of Maharashtra Government, but you belong to Maharashtra and you should be positive towards people of Maharashtra.

The Mangala and Jan Shatabdi Express trains have got a stoppage at Khed Railway Station. All the major mail and express trains should have stoppages at Veer, Roha and Mangaon stations. The Government of Maharashtra has constituted a Maharashtra Rail Corporation for developing rail network throughout Maharashtra. We are ready to share the financial burden for construction of RoBs and RuBs for the convenience and safety of people of Maharashtra.

Konkan has got the potential for tourism. If the railway connectivity is improved, we can generate employment through tourism. Sir, we should start work on the proposed Suburban Railway Corridor Expressway between Roha and Panvel under MUTP-3 project as soon as possible.

At last, I would like to request to complete these projects as early as possible by providing adequate funds. I oppose the privatization of Konkan Railway.

Jai Hind! Jai Maharashtra!! Jai Shivray!!!

डॉ. मोहम्मद जावेद (किशनगंज) : थैंक-यू, सर। आपका बहुत-बहुत शुक्रिया।

सर, यह रेलवे बजट बहुत ही डिसअपॉइंटिंग है। अफसोस की बात है कि माननीय मंत्री जी यहां नहीं हैं, लेकिन सबसे अफसोस की बात यह है कि बिहार के लिए इस बजट में लगभग कुछ भी नहीं है। हम सब जानते हैं कि गरीब लोग रेल का सफर करते हैं, लेकिन पिछले सात सालों में जो रेल भाड़ा है, रेल किराया है, वह चार से पांच गुना बढ़ गया है। जब हमारी सरकार थी, वर्ष 2004-09 में पैसेंजर फेयर कभी नहीं बढ़ा। हमारे लालू जी माननीय रेल मंत्री थे, उस दौरान आप जानते होंगे कि कहीं भी रेलवे फेयर नहीं बढ़ा। मेरी गुजारिश होगी कि जो गरीब जनता है, उसका ध्यान रखें। जिस तरह प्लेटफॉर्म टिकट को पांच रुपये से पचास रुपये कर दिया गया है, उसको कम करने की जरूरत है और फेयर को भी कम करने की जरूरत है।

इसके अलावा रेल सेवा में जो सुविधाएं देनी चाहिए, उसमें भी कुछ जोड़ने की जरूरत है। बड़ी खुशी होती है, जब बात करते हैं कि 2 लाख 40 हजार करोड़ रुपये का इसमें खर्चा किया जाएगा। यह खर्चा कहाँ किया जाएगा? मैं आपको याद दिलाना चाहता हूँ कि जब यह सरकार नहीं बनी थी या नई-नई बनी थी, तब हम लोगों ने बुलेट ट्रेन की बात सुनी थी। तब कहा गया था कि 60 हजार करोड़ रुपये की लागत से बुलेट ट्रेन मुंबई से अहमदाबाद तक जाएगी। ... (व्यवधान) दो साल पहले तक हम लोग सुनते थे कि वह 60 हजार करोड़ रुपये अब 110 हजार करोड़ रुपये हो गए हैं। अभी तक क्या हो रहा है, क्या नहीं हो रहा है, इसकी कोई जानकारी नहीं है। कितना पैसा खर्च हो रहा है, इसकी भी जानकारी नहीं है।

खैर, इस पर न जाते हुए मैं आपको बिहार के तीन महत्वपूर्ण इलाकों के बारे में बताना चाहूंगा, जिन्हें वर्ष 2009 में वहां की जरूरतों को देखते हुए तय किया गया था और खोला गया था। इसे यूपीए के समय में खोला गया था।

15.00 hrs

रेलवे ने 3 लोकोमोटिव मैन्युफैक्चरिंग यूनिट्स बिहार में खोलने के लिए प्रपोज किया था। डीजल लोकोमोटिव मरौरा में खोलना था। इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव मधेपुरा में और कोच फैक्टरी छपरा में खोलनी थी। मैं जानना चाहता हूं कि सरकार यहां की सुविधा को अवेल कर रही है या नहीं? 400 'वंदे भारत' ट्रेनें भारत में चलाई जाएंगी। टारगेट 104 रैक 2024 तक बनाने का है लेकिन अभी तक सिर्फ दो ही उपलब्ध कराया गया है। इसकी वजह से यह चार गुना हो जाएगा। क्या यह फिजिबल होगा? क्या यह पोसिबल होगा कि इन ट्रेन्स के लिए रैक्स उपलब्ध हो सकेंगे? मेरी गुजारिश है कि चूंकि मैन्युफैक्चरिंग जगह कम है, जो सीमांचल का एरिया है, वहां लगाने की जरूरत है। जो यूथ हिंदुस्तान के अलग-अलग कोने में जा कर काम करते हैं, उन्हें वहां काम मिलेगा। माननीय मंत्री जी यदि चाहेंगे तो बिहार में थोड़ी बहुत तरक्की हो सकती है।

महोदय, एक पुराना काम था गलगलिया से जलालगढ़ का। उसमें हमें कोई फंड रिलीज नहीं हुआ है। हमें जानकारी मिली कि एक हजार रुपया टोकन मनी एलोकेट किया गया। चूंकि 2.4 लाख करोड़ रुपये की बात हो रही है, इसलिए इसका भी काम शुरू होना चाहिए। इसी तरह गलगलिया-अररिया एक प्रोजेक्ट रेलवे लाइन बिछाने का चल रहा है। उसमें जो मुआवजा जमीन वालों को दिया जाना था, वह सही तरह से नहीं मिल रहा है। मेरी गुजारिश होगी कि लोगों को सही मुआवजा मिलना चाहिए। इसके साथ-साथ किशनगंज, जो यात्रियों के तौर पर सबसे ज्यादा रेवेन्यू देता है, उस स्टेशन को और अपग्रेड करने की जरूरत है। मुझे खुशी हो रही है कि सात तारीख को वहां दो एक्सक्लेटर और दो लिफ्ट का उद्घाटन किया था लेकिन अफसोस की बात है कि कुछ ही दिन बाद वह खराब हो गई। जो क्वालिटी मेनटेनेंस है, उसकी तरफ रेलवे को ध्यान देना चाहिए और इसकी इन्क्वायरी करके इन्हें ठीक करना चाहिए। इसके साथ-साथ मेरी गुजारिश होगी कि 400 'वंदे भारत' ट्रेन चलानी है। किशनगंज भौगोलिक तौर पर भारत का बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है, जो बिहार को ही नहीं पूरे ईस्ट इंडिया को मेन इंडिया से जोड़ता है। इसके लिए मैं रिक्वेस्ट

करना चाहता हूं कि एनजेपी से पटना एक ट्रेन चले। इसी तरह एनजेपी से हावड़ा और वापस एनजेपी एक ट्रेन 'वंदे भारत' चले और कटिहार – गुवाहाटी – कटिहार 'वंदे भारत' चले। शताब्दी ट्रेन्स कई महत्वपूर्ण रूट्स पर चलती हैं। मेरी गुजारिश होगी कि एक एनजेपी वॉया किशनगंज से पटना हो और पटना से एनजेपी हो। यह बहुत जरूरी है। यह हिंदुस्तान का बार्डर एरिया है और मेन लैंड से जोड़ता है। पटना, किशनगंज और एनजेपी का ट्रेफिक रेलवे में काफी है, इसलिए ऐसा करना जरूरी है। मैं चाहता हूं कि किशनगंज का स्टेशन बीच में है आधा हिस्सा ईस्ट में है और आधा हिस्सा वेस्ट में है। रेलवे ट्रैक से सटा हुआ नेशनल हाईवे है और फ्लाईओवर नहीं होने के कारण बहुत दुर्घटनाएं होती हैं। मेरी गुजारिश है कि शहर में दो फ्लाईओवर्स हों। एक रूईधासा मैदान की तरफ और दूसरा टगड़िया की तरफ। साथ ही वहां गुड्स ट्रेन रुकती है। सीमेंट वहां उतारा जाता है जिसकी वजह से बहुत प्रदूषण होता है तथा ट्रेफिक जैम हो जाता है। वहां जो प्रेजेंट स्टेशन है, वहां रेलवे की जमीन है। यदि गुड्स वहां चढ़ाने और उतारने की व्यवस्था की जाए, तो इससे किशनगंज और वहां के लोगों को काफी सुविधा होगी।

महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका शुक्रिया।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, what about the Statement of the hon. Minister?

HON. CHAIRPERSON: The Minister is in Rajya Sabha right now.

श्रीमती रमा देवी जी।

SHRI MANISH TEWARI (ANANDPUR SAHIB): Would you check the quorum of the House? ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I will get back to you.

... (*Interruptions*)

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): महोदय, धन्यवाद। महोदय, आपने मुझे वर्ष 2022-23 के लिए रेलवे मंत्रालय की नियंत्रणाधीन अनुदानों की माँगों पर चर्चा करने के लिए समय दिया है, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ। मैं रेलवे के विषय में अच्छे-अच्छे पॉइंट्स को बताऊँगी कि हमारा क्या विकास हुआ है। रेलवे न सिर्फ देश को एक छोर से दूसरे छोर से जोड़ने का काम करती है। ... (व्यवधान)

श्री हिबी इडन (एरनाकुलम) : सर, कोरम नहीं है। 10 प्रतिशत कोरम होना चाहिए। कोरम नहीं है। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : रमा देवी जी, एक मिनट रुकिए।

... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Do you want to raise the issue of quorum?

... (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Please press the quorum bell.

The bell is being rung --

Now, there is a quorum. The hon. Member, Shrimati Rama Devi may continue.

श्रीमती रमा देवी: महोदय, आपने मुझे वर्ष 2022-23 के लिए रेलवे मंत्रालय की नियंत्रणाधीन अनुदानों की माँगों पर चर्चा करने के लिए समय दिया है, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। रेलवे न सिर्फ देश को एक छोर से दूसरे छोर से जोड़ने का काम करती है, बल्कि देश की कई भिन्न-भिन्न संस्कृतियों को भी आपस में मिलाने का काम करती है। रेलवे देश के पिछड़ेपन को दूर कर संतुलित विकास की दिशा प्रदान करती है। यह गर्व की बात है कि भारतीय रेलवे लगभग 70 हजार किलोमीटर से भी अधिक रूट के साथ विश्व का तीसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है, जो इसे विश्व का सबसे बड़ा यात्री वाहक तथा विश्व का चौथा सबसे बड़ा माल वाहक बनाता है। इस सबके लिए

रेल पटरियों, पुलों, सिगनलिंग और दूरसंचार जैसी विभिन्न प्रणालियों को चुस्त-दुरुस्त रखने की आवश्यकता होती है। कोरोना जैसी वैश्विक महामारी के दौरान भी रेलवे नेटवर्क में जो रिफॉर्म किया गया है, विस्तार किया गया है, वह काफी सराहनीय है। यह सब माननीय प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी की दृढ़ इच्छाशक्ति और दूरदर्शिता के कारण संभव हो पाया है। कोरोना वैश्विक महामारी के दौरान भी भारतीय रेलवे ने अपनी महती भूमिका अदा की है। रेलवे ने कोविड के दौरान 901 ऑक्सीजन एक्सप्रेस यात्रा के माध्यम से 2,087 फुल टैंकर्स और 36,840 मीट्रिक टन ऑक्सीजन राज्यों को पहुँचाने का काम किया है। इसके अलावा 4,621 श्रमिक स्पेशल ट्रेन्स के द्वारा 6.3 मिलियन लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाने का काम रेलवे ने मुश्किल समय में करके आम लोगों को राहत पहुँचायी है। कोविड की चुनौती को स्वीकार करते हुए प्रधानमंत्री जी ने आपदा को अवसर में बदलकर, रेल मंत्री जी ने सप्लाई चेन को चालू रखा तथा देश के कोने-कोने में 1233 मीट्रिक टन जरूरी सामान लोगों के लिए पहुँचाने का काम किया। यह विशेष चीज है कि उस पर इतना ध्यान देने का हमारे प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी ने काम किया। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में केन्द्र सरकार ने रेलवे में निवेश को जोरदार तरीके से बढ़ाया है ताकि, मौजूदा सुविधाओं को बनाए रखने के साथ-साथ बढ़ती आवश्यकताओं को भी पूरा किया जा सके।

इसी को ध्यान में रखते हुए मौजूदा बजट में रेलवे को 1 लाख 10 हजार 55 करोड़ रुपये की राशि आवंटित करने की घोषणा की है। मोदी सरकार ने वर्ष 2030 तक रेलवे को, भविष्य की आवश्यकताओं को देखते हुए तैयार करने की जो योजना बनाई है, वह सरकार की दूरगामी सोच का नतीजा है।

इस सरकार में रेलवे लाइन निर्माण में 66 प्रतिशत की अप्रत्याशित वृद्धि हुई है। वर्ष 2009 से 2014 के बीच जहां 1520 किमीमीटर प्रतिवर्ष नई रेलवे लाइन, डबल लाइन का निर्माण हुआ है, वहीं उसकी तुलना में वर्ष 2014 से 2021 में 2533 किलोमीटर प्रतिवर्ष रेलवे लाइन, डबल लाइन और गेज कंवर्जन का भी काम एनडीए सरकार में हुआ है। परिणामस्वरूप देश के सात पूर्वोत्तर राज्य सिक्किम को छोड़ कर रेल लाइन से जुड़े चुके हैं। माननीय प्रधान मंत्री जी की सोच

है कि पूर्वोत्तर के विकास के बिना देश का विकास सम्भव नहीं है। प्रधान मंत्री जी दृढ़ इच्छा से जो सोचते हैं, वह जमीन पर उतार कर दिखाते हैं।

मेक इन इंडिया को बढ़ावा देने के लिए एवं रेल ढुलाई की लागत में कमी लाने के उद्देश्य से पूर्व से पश्चिम तक 1110 किलोमीटर जो कॉरीडोर का निर्माण हो रहा है, वह स्वागत योग्य है। इस चीज को प्रत्येक आदमी देख रहा है।

माननीय प्रधान मंत्री जी एवं रेल मंत्री जी श्री अश्वनी वैष्णव जी के नेतृत्व में भारतीय रेलवे प्रगति की राह पर अग्रसर है और रेलवे यात्रियों के सफर को सुरक्षित एवं सुविधाजनक बनाने के लिए कृत संकल्पित है। आज देश में रेलवे स्टेशनों को हाईटेक बनाया जा रहा है। हर दिन यात्री सुविधाओं का विस्तार किया जा रहा है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने गांधी नगर रेलवे स्टेशन का उद्घाटन किया है। देश में अगले 3 वर्षों में 400 नई वन्दे भारत ट्रेनों का परिचालन किया जाएगा। अभी दिल्ली-वाराणसी एवं नई दिल्ली - श्रीमाता वैष्णो देवी कटरा रूट पर इसका परिचालन किया जा रहा है। अगस्त, 2023 तक देश भर में 75 वन्दे भारत ट्रेन के परिचालन का लक्ष्य रखा गया है। यह ट्रेन देश की सबसे अधिक स्पीड से चलने वाली ट्रेन है। एक समय था, जब ट्रेन के दरवाजे खोलने से नहीं खुलते थे, अब तो हमारे रेल मंत्री जी ऑटोमैटिक डोर रेल के डिब्बों में दे रहे हैं। इसके अलावा देश में वाराणसी-पटना-कोलकाता सहित देश के कई अन्य रूटों पर हाई स्पीड ट्रेनों का परिचालन कराने के लिए सर्वे किया गया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ और उनकी सोच को धन्यवाद देती हूँ।

माननीय प्रधान मंत्री के नेतृत्व वाली इस सरकार में समाज के हर वर्ग के जीवन शैली में गुणात्मक सुधार के प्रयास किए गए हैं। इसी कड़ी में दिव्यांगजनों को सुविधा प्रदान करने के उद्देश्य से आज सरकार द्वारा के तहत महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर रै 'सुगम्य भारत अभियान' का निर्माण कराया जा रहा है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस योजना के तहत बिहार सहित देश के शहरी एवं ग्रामीण क्षेत्रों में अवस्थित रेलवे स्टेशनों पर अधिक से अधिक रैम्प का निर्माण कराया जाए। इससे दिव्यांगजनों को रेलवे से यात्रा करने में सुविधा मिलेगी।

आने वाले वर्षों में रेलवे की क्षमता का विस्तार दिसंबर, 2023 तक बड़ी लाइन खंड के सौ फीसदी विद्युतीकरण से होगा। रेलवे विद्युतीकरण के क्षेत्र में वर्ष 2009-14 की तुलना में वर्ष 2014-21 में 5.5 गुणा बढ़ोतरी हुई है। अगर तुलना की जाए तो वर्ष 2009 से 14 के बीच जहां मात्र 608 किलोमीटर प्रतिवर्ष रेलवे विद्युतीकरण का काम हुआ था, वहीं वर्ष 2014-21 के बीच में 3440 किलोमीटर प्रतिवर्ष रेलवे विद्युतीकरण का काम एनडीए सरकार ने किया है। इसमें मेरे संसदीय क्षेत्र से होकर गुजरने वाली दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज रेलखंड भी शामिल है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी के प्रति हृदय से आभार व्यक्त करती हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने युवाओं को मुफ्त में ट्रेनिंग देने के उद्देश्य से की शुरुआत की है 'रेल कौशल विकास योजना', जिसके तहत देश के 75 से अधिक ट्रेनिंग कोलेशन्स पर वर्ष 2024 तक 50 हजार युवाओं को ट्रेड किया जाएगा।

जो नौकरियों के लिए लालायित थे, जो मांग करते थे, ये सारी व्यवस्थाएं हमारे माननीय मंत्री जी के द्वारा हो रही है। रेल दुर्घटनाओं के मामले जहां वर्ष 2009-14 में औसतन 135 थे, वहीं वर्ष 2014-21 में इनकी संख्या 79 रह गई है और चालू वर्ष में मात्र 21 है। हमारी सरकार का उद्देश्य इसे शून्य पर लाने का है। इसके लिए हमारे रेल मंत्री जी ने मॉडर्न सिगलनिंग सिस्टम से लैस तकनीक लायी है 'कवच', जिसको माननीय रेल मंत्री जी ने स्वयं इसकी टेस्टिंग की है। इससे निश्चित रूप से रेल दुर्घटना में कमी आयेगी।

अब हम किसानों के विषय में भी सोचते हैं कि 2137 किसान रेल सर्विसेज के तहत अब तक 7.15 लाख टन कृषि उत्पादों को एक सेंटर से दूसरे स्थान पर पहुंचाने का काम किया है। यह रेलवे की देश के किसानों के हित में बहुत बड़ी उपलब्धि है। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान लंबित रेल परियोजनाओं के प्रति आकृष्ट कराना चाहती हूँ कि बिहार की दर्जनों नई रेल लाइन परियोजनाएं वर्षों से लंबित हैं और उन लोगों के समय से लंबित हैं, जो केवल बोर्ड लगा कर वोट ले लेते थे, सरकार बना लेते थे। लेकिन उन लंबित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए हमारे माननीय प्रधान मंत्री और रेल मंत्री पूरी दृढ़ इच्छा से आगे की तरफ बढ़ रहे हैं, जिसमें मेरे क्षेत्र के

अंतर्गत सीतामढ़ी से वाया शिवहर होते हुए बापूधाम मोतिहारी रेल लाइन परियोजना भी शामिल है। माँ जानकी की जन्म स्थली सीतामढ़ी और राष्ट्रपिता महात्मा गांधी जी की कर्मभूमि मोतिहारी जैसे ऐतिहासिक स्टेशनों को वाया शिवहर जोड़ने वाली 77 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण कार्य नहीं होना दुर्भाग्यपूर्ण है। जबकि, शिवहर जिला रेल लाइन से अछूता है तथा सीतामढ़ी जिला सरकार द्वारा आकांक्षी जिला घोषित है।

मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देने के साथ-साथ एक सुझाव देना चाहती हूँ कि अकेली चलने वाली महिलाओं के लिए मेट्रो की तर्ज पर रेलवे में भी डिब्बे आरक्षित किए जाएं। साथ ही इनमें रेलवे पुलिस बल की महिला जवानों की तैनाती की जाए। मुझे लगता है कि ऐसी व्यवस्था करने से ट्रेनों में महिलाओं के साथ होने वाली छेड़खानी या दुर्व्यवहार की घटना को दूर किया जा सकता है, उस पर रोक लगेगी और हमारी महिला सुरक्षित ढंग से यात्रा कर पाएंगी।

रेलवे के पास जो रेलवे सम्पदा है, जिस पर अतिक्रमण भी है, उससे काफी ज्यादा आय की संभावना है, जो रेलवे के विकास में सहायक हो सकता है। मुझे खुशी है कि सरकार इस मुद्दे पर गंभीर है। सरकार को इसमें मेरा एक सुझाव है कि रेलवे की काफी ऐसी जमीन है, जिसका कोई ऑपरेशनल यूज नहीं हो रहा है। वह देश भर में बनी अपनी-अपनी रेल कॉलोनियों को मल्टीस्टोरी की शकल दे सकती है और इससे बचने वाली जमीन का कमर्शियल यूज कर के मोटी कमाई कर सकती है। रेलवे अगर चाहे तो मेट्रो की तर्ज पर जिस जमीन का अपने निजी उपयोग से परहेज हो तो सरकारी कम्पनियों को ऑफिस मुहैया करा सकती है। यह हमारा सुझाव है कि रेल मंत्री जी इस पर सुझाव देंगे।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत घोड़ाहसन आदर्श रेलवे स्टेशन के पूर्वी समपार फाटक 12सी जो कि मुख्य बाजार पर स्थित है, जनहित में वहां भी आरओबी या अंडरपास का निर्माण कराया जाए, जिसके लिए मैं पूर्व में भी मांग कर चुकी हूँ। जनता की व्यापक मांग पर मेरे क्षेत्र के दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज रेलखंड पर स्थित घोड़ाहसन एवं बैरगनिया स्टेशन से गुजरने वाली एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव सुनिश्चित कराया जाए।

सभापति महोदय, माँ जानकी की प्रकटस्थली होने के कारण सीतामढ़ी का पौराणिक इतिहास है, फिर भी वह दो दशक से भी अधिक समय से रेलवे द्वारा उपेक्षित रहा है। महोदय, सीतामढ़ी को पर्यटन की दृष्टि से विकसित किए जाने की आवश्यकता है। माननीय रेल मंत्री जी से मेरी मांग है कि ट्रेन संख्या –02557/02558 सप्तक्रांति एक्सप्रेस, 03419/03420 जन सेवा एक्सप्रेस, 01061/01062 पवन एक्सप्रेस एवं ट्रेन संख्या 02565/02566 बिहार संपर्क क्रांति का परिचालन वाया सीतामढ़ी सुनिश्चित कराया जाए, तथा सीतामढ़ी या रीगा में ऑटोमेटिक वॉशिंग प्लांट बनाया जाए।

महोदय, आपने हमें बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। माननीय मंत्री जी को भी बहुत-बहुत धन्यवाद कि वे तेजी के साथ अपना काम कर रहे हैं, इसके लिए बहुत-बहुत आशीर्वाद।

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, I want to point out one thing. In today's Revised List of Business, it has been explicitly marked in Item No.13: "Dr. Subrahmanyam Jaishankar to make a statement regarding 'the situation in Ukraine'." The time has been marked to be made at 2.30 p.m. Now, it is nearly 3.20 p.m. My question is this. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: He is addressing in the Rajya Sabha.

... (*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : I would like to know whether the Government has any right to take the House of the People for a ride. That is my question.

HON. CHAIRPERSON: Please have your seat.

... (*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY: No Parliamentary Affairs Minister is there. We do not have any prior information that the Minister will make a statement. ... (*Interruptions*) No information has been given to the House. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: He is addressing in the Rajya Sabha. We have to be patient with that.

... (*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY: Sir, the House should not be taken for a ride. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please have a seat.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: A Minister has every right to address in the Rajya Sabha and come and address here.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shrimati Aparupa Poddar

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please have a seat.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please go ahead.

... (*Interruptions*)

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): Sir, the House is not in order. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Nothing is going on record except what Shrimati Aparupa Poddar speaks.

... (*Interruptions*) *

HON. CHAIRPERSON: Let the House proceed. Please have a seat.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Go ahead, please.

SHRIMATI APARUPA PODDAR : Thank you Chairman, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Demand for Grants for the year 2022-23. Railways are considered to be the soul of our economy and I hope, it is the soul of hon. Prime Minister Narendra Modi *ji* also. It is because since 2014, we have been hearing only one thing that because he was the Chief Minister of Gujarat, he used to earn his living through selling tea. It is good; we appreciate it. पर, आप जब चाय बेचते थे, उस समय की स्थिति और आज भारत की जो स्थिति है, चाहे वे चाय वाले हों, पकौड़े वाले हों, छोटे दुकानदार हों, उनकी स्थिति खराब है। ... (व्यवधान) आप आइए, आपको मुरही खिलाएंगे, आप क्यों इतने उतावले हो रहे हैं?... (व्यवधान)

सबकी स्थिति इतनी खराब है कि मैं क्या बताऊं?... (व्यवधान) इस पर मुझे एक लाइन याद आ रही है -

न माँझी, न रहबर, न हक में हवाएँ
है कश्ती भी जर्जर, ये कैसा सफर है?

* Not recorded.

अर्जुन जी, आपको यह नहीं मालूम कि हम जब स्कूल में पढ़ने जाते थे तो हम ट्रेन में ही जाते थे और उस टाइम में ट्रेन में जब कोई गरीब-मजदूर ममता बनर्जी के का जब 'इज्जत' 25 रुपये मंथली का टिकट लेते थे तो उन्हें इस पर गर्व होता था। इसमें दाँत निकालने की कोई बात नहीं है। ... (व्यवधान) सच सुनने की क्षमता होनी चाहिए। ... (व्यवधान) आप लोग इतने इन्टॉलरेंट क्यों हो रहे हैं, मुझे यह पता नहीं है। ... (व्यवधान) जब आपके पास बहुमत है, जब आप लोग सब स्टेट्स में जीत रहे हैं तो आप सुनिए। ... (व्यवधान) आप लोगों ने अपनी बात रखी, मुझे भी अपनी बात रखने दीजिए। ... (व्यवधान) हर बात पर अगर टिप्पणी कीजिएगा तो यह देश को शोभा नहीं देता है। ... (व्यवधान) मुझे मेरी बात रखने का अधिकार है और यह अधिकार आप मुझसे नहीं छीन सकते। ... (व्यवधान) कम से कम हम लोग बोल रहे हैं और कर भी रहे हैं, आप लोग तो अपनी कंस्टीट्यून्सी नहीं जाते हैं। पहले उसे सँभालिए, फिर बाद में यहां पर बोलने आइएगा।

आज जो शेर हमने यहां पर रखा है, यह वर्तमान परिस्थिति को दर्शाता है। आज भारतीय रेल में जो भी सफर करते हैं, वे सफर नहीं, बल्कि suffer कर रहे हैं। यह रिएलिटी है।

It has become a directionless Railway nowadays. Since the discontinuance of a separate Railway Budget in 2017, the Indian Railways and its annual Budget have lost significance and spotlight. यह मोदी सरकार नहीं, अमेजॉन सरकार होनी चाहिए, क्योंकि यह हर पीएसयू, रोड, रेलवे, पोर्ट सब चीजों को बेचने पर आ गए हैं। ... (व्यवधान)

The Indian Railways has a glorious history, a glorious past. चेयरमैन सर, ये लोग देश के जज की नौकरी भी खा जाएंगे, क्योंकि ये लोग यहां बैठकर बता रहे हैं कि किसको क्या करना है? भारतीय जनता पार्टी जज की भी अपनी पॉवर छीन ले रही है। यह दुर्भाग्य की बात है। यहां पर जब कोई मेंबर बोल रही हैं, तो यहां पर इस तरह की टिप्पणी की जाती है। मैं इसका विरोध करती हूँ।

The Indian Railways has a glorious history, and in the past it has been led by distinguished leaders such as Shri Lal Bahadur Shastri, Jagjivan Ram ji, अभी मैं जिनका नाम लूंगी, फिर ये लोग चिल्लायेंगे, and our Chief Minister, Mamata Banerjee ji. I will highlight how the current financial condition of the Indian Railways is depleting.

Indian Railways had budgeted a gross traffic revenue of Rs.2.17 lakh crore and ordinary working expense of Rs.2.08 lakh crore in this fiscal year. The Revised Estimate has already been lowered to Rs.2.01 lakh crore, whereas, the trends show that it would not exceed Rs.1.9 lakh crore.

This year's Budget has allotted another Rs.2.45 lakh crore for CapEx, whereas it would have been prudent to cut back on this front. The Government should have completed all the ongoing projects first, before committing resources to new projects. Many rail projects do not seem to be contributing to the rise in the revenues of Railways commensurate with the rise in its traffic or market share.

The Operating Ratio of the Indian Railways has worsened to 98.93 per cent in the RE of fiscal year 2022. This is lower than the 96.15 per cent it had budgeted. I would, therefore, suggest the Minister that Railways need to assure fiscal discipline and it should thoroughly assess the bankability of all such projects where funding has been planned through Extra-Budgetary Resources. Railways should utilise this high-cost and risk-infested market borrowing cautiously and preferably in those sectors only that can offer assured returns.

Since 2014, we have been hearing about the bullet trains. We thought that we would be a part of this Bullet Train project of India. There was a huge propaganda that a bullet train from Mumbai to Ahmedabad will be started soon. The Japanese Prime Minister also visited India. The deadline for construction of the bullet train from Mumbai to Ahmedabad was 2023 but till now nothing has been initiated. Even the land acquisition process has not been started. The Government has not even acquired the land for this purpose.

It seems the Bullet Train Project has failed. Day-after-day we have been seeing an increase in the tax on the common man. When the common man tries to speak something which is not in favour of the Government, instead of Bullet Train, the Government fires bullets on the people who oppose it. बुलेट दाग दी जाती है।

राष्ट्रीय रेल संरक्षण कोच का जो अनयूटिलाइज्ड फंड है, जो फंड्स बनाए गए थे, कम से कम 1 लाख करोड़ रुपये ओवर फाइव ईयर्स, यह फंड पूरा यूटिलाइज नहीं हुआ है। इस बारे में भी हम रेल मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि ऐसा क्यों हुआ है? यदि कोई फंड बनाया गया है तो यह अच्छी बात है, लेकिन सरकार के रहते फंड यूटिलाइज क्यों नहीं हुए? Why has this fund not been utilised? यदि ये फंड पूरा एक लाख करोड़ रुपये यूटिलाइज होते तो यह रेल के इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए अच्छा होता। इसके बारे में भी मैं ऑनरेबल मिनिस्टर से जानना चाहती हूं। पश्चिम बंगाल में ईस्ट-वेस्ट कॉरीडोर प्रोजेक्ट रेलवे का चल रहा है, लेकिन उस प्रोजेक्ट में राशि बढ़ाना है। पश्चिम बंगाल में कुछ-कुछ काम में सिर्फ हजार रुपये करके शामिल किया गया, लेकिन उस प्रोजेक्ट में फुल अमाउंट एलोकेशन नहीं दिया गया है, कोई स्पीड-अप नहीं है। हमारे खुद के आरामबाग क्षेत्र में तारकेश्वर से बिशुपुर मेन लाइन प्रोजेक्ट अभी भी ...(व्यवधान) आप बुलेट ट्रेन

के लिए भी लैंड नहीं ले पाएं। ... (व्यवधान) मैं बता रही हूं ... (व्यवधान) रेल मिनिस्टर साहब थोड़ा सा सुन लीजिए न, रेलवे मिनिस्टर साहब आप दो मिनट सुन लीजिए। लैंड प्रोबलम नहीं है, अगर लैंड प्रोबलम होता तो आप कामारकुण्डु फ्लाईओवर कम्पलीट नहीं कर पाते।

HON. CHAIRPERSON: Please address the Chair.

... (Interruptions)

श्रीमती अपरूपा पोद्दार : गवर्नमेंट ऑफ वेस्ट बंगाल ममता बनर्जी का पूरा सहयोग था कि आप कामारकुण्डु फ्लाईओवर कम्पलीट कर चुके हैं। वहां जो छोटे-छोटे दुकानदार थे, उसे गवर्नमेंट ऑफ वेस्ट बंगाल ने रिहैबिलिटेड किया, तब आप प्रोजेक्ट कम्पलीट किए।

HON. CHAIRPERSON: Please address the Chair.

... (Interruptions)

श्रीमती अपरूपा पोद्दार: ममता बनर्जी जी का तारकेश्वर मंदिर से बिश्रुपुर मंदिर को जोड़ने का प्रोजेक्ट था। वह प्रोजेक्ट अधूरा इसलिए रह गया क्योंकि भारतीय जनता पार्टी के एमपी दिलीप घोष उस टाइम हमारे खुद के क्षेत्र में जाकर वहां की पब्लिक को गुमराह किया, कोई भावदी में मैप है। 8 साल हो गए, आज तक भारतीय रेलवे ने ईस्टर्न रेलवे का कोई मैप नहीं दिखा पाए, लेकिन पब्लिक को गुमराह किया है। हम इसका घोर विरोध करते हैं। ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please be seated. The hon. Minister will give reply on this.

... (Interruptions)

श्रीमती अपरूपा पोद्दार: ममता बनर्जी जी का ताकेश्वर से बिश्रुपुर का रेल प्रोजेक्ट है। इन लोगों की मंशा है कि यह प्रोजेक्ट कम्पलीट नहीं हो। हम चाहते हैं कि यह प्रोजेक्ट कम्पलीट हो। आरामबाग से बोआइचुंडी वर्धमान को जोड़ती है, उसका सर्वे 2013 में हुआ था, लेकिन आज तक उस सर्वे की कम्पलीट रिपोर्ट नहीं आई।

HON. CHAIRPERSON: Thank you. Please be seated.

Now, Dr. Beesetti Venkata Satyavathi.

श्रीमती अपरूपा पोद्दार: रिशरा में एक अंडरपास है जिसका ऑलरेडी टेंडर हो चुका है लेकिन आज तक वह काम शुरू नहीं हो पाया है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि यह काम भी जल्द से जल्द स्टार्ट कराएं।

DR. BEESETTI VENKATA SATYAVATHI (ANAKAPALLE): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Railways.

On behalf of our dynamic leader and our hon. Chief Minister, Shri Y.S. Jagan Mohan Reddy Garu, I would like to bring your attention to some issues with regard to our State of Andhra Pradesh.

First of all, I would like to bring your attention to Buddhist Pilgrimage Tourism. There are hundreds of Buddhist sites and monuments dotting Southern States of India. These sites indicate India's Buddhist legacy. The Andhra Pradesh Government has identified twenty-three Buddhist sites and monuments in the State and divided them into two areas. One is Visakhapatnam Circuit and another is Amaravati – Nagarjuna Konda Circuit. The State Government has developed these Circuits to attract Buddhist pilgrims.

A special Buddhist Tourist Package, organised by IRCTC, to Southern States covering some key Buddhist sites in Andhra Pradesh will strengthen the outreach to Buddhist population within and outside India. I am happy to share with you that there is one such Buddhist monument in my Constituency namely, Bojjannakonda. There are other Buddhist monuments in Visakhapatnam namely, Thotlakonda and Bavikonda.

Hon. Chairperson Sir, allocating budget for creating tourist packages or allotting dedicated tourist trains will boost the railway revenue. The Ministry of Railways must coordinate with the Andhra Pradesh Government to create a mutually beneficial and profitable tourism model.

Hon. Chairperson, Sir, my second point is concerning Visakhapatnam – Vijayawada bullet train. The trains from Visakhapatnam to Hyderabad via Vijayawada always witness heavy passenger rush. There is a huge demand from the passengers for an increase in frequency of trains between Hyderabad and Visakhapatnam. A bullet train from Visakhapatnam to Hyderabad would not only reduce the travel time drastically but would boost the economies of both Telangana, Andhra Pradesh and that of the nation.

The Visakhapatnam to Hyderabad bullet train would be more viable than the Mumbai-Ahmedabad bullet train. Hence, I would like to urge the Union Government to approve the proposal of Visakhapatnam – Hyderabad bullet train corridor.

Hon. Chairperson, Sir, now I come to the amenities and services in railway stations. I am sorry to say this to hon. Railway Minister that passenger amenities like drinking water, seating arrangements, public announcement system and general cleanliness are the basic requirements of any railway station. The platform with broken seats, closed or wrecked bathrooms can be witnessed in many small village railway stations across the State. For instance, small stations like Nellimarla, Garividi in Vizianagaram district and Anakapalle, Elamanchili, Narsipatnam road in my Visakhapatnam district and

such other small railway stations which are under the control of East Coast Railway Zone and South Central Railway Zone areas do not have all the facilities prescribed by the Railway Board. There is an immediate requirement to identify such stations across the State and grant them funds to ensure basic amenities for the passengers.

Sir, my next demand is for operationalizing the suspended passenger trains. During pre-COVID and post-COVID period, many of the passenger trains were not operational. Citing the operational issues, the Ministry of Railways has cancelled hundreds of passenger trains across various States in the country including Andhra Pradesh. So, the cancellation of passenger trains like 08531/32 Palasa – Visakhapatnam – Palasa Special Express and 57225/226 Vijayawada – Visakhapatnam Passenger Train and also some trains from Visakhapatnam – Rajahmundry and Visakhapatnam – Kakinada should be operationalized and restored. So, the cancellation of trains is causing severe hardships to the common people due to absence of cheapest means of transport within their reach. No demand for grants were made by the Ministry to operationalize the suspended passenger trains across India.

Finally, before concluding, I would like to request the Government to operationalize the South Coast Railway Zone at the earliest and also to retain the Waltair Division with the South Coast Railway Zone. This is the long pending demand and if it can be fulfilled in this Budget year, we will be grateful to the Minister. This is the wish of the people of Andhra Pradesh and this is

promised in the Andhra Pradesh Reorganization Act also. Thank you very much Chairperson Sir and to the Minister.

***SHRI RAJU BISTA (DARJEELING):** I stand to convey my thanks to Hon'ble Prime Minister Narendra Modi ji, Hon'ble Railways Minister Ashwini Vaishnawji, and the Government of India for the incredible progress made in terms of Railway infrastructure development in our country in the last few years. In particular, I want to thank the government for taking active measures to help our Darjeeling hills, Terai, Dooars region, and rest of North East with the railway network.

As of today, the work for Sevoke-Rangpo Rail Line which will help connect our Kalimpong, Darjeeling and Sikkim region is going on at a fast pace, and I am hopeful that we will get to witness the completion of the project by 2024.

I also thank the Government for helping connect rest of North East to the Railway Network. My home state of Manipur too has benefited due to the focus and support given by the Central Government. Yesterday, for the first time since Independence, a train engine entered Khongsang in Manipur, which falls under the Jiribam-Imphal RIY line project. I cannot define the happiness among the people there. It took 75-years since Independence for NE Region to be prioritized for railway connection. For this, our region and people will always remain indebted to Modi ji.

* Speech was laid on the Table.

As we discuss railway demand for grants, I want to draw the attention of our Government to some pertinent issues related to the Railways in the North Bengal region. Given that our region is strategically located as the gateway to NE India, and is the only part in the nation, which shares four international borders, strengthening railway network here is very important. I am therefore, requesting for the government for addressing these issues:

- Filling of unfilled vacancies in DHR, and permanency of workers and apprentices
- Numerous posts in DHR, especially those in Tindharey Railway Workshop has remained unfulfilled for long, due to which maintenance of DHR is getting delayed.
- Youths who completed ACT Apprentice in DHR and all related exams conducted by the Ministry of Labour and Employment in 2014 are yet to be given permanent placement.
- Also, despite having been working for DHR for the past 35-40 years, coal labours and contract employees are denied of any basic amenities and financial or employment security like Insurance, PFs, bonuses, and retirement benefits
- I would request your kind help in finding a positive resolution for these two groups - Apprentices, and Coal Workers.

Establishment of a Railway Hospital at Tindharey

- The history of Darjeeling is closely linked to the history of Darjeeling Himalayan Railway.
- We have thousands of people who have worked for the railways and are now retired.
- I am requesting for a Railway hospital to be constructed in Tindharey.
- This hospital situated in the hills will not only provide medical help to the locals but railway staff from across North Bengal and the nation can benefit from this hospital.

Upgradation of Historic Siliguri Railway Station

- Siliguri is one of the first railway stations to be established in North Bengal
- As the originating station for Darjeeling Himalayan Railway, it is historic.
- Today, Siliguri is also an important town and thus Siliguri junction gains much significance in terms of people travelling.
- I am requesting for Siliguri Junction to be upgraded, so that more national trains can depart from here.
- I also request the Ministry to kindly ensure that the heritage component of the station be conserved, when doing so.

Helping Villagers Along Sevoke Rangpo Rail line - Construction of Trauma Centre

- The villagers living along Sevoke-Rangpo rail line have been struggling to get fair compensation from the railways.
- Some have alleged that despite funds being allocated to the WB Govt, the same has not reached the villagers.
- Some villages/villagers are in need of proper rehabilitation or resettlement
- I am, therefore, requesting you to kindly have the matter investigated to ensure that proper compensation is paid to them.
- Since this railway line is situated along NHIO and River Teesta, we witness many accidents on this route. Sadly there are no hospitals or trauma centres nearby.
- As IRCON is responsible for the construction of this line, I am requesting for the Ministry and Railway officials to construct a Trauma Centre in Teesta, through IRCON CSR.
- This will not only help the victims of traffic accidents, but it will go a long way in building good will among the local residents and the Indian Railways.

Transfer of SDHR kills and Knowledge from existing employees to new local recruits

- The World Heritage Darjeeling Himalayan railway is facing acute staff and manpower shortage in DHR that hampering the proper functioning of the Railway
- The Steam engine needs specialized skills and experience set that can only be handed through experience of the existing employees who have worked in the terrain and the antique locomotive technology
- Experienced and outgoing local employees can provide knowledge transfers to new local recruits to make sure that the skillsets is passed on and the heritage property is taken proper care of.

Introduction of Vande Bharat Trains from Siliguri to Kolkata

- Siliguri being the financial capital of North Bengal is one of the most important cities in the state, and there is an urgent need to introduce high-speed train connecting Siliguri to Kolkata
- I am requesting for the introduction of two daily Vande Bharat trains connecting Siliguri to Kolkata.
- This will help our business community, students and patients, many of whom need to travel to Kolkata for meeting their various needs.

Introduction of New Trains from Siliguri to Katpadi (Vellore)

- Due to lack of proper medical facilities in the region, thousands of people from our region travel to Vellore for their medical treatment.
- Along with the patients, thousands of students who study in the states of Tamil Nadu and Karnataka also travel from our region.
- However, we do not have a direct train connecting Siliguri to Katpadi (Vellore).
- I am therefore, requesting for a direct train connecting Siliguri to Bengaluru via Katpadi do be started from Siliguri or NJP terminus.

Starting NJP - New Delhi Superfast Express

- Our region being located in a critical geography which connects NE India to rest of India, and borders Nepal, Bhutan and Bangladesh attracts a large number of people on a daily basis.
- Many of these people come for business purposes, and they need to travel to Delhi.
- Also, thousands of people from our region also study, work in Delhi and NCR region.
- However, we don't have a direct train connection to Delhi.
- Hence, I am requesting for NJP-New Delhi Superfast Express to be restarted at the earliest.

Upgradation and Operationalization of Gulma Station

- Gulma station sits at the foothills of Darjeeling and has the potential to be turned into a major station.
- Development of this station will also help boost tourism in the region.
- I am therefore, requesting you to kindly sanction development of Gulma Station, and help turning into a hub of railway transport in our region

Transfer of Bill Unit from Katihar to Siliguri

- Railway employees and retired servicemen from North Bengal, and even those engaged with Darjeeling Himalayan Railways have to travel the way to Katihar for any official work.
- They have requested the transfer of their Bill Unit to Siliguri, so that they won't have to face trouble in having their paper works sorted

Consultative committees

- No Meeting has been called with members of different Railway Consultative Committees from our region till date.
- There is an urgent need to form fresh committees of ZRUCC, DRUCC etc.

Use of Local Language in Signboards in Darjeeling District

- As per Rule 18 of the Language Policy of India, "sign Boards of Railway stations should be in regional language, use of language on Railway

Information Boards, naming of Railway stations should be in regional languages".

- However, Nepali which is the predominant language in Darjeeling hills, Terai and Dooars and is included under VIIIth Schedule of our Constitution as one of the 22 National Languages of India has not been included in any of the signboards and station names.
- Hence, I am requesting your intervention to ensure that Nepali language is included in all Sign Boards, information boards and railway stations along the DHR route.

Creation of long-route train Stoppages

- Creating stoppage for Intercity Balurghat Express at Adhikari Station (ADQ)
- Stoppage of Chennai Express at Bagdogra Station (02611/12)
- Stoppages for the following trains at Naxalbari Station
 - Kanchan Kanya Express (13149/50)
 - Mahananda Express (05483/84)

Freight charges

- I have received allegations of overcharging of Freight by SW Railways while booking consignment for NF Railways
- I would be most grateful, if this issue could be looked into.

I am most hopeful that the Ministry of Railways will address these issues at the earliest. Thank you.

श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा): माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेलवे बजट की अनुदान की मांगों पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपकी आभारी हूँ।

मैं अपनी बात की शुरुआत में आदरणीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी का अभिनंदन करती हूँ। मैं यहां दोनों बहनों की बात सुन रही थी। मैं बुलेट ट्रेन के बारे में बात करना चाहती हूँ। मैं अभिनंदन करना चाहती हूँ कि माननीय प्रधान मंत्री जी की सोच है कि देश में बुलेट ट्रेन होनी चाहिए, देशवासियों को बुलेट ट्रेन में बैठना चाहिए। उन्होंने इस सोच को लेकर अहमदाबाद से मुम्बई की बुलेट ट्रेन की प्लानिंग की। गुजरात में करीब 99 प्रतिशत लोगों ने भूमि का अधिग्रहण में दी और साथ ही अधिकारियों ने काम शुरू कर दिया। छः किलोमीटर की रफ्तार से काम शुरू होना था और अब करीब 12 किलोमीटर की रफ्तार से काम बहुत जल्दी हो रहा है। हमारी दोनों बहनें यहां खड़ी हैं।

वहां टॉवर भी खड़े हो गए हैं और वहां काम भी शुरू है। मैं पोद्दार जी को आमंत्रण देती हूँ कि आप गुजरात जरूर आइए और बुलेट ट्रेन का प्रोजेक्ट देखिए कि वहां कैसे काम चल रहा है। गुजरात के सभी लोगों ने उसके लिए भूमि भी अधिग्रहण के लिए दे दी है। ...(व्यवधान) इसलिए, आप थोड़ा-सा अभ्यास करके आइए और फिर यहां बताइए। यह मैं आपको जरूर बोलना चाहती हूँ कि गुजरात के लोगों ने जो भूमि देनी थी वह भूमि भी दे दी और साथ में वहां काम भी शुरू हो गया है। इसके लिए मैं माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का अभिनन्दन करना चाहती हूँ।

मैं फिर से प्रधान मंत्री जी की दृढ़ इच्छाशक्ति और माननीय रेल मंत्री जी की प्रधान मंत्री जी के मार्ग दर्शन में कोविड महामारी के बावजूद वर्ष 2020-21, यानी फरवरी, 2021 के दौरान भारतीय रेलवे ने करीब 1798 किलोमीटर लंबी नई रेलवे लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण के कार्य को चालू करने का लक्ष्य हासिल किया है। इसके साथ ही 3003 किलोमीटर का रेलवे विद्युतीकरण और 4099 किलोमीटर का ट्रैक नवीनीकरण का कार्य भी किया है। कुल 1009 पुलों की मरम्मत की गई है। मजबूत, पुनर्वास और पुनर्निर्माण का कार्य भी किया गया है। 925 रोड

ओवर ब्रिज और रोड अंडर ब्रिज निर्माण किये गये हैं। रेलवे विभाग ने कोविड महामारी के बावजूद कार्य की गति को धीमा नहीं पड़ने दिया।

महोदय, देश में रेल कनेक्टिविटी को अपग्रेड करने के लिए अगले तीन वर्षों में 400 नई वंदे ट्रेन का उत्पादन किया जाएगा 'भारत'। इससे यातायात एवं आवागमन आसान एवं सफर सुविधामय होगा। यात्रियों के लिए सीटों में भी इजाफा किया जाएगा। नई 400 'वंदे भारत' ट्रेन के उत्पादन से रेलवे का निजी क्षेत्र में निवेश बढ़ेगा, जिससे रेलवे विभाग का मुनाफा एवं आय बढ़ने की उम्मीद रहेगी। इस घोषणा के अमल होने से रेलवे सेक्टर में रोजगार बढ़ेगा। इस बार बजट में एक नई घोषणा हुई है। इस बार बजट में 'वन प्रोडक्ट, वन रेलवे स्टेशन' योजना लाई गई है। इस योजना की मदद से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान होगी। इस बजट में नई घोषणा के मुताबिक वर्ल्ड क्लास 'कवच' तकनीक की मदद से 2000 किलोमीटर पर रेलवे नेटवर्क तैयार किया जाएगा। यह तकनीक रेलवे नेटवर्क को सुरक्षित बनाने के साथ ही उनकी क्षमता को भी बढ़ाने का काम करेगा।

'कवच' तकनीक ट्रेन टकराव से बचाव प्रणाली के नाम से भारत की अपनी स्वचालित सुरक्षा प्रणाली है। इसे कवच नाम दिया गया है। इसका सफल परीक्षण हाल ही में माननीय रेल मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन श्री त्रिपाठी जी द्वारा किया गया है।

महोदय, बजट में हुई घोषणा के मुताबिक अगले तीन सालों में 100 पीएम गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित किए जाएंगे। इसके अलावा मेट्रो सिस्टम के निर्माण में नए तरीके और तकनीकी को शामिल किया जाएगा। इसके अलावा अर्बन ट्रांसपोर्ट को रेलवे के साथ जोड़ने पर भी फोकस रहेगा। इससे रेलवे का नेटवर्क बेहतर बन सकेगा।

महोदय, इस बार रेलवे में मेरे संसदीय क्षेत्र वड़ोदरा के रेलवे डिविजन के संदर्भ में भी मैं कुछ बताना चाहती हूँ। वड़ोदरा रेलवे डिविजन में दूरसंचार यात्री सुविधा के प्रावधान और प्रतिस्थापन के लिए 12.89 करोड़ रुपये, पश्चिम रेलवे में फुट ओवर ब्रिज और रेलवे स्टेशन पर हाई लेवल प्लेटफॉर्म के प्रतिस्थापन के लिए 125 करोड़ रुपये और पश्चिमी रेलवे में रेलवे स्टेशनों

पर दिव्यांगों की सुविधा बढ़ाने के लिए 100 करोड़ रुपये, यानी, वड़ोदरा रेलवे डिविजन और पश्चिम रेलवे के लिए कुल 462.89 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं।

महोदय, इसके साथ मैं एक और बात बताना चाहती हूँ। वड़ोदरा एक शिक्षण नगरी, कला की नगरी और सर सयाजीराव महाराज की नगरी है। देश की प्रथम रेल यूनिवर्सिटी वड़ोदरा को मिली है। अभी बुलेट ट्रेन का जिक्र हो रहा था। अहमदाबाद से मुंबई तक जो बुलेट ट्रेन जा रही है, उसका ट्रेनिंग सेंटर भी वड़ोदरा को मिला है।

महोदय, वड़ोदरा के 32 आदर्श रेलवे स्टेशन्स को आदर्श बनाया गया है। मेरे लोक सभा क्षेत्र (वड़ोदरा) के रेलवे स्टेशन को 17.5 करोड़ रुपये से आदर्श रेलवे स्टेशन बनाया गया है। श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश जी जो कि सूरत से सांसद भी हैं और वह रेलवे में राज्य मंत्री भी हैं, उनके कर-कमलों से उसका लोकार्पण भी किया गया है।

माननीय सभापति जी, जब यूपीए की सरकार थी और लगभग पिछले 12 सालों से हमारे वड़ोदरा को एक भी नई ट्रेन नहीं मिली थी। हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी के आशीर्वाद से वड़ोदरा को वड़ोदरा से वाराणसी जाने के लिए एक ट्रेन मिली है। हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी वाराणसी और वड़ोदरा दोनों जगहों से सांसद थे। वड़ोदरा से वाराणसी के लोगों को जोड़ने के लिए वड़ोदरा से वाराणसी तक के लिए एक महामना ट्रेन वड़ोदरा को मिली है। इसके साथ ही माननीय मंत्री जी ने वड़ोदरा से मध्य प्रदेश के रीवा जाने के लिए एक नई ट्रेन दी है। वड़ोदरा से बहुत सारे पैसेंजर्स अहमदाबाद जाते हैं। वड़ोदरा से अहमदाबाद जाने के लिए माननीय मंत्री जी ने एक संकल्प ट्रेन भी दी है। इसीलिए मैं माननीय मंत्री जी और दर्शना बेन जी को बहुत-बहुत अभिनंदन देती हूँ। महोदय, अभी मैंने अहमदाबाद से मुंबई तक के लिए बुलेट ट्रेन का जिक्र किया है, उसका ट्रेनिंग सेंटर भी वड़ोदरा को मिला है। मैं माननीय मंत्री जी से दो-तीन मांग भी करना चाहती हूँ।

वड़ोदरा और गुजरात में जितनी भी नैरोगेज लाइनें हैं, जो हमारे आदिवासी इलाकों से गुजरती हैं, उन लाइनों का ब्रॉडगेज लाइनों में रूपांतरित किया जाए, ताकि आदिवासी लोगों को सुविधाएं मिल सकें। मैं इस दिशा में भी आपसे मांग करती हूँ। इसके साथ ही आपको प्रतापनगर रेलवे स्टेशन को सैटेलाइट रेलवे स्टेशन भी बनाना है। आपने छायापुरी रेलवे स्टेशन को सैटेलाइट रेलवे स्टेशन भी बनाया है। मैं मेरे वड़ोदरा की जनता की ओर से माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत अभिनंदन और आभार प्रकट करती हूँ।

देश के प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र भाई मोदी जी ने स्टैच्यू ऑफ यूनिटी बनाकर देश को गौरव दिलाया है। जिन यात्रियों को स्टैच्यू ऑफ यूनिटी जाना है, ट्रेन या हाइवे से जाना है या फिर फ्लाइट के माध्यम से जाना है, उनको वड़ोदरा होकर जाना पड़ता है। हमारे प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी ने केवड़िया जाने के लिए छः राज्यों से अलग-अलग ट्रेनें एक ही दिन में शुरू की हैं, ताकि वह ट्रेन स्टैच्यू ऑफ यूनिटी पहुंच सके। इस दिशा में हमारे प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी ने जो काम किया है, उसके लिए मैं मेरे वड़ोदरा की जनता की ओर से माननीय प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को आभार और अभिनंदन देती हूँ।

महोदय, मैं आदरणीय रेल मंत्री जी के समक्ष एक और मांग रखना चाहती हूँ। मेरे वड़ोदरा संसदीय क्षेत्र में बहुत सारे सिख समुदाय के लोग रहते हैं। उनको अमृतसर जाने के लिए, जब व्यवस्था हो सके, आप एक नई ट्रेन की शुरुआत करें। वड़ोदरा से अमृतसर जाने के लिए मैं एक ट्रेन की मांग करती हूँ। इसके साथ ही मैं वड़ोदरा से पंडरपुर तक जाने के लिए एक नई ट्रेन की मांग रखती हूँ। चूंकि वड़ोदरा मध्य गुजरात में है, वह बहुत बड़ा शहर है, वह गुजरात का तीसरे नंबर का बड़ा शहर है। वड़ोदरा से हमारे गायत्री परिवार के लोग हरिद्वार तक जा सकें, उस दिशा में वड़ोदरा से हरिद्वार के लिए भी एक ट्रेन मिल जाए, मैं ऐसी मांग रखती हूँ।

अंत में, मैं मेरे वड़ोदरा की सभी जनता की ओर से माननीय प्रधानमंत्री जी, हमारे माननीय रेल मंत्री जी और हमारी दर्शना बेन को बहुत अभिनंदन देती हूँ, क्योंकि आपने हमारे वड़ोदरा को बहुत-सी सुविधाएं दी हैं। आपने जो बजट दिया है, वह सच में भारत को एक नई दिशा में ले जाने

वाला बजट है, भारत को गौरव देने वाला बजट है। हमारे पूर्व प्रधानमंत्री स्वर्गीय अटल बिहारी वाजपेयी जी कहते थे कि मैं सड़कों से गांव और शहर को जोड़ूंगा, लेकिन हमारे प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र भाई मोदी जी कहते हैं कि हर शहर के लोगों के पास हमारी ट्रेनें जानी चाहिए।

हमारे देश के हर शहर को ट्रेन की सुविधा मिलनी चाहिए। इस दिशा में हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी जो काम कर रहे हैं, मैं उसके लिए प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को अभिनंदन और आभार प्रकट करती हूँ।

*** ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI):** Before we approve the Demands for Grants, the performance of the Railways should be properly evaluated. In the last two years of this Government, precious little has been done to make Railways accessible and useful to the general public. Railways was not envisaged as a solely profit motivated enterprise. It was also designed as a social enterprise that made life easier for millions of Indians. We cannot measure the progress of Railways without considering this. The abject failure in making tickets affordable to ordinary Indians is a case in point. Today, Railways runs ultra-luxury trains, which are inaccessible for the poor. Even in normal trains, the fare for sleeper classes have increased greatly in the recent years. This trend could impact the popular use of Railways. The inability to implement the Angamaly-Sabarimala Railway Line, which is a long pending demand for the last thirty years, also shows the failure of the Ministry. Similarly, the Ministry has also failed to implement the Dindigul-Kumily-Sabarimala Railway Line for which I have given a proposal to the Ministry.

I would also like to say how the Ministry has failed to check the brazen manner in which survey stones are laid for the K-Rail (Silverline) Project in Kerala. Such hasty decisions only betray how little thought goes behind the preparation and execution of mega projects. The safety of Railways is still a matter of concern. The modern electronic signalling system is not implemented

* Speech was laid on the Table.

in majority of the routes. This should be done immediately. I should say that the cleanliness of trains in many routes have somewhat increased, and that is appreciated by the people. However, in majority of the trains, the cleanliness is yet a dream. The ministry has failed to achieve this.

The Indian railways is a pride to the nation. Unfortunately, the work done by the ministry has failed to meet the expectations of the people. Hence, I would like to mark my disapproval and move a Token Cut with the ministry.

SHRI E.T. MOHAMMED BASHEER (PONNANI): Sir, thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion. I would like to highlight certain facts pertaining to Kerala.

The first thing is with regard to Silverline Project. Many delegations have met the hon. Minister and we have explained to him about the hardships the people are going to face. It is not at all feasible economically and also with respect to the climatic conditions. It may have adverse effects. This may create havoc in the State. Thousands of people will be thrown out. Cost benefit ratio is not appropriate in this regard.

This Project has attracted comments from eminent persons like Metro Man, Shri E. Sreedharan and environmental activist Shrimati Medha Patkar. Even adverse comments are there from the Kerala High Court. So, we have to think over this.

Shri Sreedharan warns that providing solid walls on either side is a sure environmental disaster, as it will block natural drainage and it will be a dangerous thing. These kinds of comments are there. So, I would humbly request the hon. Minister not to give permission for that. I humbly make an appeal that the Government should desist themselves from this move.

Sir, an important development has taken place. There were two proposals. One was Nilambur-Nanjangud railway line and the other was Thalassery-Mysore railway line. Now, the Kerala Government has suggested that both these projects should be extended up to Wayanad. There will be one route from Wayanad to Mysore. This is a very wise suggestion. Kerala

Government has said that they will bear 50 per cent of the total cost of the project. So, I humbly request the hon. Minister to think over this new proposal.

Coming to the next point, Sir, minimum essential amenities should be there in all the railway stations. But that has not been done properly. I humbly request the hon. Minister to pay special attention to the small stations.

Sir, in Shoranur-Mangalore sector, maximum permissible limit of speed is 110 kilometre per hour. Survey was conducted for enhancement of the speed. But it was not done. So, I would request the hon. Minister that it should be reconsidered. The speed in that sector should be increased.

Now, the loop line speed is 15 kilometre per hour. It can be increased up to 30 kilometre per hour. Survey has already been done on that. It will help us to enhance the speed of the train.

After a lot of pressure, the Government has also sanctioned the budgetary works. Unfortunately, the process of implementation is very slow. As an example, I can tell you that many proposals are pending. In my constituency, there was a proposal to sanction money for a new building in the year 2019-20. Unfortunately, that has not been implemented. I humbly request the hon. Minister to think about that. Like that, a lift was sanctioned in Tirur railway station. Unfortunately, that has not been implemented.

Similarly, works have been sanctioned regarding passenger amenities. But, so far, further action has not been taken in this regard. NOC for construction activities is also delayed. Earlier, a decision was taken at the DRO

level. Now, it is at the zonal level. I suggest that again it should be entrusted at the DRO level.

Sir, I will not take much time. I have a mixed feeling about privatisation. I am not totally against it. Privatisation may have some good things in some sectors. At the same time, we must have some regulatory mechanism to control it. Without this mechanism, we may be in a dangerous situation. So, I demand for that also.

During COVID-19 period, the operation of almost all the trains had stopped. Now, it has been restarted. But still 30 per cent of trains, especially Passenger Trains, have not been restarted. I request the Government to restart those trains also because ordinary passengers depend upon only Passenger Trains. So, these trains may be restarted.

As far as stopping of trains is concerned, I fail to understand what exactly is the criterion the Government is adopting. I do not know what norms they are following. In some places, they are stopping trains and in some other places they do not stop them. I will give you a classic example. In every district of Kerala, Rajdhani Express stoppage is there except in Malappuram District.

Malappuram District is the only district where Rajdhani Express is not stopping. Tirur is the only major railway station in the district headquarters where Rajdhani Express is not stopping. It is an injustice meted out to Tirur. So, I request the hon. Minister to reconsider this and make a clearcut criteria for stoppage of trains.

Sir, there are many proposals regarding my constituency. Due to constraint of time, I do not want to say much. There are proposals for new railway projects for some places like Parapananagdi-Tanur, Tirur, Kuttipuram, Tirunavaya, Pallipuram, and a part of Pattambi which also comes under my constituency. I have already given a representation to the Railway Minister. So, I request the Minister to kindly look into it and do justice to all these reasonable demands. With these words, I conclude.

***श्री मितेश पटेल (बकाभाई) (आनंद):** नाडियाद - भादरण रेल मार्ग का निर्माण 1913 में किया गया था। यानी इस रेलमार्ग पर 100 साल से ज्यादा समय तक सफर जारी रहा। 1913 में यह लाइन पीज से भादरण के बीच निर्मित की गई थी। पर 1953 में पीज और नाडियाद के बीच 4 किलोमीटर की लाइन का निर्माण कर इसे नाडियाद तक विस्तारित किया गया। स्थानीय लोग इस रेल मार्ग पर चलने वाली गाड़ी को बापू ट्रेन कहते थे। नाडियाद से भादरण नैरो गेज को साल 2016 के रेल बजट में इस नेटवर्क को बंद करके ब्राडगेज में बदलने की बात कही गई। फिर 2018 में इस मार्ग को बड़ी लाइन में बदलने के लिए बंद कर दिया गया। नाडियाद से भादरण नैरो गेज जिसकी 58.2 किलोमीटर है के बीच में कुल आठ रेलवे स्टेशन नाडियाद जंक्शन, पीज, वासो, देवा, सोजित्रा, विरोल, पेटलाद जंक्शन, बोचासान जंक्शन, भादरण ये आठ महत्वपूर्ण स्टेशन आते हैं। यहाँ के स्थानीय लोगों, किसानों, व्यापारियों को इस रेलवे लाइन के बंद होने से नडियाड जो एक व्यापारिक शहर है तक यात्रा करने में असुविधा होने के साथ साथ यात्रा महँगी भी पड़ जाती है। स्थानीय जनता और व्यापारियों में इस लाइन को जल्द शुरू होने के आसार नहीं दिखने से अत्यंत रोष है।

ऐसे ही तारापुर जंक्शन, मेरे संसदीय क्षेत्र अंतर्गत एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। तारापुर स्टेशन वेस्टर्न रेलवे जोन के वड़ोदरा डिवीजन में आता है जो एक हाल्ट (HG)-2 कटेगरी स्टेशन है। इस स्टेशन पर वर्तमान में 16 ट्रेन रुकती है, लेकिन अभी तक रेलवे बोर्ड द्वारा तय मानकों के अनुरूप हाल्ट कटेगरी सुविधाओं से वंचित है। तारापुर स्टेशन का न तो प्लेटफार्म ना ही अन्य सुविधाएं जैसे लाइटिंग, पानी, प्रतीक्षालय व्यवस्था, बुकिंग विंडो, आरक्षण सुविधा आदि हाल्ट कटेगरी के अनुरूप है और ना ही भविष्य में इसे हाल्ट कटेगरी सुविधा उपलब्ध कराने हेतु कोई प्रस्ताव है। क्षेत्र भ्रमण के दौरान जनता ने बार-बार इस स्टेशन पर सुविधाओं की कमियों से होने वाली कठिनाइयों की तरफ ध्यान दिलाया है।

* Speech was laid on the Table.

मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि कृपया नाडियाद भादरण रेल मार्ग को ब्राडगेज में बदलने तथा तारापुर स्टेशन के सुंदरीकरण एवं तारापुर- अरनेज- भावनगर (45 की मी०) नई रेलवे लाइन की स्वीकृति, खंभात डेमू को अहमदाबाद तक एक्सटेन्सन एवं आनंद-खंभात सेक्शन के दोहरीकरण के लिए अनुदान देने हेतु बजट 2022-23 में सूचीबद्ध किया जाये। धन्यवाद।

श्री अरविंद सावंत (मुंबई दक्षिण): माननीय चेयरमैन साहब, मैं हमारे मित्र आदरणीय वैष्णव जी और हमारी बहन दर्शना जी, दोनों लोगों को धन्यवाद देता हूँ कि आपने इसमें वृद्धि की है। इस बजट में रेल के लिए प्रॉविजन्स में वृद्धि हुई है। मैं प्वाइंटेड कुछ चीजें बताऊंगा। हमारी मित्र पार्टी भाजपा ने महाराष्ट्र में जब चुनाव लड़ा, तो उस वक्त लिखा था – ‘छत्रपति शिवाजी महाराज का आशीर्वाद, भाजपा के साथ।’ वहीं छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस पर उनका पुतला स्थापित करना है, लेकिन वह काम नहीं हो रहा है। वह पुतला बनाकर रखा है, लेकिन आज तक स्थापित नहीं हो पाया है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि जल्दी से जल्दी वह पुतला मुख्यालय के सामने स्थापित करें।

दूसरी बात यह है कि इस देश में जो पहली ट्रेन चली, वह मुंबई से ठाणे तक चली। पहले उसे वी.टी. कहते थे, अब छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस कहते हैं। वह एशिया की पहली रेल चली थी। उस रेल के लिए अपना सर्वस्व अर्पण नाना शंकर शेठ ने किया था। उनके बंगले पर जीआईपी रेलवे – ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे का हेड ऑफिस था। उन्होंने उसके लिए जगह दी थी, इसलिए अंग्रेज उनको फर्स्ट ट्रैवलर के रूप में लेकर गए थे। उनका नाम देने के लिए पिछले कई सालों से प्रार्थना हो रही है। हम नाना शंकर शेठ जी का नाम मुंबई सेंट्रल टर्मिनस को देने के लिए बार-बार प्रार्थना करते हैं। आपसे विनती है कि इसको एक्सपिडाइट करिए। यह कोई राजनीतिक मांग नहीं है। यह आपके लिए भी कृतज्ञता और सम्मान व्यक्त करने की बात है, इसलिए इसे जल्दी से जल्दी करिए।

आगे चलकर, आप उपनगरों में सेंट्रल रेलवे की पांचवीं और छठी लाइन डालिए, लेकिन कल्याण से आगे कर्जत-कसारा में एक अन्य लाइन का काम बहुत स्लो चल रहा है, उसको जल्दी से जल्दी करिए। पनवेल से मुंबई की तरफ आते हुए हम ठाणे जाते हैं, ठाणे से फिर मुंबई की तरफ आते हैं। मेरी प्रार्थना है कि वह रूट रहने दीजिए, उसके साथ ही अगर हम हार्बर लाइन को इस्तेमाल करें तो ज्यादा अच्छा होगा। हार्बर लाइन से कुर्ला आ सकते हैं, हार्बर लाइन से वडाला भी आ सकते हैं। वडाला में बहुत जगह है, you can create a terminus there. Vadala is

equivalent to Dadar, almost on the same line. So, we can have a terminus over there. वह आपको ज्यादा फेसिलिटेड करेगी, ज्यादा इनकम होगी और लोगों के लिए भी फेसिलिटी होगी।

सर, मैं सब-अर्बन कॉरिडोर की बात कर रहा हूँ – वेस्टर्न रेलवे टू सेंट्रल रेलवे। अभी जो काम मोनो रेल और मेट्रो रेल से चल रहा है, उसमें इस तरह के ज्यादा काम करने की आवश्यकता है, जैसे भांडुप से लेकर अंधेरी या जोगेश्वरी तक वह भी एक काम कर सकते हैं, मेट्रो से जोड़ सकते हैं। उसके लिए मेट्रो रेल का जो काम रुका है, उसमें जरूर सहायता करें।

15.59 hrs

(Shri Rajendra Agrawal *in the Chair*)

सर, हमने रेल विकास कारपोरेशन बनाया। पोर्ट ट्रस्ट और रेल विकास कारपोरेशन के लिए मैं आपको एक सुझाव देता हूँ, जो आपको बहुत अच्छा लगेगा, उसका स्वागत करिए और उस पर काम करिए। हमारे पास मुंबई पोर्ट ट्रस्ट है, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की रेल की पटरियां हैं, जो ब्रॉडगेज हैं। वे पटरियां ऐसे ही खाली पड़ी रहती हैं।

गडकरी साहब ने मेरी उस बात का बहुत स्वागत किया था। मैंने कहा था कि रात को आप फ्रेट कॉरिडोर का काम करें, दिन में आप पैसेंजर के लिए करें। इससे आपको बहुत बड़ा फायदा होगा, क्योंकि पहले उनके जो गोडाउन्स थे, भण्डारण थे, वे प्लेटफार्म्स से भी बहुत लम्बे हैं। आदरणीय प्रधानमंत्री जी की कार्गो टर्मिनल की एक सोच है।

16.00 hrs

Vaishnav Saheb-ji, cargo terminal is again an opportunity for you to be there in the Mumbai Port Trust line. You can have cargo there. मुंबई पोर्ट ट्रस्ट को भी चार पैसे मिलेंगे, उनकी भी सहायता होगी। जो हमारा मुंबई पोर्ट है, उसके नजदीक कार्गो टर्मिनल बना तो सुविधा होगी। यहां रेल है, वहां पोर्ट है, बीच में बहुत सारी खाली लैण्ड पड़ी है, गोदाम खाली पड़े हुए हैं। अगर आप उनका इस्तेमाल करेंगे तो बहुत अच्छा होगा।

सर, दूसरी बात यह है कि रेल की लैण्ड पर जो झुग्गी, झोपड़ियां हैं, दानवे साहब जानते हैं कि वहां मुंबई में राज्य सरकार ने एसआरए स्कीम बनाई हुई है। They are there for more than 20 years. उनके लिए लैण्ड डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन क्या कर रहा है, यह मुझे नहीं मालूम है। लैण्ड डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन को इनिशिएट लेकर उनको जल्दी से जल्दी रिहैबिलिटेड कीजिए, जिससे आपको लैण्ड खाली मिल जाएगी। आप कॉमर्शियल एक्सप्लॉयटेशन कीजिए। You will get money out of it. कोकण रेलवे गोवा और उससे आगे जाती है। जो माण्डवी एक्सप्रेस है, उसमें फर्स्ट एसी नहीं है। कोकण रेलवे में एक बोगी है, आप दो-तीन बोगी कीजिए, उससे आपको पैसा मिलने वाला है। वहां उल्टा होता है कि फर्स्ट एसी की टिकट नहीं मिलती है, सेकण्ड एसी की टिकट मिलती है। You will get money if you increase the number of bogies. आप फर्स्ट एसी का एक कंपार्टमेंट और कीजिए। कोकण रेलवे का जो डबल ट्रैक का काम है, वह भी बहुत स्लो चल रहा है। आप उसको जल्दी कीजिए।

सर, मेरी आपसे एक प्रार्थना है कि रेलवे में ब्रेड रौल की सुविधा मिलती थी। अभी कोरोना में वह हट गई है। वह आप शुरू कर दीजिए। वहां चाय-पानी की व्यवस्था होती रहती है। मैंने डेवलपमेंट प्लान के समय देखा कि वहां की म्युनिसिपल कॉर्पोरेशन हो या राज्य सरकार हो, अगर वहां की राज्य सरकार जो भी डेवलपमेंट प्लान बनाती है तो आप उसके लिए इंसिस्ट कीजिए। मुंबई में यह हुआ कि शिवड़ी में रेल क्रॉसिंग है। वह रेल क्रॉसिंग मुंबई शहर में है। वहां पर अभी आरओबी नहीं बना सकते हैं, क्योंकि वहां जो फ्री वे बना है, वह इतना नजदीक आ गया है कि आरओबी वहां से लैण्ड नहीं कर सकता है। So, you do not get a place to grading it down. So, you should go for underground. आप कम्युनिकेशन बढ़ाएंगे तो अच्छा होगा। मैं कवच और वंदे भारत का स्वागत करता हूं। आप 400 गाड़ियां बना रहे हैं।

सर, मेरी आपसे प्रार्थना है कि मुंबई से लोकल ट्रेन छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनल से कसारा जाती है, करजत जाती है। वह पश्चिमी रेलवे के ढहानू तक जा रही है। वह करीब ढाई घण्टे का सफर होता है। उस सफर में कभी प्राकृतिक आपदा आती है, कभी एजिटेशंस होते हैं तो

ऐसी स्थिति में महिलाओं की स्थिति बहुत खराब हो जाती है। खासकर उनमें अगर प्रेग्नेंट लेडी है तो ज्यादा स्थिति खराब हो जाती है। क्या वहां पर वह ऊपर से नीचे कूदेगी? I have been requesting for a long time to at least attach toilets in the ladies compartment in a local train, which commutes from Chhatrapati Shivaji Terminus. मैं उसके लिए बार-बार मांग कर रहा हूं।

सर, मैं आखिरी छोटी सी मांग करता हूं कि हमारा लोअर परेल स्टेशन का आरओबी, उसमें दानवे साहब ने पत्र दिया था, अभी उसका काम दिसम्बर, 23 तक गया है। वह फिर तोड़ा गया। वहां पर लोग बहुत परेशान हैं। उसके लिए जितनी जल्दी हो सके काम कीजिएगा। बांद्रा-बीकानेर-रनकापुर लाइन पर राजस्थान के बहुत भाई-बहन और यहां के लोग भी परेशान हैं। इसमें एक नाना स्टेशन बीच में आता है। उस नाना स्टेशन पर गाड़ी रुकवाने के लिए मैं बार-बार मांग कर रहा हूं, लेकिन मेरी मांग पर ध्यान नहीं दिया गया। भारतीय जनता पार्टी के राजस्थान के एक प्रतिनिधि ने लिखा तो बोला गया कि वह हम कर रहे हैं। यह भी नहीं होना चाहिए। आपका सांसद उस मांग को लेकर खड़ा हो रहा है। मैं नाना स्टेशन पर गाड़ी रुकवाने के लिए मांग कर रहा हूं। मैं इतनी छोटी सी मांग करके आपका स्वागत करता हूं, अभिनन्दन करता हूं। मैं एक ही बात कहूंगा कि आपका नाम वैष्णव है, उनका नाम दर्शना है, उनके नाम में वैष्णव जन तो तेने ' है तो 'जोश' कहिए, 'जे पीर पराई जाणे रे'। आप हमारी पीड़ा जल्दी से जल्दी दूर कीजिए और आर्शीवाद दीजिए।

HON. CHAIRPERSON : Now, the hon. Minister of External Affairs.

... (Interruptions)

माननीय सभापति : यह बात हो चुकी है।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप बैठ जाइए ।

... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: No. It was informed earlier.

... (*Interruptions*)

16.05 hrs

STATEMENTS BY MINISTERS-Contd.

(iii) Situation in Ukraine

THE MINISTER OF EXTERNAL AFFAIRS (DR. SUBRAHMANYAM JAISHANKAR): Hon. Chairperson, I rise to make a statement to this august House on the situation in Ukraine and the implications that it has had for India including for our nationals resident there.

Despite the challenges posed by the serious on going conflict, we have ensured that about 22,500 citizens have returned home safely. The House would recognize the complexity of the various endeavours that made it possible. Allow me to share them in some detail. As hon. Members may be aware, a tense situation between Russia and Ukraine erupted into conflict on 24th February 2022. The root causes for this are complex, going back to a range of issues including the security architecture, political governance, and inter-state politics. To that was added the challenges of implementing understandings reached earlier. What is pertinent to note is that the hostilities placed the Indian community of 20,000 plus in direct danger. Even while we were participating in the global deliberation of this evolving situation in the UN Security Council, the pressing challenge was to safeguard our citizens and ensure that they were not in harm's way.

At the direction of the Prime Minister, we launched Operation Ganga, thereby undertaking one of the most challenging evacuation exercises during an ongoing conflict situation. Our community was dispersed across Ukraine,

posing its own logistical challenges. The exercise was undertaken at a time when military actions including air strikes and shelling were underway. It involved movement in a war-torn situation in a large country, at times over 1000 kilometers. And it required exiting borders clogged by an estimated 26 lakh refugees.

The entire exercise involved a 'whole of Government' approach with Prime Minister himself chairing review meetings, almost on a daily basis. At the MEA, we monitored the evacuation operations on a 24x7 basis as well. We got excellent support from all Ministries and organizations concerned, including the Ministry of Civil Aviation, the Ministry of Defence, the National Disaster Response Force, the Indian Air Force and private airlines.

There was effective coordination with the State Governments in ensuring that arrangements were made by them for return of Indian nationals to their respective States once they landed in Delhi and Mumbai.

Mr. Chairman, Sir, let me apprise Members of the steps taken in advance of the actual conflict situation. As tensions increased, the Embassy of India in Ukraine had started a registration drive for Indian nationals in January 2022. As a result, around 20,000 Indian nationals registered with our Embassy in Kyiv. Most of the Indian nationals were students who were pursuing medical education in Ukrainian universities dispersed throughout the country. More than half of the students were in Universities in Eastern Ukraine that borders Russia and has been the epicentre of the conflict so far. The students hailed from 35 States and Union Territories of India with more than 1,000 students

each from States of Kerala, UP, Haryana, Tamil Nadu, Gujarat, Maharashtra, Bihar and Rajasthan.

In view of the continued build-up of tensions in February,...

(Interruptions)

माननीय सभापति : आप इनकी बात को सुन लीजिए ।

...(व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई (कलियाबोर): सभापति महोदय ...(व्यवधान)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, the copies of the Statement are not being circulated.... *(Interruptions)*

माननीय सभापति : अभी कॉपीज आ रही हैं । यह बहुत महत्वपूर्ण इश्यू है । कृपया आप इसे गंभीरता से सुनिए ।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया आप बैठ जाइए ।

...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Copies are being circulated. Please sit down.

... *(Interruptions)*

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): दूसरे हाउस में स्टेटमेंट चल रहा था ।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : अब कॉपीज आ गई हैं । They are in your hands. अब नाराज न हों । कृपया आप सभी बैठ जाइए ।

... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी: सभापति महोदय...(व्यवधान)

श्री अर्जुन राम मेघवाल : अधीर रंजन जी, दूसरे हाउस में डिमांड फार ग्रान्ट्स, डोनर पर रिप्लाय था। रिप्लाय के बाद, हम ने स्पीकर साहब से अनुमति ली कि ये चार बजे स्टेटमेंट देंगे तो ये स्टेटमेंट दे रहे हैं।...(व्यवधान) यह आपको सर्कुलेट भी हो गया।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : अधीर रंजन जी, कृपया आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

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

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, now the copies are with you.

... (*Interruptions*)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Sir we have no dispute with the contents of the Statement. The other House has discussed everything. Not even the copies are being circulated. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Now, the copies are in the House.

... (*Interruptions*)

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): Sir, we are the House of the People. ... (*Interruptions*)

DR. SUBRAHMANYAM JAISHANKAR: In view of the continued build-up of tensions in February, the Embassy issued an advisory on 15th February, 2022 advising Indian nationals in Ukraine, whose stay is not essential, to leave the country temporarily. It also advised Indian nationals not to travel to Ukraine or undertake non-essential movements within Ukraine. ... (*Interruptions*) Members will appreciate that such advisories are extremely unusual and their very issue is itself a serious caution. Further advisories were also given on 20th

February and 22nd February pressing students to leave Ukraine. Air-bubble restrictions then in force were immediately lifted in consultation with the Ukrainian side to increase the number of flights. As a result, around 4000 Indian nationals departed from Ukraine by direct and indirect flights till 23rd February 2022. ... (*Interruptions*)

Despite our efforts, however, a large majority of students elected to continue staying in Ukraine. We must understand their predicament in this regard. There was a natural reluctance to leave educational institutions and affect their studies. Some universities actively discouraged the departure of students and showed reluctance to offer on-line studies.

Many of them received conflicting advice from the universities regarding safety. The challenges of travel back may have also been a factor. In the period leading to 24th February, the political signals were confusing as well. Public urgings by authorities not to be taken in by alarmism and reports of Russian force withdrawals created a confusing picture. The net result was that about 18000 Indian citizens were caught in the midst of conflict when it began. ... (*Interruptions*)

The Ministry had started reinforcing the strength of our Mission in Ukraine in anticipation of a difficult situation. Additional Russian-speaking officers were deputed to Kyiv on 22nd February to our Embassy. To keep in constant touch with distressed Indian nationals in Ukraine and their families in India, a Situation Room was established in Delhi on 16th February. The Embassy took parallel measures. The MEA Situation Room was ramped up to

over a hundred personnel, allowing them to respond to over 13000 calls and over 9000 e-Mails till date.

The strategy for evacuation was to ^{ta}ke out Indian nationals from the Western neighbouring countries of Ukraine, that are, Poland, Slovak Republic, Hungary, Romania and Moldova. This was necessitated due to closure of the Ukrainian airspace on 24th February. To carry this out, we were required to strengthen our Missions in these countries so that they could deploy teams at the border points, set up transit camps, operate effective control rooms, and facilitate large number of air flights. Along with that, they also handled incoming humanitarian assistance. About 47 additional MEA officials were dispatched to ensure these objectives, supplementing a pre-existing Embassy strength of 58.

Hon. Members should appreciate that along with our Embassy personnel, these officials have gone to extraordinary lengths in difficult circumstances to ensure that Operation Ganga is successful. Their constant intervention at border check-points helped to address the severe challenges posed by over-congestion. Their liaison with local Governments and community organizations was responsible for boarding, lodging, and medical attention of evacuees. And, of course, they handled the complexity of flight operations on the ground so that the return home was a smoother process.

Under Operation Ganga, a number of 90 flights have been operated, out of which 76 were civilian flights and 14 were Indian Air Force flights. The evacuation flights were from Romania, Poland, Hungary and Slovakia. While

the Indian Air Force rose to the occasion, most of the private airlines, including Air India, Air India Express, Indigo, Spice Jet, Vistara, Go-Air and Air Asia, also participated enthusiastically.

During this period, hon. Members should know, the hon. Prime Minister himself spoke to the Presidents of Russia and Ukraine on multiple occasions. He specifically took up the issue of safe evacuation of Indian nationals, especially from Kharkiv and Sumy. The hon. Prime Minister also spoke to the Prime Ministers of Romania, Slovak Republic, Hungary and also the President of Poland to seek support for facilitation of entry of Indian nationals to their countries. I must sincerely thank these partner countries for opening the doors and helping our citizens in our hour of need.

I myself was in constant touch with my counterparts in Ukraine, Russia, Poland, Romania, Hungary, Slovakia and Moldova for similar reasons. The Foreign Secretary maintained contact with the Ambassadors of Ukraine and Russia, while our Ambassadors in Kyiv and Moscow followed up in their respective capitals.

The Prime Minister deputed four Union Ministers as Special Envoys to Romania, Hungary, Slovak Republic and Poland to facilitate Operation Ganga. They included Shri Jyotiraditya Scindia to Romania, Shri Kiren Rijiju to Slovak Republic, Shri Hardeep Singh Puri to Hungary and Gen (Retd.) Shri V.K. Singh to Poland. Their personal supervision of the evacuation processes made a substantial difference in the ease of border-crossing and the care taken of our citizens thereafter.

The most challenging part of the evacuation exercise was that of evacuating Indian nationals from Kharkiv and Sumy. Both the places witnessed heavy shelling and air strikes. Many options were worked out to evacuate students through buses and trains. A team from our Embassy in Moscow had also been sent to the Russia-Ukraine border to facilitate possible evacuation through that route.

They were there in Belgorod and Kursk. Many students from Kharkiv were moved to Pesochin in view of the anticipated escalation of hostilities. While our efforts were able to stave off the more extreme scenarios, their presence in a safety zone allowed for subsequent ferrying through buses to the western borders. The Sumy evacuation, which was the last one on a significant scale, was extremely complex as our students faced the prospect of being caught in a crossfire. Their evacuation from the city needed a credible ceasefire, a daunting challenge in the current situation. This finally materialized due to the personal intervention of the Prime Minister himself with the Presidents of Ukraine and Russia. Noting the extraordinary challenges before us, we also dispatched a special team of senior officers to the vicinity of Sumy. Their coordination with the military forces deployed there, with the ICRC and arrangement of logistics was responsible for the final outcome. I should also add that students of other nations also came out with us when we evacuated from Sumy.

During the entire period, our Embassy in Ukraine has been working incessantly to contact Indian nationals, arranging and facilitating transport, coordinating with local authorities, providing food etc. Throughout the evacuation exercise, they were in touch with the Ukrainian authorities and we appreciate the positive response to our many requests. This intervention was responsible for running additional trains that were needed for the evacuation. The Embassy also provided travel documents within a very, very short time, sometimes within a matter of hours, to Indian nationals who had lost their passports during the evacuation confusion. They also partnered with the neighbouring Embassies to resolve challenging situations at the border. On 13th March, in view of the deteriorating situation in Western Ukraine, it has been decided to temporarily relocate our Embassy from Ukraine to Poland. We will be reassessing that in the light of further developments.

Hon'ble Members should also recognize the great contribution made by community representatives, volunteers and NGOs in the evacuation exercise. Equally noteworthy were the efforts of Indian businesses in the countries neighbouring Ukraine, and indeed, in Ukraine itself. In numerous ways, they provided transport, shelter and sustenance to the evacuating students. They ensured that our citizens did not become a burden for Ukraine's neighbours who at that time were receiving refugees in large numbers.

In line with India's principle of 'Vasudhaiva Kutumbakam', foreign nationals were also evacuated from conflict zones and brought to India. They included about 150 citizens – actually 147 to be exact – of 18 countries, among

them our immediate neighbours like Bangladesh and Nepal. Many of the Ukrainian nationals, who are family members of Indian nationals, have also been evacuated. We also provided free passage to Ukrainian nationals from India to Poland in our evacuation flights.

In response to the emerging humanitarian situation India has provided relief supplies to Ukraine and its neighbours. A total of 90 tons of relief material including medicines, tents, blankets, sleeping mats, tarpaulin, gloves, goggles etc., have been provided.

Hon. Members are aware that at Kharkiv, a final year medical student of Kharkiv Medical University, Naveen Shekarappa Gyanagaudar unfortunately lost his life. He succumbed to injuries received when he had gone to fetch groceries from a shop. We deeply mourn his untimely demise. Our prayers are with his family and loved ones. Our Embassy in Ukraine is diligently pursuing the repatriation of his mortal remains to India.

I would also like to mention the assistance provided to another Indian national, Harjot Singh, who suffered bullet injuries on his way out from Kyiv. His medical expenses were taken care of and arrangements were made to move him from Kyiv to the Polish border. He was brought back in IAF flight accompanied by a doctor arranged by us.

The unfolding developments in Ukraine have simultaneously played out at the United Nations, in particular at the UN Security Council, where India is currently serving as a non-permanent member. India's position on the Ukraine conflict has been steadfast and consistent. We have expressed deep concern

at the worsening situation and called for immediate cessation of violence and end to all hostilities. Our statements at the UN Security Council and General Assembly have urged an urgent ceasefire and ensuring safe passage for stranded civilians. We have also highlighted humanitarian assistance extended by India to Ukraine and its neighbours.

We have reiterated at the highest levels to all parties concerned that there is no other choice but the path of diplomacy and dialogue. We have emphasized to all member States of the UN that the global order is anchored on international law, UN Charter, and respect for territorial integrity and sovereignty of states.

The Ukraine conflict has major economic implications. Its impact on energy and commodity prices is already visible. The disruption of the global supply chain is expected to be significant. India has substantial dealings with both Russia and Ukraine. An assessment in this regard by the Government is underway. However, the House will appreciate that there is all the more need for an Atmanirbhar Bharat.

Operation Ganga is a testimony of our commitment to ensure that Indians in distress situations abroad can count on their Government. We have already shown this on numerous occasions before, but rarely in one as challenging as the ongoing conflict in Ukraine. No other country has evacuated as many people as we have done from Ukraine. Some nations have hundreds even thousands of their citizens still there.

I am confident that hon. Members of this House would join me in commending the efforts of Government of India, the officials of Ministry of External Affairs, particularly the Embassies concerned, the Ministry of Civil Aviation, the Ministry of Defence, NDRF, the Indian Air Force, private airlines and all those who worked tirelessly and ceaselessly for the safe return of our nationals. I would also like to convey our sincerest appreciation to local Indian communities in those countries, civil societies and volunteer organizations. What is most noteworthy, however, is the courage and determination of our young students in Ukraine, some of whom had to face difficult situations in active conflict zones.

Sir, these are undeniably challenging times. But the House may rest assured that whether it is our approach to the political situation, the implications for the economy or the welfare of Indians abroad, our Government will respond with the confidence, diligence, and responsibility that has been our hallmark.

Thank you!(*Interruptions*)

[Placed in Library, See No. LT 6523/17/22]

माननीय सभापति: आपको पता है कि मंत्री जी के वक्तव्य पर किसी भी प्रकार के एक्सप्लेनेशनस, क्वेश्चन्स की इजाजत नहीं है। रूल 372 के बारे में आप सभी जानते हैं। आपको बोलने की परमिशन नहीं मिलेगी।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति : किसी प्रकार की बात कहने की इजाजत नहीं है। मंत्री जी ने वक्तव्य दिया है।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री ए.एम. आरिफ।

... (व्यवधान)

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): Sir, the House is not in order. How can I speak?(Interruptions)

माननीय सभापति : आप बोलना शुरू कीजिए।

... (व्यवधान)

ADV. A.M. ARIFF : Sir, please get the House in order. The House is not in order.(Interruptions)

माननीय सभापति : आप सभी लोग बैठ जाएं। ऐसी कोई परम्परा या व्यवस्था नहीं है और आप सभी रूल 372 के बारे में भी जानते हैं। आप बैठ जाएं। यदि आपको चर्चा करानी है तो आप स्पीकर साहब से बातचीत कीजिए। हो सकता है कि चर्चा हो।

आरिफ जी, आप बोलिए।

... (व्यवधान)

ADV. A.M. ARIFF: Sir, the House is not in order.(Interruptions)

माननीय सभापति : श्री जुगल किशोर शर्मा जी।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आरिफ जी, आप बाद में बोल लीजियेगा।

... (व्यवधान)

16.25 hrs

UNION BUDGET (2022-23) – DEMANDS FOR GRANTS

Ministry of Railways-Contd...

श्री जुगल किशोर शर्मा (जम्मू): महोदय, धन्यवाद । ... (व्यवधान) महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदान माँगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ । ... (व्यवधान) ये जो कांग्रेस के मित्र यहाँ पर शोर मचा रहे हैं, मैं इनसे कहूँगा कि देश के विकास की बात चल रही है, थोड़ा शांति से बैठिए, बात को सुनिए और इस देश के विकास में अपना भी थोड़ा सा योगदान दें । ... (व्यवधान)

पहले तो 70 वर्षों में आपने कोई योगदान नहीं दिया है, अब मोदी जी के नेतृत्व में देश आगे बढ़ रहा है, उसमें आपका भी थोड़ा सा सहयोग चाहिए । ... (व्यवधान) बैठिए, थोड़ी देर के लिए बैठ जाइए । ... (व्यवधान) महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी की ओर से ... (व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): आप ऐसे क्यों बोल रहे हो? ... (व्यवधान) ऐसे नहीं, आप ऐसे क्यों बोल रहे हो? ... (व्यवधान) अधीर रंजन जी, मेरी बात सुनिए । ... (व्यवधान) महोदय, हमारी बीएसी में यह चर्चा हुई थी कि अगर यूक्रेन के इश्यू पर नियम 193 के तहत नोटिस आता है तो चर्चा करने के लिए सरकार तैयार है । ... (व्यवधान) यह विषय तय हुआ था । ... (व्यवधान) आप नोटिस दीजिए, चर्चा करा लेंगे । ... (व्यवधान)

माननीय सभापति: देखिए, माननीय मंत्री जी के वक्तव्य पर किसी प्रकार की चर्चा की व्यवस्था नहीं है। जैसा माननीय मंत्री जी ने कहा है, आप नियम 193 के तहत नोटिस दीजिए। कृपया, बैठ जाइए। जुगल किशोर जी, आप बोलिए।

... (व्यवधान)

श्री जुगल किशोर शर्मा: महोदय, मैं आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि आपने मुझे रेलवे की अनुदान माँगों पर बोलने के लिए मौका दिया है। ... (व्यवधान) मैं कहना चाहता हूँ कि इस बार वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी की ओर से रेल मंत्रालय को 140367.13 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। ... (व्यवधान) यह एक बहुत बड़ी राशि है। ... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): हमें बोलने का मौका नहीं दिया जाता है। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप चर्चा की डिमांड कीजिए। आप नोटिस दे दीजिए।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति : नहीं, आप सहयोग कीजिए।

... (व्यवधान)

16.27 hrs

At this stage, Shri Adhir Ranjan Choudhary and some other hon. Members left the House

श्री जुगल किशोर शर्मा: देश के विकास के लिए और विशेष तौर पर रेलवे मंत्रालय के लिए दिए हैं ताकि वे सारी सुविधाएं रेलवे मंत्रालय लोगों को दे सके, जिसके वे हकदार हैं या वे सारी सुविधाएं दे सके, जिनसे आज तक देश के नागरिक वंचित रहे हैं। ... (व्यवधान) इसलिए मैं इसका समर्थन करता हूँ। मैं इसके साथ-साथ यह कहना चाहता हूँ कि पिछले दिनों कोरोना काल में इस रेलवे मंत्रालय ने अपना बहुत बड़ा योगदान दिया है। कोरोना काल में रेलगाड़ी चलती रही, लोगों को एक जगह से दूसरी जगह पहुँचाने का काम रेलवे मंत्रालय ने रेलगाड़ी के माध्यम से किया। इससे भी बड़ी बात यह थी कि रेलवे ने यह सुनिश्चित किया कि किसी भी प्रदेश में राशन की कमी न हो।

इसलिए उन्होंने ट्रेन्स चलाई, हर प्रदेश में राशन पहुँचाया और वह राशन हर गरीब के घर पहुँचाया गया ताकि कोई भी गरीब भूखा न रहे। इसके साथ-साथ मैं रेलवे कर्मचारियों का भी आभार प्रकट करना चाहता हूँ, जिन्होंने कोरोना काल में अपना बहुत बड़ा योगदान इस देश के नागरिकों के लिए दिया।

महोदय, मैं बताना चाहता हूँ कि इस बजट में नई रेल लाइन बिछाने के लिए और पटरियों का दोहरीकरण करने के लिए भी प्रावधान रखा गया है, जिससे हमारा देश आगे बढ़ेगा। पीएम गति शक्ति मास्टर प्लान की भी घोषणा की गई है, इसके तहत बाकी मंत्रालयों के अलावा रेल मंत्रालय भी आता है और रेल यात्रियों को वे सारी सुविधाएं मिलें, जो उन्हें मिलनी चाहिए।

बजट में यह भी कहा गया कि आने वाले दिनों में 400 नई वन्दे भारत ट्रेन्स भारत में चलाई जाएंगी। आज वन्दे भारत ट्रेन में बैठना लोग पसंद करते हैं। वन्दे भारत ट्रेन का सफर जहाज के सफर से बेहतर है, ऐसा लोगों का कहना है। मुझे यह कहते हुए हार्दिक प्रसन्नता हो रही है, मैं देश के प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी, रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि प्रथम वन्दे भारत ट्रेन 15 फरवरी, 2019 को दिल्ली से वाराणसी के लिए रवाना हुई थी और देश भर के लोगों ने उसका स्वागत किया। मैं आभार इसलिए भी प्रकट करना चाहता हूँ कि जम्मू कश्मीर भी वह सौभाग्यशाली प्रदेश है, जिसमें 3 अक्टूबर, 2019 का दिन देश के लाखों लोगों के लिए और विशेष तौर पर जम्मू कश्मीर के लोगों के लिए एक सुखद समाचार लेकर आया कि दिल्ली से श्रीवैष्णो देवी कटरा के लिए वन्दे भारत ट्रेन का शुभारंभ उसी दिन हुआ।

आज पूरे देश भर के वह श्रद्धालु जो मां वैष्णो देवी के दर्शन करने जाते हैं या जम्मू कश्मीर में भ्रमण करने के लिए जाते हैं, उन्हें वन्दे भारत ट्रेन की सुविधा मिल रही है। यहां पर खाने की बात चल रही थी, तो खाने भी बहुत अच्छा मिलता है और लोग विशेषकर वन्दे भारत ट्रेन का खाना खाना ज्यादा पसंद करते हैं। सुरक्षा की दृष्टि से भी काफी अच्छे कदम उठाए गए हैं।

बजट में भी कहा गया है, हम देख भी रहे हैं और हम भी ज्यादातर सफर ट्रेन में ही करते हैं। आज बायो टॉयलेट की सुविधा से शत-प्रतिशत कोच कवर हो चुके हैं। दुर्गंध की वजह से फैलने वाली बीमारियों से भी आज निजात मिल रही है और पटरियाँ भी साफ-सुथरी नजर आती हैं। यह कदम पहले भी उठाए जा सकते थे, लेकिन पहले की सरकारों को यह चिंता नहीं थी, उन्हें तो सिर्फ परिवार और पार्टी की ही चिंता सताये रहती थी। इसलिए आज लोगों ने उन्हें अपने परिवार की चिंता करने के लिए बैठाया है।

महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि बहुत सारी सुविधाएँ वन्दे भारत ट्रेन में दी गई हैं। यह किसने सोचा था कि 160 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से यह ट्रेन चलेगी और वह सफर जो 10 घंटे, 12 घंटे या 15 घंटे का होता था, आज वह 6 घंटे में कवर हो रहा है। अगले साल वर्ष 2023 तक 75 वन्दे भारत ट्रेनों चलाने का लक्ष्य सरकार ने रखा है, मैं उसकी सराहना करता हूँ। इससे देश के नागरिकों को बहुत लाभ मिलेगा।

महोदय, मैं इसके साथ ही कहना चाहता हूँ कि हमारे जम्मू कश्मीर के लिए भी रेल मंत्रालय ने बहुत अच्छे कदम उठाए हैं। दिल्ली से जालंधर और जालंधर से जम्मू रेलवे पटरी का दोहरीकरण का काम लगभग पूरा हो चुका है। उसके साथ ही जो जम्मू रेलवे स्टेशन है, उसे एक अच्छा और आधुनिक रेलवे स्टेशन बनाने के लिए कार्य प्रारंभ है। जम्मू रेलवे स्टेशन का जो प्लेटफार्म है, वहां पर भी सारी सुविधाएँ देने का प्रयास हो रहा है, जो एक अच्छे रेलवे स्टेशन में होती है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से थोड़े से वायदे अपने क्षेत्र के लिए भी करना चाहूँ कि पिछले दिनों रेल मंत्रालय के जो ऑफिसर्स हैं, वे हमारे क्षेत्र में गए थे। जम्मू के निकट एक मनवाल रेलवे स्टेशन आता है, वहां पर जो रेलवे प्लेटफार्म है, वह बहुत ही नीचे है। रेलगाड़ी में चढ़ने के लिए बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। उस प्लेटफार्म को थोड़ा ऊँचा करने का प्रावधान था, लेकिन आज तक वह कार्य शुरू नहीं हो पाया है। मैं चाहता हूँ कि वह कार्य भी जल्द

से जल्द पूरा किया जाए और मनवाल रेलवे स्टेशन पर एक फुटओवर ब्रिज बनाने की बात थी, उसका शायद इन्होंने टेंडर लगाया है, लेकिन अभी तक वह कार्य भी शुरू नहीं हो पाया है।

एप्रोच रोड मनवा स्टेशन के लिए जाती है। मैं रेलवे मंत्रालय से प्रार्थना करूंगा कि वह रोड प्रदेश को ट्रांसफर की जाए, पीडब्ल्यूडी को ट्रांसफर कर दी जाए, ताकि हम प्रदेश के प्रशासन द्वारा उस रोड के निर्माण कार्य को पूरा कर सकें। जिला सांबा के गुड़ासलादिया में एक बहुत बड़ा रेलवे फाटक है, उस फाटक पर रेल ओवर ब्रिज बनाने की जरूरत है और साथ ही जिला जम्मू के वजायता में डायमंड पब्लिक स्कूल के पास चक लारगन में एक रेलवे ओवरब्रिज बनाने का काम बहुत जल्द शुरू होना चाहिए। इससे बड़ी दिक्कतें वहां पर आ रही हैं। जिला सांबा में कालाबड़ी में रेल ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य करना भी बहुत ही आवश्यक है। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि हेमकुंड एक्सप्रेस का मनवाल रेलवे स्टेशन पर ठहराव बहुत जरूरी है, क्योंकि जब बहुत दूर-दूर से लोग आते हैं, उन्हें या तो कटरा या फिर उधमपुर, या फिर जम्मू आना पड़ता है। यह मनवाल रेलवे स्टेशन एक ऐसा स्टेशन है कि 25 किलोमीटर के रेडियस के लोग उस स्टेशन पर आ सकते हैं। महोदय, मैं ज्यादा न कहते हुए यह जो जम्मू-पुंछ रेलवे लाइन बिछाने का सर्वे था, वह कम्पलीट हो चुका है। मैं चाहता हूँ कि अब कोरोना महामारी से भी थोड़ी निजात मिली है, तो उस पर भी विचार किया जाए कि जम्मू से पुंछ रेलवे लाइन बिछाने के लिए जो राशि है, वह अवांटित की जाए।

महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

***SHRI VIJAYKUMAR ALIAS VIJAY VASANTH (KANYAKUMARI):** I would like to place my views on Railways Demands for Grants 2022-23. As in previous years the railway budget allocated for Tamil Nadu appears to be very less. With lot of projects underway the amount will not be sufficient to complete the projects which are beyond schedule. Thiruvananthapuram Nagercoil Kanyakumari railway line work itself requires 3000 crores and the total budget allotted for Southern railway for all projects is less than 3000 crores. I urge upon the honourable minister to revise the allocation by providing more funds for projects in Tamil Nadu where the completion of projects is running behind schedule. I would also like to urge upon the following especially for my Kanyakumari constituency which is not addressed so far: -

- The long pending demand of attaching railway lines which falls within Kanyakumari District with Madurai district shall be done on priority for better administration.
- Kanyakumari Karaikudi new east coast railway line to be sanctioned.
- Alur Settikulam railway line to be sanctioned.
- Railway over bridge be constructed at Kuzhiturai West
- A new Railway workshop at Kuzhiturai be introduced.

* Speech was laid on the Table.

- The railway stations at Kanyakumari and Nagercoil should be upgraded to global standards. Also, Kuzhiturai and Eraniel Railway stations to be upgraded.
- The place has been identified for a police station inside Nagercoil railway station. However, the work has been not yet completed. Request expedite work for early completion. To regularise the passenger train number 56715/16 trains runs between Punalur-Kanyakumari –Punalur and also KOLLAM - KANNIYAKUMARI passenger train no 66304/05

Introduction of following new trains:

- New daily train between Nagercoil and Velankanni.
- Daily Night trains between Chennai Egmore to Nagercoil
- Four MEMU daily trains between Thiruvananthapuram Kanyakumari Tirunelveli.
- New express train from Kanyakumari and Vasco da Gama by merging Nagercoil-Mangalore-Eranadu Express and Mangalore-Madgaon Express.
- Vande Bharat Express between Chennai and Kanyakumari
- Upgradation of Mumbai Nagercoil Trains (16339/16340 & 16351/16352) as Superfast train, and also demands to change the time of Nagercoil — Mumbai express trains (Dop from NCJ around 08:00 - 08:30 hrs)

Recently, the railway department has converted train no 16729/16730 Madurai-Punalur Express passenger train as an express service and removed stoppages in Kuzhithurai West, Palliyadi stations which are under my constituency. I humbly request for stoppage of train no 16729/16730 Madurai-Punalur Express at Kuzhithurai West and Palliyadi stations.

On behalf of the people of my constituency for such a removal of stoppage of other trains 56310, 56311, 56318, 16366, 66304, 56317, 16526, 66305, 56315, 56316, 56313, 16366 should be reconsidered and continued as previous stopping at Kuzhithurai West, Palliyadi and Virani Aloor Railway stations.

Extension of following trains

- Thiruvananthapuram Mangalore express up to Tirunelveli.
- Charminar Express and GT express up to Chennai may be extended till Kanyakumari.
- Punalur-Madurai Express be extended up to Velankanni
- Thiruvananthapuram-Nagercoil and Thiruvananthapuram-Mangalore passenger trains be extended up to Tirunelveli
- Chandigarh-Dehradun-Madurai Express up to Kanyakumari
- Howrah-Trichy Express up to Kanyakumari
- Tejas Express be extended up to Nagercoil
- Madurai Sampark Kranti Express up to Nagercoil. Thank you.

***SHRI C.N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI):** I would like to express my views on the Demands for Grants of Ministry of Railways. The Railway Infrastructure in my Tiruvannamalai Parliamentary Constituency is very poor, though there is a huge potential of tourism. The Tiruvannamalai Railway Station is more than 125 years old. A passenger train was operating on narrow gauge line from Tiruvannamalai to Tambaram Railway Station in Chennai. With commencement of conversion of narrow gauge to broad gauge in the year 2007 the operation of the said passenger train between Tiruvannamalai and Chennai was discontinued.

Furthermore, Tiruvannamalai railway station being an entry point to a holy place has not received adequate attention of the Ministry of Railways for its modernization for promotion of religious tourism. The temple city of Tiruvannamalai which receives so many visitors need to be connected with the capital city of Chennai for convenience of travellers. So, my demand is modernization of Tiruvannamalai Railway Station with world class infrastructure. Direct intercity express train between the temple city of Tiruvannamalai and the capital city of Chennai. The construction of Tindivanam to Tiruvannamalai railway line work in Tamil Nadu is very slow. There is urgent need for budgetary allocation of fund and expedite the said railway project work. I would also like to draw the attention of hon. Minister of

* Speech was laid on the Table.

Railways for development of Jolarpettai Junction and Tirupattur Railway Station in my constituency.

Jolarpettai is a very old and important railway junction connecting many important places in South India. It is also near to famous Yelagiri hill station. Along with construction of new Container Yard will generate revenue and employment for locals. I request to provide better passenger amenities and stoppage of Blue Mount Express, Chennai - Mysore Shatabdi Express, Chennai - Madurai Duronto Express, Trivandrum Mail, Mumbai - Nagarcoil Express at Jolarpettai Junction and also stoppage of Shabari Express, Chennai - Trivandrum Express, Chennai - Mangalore Express at Tirupathur and extension of Yelagiri express to Tirupathur which is a long-standing demand from the people of my constituency. Therefore, I request the hon. Minister of Railways to consider long pending demand of the people and allocate sufficient fund for the railway development projects.

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): Sir, I stand here to speak on behalf of the CPI(M) on the Demands for Grants for Railways as part of the Union Budget for 2022-23.

Sir, at the outset, I wish to register a strong protest on behalf of my Party against the move by the Union Government to privatize Indian Railways slowly in the name of modernizing it.

We all know what happened to bids floated by the Railways for running 109 private trains in 12 clusters in June last year. No private player offered any substantial revenue share to the Railways, and eventually, the entire bidding process had to be scrapped. Even then, this Government is reportedly negotiating with the private players by offering them more incentives with the aim of fully privatizing the lifeline of our country.

Sir, 'inefficiency' has been used as a major weapon against the public sector by the proponents of privatization. It is not different in the case of Railways also. Without sufficient manpower, how efficiency could be achieved. Indian Railways is one of the major employers in the public sector even in the world. But what is the plight now? Last month, hon. Minister of Railways informed the Rajya Sabha that a total of 2,63,370 vacancies are remaining unfilled in Railways. Sir, the unfilled vacancies are getting increased on a yearly basis. How can a firm function efficiently if about 15 per cent to 20 per cent of the workforce is absent? This Government is purposefully not filling the vacancies and squeezing the existing employees to work for extra hours affecting their efficiency. This is what this Government is doing with all public

sector undertakings including the Railways. First, it will not fill the vacancies, and naturally the efficiency would be decreased. Then it would say that privatization is a panacea for inefficiency, and sell them to private players at throwaway prices. COVID has come as a 'blessing in disguise' for the Railways to accelerate its anti-people policies. Without any discussion, this Government has withdrawn the concession for senior citizens. We have always been talking about senior citizens. The concession for the senior citizen is withdrawn, and even after almost all Express trains have resumed their services, it has not been reinstated.

Even after repeated requests on and off this Floor, the Railways have not resumed the services of hundreds of passenger trains which were a respite for the common travellers for their daily commutation.

In my own Constituency, there are at least four passenger trains having huge demand among daily commuters, but the Railways have not started their services.

Coming to the development of Railways in Kerala, even now the doubling of Railway line across Kerala is lagging for years and nobody knows when it would be completed. The proposal for RoBs are pending before the Board and projects already sanctioned are not yet started. I would request the hon. Minister to scrutinize as to why these projects are pending before the Board. The hon. Minister may give direction to the concerned authorities to scrutinize these projects. Even though a part of the funds were sanctioned last year for doubling of Kayamkulam-Ernakulam stretch *via* Alappuzha no

progress could be made till date and the remaining part of the work is not yet sanctioned. This work is also pending before the Board.

This Government is showing a step-motherly attitude towards Kerala in Railway development by purposefully putting hurdles for the K-Rail dream project envisioned for modern Kerala by the LDF Government. Our Government in Kerala went ahead with this project only after getting in-principle approval from the Union Government. Unfortunately, this Government is now taking a stand against K-Rail succumbing to the pressure from Congress-BJP nexus and anti-people forces, which are up in arms to protect their interests. Why is BJP and Congress against this project? It is because they clearly know that implementation of such a project by the LDF Government will shut their doors forever of coming to power in the State.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): It is not that BJP or Congress is against it. ... (*Interruptions*)

ADV. A.M. ARIFF: They do not want to give credit of modernizing Kerala to the LDF Government, which has got people's mandate for the second time in the history of Kerala.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Actually, it would affect the poor people of Kerala. ... (*Interruptions*)

ADV. A.M. ARIFF: Sir, kindly give me protection. ... (*Interruptions*) When Shrimati Aparupa was speaking, they argued for protection of the hon. Member. ... (*Interruptions*) You can speak during the time allotted to you.

Now, I would request the Union Government to at least rise above narrow political considerations and approve the K-Rail project for the benefit not only of Kerala, but the entire country.

With these words, I conclude. Thank you, Sir.

डॉ. अमर सिंह (फतेहगढ़ साहिब): सभापति जी, चूंकि बहुत सारे लोग रेल बजट पर बोल चुके हैं, इसलिए मैं बहुत सारे फैक्ट्स-फिगर्स में नहीं जाऊंगा, रेल मंत्री जी के लिए जो मुद्दे की बात है, वही दो-चार बातें मैं कहना चाहूंगा। मैं बहुत डिटेल में नहीं जाऊंगा।

रेलवे मिनिस्टर साहब, आपका डॉक्यूमेंट पढ़ कर ऐसा लगा कि अभी हम कोई भी टारगेट समय पर पूरा नहीं कर पा रहे हैं, चाहे वह इलेक्ट्रिफिकेशन हो, चाहे गेज कन्वर्जन हो, चाहे डबलिंग हो, चाहे कॉरिडोर का काम हो, सब चीजें कहीं न कहीं स्लो होती हैं या टारगेट को मिस करती हैं। आपका जो वर्ष 2030 वाला रेल प्लान है, उसमें अभी जो आपकी रिपोर्ट है, वह यह कह रही है कि अगले दो-तीन सालों में दो लाख करोड़ रुपये के बजट का गैप हो रहा है। कुछ कारणों से रेलवे का इन्टर्नल रेवेन्यू ग्रो नहीं कर रहा है। इसे मिनिस्टर साहब ज्यादा समझते होंगे। सेन्ट्रल बजट सपोर्ट, जो वर्ष 2014-15 तक रेलवे का मेजर सोर्स था, वह कम होता जा रहा है, वह बढ़ नहीं रहा है और आप लोग ज्यादातर एक्स्ट्रा बजटिंग, मतलब लोन लेना या प्राइवेटाइजेशन करने की तरफ जा रहे हैं।

Nearly, 68 per cent of the total internal revenue is going towards pension and salary. पैसेंजर और फ्रेट, दोनों चीजें पहले से डाउन हो रही हैं, due to various reasons. उसमें से कोविड एक कारण हो सकता है, पर कोविड के पहले के सालों में भी यह कम था। आपके फ्रेट रेट्स कम्पीटिटिव नहीं हैं। रोड्स में फ्रेट 70 प्रतिशत से ज्यादा हो गया है। आप 25 या 27 प्रतिशत पर रह गए हैं। Further, your passenger traffic in 2022-2023 would be the lowest in volume in the last 10-15 years.

मैं कहना यह चाहता हूं कि these are major issues and the hon. Railway Minister knows all these issues. ऐसा कुछ नहीं है कि मैं नई बात कह रहा हूं। आपने एक प्लान कर लिया कि डेढ़ लाख करोड़ रुपये प्राइवेटाइजेशन या मॉनेटाइजेशन ऑफ असेट्स से लाने हैं। इसमें जो मैं समझ पाया हूं कि 90 पैसेंजर्स ट्रेन्स प्राइवेटाइज करेंगे, 400 स्टेशंस प्राइवेटाइज करेंगे, बहुत सारी रेल लाइंस प्राइवेटाइज करेंगे।

सभापति जी, रेलवे गरीब आदमी, कॉमन मैन का आने-जाने का साधन है। क्या मंत्री जी आज बताना चाहेंगे कि किसी चीज का भाव नहीं बढ़ेगा? गरीब आदमी क्या उसमें चढ़ पाएगा? प्राइवेटाइजेशन के बारे में मैं इतना ही बोलना चाहता हूं। बाकी मैं जरूर आपका रिप्लाय सुनूंगा। आप प्राइवेटाइजेशन करें, लेकिन गरीब लोगों का जो साधन है, इसे आप महंगा नहीं करेंगे, इतना जरूर कहिए। गोडाउंस बेचे जा रहे हैं, रेलवे कॉलोनीज़ बेच रहे हैं, जो कोंकण रेलवे बनी थी, साढ़े सात सौ किलोमीटर की वह रेलवे बेच रहे हैं। आपने प्राइवेटाइजेशन का बहुत ही कांफ्रिहेंसिव प्लान बनाया है। अफसोस भी होता है कि यह कौन सा रास्ता आपने ले लिया। चलो, गवर्नमेंट को इसकी पॉवर होती है।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती करना चाहता हूं कि बहुत अच्छा होगा अगर आप अपने रिप्लाय में एक कांफ्रिहेंसिव रिवाइवल ऑफ रेलवेज़ का प्लान दीजिए और गरीब लोगों की यह ट्रांसपोर्ट रहेगी और बढ़िया प्लान बनाकर दीजिए कि इंडियन रेलवेज़ का फ्यूचर रहेगा, प्राइवेटाइजेशन नहीं रहेगा। हम प्राइवेटाइजेशन बिल्कुल नहीं चाहते हैं। अगर आपको करना है तो यह आश्वासन देना चाहिए कि फ्रेट और अन्य चीजें नहीं होंगी। ऑलरेडी फ्रेट रेट्स अपने यहां कंपटीटिव नहीं हैं। अपने यहां लॉजिस्टिक ट्रेन्स जो रेलवे की हैं, वे वर्ल्ड स्टैंडर्ड की नहीं हैं। Everybody knows, इसलिए लोग रोड पर जा रहे हैं। सभापति जी, मैं आपके माध्यम से ये सारे इश्यूज़ मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं।

महोदय, इसके अलावा दो-तीन इश्यूज़ और हैं। मैं पार्लियामेंट में कई बार बोल चुका हूं। ये मेरी कांस्टीट्यूएंसी के इश्यूज़ हैं। सभापति जी, दोनों बार आप ही आसन पर बैठे थे। मैं फतेहगढ़ साहिब का एमपी हूं। फतेहगढ़ साहिब अमृतसर के बाद सेकेंड इंपोर्टेंट सिखों का प्लेस है। यहां हमारे टेंथ गुरु गुरु गोबिंद सिंह जी के छोटे साहबजादों को औरंगजेब के जमाने में ज़िंदा चुनवा दिया गया था। वहां 25, 26 और 27 दिसंबर को अभी भी 50 लाख से 1 करोड़ आदमी 316-317 साल के बाद भी आज यहां श्रद्धांजलि देने आते हैं। वे वहां बैठकर रोते हैं।

वहां तीन दिन खाना नहीं बनता है। माननीय मंत्री जी, आप यहां बैठे हुए हैं। मैं आपसे मिल चुका हूं, आपको चिट्ठियां लिख चुका हूं, प्रधान मंत्री जी को लिख चुका हूं कि यह बहुत इंपोर्टेंट रिलीजियस प्लेस है, इसकी रिलीजियस ट्रेन्स मत बंद करिए, उसको मत डायवर्ट करिए। आप मेरी बात ही नहीं सुन रहे हैं। क्या हम उस पर एजिटेशन करें या मैं ऐज ए एमपी और दूसरी कोई बात करनी शुरू करूं कि आप इस माइनोरिटी के साथ, मैं उस तरह की बातें नहीं करना चाहता हूं। मंत्री जी, आपने मुझसे प्रॉमिस किया था कि सचखंड एक्सप्रेस किसी भी हालत में चालू होगी। आपके आफिसर्स कह रहे हैं कि किसी भी हालत में वह चालू नहीं हो सकती है।

I am feeling hurt. हमारे लिए वह ट्रेन जी-जान है, क्योंकि वह अमृतसर से नांदेड़ साहिब जाती है। हमारे यहां से बहुत लोग जाते हैं। आपने हमारी कई ट्रेन्स बंद कर दीं। आपने हेमकुंड साहिब ट्रेन बंद कर दी। आपने हमारी इतनी ट्रेन्स बंद कर दी हैं कि हमको तो समझ ही नहीं आता कि हम कहां जाएं? आपने हमारी देहरादून एक्सप्रेस डायवर्ट कर दी, बांद्रा वाली जो मुंबई ट्रेन थी, वह कर दी, हमारी जम्मूतवी, टाटा को जाने वाली थी, वह कर दी। यह आपका प्लान होगा, I can understand. It may be a part of your efficiency plan. सर, लोगों की रिलीजियस फीलिंग भी तो ध्यान में रखते हैं या नहीं। जब रिलीजियस मेले होते हैं, तो वहां स्पेशल ट्रेन्स चलाते हैं। इस रिलीजियस मेले के लिए चलने वाली ट्रेन्स क्यों सारी की सारी दूसरी ओर कर दी गईं? मैं यह सवाल पूछना चाहता हूं।

मैं चाहता हूं कि रेल मंत्री जी इस बारे में कोई कन्सट्रक्टिव आर्डर दें, ऐसा आर्डर दें जिसकी कम्पलायंस हो जाए। पिछली बार भी आपने मुझसे कहा था, It will be done. वह अभी तक हुआ नहीं है। मैं बार-बार कहता रहा हूं। एक छोटी असेंबली कन्स्टीट्यूएन्सी रायकोट है, वह एरिया बहुत बैकवार्ड है। पिछले तीन सालों से कह रहा हूं, वहां 20-25 किलोमीटर की लाइन चाहिए, उसकी डेवलपमेंट हो जाएगी। मुल्लापुर से बरनाला रेल लाइन बिछा देंगे तो उसकी डेवलपमेंट हो जाएगी। सानेवाल इंडस्ट्रीयल शहर है। सारा फोकल प्वाइंट लुधियाना का साहनेवाल है। वहां कोई ट्रेन नहीं रुकती है। मेरी कन्सटीट्यूएन्सी में एशिया की सबसे बड़ी स्टील टाउन मंडी गोविंदगढ़ है, आपने

उसकी सारी ट्रेनों को डाइवर्ट कर दी। एशिया की सबसे बड़ी ग्रेन मार्केट खन्ना है, उसकी भी ट्रेनें डाइवर्ट कर दीं, मैं क्या बोलूं। मुझे समझ नहीं आ रहा है कि एक एमपी जब सीरियस बात कहता है या चिट्ठी लिख कर देता है और बार-बार मिलता है तो उसका सोल्यूशन क्यों नहीं होता है?

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से उम्मीद करता हूं कि मेरी कन्सटीट्यूएंसी के इश्यूज और जो लार्जर इश्यूज मैंने रेज किए हैं, उस पर माननीय मंत्री जी कोई पॉजिटिव जवाब देंगे। मेरी कन्सटीट्यूएंसी के इश्यूज का भी कोई सोल्यूशन करेंगे।

श्री चन्देश्वर प्रसाद (जहानाबाद): सभापति महोदय, रेल मंत्रालय के तहत अनुदानों की मांगों पर जद (यू) की तरफ से पूरा समर्थन देने के लिए खड़ा हुआ हूं। इस बार रेल मंत्रालय वर्ष 2022 के लिए बजट में 1 लाख 40 हजार 367 करोड़ रुपये आबंटित किए गए हैं। जिससे रेलवे द्वारा नई योजनाओं का संचालन बहुत ही बेहतर तरीके से पूरा हो सकेगा। हालांकि बजट का आबंटन बढ़ा दिया जाता तो निश्चित रूप से देश में रेलवे का इन्फ्रास्ट्रक्चर और बढ़ता है। यह देश की आजादी के बाद का एक ऐसा बजट है, जिसमें रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर पर विशेष जोर दिया गया है। एक दशक से भी कम समय में 24 हजार किलोमीटर रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया गया है, यह एक बड़ी उपलब्धि है। मैं इसके लिए केन्द्र सरकार को धन्यवाद देता हूं।

मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे के लिए लाया गया यह बजट रेलवे को गति प्रदान करेगा और भारतीय रेल दुनिया के विकसित देशों की रेल की तरह तेज रफ्तार से दौड़ेगी। रेलवे ने इस नए बजट विकास की एक नई रेखा खिंची है। जो ब्लूप्रिंट तैयार किया गया है, वह भविष्य में सुखद यात्रा कराने वाला है।

मैं प्रधानमंत्री जी, वित्त मंत्री जी और रेल मंत्री जी की कुशल कार्यशैली और प्रयास की प्रशंसा करता हूं। इस अवसर पर मैं आदरणीय मंत्री जी से एक बात कहना चाहता हूं कि बहुत सारे सांसद मंत्री जी के पास पत्र लिखते हैं, आग्रह करते हैं। हम एक आग्रह करेंगे कि अगर सांसद द्वारा जो महत्वपूर्ण मुद्दे उठाए जाते हैं या उसकी मांग की जाती है। उस पर ध्यान देने की जरूरत है। हम लोग क्षेत्र की जो भी बातें उठाते हैं, वह बहुत अति आवश्यक होती हैं, तभी उसे उठाते हैं।

बेरोजगारी और पिछड़ापन एक-दूसरे से जुड़े हुए होते हैं। बिहार सहित इस देश का पिछड़ा समाज चाहे ओबीसी, एससी और एसटी हो, सभी को संविधान में सरकारी नौकरियों में रोजगार प्राप्त करने की गारंटी दी गई है। उन्हें रिजर्वेशन दिया गया ताकि उनका आर्थिक विकास और शैक्षणिक विकास हो। परंतु कुछ वर्षों से देखा जा रहा है कि साल दर साल नौकरियों की संख्या रेलवे सहित सभी मंत्रालयों में घटती जा रही है। इसका सबसे बुरा असर एससी, एसटी और ओबीसी वर्ग पर पड़ रहा है। रेलवे की वैकेंसी को भरा नहीं जा रहा है। जब वैकेंसी ही नहीं भरी

जाएगी तो लोगों को नौकरी कैसे मिलेगी? पिछड़े वर्ग को रिजर्वेशन का लाभ कैसे प्राप्त हो, इसका हल आवश्यक है। अब मैं अपने क्षेत्र जहानाबाद की समस्याओं के बारे में कुछ बातें रखना चाहता हूँ। पटना से गया के बीच रेल लाइन के दोनों तरफ काफी आबादी बसी हुई है। यहां के लोगों के आने-जाने के लिए कोई दूसरा रास्ता नहीं है, न कोई क्रॉसिंग है, न कोई अंडरपास है, इस कारण आए दिन घटनाएं होती रहती हैं। इसे देखते हुए रेलवे ने बहुत अच्छा निर्णय लिया और सभी अनऑथोराइज्ड रेलवे क्रॉसिंग्स को बंद कर दिया। पटना से गया तक बहुत बड़ी आबादी बसी हुई है, उनके आने-जाने का रास्ता सरकार को देना होगा। यह व्यवस्था सरकार को ही करनी होगी। मेरा माननीय मंत्री जी से मूल प्रश्न है कि वे लोग कैसे आएंगे-जाएंगे?

मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ कि वहां अंडर पास या फ्लाई ओवर का निर्माण कराया जाए ताकि बड़ी आबादी के आने-जाने की समस्या का समाधान हो सके। यहां आए दिन धरना प्रदर्शन और अन्य घटनाएं होती रहती हैं। मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि इस पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाए। यहां बहुत अनऑथोराइज्ड क्रॉसिंग्स थीं, जो बंद कर दी गई हैं, यह बहुत अच्छी बात है।

जहानाबाद-गया रूट पर कोरोना काल में बहुत स्टेशनों पर ट्रेनों का आवागमन बंद कर दिया गया था। अब कोरोना खत्म हो गया है और कुछ ट्रेन्स शुरू हुई हैं, लेकिन बहुत ट्रेन्स अभी भी बंद हैं। हम अच्छी तरह से जानते हैं कि इन ट्रेन्स से काफी मजदूर लोग पटना से गया आते-जाते रहते हैं, लेकिन उनको अब काफी कठिनाई हो रही है।

मैं माननीय मंत्री जी से मांग करती हूँ कि जो ट्रेन्स बंद हैं, उनको अविलंब चालू करवाया जाए। यहां जो लोकल ट्रेन्स हैं, उन ट्रेनों के किराये पर बहुत ज्यादा चार्ज लग रहा है। मेरा आग्रह है कि आप इसे अपने स्तर से देखें और इन ट्रेन्स का किराया पहले जैसे कर दिया जाए ताकि लोगों पर आर्थिक बोझ न पड़े।

पटना-गया जंक्शन के लिए वाया जहानाबाद एक भी ट्रेन रात में नहीं चलती है। पहले चलती थी, लेकिन अब रात में नौ बजे के बाद कोई ट्रेन नहीं है। मैं आग्रह करता हूँ कि पहले जो ट्रेन चलती थी, इसे फिर से चालू करवा दिया जाए।

दानापुर रेल मंडल के अंतर्गत पटना-गया रेलखंड पर टेहटा रेलवे स्टेशन व्यावसायिक स्टेशन है। यहां बहुत लोग व्यवसाय के लिए आते-जाते रहते हैं। वहां पहले पटना-हटिया एक्सप्रेस का स्टॉपेज था और पलामू एक्सप्रेस का भी स्टॉपेज था। अब दोनों स्टॉपेज बंद कर दिए गए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि दोनों बंद स्टॉपेज को अविलंब चालू करने का निर्देश दिया जाए।

गया जंक्शन से दोपहर को 12.30 बजे एक ट्रेन खुलती है। हम चाहते हैं कि इसके अलावा एक ट्रेन हावड़ा के लिए कियूल होते हुए गुजरे, इससे बहुत लोगों को सुविधा हो जाएगी। माननीय मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे तो बहुत अच्छा होगा।

वर्ष 2018-19 में नालंदा को गया से जोड़ने के लिए 50 किलोमीटर लंबी इस्लामपुर से मानपुर तक रेल लाइन बिछाने का सर्वे किया गया था। मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि इसका काम जल्द से जल्द शुरू करवाया जाए।

जहानाबाद से कोलकाता के बीच पटना-धनबाद-गंगा दामोदर एक्सप्रेस चलती है। हमने मांग की थी कि इसे कोलकाता तक विस्तारित कर दिया जाए। जहानाबाद से दिल्ली के बीच सीधी रेल सेवा नहीं है। हमने इसकी भी मांग की थी। महाबोधी एक्सप्रेस गया से खुलती है, अगर इसे जहानाबाद से खुलवा दिया जाए तो लोगों को बहुत सुविधा होगी। इसका रैक गया में रहेगा और मैन्टेनेंस गया में होगा।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करते हुए रेल बजट का समर्थन करता हूं।
धन्यवाद।

17.00 hrs

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Mr. Chairperson for affording me this opportunity to take part in the discussion on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways.

You may be remembering that we had a special Session before the NDA had come to power, which was fully devoted to Railway Budget. We had separate discussion exclusively for the Railway Budget. The Rail Budget was presented separately and a full-fledged discussion on the Railways was there. But unfortunately, after assumption of power by BJP and NDA, this Railways discussion and a separate budget have been done away with. We have opposed it at that time also. Since long, even from 1921 onwards, during the time of British India Government, a separate privilege had been given or a separate significance had been given to the Indian Railways. That is why more development of the Railways took place. It is one of the major lifelines of our country which is being considered in such a way. Even after that, the hon. Speaker has admitted to have a discussion on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways, and we are thankful to the hon. Speaker for having a full-fledged discussion.

It is an admitted fact that Indian Railways is the lifeline of the nation. It is the unique integrator of modern India with a major role in its socio-economic development. The Indian Railways is playing an important role in maintaining unity and integrity of our country. None of the organisations in the country is doing this much of service for protecting and maintaining the integrity and also

the fraternity of the people of our country without any discrimination of caste, religion, language and State. Such an integral, comprehensive commuting system is there in the Indian Railways. Further, it is the nation's prestige and pride.

So, my first suggestion is that it should be kept intact in the public sector itself. The gradual privatisation of the Indian Railways is not good for a country like India. It is because we are having more than 130 crores of population. The major chunk of the population belongs to the middle and the poor sections of the society. Most of the people mainly depend on the Railways for transportation. So, privatisation of the Railways has to be opposed tooth and nail. That has to be opposed. I would urge upon the hon. Railway Minister as well as the Government to please withdraw from the steps so as to stop privatisation of the Indian Railways in an indirect way.

After 2014, if you examine, gradual privation of the Indian Railways has taken place in a systematic and scientific way. So, that has to be curtailed. My railway station, Kollam Railway Station is also there in the list of modernisation to the international standard. First, it had been given for a joint venture. Now, the Railways have taken a decision to have 'do it by its own'. That is the best thing to be done by the Railways because Railways is a prestigious organisation and it is one of the world's best infrastructure organisations in our country.

Sir, Indian Railways is the third-largest network in the world with more than 68,103 kilometres rail network. If you see the history of the Indian Railways, in 1853, it was a small runway of 34 kilometres from Bombay to Thane, and it has expanded to 68,103 kilometres of network. This is the best available mode of transportation for the common people in the country like India having 136 crores of population. So, once again, I would urge upon the Government not to privatise such an organisation which is helping the poor and the marginalised sections of the society.

Coming to the Budget Estimates of 2022-23, the Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways is Rs. 2,45,800 crore for the Financial Year 2022-23. I do appreciate the Government that this is the maximum amount which has been provided by the Government of India. This amount of Rs.2,45,800 crore is one of the best amounts which has been provided. The Gross Budgetary Support is Rs.1,37,300 crore.

When I first came to the Lok Sabha in 1996, the budget of the Railways was less than Rs.25,000 crore. Now, it has gone up to Rs.1,37,300 crore. Sir, internal resources are to the tune of Rs.5,000 crore, and external borrowing is Rs.1,500 crore. It is very interesting to note that the annual plan size of the Railways has been drastically increasing year-by-year. But you may see the expenditure. During the last three years, the Budget Estimates have continuously been lowered at the Revised Estimate stage. When it comes to the Revised Estimate stage, the Budget Estimates are getting lowered.

If you examine the actual expenditure, it is not even meeting the reduced Revised Estimate. It is a very interesting fact. The Budget Estimates are not being complied with. The Revised Estimates are lower than the Budget Estimates, and the actual expenditure is even lower than the reduced Revised Estimates. Is it not the inefficiency of the Indian Railways? Is it not the incapability of Indian Railways in utilizing the allocated funds from the exchequer? Why has the Railway not been able to get the optimum utilization of the allocated amount? It shows the inefficiency, incapability, and incompetence of the Indian Railways administration because they have not been able to utilize the funds allocated to them. During the COVID-19 pandemic, the Government of India has given a special package to the Railways. According to the report of the Standing Committee, which I have gone through, even that has not been utilized by them.

The second point is regarding the inefficiency or the incapability of the Indian Railways. The factor which determines the incompetence of the Indian Railways is its operating ratio. In 2018-19, the operating ratio was 97.29 per cent. In the fiscal year 2019-20, it was 98.36 per cent. In 2021-22, it has come down to 97.45 per cent. Operating ratio means, if you are earning Rs.100, out of this Rs.97.45 will go for the operating expenses. This is the position after going through a series of modernization. Operating ratio is one of the major aspects by which the efficacy of the Indian Railways can be assessed. So, the operating ratio has to be reduced. I urge upon the Minister

to observe strict fiscal discipline to bring down the operating ratio so that much efficiency can be accrued by means of that.

I now come to the third point regarding COVID-19 and its impact. I do appreciate the steps taken by the Indian Railways during COVID-19 in meeting the disaster. I fully appreciate the work done by the Railways. Railways is barred from doing certain things by the Home Ministry. The entire aspect is being managed by the Home Ministry. Railways can act according to the directions or guidelines of the Home Ministry because the nodal Ministry as far as the disaster management is concerned is the Home Ministry. So, I fully appreciate the steps taken by the Railways, but at the same time I would like to oppose the way by which it has exploited the poor passengers.

All the trains have been converted to special trains, and as a result all the benefits available to the passengers have been taken away. What is the logical sense of converting ordinary trains to special trains and imposing additional charges? It is in one way or another exploiting the passengers. The special train status is still continuing even after the pandemic is over. I demand that all the ordinary trains may be restored immediately, and the special train status should be withdrawn, otherwise, you will be looting the poor passengers of our country.

The fourth point is regarding the Silver Line Project in the State of Kerala. We have also met the hon. Minister personally. I appeal to the hon. Minister, and to the Government of India, to please not give sanction to the Silver Line project. It is disastrous for the State of Kerala. In 2018, 2019 and

2020, there have been floods in the State. The State of Kerala has become an ecologically fragile State. How will the 490 kms. of Silver Line Project, with 30-35 metres width and 30 feet height, be constructed?

Fifty-five per cent out of the 490 kilometres of Silver Line Project earth embankment means that the State is being divided into two. The State is such an eco-fragile state. When the monsoon comes, water flows from East to West. It is definitely adversely affecting the entire ecosystem of the State of Kerala. So, please do not give permission to this system. It is having an illicit interest. An ulterior motive is there. It is not for the public interest.

I fully support the Government and the Indian Railways with regard to new proposals for 'Vande Bharat Trains'. Why do we not examine it? Why is the State Government not ready to have a discussion with regard to Vande Bharat Trains? Even at the time of the UDF Government, led by Shri Oommen Chandy, there was a proposal to have semi high-speed-trains. Why do we not examine that? Why do we not have parallel trains or new rail lines? They are not ready to discuss anything. Who is interested in travelling from Trivandrum to Kasaragod within four hours? Whose interest is this? The money is being spent. How many airports are we having? We are having four international airports namely, Thiruvananthapuram International Airport, Cochin International Airport, Calicut International Airport, and Kannur International Airport. We can have so many other modes of commutations also.

So, in such a sense, what is the emergency and necessity of having four hours or six hours of travel from Trivandrum to Kasaragod? What is the urgency and necessity? More than 20,000 families have to be evacuated. More than 50,000 buildings have to be destroyed. Is this the eco-friendly development in a State like Kerala? Is this sustainable development? Therefore, I urge upon the Government to kindly look into the matter. Mere technical terms should never be taken into account. The social, environmental, and economic aspects have to be taken into consideration before giving any sanction to this Silver Line Project.

Sir, I am not going into matters related to my constituency. There are so many issues. I will personally meet the hon. Minister and I will submit all these things. I would like to make one point with regard to Punalur-Sengottai line, which has one of the best terrains. It is significant area with regard to tourism. During the 16th Lok Sabha, I was the first Member, in this House, who had demanded for the Vistadome coaches. Vistadome coaches have been constructed. But unfortunately, that has not been allocated to my district, Kollam, which is between Punalur and Sengottai. So, kindly grant these Vistadome coaches in our sector also. The Kollam Railway Station has been selected as a model railway station to be developed in the international mode. We fully appreciate and congratulate the hon. Minister. Now, I come to the appointments. I want to appreciate the positive things done by the Government, especially with regard to the appointments of Class-IV category workers. The poor, downtrodden, marginalised sections of the society, poor

families, and students are now getting admissions without any corrupt means. Formerly, the Railway Recruitment Board was there. Big corruption was there. Now, it has been stopped. So many meritorious students from the local and rural areas are now getting employment and they are also transferred to our places. They are getting employment without any recommendation. The Indian Railways has done a transparent thing. That is a very good thing. I fully appreciate this.

With these words, once again, I would like to urge upon the Government not to privatise the Indian Railways. Keep it intact with the public sector undertakings because the Indian Railways is the heart and soul of the people of India. This is a prestigious organisation of India. That has to be protected in the public sector itself. With these words, I conclude. Thank you very much, Sir.

***श्री दिलेश्वर कामैत (सुपौल):** मैं वर्ष 2022-23 के लिए रेल मंत्रालय के अंतर्गत अनुदानों की मांग पर अपने विचार रखता हूँ।

मैं सबसे पहले माननीय प्रधान मंत्री महोदय श्री नरेन्द्र मोदी जी और माननीय रेल मंत्री महोदय के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ कि 86 वर्ष पूर्व, जो 1934 के भूकंप में कोसी का रेल पुल ध्वस्त हुआ था, उसका उद्घाटन कर मिथिला, जो दो भागों में बंटा हुआ था, उसको एक करने का काम किया। कोसी पुल तथा रेलगाड़ी का उद्घाटन कर एक ऐतिहासिक काम किया गया है, जो स्वर्ण अक्षरों में लिखा गया है।

भारतीय रेल ने चालित गाड़ियों की संरक्षा को बेहतर करने के लिए अपना स्वदेशी स्वचालित गाड़ी सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली विकसित की है। इस प्रणाली को कवच कहा जाता है। कवच लोको पायलट को न केवल खतरे के सिगनल को पार करने (एसपीएडी) और अधिक गति से बचाव करता है, बल्कि घने कोहरे जैसे खराब मौसम के दौरान गाड़ी चालन में भी सहायक सिद्ध होता है। इस अद्भुत कार्य के लिए माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

मैं माननीय मंत्री का पूर्व मध्य रेलवे के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र सुपौल से जुड़े निम्नलिखित महत्वपूर्ण कार्यों के प्रति ध्यानाकर्षण कराना चाहता हूँ:

दानापुर से सहरसा तक गाड़ी संख्या 13205/13206 जनहित एक्स, नई दिल्ली से सहरसा वैशाली एक्सप्रेस ट्रेन नंबर 02554/02553, सियालदह से सहरसा, हाटे बजारे एक्सप्रेस 13163/13164 चलती है, इन तीनों ट्रेन को सरायरायगढ़ तक विस्तार किया जाए या तत्काल कनेक्टिंग ट्रेन पटना दिल्ली, कोलकाता के लिए चलाई जाए, जिससे नेपाल सहित कोशी क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सके।

* Speech was laid on the Table.

वैशाली एक्सप्रेस ट्रेन नंबर 12553/12554 एवं पूरबैया एक्सप्रेस ट्रेन नंबर 15279/15280 जो सहरसा तक आती है, सहरसा में जगह की कमी के चलते उन दोनों ट्रेन की एम्प्टी (खाली) रैक को सुपौल स्टेशन पर रखा जाता है तथा पुनः सुपौल से सहरसा एम्प्टी (खाली) रैक के रूप में जाती हैं। इन दोनों गाड़ियों को सुपौल तक विस्तार कर चलाया जाए या एम्प्टी (खाली) रैक के बदले कनेक्टिंग ट्रेन के रूप में सुपौल तक काम में लाया जाए तो उससे रेलवे की आमदनी में वृद्धि होगी तथा जनता को सुविधा भी मिलेगी।

सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण रेललाइन जो प्रतापगंज से भीमनगर- बथनाहा 57 किलोमीटर 1934 के भूकंप में नष्ट हुआ था जो अभी तक वैसे पड़ा है। इसमें जमीन भी अधिग्रहण करने की आवश्यकता नहीं है। इस खंड पर सर्वे कर पुनः ट्रेन चालू किया जाय जिससे बॉर्डर क्षेत्र की गरीब जनता को इसका लाभ मिल सके।

सहरसा- फारबिसगंज रेलखंड का सहरसा से सरायगढ़ तक काम पूरा हो गया है तथा रेल परिचालन चालू है। सरायगढ़ से ललित ग्राम तक भी काम पूरा हो गया है वहा सीआरएस का निरीक्षण भी हो चुका है। सरायगढ़ से ललित ग्राम खंड पर गाड़ी का परिचालन शीघ्र की जाय। ललित ग्राम से फारबिसगंज 29 किलोमीटर तक अमान परिवर्तन का काम बाकी है, उक्त रेलखंड का कार्य पूरा कर सहरसा से फारबिसगंज एवं दरभंगा तथा फारबिसगंज से दरभंगा तक गाड़ी का परिचालन किया जाय।

समस्तीपुर मंडल के सहरसा से आसनपुर कूपहा तक सवारी गाड़ी जाती है, जिसका उद्घाटन माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के द्वारा किया गया है। आसनपुर कूपहा से निर्मली तक भी काम पूरा हो चुका है, सीआरएस निरीक्षण भी हो चुका है। इस खंड पर गाड़ी का परिचालन जल्द करने की कृपा की जाय जिससे क्षेत्र की जनता को इसका लाभ मिल सके।

निर्मली से झंझारपुर तक का भी आमान परिवर्तन का काम पूरा हो चुका है तथा सीआरएस का निरीक्षण हो चुका है। उक्त खंड पर भी गाड़ी का परिचालन शीघ्र की जाय जिससे सहरसा एवं अन्य भागों से दरभंगा होते हुए देश के अन्य भागों को जोड़ा जाय।

सुपौल- अररिया नई रेल परियोजना स्वीकृत है तथा सुपौल से पिपरा 20 किलोमीटर काम तेजी से चल रहा है । पिपरा से त्रिवेणीगंज तक 10 किलोमीटर जमीन अधिग्रहण हो चुका है । जिसका टेंडर प्रक्रिया पूरा कर काम प्रारंभ किया जाय । मैं पुनः माननीय रेल मंत्री के प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि इस परियोजना के लिए 110 करोड़ का बजट आवंटन किया है जिससे परियोजना कार्य को गति प्राप्त हुई है । किंतु अररिया तक जमीन अधिग्रहण के लिए अतिशीघ्र लगभग 275 करोड़ राशि की आवश्यकता है । पूर्व मध्य रेलवे ने इसके लिए अनुमोदन भी किया है । अतः आग्रह है उक्त इस भूमि अधिग्रहण कार्य पूरा करने के लिए अतिरिक्त 275 करोड़ की राशि स्वीकृति की जाय । जिससे शीघ्र जमीन अधिग्रहण का कार्य पूरा किया जाय तथा 2024 के मार्च के पहले उक्त खण्ड पर गाड़ी का यातायात चालू हो सके ।

अंत में यह भी सुझाव है कि गुवाहाटी /डिब्रूगढ़ नई दिल्ली राजधानी को पूर्णिया होते हुए सहरसा के रास्ते सुपौल से सरायगढ़, निर्मली से दरभंगा के रूट पर चलाया जाय जिससे राजधानी का लाभ उक्त क्षेत्र की जनता को मिल सके तथा समय एवं दूरी की बचत भी हो सके ।

मैं वर्ष 2022-23 की रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांग का समर्थन करता हूं ।

धन्यवाद

SHRI THOMAS CHAZHIKADAN (KOTTAYAM): Hon. Chairperson, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Railways.

Sir, I am constrained to state that no sufficient provision has been made for modernisation of the Railways in the Budget. It is an urgent necessity that our Railways should be modernised to the standards of western countries. For example, most of the trains have very old ICF coaches. We can replace with modern coaches which are manufactured with German technology. They are LHB coaches.

Sir, in Kerala, we have two trains which are very popular – Jan Shatabdi from Kannur to Trivandrum and Jan Shatabdi from Calicut to Trivandrum. These trains are running with heavy rush of passengers. But these two trains are having rakes of ICF which are very old. I would request the hon. Minister to give directions to the officers concerned to replace these old rakes with the LHB rakes.

Regarding the other aspects, during the COVID-19 pandemic period, the concessions to the senior citizens, disabled persons or differently abled persons, and to journalists was withdrawn. I would request that since the COVID-19 is almost over, these concessions should be re-introduced.

Along with these things, there is a long standing demand for stoppage of train No. 16791/16792 at Ettumanoor which is plying from Tirunelveli to Palakkad via Kottayam.

Sir, I have personally met the hon. Minister and requested him. During 2020, the Southern Railway General Manager has recommended that there are sufficient passengers from Ettumanoor station and this can be allowed as per the railway norms.

Sir, I would again request you that this stoppage may be allowed, that is at Ettumanoor. You have agreed that you will be giving directions but so far it is not executed. Hundreds of passengers travelling from Ettumanoor to Trivandrum and also to Ernakulam on a daily basis are facing a lot of problems. On a daily basis, many passengers are calling me, as I am the Member of Parliament from that area. I would request that that this stoppage should be given at the earliest.

The Kanyakumari – Mumbai CST train was a daily service to Mumbai from Kerala for the last 40 years. Now, it is getting terminated at Pune. Passengers from Mumbai to Kerala and vice-versa are facing a lot of difficulties. There is a heavy demand for reinstating the service from Kanyakumari to Mumbai instead of getting it terminated at Pune.

I can give you another suggestion. At present, there is a train no. 22113/22114 Kochuveli Lokmanya Tilak Superfast Express which is a bi-weekly service. This can be converted into a daily service so that the heavy demand of the passengers from the Mumbai to Kerala are met. There was a train service from Ernakulam to Velankanni, the pilgrim centre via Kottayam, Kollam and Chenkotta but during the pandemic period, it was stopped. This

may be reinstated and that will be helpful for the passengers who are travelling to Velankanni.

Sir, I appreciate the efforts being taken by the Railways for modernization of the Kottayam Railway Station. More than Rs. 20 crore were sanctioned and the work is on-going. Three times, it was declared that the modernization of the Kottayam Railway Station and the doubling of the Railway line will be completed before 31st December and then it was extended up to 31st march and now, three-four days back, I had a detailed discussion with the DRM who came to Kottayam and now, it is declared that it will be completed only by May.

So, the doubling of lane is from Mangalapuram to Trivandrum via Kottayam which is more than 632 kilometres. Out of the 632 kilometres, only 17 kilometres work is pending. That is in my Parliamentary constituency; in my native place, near Kottayam. This stretch of 17 kilometres can be completed by May, 2022. The Railways should stick to their schedule and the project should be executed. This will help in making travel by rail smoother. There is a heavy demand for doubling of railway lines in Kerala. Even though many people are objecting to the K-Rail project in the State, it would help facilitate travel by rail in the State. When the Central Government is proposing bullet trains in some other parts of the country, why can we not have the K-Rail project in the State? Our demand is that whatever concerns are there about this project should be addressed and the project should be implemented.

Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget, 2022-23.

Thank you.

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद दूंगा, क्योंकि आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदान माँगो पर हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया। इस बजट में रेल मंत्रालय को 14,0367.13 करोड़ रुपये आवंटित हुए हैं। मैं जिस क्षेत्र से निर्वाचित होकर आता हूँ, वह उत्तर-पश्चिम रेलवे जोन में आता है और उत्तर पश्चिम रेलवे को 7,565 करोड़ का बजट मिला। परन्तु यह दुखद है कि राजस्थान को अभी तक इस बजट में कोई बड़ी सौगात नहीं मिली, जबकि स्वयं मंत्री जी हमारे मारवाड़ से आते हैं। इसलिए मैं उम्मीद करता हूँ कि आज जब मंत्री जी इन अनुदान माँगो पर हुई चर्चा का जवाब देंगे तो नागौर सहित हमारे मारवाड़ को बड़ी सौगात देंगे। मैं मंत्री जी का एक वक्तव्य अखबार में पढ़ रहा था, जिसमें उन्होंने कहा था कि रेलवे की अटकी परियोजनायें पूरी होंगी।

सभापति महोदय, वित्त मंत्री जी ने बजट भाषण में तीन वर्षों में 400 वंदे भारत ट्रेनें, सौ कार्गो टर्मिनल, छोटे किसानों के लिए रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर का विस्तार सहित कई बातें कही हैं। मैं आपका ध्यान आकर्षित करते हुए बताना चाहता हूँ कि कोरोना के बाद आपने कुछ पैसेंजर ट्रेनों को एक्सप्रेस के नाम से संचालित करके किराया बढ़ा दिया, लेकिन लोगों को उनका कोई विशेष फायदा नहीं मिला। उसमें नुकसान यह हुआ कि उनका ठहराव कई गांवों के स्टेशनों पर बंद कर दिया गया। जोधपुर से नागौर होकर जाने वाली भटिण्डा सहित कई ऐसे ट्रेनें हैं, जिन पर मंत्री जी ध्यान देकर उनके ठहराव को पहले की भांति जारी रखें।

सभापति महोदय, अभी देश के अंदर रेलवे में खाली पद पड़े हुए हैं। रेलवे की भर्ती को लेकर युवा आंदोलित थे। उसमें छात्रों ने इलाहाबाद और बिहार के अंदर बड़े आंदोलन किए। दुर्भाग्य इस बात का है कि उन पर लाठी चार्ज हुआ, छात्रावास में घुसकर उनके साथ मारपीट हुई। ये घटनाएं निश्चित रूप से इस ओर इंगित करती हैं कि वोट के समय तो नौजवान याद आता है, लेकिन जब सरकार बन जाती है तो बेरोजगारी की समस्या से जूझते हुए रेलवे में अपने हक की मांग कर रहे उन नौजवानों पर लाठी चार्ज होता है। रेल मंत्री जी, ऐसे प्रकरणों की आपको जांच

करवानी चाहिए। वे रेलवे में भर्ती को लेकर आंदोलित थे। मेरा आपको यह सुझाव है। रेलवे को हर स्टेशन पर दिव्यांग फ्रेंडली बनाया जाए। मेरी यह भी मांग रहेगी।

सभापति महोदय, रेलवे में सुरक्षा एक बहुत बड़ा सवाल है। ट्रेनों में सांसद, मंत्री से लेकर आम आदमी भी यात्रा करता है और सबकी सुरक्षा करना रेलवे का फर्ज है। आज लोग ज्यादा किराया देकर प्रथम श्रेणी वातानुकूलित में यात्रा करते हैं, लेकिन आप देखिए कि उसमें कई लोग चढ़ जाते हैं और देश के कई स्थानों पर लोगों की बड़ी दबंगई चलती है। रेलवे केंद्र का हिस्सा है। ऐसे में आरपीएफ की नफरी बढ़ाकर, ऐसे लोगों के खिलाफ कार्रवाई करनी चाहिए, जो रिजर्वेशन वाले कोचों में चढ़ जाते हैं और जबरदस्ती बैठकर लोगों को तंग करते हैं, जहां टीटी तथा जवान दोनों मूक दर्शक बने सब देखते रहते हैं। इसके साथ ही मैं यह मांग करूंगा कि हथियारबंद जवानों की संख्या रेलों में बढ़ाई जाए, साथ ही रेल में बढ़ती चोरियों के रोकथाम के लिए एक्शन प्लान बनाया जाए।

सभापति महोदय, आज ट्रेनों में यात्रियों को गुणवत्तायुक्त भोजन, चाय उपलब्ध करवाना विभाग का दायित्व है लेकिन अधिकतर स्थानों पर भारतीय खाद्य संरक्षा एवं मानक प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मानदंडों व मानकों का ध्यान नहीं रखा जाता है और खराब गुणवत्ता का भोजन चाय मनमाफिक रेटों पर यात्रियों को दिया जाता है।

सभापति महोदय, एक तरफ जब हम देखते हैं कि दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क हमारे देश का है। हम विश्व स्तरीय परिवहन प्रणाली प्रदान करने की बात करते हैं और रेल को सेवा का जरिया बताते हैं, तो मैं इस पर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि राइडर लगाकर सेवाओं का विस्तार नहीं करना किसी दृष्टि से सही नहीं है। यात्री भार आदि नियमों में शिथिलता देकर जिला मुख्यालयों सहित प्रमुख रेलवे स्टेशनों को भी विकास की राह से जोड़ने की ज़रूरत है, जिनमें एस्कलेटर्स, लिफ्ट्स, पेयजल, विश्राम गृह, कोच इंडिकेशन सिस्टम आदि शामिल हों, अन्यथा जब तक हम ऐसी बातों पर ध्यान नहीं देंगे तब तक बड़ी योजनाओं की बातें करना व्यर्थ है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से नागौर सहित राजस्थान की कुछ मांगों की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। मेरे संसदीय क्षेत्र में नांवा नमक उत्पादन का सबसे बड़ा क्षेत्र है। अभी वहां रेलवे द्वारा रेलवे के कार्यों के लिए जमीन अवाप्त की जा रही है, उसमें नमक उत्पादक और उत्पादन क्षेत्र दोनों प्रभावित होंगे। मंत्री जी आप इसे नोट करिएगा, क्योंकि यह मारवाड़ा का मामला है। ऐसी परियोजना जिसमें स्थापित उद्योग को नष्ट करके नई योजना ला रहे हैं तो फिर मैं समझता हूँ कि वहां बैठे जिम्मेदारों को इसकी कोई समझ नहीं है। मेरी मांग है कि इस पर मंत्री जी एक कमेटी बनाकर नांवा नमक उत्पादन संघ के साथ बैठक करके कमेटी को भेजें, उन्हें उनकी मंशा के अनुरूप मुआवजा मिले और उनकी मांगों पर सहमति व्यक्त की जाए। इसके साथ ही झील के क्षेत्र में निर्माण आदि पर एनजीटी की रोक है, उसके बावजूद रेलवे वहां किस आधार पर कार्य करेगा इस का जवाब भी मंत्री जी दें। RRB Ajmer के द्वारा ALP CEN 01/2018 के सभी प्रतीक्षा सूची के अभ्यर्थियों को नियुक्ति दी जाए, जो आपके संज्ञान में है।

परबतसर-मकराना रेलवे लाइन पर विद्युतीकरण का कार्य होने के कारण रेल सेवा को बन्द कर दिया, परन्तु अब कार्य पूर्ण हो गया है इसलिए परबतसर मकराना रेल सेवा को पुनः प्रारम्भ करते हुए किशोरपुरा रेलवे स्टेशन पर भी ट्रेन के ठहराव की स्वीकृति दी जाए।

परबतसर-किशनगढ़ रेलवे लाइन की घोषणा होने के बावजूद कार्य शुरू नहीं हो पाया है, इस पर भी ध्यान दिया जावे। गाड़ी नम्बर 22497/22498 श्रीगंगानगर-तिरुचिरापल्ली, हमसफर एक्सप्रेस का नागौर जिला मुख्यालय के स्टेशन गाड़ी नम्बर 22421/22422 तथा 22481/22482 का खाटू रेलवे स्टेशन 12489/12490 तथा 12323/12324 का मेड़ता रोड रेलवे स्टेशन तथा 22982/22981, 22998/22997, 14646/14645, 14662/14661 तथा 12461/12462 व 15631/15632/15833/15634 का नांवा सिटी रेलवे स्टेशन तथा 14721/14722 जोधपुर-भटिण्डा का सांसद आदर्श ग्राम खजवाना के रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए।

मुंडवा से खजवाना मार्ग पर स्टेट हाइवे-39 स्थित रेलवे फाटक संख्या सी-80 तथा नागौर से जयपुर मार्ग पर, एसएच-90 स्थित रेलवे फाटक संख्या सी 97 पर आरओबी को स्वीकृत किया जाए। रेल मंत्री जी यह संज्ञान में रखेंगे। जोधपुर दिल्ली सराय रोहिल्ला ट्रेन संख्या 22481/22482 का ऋषिकेश तक विस्तार करके इस ट्रेन का नाम गौ-रक्षक लोक देवता वीर तेजाजी के नाम से किया जाए, जिससे पूरे देश में एक संदेश जाएगा, किसानों, गौ-भक्तों और हमारे जैसे लोग तथा तेजाजी के भक्तों को संदेश जाएगा कि सरकार सबको समान रूप से देखती है।

सभापति महोदय, बीकानेर, रतनगढ़, लाडनू, डेगाना, मेड़ता रोड, नागौर, नोखा होकर बीकानेर सर्कुलर ट्रेन चलाई जाए। इसी तरह बीकानेर, रतनगढ़, लाडनू, डेगाना, होकर जयपुर सर्कुलर ट्रेन चलाई जाए। नोखा, सीकर, नई रेल लाइन को वित्तीय स्वीकृति दी जाए। अजमेर-रामेश्वरम हमसफर का फिरोजपुर तक विस्तार वाया फूलेरा, डेगाना, डीडवाना, लाडन, सुजानगढ़, रतनगढ़ होकर तथा ब्रह्मपुत्र मेल का जोधपुर तक विस्तार वाया रेवाड़ी, रतनगढ़, सुजानगढ़, लाडनू, डीडवाना छोटी खाटू डेगाना मेड़ता रोड होकर तथा जोधपुर गोरखपुर ट्रेन वाया डेगाना छोटी खाटू 'डीडवाना लाइन सुजानगढ़ रतनगढ़ होकर किया जाए।

सभापति महोदय आप सोचेंगे कि मैं राजस्थान की बात क्यों कर रहा हूँ, क्योंकि मेरी पूरी पार्टी राजस्थान में है और मैं पूरे राजस्थान की बात करूँगा। इसके लिए मैं एक-दो मिनट ज्यादा समय चाहूँगा।...(व्यवधान) मेरे संसदीय क्षेत्र में मेड़ता रोड रेलवे स्टेशन से बाइपास रोड पर जाने में आम यात्रियों को हो रही असुविधा का आकलन कराकर उसका निस्तारण कराया जाए। मेड़ता रोड बाइपास रेलवे स्टेशन पर सुविधाओं का विस्तार किया जाए। ट्रेन संख्या 12467 लीलण एक्सप्रेस सुबह 08:07 बजे नागौर से जयपुर के लिए जाती है व इसके पहुंचने का वर्तमान समय दोपहर 02:20 बजे है। इसमें आवश्यक सुधार करके पूर्व की तरह 12 बजे से 12:30 बजे के बीच यह ट्रेन जयपुर समय पर पहुंच सके, इसके लिए आवश्यक कार्रवाई की जाए ताकि अपने कार्य से जयपुर जाने वाले यात्री पुनः इसी गाड़ी से वापस आ सकें।

वर्तमान में नागौर से जयपुर होते हुए दिल्ली जाने के लिए एक मात्र ट्रेन राजस्थान सम्पर्क क्रांति 22464 है, जो सप्ताह में मात्र दो दिन चलती है। उक्त ट्रेन बीकानेर से आती है तथा नोखा, नागौर, आदि रेलवे स्टेशनों से दिल्ली जाने वाले यात्रियों के लिए यह एक मात्र ट्रेन है, इसलिए उक्त ट्रेन को नियमित चलाने तथा इसमें प्रथम श्रेणी के वातानुकूलित कोच लगाने के लिए मंत्री जी इस पर ध्यान दें।

मेड़ता रोड से नागौर होते हुए बीकानेर तक रेलवे लाइन दोहरीकरण के कार्य को स्वीकृत किया जाए। जोगीमगरा तथा देशवाल रेलवे स्टेशनों पर पैसेंजर रेल गाड़ियों का ठहराव प्रारम्भ किया जाए। लाडनू रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म नम्बर-2 पर भी यात्रियों के आवागमन व निकासी हेतु रास्ता दिया जाए।

माननीय सभापति महोदय, रेलवे स्टेशनों पर सुविधाओं के संबंध में कुछ बातें कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूँगा। नागौर जिले के नागौर, मेड़ता रोड, डेगाना, मकराना, कूचामन, डीडवाना, लाडनू तथा नावां आदि रेलवे स्टेशनों पर वृद्धजनों व दिव्यांगजनों के लिए एस्केलेटर लगाने हेतु रेलवे की मौजूदा नीति में शिथिलता देकर आवश्यक कार्रवाई की जाए। नागौर जिले के नागौर, मेड़ता रोड और डेगाना रेलवे स्टेशनों पर वीआईपी लाउंज बनाने तथा यात्रियों को ठहरने के लिए उच्च श्रेणी प्रतीक्षालय बनाने हेतु आवश्यक कार्रवाई की जाए।

नागौर जिले के मुण्डवा, नागौर, डीडवाना और कूचामन सिटी रेलवे स्टेशनों के सभी प्लेटफॉर्म्स पर टीन शेड का विस्तार करके इसे दूसरे और तीसरे प्लेटफॉर्म्स पर भी पेयजल उपलब्ध करवाने और आधुनिक शौचालय बनाने की स्वीकृति प्रदान की जाए। कूचामन सिटी रेलवे स्टेशन के पुराने मुख्य प्लेटफॉर्म एवं प्रवेश द्वार की ऊँचाई को बढ़ाया जाए।

नागौर जिले के सभी रेलवे स्टेशनों के सभी प्लेटफॉर्म्स पर, जहाँ कोच गाइडेंस सिस्टम नहीं लगे हुए हैं, वहाँ कोच गाइडेंस सिस्टम लगाए जाएं। डीडवाना रेलवे स्टेशन पर लम्बे समय से बंद पड़ी पार्सल सेवा को पुनः शुरू किया जाए। नागौर रेलवे स्टेशन के सभी प्लेटफॉर्म्स पर शीतल पेयजल की व्यवस्था हेतु समुचित इंतजाम किए जाएं। नागौर रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म नम्बर-2

पर आधुनिक वॉशरूम बनवाया जाए। नागौर, मेड़ता रोड रेलवे स्टेशनों पर एटीएम तथा मेडिकल स्टोर प्रारंभ करने की दिशा में समुचित कदम उठाया जाए। ...(व्यवधान) मैं इसलिए इन सभी सुविधाओं की मांग कर रहा हूँ क्योंकि माननीय मंत्री जी मेवाड़ से आते हैं।

माननीय सभापति : आप अपनी मांगों की सूची को माननीय मंत्री जी को दे दीजिए।

श्री हनुमान बेनीवाल: नावां सिटी रेलवे स्टेशन को 5-जी की कैटेगरी से हटाकर 3-जी कैटेगरी में परिवर्तित किया जाए।

सामरिक, धार्मिक और पर्यटन की दृष्टि से फलौदी-नागौर-जायल-डीडवाना-कूचामन तक नवीन रेलवे लाइन की स्वीकृति दी जाए। बहुप्रतीक्षित मेड़ता-पुष्कर रेलवे लाइन परियोजना को मूर्त रूप दिया जाए। पीपाड़-भोपालगढ़-आसोप-संखवास-मुण्डवा तक नवीन रेलवे लाइन की स्वीकृति दी जाए।

उक्त में से किसी परियोजना का सर्वेक्षण पूरा किया जा चुका है तथा गैर-अर्थक्षम होने के कारण यदि परियोजना को आगे नहीं बढ़ाया गया है, तो जनहित में पुनः परियोजना को आगे बढ़ाने हेतु आवश्यक कार्रवाई मंत्री जी करें ताकि ग्रामीण क्षेत्र रेलवे की सेवा में आगे आ सके।

अंत में, मेरा यह निवेदन है कि बीपीएल परिवारों, दिव्यांगजन, गंभीर मरीजों, विधवा महिलाओं और पूर्व सैनिकों के परिवारों के लिए एक अलग कोच लगाकर मुफ्त यात्रा की व्यवस्था की जाए। मुझे पता है कि मैं जैसे ही याद दिलाऊँगा, आप आने वाले चुनाव में वोट लेने के लिए इन कामों को करेंगे। इसलिए मैं आपको याद दिलाना चाहता हूँ कि इसको आम आदमी के लिए मुफ्त किया जाए। इससे आम आदमी को फायदा होगा। धन्यवाद।

श्रीमती नवनित रवि राणा (अमरावती): माननीय सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने जो रेलवे का बजट पेश किया है, उसके लिए मैं उनका अभिनन्दन करना चाहती हूँ।

लगभग 400 नई वंदे भारत ट्रेन्स पूरे देश में चलाई जानी हैं, उसके लिए बजट में प्रावधान किया गया है, यह कदम अभिनन्दन करने लायक है। मैं आपसे मांग करती हूँ कि विदर्भ में अमरावती एक ऐसा क्षेत्र है, जो नागपुर के बाद डेवलपमेंट में आगे बढ़ने की कोशिश कर रहा है। लेकिन यह कहीं न कहीं बहुत-सी समस्याओं का सामना कर रहा है। इसलिए मैं आपसे मांग करती हूँ कि नई वंदे भारत ट्रेन्स, जो पूरे भारत में शुरू होनी हैं, उसका लाभ मेरे अमरावती जिला को भी मिले। जिस क्षेत्र में दो-दो स्टेशंस उपलब्ध हैं, तो उसी तरह की सुविधाएं हमारे क्षेत्र के लोगों को भी मिले।

रेल वैगन कारखाना अमरावती में बन रहा है। पिछली बार मैंने इसके संबंध में कम्प्लेन भी की थी कि कुछ कामों में इसकी क्वालिटी चेक होनी चाहिए, थर्ड पार्टी ऑडिट होना चाहिए। मैं 10 दिन पहले जब वहाँ गई, तो बार-बार वे तारीख पर तारीख दे रहे हैं कि नेक्स्ट मंथ हम यह काम पूरा करेंगे, उसके अगले महीने यह काम पूरा करेंगे, लेकिन हर बार उनको रेलवे बोर्ड से नौ-नौ महीने का एक्सटेंशन मिल जाता है।

जब मैं पिछली बार वहाँ गई, तो इलेक्ट्रिसिटी डिपार्टमेंट का बहुत बड़ा काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है। मैं आपसे विनती करूंगी कि जल्द से जल्द उसका काम पूरा किया जाए, जिससे हमारे विदर्भ और महाराष्ट्र के अन्य क्षेत्रों को, डिपार्टमेंट को और पूरी रिपेयरिंग वर्कशॉप को उसका लाभ मिल सके। इसके साथ ही बडनेरा रेलवे स्टेशन अमरावती जिले का एक ब्रिटिशकालीन स्टेशन है। वहाँ ब्यूटिफिकेशन के लिए पहले के जो डीआरएम सर थे, उनसे हमने डिमांड की थी। मैंने आपसे भी निवेदन किया है कि उसके ब्यूटिफिकेशन के लिए, उसे सुंदर बनाने के लिए हमें प्रयास करने चाहिए। वह ब्रिटिशकालीन स्टेशन है, लेकिन वहाँ बहुत दिनों से लिफ्ट्स का काम शुरू होकर बंद पड़ा हुआ है। इस काम को पूरा करना चाहिए क्योंकि बुजुर्ग लोग जब भी ट्रेवल करते हैं, तो एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म पर जाने के लिए उन्हें बहुत दिक्कतों का सामना

करना पड़ता है। इसके लिए आप बजट में कुछ प्रावधान कर सकते हैं, क्योंकि ब्यूटिफिकेशन बहुत छोटी सी चीज है। अगर बडनेरा स्टेशन के लिए यह प्रावधान किया गया, तो इससे बहुत सारी चीजें हल हो सकती हैं। बुजुर्गों को लिफ्ट्स जैसी सेवाओं के कारण बहुत ईज मिल सकेगी।

हमारे यहां अकोला, आकोट रेल-धूलघाट-डाबका तलई रेलवे स्टेशन मेलघाट का बहुत बड़ा और पुराना स्टेशन था। वहां से गाड़ियां चलती थीं, उसे ब्रॉडगेज करने की योजना एप्रोच की गई थी, लेकिन महाराष्ट्र में जब से ठाकरे सरकार है, इसलिए मैं आपसे विनती करूंगी, मैं पीयूष गोयल साहब से भी कंटिन्यूअसली इस चीज का फॉलोअप लेती रहती थी कि हमारे मेलघाट में सिर्फ एक रेलवे ट्रैक है, जिसको ब्रॉड गेज करना है। उसकी सब चीजें कम्प्लीट हो गई हैं, सेंटर द्वारा उसकी इंकवायरी हो गई है, 15 वर्षों से रेलवे डिपार्टमेंट उस पर काम कर रहा है। जब सब चीजें पूरी हो गई हैं, तो अब स्टेट गवर्नमेंट इसको अमान्य कर रही है।

मैं आपसे विनती करूंगी कि आप सब इस विषय पर बैठक करके इसे सॉल्व करने का प्रयत्न कीजिए और मेलघाट से, मेरे शेड्यूल्ड ट्राइब्स एरिया आदिवासी क्षेत्र से यह ट्रेन दूसरी – जगह मूव न हो, उसका काम वहीं ब्रॉड गेज की तरह उस क्षेत्र में हो और उसका लाभ हमारे आदिवासी भाइयों को मिलना चाहिए।

ब्रिटिशकालीन शकुंतला ट्रेन है, इस गाड़ी को अचलपुर-यवतमाल-मूर्तजापुर-दरियापुर में ब्रॉड गेज करने के लिए हमने जो प्रस्ताव दिए, उस दौरान रेलवे डिपार्टमेंट बहुत सारी दिक्कतों का सामना कर रहा था। हमारी कंटिन्यूअस मांग थी कि अगर आप इसे ब्रॉड गेज नहीं कर पा रहे हैं, तो एटलीस्ट जो ट्रेन्स हमारे किसानों को सुविधा देने के लिए हर स्टेशन टू स्टेशन जाती थीं, यह शकुंतला ट्रेन किसानों की जान बन गई थी। मैं आपसे विनती करूंगी कि जिस परिस्थिति में यह ट्रेन है, उस परिस्थिति में इसे वापस शुरू किया जाए, जिससे हमारे किसानों को बहुत फायदा और लाभ मिल सके। यह हमारे जिलों का डिवीजन हैडक्वार्टर है, सभी डिस्ट्रिक्ट्स को जोड़ने का काम यह शकुंतला ट्रेन करती है। इसके लिए मैं आपसे विनती करूंगी।

पुणे-अमरावती एक्सप्रेस को कोविड के दौरान बंद कर दिया गया था। हमारे बहुत से बच्चे आईटी के क्षेत्र में और अन्य जॉब्स करने के लिए और पढ़ने के लिए पुणे जाते हैं। इस ट्रेन के न चलने के कारण हमें 18 घंटे घूमकर जाना पड़ता है। मैं आपसे विनती करूंगी कि वीकली तीन दिन हमें पुणे के लिए डायरेक्ट ट्रेन दी जाए, जिससे इस वर्ग को हम मदद दे पाएं और हमारे क्षेत्र को यह सुविधा मिल पाए।

अमरावती-नरखेड महाराष्ट्र रेल मार्ग पर महानुभाव पंथों का तीर्थ क्षेत्र रिद्धपुर है। बहुत बार, अलग-अलग क्षेत्रों से इसके लिए मांग उठी है। हमारे गडकरी साहब भी इसका फॉलोअप ले रहे हैं। हमारे जितने भी महाराष्ट्र के एमपीज हैं, वे सभी इसका फॉलोअप ले रहे हैं। वहां मेहनत करके 400 मीटर का प्लेटफॉर्म गांव के लोगों और महानुभाव पंथों को मानने वाले भक्तों ने कच्ची मिट्टी का प्लेटफॉर्म बनाकर रेडी किया है। बहुत वर्षों से ये लोग स्टेशन की मांग कर रहे हैं। मैं आपसे विनती करूंगी कि अगर आप इन्हें वह स्टेशन देते हैं, तो पूरे देश के जितने भी भावी भक्त हैं, जो वहां आते हैं, वे इसका लाभ ले पाएंगे और उन्हें दिक्कतों का सामना नहीं करना पड़ेगा। मैं यह मांग आपके सामने रखती हूँ।

नरखेड-बडनेरा-नरखेड पर शिराला गांव के लिए मेमू गाड़ी चलती थी। अमरावती जिले में हमारा शिराला गांव है। कोविड से पहले इस ट्रेन का स्टेशन पर स्टॉपेज था, लेकिन अब लॉकडाउन के खत्म होने के बाद भी इसका स्टेशन पर स्टॉपेज नहीं दिया जा रहा है। मैं आपके माध्यम से बहुत छोटी-छोटी सी प्रॉब्लम्स बता रही हूँ। एमपीज को इतने भी राइट्स नहीं हैं कि वे रेलवे बोर्ड में या डीआरएमएस के साथ फॉलोअप कर सकें कि जो चीजें लॉकडाउन से पहले जैसी थीं, उन्हें लॉकडाउन के बाद फिर से शुरू करना चाहिए। इतने राइट्स हम लोगों को मिलें, आपका एक लेटर हमें मिल जाए कि इस काम को इमीडिएटली स्टार्ट किया जाए।

यदि ऐसा भी कुछ होता है, तो हम काम कर पाएंगे। यदि कोई काम राज्य या केंद्र नहीं करने देगा, तो हमारी कोई भी फालो-अप की हुई चीज का कहीं भी इम्प्लीमेंटेशन नहीं होगा। मुझे पता है कि स्टॉपेज न होने से बहुत दिक्कत होती है। यदि दो-चार मिनट का स्टॉपेज दे दिया जाए, तो

आगे की जर्नी की पूरी टाइमिंग चेंज होती है। जो आलरेडी स्टापेज थी और लॉकडाउन के दौरान उसे बंद किया है, तो कृपया आप दोबारा स्टापेज शुरू कीजिए जिससे कि वहां के यात्रियों को उसका लाभ मिल सके। अमरावती-जबलपुर एक्सप्रेस के बारे में हमारे साथ के क्षेत्र के एमपी और मैं लगातार फालोअप ले रहे हैं। It is very important, and I have to add a few things here. अमरावती से जबलपुर एक्सप्रेस का हमने एक्सटेंशन प्रयागराज तक मांगा था। लॉकडाउन में प्रयागराज तक एक्सटेंशन नहीं दी लेकिन जबलपुर पर स्टापेज बंद कर दिया। नागपुर में यह ट्रेन 12 घंटे हॉल्ट करती है। यदि हॉल्ट करने की बजाय अमरावती से फिर शुरू होती है तो जितने भी यात्री अमरावती से जबलपुर जाते थे, उन्हें इस चीज का लाभ मिलेगा। हमारे एमपीज भी इस विषय से अपने को संबद्ध करते हैं। कोविड के दौरान जनरल टिकट्स बंद की गई हैं, उन्हें जल्द से जल्द शुरू करना चाहिए ताकि आम लोगों को उसका लाभ मिल सके। महाराष्ट्र राज्य में एसटी बस सेवा की हड़ताल व अनशन चल रहा है, इसलिए महाराष्ट्र में बहुत सारे क्षेत्रों में दिक्कत आ रही है। यदि आप जनरल टिकट्स शुरू करते हैं, तो आम लोगों को राहत मिलेगी। मैं आपका अभिनंदन करना चाहती हूं कि पहले की सरकार ने 11 हजार करोड़ रुपया रेलवे विभाग से हमारी महाराष्ट्र सरकार को दिया था, आज उसका 10 गुना ज्यादा हमारी महाराष्ट्र सरकार को दिया जा रहा है। इसके लिए मैं आपका अभिनंदन करना चाहूंगी। इतने एफर्ट्स लेकर रेलवे विभाग को स्ट्रांग बनाने का काम हमारी केंद्र सरकार कर रही है।

महोदय, मैं आपसे विनती करूंगी कि लॉकडाउन के दौरान जो टाइम टेबल चेंज हुए हैं, लोगों को सुविधा देने के लिए दोबारा शुरू करने चाहिए। ट्रेन्स में साफ सफाई पर ध्यान देना बहुत जरूरी है। यदि कोई कंफर्मेशन या किसी अन्य चीज के लिए डीआरएम आफिस में मेल भेजना है, तो वे मेल एक्सेप्ट नहीं करते हैं। वे कहते हैं कि फैक्स कीजिए। आज कई कार्यालयों में फैक्स उपलब्ध नहीं हैं। इस वजह से सभी को दो-दो घंटे वेट करना पड़ता है और फैक्स करना पड़ता है। मैं भुसावल डिविजन से बिलाँग करती हूं और हमारा डीआरएम आफिस वहीं है। हम भी इस दिक्कत का सामना करते हैं।

महोदय, हम आपके पूरे विभाग को और आपके पाजिटिव एटिट्यूड की वजह से कि आप सभी को रिसीव करते हैं, उसके लिए आपका दिल से बहुत-बहुत अभिनंदन करते हैं । We support you. Thank you.

*** SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI):** A recent CAG report released in Parliament towards the end of last year brought an extremely important issue to light once again: Railway Finances. While the Ministry has consistently been claiming that the managing of Railway finances has improved, the CAG audit told a very different tale. It noted that the Indian Railways' operating ratio of 98.36% in 2019-2020 does not reflect its true financial performance and if the actual expenditure on pension payments is taken into account, the ratio will be 114.35 %. To clarify, the operating ratio indicates an entity's operating expenses as a percentage of its revenue. A higher operating profit hinders an organization's ability to generate profits. In 2019, CAG's report said that Indian Railways has the worst operating ratio in the past 10 years at 98.44% and its revenue surplus has decreased by more than 66%-from Rs 4,913 crore in 2016-17 to Rs 1,665.61 crore in 2017-18. Additionally, against a target of 95% in the budget estimates, the operating ratio of the Indian Railways was 98.36% in 2019-20, a deterioration from 97.29 per cent in 2018-19. "Thus, the operating ratio of 98.36 % shown by the Railways does not reflect its true financial performance", it stated.

In addition to an atrocious operating ratio, a flash report of the Statistics and Programme Implementation Ministry (MOSPI) for December 2018 showed that the total cost overrun of 205 delayed railway projects is a whopping *2.21 lakh crore. According to the report, the total original cost of these 205 projects

* Speech was laid on the Table.

was 31,68,116.34 crore up to December 2018. The total anticipated cost of these projects is estimated at 3,89,745.97 crore, which indicates overall cost escalation by 131.83%.

CAG also showed that the Railways were languishing not only in terms of earnings, which could be attributed in part to the mishandling of the pandemic but also in terms of Staff Productivity (SP)' during the financial year of 2019-20, even after having a strength of over 13 lakh employees. SP is measured in terms of the volume of traffic handled per thousand employees. As the Comptroller and Auditor General of India pointed out in its latest report 2020, railways witnessed a sharp decline in SP from 714 million NTKM (Net Tonne Kilometre) in 2018-19 to 664 million in 2019-20. This means railways employees could not handle the sufficient volume of traffic during 2019-20, especially in services-included freight and passengers.

Equally important is the issue of infrastructure building in the Railways. While the increase in the Union budget for new capital expenditure projects is welcome, it is important to focus on the infrastructural problems that already exist. For example, The CAG audit 2018 found that the infrastructure such as platforms, washing pit lines and stabling lines at the stations were not augmented according to the increase in the number of trains handled on audited stations. The number of trains that originated/ terminated per day increased by 13 per cent (94 trains) in March 2017 in comparison to March 2012. However, in these 11 audited stations, only two pit lines were added during this period and the number of stabling lines remained the same.

Another example is Nagpur station, which handles around 122 trains per day with eight platforms. During the last three years, one platform has been added to this station. In March 2017, there was en route detention of 3634 minutes in respect of 569 trains between adjacent stations to Nagpur. 522 trains were detained on platforms at Nagpur station for 6275 minutes over and above their scheduled stoppage time prescribed. To decongest the Nagpur station, the development of Ajni station, was sanctioned during the year 2016- 17, but a detailed estimate was yet to be sanctioned as of November 2017.

In 2021, a Parliamentary Committee noted that during 2018-19, the railways built only 479 km (regular railway network) as against its target of 1,000 km. The next year, the railways didn't speed up the construction. Instead, it halved the target to 500 km. This is not the first time the Parliamentary Standing Committee has flagged these delays. Back in 2017, the committee had flagged the 432 pending railway lines and urged for a realistic assessment of the projects, noting that 222 of them have a negative rate of return. Some of these projects have been pending for four decades.

Equally pressing is the state of ROBs and RUBs, for example, in Maharastra. According to a starred question answered by Minister for Railways Ashwini Vaishnaw, of the 158 railway overbridges (ROBs) announced in Maharashtra, only eight have been completed so far. Till October 2021, the railways completed their part of construction for 13 ROBS while 65 ROBs are in various stages of completion. Similarly, the ministry has sanctioned 249

railway underbridges (RUB) for the state, of which 63 are in progress while 186 are still in the planning stage.

Finally, many of the promises in the BJP's Sankalp Bharat Sashakt Bharat of 2019 (i.e., the BJP Manifesto) seem to have lagged and missed their targets. The railways have not been able to meet some key physical targets for expansion and modernisation in recent years. It has missed its budget targets in all three years between 2017-18 and 2020-21 for: (i) construction of new lines, and (ii) gauge conversion. While examining the progress of construction of new lines, the Standing Committee on Railways (2020) had observed that revision in allocation towards capital expenditure requires reworking of priorities and rescheduling of activities, which leads to tardy progress in the construction of new lines.¹⁵ In 2018-19 and 2019-20, Railways also missed targets for electrification of railway lines. Note that Railways aims to achieve 100% electrification of all broad-gauge routes by 2023. As per revised estimates for 2021-22, achievement will be less than the initial target in case of wagons and track renewals.

Another thing that has been brought to light is the consistent lowering of passenger traffic on the Railways. In this regard, efforts must be made to make the railways more attractive to passengers, along with more accessible to all passengers. A standing committee report from last year has provided some suggestions in this regard.

With respect to passenger amenities, the committee noted that actual expenditure on passenger amenities has invariably witnessed shortfalls against RE allocations during the years 2014-15, 2015-16, 2018-19 and 2019-20 to the extent of 16.3%, 38.2%, 4.3% and 44.4% respectively. The committee suggested that the Ministry act proactively and prepare a realistic budget so that financial and physical targets are optimally achieved. With regards to the existing passenger amenities, the committee, referring to a CAG report noted that there is the absence of a robust monitoring mechanism to ensure maintenance and upkeep of the assets created for passenger facilities which has led to a regular breakdown of the assets and caused inconveniences to passengers and defeated the intended purpose of their creation. The Committee, therefore, recommend the Ministry to put in place a concrete method for effective and rigorous monitoring of amenities including updation of data in IRPSM by zonal railway

Another important issue that the committee focused on, which has become all the more important following the COVID era, is cleanliness and hygiene. According to the report, the Indian Railways carry more than 23 million passengers per day passing through more than 8700 Railway Stations over the network. Therefore, it becomes imperative on the part of the Railways to maintain proper hygiene, cleanliness and sanitation at all times and to monitor them strictly. Though the Committee appreciated the initiatives taken by the Railways for the introduction of mechanized cleaning to provide comprehensive cleaning of station premises, they are distressed to note that

this service is operational only to areas of conducive surfaces furnished with tiles/kota stones. Therefore, the Committee suggested that the Ministry explore possibilities to extend mechanized cleaning service to other areas where conducive surfaces have not yet been provided.

The Committee further note that most of the cleaning activities under the mechanized cleaning system have been outsourced to professional agencies to maintain a high standard of 51 cleanliness including 'Pay & Use' toilets for better maintenance and 940 stations have, so far, been covered as such. Though the initiative was deemed laudable, the Committee was dissatisfied as out of a total of 8738 stations over the network, 940 stations was an abysmally small number to fulfil the aspirations of the passengers of high magnitude. They, therefore, desire the Ministry to cover more and more stations under the umbrella of a mechanized cleaning system to maintain a high standard of cleanliness.

Our railways have also been unfair to our youth and our women, as is shown below. In his 2013 election campaign rally, our honorable Prime Minister, then the Chief Minister of Gujarat, had stated that our youth, who comprise 65% of our population could be galvanized into a force for the development of the country. One of the promises he made was to create 1 crore jobs each year for them. This promise has been reiterated during every subsequent election. However, after nearly a decade of being in power, the country's unemployment situation seems virtually unchanged. The proof is in the large-scale protests that took place, in the students that were lathi-charged

in Bihar and Uttar Pradesh, owing to a lack of jobs in the railways, and discrepancies in the recruitments for the railways. According to a standing committee report, the problem isn't just in the creation of jobs, but also in the filling of them. As of 01, April 2017, a total of 2,22,509 posts out of 14,68,715 (total strength) were lying vacant in all categories ie. 15.2% of total posts are vacant. Further, there are 1,28,942 vacancies out of 7,64,882 sanctioned strengths only in the Railway safety and maintenance category itself ie. 16.9% of the sanctioned posts. Filling up vacant posts may not only play a key role in running all Railways smoothly but also enables the working personnel to be relieved of the stress of overwork beyond normal hours. It is clear that the railways, once one of the largest public employers in India needs to step up and provide our productive youth with new jobs, and access to existing jobs.

Our Union Government boasts of their women empowerment initiatives, so it is unfortunate that this spirit of empowerment is not applied equally to the Railways. As per the data, the corpus transferred to the Public Account for the Nirbhaya Fund up to 2018- 19 was Rs 3,600 crore out of which since 2015, the BJP-led central government was only able to release Rs 1,513.40 crore till December 2018 -ie. only 42% of funds released since 2015. The Centre must ensure 100% release of funds from Nirbhaya Fund to respective Ministries, including Railways, and ensure that each train and each station is safe for women.

The same plea applied for the Janani Seva Scheme. According to a standing committee report dated 30/11/21, pursuant to an announcement made in the Rail Budget 2016-17, Zonal Railways were advised to ensure the availability of baby food, hot milk and hot water at Railway Stations on a payment basis. Accordingly, the 'Janani Seva' was introduced to ensure the provision of packaged baby food, milk powder, hot milk and hot water from catering stalls and in Trains on a payment basis on MRP. While this initiative is laudable, the standing committee found that only 1131 stations have been identified for 'Janani Seva', out of over 8000 stations. The Committee opined that this was an abysmally small number to cater to the large number of passengers over the network, and suggested that the Ministry stations under the umbrella of 'Janani Seva' so that passengers could avail the benefits and get their items of all travelling needs during the trip. While women's safety, as mentioned earlier, is an extremely important issue, there are other facets of safety that the Ministry must draw their attention to namely: water safety, child safety, and railway safety.

According to a standing committee report from last year, the Railway Ministry has attempted to provide sources of water to railway passengers. However, they weren't adequate to quench the travelers' thirst, especially during peak hours. The Ministry, by its own admission, has noted that packaged drinking water has been the most preferable and plausible drink among the passengers. The Committee noted that there is a shortage of huge quantities of railway packaged drinking water i.e. Rail Neer over railways.

Currently, 11.22 lakh litres i.e. 62% of Rail Neer is being produced from 14 plants as against the demand of 18 lakh litres per day and the shortage of six-point seven-eight (6.78) lakh litres of Rail Neer is met by other Bureau of Indian Standards (BIS) approved brands of Packaged Drinking Water (PDW). The Committee was distressed as these scarce and deficient arrangements of the Railways would invariably lead to unauthorized entrants selling fake brands of packaged drinking water in railways and causing serious threats to passengers' health besides the loss to the exchequer. The Committee suggested that the Ministry to come forward with a suitable plan to augment Rail Neer for ample supply not only to refrain unauthorized entrants for sale of fake brands of packaged drinking water but also help save the health of the passengers.

Onto child safety, the same standing committee report lauded that a round the clock Child Help Desk/Kiosk (CHD) jointly prepared by the Ministry of Railways and the Ministry of Women and Child Development (MOWCD) for the care and protection of children over railways had been created. However, out of more than 8700 railway stations over the network, only 126 stations have, so far, been equipped with this facility. They are of the opinion that this is an abysmally small number to cater to the large number of trains carrying a huge number of passengers including children per day that are being operated on the Railway Network. The committee suggested that in order to truly curb child trafficking, prone areas should be brought within the ambit of CHDs.

Also, in 2012, The Ministry of Railways had appointed a High-Level Safety Review Committee under the chairmanship of Dr Anil Kakodkar to review the safety of the Indian Railways and recommend improvements. It recommended a total financial investment of Rs 1,00,000 crore over a five-year period. It suggested the need for an independent mechanism for safety regulation such as a statutory Railway Safety Authority with enough powers to have a safety oversight on the operational mode of Railways, adoption of an Advanced Signalling System (akin to the European Train Control System) for the entire trunk route length of 19,000 km within 5 years, that all Level Crossings (both manned and unmanned) should be eliminated over five years, along with recommendations on the maintenance of safety-related infrastructure. While some suggestions have been implemented, unfortunately, many of them have been ignored. From every facet, it is essential to make the Railways as safe as possible at the earliest.

Finally, I must request certain development works for the railways within the Baramati Lok Sabha constituency, which will not only increase the esteem and reliability of the railways, but will also help facilitate the journey of passengers.

Firstly, the Passengers are demanding that a Mainline Electric Multiple Unit train (MEMU) should be started from Pune to Baramati. MEMU would not only check pollution but also reduce travel time. The platform height from Pune to Daund is increased and the electrification is also completed. Thus requesting that the MEMU be started at the earliest. Secondly, I request Pune -

Mumbai Pragati 12126/12125 Express be extended till Daund. With respect for Daund Junction, I also request that halts be given for the following trains: (i) 12025 / 12026 Pune - Secunderabad, (ii) Chennai to LTT-02164, (iii) Humsafar, and (iv) Sampark Kranti. I also request that the Goa - Haz. Nijammudin and other super express to halt at Nira, Purandar. Other halts requested are Chennai Mail Express at Bhigwan Railway Station, trains running on the route between Bangalore and Rajasthan to be given stop at Daund Station (along with a request for Separate Quota for Passengers residing in Baramati, Daund and Bhigwan), all the super fast trains which run via Jejuri Station should halt at Jejuri Station. Also considering the passengers commuting to and from Nira Railway Station ensure the train halts at Nira Railway Station, and a railway stop at Jaradwadi, Block. Baramati, Dist. Pune. Fourthly, members of the Muslim community in Nira, Purandhar while offering their prayers have to cross the railway track endangering their lives on their way to the Mosque. It is requested that an underpass be constructed on the said location as the construction of the railway track is going on simultaneously. Fifthly, during expansion of Jejuri Railway Station, Primary School and Anganwadi centre to the east of the station will be demolished. Residents are requesting that railways allocate alternate land for the same and also construct the primary school and anganwadi centre. I also request certain constructions, such as the expansion the foot over bridge from East to West and visa - versa on Jejuri Railway Station; the construction of a service road from Jejuri Railway Station to Dhalewadi Railway Gate (Eastern Side); an

overbridge at Kol Vihire; an underpass at Sablewadi, Tal. Baramati, Dist. Pune; construction of a four lane track (Quadruple track) between Lonavala – Pune - Daund; construction of an over- bridge at Sahajpur railway crossing to prevent small accidents owing to the high traffic intensity of rail; a Railway Station at Sahajpur and Kasurdi, which are on the Pune – Daund railway line, which has been requested by thousands of farmers workers and students from the areas as their nearest station is 10km away; A FOB at the Khamgaon Phata (Kasurdi) crossing, as demand of the people of the area, as two major accidents occurred recently; and a waiting room for women and deploying Women RPF officers at Jejuri Railway Station. Additionally, I request that a local train from Lonavala to Daund to and fro be started. Another request is to declare Daund Railway Junction Station as Suburban of Pune, as many individuals travel to and from Daund junction due to the industries, MIDC, schools and colleges set up in the vicinity. To augment this, I request that suburban trains on the Daund - Pune route may be provided, at present only shuttle trains operate on this route. Additionally, I request the introduction of MEMU (stainless steel) between Daund Lonavala section, under Pune division, the establishment of Maharashtra Rail Infrastructure Development Corporation at Pune; the renovation of Baramati and Nira Railway Station buildings to provide the open space near Nira Railway Station on lease basis for building a commercial complex and beautifying it into a garden; and the initiation of a shuttle from Pune - Jejuri and Nira. Additionally, as the unmanned railway crossing at Shirsufal is closed, it is requested that permission (NOC) may be

issued to construct an approach road from Shirsufal Village, Gawade Basti to Sonaba Patil Basti at Survey no. 17. The Baramati Municipal Council has proposed to construct a service road from Teen Hatti Chowk to the Court Building in Baramati. However, some part of this road comes under the jurisdiction of Indian Railways. Railway department is asking Baramati Municipal Council to take the said patch of land on lease. But this would cause a huge financial burden on the Municipal Council. Baramati Municipal Council is requesting that the lease should be waived off. Baramati Municipal Council has that the construction cost, as well as the maintenance cost, shall be paid by them. Requesting you to kindly consider the proposal given by Baramati Municipal Council. There is also a gate at Gojubavi, Block. Baramati, Dist. Pune which is not in use and a narrow tunnel is nearby for vehicles. There are often incidents wherein due to waterlogging small vehicles break down in the tunnel. Requesting you to make necessary infrastructural changes to prevent water logging and also arrange an alternate route for heavy vehicles which cannot pass through the tunnel. Some other constructions include the construction of an underpass on both old and new railway tracks of Pune - Jejuri route, at Rajewadi, Belsar and Morgaon Road, block. Purandar, construction of an overbridge at Kol Vihire; the initiation of a passenger train from Pune to Kolhapur; construction of an underpass on the Railway crossing at the Palkhi Marg, Jejuri; an over-bridge on the Railway Crossing on Nira - Valha Road to Jeur - Mandki; an underpass on the Palkhi Road - Malhar Martand Khandoba - Kanha River; development works to be done at Jejuri

Railway Station; putting P.V Block outside Jejuri Railway Station; Constructing Toilets for Men and Women at Jejuri Railway Station; Constructing V.I.P Room at Jejuri Railway Station; setting up Street Lights on the road opposite Jejuri Railway Station; creating a replica of the 'Malhar Gad' at the entrance of the Jejuri Railway Station; maintenance and Coloring of the Jejuri Railway Station Building; and setting up basic infrastructure like benches and provision of Water at Jejuri Railway Station. Finally, there is only one train which runs from Satara to Pune in the morning - DEMU Satara - Pune (71426) which leaves from Satara at 4:35 am and reaches Ghorpadi Station at 8:00 am and Pune Station at 8:55 am. The time required to cover Ghorpadi Station to Pune Junction is 55 mins. The travelers commuting on this route are demanding the travel time be reduced; train must leave Satara at 5 am and also add a station at Lonand considering the total time of 3.5 hours required to cover the distance of 145 Kms.

Another complaint on the basis of time is the huge traffic congestion on Jejuri Mandki Road to Jejuri Nira Road due to which commuters have to wait for about 20 minutes. Requesting you to kindly set up a fast gate on the said spot. Additionally, Jejuri - Morgaon are among the places of religious importance in India. Requesting starting a train which operates on the route - Pune - Saswad - Jejuri - Nira - Morgaon Baramati. Furthermore, the Daund Railway Station comes under Solapur Division. Requesting you to bring it under the jurisdiction of Pune Division. Finally, Yavat Malshiras Saswad Kapurhol is the road connecting Solapur Highway to Bangalore Highway. This

is a state highway. Underpass work has started at Ambavale, Purandar and its height is low. This can cause problems when large vehicles commute. The local residents are requesting that an overbridge be constructed.

***SHRI D.M. KATHIR ANAND (VELLORE):** Tamil Nadu contributes richly for the Central Exchequer, but gets back a miserly contribution from the Union Government. Railways being no exception. Southern Railway receives just Rs. 7,134.56 crore for 2022-23 of which Tamil Nadu gets a paltry amount.

Of the total outlay, Rs. 1,445.85 crore has been earmarked for doubling projects; Rs. 346.80 crore for gauge conversion projects and Rs. 59 crore for new lines. This is inadequate for the pending projects.

Amount of Rs. 327.77 crore has been allotted for passenger amenities and Rs. 189.76 crore towards various Signal and Telecom works from an outlay of Rs. 2,374 crore given for safety works.

In Tamil Nadu, there are 25 new line/gauge conversion projects costing Rs. 28,307 crore over 3077 kilometres length falling fully/partly in the State are under different stages of planning/execution. But the Budgetary grant for Railways in Tamil Nadu is Rs. 3,865 crore for the financial year 2022-23 is grossly inadequate.

The Rameswaram – Dhanushkodi (917.2 km) new line project has received an outlay of Rs. 59 crore and Madurai – Bodinayakanur doubling project gets Rs. 125 crore. Rs. 54.2 crore are allotted for the fourth line between Chennai Beach and Chennai Egmore. Rs. 789 crore has been allotted for the ongoing RVNL projects, including Rs. 50 crore for construction

* Speech was laid on the Table.

of new Pamban Bridge. A meagre amount of Rs. 303.42 crore has been allotted for various Railway Electrification works in Tamil Nadu.

New railway line projects in Tamil Nadu had been allotted only Rs. 1000 crore in the Union Budget of 2022.

- Tindivanam – Ginjee – Tiruvannamalai;
- Tindivanam – Nagari;
- Athipatti – Puththur;
- Erode – Palani;
- Chennai – Cuddalore;
- Madurai – Aruppukottai – Thoothukudi;
- Sirperumbudur – Guduvancheri – Irunkattukottai – Avadi;
- Morappur – Dharmapuri.
- The doubling project of Katapadi – Villupuram section. This is not at all sufficient for any progress to be made in these projects.

A meagre amount of Rs. 1.5 crore had been allocated for Salem – Karur – Dindigul doubling project as against the project cost of Rs. 1,600 crore. There is no justification in this. Similarly, for the Rs. 650 crore Erode – Karur doubling project, the Centre had allotted only Rs. 1 crore. This was the third consecutive Budget in which the Centre had given meagre funds for Tamil Nadu projects.

For Madurai – Bodi gauge conversion work, which had been going on for 10 years, the Centre had allotted Rs. 125 crore and for Vanchi Maniyachchi – Nagercoil doubling project Rs. 425 crore and Thiruvananthapuram – Kanniyakumari doubling Rs. 700 crore.

Overall, the Railways earns very high revenue in Tamil Nadu, but the Budgetary allocation is very negligible that shows the negligence of this region as far as Budget allocation is concerned. There is no reason why Tamil Nadu is being neglected this much though we are the second highest income earning State in the country.

The step-motherly treatment of Tamil Nadu and Tamilians by the Union Government stands exposed again in this Budget. Under the fund allocation for new Railway lines, southern Railway has been granted a paltry Rs. 59 crore for 11 projects out of which 10 projects have been allocated only a token amount of Rs. 1000 only whereas the Northern Railway gets the highest share across all zones in India with Rs. 18,926. 235 crore for 14 projects along with a token amount of Rs. 15,000 for 15 other projects.

There are three main railway stations in my constituency.

1. Gudiyattam
2. Vaniyambadi
3. Ambur

If you see on an average about 70 trains pass through Vaniyambadi on a daily basis. However, important trains like Mumbai – Kanyakumari with T. No. 16381/16382 and Lalbagh Express with train no. 12607/12608 Express do

not stop at Vaniyambadi station as in the case of other two stations. Most of the major trains hardly stop at these stations.

Similarly, I would request to make a note that the following trains like – Kovai Express (Train No. 12675/12676). Lalbagh which I already mentioned for Vaniyambadi does not make a stop at Gudiyattam as well.

Also, I would like to request the hon. Minister for a daily train from Katpadi to Tirunelveli. In the proposed DFG or the Budget, there are no new trains or any expansion plans proposed. Thus, I would request the Government to go back to the previous method of having a separate Budget for Railways as the Railways could be given more importance considering its omnipresence in India.

The annual revenue from the Vaniyambadi railway station has crossed Rs. 7 crore. I am sure that the revenue will cross Rs. 10 crore if the following trains are given stoppages at Vaniyambadi.

There is heavy demand from the railway passengers for the stoppages of following superfast train and long-distance trains.

1. 12675/76 Kovai Superfast express
2. 12607/08 Lalbagh superfast express
3. 12679/80 Chennai-Coimbatore-Chennai intercity superfast express
4. 16381/82 Mumbai – Kanniyakumari – Mumbai express
5. 22617/18 Bengaluru – Tirupati express
6. 12685/86 Mangalore Mail

7. 16627/28 West Coast Express
8. 16021/22 Kaveri express
9. 16001/02 Palani express

The people of Tamil Nadu are totally dejected to see such a large-scale injustice done in as far as the Railway needs of the State are concerned. Before I conclude my speech, I would like to reiterate the Union Government that the Government of Tamil Nadu and Tamil people are second to none when it comes to fill the coffers, deserves better and much more. I hope the hon. Prime Minister and his Cabinet colleagues will understand this truth very soon.

श्री अनुराग शर्मा (झांसी): सभापति जी, आज रेलवे पर चर्चा में अपनी बात रखने का और मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देने का मौका मिला है। बचपन से एक चीज याद है कि 'गाड़ी बुला रही है, सीटी बजा रही है और चलना ही जिंदगी है, चलती ही जा रही है'। झांसी और बुंदेलखंड के लिए विशेष रूप से रेलवे ही हमारी लाइफ लाइन है। मैं आदरणीय मंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद कहना चाहूंगा कि विशेष रूप से प्रधान मंत्री जी जो कोच फैक्टरी एनाउंस कर गए थे, उसका कार्य पेनडेमिक के समय भी बंद नहीं हुआ और इतनी हार्ष इकोनॉमिक स्थिति देश की रही, तब भी झांसी की कोच फैक्टरी का कार्य शुरू रहा। विशेष रूप से इस बात के लिए भी धन्यवाद कहना चाहूंगा कि हमारे वहां झांसी में भी बार हमारे छोटे किसान आई है और पहली 'किसान रेल' भाई भी अपना सामान दिल्ली, मुंबई आदि बड़े-बड़े शहरों तक भेज पा रहे हैं। मंत्री जी को इसलिए भी धन्यवाद देना चाहता था कि आपने जो मेडिकल ट्रेनें कोविड समय में लगाईं उसके लिए और विशेष रूप से नॉन रेलवे वालों के लिए जो अस्पताल खोले और अस्पतालों में हमारे मरीजों को जाने दिया, उससे कोविड पेशेंट्स को बहुत फायदा हुआ। मेरा आपसे आग्रह यह था कि यदि इन अस्पतालों को भी अपग्रेड कर लिया जाए और इनमें आयुष के सैक्शन्स खोल दिए जाएं तो लोगों को और भी फायदा होगा। The Indian Railways got a major leg up under the Prime Minister's Gati Shakti Project and especially, with the announcement of 400 new Vande Bharat trains.

सर, मुझे अभी कुछ ही दिन पहले एक वंदे भारत ट्रेन में बैठने का मौका मिला है, मंत्री जी ने अब इतनी अच्छी ट्रेनें बनाई हैं तो सर से मेरा आग्रह यह है कि अगर एक वंदे भारत ट्रेन की झांसी से दिल्ली के लिए शुरुआत की जाए तो गतिमान की जगह यह चल सकती है और इस ट्रेन को हम आगे भी ले जा सकते हैं। यहाँ पर विदेशी पर्यटक बहुत आते हैं और हम लोगों को इंडियन टेक्नोलॉजी दिखाने का एक बहुत अच्छा मौका मिलेगा। वंदे भारत एक्सप्रेस की वजह से हिन्दुस्तान की टेक्नोलॉजी भी पूरी दुनिया भर में जाएगी। एक साधुवाद इनको और प्रधानमंत्री जी

को कि 'कवच' सिस्टम अभी नया बनकर आया है। उस दिन मैंने मंत्री जी का ट्वीट भी देखा और वीडियो पेज देखे। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण नया डेवलपमेंट टेक्नोलॉजी का है, जो एक चौथाई या एक पाँचवीं कॉस्ट में, मुझको जो बताया जा रहा है, विदेशी-यूरोपियन सिस्टम्स की वन फिफ्थ या वन सिक्स्थ कॉस्ट पर लग जाएगा, तो इस देश के लिए, हमारी ट्रेनों के लिए और मेरे जैसे जो लोग हैं, जो हफ्ते में दो-दो ट्रेनें पकड़ते हैं, उनको एक बार सुरक्षा का फिर से अहसास होगा।

रिसर्च एंड डेवलपमेंट के लिए आरडीएसओ ने जो कार्य किया है, उन सबको साधुवाद और धन्यवाद। दूसरी चीज, जो मंत्री जी ने और बहुत अच्छी एक आउट ऑफ दी बॉक्स थिंकिंग के बारे में कहा जाता है, वह है वन स्टेशन वन प्रोडक्ट। अगर इसको ओडीओपी के साथ भी जोड़ा जाए, विशेष रूप से उत्तर प्रदेश में ओडीओपी का, आदरणीय महोदय, आपके यहाँ भी कार्यक्रम चला होगा, तो अगर इसे ओडीओपी से जोड़ा जाएगा तो हमारी महिलाओं को एक और मार्केट मिलेगा, जिससे उनको बड़ा लाभ हो सकता है। If 'One Station, One Product' can be joined with ODOPs, it will be beneficial.

दूसरी चीज, जो आपने बहुत अच्छी की थी, वह भी भारत गौरव ट्रेन्स। भारत गौरव ट्रेन्स में कुछ ट्रेनें लग गई हैं, मेरा इसमें एक ही आग्रह था कि बुन्देलखंड जैसे क्षेत्र जो राम भगवान से इतने जुड़े हुए हैं, हमारे वहाँ ओरछा है, आज वहाँ राम राज्य माना जाता है और भगवान को, रामलला को सलामी लगती है। उसके आगे चित्रकूट है, फिर वहाँ से चलते हैं तो थोड़ा सा ऊपर अयोध्या आ जाता है। अगर यहाँ से इन ट्रेनों की व्यवस्था की जाए और इसको आप जैन टूरिज्म के साथ भी लिंक कर सकते हैं, क्योंकि जैनो के जितने भी प्रमुख मंदिर इस तरफ हैं, बुन्देलखंड में बहुत ही प्राचीन मंदिर भी हैं, तो उन लोगों को भी बहुत-बहुत फायदा होगा। मेरा यही एक आग्रह है कि यह करवा दीजिए।

सर, आप लोग थोड़ा सा लालच भी मन में डाल देते हैं। आपने एक रानी कमलावती स्टेशन जो बनाया है, अब अगर ऐसे स्टेशन बनने लग गए तो मेरे ख्याल से जितने भी सांसद यहाँ बैठे होंगे, हम सभी की ओर से आग्रह रहेगा कि अब हमारा नंबर कब आएगा। यही बात हम सब

कहना चाहेंगे कि झाँसी का भी नंबर कब आएगा, क्योंकि एक दिन मेरे साथ एक बच्ची ट्रैवल कर रही थी। वह वहाँ से आयी होगी, मेरे सामने वह अपने माता-पिता को फोन करने लगी। उस बच्ची ने जो कहा और वह विदेश में बात कर रही थी कि "Dad, you cannot believe that the railway stations are better than our airports in the US." यह बात सुनकर बहुत ही अच्छा लगता है। दिल उस दिन बहुत खुश हुआ, लेकिन दूसरी जिज्ञासा मन में यह भी आ जाती है कि हमारा नंबर कब आएगा? मंत्री जी से मेरा यह आग्रह है।

मंत्री जी से मेरा एक आग्रह यह है कि झाँसी के बहुत सारे बच्चे कोटा पढ़ने के लिए जाते हैं। कोटा एजुकेशन के लिए हिन्दुस्तान का एक बहुत प्रमुख स्थान हो गया है। उत्तर प्रदेश से जितने भी बच्चे जाते हैं, इधर आगरा की तरफ से कोटा जाते होंगे या झाँसी की ओर से निकलते हैं। इन बच्चों के कोटा जाने के लिए कोई भी सुविधा नहीं है। मेरा आपसे यही आग्रह है कि आपके पास एक बहुत पुराना प्रस्ताव पड़ा है, मेरे ख्याल से वह प्रस्ताव वर्ष 1993 का है, जो ललितपुर को चंदेरी जोड़ता है और चंदेरी से अशोक नगर, अशोक नगर से कोटा, अगर इस लाइन की शुरुआत हो जाती है, यह केवल 25-30 किलोमीटर की लाइन है, तो आपके पास एक पूरा रूट हो जाएगा उत्तर प्रदेश को जोड़ने का गुजरात के पोर्ट्स के लिए। वह रूट वहाँ पर एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट के लिए भी मदद देगा और हमारे बच्चों के जाने के लिए एक बहुत विशेष रूप से सुविधा प्राप्त हो जाएगी। पूरे उत्तर प्रदेश के बच्चे झाँसी से ललितपुर और चंदेरी होते हुए कोटा जा सकेंगे और आपको एक ट्रैफिक मूवमेंट के लिए बड़ी सुविधा वहाँ से मिल जाएगी।

ऐसे ही मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूँगा, क्योंकि झाँसी बड़ा डिविजन है, आपके पास वहाँ एक बहुत सुन्दर ग्राउंड है, अगर उसमें एक स्टेडियम बना दिया जाए, क्योंकि झाँसी में हमारे बच्चों के खेलने के लिए क्रिकेट स्टेडियम नहीं है।

हम उसको स्मार्ट सिटी में भी ले जा सकते हैं। आज वह रेलवे का सीनियर इंस्टीट्यूट कहलाता है और ग्राउंड बहुत अच्छा है। अगर आप हमारे साथ कोलेबोरेशन स्मार्ट सिटी के साथ करेंगे तो उसमें राष्ट्रीय लेवल का एक स्टेडियम बनाने की कोशिश करेंगे। अभी मैंने किसी को यह

कहते हुए सुना कि फ्रेट रेट्स बहुत बढ़ गए थे, तो उसके लिए भी साधुवाद देना चाहूंगा कि फ्रेट रेट्स नहीं, जो पैसेंजर ट्रैफिक के थे, वह वापस कम किए गए हैं और स्पेशल ट्रेनों को हटा कर नॉर्मल ट्रेनें शुरू कर दी गई हैं। खाली पर्दे मिसिंग हैं और रात को हम लोगों को बिस्तर नहीं मिलता है। चलिये, वह तो पुरानी आदत है, एक जमाने में होल्ड-ऑल ले जाते थे, होल्ड ऑल अभी भी ले जाने लगेंगे।

महोदय, मैं आपसे कुछ ट्रेनों के लिए आग्रह करना चाह रहा हूँ। मेरे यहां मऊरानीपुर करके एक जगह है, जहां पर अभी भी डिस्प्ले बोर्ड्स नहीं हैं, काफी बड़ा स्टेशन है। पैसेंजर्स को विशेष रूप से बहुत तकलीफ हो जाती है। मैंने दो-तीन बार जीएम साहब को भी लिखा है और अगर आप डीआरएम साहब को रिमाइंड करवा देंगे तो बहुत बड़ी मदद हो जाएगी। अभी जैसे आदरणीय एमपी साहिबा कह रही थीं, लोगों को नई ट्रेनें मिलती हैं, तो लोग बहुत दिल से खुश होते हैं। लेकिन ट्रेनों का स्टॉपेज रोक दिया जाता है, तो लोगों की परेशानी बहुत बढ़ती है। जब ट्रेनों के स्टॉपेज रोक दिए जाते हैं तो खुशी से ज्यादा दुःख-दर्द बढ़ता है। लोग यह मानकर चलते हैं कि जब एक बार स्टॉपेज दे दिए गए, तो ये हमेशा के लिए गारंटीड हो जाते हैं। मैं मान सकता हूँ कि कुछ स्टॉपेज रोकने वाले हैं, रोकने भी चाहिए। हमारे वहां से कुछ विशेष आग्रह हैं कि बबीना में उत्कल एक्सप्रेस, सदियों से रुकती आई है। छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, कुशीनगर एक्सप्रेस, अंडमान एक्सप्रेस, साबरमती एक्सप्रेस आदि रुकना बंद हो गई हैं। धौर्रा में अमृतसर-दादर, छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, झेलम एक्सप्रेस, झांसी-इटारसी पैसेंजर ट्रेन, जाखलौन में छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, इटारसी पैसेंजर, तालबेहट में साबरमती एक्सप्रेस, उत्कल एक्सप्रेस आदि ट्रेनें हैं। ये सुपरफास्ट ट्रेनें नहीं हैं। अगर इनको रोक दिया जाएगा तो लोगों के लिए एक महत्वपूर्ण सेवा वापस शुरू हो जाएगी। इस क्षेत्र के लोग, जो एक तरह से पीड़ित हो रहे हैं, हमारे यहां से विशेष रूप से युवा शहरों की ओर बहुत जाते हैं। ये युवा जो पढ़ने के लिए जाते हैं, इनके आने-जाने के लिए विशेष फायदा जरूर हो जाएगा। मैं प्रधान मंत्री जी और आदरणीय मंत्री जी को साधुवाद भी देना चाहूंगा कि 1 लाख 40 हजार करोड़ रुपये का इंफ्रास्ट्रक्चर, जो रेलवे पर स्पेंड हो रहा है और पीएम गतिशक्ति में जो मल्टीमॉडल हब्स

बन रहे हैं, मैं आशा करता हूं कि बुंदेलखंड भी हिन्दुस्तान के हृदय में है। अगर एक मल्टीमॉडल हब यहां भी बन सके, जैसे नागपुर में करके एक प्रोजेक्ट बहुत पहले शुरू हुआ था 'मिहन', जहां पर पोर्ट, ड्राइ पोर्ट, एयरपोर्ट, हाइवे और रेलवे का है, आदरणीय नितिन गडकरी जी ने उसकी रचना की थी। अगर इस तरीके का झांसी के लिए हमें मिल जाएगा तो विशेष रूप से बुंदेलखंड जो वेयरहाउसिंग के लिए बढ़ कर आ रहा है, उसको पीएम गति शक्ति के तहत गति मिलेगी। इन्हीं शब्दों के साथ, Sir, I rise to support the Budget. Thank you.

***श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज):** रेल सम्बन्धी अनुदान की माँग पर अपने विचार रखता हूँ। वित्तीय वर्ष-2022-23 के लिए रेल मंत्रालय के अनुदान की माँग का समर्थन करते हुए कहना चाहूँगा कि आज हमारा देश कोविड-19 जैसे वैश्विक महा आपदा काल की चुनौतियों का सामना करते हुए आजादी का अमृत महोत्सव मना रहा है। इस अवसर पर रेलवे द्वारा रेल के आधारभूत संरचना को मजबूत करने, रेलवे संरक्षा, यात्री सुविधा सहित आधुनिक तकनीक के माध्यम से तीव्र गति से यात्रियों को अपने गंतव्य तक आवागमन हेतु सुसजित सुविधाजनक नई-नई रेल गाड़ियों का संचालन करने, नई रेल लाइनों का विछाव तथा रेलवे की अटकी परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिए जो कार्य किया जा रहा हम सबों के लिए बहुत ही हर्षदायक है।

रेलवे द्वारा चार सौ नई बंदे भारत ट्रेनों का संचालन करने का निर्णय अपने आप एक ऐतिहासिक कदम है। इस ट्रेन के संचालन से आज के इस आधुनिक तीव्र प्रतिस्पर्धा के युग में देश की जनता को तीव्र गति से कम समय में अपने कार्यों के लिए गंतव्य स्थानों पर आवागमन की सुविधा मिलेगी। रेलवे द्वारा मेट्रो विस्तार और 2000 किलोमीटर रेल नेटवर्क फैलाने का निर्णय भी जनता के लिए बहुत ही लाभकारी रहेगा।

रेलवे का छोटे किसानों और छोटे एवं माध्यम उद्यमों के लिए नए उत्पादों और कुशल लाजिस्टिक सेवाओं का विकास करने का निर्णय हमारे देश के किसानों, छोटे उद्यमियों को लाभ देने के साथ-साथ नए रोजगार श्रृंखला का भी कार्य करेगा। रेलवे का यह निर्णय बहुत ही महत्वपूर्ण एवं उपयोगी है। तीन वर्ष में सौ कार्गो टर्मिनल बनाने का योजना बनाना रेलवे का बहुत ही सराहनीय कदम है। इसके निर्माण से अर्बन ट्रांसपोर्ट का रेलवे के साथ जुड़ाव होगा। इस टर्मिनल के बनने से कई क्षेत्रों में रोजगार का श्रृंखला होगा जिससे हमारे देश के युवाओं को रोजगार प्राप्त करने में मदद मिलेगी।

* Speech was laid on the Table.

अंत को मैं पुनः हृदय से धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ कि मुझे रेलवे के अनुदान मांगों पर चर्चा में अपने विचार रखने का अवसर दिया। इसी के साथ अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र महाराजगंज लोकसभा, बिहार की रेलवे से सम्बन्धित कुछ कार्यों को कराने की माँग से करना चाहूँगा जो निम्न प्रकार हैं:-

देश के महान नायकों भारत रत्न डॉ. राजेन्द्र प्रसाद एवं लोकनायक जयप्रकाश नारायण की जन्म स्थली की महान जनता को रेल यातयात सुविधा देने के लिए पटना से छपरा जं., सिवान जं., गोरखपुर होते हुए नई दिल्ली तक एक नई बंदे भारत ट्रेन का संचालन कराया जाये।

इसी प्रकार एक नई राजधानी ट्रेन का भी संचालन छपरा जं., सिवान जं. एवं गोरखपुर होते हुए सीधे नई दिल्ली तक कराया जाये।

सिवान से दारौंदा, महाराजगंज, मशरक जं. एवं छपरा ग्रामीण जं. होते हुए पटना तक एक जोड़ी नई इंटरसिटी या DMU ट्रेन का संचालन रेगुलर कराया जाये।

छपरा सिवान और गोपालगंज के लिए चलनेवाली एक मात्र पैसेंजर ट्रेन संख्या-55007-55008 जो मार्च 2020 से बंद है उसे पुनः चालू किया जाये।

ट्रेन संख्या-12529 व 12530 का भी परिचालन कोहरे के कारण बंद है उसे चलाया जाये।

ट्रेन संख्या-55022-55021 जो सिवान से समस्तीपुर जाती थी का परिचालन भी मार्च 2020 से बन्द है उसे पुनः चालू किया जाये।

ट्रेन संख्या-12529-12530 का एकमात्र रेलवे स्टेशन पर कोरोना के कारण निरस्त ठराव को अविलम्ब पुनः बहाल किया जाये।

ट्रेन संख्या-11123-11124 ग्वालियर मेल का एकमात्र स्टेशन पर ठराव सुनिश्चित किया जाये।

एक नई ट्रेन का परिचालन सुबह में गोपालगंज, सिवान और छपरा के लोगों को कार्यालय के समय में पटना जाने के लिए चलाया जाये तथा कार्यालय कार्य के बाद शाम में वापसी हेतु पाटलिपुत्रा से ट्रेन का परिचालन कराया जाये जिससे कि सारण प्रमंडल के लोगों को राजधानी आना-जाना सुगम व सुविधाजनक हो सके ।

पूर्वोत्तर रेलवे के चैनवा एवं महाराजगंज रेलवे स्टेशन पर यार्ड का निर्माण कराया जाये ।

महेन्द्र नाथ हॉल्ट स्टेशन के प्लेटफार्म की ऊँचाई एवं लम्बाई बढ़ाते हुए शौचालय एवं यात्री शेड का निर्माण तथा सौन्दर्गीकरण का कार्य कराया जाये । विदित हो कि महेन्द्र नाथ हॉल्ट हमारे संसदीय क्षेत्र का धार्मिक एवं पर्यटन के दृष्टि से बहुत ही ऐतिहासिक और प्रशिद्ध स्थल है, जहाँ बाबा महेन्द्र नाथ मंदिर में दर्श एवं पूजन के लिए देश के दूर-दराज इलाके से भी बहुतों की संख्या में प्रतिदिन श्रद्धालु जन आते हैं ।

एकमा रेलवे स्टेशन के सौन्दर्गीकरण कार्य की गति को बढ़ाते हुए वहाँ पर रेल के हो रहे सभी विकासात्मक कार्यों को जल्द से जल्द पूर्ण कराया जाये साथ ही एकमा रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म की लम्बाई भी बढ़ाया जाये ।

DR. A. CHELLAKUMAR (KRISHNAGIRI): Sir, Railways is the largest travel network connecting India at a very affordable cost in terms of both passenger and parcel service, thereby benefitting the poor and weaker sections like small farmers.

Sir, in 1905, the Britishers commenced the railway service to Rameswaram, Tamil Nadu, thereby connecting Kashi and other parts of North India with South India which was a great blessing to the pilgrims. In addition, this paved the way for cultural exchange, business expansion, etc. at a very cheap and affordable cost. People got connected indirectly with each other irrespective of caste, creed and religion. This is a mode of transport for a common man.

Today it is being channelised to the corporates as part of commercialisation by the Modi Government. I urge the Government not to privatise the prestigious Indian Railways.

Before Independence, in my constituency, actually the British had laid a railway line from Jolarpet to Krishnagiri. In the year 1942, at the time of the Second World War, they had dismantled this railway track and migrated it to the northern part of the war-oriented area. After the Independence, in the last 75 years, the people of my constituency have been demanding the Railways to restore the railway line connecting Jolarpet and Krishnagiri and then extend it to Hosur. Sir, 11 surveys have been conducted in all these years but they have not properly explored the possibilities of the profits that the Railways will get. In all the 10 earlier surveys, they had shown an ROR of minus seven, minus 10

and like that. After that, one Subbarao Committee was formed. He also submitted the report and it was showing minus ROR.

When I became a Member of Parliament, I went and explored the possibility. I requested the officials. They looked into that. Finally, I came to understand that they have mentioned that there is no possibility of running railway goods service. So, the Railways will not get a proper income. It is a very unfortunate thing.

Sir, in my constituency alone, more than 150 multinational companies and heavy industries are there. The highest two-wheeler export is from my constituency.

Moreover, more than 10 lakh tonnes of vegetables and mango pulp are exported to all over the world from my constituency. Like that, granite industries are there. Lakhs and lakhs of tonnes of finished goods of granites are exported from my constituency to the other parts of the world. So, I had requested the Railway officials to re-look into that. They were also kind enough to re-look into that. Now, they are able to come to an ROR of plus three or something like that.

My request to you is this. In many places, even though the ROR is minus six or seven, the Railway Department has started projects and taken them into consideration. Even in Chennai, Tamil Nadu, one or two projects with an ROR of plus three have been taken up. In Kerala also, the Railway Department has taken up some projects with an ROR of plus two. So, if it is like that, why not it in my constituency also? We, the people, are paying

thousands of crores of rupees to the Government as GST and income tax. Further, we have more than 3,000 and odd MSME units in my constituency alone.

It is also one of the main places for agricultural production. There is not only agricultural production but there is horticultural and sericultural production also. Everyday more than 20 lakh stems of roses are exported from my constituency alone. So, if you establish this railway line, the farmers will get much benefited because this is the only district headquarters which is not connected with a railway line in Tamil Nadu. Rest of all the district headquarters are connected with the railway lines. Before Independence, we got the privilege but after Independence, somehow or the other, we were given a step-motherly treatment. So, we were not able to get it.

So, this is the request I am making. Many times, I have requested here on the floor of the Parliament also. Sir, I personally requested you also. Sir, you have to consider this because this has been the demand of the people for the last 75 years. We are paying more than thousands of crores of rupees as GST.

18.00 hrs

I request you to please consider it seriously because this is very much needed for the people. In my constituency alone, more than 8000 people are serving in the Army. More than 15,000 people are getting pension. About two lakh people from northern States like Odisha, West Bengal, Madhya Pradesh, Chhattisgarh, etc. are working in my constituency. So, it is very much needed

for these people also. It is nearing the Bengaluru city. It is like a twin city because Hosur is a Corporation, and railway service is already available there. So, connecting Jolarpet to Hosur via Krishnagiri will be a significant project. Even now there is the land that goes upto Krishnagiri, belongs to the Indian Railways. The revenue record shows that it is a railway land. We also have the existing railway station in Krishnagiri.

माननीय सभापति: अभी 30 से अधिक माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं, यदि माननीय सदस्यों की सहमति हो, तो सदन का समय दस बजे तक के लिए बढ़ा दिया जाए।

अनेक माननीय सदस्य : हाँ।

DR. A. CHELLAKUMAR : Sir, the Ministry of Railways has informed that they will start new projects for efficient logistic services for small farmers and small and medium enterprises. There are more than 3000 MSME and small sector units in my constituency. Moreover, 'One Station, One Product' concept will be popularized to help local businesses and would strengthen the supply chains. The main export items from my constituency are mango pulp, tamarind, roses and other horticulture and sericulture products. Textile products are also exported from my constituency.

Sir, I also want to bring one more very important issue to the notice of the hon. Minister. Shri V. Thavamani Pandi, is an alumni from IIT Madras. He is an officer in the Indian Railways. He has developed an innovative system for construction of composite U-shaped reinforced girder bridge decks. He has patented it in USA, Australia, South Africa, China and Eurasia. According to the invention of U-shaped composite girder bridge, the supports are to be

placed in four corners without trestle beams and the work can be done without restriction of traffic. The construction depth thus is around up to four-lane road or three-lane railway tracks, adaptable for a span up to 72 metres.

The cost of the bridge can be reduced by more than one-third, that is, upto Rs.15 crore per bridge leading to savings of several thousands of crores of rupees to the country. This can be used in fast-track construction and rehabilitation projects. This is adaptable with factory made girders and precast construction. I humbly request the hon. Minister to please consider it and check if it is viable for Indian Railways as well.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

DR. A. CHELLAKUMAR : I conclude in a minute only.

Sir, the Indian Railways has not been able to meet its budget target of construction of new lines, gauge conversion, etc. in all the three years between 2017-18 and 2019-20. It also seems to be missing its target of achieving 100 per cent electrification of all broad-gauge routes by 2023 too. The operating expense ratio of the Railways has also increased during this period. The C&AG has termed this the worst operating ratio in the last 10 years. It has further worsened in the year 2020-21. So, it is the worst situation of the Indian Railways today. With these few words, I conclude. Thank you.

***श्री ओम पवन राजेनिंबालकर (उस्मानाबाद):** मैं रेलवे की अनुदान मांगों 2022-23 पर अपनी बात रखता हूँ।

मेरे संसदीय क्षेत्र उस्मानाबाद में कोई विकास योजना नहीं होने और बाढ़-सूखा प्रभावित होने के कारण केंद्र सरकार ने इसे पहले ही आकांक्षी जिलों की तालिका में रखा है। इस संसदीय क्षेत्र को आकांक्षी जिलों की तालिका से बाहर निकालने के लिए केंद्र सरकार को उस्मानाबाद संसदीय क्षेत्र में कई विकास योजनाओं के साथ-साथ रेलवे की विकास योजनाएं, नई रेलवे लाइन बनाने के साथ तुलजा भवानी तीर्थ स्थल को राष्ट्रीय पर्यटन स्थल का दर्जा देने और इसे रेलवे से जोड़ने की आवश्यकता है। रेलवे को लेकर मेरे संसदीय क्षेत्र उस्मानाबाद की कुछ समस्याएं हैं मैं सरकार के समक्ष इन समस्याओं को रखना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि सरकार इन सभी समस्याओं का निराकरण करेगी।

लातूर-उस्मानाबाद रेल मार्ग पर कळंब रोड स्टेशन पर सभी रेल गाडीयों को स्टोपेज तथा कळंब रोड, ग्राम ढोराळा सारोळा भि, पळसप के क्रॉसिंग पर रेल अधोगामी पुलों का निर्माण अब तक लंबित है कारणवश रेलवे समापार पर नागरिक बिना रुकावट की यातायात करते हैं, इससे हादसों की संभावना बढ़ जाती है यदि उक्त ग्रामों के समापार पर आर यू बी का निर्माण होता है तो ग्रामस्थों को यातायात की सुविधा रहेगी।

मेरे चुनावी क्षेत्र उस्मानाबाद से एक मात्र रेल मार्ग लातूर जाता है, इस मार्ग से कुर्दुवाडी जंक्शन के साथ पुणे तथा मुंबई के जंक्शनों पर सिधा संपर्क होता है, लेकिन कुढेवाडी जंक्शन से लेकर लातूर स्टेशन तक यह एकल रेल मार्ग है, इन दो जिलों की प्रवासी जरूरत और मालवाहक के यातायात में सुविधा होने के लिए लातूर और कुढेवाडी जंक्शन से लातूर तक रेल मार्ग का दोहरीकरण होना जरूरी है।

* Speech was laid on the Table.

मराठवाडा क्षेत्र के लातूर और उस्मानाबाद जिलो से कई सारे लोग मुंबई तथा पुणे में नौकरी, व्यवसाय, व्यापार, शिक्षा के लिए यातायात करते हैं, इस मार्ग पर एक लातूर-मुंबई वाया उस्मानाबाद इंटरसिटी एक्सप्रेस की जरूरत है, यदि यह नई रेल गाडी तत्काल शुरू करने की स्वीकृति मिलती है, तो इन दो जिलो के नागरिकों को सुविधा होगी।

रेल मंत्रालय ने हाल ही में हैदराबाद-पुणे रेल गाडी को हडपसर तक नियमित रूप से शुरू किया है, लेकिन यह गाडी सुबह होने के कारण इस में प्रवास करने वाले प्रवासियों की संख्या कम है, यदि यह रेल गाडी सुबह 8 बजे चलाई जाए और इसको लोणावला स्टेशन तक बढ़ाया जाता है तो निश्चित रूप से इसमें यात्रा करने वाली प्रवासियों की संख्या बढ़ेगी और रेलवे को अच्छा राजस्व भी मिलेगा। लातूर जिले में स्थित औसा रोड पर रेल कोच निर्माण फैक्टरी से रेल कोच का निर्माण कार्य शुरू हो गया है इसमें रोजगार देने हेतु स्थानीय भूमि पुत्रों को प्राधान्य देने चाहिए मंत्रालय इसमें हस्तक्षेप कर स्थानीय और भूमि पुत्रों के साथ न्याय करे।

रेल मंत्रालय ने उस्मानाबाद-तुलजापूर-सोलापूर इस नए रेल मार्ग की घोषणा और स्वीकृति दी है, भूमि का अधिग्रहण का काम शुरू है इस मार्ग पर आवश्यक काम पूरे हो इसके लिए अधिक से अधिक धनराशि जारी की जाए ताकि इसका निर्माण कार्य पूरा हो सकेगा और माननीय प्रधानमंत्री जी के वचन की पूर्ति भी होगी।

नांदेड जंक्शन मराठवाडा क्षेत्र का एक मात्र सीमावर्ती जंक्शन होने के साथ इस जंक्शन से महाराष्ट्र, कर्नाटक, आंध्रप्रदेश में यातायात होती है, यही जंक्शन दक्षिण मध्य विभाग से जुड़ा होने के कारण व्यवहारिक रूप से उचित नहीं है, इस जंक्शन पर मध्य डिवीजन में शामिल करने पर प्रादेशिक संलग्नता निर्माण होगा। उस्मानाबाद रेल स्टेशन पर प्लेटफार्म 01 के उपर प्रवासी शेड निर्माण किया गया है इसी स्टेशन के 2 नंबर के प्लेटफॉर्म पर प्रवासी शेड का निर्माण करना जरूरी है इसी के साथ कोच पोझीशन डिस्प्ले लगाने की जरूरत है। उस्मानाबाद रेल स्टेशन पर बड़ी मात्रा में रेल से सीमेंट, खाद्यान्न तथा चीनी की यातायात होती है इन वस्तुओं को सुरक्षा और नैसर्गिक आपत्ति से बचाव करने हेतु इस स्टेशन पर गोडाउन का निर्माण करना जरूरी है।

उस्मानाबाद जिले में बड़ी मात्रा में प्याज का उत्पाद किसानों द्वारा होता है यदि रेल मंत्रालय द्वारा यहाँ पर इन किसानों की सहायता के लिए रेल उपलब्ध की जाती है तो यहाँ के किसान आंध्र प्रदेश-हैदराबाद, कर्नाटक-बेंगलोर तथा तमिलनाडु-मद्रास के बाजार में प्याज को लेकर जाने की सुविधा उपलब्ध हो जाएगी।

महाराष्ट्र से श्रद्धालु बड़ी मात्रा से श्रावण महीने के ब्रम्ह उत्सव आश्विन मास के ब्रम्ह उत्सव को जाते हैं इसी के साथ वर्षभर में श्रद्धालु तिरुपति दर्शन के लिए रवाना होते हैं यदि मुंबई से रेणुगुंटा वाया उस्मानाबाद लातूर से एक नई रेल गाडी शुरू हो जाती है तो श्रद्धालु को तिरुपति जाने में आसानी हो जाएगी! और रेलवे को राजस्व भी मिलेगा।

विदर्भ मराठवाडा पश्चिम महाराष्ट्र प्रदेश से सिधा संपर्क तथा प्रवास वक्त और अर्थिक बचत को प्रावधान देते हुए नई अमरावती पुणे वाया उस्मानाबाद लातूर नियमित रेल गाडी शुरू करना बेहद जरूरी है। कोल्हापुर-हैदराबाद वाया उस्मानाबाद, लातूर से नियमित स्वरूप से उपलब्ध हो जाती है तो व्यापारी और प्रवासीयों को हैदराबाद कोल्हापुर आने - जाने में आसानी होगी।

कळंब रोड रेल स्टेशन पर रेल विभाग की कुल 12 हेक्टर खाली जमीन पर रेल कर्मचारियों के लिए तथा उनके परिवारजनों को आरोग्य सुविधा देने हेतु एक अद्ययावत अस्पताल का निर्माण करना जरूरी है, मराठवाडा में कहीं भी रेल कर्मचारियों के लिए अस्पताल नहीं है इस कमी को देखते हुए कळंब रोड रेल स्टेशन की खाली जमीन पर एक अद्ययावत हॉस्पिटल का निर्माण रेल मंत्रालय करें। इसके साथ ही रेल मंत्रालय और शिक्षा मंत्रालय आपस में सहयोग कर रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लिए यहाँ पर केन्द्रीय विद्यालय खोला जाए ! उस्मानाबाद रेल स्टेशन पर मालगाडी ट्रैक पर ट्रकों को जाने के लिए पक्का रास्ता न होने के कारण बारिश के दिनों में गीली मिट्टी पर ट्रक धंस जाते हैं जिसके कारण काफी कठिनाई होती है, इस ट्रैक के उपर ट्रकों की यातायात के लिए सड़क का निर्माण करना जरूरी है।

उस्मानाबाद से बीदर तथा कोल्हापुर को जोड़ने वाली एक मात्र साप्ताहिक रेल है, इस रेल को IRITC द्वारा दक्षिण मध्य रेल विभाग में बीदर की बजाय सोलापुर से हैदराबाद तक शुरू करने का प्रस्ताव रखा है, मैं अवगत कराना चाहूँगा कि हैदराबाद-सोलापुर-कोल्हापुर तथा हैदराबाद-कोल्हापुर रेल मार्ग पर बहुत सारी रेलगाड़ियाँ का आवागमन हो रहा है वही उस्मानाबाद से बीदर तथा कोल्हापुर को जोड़ने वाली रेल को IRITC बंद करना चाहती है। IRITC द्वारा दिया गया प्रस्ताव अन्यायपूर्ण है। अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि IRITC के प्रस्ताव को खारिज कर, उस्मानाबाद से बीदर तथा कोल्हापुर को जोड़ने वाली एक मात्र रेल(साप्ताहिक) को यथावत रहने दिया जाय और इसको साप्ताहिक की जगह प्रतिदिन चलाया जाय।

मीरज-लातूर ब्रॉडगेज रेलमार्ग का विद्युतीकरण का काम अभी चल रहा है, इस मार्ग पर रेल विभाग द्वारा किसानों की जमीन को बिना अधिग्रहण करके विद्युत पोल लगाये जा रहे हैं। इस मार्ग के दोनों ओर किसानों की जमीन है रेल विभाग ने ना ही इन किसानों की इस जमीन अधिग्रहण किया है और ना ही किसानों को कोई क्षतिपूर्ति राशि दी है, यह कार्य किसके इशारे पर हो रहा है जांच का विषय है। यह सर्वविदित है कि किसानों की जमीन पर यदि सरकार कोई कार्य करती है तो उस जमीन का अधिग्रहण के लिए किसानों को क्षतिपूर्ति राशि और उचित मुआवजा दिया जाता है इस ओर सरकार ने कोई काम नहीं किया जिसके कारण किसान अपनी जमीन को लेकर काफी चिंतित है। अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि मीरज-लातूर ब्रॉडगेज रेलमार्ग जहाँ पर पोल लगाये जा रहे हैं मार्ग के दोनों तरफ के किसानों को जल्द से जल्द क्षतिपूर्ति करने के लिए आवश्यक धनराशि जारी करें।

***श्री कनकमल कटारा (बांसवाड़ा):** वित्तीय वर्ष 2020-21 का आम बजट संसद में पेश किया गया था। 2022-23 के इस बजट में रेलवे के लिए कई बड़े ऐलान किए गये हैं, माननीय वित्त मंत्री जी ने यह भी कहा कि रेलवे की कमाई बहुत कम है इसलिए सौर ऊर्जा तैयार करने के लिए रेलवे की जमीन का इस्तेमाल किया जाएगा।

आदरणीय वित्त मंत्रीजी ने बजट में कहा कि तेजस जैसी और ट्रेने चलाई जाएगी, तेजस ट्रेन के जरिये पर्यटन स्थलों से जोड़ा जाएगा, 550 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा उपलब्ध है।

रेल बजट 2022-23 में प्रसिद्ध स्थलों को जोड़ेगी तेजस जैसी ट्रेने और 27 हजार कि०मी० रेलवे ट्रैक का इलेक्ट्रीफिकेशन किया जाएगा।

मैं मेरे निर्वाचन क्षेत्र के डूंगरपुर-बांसवाड़ा, राजस्थान आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है, देश की आजादी के 70 वर्षों बाद भी मांग चलते अभी तक रतलाम-बांसवाड़ा, डूंगरपुर नई रेल मार्ग की मांग अधूरी ही है।

मेरे इस क्षेत्र में बेरोजगारी बहुत है, किसी प्रकार की कोई बड़ी फैक्ट्री, मिले या किसी भी प्रकार का उद्योग-धंधा नहीं है, इस कारण बेरोजगार लोग रोजगार प्राप्त करने व रोजी-रोटी के लिए अपने क्षेत्र से बाहर जाते हैं।

मेरा यह डूंगरपुर-बांसवाड़ा, जिला मध्यप्रदेश, गुजरात व गुजरात में सूरत, महाराष्ट्र बम्बई आदि स्थानों पर निजी बसों व अन्य वाहनों से जाते आते हैं। जिससे उन्हें आर्थिक भार बहुत वहन करना पड़ता है, नाबालिग गरीब बच्चे व उनके मां-बाप मजदूरी खोजते रहते हैं। कई लोग मजदूरी को लाने-ले जाने के लिए मिल मालिकों या उद्योगपतियों के एजेंट बनकर कम मजदूरी पर मजदूरों को लेजाकर मजदूरी पर लगाते हैं एजेंट के रूप में अतिरिक्त रुपये मालिकों से लेते हैं।

* Speech was laid on the Table.

डूंगरपुर-बांसवाड़ा राजस्थान में प्रचुर मात्रा में मार्बल निकलता है, व्हाईट व ग्रीन मार्बल विदेशों में निर्यात किया जाता है। कई उद्योगपति व मिल मालिक मजदूरी सस्ती मिलने से उद्योग-धंधे लगाना चाहते हैं परंतु रॉ मैटेरियल व अन्य वस्तुओं को लाने-लेजाने की सुविधा नहीं होने से कोई व्यक्ति उद्योग के लिए यहाँ पर नहीं आता है।

अगर रतलाम, बांसवाड़ा, डूंगरपुर नई रेल लाइन प्रारंभ की जाती है तो इस क्षेत्र के लिए नई सौगात होगी एवं देश की आजादी के 75 वर्ष के दौरान 2022 में उत्साह पूर्वक मनाया जायेगा एवं हमारा लिस्ट में नाम जुड़ेगा।

रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरपुर नई रेल लाइन की माँग लम्बे समय से चल रही है परंतु अभी तक पूरी नहीं हुई एवं राजनीतिकरण का शिकार यहाँ के बाशिन्दे को होना पड़ रहा है।

2010-11 के रेल बजट में डूंगरपुर – बांसवाड़ा - रतलाम रेल परियोजना की घोषणा हुई। केन्द्र सरकार व राज्य सरकार के साझे में बननेवाली यह देश की पहली परियोजना थी। 3 जून, 2011 को डूंगरपुर में परियोजना का शिलान्यास हुआ था प्रोजेक्ट को 2016 में पूरा करना था। एमओयू के तहत राज्य सरकार सहयोग नहीं कर पायी है। 200 करोड़ रुपये ही दे पायी। जिससे भूमि अधिग्रहण व अन्य कार्य में 185 करोड़ खर्च हो चुके हैं।

रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरपुर रेल परियोजना का कार्य 2011-12 में प्रारम्भ किया जो 2017 में पूरा हो जाना था। 2011-12 में लागत 2082.74 करोड़ थी। 2018-19-20 में लागत 4262 करोड़ ताजा लागत हो गई है कुल 192 किमी रेल लाईन डलेगी जिसमें से 142.85 कि.मी. राजस्थान में और 49.15 किमी मध्यप्रदेश रतलाम में है।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव जी व भारत सरकार से निवेदन करता हूँ कि जनजाति बाहुल्य इस महत्वपूर्ण रेल परियोजना को रतलाम-बांसवाड़ा, डूंगरपुर के लिए इसी वित्तीय वर्ष में पूरा बजट देकर प्रारम्भ कराने की मांग करता हूँ ताकि देश के हर कोने से यह मेरा क्षेत्र जुड़ जायेगा एवं यहाँ के लोगों को आने-जाने की सुविधा एवं आर्थिक उन्नति में योगदान होगा।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र डूंगरपुर-बॉसवाड़ा, राजस्थान में दिनांक 15.02.2022 को हिम्मतनगर, असरदा, डूंगरपुर डेमु ट्रेन प्रारम्भ हुई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

इस रेल का समय शाम के बजाय प्रातः डूंगरपुर से प्रारम्भ होकर शाम (रात्रि) डूंगरपुर में ठहराव किया जाये। डूंगरपुर से आम मजदूर, किसान, उद्यमी, व्यवसायी लोग प्रातः चले एवं दिनभर हिम्मतनगर, अहमदाबाद कार्य कर शाम को वापस लौट सके। इससे रेवेन्यू भी अच्छी प्राप्त होगी एवं लोगों की सुविधा भी होगी।

डूंगरपुर-उदयपुर के बीच में जावर माईन्स में ट्रैक का कार्य पूरा नहीं हुआ है इसे जल्दी पूरा कर उदयपुर तक इसे चलाई जावे। महाराणा प्रताप रेलवे स्टेशन, उदयपुर, राजस्थान ब्रॉड गेज होने से पटरी का सतह ऊँची हो गयी है और कार्यालय व शेड नीचे हो गयी है। महोदय वीर शिरोमणी महाराणा प्रताप ऐसा योद्धा के नाम से स्टेशन है तो विकास भी एक भव्य स्टेशन के रूप में किया जावे।

पुनः माँग करता हूँ कि रतलाम (मध्य प्रदेश) से बॉसवाड़ा-डूंगरपुर-अहमदाबाद रेल लाईन का पूरा बजट केन्द्र सरकार से देने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी बैष्णव साहब से निवेदन करता हूँ।

2022-23 बजट में 400 वन्दे भारत नई ट्रेनों की स्व घोषणा की है इसमें आदिवासी क्षेत्र की नई रेल की माँग करता हूँ।

श्री हसनैन मसूदी (अनन्तनाग): जनाब, रेलवे बजट पर अपने ख्यालात का इज़हार करने के लिए आपने मुझे मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत शुक्रिया।

18.05 hrs

(Shri N.K. Premachandran in the Chair)

जनाब, ऑनरेबल मिनिस्टर का यह पहला ही बजट है और यह पहला ही बजट है, जो हर तरीके से ठीक है। जो टारगेट्स रखे गए हैं और जो कमिटमेंट्स किए गए हैं, वे सभी एन्करेजिंग हैं। कोई 1 लाख 40 हजार 367 करोड़ रुपये की तजवीज़ है। पिछले साल जो बजट की एलोकेशंस थीं, उसमें 27.5 पर्सेंट की इनक्रीज़ है। यह रिप्रेजेंट करता है 3.5 पर्सेंट, यानी साढ़े तीन पर्सेंट यह टोटल एक्सपेंडीचर को रिप्रेजेंट करता है। अगर हम हायरार्की में लें, तो यह पांचवें नंबर पर है। हर लिहाज से यह एलोकेशन मुनासिब है। जो लक्ष्य रखे गए हैं, वे भी सराहनीय हैं। 55 पर्सेंट के करीब नई लाईंस बनाई जा रही हैं। गेज कन्वर्जन कोई 52 पर्सेंट के करीब है, उसकी तजवीज़ है। इसी तरह डबलिंग की 42 पर्सेंट के करीब तजवीज़ है। हर तरीके से इस बजट में एक प्रोविजन रखा गया है कि रेलवे की जो सुविधाएं हैं, रेलवे की जो सर्विसेज़ हैं, वे ज्यादा कंफर्टेबल बनाई जाएं और लोगों को ज्यादा सुविधाएं दी जाएं।

एंबीशियस प्लान्स के अलावा बुलेट ट्रेन की तजवीज़ है और हर तरीके से सुविधा बढ़ाने की, लेकिन चिंता की एक वजह भी है। वह कारण यह है कि रेलवे एक मिनी इंडिया है। रेलवे में हर रोज एक छोटा हिंदुस्तान सफर करता है। हर वर्ग के लोग, हर जाति के लोग, हर मजहब के लोग इसमें सफर करते हैं। यह बात हमारे मुल्क के लिए बहुत ही इंपोर्टेंस रखती है। इसको डिसइन्वेस्ट करना या इसको प्राइवेटाइज करना, मेरे ख्याल से किसी भी तरीके से जायज नहीं है और वह देश के हित में नहीं है।

कोविड की वजह से हमारा कई परेशानियों से सामना हुआ। किर्गिस्तान, बांग्लादेश, दुबई और बाकी जगहों पर हमारे स्टूडेंट्स और बिजनेसमैन फंसे हुए थे, उनको वापस लाने में किसी भी प्राइवेट एयर लाइन ने आगे आकर हमारी सहायता नहीं की। उस वक्त भी इसका सारा दारोमदार इंडियन एयरलाइंस पर था। इसी तरह से रेल ट्रांसपोर्ट का जरिया है। यह हमारे लिए रीढ़ की

हड्डी का दर्जा रखती है। अगर आप इसी को प्राइवेटाइज करेंगे, तो वह कहां देश के हित में होगा, मुल्क के हित में होगा, लोगों के हित में होगा? मिनिस्टर साहब यहां तशरीफ नहीं रखते हैं। वे जिस तरह से एक्स्ट्रा सॉफ्ट हैं, उनको अपने जिम्मे यह प्राइवेटाइजेशन की बात नहीं लेनी चाहिए। जो भी अच्छा है, उसे बेच डालें और जो भी इसमें सबसे कम है, वह रखें।

जनाब, एक जरूरत यह है कि पैसेंजर्स की कंफर्ट बढ़ाई जाए। इंटरनेट की सुविधा मुझे लगता है कि 70 पर्सेंट के करीब या उससे कम स्टेशंस पर एवेलेबल है। आजकल हमारे जो लिखे-पढ़े लोग हैं, विद्यार्थी हैं, वे रेल के जरिए सफर करते हैं। यह मुनासिब होगा कि इसको स्ट्रेंथेन किया जाए, ताकि यह जो सुविधा है, वह ज्यादा से ज्यादा स्टेशंस पर एवेलेबल हो।

इसी तरह जब आप सर्विसेज में एफीशिएंसी लाते हैं तो आपको उन डेस्टिनेशंस का भी ख्याल रखना चाहिए, जो मुल्क में इंपोर्टेंट हैं। हर साल लाखों लोग दिल्ली और मुल्क के बाकी हिस्सों से माता वैष्णों देवी दर्शन करने के लिए आते हैं। इसके लिए आपको चाहिए कि जम्मू में जो सुविधायें हैं, जो फैसिलिटीज हैं, उन्हें आप और स्ट्रेंथेन करें, उनको बेस्ट स्टेशंस के ऐट पार लाएं, जो आपके वाकई सबसे बेस्ट स्टेशंस हैं, जिनमें से एक का अभी जिक्र हो रहा था।

आपका बुलेट ट्रेन का प्रोविजन है। आप दिल्ली से ऊधमपुर के लिए एक्टिवली यह कंसीडर कीजिए, मुझे लगता है कि माता वैष्णों देवी मुल्क के दस बड़े पिलग्रिम्स डेस्टिनेशंस में से एक होगा, ताकि उस तक जाने की जो सुविधा है, जो यातायात की बात है, जो सफर की बात है, वह आसान बन जाए। प्राइवेटाइजेशन की बात हुई, उसके लिए आपसे पहले ही गुजारिश की है कि इसको बिल्कुल अवाइड करिए।

मैं जम्मू-कश्मीर का एकाध जिक्र करूंगा। हर सौदे में जम्मू-कश्मीर के साथ अन्याय किया जाता है, वह तो हम हर रोज यहां जिक्र करते रहते हैं। चाहे हमारी कांस्टीट्यूशनल राइट्स की बात हो, स्पेशल स्टेट्स की बात हो, हमारा स्टेट्स हो या हमारी आइडेन्टिटी की बात हो। मुझे लगता है कि रेलवे में भी जम्मू-कश्मीर के साथ कोई इंसाफ नहीं हो रहा है। अगर हम टेक्नीकली कहें या लिटरली कहें या लाइटर साइड कहें, कबलमुशी का हमारा प्रोजेक्ट है, उधमपुर-बारामुला

का रेल प्रोजेक्ट है। मुझे लगता है कि 40-50 साल पहले इसकी शुरुआत हुई थी। दस साल इसमें लगे क्योंकि यहां हाइएस्ट ब्रिज है, इसलिए देरी लग गई।

अब यह बात अच्छी है कि रेल मिनिस्टर साहब ने इसे प्राइरटाइज किया है, 4 ग्रुप उसमें तकसीम किए हैं, एक नेशनल प्रोजेक्ट बनाया है। इसे प्रायोरिटी में सबसे आगे रखा है। आपने लक्ष्य रखा है। आपने टारगेट बनाया है कि दिसम्बर 2022 तक इस ट्रेन को चालू करेंगे, इसको ऑपरेशनल करेंगे। मेरी गुजारिश होगी, You better stick to it. हम पिछले 30 सालों से ऐलान सुनते आ रहे हैं कि इस मार्च में, इस दिसम्बर में हो जाएगी। आप हरेक चीज कीजिए, जिससे यह ड्रीम रिअलाइज हो जाए। आप एक और बात का नोटिस लीजिए। नेशनल हाईवे एनएच-44 है, वह तीन महीने में डेढ़ महीने से बंद रहा। अगर रेल सर्विस शुरू हो जाती है तो हमारा 6 करोड़ का फ्रूट बॉक्स है, उसके ट्रांसपोर्टेशन तथा डेस्टिनेशन पर पहुंचने में सहूलियत हो जाएगी।

आपने जम्मू-पुंछ लाइन के लिए सर्वे किया है, इसकी शुरुआत भी की है, लेकिन उसमें कोई उपलब्धि नहीं हुई है, कोई प्रोग्रेस नहीं हो रही है। आप जानते हैं कि पुंछ और राजौरी हमारा लाइन ऑफ कंट्रोल के साथ का इलाका है। वहां के लोगों को पहले ही बहुत सारी मुश्किलात दरपेश है। उस पर फोकस किया जाए। जम्मू-पुंछ रेलवे लाइन है, उसको जितनी जल्दी हो सके, उसे ऑपरेशनल बनाया जाए। मैं दो सालों से गुजारिश करता रहा हूं। मैंने काजीकुंड और पहलगाम लाइन के लिए कहा था क्योंकि आपको मालूम है कि पहलगाम अमरनाथ यात्रा के लिए हर साल पिलिग्रेमज डेस्टिनेशन है, इसके अलावा पहलगाम एक टूरिस्ट डेस्टिनेशन है।

माननीय सभापति: मसूदी जी, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री हसनैन मसूदी: महोदय, उसकी शुरुआत कीजिए। मैंने दो हाल्ट्स के लिए गुजारिश की थी। अभी कोई सुपरफास्ट ट्रेन नहीं है जो काजीकुंड से बारमूला जाती है। एक काजीकुंड के पास है, काजीकुंड में एक हॉल्ट पहले ही सैंक्शन्ड है। नाइन बटकोरा में एक हॉल्ट है, यह तीन साल से सैंक्शन्ड है, लेकिन अभी तक लोगों को वहां कोई सुविधा नहीं हो रही है।

मैं यह कहा रहा हूं कि इन मामलों की तरफ तव्वजो की जरूरत है ताकि वहां की सर्विसेज अच्छी बन जाए ।

*** श्री सुधाकर तुकाराम श्रंगारे (लातूर):** मैं भारत सरकार द्वारा बजट 2022-23 में पेश की गई रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं। हमारी मोदी सरकारने विगत सात सालों में रेल परिवहन पर विशेष रूप से जोर दिया है। सरकार ने बजट में रेलवे के लिए सिर्फ पूंजीगत खर्च के लिए 1,37,000 करोड़ रुपए आवंटित किए हैं। जो निश्चय ही रेलवे के त्वरित विकास में सहायक सिद्ध होगा। रेलवे को 1,37,000 करोड़ रुपए का कैपिटल निवेश का सहयोग दिया गया है। इससे रेलवे में कई सालों से जो परियोजनाएं रुकी हुई थीं उनको फिर से शुरू करने में मदद मिलेगी।

आजकल वंदे भारत ट्रेन का पहला वर्जन चल रहा है, उसका अब दूसरा वर्जन आ रहा है, उसका अभी उत्पादन हो रहा है। जैसा कि वायदा किया गया है, मुझे पूर्ण विश्वास है कि अप्रैल से वंदे भारत ट्रेन के दूसरे वर्जन की टेस्टिंग शुरू होगी। अगस्त, सितंबर से फैक्ट्री से उसकी हर महीने 7-8 ट्रेनें निकलेंगी और अगले तीन सालों में 400 नई वंदे भारत ट्रेन शुरू होंगी। यह निश्चय ही स्वागतयोग्य है। 400 नई वंदे भारत ट्रेन शुरू होंगी। इनसे आवागमन आसान होगा। यात्रियों के लिए सीटों में इजाफा होगा। इस घोषणा के जरिए रेलवे का निजी क्षेत्र में निवेश बढ़ेगा, निवेश बढ़ने से मुनाफा भी बढ़ने की उम्मीद रहेगी। नई घोषणाओं के अमल में आने पर रेलवे सेक्टर में रोजगार बढ़ेगा दुनियाभर में केवल आठ देश ही हैं जिन्होंने 1 80km प्रति घंटे की रफ्तार वाली ट्रेन डिजाइन की है। हमारी वंदे भारत एक्सप्रेस इसी रफ्तार पर चलती है। कुछ लोग कहते हैं कि इन ट्रेनों का किराया ज्यादा है परन्तु यह निश्चय ही उत्साहवर्द्धक है कि इस समय चल रही दोनों वंदे भारत ट्रेनों की ऑक्यूपेंसी 95% है।

सभी जानते हैं कि कोरोनाकाल में सबसे ज्यादा प्रभावित हुए भारतीय रेलवे ही हुआ तथा आम जनता को सबसे ज्यादा मदद भी रेलवे ने ही की। कोरोना काल में लाखों प्रवासी मजदूरों को उनके घर तक पहुंचाने के लिए रेलवे ने सैंकड़ों ट्रेन निःशुल्क चलाई। यही नहीं इस काल में

* Speech was laid on the Table.

आक्सीजन की कमी से निपटने के लिए भी रेलवे ने जितनी तेजी से आक्सीजन की खेप एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचाई उससे हजारों कोरोना पीड़ितों की समय पर सहायता हो सकी तथा उनकी जान बच सकी।

बजट में घोषित की गई 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम एक नया प्रयोग होगा तथा इस स्कीम की मदद से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान बनेगी. आसान भाषा में समझें तो हर स्टेशन से किसी खास प्रोडक्ट से जोड़कर उसकी पहचान को बढ़ाने पर फोकस रहेगा। इसी प्रकार वर्ल्ड क्लास कवच तकनीक (KAWACH technology) की मदद से 2 हजार किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क तैयार किया जाएगा. यह तकनीक रेलवे नेटवर्क को सुरक्षित बनाने के साथ उसकी क्षमता को बढ़ाने का काम भी करेगी।

बड़ी प्रसन्नता का विषय है कि अगले 3 सालों में 100 PM गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित किया जाएगा तथा इसके अलावा मेट्रो सिस्टम के निर्माण में नए तरीके और तकनीक को शामिल किए जाने निश्चय किया गया है। यही नहीं आगामी दिनों में अर्बन ट्रांसपोर्ट को रेलवे को साथ जोड़ने पर फोकस रहेगा. इससे रेलवे का नेटवर्क बेहतर बन सकेगा।

इस बजट में सरकार ने रेलवे के माध्यम से हमारे किसान भाइयों का विशेष रूप सुविधा मुहैया करवाई है। भारतीय रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए कुशल लॉजिस्टिक्स विकसित करने का काम करेगा, इससे स्थानीय उत्पादों की सप्लाई चेन को बढ़ाया जा सकेगा. इससे उद्यमियों और किसानों को सीधेतौर पर फायदा मिलेगा. साथ ही देश में विकास को स्पतार मिलेगी. बजट में वित्तमंत्री निर्मला सीतारण ने साफतौर पर कहा है कि हमारा फोकस ढांचागत सुविधाओं को बेहतर बनाना है. इस बजट से भारत को अगले 25 साल की बुनियाद मिलेगी।

मुझे आशा ही नहीं अपितु पूर्ण विश्वास है कि रेलवे द्वारा कोरोना काल से पहले उपलब्ध करवाई जा रही सेवाएं जैसे बेडिंग, खान पान सेवा आदि शीघ्र ही फिर से शुरू कर दी जाएंगी। यहां मैं अपने लातूर संसदीय क्षेत्र की कतिपय रेलवे से संबंधित निम्नलिखित समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ-

186 किमी के कुर्जुवाडी-लातूर-लातूर रोड रेल लाइन के दोहरीकरण का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है तथा इसकी डीपीआर शीघ्र ही रेलवे बोर्ड को भेज दी जाएगी। इस लाइन पर निर्माण कार्य आरम्भ करने हेतु आगामी बजट में आवश्यक प्रावधान किया जाए।

मिराज कुडुवाडी लातूर रोड 377 कि मी रेल मार्ग का विद्युतीकरण कार्य इस समय चल रहा है। 188 किमी का विद्युतीकरण पूरा कर लिया गया है। शेष लाइन कुर्जुवाडी से लातूर सेक्शन के वायरिंग का काम चल रहा है। इस लाइन पर समयबद्ध ढंग से कार्य पूरा करने हेतु आवश्यक धनराशि का प्रावधान आगामी बजट में किया जाए।

लातूर स्टेशन पर पिट लाइन नहीं होने के कारण जनता की मांगों को देखते हुए नयी गाडियां शुरू नहीं की जा सकती। लातूर स्टेशन डेवलपमेंट प्रपोजल के तहत लातूर पिट लाइन का निर्माण कार्य किया जाना है ताकि यहां से नई गाडियां आरम्भ की जा सके। इस बारे में अम्ब्रेला वर्क का प्रस्ताव 2019-20 में स्वीकृति के लिए रेलवे बोर्ड को भेजा गया था। परन्तु इस पर न तो रेलवे बोर्ड की स्वीकृति अब तक प्राप्त हुई है और न ही इसका निर्माण कार्य शुरू हो पाया है। हालांकि सोलापुर मंडल के रेल प्रबंधक ने एक बैठक में हमें बताया था कि लातूर पिट लाइन का बजट प्राप्त हो चुका है। लातूर स्टेशन के पिट लाइन की स्वीकृति प्रदान कर इन लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र शुरू करना सुनिश्चित करने के लिए बजट में आवश्यक धनराशि का प्रावधान किया जाए। यह सुनिश्चित किया जाए कि इसके लिए आवश्यक धनराशि आबंटित करके वर्ष 2022-23 में ही इसके निर्माण का कार्य पूरा किया जाए ताकि यहां से नई गाडियां चलाना संभव हो सके।

लातूर कोच फैक्टरी के निकट हरंगुल स्टेशन पर गुड्स शेड बनाए जाने का प्रस्ताव था। परन्तु ज्ञात हुआ है कि उस स्टेशन पर पर्याप्त जगह नहीं है। अतः लातूर स्टेशन पर स्थित गुड्स शेड का विस्तार किया जाए तथा उस पर तत्संबंधी आधुनिक सुविधाओं का प्रावधान किया जाए। आगामी रेल बजट में इस कार्य हेतु आवश्यक धनराशि का प्रावधान करने की कृपा करेंगे।

लातूर कोच फैक्टरी का 90 प्रतिशत निर्माण कार्य पूरा हो चुका है। इस फैक्टरी का शेष निर्माण कार्य शीघ्रातिशीघ्र पूरा किए जाने तथा यहां से कोच का उत्पादन आरम्भ करने हेतु आवश्यक धनराशि का रेल बजट में प्रावधान करने की कृपा करेंगे।

बोर्ड सर्कुलर के अनुसार रेल संख्या 51425/51426 परली मिरज परली पैसेंजर और 51433/51434 पंढरपुर निजामाबाद पंढरपुर पेसेंजर ट्रेनों को एक्सप्रेस ट्रेन बदलकर। अक्तूबर, 2021 से शुरू होना था। इन्हें शीघ्रातिशीघ्र शुरू किया जाए।

हैदराबाद-लातूर-हडपसर, कोल्हापुर-लातूर-नागपुर गाड़ियों को दैनिक चलाने की मांग काफी समय से लम्बित है। इस मांग को पूरा करने की घोषणा आगामी रेल बजट में की जाए। इसी तरह अमरावती-लातूर-पुणे कोविड की वजह से बंद है। यह गाड़ी पहले अच्छी क्षमता से चलती थी। इसे पुनः शुरू किया जाए।

मुरुड एवं कलंब रोड रेलवे स्टेशनों को आपरेटिंग स्टेशन का दर्जा प्रदान कर दोनों स्टेशनों पर लूप लाइन का निर्माण किए जाने की मांग काफी समय से लम्बित है। यदि ऑपरेटिंग स्टेशन का दर्जा देने में दिक्कत हो तो कम से कम दोनों स्टेशनों पर लूप लाइन के निर्माण हेतु आवश्यक धनराशि आबंटित करने का प्रावधान आगामी रेल बजट में किया जाए।

लातूर-औरंगाबाद-लातूर लाइन पर नागपुर ट्रेन नं० 01404/03 तथा हैदराबाद ट्रेन नं० 07013/14 में डेमू ट्रेन चलाने की मांग काफी समय से लम्बित है। हाई कोर्ट, मराठवाडा के शासकी कार्यालय तथा औरंगाबाद यूनिवर्सिटी में रहने वाले यात्रियों की आवश्यकता को देखते हुए इस मांग को स्वीकार कर इस मार्ग पर डेमू ट्रेन चलाने की घोषणा आगामी बजट में की जाए। उल्लेखनीय है कि शोलापुर मंडल में डेमू रैक खाली खड़े हुए हैं।

लातूर में जनवाल स्टेशन के पास लेवल क्रॉसिंग संख्या 101 को 2010 में बंद कर दिया गया है। इस के कारण स्थानीय नागरिकों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। दक्षिण मध्य रेलवे ने इस का सर्वेक्षण कर सूचित किया है कि इस स्थान पर अंडर ब्रिज (आरयूबी) बनाया जा सकता है जिसकी लागत 8 करोड़ रुपए है। परन्तु इसके लिए आवश्यक धनराशि जमा

करानी होगी। महाराष्ट्र सरकार इस कार्य हेतु आवश्यक धनराशि उपलब्ध करवाने में असमर्थ हैं। एमपीलाड योजना के अंतर्गत जारी की जाने वाली निधियों पर भी विगत दो सालों से रोक लगी हुई है। आरयूबी नहीं बनने के कारण आम लोगों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। अतः रेलवे इस आरयूबी का निर्माण अपनी बजट से करने की अनुमोदन दिया जाए तथा इस कार्य हेतु आवश्यक धनराशि का प्रावधान आगामी बजट में किया जाए।

कुर्जुवाडी स्टेशन से सोलापुर साईड से लातूर आने के लिए कार्ड लाईन मंजूर हैं। कुडुवाडी में बड़ी मात्रा में रेल विभाग की जमीन उपलब्ध होने से नयी जमीन खरीदने की जरूरत नहीं है। यह कार्य अल्प बजट में होने वाला है। 2022-23 के बजट में इस हेतु आवश्यक प्रावधान कर इसे 2022-23 में पूरा किया जाए।

लातूर रोड कार्ड लाईन मंजूर है। यह कार्य अल्प बजट में होने वाला है। 2021-22 में ही यह कार्य पूरा हो। इस हिसाब से बजट आबंटित करने का कष्ट करें। यहां पर भी रेल विभाग की जमीन उपलब्ध रहने से नयी जमीन खरीदने की जरूरत नहीं है।

हैदराबाद-हडपसर-हैदराबाद ट्रेन न0 07013/07014 पहले पूणे तक चलती थी तथा एक घंटा रुककर पुनः वापस प्रस्थान करती थी। चूंकि पुणे स्टेशन पर जगह उपलब्ध नहीं है, अतः इस ट्रेन को हडपसर तक चलाया जाने लगा। यह स्टेशन मुख्य रोड से एक किलोमीटर दूर है तथा इस स्टेशन पर अत्यावश्यक सुविधाओं का अभाव है। हडपसर से शहर जाने में आटो रिक्शा से 400 से 500 रुपए तक देने पड़ते हैं। इस ट्रेन को तळेगाव ढमढेरे या विंचवाड या लोनावला तक विस्तारित किया जाए ताकि यह गाड़ी पूर्ण क्षमता से चले और रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि हो।

साप्ताहिक ट्रेन 01045/46 कोल्हापुर - धनबाद- कोल्हापुर में काफी लम्बी वेटिंग चलती है। दूसरी रेक उपलब्ध करवाकर इस ट्रेन को हफ्ते में दोबार चलाया जाए। इस ट्रेन का लूज टाइम कम किया जाए। इस ट्रेन के लातूर रोड पर ऑपरेटिंग ठहराव को कमर्शियल में परिवर्तित किया जाए।

महाराष्ट्र में चलने वाली सारी ट्रेनों को, जो कोविड के कारण बंद कर दी गई थी, पुनः चालू किया जाए तथा दीपावली त्योहार के मद्देनजर । नवम्बर 2021 से नई स्पेशल ट्रेन भी चलाई जाएं ।

लातूर में हरंगुल स्टेशन पर एक प्लेटफार्म से दूसरे पर जाने के लिए ओवर ब्रिज नहीं है जिसके कारण सभी यात्रियों, विशेषकर महिलाओं, वृद्धों व बच्चों को काफी कठिनाई होती है । यहां तुरन्त ओवर बिज निर्माण हेतु कार्यवाही की जाए ।

ट्रेन संख्या 01045/46 दीक्षाभूमि एक्सप्रेस नागपुर से जबलपुर इटारसी होते हुए जाती है । इटारसी मार्ग अत्यधिक व्यस्त है । यह ट्रेन इटारसी न जाकर नागपुर से गोंदिया, जैनपुर मार्ग से चलाई जाए । यह रूट सिर्फ 366 किमी का है तथा इससे नागपुर से जबलपुर की दूरी 177 किमी तथा समय साढ़े तीन घंटे कम हो जाएगा और यात्रियों के समय व पैसे की भी बचत होगी । यह मार्ग प्राकृतिक सुंदरता से भरा है जिससे इस मार्ग पर ट्रेन चलने से पर्यटन भी बढ़ेगा । दूसरे इस ट्रेन का लातूर-लातूर रोड, नांदेड-आदिलाबाद, आदिलाबाद-माजरी का कुल मिलाकर साढ़े तीन घंटे का लूज टाइम कम किया जाए । इस प्रकार यात्रियों के कुल 7 घंटे के समय की बचत होगी ।

लातूर संसदीय क्षेत्र की उपरोक्त मांगों काफी समय से लम्बित हैं । अतः आपसे अनुरोध है उपरोक्त मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर उनको स्वीकार कर आगामी रेल बजट में उनके पूरा करने के लिए आवश्यक धनराशि का प्रावधान कर निधियां जारी की जाएं ताकि उपरोक्त सभी कार्यों को समयबद्ध ढंग से पूरा किया जा सके ।

इन शब्दों के साथ मैं एक बार फिर रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं तथा माननीय वित्तीय मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने देश में रेलवे नेटवर्क को मजबूत करने के लिए इतनी भारी रकम का बजट में आबंटन किया ।

*** SHRI V.K. SREEKANDAN (PALAKKAD):** I would like to express my views on the lifeline of our nation, the railways.

According to the budget, the Railways aims to spend capex 14% higher than as compared to previous years and this will be spent on building railway tracks, wagons, trains, electrification, signalling, developing facilities at stations, safety measures and also to develop new product and efficient logistics services. Any step towards development is always good and welcoming. However, no mention has been made in the budget about developmental projects in the State of Kerala. Even railway projects sanctioned could not be taken up for want of fund in my State.

I now highlight here some of the issues which are needed to be taken up or implemented urgently.

The foundation stone was laid for the proposed Rail Coach Factory at Kanjikode in Palakkad, Kerala under Public Private Participation for manufacturing of fuel efficient and lightweight aluminium coaches at an estimated cost of Rs.550 crore, a long ago.

A total of 236 acres of land had been acquired for the project and a sum of nearly Rs.7 crore was also spent for only construction of boundary wall, in addition to other expenses incurred by the railways. Production has already commenced from units for which foundation stones were laid along with the

* Speech was laid on the Table.

proposed rail coach factory at Kanjikode and whereas the Kanjikode unit is yet to be put on track. The acquired 236 acres of land is still lying unutilised.

It was expected that the proposed coach factory at Kanjikode shall provide direct and indirect employment to over 10,000 people as well as it will meet the coach requirement of Southern Railway and shall also bring Kanjikode as hub in railway map. The implementation of the said coach factory might have helped to come up many ancillary units in Palakkad and Coimbatore areas and no doubt the said unit would have immensely contributed overall development of this industrial area which is the second largest in the State.

I have raised this issue many times for early commencement of the proposed rail coach factory as well as met the Railway Ministers from time to time urging them to expedite the proposed project.

This project still appears in the pink book of the railways and even a token amount of Rs.1,000 has been earmarked for it every year. This proposed project was also found in PRAGATI and this issue was also debated in the 38th meeting of the PRAGATI. Therefore, it is urged that the said proposed project be brought under the Gati Shakti scheme to expedite the commencement of any project on the said land which will provide employment to people as well as meet the requirement of railways of any kind whatsoever. Therefore, I urge upon the government to take up this work on a time bound basis.

The issue concerning a long pending demand or dream for having a pit line at Palakkad Town Railway Station had been taken up by me and a letter in this regard had been sent initially on 31 .7.2019. i.e. shortly after assuming the office as a Member of Parliament. I raised this matter or demanded for the same whatever forums were available to me. Finally, the proposal had been approved by the Railway Board under Traffic Facilities Umbrella Work 2019-20. However, the sorry fact of the matter is that the work on the sanctioned project achieved after a long struggle, is yet to begin and I came to know that the same has been frozen due to paucity of funds and whereas work on similar project sanctioned for other areas such as at Mangaluru, etc has already been commenced.

In this connection, I would like to mention here that this proposal is not the issue of Palakkad alone and whereas it is the demand of the entire State of Kerala as laying of above pit line will facilitate commencing new trains to different parts of Kerala and other parts of the country. The railway can generate more revenue and the investment the railway may put in for the said pit line can be recovered within a short period of time. The most interesting part of the proposal is that all infrastructures exist at Palakkad Town Railway Station required for the laying of the pit line.

The people were hoping that this pit line will become a reality after the said sanction, but now they are in dismay as the work is yet to begin. This announcement of sanction had been widely published in media as well.

Therefore, I urge upon the government to take up this work on a time bound basis.

Another issue on which I would like to highlight here is about the Sub Divisional Railway Hospital at Shoranur under Southern Railway which is the only medical treatment source for nearly 2,000 railway employees and equal number of retired railway pensioners from Ottappalam to Pallipuram and Shoranur to Nilambur. This Shoranur Sub Divisional Railway Hospital conducts medical examinations of entire staff up to Mangaluru. The Shoranur junction and this Sub Divisional Railway Hospital provide emergency services of BD special, mobile medical relief van for the entire Palakkad Division and also some part of Thiruvananthapuram Division. In addition, doctors from this SDRH attend to passengers on trains.

The beneficiaries have been demanding to make this hospital into a full-fledged hospital, by posting a minimum of five doctors as well as appointing consultant doctors in various disciplines and creating more facilities with modern equipments. Therefore, it is urged to make this Sub Divisional Railway Hospital at Shoranur as a full-fledged hospital.

The renovation of Ottappalam and Pattambi railway stations were overdue. The platforms at these railway stations were without complete roofing. In all the seasons the rail users were facing hardship. Therefore, together with the renovation, the complete roofing of the platforms should also be carried out. Passenger amenities should also be provided such as washroom, waiting room, etc. at the above stations.

Many platforms at Shoranur and Palakkad junctions are without roof. In all the seasons the commuters were facing hardship in the absence of roof over platforms at these junctions. The existing roof over head at these stations are in very dilapidated conditions and many incidents of concrete blocks falling on people have been reported in the past. Therefore, it is urged that necessary steps may please be taken to provide roofing over platforms at these junctions at the earliest.

One km. rail route between Shoranur and Bharatha Puzha needs to be doubled considering the difficulties being faced. Therefore, it is requested that action may please be taken to double this route at the earliest.

The MEMU shed at Palakkad which has the capacity to maintain a rack ranging from 12 to 14 MEMU cars is being used only for a rack of 8 MEMU cars for services between Mettupalayam and Coimbatore. Earlier, this MEMU shed was used for services from Palakkad to Ernakulam, Palakkad Town to Salem, Palakkad Town to Erode and Erode to Coimbatore. If this MEMU shed is put to its maximum capacity, services to Kannur, Ernakulam and Coimbatore can also be recommenced. Therefore, it is urged that this MEMU shed at Palakkad be utilized at its maximum capacity, so that more services can be commenced

The patients with serious illness such as cancer, students, physically handicapped persons and senior citizens were enjoying concession on railway tickets till the same had been withdrawn on account of COvid-19 pandemic

and the railways has also stopped issuing season tickets as well. Now the railways are coming to normal activities, as it was pre-covid, it is requested that all concessions on tickets as well as the facility of season ticket be restored urgently

Another issue which I would like to bring to the kind notice of the government is about the increased demurrage charges. Sir, the average time allowed for emptying or unloading a goods wagon at Olavakkode Goods Shed under Palakkad Division of Southern Railway is from 5 to 9 hours and the demurrage levied in case of delay in emptying the wagon was Rs.150 per hour.

However, w.e.f. 12.02.2022 the railways have revised the demurrage charge from Rs.150 to Rs.300 Rs.450 and Rs,600 in different name "Penal Demurrage" This penal demurrage charge has to be paid by the consignees and not by the labourers involved and the delay in unloading the consignments occurs due to various factors beyond the control of these labourers.

The increased penal demurrage charges, will force the consignees to opt for other mode of transportation as well as add further cost which will affect the people who are already undergoing high inflation.

The increased penal demurrage charge has also created loss of work for the workmen who are depending upon Olavakkode Goods Shed and also loss of job to more than truck drivers connected with the said goods shed. Therefore, it is requested to withdraw the new pattern of demurrage introduced.

It was decided that new trains would be introduced between Mangaluru and Tuticorin immediately after the completion of gauge conversion of Palakkad — Pollachi railway route. The gauge conversion had been completed way back in 2016. However, this assured trains were not introduced till now. The main aim of making broad gauge conversion of Palakkad and Pollachi section was to facilitate port connectivity of ports at Mangaluru and Tuticorin for faster freight movement as well as for the transportation of goods from

Tamil Nadu to Kerala and vice versa and to increase the volume of passenger traffic as it is an interstate connectivity route, involving Kerala, Tamil Nadu, Karnataka, etc. This section is also very important on religious point of view as it connects many pilgrim places such as Mookambika, Ervadi, Rameshwaram, Madurai, Palani, etc. Therefore, it is requested that these assured new trains may please be introduced between Mangaluru and Tuticorin urgently.

It has been a long pending demand for the extension of Uday Express up to Palakkad Town. Many people from Kerala living in Bangalore wish to travel by this train. However, the connectivity between Coimbatore and Palakkad Town in late hours is pretty low. Therefore, although they would like to travel by this train, yet hesitate to make use of this train due to poor connectivity between Coimbatore and Palakkad Town in late hours. If this train is extended upto Palakkad Town, the rate of occupation of this train will also increase as in the case of other trains running between Kerala and Bangalore. Even if this train is operated for 5 days to Palakkad Town and 1 day to

Coimbatore for periodic maintenance, by terminating Tuesday service at Coimbatore, the patronage of this train will also increase. The train is not running on Wednesday for maintenance now, which can be followed as such.

It has also been a long pending demand of the people of Ottappalam to have a stoppage for train No. 12677/12678 Ernakulam-Bangalore-Ernakulam Intercity Express at Ottappalam under Palakkad Division. This is the only day time train running between Kerala and Bangalore and therefore, ladies and children travelling to and from Bangalore prefer to travel by this train because of security point of view. The people of Ottappalam are now compelled to travel to Palakkad which is 32 kms away from Ottappalam to board this train. Moreover, earlier this train used to have a halt at Erode junction for change of engine for 20 minutes. Now this system has been changed as the same engine hauls the train right up to its destination in both the directions, and as such, this train now halts at Erode for just 5 minutes. Therefore, providing a 1-minute halt for this train at Ottappalam would not in any way, affect the running schedule of any other train in this route at that particular time.

It is requested that a stoppage for 12677/12678 Ernakulam-Bangalore-Ernakulam Intercity Express at Ottappalam may please be provided earliest.

9It has also been a long pending to provide stoppage for Kannur — Ernakulam Intercity Express at Pattambi under Palakkad Division of Southern Railway. Pattambi is a well-known commercial centre in Kerala and is a thickly populated municipality too. There are many hundreds of people visiting and departing from Pattambi daily. If a stoppage for the said train is provided, it will

be a boon for the railways to earn more revenue and at the same time it will be a great help to the people of Pattambi or people visiting Pattambi. Therefore, it is requested to provide stoppage for the said train at Pattambi at the earliest.

There is a need for a new train as Inter City Express from Palakkad to Thiruvananthapuram in the morning hours (Ex Island express slot of 6.40 am Palakkad). This route covers the most important places in Kerala and the commuters to these places are quite high in the morning hours. Therefore, the introduction of the much-sought train will help the people as well as help the railways to earn more revenue.

Prior to broad gauge conversion, there were six pairs of train running between Palakkad and Pollachi. Now this route has only one passenger train and two express trains. It was assured that all the trains which were running will be restored after the broad-gauge conversion. The gauge conversion had been completed way back in 2016. But nothing has happened so far. Therefore, it is requested to restore all the trains which were running between Palakkad and Pollachi prior to gauge conversion.

The following trains stop at Palakkad Town Railway Station for just two minutes. The passengers are finding it very difficult to board and deboard the trains within two minutes and there is a genuine demand to increase the stoppage time to at least 10 minutes at Palakkad Town Railway Station by curtailing the halt time of these trains at Palakkad Junction: -

- a) Trains No.16343 / 16344 Thiruvananthapuram — Madurai —
Thiruvananthapuram; and

b) Trains No.22651/22652 Chennai-Palakkad-Chennai.

Increasing the halt time for the said trains at Palakkad Town Railway Station will not only provide relief and comfort for the passengers to board and deboard the trains, but also will help to increase the parcel traffic and it will also help to load and unload materials at Palakkad Town Railway Station. All the passenger trains which were running between Palakkad and Coimbatore, Shoranur-Nilambur, Kozhikode-Shoranur and Ernakulam to Palakkad be restored in the interest of commuters at the earliest. These passenger trains were cancelled due to Covid-19. Similar trains in other divisions have been restored.

Vadanamkurussi is an important railway station for the people from Ponani, Guruvayur and Palakkad for travel to Nilambur and likewise people from Nilambur and Perithalmana of district of Malappuram undertake their further travel after deboarding from trains at Vadanamkurussi.

However, the two trains which currently pass through Vadanamkurussi railway station do not have stops there. These two trains are (1) Rajya Rani Express and (2) Kottayam-Nilambur Express. Therefore, the people have been demanding to provide stoppage for the above two trains at Vadanamkurussi and also to recommence the services of all other five trains cancelled on account of COVID-19.

There have also been suggestions from the general public (1) to utilize Rajya Rani Express during day time as Nilambur-Palakkad-Nilambur which will benefit both the people and the railways (Rajya Rani express reaches

Nilambur at 5.45 hours and departs at 21.30 hours and the whole day it is halted at Nilambur) and (2) to run both Rajya Rani Express and Kottayam- Nilambur Express as passenger trains between Shoranur and Nilambur on both ways and the remaining part of its schedule as express trains.

In view of the above, it is requested to provide stoppage at Vadanamkurussi for trains i.e. Rajya Rani Express and Kottayam-Nilambur Express, utilize Rajya Rani Express during day time as Nilambur-Palakkad-Nilambur and run Rajya Rani Express and Kottayam-Nilambur Express as passenger trains between Shoranur and Nilambur on both ways in public interest.

It has been a long pending demand of the people of Kulukallur to have a stoppage for Rajya Rani 16349 Train at Kulukallur. It is requested that a stoppage for the said train at Kulukallur be provided at the earliest.

The fast passenger and passenger trains cancelled or terminated under the Palakkad division of Southern Railway are yet to be restored or recommenced and whereas in other divisions like Thiruvananthapuram Division, such train services have been restored or recommended. The students, office goers, businesspersons and intend to go towards Mangalore, Pollachi, etc, are facing huge hardship in the absence of fast passenger and passenger trains, and situation is the same from these places to Palakkad. Schools/Colleges have opened, offices are functioning in full strength and all Other commercial activities have again resurfaced and similarly all other activities. Therefore, I request you to kindly direct the concerned to restore all

terminated or cancelled fast passenger and passenger trains coming under the Palakkad division of Southern Railway urgently.

I have been informed that Trains no. 16381 / 16382 Mumbai Kanyakurnari Express will be shortened to Pune—Kanyakumari-Pune Express Train w.e.f. 31.3.2022, instead of its original departure from Mumbai CST, I would like to bring to your kind notice that the said train was 46-year-old for the Keralites living in Mumbai, Thane and Kaylan for travel to their native places in Kerala and this is the only daily train for them and curtailment of this train will affect people living there. Therefore, I request the Government to kindly direct the concerned not to reduce the route of the said train and should be allowed to commence the service from Mumbai CST to Kanyakumari in public interest.

Finally, I would like to state that under Palakkad Division, there is a huge shortage of Statom Masters and Pointsmen. Now the stations masters are also required to do the job of pointsmen in most of the Stations falling under Palakkad division and these Station Masters are also deprived of even one-day rest. Therefore, it is urged that immediate recruitment be made for Station Masters and Pointsmen for Palakkad Division.

With this I conclude and request the railways to take immediate steps to implement the above all suggestions and demands. Thank you.

डॉ. आलोक कुमार सुमन (गोपालगंज): सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे डिमांड्स फॉर ग्रांट्स अंडर द कंट्रोल ऑफ मिनिस्ट्री ऑफ रेलवे 2022-23 पर बोलने का मौका दिया।

महोदय, बढ़ता हुआ भारत यह सोच रहा है कि रेलवे में भविष्य की चुनौतियों का कैसे समाधान किया जाए। जैसा हम सभी जानते हैं कि पीएम गति शक्ति नेशनल मास्टर प्लान इन्फ्रास्ट्रक्चर से जुड़ी सरकार की नीतियां हैं, चाहे बड़े प्रोजेक्ट्स की प्लानिंग हो, उन पर काम किया जाता हो, गति शक्ति नेशनल मास्टर प्लान उन सभी क्षेत्रों में योगदान दे रहा है। वर्तमान में देखें तो ईस्टर्न और वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर का उदाहरण सामने है। देश में आज ट्रांसपोर्टेशन की तस्वीर बदली है एवं विकसित हुई है। पिछले 6-7 सालों में 1100 किलोमीटर से अधिक रूट को पूरा किया जा चुका है और बाकी के हिस्से पर तेजी से काम चल रहा है। बीते 7 सालों में हर वर्ष औसतन 2500 किलोमीटर ट्रैक कमिशन किया गया है।

मैं आपके माध्यम से सदन का ध्यान स्थानीय क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूँ। यहां एनआई और थर्डलाइन कमिश्निंग, बिहार में छपरा से छपरा कचहरी जंक्शन मात्र तीन किलोमीटर है, जो कई वर्षों से टाली जा रही है। थर्ड लाइन कमिश्निंग का काम पूरा न होने के कारण गोरखपुर से लेकर कुशीनगर, गोपालगंज, महाराजगंज तथा बिहार के कई सीमांत जिले इस सुविधा से वंचित हो रहे हैं। इन जिलों में लाखों की संख्या में लोग गल्फ कंट्रीज़ में रहते हैं और यहां से विदेशी मुद्रा की काफी प्राप्ति होती है। इन लोगों के लिए दिल्ली आने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। अगर थर्ड लाइन कमिश्निंग कर दी जाए तो इस सैक्शन पर रेल परिचालन बढ़ जाएगा और रेवेन्यू में भी वृद्धि होगी। डिमांड्स फॉर ग्रांट्स वर्ष 2022-23 में इसके लिए प्रावधान किया जाए ताकि एनआई और थर्ड लाइन कमिश्निंग का काम पूरा हो सके।

महोदय, वर्ष 2022-23 में रेलवे के ग्रॉस बजटरी सपोर्ट में 2,45,800 करोड़ रुपये का प्रावधान है। कोविड से संबंधित अभूतपूर्व चुनौतियों का सामना करने के बावजूद भारतीय रेल न केवल लाखों लोगों को स्थानांतरित करने में सक्षम रही है, बल्कि राष्ट्रीय सप्लाई चेन को चालू

रखने में भी सक्षम रही है। हम जानते हैं कि भारतीय रेल दुनिया में तीसरा स्थान रखती है। भारतीय रेल 68,103 किलोमीटर से अधिक रूट के साथ सुरक्षित, कुशल एवं विश्वस्तरीय सेवा प्रदान कर रही है। वर्ष 2014 से 2021 के दौरान नई लाइन और मल्टी ट्रेकिंग परियोजना के तहत नई ट्रैक लाइन्स की लंबाई औसतन 1835 ट्रैक किलोमीटर प्रति वर्ष जोड़ी गई है। वित्तीय वर्ष 2021 के दौरान भारतीय रेलवे ने 1.23 मिलियन टन माल और 1.25 बिलियन यात्रियों को ढोया। कोविड-19 महामारी के बावजूद वर्ष 2020-21 में 1230.9 मिलियन टन माल की ढुलाई की गई तथा आने वाले यात्रियों की संख्या 1250 मिलियन थी। वर्तमान में लगभग 6,000 रेलवे स्टेशनों को वाईफाई की सुविधा से जोड़ दिया गया है।

हम कह सकते हैं कि पिछले दो सालों में भारतीय रेल ने माल ढुलाई का नया रिकॉर्ड बनाया है। 8,000 किलोमीटर रेलवे लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन पूरा हुआ है और लगभग 45 किलोमीटर नई और डबल लाइन्स का काम पूरा हुआ है।

महोदय, भारतीय रेलवे ने पिछले वर्षों की तुलना में 2020-21 के दौरान 56 ट्रेक्शन सबस्टेशन्स बनाए हैं। कोविड-19 महामारी के बावजूद 33 फीसदी सुधार हुआ है। पिछले सात वर्षों में कुल 201 ट्रेक्शन सबस्टेशन्स बनाए गए हैं। पूरे देश में भारतीय रेल ने 71 फीसदी किलोमीटर रूट का इलैक्ट्रिफिकेशन किया है।

माननीय सभापति जी, मैंने सदन में कई बार गोपालगंज के थावे जंक्शन के विकास और थावे जंक्शन से दिल्ली एवं अन्य विभिन्न महानगरों के लिए ट्रेन की सुविधा उपलब्ध कराने के लिए आवाज उठाई है। मैंने पत्र के माध्यम से अनेक बार मंत्रालय को अवगत कराया लेकिन फिर भी मांगों पर कोई विचार नहीं किया गया। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना कर रहा हूँ कि इन मांगों पर ध्यान दिया जाए। इसमें तीन ट्रेन्स हैं, 05053/05054 एलएनजे-सीपीआर, डेली स्पेशल अपटू थावे का एक्सटेंशन कई महीनों से रेलवे बोर्ड में पेंडिंग है। दूसरी ट्रेन है, 05083/05084 डेली स्पेशल अपटू थावे का एक्सटेंशन भी रेलवे बोर्ड में कई महीनों से पेंडिंग है। तीसरी ट्रेन है, 19409/19410 थावे तक है, यह भी पिछले कई महीनों से रेलवे बोर्ड में पेंडिंग है।

मेरी अगली मांग है कि अरुणाचल एक्सप्रेस ट्रेन नंबर 22411/22412 का एक्सटेंशन वाया सिवान-थावे-गोपालगंज-कसानगंज-गोरखपुर तक किया जाए। इसके अलावा और भी ट्रेन्स हैं। 09045/ 09046 नम्बर्स की ट्रेन को थावे जंक्शन तक बढ़ाया जाए।

मैंने 9 एमपीज के साथ मिलकर माननीय मंत्री से रिक्वेस्ट की है कि राजधानी एक्सप्रेस को भी इस रूट से चालू किया जाए। एक अनुरोध यह भी है कि इस बार देश में जो 400 नई 'वंदे भारत' ट्रेनें चलाने की योजना बनाई गई है, उनमें से एक ट्रेन थावे को भी दी जाए, ताकि हम लोगों को थावे जंक्शन से दिल्ली के लिए ट्रेन मिल सके। 12595/12596 नम्बर्स की ट्रेन को थावे जंक्शन से एक्सटेंशन दी जाए, ताकि हम लोगों को लंबी दूरी की ट्रेन की सुविधा मिल सके।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि मेरी इन सभी मांगों पर विचार किया जाए तथा संबंधित अधिकारियों को निर्देश दिया जाए, ताकि मेरे संसदीय क्षेत्र के लोग भारतीय रेल की सेवा थावे जंक्शन से उठा सकें। वहां पर कमर्शियल फिजिबिलिटी भी ज्यादा है।

महोदय, मैं रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं और अपनी बात को समाप्त करते हुए पुनः रिक्वेस्ट करता हूं कि जो विषय रेलवे बोर्ड में पेंडिंग पड़े हुए हैं, उन पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाए।

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): Sir, thank you very much.

The Budget gives a sanction of almost Rs. 9,000 crore to the State of Andhra Pradesh with regard to Railways, but I do not know if I have to be happy or worried for it. Let me go straight to the point. The reason I am saying this is because there are new line projects, which have been sanctioned before 2014. Let me read out some of them. They are Kotipalli-Narsapur, Gudur-Durgarajapatnam, Nadikudi-Srikalahasthi, Cumbum-Proddutur, Kondapalli-Kothagudem, Kadapa-Bangaluru, Bhadrachalam-Kovvuru, Tumkur-Rayadurg that comes under AP jurisdiction, and Marikuppam-Kuppam. These are some of the important ones that have been sanctioned before 2014, but most of them have not been progressing.

The main reason that the Railways will provide us is that the State Government is not able to give money for land acquisition, etc. But the problem is the Railway Ministry has to understand what happened to the State of Andhra Pradesh after 2014. The State was divided very unscientifically, and most of the Members of this House know how it was done. We are left with a revenue deficit of almost Rs. 16,000 crore after the division. How do you expect us to fund these Railway projects and to make sure that Rs. 9,000 crore that has been sanctioned for the State of Andhra Pradesh sees the light of the day with that revenue deficit?

What I propose over here is to take the example of what Railways have done in Jharkhand in 2011. There were almost six lines for which Jharkhand had an MoU with the Railways, and the MoU was 67:33 per cent share. But in 2011, Railways have renegotiated with Jharkhand and they have made sure that these projects went ahead. I can read the names of these lines, but I am sure that the Railway Minister has those details with him. So, what I am requesting here is that if you want to see these projects to go ahead and if you want to see the Prime Minister's vision to go ahead, then let us -- as the State has already proposed -- renegotiate these MoUs so that the State's share can come down and the Centre's share can go up. In the present situation with the financial crisis that Andhra Pradesh is having for the last eight years or so, we are in no state to fund these projects.

The second and most important issue that pertains to Andhra Pradesh is operationalization of the South Coast Railway Zone. It has been sanctioned almost three years back by the Railway Ministry. However, there is an inordinate delay in operationalization of the Railway Zone. Therefore, the Minister should immediately grant funds so that the South Coast Railway Zone will see the operations happen as soon as possible.

The third most important point was that to rub salt into the wound while talking about my district of Guntur, there was a proposal to remodel the Guntur Railway Station. An amount was allocated to the tune of Rs. 80 crore, and there was a lot of struggle for that to happen.

After a lot of struggles, Rs.80 crore have been sanctioned to Guntur Railway Station but somehow, I am being told that this amount has been reallocated to other Divisions and remodelling work of the Guntur Railway Station has been stopped. Most of the Members in the House know how important the Guntur Railway Station is. It is one of the major stations from where export of chillis, tobacco, and cotton are made. We thought with this modernisation, new businesses will come up and Guntur Railway Station will lead to a lot of development. Somehow, the fund which has been allocated has been reallocated to some other station. My first request is that a clarification needs to be given by providing reasons why this project has been cancelled and the funds have been reallocated. I would request the hon. Minister to make sure the funds allocated to this project is reallocated.

Finally, the most important thing is about my constituency. This is the problem most of the Members have expressed here. I would like to give an example about the number of trains that were run from Guntur to Secunderabad during pre-Covid,. Sir, almost 14 trains were run between Guntur and Secunderabad with a stoppage at Nadikudi. But post-Covid, it has come down to seven; out of this, again two of them are special trains which only run for two days a week. So, it has come down from 14 to five literally. From the other side, from Secunderabad to Guntur, during pre-Covid, it was 14 trains but now it has come down to 10 trains, out of this, again, three or four were special trains. Literally, stoppage has come down to half. The reason

provided by the Railways is that enough revenues were not coming from this station.

Unless you give them a chance to book the tickets, when nth reservation process is initiated in the said railway state, how can you see the revenue to go up? So, first and foremost, I would request the hon. Minister through you, to renegotiate with the Andhra Pradesh Government so that these projects would go ahead and make sure that the Rs.9,000 crore that have been allocated to Andhra Pradesh are utilised properly. Thank you very much, Sir.

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे (कल्याण) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा करने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, आज हमारी रेलवे का पूरे विश्व में थर्ड लार्जैस्ट नेटवर्क है। उसी में जो हमारा सब-अर्बन नेटवर्क है, मुंबई और उससे सटा हुआ जो एमएमआर रीजन है, मैं कल्याण संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। सबसे ज्यादा यात्री इस एमएमआर रीजन के नेटवर्क पर यात्रा करते हैं। जो सब-अर्बन नेटवर्क है, वह 385 किलोमीटर का है।...(व्यवधान) कैमरे पर दिखाइए।
...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Camera is playing an important role in the debate.

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे : महोदय, उसका दायरा 385 किलोमीटर का है और रेलवे ट्रैक्स 1,114 किलोमीटर लंबा है। यहां से रोज 85 लाख लोग सफर करते हैं। यहां से प्रतिदिन 3,030 ट्रेनों का संचालन होता है और 60 प्रतिशत सब-अर्बन रेल ऑपरेशंस होता है, जिसमें पूरे देश के 35 प्रतिशत लोग इस नेटवर्क पर ट्रैवल करते हैं। इसलिए हम यह कह सकते हैं कि जो सब-अर्बन नेटवर्क है, वह जीवनवाहिनी है।

मैं सबसे पहले सरकार, रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी का धन्यवाद अदा करना चाहूंगा, क्योंकि कुछ ही दिन पहले मेरे चुनाव क्षेत्र में जो सबसे बड़ा प्रोजेक्ट था, जो कि 14 सालों से पेंडिंग था, फिफ्थ और सिक्स लाइन का उद्घाटन माननीय प्रधानमंत्री जी के कर-कमलों से हुआ है। यह मेरे चुनाव क्षेत्र का एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय था। इसके लिए मैं उनका बहुत-बहुत धन्यवाद अदा करता हूँ। उसका कार्य वर्ष 2015 के बाद सही मायने में शुरू हुआ है। अभी फिफ्थ और सिक्स लाइन कार्यान्वित हुई है। उसके ऊपर रेलवे ने जो ट्रेन शुरू की है, वह सिर्फ एसी लोकल्स है। जैसा कि मैंने बताया है कि मेरा संसदीय क्षेत्र काफी घनी आबादी वाला क्षेत्र है।

वहां से लाखों लोग रोजाना एक स्टेशन से सफर करते हैं। वहां एसी लोकल ट्रेन शुरू की गई है और अगर हम उस एसी लोकल ट्रेन की डिटेल् देखेंगे तो 1 फरवरी से 11 मार्च तक उसमें सिर्फ 65,000 यात्री सफर कर पाए हैं। मतलब, डेली राइडरशिप ढाई हजार से तीन हजार के बीच है। यह 50 प्रतिशत से भी कम है। इसका कारण क्या है? इसका कारण हाई फेयर और पुअर फ्रीक्वेंसी है। यह पीक आवर्स में चलनी चाहिए, लेकिन यह पीक आवर्स में नहीं चलती है। इसकी 34 सर्विसेज़ शुरू की हैं। उसको लोग देखने का काम करते हैं, उसमें चढ़ने का काम नहीं करते हैं। उसका हाई फेयर है। उसमें एक रूट का जो खर्चा लगता है, वह सेकंड क्लास से दस गुना ज्यादा है और फर्स्ट क्लास से दो गुना ज्यादा है इसलिए उसका फेयर कम करने की आवश्यकता है, नहीं तो एसी लोकल ट्रेन खाली ही चलती रहेगी। इसलिए आप जल्दी से जल्दी उसके फेयर को कम करने का काम करें और एसी लोकल के बजाय दानवे साहेब जी, इस रूट पर एसी ट्रेनों की बजाय दोबारा नार्मल ट्रेन शुरू करने की आवश्यकता है

मुझे लगता है कि एमयूटीपी-3 के अंतर्गत 147 नई एसी रैक्स खरीदने का इरादा गवर्नमेंट का है। मुझे लगता है कि सरकार को इस पर फिर से सोच-विचार करना चाहिए। इस रूट पर जिस तरीके से एसी लोकल ट्रेन्स चल रही हैं, उसके हिसाब से हम 147 नई एसी रैक्स खरीदकर क्या करेंगे? हमने लोगों की तकलीफ कम करने के लिए पांचवीं और छठी लाइन शुरू की है, जो 14 साल के बाद शुरू हुई है। आज पांचवीं और छठी लाइन शुरू हो चुकी है, लेकिन उस पर सारी गाड़ियां एसी वाली चल रही हैं। आपको इसका समाधान निकालना चाहिए। आप सेन्ट्रल रेलवे में कम संख्या में ट्रेन चलाइए और नॉर्मल लोकल ट्रेन्स ज्यादा से ज्यादा चलाइए।

इसी के साथ मैं कहना चाहता हूँ कि पांचवीं और छठी लाइन सिर्फ कुर्ला तक सीमित है। जब तक कुर्ला से सीएसएमटी तक इस लाइन का काम नहीं होता है, तब तक मुझे नहीं लगता है कि लोगों की परेशानी दूर होगी या लोगों को फायदा होगा। पांचवीं और छठी लाइन को आगे लेकर जाने का काम सरकार के माध्यम से जल्दी से जल्दी होना चाहिए। मुझे लगता है कि पूरे भारत में सुप्रीम कोर्ट के ऑर्डर के बाद डिमोलिशन नोटिस सभी लोगों को दिया गया है। सिर्फ महाराष्ट्र में

ही नहीं, बल्कि सभी जगहों पर दिया गया है। इसके लिए हम सभी रेल मंत्री जी से भी मिले थे। दानवे रावसाहेब जी ने मुम्बई में हम सभी की मीटिंग भी ली थी, लेकिन मैं आपको बताना चाहूंगा कि उस मीटिंग के बाद नोटिस देना बंद हो चुका था, लेकिन फिर से दो दिन पहले लोगों को नोटिस देना चालू हो गया है। लोगों में फिर से घबराहट शुरू हो चुकी है। मैं दानवे जी से और मंत्री महोदय जी, से दरखास्त करता हूँ कि जब तक इस पर कोई समाधान नहीं निकलता है, चूँकि उस मीटिंग में यह डिसाइड हुआ था कि जो-जो स्टेट गवर्नमेंट्स हैं, उस स्टेट गवर्नमेंट के साथ पॉलिसी बनाए और उस पॉलिसी के बाद लोगों को रिहैबिलिटेड करें और रिहैबिलिटेड करने के बाद उसे डिमोलिश करें। लोगों के डेवलपमेंट के लिए कोई विरोध नहीं है, लेकिन लोगों को खुद का घर मिलना चाहिए। लोग वहां पर 40-50 सालों से रह रहे हैं। कोई भी 40-50 साल का घर एक दिन में नहीं छोड़ सकता है। मैं रेलवे मंत्री जी से दरखास्त करूंगा कि फिर से आप रेलवे के अधिकारियों को कहिए कि लोगों को नोटिस देना बंद करे और इसका कोई ना कोई समाधान जरूर निकालें।

एसआरए जैसी योजना पूरी तरह हमारे स्टेट गवर्नमेंट की योजना है। आप वहां पर एसआरए योजना सीधे-सीधे लागू कर सकते हैं, नहीं तो आप पीपीपी मॉडल पर जाइए। हमारे पास ऐसी बहुत सी जमीन हैं। मेरे खुद के चुनाव क्षेत्र में कई सौ हेक्टेयर जमीन रेलवे के पास है। वहां पर आप योजना लाइए। प्रधान मंत्री आवास जैसी योजना लाइए या स्टेट गवर्नमेंट की जो एसआरए योजना है, उस योजना को इंप्लीमेंट कीजिए, जिससे लोगों को घर मिल सके।

इसके अलावा एक बहुत इंपोर्टेंट प्रोजेक्ट है। पनवेल-करजर का प्रोजेक्ट करीब 10 सालों से पेंडिंग है। आपने जैसे पांचवीं और छठी लाइन कंपलीट की है वैसे ही पनवेल और करजर लाइन को कंपलीट करेंगे तो सावरबंद नेटवर्क से ट्रेवल करने वाले लोगों को बहुत सुविधा मिल जाएगी। इसी तरह से मेरे चुनाव क्षेत्र में चिखलोली रेलवे स्टेशन मंजूर हुआ है। वर्ष 2019 में उसका शिलान्यास हुआ था। अभी भी उसके लैंड एक्विजिशन का काम चल रहा है तो उसका जल्दी से

जल्दी काम कैसे हो और लोगों को उसकी सुविधा मिले उसके लिए जल्दी से जल्दी काम होना चाहिए।

उसी के साथ, कलवा-ऐरोली एलिवेटेड कॉरिडोर भी बहुत सालों से पेंडिंग विषय है। पहले भी मैंने मंत्री जी से मिलकर कहा है कि इसके अंदर लैण्ड एक्वीजिशन और लोगों को रिहैबिलिटेड करने का जो विषय है, लोग एक जगह पर कई सालों से रह रहे हैं, उनको दूसरी जगह पर जाना नहीं है, तो उसके अंदर रेलवे को कुछ एक मिडिल वे निकालना बहुत जरूरी है। उसी के साथ डीएफसीसी कॉरिडोर भी मेरे चुनाव क्षेत्र में है। डीएफसीसी के लिए पहले लोग दूसरी जगह पर जाने के लिए तैयार नहीं थे, फिर डीएफसीसी ने उसका एक सोल्यूशन निकाला कि कैश कम्पनसेशन दिया जाएगा। उनको कैश कम्पनसेशन डायरेक्टली दे दिया। वे लोग कैश कम्पनसेशन लेकर तुरंत दूसरी जगह पर शिफ्ट हो गए। इसलिए मुझे लगता है कि जिस तरह से डीएफसीसी के माध्यम से हम लोगों को कैश कम्पनसेशन दे रहे हैं, उसी तरह से जो अन्य प्रोजेक्ट्स दस-पन्द्रह सालों से पेंडिंग हैं, मतलब 10 साल पहले जिस प्रोजेक्ट की कॉस्ट 100 करोड़ रुपये थी, 10 साल बाद वह 1000 करोड़ रुपये हो जाती है। इसलिए यदि आप और स्टेट गवर्नमेंट समन्वय करके कोई सोल्यूशन निकालेंगे तो कॉस्ट एस्केलेशन भी कम होगी।

इसी के साथ, दिवा-वसई ट्रेन की फ्रीक्वेंसी बढ़ाने का एक बड़ा विषय है, उसकी फ्रीक्वेंसी आप ज्यादा से ज्यादा बढ़ाएं। मेरे चुनाव क्षेत्र में थर्ड और फोर्थ लाइन, जो कल्याण से बदलापुर तक जाती है, उसका लैण्ड एक्विजिशन का काम अभी शुरू हुआ है। अगर वह काम भी जल्द से जल्द होगा तो लोगों को इस रेल नेटवर्क पर सफर करने में सुविधा होगी।

माननीय सभापति: अब समाप्त कीजिए।

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे : सर, समाप्त कर रहा हूं।

इसी के साथ, मेरा चुनाव क्षेत्र दिवा है, वहां कोंकण के लोग बहुत बड़े पैमाने पर रहते हैं। कोंकण को जाने वाली ज्यादा से ज्यादा ट्रेन्स वहां रोकें तो लोगों को सुविधा होगी, अन्यथा लोगों को मुंबई और कल्याण जाना पड़ता है। मेरे चुनाव क्षेत्र से लगे हुए उस्मानाबाद में शोलापुर, तुलजापुर, उस्मानाबाद

The land acquisition work in connection with Solapur-Tuljapur-Osmanabad rail line which was announced in 2014, is going on at very slow pace. Approximately 8 to 10 lakh devotees visit Tuljapur every year. It would be very convenient for the people, if the work of this line gets completed as early as possible. These all are my demands to the Central Government.

माननीय सभापति: श्रीकांत जी, अब समाप्त कीजिए।

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे: सर, मेरी कांस्टीट्यूेंसी में वर्ष 2014 से 2022 तक रेलवे के माध्यम से अच्छा काम हुआ है, इसलिए मैं रेलवे और रेलवे मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि जिस गति से अब तक काम हुआ है, उसी गति से आगे भी काम चलता रहे। धन्यवाद।

... English translation of this part of the speech was originally delivered in Marathi.

श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटिल (सतारा): सर, आपने मेरी बोलने की विनती मान्य की, इसलिए मैं आपके प्रति आभारी हूँ।

मेरे सतारा लोक सभा क्षेत्र में पुणे-मीरज-लोंडा रेलवे लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण का काम चल रहा है। वहां कई कास्तकार ऐसे हैं, जिनकी जो दस-पन्द्रह आर जमीन है, वह भी जा रही है। रेलवे का एक सर्कुलर ऐसा है कि जो प्रोजेक्ट 20 साल पहले शुरू हुआ है, अगर उन लोगों को नौकरी देनी है तो प्रॉयरेटी दी जाएगी। इसलिए मैं चाहता हूँ कि वह जो सर्कुलर है, उसकी वजह से जिनकी जमीन जा रही है और पूरी जमीन जा रही है, अगर उनको नौकरी में प्राधान्य देंगे तो अच्छा रहेगा। कम से कम 135 कि.मी. मार्ग मेरे जिले के और लोक सभा क्षेत्र में से जा रहा है, वहां तीन जगहों पर – मसूर और रहमतपूर में – आरओबी का काम बहुत मन्द गति से चल रहा है, वह काम थोड़ा जल्दी से हो जाए। तीन जगहों पर – वाठार, तारगांव और पाडगांव, जहां ऊस का संशोधन केन्द्र है, वहां भी आरओबी का काम हो तो अच्छा रहेगा। लोणंद नाम का एक म्युनिसिपल टाउन है, पुराना रेलवे स्टेशन है, उसके पास रेलवे की जमीन पर पचास-साठ साल पहले से झुग्गी-झोपड़ियां बनी हुई हैं। अब उन लोगों को नोटिस मिले हैं कि यह जमीन जल्दी से खाली करें। पचास-साठ साल वहां रहने के बाद, उसे जल्दी से खाली करना मुश्किल है। अगर लोकल पंचायत से और कलेक्टर से कोई पांच-दस एकड़ जमीन वहां मिल जाए तो उनका पुनर्वसन हो जाएगा। वे लोग मुझसे मिले थे और उनका कहना है कि हमारा यहां बसे रहने का कोई इरादा नहीं है, अगर हमको कोई अल्टरनेटिव दे दें, थोड़ी-बहुत मोहलत मिल जाए और कुछ धनराशि भी मिल जाती है तो हम ऐसा करने के लिए तैयार हैं।

जो भी आरओबीज़ हैं, उसके लिए नियम है कि 50 टके रकम महाराष्ट्र सरकार और 50 टके रकम भारत सरकार को देनी चाहिए। अगर इस नियम को थोड़ा शिथिल करके 20 तथा 80 का रेशियो किया जाए तो शायद काम जल्दी हो जाएगा। वाटर पंपिंग स्टेशन सतारा जिले में नहीं है, नीरा के पास पुणे जिले में है, उसके बाद सतारा में नहीं है। अगर रेलगाड़ियां टॉयलेट और इतर

खर्चों के लिए पानी चाहती हैं तो कराड़ हो, वाठार हो या रहिमतपूर हो, जहां पानी की सुविधा उपलब्ध है, उधर अगर गाड़ियां रुकेंगी तो रेलवे की पानी की भी समस्या कम हो जाएगी और पानी भी ज्यादा मिलेगा। रेलवे का दोहरीकरण हुआ है। इसमें जिनकी जमीन गई है, उनको तरकारी बेचने या दूध बेचने रेलवे स्टेशन में छोटे-मोटे स्टॉल मिलेंगे तो अच्छा होगा। जो उधर की जमीनी पैदाइश हैं, वह एग्रीकल्चर फल, फूल उनके लिए प्रायरिटी दी जाए, इससे उन लोगों को खुद की रोजी-रोटी चलाने का साधन मिलेगा। अगर आप वैसा साधन देंगे तो अच्छा रहेगा। कोल्हापुर-अहमदाबाद, कोल्हापुर-धनबाद, बेंगलुरु-जोधपुर, संपर्क क्रांति आदि रेलगाड़ियां लोणंद और कराड़ स्टेशन पर रुके तो दक्षिण में जाने वाले और उत्तर में आने वाले लोगों के लिए सुविधा होगी। मैं चाहता हूं कि रेलवे मंत्री जी इसके बारे में सोचकर हम लोगों के लिए रास्ता निकालकर हमारी तकलीफें दूर करेंगे। मैं आपका आभारी हूं।

श्री अजय टम्टा (अल्मोड़ा) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट के समर्थन में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। देश के माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में, माननीय फाइनेंस मिनिस्टर जी के नेतृत्व में और रेल मंत्री जी के नेतृत्व में रेल डिपार्टमेंट की गतिविधियाँ, रेल डिपार्टमेंट का काम लगातार बढ़ रहा है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि मेरे उत्तराखण्ड राज्य में मैदानों से पर्वतीय क्षेत्र के अंदर रेलवे को पहुँचाना एक बहुत कठिन काम है। उस कठिन काम को पूरा करने का काम भी माननीय प्रधान मंत्री जी और हमारी सरकार के माध्यम से लगातार निरंतर तेज गति के साथ चल रहा है।

महोदय, मैं कहना चाहूँगा कि पहली बार ऋषिकेश से कर्णप्रयाग की जो रेल है, उसका काम बहुत तेज गति के साथ हो रहा है। 125 किलोमीटर का यह ट्रैक है। इस पर बहुत सारे टनल्स भी हैं और मैं समझता हूँ कि वर्ष 2024 तक यह पूरा कर लिया जाएगा। पहाड़ों के अंदर होते हुए ट्रेन भी गाँव के अंदर पहुँच सकती है, इस सपने को साकार करने का काम लगातार चल रहा है। मैं प्रधान मंत्री जी का भी धन्यवाद देता हूँ, जिसमें चार धाम परियोजना के तहत, रेल मंत्री जी के माध्यम से बजट का आवंटन किया गया है।

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में तो ट्रेन का विस्तार नहीं था। वहाँ अल्मोड़ा, पिथौरागढ़, बागेश्वर, चंपावत, जो कैलाश मानसरोवर का क्षेत्र है। पहली बार भोजीपुरा, टनकपुर, पीलीभीत को बड़ी लाइन देकर, 6-6 ट्रेनें चलाने का भी काम किया है, यह अपने आप में बड़ा सौभाग्य है। इसमें 172 करोड़ रुपये, वर्ष 2017 में आवंटित किए गए थे। हमें इसका लाभ मिल रहा है। इसमें छह ट्रेनें चल रही हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का भी मार्गदर्शन लेना चाहूँगा, क्योंकि एक बहुत लंबे समय से, वर्ष 1912 से देश की आजादी से पहले अंग्रेजों के द्वारा टनकपुर से बागेश्वर की कनेक्टिविटी के लिए सर्वे किया गया था। उस कनेक्टिविटी में काम करने के लिए इस बार सर्वे में उसमें 29 करोड़ रुपये का धन आवंटित किया है और सर्वे का काम भी चल रहा है।

मैं माननीय मंत्री जी अनुरोध करना चाहूंगा, क्योंकि वे बहुत लंबे समय से प्रयासरत हैं, इस क्षेत्र में काफी आंदोलन हुए हैं और इस क्षेत्र की जनता की मांग भी रही है तथा सीमांत क्षेत्र और पर्वतीय क्षेत्र होने के कारण से इसके काम में तेज गति आ जाए। मेरा उत्तराखंड राज्य नेपाल, चीन और तिब्बत के बॉर्डर से लगा हुआ है। यह सामरिक दृष्टि से भी बहुत महत्वपूर्ण है। पर्यटन के क्षेत्र में भी उत्तराखंड राज्य के अंदर पूरे देश के लोग पर्यटन के लिए आते हैं, तीर्थाटन के लिए आते हैं। उत्तराखंड राज्य से देश की सीमा की रक्षा के लिए भी हमारे सैनिक भाई लोग काम करते हैं जिन्हें आवाजाही के लिए समय की कमी होती है, रेल के माध्यम से उस कनेक्टिविटी को बढ़ा सकते हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि इस पर काम हो।

रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि टनकपुर रेलवे स्टेशन से राजधानी देहरादून हेतु एक शताब्दी और जनशताब्दी रेल लाइन का संचालन हो जाए, तो उसका लाभ सीमांत क्षेत्र, पर्वतीय क्षेत्र के लोगों को मिलेगा और देश भर के लोग भी पर्वतीय क्षेत्र में आकर तीर्थाटन-पर्यटन का आनंद ले सकेंगे। टनकपुर से चलने वाली पूर्णागिरि जनशताब्दी दिल्ली तक पहुंचने में 10-12 घंटे लेती है। इसमें कई स्टॉपेजेज हैं। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि इस पर दोबारा अध्ययन करा कर इसका समय कम कर सकते हैं। वहां ट्रेन से जाने में 12 घंटे लगते हैं और बस से जाने में आठ घंटे लगते हैं। इस पर भी एक बार स्टडी की जाए, हम लोगों के समय को बचा सकते हैं, लोगों को समय से वहां पहुंचा सकते हैं। मैंने इस पर काफी बार पत्राचार भी किया है।

रामनगर से मुंबई, बांद्रा रेलगाड़ी का संचालन सप्ताह में एक ही बार किया जाता है, मेरा आपसे निवेदन है कि इसको सप्ताह में तीन बार चलाया जाए। काठगोदाम से जम्मू को चलने वाली ट्रेन, गरीब रथ भी सप्ताह में एक ही दिन चलती है, इसको भी सप्ताह में दो बार चलाया जाए, जिससे उत्तराखंड में लोगों को आने-जाने में सुविधा होगी, टूरिज्म के लिए अच्छा होगा और सेना के जो लोग इस ट्रेन से जम्मू जाते हैं, उन्हें भी समय की काफी बचत होगी।

लालकुआं से हावड़ा रेलगाड़ी भी सप्ताह में एक ही चलती है, इसे भी सप्ताह में दो बार चलाने के लिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं। टनकपुर, काठगोदाम एवं रामनगर रेलवे स्टेशन से अभी तक दक्षिण भारत के लिए ट्रेन का संचालन नहीं किया जा रहा है। बेंगलुरु तक एक ट्रेन चलाने के लिए लगातार मेरे द्वारा निवेदन किया गया है और मैं फिर से आग्रह कर रहा हूं कि इसको भी चलाया जाए।

मैंने पहले भी निवेदन किया है कि हम और भी समय को बचा सकते हैं, जैसा कि हमने ऋषिकेश, कर्णप्रयाग में काम किया है, तो एक प्रस्तावित रेलवे लाइन के ट्रैक के लिए सरकार के माध्यम से सर्वे का काम हुआ है, जिसमें राम नगर से चखुटिया और गैरसैण तक उस ट्रेन को जाना है, उसके सर्वे का काम हो रहा है। अगर हम चखुटिया से टनल के माध्यम से, वह टनल 10-12 किलोमीटर का होगा, अगर उसको गरुड़ बागेश्वर तक ले जाएंगे, उसके बाद ओपन स्पेस में ले जाकर बागेश्वर होते हुए कपकोट तक और कपकोट से फिर टनल देकर मुनस्यारी, जहां एशिया का सबसे बड़ा मिलम ग्लेशियर लगता है, वहां तक टच करके हम इसकी कनेक्टिविटी धारचूला-जौलजीबी तक बढ़ा सकते हैं।

सभापति महोदय, मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि इस दिशा में हम काम करेंगे, तो हमें बहुत बड़ा लाभ होगा। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। मैंने जिन बिंदुओं के बारे में कहा है, आपने सीमांत पर्वतीय क्षेत्र में जिस प्रकार से रेलवे को बढ़ाने का काम किया है और अगर ये काम भी हो जाएंगे, तो उत्तराखंड राज्य के विकास की धुरी में और तेज गति मिलेगी। मैं ऐसा निवेदन करते हुए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

***श्री रामचरण बोहरा (जयपुर):** मैं, रेल मंत्रालय की अनुदान मांगो का समर्थन करता हूँ तथा इस पर अपने विचार रखता हूँ।

भारतीय रेलवे दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है, जो रोज करोड़ों लोगों को अपने गंतव्य स्थान तक सुरक्षित पहुंचाती है। देश के सामाजिक और आर्थिक विकास में भारतीय रेलवे की बहुत बड़ी भूमिका है। रेलगाड़ियों के आवागमन ने जहां हमारे देश की कला, इतिहास और साहित्य पर अद्भुत प्रभाव डाला है, वहीं हमारे देश के विभिन्न प्रांत के लोगों के बीच विविधता में एकता की अहम कड़ी भी है। आज भी रेलवे यात्रा और माल ढुलाई का सबसे सुगम और सस्ता साधन है।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में हमारी सरकार ने रेलवे को एक नई दिशा प्रदान की है, जिसके तहत रेलवे का आधुनिकीकरण हो रहा है, हमारे रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के साथ-साथ स्वच्छता को बढ़ावा दिया जा रहा है, देश के दुर्गम क्षेत्रों में भी रेल नेटवर्क को पहुंचाया जा रहा है। रेलवे की प्रगति के साथ ही देश की प्रगति भी जुड़ी है, और वर्तमान में हमने रेलवे के विकास की एक नई तस्वीर दुनिया के समक्ष पेश की है।

वर्ष 2022-23 के केंद्रीय बजट में रेल मंत्रालय को 1 लाख 40 हजार 367 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। अगले 3 वर्षों में 400 नई वंदे भारत ट्रेनें चलाई जाएंगी, भारतीय रेलवे की गति के लिए 100 गतिशक्ति कार्गो बनाये जाएंगे, फ्रेट कॉरीडोरों का निर्माण हो रहा है, आज देश के रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाया जा रहा है।

पिछले 07 वर्षों के दौरान हमारी सरकार द्वारा जिस तेजी के साथ रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर का विकास किया है, उसका लाभ किसानों, विद्यार्थियों, व्यापारियों और उद्यमियों को हो रहा है। आज किसान रेल के माध्यम से देश का किसान देश के कोने-कोने तक अपनी उपज को भेज रहे हैं।

* Speech was laid on the Table.

माननीय प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व और माननीय रेलमंत्री जी की सक्षम कार्यशैली के आधार पर मुझे पूर्ण विश्वास है कि आने वाले समय में भारतीय रेल तरक्की की नई ऊँचाइयों को छुएगी और विश्व में अपनी एक अलग और ठोस पहचान बनाएगी।

जयपुर संसदीय क्षेत्र की रेलवे से संबंधित प्रमुख मांगें:-

पिछले बजट में जयपुर-सवाईमाधोपुर दोहरीकरण के लिए 950 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था। लेकिन ये दोहरीकरण का कार्य पिछले काफी समय से लम्बित है। अतः इस कार्य को विद्युतीकरण के साथ शीघ्र पूरा कराने की आवश्यकता है। ताकि जयपुर से मुम्बई व दक्षिण भारत के लिये गाड़ियों का संचालन हो सकें एवं समय की भी बचत हो सके।

दुर्गापुरा-सांगानेर के बीच कल्याणपुरा फाटक (फाटक संख्या-73) पर लगभग 1 किमी. तक लम्बी कतार लग जाती है। जिससे काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। अतः उक्त स्थिति को देखते हुए एवं शहर के बीचों बीच होने के कारण आर.ओ.बी या आर.यू.बी में परिवर्तन करने की आवश्यकता है।

जयपुर-डिग्गी-मालपुरा रोड पर रेलवे अण्डर पास संख्या 74 की चौड़ाई और ऊंचाई कम होने से लगभग 1 किमी. तक लम्बी कतार लग जाती है। जिससे आये दिन हादसे होते रहते हैं। अतः इसकी चौड़ाई और ऊंचाई बढ़ाने की आवश्यकता है।

शहर में रेलवे लाईन के साथ-साथ चार दीवारी (बाऊंड्री) का निर्माण किया जायें। जयपुर शहर में रेलवे ट्रैक के दोनों ओर चार-दीवारी (जगतपुरा से गांधी नगर, ढ़हर के बालाजी, जयपुर से कनकपुरा) निर्माण कार्य शीघ्र पूर्ण करवाने की आवश्यकता है। ताकि आकस्मिक दुर्घटनाओं की रोकथाम हो सके।

सांगानेर स्टेशन के आसपास रंगाई छपाई उद्योग स्थापित है। इसलिए इस स्टेशन पर एक्सप्रेस ट्रेनों (अजमेर-कटनी दयो-दया एक्सप्रेस) का ठहराव किया जायें। ताकि स्थानीय व्यापारियों को लाभ मिल सकें।

दुर्गापुरा, जगतपुरा, खातीपुरा, सांगानेर, कनकपुरा एवं ढेर के बालाजी उपनगरीय स्टेशनों को वर्ल्ड क्लास के तर्ज पर विकसित करने की आवश्यकता है।

जगतपुरा, खातीपुरा, सांगानेर, कनकपुरा व देहर के बालाजी स्टेशनों पर एस्केलेटर (स्वचालित सीढ़ियां), प्लेटफार्म शैल्टर एवं द्वितीय प्रवेश को विकसित करने की आवश्यकता।

गैटोर-जगतपुरा रेलवे स्टेशन पर 24 घंटे आरक्षण व टिकट बुकिंग के लिये एक कर्मचारी की नियुक्ति की जाये। ताकि यात्रियों को परेशान न होना पड़े।

जयपुर के आस-पास विद्युतीकरण होने के कारण अब यहां मेमु/ईएमयू का संचालन कराया जाये जिससे दैनिक आवागमन करने वाले यात्रियों को लाभ मिल सके।

जयपुर व आस-पास के शहरों में विद्युतीकरण होने के कारण इंजन के अनुरक्षण हेतु सांगानेर स्टेशन पर इलैक्ट्रिक लोको शैड के निर्माण करने की आवश्यकता है।

खातीपुरा टर्मिनल स्टेशन का कार्य काफी समय से लम्बित है इसे शीघ्र पूरा करवाने की आवश्यकता है।

जयपुर शहर में स्थित रेलवे अण्डरपासों में बरसात के समय पानी भरने से आवागमन में परेशानी होती है। अतः जल निकास की स्थाई व्यवस्था की जावे।

बरकत नगर, टोंक फाटक के प्लॉट नम्बर 1021 से 1318 के मध्य दिवार नहीं बनी होने से हो रही दुर्घटनाओं को रोकने के लिए दिवार निर्माण की आवश्यकता।

नियमित प्रारम्भ कर दी गई गाड़ियों में वातानुकूलित शयनयान (एसी क्लास) में लीनन(चदर) की राशि किराया में शामिल ली जा रही है परन्तु लीनन(चदर) की सुविधा नहीं दी जा रही है, जिसको दिये जाने की आवश्यकता।

गाड़ियों के नियमित संचालन के पश्चात् वरिष्ठ नागरिक, हृदय, कैंसर रोगी तथा विकलांग को दी जाने वाली किराये के रियायत को पुनः प्रारम्भ किया जाना।

जयपुर से हरिद्वार (अहमदाबाद-हरिद्वार) को देहरादून तक विस्तार किये जाने जाने की आवश्यकता।

जयपुर- जोधपुर के मध्य संचालित हो रही स्पेशल गाड़ियों को नियमित (सामान्य) चलाये जाने की आवश्यकता ।

नई ट्रेनों का संचालन/ विस्तार

- जयपुर से शिरडी तक सीधी नई रेल सेवा ।
- जयपुर-दिल्ली-जयपुर वन्दे भारत एक्सप्रेस सेवा प्रारम्भ किया जाना ।
- अहमदाबाद-जयपुर-हरिद्वार (19031)का देहरादून तक विस्तार
- जयपुर-चंडीगढ़ एक्सप्रेस का ऊना साहिब तक विस्तार ।
- गरीब रथ (गाड़ी सं. 12983/12984) का अजमेर से चंडीगढ़ व चंडीगढ़ से अजमेर तक विस्तार
- राजधानी एक्सप्रेस (22431/32 त्रिवेन्द्रम- निजामुद्दीन) एवं राजधानी एक्सप्रेस 22414/22413(मढ़गांव से निजामुद्दीन) का गोवा से त्रिवेन्द्रम वाया कोटा से चलती है, को अस्थाई रूप वाया जयपुर चलाया गया था, को स्थाई रूप से जयपुर से होकर चलाया जाना ताकि जयपुर से से गोवा, त्रिवेन्द्रम एवं कन्या कुमारी तक सीधा साधन उपलब्ध हो सकें ।
- चंडीगढ़-जयपुर एक्सप्रेस (गाड़ी सं. 19717/19718) का अजमेर तक विस्तार

ट्रेनों का ठहराव

- उदयपुर-जयपुर एक्सप्रेस (गाड़ी सं. 12991/12992) का धार्मिक स्थल नरेना रेलवे स्टेशन पर ठहराव ।
- चंडीगढ़-जयपुर एक्सप्रेस (गाड़ी सं. 19717/ 19718) का) कनकपुरा, आसलपुर-जोबनेर, फुलेरा, नरेना एवं किशनगढ़ रेलवे स्टेशनों पर ठहराव ।

- अजमेर-आगरा फोट इंटरसिटी एक्सप्रेस (गाड़ी सं. 12987/12988) का नरेना रेलवे स्टेशन पर ठहराव ।
- हरिद्वार-अजमेर-उदयपुर एक्सप्रेस (गाड़ी सं. 19609/19610) का नरेना रेलवे स्टेशन पर ठहराव ।
- गरीब रथ (गाड़ी सं. 12983/12984) का उपनगरीय गांधी नगर जयपुर रेलवे स्टेशन पर ठहराव व सप्ताह में तीन दिन के स्थान पर प्रतिदिन चलाना ।
- उदयपुर खजुराहो एक्सप्रेस (19565-19566), अजमेर-आगरा इंटरसिटी (22987-22988) एवं मरूधर एक्सप्रेस (14854-14864/14866) का गेटोर जगतपुरा उप नगरीय स्टेशन पर ठहराव

***श्री निहाल चन्द चौहान (गंगानगर):** मैं, रेल मंत्रालय की अनुदान मांगो का समर्थन करता हूँ। भारतीय रेल नेटवर्क एकल सरकारी स्वामित्व वाला विश्व का चौथा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है, जोकि दुनिया में सबसे ज्यादा लगभग 14 लाख लोगों को रोजगार प्रदान करता है।

भारतीय रेल देश की जीवन रेखा है, जोकि पूरे भारत को आपस में जोड़ती है और लोगों का आवागमन आसान बनाती है। हमारे देश में प्रतिदिन लगभग ऑस्ट्रेलिया की जनसंख्या से ज्यादा लोग रेलवे में सफ़र करते हैं।

भारतीय रेलवे में प्रतिदिन 11 हजार रेल गाड़ियाँ चलाई जाती है, जिसमें से लगभग 7 हजार यात्री रेल गाड़ियाँ होती है। इसमें लगभग 2.5 करोड़ से ज्यादा लोग सफ़र करते हैं और प्रतिवर्ष भारतीय रेल लगभग 100 करोड़ टन से ज्यादा के समान की मालदुलाई करती है।

पिछले 07 वर्षों के कार्यकाल में आदरणीय प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व में हमारी सरकार ने रेलवे के आधुनिकीकरण, यात्रियों की सुरक्षा और बेहतर सेवा उपलब्ध कराने पर जोर दिया है। इसके फलस्वरूप ही बीते कुछ वर्षों में भारतीय रेल ने अद्भुत तरक्की की है और साथ ही नए कीर्तिमान स्थापित भी किये हैं।

हमारी सरकार ने रेलवे को एक नई दिशा प्रदान की है, जिसके तहत रेलवे का आधुनिकीकरण हो रहा है, हमारे रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के साथ-साथ स्वच्छता को बढ़ावा दिया जा रहा है, देश के दुर्गम क्षेत्रों में भी रेल नेटवर्क को पहुँचाया जा रहा है, देश के दुर्गम क्षेत्रों में रेलवे के बड़े-बड़े पुलों का निर्माण हो रहा है, जोकि रेलवे की विशाल इंजीनियरिंग क्षमता को प्रकट करता है। कोरोना काल में भारतीय रेलवे ने प्रवासियों, मजदूरों से लेकर किसानों के लिए असाधारण काम किया है।

* Speech was laid on the Table.

रेलवे की प्रगति के साथ ही देश की प्रगति भी जुड़ी हुई है, और वर्तमान में हमने रेलवे के विकास की एक नई तस्वीर दुनिया के समक्ष पेश की है। आज भारतीय रेल नेटवर्क दुनिया में अपनी अलग पहचान बना रहा है।

वर्ष 2022-23 के केंद्रीय बजट में रेल मंत्रालय को 1 लाख 40 हजार 367 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है, जो पिछले वित्त वर्ष के संशोधित आंकड़ों से 20 हजार 311 करोड़ रुपये अधिक है। भारतीय रेलवे की गति के लिए 100 गतिशक्ति कार्गो बनाये जाएंगे, अगले 3 वर्षों में 400 नई बंदे भारत ट्रेनें, माल ढुलाई में तेजी के लिए अलग से फ्रेट कॉरीडोरों का निर्माण किया जा रहा है, आज देश के 175 से अधिक रेलवे स्टेशनों का कायाकल्प करते हुए इन्हें विश्व स्तरीय बनाया जा रहा है।

पिछले 07 वर्षों के दौरान हमारी सरकार द्वारा जिस तेजी के साथ रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर का विकास किया है, उसका लाभ किसानों, विद्यार्थियों, व्यापारियों और उद्यमियों को हो रहा है। आज किसान रेल के माध्यम से देश का किसान देश के कोने-कोने तक अपनी उपज को भेज रहे हैं।

इतिहास में पहली बार 30 दिसम्बर 2021 को मेरे संसदीय क्षेत्र श्रीगंगानगर से लगभग 345 टन कीनू लेकर किसान स्पेशल ट्रेन को बांग्लादेश के लिए रवाना किया गया, जिससे मेरे क्षेत्र के किसानों की फसल रिकॉर्ड समय में दूसरे देश तक पहुंची।

आज मेरा सीमावर्ती जिला देश के अन्य कोनों तक रेलमार्ग द्वारा जुड़ चुका है, जिससे लोगों का आवागमन आसान हो गया है। अभी हाल ही में पहली बार श्रीगंगानगर से पवित्र काशी धाम के लिए हॉलिडे स्पेशल ट्रेन को चलाया गया है, जिससे वहां के लोगों में बहुत प्रसन्नता है।

लगभग 30 वर्षों से बंद पड़े केशवनगर हाल्ट को पुनः शुरू किया गया है, अब यहाँ पैसेंजर गाडी का ठहराव होता है, जिससे यहाँ के ग्रामीणों को बहुत राहत प्रदान हुई है।

संसदीय क्षेत्र की कुछ रेल समस्याओं की ओर भी मैं, आदरणीय रेलमंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा, जिनकी मांग काफी समय से की जा रही है:-

श्रीगंगानगर से अमृतसर रेलसेवा की अत्यंत आवश्यकता है । अभी जयपुर से सादुलपुर के मध्य चलने वाली गाडी संख्या 09705 को हनुमानगढ़, श्रीगंगानगर, बठिंडा होते हुए अमृतसर तक चलाया जा सकता है ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जिला हनुमानगढ़ के निवासियों द्वारा लम्बे समय से की जा रही वाशिंग लाइन निर्माण की मांग को ध्यान में रखते हुए हनुमानगढ़ जंक्शन में एक वाशिंग लाइन और सोलर ऊर्जा पैनल स्थापित किया जाए ।

गाडी संख्या 14727/14728 (श्रीगंगानगर-तिलक ब्रिज-श्रीगंगानगर) दैनिक रेलसेवा के खिनानीयां, तलवाड़ा झील व धौलीपाल रेलवे स्टेशनों पर आधिकारिक तौर पर ठहराव स्वीकृत किये जाएं ।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में माननीय रेलमंत्री जी के द्वारा बहुत ही सराहनीय कार्य किये जा रहे हैं, जिससे आने वाले समय में भारतीय रेलवे दुनिया के शीर्ष पर स्थापित होगा ।

***डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर):** मैं रेलवे मंत्रालय की 2022-23 की अनुदान मांगों पर विचार रखता हूँ।

नरेन्द्र मोदी जी की दृढ़ नेतृत्व वाली सरकार ने भारत की समग्र रूप से, अर्थव्यवस्था को तेजी से सुदृढ़ करने तथा वर्तमान में इस अर्थव्यवस्था का पटरी पर आना हमारे देश की सुदृढ़ आघात सहन क्षमता को दर्शाता है। इस वर्ष भारत की आर्थिक विकास दर पहले से बेहतर रहने का अनुमान है, यह सभी बड़ी अर्थ व्यवस्थाओं में सबसे अधिक है।

माननीया वित्त मंत्री श्रीमति निर्मला सीतारमण जी ने 2022-23 के अपने बजट भाषण में अगले 3 वर्षों में 400 नई वंदे भारत ट्रेनों का निर्माण करने की बात कही है जो रेलवे के विस्तार में एक महत्वपूर्ण कदम है। वंदे भारत ट्रेनों व नए विस्टाडोम कोचों के माध्यम से रेलवे की चमक बढ़ी है। वंदे भारत ट्रेनों में सफर आसान व बेहद सुविधाजनक बनाया गया। वर्तमान में वंदे भारत एक्सप्रेस भारत की सबसे तेज यात्री ट्रेन है। इसकी अधिकतम गति 180 किलोमीटर प्रति घंटा है। यह ट्रेन नई दिल्ली से वाराणसी और दिल्ली से कटरा के बीच चलती है। इस ट्रेन की खासियत ये है कि सभी डिब्बों में स्टील की कार बॉडी होती है। इसमें स्लाइडिंग फुटस्टेप्स, ऑनबोर्ड ट्रेन, कंट्रोल कंप्यूटर और रिमोट मॉनिटरिंग के साथ स्वचालित दरवाजे लगे होते हैं।

मोदी सरकार ने रेलवे के क्षेत्र में क्रांतिकारी काम किया है। इसके एकीकरण से दूरदराज के इलाकों में रहने वाले लोगों के लिए बेहतर लॉजिस्टिक समाधान आएंगे।

बजट में रेल बजट में कहां कितना होगा खर्च?

बजट में सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, संयुक्त उपक्रमों और विशेष प्रयोजन वाहनों में निवेश के लिए 38686.59 करोड़ रुपये भी निर्धारित किए गए हैं। रोलिंग स्टॉक के विकास के लिए आवंटन, जो राष्ट्रीय ट्रांसपोर्टर के लिए नए आधुनिक कोच और प्रौद्योगिकी लाने में सहायक होगा, उसके लिए 7977 करोड़ रुपये रखा गया है। माननीय वित्त मंत्री जी ने डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के

* Speech was laid on the Table.

लिए 15710.44 करोड़ रुपये भी आवंटित किए हैं, जिनकी संपत्ति को संचालन और रखरखाव के लिए रेलवे द्वारा मुद्रिकृत किया जाएगा। रेलवे के लिए यह घोषणा रेलवे के क्षेत्र में क्रांतिकारी साबित होगा। यह माननीय प्रधानमंत्री जी की दूरदर्शी सोच को दर्शाता है।

पिछले वर्षों में मोदी सरकार द्वारा जिस प्रकार से भारतीय रेलवे का आधुनिकीकरण किया गया है, मैं उसकी सराहना करता हूँ। पिछले एक दशक से भी कम समय में 24,000 किलोमीटर रेल मार्गों का विद्युतीकरण किया गया है। नए ट्रैक और मौजूदा मार्गों को डबल-लेन करने का काम भी किया हालांकि, इसके अलावा आगामी रेलवे के लिए 400 नई वंदे भारत ट्रेनों का संचालन किया जावेगा। वहीं, इसके अलावा सरकार का फोकस मेट्रो विस्तार और 2 हजार किमी. का रेल नेटवर्क फैलाने पर भी है।

मैं मानता हूँ कि कोरोना महामारी के बीच रेलवे ने महत्वपूर्ण कार्य किया। मुझे पूरा विश्वास है कि सबके प्रयास से हम मजबूती से अपनी विकास यात्रा को जारी रखेंगे। इसके अलावा रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए नए उत्पाद और सेवाएं पेश करेगा।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी हमारे देश के किसानों की आय बढ़ाने के लिए हमेशा प्रयासरत हैं। इसके लिए उन्होंने इस बजट में किसानों के लिए एक स्टेशन, एक उत्पाद, योजना की शुरुआत की है। इससे रेलवे छोटे किसानों और छोटे व मध्यम उद्यमों के लिए नए उत्पादों के लिए परिवहन का ढांचा विकसित करेगा। इससे स्थानीय उत्पादों की आपूर्ति बढ़ेगी और देश के विकास को गति मिलेगी।

मैं इस रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र करौली-धौलपुर की सबसे महत्वपूर्ण रेलवे परियोजना धौलपुर-सरमथुरा-करौली-गंगापुरसिटी रेल परियोजना हेतु 110 करोड़ रुपये का प्रावधान करने के लिए माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी एवं माननीय रेल मंत्री जी का मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता की ओर से हार्दिक आभार प्रकट करता हूँ। अब इस परियोजना के प्रथम चरण के रिवाइज्ड एस्टीमेट को रेलवे बोर्ड के द्वारा स्वीकृति भी मिल गयी है। इसके लिए भी रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ।

मैं अपने क्षेत्र की रेलवे से संबंधित निम्न मांगों को आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष रखता हूँ:-

आगरा बयाना शटल (64952) का विस्तार हिण्डौन सिटी रेलवे स्टेशन तक किया जावे।

नई दिल्ली रानी कमलापति शताब्दी एक्सप्रेस (12001/12002) का ठहराव धौलपुर रेलवे स्टेशन पर कोरोना की प्रथम लहर के दौरान किये गये सम्पूर्ण लॉकडाउन के दौरान बन्द कर दिया गया था। परन्तु लॉकडाउन उपरान्त इस ठहराव धौलपुर स्टेशन पर पुनः आरंभ नहीं किया गया है। अतः कृपया इस रेल का ठहराव धौलपुर रेलवे स्टेशन पर पुनः आरंभ किया जावे।

नई दिल्ली-सोहरिया एक्सप्रेस (20451 / 20452) का ठहराव करौली जिले के हिण्डौन सिटी रेलवे स्टेशन पर किया जावे।

SHRI P. RAVINDHRANATH (THENI): Sir, thank you for the opportunity. I thank the exceptional service to the nation that the Indian Railways have rendered during the COVID-19 pandemic. It is truly admirable that Indian Railways rose to the occasion by dynamically adapting passenger service, freight and even train coaches to support the nation as it went through several waves of the Coronavirus pandemic. I wish to appreciate the Indian Railways for emerging as a beacon of hope during the national crisis.

Furthermore, in a bid to address the lack of hospital beds amid rising COVID-19 cases, the Indian Railways deployed nearly 5,600 isolation coaches with more than 70,000 beds. It is quite commendable that Railways is a key contributor to the drive towards self-reliance under our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji's initiative of Atmanirbhar Bharat.

I wish to congratulate our hon. Minister of Railways, Shri Ashwini Vaishnaw for rolling out the indigenously developed automatic train protection system named KAVACH, which will be deployed across the entire rail network, beginning with 2,000 kms., in the 2022-23 fiscal. During the next three years, as many as 400 indigenously built new generation Vande Bharat Express Trains with better energy, efficiency, and better passenger riding experience, are expected to be developed and manufactured, which in fact is a matter of pride.

Another novel concept I wish to appreciate is the announcement of one station one product, which will help local businesses and supply chains.

With the aim of fulfilling hundred per cent electrification target by December, 2023, the Budget has enhanced the target to 6,500 route kilometres. The Indian railways has envisaged the National Rail Plan for India - 2030 to create a future ready railway system by 2030. For that, the allocation of Rs. 60,000 crore per annum for the next five years as Gross Budgetary Support for capital expenditure stands justified. I wish to welcome here the allocation of Rs. 1,37,300 crore as Gross Budgetary Support for 2022-23, which is a 17 per cent upward change compared to the Budgetary Estimates of 2021-22, which will further help in augmenting its infrastructure during the period 2021-51.

Sir, I would like to take this opportunity to thank our hon. Minister of Railways and his predecessor, Shri Piyush Goyal Ji for their exceptional support for the long-pending Madurai-Bodinayakkanur broad gauge conversion project. In my Theni Parliamentary Constituency, the Madurai-Bodinayakkanur passenger services, in Tamil Nadu, have been operating in this narrow-gauge line for more than 50 years. However, the operations were halted in 2010 due to gauge conversion though efforts were made in the initial years to complete the project. I am thankful for the fact that the project gathered pace with the blessings of the NDA Government under the leadership of our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi Ji.

Sir, nearly 70 per cent of the works have been completed in the last three years. Every time I have approached the hon. Ministers, they were extremely generous enough to allocate all the required funds needed for the speedy completion of the project.

Sir, last week, the railway station until Theni was commissioned and the services are expected to commence any time soon. I am given to understand that the sanction for the services is awaiting approval of the Railway Board for which I request the intervention of our hon. Minister of Railways. The revival of this line will help thousands of students, office goers, and other daily commuters, and it will also help in easy access to the upcoming AIIMS Hospital in Madurai. Theni is an agri-horticulture hub. The said railway line will considerably help the farmers' community with the movement of their produce at reduced cost.

Finally, I wish to conclude by placing a few requests before the hon. Minister of Railways. I wish to request him that this Madurai-Bodinayakkanur broad gauge conversion project in my Theni Parliamentary Constituency, may also be included in this year's budgetary target for electrification of railway lines.

I also wish to request the hon. Minister that a new railway line from Dindigul to Lower Camp via Vathalagundu, Periakulam, Theni, Chinnamanoor, Uthamapalayam, Cumbum Lower Camp may be sanctioned. This historical line will open up abundant opportunities towards development of this region by being an engine of progress in the form of logistical support for agricultural

sector as well as opening up of avenues on the tourism front with adjoining State of Kerala. This will also benefit millions of pilgrims visiting Sabarimala Temple every year to worship Lord Ayyappa.

With regard to recruitment in Southern Railways, I would like to request that candidates from Tamil Nadu should be given priority in all railway divisions in Tamil Nadu.

I would also like to request the hon. Minister to also consider establishing large railway industrial units similar to the Integral Coach Factory in suitable Southern Districts like Madurai which would help in employment generation for the youth and would also help in the economic development of our Southern parts of Tamil Nadu.

I wish to conclude by voting in favour of the Demands for Grants on behalf of my AIADMK Party and I look forward to a much promising future of our Indian Railways with a total upgradation of our aging railway infrastructure and enhanced quality of service. Thank you very much, Sir.

श्री रामशिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदानों की मांग पर हो रही चर्चा में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

सभापति महोदय, मैं उत्तर प्रदेश के जिस लोक सभा संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती से आता हूँ, यह संसदीय क्षेत्र आजादी के बाद भी आज अत्यंत पिछड़ा हुआ जिला है। यहां अभी तक रेलवे लाइन नहीं है। यह क्षेत्र अति-पिछड़े जनपदों में आता है। यहां की अधिकांश आबादी अपनी रोजी-रोटी की तलाश में अन्य प्रदेशों में जाने का काम करती है। इस जनपद में रेलवे लाइन न होने के कारण यहां के लोग बलरामपुर जिले में जाने के लिए रेल यात्रा करते हैं। परंतु, बलरामपुर में भी एक्सप्रेस गाड़ियों की कमी के कारण दूसरे प्रदेशों में नहीं जा पाते हैं।

अतः मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि बलरामपुर में भी एक्सप्रेस ट्रेनों की संख्या बढ़ाई जाए, जिससे श्रावस्ती और बलरामपुर – दोनों जनपदों के लोगों के लिए अन्य प्रदेशों में जाने की सुविधा उपलब्ध हो सके।

सभापति महोदय, कोरोना काल में बंद पैसेंजर ट्रेन अनारक्षित गोरखपुर-बढ़नी वाया बलरामपुर-लखनऊ तक चलने वाली ट्रेनों का संचालन किया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले रेलवे स्टेशन झारखंडी, कौवापुर, गैसड़ी पर एक्सप्रेस और इंटरसिटी ट्रेनों का ठहराव किया जाए। गोरखपुर-बढ़नी-बलरामपुर वाया गोंडा होते हुए देहरादून तक एक साप्ताहिक ट्रेन चलाई जाए।

सभापति महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र में एक रेलवे क्रॉसिंग पर भंवरिया समपार फाटक बनना नितांत आवश्यक है, जिसके लिए मैंने कई बार सदन में बोलने का काम किया है। वह गांव कई भांभर नालों से घिरा हुआ गांव है। मात्र वही एक रास्ता है, लेकिन कभी-कभी रेलवे के अधिकारियों के द्वारा गड़ढा खोद दिया जाता है, जिससे आने-जाने का रास्ता बिल्कुल बंद हो जाता है। इसके साथ ही बलरामपुर नगर में स्थित झारखंडी रेलवे स्टेशन पर एक ओवरब्रिज बनाने की नितांत आवश्यकता है।

सभापति महोदय, बहराइच, खलीलाबाद, भिंगा, श्रावस्ती, बलरामपुर, उत्तरौला, डुमरियागंज, मेहदावल और वासी रेल की मंजूरी हो गई है। इस परियोजना में प्रारंभिक कार्य नई गति प्रदान करने के लिए सरकार की क्या योजना है और भूमि अधिग्रहण का काम कब तक पूरा कर लिया जाएगा, यह हम माननीय मंत्री जी से जानना चाहते हैं? यह बहुत पुराना प्रोजेक्ट है, लेकिन कई बार हम सभी लोगों ने माननीय मंत्री जी से मिलने का काम किया है। यह अति-पिछड़ा जनपद है, मैं चाहूंगा कि यह काम कब चालू होगा, यह जानकारी कम से कम हम लोगों को मिल जाए, जिसे हम अपने क्षेत्र के लोगों को बताने का काम करें।

सभापति महोदय, पनवेल एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 15065/15066, अप एंड डाउन, बांद्रा एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 15067/15068, लोकमान्य तिलक 11079/11080 आदि गाड़ियों का ठहराव गैसड़ी और पचपेड़वा रेलवे स्टेशन पर किया जाए।

सभापति महोदय, जिस अंबेडकर नगर जनपद से मैं आता हूँ, वहां मेरी एक ग्राम सभा है। वहां कटेहरी रेलवे स्टेशन है और कटेहरी विकास खंड भी है। कटेहरी बहुत बड़ा बाजार भी है, वहां अंडरपास बनाने की नितांत जरूरत है, जिससे वहां की जनता उस बाजार से रेलवे लाइन के उस पार जाने का काम कर सके। साथ-साथ जिस तरीके से कटेहरी रेलवे स्टेशन पर अभी मात्र एक पैसेंजर ट्रेन रुकती है, इसके अलावा भी माननीय मंत्री जी, जो यहां बैठे हैं, मैं उनसे निवेदन करना चाहूंगा कि कम से कम कटेहरी में भी एक्सप्रेस ट्रेन रोकने की व्यवस्था की जाए।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

19.00 hrs

श्री जनार्दन मिश्र (रीवा): सभापति जी, मैं सबसे पहले 100 वर्षों की इस कालावधि में सम्पूर्ण तंत्र को हिला देने वाले कोरोना वायरस की भीषण महामारी में देश के जिन नागरिकों को परेशानी हुई और उस परेशानी को दूर करने के लिए जिस प्रकार से रेलवे के कर्मचारियों ने बहादुरी दिखाई तथा हिम्मत के साथ काम किया और कोयले की आपूर्ति से लेकर खाद्यान्न की आपूर्ति, गैस तथा आक्सीजन की आपूर्ति में अपनी भूमिका निभाई, उसके लिए मैं हृदय से रेलवे के हर कर्मचारी का धन्यवाद अदा करता हूँ। इस दरमियान कोरोना की चपेट में आए और दुनिया से चले गए, उन सभी लोगों के प्रति जिन्होंने अपनी ड्यूटी निभाते हुए शहादत दी, मैं उनके प्रति अपनी कृतज्ञता ज्ञापित करता हूँ और उनके चरणों में अपनी श्रद्धांजलि अर्पित करता हूँ।

महोदय, वर्ष 2014 से पहले रेलवे स्टेशनों की हालत यह थी कि वे गंदगी के स्थान थे। वे चाहे रेलवे प्लेटफार्म हों या रेलवे के ट्रैक हों, वहां नाक पकड़ कर रहना पड़ता था। डिब्बों की हालत यह थी कि वहां घुसना बहुत कठिन होता था। वर्ष 2014 के बाद जो स्थिति बदली है, आज हर व्यक्ति रेलवे स्टेशन को चाहे वह रेल का डिब्बा हो, सफाई और सुरक्षा की दृष्टि से उत्तम मान रहा है तथा प्रशंसा की दृष्टि से देखता है। गाड़ियों का परिचालन भी समय से हो रहा है। इन आठ वर्षों में जिस तरह से रेलवे का कार्याकल्प हुआ है वह वास्तव में कल्पना से परे है। वर्तमान रेल बजट में 1,40,366.13 करोड़ रुपये का जो आबंटन दिया गया है, उसमें जिस तरह से 400 नई 'वंदे भारत' ट्रेनें अगले तीन वर्षों में चलाई जाएंगी और इस वजह से इसमें निजी निवेश भी आकर्षित होगा और आज देश की मांग है कि सार्वजनिक क्षेत्रों में भी कैसे पूंजी आए और कैसे सुविधाएं बढ़ें, उनके लिए जो यह तर्क देते हैं कि निजीकरण करने से सब तबाह हो जाएगा, यह सही नहीं है। आज निजीकरण की वजह से चाहे वे जिस भी सेक्टर में गए हैं, वहां तरक्की हुई है। इस आशंका में कोई दम नहीं है। हमारा देश विविधताओं से भरा हुआ देश है। यहां हर तरह के विभिन्न प्रकार के उत्पाद हैं। स्टेशन एक, एक उत्पादकी अवधारणा से इस देश के भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में जो उत्पाद हैं, उन्हें बढ़ाने में और उनके विक्रय के लिए लाने और ले जाने में बहुत भारी संभावनाएं खुलेंगी। मैं

समझता हूँ कि चाहे इंडस्ट्री के उत्पाद हों, चाहे कृषि के उत्पाद हों, खास कर छोटे किसानों को इससे भारी लाभ होने वाला है। जिस तरह से किसान की फसल, उसकी सब्जी, उसका दूध लाने और ले जाने में दिक्कतें आती थीं और फसल कटाई के बाद फसलों को बेचने के लिए ले जाने में, दूध निकालने के बाद पहुंचने में देरी की वजह से जो नुकसान होता है, इस विजन के माध्यम से किसानों को बहुत लाभ होगा। निश्चित रूप से किसानों की उन्नति में, किसानों की प्रगति में इस योजना का बहुत बड़ा लाभ मिलने वाला है। इस बजट में विश्व स्तरीय तकनीक का इस्तेमाल 2000 किलोमीटर रेलवे नेटवर्क में करने के लिए इसे तैयार किया गया है। सुरक्षा तंत्र को इससे काफी बल मिलेगा और निश्चित रूप से उसमें क्षमता और यात्रियों के कॉन्फिडेंस में काफी वृद्धि होगी।

साथ ही तीन वर्षों में 100 पीएम गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित करने का जो प्रावधान किया गया है, मेट्रो सिस्टम के निर्माण के जो नए तरीके और तकनीक शामिल की गई है, उससे शहरी ट्रांसपोर्ट सिस्टम रेलवे नेटवर्क से जुड़ेगा और निश्चित रूप से फायदा होगा तथा रेलवे का नेटवर्क विस्तृत होगा।

महोदय, प्रधान मंत्री जी ने हमेशा ही छोटे किसानों और छोटे उद्योगों की गतिशीलता बढ़ाने के लिए कुशल लाजिस्टिक क्षेत्र विकसित करने का प्रावधान इस बजट में किया है। स्थानीय उत्पादों की सप्लाई चेन बढ़ाने का काम किया है और उससे उन उत्पादों को बेचने के लिए दूरगामी साधन उपलब्ध होंगे। इसके साथ ही साथ सरकार ने जो वर्ष 2024 का विजन तैयार किया है, उसमें 58 सुपर क्रिटिकल प्रोजेक्ट्स, 68 क्रिटिकल प्रोजेक्ट्स, 20 एडिशनल कोल प्रोजेक्ट्स, 41 एडिशनल एचडीएन/एचयूएन प्रोजेक्ट, 32 एसेंशियल मल्टी ट्रेकिंग प्रोजेक्ट, 9 नेशनल प्रोजेक्ट, 16 न्यू लाइन प्रोजेक्ट्स, 25 गेज कन्वर्जन प्रोजेक्ट्स, ट्रैफिक फैसिलिटीज इत्यादि, इन सब कार्यों को चिन्हित करके जिस तरह से वर्ष 2024 तक रेल की क्षमता को बढ़ाने का काम और रेल के माध्यम से इस देश को आगे ले जाने का काम इस बजट के माध्यम से किया गया है, उसके लिए मैं सरकार को बधाई देता हूँ।

महोदय, इसके साथ ही साथ मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं की तरफ भी माननीय मंत्री जी और सरकार का ध्यान दिलाना चाहूँगा। रेल की दृष्टि से हमारा रीवा क्षेत्र अत्यंत पिछड़ा हुआ है। रेल कनेक्टिविटी बहुत कम है। रीवा रेलवे स्टेशन के विकास के लिए अम्ब्रेला योजना के तहत प्लेटफॉर्मों का निर्माण, वाशिंग पिट का निर्माण, कोच मेन्टनेंस शेड के निर्माण का काम लिया गया था, लेकिन वह काम बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। मैं चाहूँगा कि इस काम को तीव्र गति से किया जाए।

सर, मुझे एक मिनट का समय दीजिए। हमारा इलाका रेल के मामले में बहुत पिछड़ा हुआ है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र से प्रतिदिन सैकड़ों लोग चिकित्सा एवं व्यवसाय के लिए मुम्बई जाते हैं। मुम्बई के लिए हमारे पास कोई ट्रेन नहीं है, इसलिए एक यात्री गाड़ी रीवा से मुम्बई के लिए दी जाए। रीवा के छात्र, कामगार बेंगलुरु, पूना, कोटा आदि स्थानों पर जाते हैं, यहाँ के लिए भी एक गाड़ी दी जाए। रीवा से बिलासपुर जाने वाली यात्री गाड़ी को दुर्ग तक बढ़ाया जाए। रीवा-सतना-सीधी रेलवे लाइन के लिए जो काम शुरू है, उसमें किसानों की जमीन अधिग्रहित की गई है, उन किसानों के बच्चों को, जो पात्र हैं, उन्हें नौकरी दी जाए। रीवा-मिर्जापुर रेल लाइन का सर्वे पूरा हो चुका है और नेशनल हाइवे में रेलवे कॉरिडोर का निर्माण किया जा रहा है, इस तरह से इस मार्ग में काफी बड़ी संभावनाएं हैं, इसलिए इस मार्ग का निर्माण कराया जाए। रीवा जिले का सबसे पुराना रेलवे स्टेशन डभौरा है। कोरोना के कारण वहाँ पर मेल, एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव बंद हो चुका है। मैंने रेल मंत्री जी से आग्रह किया था और रेल मंत्री जी ने मुझे आश्वासन भी दिया था कि काशी और क्षिप्रा का ठहराव किया जाएगा, लेकिन अभी तक ऐसा नहीं किया गया है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि इन गाड़ियों का ठहराव किया जाए। इसके साथ ही आपने मुझे अपने विचार रखने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। मैं इन अनुदान माँगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ। जय हिन्द, जय भारत।

***SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH (KAKINADA):** Fast passenger trains were converted as Express trains. Due to this - students, small vendors, small farmers and employees working in Private Companies are facing difficulties. Kakinada-Visakhapatnam and Kakinada-Vijayawada, these two trains are very useful to the people of our Constituency. On behalf of all passengers who travel by these trains, I request that you may convert these Fast passenger trains as express trains but please continue with the stops that fast passenger trains had. It is OK even if these trains continue as Fast Passengers to retain these stops. These are people friendly trains, therefore I request you to continue with these trains.

As per the information I have, third line for Vijayawada to Visakhapatnam has been sanctioned and also mentioned in Yellow book. There is a long pending demand to include Kakinada on Main line. Kakinada-Kotipalli line has been sanctioned and works of Kakinada-Narasapuram line are in progress. Therefore, while surveying, Kakinada Main line may be considered. Bringing Kakinada on Main line will be beneficial for people of Kakinada and Indian Railways as well.

Kakinada is a port city and there are Reliance Industries, ONGC, Fertiliser city here, therefore Kakinada should be connected to Main line. There are existing Railway lines already and I request Minister to consider connecting Kakinada to Main line while surveying. I also thank you for sanctioning works in

* English translation of the speech originally delivered in Telugu.

Pithapuram, Gollaprolu and Tuni. But due to Corona so many works got delayed and I request you to kindly expedite these works.

In my Parliamentary Constituency, in Samalkot railway station there were two Foot over Bridges. One Foot over Bridge was dismantled as it was in bad shape and it is yet to be re-constructed. Due to this, several passengers have to walk for a kilometer. Passengers are walking for 900 mtrs and are forced to use only one foot over bridge. Therefore, I request you to construct second Foot over Bridge in Samalkot Junction at the earliest. I will mention one more point and with the permission of chair.

Sir, please give me two, three minutes. There are water way bridges, earlier these water channels used to pass through only agricultural lands, which use to facilitate flow of water coming down from hills. But now there are villages all around. As a result people are facing difficulties. There is no space even for an ambulance to pass through therefore these water channels should be widened. Similarly, there is a need for extension of platforms and also to increase the height of platforms so that passengers can use them conveniently. Similarly, Rail over Bridges should be constructed wherever necessary. There are requests for stoppages of trains, extension of trains and also reduction in travel time.

I have a special request for Annavaram railway station. This is a historical place as well as a place of pilgrim interest. Annavaram Satyadeva is the name of this railway station. Passengers have to cross LC gate which is resulting in accidents and passengers are missing their trains. On West side if

booking counters and waiting hall are provided, that will benefit all visiting pilgrims. As number of trains pass through Kakinada, there is a need to develop Kakinada railway station and Samalkot railway station.

One more humble request to honourable Minister. There are very old coaches that we see in long distance trains. Coaches are rusted and faded. If we look at coaches of Mail, Howrah etc. they are in very bad shape. Passengers would not even feel like boarding these trains. Racks should be clean. But interiors like berths and toilets are also in very bad shape. These are very old coaches. Therefore, I request you to change these old coaches. As far as our State Andhra Pradesh is concerned, South Coast Railway Zone with Waltair as Head Quarters should be set up at the earliest. I also request you to provide Recruitment Board in our State. Funds for South Coast Railway Zone may be released at the earliest, so that work can commence there and development can happen.

Thank you, Sir.

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): Sir, thank you very much for giving me this opportunity to speak in this important debate on Demands for Grants for Railways for the financial year 2022-23.

“Trains are wonderful.... To travel by train is to see nature and human beings, towns and churches and rivers, in fact, to see life”, said Agatha Christie. Railway is a reflection of human society and the vascular system of the economy. India was the only country with a separate Railway Budget. In 2017, the late Arun Jaitley presented the first combined Union Budget and the practice has been followed since then. For better management of the Indian Railways, a separate Railway Budget may be revived.

Sir, one of the highlights of the 2022 Union Budget is that the Government has announced introduction of 400 more Vande Bharat Express trains during the next three years. I appreciate the Government for this measure and I also request the Government that Kerala should be allotted 10 Vande Bharat trains. The Government is going to introduce 400 trains. We are demanding only 10 trains out of 400 trains. The hon. Minister may advise the Government of Kerala to drop the Silver Line Railway Project.

My constituency Kasaragod has many aspirations related to the Railway. The traffic and engineering survey for the proposed Kanjangad-Kaniyur line with a length of 90 kms. has been completed in 2015. The proposed route is expected to bring North Kerala nearer to Bengaluru and Mysuru. If it materialises, then Bengaluru will be only 348 kms. away from Kanjangad or in other words, the duration to reach Bengaluru will be six hours only. Currently,

the Kanjangad-Bengaluru route either via Mangalore or Palakkad is more than 650 kms. taking an exhausting 12 hours to reach. The distance and time required to connect Mysuru, Subrahmanya and Hassan and to North Kerala will also be reduced. It will also give a fillip to the tourism sector connecting Talacauvery, Subrahmanya, Bekal, and Ranipura. But unfortunately, the project is still put in the back-burner as a Consent Letter is pending from the Government of Karnataka. I request the Government that this project may be implemented as expeditiously as possible.

The Kumbala Railway Station is the major station in my constituency. It has a large stretch of unutilized land. This land may be utilized for building a satellite terminal for the Mangalore Terminal. If such a terminal is built, many trains terminating in Kannur may be extended to Mangalore. It would be a great solace for the passengers of my constituency.

Sir, Kottikulam is another station in Kasaragod. The major problem with this station is that a road is crossing through the railway station with platform on both sides of the road and it raises many safety-related concerns for vehicles and passengers. The Indian Railway had acquired land for building an ROB at the Kottikulam Railway Station, but the construction is still pending. So, I request the Railway Minister to see that the ROB is constructed as early as possible.

My constituency Kasaragod falls under the Palakkad Division of the Southern Railway. The constituency has 16 railway stations and out of the 16 railway stations, 3 are A Class stations (Kasargod, Kanjangad and Payyanur)

and 10 are Adarsh Stations. The constituency has many developmental needs and aspirations related to the Railways. I would like to mention some major grievances for the kind attention of the hon. Minister and request him to redress these grievances as quickly as possible. I request the Minister to restart the Mookambika-Shornur Train and extend it to Rameswaram connecting pilgrim centres of Palani, Madurai, and others. Payyanur is an A Class Station, but the deserving facilities are not provided there. I request the Railway Minister to kindly provide A Class facilities at Payyanur Station.

Bekal is a coastal town situated in Kasaragod District. It is known for the 17th Century Bekal Fort, built in the shape of keyhole and having red-brick towers overlooking the Arabian Sea. Bekal has immense tourism potential and to tap the potential, Bekal Railway Station should be renovated and improved properly.

Sir, there are no sufficient number of trains to Kannur and Mangalore in day time. Towards Mangalore, there is no train after 9.00 a.m. until 4.00 pm. and towards Kannur, there is a long gap between 10.00 a.m. and 2.15 p.m. during which there is no train. So, I request the Minister to sanction two or three trains in these routes during day time. Then, a Reservation System may be started at Uppala Station.

Then, I would like to request the Government that more local MEMU passenger trains between Kannur and Mangalore should be introduced. Presently, this section has least number of passenger trains. The norm of converting of passenger trains to express trains if they travel more than 200

km. is a heavy blow to the ordinary people. The increase of fare without providing any additional facility and with the same old long running time with lots of stoppages is not fair. So, I request the Railway Minister to take back this decision.

Sir, there is no train from Kozhikode, which is the nerve centre of Malabar, to Kasargod and Mangalore after 1805 hours. So, I request that an express train may be run from Kozhikode to Mangalore around 2000 hours.

Restore the Mookambika-Byndur train with a new schedule to be started from Goa, and extend it to South, may be, till Rameswaram connecting pilgrim centres of Palani, Madurai.

Starting of a new train Mangalore-Rameswaram Express is pending with the Railway Board since 2018. It must be started soon.

Sir, the railway reservation facility is not available in the four railway stations such as Kasaragod, Kumbala, Uppala and Manjeshwar. It affects the passengers between Kasaragod and Mangalore, with a distance of almost 50 kilometres for passengers.

Sir, I would request the Government to do the needful on land acquisition related to construction of new railway underpass near Payangadi Railway Station where the Payangadi township is in a big traffic trouble due to narrow railway underpass built during the British period.

The very reason for the formation of Kerala Rail Development Corporation as a State-Centre Joint Venture was actually to fulfil the above projects. But unfortunately, instead of doing anything to bring the above

projects to reality, the Government of Kerala is going ahead fast to bring a dream project – The Silver Line. I am sure, it cannot be materialised at any cost, the details of which I am not explaining here to avoid repetition. If it comes true, severe damages to the State in so many respects shall be apprehended.

HON. CHAIRPERSON: Now, please conclude.

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN: Sir, within a minute, I am concluding.

In my opinion, what the Central Government has to formulate is that the present broad gauge system be improved quickly by constructing third and fourth elevated tracks, side by side to the present track with comparatively less financial burden, limited land acquisition, and ensuring acceleration of speed.

Another important point that I would like to bring to the attention of the hon. Railway Minister is that sufficient number of train services, to adequately cater to the traffic needs of the commuters from the northern part of Kerala, be introduced. If we compare the number of services towards south up to Trivandrum, it is very less towards northern part of Kerala and beyond.

The pit line renovation at Mangalore Central Railway Station is complete now. Without another two platforms at Mangalore Central, many trains have to wait longer at the outer. Hence, sufficient funds have to be allotted for platforms No. 4 and 5 at Mangalore Central Station, in the absence of which due to congestion there, passengers from Kerala are suffering a lot.

HON. CHAIRPERSON: Rajmohan Unnithan-ji, please conclude.

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN: I am just concluding.

Many trains have to spend more time due to sharp curves at some railway station loop lines. The loop lines leading to platform No. 1 at Charuvattur and Nileswar line from south, have very sharp curves. Similar is the position about the line from north at Kanhangad railway station. So, steps need to be taken to ease these curves so that the running time of the trains can be reduced. Sir, there is just one more point.

The Indian Railways, on assumption of routine services after the COVID pandemic, have cancelled the concession in the travel fare for many categories. The Railways had granted concession to 53 categories, which included senior citizens, winners of the Police Medal, National Teachers Awardees, widows of the soldiers who died in war, those artists and agrarians travelling for exhibitions, those who were going to sports events etc. These concessions varied from 50 per cent to 70 per cent of the fare. But now, the Railways have cancelled all these concessions excluding a few only.

Hence, I would request the Government of India to restore all these concessions as they are deserving and it is necessary also.

With these words, I conclude. Thank you very much.

SHRIMATI NUSRAT JAHAN (BASIRHAT): Sir, I rise to speak on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways.

The Indian Railways is the second largest transport system in Asia. There are 13,453 passenger trains carrying 2.3 crore passengers, and 9,141 freight trains carrying 30 lakh tonnes of goods plying through 7,349 stations daily. It is as per the Government statistics. Such a huge system working in the country may be called as the lifeline of India.

But it is a matter of great regret that the fares of railway tickets have increased at every budgetary proposal of the present Government. To travel in trains like Rajdhani Express or the Durgam Express, it has become out of reach for the common people, which back in the past was much easier, and tickets were much easily purchased at the time when our present hon. Chief Minister of West Bengal, Mamata Banerjee was the Railway Minister of India.

That was, actually, the glorious era of the Indian Railways. It was the feeling that Indian Railways would function as a Railway family. My question to the hon. minister is this. Can you tell us the number of trains run on solar power in our country? On July, 14th, 2017, India's first solar operated vehicle was launched at Safdarjung Railway Station, New Delhi. The solar power train can save us from pollution and thick black smoke that we get from diesel engines. Therefore, my proposal to the hon. Railway Minister is that the main thrust should be given on modernisation and safety of passengers.

There was an assurance of new bullet train corridors. What is the result? Is a bullet train that we see in Japan possible to run in our country? It is because our soil is not fit for such type of trains to operate. So, the current Government is, basically, misleading the nation. The First High-Speed Rail System is being attempted to mark as bullet train. The names of seven corridors have been announced but no budgetary support has been provided. Why is the nation being bluffed? You have already sold Air India. When is this *shubh mahurat* of selling the Indian Railways? We also need to know that. The proposals of PPP models have already been started which is the beginning of this ultimate purpose. We need to increase connectivity in a bigger way with coal and port connectivity projects.

I would like to know from the hon. Minister about the future plan to run the Indian Railways. Is there any plan to sell it part-by-part to the private parties? I had already, in this House, mentioned that this Government is in a mood to sell all the public sector companies even if they are profit making. I hope that the Indian Railways do not have the same kind of fate which we are apprehending. The reforms are meant to make the Railways more efficient, greener and modern which will translate it into a cheaper, safer and assured mode of transport for our common man. The trains are not running on time. There is a huge delay which is causing trouble to the common passengers. The issue of cleanliness of toilets is also an important issue. These are very small things. In how many trains, bio-toilets have been set up by the Railways? I would also like to make one request to my fellow MP colleagues.

From the money that we get from the MPLADS fund, why can we not utilise a small amount for setting up chairs at railways stations in our respective constituencies? Here, in West Bengal, we, MPs, do that. I have done that. A lot of other people have done that. These are very small matters but of urgent importance.

Sir, I would end with a few other questions. How many proposals proposed in the National Railway Plan have been implemented? I alleged that West Bengal has been deprived in this Railway Budget. Please try to implement all the proposals which were proposed by the then hon. Railway Minister, Shrimati Mamata Banerjee, on the floor of this House.

Last but not least, I want to ask how far it is true that one lakh group 'D' vacancies including Gangman and more than 30,000 group 'C' vacancies exist. If so, then, when will these vacancies be filled? It is because in our country, the hungry and unemployed youth are, actually, fighting....
(Interruptions) Yes, Sir. I mean, that expression is lovely but they are, actually, fighting. There is no employment here. We are struggling. It is not only my view but the research said so. So, with so much hunger in this country, what is your Government doing about it?

We are all in favour of the Railways and we want to see that it is being run smoothly with comfort and thinking of security for the people at tolerable costs, so that everybody can avail its facilities. Thus, myself and my party does not support this Budget. Thank you, Sir.

***DR. RAJDEEP ROY (SILCHAR):** I would like to put forward a few issues related to Railways under my constituency.

Indian Railway is working wonders since the last few years and visible change is being noticed as far as infrastructure, passenger services and modernisation is concerned. I personally thank Shri Ashwani Vaishnav for bringing Barak Valley in the VISTADOME map of the country.

The people of Barak Valley in Assam wholeheartedly thank the Team Railways for this gift.

It is important to understand the geographical positioning of Barak Valley in the context of adjoining States of NE. It happens to be the gateway to Tripura, Manipur, Mizoram, and also to Bangladesh. Today it is important to upgrade Silchar/Badarpur stations as Silchar city is the 2nd largest city of entire NE.

My humble suggestions to Ministry of Railways is:-

To develop a DRM office in Silchar under NF Railway

To convert the Railway crossings at Barak Valley (6 in nos.) to ROBs, mainly the ones at

- (i) Badarpur
- (ii) Kalhakai
- (iii) Sakleshpur

* Speech was laid on the Table.

This will go a long way in establishing safety and security measures.

To expediate the establishment of an International Railway Terminus at Karimganj District which will be of immense commercial benefit for the Railways.

Thank you.

श्री अरूण साव (बिलासपुर): माननीय सभापति महोदय, मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं अपनी बात की शुरुआत इन पंक्तियों से करता हूँ।

खत्म हुई गंदगी, बंद हुई दुर्घटनाएं, ट्रेनों की लेटलतीफी अब बात हुई बीते जमाने की भारतीय रेल अब मोदी-अश्विनी की जोड़ी में बन गई है पर्याय, साधन राष्ट्र विकास की।

माननीय सभापति जी, देश के यशस्वी प्रधानमंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी ने एक नए भारत की कल्पना की है, एक आत्मनिर्भर भारत की कल्पना की है, उसको साकार करने में भारतीय रेल अग्रणी भूमिका का निर्वहन कर रही है। आज भारतीय रेल राष्ट्र की जीवन रेखा, देश की धड़कन के साथ-साथ देश की विकास की रेखा के रूप में पहचानी जाने लगी है। आज भारतीय रेल की दशा-दिशा दोनों बदली है, नए-नए कीर्तिमान भारतीय रेल ने पिछले कुछ वर्षों में स्थापित किए हैं।

चाहे प्रधानमंत्री गति शक्ति योजना के तहत गति शक्ति टर्मिनल बनाने की बात हो, वंदे भारत ट्रेनों की परिचालन की योजना हो, 'कवच' योजना को लागू करना हो, हाई स्पीड ट्रेन चलाने का मामला हो, आज भारतीय रेल समय की मांग और जनता की अकांक्षाओं को पूरा करने के लिए पूरी ताकत से लगा हुआ है। आज चाहे विश्व स्तरीय स्टेशन बनाने का मामला हो, जम्मू-कश्मीर से लेकर पूर्वोत्तर के राज्यों को रेल कनेक्टिविटी से जोड़ने का कठिन और चुनौती भरा काम हो, वह भी भारतीय रेल बखूबी अंजाम दे रही है।

मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि कोरोना की चुनौतियों के अवसर पर भारतीय रेल ने अपनी सेवाएं देश को दी हैं। भारतीय रेल का एक-एक कर्मचारी और अधिकारी अभिनंदन का पात्र है, वे अभिनंदन के पात्र हैं।

मेरा लोक सभा क्षेत्र बिलासपुर दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का मुख्यालय है। जिसकी आधारशिला भारत रत्न देश के पूर्व प्रधानमंत्री और मेरे लिए गर्व का विषय है, छत्तीसगढ़ के निर्माता श्रद्धेय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने रखी थी। इस जोन को भारतीय रेल का ग्रोथ का इंजन कहा जाता है। भारतीय रेल का केवल 3.5 प्रतिशत रूट किलोमीटर होने के बावजूद 16

प्रतिशत लगान अकेले बिलासपुर जोन करता है। कोल के परिवहन में बिलासपुर जोन अग्रणी स्थान पर है।

छत्तीसगढ़ शासन और रेल मंत्रालय के संयुक्त उपक्रम द्वारा कटघोरा-मुंगेली-कवरधा-खैरागढ़-डोंगंसगढ़-खरसिया, बरौधा बाजार, दुर्ग, बरवाडीह, चिरमिनी नई रेल लाइन परियोजनाएं बनाई गई हैं। इन योजनाओं को आगे बढ़ाने और त्वरित क्रियान्वयन की आवश्यकता है।

इसी प्रकार चिरमिरी और नागपुर हॉल्ट के 11 किलोमीटर नई रेल परियोजना के पूरा होने से एक वैकल्पिक रेल मार्ग उपलब्ध होगा। जब छत्तीसगढ़ में भारतीय जनता पार्टी की सरकार थी, इन रेल परियोजनाओं को तेजी से लागू किया जा रहा था। मैं बड़े दुख के साथ कह रहा हूँ कि जब से राज्य में कांग्रेस सरकार बनी है, महत्वाकांक्षी योजनाएं, जो छत्तीसगढ़ को विकास की उड़ान दे सकती हैं, पूरी नहीं हो पा रही हैं। मुंगेली, गवर्धा, खैरागढ़ के लोग आजादी के 75 साल बाद भी रेलवे लाइन के लिए तरस रहे हैं। भारत सरकार तो पूरी ताकत से इन परियोजनाओं को आगे बढ़ाने में मदद कर रही है, इसलिए मैं आपके माध्यम से छत्तीसगढ़ सरकार से आग्रह करूंगा कि छत्तीसगढ़ सरकार आगे आए और इन योजनाओं को पूरा करने में भारत सरकार का सहयोग करे।

महोदय, छत्तीसगढ़ से संबंधित अनेक परियोजनाएं हैं, जैसे बिलासपुर में रेलवे फ्लाई ओवर, बिलासपुर-झारसुगड़ा चौथी लाइन, राजनंदगांव-नागपुर तीसरी लाइन, पेंड्रा रोड, अनूपपुर तीसरी लाइन, बोरिदंड-अम्बिकापुर डबलिंग लाइन आदि कामों में तेजी लाने की आवश्यकता है। बिलासपुर-पेंड्रा रोड को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की आवश्यकता है। यह क्षेत्र के विकास के लिए महत्वपूर्ण है। उसलापुर, करगी रोड कोटा, बिल्हा स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के विस्तार की अत्यंत आवश्यकता है।

महोदय, बिल्हा में एक अंडरब्रिज और एक फुट ओवरब्रिज के निर्माण की अत्यंत आवश्यकता है। यह जिले का बड़ा सेंटर है। नर्मदा एक्सप्रेस और बिलासपुर-रीवा पैसेंजर ट्रेनों का पूर्ववत घुटकु, कलमीटार, करगीरोड कोटा, सल्का रोड, बेलगहना, टेंगनमांडा, खोंगसरा, भनवारटंक, खोडरी, सारबहरा स्टेशनों पर फिर से ठहराव देने की आवश्यकता है। इस क्षेत्र के

लोगों के जीवन का यही आधार है और आवागमन का एकमात्र साधन है। मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से आग्रह करूंगा कि क्षेत्र के लोगों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए इस पर विचार करें।

महोदय, बिल्हा में पूर्ववत सभी ट्रेनों का ठहराव प्रारंभ किया जाए। मैं बिलासपुर में एक कोच फैक्ट्री की स्थापना की लगातार मांग कर रहा हूं। यह इस क्षेत्र के बेरोजगारों को रोजगार के अवसर उपलब्ध कराएगा। बहुत से अंडरब्रिज इन सात वर्षों में बने हैं, लेकिन यहां पानी का भराव होता है, अंधेरा होता है, इसे ठीक करने की आवश्यकता है।

महोदय, मेरे पास मांगों की लंबी फेहरिस्त है, मैं माननीय मंत्री जी को व्यक्तिगत रूप से मिलकर दूंगा। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

*** श्री गणेश सिंह (सतना):** भारत सरकार ने वर्ष 2022-23 के लिये अपने बजट से 1.40 367.13 करोड़ का जो प्रावधान किया है, वह अब तक के अनुदानों में सर्वाधिक है।

बजट में सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के लिये 38686.59 करोड़, रोलिंग स्टॉफ के विकास के लिये नये आधुनिक कोच और प्रौद्योगिकी के लिये 7977 करोड़, डोरिमेटेड फेट कोरिडोर के लिये 150.44 करोड़, 400 नई वंदे भारत ट्रेनों के लिये एवं 23 हजार किलो मीटर मेट्रो रेल विस्तार के लिये आवंटन दिया गया है।

रेलवे छोटे किसानों के लिये एमएसएमई के लिये उत्पाद विकसित करेगा।

एक उत्पाद एक रेलवे स्टेशन को लोकप्रिय बनाया जाये।

100 कार्गो, टर्मिनल बनाये जायेंगे।

रेलवे नित नये दिन अपना विस्तार करता जा रहा है, 2021 में अप्रैल से दिसम्बर तक 55.06 मिलियन टन माल ढुलाई की जो अब तक का सबसे अधिक आंकड़ा है।

इसी समय में 229.92 करोड़ रुपये की पार्सल आय 144.23 करोड़ रुपये टिकट जांच राजस्व के रूप में जमा कराया है, जो अब तक का सर्वाधिक है।

रेलवे का 168 वर्ष पुराना एक लम्बा इतिहास है, 1853 में 16 अप्रैल को पहली रेल बाम्बे से ठाणे के बीच चलाई गई थी।

आज 126611 किलोमीटर रेल पथ है, प्रतिदिन 11000 गाड़ियां हर रोज चलाई जा रही हैं, जिनमें 7000 यात्री गाड़ियां हैं।

रेल इंजन 12147 हैं, 74003 सवारी डिब्बे, 289186 माल डिब्बे, 6853 रेलवे स्टेशन, 13 लाख कर्मचारी हैं। प्रतिदिन 2.30 करोड़ यात्रियों का रेल परिवहन कर रहा है। 30 लाख टन माल ढुलाई होता है।

* Speech was laid on the Table.

आज 1201 रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जा चुका है। मेरे मध्यप्रदेश में 40 स्टेशनों को सर्व सुविधायुक्त बना दिया गया।

5957 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा, पश्चिम मध्य रेलवे जबलपुर में 6707 किलोमीटर रेल पथ हैं। मध्यप्रदेश में 9844 किलोमीटर रेल लाईन है, अब 130 से 160 किलोमीटर प्रति घंटा गाड़ियां चलाई जा रही हैं।

रेलवे को 2022-23 में 2.45 लाख करोड़ आवंटित किया गया है। मेरे पश्चिम मध्य रेलवे को 4228 करोड़ का आवंटन किया गया है।

ललितपुर सतना रीवा सिंगरौली 541 किलोमीटर है, 16159 करोड़ लागत है, अब तक 1614 करोड़ का आवंटन हुआ है। इस बार 700 करोड़ मिला है, इस रेल लाईन में जिन किसानों की जमीन ली गई थी, उनके आश्रितों को 11 सितम्बर 2019 के पहले जिनकी जमीन का एवार्ड किया जा चुका है, उनको नौकरी दी जायेगी, ऐसा निर्णय रेल बोर्ड का था। उसी के तहत 1581 उम्मीदवारों को नौकरी दी गई है, लेकिन जो शेष बचे हैं, उन्हें नौकरी नहीं दी जा रही है। यह दोहरा मापदण्ड क्यों किया गया है, पात्रता के आधार पर रीवा से सतना के बीच, सतना से देवेन्द्रनगर के बीच जो मेरे लोकसभा क्षेत्र के गांव हैं, उनमें से जो जमीन ली गई थी, बड़ी संख्या में उम्मीदवारों के आवेदन जमा हैं, उन्हें नौकरी दी जाय, ऐसी मेरी मांग है। सतना जिला सर्वाधिक सीमेंट, लाईम, बाक्साइड की लदान में राजस्व रेलवे को दे रहा है, लेकिन एक भी रेल कारखाना नहीं है, सतना में मंडल कार्यालय खोला जाय।

400 जो नई वंदे भारत ट्रेन चलाई जानी है, उनमें से सतना रीवा से दिल्ली एवं मुम्बई के लिये दो गाड़ियां अवश्य दी जाये।

रानी कमलापति रेलवे स्टेशन की तरह सतना को भी बनाया जाये।

मेरे लोकसभा क्षेत्र सतना एवं मैहर में तीसरा, चौथा प्लेटफार्म का निकासी बनाया जाये।

यात्री गाड़ियों के स्टॉपेज मझगावां में कामायनी एक्सप्रेस, उचेहरा में सारनाथ एक्सप्रेस, जबलपुर लखनऊ, रीवा इन्दौर तथा महाकौशल का स्टॉपेज दिया जाये।

मैहर में साकेत एक्सप्रेस, पटना सिकंदराबाद, दादर वाराणसी, दुर्ग गोरखपुर का अमदरा में रेंवाचल एवं किसान ट्रेन का मैहर में स्टॉपेज दिया जाये ।

रीवा इन्दौर, रीवा नागपुर, प्रयागराज मुम्बई, दूरंतो, रीवा राजकोट को नियमित किया जाये।

महानगरी, संघमित्रा, कामयनी, गोरखपुर, अहमदाबाद, हावड़ा, इन्दौर,राजेन्द्रनगर एलटीटी, पटना सिकंदराबाद, पूना बंगलौर में इमरजेंसी कोटा सभी श्रेणियों में दिया जाये ।

श्री राहुल रमेश शेवाले (मुम्बई दक्षिण-मध्य): महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

महोदय, मुम्बई लोकल ट्रेन मुम्बई की लाइफलाइन है। मुम्बई लोकल की कैपिसिटी 1800 पैसेंजर्स की है, जबकि सुबह और शाम के रश टाइम में 8000 पैसेंजर्स सफर करते हैं। मुम्बई में 500 और कोचिस की रिक्वायरमेंट है। अगर ये अवेलेबल हो जाएंगे तो रश के समय पैसेंजर्स को तकलीफ नहीं होगी।

महोदय, मुम्बई में प्लेटफार्म हाइट का बहुत इश्यू था। पीआईएल भी दाखिल हुआ था। इस बारे में हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट ने जजमेंट दी थी। इसके तहत 36 स्टेशनों पर प्लेटफार्म हाइट का प्रोजेक्ट लिया गया था, लेकिन अब तक यह काम पूरा नहीं हुआ है। इस कारण एक्सीडेंट्स होते रहते हैं। स्टेशनों पर एक्सीडेंट्स में फर्स्टएड और मेडिकल फैसिलिटी नहीं मिलने के कारण मुम्बई में डैथ रेश्यो ज्यादा है। मैं माननीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट करता हूँ कि स्टेशन्स पर मेडिकल फैसिलिटीज़ प्रोवाइड कराई जाएं। मुम्बई में इससे पहले वन रुपी क्लिनिक चालू किए गए थे, लेकिन ये सक्सेस नहीं हुए। मेरी डिमांड है कि हर स्टेशन पर मोबाइल क्लिनिक प्रोवाइड कराना चाहिए तभी हर पैसेंजर को मेडिकल फैसिलिटी मिल सकेगी।

रेलवे प्रोमिसिस में इल्लीगली हॉकर्स रहते हैं। अगर बेरोजगारों को रोजगार देना है तो मोबाइल फूड वैन को परमिशन देनी चाहिए। इससे बेरोजगारों को रोजगार मिलेगा।

महोदय, स्टेशन के आधुनिकीकरण के लिए दादर रेलवे स्टेशन हमारे साउथ-सेंट्रल मुम्बई कांस्टिट्यूएन्सी से लिया गया है। दादर रेलवे स्टेशन में सेंट्रल रेलवे और वेस्टर्न रेलवे आता है। जब रेल लैंड डेवलपमेंट अथॉरिटी ने उसकी डिजाइन बनाई थी, तभी हमने एक सजेशन दिया था। दादर में हॉकर्स और पार्किंग की समस्या है। अगर, रेलवे स्टेशन पर ही हॉकर्स को एकोमोडेट किया जाए और वहां पार्किंग की फैसिलिटी प्रोवाइड की जाए तो दादर पूरा नॉन हॉकर्स फ्री हो जाएगा तथा पार्किंग की समस्या से भी फ्री हो जाएगा। उसकी डिजाइन वहां के लोकल आर्किटेक्ट ने बनाई है। अगर, आप वहां के लोकल आर्किटेक्ट की डिजाइन एक्सेप्ट करेंगे तो दादर पूरी तरह से

हॉकर्स फ्री हो जाएगा। अगर, पायलट सक्सेस हो जाए और मुम्बई के सभी स्टेशनों पर हॉकर्स और पार्किंग की व्यवस्था करेंगे तो पूरी मुम्बई हॉकर्स फ्री हो जाएगी और मुम्बई की पार्किंग की समस्या हल हो जाएगी।

महोदय, रेनी सीजन में सिग्नल्स नहीं चलते हैं। उसका मुख्य कारण यह है कि मुम्बई में भारी बारिश होती है। फ्लडिंग की वजह से भी बहुत सारे सिग्नल्स काम नहीं करते हैं। मेरे साउथ सेंट्रल कांस्टिट्यूएन्सी में कुर्ला और चुनाभट्टी स्टेशन पर मानसून सीजन में फ्लड आ जाता है। उसकी वजह से ट्रेनें नहीं चलती हैं। फ्लडिंग के बारे में मैं सजेस्ट करना चाहता हूं कि रेलवे मिनिस्ट्री में मुम्बई का जो ब्रिम्स्टोवाड प्राजेक्ट है, उस प्रोजेक्ट के तहत अगर रेलवे ट्रैक डिजाइन बनाएंगे, तो वॉटर डिस्चार्ज हो सकता है और उससे फ्लडिंग का प्रॉब्लम सॉल्व हो सकता है।

मुम्बई म्यूनिसिपल कॉर्पोरेशन ने जो ब्रिम्स्टोवाड का प्रोजेक्ट लिया है, अगर उसकी डिजाइन रेलवे का इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट एक्सेप्ट करेगा तो मुम्बई रेलवे ट्रैक पर जो वॉटर लॉगिंग होती है, वह वॉटर डिस्चार्ज होकर प्रॉब्लम सॉल्व हो जाएगा। महोदय, एसी लोकल के फेयर के बारे में मुम्बई के सभी मैम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट ने रिक्वेस्ट की है। एसी लोकल के फेयर के बारे में रेलवे मिनिस्ट्री को विचार करना चाहिए क्योंकि, बहुत सारे एसी लोकल की वजह से और वहां बहुत कम पैसेंजर्स होने की वजह से आजकल प्लेटफॉर्म पर क्राउड ज्यादा बढ़ रहा है, क्योंकि लोग नॉर्मल लोकल की वेट करते हैं। एसी लोकल के बीच-बीच में आने की वजह से वहां पैसेंजर्स की भीड़ ज्यादा होती है। मुम्बई में प्रॉब्लम बढ़ रहा है। मेरा एक सजेशन है कि एसी लोकल में अभी दस लोग जाते हैं और दस लोगों की वजह से रेलवे डिपार्टमेंट को एक हजार रुपये रेवेन्यू मिलता है, अगर फेयर कम करेंगे तो सौ लोग जाएंगे। आपको रेवेन्यू भी ज्यादा मिलेगा। पैसेंजर्स की संख्या बढ़ेगी और आपका जो रेवेन्यू का टारगेट है, वह टारगेट भी एचीव हो सकता है। एसी लोकल के बारे में आपको विचार करना चाहिए। सीनियर सिटीजन के लिए जो सब्सिडी का प्रावधान है, उसके बारे में भी आपको विचार करना चाहिए। उसको भी बंद कर दिया गया है। यह सभी सीनियर सिटीजन्स की डिमांड है।

महोदय, श्रीकांत शिंदे जी ने फिफ्थ और सिक्सथ लेन का प्रश्न उठाया है। उनके क्षेत्र में फिफ्थ और सिक्सथ लेन का काम पूरा हुआ है, लेकिन उसकी स्टार्टिंग प्वाइंट सीएसटी है। अगर फिफ्थ और सिक्सथ लेन का काम जल्दी पूरा हो जाएगा तो उसका पूरा बेनिफिट एमएमआर रीजन को मिलेगा।

महोदय, स्लम के बारे में सभी माननीय सदस्यों ने प्रश्न उठाये हैं। सुप्रीम कोर्ट के आदेश के अनुसार रेलवे लाइन के ऊपर जो स्लम है, अभी उनके ऊपर कार्रवाई हो रही है। उसके बारे में रेलवे मिनिस्ट्री ने एक पॉजिटिव रेस्पॉंस दिया है। हमारे रेलवे मिनिस्टर और रेलवे राज्य मंत्री एक ज्वाइंट मीटिंग करके इसका सॉल्यूशन निकालने का प्रयास कर रहे हैं। लेकिन, मेरे साउथ सेंट्रल कांस्टिट्यूएन्सी के बारे में ऑलरेडी इसका सॉल्यूशन निकाला जा चुका है। मेरे साउथ सेंट्रल कांस्टिट्यूएन्सी में ऑलरेडी इसका सॉल्यूशन निकाला गया है। मेरे संसदीय क्षेत्र आजाद नगर, कमलारामन नगर, सरदार वल्लभ भाई पटेल नगर और संजय गांधी नगर की रेलवे लाइन पर स्लम है। इन्हें ऑलरेडी धारावी रीडेवलपमेंट प्रोजेक्ट में एकोमोडेट किया है। उसके लिए रेलवे ने 45 एकड़ जगह एमओयू के माध्यम से धारावी रीडेवलपमेंट अथॉरिटी को दी है। उसके लिए 800 करोड़ रुपये भी राज्य सरकार ने पे किए हुए हैं। यदि वह लैंड एकदम धारावी रीडेवलपमेंट अथॉरिटी को हैंडओवर हो जाएगी तो इस लाइन पर जितने भी स्लम हैं, उन्हें वहां एकोमोडेट किया जाएगा और यह प्राब्लम सॉल्व हो जाएगी। सीएसटी पनवेल एलिवेटिड कोरिडोर के बारे में भी मैं माननीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि यह बहुत महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट था, लेकिन दुर्भाग्य से यह प्रोजेक्ट इम्प्लीमेंट नहीं हुआ है और इसका भूमि पूजन भी आदरणीय प्रधान मंत्री मोदी जी ने किया है लेकिन भूमि पूजन होने के बाद भी अभी तक यह प्रोजेक्ट नहीं हुआ है। मेरे संसदीय क्षेत्र में भाऊदाजी रोड का माटूंगा, टीएच कटारिया मार्ग और गुरु तेग बहादुर नगर रेलवे स्टेशन से जीटीबी रोड तक आरओबी का काम पेंडिंग है।

वहां चार फुट ओवरब्रिज हैं, जो कि चेंबूर, गोवंदई, कुमुद विद्या मंदिर और देवनार में पेंडिंग हैं। उसका काम जल्द से जल्द पूरा करना चाहिए। एक डबल डेकर ब्रिज की प्रभादेवी में एनओसी पेंडिंग है, वह काम भी जल्द से जल्द पूरा हो जाए, तो मेरे क्षेत्र के पैसेंजर्स को काफी फैसिलिटी मिलेगी।

***श्री परबतभाई सवाभाई पटेल (बनासकांठा):** मैं वर्ष 2022-23 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणधीन अनुदानों की मांगों पर अपने विचार रखता हूँ । माननीय प्रधानमंत्री जी और उनके मंत्रीमंडल की सराहना करता हूँ की ऐसी विपरीत परिस्थिति में रेल बजट पेश किया गया है । यह बजट अपने आप में ऐतिहासिक है जिसमें समाज के हर वर्ग का ध्यान रखा गया है । आज देश के साधारण व्यक्ति को एहसास है की रेलवे में उसकी सुविधाओं का भी ध्यान रखा जाता है । माननीय वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी ने इस बजट 2022 में रेलवे के लिए कई घोषणाएं की हैं जो अपने आप में रेलवे को एक नई ऊर्जा प्रदान करेगा ।

अब मैं मेरे संसदीय क्षेत्र से सम्बंधित रेलवे से जुड़ी कुछ मांगों को माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष रखता हूँ -

मेरी पहली मांग है की कुछ एक्सप्रेस गाड़ियाँ समदडी भीलडी रेलवे खंड से गुजर रही है जिनका विवरण निम्नलिखित है -

बीकानेर दादर एक्सप्रेस (02489/02490)

जोधपुर गांधीधाम एक्सप्रेस (02483/02484)

भगत की कोठी बांद्रा एक्सप्रेस (04817/04818)

बाड़मेर यशवंतपुर एक्सप्रेस (04805/04806)

जोधपुर साबरमती एक्सप्रेस (04803/04804)

* Speech was laid on the Table.

उपरोक्त सभी गाड़ियों का कोरोना काल से पहले तक धानेरा रेलवे स्टेशन पर ठहराव था, परन्तु कोरोना काल के दौरान से स्टॉपेज हटा दिया गया है जिससे क्षेत्र के एवं बाहर से इलाज एवं अन्य कार्यों के लिए आने वाले यात्रियों को असुविधा होती है। अतः मेरा आपसे निवेदन है की धानेरा रेलवे स्टेशन पर उक्त गाड़ियों का ठहराव पुनः शुरू करने की कृपा करें।

मेरी दूसरी मांग है की मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा के अंतर्गत भुज-बाडमेर से थराद होते हुए एक नई रेल लाइन का निर्माण किया जाना है और इसका सर्वेक्षण हुआ है और पूर्व वाले बजट में लिया गया है परन्तु अभी तक इस रेल लाइन का कार्य शुरू नहीं हो सका है। इस रेल लाइन के निर्माण होने से थराद, बाव, सुईगाम, लाखनी तहसील के यात्रियों को, किसानों एवं व्यापारियों को रेलवे का लाभ मिल सकेगा। ज्ञात हो की भुज के पास कांडला पोर्ट एवं मुंद्रा पोर्ट होने के कारण यह व्यापारिक दृष्टि से लाभप्रद सिद्ध होगा। यहाँ आजादी से अबतक रेलवे से इस क्षेत्र को जोड़ा नहीं जा सका है, यहाँ रहने वाले निवासी मुख्यतः किसान वर्ग के हैं और इस रेल लाइन के परिचालन से इन क्षेत्रों के किसानों को अधिक लाभ मिलेगा और वे अपना कृषि उत्पाद एक शहर से दूसरे शहर तक आसानी से ले जा सकेंगे और आर्थिक लाभ प्राप्त कर सकेंगे इससे उनकी आय भी बढ़ेगी। अतः मेरा सरकार से निवेदन है कि उपरोक्त रेल लाइन को पुनः प्रगति में लाने की कृपा करें ताकि इस क्षेत्र को रेल लाइन से जोड़ा जा सके और जनता की वर्षों पुरानी मांग को पूरा किया जा सके। मेरी तीसरी मांग जो की मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत एल.सी -62, रेलवे ओवर ब्रिज पर रेलवे विभाग द्वारा किये जाने वाले कार्य के सन्दर्भ में है। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दीयोदर गाँव में रेलवे ओवर ब्रिज बनाने का कार्य वर्तमान में सड़क एवं भवन विभाग (राज्य सरकार) दीयोदर द्वारा चलाया जा रहा है। इस कार्य में सड़क एवं भवन विभाग के अनुसार एल.सी-62, रेलवे ओवर ब्रिज के कार्य में अब तक अनुमानित कुल 75% भौतिक कार्य पूरे हो चुके हैं और बाकि काम लगभग 3 महीने में पूरा होने की उम्मीद है। इस रेलवे ओवर ब्रिज के कार्य में फाटक क्षेत्र पर पुल का कार्य रेलवे विभाग द्वारा किया जाना है जिसका कार्य रेलवे द्वारा आज तक शुरू नहीं किया गया है।

रेलवे विभाग से जानकारी लेने पर मुझे पता चला है की मानचित्र अनुमान का कार्य प्रगति पर है और इस कार्य के पूर्ण होने में अभी लगभग एक वर्ष से ज्यादा का समय लग जायेगा | अभी वहां पर फाटक होने की वजह से लोगों को आवागमन में काफी परेशानी हो रही है और इस कार्य में यदि और अधिक समय लगा तो वहां से आने जाने वालों काफी कठिनाइयों का सामना और अधिक समय तक करना पड़ेगा | अतः मेरा निवेदन है कि कार्य को जल्द से जल्द पूरा किये जाने के लिए सम्बंधित अधिकारियों को निर्देशित करने की कृपा करें ।

मेरी चौथी मांग है की मेरे संसदीय क्षेत्र पालनपुर से द्वारिका तक कोई सीधी ट्रेन नहीं है जिसके कारण मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को आवागमन में बहुत परेशानी हो रही है । जूनागढ़, द्वारिका, वीरपुर, प्रसिद्ध तीर्थ स्थल होने के कारण वहाँ मेरे संसदीय क्षेत्र से हजारों लाखों लोग हमेशा आवागमन करते हैं, इस तरह से यह रेलवे मार्ग बहुत महत्वपूर्ण है | पालनपुर से वाया डीसा, भाभर, राधनपुर, वाराही, सांतलपुर, समरखाली, मोरबी, राजकोट, वीरपुर, जूनागढ़, द्वारिका तक जनहित में सीधी ट्रेन चलाना अतिआवश्यक है इसलिए इस रूट पर शीघ्र ट्रेन चलाई जाये |

मेरी पांचवी मांग है की अहमदाबाद (वाया पालनपुर, महेसाणा) से अमृतसर के बीच कोई भी डायरेक्ट ट्रेन नहीं होने के कारण उत्तर गुजरात क्षेत्र (बनासकांठा, महेसाणा और पाटन जिला) के यात्रियों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता हैं | ट्रेन नं-19611/19612 तथा 19613/19614 अजमेर से अमृतसर वाया अहमदाबाद होते हुए चलायी ताकि उत्तर गुजरात क्षेत्र (बनासकांठा, महेसाणा और पाटन जिला) के यात्रियों को हो रही परेशानी दूर हो सके |

मेरी छठी मांग भुज-दादर एक्सप्रेस को भाभर स्टेशन में ठहराव देने के संबंध में है । भुज - दादर एक्सप्रेस (12960-12959) मेरे संसदीय क्षेत्र के भाभर स्टेशन से होकर गुजरती है यदि भाभर स्टेशन में भूज-दादर एक्सप्रेस का 2 मिनट का ठहराव मिल जाय तो यहाँ की जनता को ट्रेन

पकड़ने हेतु अति सुविधा होगी । अतः मेरा आपसे निवेदन है कि जल्द से जल्द भुज - दादर एक्सप्रेस (1296012959) का भाभर स्टेशन में 2 मिनट का ठहराव जनहित में दिया जाये ।

मेरी सातवी मांग भुज-बरेली एक्सप्रेस को भाभर स्टेशन में ठहराव देने के संबंध में है । भुज - बरेली एक्सप्रेस (1432214321) मेरे संसदीय क्षेत्र के भाभर स्टेशन से होकर गुजरती है यदि भाभर स्टेशन में भुज - बरेली एक्सप्रेस का 2 मिनट का ठहराव मिल जाय तो यहाँ की जनता को ट्रेन पकड़ने हेतु अति सुविधा होगी । अतः आपसे मेरा निवेदन है कि जल्द से जल्द भुज -बरेली एक्सप्रेस (14322-14321) का भाभर स्टेशन में 2 मिनट का ठहराव जनहित में दिया जाये ।

मेरी आठवी मांग है की मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा के अंतर्गत भुज -बाडमेर से थराद होते हुए एक नई रेल लाइन का निर्माण किया जाना है और इसका सर्वेक्षण हुआ है और इसे पूर्व वाले बजट में लिया गया है परन्तु अभी तक इस रेल लाइन का कार्य शुरू नहीं हो सका है । इस रेल लाइन के निर्माण होने से थराद, बाव, सुईगाम, लाखनी तहसील के यात्रियों को रेलवे का लाभ मिल सकेगा । अतः मेरा निवेदन है की इस रेल लाइन को पुनः प्रगति में लाने की कृपा करें ताकि इस क्षेत्र को रेल लाइन से जोड़ा जा सके और जनता की वर्षों पुरानी मांग को पूरा किया जा सके ।

मेरी आठवीं मांग है की मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा जिले के अंतर्गत धानेरा तहसील, मोटा मेडा गाँव के पास LC 129 रेलवे फाटक पड़ता है जहाँ पर तीन वर्षों से रेलवे अंडरपास का कार्य चल रहा है परन्तु उसमे से कुछ कार्यों को छोड़ दिया गया है । बारिश के मौसम में उस स्थान पर पानी और मिटटी का जमाव हो जाता है जिससे आवाजाही बिल्कुल बंद हो जाती है । मिटटी और पानी के जमाव के कारण पास के गाँव के 100 घरों का रास्ता बंद हो जाता है, एवं गाँव के लोगों को अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ता है । निर्माण के कार्यों के कारण मिटटी जमा रहती है इसलिए बारिश आने के समय नाले बंद हो जाते हैं और सारा मार्ग बंद हो जाता है । इसलिए मेरा आग्रह है की उस स्थान पर नालों में से पानी की निकासी की व्यवस्था हो और बारिश में जल

जमाव न होने पाए इसके लिए उस स्थान पर शेड का निर्माण किया जाये जिससे की रास्ते में अवरोध उत्पन्न न हो और गाँव के लोगों की आवाजाही सुगम बनी रहे ।

इसके अतिरिक्त मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत डीसा से जुड़ी हुई कुछ मांगों को आपके समक्ष रखना चाहूँगा । ज्ञात हो की डीसा उत्तर गुजरात का एक प्रमुख औद्योगिक केंद्र है इसलिए वहां के लोगों की मांगों को भी महत्वपूर्ण दृष्टि से देखा जाना चाहिए ।

इनकी कुछ महत्वपूर्ण मांगे निम्नलिखित है –

ट्रेन नंबर 12489(दादर -बीकानेर) और ट्रेन नंबर 12490(बीकानेर- दादर) को डीसा शहर में ठहराव दिया जाना चाहिए इसके अतिरिक्त इस ट्रेन को पहली की तरह निर्धारित रूट पर चलाया जाना चाहिए जो की भिल्दी- डीसा-पालनपुर-मेहसाना- अहमदाबाद है ।

ट्रेन नंबर 12959(दादर-भुज) और 12960 (भुज- दादर) जो की वर्तमान में सप्ताह में दो दिन चलती है इस ट्रेन को सप्ताह में चार दिन चलाया जाये ।

ट्रेन नंबर 12960(भुज -दादर) जो की अभी सूरत सबह 8 बजे पहुंचती है और 12 बजे दोपहर में दादर पहुंचती है इसके समय में परिवर्तन करके इसके दादर पहुंचने का समय सुबह 10 बजे निर्धारित किया जाये ।

डीसा - सूरत -मुंबई के बीच आवागमन को सुगम बनाने के लिए रोजाना ट्रेन चलाई जाये जिससे यात्रियों को आवगम की सुविधा मिल सके ।

मुझे पूरी आशा है की माननीय रेल मंत्री जी मेरी सभी मांगों को पूरा करेंगे जिससे की हम अपने क्षेत्र की जनता को एक सुलभ यातायात का साधन उपलब्ध करवा सकेंगे । एक बार फिर मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने ऐसी विकट परिस्थिति में भी रेल की गति को बनाये रखा । यह रेल बजट निश्चित रूप से रेलवे को नई गति व ऊर्जा प्रदान करेगा । धन्यवाद

डॉ. सुकान्त मजूमदार (बालूरघाट) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों के समर्थन पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

महोदय, रेलवे ने इस वर्ष 2022-23 में 2,10,000 करोड़ रुपये से भी ज्यादा की आय का अनुमान किया है, जिसमें वर्ष 2019-20 की तुलना में 10 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। हमारे आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और माननीय रेल मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव जी के नेतृत्व में भारतीय रेल नई दिशा की तरफ बढ़ रही है। चाहे नॉर्थ-ईस्ट में रेल पहुंचाना हो, चाहे हमारे पश्चिम बंगाल के पड़ोसी राज्य सिक्किम तक रेल पहुंचाना हो या देश के बाकी प्रांतों तक रेल पहुंचाना हो, रेल भारतवर्ष की लाइफलाइन है। प्रधानमंत्री जी का मंत्र है कि सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास और सबके प्रयास के साथ आदरणीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में रेलवे आने वाले 25 सालों के लिए तैयार हो रही है और वह भारतवर्ष को एक नई ऊंचाई पर लेकर जाएगी।

आपने और हम सबने देखा है कि कोविड के समय में रेलवे को अभूतपूर्व चुनौतियों का सामना करना पड़ा है। उस समय भी रेलवे ने अपना दायित्व और जिम्मेदारी निभाई है। रेलवे के माध्यम से लोगों तक ऑक्सीजन पहुंचाने से लेकर सभी जगहों पर मेडिकल फैसिलिटी में हेल्प पहुंचाई गई है। इसलिए मैं आदरणीय प्रधानमंत्री जी और हमारे रेल मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। वर्ष 2021-22 में बुनियादी ढांचों के विकास के लिए राष्ट्रीय रेल योजना तैयार की गई है। इस योजना के तहत निम्नलिखित समर्पित फ्रेट कॉरिडोर परियोजनाएं शुरू की जाएंगी, जो कि पश्चिम बंगाल को लाभ पहुंचाएंगी। खड़गपुर से विजयवाड़ा तक ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर, भुसावल से खड़गपुर से दानापुर तक ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर और इटारसी से विजयवाड़ा तक नॉर्थ-साउथ कॉरिडोर बनेगा।

The Railways will develop new products and efficient logistic service for the small farmers and the small and medium enterprises. It will also take steps towards the integration of coastal and railway networks to provide seamless solution for movement of parcels.

माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व और हमारे प्रधानमंत्री जी की अनुप्रेरणा से बड़े-बड़े काम हो रहे हैं। अभी हमारे विपक्ष के मित्र बोल रहे थे कि पश्चिम बंगाल को इस बजट में डिप्राइव्ड किया गया है। मैं आज इस हाउस में बोलना चाहता हूँ कि पश्चिम बंगाल में कुल 48 प्रोजेक्ट्स हैं, जो कि लैंड नहीं मिलने के कारण बंद पड़े हुए हैं। यहां तक कि मेरे क्षेत्र से जब मैं सांसद नहीं था, जब वहां पर तृणमूल कांग्रेस पार्टी के सांसद थे, वर्ष 2017-18 में बालूरघाट में न्यू रेलवे लाइन परियोजना के लिए 250 करोड़ रुपये आवंटित किए गए थे। लेकिन राज्य सरकार के इनीशिएटिव की कमी की वजह से 250 करोड़ रुपये में से सिर्फ 4-5 करोड़ रुपये ही खर्च हुए थे और बाकी का पैसा वापस चला गया था। इसका जिम्मेदार कौन है?

हमें उसका पता लगाना चाहिए। जब पश्चिम बंगाल में मेरे क्षेत्र के लिए 250 करोड़ रुपये दिए गए थे, तो मात्र 4-5 करोड़ रुपये खर्च किए गए और बाकी का पैसा वापस चला गया था। आज मैं माननीय रेल मंत्री जी के पास गया, तो उन्होंने इस बार उस परियोजना के लिए 20 करोड़ रुपये दिए हैं, इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद और आभार व्यक्त करता हूँ। लेकिन यह दिल मांगे मोर, आपने 20 करोड़ रुपये तो दिए हैं, अगर परियोजनाओं को पूरा करना है, तो उसके लिए बहुत सारे पैसे की जरूरत है। मुझे आशा है, जैसा कि आपने व्यक्तिगत रूप से कहा भी है कि पैसे की कमी नहीं होगी, बस राज्य सरकार की मंशा ठीक होनी चाहिए, जमीन मिलनी चाहिए, क्योंकि जमीन के बिना प्रोजेक्ट पूरा नहीं हो सकता है।

माननीय सभापति महोदय, एक बड़ा ही आइकोनिक सीन है, सत्यजित राय जो कि पथेर पंचाली फिल्म के डॉयरेक्टर हैं, उसमें अप्पू और दुर्गा नामक दो कैरेक्टर्स हैं। जब उनके गांव के पास से रेल गुजरती है, तो दोनों भाई-बहन रेल देखने के लिए दौड़ रहे होते हैं। वर्ष 2004 में ऐसी

ही एक घटना घटी थी। वर्ष 2004 में आजादी के काफी दिनों के बाद मेरे जिले में रेल पहुंची और मेरे क्षेत्र के जितने भी अप्पू और दुर्गा थे, वे बच्चे नहीं थे, वे मेच्योर थे, सभी लोग रेल देखने के लिए दौड़े थे।

प्रधान मंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने ममता जी को रेलवे मिनिस्टर बनाया था। ... (व्यवधान) ममता जी ने कैसी रेल दी थी? मैं आपके सामने क्लियर करना चाहता हूँ। हैंड प्लन्जर सिस्टम से ट्रेक को चेंज किया जाता था। बालूरघाट स्टेशन में घुसने से पहले ट्रेन को खड़ा करना पड़ता था। हैंड प्लन्जर से लाइन को चेंज करने का ब्रिटिश के समय का जो सिस्टम था, उस सिस्टम को तैयार किया जाए। ... (व्यवधान) कल्याण दा, आप थोड़ा चुप रहिए। आपका भी टाइम आएगा। इस जिले में रेल के डेवलपमेंट के लिए मैं आपसे मांग करता हूँ, क्योंकि वर्ष 2004 में जहां पर रेल पहुंची थी, we need a healing touch. उस हिलिंग टच के बिना इस क्षेत्र का विकास नहीं हो सकता है। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि मेरे वहां पर जो तीन परियोजनाएं बंद हो चुकी हैं, वे चालू होनी चाहिए। आपने बालूरघाट हिली में पैसा दिया। ममता जी के समय तो सिर्फ शिलान्यास होता था। मैंने देखा था। मैं तब स्टूडेंट था। मैं रेलवे स्टेशन पर उतरा तो एक लंबी से दीवार खड़ी की गई थी, उस पर लगभग 50 शिलालेख हैं, जिनका ममता बनर्जी जी ने इन्फ्रेशन किया था। उन्होंने एक में भी पैसा नहीं डाला था। वे सारी परियोजनाएं बंद हो गई हैं।

मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि समय आने पर आप दूध का दूध और पानी का पानी कर दीजिएगा। ... (व्यवधान) कल्याण जी, आप बैठ जाइए। आप पीकर आए हैं। मैं अनुरोध करता हूँ कि बुनियादपुर-कालियागंज जो रेल परियोजना है और गाजोल से गुंजारिया तक इटाहार होकर जो रेल परियोजना है, इन परियोजनाओं के लिए आपसे अनुरोध है कि आप इनके लिए पैसा दीजिए। पश्चिम बंगाल में इस्कॉन मंदिर बन रहा है, जो वर्ल्ड का सबसे बड़ा मंदिर बनने जा रहा है। मेरा आपसे अनुरोध है कि रेल को इस्कॉन मंदिर तक पहुंचाइए। यह पूरे विश्व में पर्यटकों के लिए बहुत अच्छा स्थान होने वाला है।

इसलिए आपसे अनुरोध है कि इस्कॉन मंदिर तक रेल पहुंचाने की कोशिश कीजिए। उत्तर बंगाल हमेशा से ही पिछड़ा इलाका रहा है इसलिए आप उत्तर बंगाल को एक हाईस्पीड ट्रेन दीजिए। मैं पहले भी इस ऑगस्ट हाउस में बोल चुका हूँ कि जब वीकेंड होता है तो सभी सांसद अपने-अपने क्षेत्र में जाते हैं, लेकिन मैं नहीं जा पाता हूँ, क्योंकि मेरे वहां जाने के लिए ऐसी व्यवस्था नहीं है कि मैं शुक्रवार को जाऊँ और सोमवार को यहां पर पहुंच जाऊँ। अगर इस समस्या से कोई निजात दिला सकता है तो वह रेलवे विभाग दिला सकता है, क्योंकि जहां पर प्रॉब्लम है, वहां पर मोदी जी की रेल है, वैष्णव जी की रेल है इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप इस समस्या का निवारण कीजिए। ... (व्यवधान)

आज दक्षिण दिनाजपुर से, बालूरघाट से हावड़ा जाने के लिए ट्रेन नम्बर 03063-03064 अप एंड डाउन एक ही ट्रेन है, लेकिन एक ही रैक हावड़ा से खुलती है, बालूरघाट जाती है, इंजन को घुमाकर फिर उसको हावड़ा लेकर आती है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस रैक को डबल किया जाए, क्योंकि अगर दोनों तरफ से रात को ट्रेन खुलेगी तो यात्रियों को सुविधा होगी। ... (व्यवधान) आप सीनियर मैम्बर हैं। आपको ऐसा करना शोभा नहीं देता है। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति: आप इधर देखकर बोलिए।

... (व्यवधान)

डॉ. सुकान्त मजूमदार : मैं इस वजह से रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि मेरे क्षेत्र में वंदे भारत ट्रेन को चलाने की व्यवस्था की जाए। ... (व्यवधान) मैं इसी के साथ अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ और माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ।

***श्रीमती शारदा अनिल पटेल (महेसाणा):** महेसाणा क्षेत्र में रेलवे विभाग के द्वारा गेज परिवर्तन और दूसरे विकास के काम चल रहे हैं। महेसाणा सहित पूरे उत्तर गुजरात में बहुत ही कम धनराशि इस बजट में आवंटित की गयी है, जो सिर्फ 10.45 लाख रुपये हैं, जिसका विवरण निम्नलिखित है: -

विजापुर और आम्बलियासन के बीच आमान परिवर्तन के लिए अंतिम स्थान सर्वेक्षण (41.53 कि.मी.) के लिए पिछले दो बजट में कोई धनराशि आवंटन नहीं की गई।

कलोल- कड़ी -कटोसन रोड के बीच में आमान परिवर्तन के लिए अंतिम स्थान सर्वेक्षण (37.23 कि.मी.) के लिए पिछले दो बजट में कोई धनराशि आवंटन नहीं की गई।

महेसाणा-पालनपुर के बीच दोहरीकरण के लिए अंतिम स्थान सर्वेक्षण (65 कि.मी.) के लिए इस बजट में कोई धनराशि आवंटन नहीं की गई।

आदरज मोटी से विजापुर के बीच आमान परिवर्तन के लिए अंतिम स्थान सर्वेक्षण (39.75 कि.मी.) के लिए पिछले दो बजट में कोई धनराशि आवंटन नहीं की गई।

केन्द्र सरकार के इस साल के रेल बजट में उत्तर गुजरात की कुल 10 परियोजनाओं में से केवल 4 परियोजनाओं को ही शामिल किया गया है। कवर की गई 4 परियोजनाओं के लिए सिर्फ 10.46 लाख रुपये स्वीकृत किए गए हैं।

तारंगा हिल से अम्बाजी होते हुए आबू रोड तक 89.38 कि.मी. लंबी इस परियोजना पर 1695.72 करोड़ रुपये की लागत आने का अनुमान है, जिसमें वर्तमान बजट में मात्र रु. 1,000 का ही खर्च किया गया है।

जब तक जरूरी धनराशि मंजूर नहीं होती तब तक काम शुरू नहीं हो सकता। मैं रेल मंत्री जी को अनुरोध कर रही हूं कि उपरोक्त रेल संबंधित कार्यों को बजट 2022-23 में अनुदान हेतु सूचीबद्ध करने की कृपा करें।

* Speech was laid on the Table.

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर): सर, आपने मुझे अनुदानों की मांगो (रेलवे) पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Kalyan Ji, let the House be in order please.

... (Interruptions)

श्री गुरजीत सिंह औजला: मैं आपका ध्यान देश के सबसे बड़े पब्लिक सेक्टर यूनिट रेलवे की तरफ दिलाना चाहता हूँ। जितने भी पब्लिक सेक्टर यूनिट्स हैं, उनको तो बीजेपी गवर्नमेंट ने बेच दिया है। एनडीए के लोगों ने भी उस पर कुछ नहीं बोला है।

सर, रेलवे का 60 परसेंट स्टाफ है, जो न्यू पेंशन स्कीम के तहत आता है। उनकी 1500 से 1600 रुपये पेंशन बनेगी तो वे लोग कैसे गुजारा कर पाएंगे। हम डिमांड करते हैं कि एनपीएस सिस्टम खत्म करके ओल्ड पेंशन स्कीम के तहत सारे स्टाफ को लाना चाहिए। वे लोगों की सेवा करते हैं इसलिए उनका जब रिटायरमेंट हो तो उनको कुछ मिलना चाहिए।

यही नहीं, जो बजट आया है, उसमें जो रेलवे के क्वार्टर्स हैं, जो सबसे जरूरी चीज है, लेकिन आज 70 प्रतिशत रेलवे के क्वार्टर्स कंडम हो चुके हैं। अमृतसर में रेलवे के एक हजार क्वार्टर्स कंडम घोषित कर दिए गए हैं। जब उनमें कोई रेलवे मुलाजिम रहता था, वह 8 प्रतिशत से लेकर 25 प्रतिशत तक किराया रेलवे को देता था। उससे रेलवे को आमदनी भी होती थी। मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि रेलवे के क्वार्टर्स बनाने का प्रावधान करें। रेलवे तो प्राइवेट हो जाएगी, फिर भी आप ऐसा प्रावधान कर दीजिए। उससे उन लोगों को, जो मुलाजिम हैं, उनको दिक्कत नहीं आएगी, क्योंकि प्राइवेट कंपनी का पता नहीं है कि वह कुछ कर पाए या न कर पाए। यह आपका एक सपना है, पता नहीं कब तक पूरा हो जाएगा। स्टाफ बहुत कम है, टीटीई बहुत कम हैं, उन पर बोझ बहुत ज्यादा है और रेलवे की चेकिंग प्रॉपर नहीं हो पाती है। मैं चाहता हूँ कि स्टाफ में वृद्धि हो। अमृतसर में रेलवे वर्कशाप है, उसके पास कोई काम नहीं है और मुलाजिम हैं। मैं चाहता हूँ कि रेलवे ज्यादा से ज्यादा काम देश की इस सबसे पुरानी, जो आज़ादी से पहले की

वर्कशॉप है, को जरूर दे, ताकि वहां के मुलाजिमों को काम मिल सके और रेलवे के लिए भी लाभदायक हो।

सर, मैं कुछ मुश्किलें आपके ध्यान में लाना चाहता हूं, खासकर अमृतसर की, जो मेरा संसदीय क्षेत्र भी है। जो एक अमृतसर-डेरा बाबा नानक रेल लाइन है, उसके किलोमीटर 4/15 और 4/16 पर एक अंडरब्रिज बनना है। वह प्रधानमंत्री सड़क योजना की रोड है, लेकिन वहां फाटक नहीं था और अब उसे पक्के तौर पर बन्द कर दिया गया है। उसकी वजह से बहुत से गांव कट गए हैं। मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि वह अंडरब्रिज फाटक जरूर बनाया जाए। इसी तरह, अमृतसर से तरनतारन की जो रेल लाइन है, उसके ऊपर एक टपई फाटक है और हमारे पंजाब की दूसरी सबसे बड़ी मण्डी है – भगतांवाला अनाज मण्डी, जिससे वहां पूरा ट्रैफिक रहता है। उसके ऊपर ओवरब्रिज बनने वाला है। मैंने पहले भी डिमाण्ड किया था, लिखकर भी भेजा है, काइण्डली उस ओवरब्रिज को बनाने में सहयोग कीजिए।

इसी तरह से अमृतसर से अटारी रेल लाइन पर छियाटा में वॉशरी बन चुकी है, तीन नए प्लेटफार्म्स बन चुके हैं और बहुत सी गाड़ियों का आना-जाना है। उसकी आधी आबादी, लगभग एक लाख की आबादी में शहर के दूसरी ओर कट हो चुकी है। उसके तीन फाटक पड़ते हैं – इस्लामाबाद, कोट खालसा और छियाटा, इन तीनों फाटकों पर ब्रिज बनना जरूरी है। पता है कि वह तंग जगह है, लेकिन कोई न कोई प्रावधान कीजिए, क्योंकि वहां के लोगों को बहुत दिक्कत होती है। इसी तरह से, जो अमृतसर से डेरा बाबा नानक रेल लाइन है, उस पर मजीठा और रामदास में प्लेटफार्म की बहुत बड़ी जरूरत है। कुछ ट्रेन्स हैं, उनको आगे तक बढ़ाया जाए जैसे ट्रेन नम्बर 2216, अमृतसर-नागपुर ट्रेन को यदि बढ़ाकर चेन्नई तक कर दिया जाए तो आपको शुक्रिया देंगे। इसी तरह से, ट्रेन नम्बर 12484, अमृतसर से कोच्चि वैली को बढ़ाकर कन्याकुमारी तक कर दिया जाए तो मैं समझता हूं कि पश्चिम से दक्षिण तक सब जुड़ जाएंगे। उससे लोगों को बहुत बड़ा फायदा होगा। ट्रेन नम्बर 19326, अमृतसर से इन्दौर ट्रेन, जो वाया भोपाल जाती है,

भोपाल के लिए बहुत से साधन हैं, इसलिए अगर इस ट्रेन को कोटा-रतलाम से होकर चलाया जाए तो काली मन्दिर तीर्थ के भी दर्शन हो सकते हैं। उज्जैन भी उसके रास्ते में आता है।

इससे एक बड़ा लाभ हमें हो सकता है। इसी तरह, ट्रेन नम्बर 12422, अमृतसर से नांदेड़ हफ्ते में एक बार जाती है। उसके इतने पैसेंजर्स हैं कि जब भी बुकिंग खुलती है, तुरंत तीन महीने पहले ही बुकिंग फुल हो जाती है। दो ट्रेन्स जाती हैं। इसको डेली चलाया जाए और वाया तरनतारन लेकर जाया जाए। अगर आधा घण्टे पहले चलेगी तो तरनतारन होकर व्यास से फिर दोबारा मेनलाइन पर चढ़ जाती है। इससे वहां के तीर्थयात्रियों को बहुत लाभ होगा।

ट्रेन नम्बर 2716, सचखण्ड एक्सप्रेस का जाने का टाइम सुबह साढ़े पांच बजे था, हम चाहते थे कि वह टाइम सात बजे हो जाए, लेकिन अब साढ़े पांच बजे की बजाय उसका टाइम साढ़े चार बजे कर दिया गया है। दूर-दूर के गांवों से लोग रात में आकर स्टेशन पर ठहरते हैं, इसलिए इसका टाइम चेंज किया जाए। इसी तरह से फ्रण्टियर मेल का टाइम है, जो अमृतसर से रात साढ़े नौ बजे चलती थी और सुबह छः बजे दिल्ली पहुंचती थी। अब उसका टाइम साढ़े सात बजे कर दिया गया है, वह ट्रेन दिल्ली सुबह तीन बजे पहुंचती है, इससे उसके पैसेंजर्स को फायदा नहीं होता है। पहले सभी व्यापारी पैसेंजर्स रात में ट्रेवल करके आते थे, दिन भर यहां काम करके शाम को वापस जाते थे। ट्रेन नम्बर 2242-41, अमृतसर से चण्डीगढ़ एक्सप्रेस में एक ए.सी. कोच है, इसमें दो ए.सी. कोच दिए जाएं और यह ट्रेन फुल होकर जाती है। रेलवे को इसका फायदा होगा। इसी तरह से ट्रेन नम्बर 2054-53, जो हरिद्वार को जाती है, में भी ए.सी. कोच की संख्या बढ़ाई जाए।

20.00 hrs

अमृतसर से कटरा के लिए नई ट्रेन चलाई जाए। बनारस से कटरा ट्रेन जाती है, चण्डीगढ़ से जाती है, दिल्ली से जाती है। अमृतसर एक तीर्थ स्थल है। जैसे दिल्ली- अमृतसर, जम्मू-कटरा एक्सप्रेस वे हैं, उसी तरह से इसके लिए भी हो। अमृतसर से रिंगास, नीम का थाना के लिए भी ट्रेन होनी चाहिए। वह धार्मिक स्थान है। ...(व्यवधान) सर, मुझे एक मिनट दीजिए, क्योंकि यह पंजाब का बड़ा मसला है।

माननीय सभापति : आप लास्ट पॉइंट एक मिनट में खत्म कीजिए।

श्री गुरजीत सिंह औजला : सर, यदि पंजाब में सौ किलोमीटर नई रेल लाइन बिछाई जाए तो इससे रेलवे को फायदा होगा, ट्रैफिक भी सुरक्षित होगा और लोगों को भी बहुत फायदा होगा।

मैं मंत्री साहब से कहना चाहता हूँ कि अमृतसर पट्टी - फिरोजपुर वाला 27 किलोमीटर का मार्ग शुरू कर दिया है, उसके लिए आपका धन्यवाद। उसके लिए स्टेट ने भी फण्ड दे दिया है। इसी तरह से बटाला, कातिया को हरगोविंदपुर उरमर स्टेशन तक बढ़ाया जाए। इसके लिए मैंने लिखकर भी दिया है। रेलवे स्टेशन गढ़शंकर जेजों को ऊना से जोड़ा जाए। यह लाइन शुरू हो जाती है, फिर उसके बाद कंटीन्यू चलेगी।

चण्डीगढ़-मोहाली नई रेल है, केवल राजपुरा में 30 किलोमीटर की जरूरत है। रेलवे स्टेशन मोर मण्डी भटिण्डा रेल लाइन, तलवण्डी साबो से 25 किलोमीटर जोड़ा जाए। सर, ये छोटे-छोटे पैच हैं, यदि आप इनको जोड़ दें तो इनसे रेलवे को भी फायदा होगा जो यात्री हैं, उनको भी लाभ होगा। मंत्री साहब ने लास्ट टाइम नए रेलवे स्टेशन के लिए बोला था, हम अमृतसर का स्टेशन शुरू करने जा रहे हैं, लेकिन जो अंतर्राष्ट्रीय स्तर का रेलवे स्टेशन बन रहा है, उसका अभी तक कुछ पता नहीं है। मेरी विनती है कि अमृतसर एक तीर्थ स्थान है, बॉर्डर स्टेट है।

बॉर्डर सिटी हरमिंदर साहब में लाखों लोग आते हैं, कृपया अमृतसर रेलवे स्टेशन को पायलेट प्रोजेक्ट में सबसे पहले किया जाए।

श्री अक्षयवर लाल (बहराइच) : माननीय सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद, क्योंकि आपने मुझे वर्ष 2022-23 की रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों मांगों पर बोलने का अवसर दिया है। 03 मार्च, 2022 को माननीय रेल मंत्री जी ने मंत्रालय से संबंधित समिति में हम लोगों को रेल दुर्घटना रोकने के लिए एक नई योजना 'कवच' की जानकारी दी तो अति प्रसन्नता हुई। माननीय मंत्री जी ने स्वयं बताया कि मैं ट्रायल के समय स्वयं उस इंजन में रहूंगा। आपने ट्रायल के समय उस ट्रेन के इंजन में बैठकर इसका ट्रायल किया और ट्रेनों की दुर्घटनाओं को रोकने के लिए देश को एक उपहार दिया।

माननीय सभापति जी, मेरा लोक सभा क्षेत्र पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ मण्डल के अंदर आता है। मैं माननीय मंत्री जी को बधाई दूंगा कि बहराइच से लेकर गोण्डा तक 65 किलोमीटर का विद्युतीकरण कराने का काम किया और खलीलाबाद से लेकर बहराइच तक 240 किलोमीटर लंबी नई रेल लाइन के लिए आपने बहुत बड़ी धनराशि आवंटित की है। उसके पांच जिलों की तरफ से आपका बहुत-बहुत अभिनंदन है। जो नई रेल लाइन है, वह गोरखपुर से हमारा जो मुख्य मार्ग है, उसमें खलीलाबाद से उतरौला, डुमरियागंज, भिनगा, श्रावस्ती, बलरामपुर होते हुए बहराइच तक आ रही है। यह बहराइच में आकर रुक रही है। असम से लेकर लखनऊ की हमारी मेन लाइन है और बहराइच का जरवल रेलवे स्टेशन है, अगर इसको वहां तक जोड़ दिया जाए तो इसकी सार्थकता और उपयोगिता दोनों बढ़ जाएंगी। इससे पांच जिले के लोगों को लखनऊ और दिल्ली आने के लिए सुविधा मिल जाएगी। मैंने पिछली दो लोक सभाओं में इसकी मांग की है। मान्यवर, मैं आपसे हाथ जोड़कर प्रार्थना करता हूं कि कम से कम इसका सर्वे कराने के लिए धन का आवंटन कर दीजिए।

मान्यवर, आपने कहा था कि कोरोना टाइम में जो रेलगाड़ियां बंद हो गई हैं, उनको चलाने का काम किया जाएगा। मैलानी से बहराइच तक की ट्रेन बंद हो गई है, उसको चालू कराया जाए। गोण्डा से बहराइच तक की ट्रेन बंद हो गई है, उसको चलवाने की कृपा की जाए। इसी प्रकार से कुछ ट्रेनें गोण्डा से प्रारम्भ होती हैं, उनको बहराइच से प्रयागराज, वाराणसी, गोरखपुर के लिए सेवा

दीजिए और बहराइच से गोण्डा होते हुए भी लखनऊ के लिए ट्रेन की सेवा दी जाए। रेलवे स्टेशन के पहुंच मार्ग हैं, वे 700 मीटर या 800 मीटर के ऐसे मार्ग हैं, जो क्षतिग्रस्त हो गए हैं। वे चार या पांच साल से बने नहीं हैं। वहां यात्रियों को आवागमन में बड़ी असुविधा होती है। उसमें मिहिंपुरवा, बाबागंज, मटेरा, रिसिया बहुत बुरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गए हैं। उनको बनवाने का कार्य जरूर किया जाना चाहिए। हम ने इसके बारे में डीआरएम को लिखा था, तो उन्होंने कहा कि पैसे के अभाव में यह कार्य नहीं हो पा रहा है।

मान्यवर यदि रेल यात्री स्टेशन पर नहीं जाएंगे, तो कैसे कहीं जाएंगे? वहां चारपहिया, दोपहिया कोई भी साधन नहीं जाता है, इसलिए इतना तो धन का आवंटन हो ही सकता है, ताकि वह कार्य पूरा हो सके। बहराइच के संपार फाटक संख्या-41 को बंद कर दिया गया है, उस पर ओवर ब्रिज या अंडरपास बनवाया जाए।

इसके साथ-साथ संपार फाटक संख्या-42 नीचे का है, उसे बंद नहीं किया जाए। ये कुछ आवश्यकताएं हैं। सबसे बड़ी आवश्यकता यह है कि आपने जो 240 किलोमीटर लाइन की स्वीकृति दी है, यदि आप 60 किलोमीटर लाइन की स्वीकृति और दे देंगे, तो निश्चित रूप से पांच जिलों के करोड़ों लोगों को आवागमन का साधन उपलब्ध होगा। इसके लिए मैं आपसे विनती करता हूं कि कम से कम 60 किलोमीटर और सर्वे का कार्य करा दें। हार्दिक अभिनंदन।

रेल मंत्री; संचार मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्वनी वैष्णव): माननीय सदस्यगण, आप सभी के लिए भोजन की व्यवस्था है। माननीय सदस्यों के लिए कमरा नम्बर 70 में यह प्रबंध किया गया है और सभी स्टाफ के लिए कमरा नम्बर 73 और 74 में प्रबंध किया गया है। मेरा छोटा-सा निवेदन है कि आपको जब भी समय मिले, आप भोजन कर लें।

HON. CHAIRPERSON : Thank you. Attendance of the House is also increasing.

20.07 hrs

(Shri Kodikunnil Suresh in the Chair)

***श्री भागीरथ चौधरी (अजमेर):** मैं रेलवे बजट 2022 पर अपने विचार रखता हूँ। भारतीय रेलवे की दशा और दिशा माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्रभाई मोदी जी के प्रधानमंत्री बनने के बाद 2014 से हम सबके सामने है आज हमें हमारे रेलवे पर गर्व है जो विश्वस्तरीय सुविधाओं से युक्त हो रहा है। 2014 से पूर्व के रेलवे स्टेशनों की तस्वीरें भयावह थी, गन्दगी का साम्राज्य और सुविधाओं के नाम पर कुछ नहीं था, आज रेलवे की इस तस्वीर के लिए मैं आपको दिल से धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ। भारतीय रेलवे ने कोरोना काल में जिस तरह से यात्रियों के स्वास्थ्य एवं सुविधाओं हेतु योगदान दिया वो विश्व में अतुलनीय है।

मैं वित्त मंत्री एवं रेलवे मंत्री महोदय को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने भारत के रेलवे इतिहास में एक साथ एक ही बजट में 400 वन्दे भारत ट्रेनों की सौगात दी इससे पूर्व रेलवे के इतिहास में इतनी बड़ी संख्या में एक ही बजट में ऐसी घोषणा आज तक नहीं हुई है।

रेलवे मंत्री महोदय का मैं उन छोटे किसानों और उद्यमियों के प्रति संवेदनशीलता दिखा कर उनके कल्याण हेतु किसानों और उद्यमियों के लिए कुशल लॉजिस्टिक विकसित करने की घोषणा का भी मैं स्वागत करता हूँ जिसमें स्थानीय उत्पाद की सप्लाई चैन बढ़ाने के लिए एक स्टेशन एक उत्पाद की योजना शुरू करने की घोषणा की है। यह किसानों के लिए संजीवनी साबित होगा।

100 गति शक्ति कार्गो का प्लान निश्चित रूप से भारतीय रेलवे और अर्थव्यवस्था को गति प्रदान करेगा। रेलवे ने हर क्षेत्र में अपने को निखारा है और यह निखार देश का निखार है, आज देश के अधिकतर रेलवे लाईनों का विद्युतीकरण हो चुका है और रेलवे की सुविधाएं आम नागरिकों को जिस तरह से मिल रहे हैं वो रामराज्य ही है, इसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी वित्त मंत्री महोदय, रेलवे मंत्री महोदय का हृदय की गहराइयों से धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ।

* Speech was laid on the Table.

मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान मेरे लोकसभा क्षेत्र की कुछ मांगों की तरफ दिलाना चाहता हूँ जिनके लिए क्षेत्र वासी आपकी तरफ अपेक्षा से देख रहे हैं। मेरे लोकसभा क्षेत्र में 2 रेलवे लाइनों की महती आवश्यकता है जो कि पूर्व बजट घोषणाओं में सम्मिलित है किन्तु राज्य सरकार द्वारा निःशुल्क भूमि एवं बजट नहीं दिए जाने से क्षेत्रवासी उपेक्षित है जिसमें पुष्कर (अजमेर) से मेड़ता (नागौर) इस रेल लाइन के बनने से सम्पूर्ण उत्तरी भारत का अजमेर व गुजरात से सीधा सम्पर्क हो जाएगा। जोधपुर, जैसलमेर, नागौर, बीकानेर का रेलमार्ग आम जन को उपलब्ध होगा पुष्कर (अजमेर) से मेड़ता (नागौर) रेल लाइन प्रोजेक्ट के लिये चालू वित्तीय वर्ष 2021- 22 में कैबिनेट कमेटी ऑफ इकोनोमिक अफेयर्स (ब्लम) में आवश्यक बजट स्वीकृत कर उक्त रेल लाइन कार्य को शीघ्रताशीघ्र मूर्तरूप देकर प्रारम्भ कराने का श्रम करावें। और दूसरी अजमेर-कोटा वाया नसीराबाद, केकड़ी, देवली चौथ का बरवाडा नवीन रेल मार्ग 165 किमी. अजमेर, टोंक-सवाईमाधोपुर एवं कोटा संसदीय क्षेत्र के विधानसभा क्षेत्र नसीराबाद, केकड़ी, देवली, बून्दी, हिण्डोली एवं कोटा के वाशिन्दों, स्थानीय व्यापारियों एवं उद्यमी लाभान्वित होंगे। उक्त परियोजना की लम्बाई 165 किमी हेतु लागत राशि 821.64 करोड का अनुमोदन 'कैबिनेट कमेटी ऑन इकोनोमिक अफेयर्स' (सीसीईए) द्वारा आना शेष है। राज्य सरकार द्वारा परियोजना की लागत का 50 प्रतिशत एवं निःशुल्क भूमि उपलब्ध नहीं कराने के कारण कार्य नहीं हो पा रहा। जबकि उक्त परियोजना की तैयारी पर लगभग मार्च 2020 तक करीब 3 करोड 15 लाख भी खर्च हो चुके हैं।

माननीय मंत्री महोदय से आग्रह है कि आप इन दोनो रेल परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान कर आपकी ओर अपेक्षा से देख रही अजमेर लोकसभा क्षेत्र की जनता को अनुगृहित करावें। मेरे लोकसभा क्षेत्र के रेलवे स्टेशनों पर यात्री भार अधिक होते हुए भी रेल गाड़ियों का ठहराव नहीं होता है, इस सम्बन्ध में मैंने रेलवे अधिकारियों को भी बार बार अवगत कराया है सरकार से आग्रह है कि मेरे लोकसभा क्षेत्र के किशनगढ़ रेलवे स्टेशन पर आगरा फोर्ट अजमेर इन्टरसिटी, आश्रम एक्सप्रेस (नईदिल्ली-अहमदाबाद), राजधानी एक्सप्रेस, बीकानेर-इन्दौर (महामना एक्सप्रेस गरीब नवाज एक्स. (अजमेर-किशनगंज), अजमेर-हैदराबाद एक्सप्रेस के ठहराव की अनुमति प्रदान करावें, इसी

तरह बान्दनवाडा हेतु चेतक एक्सप्रेस, जोधपुर रतलाम एक्सप्रेस विजयनगर रेलवे स्टेशन पर खजुराहो-उदयपुर सिटी एक्सप्रेस एवं अजमेर-रामेश्वरम हमसफर एक्सप्रेस अजमेर-हैदराबाद एक्सप्रेस की के ठहराव की मांग लम्बे समय से हो रही है, यहां दो मिनट के ठहराव से हजारों यात्री लाभान्वित होंगे अतः इन रेल गाड़ियों के ठहराव हेतु आवश्यक कार्यवाही कराकर अनुग्रहीत करावें। माननीय मंत्री महोदय रेलवे ने आधारभूत ढांचा तैयार करने में जिस तरह से कार्य किया है वो निःसन्देह तारीफ के काबिल है परन्तु आम लोगों की सुविधा हेतु कुछ कार्य ऐसे हैं जो तकनीकी रूप से तत्समय नहीं हो पाते हैं किन्तु जनकल्याण के लिए इनकी मांग को देखते हुए इन्हें किया जाना अति आवश्यक होता है मेरे लोकसभा क्षेत्र में कुछ अण्डरपास / ओवर ब्रिज लोककल्याण की दृष्टि से आवश्यक है इनके बनने से लाखों लोगों को सुविधा होगी किशनगढ़ में किशनगढ़ शहरी क्षेत्र में स्थित रेलवे पुल संख्या 293 पर नवीन ब्लॉक डालकर एक अण्डरपास और पुराने रेलवे स्टेशन पर नवीन अण्डरपास बनने से यहां के नागरिकों को लाइफ लाइन मिलेगी लम्बे समय से रेलवे की तरफ आशा भरी नजरों से देख रहे हैं।

विजयनगर - रेलवे स्टेशन के समीप गुलाबपुरा रोड़ की तरफ स्थित फाटक संख्या 41ए पर एक नवीन अण्डरपास एवं मांगलियावास-पीसांगन रोड पर रेलवे अण्डरब्रिज एल सी नम्बर 12 को ओवर ब्रिज बनने से क्षेत्रवासियों का जीवन आसान होगा। मेरे लोकसभा क्षेत्र की 19 लाख जनसंख्या की तरफ से मैं आपके रेलवे हेतु किए प्रयासों के लिए धन्यवाद ज्ञापित करता हूं, आपका यह बजट रेलवे के विकास में नवीन आयाम लिखेगा।

श्री विजय कुमार (गया): सभापति महोदय, आपने रेलवे की अनुदान मांगों, वर्ष 2022-23 पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। महोदय, हमारी सरकार का मूलमंत्र परिवहन से परिवर्तन है। प्रधान मंत्री गति शक्ति योजना का पूरा फोकस देश में परिवहन के आधारभूत ढांचे के निर्माण को तेज करना है। इस वर्ष के बजट में रेलवे को 1 लाख, 40 हजार करोड़ रुपये से भी अधिक का आवंटन किया गया है, ताकि आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण, रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का विकास, नई रेलगाड़ियों के परिचालन, नई रेल लाइनों के निर्माण जैसी विभिन्न परियोजनाओं को तेज गति से पूरा किया जा सके। यह भी हर्ष का विषय है कि सरकार के इस वर्ष के बजट में आगामी तीन वर्षों में 400 नई वंदे भारत ट्रेनों को चलाने की घोषणा की है। मेरा आग्रह है कि इसमें उन क्षेत्रों पर विशेष ध्यान दिया जाए, जहां ट्रेनों की ज्यादा जरूरत है क्योंकि वहां से बड़ी संख्या में लोग रोजगार के लिए देश के विभिन्न स्थानों में जाते हैं।

सभापति महोदय मैं अपने संसदीय क्षेत्र गया से जुड़ी कुछ परियोजनाओं से संबंधित मांग सदन के माध्यम से सरकार के समक्ष रखना चाहता हूँ। गाड़ी संख्या-13024, गया हावड़ा एक्सप्रेस का ठहराव वजीरगंज में किया जाए। कोरोना काल से पहले यह ट्रेन वजीरगंज में रुकती थी लेकिन कोरोना काल में इसे बंद कर दिया गया।

गया-बोधगया-शेरघाटी भाया चतरा रेल लाइन के निर्माण कार्य को प्राथमिकता के आधार पर आरंभ किया जाए। यह बहुत ही महत्वपूर्ण खंड है। सर्वे हो चुका है लेकिन निर्माण कार्य अभी तक शुरू नहीं हुआ है। यह नक्सली दंगे और आजादी के 75 वर्षों बाद भी विकास से वंचित है।

गया शहर के वागेश्वरी गुमटी पर रेल ओवर ब्रिज बनाना जरूरी है। यह अत्यंत व्यस्त मार्ग है जहां रेल फाटक यातायात के दबाव के कारण काफी समय तक बंद रहता है और छात्रों को काफी देर तक यहां इंतजार करना पड़ता है।

गया से चेन्नई के लिए एक सप्ताह में ट्रेन चलाई जा रही है। इसमें काफी भीड़ रहती है। इस ट्रेन का गया से चेन्नई के लिए प्रतिदिन परिचालन किया जाए।

गया से मुंबई के लिए सीधी रेल सेवा आरम्भ की जाए। पहाड़पुर में भी रेल ओवर ब्रिज की आवश्यकता है। गया क्यूल भाग पर मनैनी के पास मानव रहित रेल फाटक बनाना जरूरी है। वहाँ पर गाड़ी पार्क करने के क्रम में दुर्घटनाएं हो जाती हैं।

पहाड़पुर में सियालदह एक्सप्रेस का ठहराव पुनः शुरू किया जाए, जिसे कोरोना महामारी के समय बंद कर दिया गया था।

हमारे संसदीय क्षेत्र गया में रेल सुविधाओं के विस्तार से जुड़ी कुछ बुनियादी मांगें हैं, जिन्हें मैं सदन के माध्यम से सरकार के संज्ञान में लाकर इन्हें पूरा करने का अनुरोध करता हूँ। इन्हें प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने से हमारे संसदीय क्षेत्र में रेल परिवहन जन-उपयोगी हो जाएगा और रोजगार के अवसर भी बढ़ेंगे। रेलवे का विस्तार होने से लोगों को नौकरियाँ मिलेंगी, जिससे बेरोजगारी की दर में काफी कमी आएगी।

मैं सदन के माध्यम से मांग करना चाहता हूँ कि गया में बौद्ध सर्किट है और वहाँ देश के कोने-कोने से लोग आते रहते हैं। हिन्दू धर्म के लोग पिण्ड दान के लिए वहाँ भी आते रहते हैं। इसलिए माननीय मंत्री जी से मैं विशेष मांग करना चाहता हूँ कि गया पर विशेष ध्यान दिया जाए।

इन्हीं बातों के साथ, सरकार का समर्थन करते हुए और अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए मैं अपने वक्तव्य को समाप्त करता हूँ।

जय हिन्द, जय भारत।

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, Justice S. M. Subramaniam wrote: "It is painful to state that the higher officials of the Indian Railways are receiving very decent salary from the tax payers' money. Therefore, they are expected to perform their public duties with high responsibility and accountability. Public authorities are expected to consider the plight of the poor citizens of our great nation." In this scenario when the railway officers are failing to discharge their duties.

The Indian Railways being the third largest network in the world under single management with over 68,103 route kilometres has over 12,000 passenger trains and over 7000 freight trains compounding on a daily basis. The Indian Railways is estimated to spend 63 paise towards salary, pension and allowances and 50 paise as fuel expenses leaving precious little for modernisation and technical upgrades.

The Government has started Gati Shakti Master Plan, it was also referred to by some hon. Member here, to reduce the logistics cost and enhance export competitiveness by cutting the cost of logistics to GDP to 8 per cent which is at present 14 per cent. Gati Shakti is a master plan where the Government has managed to bring sixteen crucial ministries under the ambit of one platform including the Ministry of Railway, the Ministry of Road, Transport and Highways, the Ministry of Petroleum and Natural Gas, the Ministry of Telecom, the Ministry of Power, the Ministry of Shipping, and the Ministry of Civil Aviation among others. The question is, every Ministry has its own rules and Acts, and under such circumstances, it is very doubtful how far this plan

will succeed. It is better to say that the richer people have access to better infrastructure. If your electricity supply is not stable and if you do not have a decent railway system, you have no way of going out of cities. The quality of life and productivity are going to be lower. Hence, CapEx has increased substantially for the Indian Railways from an average annual CapEx during 2009-14 of Rs. 45,980 crore to Rs. 2,15,058 crore during 2021-22.

The Railways is targeting for hundred per cent electrification of its network by December 2023. I am giving you the picture. What was the target in 2018-19? The target was 1000 kms, but what was achieved was 479 kms. In 2019-20, the target was 500 km, but what was achieved was 359.71 kms.

In 2020-21, the target was 300 kms, but what was achieved was 196 kms. In 2021-22, the target was 300 kms, but what was achieved was 133 kms. It is doubling kilometres.

On doubling of lines, in 2018-19 the target was 2100 km and achievement was 2590 km; in 2019-20 the target was 2650 km and achievement was 1,458.22 km; in 2020-21 the target was 1,400 km and achievement was 998 km; in 2021-22 RE the target is 1,600 km and achievement is 1,460 km. On gauge conversion, in 2018-19 the target was 1,000 km and achievement was 597.1 km; in 2019-20 the target was 400 km and achievement was 408.49 km; in 2020-21 the target was 400 km and achievement was 299 km; in 2021-22 RE the target is 500 km and achievement is 360 km. On electrification, in 2018-19 the target was 6,000 km and achievement was 5,276 km; in 2019-20 the target was 6,000 km and

achievement was 4,378 km; in 2020-21 the target was 8,000 km and achievement was 6,050 km; in 2021-22 RE the target is 6,000 km and achievement is 1,903 km. This is the picture.

What about the employment numbers in Railways? Permanent posts are being abolished. Lakhs of posts in the Railways including in safety related Departments like Signalling, Track Maintenance, etc., are left vacant. The contract workers engaged in these jobs are not being regularised. When Mamata Banerjee was the Railway Minister she wanted to regularise these posts. Now, this is not happening. What are you trying to achieve by privatizing the Railways? I have no difficulty with privatisation but I have difficulty with reduction in employment. You are giving sponsorship etc., to who? We know Articles 309, 310 and 311 of the Constitution. The importance of government servants is being reduced in every field including the Railways. The job security of permanent employees is now gone. This is a fact.

Sir, several hon. Members have spoken about level-crossings and I am not going into that. I am unable to comprehend how the expenditure is less than allocation when the targets achieved are more than the targets set. In 2019-20 Budget, 7,785 manned level crossings were sanctioned for replacement with ROB/RUB and to man or eliminate 3,479 unmanned level crossings throughout Indian Railways. But they are still under process. The hon. Prime Minister, in 2019 had asked the Indian Railways to prepare a policy to review all the manned level crossings on the Golden Quadrilateral route, which connects metro cities on a priority basis. What is the status of the 2,435

level crossings on all the four arms of the Golden Quadrilateral railway network of the country? Today the Railways is failing to fulfil even the wish and instructions of the hon. Prime Minister which he stated on the floor of Parliament.

The C&AG report noted that against a target of 95 per cent in the Budget Estimates, the operating ratio of the Indian Railways was 98.36 per cent in 2019-20. The OR deteriorated from 97.29 per cent in 2018-19 to 98.36 per cent in 2019-20. Operating ratio is the amount spent to earn every Rs. 100. The lower it is, the better. It is used to measure the operational efficiency of any organisation. Further, for the year 2021-22, it has been revised to 98.93 per cent from 96.15 per cent of BE for 2022-23. The Railways need to review their strategic outlook and adopt a long-term strategy for enhancing the efficiency in operation, besides capturing their traffic lost to other modes of transportation.

The codal life of conventional type of Integral Coach Factory design coaches is 25 years and Linke Hofmann Busch (LHB) design Stainless Steel coaches are 35 years. But still, as on date, 65 electric locos which have completed their codal life of 35 years are being used in inferior services of the Indian Railways. But the Railway Board has instructed the Zones and sheds to scrap only those electric locomotives that are unfit on the basis of age and condition. Locos should not be scrapped just because they have exceeded their codal lives.

Though the safety of passengers is the topmost priority of the Indian Railways, the number of consequential train accidents that occurred was 59 in 2018-19, 55 in 2019-20, and 22 in 2020-21. Of course, due to COVID-19, there was no train running. The Ministry has sent alert about the rail fractures and weld failures which have become a threat to the safety of train operations and has called for an immediate intervention from the Zonal Railways to detect such failures, avert hazards, and to remove all such deficiencies. I would like to know whether the Government will place the recommendations and/or findings of such threats in the House.

India's 185-year-old public transporter – the largest Government monopoly of the world – being governed by eight different and specialised Services, is under the process of privatisation. It is going ahead with implementation of the National Monetisation Pipeline, under which railway stations, tracks, freight corridors, goods sheds, railway colonies, stadia, etc. will be handed over to big corporates.

I will not take more than three or four minutes. I would just tell the hon. Railway Minister that I belong to a rural area. You know, when I was a student of Class 10 and 11, I used to stay in a very remote place in Purulia district at Barabhum. The Railways really represents our country. Two trains or four trains used to come before evening in the afternoon. We used to go to the railway station to see the train as if I am seeing that from Purulia to Kolkata is connected. This is the emotion of the Indian citizens with the Railways.

My grandfather was a station master. Still, I love the rail like anything. It is in my heart. During the British period also, he was a station master at different railway stations. I know that it is in my heart. Of course, we all are having all our emotions. Rather citizens of this country are having emotions with the Railways. It should be improved. I expect, it will be made better. It may be under the leadership of anyone. I do not have difficulty. I am only saying that you ensure safety, give the passengers all the benefits, etc.

Sir, I will request one thing. I told you outside the House about it. I have a request in respect of my constituency. This is regarding Bargachia Station, Hawrah–Amta line of the South Eastern Railway.

It is really shocking that the trains are operating on that line but there is no level crossing, no ROB, and no RUB. This request was made at least 15 times but it has not been fulfilled. I would request the hon. Minister to kindly look into it. I believe his intention is that there should not be any un-manned railway crossing. Kindly fulfil at least one of our requests. I do not mind your fulfilling requests of all the BJP Members, but at least fulfil our one request. You can fulfil the requests of Dr. Sukanta Majumdar, Shri Arjun Singh or any other Member, I do not mind it. Please fulfil this request of ours.

Who laid the foundation of Metro rail up to Dakshineswar Temple? Whose plan was it? Whose strategy was it? It was planned by the great leader, the great Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee. And, who has inaugurated it? It has been inaugurated by the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi. This is the fate. One has to accept it. Time goes, power

changes. Somebody starts a project and another inaugurates it. I would request that all the pending projects of West Bengal, which were initiated by Kumari Mamata Banerjee, be completed. Please do not keep anything in your mind that since Kumari Mamata Banerjee has initiated it, you will not complete it. Please do not do it.

You are a very fair looking person. You are really beautiful. I must say, you are really a glamorous person. I must appreciate that. I do not know how you looked in your younger days. Since you are so fair... (*Interruptions*) Kindly complete all the pending jobs.... (*Interruptions*)

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Land is the reason.

SHRI KALYAN BANERJEE : You can acquire land. Let me clarify this point. Right from 2006 we have been fighting for the cultivators, the farmers. We have been saying that no land should be acquired forcefully. There should not be forceful occupancy. We would request you to go there and purchase the land. We will help you. You can purchase the land at the market value. Why are you shifting the burden? Why will you not spend the money? Why will you not do it? You should do it. We will assist you. You can purchase the land from the cultivators. There cannot be any forceful eviction of any cultivator in West Bengal so long as Kumari Mamata Banerjee is there, so long as Trinamool Congress is there.

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): महोदय, धन्यवाद ।

रेलवे विभाग की अनुदानों की माँगें वर्ष 2022-23 पर मैं अपनी बात रख रहा हूँ। देश में रेल का विकास एवं आज देश में अधिकतर लोग रेल से यात्रा करते हैं, जबकि रेलवे में अनेक विकास कार्य, सुविधा हेतु हमेशा माँग रहती है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र की बात रखता हूँ। रेल मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव जी, श्री दानवे रावसाहेब दादाराव जी को मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ। अगर पिछले 5-6 वर्ष का रेलवे विभाग का कार्यकाल देखा जाए तो अधिकतम काम रेल विभाग द्वारा हुए हैं, रेल सेवा अच्छी करने के लिए रेल विभाग या मंत्रालय द्वारा अच्छा काम हुआ है।

मेरे चुनाव क्षेत्र में पुणे से नवी मुम्बई तक जोड़ने वाले मार्ग हैं, जबकि पुणे से लोनावला तक जो रेल सेवा चलती है, हर रोज लाख से डेढ़ लाख लोग लोकल सेवा में प्रवास करते हैं। पुणे से लोनावला तक तीसरा और चौथा ट्रैक बनाने की घोषणा वर्ष 2017 में रेल मंत्री जी द्वारा की गई थी। केवल 64 किलोमीटर के इस मार्ग पर 4253 करोड़ रुपये की लागत रेल विभाग द्वारा घोषित की गई थी, लेकिन आज तक उस बारे में कुछ काम नहीं हुआ है। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पूणे से लोनावला तक जाने वाले कई यात्री, कर्मचारी, स्कूल के बच्चे या किसान हैं, उन लोगों को सुविधा निश्चित रूप से प्राप्त होगी। लोनावला से जो ट्रेन चलती है, बीच में घाट सैक्शन है, ज्यादा बारिश होने से स्लाइडिंग होती है। मैंने मांग की थी कि लोनावला से टनल करके सीधा मार्ग पनवेल स्टेशन तक जोड़ा जाता, तो निश्चित रूप से जो ट्रेन सेवा कर्जत से होकर जाती है, वह एक अलग सा मार्ग होगा और फास्ट ट्रेन भी चल सकती है। लोनावला में रेल विभाग का भुशी डैम है, जो एक ऐतिहासिक डैम है। वहां करीब 10 से 12 लाख पर्यटक बारिश के टाइम आते हैं, वह रेल विभाग का डैम है। अगर वह जगह पीपीपी मोड पर डेवलप कर दी जाती, तो निश्चित रूप से और भी पर्यटक आएंगे और रेल विभाग को ज्यादा से ज्यादा रेवेन्यू मिलेगा। यह रेल विभाग के कब्जे वाला क्षेत्र है। इसमें मेरी मांग रहेगी कि अगर इस क्षेत्र को बढ़ावा देंगे तो इससे पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा और रेल विभाग की भी आमदनी बढ़ेगी। पीपीपी मोड पर निश्चित रूप से कई कंपनियां आ सकती हैं। लोनावला स्टेशन और माथेरान स्टेशन – माथेरान स्टेशन में नेरल स्टेशन मेरे चुनाव

क्षेत्र में आता है। यह पूरा क्षेत्र यदि पर्यटन के लिए विकसित किया जाए तो ज्यादा से ज्यादा सुविधा प्राप्त होगी। लोनावला स्टेशन में यह पुराना स्टेशन है। अगर वहां अच्छे तरीके से डेवलपमेंट होगी तो वहां जो पर्यटक आएंगे, उनको भी सुविधा प्राप्त होगी।

नेरल से माथेरान टॉय ट्रेन चलती थी। अभी वह बंद हो गई है। वर्ष 2016 में रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी थे और एक्सीडेंट होने के कारण टॉय ट्रेन को बंद करने का निर्णय रेल विभाग ने लिया था। मैंने सुरेश प्रभु से बात की। मैंने बोला कि आप महाराष्ट्र से आते हैं, अगर टॉय ट्रेन बंद हो जाती है तो पर्यटक ही नहीं आएंगे। रेल विभाग ने करीब 65 करोड़ रुपये की लागत लगा कर टॉय ट्रेन को चालू किया। लेकिन अगर वह नेरल से माथेरान तक चलती है तो पर्यटन को और बढ़ावा मिल सकता है। अगर आप इसमें ज्यादा से ज्यादा सुधार करके टॉय ट्रेन को चलाते हैं, तो निश्चित रूप से पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

मैंने पुणे से रोह तक नया मार्ग बनाने के बारे में मांग की थी। उसका सर्वे भी रेल विभाग द्वारा हुआ है। अगर पुणे से रोह तक, यह कोंकण से जोड़ने वाला नया मार्ग बनता, तो कोंकण जाने वाले जो लोग हैं, उनको सुविधा प्राप्त होगी। मैं पनवेल से कर्जत तक लोकल सेवा को चालू करने के बारे में लगातार मांग करता रहा हूं। इस मार्ग पर रेल मंत्रालय ने ध्यान दिया है और अभी एक साल से उसमें काम चालू है, लेकिन गति से काम नहीं चल रहा है।

अगर यह काम ज्यादा गति से होता तो कर्जत से पनवेल तक रेल सेवा चालू हो जाती। मुम्बई उपनगरीय सेवा में, जैसे कि मेरे क्षेत्र में CIDCO से जुड़ कर रेल विभाग ने करीब 11 स्टेशन बनाए। ये स्टेशन इतने बड़े बनाए गए हैं कि रेल मंत्रालय उसमें सुधार नहीं कर सकता है। यह ऐसी स्थिति है और CIDCO भी सुधार नहीं कर सकता है। वहां टॉयलेट की, स्वच्छता आदि की कई सारी कमियां हैं। वहां बड़े-बड़े स्टेशन बनाए गए हैं। ... (व्यवधान)

सर, मैं एक-दो मिनट में अपनी बात को समाप्त कर रहा हूं। वहां बड़े-बड़े स्टेशन बनाए गए हैं, लेकिन वहां अधिकतम सुविधाएं नहीं हैं। अगर सुविधा मिलती है, पनवेल से मुम्बई सीएसटी तक जाने वाले लोगों की संख्या डेढ़ लाख है, तो उनको सुविधा प्राप्त होगी।

मैं यह मांग करता हूँ कि पुणे के करीब चिंचवाड़ या अकुर्डी में सब-जंक्शन बनाया जाता तो पुणे के रेलवे स्टेशन का लोड कम हो जाएगा। जबकि रेल विभाग द्वारा हडप्सर को सब-स्टेशन का दर्जा दिया गया है। इसलिए चिंचवाड़ या अकुर्डी को सब-स्टेशन की मंजूरी मिलती तो निश्चित रूप से एक अच्छा काम होगा।

आखिर में मैं यह कहना चाहता हूँ कि जितने रेलवे स्टेशंस हैं, उनमें सुविधा जैसे स्वच्छता, टॉयलेट, बैठने के लिए बेंच आदि की सुविधा दी जाएगी यात्रा करने वाले यात्रियों को सुविधा प्राप्त होगी। इस बजट में रेल विभाग द्वारा अच्छा प्रावधान किया गया है। मैं खास कर रेल मंत्री जी, दानवे जी, दर्शना बेन जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। रेल मंत्री या रेल मंत्रालय द्वारा प्रगति से काम चालू है और अच्छा काम हो रहा है। मेरे क्षेत्र के लिए और सुविधा प्रदान कर देते तो निश्चित रूप से यात्रियों को सुविधा प्राप्त होगी।

SHRI M. K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Hon. Chairperson, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak regarding Demands for Grants with respect to Railways.

Indian Railways is our pride and there is no doubt about it. Railways not only connects places but peoples too. It has been helpful in connecting various cultures together.

Sir, Kerala is totally neglected with respect to Railways. Unfortunately, we have bitter experience on development of Railways due to stepmotherly attitude towards Kerala by the Central Government.

Sir, let me explain a bit of history here. As per the Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, the establishment of railroads could lead to development of resources of India. As a result of the Minutes of 1853, Lord Dalhousie laid the roadmap for trunk railways in India. I say this because there existed a Madras line for Indian Railways that ended up at Beypore port which is in my Constituency. Beypore was very much in the Railway map of the British. Now, sadly, it is not in the Railway map of India.

Sir, through you, I would like to make a few requests to the hon. Minister of Railways. Considering the volume of traffic and the profit it generates, Kerala needs a separate Railway zone.

Two big projects of the Railways have not seen the light. One of them is Tirunnavaya – Guruvayur line and the other is the Sabari line. I request the Government to explore ways to make this a reality.

Sir, the Central Government was kind enough to bring in Railways to connects ports and airports. In my Constituency, however, no railways are connected to Beypore port as well as to Karipur airport. With respect to this, I request you to urgently consider Ferok – Karipur – Angadipuram railway line project which is pending with the Railway Board for some time. This will enable the development of both Beypore as well as Karipur.

Sir, a dedicated third line for cargo passage is a must considering the present circumstances. I request the Government to undertake a survey for the construction of a dedicated third line for cargo movement through Kerala on an urgent basis. This will enable passenger train movement quite faster.

I request you to provide us with more trains. Existing trains such as Yeshwanthpur – Kannur Express via Mangalore should be extended to Kozhikode Railway Station. Also, provision for a day express to Bangalore from Kozhikode is an urgent necessity. This will help a large number of commuters between Kozhikode and Bangalore. I also request you to expedite the elevation of Kozhikode Railway Station to International standards by immediate consideration of Kozhikode Railway Station Redevelopment Master plan and install the pitline at West Hill, Calicut.

Sir, with respect to passenger amenities, I request you the following things. More MEMU and passenger train connectivity has to be provided between Kozhikode and Thrissur and between Kozhikode and Kannur. I would like to request the Railway Ministry to provide us with more Jan Shatabdi trains and to upgrade the existing ones to Vande Bharat express trains.

Sir, safety of women must be ensured in all trains by providing for RPF in all compartments. At present, in the coaches there is no provision to know the name of the approaching stations. I request the hon. Minister to have LED displays, route maps and announcements at periodic basis in all the compartments. More general coaches should be added so that regular commuters find it easy to travel.

One of the most important concerns is the quality of food being served in the Railways. Sadly, it is not up to the mark. Whether it is vada or dosa served at Railway platform or at any hotel, the ingredients remain the same. But the vada served by the Indian Railways tastes poor when compared to retail outlets. This is the case with food served at platforms also. The Government must make a note of it and make sure that food served at platforms and on train is of good quality. A coffee on board a train and a coffee from a vendor at Kozhikode tastes quite different, although both are made from the same Bru coffee mix. One is made of water, whereas the other is made from pure milk.

Accessibility to senior citizens is quite important. I request the Railways to reserve seats for senior citizens. I also request the Ministry to restore the concession facility for senior citizens at the earliest.

The Railways suffers from massive staff shortage. Without sufficient staff strength how we can ensure efficient administration. So, my humble submission is that periodic recruitment has to be done in the Railways to make sure that required staff are always available. Existing railway traffic system has to be modernised across India.

Sir, last but not the least, the Railways should hold Division-wise Monitoring Committee meeting on a regular basis for timely implementation of projects. There should be a mechanism at the grass-roots level to monitor whether capital expenditure is undertaken by Railways for the benefit of the common man. I wish to remind this House that during the first eight months of the Financial Year 2021-22, out of the total Capex for Indian Railways for the Fiscal which is Rs. 1,07,100 crore, the national transporter could spend only about Rs. 65,331 crore. This is a subject matter that this august House should debate since most of the capital expenditure being allotted to Railways often goes unspent. If we study the last three year's statistics, we will understand these figures. ... (*Interruptions*) There is a cause of concern with regard to the operating ratio of the Railways. We must ensure that the Railways are protected. A higher operating ratio would mean higher sourcing of funds from the Ministry as well as the market borrowings.

Sir, I would like to say one thing about the hon. Minister. I met the hon. Minister a month ago regarding certain issues relating to the Railways in Calicut. The hon. Minister intervened and solved the issues. I would like to appreciate the efforts of the hon. Minister Shri Ashwini Vaishnaw ji for his administration of the Railways and his works for the betterment and development of the Railways.

Sir, I would like to conclude my speech with the request that we all, regardless of party and politics, should work together to make the Railways the backbone of our economy. Thank you.

SHRI RITESH PANDEY (AMBEDKAR NAGAR): Hon. Chairperson, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants for the Ministry of Railways.

Before I start my speech on the Demands for Grants for the Ministry of Railways, I would request for the various works that have to happen in my constituency and also, I would like to thank the Railway Minister for some of the works which have been achieved through the intervention of the hon. Minister.

आपने मेरे यहां दून एक्सप्रेस का ठहराव करवाया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। कोरोना काल में यह ट्रेन रुक गई थी। आपने गंगा-सतलज एक्सप्रेस, फिरोजपुर और धनबाद का भी ठहराव करवाया, इसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। मैंने आपको सात रेलगाड़ियों को मेरे क्षेत्र में रोकने का एक प्रस्ताव दिया था। उनमें से मात्र ये दो ही हुई हैं। अधिष्ठाता महोदय, मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि टाटानगर-जलियावाला बाग एक्सप्रेस, श्रद्धा सेतु एक्सप्रेस, छपरा-दिल्ली एक्सप्रेस, वाराणसी-गोंडा इंटरसिटी एक्सप्रेस, हमारे यहां तमाम कैंसर से पीड़ित पेशेंट्स वाराणसी तक पहुंचने के लिए इस गाड़ी का इस्तेमाल करते हैं, इसका ठहराव करायें और अजमेर-किशनगढ़ गरीब नवाज़ एक्सप्रेस का ठहराव करायें। जो सूफी सर्किट है, उसके हिसाब से हमारे यहां भी एक बहुत ही प्रचलित मजार है। अगर आप वहां इस ट्रेन को रोकेंगे तो उससे आपको बहुत ही अच्छा रेवेन्यू मिलने का काम होगा। यह मेरा आपसे निवेदन है।

हमारे यहां अंबेडकर नगर से होते हुए एक लाइन को डबल किया जा रहा है। कई सालों से इसका काम चल रहा है। इसके काम में तीव्रता आनी चाहिए। इसकी वजह से कई जगहों पर जो अंडरपासेज बनने थे, हमारे यहां जो बड़ी रोड जाती है, खास तौर से कटेहरी, निनावपुर से उतरेतु होते हुए टांडा जाती है, इसके लिए भी मैंने रिक्वैस्ट की थी। हालांकि वहां के डीआरएम ने थोड़ी

सी सहायता की है, लेकिन अभी भी वहां सुचारू रूप से यातायात बाधित है। इसमें अगर सुधार लाया जाएगा, तो बहुत अच्छा होगा, क्योंकि हजारों लोग इसका इस्तेमाल करते हैं।

मेरी एक फाइनल रिक्वैस्ट माननीय मंत्री जी से है। अंबेडकर नगर मुख्यालय, अकबरपुर में एक फ्लाईओवर मेन रेलवे ट्रैक्स के ऊपर से जाता है। मैंने आपको चिन्नी भी दी हुई है और वर्ष 2019 से मैं इसकी मांग करता रहा हूं। दोनों तरफ आप स्पायरिंग स्टेयर केस लगाकर, ऊपर जो रेलवे का ब्रिज का पार्ट है, उसको तोड़कर आप दोनों तरफ फुट ब्रिज एक्सेस बना सकते हैं। आप इसका जरूर निस्तारण करिए। वहां जो बच्चे पढ़ते हैं, यह उनके लिए अत्यन्त जरूरी है।

सर, रेलवे का जो गिरता राजस्व है, वह दिखा रहा है कि रेलवे की स्थिति बहुत ही बदतर हो गई है। आपको इस समय जो भी बजटरी सपोर्ट मिल रहा है, वह सेंट्रल गवर्नमेंट के बजट से मिलने का काम होता है। इससे पहले रेलवे के अंदर इतनी ताकत थी कि वह अपने रेवेन्यूज को जनरेट करके अपने खर्चों को मेन्टेन करता था।

हालांकि, केंद्र से आपको जो बजट का सपोर्ट मिलता है, यह निरन्तर कई सालों से मिलता चला आ रहा है। इसी के साथ-साथ आपकी बॉरोइंस बढ़ती चली जा रही हैं, जो कि रेलवे के लिए संकट की घंटी बजाने का एक काम करती है। यह बड़ी दिक्कत की बात है। इसको आप अपने प्रोजेक्शन में एडजस्ट करने के लिए आप अपने ऑपरेटिंग रेश्यो को भी एडजस्ट करने का काम करते हैं। मैं अपने क्षेत्र अम्बेडकर नगर के लोगों की सुविधा के लिए ऑपरेटिंग रेश्यो को समझाने का प्रयास करूंगा। ऑपरेटिंग रेश्यो वह होता है, जिसके अंदर आप सौ रुपये कमाने के लिए कितना पैसा खर्च करते हैं? वर्ष 2012-13 में रेलवे इसके लिए 90 रुपये खर्च करता था। माननीय अधिष्ठाता महोदय, जब आप लोगों की सरकार हुआ करती थी, तो रेलवे मात्र 90 रुपये खर्च करता था 100 रुपये कमाने के लिए और वर्ष 2019-20 तक भी 98 रुपये खर्च करता था 100 रुपये कमाने के लिए, यह गिरता चला जा रहा है। सीएजी ने निरन्तर यह हाईलाइट किया है। मैं माननीय मंत्री जी को आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि इस खर्च को, इस ऑपरेटिंग रेश्यो को अपने हिसाब से मैनिपुलेट करने के लिए रेलवे एनटीपीसी और कॉनकोर जैसी पीएसयूज से निरन्तर

एडवांस पेमेंट लेने का काम करता है। आपने यह वर्ष 2018 में भी किया, जब आपका ऑपरेटिंग रेश्यो 101 रुपये था, यानी कि 100 रुपये कमाने के लिए आप 101 रुपये खर्च कर रहे थे। आपने उसको कम करने के लिए एडवांस पेमेंट्स लिए। एडवांस पेमेंट्स लेने के बाद आपका ऑपरेटिंग रेश्यो कम हुआ और 97 रुपये पर आया। मैं ये खामियां सदन के माध्यम से यहां पर हाईलाइट करना चाहता हूं।

आप यह कहते हैं, Sir, just give me two minutes more. I am concluding. रेलवे बजट बताता है, रेलवे डिपार्टमेंट के बजट का गणित बताता है कि राजस्व प्राप्ति 2.2 प्रतिशत आपके खर्च से ज्यादा होगी। पिछले सात सालों में यह नहीं हुआ है। अगर राजस्व प्राप्ति बढ़ी हुई है तो उसका कारण भी था। जो प्रोजेक्शन की हैं, उसके दो कारण हैं। आपने कहा कि मालगाड़ी का परिचालन होता है, उसमें 13.6 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी होगी। आपने यह भी कहा कि यातायात से 31.8 परसेंट अर्निंग में वृद्धि होगी।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि सिर्फ पिछले साल को छोड़ दिया जाए, जो बेस कोविड ईयर था। पिछले साल आपकी अर्निंग 151 परसेंट जम्प हुई, यह अब होने वाला नहीं है। आखिर में, मैं यही कहना चाहता हूं, इसके बाद 2017-18 में डबल डिजीट छुआ था, इसके बाद आप लोगों ने नहीं छुआ है। आखिर में, मैं यही कहना चाहूंगा कि आप जो प्रोजेक्शन करते हैं, फिर से मुंगेरी लाल के हसीन सपने दिखा रहे हैं। रेलवे विभाग को निरंतर प्राइवेटाइज किया जा रहा है, बेचा जा रहा है। इसके साथ-साथ रेलवे विभाग में जो नौकरियां हैं, जो नौजवान नौकरियों में आते थे, उनके साथ विश्वासघात होता चला जा रहा है।

अंत में, मैं यही बात कहना चाहूंगा कि इस देश के नौजवान को चेतने की जरूरत है। यदि वे अपना उज्ज्वल भविष्य चाहते हैं तो पीएसयूज को बिकने से रोकने की जरूरत है। रेलवे विभाग को तमाम लोग बेचने का काम कर रहे हैं, इसको रोकने की जरूरत है।

मैं आपके माध्यम से यह भी बताना चाहूंगा कि जो 5 हजार रुपये रेलवे राष्ट्रीय रेल संरक्षण कोष ट्रैक रिपेयर के लिए कंट्रीब्यूट करता था, इसके आप एक चौथाई तक भी नहीं पहुंच पाए हैं। रेलवे विभाग की दुर्गति हो गई है। यह इसको सामने लाने का काम करता है।

आपने मुझे यहां बोलने का अवसर दिया, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि मेरे सभी प्रश्नों का जरूर उत्तर देंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद। जय भीम, जय भारत।

*** श्री सुमेधानन्द सरस्वती (सीकर):** मैं अपनी मांगें लिखित में प्रस्तुत कर रहा हूँ तथा रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ।

नरेन्द्र मोदी जी की दृढ़ नेतृत्व वाली सरकार ने भारत की समग्र रूप से अर्थव्यवस्था को तेजी से सुदृढ़ करने तथा वर्तमान में इस अर्थव्यवस्था का पटरी पर आना, हमारे देश की सुदृढ़ आघात सहन क्षमता को दर्शाता है। इस वर्ष भारत की आर्थिक विकास दर पहले से बेहतर रहने का अनुमान है, यह सभी बड़ी अर्थव्यवस्थाओं में सबसे अधिक है।

माननीया वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने 2022-23 के अपने बजट भाषण में अगले 3 वर्षों में 400 नई वंदे भारत ट्रेनों का निर्माण करने की बात कही है, जो रेलवे के विस्तार में एक महत्वपूर्ण कदम है। वंदे भारत ट्रेनों व नए विस्टाडोम कोचों के माध्यम से रेलवे की चमक बढ़ी है। वंदे भारत ट्रेनों में सफर आसान व बेहद सुविधाजनक बनाया गया है। वर्तमान में वंदे भारत एक्सप्रेस भारत की सबसे तेज यात्री ट्रेन है। इसकी अधिकतम गति 180 किलोमीटर प्रति घंटा है। यह ट्रेन नई दिल्ली से वाराणसी और दिल्ली से कटरा के बीच चलती है। इस ट्रेन की खासियत यह है कि सभी डिब्बों में स्टील की कार बॉडी होती है। इसमें स्लाइडिंग फुटस्टेप्स, ऑनबोर्ड ट्रेन कंट्रोल कंप्यूटर और रिमोट मॉनीटरिंग के साथ स्वचालित दरवाजे लगे होते हैं।

मोदी सरकार ने रेलवे के क्षेत्र में क्रांतिकारी काम किया है। इसके एकीकरण से दूरदराज के इलाकों में रहने वाले लोगों के लिए बेहतर लॉजिस्टिक समाधान आएंगे।

बजट में रेल बजट में कहां कितना खर्च होगा? बजट में सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, संयुक्त उपक्रमों और विशेष प्रयोजन वाहनों में निवेश के लिए 38686.59 करोड़ रुपये भी निर्धारित किए गए हैं। रोलिंग स्टॉक के विकास के लिए आबंटन, जो राष्ट्रीय ट्रांसपोर्टर के लिए नए आधुनिक कोच और प्रौद्योगिकी लाने में सहायक होगा, उसके लिए 7977 करोड़ रुपये रखे गये हैं। माननीय वित्त मंत्री जी ने डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर के लिए 15710.44 करोड़ रुपये भी आबंटित किए हैं,

* Speech was laid on the Table.

जिनकी सम्पत्ति का संचालन और रख-रखाव के लिए रेलवे द्वारा मुद्रीकृत किया जाएगा। अध्यक्ष महोदय, रेलवे के लिए यह घोषणा रेलवे के क्षेत्र में क्रांतिकारी साबित होगी। यह माननीय प्रधान मंत्री जी की दूरदर्शी सोच को दर्शाता है। माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी जिस प्रकार से रेलवे में नवाचार के माध्यम से जनता की अपेक्षाओं को पूरा कर रहे हैं, वह बहुत सराहनीय है।

24,000 किलोमीटर रेल मार्गों का विद्युतीकरण। पिछले वर्षों में मोदी सरकार द्वारा जिस प्रकार से भारतीय रेलवे का आधुनिकीकरण किया गया है, मैं उसकी सराहना करता हूँ। पिछले एक दशक से भी कम समय में 24,000 किलोमीटर रेल मार्गों का विद्युतीकरण किया गया है। नए ट्रैक और मौजूदा मार्गों को डबल लेन करने का काम भी किया गया है। हालांकि, इसके अलावा आगामी रेलवे के लिए 400 नई वंदे भारत ट्रेनों का संचालन किया जाएगा। वहीं इसके अलावा सरकार का फोकस मेट्रो विस्तार और दो हजार किमी का रेल नेटवर्क फैलाने पर भी है।

मैं मानता हूँ कि कोरोना महामारी के बीच रेलवे ने महत्वपूर्ण कार्य किया। मुझे पूरा विश्वास है कि सबके प्रयास से हम मजबूती से अपनी विकास यात्रा को जारी रखेंगे। इसके अलावा रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए नए उत्पाद और सेवाएं पेश करेगा।

माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी व माननीय रेल मंत्री जी हमारे देश के किसानों की आय बढ़ाने के लिए हमेशा प्रयासरत हैं। इसके लिए उन्होंने इस बजट में किसानों के लिए एक स्टेशन - एक उत्पाद योजना की शुरुआत की है। इसमें रेलवे छोटे किसानों और छोटे व मध्यम उद्यमों के लिए नए उत्पादों के लिए परिवहन का ढांचा विकसित करेगा। इससे स्थानीय उत्पादों की आपूर्ति बढ़ेगी और देश के विकास को गति मिलेगी।

मेरे लोक सभा क्षेत्र की निम्नलिखित मांगें हैं, उनको पूरा करवाने की कृपा करें।

सीकर-दिल्ली वाया लुहारु रेलमार्ग पर गाड़ी संख्या-14021/14022 (सैनिक एक्सप्रेस) को नियमित रूप से प्रतिदिन चलाया जाए।

मेरे लोक सभा क्षेत्र सीकर के हजारों मजदूर, किसान, विद्यार्थी और व्यापारी नियमित रूप से सीकर-जयपुर के बीच यात्रा करते हैं। इनके लिए सीकर-जयपुर के मध्य सुबह-सांयकाल डेमो ट्रेन चलायी जाए।

मेरे लोक सभा क्षेत्र सीकर में चौमु विधान सभा है, जिसमें चौमु और गोविन्दगढ़ स्टेशन स्थित हैं। इन स्टेशनों पर मीटर गेज के समय अनेक ट्रेनों का स्टॉपेज था, लेकिन अब इन ट्रेनों का स्टॉपेज इन स्टेशनों पर नहीं है। अतः इन स्टेशनों पर लंबी और छोटी दूरी की गाड़ियों का स्टॉपेज करवाने की कृपा करें।

मेरे लोक सभा क्षेत्र सीकर में खाटू श्याम जी और सालासर महत्वपूर्ण धार्मिक स्थल स्थित हैं, जहाँ लाखों यात्री वर्ष भर आते रहते हैं। इन स्थानों का सर्वे कराकर वहाँ तक नई रेल लाइन डलवाने की कृपा करें।

विभिन्न अंडरपासों में पानी भरने की समस्या का स्थायी समाधान किया जाए।

जनशताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12065 एवं 12066 का स्टॉपेज श्रीमाधोपुर स्टेशन पर किया जाए तथा श्रीमाधोपुर स्टेशन पर रिजर्वेशन खिड़की खुलवाई जाए तथा पार्सल बुकिंग ऑफिस एवं ए श्रेणी का वेटिंग रूम बनाया जाए। मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी मेरी माँगों की ओर अवश्य ध्यान देंगे तथा जनहित में इन माँगों को पूरा करने की कृपा करेंगे। धन्यवाद।

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): Sir, thank you very much. Considering the paucity of time, I will come to the points straight away. Being a Member of Parliament from the State of Andhra Pradesh, the most important issue that we have concerning the Railways is the creation of a new railway zone.

It has been our long-lasting demand for so many years. In 2019, Shri Piyush Goyal came to Visakhapatnam and announced in a public meeting that the Central Government is going to create a new railway zone under the name of South Coast Railway zone. After that, four Budgets have been presented. It has not come into operation.

In 2020-21 Budget, Rs.170 crore had been allocated. In 2021-22 Budget, Rs. 40 lakh had been allocated. In 2022-23 Budget, no allocation has been made. From a state of confusion, from a state of fear now, people of Andhra Pradesh are moving towards a state of anger. Before it goes out of hand, I request the hon. Minister to start operation of this new South Coast Railway Zone.

Sir, I have some important demands regarding the boundary allocation because an OSD is presently working on the South Coast Railway Zone. Regarding the boundary, there are seven stations in Khurda Road Division which need to be added to the new South Coast Railway Zone which are namely, Palasa, Mandasa, Sunnadevi, Baruva, Sompeta, Jhadpudi and Ichchapuram. These stations come under Khurda Road Division. These stations have to be added to the new South Coast Railway Zone.

When Piyushji had announced the creation of a new railway zone, he had made three categorical points. One was the creation of a new railway zone under the name of South Coast Railway Zone. It was a wonderful decision. Everyone was happy. The second point was the creation of Raigarh Division in the existing East Coast Railway Zone. I can understand the aspirations of the people of Odisha. It was a very good step. But the third point was the cancellation of creation of Waltair Division which is the most illogical, insensible, unreasonable and unjustified decision. Even the Railways agree that it is a very unjustified decision. We are not going to accept that. The people of Andhra Pradesh are accepting the creation of a new railway zone. But we are not going to accept the new railway zone without the Waltair Division.

We are not going to sacrifice. Every time, Andhra Pradesh is sacrificing for all the decisions that the Central Government is taking. But this time, we are not going to sacrifice. We strongly demand for the existence of Waltair Division because Waltair Division is one of the foremost divisions created in the country. It was the fourth or the fifth division created in the country. Waltair Division is very profitable today also. If you see the recent news reports also, it has exceeded all the targets months in advance. It has got all the necessary infrastructure. So, I strongly demand that the Railway Ministry continue with the Waltair Division as it is today.

We also request that a Railway Recruitment Board office should be opened at Visakhapatnam. This is also a long-lasting demand. I sincerely hope that the Minister would consider this demand.

The main important point is the creation of a new railway zone. With your assurance, I am sure this will fructify in the coming days. But I would request the hon. Minister to continue with the Waltair Division.

As far as the railway projects in Andhra Pradesh are concerned, recently I asked a question to the Railway Ministry, especially regarding Kottapalli-Narsapuram railway line which is around Amalapuram. This project was announced during the days of Balayogiji. He initiated the process for this line. Since then, 21 years have passed. Danveji has replied to that question on the floor of the House. The State Government is sharing its fund for the railway project. This is the present financial situation of Andhra Pradesh. They have raised their hands. They are not going to pay even a single paise for the railway projects. So, I request the Central Government to have a big heart and come with some other solution in order to complete the important railway projects for the benefit of the people of Andhra Pradesh. I hope that some other kind of agreement can be made to complete these kinds of projects.

Sir, no speech on the Demands for Grants of the Railway Ministry is complete without mentioning the local demands of the constituency. Since I have very little time, I will just highlight the demands of my constituency. The most important station is the Srikakulam Road Railway Station in Amadalavalasa and I am very proud to say that in that railway station the first

stainless structure with new engineering standards is coming up. Since this is a coastal area, they do not want to go with regular construction. They are going in for a complete stainless structure which is going to be rust-free. The work is going on at a lightning speed. It is going to be completed within a month.

I would request the Minister, through you, to personally come for the inauguration of this structure. If he comes over there, it will be a huge function for our district and also my constituency. The old dilapidated structure was removed and a new construction was also made. The new FOB which was constructed is connected only from one end of the station. So, I request that it should be extended to the other end of the station. Five years back, near the station, a subway was built. Since the Railways compromised somewhere in the quality, it has been filled with water throughout. If it happens during the monsoon, we can understand, but even in summer also, it is filled with water. So, reconstruction process of this tunnel is pending. I wish the Ministry looks into this matter.

Now, I come to the issue of new trains from our area. The headquarters for the North Andhra Pradesh is Visakhapatnam. There is a long pending demand for a new train from Varanasi to Visakhapatnam – to and fro. This has been the demand for the last 30 or 40 years and it has always been on paper moving here and there from GMs to DRMs to the Railway Board, but we are not getting any answer. So, I would request that this matter may be speeded up. There is an existing train from Tirupati to Visakhapatnam. I request that this

should be extended to Srikakulam which is just two districts away. Sir, I will tell you how smartly the Railways is working. I have been trying for this. At one point of time, when I requested that this train should be extended and wrote a letter to the Railways, they have responded by saying that there is no pit stop and therefore, they cannot start a train from Srikakulam. Then, I have requested them by writing another letter saying that there may be a pit stop in Srikakulam and maybe then, we can get new trains. They have written back to me saying that there are no new trains starting from here and why there is a need for a pit stop. I could not get over it. To every letter of mine, they have given such a proper response that even as MPs we cannot reply anything further to it. This is like a chicken and egg situation. ... (*Interruptions*) Yes, Sir. We cannot deal with their experience. I strongly demand for starting a new train from Srikakulam district.

Other than this, there are a couple of other stations. Harishchandrapuram station is the only station connected to the national highway. You know how important both these networks are. Right adjacent to NH 16, which runs from Chennai to Kolkata, this is a very important station which has a wonderful potential to grow in future. I request for some trains to stop here, namely, Visakhapatnam-Gurupur, Visakhapatnam-Bhubaneswar InterCity, Puri-Tirupati and Visakhapatnam Express. These trains may be stopped here. This is a very important demand.

21.00 hrs

Sir, if the height of the platform can be increased, that would be a huge benefit for the people there.

There is another station in my Constituency called Tilaru railway station. Let me tell you that our district is a rice producing district. So, a lot of rice is being exported, loaded through railways to other districts, other States and all. We have only one loading point which is the main station in Amadalavalasa.

I would request that through public-private-partnership mode, some rice millers in the district are willing to construct wagon loading points with the Railways. So, let us have another wagon point at Tilaru railway station.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude, now.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU : Yes, Sir.

Jadupudi station is another important station. It is in a backward area. The existing FoB only connects from one side, and on the other sides, there are villages like Baswakuturu, Baswakutuda where the children cross the tracks to reach their schools. They have all the transport services on the other side. They are all crossing the track. Though we tell them not to cross, they are the ones who are living there and they see what is easy for them. In track accidents, so many people have died. The only solution for this is to extend it to the other side. It is very easy to do this, but still it has been pending for a long time.

Sir, Ichchapuram-Howrah-Yesvantpur stoppage and Rautupuram-Palasa-Gunupuru stoppage at Visakhapatnam is needed. These things are required for the people of my Constituency, which I am asking here in this House..

In Vizianagaram District, a third line is being constructed by the Railways. It is a good thing. But with the addition of the third line in Bobbili area, they are removing a wagon point. Now, alternatively, they have to construct something. But this alternative is coming at 100 kilometres away from the existing one. It is about 50 to 100 kilometres away. About 800 labour families are totally dependent on this wagon loading point in Sitanagaram and at another place near Bobbili where the railway land is available. I have requested the DRM also to look into this. Now, I have got an opportunity to speak in this House about the same thing. So, a new railway loading point needs be constructed in Sitanagaram.

With these few words, I conclude my speech. Thank you very much for the time given to me.

श्री राधा मोहन सिंह (पूर्वी चंपारण): सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया।

महोदय, भारतीय रेल विश्व की सबसे बड़ी सरकारी रेल प्रणालियों में से एक है, जो यात्री एवं माल यातायात सेवा प्रदान करने वाली एकीकृत मंत्रालय के रूप में कार्य करती है। देश की आर्थिक प्रगति के साथ-साथ रेलवे देश की एकता एवं अखंडता बनाए रखने में भी महत्वपूर्ण योगदान करती है। सन् 1924 से वर्ष 2017-18 तक रेल बजट को सामान्य बजट से अलग रखा गया था। लेकिन, रेलवे की आमदनी और खर्च से संबंधित आंकड़े सामान्य बजट में ही दर्शाए जाते थे।

महोदय, मोदी सरकार द्वारा रेलवे बजट और आम बजट को विलय करने के बाद रेलवे को लाभांश देने से भी मुक्त कर दिया गया। उससे रेलवे की पूंजी में बढ़ोतरी हुई और उसे अपनी विभिन्न योजनाओं के कार्यान्वयन में सहायता मिली। यह माननीय प्रधान मंत्री जी की दूरदर्शिता का उत्तम उदाहरण है।

महोदय, पूर्व में रेल बजट में शामिल योजनाओं का निर्धारण योजना आयोग द्वारा किया जाता था, जिसमें 40 प्रतिशत तक कटौती कर दी जाती थी। परन्तु, योजना आयोग की समाप्ति तथा नीति आयोग के गठन के उपरान्त रेलवे की विभिन्न योजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए रेलवे के सकल बजटीय सहायता में हर वर्ष बढ़ोतरी हुई है। यदि हम पिछले वर्ष को छोड़ दें, तो जब यह घटकर केवल 19 प्रतिशत रह गया था, वह भी विश्वव्यापी कोविड महामारी के कारण हुआ था। जब रेलवे का परिचालन यात्री यातायात में पूर्ण रूप से ठप हो गया था और वित्तीय संकट बढ़ गया था, तब भी रेलवे ने इस अत्यंत कठिन और चुनौतीपूर्ण समय में अद्वितीय सेवा प्रदान की। 4621 श्रमिक स्पेशल ट्रेनों के द्वारा 63 लाख 13 हजार श्रमिकों तथा अन्य यात्रियों को उनके गंतव्य तक पहुंचाया गया। रेलवे ने इस अवधि के दौरान दो करोड़ से ज्यादा लोगों के भोजन की व्यवस्था की।

महोदय, रेलवे ने इस अवधि के दौरान चिकित्सा उपकरण, दवाएं और अन्य आवश्यक वस्तुओं के परिवहन को सुनिश्चित करने के लिए विशेष पार्सल सेवाओं का संचालन किया। इसके अतिरिक्त रेलवे में 5600 से ज्यादा रेल डिब्बों को कोविड क्वारंटाइन और आइसोलेशन केंद्र के रूप में प्रयोग करने के लिए परिवर्तित किया गया। माननीय प्रधान मंत्री जी के मार्गदर्शन में एवं माननीय रेल मंत्री जी की कार्यकुशलता ने रेलवे द्वारा कोविड महामारी के खिलाफ लड़ाई में महत्वपूर्ण भूमिका निभाने और अतुलनीय सेवा प्रदान करने की जितनी प्रशंसा की जाए, वह कम है।

महोदय, यहां पर इस बात का उल्लेख करना आवश्यक है कि आजादी के बाद के दशकों में रेल की क्षमता वृद्धि पर ध्यान नहीं दिया गया है। चूंकि अब इसकी क्षमता बढ़ाने पर काफी तेजी से कार्य हो रहा है, अतः इसके लिए निवेश की दरकार है।

महोदय, मोदी सरकार से पहले तक सालाना 20,000 करोड़ रुपये रेलवे के ढांचागत विकास पर खर्च किए जाते थे। ये आंकड़े बोल रहे हैं, मैं अपनी तरफ से नहीं बोल रहा हूं। जबकि वर्तमान कोविड काल में भी 1.37 लाख करोड़ रुपये इस मद में आवंटित किए गए हैं, जिसकी जितनी भी प्रशंसा की जाए, वह कम है। रेलवे के ढांचागत सुधार के द्वारा हम और अधिक यात्री गाड़ियां चला पाएंगे, जिससे अभी तक जो यात्री प्रतीक्षा सूचीबद्ध होते थे और जगह के अभाव में वे यात्रा नहीं कर पाते थे, उन्हें भी टिकट की उपलब्धता सुनिश्चित हो पाएगी और रेलवे की यात्री आय में भी बढ़ोतरी हो पाएगी।

महोदय, मोदी सरकार द्वारा रेलवे के आंतरिक संसाधनों तथा बढ़ते हुए व्यय को ध्यान में रखते हुए बजट आवंटन में आंतरिक संसाधनों की आय को हर वर्ष कुछ ही प्रतिशत बढ़ाया गया है। जबकि सकल बजटीय समर्थन में निरंतर बढ़ोतरी की गई है, जो कि वर्ष 2021-22 में बढ़कर 2,15,058 करोड़ रुपये हो गई है। सरकार द्वारा इस बात का विशेष रूप से ध्यान रखा गया है कि आंतरिक संसाधनों की घटती आय के चलते रेलवे की विकास गतिविधियों में कोई बाधा न आए।

महोदय, यदि हम आंतरिक संसाधनों की आय का आकलन करें, तो हम देखेंगे कि वर्ष 2014-15 के दौरान यात्री किराए में 14.2 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। उसके बाद वर्ष 2019-20 तक कोई भी वृद्धि नहीं हुई थी। वर्ष 2019-20 में यात्री भाड़े में मामूली वृद्धि की गई, जो कि एक पैसे प्रति किलोमीटर से बढ़ाकर चार पैसे प्रति किलोमीटर की गई, जबकि कर्मचारी लागत निरंतर बढ़ती रही है। इसके साथ ही पेंशन फंड में विनियोग बढ़ता रहा है। हमारी सरकार द्वारा इसका नजरअंदाज नहीं किया गया और न ही यात्रियों को असुविधा होने दी गई और जीबीएस में बढ़ोतरी कर दी गई।

महोदय, जैसा कि हम सभी जानते हैं कि रेलवे अपनी क्षमता से अधिक यात्री और माल ढोती है, जिससे उसे नवीनीकरण और प्रचालित संसाधनों को बदलने में परेशानी होती है। इसके साथ ही आंतरिक संसाधनों की कमी को देखते हुए यह काम नहीं हो पाता था। इसके लिए हमारी सरकार ने राष्ट्रीय रेल संरचना कोष की स्थापना की है, जो कि एक नॉन लैप्सेबल कोष है। यह लैप्स नहीं होता है और हर वर्ष इसमें 20,000 करोड़ रुपये का विनियमन किया जा रहा है, जिससे सुरक्षा संबंधित लंबित कार्यों, जैसे रेल मार्ग का नवीनीकरण, सुरक्षा, पुलों का सुदृढ़ीकरण, मानव रहित समपार समाप्त करना, अनुरक्षण सुविधाओं का उन्नयन, संकेत व्यवस्था में सुधार और आईसीएफ यात्री डिब्बों को एलएचबी डिब्बों द्वारा बदलना इत्यादि कार्य हैं। इस कोष की स्थापना के बाद इससे किए गए कार्यों का परिणाम अब सामने आने लगा है।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि वर्ष 2014-15 से लेकर वर्ष 2020-21 तक रेल दुर्घटनाओं में प्रकट रूप से कमी आई है। वर्ष 2014-15 में कुल दुर्घटनाएं 135 थीं। वर्ष 2015-16 में 107, वर्ष 2016-17 में 104, वर्ष 2017-18 में 73, वर्ष 2018-19 में 59, वर्ष 2019-20 में 55 और वर्ष 2020-21 में 22 थीं। अतः रेलवे द्वारा किए गए सभी प्रयास अब रंग दिखाने लगे हैं और इस कोष की स्थापना के पीछे के उद्देश्य को सही साबित कर रहे हैं।

महोदय, अभी मैं राम मोहन जी का भाषण सुन रहा था। पिछली सरकारों द्वारा बजट में कई सारी नई ट्रेनों की उद्घोषणा की जाती थी, परंतु जमीनी स्तर पर इनमें से कुछ ही ट्रेनें चल पाती थीं। रेलवे के सतत प्रयास से हमारी सरकार द्वारा पिछले वर्ष, यानी वर्ष 2014-15 में 228, वर्ष 2015-16 में 147, वर्ष 2016-17 में 223, वर्ष 2017-18 में 170, वर्ष 2018-19 में 266, वर्ष 2019-20 में 153 और वर्ष 2020-21 में 54 नई ट्रेनों का संचालन किया गया है, जिससे भारत के कई क्षेत्र रेल रूट पर आए हैं और यात्रियों को सुविधाएं मिली हैं।

महोदय, इसी प्रकार वर्ष 2014-15 से लेकर वर्ष 2020-21 तक 375 रेलवे स्टेशनों का विकास किया गया है और ट्रेनों में बॉयो टॉयलेट्स लगाए गए हैं, जिससे माननीय प्रधानमंत्री जी के स्वच्छ भारत मिशन को बल मिला है। यात्री सुविधाओं और खान-पान व्यवस्था में रेलवे द्वारा काफी सुधार किया गया है और अब ट्रेनों में ई-कैटरिंग की व्यवस्था भी प्रारंभ कर दी गई है।

महोदय, रेलवे ब्राडगेज लाइनों पर 100 प्रतिशत विद्युतीकरण की ओर अग्रसर है और वर्ष 2023 तक इस कार्य को पूर्ण कर लिया जाएगा, ऐसा मेरा विश्वास है। महोदय, इससे पर्यावरण में सुधार होगा साथ ही रेलवे ईंधन पर होने वाले व्यय को भी नियंत्रित किया जा सकेगा।

महोदय, रेलवे द्वारा रेल लाइनों के साथ तथा ट्रेनों की छत पर सौर ऊर्जा पैनल लगाए जा रहे हैं, जिससे भविष्य में हम विद्युत पर होने वाले व्यय को भी नियंत्रित कर पाएंगे। पिछली सरकारों के द्वारा दावे तो बड़े-बड़े किए गए थे, परन्तु वित्त पोषण के नाम पर प्रस्तावित अनुमान से कहीं नीचे धनराशि उपलब्ध कराई जाती थी, जिसके कारण परियोजनाओं के कार्यान्वयन में मुश्किल आती थी और वे कई सालों तक लंबित रहती थीं, जिससे कि अनुमानित लागत में वृद्धि हो जाती थी तथा कई-कई साल तक पूर्ण नहीं हो पाती थी।

महोदय, वर्ष 2014 में नई लाइनों के लगभग 99 प्रोजेक्ट्स थे, जिनमें से सिर्फ एक ही पूरा हो पाया और तो और उनमें से चार प्रोजेक्ट्स तो ऐसे थे जो कि 30 सालों से भी ऊपर से चल रहे थे। ये वर्ष 2014 के पहले की कहानी है और ये वर्ष 2014 तक भी अधूरे ही थे। हम इसे या तो यह कह सकते हैं कि लक्ष्य अवास्तविक होते थे या इनमें दृढ़ इच्छा शक्ति की कमी थी, क्योंकि हमारी

सरकार द्वारा हर एक प्रोजेक्ट की प्राथमिकता और उसकी आर्थिक व्यवहार्यता के आधार पर आकलन और कार्यान्वयन होता है। हमारी सरकार द्वारा समर्पित माल गलियारे के निर्माण के लिए पर्याप्त धन का प्रबंधन किया गया, जिससे कि माल गलियारे को कार्यान्वित करने को बल मिला और गत वर्ष इसके दो खंड माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा देश को समर्पित कर दिए गए और अब इन पर मालगाड़ियों की गति लगभग 75 किलोमीटर प्रति घंटे की है जो कि पहले 25 से 45 किलोमीटर प्रतिघंटा तक ही चल पाती थी। हम आंकड़ों की बात करते हैं तो मैं यह बताना चाहूंगा कि वर्ष 2009 से 2014 तक औसतन वार्षिक कैपेक्स औसतन 99 हजार 512 करोड़ रुपये हो गया जो वर्ष 2021-22 में 2 लाख 15 हजार करोड़ रुपये और अब यानी वर्ष 2022-23 में 2 लाख 45 हजार करोड़ रुपये हो गया है जो कि अब तक का सबसे अधिकतम है। वहीं हम लोकोमोटिव के उत्पादन की बात करें तो 2014-15 में यह 250 था जो कि 2020-21 में तिगुना होकर 764 हो गया है।

महोदय, रेलवे ने महिला सशक्तीकरण के लिए भी अनूठी पहल की है। इसके तहत देश में रेलवे के कई स्टेशनों के संचालन की शत-प्रतिशत जिम्मेवारी महिलाएं ही संभाल रही हैं। यह वर्ष 2014 के बाद की कहानी है। भारतीय रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा करने वाले रेलवे सुरक्षा बल में भी महिलाओं की संख्या तेजी से बढ़ी है। वर्ष 2022-23 के बजट में अमृत काल के लक्ष्य की प्राथमिकताओं में पीएम गति शक्ति के तहत एकीकृत पोस्टल और रेलवे नेटवर्क, जिससे पार्सलों के प्रेषण में सुविधा हो, 'वन स्टेशन वन प्रोडक्ट', कवच का क्षेत्र विस्तार एवं नई जनरेशन की 400 वंदे भारत ट्रेन्स की कार्य योजना अत्यन्त सराहनीय है, जिसका इस बार के बजट में उल्लेख किया गया है।

महोदय, हम बिहार के लोग मोदी सरकार के अत्यन्त आभारी हैं कि बिहार को रेलवे की तरफ से इस बजट में 6606 करोड़ रुपये की राशि मिलने वाली है। इस बजट में हाजीपुर-सुगौली रेल मार्ग के निर्माण हेतु 100 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जिसके कारण निर्माण कार्य में तेजी आएगी। मेरा विश्वास है कि विश्व के सबसे ऊंचे बौद्ध स्तूप के सरिया तक, वर्ष 2024 तक रेल

मार्ग निर्माण का कार्य अवश्य ही पूरा हो जायेगा। मैं अपने संसदीय क्षेत्र मोतिहारी (चम्पारण) की जनता की ओर से बधाई देता हूँ कि मोदी सरकार ने चम्पारण में मुजफ्फरपुर से मोतिहारी, नरकटियागंज, बाल्मीकि नगर तक 280 करोड़ रुपये की लागत से विद्युतीकरण का कार्य पूरा किया है एवं इसी रेल खण्ड के दोहरीकरण के कार्य हेतु 1185 करोड़ रुपये एवं दूसरे प्रोर्शन के लिए 1215 करोड़ रुपये स्वीकृत किए गए हैं। इस बार के बजट में भी पर्याप्त आवंटन किया गया है, जिससे इस कार्य की प्रगति में तेजी आयेगी तथा वर्ष 2024 तक यह कार्य पूर्ण हो जायेगा। विद्युतीकरण एवं दोहरीकरण के इन दोनों कार्यों को मेरे संसदीय क्षेत्र, गांधी जी की कर्मभूमि मोतिहारी में स्वयं माननीय प्रधानमंत्री जी ने शुभारम्भ कराया था।

महोदय, बापूधाम मोतिहारी स्टेशन एक ऐतिहासिक स्थान है, जहां गांधी जी 15 अप्रैल, 1917 को ट्रेन से आए थे। मोतिहारी की माटी से ही चम्पारण सत्याग्रह की शुरुआत हुई थी और यही सत्याग्रह देश की आज़ादी का औजार बना। मोदी सरकार के आने के बाद आज बापूधाम मोतिहारी रेलवे स्टेशन एक दर्शनीय स्थल बन चुका है। चम्पारण सत्याग्रह एक्सप्रेस, जो पहले सप्ताह में एक दिन वहां से चलती थी, मैं माननीय मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करूंगा कि इन्होंने उसे अब दो दिन चलाने का निर्णय लिया है और सप्ताह में दो दिन चल रही है। बापूधाम मोतिहारी स्टेशन के दोनों तरफ के विचरण क्षेत्र का सौन्दर्यीकरण एवं प्लेटफार्म नम्बर 1 एवं 2 की सतह का उच्चीकरण का काम, 15वें पीपी शेल्टर का प्रावधान भी किया गया। मैं इस स्टेशन की चर्चा इसलिए कर रहा हूँ कि गांधी जी जब चम्पारण गए थे तो वहां जो चार-पांच रेलवे स्टेशन थे, उन सब पर उतरे थे और हमारे रेल मंत्री जी, मोदी सरकार आने के बाद उन सभी स्टेशनों पर गए और उसके बाद वहां जो विकास हुआ है, मैं उसकी थोड़ी चर्चा करूंगा। इसके अतिरिक्त फुट ओवरब्रिज के विस्तारीकरण का कार्य पूरा किया गया। अब बापूधाम मोतिहारी स्टेशन पर 6 मीटर चौड़े अतिरिक्त पैदल ऊपरी पथ का निर्माण किया गया।

माननीय सभापति: अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री राधा मोहन सिंह : महोदय, मेरा 15 मिनट समय है, कृपया मुझे बोलने दीजिए।

महोदय, प्लेटफार्म पर लिफ्ट एवं स्वचालित सीढ़ी का निर्माण, दो नए एसी विश्रामालय, दो नए नॉन-एसी विश्रामालय, एक आरक्षण कार्यालय, छः डॉरमेट्री रुम्स तथा एक क्लॉक रूम के निर्माण की स्वीकृति मिली है। इसी तरह से मेंहसी के अन्दर काम हुआ है। आप देखेंगे कि हमारे जितने हॉल्ट्स हैं, वहां दोहरीकरण का काम तेजी से हो रहा है और दोहरीकरण के साथ ही प्लेटफार्म्स को ऊंचा उठाना, ऊपरी पुल का निर्माण, नए स्टेशन भवन के निर्माण के काम चल रहे हैं। पिपरा स्टेशन पर भी काफी विकास हुआ है। बापूधाम मोतिहारी स्टेशन के समपार फाटक संख्या 159 पर ऊपरी पुल के निर्माण का कार्य चल रहा है। हमारे जितने भी फाटकों, चाहे फाटक संख्या 160, 158, 137, 145 हो, पर ऊपरी पुल बनाने की यहां से स्वीकृति हो चुकी है, उसकी प्रक्रिया राज्य सरकार के साथ चल रही है और मुझे विश्वास है कि राज्य सरकार के सहयोग से ये काम पूरे हो जाएंगे। आज़ादी के 75वें साल में हम आज़ादी का अमृत महोत्सव मना रहे हैं। इसी अवसर पर आज़ादी की नींव की धरती, चम्पारण सत्याग्रह की धरती बापूधाम मोतिहारी स्टेशन को भव्य एवं दिव्य बनाने हेतु रेल मंत्रालय ने जो कुछ किया है, उसके लिए मैं आभार व्यक्त करता हूं।

महोदय, इसी तरह से आप देखेंगे कि हमारी सरकार ने वर्ष 2014 के बाद जिस प्रकार से मोतिहारी में विकास किया है, उसके पीछे कहानी यही है कि बापूधाम मोतिहारी उसका नाम पड़ा है। मैं अंत में माननीय रेल मंत्री जी से यही निवेदन करूंगा कि पहले बहुत सारी ट्रेन्स मोतिहारी से खुलती थीं, लेकिन वर्ष 2014 से पहले वे सारी ट्रेन्स दूसरी जगहों पर चली गईं। एक चम्पारण सत्याग्रह ट्रेन, जो सप्ताह में एक दिन चलती थी, उसे दो दिन किया गया। हर साल हम 15 अप्रैल और 17 अप्रैल को चम्पारण सत्याग्रह का आयोजन करते हैं, एक बार प्रधानमंत्री जी भी वहां गए थे। यदि आप बापूधाम से अयोध्या धाम तक एक ट्रेन चलाने की कृपा करें तो हमारे क्षेत्र की जनता आपके प्रति आभारी रहेगी। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अद्भुत कार्यों के लिए रेलवे के प्रति आभार प्रकट करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री संतोख सिंह चौधरी (जालंधर): सभापति जी, आपने मुझे डिमाण्ड्स फॉर ग्राण्ट्स फॉर मिनिस्ट्री ऑफ रेलवे पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र के रेलवे से संबंधित जो मुख्य मुद्दे हैं, उनको आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं। जालंधर मेरी लोक सभा कांस्टीट्यूेंसी है और दोआबा रीजन का सबसे महत्वपूर्ण जिला है। फिल्लौर, जो सब-डिवीजन है, इसको गेट वे ऑफ दोआबा कहा जाता है। मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि दिल्ली साइड से और नवांशहर साइड से जितना भी ट्रैफिक आता है, जिन लोगों को फिरोजपुर, मोगा, तरनतारन आदि दूसरे जिलों में जाना होता है, उनको लेवल क्रॉसिंग नम्बर बी6, जिसे फिल्लौर-नूरमहल रोड कहा जाता है, से गुजरना होता है।

वहां बहुत सारा ट्रैफिक होता है। वहां दूसरी तरफ एफसीआई का गोदाम है। फिल्लौर के शहर के लिए यह बहुत बड़ी कठिनाई है। मेरा यह निवेदन है कि इस पर एक आरओबी बनाया जाए। इसी तरह से इसके आगे गौराया टाउन है, जिसको मैनचेस्टर ऑफ पंजाब कहा जाता है, वहां पर एग्रीकल्चर इम्प्लिमेंट्स बनते हैं। यहां की जो रेलवे क्रॉसिंग है, वह सिटी के अंदर है, जिसकी वजह से लोगों को बहुत कठिनाई होती है और ट्रैफिक में भी बहुत कठिनाई होती है। मैं उसके लिए प्रपोज कर रहा हूं कि डलेवल लेवल क्रॉसिंग एस-83 पर एक आरयूबी बनाया जाए।

सभापति जी, जो ये मुद्दे हैं, मैं इनको 16वीं लोक सभा से उठा रहा हूं। मेरे जिले की ये दो सबसे कठिन लेवल क्रॉसिंग्स हैं। मंत्री जी यहां विराजमान हैं तो मेरी गुजारिश है कि इनकी तरफ ध्यान दिया जाए। जो जालंधर सिटी है, यहां एक बाईपास बना है, वह अमृतसर को जाता है और बॉर्डर को जाता है। वहां पीएपी बाईपास बना है। वह फोर लेन फ्लाईओवर बना है, लेकिन वहां ऑलरेडी जो आरओबी है, वह सिंगल लेन का है। वहां पर बहुत कठिनाई आती है और ट्रैफिक भी होता है। मेरा यह निवेदन है कि इसको भी जल्दी से जल्दी वाइडन किया जाए। यह प्रपोजल नंबर 69 है, जो ऑलरेडी अंडर प्रोसेस है। ट्रैफिक को देखते हुए मेरा निवेदन है कि इसको जल्दी से जल्दी किया जाए। इसके अलावा मैं यह भी विनती करना चाहता हूं कि जो वंदे भारत एक्सप्रेस

जाती है, वह जालंधर कैंट से गुजरती है। जालंधर से बहुत सारे पिलग्रिम्स और लोग उस पर सवार होना चाहते हैं। मेरा यह निवेदन है कि इसको चंद मिनटों के लिए वहां पर रोका जाए।

सभापति जी, मेरे संसदीय क्षेत्र का जो करतारपुर टाउन है, यह नॉर्थ ईंडिया की सबसे बड़ी फर्नीचर मार्केट है। मेरा यह निवेदन है कि पहले जो बहुत सारी ट्रेनें यहां रुकती थीं, वे अब नहीं रुकती हैं। मेरा निवेदन है कि जो करतारपुर रेलवे स्टेशन है, वहां से अमृतसर-देहरादून एक्सप्रेस, अमृतसर-छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, दादर एक्सप्रेस और कटिहार एक्सप्रेस का वहां पर हाल्ट किया जाए। इसी तरह से फिल्लौर रेलवे स्टेशन से हेमकुंड एक्सप्रेस, सचखंड एक्सप्रेस, शान ए पंजाब और पश्चिम एक्सप्रेस का वहां पर स्टॉपेज दिया जाए। इसी तरह से गौराया में इंडस्ट्रियल टाउन है। वहां से अमृतसर-दिल्ली एक्सप्रेस, अमृतसर-देहरादून एक्सप्रेस, अमृतसर-छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, दादर एक्सप्रेस और कटिहार एक्सप्रेस वहां पर रोकी जाए।

वहां पर एक नकोदर सब डिवीजन है। वहां पर अध्यात्म के बहुत बड़े दो धार्मिक स्थान हैं। वहां मुराद शाह की मजार है और लाल बादशाह की मजार है। वहां पर लाखों लोग प्रणाम करने के लिए आते हैं। मेरा यह निवेदन है कि यहां पर एट लीस्ट कोई एक सुपरफास्ट ट्रेन या एक्सप्रेस ट्रेन, जो थ्रू जालंधर, फिरोजपुर दिल्ली को कनेक्ट करे, चालू की जाए।

महोदय, मेरा एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है, उसके लिए मैं मंत्री जी से मिल मिल चुका हूं। जो जालंधर का रेलवे स्टेशन है, उसको हम स्मार्ट रेलवे स्टेशन बनाना चाहते हैं। जो स्मार्ट सिटी मिशन है, उसके तहत हमने उसको इनक्लूड किया है। वहां जो पार्किंग एरिया है, फसाड है, हमने उसका काम शुरू किया था। स्मार्ट सिटी मिशन से 6 करोड़ रुपये का फंड भी रेलवे को दिया गया है, लेकिन अभी आगे ग्रीन एरिया बनाया है। जो फसाड है, उसका डिजाइन नहीं मिला है, अंदर जो एस्केलेटर लगना है, वह नहीं हुआ है, जो फुट ओवरब्रिज है, उसकी तरफ ध्यान नहीं दिया गया है।

इसी तरह जालंधर रेलवे स्टेशन का प्रेशर कम करने के लिए हम एक सेकेंड एंटी, दूसरी साइट पर चाहते हैं। हम उसे स्मार्ट सिटी से फंड करना चाहते हैं। उसमें लगभग 15 करोड़ रुपए खर्च होगा। हम ने उसके लिए रेलवे को इंफ्रामेंट ट्रस्ट से लैंड भी दे दी है। उसके लिए जितनी भी

फॉर्मलिटीज हैं, हमने वे कर दी हैं। मंत्री जी यहां बैठे हैं, मेरा उनसे निवेदन है कि इस प्रोजेक्ट को एक्सपीडाइट किया जाए। रेलवे डिपार्टमेंट को आदेश दिया जाए कि हम उसको फंड देना चाहते हैं, उसको स्मार्ट बनाना चाहते हैं, हम रेलवे डिपार्टमेंट की मदद करना चाहते हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि इसको एक्सपीडाइट किया जाए।

फिल्लौर का जो सतलज दरिया है, उस पर महात्मा गांधी जी का एक धाम बना हुआ है। वर्ष 1948 में वहां महात्मा गांधी जी के ऐशेज को जल में प्रवाहित किया गया था। वहां एक बहुत बड़ा मेमोरियल बना हुआ है। वहां हजारों लोग प्रणाम करने आते हैं, लेकिन वहां जो एप्रोच रोड है, वह पहले नेशनल हाइवे था, नेशनल हाइवे नया बन गया है, अब वह एबंडंड है। हम उसको ठीक करना चाहते हैं, उसको नया बनाना चाहते हैं। उसके जो साइड्स हैं, वे रेलवे प्रॉपर्टीज हैं। अब वहां गोबर पड़ा है, चारा पड़ा है। मैंने मंत्री जी से पर्सनली निवेदन किया था कि हमें इजाजत दी जाए कि हम उसकी लैंडस्केपिंग कर सकें, ताकि जो लोग वहां प्रणाम करने जाते हैं, वे अच्छे वातावरण में वहां जाएं, क्योंकि वह राष्ट्रपिता जी का स्थान है। मुझे यह बताया गया है कि बोर्ड ने यह फैसला किया है कि रेलवे प्रॉपर्टी को ब्यूटीफाई नहीं कर सकते, लेकिन जो ऐसे मेमोरियल्स हैं, जिनकी बहुत महत्ता है, उनके लिए यह एग्जम्पशन हो। जो रेलवे प्रापर्टीज ऐसे ही पड़ी हैं, लोग उनको एनक्रोच कर रहे हैं, वे एबंडंड पड़ी हैं, हम उसको मेनटेन करना चाहते हैं, उसको ब्यूटीफाई करना चाहते हैं। वह महात्मा गांधी जी का मेमोरियल है, वहां लोगों को सहूलियत देना चाहते हैं कि लोग वहां जा कर प्रणाम करें।

मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इस पर भी ध्यान दिया जाए। जो ऐसे रूल्स बने हुए हैं, उनको चेंज किया जाए, ताकि हम महात्मा गांधी जी को अच्छी श्रद्धांजलि दे सकें।

श्री बिद्युत बरन महतो (जमशेदपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ष 2022-23 के लिए रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों पर बोलने का समय दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महाशय, आदरणीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में देश निरंतर प्रगति कर रहा है। हम ने इस प्रकार की भयावह महामारी में देश को निरंतर प्रगतिशील रखा है, सभी यह भली-भांति जानते हैं। माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा पेश किया गया रेल बजट सराहनीय है। माननीय वित्त मंत्री, निर्मला सीतारमण जी ने बजट, 2022-23 में रेलवे के लिए लगभग 1,40,368.13 रुपए रिकॉर्ड राशि की घोषणा की है, जो पिछले वर्ष की तुलना में 1.10 लाख करोड़ रुपए से अधिक है, लगभग 30 हजार करोड़ रुपए अधिक है। रेलवे की क्षमता के विकास एवं विस्तार के लिए वित्त मंत्री जी ने रेलवे के संबंध में कई बड़े महत्वपूर्ण ऐलान किए हैं, जो निश्चित रूप में जन कल्याणकारी सिद्ध होंगे। माननीय वित्त मंत्री जी के अनुसार और माननीय रेल मंत्री जी की देख-रेख में लगभग तीन साल में 400 वंदेभारत ट्रेनों का निर्माण करना और रेलवे के दोबारा 100 कार्गो टर्मिनल्स बनाए जाने एवं छोटे किसानों के लिए रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर का विस्तार किया जाएगा। यह भी बजट में प्रावधान किया गया है।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र की जनता की तरफ से माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत साधुवाद और धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इसे निरंतर प्रगतिशील बनाने के लिए महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहे हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र के रेलवे से संबंधित महत्वपूर्ण मांगों की घोषणा बजट में नहीं हुई है, मैं उन्हें माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष रखना चाहता हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि कुछ नई रेल लाइंस का सर्वे हुई है। जैसे चांडिल पटंगा हो कर झारग्राम, लगभग 130 किलोमीटर है और उसके लिए खर्च लगभग 1844 करोड़ रुपए आंका गया है।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाए। कांड्रा से मकुम अति महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। इसके लिए लगभग 2,381 करोड़ रुपए स्वीकृत किए गए हैं और इसका टेंडर होने वाला है, इसे जल्द-से-जल्द किया जाए ताकि वहाँ के लोग ट्रेन की सुविधा से जुड़ें।

टाटा से बादामपहाड़ रेल खण्ड का दोहरीकरण क्यौंझर तक किया जाए ताकि लोगों को आने-जाने में सुविधा हो सके। इससे हम लोगों को खड़गपुर नहीं जाना पड़ेगा, बल्कि यह सीधे रूप से भुवनेश्वर से जुड़ जाएगा। हमारे यहाँ एयरपोर्ट की कोई कनेक्टिविटी नहीं है, सिर्फ रेलवे कनेक्टिविटी है। जमशेदपुर में बड़े-बड़े उद्योग होने के कारण देश के विभिन्न क्षेत्रों के लोग वहाँ बसे हुए हैं। पूरे भारत में इसकी कनेक्टिविटी के प्रसार की आवश्यकता है।

दिल्ली-पुरुषोत्तम एक्सप्रेस एवं हावड़ा-जोधपुर एक्सप्रेस का ठहराव पारसनाथ में किया जाए। होली के समय, विशेष रूप से जैन धर्म के लोग पारसनाथ तीर्थ में दर्शन करने के लिए आते हैं। पारसनाथ जैन धर्म का सबसे बड़ा तीर्थ है। इसलिए उक्त ट्रेन्स का ठहराव यहाँ दिया जाए, तो तीर्थयात्रियों को सुविधा होगी।

हमारे लोक सभा क्षेत्र के अति महत्वपूर्ण विषय के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि बिहार से झारखण्ड बनने के कारण बिहार के काफी लोग वहाँ बसे हुए हैं। माननीय अश्विनी चौबे जी बैठे हैं। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने आज ही कहा कि तीन महत्वपूर्ण ट्रेन्स, जो टाटा से पटना जाकर रुकती हैं, ट्रेन संख्या 18183, साउथ बिहार एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 13287 एवं पटना-बिलासपुर ट्रेन संख्या 22844 का विस्तार करके बक्सर तक कर दें, तो बिहार के लगभग 16 जिले और उत्तर प्रदेश के लगभग चार-पाँच जिले के लोगों को इससे फायदा होगा। इससे बिहार के लोगों को भी बहुत ही फायदा होगा।

इसके साथ-साथ, मैं खड़गपुर रेल मंडल अंतर्गत घाटशिला रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा देने की मांग करता हूँ। आप चाकुलिया में ऑलरेडी रेलवे स्टेशन बना चुके हैं, जिसका उद्घाटन रविवार को होने जा रहा है, जिसके लिए मैं पुनः आपका तहे दिल से धन्यवाद करता हूँ।

श्री सुरेश भाई, आप बहुत ही अच्छे इंसान हैं। झारखण्ड से सिर्फ मैं ही बोलने वाला हूँ। मेरी कुछ महत्वपूर्ण मांगें हैं। इसलिए मुझे पाँच मिनट का समय दे दें। मैं भाषण नहीं दूंगा, केवल डिमांड की बात रखूँगा।

दक्षिण-पूर्व रेलवे खड़गपुर के अंतर्गत झारखण्ड राज्य के कानिमहूली स्टेशन में एक अंडरपास बनाया जाए।

मैं खड़गपुर रेल मंडल के अंतर्गत धालभूमगढ़ एवं कोकपाड़ा के बीच में बड़कोला में एक हॉल्ट बनाने की मांग काफी समय से कर रहा हूँ। इसलिए खड़गपुर मंडल के अंतर्गत झारखण्ड राज्य में चाकुलिया-कोकपाड़ा रेलवे स्टेशन, सुनसुनिया में एक अंडरपास का निर्माण किया जाए क्योंकि दोनों तरफ रेलवे लाइन है और बीच में घर है।

टाटानगर-भागलपुर एक्सप्रेस का परिचालन पुनः शुरू किया जाए। टाटा से जयपुर तक, जो अति महत्वपूर्ण रेल है, उसे चलाया जाए। टाटा से जम्मू तवी ट्रेन, जो काफी समय से टाटा से चलती थी, इसे अचानक राँची से चलाया जाने लगा, इसलिए मैं मांग करता हूँ कि इस ट्रेन को अविलम्ब टाटानगर से ही चलाया जाए ताकि देश के विभिन्न स्थानों के लोग आवागमन कर सकें।

टाटा-एलेप्पी ट्रेन, जो पहले से चल रही थी, अभी जो ट्रेन चलाई गई थी, वह आंध्र प्रदेश से एवं दूसरे स्थानों से चल रही थी, जिससे आंध्र प्रदेश के लोगों को काफी दिक्कतें हुईं, खास तौर से लोग पढ़ने के लिए साउथ के राज्यों में जाते हैं और ट्रीटमेंट के लिए काठबाड़ी जाते हैं। इसलिए टाटा-एलेप्पी ट्रेन को दोबारा चलाया जाए, तो इससे लोगों को सुविधा होगी।

टाटा से दीघा के बीच एक मेमु ट्रेन चलाई जाए। टाटा-राँची मेमु ट्रेन, जो बंद हो गई है, उसे पुनः चालू किया जाए। हावड़ा-कोरापुर एक्सप्रेस चलाई जाए तथा खडगपुर लोकल ट्रेन को चलाया जाए। टाटा से गोवा के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए।

यहाँ पर पूर्व मंत्री जी बैठे हैं। राँची राजधानी ट्रेन, जो सप्ताह में एक दिन चल रही है, उसका लोहरदगा में ठहराव दिया जाए। टाटा से भागलपुर तक जो ट्रेन पहले चल रही थी, जो किसी कारण से अभी नहीं चल पा रही है, मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि उसका टाइम निर्धारित करके उसको चलाया जाए।

माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ।

श्री बालूभाऊ उर्फ सुरेश नारायण धानोरकर (चन्द्रपुर) : सभापति महोदय, धन्यवाद ।

महोदय, मैंने रेल मंत्री जी से मेरी-गो-राउंड ट्रेन के बारे में अनुरोध किया था । बल्लारशाह से नागपुर, भंडारा, गोंदिया, चांदा फोर्ट होते हुए बल्लारशाह तक का यह सफर करीब 600 किलोमीटर का है, जो कि मध्य तथा दक्षिण मध्य रेलवे के तहत आता है । मेरी-गो-राउंड वाली यह प्रस्तावित ट्रेन पूर्वी विदर्भ के चन्द्रपुर, वर्धा, नागपुर, भंडारा, गोंदिया तथा गढ़चिरोली जिलों को अपने साथ जोड़ सकती है । इससे क्षेत्रवासियों को बहुत सुविधा होगी ।

महोदय, दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे के अंतर्गत नागभीड-नागपुर गेज का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है । वर्ष 2022 तक यह कार्य पूर्ण होना था । इस वर्ष के बजट में भी इसके लिए आवंटन नहीं है । बल्लारशाह-नागभीड-गोंदिया मार्ग पर चलने वाली सभी ट्रेनों को जल्दी शुरू किया जाए । बल्लारशाह-चांदा फोर्ट-नागभीड-गोंदिया तक सभी अंडरपास में पानी भरने की समस्या है । इसका भी उपाय किया जाना अनिवार्य है । चांदा फोर्ट रेल स्थानक पर दूसरी तरफ से प्लेटफॉर्म का निर्माण शीघ्र किया जाए ।

महोदय, दक्षिण-मध्य रेलवे के अंतर्गत राजूरा-आसिफाबाद रोड पर रेल गेट, LC No. 3 OH के समीप अंडरपास बनाने के लिए मैं अनुरोध करता हूँ, क्योंकि इस मार्ग पर स्कूल-कॉलेजेज तथा कई सरकारी कार्यालय हैं । रेल फाटक बंद होने के कारण काफी दिक्कत होती है ।

महोदय, मेरे चन्द्रपुर निर्वाचन क्षेत्र में कपास का उत्पादन भारी मात्रा में होता है और साथ लगे हुए राज्य तेलंगाना, आंध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़ में भी कपास का उत्पादन भारी मात्रा में होता है । अगर आपके माध्यम से रेलवे का आवागमन बढ़ता है, तो राजूरा विधान सभा क्षेत्र में टेक्सटाइल पार्क निर्माण हो सकता है, जिससे काफी बड़े पैमाने पर व्यापार और रोजगार बढ़ेगा । धन्यवाद ।

श्री धर्मेन्द्र कश्यप (आंवला) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ और धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जिस तरीके से आदरणीय मंत्री जी ने रेल की गति को बढ़ाने का काम तो किया ही है, साथ ही रेल विभाग को प्रगति पर भी ले जाने का काम किया है। चाहे रेल दोहरीकरण का काम हो, चाहे रेल विद्युतिकरण का काम हो या रेल दुर्घटनाओं को रोकने का काम हो।

महोदय, मेरा क्षेत्र आंवला जनपद बरेली के अंतर्गत आता है। यहां बरेली-चंदौसी रेल मार्ग है और बरेली-कासगंज रेल मार्ग है। इसमें रामगंगा से पहले समपार संख्या -252बी, जो एनईआर का है, समपार संख्या-2ए एनआर का है। इसमें बरेली से मथुरा और आगरा के लिए राजकीय मार्ग है, जिस पर लंबा जाम लग जाता है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि यहां ओवरब्रिज की बहुत आवश्यकता है।

इसी तरह से मेरी आंवला लोक सभा में पिताम्बरपुर एक नगर पालिका है, जो आधा रेलवे लाइन के एक तरफ और आधा दूसरी तरफ बसा हुआ है, बीच में रेल लाइन जा रही है। इससे लोगों को बहुत कठिनाई होती है। इसकी समपार संख्या -352सी है, जो एनआर का है। इस पर भी ओवरब्रिज बनाने की कृपा करें। तीसरा, बिसारतगंज है, जो आंवला लोक सभा के अंतर्गत पड़ता है। वहां पूर्वी रेलवे क्रॉसिंग 6ए, एनआर है। यह इफ्को को भी जोड़ता है, जिससे लोगों को निकलने में काफी परेशानी होती है। इस पर भी ओवरब्रिज बनाने का काम करें।

मान्यवर, मेरी लोक सभा के अंतर्गत बिलपुर रेलवे स्टेशन आता है, जहां कोरोना काल में कई ट्रेनों का संचालन बंद कर दिया गया था। 15273/74 सत्याग्रह एक्सप्रेस है, जो कोरोना काल से ही बंद है। इस ट्रेन को पुनः चालू कराने का कष्ट करें। इसी तरह से 5074/75 त्रिवेणी एक्सप्रेस का स्टॉपेज बिलपुर पर खत्म कर दिया गया था, इसको भी चालू कराने का कष्ट करें। इसी तरीके से 54377/78 ट्रेन जो बरेली से प्रयागराज को जाती है, उसको भी बंद कर दिया गया है। इसको भी पुनः चालू कराने का काम करें।

महोदय, इसी तरह से 04379/80 बरेली से रोजा के लिए लोकल ट्रेन चलती थी, जिसे कोरोना काल में बंद कर दिया गया। इसे भी शुरू करने का कष्ट करें। मेरा आंवला लोक सभा क्षेत्र है। आंवला को आदर्श स्टेशन बनाने का काम किया गया लेकिन वहां कोई उच्चीकरण का काम नहीं हुआ है। इसी तरह चनेती कैंट का नाम बदल कर बरेली कैंट रखा गया। उसका भी उच्चीकरण नहीं हुआ है, जबकि सेना के लोग वहां से चढ़ते हैं। इंटरसिटी लखनऊ से चंडीगढ़ के लिए चलती है। गाड़ी 15011 और 15012 का ठहराव आंवला में हो जाए, तो बहुत अच्छा होगा। गाड़ी संख्या 14009-14010 साप्ताहिक बापू धाम से आनंद विहार तक जाती है। रात को दो बजे आंवला स्टेशन पहुंचती है। आंवला से दिल्ली जाने के लिए कोई साधन नहीं है। यदि इसका स्टापेज हो जाए तो आपकी कृपा होगी। इसी तरह से विशारतगंज रेलवे स्टेशन है, जहां सद्भावना एक्सप्रेस 04010-04011, 04016 इंटरसिटी चंडीगढ़ है। इसका भी ठहराव हो जाए, तो अच्छा होगा। मेरी लोक सभा में बदायूं जनपद की दो विधान सभाएं आती हैं। बदायूं जनपद ऐसा स्टेशन है, जहां से दिल्ली और लखनऊ के लिए ट्रेन की सुविधा नहीं है। यदि बदायूं से दातागंज होते हुए शहजहां को जोड़ दिया जाए, तो सुविधा होगी। बदायूं से दिल्ली के लिए यदि कोई ट्रेन चालू हो जाएगी, तो लोगों को लाभ हो जाएगा।

श्री हाजी फजलुर रहमान (सहारनपुर): सभापति जी, माननीय मंत्री जी सदन में हैं और मैं एक महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ। सहारनपुर से इलाहाबाद हाईकोर्ट करीब 800 किलोमीटर दूर है। अफसोस की बात है कि कोई डायरेक्ट ट्रेन इलाहाबाद से सहारनपुर के लिए नहीं है। एक ट्रेन संगम एक्सप्रेस है, जिसका नम्बर 14164 है जो मेरठ से चलती है। अग्रवाल जी मेरठ के रहने वाले हैं, हमारी डिमांड है कि उसे सहारनपुर से चलाया जाए ताकि लोगों को आसानी हो। एक दूसरी बात यह है कि सहारनपुर से अंबाला के लिए सुबह जल्दी एक एक्सप्रेस ट्रेन चलती है, जिसमें सहारनपुर के बिजनेस क्लास, सर्विस क्लास, विद्यार्थी और पेशेंट लोग जाते हैं और उसमें काफी रश होता है। इस वजह से लोगों की ट्रेन छूट जाती है। हमारी डिमांड है कि सामान्य कोच बढ़ाए जाएं।

महोदय, सहारनपुर से टपरी जंक्शन पर प्लेटफार्म की कमी है। इसके साथ-साथ कोच पोजिशन डिसप्ले बोर्ड भी नहीं लगा हुआ है। यदि यह डिसप्ले बोर्ड लगा दिया जाए, तो यात्रियों को बहुत आसानी होगी। इसके अलावा सहारनपुर से टपरी जंक्शन करीब पांच से छह किलोमीटर दूर है। इस दूरी के बीच एक रेलवे क्रॉसिंग है, जिसकी वजह से आम तौर पर जो टपरी जंक्शन से ट्रेन पकड़ना चाहता है, उन्हें बाधा होती है और कभी-कभी उनकी ट्रेन छूट भी जाती है। मेरी डिमांड है कि रेलवे की तरफ से ओवर ब्रिज बनाने का काम किया जाए। एक ट्रेन देहरादून से वाया टपरी के लिए अहमदाबाद जयपुर के लिए जाती है। हमारी डिमांड है कि उसे वाया सहारनपुर जंक्शन से चलाया जाए, ताकि सहारनपुर के यात्रियों को सुविधा मिल सके। एक सामान्य प्रॉब्लम डिस्ट्रिक्ट सहारनपुर की है कि वहां जितने भी अंडरपास बने हुए हैं, सभी में वॉटर लॉगिंग की प्रॉब्लम है। जितने भी अंडरपास हैं, उन्हें शेड से कवर कर दिया जाए ताकि जो पैदल चलने वाले या व्हीकल से चलने वाले लोग हैं, उन्हें आसानी हो सके।

महोदय, मैं एक और समस्या की तरफ ध्यान दिलाना चाहूँगा। माननीय मंत्री जी, सहारनपुर से हैदराबाद, सिकन्दराबाद और वसई के लिए कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। सहारनपुर का वुडन क्रॉफ्ट का जो बिजनेस है, वहाँ से हैदराबाद के लिए काफी बिजनेस है। हम चाहते हैं कि

بیجنس کو بڑھاوا دینے کے لیے اور یہاں کے لوگوں کے لیے ایک ڈائریکٹ ٹرین سہارنپور سے ہمدراہاد، سیکندرآہاد اور ولسڈ کے لیے شرو کی آاے تاکہ سہارنپور کی جناتا کو سہولیاتیں مل سکن۔

ماننر، اسکے آلاوا سہارنپور ریلوے سٹیشن پر پلٹفامس کی آاری کمری ہئ۔ کم سے کم دو پلٹفام اور بڑاے آاے۔ اسکے ساآ-ساآ اس وکآ آو پلٹفام مائآو ہئں، آار اور پاآ نمبر پلٹفام پر لپفآ کا سلسلا شرو کیا آاے۔ آپکی بڈی-بڈی مہربانی آوگی۔ میں آاآیری پاآنٹ کھنا آاآآا کی آوآڈ کے آندر آو ٹرنس باند آوئی آئیں، آاس آور سے پائسآر ٹرنس کو باند کر دیا آاا آا، انکو فیر سے شرو کرانے کا کام آپ آوگ کرنے کی آویش کیآاے تاکہ آوگوں کو سواآا آو سکے۔ آپکا آہوآ-آہوآ شکریا۔ آننرآا۔

آناہ آاآی فضل الرآمن صاآہ (سہارنپور): محترم آیرمین صاآہ، محترم منتری آی ایوان میں میں بیٹھے ہیں اور میں ایک اہم بات کھنا آاہتا آوں۔ سہارنپور سے الہ آباد ہائی آورٹ 800 آلو میٹر دور ہے۔ افسوس کی بات ہے کہ کئی ڈائریکٹ ٹرین الہ آباد سے سہارنپور کے لئے نہیں ہے۔ ایک ٹرین سنگم ایکسپریس ہے، آس کا نمبر 14164 ہے آو میرٹھ سے آلتی ہے۔ آگروال آی میرٹھ کے ربنے والے ہیں، ہماری گزارش ہے کہ اسے سہارنپور سے آلایا آائے تاکہ آوگوں کو آسانی آو۔ ایک دوسری بات یہ ہے کہ سہارنپور سے امبالہ کے لئے صآ آلدی ایک ایکسپریس ٹرین آلتی ہے، آسمیں سہارنپور کے بزنیس آلاس، سروس آلاس، طالب علم اور مریض آاتے ہیں اور اس میں کافی رش ربتا ہے۔ اس وآہ سے آوگوں کی ٹرین آھوٹ آاتی ہے۔ ہمارے مانگ ہے کہ اس میں آنرل آوآز بڑھائے آائیں۔

آناہ، سہارنپور سے ٹپری آنکشن پر پلیٹ فارم کی کمی ہے۔ اس کے ساتھ۔ ساتھ آوچ آوزیشن ڈسپلے بورڈ بھی نہیں لگا آوا ہے۔ آگر وہ ڈسپلے

بورڈ لگا دیا جائے تو لوگوں کو بہت آسانی ہوگیا۔ اس کے علاوہ سہارنپور سے ٹپری جنکشن قریباً پانچ سے چھ کلومیٹر دور ہے، اس دوری کے لئے ایک ریلوے کراسنگ ہے، جس کی وجہ سے عام طور پر جو ٹپری جنکشن سے ٹرین پکڑنا چاہتا ہے، انہیں مشکلات کا سامنا کرنا پڑتا ہے اور کبھی کبھی انکی ٹرین چھوٹ بھی جاتی ہے۔ میری مانگ ہے کہ ریلوے کی طرف سے اوور برج بنانے کا کام کیا جائے۔ ایک ٹرین دہرادون سے وایا ٹپری کے لئے احمد آباد جے پور کے لئے جاتی ہے۔ ہماری مانگ ہے کہ اسے وایا سہارنپور جنکشن سے چلایا جائے، تاکہ سہارنپور کے مسافروں کو آسانی ہو سکے۔ ایک عام پروبلم ضلع سہارنپور کی ہے کہ وہاں جتنے بھی انڈرپاس بنے ہوئے ہیں سبھی میں واٹر لوگنگ کی پروبلم ہے۔ جتنے بھی انڈرپاس ہیں انہیں شیڈ سے کور کر دیا جائے تاکہ جو پیدل چلنے والے یا ویکل سے چلنے والے لوگ ہیں انہیں آسانی ہو سکے۔

جناب چیرمین صاحب، میں ایک اور مسئلہ کی طرف دھیان دلانا چاہوں گا۔ مانٹے منتری جی سہارنپور سے حیدرآباد، سکندرآباد اور وسئی کے لئے کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے۔ سہارنپور کا ووڈن کرافٹ کا جو بزنس ہے، وہاں سے حیدرآباد کے لئے کافی بزنس ہے۔ ہم چاہتے ہیں کہ بزنس کو بڑھاوا دینے کے لئے اور یہاں کے لوگوں کے لئے ایک ڈائریکٹ ٹرین سہارنپور سے حیدرآباد، سکندرآباد اور وسئی کے لئے شروع کی جائے تاکہ سہارنپور کی عوام کو سہولیات مل سکے۔

جناب، اس کے علاوہ سہارنپور ریلوے اسٹیشن پر پلیٹ فارم کی بھاری کمی ہے۔ کم سے کم دو پلیٹ فارم اور بڑھائے جائیں۔ اس کے ساتھ ساتھ اس وقت جو پلیٹ فارم موجود ہیں، چار اور پانچ نمبر پلیٹ فارم پر لفٹ کا سلسلہ

شروع کیا جائے۔ آپ کی بڑی مہربانی ہوگی۔ میں آخری پوائنٹ کہنا چاہوں گا کہ کووڈ کے دوران جو ٹرینس بند ہوئی تھیں، خاص طور سے پیسینچر ٹرینس کو بند کر دیا گیا تھا، ان کو پھر سے شروع کرانے کا کام آپ لوگ کرنے کی کوشش کیجیئے تاکہ لوگوں کو سہولیات مل سکے۔ آپ کا بہت بہت شکریہ۔۔۔

(ختم شد)

***श्रीमती रंजीता कोली (भरतपुर):** मैं रेलवे मंत्रालय की 2022-23 की अनुदान मांगों पर अपने विचार रखती हूँ।

नरेन्द्र मोदी जी की दृढ़ नेतृत्व वाली सरकार ने भारत की समग्र रूप से, अर्थव्यवस्था को तेजी से सुदृढ़ करने तथा वर्तमान में इस अर्थव्यवस्था का पटरी पर आना हमारे देश की सदृढ़ आघात सहन क्षमता को दर्शाता है। इस वर्ष भारत की आर्थिक विकास दर पहले से बेहतर रहने का अनुमान है, यह सभी बड़ी अर्थव्यवस्थाओं में सबसे अधिक है।

माननीया वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने 2022-23 के अपने बजट भाषण में अगले 3 वर्षों में 400 नई वंदे भारत ट्रेनों का निर्माण करने की बात कही है जो रेलवे के विस्तार में एक महत्वपूर्ण कदम है। वंदे भारत ट्रेनों व नए विस्टाडोम कोचों के माध्यम से रेलवे की चमक बढ़ी है। वंदे भारत ट्रेनों में सफर आसान व बेहद सुविधाजनक बनाया गया। वर्तमान में वंदे भारत एक्सप्रेस भारत की सबसे तेज यात्री ट्रेन है। इसकी अधिकतम गति 180 किलोमीटर प्रति घंटा है। यह ट्रेन नई दिल्ली से वाराणसी और दिल्ली से कटरा के बीच चलती है। इस ट्रेन की खासियत ये है कि सभी डिब्बों में स्टील की कार बॉडी होती है। इसमें स्लाइडिंग फुटस्टेप्स, ऑनबोर्ड ट्रेन, कंट्रोल कंप्यूटर और रिमोट मॉनिटरिंग के साथ स्वचालित दरवाजे लगे होते हैं।

मोदी सरकार ने रेलवे के क्षेत्र में क्रांतिकारी काम किया है। इसके एकीकरण से दूरदराज के इलाकों में रहने वाले लोगों के लिए बेहतर लॉजिस्टिक समाधान आएंगे। बजट में रेल बजट में कहाँ कितना होगा खर्च? अध्यक्ष महोदय बजट में सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, संयुक्त उपक्रमों और विशेष प्रयोजन वाहनों में निवेश के लिए 38686.59 करोड़ रुपये भी निर्धारित किए गए हैं। रोलिंग स्टॉक के विकास के लिए आवंटन, जो राष्ट्रीय ट्रांसपोर्ट के लिए नए आधुनिक कोच और प्रौद्योगिकी लाने में सहायक होगा, उसके लिए 7977 करोड़ रुपये रखा गया है। माननीय वित्त मंत्री जी ने डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के लिए 15710.44 करोड़ रुपये भी आवंटित किए हैं, जिनकी

* Speech was laid on the Table.

संपत्ति को संचालन और रखरखाव के लिए रेलवे द्वारा मुद्रीकृत किया जाएगा। अध्यक्ष महोदय रेलवे के लिए यह घोषणा रेलवे के क्षेत्र में कांतिकारी साबित होगा। यह माननीय प्रधानमंत्री जी की दूरदर्शी सोच को दर्शाता है। 24,000 किलोमीटर रेल मार्गों का विद्युतीकरण पिछले वर्षों में मोदी सरकार द्वारा जिस प्रकार से भारतीय रेलवे का आधुनिकीकरण किया गया है, मैं उसकी सराहना करता हूँ। पिछले एक दशक से भी कम समय में 24,000 किलोमीटर रेल मार्गों का विद्युतीकरण किया गया है। नए ट्रैक और मौजूदा मार्गों को डबल-लेन करने का काम भी किया हालांकि, इसके अलावा आगामी रेलवे के लिए 400 नई वंदे भारत ट्रेनों का संचालन किया जावेगा। वहीं, इसके अलावा सरकार का फोकस मेट्रो विस्तार और 2 हजार किमी. का रेल नेटवर्क फैलाने पर भी है।

मैं मानती हूँ कि कोरोना महामारी के बीच रेलवे ने महत्वपूर्ण कार्य किया। मुझे पूरा विश्वास है कि सबके प्रयास से हम मजबूती से अपनी विकास यात्रा को जारी रखेंगे। इसके अलावा रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए नए उत्पाद और सेवाएं पेश करेगा।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी हमारे देश के किसानों की आय बढ़ाने के लिए हमेशा प्रयासरत हैं। इसके लिए उन्होंने इस बजट में किसानों के लिए एक स्टेशन, एक उत्पाद, योजना की शुरुआत की है। इसमें रेलवे छोटे किसानों और छोटे व मध्यम उद्यमों के लिए नए उत्पादों के लिए परिवहन का ढांचा विकसित करेगा। इससे स्थानीय उत्पादों की आपूर्ति बढ़ेगी और देश के विकास को गति मिलेगी।

मेरा माननीय रेल मंत्री से निवेदन है कि मेरे लोकसभा क्षेत्र के भरतपुर रेलवे स्टेशन पर रेलवे यार्ड में एक क्लिंकर प्लांट संचालित है, जिसमें सीमेंट बनाने के लिए क्लिंकर लाया जाता है। लेकिन जिसकी रेलवे यार्ड में क्लिंकर को खाली करके वहां से ट्रकों के माध्यम से परिवहन किया जाता है तो वहां क्लिंकर उड़ता है और आसपास की जो कॉलोनी है उनको बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। कई सारी बीमारियों से वहां के स्थानीय लोगों को जूझना पड़ रहा है। ऐसे में अगर रेल मंत्रालय द्वारा रेलवे यार्ड भरतपुर में टीनशेड स्थापित किया जाए और कुछ बजट का

प्रावधान कर वहां पर पेड़ पौधे लगाए जाएं। जिससे एक तो वहां क्लिंकर प्लांट संचालित होने से रेलवे इनकम सोर्स जारी रहेगा और दूसरी बात यह है कि जब रेलवे यार्ड में टीन शेड बन जाएगा तो वहां के स्थानीय लोगों को बीमारियों का सामना नहीं करना पड़ेगा। ऐसा होने से वहां के लोगों को रोजगार भी मिलेगा। धन्यवाद।

श्री गोपाल शेटी (मुम्बई उत्तर): महोदय, मैं रेलवे बजट ग्रांट्स, वर्ष 2022-23 का समर्थन करने के लिए और अपनी माँग रखने के लिए यहाँ पर खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं देश के प्रधानमंत्री सम्माननीय नरेन्द्र मोदी जी, वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी, रेलवे मंत्री अश्विनी वैष्णव जी, दानवे जी और दर्शना जी का बहुत-बहुत धन्यवाद अदा करना चाहता हूँ कि बहुत ही अच्छा बजट प्रस्तुत किया है, जिसमें महाराष्ट्र के लिए भी और मुम्बई शहर के लिए भी बहुत सारे प्रावधान किए गए हैं। महाराष्ट्र के लिए कुल मिलाकर 11,903 करोड़ रुपये ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स के लिए दिए गए हैं, जिसमें 35 नई लाइन्स होने वाली हैं। 6,142 किलोमीटर डबलिंग प्रोजेक्ट्स का भी काम होने वाला है, जिसके लिए 91,137 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। मैं मुम्बई शहर की तरफ से भी मंत्री महोदय जी का अभिनन्दन करना चाहूँगा, जिसमें 577.5 करोड़ रुपये की व्यवस्था वेरियस प्रोजेक्ट्स के लिए की गई है। मुम्बई शहर में पिछले दिनों में बहुत सारा काम हुआ है। रेलवे स्टेशन ब्यूटिफिकेशन के काम भी बहुत बड़े पैमाने पर हो रहे हैं। निश्चित ही यह पैसा आने के बाद में काम में और गति आएगी। दो साल कोरोना की वजह से थोड़ी धीमी गति हुई थी, लेकिन मैं मानता हूँ कि इस साल में यह सारा काम बहुत तेजी से आगे बढ़ेगा।

मैं मंत्री महोदय के ध्यान में एक खास बात लाना चाहता हूँ। आज बजट पर मेरा यहाँ भाषण करने के लिए खड़ा होने का मुख्य कारण भी यह है कि मुम्बई शहर में हर साल तीन हजार से भी ज्यादा लोग रेल से गिरकर, कटकर मर जाते हैं। अगर मैं भाषण मुम्बई शहर की ओर से नहीं करूँगा तो ये मृत आत्माएं हम सबको माफ नहीं करेंगी।

मंत्री महोदय जी, वर्ष 2014 में विरार से चर्चगेट एलिवेटेड कॉरिडोर का एक प्रपोजल था, जिसको पिछली सरकार ने रद्द किया था। वर्ष 2014 में चुनकर आने के बाद में, सदानंद गौड़ा जी उन दिनों में रेल मंत्री बने थे, उनके साथ में बातचीत करने के बाद में उन्होंने उसे पुनर्जीवित किया, लेकिन कोराना के काल में इसकी धीमी गति हो गई। इसका दूसरा कारण यह भी था कि मुम्बई शहर में मेट्रो का काम देवेन्द्र फडणवीस जी के कार्यकाल में बहुत तेजी से शुरू हुआ था, कुछ कारण से वर्ष 2019 के चुनाव के बाद में जो राजनीतिक गतिविधियाँ हुईं, उसके कारण से वह काम

धीमा पड़ा है, नहीं तो वह काम बहुत तेजी से होकर वर्ष 2019 में यह शुरू होने वाला था, लेकिन यह हो नहीं पा रहा है। इन दिनों में जितने भी लोग रेल से गिरकर, कटकर मर जाते हैं, मैं ऐसा मानता हूँ कि तीन पार्टों की सरकार के लोगों को इसे गंभीरता से लेना चाहिए। इसके बारे में भी आप ध्यान देकर चर्चगेट-विरार एलिवेटेड कॉरिडोर का काम फिर से तेजी से शुरू कीजिए। मैं यह आपसे कहना चाहूँगा।

महोदय, वर्ष 2014 में मैंने एक माँग और की थी कि डोर क्लोजर लगाने चाहिए ताकि लोग रेल से गिरकर, कटकर न मरें। उन दिनों इसको थोड़ा स्लो गति में लिया गया था। अब एसी कोचेज बड़े पैमाने पर आ रहे हैं और बहुत सारी एसी ट्रेन्स शुरू होने वाली है। इन सारी ट्रेन्स में डोर क्लोजर की व्यवस्था है। दूसरा, एक एसी ट्रेन का जो फेयर का मामला है, बहुत दिनों से वह फाइल पड़ी हुई है, मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी इसके बारे में तुरन्त निर्णय ले लें। अगर आप फेयर कम करते हो तो बड़े पैमाने पर लोग जाएंगे। एसी फर्स्ट क्लास में जाने वाले लोगों को भी अगर आप इसमें जाने की सुविधा देते हैं, बिटवीन एसी का फेयर और फर्स्ट क्लास के फेयर के बीच का अगर आप कोई लाते हो तो इससे बड़े पैमाने पर रेलवे को फायदा होगा और आने वाले दिनों में बड़े पैमाने पर लोग इसमें जाएंगे।

मैं पहले मेट्रो में आता था और 100 रुपये टिकट था। मुझे उसमें बहुत कम लोग दिखाई देते थे। लेकिन अभी 50 रुपये करने के बाद से गाड़ी पूरी पैक जा रही है। आप मुम्बई शहर में भी देखें कि इसको कैसे कर सकते हैं?

मैं कर्नाटक से हूँ, लेकिन मैंने अपना पूरा बचपन मुम्बई शहर में बिताया है और साल में एकाध बार जाता हूँ। मुम्बई से मत्स्यगंधा ट्रेन जाती है, अब यह कुर्ला से जाती है। हमारा वसई से जाने का एक प्रपोजल है, उसमें सिर्फ दो किलोमीटर का काम बाकी है और उसके लिए बजट प्रोविजन भी हुआ है। अगर यह काम हो जाता है तो बड़े पैमाने पर अंधेरी, बांद्रा, बोरीवली और वसई के बहुत सारे लोगों को लाभ होगा। इसमें सिर्फ कर्नाटक के लोग नहीं जाते हैं, बल्कि महाराष्ट्र, गोवा और केरल के लोग भी बड़े पैमाने पर इस ट्रेन से सफर करते हैं।

महोदय, मैं एक छोटी सी मांग करूँगा। मैं बहुत प्रेक्टिकल हूँ, जहाँ कंजस्टेड लाइन है, वहाँ पर मैं स्टॉपेज की बिल्कुल भी मांग नहीं करूँगा। मत्स्यगंधा ट्रेन मंगलोर जाकर रुक जाती है और शाम तक वह वहीं रुकी रहती है। बीच के जो छोटे-छोटे स्टेशंस हैं, अगर हो सकता है तो वहाँ पर आप गाड़ी रोकने की व्यवस्था करिए। क्योंकि छोटा स्टेशन है तो वहाँ पर छोटे लोग रहते हैं, सामान्य लोग रहते हैं। उनको बहुत लम्बा सफर करके फिर वापस टैक्सी या रिक्शा से आने के लिए बहुत परेशानी होती है। अगर एक छोटा सा काम होता है तो लोगों को एक बहुत बड़ी राहत मिलेगी।

महोदय, मैं मुम्बई के बारे में एक बात और ध्यान में लाना चाहूँगा। मेरे मित्र अरविंद सावंत जी ने कहा है कि छत्रपति सीएसटी स्टेशन पर छत्रपति शिवाजी महाराज जी का पुतला लगाने का एक प्रपोजल बहुत दिनों से पेंडिंग है। मैं जब कारपोरेशन में था तो हमारी पार्टी के एक नगर सेवक दिलीप पटेल ने यह प्रपोजल दिया था। वह उन दिनों डिप्टी मेयर थे। यह प्रपोजल कारपोरेशन ने बनाकर भेजा हुआ है, आप इसको जरा देखिए कि कैसे हो सकता है? नाना शंकर सेठ के बारे में बहुत दिनों से मुम्बई सेंट्रल का नाम देने के लिए लोग डिमांड कर रहे हैं। नाना शंकर सेठ ने आर्थिक रूप से रेलवे की उन दिनों बहुत मदद की थी और मुम्बई शहर के लिए उनका बहुत बड़ा योगदान है। अगर आप मुम्बई सेंट्रल का नाम उनके नाम पर करते हैं तो बहुत बड़े पैमाने पर जो मराठी भाषी लोग हैं, उनको बड़ी प्रसन्नता होगी। आप इसके बारे में देखिए कि कैसे कर सकते हैं?

महोदय, एक छोटा विषय है कि रेलवे में जो बूट पॉलिश करते हैं, बूट पॉलिश करने वाले लोगों के लिए एक टेंडर निकाला गया है। लोग बार-बार आकर ऐसी शिकायत करते हैं। मैं मानता हूँ कि टेंडर न निकालते हुए अगर उनकी लाइसेंस फी कम है तो लाइसेंस फी बढ़ाइये, लेकिन टेंडर के बगैर ही लोगों को काम मिले, इस प्रकार की एक व्यवस्था करिए। रेलवे में पैसेंजर्स बहुत बढ़े हैं और हर स्टेशन पर हम और अधिक बूट पॉलिश वाले लोगों को बैठाते हैं तो पूरे देश भर में बहुत बड़े पैमाने पर लोगों को रोजगार मिलेगा। मैं इस बात की भी यहाँ मांग कर रहा हूँ।

महोदय, एक रेलवे लाइन की झोपड़ पट्टी वालों का बहुत बड़ा मसला बहुत सालों से है। मैं 18 साल से इसके ऊपर काम कर रहा हूँ। मैं मानता हूँ कि दानवे जी आपके आदेश से इस काम में लग हुए हैं और बड़े पैमाने पर लोगों को इससे राहत मिलेगी। देश के प्रधान मंत्री जी जब सब को देने की बात करते हैं तो लाखों लोग सारे देश में रेलवे लाइन के 'हक का पक्का घर' बाजू में बसे हैं और वर्षों से बसे हैं। आप इस बारे में भी निर्णय जल्दी करेंगे, तो मैं मानता हूँ कि एक बहुत बड़ा काम होगा।

महोदय, मैं आपको रेल कवच के बारे में एक विशेष धन्यवाद देना चाहूंगा। रेलवे कंसल्टेटिव मीटिंग में जब हम साथ में बैठे थे तो लगभग चार घंटे तक मंत्री महोदय ने सारे एमपीज़ के जितने भी मुद्दे थे, उनको उन्होंने बहुत पेशेंटली सुना। रेल कवच की जो टेक्नोलॉजी हम लाए हैं, इसका और एडवरटाइज होना चाहिए, ऐसा मैं मानता हूँ। क्योंकि आने वाले दस सालों में एक भी एक्सीडेंट नहीं होगा, यह इस प्रकार की टेक्नोलॉजी है। यह टेक्नोलॉजी इम्प्लिमेंट होने के बाद वर्तमान व्यवस्था में 25 प्रतिशत और ज्यादा सर्विस हम लोगों को दे पाएंगे। इसमें इतनी बड़ा ताकत है। मैं अपने देश के सारे इंजीनियर्स का पार्लियामेंट के माध्यम से अभिनंदन करना चाहूंगा। क्योंकि हमारे देश में पहली बार यह टेक्नोलॉजी विकसित हुई है और आने वाले दिनों में विकसित देश हमसे यह टेक्नोलॉजी मांगेंगे। देश के प्रधान मंत्री जी ने इतना बड़ा काम करने का अवसर हमारे सिस्टम के लोगों को दिया, इसलिए मैं उनका भी अभिनंदन करना चाहूंगा। रेल मंत्री जी ने कहा कि मैं स्वयं इसकी टेस्टिंग के लिए जाऊंगा, तो मैंने देखा कि आप गए थे और प्रॉमिस करने के कुछ ही दिनों के बाद आपने उसका ट्रायल लिया। इसलिए मैं फिर आपका अभिनंदन करना चाहूंगा।

बुलेट ट्रेन का काम बुलेट स्पीड से करिए, मैं इस बात की भी मांग करना चाहूंगा। विपक्ष के लोग कुछ भी कहते हैं, तो कहने दीजिए। आप देखिए कि जिस दिन बुलेट ट्रेन शुरू होगी, उस दिन सबसे पहला सफर करने वाले ये ही लोग होंगे। उसमें ये ही लोग सफर करेंगे। इसलिए आप बुलेट ट्रेन का काम बुलेट स्पीड से करिए।

महोदय, मैं एक लास्ट पॉइंट कह कर अपनी बात को समाप्त करूँगा। जब मैं विधान सभा में एमएलए के रूप में काम करता था तो हमारे मुम्बई शहर में जो स्टेशंस हैं, पीपीपी मॉडल के तहत हर रेलवे स्टेशन पर कमर्शियल कॉम्प्लेक्स हो और इसका कायदा बन कर आज पाँच-सात साल हो गए।

आप अगर इस बात को आगे बढ़ाते हो तो रेलवे को एक रुपये का भी खर्च न करते हुए लोगों को सुविधा मिलेगी और बड़े पैमाने पर रेलवे के पास रेवन्यु आएगा। इसलिए इस काम को भी आप आगे बढ़ाइए। इस प्रकार की मांग करते हुए मुझे आपने इस विषय पर भाषण करने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपका अभिनंदन करता हूँ। तीनों मंत्रियों ने मेरे विषय को सुना उनको भी धन्यवाद देता हूँ। साहब, बाकी के काम तो होते रहेंगे, लेकिन आपके बजट के उत्तर में रेलवे लाइन से सटे हुए झोपड़पट्टी वासियों को एक बहुत राहत यदि आप दिलाते हो तो आजादी के अमृत महोत्सव के पहले उनको एक बहुत बड़ा न्याय मिलेगा। ऐसी भावना व्यक्त करते हुए मैं फिर एक बार आप सबको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। भारत माता की जय।

श्री बी. बी. पाटील (जहीराबाद): सर, मेरे संसदीय क्षेत्र कामारेड्डी नया जिला हो गया है, वहां की जनसंख्या एक लाख से ज्यादा है। वहां रेलवे लाइन के आजू-बाजू में रहने की वजह से काफी दिक्कत आती हैं तो वहां पर एक आरओबी की बहुत ज्यादा जरूरत है। काफी दिनों से हम लोग मंत्री जी से उस बारे में रिक्वेस्ट कर रहे हैं। उसके साथ-साथ जहीराबाद संसदीय क्षेत्र हैदराबाद-मुंबई रोड पर, हैदराबाद से सौ किलोमीटर पर आता है। वहां पर एक निम्स नाम से इंडस्ट्री है। वहां आज की तारीख में महिंद्रा एण्ड महिंद्रा की सबसे बड़ी कंपनी, आलाना कंपनी, पिरामाल कंपनी, ट्यूटोन इलेक्ट्रिकल व्हीकल, डीबीएस कंपनी, ऐसी बहुत सारी कंपनी वहां पर चालू हैं और आने वाले दिनों में 12,600 एकड़ में निम्स का एक्सपेंशन होने वाला है। जो बुलेट ट्रेन मुंबई से हैदराबाद तक चलेगी, जो मुंबई, पुणे शोलापुर, गुलबर्गा, हैदराबाद है। वाया विकाराबाद जो प्रपोज की गई है, वह वाया जहीराबाद रहेगी तो डेफिनेटली रेलवे को बहुत बड़ा प्रॉफिट हो जाएगा और साथ ही तीन लाख लोगों का डायरेक्ट एम्प्लॉयमेंट और तीन लाख लोगों का इन्डायरेक्ट एम्प्लॉयमेंट मिलने वाला है। आने वाले दिनों में उसी के बाजू में बिदर है, जहां पर कार्गो एयरपोर्ट भी है, वह इसके लिए सपोर्टिंग रहेगा। इंडस्ट्री की वजह से जेएलपीटी को जाने वाले लोगों का बहुत आना-जाना होता है। इस प्रपोजल के लिए मैं मंत्री जी से मिला भी था, वे समझ भी गए थे और बाकी लोगों को इंस्ट्रक्शन भी दिए थे। मैं फिर एक बार उनसे रिक्वेस्ट करता हूँ कि इस पर वे पर्सनल ध्यान दें। जो अभी सर्वे चल रहा है, जो हैदराबाद को आने वाला है, गुलबर्गा तक तो ठीक है, उसके बाद वाया विकाराबाद एक है, दूसरा वाया जहीराबाद है। जहीराबाद एक अच्छा हेडक्वार्टर एनएच-65 रोड पर है। उसके साथ-साथ और भी एमिनिटीज ज्यादा डेवलप होने से हैदराबाद जाने वाले पैसेंजर भी बहुत ज्यादा रहते हैं। इसलिए मैं फिर से एक बार रिक्वेस्ट करता हूँ कि यह जो बुलेट ट्रेन बनने वाली है, अगर वह विकाराबाद की ओर जहिराबाद से जाएगी तो डेफिनेटली आने वाले दिनों में उससे रेलवे को बहुत बड़ा रेवन्यू आएगा। हमारे गुलबर्गा के एमपी भी यहां बैठे हैं, उनको यह पता है और उन्होंने भी इस बारे में रिक्वेस्ट की है।

उसके आलावा हमारे क्षेत्र में बोदन-बिदर रेलवे का बहुत बड़ा लॉन्ग पेंडिंग सब्जेक्ट है। वर्ष 2015 से हम लोग आपके साथ उसको फॉलो-अप कर रहे हैं। आपने प्रिंसिपल एप्रूवल दिए हैं। बाकी आगे के काम वैसे ही पेंडिंग हैं तो मैं एक बार फिर उसके बारे में आपको याद दिलाना चाहता हूँ। बोदन-बीदर कर्नाटक और तेलंगाना को लिंक करने वाली रेलवे लाइन है, वह काफी छोटी लिंक वाली लाइन है और बहुत से लोगों के लिए जरूरी रेलवे लाइन है। उसके साथ-साथ ही कोहिर नाम से एक हेडक्वार्टर आता है, जो जहीराबाद से काफी करीब है, जो एनएच-65 से ले कर कर्नाटक जाने वाले रास्ते में रेलवे लाइन है। उस रेलवे लाइन पर कोहिर आता है, कोहिर में गुड्स ट्रेन के साथ-साथ पैसेंजर ट्रेन भी बहुत ज्यादा जाती हैं, तो वहां पर एक रेलवे लाइन पर आरओबी की बहुत जरूरत है, तो उसके लिए भी मेरी एक रिक्वेस्ट है। उसके साथ-साथ ही जंगमपल्ली टू मेदक, गेट नंबर 214/ए, वहां पर एक आरयूबी की जरूरत है। बिपलोर कामारेड्डी डिस्ट्रिक्ट में जो लेवल क्रॉसिंग 2018 में है, वहां भी एक आरयूबी की जरूरत है। उसके साथ-साथ ही जैसा लोगों ने बताया कि जितने भी अंडरपासेस हैं, उनमें पानी रुकने से लोगों में काफी दिक्कतें आ रही हैं। हाइट कम रहने की वजह से शुगरकेन के जो ट्रक जाते हैं, उनके जाने में भी काफी दिक्कत होती है तो उसके लिए क्या सुविधा कर सकते हैं, वह देखना पड़ेगा, नहीं तो विलेज ओवरपास कर के उसको रिजॉल्व करने के लिए कोशिश करेंगे, ऐसा बताना चाहता हूँ। डेफिनेटली रेलवे बजट बहुत अच्छा है। रेलवे मंत्री जी और स्टेट मंत्री दानवे साहब को भी बहुत बहुत बधाई देना चाहता हूँ।

*** श्री आर. के. सिंह पटेल (बांदा):** मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का मैं समर्थन करता हूँ तथा निम्नवत् अपने संसदीय क्षेत्र बाँदा (बुन्देलखण्ड उ०प्र०) की निम्नवत् माँगों को मंत्री जी से इस बजट में शामिल किये जाने की माँग करता हूँ।

गाड़ी नं०-11107/11108 (बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस) एवं गाड़ी नं०-15159 / 15160 (सारनाथ एक्सप्रेस) को उ०म०रे० प्रयागराज डिवीजन के अन्तर्गत बरगढ़ रेलवे स्टेशन में पूर्व की भाँति ठहराव करने के सम्बन्ध में है। उ०म०रे० प्रयागराज मण्डल के अन्तर्गत बरगढ़ रेलवे स्टेशन पर व्यापारियों की मण्डी है, जहाँ से सैकड़ों लोग व्यापार हेतु प्रयागराज, सतना एवं अन्य जगहों पर यात्रा करते हैं, परन्तु कुछ ट्रेनों के ठहराव न होने के कारण व्यापारी यात्रा नहीं कर पा रहे हैं तथा व्यापार करने में असुविधा हो रही है। सतना से प्रयागराज मेन रेलवे लाइन व जबलपुर से सतना, मानिकपुर होते हुए प्रयागराज बरगढ़ रेलवे स्टेशन से होकर गुजरती है जहाँ पर अधिकांश ट्रेनों का ठहराव न होने के कारण स्थानीय लोगों को समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है।

गाड़ी नं०- 1107/11108 (बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस) एवं गाड़ी नं०-15205/15206 (चित्रकूट एक्सप्रेस) को उ०म०रे० झाँसी डिवीजन के अन्तर्गत खुरहण्ड में पूर्व की भाँति ठहराव करने के सम्बन्ध में है।

उ०म०रे० झाँसी मण्डल के अन्तर्गत खुरहण्ड रेलवे स्टेशन पर व्यापारियों की मण्डी है, जहाँ से सैकड़ों लोग व्यापार हेतु कानपुर, लखनऊ एवं अन्य जगहों पर यात्रा करते हैं, परन्तु कुछ ट्रेनों के ठहराव न होने के कारण व्यापारी यात्रा नहीं कर पा रहे हैं तथा व्यापार करने में असुविधा हो रही है। झाँसी से इलाहाबाद मेन रेलवे लाइन व जबलपुर से कानपुर होते हुए लखनऊ ग्राम खुरहण्ड रेलवे स्टेशन से होकर गुजरती है जहाँ पर अधिकांश ट्रेनों का ठहराव न होने के कारण स्थानीय लोगों को समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। स्थानीय लोगों के द्वारा यह भी बताया गया है,

* Speech was laid on the Table.

कि ग्राम खुरहण्ड से अनेको धार्मिक स्थल (कालिंजर का किला, प्राचीन बिन्दवासिनी मन्दिर गिरवां आदि) तक जाने का रास्ता है, परन्तु पटना का ठहराव न होने के कारण जनपद बाँदा से बस, मैजिक एवं मोटर साइकिल आदि साधन के द्वारा पार्मिक मान जाते हैं जिसके कारण दिन-प्रतिदिन सड़क दुवा हो रही है जबकि खुरखण्ड रेलवे स्टेशन में पैसेन्जर ट्रेन के अलावा बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस, एक्सप्रेस आदि का ठहराव है जिसके कारण झाँसी एवं प्रयागराज के यात्रागण खुरहस्सा से उतरकर धार्मिक स्थल पर जाने हेतु किसी भी प्रकार की कठिनाई नहीं होता है। पर 73 स आन वाले यात्रीगणों के लिए मात्र बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस व चित्रकूट एक्सप्रेस ट्रेन है, जिसके कारण समस्त यात्रीगण नहीं आ पाता है और धार्मिक स्थलों पर जाने के लिए जनपद बाँदा में उतरना पड़ता है।

उ०म०रे० के अन्तर्गत झाँसी-मानिकपुर रेलवे लाइन पर अतर्रा रेलवे क्रासिंग के गेट नं०-476 पर एवं राष्ट्रीय राजमार्ग-35 के खोह रेलवे क्रासिंग गेट नं०-499 पर ओवर ब्रिज बनाये जाने के सम्बन्ध में है। माँग करता हूँ।

उत्तर मध्य रेलवे के अन्तर्गत झाँसी-मानिकपुर रेलवे लाइन में मेरे संसदीय क्षेत्र के जनपद बाँदा में अतर्रा रेलवे क्रासिंग के गेट नं०- 476 पर एवं जनपद चित्रकूट में राष्ट्रीय राजमार्ग-35 में खोह रेलवे क्रासिंग के गेट नं०-499 पर ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाना अति आवश्यक है, जिसमें रेलवे फाटक बन्द हो जाने पर घण्टों जाम की समस्या बनी रहती है, तथा भारी वाहनों के आवागमन होने पर दुर्घटना होने की सम्भवना रहती है। झाँसी-मानिकपुर तथा बाँदा-कानपुर रेल लाइनों का दोहरीकरण किये जाने के सम्बन्ध में है।

उ०म०रे० के अन्तर्गत झाँसी-मानिकपुर तथा बाँदा-कानपुर सिंगल रेल लाइन होने के कारण एक्सप्रेस एवं सुपर फास्ट ट्रेनों को रोका जाता है, जिससे ट्रेनें लेट होती है। उक्त रेल के दोहरीकरण हेतु पहले भी अवगत कराया जा चुका है, किन्तु अभी तक रेल लाइन का दोहरीकरण

नहीं किया गया है। बाँदा-कालिंजर-सतना, बाँदा-फतेहपुर तथा चित्रकूटधाम कर्वी-राजापुर-सिराथू तक नई रेल लाइन बिछाने के सन्दर्भ में है।

उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड अन्तर्गत मेरा संसदीय क्षेत्र बाँदा-चित्रकूट आता है। बाँदा रेलवे स्टेशन (उ०म०रे०) से ऐतिहासिक दुर्ग कालिंजर किला होते हुए सतना रेलवे स्टेशन को जोड़ा जा सकता है एवं बाँदा (उ०म०रे०) से फतेहपुर रेलवे स्टेशन तथा चित्रकूटधाम कर्वी रेलवे स्टेशन (उ०म०रे०) से गोस्वामी तुलसी दास की नगरी (धार्मिक स्थल राजापुर) होते हुए सिराथू रेलवे स्टेशन को जोड़ा जा सकता है। इस पिछड़े क्षेत्र में रेलवे लाइन का विस्तीकरण हो जाने से यहाँ के पिछड़ेपन को दूर किया जा सकता है तथा यहाँ के व्यापारियों एवं क्षेत्र की जनता को रेलवे सेवा प्रदान कर आर्थिक स्थिति मजबूत हो सकता है।

चित्रकूटधाम कर्वी से अयोध्या-प्रयागराज वाया मानिकपुर-चित्रकूट-झाँसी होकर मथुरा तक नई ट्रेन को चलाये जाने के सन्दर्भ में सरकार से माँग करता हूँ।

धार्मिक क्षेत्रों के जुड़ाव एवं पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए नई ट्रेन का संचालन किया जाना आवश्यक है। अयोध्या, प्रयागराज, चित्रकूट, झाँसी, आगरा, मथुरा तक नई ट्रेन चल जाने क्षेत्र की में पर्यटक तथा क्षेत्रीय जनता को फायदा होगा। माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ, कि उपरोक्त माँगों को चालू वित्तीय वर्ष के रेल बजट में शामिल करने की कृपा करें। माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

*** श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद) :** केन्द्रीय रेल बजट 2022-23 का मैं समर्थन करता हूँ और मैं अपने माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीता रमण जी को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ कि इन्होंने इस बजट में रेल विभाग को अधिकतम गति देने में कोई कसर बाकी नहीं रखी। भारतीय रेलवे विश्व का सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। साथ ही जनसंख्या की दृष्टि से भारत दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा देश है। वर्तमान में भारत की कुल आबादी 136 करोड़ के पार है। ऐसे में लाखों लोग रोजाना ट्रेन से यातायात करते हैं वर्तमान समय ने भारत में कुल 12,167 पैसेंजर ट्रेन है। इसके अलावा भारत में 7,349 मालगाड़ी ट्रेन है। देश में रोजाना 23 मिलियन यात्री ट्रेन से यात्रा करते हैं, यह संख्या ऑस्ट्रेलिया जैसे देश की पूरी आबादी के बराबर है। वहीं देश में नई ट्रेन बनाने का कार्य प्रगति पर है। जिसके चलते भविष्य में ट्रेनों की संख्या बढ़ सकती है। इससे सहज ही अनुमान लगाया जा सकता है कि ट्रेनों का हमारे जीवन में कितना महत्वपूर्ण स्थान है। ट्रेन साधारण एवं मध्यमवर्गीय लोगों के आवागमन का यह एक महत्वपूर्ण साधन है। केन्द्रीय रेल बजट 2022-23 के अनुदान एवं मांग में चर्चा के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद से संबंधित निम्नलिखित मांगों को इस चर्चा में शामिल किया जाये।

इन्दौर-दाहोद रेल लाइन मालवा क्षेत्र की महत्वाकांक्षी 204 किलोमीटर की अतिमहत्वपूर्ण योजना है वर्ष 2008 में इसकी नींव रखी थी और उस समय के अनुसार इस परियोजना की अनुमानित लागत 678 करोड़ रुपये थी, जो बढ़कर 1643 करोड़ हो गई, जिसके बाद इसमें स्वीकृत धनराशि 876 करोड़ रुपये हुई और अब इस बजट में 265 करोड़ रुपये की धनराशि स्वीकृत की गई जिसके लिए मैं

माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ आशा करता हूँ यह जल्द से जल्द पूर्ण होगी।

* Speech was laid on the Table.

भारत सरकार ने रेलवे के महत्व को ध्यान में रखते हुए रेलवे विभाग के चहुंमुखी विकास के लिए इस वर्ष 2022-23 रेल मंत्रालय को बजट में 140367.13 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं जो पिछले वित्त वर्ष के संशोधित आंकड़ों से 20,311 करोड़ रुपये अधिक है।

इससे ज्ञात होता है कि भारत सरकार की सोच रेलवे के प्रति कितनी सकारात्मक है। रेलवे जैसे अति महत्वपूर्ण विभाग के लिए भारत सरकार का यह कदम अत्यंत ही प्रशंसनीय एवं सराहनीय है।

इस बजट से साफ है कि सरकार इंफ्रास्ट्रक्चर पर खास फोकस रख रही है। वित्तमंत्री ने 'पीएम गतिशक्ति मास्टर प्लान' की घोषणा की और कहा कि यह प्लान सरकार की प्राथमिकताओं में से एक है। इस प्लान के तहत सरकार रेलवे के इंफ्रा को लेकर बड़ी योजनाओं पर काम करेगी और कई नए बदलाव किए जाएंगे।

रेलवे छोटे किसानों और एमएसएमई के लिए नए उत्पाद विकसित करेगा अगले वित्तीय वर्ष में 4 स्थानों पर मल्टीमोडल पार्कों के ठेके दिए जाएंगे, ईसीएलजीएस योजना को मार्च 2023 तक बढ़ाया जाएगा और गारंटी कवर को 50,000 रुपये बढ़ाकर 5 लाख करोड़ रुपये किया जाएगा, 2,000 किमी रेल नेटवर्क को सुरक्षा और क्षमता वृद्धि के लिए स्वदेशी विश्व स्तरीय प्रौद्योगिकी कवच के तहत लाया जाएगा, आपातकालीन क्रेडिट लाइन गारंटी योजना (ईसीएलजीएस) को मार्च 2023 तक बढ़ाया गया है गारंटीड कवर को 50,000 करोड़ रुपये बढ़ाकर कुल कवर 5 लाख करोड़ रुपये किया जाएगा।

इस योजना के तहत नई पीढ़ी की 400 वंदे भारत ट्रेनें अगले तीन वर्षों में चलाई जाएंगी। 100 पीएम गति शक्ति कार्गो टर्मिनल्स भी अगले तीन वर्षों में तैयार होंगे। इससे मेट्रो सिस्टम तैयार करने की नवोन्मेषी तरीका विकसित होगा।

इसके अतिरिक्त मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित कुछ अन्य महत्वपूर्ण मांगों कोरोना - 19 के कारण गाड़ियां बन्द कर दी गई थी। वर्तमान में लंबी दूरी की लगभग सभी गाड़िया चल रही है किन्तु मेरे संसदीय क्षेत्र में जो लोग स्टेशन के आसपास रहते हैं। जिन्हें मजदूरी, नोकरी-धंधा, व्यापार एवं बीमार व्यक्तियों के इलाज हेतु पास के शहरों में जाना पड़ता है उनके लिये अभी तक निम्न गाड़ियों का संचालन नहीं किया जा रहा है।

दाहोद - रतलाम मेमू गाड़ी. 69188/69187

दाहोद - वडोदरा मेमू गाड़ी. 69117/69118

दाहोद - आणंद मेमू गाड़ी. 69189/69190

मेरे क्षेत्र कि जनता के हित में इन सभी गाड़ियों को पुनः चलाया जाए।

दाहोद - वलसाड इंटरसिटी 12929/12930 कोरोना-19 के कारण इसका संचालन बंद किया था किन्तु वर्तमान में नया नंबर. 09129/09130 देकर इस गाड़ी को वलसाड से वडोदरा तक ही चलाया जा रहा है जबकि पहले यह गाड़ी दाहोद तक चलता था। मेरे क्षेत्र कि जनता के हित में इस गाड़ी को दाहोद से चलाया जाए। इस गाड़ी को दाहोद तक चलाने से लोगो को सुविधा मिलेगी एवं रेलवे को भी राजस्व का लाभ होगा।

फिरोजपुर- मुंबई जनता एक्सप्रेस 19023/19024 यह गाड़ी लगभग 50 वर्षों से फिरोजपुर- मुंबई के बीच 1722 किलोमीटर का सफर तय करती थी। इस गाड़ी में 8 स्लीपर कोच + 5 जनरल कोच + 1 महिला कोच + 2 SLR इस प्रकार 16 डिब्बे की यह गाड़ी सस्ता किराया होने के कारण लंबी दूरी की गरीबों की गाड़ी के रूप में लोक प्रिय थी। इस गाड़ी को भी कोरोना - 19 के कारण बन्द कर दी थी। ऐसा ज्ञात हुआ है कि इस गाड़ी को स्थायी रूप से बन्द कर दी गई है। इस गाड़ी के पुनः संचालन हेतु इस मार्ग के यात्रियों द्वारा लगातार मांग की जा रही है। अतः इसका पुनः संचालन करे ताकि गरीब लोगो को इसका लाभ मिल सके।

निम्न गाड़ियों का ठहराव दाहोद में बन्द कर दिया गया है। इन गाड़ियों का दाहोद में पुनः ठहराव स्वीकृत करे : i. सूरत - मुजफ्फरपुर गाड़ी नं. 09059/09060 (साप्ताहिक) ii. ओखा- गुवाहटी गाड़ी नं. 05635/05636 (साप्ताहिक) iii. गांधीधाम- कामख्या गाड़ी नं.05667/05668 (साप्ताहिक) iv. बांद्रा टर्मिनस - हजरत निजामुद्दीन (गरीब रथ) गाड़ी नं. 02909/02910(सप्ताह में तीन दिन) v. अगस्त क्रांती (मुंबई सेंट्रल - ह.निजामुद्दीन) गाड़ी नं. 02953/02954 vi. लिमखेड़ा में शांति एक्सप्रेस गाड़ी नं. 09309/09310 का ठहराव बंद कर दिया गया है।

इन सभी गाड़ियों का ठहराव दाहोद करवाने व्यवस्था की जाए।

कोरोना - 19 महामारी के सभी गाड़िया बन्द कर दी गई थी किन्तु इस महामारी का प्रकोप कम होने के बाद पुनः यात्री गाड़ियों का संचालन किया तो उनके नंबर बदल दिये गए और अधिकांश स्टेशनों पर ठहराव बन्द कर दिया है इस कारण लोगों में काफी असंतोष है और जगह जगह से मांग की जा रही कि सभी गाड़ियों का संचालन पुरानी समय सारणी अनुसार हो और सभी गाड़ियों का ठहराव एवं किराया भी पहले जैसा ही हो। वर्षों से यात्रा हेतु जो सुविधायाए मिल रही थी उन्हें बन्द करने से लोगों में यह भावना फैल रही है कि रेल प्रशासन द्वारा हमारी सुविधाए छिनी जा रही है। अतः इस पर गंभीरतापूर्वक विचार करना बहुत ही आवश्यक है।

दाहोद में निम्न यात्री गाड़ियों का ठहराव स्वीकृत करना। 1. मुंबई - नई दिल्ली-राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी नं. 02951/02952 अर्णाकुलम - अजमेर (मरुसागर स्पेशल) गाड़ी नं. 02977/02978 (साप्ताहिक गाड़ी) ||| गाजीपुर - बांद्रा स्पेशल गाड़ी नं. 09041/09042 सप्ताह में दो बारसंचालन) iv. ओखा - वाराणसी सुपरफास्ट स्पेशल गाड़ी नं. 09069/09070 (साप्ताहिक गाड़ी).

उज्जैन एक्सप्रेस 04309/04310 उज्जैन देहारादून सप्ताह में दिन संचालित होती है। देहारादून से प्रति मंगलवार एवं बुधवार को एवं उज्जैन से प्रति बुधवार एवं गुरुवार को इस गाड़ी का प्रस्थान होता है। यह गाड़ी उज्जैन में प्रातः 04:00 बजे से रात्री 21:05 बजे तक (17 घंटे 05

मिनट) खड़ी रहती है। इस गाड़ी का विस्तार उज्जैन से दाहोद गोधरा या वडोदरा तक करने से इस क्षेत्र के यात्रियों को सुविधा मिलेगी एवं रेलवे को भी राजस्व का लाभ होगा।

माँ वैष्णोदेवी के दर्शनो हेतु जाने के लिए इस रेल मार्ग पर केवल एक गाड़ी है जिसका संचालन नीचे दर्शाये गये दिन को किस स्टेशन से होता है वह दर्शाया गया है।

दिन	गाड़ी नं	कहां से कहां तक
प्रति रविवार, सोमवार, गुरुवार, शुक्रवार	04641	बांद्रा टर्मिनस से श्री माता वैष्णोदेवी कटरा
प्रति मंगलवार	04677	हापा से श्री माता वैष्णोदेवी कटरा
प्रति बुधवार	04679	जामनगर से श्री माता वैष्णोदेवी कटरा
प्रति शनिवार	04675	गांधीधाम से श्री माता वैष्णोदेवी कटरा

यह गाड़ी अलग अलग दिनों पर अलग अलग स्टेशनों से चलती है किन्तु इस गाड़ी का वडोदरा पहुँचने का समय प्रति दिन एक ही रहता है। वडोदरा से श्री माता वैष्णोदेवी कटरा तक उपरोक्त गाड़ियों की समय सारणी एक ही है। यह गाड़ी बहुत ही लोकप्रिय है किन्तु इस गाड़ी में प्रथम श्रेणी वातानुकूलित कोच की सुविधा नहीं है। अतः यात्रियों की सुविधा हेतु एक - एक प्रथम श्रेणी वातानुकूलित कोच लगवाने की व्यवस्था करें।

एक बार फिर मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को तथा रेल मंत्री जी को इस ऐतिहासिक बजट पेश करने के लिए बहुत-बहुत बधाई देता हूँ तथा इसका समर्थन करता हूँ।

श्री अनिल फिरोजिया (उज्जैन): सभापति जी, आपने मुझे महत्वपूर्ण रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं इस बजट के समर्थन में अपनी बात रखना चाहूंगा। मैं सबसे पहले देश के यशस्वी प्रधान मंत्री श्रीमान नरेंद्र मोदी जी एवं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने भारतीय रेलवे को और अधिक सुविधाजनक बनाते हुए अत्याधुनिक बनाने का काम किया।

22.00 hrs

माननीय सभापति जी, हमें गर्व है कि माननीय प्रधान मंत्री जी एवं रेल मंत्री जी नई तकनीक लेकर आए, जिसके चलते एक ट्रैक पर यदि दो ट्रेनें आमने-सामने आती हैं तो ऐसी स्थिति में यह तकनीक अपने आप इंजन को कंट्रोल करके उसे रोक देगी और दुर्घटना से बचाएगी।

माननीय सभापति जी, मेरे राज्य मध्य प्रदेश में रानी कमलापति रेलवे स्टेशन को अत्याधुनिक रेलवे स्टेशन बनाने के साथ ही उसे एयरपोर्ट की तर्ज पर तैयार किया गया है। वहां लगता ही नहीं है कि यह एक रेलवे स्टेशन है, बल्कि ऐसा लगता है कि हम किसी इंटरनेशनल एयरपोर्ट पर आ गए हैं। वह देश के सर्वश्रेष्ठ रेलवे स्टेशनों में से एक है।

महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि रेल यात्रियों को पूर्व में बंद बेड रोल की सुविधा को दोबारा चालू करने का आदेश दिया। उसके लिए मैं आभारी हूँ एवं मैं चाहूंगा कि जल्दी से जल्दी यह सुविधा लोगों को प्राप्त हो जाए।

HON. CHAIRPERSON: If the House agrees, the time of the House may be extended up to 1100 p.m.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes, Sir.

श्री अनिल फिरोजिया: महोदय, उज्जैन में 12 करोड़ रुपये की लागत से एयरपोर्ट की तर्ज पर नवीन भवन की जो सौगात माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी ने दी है, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा।

उज्जैन-इन्दौर रेल पथ दोहरीकरण के लिए आपने बजट में 100 करोड़ रुपये का जो प्रावधान रखा है, इसके लिए भी मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा।

महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में महिदपुर रोड, विक्रमगढ़ आलोट, तराना रेलवे स्टेशनों पर कोविड-19 के पूर्व जो ट्रेनें रुकती थीं, उनके स्टॉपेज कोविड-19 के कारण समाप्त कर दिए गए थे। उन यात्री गाड़ियों को पुनः इन सभी स्टेशनों पर रोकने की अनुमति प्रदान करेंगे तो बड़ी कृपा होगी।

माननीय सभापति जी, 16 सितम्बर, 2019 को रतलाम मंडल की बैठक में, जिसकी अध्यक्षता कर रहे तत्कालीन केन्द्रीय मंत्री श्री थावर चंद गहलोत जी ने सर्वानुमति से निर्णय लिया था कि उज्जैन और चित्तौड़गढ़ के बीच वीर भूमि एक्सप्रेस के पुराने समय चक्र पर एक नई मेमू ट्रेन चलाई जाएगी, जो अभी तक प्रारंभ नहीं की गई है। इससे उस क्षेत्र की जनता को अत्यधिक असुविधा हो रही है। इस सन्दर्भ में, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि वे जल्दी से जल्दी इस ट्रेन को प्रारंभ करने की कृपा करें।

माननीय सभापति जी, कोविड-19 के कारण पश्चिम रेल में रतलाम डिवीजन में सवारी गाड़ी एवं मेल-एक्सप्रेस गाड़ियों को बंद कर दिया गया था, जिसे अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया है। इन्हें तत्काल प्रभाव से प्रारंभ किया जाना अत्यंत आवश्यक है।

माननीय सभापति जी, गाड़ी संख्या 12415/16, नई दिल्ली-इन्दौर इन्टरसिटी एक्सप्रेस का प्रसिद्ध जैन तीर्थ श्री महावीर जी में स्टॉपेज समाप्त कर दिया गया है। आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इस स्टेशन पर दोबारा से ट्रेन को रोकने के निर्देश दिए जाएं, ताकि लोगों को अपने तीर्थ पर जाने में सुविधा हो।

माननीय सभापति जी, इन्दौर-उज्जैन के बीच एक दिन में दो फेरों वाली मेमू ट्रेन चलाई जा रही है। मैं माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद दूंगा, लेकिन उनसे मैं विनम्र निवेदन करूंगा कि अगर आप इसके फेरे बढ़ा देंगे तो वहां की जनता को और सुविधा होगी।

कोविड-19 की समस्या से पूर्व जिन यात्री गाड़ियों में एम.एस.टी. यात्रियों को यात्रा करने की सुविधा थी, उन्हें पुनः यह सुविधा प्रदान करने के लिए मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा।

कोविड-19 के कारण सीनियर सिटीजेन रेल यात्रियों को किराये में जो छूट दी जा रही थी, वह बंद कर दी गई है। मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि उसे जल्दी से जल्दी पुनः चालू किया जाए, ताकि वरिष्ठ नागरिकों को पूर्व की तरह यात्रा करने की सुविधा मिल सके।

माननीय सभापति जी, कोविड-19 के कारण पूर्व में चल रही बहुत-सी ट्रेनों में सामान्य टिकट बंद कर दिए गए थे। उन सामान्य टिकटों को पूर्व की तरह सभी गाड़ियों में प्रारम्भ करने का अनुरोध करता हूं, जिससे लोगों को सुविधाएं मिलें।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में उज्जैन-झालावाड़ रेलवे लाइन की मांग वर्षों पुरानी है। पहले भी इसके तीन बार सर्वे हो चुके हैं। मैंने माननीय मंत्री जी से भी अनुरोध किया था। माननीय मंत्री जी ने कहा कि इसमें खर्च ज्यादा आ रहा है। मैं आपको यह बताना चाहूंगा कि वर्ष 1975 में जब इस देश में मीसा लगा था, तब यह लाइन उखाड़ दी गई। इसके कारण उज्जैन से लेकर झालावाड़ तक का विकास बिल्कुल अवरुद्ध हो गया। वहां कोई विकास नहीं है, कोई इंडस्ट्री नहीं है और वहां के युवा भी बेरोजगार घूम रहे हैं। अगर माननीय प्रधान मंत्री जी और आपकी कृपा हो जाएगी, तो उज्जैन- झालावाड़ रेल चालू होने के कारण हम सीधे दिल्ली से जुड़ेंगे।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में छोटे गांव के किसानों, विद्यार्थियों के लिए इंदौर-नागदा पैसेंजर ट्रेन का परिचालन करना अति आवश्यक है। इसको भी कृपा करके आप प्रारम्भ करिए। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हमारे कूल, शांत दिखने वाले रेल मंत्री जी, बहुत ही स्पीड से काम कर रहे हैं, बुलेट की स्पीड से काम कर रहे हैं और हमें बहुत सी सौगातें दीं। जैसे उन्होंने महाकाल एक्सप्रेस प्रारम्भ की, उसके लिए मैं आपका तहे दिल से बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं। हमारे यहां मीटर गेज लाइन उखड़ गई थी, उसको आपने ब्रॉड गेज करके मेमो ट्रेन चलाई, उसके लिए मैं प्रधान मंत्री जी और आपका दिल से धन्यवाद करता हूं।

मेरा सौभाग्य है, मैंने आपसे निवेदन किया था कि महाकाल एक्सप्रेस की ओपनिंग करने आप आएँ, लेकिन आपने मुझे इतनी बड़ी सौगात दी कि माननीय प्रधान मंत्री जी से उसका लोकार्पण कराया। मैं तो इसके बारे में सोच भी नहीं सकता था। इसके लिए मैं प्रधान मंत्री जी और आपका दिल से बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ।

माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। मैं वजन के हिसाब से माननीय मंत्री जी से मांग रहा हूँ। उज्जैन-झालावाड़ की वजन के हिसाब से मांग की गई है, तो आप कृपा करेंगे। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री प्रिंस राज (समस्तीपुर) : सभापति जी, आज आपने हमें डिमांड्स फॉर ग्रांट्स अंडर दी कंट्रोल ऑफ दी मिनिस्ट्री ऑफ रेलवेज़ फॉर 2022-23 पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

22.08 hrs

(Shri Rajendra Agrawal in the Chair)

हम अपने यशस्वी प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करेंगे कि तीव्र गति से पूरे देश में रेल नेटवर्क का जाल बिछाया जा रहा है। हम आपको तहे दिल से इसके लिए धन्यवाद देते हैं। हमारे विपक्ष के कुछ साथियों ने कुछ अहम बातें रखीं। उन्होंने कहा कि रेलवे की आमदनी कम हो गई है, नहीं तो रेलवे हमेशा मुनाफे में चलती थी। शायद उन्हें याद नहीं है कि पिछले दो वर्ष से देश और पूरी दुनिया एक वैश्विक महामारी से जंग लड़ रही थी। हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हमारे साइंटिस्ट्स ने काम किया, देश को एकजुट बनाए रखा, देश में वैक्सीन बनायी, 90 प्रतिशत से ज्यादा लोगों को फर्स्ट डोज़ लगी और 80 प्रतिशत से ज्यादा लोगों को सेकेंड डोज़ लगी। हमें अपनी सरकार की इसके लिए पीठ थपथपानी चाहिए कि उसने इस तरह की उपलब्धि प्राप्त की है। इसमें रेलवे का जो अहम योगदान है, उसको भी हमें कभी भुलाना नहीं चाहिए।

सभापति महोदय, हम बिहार से आते हैं। हमारे कई सम्मानित साथी जो बिहार से आते हैं, उन्होंने अपनी-अपनी बातों को रखा। हमारा क्षेत्र समस्तीपुर है। वहां पर कई मुद्दे हमारे समक्ष आते हैं। हम आदरणीय माननीय रेल मंत्री जी से अक्सर पत्राचार करते रहते हैं और इनका स्वभाव ऐसा है कि इनके जितने भी इंप्लाइज़ हैं, वे बैठे रहते हैं, हम लोग उन्हें लिखते हैं और तुरंत हमें उनका रिप्लाई आता है। इसके लिए हम उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देंगे।

सर, 1997 में कई सारे सर्वेज़ हुए थे, जैसे हसनपुर, सकरी, खगड़िया, कुशेश्वर स्थान, इस तरह की कई लाइनों का सर्वे किया गया था और कई काम शुरू भी हुए। उस वक्त आदरणीय पीयूष गोयल जी रेल मंत्री हुआ करते थे। उनके नेतृत्व में काफी काम आगे बढ़ा है। लेकिन आज हम

सभी के समक्ष आदरणीय रेल मंत्री श्री अश्विनी जी हैं, मैं उन्हें धन्यवाद दूंगा। जिस तरीके से हसनपुर-सकरी रेल परियोजना के लिए 60 करोड़ रुपये, खगड़िया-कुशेश्वर स्थान रेल परियोजना में 60 करोड़, कोशी पुल में 32 करोड़, हाजीपुर-सुगौली वाया वैशाली में 100 करोड़, जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज में 40 करोड़, मानसी-सहरसा-मधेपुरा-पूर्णिमा में 25 करोड़, सकरी-लोखा-निर्मली-पकड़ीगंज में 140 करोड़, समस्तीपुर-दरभंगा में 50 करोड़, सुगौली-वाल्मिकी नगर में 130 करोड़, मुजफ्फरपुर-सुगौली में 140 करोड़, नरकटियागंज-रक्सौल-सीतामढ़ी-दरभंगा में 10 करोड़ रुपये की राशि देकर हमें गौरान्वित किया है। सभी जनता को आपने खुश किया है। हम उसके लिए आपका तहेदिल से धन्यवाद देते हैं।

हमारा क्षेत्र बाढ़ प्रभावित है, वहां 6 महीने पानी का जल जमाव रहता है इस वजह से कार्य की गति कम हो जाती है। हम चाहते हैं कि आपने जितनी तेजी राशि देने में दिखाई है, उतनी तेजी से अगर काम हो तो वहां की जनता को बहुत जल्द राहत मिलेगी।

मुक्तापुर-वारिसनगर-बहरी -लोहना रोड रेल लाईन का सर्वे वर्ष 1996 में कराया गया था। फिर यही सर्वे 2016-17 में भी हुआ। लेकिन जब उसके ऊपर जानकारी ली गई, हमने डीआरएम के साथ बैठक की तो जानकारी मिली की अभी भी सर्वे जारी है। यह बहुत ही अचम्भे वाली बात है। कोई सर्वे 1996 में हुआ, फिर वही सर्वे 2016-17 में हुआ और अभी 2022 में भी सर्वे हो रहा है। इसी तरीके से समस्तीपुर-कर्पूरीग्राम-ताजपुर-महुआ होते हुए हाजीपुर-सुगौली लाइन जा रही है, बहरीच-शिवाजी नगर-करियन रोसड़ा- बेगुसराय लाइन 2017-18 में हुआ, अभी भी इस पर कोई कार्य नहीं हुआ है।

जिस तरह से खगड़िया-कुशेश्वर स्थान का काम पूरा किया जा रहा है, वर्ष 1997 में सर्वे हुआ था लेकिन काम प्रगति पर है, काम हो रहा है। इसमें काफी समय लगा है। हम चाहेंगे कि आपके नेतृत्व में सारी परियोजनाओं का काम शीघ्र से शीघ्र हो। यह अचम्भे वाली बात है, हमने मीटिंग में भी यह बात रखी थी कि सर्वे किस आधार पर होता है, सर्वे का मापदंड क्या होता है? सर्वे बार-बार करने की जरूरत क्यों पड़ती है? जब एक बार सर्वे हो जाता है तो दोबारा 10 साल

बाद सर्वे किया जाता है। 10-15 साल सिर्फ सर्वे में निकल जाता है। एक सकरी-बिरौल-हरिनगर की रेल लाइन थी, उसका काम पूरा हो गया, लेकिन यह लाइन सकरी से कुशेसर स्थान बनना था। यह हरिनगर बंद हो चुका है, हरिनगर से कुशेसर स्थान का काम इसलिए बंद है कि वहां बर्ड सेन्चुरी आ गई। हम जानना चाहते हैं कि जब यह सर्वे कराया गया तो क्या यह बर्ड सेन्चुरी नहीं थी। अब बर्ड सेन्चुरी यहां आयी है तो यह काम रुक गया है। इससे वहां की जनता को दिक्कतें आ रही हैं।

हम चाहेंगे कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाए, सर्वे किस तरीके से किया जाता है, उसका भी मापदंड बने। हमारे समस्तीपुर क्षेत्र में बहुत लंबे समय से भोला टॉकीज गुमटी के पास आरओबी की मांग है। जब हम राजनीति में सक्रिय नहीं थे, हम पिता जी के साथ समस्तीपुर जाते थे तब भी हमारे समक्ष यह समस्या आती थी। यह समस्या इतनी बड़ी है कि जब किसी पेशेंट को कहीं जाना होता है तो गाड़ी एक-एक घंटे तक नहीं जा पाती है, आप इस पर विशेष ध्यान दें।

उसी तरीके से मुक्तापुर स्टेशन के पास एक आरओबी है। हम लोगों ने मीटिंग में कहा कि इसे रुक्तापुर नाम कर दीजिए। जब ट्रैफिक वहां रुकता है तो 2 घंटे कहीं नहीं जा पाते, हम लोग भी दूसरा रुट लेकर जाते हैं क्योंकि वहां ट्रैफिक की बहुत समस्या होती है। हमने कहा कि जिस दिन आरओबी बन जाएगा, वापस इसको मुक्तापुर कर दीजिएगा कि अब यह जाम से मुक्त हो गया। इसी तरीके से रोसड़ा-गांधी चौक आरओबी की बहुत लंबे समय से मांग है। दरभंगा-पांडा सराय आरओबी का काम है, इन सभी पर कोई काम नहीं हुआ है। जब हम डिपार्टमेंट को लिखते हैं तो डिपार्टमेंट उसके ऊपर डाल देता है, जीएडी बन गया है, अभी हमें पैसे नहीं मिले हैं, आदि ये चीजें न हों।

हम आपके माध्यम से चाहेंगे कि माननीय रेल मंत्री जी इस पर संज्ञान लें। मैं दो मिनट और अपनी बात को रखना चाहता हूं। छोटे-मोटे मुद्दे तो आते रहते हैं। लेकिन, जब हम किसी चीज की मांग के लिए डिपार्टमेंट को आवेदन देते हैं, तो वहां से दो शब्द का रिप्लाई भेज दिया जाता है कि यह फाइनेंशियली अनवॉयेबल है। हम जानना चाहेंगे कि इसका क्या मतलब है?

हमारे सम्माननीय सदस्य श्री सुनील कुमार पिन्टू जी सीतामढ़ी से आते हैं। उन्होंने बहुत अच्छी बात कही कि यह डिपार्टमेंट सुविधा पहुंचाने के लिए है, आमदनी कमाने के लिए नहीं है। हम जनता को जितनी अधिक सुविधाएं पहुंचाएंगे, उतना अच्छा रहेगा। जब फाइनेंशियली अनवॉयेबल लिखकर रिप्लाइ आता है, तो यह समझने में दिक्कत होती है कि हम कमाने के लिए रेल चला रहे हैं या फिर हम अपनी जनता को सुविधा पहुंचाने के लिए रेल चला रहे हैं। मैं यह भी मानता हूं कि डिपार्टमेंट को घाटे में रखकर नहीं चलाया जा सकता है। लेकिन, हमें लगता है कि 100 में से दो या तीन ही ट्रेनें ऐसी होंगी जो आपको घाटा देती होंगी। इससे ज्यादा भी ट्रेनें हो सकती हैं। हम चाहेंगे कि इसके लिए एक अलग बजट हो, ताकि इन ट्रेनों को चलाने में सहूलियत मिले और वहां के स्थानीय लोगों को मदद मिले और वहां जो दैनिक कार्य करने वाले लोग हैं, जो आवागमन करते हैं, उनको आगे बढ़ने का मौका मिले।

इसी प्रकार हमारे पास एक और रिक्वेस्ट आती है कि कोविड के पहले जो ट्रेनें चलती थीं, उनको कोविड महामारी के खत्म होने के बाद पुनः संचालित नहीं किया गया। हम चाहेंगे कि आप इस बात को भी अपने संज्ञान में लें। प्री-कोविड जितनी भी ट्रेनें चलती थीं, उनको दोबारा फिर से चलाया जाए। 13238 नम्बर की ट्रेन पटना से कोटा जाती है। बिहार के काफी स्टूडेंट्स कोटा में पढ़ाई करते हैं। हम चाहेंगे कि यदि आप इसका विस्तार समस्तीपुर तक कर दें तो वहां की जनता को बहुत सुविधा मिलेगी।

महोदय, हमारा एक आखिरी निवेदन और मांग है कि हमारे आदरणीय बड़े पापा पद्म भूषण श्री राम विलास पासवान जी हाजीपुर से नेतृत्व करते थे। वे जन-जन के नेता थे। हम सरकार से तथा माननीय रेल मंत्री जी से मांग करते हैं कि हाजीपुर स्टेशन उनके नाम पर रख दिया जाए और उनकी प्रतिमा उस परिसर में लगाई जाए।

महोदय, हम एक बार फिर अपने यशस्वी प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देते हैं।

महोदय, हमने ये जो बातें कही हैं, ये ज्यादातर हमारे पिताजी ने उठायी थीं, जब उनका इस सदन में आखिरी भाषण था। जिस दिन उन्होंने भाषण दिया था, उसी दिन उन्हें हार्ट अटैक आया था। आज हमने उनके भाषण में से ही काफी सारी चीजें बोली हैं। हमने अपनी जनता को वायदा किया था। हम चाहेंगे कि ये सारे कार्य शीघ्र हों, ताकि उन्हें श्रद्धांजलि मिले और जनता को जल्द से जल्द आराम मिले।

श्री सी.पी. जोशी (चित्तौड़गढ़): धन्यवाद सभापति महोदय । मैं आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि आपने मुझे रेलवे की अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया । मैं इसका समर्थन करते हुए देश के यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी, रेल मंत्री आदरणीय अश्वनी जी और रेल राज्य मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि उन्होंने रेलवे के क्षेत्र में एक ऐतिहासिक बजट दिया । मैं सोचता हूँ कि पहले एक जमाना था जब हम रेलवे स्टेशन पर जाते थे तो गंदगी से भरा पड़ा स्टेशन मिलता था । लेकिन, यह पहला अवसर है कि जब कोई रेलवे स्टेशन पर जाता है तो लोग कहते हैं कि एयरपोर्ट पर या रेलवे स्टेशन पर आ गए हैं । यह अंतर पहले और अब में दिखाई देता है । कोई भी संसदीय क्षेत्र हो, कोई भी प्रदेश हो, पहले के और अभी के बजट में रात-दिन का अंतर है । चाहे डबलिंग, इलेक्ट्रिफिकेशन, न्यू रेलवे लाइन का विषय हो या गेज कन्वर्जन का विषय हो, हम सौभाग्यशाली हैं कि राजस्थान में पिछले कई सालों में जो काम नहीं हुए थे, उन कामों को नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने शुरू करने का काम किया है । हमारा सौभाग्य है कि राजस्थान से ही हमारे रेलवे मंत्री जी भी हैं । आने वाली जो मांगें होंगी, निश्चित रूप से उनको भी उन्हें ही पूरा करना है । ... (व्यवधान) ये कई राज्यों से आपको जोड़ सकते हैं ।

मैं सोचता हूँ कि यही एक खूबी होती है कि देश का हर एक व्यक्ति और हर सांसद कह रहा है कि ये हमारे रेल मंत्री हैं, ये हमारी सरकार है । इससे बड़ी बात कुछ और नहीं हो सकती है । यही एक अपनत्व है और यही एक विश्वास है । इसी विश्वास के कारण पिछले 7-8 वर्षों में अनेक काम हुए हैं और मुझे लगता है कि इसकी स्पीड और बढ़ने लगी है । चाहे रेलवे स्टेशनों का सुदृढीकरण हो, विस्तार हो, चाहे सुरक्षा के क्षेत्र में काम हो, चाहे पार्सल के क्षेत्र में काम हो, चाहे किसान ट्रेन चलाना हो, चाहे सुरक्षा की दृष्टि से काम करना हो, चाहे वंदे भारत ट्रेन चलाना हो, तीन वर्षों में 400 नई ट्रेनें चलाने का संकल्प लिया गया है । चूंकि कई विषय आ गए हैं, अब मैं अपने क्षेत्र की बात रखना चाहता हूँ । महोदय, मेरा चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र जो मेवाड़ (राजस्थान) में है, बड़ी सादड़ी से मावली एक रेलवे लाइन थी, जो हिज हाइनेस के जमाने में बनी थी, यूपीए की सरकार के समय उसकी पटरियां उखाड़ने का काम शुरू हो गया था । वहां संघर्ष समितियां बनीं, लोग गए, तो वहां

के नेताओं ने कहा कि हम देखेंगे। मैं माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार को धन्यवाद अर्पित करता हूँ कि आज मावली से बड़ी सादड़ी रेलवे लाइन न सिर्फ स्वीकृत हुई है, बल्कि वह आज पूरी होने वाली है। एकाध महीने में आदरणीय मंत्री महोदय के द्वारा उसका उद्घाटन भी हो जाएगा।

महोदय, मेरा आपसे यह आग्रह है, मावली से मारवाड़ तक तो रेल लाइन बन गई, लेकिन जो बड़ी सादड़ी से नीमच रेलवे लाइन है, आपने पिछले बजट में उसको स्वीकृत कर दिया है। चूंकि मध्य प्रदेश का क्षेत्र है, जैसा कि अनिल जी कह रहे हैं, मालवा से मेवाड़ तो जुड़ जाएगा, लेकिन मेवाड़ से मारवाड़ जो कि जोधपुर का क्षेत्र है, अगर वह मावली से मारवाड़ रेलवे लाइन जोधपुर तक कनेक्ट हो जाएगी, तो निश्चित रूप से मालवा, मेवाड़ और मारवाड़ का कनेक्शन हो जाएगा। चाहे ऐतिहासिक दृष्टि से हो, चाहे सुरक्षा की दृष्टि से हो, डिफेंस का जोधपुर में भी कैंट है और नीमच में भी कैंट है, टूरिज्म की दृष्टि से भी एक महत्वपूर्ण ट्रैक बन जाएगा, ऐसा मेरा मानना है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करूंगा कि मावली से मारवाड़ तक का जो गेज कंवरजन है, अगर वह पूरा हो जाएगा, तो निश्चित रूप से इस क्षेत्र के लोगों को बहुत फायदा मिलेगा। चित्तौड़गढ़ से नीमच तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण काम चल रहा है, वह लगभग पूरा होने वाला है। मैं आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि नीमच से रतलाम तक रेलवे लाइन के लिए अभी कुछ दिनों पहले कैबिनेट में उसकी स्वीकृति दे दी गई है। अजमेर से चित्तौड़गढ़ तक रेलवे डबलिंग का सर्वे हो गया है, अगर उसकी स्वीकृति भी मिल जाती है, तो यह डबलिंग हो जाएगा। आपने इलेक्ट्रीफिकेशन कर ही दिया है। वह दिन दूर नहीं है, जब उस क्षेत्र में भी राजधानी और शताब्दी जैसी फास्ट ट्रेनें चलेंगी और उस क्षेत्र के लोगों का उसका लाभ मिल जाएगा। चूंकि चित्तौड़गढ़ और अजमेर एक बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है। वह किसानिक क्षेत्र भी है। अगर वहां फास्ट ट्रेनें चलेंगी, तो अच्छा रहेगा। यह ट्रैक पूरा होने के बाद और भी नई ट्रेनें चल पाएंगी, तो निश्चित रूप से इसका फायदा मिलेगा।...(व्यवधान) चूंकि वह इंदौर तक बढ़ेगा।

उदयपुर से अहमदाबाद एक ऐसा ट्रैक था, जो वर्ष 2008 में स्वीकृत हुआ था। वर्ष 2008 से लेकर वर्ष 2014 तक मात्र 106 करोड़ रुपये यूपीए की सरकार ने दिए थे। मैं माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार को धन्यवाद अर्पित करता हूँ, क्योंकि वर्ष 2014 के बाद कहीं पर भी पैसे की कोई कमी नहीं आई है। आज वर्ष 2022 में वह ट्रैक पूरा होने वाला है। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और आदरणीय मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने इस दिशा में एक ऐतिहासिक कदम उठाया है। चूंकि उदयपुर और मेवाड़ एक ऐतिहासिक भूमि है, तो उदयपुर से अहमदाबाद तक का कनेक्शन हो जाएगा। पूरे क्षेत्र में और भी नई ट्रेनें मिलेंगी, ऐसा मेरा मानना है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि कोविड के समय में कुछ ट्रेनों का स्टॉपेज बंद हो गया था। उसमें कुछ लोकल ट्रेनें भी थीं और कुछ फास्ट ट्रेनें भी थीं। मेरा आपसे विनम्र आग्रह है कि अगर वे स्टॉपेज दोबारा से शुरू हो जाएंगे, तो निश्चित रूप से इस क्षेत्र के लोगों को काफी फायदा मिलेगा। पेंशनर्स को जो सुविधाएं मिलती थीं, वह भी कोविड के कारण रुक गई थीं, अगर वह भी दोबारा से स्टार्ट हो जाएंगी, तो निश्चित रूप से जो बुजुर्ग और पेंशनर्स हैं, उन लोगों को इसका फायदा मिलेगा।

मेरा आपके माध्यम से सिर्फ इतना ही आग्रह है कि आप पटना से कोटा के लिए जिस ट्रेन की बात कर रहे थे, अगर उस ट्रेन को आप उदयपुर तक बढ़ा देंगे तो निश्चित रूप से कोटा और उदयपुर, जो कि शिक्षा और पर्यटन के क्षेत्र में अपना अलग नाम रखते हैं, उस क्षेत्र के लोगों का बिहार से कनेक्शन होगा। वहां पर हमारे आग्रह पर एक हरिद्वार ट्रेन चली थी। वह मात्र तीन दिन चलती है। अगर वह छः दिन चलेगी तो निश्चित रूप से उस क्षेत्र के लोग, जो हरिद्वार जाते हैं, उनको बहुत बड़ा फायदा मिलेगा। बांद्रा ट्रेन के लिए मेरी और सभी माननीय सदस्यों की मांग है कि वह ट्रेन सिर्फ हफ्ते में तीन दिन चलती है और दिवाली और अन्य त्यौहारों पर मुम्बई से हजारों की संख्या में लोग यहां आते हैं तो ट्रैवल्स वालों को तीन से चार गुना किराया देने पर भी उनको सीट नहीं मिलती है। अगर वह ट्रेन पूरे सप्ताह चलेगी तो निश्चित रूप से उनको इसका फायदा मिलेगा।

भारत सरकार ने पिछले कार्यकाल में खेमली में एक कंटेनर डिपो दिया है। उस वजह से वहां पर बहुत ज्यादा ट्रैफिक जाम हो जाता है।

चूँकि हमें वहां पर राज्य सरकार से आशा नहीं है। अगर भारत सरकार उसकी लागत का कॉन्कर शेयर कर लेगी और उसके लिए रेलवे कुछ पैसा दे देगा तो वहां पर एक फ्लाईओवर बन जाएगा, जो कि उस क्षेत्र की बहुत बड़ी मांग है और वह मांग पूरी हो जाएगी। मैं एक मिनट में अपनी बात को समाप्त करूंगा।

उस क्षेत्र के लोगों की वैष्णो देवी के लिए एक बहुत बड़ी मांग है। माननीय मंत्री महोदय, हमारे यहां पर प्रतापगढ़ एक जिला है, जो रेलवे से जुड़ा हुआ नहीं है। नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने 70 सालों में पहली बार मन्दौर से प्रतापगढ़ और प्रतापगढ़ से बांसवाड़ा दो सर्वे दिए, चूँकि दुर्भाग्य से वहां का रेट ऑफ रिटर्न कम होने के कारण वह नहीं हो पा रहा है। उसके लिए राजस्थान की सरकार तो अपनी तरफ से कोई प्रयास नहीं करेगी, लेकिन रेलवे द्वारा ऐसे राज्यों को पत्र लिखना चाहिए कि जिन जिलों में रेलवे लाइन नहीं पहुंची है तो वहां की राज्य सरकार जिस तरह से अन्य राज्यों की सरकारें इनिशिएटिव ले रही है, वैसे ही लें। ... (व्यवधान) मैं आपसे यही आग्रह करूंगा कि अमृतसर से उदयपुर तक व्यास जी के लिए एक ट्रेन हो और एक वैष्णो देवी के लिए ट्रेन हो। एक जैसलमेर से जोधपुर ट्रेन चलती है, चूँकि जोधपुर में हाईकोर्ट के कारण पूरे मेवाड़ के लोग तथा आम आदमी न्याय के लिए जाता है। अगर जोधपुर-जैसलमेर ट्रेन उदयपुर से चल जाएगी तो उदयपुर के पूरे संभाग के लोग, चूँकि वह एक आदिवासी जिला है, वहां के लोगों को न्याय के लिए जाना पड़ता है। यदि वह ट्रेन उदयपुर तक आ जाएगी तो निश्चित रूप से उस क्षेत्र के लोगों को राहत मिलेगी। मैं यही कहकर अपनी बात को समाप्त करता हूँ। मेरा माननीय मंत्री जी से यही आग्रह है कि हमारी जो छोटी-छोटी मांगें हैं, उनको पूरा किया जाए।

माननीय सभापति: मेरा माननीय सदस्यों से आग्रह है कि वे अपनी बात को पांच मिनट में पूरा करने का प्रयास करें।

SHRI UTTAM KUMAR REDDY (NALGONDA): Hon. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants of the Railway Ministry. Through you, I would like to inform the Railway Minister that an assurance had been given to the State of Telangana in the Andhra Pradesh Reorganisation Act, 2014 that a railway coach factory would be set up in Kazipet.

Sir, many times, I have raised this issue in Parliament during the last eight years. I have met the Prime Minister. I met the then Railway Minister. There is a constitutional sanctity to the assurance of a railway coach factory in Kazipet in the State of Telangana.

The reply I got from the Railway Ministry was that in view of our present manufacturing capacity, it is not viable to set up a new coach manufacturing factory in Kazipet. So, through you, I would like to appeal to the Railway Minister that the assurance was based on creating additional employment in the hinterland of Telangana.

Now, the Finance Minister has announced that 400 new Vande Bharat Express trains would be run. It would be very appropriate if you could think of setting up a manufacturing factory of Vande Bharat Express trains at Kazipet as per the earlier assurance of the Government of India.

Sir, even if the Government of India does not want to make the full investment, even if you go on a PPP mode, there would be several investors ready to invest in this kind of a manufacturing factory.

I would once again appeal to the Railway Minister that as per the provisions of the 2014 Andhra Pradesh Reorganisation Act by which the State of Telangana was created, a railway coach factory or equivalent should be set up in Kazipet at the earliest.

Sir, in the same Act, there was another assurance that the road and rail connectivity between the cities of Hyderabad and Vijayawada would be improved. I have represented to the Railway Ministry several times that a bullet train from Hyderabad to Vijayawada would probably be more financially feasible and viable than the one between Ahmedabad and Mumbai.

All that is required for a bullet train or a high-speed train from Hyderabad to Vijayawada is a new line which has to be laid from Chityal in Telangana to Jaggayyapeta in Andhra Pradesh. If this is done, the travelling time by a high-speed train from Hyderabad to Vijayawada would be reduced to about two hours. If you get the viability survey or feasibility survey done, you will find that this route is more feasible than many routes in India for running a bullet train or a high-speed train. He has taken over as the Railway Minister recently. So, I request him to get a feasibility survey done for the introduction of a bullet train between Hyderabad and Vijayawada or a Shatabdi train on a shorter new route.

Now, I would like to bring a couple of demands relating to my constituency to the notice of the hon. Railway Minister. There is an existing railway line from Motumari to Vishnupuram via Mellacheruvu, Mattam Palli, and Janpad. In this route, only goods train is being operated now. I have made a

representation many times to the Railway Ministry to run passenger trains on this route. The reply I got is that the Commissioner of Railway Safety has not given approval for running passenger trains on this route. On closer examination, I find that the concerned officials of your Ministry have not even sent that representation to the Commissioner of Railway Safety. So, I would like to submit to the hon. Minister of Railways that on this route goods trains are being run now. I come from that area. I would like to inform that it is possible to run passenger trains. I would request the Minister to get it examined. The reply given by the Railway Ministry that the Commissioner of Railway Safety has not approved it does not appear to be right. You just need to build a few railway platforms. If this is done, passenger trains can be run in this remote area.

I would also like to bring to the notice of the hon. Minister of Railways that for constructing a new railway line from Dornakal to Miryalaguda via Nelakondapalli, Kodad, Huzur Nagar, and Nereducherla, the alignment has been approved and accepted by your Ministry. This is a highly viable route because the entire cement manufacturing belt of the country and a significant rice milling industry are based in this area. This is a commercially viable project. So, I request to the Railway Minister to kindly take up construction of this railway line from Dornakal to Miryalaguda via Nelakondapalli, Kodad, Huzur Nagar, and Nereducherla.

Then, I would like to bring to the notice of the hon. Minister that 1.5 years back the officials of the Railway Ministry had given a presentation to Members of Parliament of Telangana and Andhra Pradesh in one of the Committee Rooms in Parliament House. They said that the Railways have a priority; one is the Quadrilateral route which runs along the borders of the country, that is, probably from Delhi to Mumbai to Chennai and from there to Kolkata and back and another is the Diagonal route which is running through the country. I would like to bring to the notice of the hon. Minister that Hyderabad is one of the largest cities in this country and surely the fastest growing city in India. Now, for the Railway Ministry it is not a priority because it is neither on the Quadrilateral route nor on the Diagonal route. I request the Minister to kindly re-examine this and put Hyderabad on one of the routes because it is the fastest growing city in India and needs to be a priority for the Railways.

Sir, lastly, through you, I appeal to the Railway Ministry to introduce a Shuttle Train from Mellacheruvu to Hyderabad via Miryalaguda and Nalgonda.

श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर चर्चा करने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मुझसे पहले मेरे साथी सांसद, मेरे पड़ोसी चित्तौड़गढ़ के सी.पी. जोशी जी ने जो मांगें रखी हैं, वे सारी मांगें मेरी भी हैं, इसलिए मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूँ। इसके साथ ही मेरा एक निवेदन है और जैसा सभी माननीय सांसद बोल रहे हैं कि कोरोना से पहले ट्रेन्स के जो स्टॉपेज थे, उनके लिए एक जनरल आदेश पास कर दिया जाए कि जो ट्रेन्स कोरोना से पहले जहां-जहां रुकती थीं, कोरोना काल के बाद, फिर से चलने के बाद वे ट्रेन्स वापस उन स्टॉपेजेज पर रुकेंगी।

मेरे हिसाब से माननीय सांसदों की आधी समस्या तो खत्म हो जाएगी। पहले कोई स्टॉपेज होता था, लेकिन अब वह स्टॉपेज नहीं होता है तो इसका डिसएडवांटेज सभी सांसदों को झेलना पड़ रहा है कि आपके कार्यकाल में ट्रेन का स्टॉपेज बंद हो गया है। यह बहुत ज्यादा दिक्कत की बात है। एक रेलवे की गाइडलाइन है कि जो क्रॉसिंग है, उनको बंद करके आरयूबी या आरओबी बनाना होता है। अगर कहीं भी आरयूबी बना रहे हैं तो वहां पर उस क्रॉसिंग को बंद करने से पहले वहां के स्थानीय जनप्रतिनिधि सांसद से जरूर सहमति ले ली जाए, क्योंकि आरयूबी इस तरह से बनते हैं कि वहां पर कोई निकल नहीं सकता है। वह लेवल क्रॉसिंग बंद कर दी जाती है। वहां की जो आम जनता है, वह वहां से नहीं निकल सकती है। उसके कारण जबरदस्त दिक्कत आती है। आपके रिकॉर्ड में, आपके पेपर्स में तो आरयूबी बना दिया गया है, इसलिए लेवल क्रॉसिंग बंद कर दी गई है। वास्तव में धरातल पर वहां के जनप्रतिनिधि को मालूम है कि वहां की क्या स्थिति हो रही है। वहां लोग निकल नहीं सकते हैं। मुझे 16वीं लोकसभा से बताया गया कि हमारे यहां चित्तौड़गढ़ और कोटा के बीच में बरुंदनी स्टेशन है। यह मुझे 16वीं लोक सभा के टाइम में बताया गया था, इसके प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ानी है और वह स्वीकृत हो चुकी है। आज 17वीं लोक सभा का कार्यकाल भी आधा हो गया है, लेकिन वह काम शुरू नहीं हुआ है। वहां बरुंदनी स्टेशन के प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ानी है। चित्तौड़गढ़ और भीलवाड़ा के बीच में हमीरगढ़ स्टेशन है, उसमें

एक फुट ओवरब्रिज की अत्यंत आवश्यकता है, क्योंकि सारा शहर उस साइड है और मेन रोड इधर है। इस कारण से वहां क्रॉसिंग में दिक्कत है।

महोदय, मेरे एरिया की सबसे बड़ी बात यह है कि वर्ष 2012-13 में तत्कालीन प्रधान मंत्री जी ने एक मेमू कोच फैक्ट्री का शिलान्यास किया था। उस टाइम सीपी जोशी जी वहां से मंत्री थे। वहां पर उन्होंने बिना किसी तैयारी के शिलान्यास कर दिया था, नीचे के ग्राउंड की कोई तैयारी नहीं थी। बीएचईएल के साथ ज्वाइंट वेंचर में गवर्नमेंट के साथ एमओयू किया और उसे आहिस्ता-आहिस्ता शुरू किया गया, लेकिन वहां पर कुछ भी नहीं हुआ है। वह कारखाना बंद हो गया है। मेरा आपसे आग्रह है कि उसकी जगह जो भी नया कारखाना रेलवे का आ रहा है, वह लगाया जाए। वहां पर जमीन पड़ी हुई है, क्योंकि मेमू कोच तो वहां पर नहीं बनेगा, वहां पर कोई दूसरा कारखाना लग जाए। चूंकि तत्कालीन प्रधान मंत्री जी ने उसका शिलान्यास किया और अगर वह नहीं लगा है तो उसकी जगह कोई दूसरा कारखाना लग जाए, जिससे वहां की जनता को राहत मिल जाएगी।

महोदय, मेरे एरिया में बहुत काम हुआ है। जब मैं 16वीं लोक सभा में सांसद बना था और अगर आज की वहां की ट्रेनों की स्थिति देखें तो लगभग तीन गुना ट्रेनें हो गई हैं। सेकंड एंटी सिस्टम में दोनों तरफ प्लेटफार्म हो गए हैं। वहां पर पहले सिंगल का सिस्टम था। वहां पर इलेक्ट्रिफिकेशन का काम हुआ है। वहां पर कंप्लीट ट्रेनें चलने लगी हैं। इसके कारण ट्रेनों के समय में काफी बचत हुई है। मेरा आपसे आग्रह है कि जहां-जहां ट्रेनों के स्टॉपेज नहीं हैं, हम वहां पर स्टॉपेज मांग रहे हैं, उन स्टॉपेज को दे दिया जाए। अभी टाइम टेबल वही चल रहा है और ट्रेन हर स्टेशन पर करीब 10-15 मिनट पहले पहुंच जाती है। मैं आपको बताता हूं कि एक डबल डेकर ट्रेन जयपुर से दिल्ली के बीच चलती है। वह 10 से 15 मिनट पहले गुड़गांव पहुंच जाती है और 10 मिनट पहले रेवाड़ी पहुंच जाती है। वह हर जगह 10-10 मिनट खड़ी रहती है। अगर उसके स्टॉपेज की कहीं मांग है तो वह पूरी की जाए या उसके समय को कम किया जाए।

महोदय, इलैक्ट्रिफिकेशन की वजह से ट्रेनों की स्पीड बढ़ गई है। मैंने आपको मिलकर तीन चार ट्रेनों के लिए दिया है, उनका स्टॉपेज किया जाए। जैसा अभी प्रिंस राज जी बता रहे थे, हर बार इकोनॉमिकल वाइबल की बात कही जाती है। इकोनॉमिकल वाइबल के बारे में तभी पता चलेगा, जब एक बार स्टॉपेज होगा। जैसे पहले रेलवे में यह सिस्टम था कि अगर कोई भी सांसद मांग करता था तो 6 महीने के लिए टेंपरेरी स्टॉपेज दिया जाता था। उसके बाद उसका रेवेन्यू देखकर फिर डिसाइड किया जाता था कि यह इकोनॉमिकल वाइबल है। आप स्टॉपेज नहीं दे रहे हैं और दूसरी ट्रेनों के आधार पर, जो पैसेंजर ट्रेन चलती हैं, जिनमें कोई चढ़ता नहीं है, उनके आधार पर कहते हैं कि यह इकोनॉमिकल वाइबल नहीं है। जो पहले सिस्टम था, वह शुरू कर दिया जाए कि चार-चार, छः-छः महीने के लिए एक बार टेंपरेरी स्टॉपेज दे दें। अगर उस हिसाब से रेवेन्यू नहीं आता है तो हम भी जनता के बीच में कह सकें कि उसमें कोई सवारी नहीं बैठती है तो उसको रुकवाने का क्या मतलब है। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत आभार। धन्यवाद।

डॉ. एस. टी. हसन (मुरादाबाद) : सर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए बहुत-बहुत शुक्रिया। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि मैं मुरादाबाद संसदीय क्षेत्र से चुन कर आया हूँ, जो पीतल नगरी के नाम से जाना जाता है, जो तमाम दुनिया में हिन्दुस्तान को पीतल के माध्यम से चमकाता है। यह बहुत बड़ा बिजनेस सेंटर है। एक समय में यहां से 20 लाख करोड़ रुपए का एक्सपोर्ट होता था। यहां से लोकल सप्लाई भी होती है। मंत्री जी, मुरादाबाद की एक बहुत बड़ी समस्या है, हम लोग 50 सालों से यह डिमांड कर रहे हैं कि मुरादाबाद से डायरेक्ट एक ट्रेन मुंबई के लिए चलाई जाए, क्योंकि शिपमेंट वगैरह सारे काम मुंबई से होता है, लेकिन आज तक यह डिमांड पूरी नहीं हुई। बदकिस्मती से आज मैं इस पार्लियामेंट में यह डिमांड पांचवीं बार उठा रहा हूँ। मुझे उम्मीद है, क्योंकि मंत्री जी की जो रेप्यूटेशन है, वे किसी को निराश नहीं करते हैं। वे मेरी इस डिमांड को भी पूरा करने में पूरा योगदान देंगे। मंत्री जी, जब मैंने आपके अधिकारियों से पूछा तो मुझे जवाब मिला कि आपके यहां टर्मिनल नहीं है। यहां पर जगह नहीं है। मैंने इस पर रिसर्च किया और यह पता चला कि मुरादाबाद में दो जगह ऐसी हैं, दलपतपुर और हरथला, जहां पर टर्मिनल की पूरी गुंजाइश है। यूपीए सरकार में इसके लिए पैसा सैंक्शन भी हो गया था, लेकिन हमें मिसगाइडेंस मिलता रहा।

मुझे अफसोस के साथ यह कहना पड़ रहा है। अब मैं आपको टर्मिनल के लिए जगहों को बता रहा हूँ, तो मुझे यकीन है कि आपसे बहुत-से अधिकारी यह कह देंगे कि वहां कंजेशन बहुत है, वहां ट्रेन नहीं चल सकती है, लेकिन अल्टरनेट रूट्स भी हैं। मंत्री जी, आपसे मेरी यह दरखास्त है कि अगर आप इस पर बहुत गंभीरता से सोचेंगे, तो यहां की जनता को बहुत सहूलियत मिल जाएगी। इसके अलावा जो मुरादाबाद से बिजनेस होता है - अलीगढ़, अलीगढ़ से आगरा, बीच में फिरोजाबाद भी आता है, ये सभी बिजनेस सेंटर्स हैं, एक्सपोर्ट सेंटर्स हैं। एक ट्रेन की डिमांड मुरादाबाद से आगरा के लिए है। आज तक कोई ट्रेन इस रूट पर नहीं चली है। मैं आपसे इस ट्रेन के लिए भी डिमांड करता हूँ। बुढ़ानपुर जैसे बड़े-बड़े इलाके हैं, वे मिनी शहर हैं, लेकिन आज तक यहां पर ट्रेन की कोई सुविधा नहीं है। इसी में ठाकुरद्वारा भी है, जो बहुत बड़ा शहर है, वहां भी

सुविधा नहीं है। मैंने इसके लिए डिमांड की तो मुझे यह जवाब मिला कि ठाकुरद्वारा एवं इन जगहों का हमारे पास कोई प्रपोजल नहीं आया है। जब मैंने इसको देखा तो मुझे पता चला कि आपकी पिछली सरकार में, वर्ष 2015 में ठाकुरद्वारे के लिए प्रपोजल सैंक्शन हो गया था, लेकिन न जाने वह काम क्यों नहीं हुआ और माननीय सांसद को ऐसे जवाब क्यों दिए जाते हैं कि उसका सर-पैर नहीं होता है। मैं आपको यह बता रहा हूँ कि जब यह काम हो सकता था, काम हो जाता तो हो जाता और लोगों को सुविधा मिल जाती। मुरादाबाद से कांठ एक ऐसी जगह है, जहां पर सर्जिकल बेंडेज और कॉटन की सप्लाई थ्रू आउट इंडिया होती है। कांठ से लोग बहुत दूर-दूर सर्जिकल बेंडेज और कॉटन भेजते हैं। वहां एक ट्रेन आज भी चलती है - सियालदह, जम्मूतवी एक्सप्रेस, जो कांठ में रुका करती थी, उसके हॉल्ट को वहां पर रोक दिया गया है। कांठ के लोग जम्मूतवी तक जाते हैं, वे अपना सामान लेकर वहां जाते हैं, लेकिन आज वहां पर वह सुविधा अवेलेबल नहीं है।

मंत्री जी, मैं आपके संज्ञान में एक चीज और लाना चाहता हूँ कि हमारे यहां जो अंडरपास बने हैं, उन पर शेड भी लगे हैं, लेकिन पिछले दिनों बारिश हुई और उसमें पानी भर गया। बहुत-सी गाड़ियां, हमारे दोस्तों की भी गाड़िया वहां गईं और सीज हो गईं। मैं एक जनरल बात कहना चाहूंगा कि जहां पर अंडर लाइन निकाली जा रही है, अगर उस जगह रेन वाटर हार्वेस्टिंग कर दी जाए, तो लोगों को सहूलियत हो जाएगी और इससे ग्राउंड वाटर को भी बूस्ट मिलेगा। अगर आप इस पर सीरियसली सोचेंगे, तो इससे लोगों को सुविधा होगी और ग्राउंड वाटर को बूस्ट करेंगे।

मंत्री जी, अभी तक मरीजों, डिसेबल्ड लोगों, सीनियर सिटिजन्स के लिए जिस तरह से आप सहूलियत देते थे, उसे दोबारा बहाल कर दीजिए, आपकी बड़ी मेहरबानी होगी। क्योंकि मैं एक्सपोर्ट शहर से आता हूँ, जहां पर एक्सपोर्ट होता है। वहां पिछले दिनों बड़ी समस्या आई कि हमारे पास कंटेनर्स खत्म हो गए।

सारे कंटेनर्स चाइना में फंस गए। लोगों के ऑर्डर्स डिले हो गए। आपसे रिक्वेस्ट है कि इंडिया के अन्दर ही कंटेनर्स बनें, हम खुद मैन्यूफैक्चरिंग करें। इंडिया में जो फ्रेट रेट है, वह अन्य मुल्कों के मुकाबले हमारे यहाँ बहुत ज्यादा है। चाइना, वियतनाम, कंबोडिया जैसे मुल्कों के अन्दर

फ्रेट में एक्सपोर्ट्स को रियायत दी जाती है। अगर आपके माध्यम से वह रियायत मिल जाए और कंटेनर्स की कमी न हो, तो आपकी बहुत मेहरबानी होगी।

बहुत-बहुत शुक्रिया।

श्री देवेन्द्र सिंह 'भोले'(अकबरपुर): माननीय सभापति महोदय, आपने सम्मानित सदन में रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों पर चल रही चर्चा में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

मान्यवर, मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूँ, जब हिन्दुस्तान में कोई परिवर्तन होता है, तो उस परिवर्तन की कड़ी में उत्तर प्रदेश होता है और उत्तर प्रदेश की उस कड़ी में कानपुर होता है। मेरा क्षेत्र कानपुर महानगर और कानपुर देहात है। इसलिए हमारे क्षेत्र की और देश के अब तक के सबसे लोकप्रिय प्रधानमंत्री भाई नरेन्द्र मोदी जी, जिनको एनडीए की ओर से वर्ष 2013 में प्रधानमंत्री घोषित किया था और उन्होंने पहली सभा कानपुर में की थी, वह भी हमारी लोक सभा अकबरपुर के अंतर्गत कल्याणपुर में की थी। तब से लेकर आज तक लगातार उन्होंने रेलवे में एक नई दिशा देने का काम किया है। इसके लिए मैं देश के प्रधानमंत्री को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। उन्होंने नए भारत की संकल्पना के तहत आम आदमी के जीवन में बदलाव और उत्थान के लिए अनेकानेक प्रभावी कदम उठाए। रेलवे भी नए भारत की संकल्पना का एक हिस्सा है।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने अपने वक्तव्य में कहा कि रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाना मेरा विज़न है। मुझे यह कहने में कोई संकोच नहीं है कि रेलवे की कमान संभालने के बाद यशस्वी मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव जी और उनका मंत्रालय इसे साकार करने का भरसक प्रयास कर रहा है और व्यक्तिगत स्तर पर ग्राहक के अनुभव में सुधार, राष्ट्रीय स्तर पर अधिकाधिक रोजगार सृजन और आर्थिक प्रगति में अगड़ी बनाने की ओर अग्रसर है। सही अर्थों में भारत की यह सबसे बड़ी संस्था अपने में बदलाव लाकर बढ़ते और बदलते भारत में मिसाल बनकर उठ रही है और प्रधानमंत्री जी के सपनों का नया भारत बनाने में अपनी सक्रिय और सकारात्मक भूमिका के साथ अग्रसर है।

इस तथ्य से सभी परिचित और सहमत हैं कि रेलवे प्रणाली समूचे भारत का प्रतिबिम्ब है और इसमें हमारे महान देश का मूल स्वभाव- नैतिकता, आचार, व्यवहार आदि सभी कुछ शामिल हैं। इसमें हमारे विकासशील देश का अधिक उत्साह झलकता है, तो करोड़ों भारतवासियों की

साक्षत आशाओं और आकांक्षाओं का यह प्रतिबिम्ब भी है। इतना ही नहीं, भारतीय रेल सतत प्रयास, दृढ़ संकल्प और अनन्त उमंग की परिचायक बनकर आम भारतीय के जीवन का अभिन्न अंग बन चुकी है।

भारत के आम नागरिक के रूप में हम यह भी अनुभव करते हैं कि विगत वर्षों में रेलवे ने जो बदलाव की यात्रा शुरू की, उसकी सभी पहलुओं- स्पीड, सफाई, कार्य-कुशलता और संसाधन आदि पर जब पहली बार वर्ष 2014 में 15 अगस्त को देश के माननीय प्रधानमंत्री जी ने अपने उद्बोधन में कहा था कि हम सबसे पहले स्वच्छता को बढ़ावा देंगे और गांधी जी के सपनों को साकार करेंगे। मुझे ध्यान है कि 2 अक्तूबर को कानपुर महानगर में मुझे अवसर प्राप्त हुआ था और वर्ष 2014 के पहले की स्थिति और आज की स्थिति को आप देखेंगे, तो जमीन और आसमान का अंतर रेलवे की सफाई के मामले में है। इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि बहुत लम्बा रास्ता है, लेकिन महत्वपूर्ण बात यह है कि श्री अश्वनी वैष्णव जी की अगुवाई में रेलवे के पास मजबूत इरादा है और अपने लक्ष्यों को प्राप्त करने की अदम्य इच्छा है।

महोदय, इस बात का भी स्वागत किया जाना चाहिए कि प्रधानमंत्री जी द्वारा दिए गए वक्तव्य के विषय में क्रियान्वयन में तेजी और अपेक्षाओं पर खरा उतरते हुए रेलवे की परियोजनाओं को निष्पादित करते हुए नई राष्ट्रीय रेल योजना, 2030 में 110 लाख करोड़ रुपये से बढ़ाकर 155 लाख करोड़ रुपये देकर एक नया बेंचमार्क स्थापित किया है।

महोदय, यह सर्वज्ञात सत्य है कि जब तक लाइन चालू नहीं होती है, उसका उपयोग नहीं हो सकता है, इसलिए लाइन का निर्माण पूरा करना एक भ्रमित करने वाला वाक्य है और महज कागजी सच्चाई के विपरीत रेल मंत्रालय के 4.3 किलोमीटर प्रतिदिन की औसत के मुकाबले सात किलोमीटर प्रतिदिन की रफ्तार से बड़ी लाइनें चालू करने में सफल रहा है।

इसी के साथ 17 शहरों में मेट्रो रेल परियोजना में जहां 1,000 किलोमीटर से ज्यादा की मेट्रो रेल परियोजना का कार्य प्रगति पर लाने का अद्भुत कारनामा किया गया, वहीं मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जनपद कानुपर नगर में माननीय प्रधान मंत्री जी द्वारा मात्र कुछ ही वर्षों में निर्मित

कराई गई मेट्रो लाइन का शुभारंभ किया गया, जो कि जनपद कानपुर वासियों के लिए सबसे बड़ी सौगात है। इसके लिए पूरे कानपुर की ओर से माननीय प्रधान मंत्री जी का और माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आदर, अभिवादन और स्वागत करना चाहता हूँ।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को उनकी इस उदारता के लिए धन्यवाद देते हुए कहना चाहूंगा कि हमारे अति पिछड़े क्षेत्र की कुछ बहुत ही जायज मांगें अनदेखी रह गईं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए उनकी प्रतिपूर्ति की अपेक्षा रखूंगा। कानपुर महानगर में विकराल जाम का मुख्य कारण बनी मंधना से अनवरगंज तक रेलवे लाइन हटाकर मंधना से पनकी की ओर स्थानांतरित करने के विकल्प के संबंध में अवगत कराया है। अनवरगंज से मंधना तक की रेलवे लाइन शहर को दो भागों में विभाजित करती है। शहर का सबसे व्यस्ततम इलाका जी.टी. रोड है, जहां दर्जनों शैक्षणिक संस्थान, विश्वविद्यालय, पॉलिटेक्निक, आईटीआई, शर्करा संस्थान, मेडिकल कॉलेज, कार्डियोलॉजी, जे.के. कैंसर, हैलट अस्पताल और विकास भवन आदि स्थापित हैं, जिसके चलते उक्त क्षेत्र में अत्यधिक जनदबाव एवं आवागमन होने के कारण अक्सर जाम की स्थिति बनी रहती है।

उक्त रेलवे लाइन से समस्त मालगाड़ियों एवं यात्रीगाड़ियों के आवागमन के कारण ज्यादातर समय अधिकतर रेल फाटक बंद रहते हैं, जिसके कारण जाम की स्थिति और भयावह हो जाती है। उक्त क्षेत्र की जाम की समस्या के निजात हेतु मेरे निवेदन पर सरकार के द्वारा वर्ष 2017-18 के बजट में अनवरगंज से मंधना तक उपरगामी रेलवे लाइन के निर्माण के संबंध में 1,789 करोड़ का बजट प्रस्तावित किया गया था, किंतु किन्हीं कारणों से उक्त कार्य की शुरुआत नहीं की जा सकी है। इस कारण जाम की समस्या यथावत है। उक्त जाम की समस्या से निजात के संबंध में रेलवे विभाग द्वारा व मेरे द्वारा प्रेषित प्रत्यावेदन पर बिठूर से मंधना से पनकी तक का सर्वे किया गया। यदि मंधना से पनकी लाइन को बिछाकर जोड़ दिया जाए, तो मालगाड़ियों एवं अन्य गाड़ियों का रूट परिवर्तित किया जा सकता है, जिससे गाड़ियों का आवागमन कम हो जाने से उक्त क्षेत्र की जाम की समस्या से निजात पाई जा सकती है। किंतु तीन वर्ष व्यतीत होने के उपरांत अभी तक न

तो कार्य प्रारंभ किया गया और न कार्यवाही संबंधी शुरुआत हुई, जिसमें तीव्रता लाना जनहित में अत्यंत आवश्यक है।

महोदय, रेल मंत्रालय भारत सरकार के अधीन रेलवे डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया के द्वारा रेलवे फ्रेट कॉरिडोर के निर्माण में लगातार माल ढुलाई में लगे भारी वाहनों के आवागमन के चलते जनपद कानपुर देहात एवं जनपद कानपुर नगर के लोक निर्माण विभाग एवं अन्य विभागों की तमाम निर्मित सड़कें पूर्ण रूप से क्षतिग्रस्त हो गई हैं। मानकों के विपरीत निर्मित कराए गए रेलवे अंडरपास, जिससे हमारे सदन के अन्य माननीय सदस्य सहमत होंगे, इसमें जो अंडरपास हैं, इन अंडरपासों पर हार्वेस्टिंग और केमिकल्स जैसे तमाम कारणों से पानी भरा रहता है, जिसके चलते 13.11.2021 और 15.11.2021 को मैंने तत्कालीन रेल मंत्री जी से कहा था। वहां जिला प्रशासन के लोग गए थे, रेलवे के अधिकारी गए थे, डीएफसीसी के लोग गए थे और उस समस्या के निदान हेतु मैंने माननीय मंत्री जी से निवेदन किया था। मैं माननीय मंत्री जी को इसके लिए बधाई देता हूं कि माननीय मंत्री जी ने मेरे समक्ष डीएफसीसी को टेलीफोन करके कहा कि समस्या का निदान कीजिए। मैंने भी उनसे बात की थी, लेकिन किन्हीं कारणों से अभी तक उस समस्या का निराकरण नहीं हो पाया है। अतः मेरा आपसे निवेदन है कि निरीक्षण कराकर जो कमियां हैं, जिन कमियों के कारण तमाम दुर्घटनाएं होती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इन कमियों का निदान किया जाना बहुत आवश्यक है।

महोदय, कानपुर नगर के ग्रामीण इलाकों का भीमसेन स्टेशन अत्यधिक महत्वपूर्ण है। उक्त स्टेशन के समीप पीएसआईटी जैसे शिक्षण संस्थान, फल एवं सब्जी मंडी एवं दर्जनों औद्योगिक इकाईयां होने के कारण यात्रियों का आवागमन काफी होता है तथा उक्त स्टेशन पर उपरगामी सेतु अत्यंत संकरा होने के कारण यात्रियों को जान जोखिम में डालकर रेल पटरी पार कर दूसरी तरफ जाना पड़ता है। झांसी-लखनऊ इंटरसिटी का स्टॉपेज उक्त स्टेशन पर न होने के कारण उरई, कालपी एवं अन्य स्टेशनों से आने-जाने वाले यात्रियों को काफी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। इसके चलते भीमसेन स्टेशन पर गाड़ी संख्या 11109 एवं 11110 झांसी-लखनऊ

इंटरसिटी का ठहराव एवं यात्री सुविधा हेतु उपरगामी सेतु बनवाए जाने की महती आवश्यकता है, जिससे यात्रियों को सेतु का लाभ मिल सके। रेलवे स्टेशन घाटमपुर कानपुर नगर जनपद की उपयोगिता व आवागमन का प्रमुख केंद्र होने के नाते आदर्श स्टेशन घोषित किया जाना अत्यंत आवश्यक है।

महोदय, कानपुर जनपद में कठारा, पतारा एवं डोहरु हाल्टों को यात्रियों की सुविधा हेतु विकसित किया जाना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत कानपुर नगर में स्थित कठारा जो पौराणिक एवं राजनैतिक रूप से गौरवशाली महत्वपूर्ण इतिहास रहा, 300 वर्ष से अधिक पुरानी भगवान बांके बिहारी की दुर्लभ मूर्ति होने के कारण वहां आयोजित कृष्ण जन्मोत्सव एवं दधिकांधव के महोत्सव का प्रदेश में अलग ही महत्व है। इसके साथ उक्त ग्राम में कई स्वतंत्रता सेनानी, जिला बोर्ड अध्यक्ष, जिला पंचायत के जिला पंचायत अध्यक्ष, उत्तर प्रदेश विधान परिषद् अध्यक्ष आदि ने जन्म लेकर प्रदेश का गौरव बढ़ाया है और जिन्होंने अंग्रेज शासनकाल में रेलवे स्टेशन कठारा लाने का काम किया था।

मेरा निवेदन है कि कठारा स्टेशन को कठाराधाम पौराणिक स्थल होने के नाते जिस तरह से पिछले मंत्रियों मनोज सिन्हा जी और पीयूष गोयल जी ने पनकी स्टेशन को पनकीधाम का दर्जा दिया था, उसी तरह से कठारा स्टेशन को कठाराधाम का दर्जा दिलाने हेतु कार्यवाही करने का काम करेंगे। कानपुर नगर एशिया का सबसे बड़ा औद्योगिक क्षेत्र, जिसमें 80 लाख जनता में से तमाम रेल यात्रियों का आवागमन पुणे रहता है, लेकिन वहां जाने के लिए कोई रेल नहीं है। झांसी से 250 किलोमीटर दूर जाकर रेल पकड़नी पड़ती है। आपसे निवेदन है कि वहां से पुणे के लिए रेल चलाई जाए। मेरे क्षेत्र रूरा केबिन पर स्वीकृत ओवरब्रिज के समीप एक अंडरपास का निर्माण कराने की आवश्यकता है। मेरे अनुरोध पर इसे आदर्श स्टेशन का दर्जा दिया गया था। मुख्यालय से दस किलोमीटर की दूरी पर है।

माननीय सभापति: आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री देवेन्द्र सिंह 'भोले': वहां एक अंडरपास की आवश्यकता है। वहां अवध एक्सप्रेस का ठहराव करने का निवेदन करता हूं। वहां के नवयुवक नौकरी हेतु कोटा, रतलाम, सूरत, बड़ोदरा, अहमदाबाद आदि शहरों में आते जाते हैं। ठहराव न होने के कारण उन्हें आगरा अथवा मथुरा स्टेशनों पर भटकना पड़ता है। ग्राम सरायां एवं नवाबपुरवा कानपुर देहात के मध्य रेलवे फाटक लागू जाने हेतु आग्रह किया है। रेलवे फाटक न होने के कारण राहगीरों को अत्यधिक दूरी से घूमकर आना व जाना पड़ता है। गाड़ी 64592 पूर्वांचल मेमो पैसेंजर जो कानपुर-फतेहपुर-कानपुर संचालित थी, का पुनः संचालन शुरू कराने का आग्रह है। कानपुर से बांदा रेलवे लाइन पर स्थित गेट नम्बर-80 ए को खुलवाए जाने हेतु आग्रह किया है। घाटमपुर रेलवे स्टेशन के समीप रेलवे क्रासिंग पर कोई भी उपरगामी सेतु नहीं है। गोविंदपुरी में कोच वाटरिंग का कार्य लगभग पूरा हो गया है। घाटमपुर तथा झांसी की ओर जाने वाली गाड़ियों का गोविंद नगर में ठहराव किया जाए। घाटमपुर में इलेक्ट्रिफिकेशन हो गया है। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप बैठ जाएं।

डॉ. जयसिद्धेश्वर शिवाचार्य स्वामी जी, आप बोलिए।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति : ठीक है, आप आखिरी वाक्य बोलिए।

श्री देवेन्द्र सिंह 'भोले': महोदय, पनकी में पनकीधाम में मैठा कानपुर के रायपालपुर बीच ठहराव और बिठूर ब्रह्मावर्त एक ऐसी ऐतिहासिक सरजमीं है। ... (व्यवधान)

डॉ. जयसिद्धेश्वर शिवाचार्य स्वामीजी (शोलापुर) : सभापति जी, मुझे जब भी बोलने का अवसर मिलता है, आप ही आसन पर होते हैं, यह मेरा सौभाग्य है। आज मुझे रेल बजट की अनुदान की मांगों पर बोलने का अवसर मिला है, इसके लिए मैं आपके प्रति धन्यवाद प्रस्तुत करता हूँ। जैसा हम सभी जानते हैं कि भारतीय रेल गरीबों का रथ है। भारत देश में 12 ज्योतिर्लिंग, चार धाम, पंच पीठ और असंख्य तीर्थ क्षेत्र हैं। सुरक्षित, सुविधा तथा खान-पान की व्यवस्था एवं स्वच्छता के कारण दर्शनार्थी क्षेत्र दर्शन के लिए और अन्य यात्री प्रथम रेल का चयन करते हैं। इतना ही नहीं बच्चों में भी रेल का बहुत बड़ा आकर्षण है। इन सालों में रेल मंत्रालय द्वारा जो भी प्रयत्न किए गए हैं, वे प्रशंसनीय हैं। भारत इस वर्ष आजादी का अमृत महोत्सव मना रहा है। इस अवसर पर सरकार द्वारा 400 वंदे भारतम् नई रेल प्रारम्भ करने की घोषणा की गई है। मेरे संसदीय क्षेत्र शोलापुर से मुम्बई आने-जाने वालों की संख्या हजारों में है। अतः मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि शोलापुर से मुम्बई तक वंदे भारतम् रेल प्रारम्भ करने की मांग करता हूँ।

23.00 hrs

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र सोलापुर से दिल्ली आने के लिए एक ही ट्रेन चलती है, जो कर्नाटक एक्सप्रेस के रूप में जानी जाती है। मात्र एक ही ट्रेन होने के कारण रिजर्वेशन प्राप्त नहीं हो पाता है। चार-चार महीने तक वेटिंग करनी पड़ती है। अतः मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से दिल्ली के लिए हुबली से नई दिल्ली-वाया-सोलापुर तक एक नई ट्रेन शुरू करने की प्रार्थना करता हूँ।

मेरे संसदीय क्षेत्र सोलापुर के पूर्व, पश्चिम, उत्तर, दक्षिण चारों दिशाओं में 40-50 किलोमीटर के अंतर पर कई तीर्थ क्षेत्र हैं, जैसे तुलजापुर, पंढरपुर, अक्कलकोट, हत्तारसिंग कुदाल, जयूर, काशीलिंग, हैद्रा आदि इस तरह के कई तीर्थ क्षेत्र हैं। यहाँ से द्वारका, वाराणसी जाने वाले लोगों की संख्या दिन-ब-दिन बढ़ती जा रही है। अतः मैं सोलापुर-द्वारका और सोलापुर-वाराणसी के लिए नई ट्रेन की माँग करता हूँ।

महोदय, मैं एक मिनट में खत्म कर रहा हूँ। आप टोकिएगा मत, आपके घंटी बजाने से पहले ही मैं अपनी बात समाप्त कर दूँगा। जैसे मैंने पहले ही बताया कि हैद्रा, अक्कलकोट, जयूर आदि तीर्थ क्षेत्र हैं, इस तीर्थ क्षेत्र के बगल में ही अक्कलकोट रोड रेलवे स्टेशन पड़ता है। अक्कलकोट स्टेशन पर बसवा एक्सप्रेस और हासन एक्सप्रेस के ट्रायल बेस पर ठहराव के लिए मैं प्रार्थना करता हूँ। टिकेकरवाडी स्टेशन टर्मिनल स्टेशन के रूप में रूपांतरित हो, मैं यह भी माँग करता हूँ। मुम्बई-हैदराबाद के लिए बुलेट ट्रेन प्रारम्भ करने के लिए सर्वे हो चुका है, उसका कार्य यथाशीघ्र प्रारम्भ हो तथा सोलापुर-त्रिवेन्द्रम किसान रेल की माँग बहुत दिनों से हो रही है, इस पर यथाशीघ्र कार्रवाई हो, इसका मैं अनुरोध करता हूँ।

सर, मैं आधे मिनट में अपनी बात खत्म करूँगा। हम सुनते हुए आये हैं कि जहाँ रवि नहीं पहुँचा, वहाँ कवि पहुँचता है और मेरा मानना है कि जहाँ वायु मार्ग की सुविधा नहीं है, वहाँ रेल मार्ग की सुविधा अबकी बार प्रधानमंत्री जी तथा प्रसन्नचित्त, हंसमुखी, मृदुभाषी माननीय रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव जी तथा श्रीमती दर्शना बेन दीदी तथा दानवे जी प्राप्त करवा दे रहे हैं, अतः मैं इन सभी मंत्री महोदय को साधुवाद देता हूँ, धन्यवाद देता हूँ। ॐ शांति।

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, अभी हमारे 6 माननीय सदस्यों के नाम बोलने वालों की सूची में हैं। जब तब उनका वक्तव्य पूर्ण हो, तब तक के लिए आप सभी की अनुमति हो तो सदन का समय बढ़ा देते हैं।

कई माननीय सदस्य : महोदय, ठीक है।

SHRI KURUVA GORANTLA MADHAV (HINDUPUR): Hon. Chairperson, Sir, through you, I wish to put forward my demands to the Government of India, especially the Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw.

I would request the hon. Minister to kindly consider the speedy completion of following lines. The first one is Yelahanka-Penukonda line which is between Karnataka and Andhra Pradesh. It has 120.53 kilometres on Group B route. It is a critical project. This is highly saturated. It was sanctioned in 2015-16 fully at the cost of the Railways. In this regard, already 72 kilometres up to Karnataka have been completed. The balance stretch from Devarapalli and Penukonda in my State of Andhra Pradesh is 48 kilometres and is targeted to be completed in 2021-22. I request the Central Government to expedite this project which is extremely helpful for the people of my parliamentary constituency Hindupur in Andhra Pradesh.

The second one is Rayadurg-Tumkur line *via* Kalyandurg which is 206.53 kilometres long. This is also between Karnataka and Andhra Pradesh, having 113 kilometres in Karnataka and 93 kilometres in Andhra Pradesh. It was sanctioned in 2007-08 on 50:50 basis between Railways and the States of Andhra Pradesh and Karnataka. The total expenditure incurred till November, 2021 is Rs. 1,100 crore out of Rs. 2,062 crore. The Budget grant in 2021-22 is Rs. 1,000 crore. It was the sanctioned fund. The length commissioned is 63.17 kilometres.

Another line, Chikballapur-Puttaparthi, Sri Satya Sai Nilayam, 103 kms. in length was sanctioned in 2013-14 but it is not yet decided. Its detailed estimated cost was Rs. 692.43 crore, but the total expenditure incurred till November 2021 is zero. In the budget grant of 2021-22, Rs. 1,000 crore was the fund sanctioned. The commissioned length is nil.

Another line, Srinivasapura-Madanapalli, 75 kms. in length was sanctioned in 2013-14. This line is also between Karnataka and Andhra Pradesh. It is not yet decided. The estimated cost was Rs. 466.65 crore. The total expenditure incurred till November 2021 is zero. In the budget grant of 2021-22, Rs. 1,000 crore was the fund sanctioned. The commissioned length is nil.

The above two projects' approvals are pending with the Cabinet Committee of Economic Affairs, CCEA. I would once again request the Central Government to approve both the projects and the total expenditure to be also borne by the Central Government as a result of acute lack of funds due to faulty bifurcation of the State.

Sir, let me conclude by reminding you of the above-mentioned four projects. Some of them are still under progress and some have not yet started. I demand the Government of India to fund all these projects to the fullest extent and ensure their completion. I request the hon. Minister to ensure the speedy and timely completion of the above lines.

I also have a few suggestions to make. It is very difficult to pass through RUB in the rainy season because water is stagnated due to non-availability of drainage and also the width of the RUB is not sufficient for the buses to pass. So, it is requested to maintain the width of the RUB system and drainage. It is requested to re-induct GS coaches in all passenger carrying trains and all express and passenger trains, as we all are aware that due to COVID-19 the income of common man has come down. The cost of transportation in train from one place to other is very low compared to other modes of transport.

In the way the God gives strength to some only to stand by the weakest and wealth to some only to help the poor, the Central Government is obliged to stand by the financially weakest State, Andhra Pradesh because Andhra Pradesh is still bleeding from the wounds caused by unfair, inhuman bifurcation, and the credit goes to the Congress Party and also BJP. This is our strong demand.

Sir, I have a final request. Train No. 12649/12650, Yesvantpur-Nizamuddin, Sampark Kranti Express runs via Haveri, the birth district of Shri Kanakadasa, and caters to the people of Hospet, Bellary and Guntakal. The train's name should be changed to Kanakadasa Express as Kanakadasa is a popular saint and devotee of Shri Tirumala Venkateswara from 16th century. People of both Andhra Pradesh and Karnataka are his devotees. In this regard, it is apt to name this train after him.

Thank you, Chairman, Sir.

श्री गजेन्द्र उमराव सिंह पटेल (खरगौन): महोदय, मैं आपके माध्यम से देश के प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी और वित्त मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। जिस प्रकार से रेल के बजट में उन्होंने कई प्रावधान किए, एक नए भारत की कल्पना के आधार पर और देश की आज़ादी के 75 वर्ष में तथा आने वाले 'अमृतकाल' 100 सालों में देश की आज़ादी में भारत कैसा रहेगा, उसकी कल्पना के आधार पर यह बजट प्रस्तुत किया गया है।

यह ध्यान में आता है कि 1 लाख 40 हजार करोड़ रुपये के आस-पास रेलवे का बजट है। इस बजट के अंतर्गत देश में नई रेल लाइनें बिछाने, स्वच्छता, समाज के हर वर्ग को सुविधाएँ देने और रेलवे स्टेशंस को लेकर तमाम प्रकार की सुविधाएँ देने का प्रावधान है।

मैं जिस लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ वह एक जनजातीय लोक सभा है। इसके लिए मैंने आदरणीय प्रधान मंत्री जी से, माननीय रेल मंत्री जी से भी कई बार आग्रह किया था कि मेरा लोक सभा क्षेत्र अति पिछड़ा है, इसलिए उसमें कुछ प्रावधान किया जाए। मैं अपनी लोक सभा क्षेत्र को ले कर कुछ विषय रखना चाहता हूँ। मेरा संसदीय क्षेत्र एक ऐसा क्षेत्र है, जब देश में सांसद जीतते थे तो भारतीय जनता पार्टी के सिलेक्टड सांसद जीत जाते थे। जब देश में कांग्रेस की सरकार थी, तब निमाड़ के गांधी जी के रूप में पहचाने जाने वाले हमारे रामचंद्र विठ्ठलबाड़े जी सांसद हुआ करते थे। उस समय उन्होंने कई बार मांग की लेकिन कभी रेल स्वीकृत नहीं की गई।

उनको हराने के लिए कांग्रेस के लोगों ने रेल की पटरियां पटक दीं और वे चुनाव हार गए। हमारे एक सांसद रामेश्वर पाटीदार हुआ करते थे। उन्होंने भी उस समय रेल की मांग की, परंतु वहां पर भी सरकार कांग्रेस की ही रहती थी, तब उनकी कई मांगों को ठुकरा दिया गया। कहीं न कहीं इस खरगौन-बड़वानी लोक सभा क्षेत्र के साथ कांग्रेस के लोगों ने अत्याचार किया है। इसलिए वर्ष 2010 में एक सर्वे हुआ था जो नवीन रेल लाइन खंडवा से धार वाया खरौन-बड़वानी के संदर्भ में थी। उसका सर्वे हुआ था।

सर्वे को मुख्य प्रशासनिक अधिकारी जो सेंट्रल रेलवे बोर्ड के थे, उन्होंने सर्वेक्षण रिपोर्ट के आधार पर जो माइनस 3.34 प्रतिशत था और यूपीए की सरकार के समय इस जनजाति बाहुल्य क्षेत्र को कहीं न कहीं यह लाभ न हो जाए क्योंकि इस जनजातीय क्षेत्र को कैसे पिछड़ा रखा जाए, तो उस समय की तत्कालीन कांग्रेस की सरकार में भी उस प्रोजेक्ट को अस्वीकृत कर दिया गया। मेरे लोक सभा क्षेत्र में माँ नर्मदा बहती है। वहां पर महेश्वर, माँ अहिल्या का तीर्थस्थल है, बावनगजा है। ऐसे अनेक प्रकार के तीर्थ स्थल मेरे लोक सभा क्षेत्र में हैं। हमारे यहां अल्ट्राटेक सीमेंट का प्रोडक्शन होता है। पूरे देश भर में सबसे ज्यादा कपास मेरे क्षेत्र में पैदा होता है। एशिया की दूसरे नंबर की मिर्च मंडी मेरे क्षेत्र में है। इतने सारे प्रॉफिट वाले बिजनेस मेरे संसदीय क्षेत्र में हैं, परंतु कहीं न कहीं कांग्रेस की रणनीति के कारण मेरे लोक सभा क्षेत्र में ट्रेन अभी तक नहीं आ पाई है।

मैं इस मंच के माध्यम से आदरणीय रेल मंत्री अश्वनी जी को धन्यवाद देता हूँ कि मैंने उनसे पिछली बार मुलाकात की थी कि मेरे क्षेत्र में 2010 में जो सर्वे हुआ था, उसको पुनः सर्वे में डाला जाए। उन्होंने सर्वे के लिए टेंडर जारी किया है। मैं खरगौन-बड़वानी की लाखों-लाख जनता की ओर से हृदय से आभार और धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में खंडवा से भिकनगांव, खरगौन-सेंगाव, सेंधवा होते हुए नरडाना रेल लाइन का भी सर्वे किया जाना चाहिए, जिससे मालगाड़ी और मुंबई पहुंचने में सरलता रहेगी। एक अलीराजपुर जनजातीय जिला मेरे मध्य प्रदेश में है, वहां तक रेल लाइन आ रही है, वहां से 70 किलोमीटर मेरा क्षेत्र बड़वानी पड़ता है, वहां पर भी उसको जोड़ा जाए। सेलदाह एक प्लांट है, जहां से भी कनेक्टिविटी मेरे खरगौन को हो सकती है।

सनावद में ब्रॉडगेज करना भी आवश्यक है। ब्रिज बनाने की आवश्यकता है। कहीं न कहीं इस प्रकार के प्रस्ताव मैंने आदरणीय रेल राज्य मंत्री जी को दिए हैं। निश्चित तौर पर इस प्रकार का जो बजट है, जहां पर हम वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की मांग कर रहे हैं और कहीं न कहीं दो एक्सप्रेस चल रही हैं, जो दुनिया को भी देखने को मिल रही हैं। आने वाले इसी 2023 के पहले-पहले 75 रेलें चलेंगी और आने वाले सालों में इस प्रकार की 400 और रेलें चलने वाली हैं।

निश्चित तौर पर यह बजट वास्तव में बहुत अच्छा है। एक चिंता कहीं न कहीं रेल बजट में जनजातीय क्षेत्र के लिए हुई है। 112 पिछड़े ऐसे जिले हैं, जहां पर क्षेत्र का विकास होना चाहिए, जहां पर देश के प्रधान मंत्री जी की इच्छा है। वह भी सर्वे के तौर पर आदरणीय प्रधान जी ने और आदरणीय मंत्री जी ने रखा है। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ और पुनः उनको धन्यवाद देता हूँ।

श्री मलूक नागर (बिजनौर): साहब, आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। परंतु जो मैं सुन रहा हूँ और जितने लोगों की डिमांड आ रही हैं, रेल मंत्री जी बैठे हैं, वे पूरा कैसे करेंगे, बजट कहां से आएगा, यह मुझे लगता नहीं है कि एक्जुअल में क्रियान्वित हो पाएगा। मैं एक चीज के साथ अपनी बात शुरू कर रहा हूँ कि पूरे 75 सालों में जो नहीं हुआ, सुबह-सुबह से उठ कर जो लोग आज सरकार में हैं, वे माइक्रो लैवल पर इतनी वर्किंग कर रहे हैं और इसीलिए सब धराशायी होते जा रहे हैं, रिजल्ट भी दिख रहे हैं। काम तो अच्छा कर रहे हैं, इसमें कोई शक नहीं है। लेकिन अपनी बात इसके साथ जोड़ कर मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि सवारियों के लिए तीन चीजें हैं। बेनीवाल, अब जब तुम बोलोगे तो इतना डिस्टर्ब करूंगा कि बोलने नहीं दूंगा, यह पक्की बात है। ... (व्यवधान)

महोदय, तीन चीजें हैं, एक तो हवाई जहाज है, दूसरी रेलगाड़ी है और तीसरी बस है। आज जो बजट है, वह रेलगाड़ी से संबंधित है। रेलगाड़ियों का जाल और रेलगाड़ियों की तरक्की देश में उतनी नहीं हो रही है, जितना सड़कों पर ट्रकों और बसों का ट्रांसपोर्ट सिस्टम काम कर रहा है।

हवाई जहाज के बारे में जैसा माना जाता था कि मुम्बई पहले नम्बर पर था। आज से बीस साल पहले मुम्बई से 5-6 फ्लाइट्स जाती थीं, पर अब 50 फ्लाइट्स जाती हैं। उस अनुपात में रेल का जाल पूरे देश में नहीं हो पा रहा है। सरकार इसके बारे में बहुत गंभीरता से सोचे, जिससे रेल मंत्रालय भी तमाम मंत्रालयों के साथ तरक्की करता रहे और आगे आने वाले समय में देश की इकोनॉमी में अपनी हिस्सेदारी निभाए।

सर, अन्य लोगों ने जो बातें कही हैं, मैं उनके साथ अपने आपको जोड़ता हूँ और कुछ डायरेक्ट सुझाव देना चाहता हूँ। पूरे देश में रेल की जो प्रॉपर्टीज हैं, खासकर मेट्रोपॉलिटन सिटीज में जो प्रॉपर्टीज हैं, जिसकी शुरुआत पिछले मंत्री जी पीयूष गोयल साहब ने की थी कि कोलकाता, दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई और दूसरे बड़े शहरों में जो ऐसी जमीनें पड़ी हैं, जो स्टेशन के पास हैं, उनमें कोई ऐसी व्यवस्था कराएं जिसमें से आधे की बिक्री करके रेवेन्यू लेकर आएँ। दूसरी चीज कि खर्च चलाने के लिए देश के जो उपक्रम बिक रहे हैं, वे न बिकें, उनकी सहायता कर सकें। कुछ लीज पर,

‘बिल्ट, ऑपरेट, ट्रांसफर’ सिस्टम पर ऐसा मैकेनिज्म डेवलप करें, जिससे मंत्रालय को हर महीने की इतनी कमाई हो, जिससे कि हम सारे सांसद लोग जो डिमांड कर रहे हैं, वे पूरी हो जाएं।

साहब, आप भी मेरठ से हैं, मैं भी मेरठ से ही हूँ, मेरठ की बात जरूर करूंगा। अगर आप घंटी बजाएंगे तो मेरठ की बात नहीं कर पाऊंगा, इसलिए मुझे दो मिनट का समय दे दीजिएगा।

महोदय, मेरठ की धरती एक ऐतिहासिक धरती है। अगर पूरे देश की बात करें तो अयोध्या में भगवान राम का होना बहुत अच्छी बात है। भगवान कृष्ण जी मथुरा में हैं। ... (व्यवधान)

साहब, ये डिस्टर्ब कर रहे हैं। 75 सालों में हस्तिनापुर के बारे में कुछ नहीं किया। चंडीगढ़ की नींव, हस्तिनापुर की नींव जवाहर लाल नेहरू ने एक ही दिन रखी थी और इन्होंने चंडीगढ़ को बढ़ा दिया। काँग्रेस की 75 साल की सरकार में इन्होंने हस्तिनापुर का कहीं नाम नहीं लिया क्योंकि वहां सारे पिछड़े और दलित रहते हैं, वहां जाट, गूजर, यादव, पाल, लोहार, कुम्हार रहते हैं, इसलिए इनका यह हथ्र हो रहा है। सुरेश जी इस बात को ठीक कह रहे हैं।

साहब, मैं यह कहना चाहता हूँ कि विदेशों में लोग जब महाभारत देखते हैं और हस्तिनापुर को देखते हैं तो आज वह मेरा एक विधान सभा क्षेत्र है और आपका तो पूरा लोक सभा क्षेत्र ही है और अगर हम दिल्ली से बिल्कुल सीधा चलें तो डेढ़ घंटे में हस्तिनापुर पहुंच जाते हैं। वहां के लिए ट्रेन की आज तक कोई व्यवस्था नहीं हुई है। वर्ष 2007 में जब ममता बनर्जी जी रेल मंत्री थीं, और लालू प्रसाद जी जब मंत्री थे, उनके समय में इसका सर्वे हुआ था। दो बार इसका सर्वे हो चुका और फिर बीच में यह रुक जाता है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश, उत्तर प्रदेश और देश की इकोनॉमी को बढ़ाने के लिए दिल्ली से सीधा हस्तिनापुर को जोड़ें और हस्तिनापुर से सीधा गंगा नदी के किनारे-किनारे शुक्रताल होते हुए विदुर कुटी को गंगा के पार से जोड़ते हुए सीधा हरिद्वार से जोड़ा जाए। इससे रेवेन्यू भी मिलेगा।

हमारे बिजनौर लोक सभा क्षेत्र में चाँदपुर में एक फाटक है, जिसे पार करने में कई घंटे लग जाते हैं। वहां एक फ्लाई ओवर बनाया जाए। इसे हस्तिनापुर से जोड़ा जाए। वहां पर शुक्रताल भी है। वह एक ऐतिहासिक जगह है। वह भी इससे कवर हो जाएगा।

महोदय, आपने बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

डॉ. जयंत कुमार राय (जलपाईगुड़ी): सर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

I sincerely thank our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji and our beloved Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw ji for their vision to make our Railways reach newer heights in terms of expansion and modernization.

Sir, for the first time, a huge allocation of funds of Rs. 2.45 lakh crore have been earmarked for infrastructure development. About 400 Vande Bharat Express trains have been proposed to be run throughout the country. It will definitely have a huge impact for our Indian Railways.

I have a few submissions to make before this august House. I would request the hon. Minister to upgrade the NJP railway station which is one of the important stations of the country due to its strategic location and footfalls. It is not only that, it is also the gateway of the entire North-East Region and States. This station should be upgraded to world class level which will not only result in providing additional employment to the people of North Bengal but also will provide additional revenue generation for the Railways.

I would also like to request the hon. Minister to provide at least two Vande Bharat Express trains which will run between NJP and Sealdah or Howrah and NJP and Guwahati. There has been a long pending demand from our people to increase the number of days of Haldivari Superfast Train which currently runs for three days in a week. Our people request you, through me, that it should be increased to at least six days in a week for the benefit of the local people. I would also like to request additional sleeper coaches for these

trains. There are other issues also in my constituency. There are also some requests.

One is that the Minister has provided us Kisan Rail, मुझे लगता है कि यह हमारे लिए बहुत बेनिफिशियल होगा, particularly to our people. अभी एक किसान रेल जलपाईगुड़ी रोड स्टेशन से चल रही है। कुछ और जगह हैं, जैसे कि धूपगुड़ी, मयनागुड़ी और बेलोकोबा, इन तीन स्टेशंस से भी आप किसान रेल प्रोवाइड करेंगे, तो वह हमारे लिए अच्छा होगा।

एक ट्रेन है, जिसका नाम सराय घाट एक्सप्रेस है। Sir, I have been waiting for six long hours. सराय घाट एक्सप्रेस का एक स्टॉपेज धूपगुड़ी रेलवे स्टेशन में किया जाए तो हमारे यहां के लोगों के लिए अच्छा होगा।

सीनियर सिटीजंस के बारे में कई माननीय सांसदों ने यह प्रस्ताव रखा कि उनके लिए जो फेयर का प्रोविजन था, वह प्रोविजन फिर से लाएं।

आप इसके लिए एक क्राइटेरिया भी फिक्स कर सकते हैं। उनके लिए आप यह प्रोवाइड कर सकते हैं और जो फेयर है, उसे उनके लिए आप रेड्यूस कर सकते हैं।

महोदय, एक ट्रेन है, जिसका नाम उत्तर-बंगा एक्सप्रेस है। यह न्यू कूचबिहार से लेकर सियालदाह तक जाती है। यह जो ट्रेन है, इसको बीर चिलारॉय के नाम डेडीकेट किया जाए तो नार्थ बंगाल के लोग बहुत खुश होंगे।

Thank you for giving me the opportunity, Sir.

SHRI KARADI SANGANNA AMARAPPA (KOPPAL): Sir, I would like to thank the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw, for speeding up the work.

Sir, I would like to draw your attention to my constituency of Koppal where there are eighteen large scale industries, six medium scale industries, and many small-scale enterprises. My constituency comes under article 371(j) which concerns the backward areas. My constituency has more than 140 rice mills, and in 2021, the Government approved the first toy-manufacturing cluster for Koppal that is coming up on 400 acres of land. Gangavathi is the rice bowl of Karnataka with a vast area under paddy cultivation. It is also home to hundreds of rice mills.

There are many famous tourist places near Koppal district like the World Heritage Site, Hampi, and Lord Hanuman's birth place in Anjanadri Hills which is situated in Gangavathi taluk, Koppal district. The pilgrims come to Gangavathi for Lord Hanuman's *darshan* from different parts of the country. Therefore, we need to upgrade the Gangavathi and Munirabad Huligi Railway Stations.

The following works are to be done by the Ministry of Railways for my constituency. The first is the new 35 km railway line from Gangavathi to Daroji. It's very essential for the purpose of trade and commerce. The second is the restarting of Kolhapur-Hyderabad Express Train, whose train No. is 11303/11304 and Hubli-Tirupathi Train whose train No. is 57273/57274. The third is the two new BG projects from Gadag to Wadi and Munirabad to

Mahabubnagar, which have to be completed by March 2024. I also request the hon. Railway Minister to start new trains between Ayodhya and Kishkinda, and between Gangavathi and Hubli to Bidar via Ballary under the Vande Bharat Scheme.

I request the hon. Minister of Railways to do the work of the abovesaid railway stations which will boost the tourism, trade, and commerce of the region besides the rail connectivity for the masses. Please do the needful.

श्री बालक नाथ (अलवर): सभापति महोदय, आज रेलवे की अनुदान मांगों पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। रेल मिनिस्टर साहब भी हमारे बीच में उपस्थित हैं। मैं सबसे पहले माननीय प्रधानमंत्री मोदी जी को धन्यवाद देता हूँ। आजादी के बाद पहली बार किसानों के लिए चिंता करते हुए किसान रेल चलाने का कार्य किया गया। मैं सौभाग्यशाली हूँ कि मेरे अलवर से सबसे पहले भारत की किसान ट्रेन चली। अलवर से प्याज लेकर भारत के कोने-कोने तक यह ट्रेन पहुंची है। किसान रेल के माध्यम से किसानों को बहुत बड़ा फायदा हुआ है। किसान रेल के माध्यम से किसान की सब्जी या फल हो, उनकी कोई भी जिंस हो, दूध या पनीर हो, दूध से बनने वाले प्रोडक्ट्स हों, आज किसान रेल के माध्यम से देश के किसी भी कोने में उनको भेजा जाता है तो उसका उचित मूल्य प्राप्त करता है। आने वाले समय में निश्चित रूप से माननीय प्रधानमंत्री जी के मार्गदर्शन और रेल मंत्री जी की मेहनत से भारतीय रेल भारत के लोगों की आकांक्षाओं पर खरी उतरेगी। रेल भारत की एक-एक नागरिक की इच्छाओं की पूर्ति करेगी।

23.28 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

आज मैं देख रहा था कि लोक सभा के इस पावन पवित्र मंदिर के अंदर हमारे सभी माननीय सांसद अपने-अपने क्षेत्र की समस्याओं, अपने-अपने क्षेत्र की मांगों को लेकर माननीय रेल मंत्री जी के सम्मुख अपनी डिमांड्स को रख रहे थे। इस विश्वास के साथ रख रहे थे कि ये जो सरकार है, इस सरकार के माध्यम से उनके क्षेत्र का विकास सुनिश्चित होगा। इस सरकार के माध्यम से यह काम हो सकता है जो 75 वर्षों में देश में नहीं हुआ। अभी मेरे से पूर्व माननीय सांसद ने बहुत अच्छी बात कही कि जिस प्रकार से प्रत्येक क्षेत्र में, चाहे ट्रांसपोर्ट क्षेत्र हो, वायु क्षेत्र हो, सभी क्षेत्रों में बहुत बड़ी उन्नति हुई है।

लेकिन, आजाद भारत में 75 वर्षों के बाद रेलवे के अंदर और यात्रियों के आवागमन में उतनी उन्नति नहीं हुई थी, जितनी आज देश के अंदर आवश्यकता थी। आने वाले भविष्य को देखते हुए, आज जिस प्रकार से डीजल के दाम आसमान छू रहे हैं, उसको देखते हुए रेल के अंदर हमें बहुत बड़ी उम्मीद दिखती है। रेल के माध्यम से हम देश का पैसा भी बचा सकते हैं और देश के

नागरिकों को अच्छी सुविधा भी दे सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि रेलवे द्वारा बड़े-बड़े शहरों की कनेक्टिविटी बढ़े। जिस प्रकार से दिल्ली में मेट्रो की कनेक्टिविटी है, उसी प्रकार से जो मेट्रो सिटीज या बड़े-बड़े शहर हैं, जैसे- रेवाड़ी, अलवर, जयपुर, इन तमाम शहरों के लिए हर घंटे पर एक चेयर ट्रेन की शुरुआत की जाए, जिससे लोगों को हर घंटे आने-जाने की सुविधा मिल सके।

अध्यक्ष महोदय, अब मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के सम्मुख अपने क्षेत्र अलवर की कुछ मांगों को रखना चाहता हूँ। इस सिलसिले में मैं इनसे मिला भी था।

माननीय अध्यक्ष : क्या अभी तक आप देश की बात कर रहे थे?

श्री बालक नाथ : सर, अब मैं अपने क्षेत्र के विषय पर आ गया हूँ।

माननीय अध्यक्ष : सभी माननीय सदस्य अपने क्षेत्र की बात कर लें। जो माननीय सदस्य बोलकर चले जाते हैं, हमने उनको व्यवस्था दे दी है कि अगली डिमांड फॉर ग्रांट्स पर बोलने के पहले विचार किया जाएगा कि उनको बोलने की इजाजत दी जाए या नहीं। जो बैठे हुए हैं, उनके नाम नोट कर लिये गए हैं।

श्री बालक नाथ : अध्यक्ष महोदय, हरियाणा सरकार के अंतर्गत एक रेल कॉर्पोरेशन विभाग है। उसके माध्यम से हरियाणा के झज्जर से लेकर कोसली, कनीना, नालोल, उरवाया, बेहरोड़ होते हुए जो अलवर रेवाड़ी रेलमार्ग है, उससे एक नये रेलमार्ग की फिजिबिलिटी रिपोर्ट तैयार की गई है। वह फिजिबिलिटी रिपोर्ट जल्द ही रेल मंत्रालय के सम्मुख रखी जाएगी। उसमें राजस्थान की फिजिबिलिटी रिपोर्ट तैयार करने का कार्य हरियाणा रेल कॉर्पोरेशन ने किया है। यह रेल मार्ग इन पांचों शहरों को जोड़ेगा। यहां पर एक नया रेलमार्ग निकलेगा। यह रेलमार्ग नांगल-चौधरी में जो लॉजिस्टिक हब है, उसको भी जोड़ेगा। उसके साथ-साथ यह फ्रेट कॉरिडोर को भी जोड़ेगा। नीमराना और भिवाड़ी में जो बड़े-बड़े औद्योगिक क्षेत्र हैं, उनको भी इस नये रेलमार्ग से लाभ पहुंचेगा। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आने वाले समय में इस नये रेलमार्ग पर भी काम करने का कार्य करें। इसके माध्यम से लोगों के लिए एक नई दिशा और नया रास्ता खुलेगा।

इसके साथ-साथ अलवर एक पौराणिक और ऐतिहासिक शहर है। वह राजा भर्तृहरि जी की तपोभूमि भी है। उस पौराणिक शहर में बड़े-बड़े इंडस्ट्रियल उद्योग भी हैं। एशिया का सबसे बड़ा इंडस्ट्रियल क्षेत्र अलवर के अंदर ही है। राजधानी एक्सप्रेस रोज अलवर से गुजरती है, लेकिन वह अलवर में नहीं रुकती है। उसके लिए रेल मंत्रालय द्वारा आदेश दिया जाना अभी बाकी है। अलवर में राजधानी एक्सप्रेस के ठहराव की व्यवस्था होनी चाहिए, क्योंकि अलवर में बड़े-बड़े उद्योगपति मुम्बई से, अहमदाबाद से प्लेन में आते हैं और एयरपोर्ट पर उतरकर गाड़ी से वहां वापस जाते हैं।

इसी क्रम में, मैं आगे कहना चाहूंगा कि दिल्ली-जोधपुर मंडोर एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 12403 और 12404 और जयपुर से इलाहाबाद सुपरफास्ट एक्सप्रेस का ठहराव जिला अलवर रेलवे स्टेशन राजगढ़ में होना चाहिए। इसी क्रम में गाड़ी संख्या 15013 और 15014 रानीखेत एक्सप्रेस का जिला अलवर में रेलवे स्टेशन मालाखेड़ा में ठहराव किया जाए। ग्राम-मालाखेड़ा रेलवे स्टेशन का विकास हो और उसके साथ-साथ उसकी सुविधाओं के ऊपर भी चिंता की जाए। अलवर जिले के अंतर्गत हरसौली एवं आस-पास के गांवों की आबादी लगभग डेढ़ लाख से अधिक है। इस संबंध में पूर्व में स्थानीय नागरिकों द्वारा महंत चांदनाथ जी, जो वर्ष 2014 में वहां से माननीय सांसद थे, वे मेरे गुरु महाराज जी भी थे, उन्होंने भी इसका प्रस्ताव रखा था कि गाड़ी संख्या 15013 और 15014 रानीखेत एक्सप्रेस का ठहराव हरसौली रेलवे स्टेशन पर किया जाए। जनहित में गाड़ी संख्या 12461 और 12462 दिल्ली-जोधपुर मंडोर एक्सप्रेस का बाड़मेर तक विस्तार होने पर जिला अलवर के रेलवे स्टेशन खैरथल में ठहराव किया जाए। उसी क्रम में अलवर से मथुरा रेलवे लाइन पर जाड़ोली का बास में फाटक संख्या- 84 एवं 85, जो पिछले काफी महीनों से बंद है, यह रास्ता गोविंदगढ़ और स्टेट हाइवेज को जोड़ता है, इसके कारण ग्रामीणों का भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

अतः इसको जनहित में अतिशीघ्र खुलवाने की स्वीकृति जारी करें। अलवर-मथुरा की लाइन पर संचालित गाड़ियों की संख्या में वृद्धि होनी चाहिए, जिससे यात्रियों को सुविधा मिल सके। अलवर जंक्शन से मथुरा जंक्शन के लिए प्रातः 5 बजे रेलगाड़ी प्रारंभ की जाए। जनहित में

जो गाड़िया मथुरा जंक्शन तक सीमित हैं, उन्हें आगे बढ़ाकर अलवर जंक्शन तक किया जाए। मथुरा जंक्शन से अलवर जंक्शन के लिए सांय के समय कोई भी रेलगाड़ी नहीं है। अतः जनहित में सांय 4 या 5 बजे मथुरा जंक्शन से अलवर जंक्शन के लिए एक रेलगाड़ी प्रारंभ की जाए।

अलवर-मथुरा रेलवे लाइन गेट नंबर 96 पर अंडरपास बनाने की जनता की एक बहुत पुरानी मांग है। पूर्व सांसद महन्त चांदनाथ योगी जी को भी क्षेत्रवासियों द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए थे। रेलवे द्वारा इस फाटक को लगभग 15 साल पहले बंद कर दिया गया था, तभी से जनता द्वारा अंडरपास बनाने की मांग की जा रही है। रेलवे विभाग द्वारा अंडरपास को न बनाने के लिए इसको डिपॉजिट रूप में बनाने का प्रस्ताव राज्य सरकार रखती है। आपसे विनम्र निवेदन है कि जनहित को देखते हुए अलवर-मथुरा रेलवे लाइन गेट नंबर 96 जो कि बंद कर दिया गया है, उस पर अंडरपास बनाना अति आवश्यक है।

मैं आपसे उसी क्रम में एक और निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवे स्टेशन रामगढ़ एवं गोविन्दगढ़, जिला अलवर में यात्रियों की सुविधाओं के लिए पक्का प्लेटफॉर्म एवं बड़े शेड की व्यवस्था की जाए, जिससे यात्रियों को बैठने की उचित व्यवस्था हो सके एवं महिलाओं एवं पुरुषों के लिए पृथक-पृथक आधुनिक शौचालयों का निर्माण कराया जाए एवं शौचालयों में पानी के कनेक्शन की व्यवस्था भी सुनिश्चित की जाए। जनहित में रेलवे स्टेशन ऊंटवाल एवं जाड़ोली का बास पर यात्रियों के बैठने की उचित व्यवस्था की जाए। रेलवे स्टेशन ऊंटवाल एवं जाड़ोली का बास में महिलाओं एवं पुरुषों के लिए पृथक-पृथक आधुनिक शौचालयों का निर्माण कराया जाए एवं शौचालयों में पानी के कनेक्शन की व्यवस्था भी की जाए।

नई ट्रेन जबलपुर-जैसलमेर वाया अलवर शुरू की जाए। उसी के साथ चंबल एक्सप्रेस का (12175/76/77) अलवर के रास्ते हिसार तक विस्तार किया जाए। उसी क्रम में पत्रांक संख्या 475 द्वारा स्पेशल गाड़ी संख्या 04805/06 को अलवर-खैरथल तक विस्तार करने के बाबत आपसे पहले भी निवेदन किया था। आप उसके लिए भी स्वीकृति दें और अलवर को सुविधा

प्रदान करें। करणपुरा स्टेशन पर आगरा इंटरसिटी संख्या 12195/96 का ठहरावे कराने के बाबत आपसे पूर्व में निवेदन किया था, आप उसके ठहराव के बारे में चिंता कीजिए।

मैं आपसे उसी क्रम में कहना चाहूंगा कि मेरे लोक सभा क्षेत्र अलवर के अंतर्गत खैरथल कस्बे के बीच में रेलवे फाटक संख्या 93 पर ओवरब्रिज बनाने के लिए आपसे निवेदन किया था, आप आगे आने वाले बजट में उस ओवरब्रिज को बनाने का कार्य कराएं। रेलवे स्टेशन खैरथल पर यात्री सुविधाओं के बारे में कुछ चाहा गया था, जिसका विवरण अग्रलिखित है।

मेरी ओर से कोच डिस्पले की मांग रखी गई थी। प्लेटफॉर्म नंबर 1 और 2 की पड़ीसल की तरफ लंबाई कम होने के कारण दो यात्री कोच प्लेटफॉर्म से नीचे की तरफ रुकते हैं, जिससे वृद्ध महिलाओं एवं बच्चों को यात्री कोच से चढ़ने व उतरने में असुविधा होती है।... (व्यवधान)

अभी मैंने कुछ दिन पहले मंत्री जी से निवेदन किया था कि एक पैसेंजर गाड़ी दिल्ली से रेवाड़ी तक के लिए चलती है। उस गाड़ी का नंबर 04283 है, उसका विस्तार अलवर तक किया जाए। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को पुनः इस सभी विषयों पर संज्ञान लेने का निवेदन करता हूं और निश्चित रूप से इनके कार्यकाल और मोदी सरकार में मेरे क्षेत्र की सभी मांगें पूरी होंगी।

श्री उन्मेश भैर्यासाहेब पाटिल (जलगाँव) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा करने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, जैसा कि आपने सूचना दी है, I will not repeat the suggestions. But, first of all, I would like to thank the Railway Minister Ashwini ji, Danve Raosaheb Dadarao ji, and Darshana ji, मैं जलगाँव संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ, अजंता केक्स को वर्ल्ड हैरिटेज का दर्जा मिला है। पहली बार मोदी सरकार ने उसको रेल मैप पर लाने के लिए सर्वे का प्रावधान किया है। मैं पूरे नॉर्थ महाराष्ट्र और महाराष्ट्र की तरफ से श्री अश्वनी वैष्णव जी और दानवे साहब को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

इसके साथ ही साथ मनमाड़ से भुसावल और भुसावल से जलगाँव हो या उधना से जलगाँव हो, सेकेंड लाइन, थर्ड लाइन और फोर्थ लाइन के लिए उन्होंने बजट का प्रावधान किया है। वह भी 75 सालों के बाद हो रहा है। यह बड़ी ही खुशी की बात है। साथ ही साथ चाहे किसान ट्रेन हो, चाहे वाई-फाई हो, रेलवे स्टेशन का डेवलपमेंट हो, रेल को नया रूप देने का काम यह सरकार कर रही है, इसलिए मैं उनको तहे दिल से धन्यवाद देता हूँ।

सर, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय जी से दो-तीन डिमांड करता हूँ। Sir, actually, Pune is well connected to North Maharashtra but only one train is plying there. Hundred and one per cent economically viable route is there. हम लगातार दो सालों से मांग कर रहे हैं, लेकिन वहां ट्रेन शुरू नहीं हो रही है। चाहे नंदूरबार से पुणे हो या जलगाँव से पुणे हो, अगर यहां ट्रेन शुरू होती है तो व्यापारियों और विद्यार्थियों को उससे बहुत सुविधा मिलेगी। मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट करता हूँ कि उसके बारे में रिव्यू करके तुरंत एक्शन लिया जाए। दूसरा, पाचोरा-जामनेर में ब्रिटिश काल से एक ऑल्ड रूट था, लेकिन वह कोरोना के समय बंद किया गया था। उसके इलेक्ट्रिफिकेशन और एक्सपेंशन का survey and proposal are in process. अगर आप वहां के लिए 20 करोड़ रुपये के लगभग मेंटेनेंस के लिए दे देंगे तो वह रूट वापस शुरू

हो सकता है। उससे लोगों को बड़ी सुविधा होगी। तीसरा, पैसेंजर ट्रेन्स के लिए यह एक खुशी की बात है कि वर्ल्ड में थर्ड लार्जैस्ट नेटवर्क हमारे देश का है। यह लगभग 70 हजार करोड़ रुपये का है। Not only for passengers but also for national supply chain का काम करके देश में रेल को एक नई दिशा में लेकर जा रहे हैं, लेकिन जो आम लोग हैं, स्टूडेंट्स हैं, उनके लिए पैसेंजर ट्रेन की बड़ी असुविधा हो रही है। जैसे भुसावल से मुम्बई है और भुसावल से नासिक रोड है, अगर वहां पर यह सुविधा शुरू होगी तो लोगों को उससे बहुत खुशी होगी। मेरा आपसे निवेदन है कि उसे शुरू करने की तुरंत सूचना दी जाए।

श्री राहुल कस्वां (चुरु): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं। एक बहुत ही ऐतिहासिक और न्यू विज़न के साथ इस रेलवे बजट के अंदर बहुत सी ऐसी यूनिक चीजों की गई हैं एवं सोचा गया है कि आने वाले वक्त के अंदर हिन्दुस्तान में भारतीय रेल का एक नया रूप दिखता है। मैं अपनी बात की शुरुआत एक सबसे बड़े प्रोग्राम के साथ करना चाहूंगा, जिसके बारे में मंत्री महोदय ने उसके अंदर खुद रोल मॉडल के रूप में आगे बढ़ाया है। रेल कवच, जो कंट्री का ऑटोमैटिक ट्रेन प्रोटेक्शन सिस्टम है, वह इंडिजिनस्ली डिजाइन है। मंत्री महोदय मैं आपको और पूरे डिपार्टमेंट को धन्यवाद देना चाहता हूं कि एक ऐसा प्रोजेक्ट, जिसकी बहुत बड़ी रिक्वायरमेंट थी। हमारी कैपेसिटी, यूटिलाइजेशन बहुत तेजी से डाइल्यूट होती जा रही थी। इसको बढ़ाने के पीछे आपका एक मसकद था और इसे इंडिजिनस्ली डिजाइन किया गया। इसकी जो कॉस्टिंग है, उसका एक बड़ा इम्पैक्ट है। आज की तारीख में हमारे द्वारा डिजाइन्ड कवच की जो पोजिशन है, उसमें कम से कम 50 से 60 लाख रुपये की कॉस्टिंग प्रति किलोमीटर पर आएगी और अगर हम इसके कम्पेरिजन इंटरनेशनली जाते तो शायद ढाई से तीन करोड़ रुपये का खर्चा आता। यह एक यूनिक प्रोग्राम है और यह प्रोग्राम यूनिक ही नहीं, बल्कि अगर हम रेलवेज़ में हर चीज को बारिकी से देखेंगे तो हम अट्रैक्ट कन्वर्जन के तहत बात करेंगे। मेरी आपसे कई बार बात हुई है। आप जिस विजन को लेकर चले हो उसके तहत आपने पूरे इंडिया का ब्रॉडगेज कन्वर्जन का कंपलीट पैकअप प्लान किया है। यह काफी सराहनीय स्टेप है, क्योंकि कहीं-कहीं पर हमारी कुछ ऐसी लाइन्स थी, जो वंचित रह गई थी।

इलेक्ट्रिफिकेशन एक बहुत बड़ा टेकअवे है। इसके द्वारा हम फ्यूल कॉस्ट को 50 परसेंट तक सेव कर लेंगे। मेरे संसदीय क्षेत्र चुरु में आपके द्वारा एक साथ 703 किलोमीटर्स के ट्रैक का 700 करोड़ रुपये का एक टेन्डर पारित किया गया है और उसका 60 परसेंट वर्क भी कंपलीट हो चुका है। यह बहुत अच्छी चीज है। साथ ही साथ हमारी कोच की जो मैन्यूफैक्चरिंग थी तो आईसीएफ कोचेस को बंद करके एलएचबी कोचेस की स्टार्टिंग की गई। ये ऐसे डिसिजन्स थे, जो रेलवेज़ को बहुत साल पहले ले लेने चाहिए थे। आपके आने के बाद और मोदी सरकार के आने के

बाद में इनको गति मिली है और एलएचबी कोच की फैसिलिटीज़ जो आप क्रिएट कर रहे हैं, वह एक बहुत लेटेस्ट टेक्नोलॉजी है, उसके बाद उसका नेक्स्ट एक्सटेंशन ट्रेन्स सेट यूनिट्स के बारे में सोचा है, वह बहुत ही सराहनीय है। हम इंडिजिनस्ली डिजाइन्ड वंदे भारत ट्रेन का सेट बनाने की कोशिश कर रहे हैं, यह बहुत ही पॉजिटिव स्टेप्स हैं, जो रेलवेज़ को आगे लेकर जाएगा। अध्यक्ष जी, मैं ज्यादा समय ना लेकर इतनी बात जरूर कहना चाहूंगा कि न्यू रेल लाइन एक बहुत बड़ा सब्जेक्ट है। मेरे संसदीय क्षेत्र चुरू में लास्ट 15 से 20 सालों के अन्दर लिमिटेड लाइन्स डाली गई हैं। इसके पीछे कारण यह है कि वाइबिलिटी नहीं आती है। मेरे संसदीय क्षेत्र में 6 नए सर्वे हुए थे और तीन-तीन बार हुए हैं, लेकिन वहां आरओआई नेगेटिव है, क्योंकि हमारे पास मालभाड़ा नहीं है। अगर मालाभाड़ा नहीं है तो हमे कनेक्टिविटी कैसे मिलेगी? मेरा आपसे यह कहना है कि जैसे देश का आम नागरिक के लिए सिविल एविएशन ने उड़ान स्कीम निकाली, वैसे ही आप कोई वीजीएफ स्कीम निकाले, जिससे लगभग 75 साल की आजादी के बाद में तहसील हेडक्वार्टर्स को जोड़ने का काम किया जा सके। मेरे संसदीय क्षेत्र में ऐसे बहुत ही महत्वपूर्ण ट्रैक्स, सादुलपुर से तारानगर है। तारानगर में तहसील हेडक्वार्टर है, उसको लेकर हमने सरदारशहर से गजसिंहपुर तक के ट्रैक्स का सर्वे कराया, लेकिन आरओआई नेगेटिव आई।

सरदार शहर तक 45 से 50 किलोमीटर का एक ट्रैक पहुंचा हुआ है, जो कई साल पहले से पहुंचा हुआ है, उसे हनुमानगढ़ तक एक्सटेंड करने की बात की गई है। सीकर से नोखा तक, वाया सालासर होते हुए, रेल लाइन बननी है। सालासर बालाजी का बहुत बड़ा मन्दिर है, लेकिन यह ट्रैक्स कब एक लाइफ को देखेंगे, क्योंकि वायबिलिटी नहीं है? हमारे पास रिटर्न ऑन इनवेस्टमेंट नहीं आती है, क्योंकि हमारे पास माल भाड़ा नहीं है। क्या आपकी ऐसी कोई प्लानिंग होगी कि आजादी के 75वें साल में, जिसे हम अमृत काल बोल रहे हैं, इन 25 ईयर्स में हम देश के हर तहसील हेडक्वार्टर तक रेल लाइन लेकर जाएं? इसके ऊपर मैं आपका फोकस चाहूंगा।

इंफ्रास्ट्रक्चर वर्क्स के ऊपर आप बहुत अच्छा काम कर रहे हैं, लेकिन कहीं न कहीं कुछ छोटी-छोटी चीजें रह जाती हैं। आज हमारी सभी ट्रेन्स 24 कोचेज की हैं, लेकिन हमारे प्लेटफार्म्स उस तरह से तैयार नहीं हैं। हमने एक नम्बर प्लेटफार्म की हाइट रेज कर दी, लेकिन सेकण्ड नम्बर पर हमारे पास आज प्लेटफार्म्स ही नहीं हैं। मैंने आपको कितनी बार फोटोग्राफ्स भी दिखाई हैं कि वहां पर पैसेंजर्स उतरते हैं, कहीं न कहीं उनकी मजबूरियां होती होंगी। इन डिस्सीजन्स को वन-गो में लिया जाए, जिससे स्टेशन्स पर लोगों का चढ़ने-उतरने में सुविधा हो। अगर 24 कोच की ट्रेन प्लेटफार्म से बाहर रह जाती है और रात के समय जब ट्रेन से लोग उतरते हैं तो कैसे एक्सीडेंट्स होते हैं, लेडीज गिर जाती हैं, बुजुर्ग चढ़ नहीं पाते हैं। ये ऐसे डिस्सीजन्स हैं, जो मैं समझता हूं कि लो हेंगिंग फ्रूट्स हैं, जब आप इतना बड़ा प्रोग्राम चला रहे हैं तो आप इनको बहुत आसानी से कैप्चर कर सकते हैं। नाहौर मेरा स्टेशन है और बहुत बड़ा तहसील हेडक्वार्टर है। वहां पर स्टेशन का एक ही प्लेटफार्म है और वह छोटा बना हुआ है। छापर, सुजानगढ़, रंधीर सर पहाड़ी, सरदार शहर आदि ऐसे शहर हैं, जहां प्लेटफार्म्स की बहुत दिक्कतें हैं।

महोदय, एक बहुत महत्वपूर्ण बात जिसकी चर्चा सभी ने की है – ट्रेन स्टॉपेज। मंत्री महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि इसकी एक होलिस्टिक एप्रोच होनी चाहिए। यह किस आधार पर डिजाइड होता है, क्या हम इसके लिए पापुलेशन देख रहे हैं या डिस्टेंस देख रहे हैं? मेरी कांस्टीट्यूेंसी में ऐसे बड़े-बड़े शहर हैं जैसे छापर, रंधीरसर पहाड़ी, राजलदेसर, अनूप शहर, सिधमुख आदि, ये 15 हजार से अधिक जनसंख्या वाले शहर हैं, लेकिन इनमें ट्रेन्स के स्टॉपेजेज नहीं हैं और उन्हीं ट्रेन्स का उसी रूट पर, उनकी तुलना में 2 हजार की आबादी के ऊपर भी ट्रेन रुकती है। इसमें होलिस्टिक एप्रोच नहीं है, इसलिए मैं चाहता हूं कि आप इस पर फोकस दें। अभी भीलवाड़ा के माननीय सांसद ने बड़ी अच्छी बात कही कि आप एक छः महीने का विण्डो दे दें। अगर हमारा रेवेन्यू आता है तो you should give us an opportunity. We have to face all these difficulties. मैं आपसे कहना चाहूंगा कि इस बार राजस्थान में डीएपी-यूरिया की बहुत बड़ी किल्लत आई। हम कई बार बोलते रहे कि मेरी कांस्टीट्यूेंसी में रैक प्वाइंट ही नहीं था,

लालगढ़ जाओ, सूरतगढ़ जाओ, वहां से रैक पर माल आने के बाद में किसानों को इतनी दिक्कतें आईं। चुरु जिले के अंदर प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना का बेहतरीन फायदा मिला है। हमारे किसानों को पिछले पांच साल में 6 हजार करोड़ रुपये से ऊपर क्लेम मिला है, लेकिन आज की तारीख में हमारी कांस्टीट्यूेंसी का ऐसा टेम्प्रेचर है और हम डीएपी-यूरिया खाद से वंचित रह गए, क्योंकि वहां रैक प्वाइंट नहीं था। मेरा आपसे निवेदन रहेगा कि रतनगढ़, नौहर और भादरा में रैक प्वाइंट्स खोलने का आप कष्ट करेंगे तो किसानों को बहुत फायदा होगा। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, मैं लास्ट बात कहना चाहूंगा। आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। आरओबी और आरयूबी आज एक बहुत बड़ा इश्यू है। आपने मैन्ड और अनमैन्ड क्रॉसिंग्स को कवर करने का प्लान लिया है, यह बहुत सराहनीय है, लेकिन हमारे देश में आज भी कहीं न कहीं खेतों के ऐसे रास्ते हैं, जो ट्रैक के उस पार जाते हैं। उनकी कोई एप्रोच नहीं है। स्टेट गवर्नमेंट को फण्डिंग देते हैं, लेकिन उनके पास कोई प्रोग्राम ही नहीं है। कुछ स्टेट गवर्नमेंट्स भारत सरकार की सबसे महत्वपूर्ण जल जीवन मिशन को ही खत्म करके छोड़ दिया, उनके पास पैसे ही नहीं हैं। ऐसे केसेज में जब किसान अपना ऊंटगाड़ा लेकर जाएगा या अपना ट्रैक्टर लेकर जाएगा तो रेलवे क्रॉसिंग पर उसका एक्सीडेंट होता है। जब तक हम इसके लिए एक प्रॉपर मैकेनिज्म सेट नहीं कर सकते हैं, तब तक हमें एक गार्ड सिस्टम रखना चाहिए कि जब कोई ट्रेन आए, तो वहां एक गार्ड खड़ा हो जाए। हम लोगों के जीवन को बन्द नहीं कर सकते, हम लोगों के रास्ते बन्द नहीं कर सकते हैं। इसके लिए मेरे पास कुछ यूनिक सुझावों की लिस्ट है। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वह लिस्ट आप सभा पटल पर ले कर देना।

श्री राहुल कस्वां : मैं कर दूंगा।

अध्यक्ष जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि सात साल में पहली बार आज आपने मुझे इतना लम्बा बोलने का मौका दिया है। मैं मंत्री जी को फिर से धन्यवाद दूंगा कि एक बहुत ही ऐतिहासिक विजन के साथ आप भारतीय रेल को आगे लेकर जा रहे हैं। हम उम्मीद करता हूं कि

हिन्दुस्तान में आज जिस स्पीड से हाई स्पीड ट्रेन्स चल रही हैं, उसी स्पीड से आप रेलवे में भी परिवर्तन लेकर आएंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): धन्यवाद, अध्यक्ष महोदय ।

सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने अध्यक्ष बनने के बाद इस पार्लियामेंट की एक नई दशा और दिशा तय की है कि रात बारह बजे हम सभी सांसद यहां बैठकर विषयों के ऊपर चर्चा कर रहे हैं और इससे हम, कम से कम जिस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हैं, उन लोगों को यह खुशी होगी कि भारत का संविधान और भारत की पार्लियामेंट उनके लिए सोचती है । यदि वे दोपहर में लाइन में खड़े होकर वोट देते हैं तो गांव, गरीब और किसान की बात करने के लिए यह पार्लियामेंट भी रात भर उनकी चिन्ता करती है ।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव जी, दर्शना जी और दानवे पाटिल साहब के प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि इतनी रात में भी वे हम सांसदों की बातें सुनने के लिए यहां बैठे हुए हैं । सर, दो तीन चीजें हैं । इस देश में इतिहास को ठीक करने के लिए माननीय मोदी जी के नेतृत्व में यह सरकार है । कई ऐसी चीजें हैं, जो सुधरी हैं । इतिहास का विद्यार्थी होने के नाते मेरी रेलवे मंत्री जी से रिक्वेस्ट होगी कि मुंबई-ठाणे रेल पहली रेल नहीं है । यह इतिहास को बताने की आवश्यकता है । मैं ईस्टर्न इंडिया कोलकाता से आता हूं । कोलकाता रेल सबसे पहले बनी और उसको सबसे पहले चालू होना था । वह 1852 में चालू होनी थी, लेकिन रेल का इंजन और रेल की बोगी पहले विदेश से आती थी, वह जहाज में डूब गये थे । इस कारण से उसे चालू नहीं कर पाए थे । इस वजह से मुंबई और ठाणे की रेल पहले चालू हुई थी । रेलवे को उसमें सुधार करने की आवश्यकता है । यह पूरे देश को जानने की आवश्यकता है । ... (व्यवधान)

सर, इतिहास से फर्क पड़ता है । जैसे बजट शाम को 6 बजे होता था, आज हम 11 बजे कर रहे हैं । हम यह कह रहे हैं कि भारत की जो सार्वभौमिकता है, उसको आगे करने की आवश्यकता है । अभी जितने सांसदों ने जो बातें कही हैं, ये बहुत ही इंपॉर्टेंट है कि हमारे पिछड़े क्षेत्र में, एस्पिरेशनल डिस्ट्रिक्ट में, जिस जिले से मैं आता हूं, वहां रेल नहीं बन पाती है, क्योंकि रेट ऑफ रिटर्न एक बहुत बड़ा विषय है । रेट ऑफ रिटर्न इस रेलवे को अंग्रेजों का दिया हुआ विषय है । यदि रेट ऑफ रिटर्न के आधार पर एक देश में रेल बनती तो कभी भी बीकानेर, जैसलमेर, जोधपुर में

और हमारे जैसे पिछड़े इलाकों में रेल कभी नहीं जा पाती। रेल इसलिए गई कि अंग्रेजों ने रेट ऑफ रिटर्न के आधार पर रेल लाइन बनाई थी, लेकिन जो राजा-महाराजा थे, जिनको आज हम गाली देते हैं, उन लोगों ने अपने खर्चे से गरीबों के लिए रेल लाइन बनाई। इस कारण से आज जैसलमेर, जोधपुर, बीकानेर और कोटा के लोग रेल देख रहे हैं। यदि वह देख रहे हैं तो भारत एक वेलफेयर स्टेट है। जब हम सब कानून बदलने की बात कर रहे हैं तो ब्रिटिश का रेट ऑफ रिटर्न रेलवे क्यों रखे हुए हैं? यदि आप पिछड़े क्षेत्र के लोगों को रेल देंगे तो हमको सुविधा होगी। भारत का संविधान कहता है कि भारत एक वेलफेयर स्टेट है और वेलफेयर स्टेट की कल्पना होगी। मेरा हाथ जोड़कर भारत सरकार और खासकर रेल मंत्री जी से विनम्र निवेदन है कि आप ब्रिटिश के उस कानून को बदलिए, उस मानसिकता को बदलिए, रेलवे की बाबूगिरी को बदलिए। आप इसमें सक्षम हैं। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में और जिस तरह से राजा-महाराजाओं ने गरीबों के लिए रेल दी, उस तरह से रेल देने की बात करें।

सर, मैं जिस राज्य से आता हूँ, वह राज्य 40 परसेंट रेलवे को रेवेन्यू देता है। आज यदि झारखंड न हो तो यह रेल नहीं चलेगी। रेलवे प्रोजेक्ट कहां ज्यादा चलते हैं? आप मुंबई की बात करेंगे, मुंबई में सब-अर्बन ट्रेन के लिए मारामारी है। ऐसा क्यों है, क्योंकि कहते हैं कि वहां बड़ी इकोनॉमी है। इकोनॉमी क्या है? यदि झारखंड नहीं होता, यदि जमशेदपुर नहीं होता तो टाटा नहीं होते, बिरला नहीं होते। यह रेल जिस समस्या में पड़ने वाली है, रेलवे को उसका एहसास है, रेल मंत्री जी को एहसास है। सर, रेलवे को 40 परसेंट पैसा आ रहा है, जिसका हम दावा कर रहे हैं, उसमें मैक्सिमम कोयले से आ रहा है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में ग्लासगो में एग्रीमेंट साइन किया है। हम कार्बन कम करने की बात कर रहे हैं, इसका क्या असर होगा? कोयला 25 साल के बाद मिट्टी हो जाएगा। हमने उदाहरण देखा है। गिरिडीह मेरे बगल का जिला है, वहां के अभ्रक का कोई खरीदार नहीं है, उसकी कोई मार्केटिंग नहीं हो रही है। अभ्रक की पूरी माइन्स खत्म हो गई हैं। जिस दिन कोयले की माइन्स खत्म हो जाएंगी, क्योंकि सारे थर्मल पावर जिस दिन बंद हो जाएंगे, उस दिन रेलवे की क्या स्थिति होगी, रेलवे यह एहसास कर रहा है या नहीं कर रहा

है, यह मुझे नहीं पता है, लेकिन मुझे वैष्णव जी के ऊपर बहुत ज्यादा भरोसा है कि वह जरूर एहसास कर रहे होंगे। यदि अहसास कर रहे हैं तो रेलवे के पास उसका क्या मेकैनिज्म है? आज यह वाटरवेज से टकरा रहा है। वाटरवेज और सिविल एविएशन उसको पैसेंजर में टक्कर दे रहा है। लेकिन कल को जब फ्रेट नहीं होगा तो कौन सा रेट ऑफ रिटर्न होगा और कौन सी रेलवे बढ़ेगी? मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आजादी के इतने वर्षों के बाद पहली बार ऐसा हुआ है कि उन्होंने रेल बजट को जनरल बजट के साथ जोड़ दिया।

सर, पूरी दुनिया में रेलवे कमा कर अपनी रेल लाइन नहीं बनाती है। यही कारण है कि 25 साल, 30 साल, 40 साल से रेल लाइन नहीं बनीं। क्योंकि रेलवे के पास उतना पैसा ही नहीं है, संसाधन ही नहीं होता था। कांग्रेस पार्टी के माननीय सदस्य सुरेश जी यहां बैठे हैं, इनको एक बार घोषणा कर देना है, दूसरे चुनाव में ये कहेंगे कि लैंड एक्वायर हो रहा है, तीसरे चुनाव में रेल की लाइन बिछेगी। मैं जिस जगह से आता हूँ, मेरे यहां मंदार हिल, दुमका रेल लाइन की नींव वर्ष 1989 में रखी गई थी और हम ने उसका उद्घाटन वर्ष 2016 में किया है, तो आप समझ सकते हैं कि एक-एक रेल लाइन बनने में इतने समय लग गए। उसका कारण यही था, क्योंकि रेलवे के पास इतना पैसा नहीं था और यह रेल बजट में आ जाने के कारण, बजट का पार्ट हो जाने के कारण रेलवे को फाइनेंशियल सपोर्ट मिल रहा है, जिसके कारण इस बार रेलवे का बजट 1,40,000 करोड़ रुपए का है। लेकिन यह बजट होने के बावजूद भी हमारे पास इतने पैसे नहीं हैं। उस पैसे के लिए आप क्या करेंगे? मैं जिस इलाके से आता हूँ, मैंने आपको कहा कि मैं उन चीजों को भोगता हूँ।

अध्यक्ष महोदय, आपके पास जो दूसरा साधन है- टूरिज्म। जहां पूरी दुनिया की रेल जिसमें सस्टेन कर रही है, वह फ्रेट से सस्टेन नहीं कर रही है, वह टूरिज्म से सस्टेन कर रही है। हमने टूरिज्म के बारे में क्या प्लान बनाया है? मैं जिस गांव में पैदा हुआ, मेरा गांव विक्रमशिला है।

विक्रमशिला एक ऐसा विश्वविद्यालय था, विक्रमशिला, भागलपुर, बिहार में है। मैं झारखंड से चुनाव लड़ता हूं। मैं आज भी बिहार का वोटर हूं। मुझे यह कहने में फख्र है कि आज मैं तीसरी बार माननीय सांसद चुना गया हूं, उस इलाके के लोग मुझे इतना प्यार करते हैं कि आज भी मैं बिहार का वोटर हूं। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : भागलपुर से..।

... (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे: सर, विक्रमशिला ऐसी जगह है कि इस दुनिया को पहला वाइस चांसलर दिया। भगवान आतिश दीपांकर इस दुनिया के पहले वाइस चांसलर हुए। मेरा विश्वविद्यालय तब जला, जब ऑक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी बना। वर्ष 1189 में विक्रमशिला विश्वविद्यालय को बख्तियार खिलजी ने जलाया, लेकिन विक्रमशिला जाने के लिए रेल नहीं है। वह रेल चलती थी, घाट की रोड चलती थी, चूना मिट्टी ले जाती थी, वह खत्म हो गया और पिछले 10-12 सालों से, जब से माननीय सांसद बना हूं, तब से मैं लगातार प्रयास कर रहा हूं कि उस विक्रमशिला विश्वविद्यालय को देखने के लिए, जिसने दुनिया को पहला वाइस चांसलर सिस्टम दिया, टूरिज्म का बहुत बड़ा सेंटर है, लेकिन वहां कोई रेल नहीं है।

अध्यक्ष महोदय, मंदार ने समुद्र मंथन किया, आज भी वहां शेषनाग का दाग है, जिससे अमृत मिला, नासिक में कुंभ हो रहा है, हरिद्वार में कुंभ हो रहा है, इलाहाबाद में कुंभ हो रहा है। ... (व्यवधान) सर, स्पीच खत्म होने तक के लिए कहा गया है, इसलिए टाइम नहीं बढ़ाया गया है। यह बारह बजे के बाद भी चल सकता है। आप बैंकॉक एयरपोर्ट जाएंगे, तो बैंकॉक एयरपोर्ट पर आपको मंदार दिखाई देगा, लेकिन, इस देश में कोई एक ऐसा आदमी नहीं है, जो यह कहेगा कि मंदार पर्वत कहां है? पारसनाथ, जैन समुदाय का सबसे बड़ा सेंटर है। पारसनाथ, गिरिडीह रेल लाइन के लिए पिछले 20 सालों से सर्वे हुआ, पिक बुक में पास हो गया, मगर रेल लाइन नहीं बन रही है। हम रेल की योजनाओं की बात कर रहे हैं। यदि आज हम एक नई ट्रेन लेने के लिए जाते हैं, तो सबसे पहले दिल्ली के लिए, मेरे यहां सारी ट्रेनें हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जो को धन्यवाद देता हूं कि राजधानी,

दूरंतो, हमसफर, सभी ट्रेनें चलती हैं। देवघर इतना बड़ा सेंटर है कि मेरे क्षेत्र में पांच करोड़ लोग जाते हैं, लेकिन सात दिन आने के लिए ट्रेन नहीं है। हमारे यहां से सारी ट्रेन्स चलती हैं। क्योंकि वहां पाथ नहीं है। वह इसलिए नहीं है, क्योंकि हमने जब योजना बनाई, तो मुगलसराय में सारी रेल लाइन मिल जाएगी, उसके बारे में रेलवे ने कभी नहीं सोचा। इटारसी में सारी रेल लाइन मिल जाएगी, उसके बारे में नहीं सोचा।

अध्यक्ष महोदय, मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि जब रेल लाइन बनाते हैं, तो कहां बाईपास बनना है, कहां वाय सेक्शन बनना है, कहां ज्यादा आवाजाही है, कहां टूरिज्म में हम रेलवे को आगे ले जा सकते हैं, 25 साल बाद हम किस तरह से वाटरवेज या सिविल एविएशन को पीछे कर सकते हैं, यह करने की आवश्यकता है। आज मैं बहुत ज्यादा डिमांड करने की स्थिति में नहीं हूँ, मैं बोलना भी नहीं चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय, तैत्तरीय उपनिषद् का एक श्लोक है :-

अजस्य गृहणतो जन्म निरीहस्य

हतद्विषः स्वपतो जागरुकस्य

यथार्थं वेद कस्तव ।

जो जगे हुए लोग हैं, उनको जगाने की आवश्यकता नहीं है, जो पड़े हुए लोग हैं उनको पढ़ाने की आवश्यकता नहीं है। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद और आभार देना चाहता हूँ कि उन्होंने एक पढ़े-लिखे, न्यूट्रल आदमी को इस देश का रेल मंत्री बनाया है।

24.00 hrs

मेरी आपके माध्यम से, रेल मंत्री जी से हाथ जोड़कर रिक्वेस्ट है कि अंग्रेजों की मानसिकता को बदलिए और रेट ऑफ रिटर्न के बदले जो एस्पिरेशनल जिले हैं, जो पिछड़े जिले हैं, मैं शुक्रगुजार हूँ कि मेरे लोक सभा क्षेत्र गोड्डा में आजादी के 75 सालों के बाद वर्ष 2021 में पहली बार वहाँ रेललाइन गई। मैं इस सरकार और माननीय प्रधानमंत्री जी का बड़ा ही शुक्रगुजार हूँ। मेरे क्षेत्र की जनता उनका ऋण कभी नहीं चुका सकती है। उस एस्पिरेशनल डिस्ट्रिक्ट में किस तरह से ट्रेन

जाएगी, किस तरह से सारे सांसदों की बातें मानी जाएंगी, मुझे लगता है कि तभी वेलफेयर स्टेट की कल्पना खत्म होगी और गांव-गरीब-किसान-पिछड़े-महिला-आदिवासी-दलित की बात जो आदरणीय प्रधानमंत्री जी करते हैं, उनके सपनों का भारत हम बना पाएंगे। आपसे यही विनम्र प्रार्थना है।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

जय हिन्द, जय भारत।

***कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल (हमीरपुर):** मैं वर्ष 2022-23 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगों पर अपने विचार प्रस्तुत करता हूँ।

आजादी के अमृत महोत्सव वर्ष में केंद्र सरकार द्वारा 39.44 लाख करोड़ रुपए का बजट पेश लिया गया और इसमें से लगभग एक लाख चालीस हजार तीन सौ करोड़ रुपयों का आवंटन रेल मंत्रालय के लिए किया गया है। अमृत काल के इस बजट ने आगामी 25 वर्षों के उपरांत 100 साल का भारत कैसा हो उसकी नींव रख दी है। और इस लक्ष्य तक पहुंचने के लिए बजट में जिन सात इंजनों का उल्लेख किया गया है उसमें से रेल एक प्रमुख इंजन है। यह एक सुस्थापित ऐतिहासिक तथ्य है कि भारत में रेलवे का विकास औपनेवेशिक काल में सैन्य नियंत्रण के लिए किया गया था पर व राष्ट्रीय मूल्यों के विकास और राष्ट्रीय एकीकरण के प्रमुख तत्वों में से एक बनकर उभरा और आज फिर यह रेलवे में विकास के मंथन में एक प्रमुख घटक बनने “अमृत काल” जा रहा है जिसके प्रेरक युगदृष्टा और विकास पुरुष माननीय प्रधानमंत्री मोदी जी हैं। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए जो प्रारंभिक कदम उठाए जायेंगे वे निम्न हैं-

- वृहद-अर्थव्यवस्था स्तर के विकास पर फोकस करने के साथ-साथ सूक्ष्म-अर्थव्यवस्था स्तर के समावेशी कल्याण पर फोकस करना
- डिजिटल अर्थव्यवस्था एवं फिनटेक, प्रौद्योगिकी आधारित विकास, ऊर्जा संबंधी बदलाव, और जलवायु कार्रवाई को बढ़ावा देना, और

इसके साथ ही जिन मूर्त लक्ष्यों का निर्धारण किया गया है वे निम्नलिखित हैं

अगले तीन सालों में 400 नई वंदे भारत ट्रेन शुरू की जाएंगी। इससे रेलवे का निजी क्षेत्र में निवेश बढ़ेगा। निवेश बढ़ने से मुनाफा भी बढ़ने की उम्मीद रहेगी और साथ में रेलवे सेक्टर में रोजगार भी बढ़ेगा।

* Speech was laid on the Table.

‘वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन’ स्कीम लाई जाएगी। इस स्कीम की मदद से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान बनेगी। हर स्टेशन से किसी खास प्रोडक्ट को जोड़कर उसकी पहचान को बढ़ाने पर फोकस रहेगा।

वर्ल्ड क्लास "कवच" तकनीक की मदद से 2 हजार किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क तैयार किया जाएगा। यह तकनीक रेलवे नेटवर्क को सुरक्षित बनाने के साथ उसकी क्षमता को बढ़ाने का काम भी करेगी।

अगले 3 सालों में 100 PM गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित किए जाएंगे। इसके अलावा मेट्रो सिस्टम के निर्माण में नए तरीके और तकनीक को शामिल किया जाएगा। इसके अलावा अर्बन ट्रांसपोर्ट को रेलवे के साथ जोड़ने पर फोकस रहेगा। इससे रेलवे का नेटवर्क बेहतर बन सकेगा।

भारतीय रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए कुशल लॉजिस्टिक्स विकसित करने का काम करेगा। इससे स्थानीय उत्पादों की सप्लाई चेन को बढ़ाया जा सकेगा। इससे उद्यमियों और किसानों को सीधे तौर पर फायदा मिलेगा, और जल प्रबंधन का संकट लगभग सुलझा चुके बुंदेलखंड के किसानों को इससे विशेष लाभ होने की उम्मीद है।

विभिन्न विशेष 14 सेक्टरों में दिए जा रहे उत्पादकता आधारित प्रोत्साहन पर व्यापक अनुकूल प्रतिक्रिया हो रही है जिनमें 60 लाख नए रोजगारों को सृजित करने के साथ-साथ अगले पांच वर्षों के दौरान 30 लाख करोड़ रुपये का अतिरिक्त उत्पादन करने की क्षमता है।

उपरोक्त दीर्घकालिक लक्ष्यों को पूरा करने में रेलवे एक प्रमुख घटक है और जब रेल के विकास के साथ अन्य घटकों का भी विकास होगा तो देश निश्चित रूप से आगे बढ़ सकेगा।

परन्तु इन सबके साथ मैं बुंदेलखंड क्षेत्र में आने वाले अपने संसदीय क्षेत्र हमीरपुर-महोबा-तिंदवारी के विकास के लिए सरकार के समक्ष निम्नलिखित क्षेत्र विशेष मांगों को रखना चाहता हूँ-

कोरोना काल के समय से नहीं चल रही खजुराहो-कानपुर पैसेंजर ट्रेन तो तत्काल चलाया जाए इस क्षेत्र में रेल द्वारा यात्रा करने के लिए यह प्रमुख ट्रेन है। दैनिक यात्रियों और विशेषकर छोटे व्यापारियों को इस ट्रेन के अभी भी न चलने के कारण काफी असुविधा हो रही है।

मानिकपुर, बाँदा, महोबा होते हुए एक ट्रेन का संचालन माता वैष्णों देवी कटरा के लिए भी किया जाए जिससे यहाँ के श्रद्धालु आसानी से सीधे माता वैष्णों देवी पावन स्थल जाकर दर्शन कर सके।

बेलाताल जैसे स्थानीय महत्वपूर्ण स्टेशन पर प्रमुख ट्रेनों का स्टापेज नहीं है। अतः बेलाताल में प्रमुख ट्रेनों का स्टापेज आवश्यक है। इसके साथ बेलाताल में प्लेटफॉर्म नंबर-2 का भी निर्माण अतिआवश्यक है।

हमीरपुर नगर में भी कोई रेलवे स्टेशन नहीं है अतः हमीरपुर में भी रेलवे स्टेशन बनाया जाए जिससे इस क्षेत्र के निवासी भी सुविधापूर्वक रेल की यात्रा कर सके।

इसके साथ महोबा से कानपुर और लखनऊ रेल मार्ग से जाने के लिए बाँदा होकर काफी घूम कर जाना पड़ता है जिससे रेलवे और यात्रियों के समय की भी हानि होती है। अतः महोबा से कानपुर ट्रेन को वाया बाँदा न चलाकर सीधे खैराडा होते कानपुर /लखनऊ के लिए चलाया जाए।

धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही, बुधवार, 16 मार्च, 2022 को प्रातः ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

00.01 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 16, 2022/Phalguna 25, 1943 (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 adjourn of the House.