

(1100/SNB/SK)

(Q.261)

SHRI VALLABHANENI BALASHOWRY (MACHILIPATNAM): Sir, my supplementary is relating to the six-laning of Vijayawada Bypass Section of NH-16. It is also called Vijayawada bypass road, Gundugolanu Section of NH-16 and locally it is called as Inner Ring Road.

The main objective of this road is to divert the trucks from entering into the city of Vijayawada and also bring down the pollution level.

Sir, there are two packages – Package III and Package IV. Under Package III, a 6-lane bypass has been proposed from Chinnavutupally to Gollapudi on Vijayawada – Gundugolanu Section of NH-16. Under Package IV, a 6-lane bypass has been proposed ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप एक मिनट के लिए बैठ जाइए। यह सवाल छत्तीसगढ़ का है।

माननीय सदस्य, आप जनरल इश्यू के बारे में तो बोल सकते हैं, लेकिन छत्तीसगढ़ के सवाल पर बोलना उचित नहीं है। आप जनरल बात बोल सकते हैं, यह बात ठीक है, लेकिन प्रश्न जिस विषय पर है, वह स्पेसिफिक स्टेट का है। थ्रू आउट इंडिया का प्रश्न नहीं है, छत्तीसगढ़ के लिए स्पेशल लिखा है, आप प्रश्न देख लीजिए।

हमारे मंत्री जी सक्षम हैं, इसलिए आप पूछ लीजिए, कोई दिक्कत नहीं है।

...(व्यवधान)

SHRI VALLABHANENI BALASHOWRY (MACHILIPATNAM): So, I would like to know from the hon. Minister when will the construction of the Vijayawada 6-lane bypass road on NH-16 going to be taken up and completed on priority basis.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, the Question relates to the road section of Chhattisgarh. Vijayawada bypass is one of the important roads but presently I do not have information about it. As far as my knowledge goes, I do not know the facts of the case, and keeping in view the sentiment of the hon. Member I will look into this matter. I will call the hon. Member and resolve the issue and as early as possible we will start the work.

SHRI M. K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity. I would like to raise a significant issue regarding undue delay in the execution of six-laning project on NH – 266 at Calicut bypass passing through my constituency.

The 28.1-kilometre road construction project between Vengalam to Idimuzhakal was awarded to a Hyderabad based construction company in April 2018. I met the hon. Minister last week in this regard. I would like to know from the hon. Minister what step the Government proposes to take to complete this project without any delay.

(1105/RU/SK)

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: The most important problem which we are facing particularly in Kerala is related to land acquisition. Cost of land acquisition is very high. We already had a meeting with the hon. Chief Minister and made two or three proposals.

SHRI M. K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): But the project has been awarded.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: It has been awarded but land acquisition has still not been completed. Without 90 per cent of land acquisition in our possession, appointment date is not given. There are many projects where we are not getting land. Only when we get 90 per cent of the land, we give the appointment date. Already the project has been awarded but without the appointment date, we cannot start the work. It is probably related to land acquisition.

There are some issues with the State Government of Kerala. We have already discussed it with the hon. Chief Minister. We have given him some alternatives and suggestions. I am waiting for his response and probably, after this Session, we will organise the meeting with the State Government and we will resolve the issue. I know that it is an important project. We will try to do it as early as possible.

SHRI M. K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): The land acquisition was completed 14 years ago.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Presently, I do not have information on the particular subject but my request to the hon. Member is to give me a letter on this. Every day, after the Question Hour, I will have a meeting with the Members of Parliament belonging to different States. At that time, I will call you with the officers concerned and we will resolve the issue.

SHRI S. JAGATHRAKSHAKAN (ARAKKONAM): Sir, in India, many accidents are reported on National Highways. In the year 2018, there were about 4.61 lakh road accidents in which 1.49 lakh people were killed and five lakh people

were injured. These accidents were caused mainly because adequate facilities are not available for crossing the roads.

In my parliamentary constituency, Arakkonam, on an average, 20 to 35 accidents are taking place daily at Visharam, Poottuthakku and Arcot located on Chennai-Bangalore National Highways which are thickly populated areas. Therefore, I wish to know from the hon. Minister whether there is any proposal to provide necessary bridges or underpasses on the National Highways to avoid accidents in future.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, in the whole country, I recognise the work done by the Government of Tamil Nadu. They have reduced the percentage of accidents by 15 per cent. It has happened only in Tamil Nadu and it is really one of the success stories. In other States, comparatively the track record is not good. In my Department, everything is excellent and we are going a good job making a mark but as far as road accidents are concerned, the data is still not good. Accidents have been reduced only by 1.5 per cent to two per cent.

On the basis of the experiment in Tamil Nadu, we have prepared a DPR worth Rs. 14,000 crores identifying the black spots on the National Highways and assessed the underpasses and bridges required. We have submitted this data to the Ministry of Finance. Principally, they have accepted it. It will now go to the World Bank. We are spending Rs. 14,000 crores on black spots where we want to reduce the accidents and save the lives of people. It is the highest sensitive subject for the Government. For the last five years, we are trying our level best but our success ratio is not satisfactory. Again, under the project of the World Bank, we will definitely look into reducing the accidents and deaths.

(ends)

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न 262 - श्री शंकर लालवानी जी।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: इस विषय पर अनुदान मांगों पर डिबेट होगी, आपको पूरा समय दूंगा।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अभी छत्तीसगढ़ से संबंधित सब्जेक्ट है।

...(व्यवधान)

(प्रश्न 262)

श्री शंकर लालवानी (इन्दौर): माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस बार जल शक्ति मंत्रालय बनाया। महामहिम राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में पानी की समस्या को लेकर चिंता व्यक्त की गई है। हर घर में नल और हर नल में जल हो – यह अभियान सरकार चला रही है।

मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि देश में पानी की समस्या को लेकर सरकार ने क्या योजना बनाई है? भूजल स्तर नीचे गिर रहा है, क्या इसके लिए कोई योजना है? देश में आठ या नौ परसेंट रेन वाटर ही सेव हो पाता है, बाकी हम पानी सेव नहीं कर पाते हैं, यह वेस्ट होता है। माननीय मंत्री जी बताएं कि क्या इसके लिए कोई योजना बनी है?

(1110/MK/NKL)

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने जानना चाहा है कि सरकार ने देश के सामने जो जल संकट है, चुनौती है, उसको लेकर क्या योजना बनाई है? यह तय है कि दुनिया की 18 प्रतिशत आबादी और 18 प्रतिशत लाइव्स्टॉक पॉपुलेशन भारत में हैं, जबकि पीने योग्य जो कुल पानी है, उसका 4 प्रतिशत ही हमारे पास है। यह भी सत्य है कि इस पानी में से अधिकांश पानी यदि प्रदूषण के स्तर पर देखा जाए तो सूची में भारत का स्थान बहुत नीचे है। लेकिन, माननीय प्रधान मंत्री जी के मार्गदर्शन में हमने इस विषय को होलिस्टिक मैनर में डील करने के लिए दो तरह के कार्यक्रम लिए हैं। एक हम भूजल पर ज्यादा-से-ज्यादा जल का संचय करें, भूगर्भ के जल का पुर्नभरण करें और इसके निमित्त माननीय प्रधान मंत्री जी के मार्गदर्शन में हमने जल शक्ति अभियान प्रारंभ किया है जो 15 सितम्बर तक प्रथम चरण में चलेगा। हम देश के जिन ब्लॉक्स में भूगर्भ के जल को मेजर करते हैं, उनमें से लगभग 1500 के आस-पास ऐसे ब्लॉक्स हैं, जहां क्रिटिकल या ओवर एक्सप्लाइटेड पोजिशन है, ये 256 जिलों में स्थित हैं। वहां हमने भारत सरकार के अधिकारियों का दल और राज्य सरकार के साथ मिलकर एक व्यापक योजना बनाकर इसको असेस करने, भूगर्भ पर भूजल किस तरह से संचय किया जा सकता है, भूगर्भ के जल का किस तरह से पुर्नभरण हो सकता है, इससे जुड़े हुए जो विषय हैं कि हमने ट्रेडिशनल वॉटर बॉडीज़ को आइडेंटिफाई करके किस तरह से रिस्टोर कर सकते हैं और साथ-साथ एफॉरेस्टेशन का व्यापक प्रोग्राम किस तरह से लिया जा सकता है, इन सारे विषयों को एक साथ जोड़कर कार्यक्रम लिया है। इसके साथ जैसा माननीय सदस्य ने कहा है कि हर घर तक पीने का पानी पहुंचाने की योजना, अभी माननीय वित्त मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में घोषित की है। यह एक बहुत बड़ा व्यापक कार्यक्रम देश की सरकार ने लिया है और राज्यों के सहयोग से निश्चित रूप से यह कार्यक्रम सफल होगा।

श्री शंकर लालवानी (इन्दौर): धन्यवाद मंत्री जी, मैं माननीय मंत्री जी से यह भी पूछना चाहूंगा कि एक सर्वे आया है, उसमें देश के प्रमुख 21 शहरों में आने वाले कुछ वर्षों में भूजल स्तर या तो एकदम गिर जाएगा या शून्य हो जाएगा। ऐसे में सेन्ट्रल ग्राउंड वाटर बोर्ड द्वारा रेन वॉटर हार्वेस्टिंग के लिए जो उपाय किये जा रहे हैं और जो पद्धति सेन्ट्रल ग्राउंड वाटर बोर्ड ने बताई है, मैं माननीय मंत्री जी से

निवेदन करना चाहूंगा कि वह पद्धति बहुत पुरानी है। मैं खुद नगर-निगम में 15 साल तक इस पद्धति वॉटर रिचार्जिंग के लिए प्रयास कर रहा था, लेकिन जो परिणाम आने चाहिए थे, वे नहीं आए। मैं माननीय मंत्री जी पूछना चाहूंगा कि क्या आप इस बारे में कोई मास्टर प्लान या कोई नई पद्धति डेवलप कर रहे हैं?

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन को जानकारी देना चाहता हूँ कि हम सेंट्रल ग्राउंड वॉटर बोर्ड के अधीन एक बड़े प्रोग्राम के तहत देश के सारे ब्लॉक्स का एक्वीफर मैपिंग कर रहे हैं। लेकिन, मैंने अपने अधिकारियों को निर्देश दिया है कि जो क्रिटिकल और ओवर एक्सप्लाइटेड ब्लॉक्स हैं, उनका काम हम आने वाले 30 मार्च तक पूरा करें ताकि इसकी एक व्यापक योजना बनाई जा सके। मैं माननीय सदस्य की इस बात से सहमत हूँ कि एक ही तरह की पद्धति सभी जगह कारगर नहीं हो सकती क्योंकि हर जगह भूगर्भ का स्ट्रैटा अलग-अलग तरह का है। साथ-साथ मैं सदन की जानकारी के लिए बताना चाहता हूँ कि जिन 21 शहरों की चर्चा बार-बार नीति आयोग के इस विषय को लेकर होती है कि दो साल बाद 21 शहरों में जल का संकट खड़ा होने वाला है, वहां पीने का पानी बिल्कुल नहीं रहेगा। हमने इन 21 शहरों की सूची को एग्जामिन किया है, इन 21 शहरों में से 17 शहर ऐसे हैं, जहां ड्यूअल सोर्स ऑफ वॉटर सप्लाई है, जहां सरफेस वॉटर के साथ-साथ भूगर्भ जल को भी पेयजल के उपयोग में लिया जाता है। इनमें से अधिकांश शहरों में सतही जल की मात्रा 80 से लेकर 90 प्रतिशत तक है। भूगर्भ जल का हिस्सा बहुत कम है। जो बचे हुए 4 शहर हैं, वहां भी क्लोज विसिनिटी में सरफेस वॉटर एवलेबल है। जब भी कभी ऐसा संकट आएगा, राज्य सरकार इसके लिए व्यवस्था करेगी। निश्चित रूप से इनको सरफेस वॉटर की स्कीम्स में ट्रांसफर किया जा सकता है। मैं इस बात को स्वीकार करता हूँ कि यह एक चुनौती है, लेकिन इस चुनौती के लिए यदि सारा देश एक साथ मिलकर खड़ा हो तो अभी भी हमारे पास अपार संभावनाएं हैं। दुनिया में ऐसे बहुत सारे देश हैं, जहां भूगर्भ का जल हमसे कम है और पर्सीपिटेशन भी हमसे एक-चौथाई नहीं है।

(1115/YSH/SRG)

उन देशों ने जल की सुरक्षा अपनी सरकार व जन सहयोग के माध्यम से आम जन की चेतना को जागृत करके की है। मैं मानता हूँ कि यह सदन पवित्र भाव से राजनीतिक प्रतिबद्धताओं से ऊपर उठकर अपने क्षेत्र में वॉटर लीडर बनकर काम करेंगे तो निश्चित रूप से हम इसमें सफलता प्राप्त कर सकते हैं।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, जल शक्ति मंत्रालय पर माननीय सदस्य अपनी-अपनी बात कहना चाहते हैं। प्रश्न काल में प्रश्न भी पूछना चाहते हैं और माननीय सदस्यों की मांग के अनुसार 193 पर चर्चा के लिए आपको निश्चित रूप से समय दिया जाएगा, आप उस समय जितना भी समय लेकर चर्चा करना चाहें, रात्रि-अर्द्धरात्रि तक आप चर्चा कर सकते हैं। आपको पूर्ण समय दिया जाएगा। अभी जो मूल प्रश्नकर्ता हैं, वे प्रश्न पूछ लें। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि आप डिटेल में 193 की चर्चा में जवाब दे दें। अभी मूल प्रश्न हो जाए ताकि जो अन्य विभाग हैं, जिनकी डिमाण्ड भी नहीं है, 193 पर चर्चा भी नहीं है, उन प्रश्नों पर पहले चर्चा हो जाए।

SHRI P. RAVEENDRANATH KUMAR (THENI): Hon. Speaker Sir, according to the Composite Water Management Index report released by the NITI Aayog in 2018, 21 major cities of our country including Tamil Nadu, are racing to reach zero ground water levels by the year 2020. This is going to affect nearly 100 million people in our country. I would like to raise a question, through you, to the hon. Minister whether the Ministry has any proposal about adoption of compulsory rainwater harvesting including check dams, close to the agricultural lands for direct use in irrigation, and in areas of low rainfall regions, where average annual rainfall is below 600 mm.

SHRI GAJENDRA SINGH SHEKHAWAT: Water and agriculture are both State Subjects as per the Constitution. So, this type of initiatives can be taken by the States only. We can only issue the advisory, which we have already issued in many of the Subjects.

श्रीमती शताब्दी राय (बनर्जी) (बीरभूम): सर, आप बहुत अच्छे हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र बीरभूम में बहुत सारी जगहों पर पानी नहीं है, लेकिन उसके पास नदी है। जो एम.पी.लैड्स है उस एम.पी.लैड्स के पैसे के जरिये वहां कोई भी प्रोजेक्ट बन नहीं सकता है। उसमें आपकी मिनिस्ट्री की क्या प्लानिंग है? आप कब तक और कैसे नदी से वहां पानी ला पाएंगे, जिससे प्रॉब्लम सॉल्व हो जाए और अभी जो आपने फर्स्ट फेज़ की बात की है, उसके अन्तर्गत पश्चिम बंगाल आएगा या नहीं आएगा?

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत: माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे यह कहते हुए अत्यन्त दुःख होता है कि माननीय प्रधान मंत्री जी के मार्गदर्शन में, उनके नेतृत्व में जो जल संचय का अभियान हमने देश भर में चलाया है, यदि किसी एक प्रदेश में उसको लेकर अभी भी रिजेंटमेंट है, उसको लागू नहीं किया गया, जो माननीय प्रश्नकर्ता सदस्या का प्रश्न है, मैं चाहूंगा कि अपने प्रदेश में इस व्यापक कार्यक्रम के लिए जन सहयोग के माध्यम से आगे आकर इसमें सहयोग करे और इसके लिए वे अपने प्रदेश से आग्रह भी करें।

(इति)

(प्रश्न 263 और 278)

श्री महाबली सिंह (काराकाट): अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने जो जवाब दिया है, उन्होंने कहा है कि बजट भाषण में इस सरकार ने घोषणा की है कि वर्ष 2024 तक हम हर घर में नल और जल की व्यवस्था करेंगे। महोदय, सरकार ने आज यह घोषणा की है, लेकिन बिहार में आदरणीय नीतीश कुमार जी ने 'सात निश्चिय योजना' के तहत इस योजना को करीब चार साल पहले ही शुरू कर दिया था। मेरा कहने का यह मतलब है कि जब देश में जल रहेगा तभी तो नल में जल आएगा। (1120/RPS/SRG)

अगर जल ही नहीं रहेगा तो नल में जल कहां से जाएगा और देश के लोगों को पीने का पानी कहां से मिलेगा?... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप अपना प्रश्न पूछें।

श्री महाबली सिंह (काराकाट): महोदय, मैं प्रश्न पर ही आ रहा हूं। मेरे कहने का मतलब यह है कि हम मानते हैं कि सरकार गंभीर है। आदरणीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने देश में पेयजल संकट को देखते हुए जलशक्ति मंत्रालय का गठन किया है। यह एक बहुत बड़ा और सराहनीय कदम है, लेकिन मैं उसी के बारे में कह रहा हूं कि यदि जल रहेगा, तभी नल से लोगों तक पहुंचेगा। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अब आप प्रश्न पूछिए।

श्री महाबली सिंह (काराकाट): महोदय, मैं बिहार से आता हूं। बिहार के औरंगाबाद, रोहतास, कैमूर, गया, नवादा, नालन्दा जिले पठारी क्षेत्र हैं और नक्सलवाद प्रभावित क्षेत्र भी हैं। वहां नक्सलवादी मूवमेंट जारी रहता है। हर साल गर्मी के दिनों में इन चार-पांच जिलों के लोग पानी के बिना एकदम तड़प जाते हैं, वहां पशु-पक्षी मरने की कगार पर पहुंच जाते हैं। इस साल वहां इतनी गर्मी पड़ी कि लू से सैकड़ों आदमी मर गए, पानी के अभाव में मर गए। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या आपने कोई ऐसी योजना बनाई है कि इन चार-पांच जिलों में पानी के अभाव में पशु-पक्षी और आदमी मर रहे हैं, उनको पेयजल उपलब्ध कराया जा सके? महोदय, ऐसी कौन सी योजना है, इसको बताने का कष्ट करें।

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत: माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे लगता है कि प्रश्नकर्ता के प्रश्न और उत्तर, दोनों एक ही साथ हैं। उन्होंने कहा है कि बिहार सरकार ने चार साल से यह कार्यक्रम लिया है। निश्चित रूप से बिहार सरकार और माननीय मुख्यमंत्री जी का मैं अभिनंदन करना चाहता हूं कि उन्होंने हर घर तक पानी पहुंचाने के संकल्प के साथ, अपने प्रदेश के संसाधनों के आधार पर पहले से ऐसी योजना प्रारम्भ की है। जैसा मैंने पिछले प्रश्न के उत्तर में भी कहा था कि पानी प्रत्यक्षतः राज्य का विषय है, यदि राज्य सरकार उन जिलों के लिए कोई विशेष योजना बनाएगी, जैसा मैंने पिछले प्रश्न के उत्तर में भी कहा है कि नालन्दा से लेकर औरंगाबाद तक ऐसे वाटर स्ट्रेन्ड डिस्ट्रिक्ट्स, जिनका उल्लेख अभी माननीय सदस्य ने किया है, उन सभी जिलों को लगभग 256 वाटर स्ट्रेन्ड जिलों की इंडेक्स में सम्मिलित किया गया है। हम उनके साथ मिलकर, उनके बारे में बृहत् योजना बनाने के लिए काम कर रहे हैं।

श्री महाबली सिंह (काराकाट): महोदय, मैंने जिस समस्या के बारे में माननीय मंत्री जी से कहा है, बिहार की ऐसी बनावट है, जहां उत्तरी बिहार बाढ़ से प्रभावित होता है और दक्षिणी बिहार सूखे से प्रभावित होता है। क्या केन्द्र सरकार ऐसी कोई योजना बना रही है, जिससे बाढ़ के पानी को, ऐसी व्यवस्था करके, बांध बना करके, सूखा प्रभावित क्षेत्र में ले जाएं? इससे वहां न तो सूखा पड़ेगा और न ही बाढ़ जाएगी। क्या सरकार इस बारे में कोई ऐसी व्यवस्था कर रही है, यह माननीय मंत्री जी बताने का कष्ट करें।

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत: माननीय अध्यक्ष महोदय, यह आदर्श स्थिति है और यह सत्य है कि देश के एक-तिहाई हिस्से में लगभग हर साल बाढ़ आती है और लगभग दो-तिहाई हिस्सा ऐसा है, जो वाटर स्ट्रेस्ड रहता है। यह भी सत्य है कि पिछले 17 सालों में से 13 सालों में मानसून डेफिसिट रहा है। जैसा माननीय सदस्य ने कहा है, जिस प्रदेश से वह आते हैं – बिहार, उसके अतिरिक्त अन्य कई प्रान्त भी ऐसे हैं। कर्नाटक भी एक ऐसा राज्य है, जहां हर साल कुछ हिस्से में बाढ़ आती है और कुछ हिस्से में सूखा पड़ता है। ऐसी परिस्थिति से निपटने के लिए एक नेशनल पर्सपेक्टिव प्लान के तहत लगभग 30 लिंक्स आईडेंटिफाई किए गए थे। उनके बारे में डीपीआर बनी है। पिछली सरकार में जब आदरणीय नितिन गडकरी साहब इस मंत्रालय को देखते थे, तब उन्होंने बहुत व्यापक तौर पर प्रदेशों के साथ विचार-विमर्श किया था, लेकिन इस विषय को लेकर प्रदेशों से जिस तरह का कोऑपरेशन मिलना चाहिए, जो इंटरस्टेट प्लान्स एंड इनिशिएटिव्स हैं, उनकी बजाय इंटरस्टेट प्रोजेक्ट्स में भी जिस तरह के इनिशिएटिव्स होने चाहिए, उसमें कहीं न कहीं थोड़ी कमी है। अगर सभी स्टेट्स साथ आकर काम करें तो निश्चित रूप से इन समस्याओं को भी एड्रेस किया जा सकता है।

माननीय अध्यक्ष: डॉ. भारती प्रवीण पवार – उपस्थित नहीं।

श्री गिरिधारी यादव – उपस्थित नहीं।

श्री हिबी इडन ।

(1125/RAJ/KKD)

श्री हिबी इडन (एरनाकुलम): अध्यक्ष महोदय, परम आदरणीय राष्ट्रपति जी ने अपने अभिभाषण में कहा था कि 'हर घर जल प्रोजेक्ट' सरकार का एक पॉलिसी डिसिजन है। 'हर घर जल प्रोजेक्ट' में क्या डिपार्टमेंट ने हर स्टेट में कोई सोर्सिंग आइडेंटिफाई किए हैं? If you want to make sure that every household gets safe drinking water, there should be a source of water whereby you can actually get water to the houses. If there is no proper source or a master plan for this project, how can the Government ensure that 'Har Ghar Jal' project is successful?

At major places, in the urban areas and poor districts, where there is huge shortage of water, you can have desalination plants set up.

So, is there any project for the Government to make sure that 'Har Ghar Jal' project is based on these aspects?

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं सदन, माननीय सदस्य और देश की जानकारी के लिए बताना चाहता हूँ कि देश में कुल 6,881 ऐसे ब्लॉक्स हैं, जिन ब्लॉक्स में साल में चार बार हम अंडरग्राउंड वाटर का असेसमेंट करते हैं। 13,500 से ज्यादा ऐसे स्ट्रक्चर्स हैं, जिनके माध्यम से इनको मॉनिटर किया जा सकता है। मैं माननीय सदस्य की जानकारी के लिए बताना चाहता हूँ कि ऐसे 6,881 ब्लॉक्स में से 4,310 ऐसे हैं, जहां पर आज भी हम सेफ जोन में हैं, जहां एम्पल क्वांटिटी में ग्राउंड वाटर अवेलेबल है, जिसके आधार पर इस तरह की स्कीम को आसानी से बचाया जा सकता है, बनाया जा सकता है। जो बचे हुए शेष ब्लॉक्स हैं, जैसा मैंने कहा कि 1,186 ओवर एक्सप्लॉयटेड ब्लॉक्स हैं। जहां एक्विफर में पानी स्टोर करने की संभावना है, लेकिन भूगर्भ जल के पुनर्भरण और भूगर्भ जल के दोहन में असंतुलन होने के कारण से वहां इस तरह की परिस्थिति उत्पन्न हुई है। ठीक इसी तरह से लगभग 1,300 ऐसे ब्लॉक्स हैं, जो सेमी-क्रिटिकल या क्रिटिकल की श्रेणी में आते हैं, वहां भी इस तरह की व्यवस्था की जा सकती है। इसे मद्देनजर रखते हुए, हमने भूजल के संचय, भूजल पर संचय और भूगर्भ जल के पुनर्भरण का यह व्यापक कार्यक्रम ऐसी जगहों पर लिया है, ताकि हम आसानी से इस तरह की लोकलाइज स्कीम्स को बना सकें।

माननीय सदस्य का यह सुझाव अत्यंत ही सराहनीय है, क्योंकि भारत की बहुत लंबी कोस्टल लाइन है और हम उस कोस्टल लाइन पर आसानी से डीसैलिनेशन करके, समुद्र के जल को मीठा करके पेय जल के रूप में उपयोग कर सकते हैं। हम ने इस तरह के प्रयोग कुछ जगहों पर किए हैं। चेन्नई में इस तरह के प्लांट बने हैं। हम ने केन्द्र शासित प्रदेशों में भी इस तरह के कुछ कार्यक्रम लिए हैं, लेकिन इलेक्ट्रिसिटी की कॉस्ट ज्यादा होने के कारण वह वायबलिटी नहीं आती है। अभी इस तरह की कुछ तकनीक आई है, जिसमें पावर का कन्जम्पशन कम होगा। इस तरह से हम सारे तकनीकों का एक साथ प्रदर्शन कर सकें, उनका अध्ययन कर सकें, उसके लिए एक व्यापक योजना तैयार की है। गुजरात प्रदेश ने अपने यहां कैपटिव पावर जेनरेशन एंड कन्जम्पशन फॉर डीसैलिनेशन की एक योजना ली है, उससे पावर की कॉस्ट आधी हो जाती है, उसके कारण वे प्रोजेक्ट वायबल हो सकते हैं। निश्चित रूप से आने वाले समय में इस दिशा में भी व्यापक योजनाओं का निर्माण किया जा सकेगा।

DR. SUBHAS SARKAR (BANKURA): Sir, I would like to gather information from the Minister of Jal Shakti as to whether the water level has decreased considerably in Bankura, Jhargram, Purulia, Paschim Medinipur, Darjeeling and Alipurduar districts of West Bengal State during the past few years; and if so, what are the district-wise details thereof?

Have any special steps been proposed for Bankura, Jhargram, Purulia, Paschim Medinipur, Darjeeling and Alipurduar districts? If so, what are the details thereof?

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका संरक्षण चाहता हूँ कि मेरे पास में प्रत्येक जिले की जानकारी उपलब्ध नहीं है, लेकिन जिन जिलों के संबंध में माननीय सदस्य जानकारी चाहते हैं, निश्चित रूप से माननीय सदस्य को यह जानकारी उपलब्ध हो, ऐसी व्यवस्था की जाएगी।
(1130/IND/RP)

कुंवर दानिश अली (अमरोहा) : अध्यक्ष महोदय, एक नए अध्ययन में पाया गया है कि उत्तर प्रदेश के ग्रामीण क्षेत्रों में 2.34 करोड़ लोग भूजल में उच्च आर्सेनिक स्तर के सम्पर्क में हैं। करीब 78 प्रतिशत आबादी ग्रामीण क्षेत्रों में रहती है और करीब 40 जिले उच्च आर्सेनिक स्तर के सम्पर्क में हैं। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि इस संकट से जूझने के लिए सरकार क्या कदम उठाने जा रही है?

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत : महोदय, सरकार का कार्यक्रम 'राष्ट्रीय पेयजल मिशन' (नेशनल रूरल ड्रिंकिंग वॉटर प्रोग्राम) पहले से चल रहा था। उस प्रोग्राम में भी एक सबमिशन क्वालिटी अफेक्टेड एरियाज के लिए था। जिन क्षेत्रों में आर्सेनिक, फ्लोराइड, नाईट्रेट की समस्या है, ऐसे क्षेत्रों के लिए पहले से सबमिशन चल रहा था। आने वाले प्रोग्राम 'नल से जल' के अंतर्गत हर घर के लिए पाइप वॉटर स्कीम बनाई है, उसमें भी राज्य अपने हिसाब से ऐसी जगहों पर, जहां क्वालिटी अफेक्टेड एरियाज हैं, वहां प्राइयोरिटी पर इस प्रोग्राम को संचालित कर सकते हैं।

(इति)

(प्रश्न 264 और 267)

श्री संजय सदाशिवराव मांडलिक (कोल्हापुर): अध्यक्ष जी, देश का नागरिक विमान उद्योग तीव्र गति से बढ़ रहा है और यह विश्व का तीसरा सबसे बड़ा घरेलू नागरिक विमान बाजार बन गया है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि विमान यात्रियों की वृद्धि के बावजूद एयर इंडिया का मार्केट शेयर घट रहा है और सरकार द्वारा लगातार कोशिशों के बावजूद भी एयर इंडिया के घाटे में जाने के क्या कारण हैं? एयर इंडिया के खर्चों को कम करने के लिए तथा एयर इंडिया को मुनाफे में लाने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI HARDEEP SINGH PURI): Sir, the hon. Member has focussed on two aspects. One is the growing domestic civil aviation market and the second is the situation of Air India.

In so far as the domestic civil aviation market is concerned, I would like to inform the hon. Member that except for a four-month period, around April, when Jet Airways ceased operation, the domestic civil aviation market has been growing at a combined annual growth rate of approximately 17 per cent. So, there is a very healthy growth in the domestic market.

I also want to place, in perspective, some of the narratives out in the market place. After Jet ceased operations, the number of aircraft in the skies has not been diminished. In fact, when Jet Airways was flying, at that period, we had 540 aircraft in the Indian aviation sector. Today, we have between 560 to 580 aircraft and we are, in fact, adding airplanes every month. So, the domestic market has not been affected too adversely because the other carriers have been able to pick up their business vacated by Jet Airways.

In so far as the loss of Air India or the profitability or the financial crunch is concerned, I would like to mention to the hon. Member that it is not just Air India – if I were to be asked the Question, which I had been in the Rajya Sabha, which I did not have an opportunity to answer but it is in the written answer also – but most of the Indian airline companies are, in fact, facing financial difficulties; almost all of them. And there are several reasons for this.

Approximately 40 per cent of the operating cost of an airline is made up of aviation turbine fuel. The VAT on ATF in some states is as high as 28 per

cent to 38 per cent. Then, in addition, there is the price of crude internationally and there are exchange rate fluctuations. We have an interesting situation where everyone, the original equipment manufacturer, the airports and the lessors are all insulated against risk and they all make money. In fact, Boeing and Airbus, I am sure, are doing extremely well financially. The airports are doing very well but the airlines which are running the operations are all operating on very thin margins because they have a very high capital cost and they have a lot of uncertainty due to variables which I have just mentioned. For instance, the closure of Pakistani airspace has resulted in Air India cumulatively taking a loss of something like Rs. 430 crore. Then, whenever there is a civil disturbance somewhere or due to geo-political factors, the insurance premium goes up.

(1135/RCP/VB)

So, all I can say is that we are in a situation where Air India's operating loss this year – that is the financial year which is closing on March 31, 2019 – is something over Rs. 7000 crore. These are provisional figures but I hope to get the audited figures also within the next few days. So, the Government is committed to the strategic disinvestment of Air India. We hope, this time, as soon as we have the provisional figures and as soon as the alternative mechanism for disinvestment of Air India is set in motion, we will start the process for strategic disinvestment of Air India. We believe that Government's scarce resources should be utilised in other development schemes and this is an area where privatisation or disinvestment will work.

श्री संजय सदाशिवराव मांडलिक (कोल्हापुर): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि विगत वर्ष के दौरान एयर इंडिया के बोलीदाताओं को आकर्षित करने में सरकार के असफल होने के क्या कारण हैं और नये सिरे से एयर इंडिया की ब्रिकी के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I would like to inform the hon. Member, through you, that it is not the Government which has failed to attract passengers. Air India, in fact, is a first-class asset. Air India has 125 planes. It owns half of them. It is flying to about 40 international destinations and 80 domestic destinations. It is doing extremely well. The problem is that it has now taken an unsustainable debt burden. It is the servicing of that debt burden which is the problem insofar as Air India is concerned.

Now, when we go to disinvest this time, we would have learnt lessons. There was a consultant who was appointed: Ernst & Young. We have a report from them. We have done our internal studies. May be some of the mistakes we made during the last occasion like wanting to retain 24 per cent of the shares and wanting to do some other things, I think, we will not make those mistake again. But that is not a decision which the Minister has to announce from the floor of Parliament. That is a decision which the alternative mechanism will take as soon as it is established.

I can also tell you, Sir, and through you the hon. Member that, in fact, after Jet Airways ceased operation, Air India becomes an even more attractive acquisition. Apart from its inherent strength, it also has excellent civil aviation access to foreign routes. I am convinced that this time around, we will make the effort to reach out to potential investors who have already identified themselves. We are in the process of drawing up a list of others who would be potentially interested and I am sure disinvestment of Air India this time will succeed as has been on the cards for quite some time.

श्री बिद्युत बरन महतो (जमशेदपुर): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ

मंत्री जी ने विस्तार से जवाब दिया है। एयर इंडिया देश में बेहतर हवाई सेवा दे रही है, परन्तु उक्त कम्पनी के घाटे में होने के कारण संचालन में कठिनाई आ रही है।

क्या सरकार एयर इंडिया के उपयोग में आने वाली जमीन या अन्य संसाधनों से इसकी वित्तीय स्थिति को सुधारने की कोई योजना बनाएगी?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, Air India, as I mentioned, is not only in and of itself a first-class asset as an airline company, but, as the written reply to the question says, it also has some other very valuable assets. There are, I believe, 111 parcels of land out of which, I think, 30 have been sold; 81 will be put up for sale. I can mention to the hon. Member that amongst these valuable assets are the Air India building at Nariman Point and CIDCO land in Navi Mumbai which is 25 acres. There are other retail parcels. There is a parcel of land of 3.5 acres at Baba Kharak Singh Marg. There is a property at Vasant Vihar which is 30 acres. My assessment – this is based on the analysis I have seen – is that Air India could raise about Rs. 7000 crore from the sale of these assets which I have mentioned.

A mention also comes in the Press sometimes about some very valuable art that Air India owned. I want to inform the hon. Member, through you, Sir – because that is also a very valuable asset – that a curator has been through the entire list. It has all been arranged and properly packaged.

(1140/SMN/PC)

Air India's paintings and other art will be given to the National Gallery of Modern Art as part of an Air India collection which we hope to establish very soon.

(1140/PC/SMN)

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन नंबर - 267 को भी इसमें क्लब कर रहे हैं।

श्री राजेशभाई नारणभाई चुड़ासमा – उपस्थित नहीं।

...(व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : अध्यक्ष जी, इस विषय पर आधे घंटे की विशेष चर्चा का प्रबंध किया जाए। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप इसे लिखित में दे सकते हैं।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मूल प्रश्नकर्ता इसे लिखित में दे दें।

...(व्यवधान)

SHRI MANISH TEWARI (ANANDPUR SAHIB): Hon. Speaker Sir, with your permission, I would just like to make three quick points before I ask my question to the hon. Minister.

Number one, the disinvestment of Air India in May, 2018 had collapsed.

Number two, in reply to a question on the 27th June, 2019, Mr. Speaker Sir, the Minister has stated that for the past three years, all the seven verticals of Air India are making profit. Mr. Speaker Sir, I will just read out three or four lines of that answer because that is very germane.

“Government has approved a revival plan for Air India with financial support which focusses on building a competitive and profitable airline group. The financial support, *inter alia*, includes a cash

support of Rs. 3,975 crore to Air India, transfer of debt amounting to Rs. 29,464 crore from Air India limited to a special purpose vehicle, that is Air India Assets holding Limited company, providing Government guarantee of Rs. 7,600 crore to Air India Financial Limited, and Rs. 1,300 crore to SPV to meet the interests of quarter three and quarter four of financial year 2018-19. Also, the entire debt of this SPV would be serviced by the Government for the financial year 2019-20 for which Rs. 2,600 crore has been provided.”

Mr. Speaker Sir, if Air India has been making profit for the past three years and the Government has created a special purpose vehicle whereby the debt of Air India has been taken off the table, what is the rationale then for the disinvestment of Air India?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I would like to inform the hon. Member that the fact that the attempt to privatise Air India or to disinvest it in May, 2018 did not succeed. That is a fact. Whether I would use a word like collapsed or not is something that I can discuss with the hon. Member later. What I had said earlier was that when the previous alternative mechanism was established, it had been decided to retire Rs. 29,000 crore of the debt and transfer it to the special purpose vehicle. I would like to inform the hon. Member that that is the entire debt. The clearly visible debt of Air India today is Rs. 58,000 crore. If you look at the books, then there is probably another Rs. 20,000 crore or so. This year alone, as I had mentioned to the hon. Member in response to an earlier repartee, the Air India's provisional figures which I have is that of a loss of Rs. 7,365 crore. Now, the hon. Member should know that it is entirely possible to run several verticals profitably and still not make money because you have got unsustainable huge debt burden to service that debt. Then, on top of that, you come against other factors which are the cost of ATF, air space, additional expenditure, and obligations that you have to take. So, the Government has decided it for whatever reason. This is not a situation of our making. The Government has decided to privatise it.

SHRI MANISH TEWARI (ANANDPUR SAHIB): For whatever reason, you decided to privatise it. What are you saying Mr. Minister? ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आप इनके दूसरे प्रश्नों के जवाब मत दीजिएगा।

...(व्यवधान)

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, out of the profit making subsidiaries of Air India, ground handling is clearly profitable, Air India Express is profitable, AIATSL is profitable. These are the three profit making verticals. ...*(Interruptions)*

SHRI MANISH TEWARI (ANANDPUR SAHIB): Mr. Speaker Sir, in his answer, he has stated that all the seven verticals are profitable. ...*(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आप हर सवाल का जवाब मत दीजिये।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : गोपाल शेटी जी, आप बोलिये।

(1145/SPS/MMN)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य का कुछ भी वक्तव्य रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

... *(Interruptions)* ... *(Not recorded)*

श्री गोपाल शेटी (मुम्बई उत्तर): अध्यक्ष जी, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं इस बात से हैरान हूँ कि कुछ एयरलाइंस प्रॉफिट कर रही हैं और कुछ एयरलाइंस जो बहुत सालों से एस्टैब्लिश्ड हैं, वे घाटा कर रही हैं। निशिकांत दुबे जी के साथ फाइनेंस कमेटी में मुझे काम करने का मौका मिला, कुछ बातें पब्लिक डोमेन में सुनने को मिल रही हैं। एयरलाइंस कंपनी के लोग विदेशों से जो प्लेन खरीदते हैं, वह बहुत ऊँचे भाव से खरीदते हैं। बंगाल से जो शब्द आया है, कट मनी, कट मनी वहाँ पर लेकर उतने ही दाम में यहाँ पर बैंक से लोन लेते हैं। एक लाख का एयरलाइंस हो और दो लाख का परचेज करेंगे तो यहाँ पर दो लाख बैंक से लोन लेंगे और उसका इंटरैस्ट बढ़ने वाला है तो कंपनी घाटे में जाने वाली है। मैं सरकार से चाहूँगा और मंत्री जी बहुत सक्षम हैं, क्योंकि उनको ब्रीफिंग लेने की आवश्यकता नहीं पड़ती है, वह तो इस सिस्टम से आए हुए हैं। जो कंपनियाँ प्रॉफिट करती हैं, उसकी क्या वजह है और इतनी बड़ी-बड़ी कंपनियाँ लॉस करती हैं, उसकी क्या वजह है? मैं जो बात कह रहा हूँ, क्या वह सही है? यदि वह बात सही है तो ऐसे लोगों के ऊपर ताबड़तोड़ मुकदमा चलाकर उनको जेल का दरवाजा दिखाना चाहिए। जो कंपनियाँ अच्छा करती हैं, उनको सरकार का समर्थन मिलना चाहिए। जैट जैसी कंपनी, हम फाइनेंस में काम करते थे, तो वहाँ के चैयरमैन कहते थे कि हम इतना प्रॉफिट करते हैं, उतना प्रॉफिट करते हैं। अगर जैट आपने बंद कर दिया तो एस.बी.आई. को लेकर उसको क्यों नहीं चलाना चाहिए? सरकार को इस प्रकार का मैकेनिज्म क्यों नहीं चलाना चाहिए? आपने इतने बड़े पैमाने पर उनको बैंक से लोन दे दिया। क्यों नहीं बैंक उस एयरलाइंस कंपनी को

चलाकर पब्लिक को सुविधा देती है? इतने बड़े देश में इतनी बड़ी कंपनियां बंद बड़ी हुई हैं और हम लोग सिर्फ डिबेट करते रहते हैं। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि जैट को आप तुरंत एयर इण्डिया को दे दीजिए या इण्डिगो को दे दीजिए अथवा जो भी कंपनी अच्छा काम करती है, उसको देकर पब्लिक को सुविधा मिलनी चाहिए।

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, providing facilities to the travelling public is certainly a concern of the Government. But the Government does not make the business model for the private airline operators. The private airline operators conduct their own businesses. They take loans. They have agreements. If two partners in a private business enterprise fall apart, it is not for the Government to step in. Yes, the Government will take other safeguard actions. The Government interferes from time to time to ensure that airfares do not go up. We do that and we have succeeded. In fact, airfares on the trunk routes between Delhi and Mumbai have not gone up for the last 20 years. It is still Rs.5,100.

When the hon. Members often ask me to say that a certain question has been wrongly given, perhaps, they do not even read the question they asked or the exact wording. But if there is an answer, which is capable of being interpreted in a different way, the Government has no intention of stepping in to sort out the finances of private operators.

Insofar as the Government's decision on Air India is concerned, we have taken a conscious decision to privatise the operation because the debt it has incurred over a period of time is huge. We can have a separate discussion and I will be happy to point out why we have reached that impasse. It is not a situation of our making. It has been happening for many years. It is not in the Government's and in the people's best interest that scarce Government resources are used for this purpose. Those can be used for development purposes. But we will privatise in a manner that we get a very good return on Air India and that it remains in Indian hands so that the Indian public will benefit. Whether the airline is ultimately purchased by another Indian entity or some new entities which come into the airline sector, it is not for me to speculate. The Government will take those decisions as soon as the alternative mechanism has been established. ...(*Interruptions*)

(ends)

(प्रश्न 265)

श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सबसे पहले देश के यशस्वी प्रधान मंत्री को बधाई देना चाहता हूँ। जो विवरण माननीय मंत्री जी द्वारा उपलब्ध कराया गया है, वह बहुत विस्तार से दिया गया है। जो विवरण दिया गया है, उसमें निश्चित रूप से यह देश ऊर्जा के क्षेत्र में आत्मनिर्भरता की तरफ बढ़ रहा है। पिछले पांच सालों में पहले माननीय पीयूष गोयल जी, फिर माननीय वर्तमान मंत्री जी के नेतृत्व में जिस तरह से इस सेक्टर में काम हुआ है, उसी का नतीजा है कि देश के लगभग सभी क्षेत्र चाहे पश्चिमी क्षेत्र हो, वहां 1 लाख 5 हजार 213 मेगावाट की मांग के सापेक्ष में 1 लाख 5 हजार 212 मेगावाट की आपूर्ति की गई।

(1150/KDS/VR)

मात्र एक मेगावाट की कमी रह गई। इसी प्रकार दक्षिणी क्षेत्र में 90 हजार 37 मेगावाट की तुलना में 89 हजार 999 मेगावाट की सप्लाई की गई। इसका मतलब मात्र 38 मेगावाट की कमी रह गई। साथ ही साथ पूर्वी क्षेत्र में 39 हजार 841 मेगावाट मांग की तुलना में 39 हजार 772 मेगावाट की सप्लाई की गई। इसके पीछे जो मूल कारण समझ में आता है, वह यह है कि पूर्ववर्ती सरकारों द्वारा विद्युत उत्पादन कंपनियों को समय पर कोयला नहीं दिया गया, जिसके कारण मांग और सप्लाई में अंतर था। इस सरकार ने उस पर गंभीरतापूर्वक विचार किया और विद्युत कंपनियों को समय पर कोयला दिया, जिसका नतीजा यह है कि आज हमने सभी लक्ष्य प्राप्त किए हैं।

महोदय, आज विद्युत कंपनियों के पास उनकी आवश्यकता का 15 दिन तक का कोयला सरप्लस पड़ा हुआ है। इसके बावजूद उत्तरी क्षेत्र, जिसमें देश की आबादी का बहुत बड़ा हिस्सा आता है, जैसे चंडीगढ़, दिल्ली, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू-कश्मीर, पंजाब, राजस्थान और उत्तर प्रदेश, जहां से मैं आता हूँ, उत्तरी क्षेत्र में 1 लाख 8 हजार 462 मेगावाट की आवश्यकता थी, जिसमें 1 लाख 7 हजार 233 मेगावाट की सप्लाई की गई, इसमें अभी भी 1229 मेगावाट की कमी है। उत्तर प्रदेश, जहां से मैं आता हूँ, अगर उसकी बात करूँ तो 36 हजार 22 मेगावाट की आवश्यकता थी, जिसमें 35 हजार 804 मेगावाट की सप्लाई की गई। 218 मेगावाट की आवश्यकता अभी भी बनी हुई है। पूरी मांग में 0.6 प्रतिशत की कमी है।

मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ, जैसा कि आम बजट में माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने एक योजना की शुरुआत की है कि इस देश का अन्नदाता अब ऊर्जादाता भी बनेगा, क्या सरकार इस कमी को पूरा करने के लिए सौर ऊर्जा के माध्यम से किसानों को जोड़कर इस आवश्यकता को पूरा करने पर विचार कर रही है? साथ ही साथ मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि उत्तरी क्षेत्र में जो कमी है, उसे देखते हुए यह देश कब तक ऊर्जा के क्षेत्र में आत्मनिर्भर बन पाएगा?

श्री आर. के. सिंह: माननीय अध्यक्ष महोदय, दो-तीन बातें हैं। आज राष्ट्रीय स्तर पर जो एनर्जी शॉर्टेज है, वह 0.4 परसेंट है। वह इस कारण नहीं है कि हम जेनरेट नहीं कर सकते। हमारे पास पर्याप्त जेनरेशन क्षमता है। जिस भी प्रान्त को जितनी बिजली की आवश्यकता है, उतनी बिजली हम देते हैं। डिफरेंट स्टेट्स अपनी आवश्यकता के अनुसार बिजली लेती है। हमारे पास मार्केट भी है और सेल्स भी है। जितनी बिजली वे चाहें उतनी बिजली खरीद सकते हैं। अब ट्रांसमिशन की समस्या नहीं है। अब हम देश के किसी भी कोने से किसी भी कोने तक पॉवर पहुंचा सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2014 से लेकर आज तक हम लोगों ने 1 लाख 20 हजार 586 मेगावाट उत्पादन क्षमता स्थापित की है। आज हम ऊर्जा का निर्यात भी करते हैं क्योंकि ऊर्जा की उपलब्धता पर्याप्त है। ट्रांसमिशन सिस्टम में हम लोगों ने देश का हर कोना जोड़ दिया है। पिछले 5 वर्षों में हम लोगों ने 1 लाख 23 हजार 522 किलोमीटर सर्किट ट्रांसमिशन लाइन बनाई हैं और हर कोना जोड़ दिया है। हमें बिजली पहुंचाने में कठिनाई नहीं है। हर-एक प्रान्त के डिस्ट्रिब्यूशन सिस्टम्स में कठिनाइयां थीं। उत्तर प्रदेश में भी वही कठिनाई है। उत्तर प्रदेश में पूर्ववर्ती सरकारों के समय डिस्ट्रिब्यूशन सिस्टम में कोई इन्वेस्टमेंट नहीं हुआ, जिसे माननीय सदस्य भली-भांति जानते होंगे। हम लोगों ने पिछले 4-5 वर्षों में भारत सरकार के माध्यम से उत्तर प्रदेश को दीनदयाल उपाध्याय ग्राम ज्योति योजना, आई.पी.डी.एस. और सौभाग्य योजना के अंतर्गत कुल 47 हजार करोड़ रुपये की योजना स्वीकृत की है। उत्तर प्रदेश अपनी ऊर्जा की डिस्ट्रिब्यूशन व्यवस्था को सुदृढ़ कर रहा है और इसमें काफी सुधार हुआ है। वर्तमान में उत्तर प्रदेश में जो एनर्जी शॉर्टेज है, वह 0.6 परसेंट है।

(1155/MM/RBN)

यही एनर्जी शॉर्टेज वर्ष 2013 में 14.5 परसेंट थी। इसको घटाकर हम 0.6 परसेंट पर ले आए हैं। ऊर्जा की कमी नहीं है, डिस्ट्रिब्यूशन का जो सिस्टम है, उसको इम्प्रूव किया जा रहा है और यह 0.6 परसेंट भी चला जाएगा।

श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी): महोदय, माननीय मंत्री जी ने जवाब दिया कि देश के कोने-कोने में बिजली पहुंचाने के लिए उत्पादन में किसी प्रकार की कोई कमी नहीं है, वितरण सिस्टम को ठीक करने की आवश्यकता है।

महोदय, प्रदेश सरकार में लोगों को बिजली पहुंचाने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा पंडित दीनदयाल योजना, सौभाग्य योजना और आरपीडीएस योजना के माध्यम से विद्युतीकरण का काम शुरू किया गया है। उसके लिए आपने प्रदेशों को पर्याप्त पैसा भी दिया है। वर्ष 2019 में चुनाव के कारण बहुत सारे मजरे अनइलेक्ट्रिफाइड रह गए थे। आपके यहां से उस योजना के बारे में एक आदेश जारी किया गया कि 31 मार्च 2019 तक कम्पनियों द्वारा जो प्रोक्योरमेंट कर लिया गया है, उसी के बचे हुए सामान से गांव और मजरो का विद्युतीकरण होना है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को बताना भी चाहता हूं और जानना भी चाहता हूं कि पूरी गवर्नमेंट मशीनरी वर्ष 2019 के चुनाव में लगी हुई थी, जिसके कारण विद्युतीकरण का कुछ काम कहीं

न कहीं छूट गया। विशेषकर मैं उत्तर प्रदेश की बात करूँ और अपने लोक सभा क्षेत्र कौशाम्बी की बात करूँ तो लगभग 1200 मजरे ऐसे हैं जो अभी भी अनइलेक्ट्रिफाईड हैं। मैंने इस संबंध में आपको पत्र भी दिया था। मैं जानना चाहता हूँ कि जो गांव या मजरे अनइलेक्ट्रिफाईड रह गए हैं, क्या उनके लिए आप कोई योजना बनाएंगे या सरकार उसी स्कीम को आगे बढ़ाकर हर घर तक बिजली पहुंचाने का काम करेगी ... (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय (दमदम): आपने अपने प्रश्न में पश्चिम बंगाल का नाम क्यों जोड़ा? ... (व्यवधान)

श्री आर. के. सिंह : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य आपकी अनुमति से प्रश्न पूछेंगे... (व्यवधान)
दूसरे सदस्य उनसे प्रश्न क्यों पूछेंगे... (व्यवधान)

श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी): क्या मैं भारतीय नहीं हूँ?... (व्यवधान) क्या मुझे बंगाल की चिंता नहीं हो सकती है?... (व्यवधान) क्या बंगाल की चिंता केवल आपको है?... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मैंने कई बार व्यवस्था दी है कि आपस में डिबेट न करें। जिसको मैं आज्ञा दूंगा, वह खड़ा होकर अपना प्रश्न पूछ सकता है।

... (व्यवधान)

श्री आर. के. सिंह : अध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश के माननीय मंत्री महोदय और उनके पदाधिकारीगण चुनाव के बाद मुझ से आकर मिले थे। उन्होंने कहा कि चुनाव आचार संहिता के कारण बहुत सारा विद्युतीकरण का काम बाकी रह गया है। व्यवस्था के सुदृढीकरण का काम चल रहा था और उसका मेटिरियल क्रय कर लिया गया था, लेकिन उसको लगा नहीं पाए हैं। हमने उनसे कहा है कि उसको लगाने के लिए जो भी व्यवस्था और परमिशन की आवश्यकता होगी, वह हम दे देंगे। निधि की व्यवस्था हमने कर दी है, बल्कि उत्तर प्रदेश को जितनी राशि हमने दी है, शायद अन्य राज्यों से अधिक ही दी है, इसलिए राशि की कमी नहीं है। हाँ, योजना की समयावधि के विस्तार की आवश्यकता है, जिसको हम कर देंगे।

माननीय अध्यक्ष : श्री सौगत राय।

आप वरिष्ठ सदस्य हैं। मैं आपसे फिर आग्रह करना चाहता हूँ कि आप जब भी सवाल पूछना चाहेंगे, मैं आपको अवसर दूंगा, लेकिन, प्लीज, बैठे-बैठे नहीं। मैं दो दिन से देख रहा हूँ आप बैठे-बैठे बोल रहे हैं।

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): Sir, I want a clarification with regard to West Bengal. The Questioner, in his Question, has included the State of West Bengal. He has asked:

“Whether the State of West Bengal has a peak demand-supply gap which is more than the all-India average and the highest in the country after two-three small States.”

(1200/SM/SJN)

In your reply, you have said that as against All India average of 0.6 per cent power shortage, there is no peak shortage in West Bengal and further while there is energy deficit of 0.4 per cent at All India level, there is 0.3 per cent energy shortage in West Bengal which means that West Bengal is better place than many of the States. I think that question has some mischief about West Bengal. ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Will the hon. Minister clarify the position? I would like to know whether West Bengal has surplus power and is able to export power to other States like Bihar and Odisha. Will you clarify this position?

श्री आर. के. सिंह : माननीय अध्यक्ष महोदय, जो स्थिति है, हमने उस स्थिति का उल्लेख अपने उत्तर में कर दिया है। हम लोग किसी भी राज्य के साथ या कुछ भी विधेयक नहीं करते हैं। पश्चिम बंगाल को भी जितनी राशि की आवश्यकता थी, हम लोगों ने उतनी राशि की योजना उनकी व्यवस्था के सुदृढीकरण के लिए स्वीकृत की है। हां, यह मैं अवश्य कहना चाहूंगा कि कोलकाता में विद्युत व्यवस्था सुदृढीकरण के लिए हमने राशि स्वीकृत की थी और कुछ सब स्टेशन्स बनाने थे, उसमें विधि व्यवस्था और कुछ लोगों के व्यवधान के कारण वह काम आगे नहीं बढ़ रहा है।...(व्यवधान)

दूसरी बात यह है कि इनका जो पर कैपटा कंजम्पशन है, वह नेशनल एवरेज से कम है। इनका पर कैपटा कंजम्पशन 700 यूनिट है, नेशनल एवरेज करीब 1200 यूनिट है, उसको बढ़ाने की जरूरत है। अगर उसको बढ़ा देंगे, तो फिर आपको और बिजली की आवश्यकता पड़ेगी।

(इति)

प्रश्न काल समाप्त

स्थगन प्रस्ताव के बारे में घोषणा

1201 बजे

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे विभिन्न विषयों पर कुछ सदस्यों से स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं। यद्यपि ये मामले महत्वपूर्ण हैं, तथापि इनके लिए आज की कार्यवाही में व्यवधान डालना आवश्यक नहीं है। इन मामलों को अन्य अवसरों पर उठाया जा सकता है। इसलिए मैंने स्थगन प्रस्ताव की किसी सूचना के लिए अनुमति प्रदान नहीं की है।

सभा पटल पर रखे गए पत्र

1202 बजे

माननीय अध्यक्ष : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे। श्री किरन रिजीजू

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF YOUTH AFFAIRS AND SPORTS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF MINORITY AFFAIRS (SHRI KIREN RIJIJU): Sir, I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Sports Authority of India, New Delhi, for the year 2016-2017, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Sports Authority of India, New Delhi, for the year 2016-2017.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(3) A copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

(i) Detailed Demands for Grants of the Ministry of Minority Affairs for the year 2019-2020.

(ii) Detailed Demands for Grants of the Ministry of Youth Affairs and Sports for the year 2019-2020.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF POWER, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF NEW AND RENEWABLE ENERGY AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP (SHRI R.K. SINGH): Sir, I beg to lay on the Table:-

1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Forum of Regulators, New Delhi, for the years 2012-2013 to 2014-2015, along with Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Forum of Regulators, New Delhi, for the years 2012-2013 to 2014-2015.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(3) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Joint Electricity Regulatory Commission (for the State of Goa & Union Territories), Gurgaon, for the year 2017-2018, along with Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Joint Electricity Regulatory Commission (for the State of Goa & Union Territories), Gurgaon, for the year 2017-2018.

(4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.

(5) A copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

(i) Memorandum of Understanding between the Power Finance Corporation Limited and the Ministry of Power for the year 2019-2020.

(ii) Memorandum of Understanding between the Indian Renewable Energy Development Agency Limited and the Ministry of New and Renewable Energy for the year 2019-2020.

(6) A copy of the Central Electricity Regulatory Commission (Grant of Connectivity, Long-term Access and Medium-term Open Access in inter-State Transmission and related matters) (Seventh Amendment) Regulations, 2019 (Hindi and English versions) published in Notification No. L-1/(3)/2009-CERC in Gazette of India dated 28th January, 2019 under Section 179 of the Electricity Act, 2003.

(7) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (6) above.

(8) A copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of the Ministry of New and Renewable Energy for the year 2019-2020.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI HARDEEP SINGH PURI): Sir, I beg to lay on the Table:-

(1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

(i) Memorandum of Understanding between the NBCC (India) Limited and Ministry of Housing and Urban Affairs for the year 2019-2020.

(ii) Memorandum of Understanding between the Housing and Urban Development Corporation Limited and Ministry of Housing and Urban Affairs for the year 2019-2020.

(2) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 394 of the Companies Act, 2013:-

(i) Review by the Government of the working of the Noida Metro Rail Limited, Noida, for the year 2017-2018.

(ii) Annual Report of the Noida Metro Rail Limited, Noida, for the year 2017-2018, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(3) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (2) above.

(4) A copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of the Ministry of Civil Aviation for the year 2019-2020.

(5) A copy of the Requisitioning and Acquisition of Immovable Property (Amendment) Rules, 2018 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R.133(E) in Gazette of India dated 20th

February, 2019 under Section 22 of the Requisitioning and Acquisition of Immovable Property Act, 1952.

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में राज्य मंत्री (जनरल विजय कुमार सिंह) (सेवानिवृत्त):
माननीय अध्यक्ष, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1988 की धारा 11 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):

(एक) का.आ. 6392(अ) जो 31 दिसम्बर, 2018 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अप्रैल, 2011 की अधिसूचना संख्या का.आ. 689(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(दो) का.आ. 6393(अ) जो 31 दिसम्बर, 2018 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 233 के खंडों को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया है।

(तीन) का.आ. 6394(अ) जो 31 दिसम्बर, 2018 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 233 के खंडों को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया है।

(चार) का.आ. 07(अ) जो 2 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 148ग के खंडों को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया है।

(पांच) का.आ. 08(अ) जो 2 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 10 के खंडों को राष्ट्रीय राजमार्ग और अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड को सौंपा गया है।

(छह) का.आ. 09(अ) जो 2 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अगस्त, 2005 की अधिसूचना संख्या का.आ. 1096(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(सात) का.आ. 301 (अ) जो 15 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अगस्त, 2005 की अधिसूचना संख्या का.आ. 1096(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(आठ) का.आ. 361(अ) जो 4 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अप्रैल, 2011 की अधिसूचना संख्या का.आ. 689(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(नौ) का.आ. 379(अ) जो 24 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 354 के खंडों को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया है।

(दस) का.आ. 380(अ) जो 24 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित राष्ट्रीय राजमार्गों के खंडों को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया है।

(ग्यारह) का.आ. 381(अ) और का.आ. 382(अ) जो 24 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 4 अगस्त, 2005 की अधिसूचना संख्या का.आ. 1096(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(बारह) का.आ. 383(अ) जो 24 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 179क के खंडों को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया है।

(तेरह) का.आ. 509(अ) जो 30 जनवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 148डक के खंडों को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया है।

(चौदह) का.आ. 694(अ) और का.आ. 695(अ) जो 5 फरवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 4 अप्रैल, 2011 की अधिसूचना संख्या का.आ. 689(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(पन्द्रह) का.आ. 886(अ) और का.आ. 887(अ) जो 18 फरवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 4 अप्रैल, 2011 की अधिसूचना संख्या का.आ. 689(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(सोलह) का.आ. 969(अ) और का.आ. 970(अ) जो 22 फरवरी, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 4 अप्रैल, 2011 की अधिसूचना संख्या का.आ. 689(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(सत्रह) का.आ. 1891(अ) जो 31 मई, 2019 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित पंजाब राज्य में नये राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 354ख के खंडों को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया है।

(2) वर्ष 2019-2020 के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

जल शक्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रतन लाल कटारिया) : माननीय अध्यक्ष, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

- (1) वर्ष 2019-2020 के लिए जल शक्ति मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (2) (एक) पोलावरम परियोजना प्राधिकरण, हैदराबाद के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
(दो) पोलावरम परियोजना प्राधिकरण, हैदराबाद के वर्ष 2017-2018 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF MICRO, SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ANIMAL HUSBANDRY, DAIRYING AND FISHERIES (SHRI PRATAP CHANDRA SARANGI): Sir, I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the National Small Industries Corporation Limited and the Ministry of Micro, Small and Medium Enterprises for the year 2019-2020.
- (2) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Credit Guarantee Fund Trust for Micro and Small Enterprises, Mumbai, for the year 2017-2018, along with Audited Accounts.
(ii) Statement regarding the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Credit Guarantee Fund Trust for Micro and Small Enterprises, Mumbai, for the year 2017-2018.
- (3) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (2) above.
- (4) A copy of the Detailed Demands for Grants (Hindi and English versions) of the Ministry of Micro, Small and Medium Enterprises for the year 2019-2020.

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE**Third Report**

1203 hours

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL): I beg to present the Third Report of the Business Advisory Committee.

**STATEMENT CORRECTING ANSWER GIVEN TO STARRED
QUESTION NO. 87 DATED 27.06.2019
RE: DISINVESTMENT OF AIR INDIA – LAID**

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI HARDEEP SINGH PURI): I beg to lay a Statement (Hindi and English versions) correcting the reply to Starred Question No. 87 given on 27th June, 2019 asked by Shri Anto Antony, MP regarding 'Disinvestment of Air India'.

RE: PLIGHT OF FARMERS IN THE COUNTRY

1204 hours

SHRI RAHUL GANDHI (WAYANAD): I thank you Speaker, Sir, for allowing me to speak. Farmers are suffering throughout the country. I would like to draw the attention of the Government to the terrible plight of farmers in Kerala.

It hurts me to inform the House that yesterday Shri Ankittan, a farmer of Kerala in Wayanad committed suicide due to crushing debt. In Wayanad alone, bank notices for non-payment of loans have been given to almost eight thousand farmers. They are facing the threat of immediate eviction. Under SARFAESI Act, their properties are attached against their bank loans. This is resulting in A spate of farmer suicides.

In Kerala, 18 farmers have committed suicide since banks began recovery procedures one and half years ago. The Government of Kerala has announced a moratorium on repayment of farm loans for all Kerala farmers till 31st December, 2019. Meanwhile, the Government of India is refusing to direct the RBI to consider this moratorium and get it implemented.

Meanwhile, in the last five years, the BJP Government has given Rs.4.3 lakh crore in tax concessions and waived Rs.5.5 lakh crore for rich businessmen. (1205/GG/AK)

Why is there this shameful double standard? Why does the Government act as if our farmers are inferior to the rich? I was sad to see that no concrete step was taken in this Budget to provide relief to the farmers.

I would like to request the Central Government to direct the RBI to consider the moratorium declared by the Kerala Government, and ensure that the banks do not threaten the farmers with recovery notices. The Prime Minister also made certain commitments five years ago to the farmers of this country on prices, farm loan and other issues. ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आपने अपनी बात रख दी है।

...(व्यवधान)

श्री राहुल गांधी (वयनाड): मैं बस अपनी बात खत्म कर रहा हूँ ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अब समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री राहुल गांधी (वयनाड): मैं कुछ भी बोल रहा हूँ ... (व्यवधान) जवाब दे रहा हूँ ... (व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): आप जवाब नहीं दे सकते हैं। ... (व्यवधान)

श्री राहुल गांधी (वयनाड): मैं चेयर को एड्रेस कर के जवाब दे रहा हूँ। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप चेयर को एड्रेस कर के बोलिए।

... (व्यवधान)

SHR RAHUL GANDHI (WAYANAD): The situation of farmers in this country is terrible. The Prime Minister has made commitments to these farmers. So, I would request the Government of India to fulfil these commitments. Thank you.

माननीय अध्यक्ष : श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन को श्री राहुल गांधी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

माननीय अध्यक्ष: माननीय रक्षा मंत्री जी इसका जवाब देंगे।

... (व्यवधान)

रक्षा मंत्री (श्री राजनाथ सिंह): माननीय अध्यक्ष जी, मैं यह कहना चाहूंगा कि जहां तक किसानों की स्थिति का प्रश्न है, यह साल-दो साल या चार-पांच सालों से ही किसानों की दयनीय स्थिति नहीं हुई है। लंबे समय तक जिन लोगों ने सरकार चलाई है, वे किसानों की दयनीय स्थिति के लिए जिम्मेदार हैं। ... (व्यवधान)

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Sir, what is this?

... (Interruptions) He is asking about loan waiver. ... (Interruptions)

HON. SPEAKER: Please sit down.

... (Interruptions)

श्री राजनाथ सिंह : लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि जब से श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में केन्द्र में सरकार बनी है, बराबर किसानों की आमदनी को दोगुना करने के लिए उनके द्वारा प्रयत्न किए जा रहे हैं। ... (व्यवधान) मैं पूरे विश्वास और दावे के साथ कह सकता हूँ कि जितना एमएसपी पांच वर्षों के अंदर हमारे प्रधान मंत्री जी ने बढ़ाने का काम किया है, आजाद भारत के इतिहास में किसी भी सरकार ने एमएसपी को नहीं बढ़ाया है। ... (व्यवधान) इतना ही नहीं, किसान मान-धन योजना के अंतर्गत सारे किसानों को, चाहे उनके पास कितनी भी जमीनें क्यों न हों, छह हजार रुपये की धनराशि देने का जो निर्णय हम लोगों ने किया है, उसे हम लोगों ने लागू भी किया है। ... (व्यवधान) महोदय, मैं एक रिपोर्ट के आधार पर यह बतलाना चाहता हूँ कि उससे किसानों की की आमदनी में 20-25 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। ... (व्यवधान) यह हमारी ऐसी सरकार है, जिसने किसानों के लिए काम किया है। ... (व्यवधान) अभी हमें बहुत कुछ करना है। ... (व्यवधान) लेकिन बहुत कुछ किया भी है। ... (व्यवधान) सबसे ज्यादा स्यूसाइड्स यदि किसानों ने की हैं तो इससे पहले की हैं। ... (व्यवधान) अध्यक्ष महोदय, पिछले पांच वर्षों के अंदर स्यूसाइड्स का नंबर, मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि कम हुआ है। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, जब आपके माननीय सदस्य ने कोई मुद्दा उठाया है तो आपको माननीय मंत्री जी का जवाब भी सुनना चाहिए। मैंने उन्हें आउट ऑफ टर्न बोलने की परमिशन दी है तो आपको जवाब भी सुनना चाहिए। यह तरीका ठीक नहीं है। आपको जवाब सुनना चाहिए।

...(व्यवधान)

नियम 377 के अधीन मामले – सभा पटल पर रखे गए

1203 बजे

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, नियम-377 के अधीन मामलों को सभा-पटल पर रखा जाए। जो सदस्य 20 मिनट के भीतर सभा पटल पर रख सकते हैं, उन्हीं मामलों को सभा पटल पर रखा माना जाएगा। शेष व्यपगत माने जाएंगे।

Re: Need to establish Kendriya Vidyalayas in Jammu parliamentary constituency, J & K

श्री जुगल किशोर शर्मा (जम्मू): मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र जम्मू की ओर दिलाना चाहता हूँ। जम्मू क्षेत्र में बहुत सी ऐसी जगह हैं जहां केन्द्रीय विद्यालय के स्कूल नहीं होने के कारण वहां के बच्चों को काफी दूर का रास्ता तय करके स्कूलों में जाना पड़ता है तथा वहां के छात्र-छात्राओं को बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है तथा पर्वतीय क्षेत्र के गांव के बच्चे स्कूल जाने में असमर्थ हैं।

अतः मैं आपके माध्यम से सरकार को कहना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र जम्मू के पुंछ, विश्राह तथा नोशरा में केन्द्रीय विद्यालय खोला जाये जिससे वहां के बच्चे स्कूल जा सकें।

(इति)

Re: Need to set up extension centre of Mahatma Gandhi Central University, Motihari (Bihar) at Bettiah in West Champaran district of the state

डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण): महात्मा गांधी केन्द्रीय विश्विद्यालय मोतिहारी का एक विस्तार शिक्षा केन्द्र बेतिया, जिला-पश्चिम चम्पारण में खोलना जनहित में होगा। पश्चिम चम्पारण जिला से बहुत बच्चे अन्य जगहों पर जाकर शिक्षा लेते हैं। इससे बचत के साथ उत्तम शिक्षा का अवसर मिलेगा साथ ही रोजगार के अवसर सृजित होंगे। महात्मा गांधी जी के चम्पारण में आए 150 वर्ष पूरे होने पर उनके प्रति सच्ची श्रद्धांजलि भी होगी। विदित हो कि चम्पारण प्रवास के दौरान गांधी जी अधिकांश समय पश्चिम चम्पारण जिला में रहकर किसानों को जागरूक किया था। बेतिया में राज्य का करीब 100 एकड़ जमीन उपलब्ध है और केन्द्र सरकार को जमीन के मद में कोई व्यय नहीं करना होगा।

(इति)

Re: Need to include Bhojpuri language in Eighth Schedule to the constitution

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): भारत के विभिन्न राज्यों में बोली जाने वाली भाषा भोजपुरी, राजस्थानी और भोटी को अभी तक संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल नहीं किया गया जबकि ये तीनों भाषाएं अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर विदेशों में मान्यता प्राप्त कर चुकी हैं। इतना ही नहीं लोक सभा में पिछली सरकार ने भोजपुरी भाषा को संविधान के आठवीं अनुसूची में शामिल करने का आश्वासन भी दिया था लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई। जबकि भोजपुरी भाषा देश के विभिन्न हिस्सों में जैसे मुख्य रूप से पश्चिम बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तरी झारखण्ड के क्षेत्र में बोली जाती है। आँकड़ों के अनुसार भारत में लगभग 20 करोड़ लोग भोजपुरी बोलते हैं। पूरे विश्व में भोजपुरी भाषा ब्राजील, फिजी, गुयाना, मारिशस, दक्षिण अफ्रीका, टोबागो आदि देशों में बोली जा रही है।

अतः भारत सरकार से भोजपुरी भाषा को संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल करने की मांग करता हूँ।

(इति)

Re: Need to develop a monitoring mechanism to weed out alleged corrupt elements with regard to implementation of social welfare schemes

श्री रवि किशन (गोरखपुर): आदरणीय प्रधानमंत्री जी के यशस्वी नेतृत्व में समाज के अंतिम पंक्ति में खड़े और जीवन की मूलभूत सुविधाओं से वंचित लोगों के लिए विभिन्न कल्याणकारी योजनायें यथा प्रधानमंत्री आवास योजना, उज्ज्वला योजना, हर घर शौचालय योजना इत्यादि चलाई जा रही है ताकि समाज के इस गरीब वर्ग के जीवन में गुणात्मक परिवर्तन हो सके!

इन योजनाओं के परिणाम स्वरूप गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले लोगों के जीवन में व्यापक सुधार हुआ है। अब उनके पास जीवन की मूलभूत सुविधायें भी उपलब्ध हैं लेकिन ऐसी जानकारी मिलती रहती है कि आम जनता और योजनाओं को लागू रखने वाले सरकारी कार्यालयों के बीच बिचौलिए का एक तंत्र कथित रूप से विकसित हो गया है! जो योजना की कुल राशि का एक भाग सुविधा प्रदान करने के नाम पर कथित रूप से हड़प लेता है। प्रधानमंत्री जी की ऐसी महत्वकांक्षी योजना के क्रियान्वयन में कथित भ्रष्टाचार की यह व्यवस्था फल-फूल रही है जिस पर रोक लगाना आवश्यक है। इसके लिए केन्द्र और राज्य सरकारों द्वारा मिलकर एक निगरानी तंत्र विकसित करना आवश्यक है।

(इति)

Re: Need to develop a mechanism to unearth benami property in the country

श्री गणेश सिंह (सतना): बेनामी सम्पत्ति पर मोदी जी की सरकार ने बने हुए कानून का सख्त किया है। इसमें आम जनता को सूचना के बतौर कैसे सहभागी बनाया जाये, इस पर मेरी एक राय है कि कोई ऐसा एक साफ्टवेयर डेवलप किया जाए जिसमें आम जनता से सूचना मांगी जाये, इसमें सूचना दाता को पुरस्कृत करने हेतु प्रावधान करके इसे गोपनीय रखा जाए इससे जो लाभ होगा बेनामी संपत्ति जहां है जिसकी भी है, उसके बारे में वास्तविक जानकारी पड़ोस के लोगों को रहती है। किन्तु उसे सार्वजनिक करने में कठिनाई होती है। यदि गोपनीय रखकर के सूचनाएं एकत्र करके एकत्र की गई सूचना के आधार पर शासकीय रिकॉर्ड को सामने लाया जा सकता है और इससे बेनामी सम्पत्ति का पर्दाफाश होगा

(इति)

Re: Need to undertake doubling of Madhupur-Giridih-Kodarma railway route

श्रीमती अन्नपूर्णा देवी (कोडरमा): संसदीय क्षेत्र कोडरमा के अंतर्गत मधुपुर-गिरिडीह-कोडरमा रेल खंड (137 किलोमीटर) की एकल रेलवे लाईन का निर्माण होने के चलते उत्पन्न समस्या की ओर सदन का ध्यान आकृष्ट करना चाहती हूं। यह रेल खण्ड झारखण्ड राज्य के पांच प्रमुख जिलों को जोड़ने का कार्य करता है। मधुपुर-गिरिडीह-कोडरमा रेल खण्ड वर्तमान में एकल रेलवे लाईन है। जिससे मेल/एक्सप्रेस तथा पैसेंजर गाड़ियों के परिचालन में रेलवे को काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है। इस रेल खण्ड पर मेल एक्सप्रेस तथा पैसेंजर गाड़ियों को नियत समय पर परिचालन करना बहुत ही कठिन हो गया है। मेल एक्सप्रेस गाड़ियों तथा अप-डाऊन सेवा की पैसेंजर गाड़ियों को किसी न किसी स्टेशन पर रोकना पड़ता है, जिससे अन्य सभी गाड़ियाँ विलम्ब से चलायी जा रही है। इस रेल खण्ड के दैनिक यात्री ट्रेन के विलम्ब होने के चलते कई बार अपना रोष प्रकट कर चुके हैं।

अतः जनहित में सदन के माध्यम से रेल मंत्रालय, भारत सरकार से मेरी मांग है। कि मधुपुर-गिरिडीह-कोडरमा रेल खण्ड को प्राथमिकता के आधार पर रेलवे लाइन का दोहरीकरण का कार्य कराये जाने के लिए आवश्यक विभागीय आदेश देने की कृपा करने का कार्य करें।

(इति)

Re: Need to facilitate payment of dues to the investors of Adarsh Credit Cooperative Society

श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा): आदर्श क्रेडिट कॉपरेटिव सोसायटी विगत 20 वर्षों से सहकारिता के क्षेत्र में काम कर रही है। यह मल्टी स्टेट वित्तीय सहकारी समिति है तथा इसकी शाखाएँ मेरे लोकसभा क्षेत्र भीलवाड़ा सहित देशभर में अनेक स्थानों पर है। यह सोसायटी निवेशकों से राशि प्राप्त कर रही थी तथा अक्टूबर, 2018 तक भुगतान भी कर रही थी। अक्टूबर, 2018 के बाद भुगतान बंद हो गया है। सोसायटी इसके लिए यह कारण बताती है कि उनके खातों को आयकर विभाग द्वारा सीज किया हुआ है। निवेशकों की राशि परिपक्वता अवधि के बाद उनके बचत खातों में डाली जा रही है, परन्तु बचत खातों से निवेशकों को भुगतान नहीं मिल रहा है तथा राशि खातों में जमा है। मेरे लोकसभा क्षेत्र सहित देशभर में लगभग 20 लाख निवेशक इससे प्रभावित है। आदर्श क्रेडिट कॉपरेटिव सोसायटी पर आयकर विभाग, | एस.ओ.जी., एस.एफ.आई.ओ. की जांच कार्यवाही चल रही है जिससे सोसायटी के बैंक खाते सीज कर दिए व सोसायटी के पास जो प्रोपर्टी है उसके बेचने पर भी प्रतिबंध लगा रखा है। सदन के माध्यम से मेरा आग्रह है कि सोसायटी को सरकार अपने अधीन लेकर सुचारू करने एवं निवेशकों का भुगतान करने की व्यवस्था करावे ताकि देशभर के 20 लाख निवेशकों को उनकी परिपक्वता जमा राशि का भुगतान शीघ्र प्राप्त हो सके।

(इति)

Re : Sanction and disbursement of Central share of insurance claims under PMFBY-WBCIS for Mrug Bahar year 2018 in Ahmednagar district of Maharashtra

DR. SUJAY VIKHE PATIL (AHMEDNAGAR): The Government of Maharashtra had implemented Pradhan Mantri Fasal Bima Yojna, through its Weather Based Crop Insurance Scheme for fruit crops to be taken in MrugBahar for the year 2018, vide its Resolution dated — 25th April 2018 for which 50% of funds are to be shared by State & 50% by Central Government.

The Maharashtra Govt. had released 50% funds as a share of state vide GR dated 13th June 2019 for disbursement to the eligible beneficiary farmers.

In Ahmednagar district, 30,700 loanee and Non-loanee farmers had applied & paid full premium of the scheme of SBI General Insurance Company for the fruit crops like Orange, Sweet Orange, Guava, Pomegranate, Sapota etc.

Out of which, only 15,448 beneficiary farmers received the benefit of the scheme and 15,252 farmers are still waiting, due to 50% share of amount which is receivable from the Central Government. The poor & needy farmers of Ahmednagar District frequently ask the Insurance Company for compensation, but the company is showing reason as non-receipt of funds from the Central Government.

Through this august house, I would like to draw the attention of the Government, towards the sanction and disbursement of the amount of insurance claims under PMFBY-WBCIS for MrugBahar year - 2018 in Ahmednagar district of Maharashtra at the earliest.

(ends)

Re: Need to include banana crop under Pradhan Mantri Fasal Bima Yojana

श्री प्रभुभाई नागरभाई वसावा (बारदौली): अध्यक्ष महोदय, केले को सर्वमान्य लोगों का फल माना जाता है। केला एक प्रोटीनयुक्त फल है जिसका पूरे भारत व विदेश में भी ज्यादातर इस्तेमाल किया जाता है। दुनिया में केले के सबसे बड़े उत्पादक के रूप में भारत कुल वैश्विक उत्पादन में लगभग 23 प्रतिशत योगदान देता है। गुजरात देश में केले के सबसे बड़े उत्पादकों में से एक है, जिसमें मेरा मतदार संघ 23 बारडौली लोकसभा जिला सूरत और तापी भी शामिल है। यहां केले की खेती काफी ज्यादा मात्रा में होती है। इस जगह का केला देश के अनेक राज्यों में जाता है और दुनिया के कई देशों में निर्यात होता है। जब भाटा चक्रवात आता है, सूखा या ज्यादा गरम वातावरण बन जाता है तब केले की फसल पूरी नष्ट हो जाती है। इससे छोटे और बड़े किसानों को अपना जीवनयापन करने में बड़ी दिक्कत होती है तथा अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है। किसान खुदकुशी तक सोचने के लिए मजबूर हो जाता है। | इसलिए माननीय अध्यक्ष महोदय जी, आपके माध्यम से मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि केले की फसल को भी प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना में सम्मिलित किया जाये।

(इति)

Re: Need to start flight services from Chitrakoot in Uttar Pradesh

श्री आर. के. सिंह पटेल (बांदा): चित्रकूट धाम उत्तर प्रदेश में लाखों पर्यटक हर माह आते हैं। जिन्हें हवाई यात्रा की सुविधा न होने से पर्यटक परेशान होते हैं। चित्रकूट में हवाई अड्डे का निर्माण हो चुका है। यहाँ दिल्ली से खजुराहो वाया वाराणसी चलने वाली हवाई जहाज को चित्रकूट में भी पर्यटकों के लिए ठहराव किया जाए ताकि दिल्ली व अन्य स्थलों को आने जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिल सके।

अतः भारत सरकार से मांग करता हूँ कि चित्रकूट हवाई अड्डे को आम जन जीवन की सुविधा के लिए यथाशीघ्र खोला जाए।

(इति)

Re: Implementation of Government schemes and programmes by Autonomous bodies

श्री गोपाल शेटी (मुम्बई उत्तर): हमारा देश विश्व का सबसे बड़ा लोकतांत्रिक देश है तथा हमारे देश में जनता का, जनता के द्वारा और जनता के लिए शासन की लोकतंत्रात्मक व्यवस्था है। लोकतंत्र, एक ऐसी शासन व्यवस्था है जिसके तहत जनता को अपनी मर्जी से अपना शासक चुनने का अधिकार प्राप्त होता है। जनता के माध्यम से चुने गये शासक द्वारा देश के सर्वांगीण विकास हेतु विभिन्न कल्याणकारी योजनाएं क्रियान्वित की जाती हैं, लेकिन प्रायः यह देखने में आया है कि सरकार द्वारा संचालित की जारी कल्याणकारी योजनाओं में देश के कुछेक स्वायत्त निकाय अनावश्यक रूप से अड़चन पैदा करते हैं, जो एक लोकतांत्रिक देश के लिए उचित नहीं है।

देश की स्वायत्त संस्थाएं, जिन्हें अपने कार्यों के निष्पादन हेतु सरकार द्वारा धन का आबंटन किया जाता है, उनका यह नैतिक कर्तव्य है। बनता है कि वह सरकार द्वारा देश के विकास हेतु क्रियान्वित की जाने वाली कल्याणकारी योजनाओं का तेजी से आगे बढ़ाने हेतु सरकार के साथ तत्परता के साथ सकारात्मक कार्यवाही करें, न कि बाधा उत्पन्न करें।

इस संदर्भ में मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह सार्वजनिक हित को दृष्टिगत रखते हुए देश की ऐसी स्वायत्त संस्थाएं, जो देश के विकास हेतु चलायी जाने वाली कल्याणकारी योजनाओं को क्रियान्वित करने में बाधा या अड़चन पैदा करती हैं अथवा सरकार के सुझाव की अनदेखी करती हैं, उनके विरुद्ध जनहित में आवश्यक पहल करते हुए ऐसी व्यवस्था करें कि स्वायत्त संस्थाएं देश की कल्याणकारी योजनाओं के संचालन में व्यवधान न उत्पन्न करें/सरकार के सुझाव की अनदेखी न करें।

(इति)

Re : Opening of Gold Mines in Karnataka

SHRI S. MUNISWAMY (KOLAR): The Bharath Gold Mines Limited is in Kolar. The Sharath Gold Mines Limited, KGF is a PSU under the administrative control of the Ministry of Mines and is now closed. It was set up in 1972 to operate the Kolar Gold Mines and was taken over by the central government from the Government of Mysore. It was primarily engaged in gold mining from its captive mines in the Kolar Gold Fields located mainly in Karnataka but partly also in Andhra Pradesh. Towards its last years, the company also undertook mine development, shaft sinking, manufacture of mining machinery and other fabricated items for outside clients for which it set up a Mine Construction and Engineering Division. Until the time of its closure, SGML was the only world class gold mining operation in India.

Thousands of families were employed by SGML and indirect employment was also boosted. After SGML closed, these families become unemployed and in search of jobs, the young generation of are travelling far away to Bengaluru. Government has to set up a SEZ industrial hub in KGF.

I kindly request the Government to take action to reopen KGF so that economic activity in Kolar, Karnataka could be boosted.

(ends)

Re: Need to develop and promote tourism in Uttarakhand

श्री अजय भट्ट (नैनीताल-ऊधमसिंह नगर): उत्तराखंड में पर्यटन उद्योग की अपार संभावनायें हैं क्योंकि यहां पर ऐसी अनेक जगह हैं, कॉर्बेट पार्क, फूलों की घाटी, राजाजी पार्क, गोविंद राष्ट्रीय उद्यान, अस्कोट वन्य विहार, केदार वन्य विहार, सोना नदी वन्य विहार, बिनसर वन्य विहार। जहां पर पर्यटक वन्य जीवों को देखने के साथ-साथ वहां के प्राकृतिक सौंदर्य का आनंद लेने हर साल हजारों की तादाद में पहुंचते हैं। साथ ही साथ यहां पर पर्वतारोहण, ग्लाइडिंग, राफ्टिंग, ट्रैकिंग की अपार संभावनाएं हैं। वैसे भी उत्तराखंड की भूमि को देवभूमि कहा जाता है। यहां पर अनेक प्रसिद्ध मंदिर तथा मां देवी के शक्तिपीठ, बद्रीनाथ, केदारनाथ, जोशीमठ, मनसा देवी, यमनौत्री, गंगोत्री,

धारीदेवी मंदिर स्थापित है, जिनके दर्शन करने श्रद्धालु हर साल यहां पहुंचते हैं। जरूरत है, इन जगहों को सुविधायुक्त बनाने की तथा इन जगहों का विकास कर इनको दुनिया की नजरों में लाने की। आज के समय में पर्यटन उद्योग . एक बहुत बड़ा उद्योग है। उत्तराखंड में धार्मिक और प्राकृतिक दोनों तरह के पर्यटन स्थलों का विकास करने की तथा उनके प्रचार-प्रसार की अति आवश्यकता है। अगर सही तरीके से प्रचार प्रसार किया जाये और पर्यटन स्थलों का एक आधारभूत ढांचा तैयार किया जाये तो इससे उत्तराखंड के युवाओं को रोजगार भी मिलेगा ही, उनके तीवन स्तर में बदलाव भी आयेगा तथा कई हद तक पलायन की समस्या से भी छुटकारा मिलेगा जो आज उत्तराखंड की सबसे विकट समस्या है। सरकार से अनुरोध है कि उत्तराखंड की भौगोलिक दृष्टि को देखते हुए सरकार द्वारा उत्तराखंड के पर्यटन के विकास हेतु समुचित ध्यान देने की आवश्यकता है। इसके प्रचार-प्रसार और विकास के लिए समुचित धनराशि आबंटित करने का कष्ट करें।

(इति)

Re: Need to establish Zonal office of Railways in Ranchi, Jharkhand

श्री संजय सेठ (राँची): उत्तराखंड में पर्यटन उद्योग की अपार संभावनायें हैं क्योंकि यहां पर ऐसी अनेक जगह हैं, कॉर्बेट पार्क, फूलों की घाटी, राजाजी पार्क, गोविंद राष्ट्रीय उद्यान, अस्कोट वन्य विहार, केदार वन्य विहार, सोना नदी वन्य विहार, बिनसर वन्य विहार। जहां पर पर्यटक वन्य जीवों को देखने के साथ-साथ वहां के प्राकृतिक सौंदर्य का आनंद लेने हर साल हजारों की तादाद में पहुंचते हैं। साथ ही साथ यहां पर पर्वतारोहण, ग्लाइडिंग, राफटिंग, ट्रैकिंग की अपार संभावनाएं हैं। वैसे भी उत्तराखंड की भूमि को देवभूमि कहा जाता है। यहां पर अनेक प्रसिद्ध मंदिर तथा मां देवी के शक्तिपीठ, बद्रीनाथ, केदारनाथ, जोशीमठ, मनसा देवी, यमनौत्री, गंगोत्री, धारीदेवी मंदिर स्थापित है, जिनके दर्शन करने श्रद्धालु हर साल यहां पहुंचते हैं। जरूरत है, इन जगहों को सुविधायुक्त बनाने की तथा इन जगहों का विकास कर इनको दुनिया की नजरों में लाने की। आज के समय में पर्यटन उद्योग . एक बहुत बड़ा उद्योग है। उत्तराखंड में धार्मिक और प्राकृतिक दोनों तरह के पर्यटन स्थलों का विकास करने की तथा उनके प्रचार-प्रसार की अति आवश्यकता है। अगर सही तरीके से प्रचार प्रसार किया जाये और पर्यटन स्थलों का एक आधारभूत ढांचा तैयार किया जाये तो इससे उत्तराखंड के युवाओं को रोजगार भी मिलेगा ही, उनके तीवन स्तर में बदलाव भी आयेगा तथा कई हद तक पलायन की समस्या से भी छुटकारा मिलेगा जो आज उत्तराखंड की सबसे विकट समस्या है। सरकार से अनुरोध है कि उत्तराखंड की भौगोलिक दृष्टि को देखते हुए सरकार द्वारा उत्तराखंड के पर्यटन के विकास हेतु समुचित ध्यान देने की आवश्यकता है। इसके प्रचार-प्रसार और विकास के लिए समुचित धनराशि आबंटित करने का कष्ट करें।

(इति)

Re: Need to expedite the development of a Dry Port at Niphad in Dindori parliamentary constituency, Maharashtra

डॉ. भारती प्रवीण पवार (दिन्डोरी): मेरे संसदीय क्षेत्र दिन्डोरी के निफाड जगह पर 500 करोड़ रुपये की एक ड्राई पोर्ट 250 एकड़ में लगाने की घोषणा की थी। यह पोर्ट रेलवे आधारित है जिसे जवाहर लाल नेहरू ट्रस्ट ने लागू करना है। इस पोर्ट के लगने से नाशिक में भारी मात्रा में उत्पादित होने वाले अंगूर, अनार एवं प्याज के निर्यात को बढ़ावा मिलेगा जिससे किसानों की आय को दुगना करके उन्हें और समृद्ध किया जा सकता है। महाराष्ट्र जी एस टी ने भी इसकी मंजूरी दे दी है और इसके लिए निफाड में बन्द पड़ी एक सहकारी शूगर मिल की जमीन को अधिग्रहित कर लिया। इस ड्राई पोर्ट की स्थापना से इस क्षेत्र में फल उत्पादन को प्रोत्साहन मिलेगा।

सदन के माध्यम से अनुरोध है मेरे संसदीय क्षेत्र दिन्डोरी में स्थित निफाड में ड्राई पोर्ट की स्थापना के लिए जो कार्य शेष रह गए हैं उनको जल्द से जल्द यहां के किसानों के हित में पूरा किया जाए।

(इति)

Re: Problems posed by erosion

SHRI ABDUL KHALEQUE (BARPETA): I urge Union Government to declare erosion as national problem and calamity as lots of people are being rendered homeless, jobless and shelter less every year because of it. I also request the Government to sanction Flood and River Management Scheme of River Manas and Beki which were sent to the Central Water Commission several times.

(ends)

Re : Widening of NH 66

SHRI T. N. PRATHAPAN (THRISSUR): I wish to highlight the concerns about the decisions on land acquisition and alignment of road by NHAI for widening of NH 66.

(ends)

Re: Improving railway services in Mavelikkara parliamentary constituency, Kerala

SHRI SURESH KODIKUNNIL (MAVELIKKARA): The longstanding demands of the people of my constituency to avail increased facilities with regard to rail infrastructure and improved access to train services must be considered by the government on priority. Daily service, of Ernakulam-Velamkanni Express (Train No. 6016), provisioning of new coaches and rakes for kanyakumari express train is required. Stoppage is required for Kollam Egmore express at Avaneeshwaram, and Kanyakumari passenger train stoppage at Kuri (Madurai division). Rail Over Bridges are required at Mynagappalli, Nalukodi, Thakazhi, Kallumala, Avaneeshawaram. Level crossing is required at Kariyara and village office Junction at Mylam.

(ends)

Re: Implementation of Chennai –Bengaluru Industrial Corridor

SHRI S. JAGATHRAKSHAKAN (ARAKKONAM): Agriculture is the backbone of the economy while industries are its energy. The rapid development of capital goods industries promotes the growth of agriculture, transport and communication. It also eliminates our dependence on other countries for the supply of essential goods. Therefore the industrial sector is one of the main sectors that contributes to the Indian GDP. The Government of India initiated action to establish the Chennai- Bengaluru Industrial Corridor project. The corridor accounts for 6 per cent of India's Gross Domestic Product. The goal set for the Chennai-Bengaluru Industrial Corridor is 12-15 per cent corridor growth in the next 20 years and 25 per cent contribution to the GDP. The long-term vision of the Chennai-Bengaluru Industrial Corridor (CBIC) is to develop itself as a globally competitive manufacturing hub that promotes sustainable development by creating at least 22 million additional jobs in the next 20 years. The project will drive the growth of both large industries and SMEs within the corridor and boost exports from the region by focussing on sectors like leather industries, electronics, automobile, textiles and food processing, according to

the Integrated Master Plan for CBIC. This project will benefit Arakkonam, Arcot, Ranipet, Katpadi, Thirutani and Sholingar assembly constituencies which falls under the above Industrial corridor of Arakkonam Parliamentary Constituency which I represent.

I, therefore, request the Hon'ble Minister of Commerce and Industry to implement the project immediately without any further delay.

(ends)

**Re: Construction of protection wall in Kakinada Parliamentary
Constituency, Andhra Pradesh**

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH (KAKINADA): Andhra Pradesh is having a lengthy costal line which is a blessing to my state for development.

But the villages and people living adjacent to costal line are facing severe problems due to high tides and cyclones.

Konapapapeta village in my constituency is also facing problems. Nearly 4000 people are living in this village out of which 90% belong to fisherman community. For the last many years, Konapapapeta village, seriously affected by sea erosion, many fishermen have been rendered homeless as a part of the village merged into sea. A stretch of 4.50 Km is affected by sea erosion in this village. It is, therefore, requested that sea protection wall (GeoTube Wall) may be erected to safeguard the coast line of the village. Rectification of existing Geo Tube Wall is required in Uppada Village.

In 2011 1463 meter Geo Tube Wall was completed at Uppada village. After construction of wall three major cyclones, and other cyclones occurred during the last 8 years. However, the protection wall functioned well and protected Uppada village from sea erosen.

Now it has been damaged severely due to lack of proper maintenance. So it is necessary to protect Ubbampeta, Surada Peta, Mayapatnam in Aminabad and Tammayyapeta in Amaravilli Village. Rectification of Geo Tube Wall is urgent.

(ends)

Re: Gas leakages in East Godavari district, Andhra Pradesh

SHRI MARGANI BHARAT (RAJAHMUNDRY): In a span of one week, three or four gas leakages occurred in ONGC pipeline at Malkipuram. Due to these leakages, local residents feared for their lives. It is not the first time such incident of gas leakage has happened. It is a common occurrence in East Godavari district. The local residents are demanding that gas leakage should be stopped immediately. In the past also at Sakhinetipalli, ONGC gas pipe leaked. Again at Gollapalem, ONGC gas pipeline leaked. There is a perception among the people of these villages that the concerned authorities do not bother about such gas pipeline leakages until a mishap occurs.

Therefore, I urge upon the Government to set up an emergency cell in that part of the region so that residents of those places could live without any fear.

(ends)

Re: Need to construct a road between Tembhurni and Latur in Maharashtra

श्री ओम पवन राजेनिंबालकर (उस्मानाबाद): मेरे चुनाव क्षेत्र में कई तीर्थ स्थल हैं। यहां पर देश-विदेश से भारी संख्या में भक्तगण दर्शन करने आते हैं। लेकिन अच्छी सड़क नहीं होने के कारण उन्हें काफी असुविधा होती है। उनकी सुविधा हेतु इन तीर्थ स्थलों को अच्छी सड़कों से जोड़ने की जरूरत है।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 48 सातारा जिले के कोरेगांव से शुरू होकर हैदराबाद की सीमा तक है। टेम्भूर्णी मराठवाड़ा का मुख्य प्रवेश द्वार है। इसी महामार्ग पर टेम्भूर्णी से लातूर तक का 164 कि०मी० सड़क के निर्माण की जरूरत है। इस राजमार्ग के निर्माण हेतु 927.69 करोड़ रुपये के आवंटन की आवश्यकता है। इस सड़क के निर्माण होने से आवागमन में काफी आसानी होगी तथा खेती उद्योग और व्यापार को बढ़ावा मिलेगा तथा यातायात में

आसानी होगी। यह सड़क मराठवाड़ा को जाने के लिए काफी महत्वपूर्ण है। इसलिए इस रास्ते . के निर्माण की आवश्यकता है।

मैं आशा करता हूँ कि इस संबंध में जनसामान्य की भावनाओं पर विचार कर सरकार उचित निर्णय लेंगी जिससे यहां पर आने-जाने वाले पर्यटकों, व्यापारियों, क्षेत्रीय जनता को इसका लाभ मिल सकेगा।

(इति)

Re: Need to start services of superfast trains from Sitamarhi in Bihar

श्री सुनील कुमार पिंटू (सीतामढ़ी): नेपाल सीमा से सटे बिहार के सीमावर्ती इलाके में स्थित सीतामढ़ी रेलवे स्टेशन से यात्रा करने वाले रेल यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए वहां से सुपरफास्ट ट्रेनों को चलाए जाने की मांग काफी समय से उठती आ रही है जिसे मुजफ्फरपुर, दरभंगा और रक्सौल से चलने वाली सुपरफास्ट ट्रेनों का सीतामढ़ी तक विस्तार करके भी पूरा किया जा सकता है। सीतामढ़ी एक ऐतिहासिक पवित्र स्थल होने के नाते पर्यटन का भी केन्द्र है जहां देश-विदेश से पर्यटकों का आना-जाना लगा रहता है, लिहाजा, सीतामढ़ी से सुपरफास्ट ट्रेनों को चलाए जाने की तत्काल आवश्यकता है।

(इति)

Re: Problems being faced by professionals in Kuwait

SHRI P.K. KUNHALIKUTTY (MALAPPURAM): I would like to invite the attention of the Government towards a very alarming situation where thousands of Indian Engineers, including IITians, are on the verge of possible job loss in Kuwait. It is given to understand that Kuwait has decided to recognise degrees only if India's National Board of Accreditation (NBA) has approved the courses. The decision by Kuwait authorities has brought degrees by prestigious Indian Institutes of Technology (IITs) under the invalidation scanner. For India, engineers were to be issued no objection certificates only if the course had been accredited by the NBA. It is quite alarming that degrees awarded by prestigious institutions like IITs are not recognised unless there is accreditation by NBA.

Recently a similar issue had cropped up in UAE where thousands of Teachers were on verge of losing their jobs on the basis of their degrees as private students and not as regular students.

I would urge upon the Ministries of HRD and MEA to immediately intervene in the matter and take up the issue with the Kuwait authorities in the larger interest of the professionals working in Kuwait.

(ends)

RE: BUSINESS OF HOUSE

1204 बजे

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): अध्यक्ष जी, मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि आइटम नंबर-13 पर जो आइटम अंकित है - Discussion and voting on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways for 2019-20. यह नंबर 13 पर लिस्टेड है। ... (व्यवधान) एक हमारा लैजिस्लेटिव बिज़नेस द सेंट्रल यूनिवर्सिटी अमेंडमेंट बिल भी लिस्टेड है। मैं चाहता हूँ कि 11 नंबर आइटम की बजाय 13 नंबर आइटम पहले ले लिया जाए। सारे सदस्य रेलवे पर बोलना चाहते हैं। ... (व्यवधान) वह बेहतर रहेगा। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: ठीक है माननीय सदस्य।

MOTION RE: SUSPENSION OF RULE 331G

1209 hours

माननीय अध्यक्ष: आइटम नंबर – 12

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL):
Sir, I beg to move the following :-

“That the Rule 331G of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha in its application to the discussion and voting on the Demands for Grants for 2019-2020 be suspended.”.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :-

“ कि लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 331छ को वर्ष 2019-20 के लिए अनुदानों की मांगों पर चर्चा तथा मतदान पर लागू करने के संबंध में निलम्बित किया जाए ”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

(1210/KN/SPR)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियम 331(छ) को निलंबित कर दिया गया है। अनुदानों की मांगों को विभागों से संबंधित स्थायी समिति को संदर्भित किए बिना पारित किया जा सकता है तथापि अनुदानों की मांगों के स्थायी समितियों के गठन के पश्चात् उन्हें संदर्भित मानी जाएंगी, जिससे समितियां उनकी जांच शुरू कर सकें और उन पर अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर सकें ताकि समितियों द्वारा की गई सिफारिशों को अगले वर्ष के लिए अनुदानों की मांगों की तैयारी में उपयोग किया जा सके।

...(व्यवधान)

1211 बजे

(इस समय श्री अधीर रंजन चौधरी और कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा से बाहर चले गए।)

माननीय अध्यक्ष : कुछ भी रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

...(व्यवधान) ... (Not recorded)

सामान्य बजट – अनुदानों की मांगें
रेल मंत्रालय

1212 बजे

माननीय अध्यक्ष : कुछ भी रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

...(व्यवधान) ... (Not recorded)

माननीय अध्यक्ष : आइटम नम्बर 13, रेल अनुदान की मांगों पर चर्चा। श्री अधीर रंजन चौधरी।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, एक मिनट।

अब सभा रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग संख्या 82 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 पारिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं तो 15 मिनट के भीतर सभा पटल पर पर्चियाँ भेज दें, जिसमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्याएं लिखी हों, जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं।

इसी प्रकार प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्ताव 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 वह इसकी सूचना तत्काल सभा पटल पर मौजूद अधिकारी को दें।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:-

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में रेल मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 82 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2020 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 4 में दर्शाई गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।”

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी जी की ही बात रिकॉर्ड होगी।

...(व्यवधान) ... (Not recorded)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज। माननीय सदस्य बैठे-बैठे मत बोलिए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैंने अधीर रंजन चौधरी जी को आज्ञा दी है, आपको आज्ञा नहीं दी है। प्लीज बैठ जाइए। माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए।

1213 hours

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, I rise to dwell on the Demands for Grants for 2019-20 under the control of the Ministry of Railways.

सर, हिन्दुस्तान की रेल हम सब के लिए बड़े गर्व का एक प्रतिष्ठान है। पिछले तीन सालों से रेल और जनरल बजट को कम्बाइन्ड तरीके से पेश किया जा रहा है। इसमें मुझे कभी-कभी यह महसूस होता है- the scene and glamour which was visible in the Railway Budget has been lost because insofar as Railways is concerned, we used to get a little nostalgic.

(1215/CS/UB)

क्योंकि रेलवे के साथ हमारा सम्पर्क आज से नहीं है, बल्कि आजादी से पहले वर्ष 1832 से रेल के साथ हमारा सम्पर्क जुड़ा हुआ है। Sir, Indian Railways has multi-gauge, multi-traction system covering 67,368 km of route lane as on March, 2017. Out of 67,368 km, 22,021 km has double and multiple tracks, 25,367 km route lane is electrified i.e. 38 per cent. India's track density at 45.74 per sq.km is comparable to the track density in the United States but much lower than that of Germany, Russia, China and Canada.

Railways runs about 13,300 passenger trains and 9,200 freight trains covering around 7,200 stations daily. These trains carry 23 million passengers and around 3 million tonnes of freight every day. Each kilometre of track caters to 19,133 people in India. इस संदर्भ में मैं यह कहना चाहता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य अधीर रंजन जी, आप एक मिनट बैठिए।

माननीय सदस्यगण, अब मैं नाम लेकर पुकारूँगा। माननीय सदस्य बोल रहे हैं और माननीय वरिष्ठ सदस्य उनके सामने से क्रॉस कर रहे हैं। जब एक बार इस संबंध में व्यवस्था दे दी गई है तो हम सभी माननीय सदस्य उसकी अनुपालना करें। अगर अब किसी माननीय सदस्य ने बोलने वाले वक्ता को क्रॉस किया तो मैं उनका नाम लेकर सदन में पुकारूँगा।

माननीय अधीर रंजन जी, अब आप बोलिए।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): महोदय, मैं कह रहा था कि सालाना हिन्दुस्तान की ट्रेन में हमारे देश के जितने लोग सफर करते हैं, अगर उन्हें जोड़ा जाए तो सारी दुनिया में जितनी आबादी है, यह संख्या उससे लगभग ज्यादा होगी। मेरे कहने का मतलब यह है कि जितनी सारी दुनिया की आबादी है, उससे ज्यादा पैसेंजर्स हर साल हमारी रेल में सफर करते हैं...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, अब्दुल जी, सदन चल रहा है। आप खड़े-खड़े 1 सेकेंड बात कर लें, आप लगातार खड़े होकर बात कर रहे हैं। निशिकांत दुबे जी, आप वरिष्ठ सदस्य हैं। आप गैलरी में आकर बात न किया करें। सभी माननीय सदस्य मेरे लिए समान हैं।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): महोदय, एकदम ठीक बात है।

माननीय अध्यक्ष : अगर कोई माननीय वरिष्ठ मंत्री भी इस तरह से करेंगे, तो हम उनको भी आग्रहपूर्वक कहेंगे।

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, there is no denying the fact that Indian Railways still has been suffering from capacity constraints which was also often alluded to by our hon. Railways Minister inside the House. We would not disagree with it that the traffic flow on the rail network is highly uneven and imbalanced. For example, passenger trains utilise 65 per cent of the network capacity but contribute to less than 30 per cent of the revenue. The Golden Quadrilateral and Diagonals connecting the four major metros together constitute 16 per cent of the network but account for around 50 per cent of the freight and passenger traffic.

Line capacity is severely constrained due to introduction of more trains over the year. Since Independence, while railways' Route Kilometres have increased by 23 per cent, freight loading has increased by 1,344 per cent and passenger travel in terms of kilometres has increased by 1,642 per cent. Capacity constraints and oversaturation in the network also affect railway's ability to meet customer expectation. For example, speeds of freight trains have continued to remain between 25 to 30 kmph over the last three decades. Indian Railways also does not operate heavy haul freight trains on the network as the network is common to both freight and passenger trains.

Indian trains carry a maximum gross load of 5400 tonnes as compared to 20,000 to 37,000 tonnes carried by trains in China, South Africa, Brazil and Australia.

(1220/MY/KMR)

सर, हमारा जो रेलवे नेटवर्क है, वह सारे दुनिया में हमें चतुर्थ स्थान पर देखने को मिलता है। हमारी कैपेसिटी कन्स्ट्रैन्ट है, इसलिए यूपीए के जमाने में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की भावना हुई थी। हमारी कैपेसिटी कन्स्ट्रैन्ट है, इसलिए सारे ब्रॉडगेज को पहले दौर में इलेक्ट्रिफिकेशन करने की कवायद हमने शुरू की।

सर, हमने जो किया है, उसे तो कहना ही पड़ेगा, लेकिन बातों-बातों में सपने दिखाना हमें पसंद नहीं और हम नहीं चाहते हैं कि हमारी सरकार बात-बात में हिन्दुस्तान के आम नागरिकों को सपने दिखाए। इस सरकार की रवैया बदल चुकी है। सरकार कह रही है कि रेलवे को बचाने के लिए पीपीपी मॉडल होना चाहिए, प्राइवेटाइजेशन करना चाहिए। निजीकरण और निगमीकरण, इन दोनों मुद्दों को सामने रखकर आप रेलवे को बचाना चाहते हैं। हमारे रेल मंत्री जी बड़े दिलवाले हैं, वह कह रहे हैं कि हम 50 लाख करोड़ रुपये खर्च करेंगे। यह अच्छा है और अगर हथिया बरसेगी तो अलग बात है। आज जो रेल की स्थिति है, अगर ऐसी बात कही जाए कि हम 50 लाख करोड़ रुपये मोबिलाइज करेंगे, तो मुझे लगता है, जैसे कोई कहे कि रात में सोने की चटाई नहीं है और तंबू की फ़रमाइश हो रही है, आपकी बातों से मुझे वैसा ही लगता है। मैं भरोसा रखता हूँ कि आप जरूर इसमें कामयाब हो, लेकिन cut your coat according to your cloth.

गोयल साहब, आपके पूर्व प्रभु जी रेल मंत्री थे। प्रभु जी से पहले सदानंद गौडा साहब थे। सदानंद गौडा साहब के बाद सुरेश प्रभु जी आए थे। सुरेश प्रभु जी ने जब बजट रखा, तब उन्होंने 65 हजार करोड़ रुपये के आसपास अपना एक्सपेंडीचर दिखाया था। सुरेश प्रभु जी ने आकर कहा कि हम 8.5 लाख करोड़ रुपये खर्च करेंगे। अभी सुरेश प्रभु जी नहीं हैं, आप हैं, आप दोनों मुम्बई वाले हैं। आप बताइए कि सुरेश प्रभु जी ने जो 8.5 लाख करोड़ रुपये खर्च करने का वादा किया था और जो खर्चा किया, उसका नतीजा क्या निकला? इसके साथ-साथ आपने और 50 लाख करोड़ रुपये लगा दिए। इसे कहते हैं कि शायद आपके ऊपर हथिया बरस रही होगी। आप इतना पैसा कहां से लाइएगा? इस बजट में इसका कोई प्रावधान नहीं है। आपको इसमें भरोसा है कि हम सारी चीजें बेच देंगे, सारी चीजों को बेचकर हम पैसा कमाएंगे और उसके चलते हम काम करेंगे।

आपका रवैया साफ है कि सारी चीजों को बेच दो, प्राइवेटाइजेशन कर दो, निजीकरण और निगमीकरण करो। आप कहेंगे कि आपकी सरकार ने भी इसे किया था। हमने जरूर ऐसा सोचा था। आपको जानकारी होगी कि हमारी सरकार ने कमेटी बनाई थी, पित्रोदा कमेटी बनाई थी, केलकर कमेटी बनाई थी, रेल की सेफ्टी व सिक्योरिटी तथा रेल के नेटवर्क के लिए कमेटी बनाई थी, तब हमने यह प्रोग्राम बनाने की कोशिश की थी। आप उसी को उधार में लेकर चल रहे हैं। हमने एक लाख करोड़ रुपये खर्च करने का वादा किया था, जो हर साल 20 हजार करोड़ रुपये था। आप वह भी खर्च नहीं कर पा रहे हैं। आपकी पूरी तरह से माली हालत है। आप कहते हैं कि हम रेल को प्राइवेटाइज करेंगे। वर्ष 2014 में आप और हम सभी के आदरणीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने खुद वाराणसी में खड़े होकर कहा था कि जो भी होना चाहिए, होने दो, लेकिन रेलवे को कभी प्राइवेटाइज नहीं किया जाएगा। यह मैं नहीं, बल्कि आदरणीय प्रधान मंत्री जी का वादा है और यह उन्होंने पुण्य तीर्थ वाराणसी

में कहा था। कम से कम आप उनके वादे पर तो काम कीजिए, नहीं तो आपकी भी छुट्टी हो सकती है, क्योंकि रेलवे बड़ा म्यूजिकल चेयर की तरह है, कभी कोई रहेगा या नहीं रहेगा, यह पता नहीं।

सर, मैं दो-तीन मुद्दें उठाना चाहता हूँ। अगर हम रेलवे की एफिसिएंसी को देखें तो इसे देखने के लिए हमें कोई पैरामीटर भी ढूँढना पड़ेगा।

(1225/CP/SNT)

इसका एक पैरामीटर आपरेटिंग रेश्यो है। आप बताइए कि हमारा आपरेटिंग रेश्यो जहां अब है, क्या यह सस्टेनेबल है, क्या यह रेम्युनरेटिव है? आपका बजट यह स्पष्ट दर्शाता है कि हमारा आपरेटिंग रेश्यो सस्टेनेबल नहीं है। आपके जमाने में, वर्ष 2017-18 में आपरेशनल रेश्यो 98.4 पर्सेंट पर चला गया। मतलब 100 रुपये कमाने के लिए आपको 98.40 रुपये खर्च करने पड़ते हैं। गोयल साहब, आप चार्टर्ड एकाउंटेंट हैं। आप खुद बताइए। उसके बाद वर्ष 2018-19 में 96.2 पर्सेंट रिवाइज्ड किया। मतलब 2017-18 के एक्चुअल्स में 98.4 पर्सेंट था, बजट एस्टीमेट में 92.8 पर्सेंट था। आप कामयाब नहीं हो पाए। रिवाइज्ड एस्टीमेट में यह 96.2 पर्सेंट आ गया। यह आपका दिया हुआ ब्यौरा मैं पेश कर रहा हूँ। आप कह रहे हैं कि हम फिर इसे 92 पर्सेंट पर लाएंगे। इसका भरोसा क्या है, कहां भरोसा करें? जब कभी आपने टारगेट फिक्स किए हैं, आप उनको फुलफिल नहीं कर पाए।

टोटल इंटरनल रेवेन्यू में देखिए, आपने वर्ष 2018-19 में बजट एस्टीमेट 2,01,090 करोड़ किया था, जबकि आपके रिवाइज्ड एस्टीमेट में 1,97,214 करोड़ हो गया। इसका मतलब वहां भी घाटा हुआ है। आप एक्सपेंडीचर साइड में नेट सरप्लस को देखिए। जहां बजट में 12,999 करोड़ थे, वह रिवाइज्ड में 6,014 करोड़ आ गया, मतलब 54 पर्सेंट निगेटिव आ गए। इस तरह की हालत आपने रेल की बना कर रखी है, लेकिन सपना दिखाना आप नहीं छोड़ते हैं। अच्छा है, सपना दिखाइए। हम लोग चाहते हैं कि सपने को जमीनी हकीकत में तब्दील करने की जरूरत है।

मैं रेल की नाकामी के दो-तीन मुद्दे उठा रहा हूँ। रेल को पैसे की जरूरत है, यह सब जानते हैं। Over the years, Railways has been in need of massive funds for developing its core operational sector. "Highest-ever funding of Rs. 1.5 lakh crore for Railways – MoU signed with LIC. A big step forward to make Indian economy more robust: Suresh Prabhu, announced the Government on March 11, 2015." गोयल साहब, आपने लाइफ इंश्योरेंस कंपनी के साथ एमओयू साइन किया था। The next information we found was on October 27, 2015, wherein the Railway Minister acknowledged receiving one instalment from LIC of Rs. 2,000 crore. No further information is available on any further instalments released by LIC till March 2018. I do not know whether any information is available with you.

As per, another Press Release from the Railway Ministry, "The Ministry of Finance has approved Government guarantee of Rs. 5,000 crore in the current financial year for Indian Railway Finance Corporation bonds to be subscribed by

LIC". Even if we consider that this amount has been released to IRFC, still the net assistance till February 2019 is only Rs. 7,000 crore. Where is the rest of Rs. 1.5 lakh crore promised in the March 2015 headline?

आप फॉरेन कोलैबरेशन की बात करते हैं, वहां भी देखिए। Several foreign MoUs have been signed, but we are yet to see any impact on Railways, except one rake of Telgo coaches being test run in some sectors. During Modi-ji's visit to France in April 2015, a protocol was signed to seek cooperation for semi-high-speed rail and station renovation. There has been no further news on this. Again, during Modi ji's trip to China in May 2015, an MoU was signed for specific cooperative initiatives within the financial year 2015-16. There was no action. The latest one is a Memorandum of Cooperation, signed with Russia in October, 2018. Other than development of Multi-Modal Terminals, higher education for Railways' employees was also mentioned in the MoC. The Government release said that this MoC was to carry forward the activities taken up under MoU signed between the two countries in December, 2015.

(1230/NK/GM)

From Memorandum of Understanding to Memorandum of Cooperation, the Modi Government took almost three years. There is no news of any execution on this. यह सरकार एमओयू की सरकार बन गई है और आम लोगों को सपने दिखाती है कि हमको वोट दो, बहुमत दो, तुम्हारी जिन्दगी के सारे मकसद पूरा कर दूँगे। आप क्यों सात प्रोडक्शन यूनित्स को प्राइवेटाइजेशन और कारपोरेशन बनाने जा रहे हैं? उसमें रायबरेली मॉडर्न रेल कोच फैक्टरी और चितरंजन लोकोमोटिव है। ये सातों प्रोडक्शन यूनित्स प्रोफिट अर्निंग हैं। प्रोफिट अर्निंग्स यूनिट को आप क्यों इस तरीके से फास्ट कॉरपोराइजेशन कर रहे हैं। जिस दिन से रेलवे और जनरल बजट को कम्बाइन्ड किया गया है, उसी दिन से प्राइवेटाइजेशन का रास्ता शुरू हुआ। कॉरपोराइजेशन के बाद आप प्राइवेटजाइजेशन करेंगे। अभी आप मीठी-मीठी बातें करते हैं कि किसी की नौकरी नहीं जाएगी, आप बेफिक्र रहो, यह मोदी जी की सरकार है। लेकिन आप पर कौन भरोसा करेगा, कोई गारंटी है, कोई मैकेनिज्म है? आम लोगों में खलबली मच गई है, जो वर्कर्स हैं, उसके अंदर खलबली मच गई। आप कहेंगे कि हमारी सरकार ने तय किया था, हमारी सरकार का स्ट्रेटेजिक व्यू पाइंट था। आप खुल्लेआम और घड़ल्ले से सारी संपत्ति को बेचने की कोशिश कर रहे हैं। फर्क किससे है, मेरा स्ट्रेटेजिक परस्पेक्टिव है, आपका कुछ नहीं है। आपका सिर्फ बेचना परस्पेक्टिव है। सिविल एविएशन मिनिस्टर कह रहे थे, हम एयर इंडिया बेच देंगे... *(Not recorded)* हम लोग कहां जाएंगे? ...*(व्यवधान)* वे अच्छी-अच्छी बात करते हैं। सेवन प्रोडक्शन यूनित्स को इंडियन रेलवे रॉलिंग स्टॉक में बदल देंगे, यह सुनने में अच्छा लगता है। लेकिन किस पर भरोसा करें? वर्ष 2014 में हिन्दुस्तान के प्रधान मंत्री बनारस जाकर कहते हैं कि रेलवे कभी

प्राइवेटाइज नहीं होगा और बजट में दिखाते हैं कि पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप डिसइन्वेस्टमेंट और कॉरपोरेशन करने जा रहे हैं तो आपके ऊपर कौन भरोसा रखेगा? आप खुद बताइए। The profitability of Railways decreased by 7.8 per cent. Indian Railways reported the worst ever operating ratio of 98.4 per cent in 2017-18. I have already mentioned it. In reply to an RTI query in 2018, the Ministry of Railways said that while 3,591 trains were cancelled during 2014-15, the number was up six times during during 2017-18, that is, 21,053. These figures support what Minister of State for Railways Shri Rajen Gohain told Parliament that while Railways carried 8.317 billion passengers in 2013-14, the number came down to 8.116 billion in 2016-17. Also, some 30 trains were running late in 2017-18.

Track renewal is the most vital part of railway safety. In reply to an RTI query in February 2019, it was said that only in 2017-18 did the Railways cross the track renewal figure that the UPA-II had achieved in its first year of 2009-10. Indian Railways have a network of more than 1.17 lakh kilometres; some of it is aged and some over-burdened. Only 4,000 kilometres of track, that is 3.5 per cent of the total rail lines has been renewed.

As for electrification, the first three years of the Modi Government were wasted. In 2017-18, only 4,087 kilometres of railway tracks were electrified. These are the achievements of the Government during the tenure that is called Modi-I and Modi-II. Now, they have forgotten to call themselves the NDA. Now everything is to be named after Modi *ji*, like Modi-I, Modi-II, and lastly, Modi-0.

(1235/SK/RK)

मैं दो-तीन कम्परेटिव स्टेटमेंट गोयल साहब को समझाना चाहता हूँ। गोयल साहब जानते हैं, लेकिन नहीं बोलेंगे। अब ट्रैक रिनुअल की बात पर आते हैं गोयल जी। यूपीए-2 में हमने वर्ष 2009-2014 में, ट्रैक रिनुअल 3357 किलोमीटर प्रति वर्ष किए। वर्ष 2014-2018 तक आपने 3027 किलोमीटर प्रति वर्ष किए हैं। आप हम लोगों को छू भी नहीं पाए। As of April, 2013, 35.98 per cent, that is 23,541 km. out of 65,436 km. of track was electrified. As of December, 2018, 44.85 per cent, that is 30,212 km. of track was electrified.

आपने यह फैसला किया है कि वर्ष 2020 तक सारी इलैक्ट्रिफिकेशन करवा देंगे, अच्छा है, आप करवाओ। लेकिन आप जो कहते हैं, आपके सब मैम्बर्स कहते हैं कि कांग्रेस के 50 सालों में कुछ नहीं हुआ, आपके पांच सालों में बहुत कुछ हो गया। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर हमने इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं किया होता, हमने ट्रैक नहीं बिछाया होता तो आप कैसे अब रेल में चढ़ते हैं? आप कैसे अब बुलेट ट्रेन का सपना देखते हैं? आप कैसे इलैक्ट्रिफिकेशन का सपना देखते हैं? इस

तरह की सारी बातों पर अपनी सराहना और प्रचार करने को ढिंढोरा पीटना कहते हैं, यह अजीब लगता है।

आपको पहली भी कहा है, स्टैडी इन्क्रीज 3591, ट्रेन कैंसल बर्थ हैं। अब मैं मेनिफेस्टो पर आता हूँ, Railways have performed poorly under the BJP Government. You had said that the freight corridors and the attendant industrial corridors will be expedited. आपने मेनिफेस्टो में कहा था कि फ्रेट कोरिडोर और अटेंडेड इंडस्ट्रियल कोरिडोर एक्सपीडाइट करेंगे। The Railways, under BJP, have failed several times to meet the deadline of constructing 334 km. of dedicated freight corridor along trunk routes and have set April, 2020 as the new target. The Scheme was originally started by the INC. क्या आप आईएनसी का मतलब जानते हैं, इसका इंडियन नेशनल कांग्रेस। The BJP has rebranded it and is selling it as their brainchild. यही तो आपका करिश्मा है, हम सब करेंगे, आप कहेंगे कि आपने किया है जबकि हमने सारी चीजें बढ़ाई हैं। उस दिन कोई कह रहा था कि कांग्रेस ने कुछ नहीं किया, जिन्होंने कहा, वह यशवंत सिन्हा जी के बेटे जयंत सिन्हा जी हैं। मैं उनको पूछता हूँ कि अगर कांग्रेस न होती तो आप अमेरिका जाकर कैसे एजुकेटिड बनते, यह जरा हाउस में बताना?

Under the Diamond Quadrilateral Project of high-speed train network, जिसे बुलेट ट्रेन कहते हैं, proposed high-speed projects between Delhi-Chandigarh, Delhi-Bhopal, Delhi-Kolkata, and Delhi-Mumbai are yet to take off.

The Vande Bharat Express has the capacity to run at 160 km. per hour but is running at the maximum speed of 110-130 km. per hour. Due to absence of high-speed track, the upgradation project has been stuck despite completion of all survey and project reports. आप खुद यह जानते हैं।

आपने वादा किया था कि एग्रीकल्चर रेलवे नैटवर्क बनाएंगे। चुनाव था, बोलना पड़ा, बोल दिया, लेकिन अब क्या करेंगे? अभी तो फंस गए हैं। Among the top 21 commodities moved by rail and road, fruits and vegetables have the lowest share of transportation via railways; 1.9 per cent of perishable fruits and vegetables are transported through rail and 97.4 per cent by road. 97.4 परसेंट बाए रोड जाता है, इसका मतलब कि मॉडल शेयर यानी जो रोड के साथ रेल का शेयर है किस तरह से दिन प्रति दिन घटता जा रहा है। मॉडल शेयर में रेलवे फेल है इसका मतलब है कि आपकी एफिशिएंसी नहीं है। आपको तो बढ़ानी चाहिए थी, हम तो कुछ नहीं कर पाए, लेकिन फिर भी हमारे जमाने में 89 परसेंट रेलवे में शेयर था। हां, हम चाहते हैं कि रेलवे का शेयर कम हो, रोड का शेयर बढ़े, लेकिन फिर भी एक संतुलन तो होना चाहिए। क्यों लोग रोड पर चले जाते हैं? आपका शेयर घटता जा रहा है।

(1240/MK/RC)

क्या यह आपकी नाकामयाबी नहीं है, आप खुद बताइए? रेलवे की बात इसलिए करते हैं क्योंकि हम सब गांव से आते हैं। The Railways are capable of covering longer distance in short duration, thereby expanding the market reach of farmers. आप फार्मर्स की बात करते हैं, हम भी फार्मर्स की बात करते हैं। This will enable farmers to transfer surplus to areas where the demand is higher, thereby rationalising prices and ensuring that farmers do not make losses despite high yields. The BJP has made no progress in this area in their five years of power, but that is in consonance with their over all policy to do nothing for farmers. आप दोगुनीकरण की बात करते हैं, दोगुनीकरण कहाँ से होगा? अगर हम रेल में सुविधाएं मुहैया नहीं कराएंगे तो किसानों की आय का दोगुनीकरण कैसे होगा? क्या किसान वॉल्वो गाड़ी में अपना पैडी, सामान, फल और सब्जी लेकर जाएगा? इसलिए ट्रेन की जरूरत है, इसको आप नहीं कर रहे हैं। अभी आप तेजस की बात कर रहे हैं, जिसमें बैठने के लिए प्लेन फेयर से ज्यादा पैसा देना पड़ेगा, इसको भी प्राइवेटाइज करके जा रहे हैं। वर्ष 2017-18 के बजट स्पीच में, you had said that a new Metro Rail Act will be enacted by rationalising the existing Act. In 2017-18, in your Budget Speech, it was promised that a new Metro Rail Act will be enacted by rationalising the existing laws. The status is that it was not delivered.

In 2017-18 Budget Speech, it was said that by 2019, all coaches of the Indian Railways will be fitted with bio-toilets. Have you done that? The National Green Tribunal changed the deadline for installation of bio-toilets in all trains to December 31, 2019 and asked the Union Railway Ministry to do the job on war-footing. Only 1.8 lakh toilets were installed, out of over 2.2 lakh planned toilets.

It was promised that 500 stations will be made differently-abled friendly by providing lifts and escalators. Only 199 stations had escalators and 179 stations had lifts as on January, 2019. You assured that in the next five years, your priority will be to significantly improve capacity on the existing high density. In 2018-19, the punctuality rate reduced to 68.91 as against 70.55 per cent in 2017-18 and 76.67 per cent in 2016-17 according to Railways' data. इसका मतलब पंचकुअलिटी नहीं है, ट्रेनें कैंसिल चल रही हैं, रफ्तार कम हो गयी है और फिर आप कहते हैं कि ये बेच दो, वो बेच दो। You promised that network average speed will increase. Trains will become more punctual. Even though Rs.100 crore Vande Bharat Train has a capacity to run at 160 kilometres per hour, it is running at a maximum speed of 110-130 kilometres per hour between Delhi and Varanasi in the absence of semi-high speed track. अब क्या हो रहा है? 23 हजार से ज्यादा गायों को आपने ट्रेन के नीचे

कुचल कर मार दिया। गाय और गंगा आपके बड़ा अभिशाप बनते जा रहे हैं। आपकी ट्रेन्स हिन्दुस्तान में 23 हजार गायों को कुचल देती है, क्योंकि रेलवे के आस पास कोई प्रोटेक्शन नहीं है, कोई फेन्सिंग नहीं है। ... (व्यवधान) सर, यह रेलवे का डाटा है। राजनाथ सिंह जी, यह रेल का डाटा बोलता है। क्या आप जानते हैं, जिस दिन ये उद्धाटन करने जा रहे थे, उस दिन भी ट्रेन के सामने एक गाय के आने और कुचले जाने के कारण, वह उद्धाटन कार्यक्रम भी बंद हो गया था। मैं क्या गलत बोल रहा हूँ। ... (व्यवधान) क्या यह डाटा रेलवे के दफ्तर से चोरी करके लाए हैं? आप रेलवे को कितना तवज्जो देते हैं, इसकी सबसे बड़ी पहचान है- इकोनॉमिक सर्वे के वॉल्यूम-2 में 278 पन्ने हैं, इन 278 पन्नों में से सिर्फ 2 पन्ने रेलवे के लिए एलॉट किये गये हैं। आप खुद देख लीजिए। सिर्फ दो पन्ने हैं, इसमें कोई विज़न नहीं है, कोई मिशन नहीं है।

(1245/YSH/SNB)

वे बोलते हैं कि “ हम प्लास्टिक का इस्तेमाल बंद कर रहे हैं। हम वहां लिफ्ट को बिठा रहे हैं, वगैरह-वगैरहा” आप इसमें रेलवे को कितनी तवज्जो देते हैं यह इससे साफ-साफ पता चलता है। यह सरकार बड़ी-बड़ी बातें करती है, लेकिन जमीनी हकीकत कुछ और ही है इसलिए मैं इस सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। आपका बजट, माइक्रो इकोनॉमी का जो चेहरा है, उससे सब कुछ पता लगता है। आप डी.आर.एफ को देखिए। डी.आर.एफ रेलवे सिक्योरिटी के लिए एक बड़ा हिस्सा होता है। आपने डेप्रिसियेशन रिजर्व फंड में पैसा देना कम कर दिया है। क्या मैं गलत बोल रहा हूँ? गोयल साहब आप खुद विचार करें। आपने रेलवे सेफ्टी के लिए रेल संरक्षण कोष बनाया था। *With Railways struggling to meet the expenditure and declining internal revenues, it is unclear how the Railways will continue to fund the Railways Sanrakshan Kosh.* रेलवे की समस्या यह है कि उसमें इंटरनल जनरेशन नहीं होती है। यह बोरोअर्स पर और एक्स्ट्रा बजटरी रिसोर्स पर भरोसा करती है। जब तक आप अपनी कमाई नहीं बढ़ा सकेंगे तब तक रेलवे को चुस्त-दुरुस्त करना मुश्किल होगा। आप बड़े-बड़े वादे करते थे, लेकिन अगर जेब में पैसा नहीं होता है तो आप साहूकार के पास या बोरोअर्स के पास जाते हैं। बोरोअर्स आपके ऊपर सूद लगाते हैं। आप संरक्षण कोष में पैसा नहीं दे सकते, इसलिए डी.आर.एफ जो सिक्योरिटी के लिए बहुत महत्वपूर्ण फंड है, उसमें कटौती क्यों की जा रही है? *The growth rate in Railways earnings from its core business of running freight and passenger trains has been declining.* यह जो बजट पेश किया गया है, उससे यह साबित है। *This is due to general decline in the growth of both freight and passenger traffic.*

सर, आप मुझे दो मिनट दीजिए। आप कहेंगे तो मैं तुरंत बैठ जाऊंगा। *However, in 2017-18 there was an increase in the growth of both freight and passenger traffic.* मतलब यह है कि जब आप अच्छा काम करते हैं तो हम आपकी सराहना करते हैं, हम लोग आप जैसे छोटे दिल के नहीं हैं। आप जब अच्छा काम करेंगे तो हम सराहना करेंगे, लेकिन आप जब फेल होंगे तो हमें बोलना ही पड़ेगा... (व्यवधान) *Indian Railways does not have an institutional arrangement to attract aggregate traffic of smaller parcel size. Therefore, it has*

been losing out on high potential market such as FMCG, hazardous materials, automobiles and containerised cargo. Most of this traffic is transported by roads. इसका मतलब जो छोटा सामान होता है, एफ.एम.सी.जी., जिसे छोटा सामान कहते हैं कंज्यूमर गुड्स ...(व्यवधान)

रेल मंत्री तथा वाणिज्य और उद्योग मंत्री (श्री पीयूष गोयल): सर, इन्हें बता दूं कि एफ.एम.सी.जी. क्या होता है। एफ.एम.सी.जी. होता है – फास्ट मूविंग कंज्यूमर गुड्स ...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): मैंने भी तो वही कहा है, मैं तो कंज्यूमर गुड्स ही कह रहा हूं। The freight basket is also limited to a few commodities. मैं आपको इसलिए सुझाव दे रहा हूं, क्योंकि आप भी अच्छा काम करें। हिन्दुस्तान की रेलवे की भलाई के लिए अच्छा काम करें। एफ.एम.सी.जी. की बात इसलिए कह रहा हूं, क्योंकि ये शेयर चले जाते हैं। अगर आप बुलेट ट्रेन का सपना देखते हैं तो फ्रेट ट्रेन का सपना क्यों नहीं देखते? वह सपना हमने देखा था इसलिए हमने डेटिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का सपना साकार करने की कोशिश की थी। क्या यह गलत है? आप बताइए। आप यह काम नहीं कर पाते हैं। The freight basket is also limited to a few commodities, most of which are bulk in nature. For example, coal contributes about 44 per cent of freight revenue, 25 per cent of the total internal revenue. Therefore, any shifting transport pattern of any of these bulk commodities could affect Railways' finances significantly. मैं आपको सचेत करता हूं। यह रेलवे के सामने चैलेंज है। आप यह मत भूलिए। रेल हमारी सोशल कमिटमेंट है और सोशल सर्विस भी हम रेल के जरिए ही करते हैं। सिर्फ कॉमर्शियल अण्डरटेकिंग्स नहीं है। हां कॉमर्शियल अण्डरटेकिंग्स जरूर है, लेकिन साथ-साथ हमारा सोशल आब्लिगेशन भी है।

(1250/RU/RPS)

That is why, it is said that:

“The Committee on Restructuring Railways, 2015 had noted that the methods of calculating the cost of running passenger business are not scientific and accurate. Therefore, it is difficult to compute the accuracy levels of under-recoveries.”

The NTDP Report, 2014, had noted that in India, the average freight revenue per NTKM is one of the highest in the world, second only to Germany. In comparison, the average realisation per PKM is one of the lowest in the world.

Railways should bear social obligations when it works as a commercial Department under the Government, नीति आयोग चाहता है कि सारी

चीजें आम जनता के ऊपर छोड़ दी जाएं। अगर सफर करने के लिए किराए-भाड़े में इजाफा करने की जरूरत हो तो उसे आम लोगों के ऊपर छोड़ दें, लेकिन हमारे कुछ सोशल ऑब्लिगेशन्स हैं। इन सोशल ऑब्लिगेशन्स की हमें रक्षा करनी चाहिए। मैं यह बात जरूर कहना चाहता हूँ।

इसके साथ ही, गोयल साहब, आप बंगाल में पैसे नहीं दे रहे हैं, आप बंगाल को भी कुछ पैसे दिया कीजिए। बंगाल भी आपका हिस्सा है और बंगाल में अगर बीजेपी चाह रही है कि कुछ करके दिखाए तो ऐसा करके दिखाने के पहले वहां रेल को ले जाने का इंतजाम कीजिए। जब रेल वहां चली जाएगी तो आप भी दिल्ली से रेल में बैठकर वहां जा सकेंगे। अभी आप बंगाल में पैसा नहीं दे रहे हैं। मेरे जिले मुर्शिदाबाद में एक कासिम बाजार स्टेशन है, वहां इंजीनियर की फॉल्ट के लिए लोगों को जिस तरह की हैरानी सहनी पड़ती है, वह मैं आपको सामने बयान नहीं कर सकता हूँ। इसलिए मैं आपको यह कहता हूँ कि हमारी तरफ से, हमारे देश की रेलवे की तरक्की के लिए सहयोगिता का कोई अभाव नहीं होगा, लेकिन आपको नीयत और नीति साफ करनी चाहिए। अगर नीति और नीयत आप साफ-सुथरा कर लें तो हमारी तरफ से सहयोग की कोई कमी नहीं होगी, क्योंकि हिन्दुस्तान की रेल आपकी है, मेरी है, हम सबकी है। नमस्कार ।...(व्यवधान)

(इति)

TEXT OF CUT MOTIONS

1252 बजे

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): अध्यक्ष जी, मैं रेलवे की अनुदान मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

भारतीय रेल, हम यह कह सकते हैं कि पूरे देश को एक सूत्र के पिरोने वाले धागे के समान है, जो देश की अखण्डता, देश की विशिष्टता और इसका अखिल भारतीय स्वरूप प्रदर्शित करती है। यह विश्व का दूसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है। लगभग दो करोड़ तीस लाख लोग प्रतिदिन भारतीय रेल से यात्रा करते हैं, जो आस्ट्रेलिया की जनसंख्या के बराबर है। लगभग 13 लाख कर्मचारियों के भरोसे भारतीय रेल अपनी नित नई उंचाइयों को प्राप्त करने में सक्षम रही है। भारतीय रेल एक ओर जहाँ भारत की परिवहन की मूलभूत आवश्यकताओं को पूर्ण करने में अपनी महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन करती है, वहीं दूसरी ओर देश के विभिन्न भागों को एक साथ जोड़ने का काम भी करती है। चाहे वह कटरा स्थित माता वैष्णो देवी का स्थान कटरा हो या कन्याकुमारी हो, सोमनाथ से जगन्नाथ पुरी हो, दिल्ली से ईटानगर हो, दिल्ली से अगरतला हो, भारतीय रेल पूरे देश को एक सूत्र में पिरोने का काम करती है।

1253 बजे

(श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन पीठासीन हुए)

हम यह कह सकते हैं कि भारतीय रेल की एक अन्य खासियत, जो हमारी सरकार से पूर्व प्रदर्शित नहीं की गई थी, वह भारतीय रेल का भारतीय अखण्डता के स्वरूप का समर्थन का रूप है। हमारी सरकार आने के बाद हमने जिस तरह से रेलवे स्टेशनों पर और रेलवे कार्यालयों में भारत की संस्कृति, भारत की सभ्यता और भारत की खासियतों को उकेरने का काम किया है, हम कह सकते हैं कि हमने पुरानी नींव के आधार पर नया निर्माण किया है। जब हम पुरानी नींव की बात करते हैं, अधीर जी, ध्यान रखिए कि आप 1832 की रेल को 1885 की कांग्रेस से तुलना करना चाहते हैं और इसे उतना ही पुराना बनाना चाहते हैं, लेकिन हम पुरानी नींव से, हमारी एथिक्स, हमारा एजुकेशन का सिस्टम, हमारी संस्कृति और हमारे काम करने के तरीके के आधार पर हम आने वाली सदी में नई 'न्यू इंडिया' के रेलवे की रचना करने में सक्षम हुए हैं।

(1255/RAJ/NKL)

इसलिए हम रेल को कह सकते हैं कि यह हमारी सांस्कृतिक राष्ट्रवाद की अभिव्यक्ति है। मुझे पता नहीं है कि आपको सांस्कृतिक राष्ट्रवाद का क्या अर्थ लगता है, लेकिन सच कहें तो यह उसकी अभिव्यक्ति है। साथ ही साथ, राष्ट्रीय आपदा के समय रेलवे ने लगातार अपनी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है, जिसके लिए हम सभी रेलवे के शुक्रगुजार हैं।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय प्रधान मंत्री, मोदी जी को बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने भारत की विकास यात्रा को शिखर तक पहुंचाने के लिए, जिन सपनों की बात कह कर, अभी अधीर रंजन जी मजाक उड़ा रहे थे, उन सपनों को साकार करने के लिए और देश को आगे बढ़ाने के लिए हम ने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): हम ने मजाक नहीं उड़ाया है। हम लोग चाहते हैं कि सपना हम देखें।...(व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): हम सपना पूरा करेंगे। हम खुली आंखों से सपना देखते हैं... (व्यवधान) अधीर जी, आपने जो म्यूजिकल चेयर की बात की है, मैं वह भी बताता हूँ। हमने एक महत्वपूर्ण दायित्व, भारत की जो विकासगाथा है, हमारे प्रधान मंत्री जी ने न्यू इंडिया के निर्माण में रेलवे को एक महत्वपूर्ण भूमिका दी है। न्यू इंडिया के रेलवे के निर्माण को रेखांकित करने के साथ-साथ, मैं प्रधान मंत्री जी का अभिनंदन करना चाहता हूँ कि उन्होंने 13 लाख से अधिक रेलकर्मियों की क्षमता, कुशलता और प्रबंधकीय कौशल को पहचान कर, उन पर पहली बार किसी सरकार ने भरोसा और विश्वास किया है। जिस रेलवे ने आपके 55 साल के पूरे शासन काल में काम नहीं किया, वह रेलवे नित-प्रतिदिन नए-नए कीर्तिमान और नए-नए प्रतिमान स्थापित कर रही है।

मैं रेल मंत्री आदरणीय पीयूष गोयल जी और सुरेश जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने टीम इंडिया फॉर रेलवे बनाया है, जिसने असंभव को संभव कर दिखाने का काम किया है। माननीय प्रधान मंत्री जी का रेलवे के बारे में बहुत स्पष्ट विजन रहा है। उन्होंने कहा है कि भारतीय रेल राष्ट्र के विकास यात्रा का ग्रोथ इंजन है। माननीय प्रधान मंत्री मोदी जी ने कहा है कि देश को गति रेल से मिलेगी और प्रगति भी रेल से मिलेगी। मैं यहां माननीय प्रधान मंत्री जी की बातों को कोट करना चाहूंगा, जो उन्होंने रेलवे के लिए कहा है - रेलवे और संभवतः डाकघर, दो ऐसे संस्थान हैं, जिनका तंत्र बेहद विशाल है और अगर इनका इस्तेमाल बुद्धिमतापूर्वक किया जाए तो ग्रामीण इलाकों में महत्वपूर्ण सुधार किया जा सकता है। हमारे देश में रेलवे को हमेशा से एक परिवहन के रूप में देखा गया है। हम रेलवे को देश की आर्थिक विकास की रीढ़ की हड्डी के रूप में देखना चाहते हैं। इसी कथन को साकार करने के लिए, हम कह सकते हैं कि पीयूष गोयल जी के नेतृत्व में टीम इंडिया फॉर रेलवे लगातार अपने काम को अंजाम दे रही है। हम लोग लगातार उस पर आगे बढ़ रहे हैं। आज रेलवे पहले से ज्यादा सुव्यवस्थित है, ज्यादा सुपोषित है, रेलवे में बेहतर रूप में फंडिंग हो रही है। आज रेल की यात्रा सुरक्षित, स्वच्छ, सुविधाजनक, सुगम और फास्टर है। कोई भी तुलना करके बता सकता है कि आज रेलवे स्टेशन ज्यादा साफ-सुथरे हैं। नई और लैटेस्ट टेक्नोलॉजी का उपयोग हो रहा है। हम ने रेल यात्रियों को डिजिटल सुविधा भी मुहैया कराया है और साथ ही साथ रेलवे ने देश के हर भाग को जोड़ने का काम किया है।

अधीर जी कोई यह नहीं कहता है कि आपकी सरकार ने काम नहीं किया है, लेकिन आपकी गति जो रही है, आपने पूरे देश को एक यूनिट के रूप में देखने का काम नहीं किया है। आपने 55 साल के अपने शासन में अनेकों ऐसे हिस्से छोड़ दिए, जो आपके कारण उपेक्षा का दंश झेल रहे हैं, जैसे - नॉर्थ-ईस्ट और मेरा संसदीय क्षेत्र चतरा है।

(1300/IND/SRG)

मैं आपको उदाहरण के साथ बताऊंगा। ... (व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई (कलियाबोर): डॉ. मनमोहन सिंह जी ने वहां सारे प्रोजेक्ट्स को नेशनल प्रोजेक्ट्स घोषित किया था। ... (व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): मैं जानता हूं गौरव जी। ... (व्यवधान) आप ही बोल लीजिए।

HON. CHAIRPERSON (SHRI N. K. PREMACHANDRAN): He is yielding. You can speak.

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): सभापति जी, ये बार-बार डिस्टर्ब कर रहे हैं। यह अच्छी बात नहीं है।

HON. CHAIRPERSON: No, he is yielding to him. That is why I am allowing.

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): अधीर जी, आप बार-बार टोक रहे हैं और आपके मित्र भी टोक रहे हैं। मुझे आश्चर्य होता है कि आपकी जब अपनी बारी आती है, तो आप सुनने को तैयार नहीं होते हैं। मैं जानता हूं कि आप अधीर हैं। अधीरता कभी-कभी आगे बढ़ जाती है और आपके भाषण से ही प्रतीत हो रहा था कि आप अपनी 55 साल की सरकारों की विफलता की गाथा का उल्लेख कर रहे हैं। पिछले 5 वर्षों में हमारी सरकार ने जो किया और माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार ने जो किया, वह आपके ध्यान में नहीं है। आपने म्यूजिकल चेयर की बात कही। ... (व्यवधान) यूपीए सरकार के समय रेलवे के पास पूंजी का अभाव था, जिसके कारण अधूरी पड़ी योजनाएं आप पूरी न कर सके। आपके दस वर्षों में दस रेल बजट आए। अगर उनका हम सच्चाई से आकलन करें, तो स्पष्ट हो जाता है कि यूपीए सरकार ने भारत की जनता से जो वायदे किए, उसका मात्र 10 प्रतिशत से भी कम आपने पूरा करने का काम किया है। इसका कारण स्पष्ट रूप से राजनीतिक इच्छा शक्ति का अभाव और आपकी प्रशासनिक अक्षमता रही है। जनता से किए वायदों के प्रति आपकी प्रतिबद्धता में कमी भी इसका कारण रहा है। इसके साथ ही साथ हम यह कह सकते हैं कि पूर्व के जितने भी रेल बजट आए, वे वोट बैंक पॉलिटिक्स और प्रेशर ग्रुप (दबाव समूह) घटक दलों की शक्ति के अनुरूप आए। सच्चाई यह है कि रेलवे ने आपके दस वर्षों के कार्यकाल में सरकार और भारत की अर्थव्यवस्था से मिल-जुलकर काम करने के बजाय अपनी एक स्वतंत्र ईकाई बनाई और हम उसे कह सकते हैं कि एक उपनिवेश की भांति रेलवे को चलाया, क्योंकि आपके लिए पार्टी और वोट बैंक तथा वोट बैंक के हिसाब से एरिया प्रमुख होता था। इसके साथ लीडर प्रमुख होता था। आपने रेलवे की रेवड़ियाँ लीडर और अपने नेताओं की इच्छाओं के अनुरूप बांटने का काम किया। आपने राष्ट्रीय हित को कभी प्राइोरिटी पर नहीं रखा। हम लोग आए हैं, जो 'सदा वत्सले मातृभूमि' गाने वाले लोग हैं। हमने नेशन फर्स्ट का सिद्धांत रखा है और हम राष्ट्रीय हित में काम करते हैं, किसी नेता या किसी दबाव समूह के रूप में काम नहीं करते हैं। स्वामी विवेकानंद जी ने भी कहा है कि आसक्ति तभी होती है, जब हम प्रतिदान की आशा करते हैं। आपने वोट के लालच में लगातार रेलवे बजट का मखौल बना दिया। आपके वित्त मंत्री पवन कुमार बंसल के समय एक सवाल उठा था और देश में चर्चा शुरू हुई थी कि अगर इसी प्रकार रेल बजटों का दुरुपयोग होता रहे, तो एक दिन आएगा कि रेल बजट समाप्त कर दिया जाएगा और हमने रेल बजट को इसलिए समाप्त किया है कि रेल को मुख्यधारा में लाएं। आप

तो ब्रिटिश हुकूमत के औपनिवेशिक विचार और सोच से प्रेरित थे। अंग्रेजों के समय रेलवे आय का एक साधन था और रेलवे के पास कोई सामाजिक दायित्व नहीं था। आप तो उसी रूप में उसे चलाते रहे और उसी रूप में आपने लगातार काम किया। आपने म्यूजिकल चेयर की बात कही है, आपके दस साल के शासनकाल में वर्ष 2004-05 में लालू प्रसाद जी, 2005-06 में लालू प्रसाद जी, 2006-07 में लालू प्रसाद जी, 2009-10 में ममता जी, 2010 से 2011-12 तक दिनेश त्रिवेदी जी, श्री पवन बंसल जी, श्री मल्लिकार्जुन खड़गे जी रेल मंत्री रहे।

(1305/VB/KKD)

सच्चाई यह है कि आपके दस वर्षों के कार्यकाल को अगर कोई टर्मिनोलॉजी दी जाए, तो हम कह सकते हैं कि वह रेलवे की दृष्टि से 'a decade of black dilemma' था। वह काले सुरंग के समान एक दुविधा का क्षेत्र था, जिसमें आपको पता नहीं था। ... (व्यवधान) मुकुल राय जी भी रेल मंत्री रहे हैं, इतने नाम हैं कि नाम छूट जाते हैं। ... (व्यवधान) आपके समय में लगातार माल भाड़े में, रेलवे राजस्व के हिस्से में लगातार गिरावट आयी। ... (व्यवधान) वे फुल-फ्लेज्ड मंत्री नहीं थे... (व्यवधान) राज्य मंत्री थे, लेकिन उन्हीं की पार्टी उनको अभी तक फ्लोर लीडर के रूप में नहीं समझती है... (व्यवधान) जब वे बोलते हैं, तब भी ये लोग खड़े हो जाते हैं।... (व्यवधान) इनके लिए तो नेता स्वाभाविक होता ही नहीं है।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON (SHRI N.K. PREMAHANDRAN): Hon. Member, please address the Chair.

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): सच्चाई यह है कि 1987 में जो राशि रेलवे को माल भाड़े से प्राप्त होती थी, आपके कार्यकाल में उसमें भी कमी आ गई। आपके समय में जिन परियोजनाओं को आपने शुरू किया था, अगर उन आप उन परियोजनाओं को ही समय पर पूरा करते, तो आज आप जो हमारे 50 लाख करोड़ रुपये के लक्ष्य पर शंका प्रकट कर रहे हैं, यदि आपने उस समय पाँच लाख करोड़ रुपये की व्यवस्था भी की होती, तो वे परियोजनाएँ पूरी हो जातीं, लेकिन आपकी इच्छा-शक्ति के अभाव में आपने उन परियोजनाओं को पूर्ण नहीं किया।

सच्चाई यह है कि आपने परियोजनाओं को पूरा करने के बजाय राजनीतिक कारणों से अधिक-से-अधिक प्रोजेक्ट्स की घोषणाएँ कीं। अगर आपके रेल मंत्रियों की घोषणाओं को देखें, तो यूपीए सरकार के सभी रेल मंत्रियों को हम घोषणा-वीर रेल मंत्री की संज्ञा दे सकते हैं।

पिछले 30 वर्षों में 2014 के पूर्व 676 में से मात्र 317 प्रोजेक्ट्स ही पूरे किये और बाकी 359 प्रोजेक्ट्स को पूरा करने के लिए आपको 1,82,000 करोड़ रुपये की जरूरत थी, लेकिन आपके पास न क्षमता थी, न आपके पास बुद्धि थी।

इसी सदन में, मैं आदरणीय गडकरी जी को क्वोट करना चाहूँगा। जब उन्होंने सड़क परिवहन मंत्रालय पर डिमांड फॉर ग्रांट्स रखा था, तो आपने सवाल उठाया था कि इतनी पूँजी कहाँ से लाएँगे। हमारी सरकार में माननीय गडकरी जी ने वह पूँजी दुनिया के बाजारों से लाकर काम को पूरा करने का कीर्तिमान स्थापित किया। आपके मुँह से सवाल निकलते हैं, लेकिन उसकी पूर्ति होने पर उसके लिए कोई धन्यवाद नहीं निकलता है।

वाजपेयी जी के फोर लेन प्रोजेक्ट के बारे में भी आपने कहा था कि पैसे का अभाव है, लेकिन हमने उसको कर दिखाया। इसलिए हम जो वायदे करते हैं, लोगों के बीच जो घोषणाएँ करते हैं, वह हमारी संस्कृति में Planning in advance; planning in detail के रूप में रची-बसी हैं। हम जिस प्रक्रिया से आते हैं, हमने जिस संगठन शास्त्र का अध्ययन किया है, उसमें एक-एक चीज की प्लानिंग करते समय उसकी बारीकियों को देखते हैं। इसके साथ-साथ, उसके क्रियान्वयन में कौन-कौन सी बाधाएँ आ सकती हैं, उसमें क्या मैटीरियल इस्तेमाल होगा, उसमें लागत कितनी आएगी, इसकी चिन्ता करते हैं। इसलिए हम मैनेजमेंट के उस सूत्र पर चलते हैं, जिसको Planning in advance; planning in detail कहा जाता है। उसी के अनुरूप बिना किसी लाग-लपेट के, बिना किसी प्रेशर-पॉलिटिक्स के हमारी सरकार ने काम करके भारत की जनता की आशाओं और आकांक्षाओं को पूर्ण किया है। अगर हमने सपने दिखाए हैं, तो हम सपनों को पूरा करने का हौसला भी रखते हैं। इसलिए आपकी सरकार का कार्य पूरा करने की दर 50 प्रतिशत से भी कम रही है। आपने म्यूजिकल चेयर की बात की। मैं आपकी सरकार में बजट के दौरान की गई घोषणाओं को गिनाना चाहूँगा। वर्ष 2004-05 में लालू जी ने नौ रेलवे लाइंस, 67 सर्वे और 32 नई रेलगाड़ियों की घोषणा की। (1310/PC/RP)

वर्ष 2005-06 में 98 सर्वे और 46 रेलगाड़ियों की घोषणा की, वर्ष 2007 में पांच नई रेल लाइन्स, 28 सर्वे और 40 रेलगाड़ियों की घोषणा की, वर्ष 2008-09 में चार नई रेल लाइन्स, 27 सर्वे और 63 रेलगाड़ियों की घोषणा की। इसके बाद वर्ष 2009-10 के बारे में बताता हूँ। अब सौगत दा यहां नहीं हैं, नहीं तो वे गुस्सा हो जाते कि हम पश्चिम बंगाल का नाम क्यों लेते हैं। ... (व्यवधान) पश्चिम बंगाल को आपने टेरिटोरियल आर्मी की तरह स्वतंत्र करा लिया है, वहां आप ही का राज रहेगा, बाकी कोई नाम भी नहीं ले सकता है। ... (व्यवधान) यह लोकतंत्र का दुर्भाग्य है। ... (व्यवधान)

सुदीप दा, जब ममता जी रेल मंत्री थीं तो उन्होंने सात नई रेल लाइन्स, 17 गेज कनवर्जन, 68 सर्वे और 69 नई ट्रेन्स की घोषणा की। ... (व्यवधान) वर्ष 2010-11 में 42 नई रेल लाइन्स, 64 सर्वे और 97 रेलगाड़ियों की घोषणा की। ... (व्यवधान) वर्ष 2011-12 में 40 नई रेल लाइन्स, 20 गेज कनवर्जन, 35 डबल गेज कनवर्जन और 251 सर्वे की घोषणा की। ... (व्यवधान) 251 शुभ माना जाता है, शायद इसीलिए उन्होंने किया हो। ... (व्यवधान) हालांकि, जय श्री राम से तो चिढ़ है। ... (व्यवधान) और 99 नई रेलगाड़ियों की घोषणा की। ... (व्यवधान)

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय (कोलकाता उत्तर) : जो हमने किया था, क्या आप उसके खिलाफ हैं? ... (व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : दादा, अभी तो हमारा काम शुरू हुआ है। ... (व्यवधान) आप देखते जाइये हम क्या-क्या पूरा कर रहे हैं।

मैं सदन को बताना चाहूँगा कि कुल तीन बजट में ममता जी ने 265 नई रेलगाड़ियों की घोषणा की, लेकिन उनमें आधे से अधिक चर्ली ही नहीं। ... (व्यवधान) यह सच्चाई है। ... (व्यवधान) मैं माननीय रेल मंत्री जी से भी कहूँगा कि इन घोषणाओं के बारे में भी जब वे बोलें, तो ज़रा स्पष्टीकरण दे दें, ताकि रिकॉर्ड साफ हो जाए। ... (व्यवधान)

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय (कोलकाता उत्तर) : 251 रेलगाड़ियां दी थीं, इसीलिए 211 सीटें भी मिली थीं। ... (व्यवधान) यह भी आपको ध्यान में रखना चाहिए। ... (व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : दादा ठीक कह रहे हैं। ... (व्यवधान) सुदीप दा वरिष्ठ सदस्य हैं, हम सुदीप दा से बहस नहीं कर सकते हैं। ... (व्यवधान) 211 सीटें तब मिली थीं, जब आपके झूठ का आडंबर पूरे जग में व्याप्त था। ... (व्यवधान) आज जब सच्चाई सूरज की किरणों को छेदकर बंगाल की धरती पर आ रही है तो इस लोक सभा में क्या हुआ, यह देश और पूरी दुनिया देख रही है। ... (व्यवधान) विधान सभा के उप-चुनाव में भी क्या हुआ? ... (व्यवधान)

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : अगली बार जय श्री राम हो जाएगा। ... (व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : दादा, चिंता मत कीजिये, जिससे आप राय ले रहे हैं, गाइडेंस ले रहे हैं, वे भी हम ही लोगों के आदमी हैं। ... (व्यवधान) हम लोगों ने उसी हिसाब से उन्हें भेजा है। ... (व्यवधान) वर्ष 2012-13 में दिनेश त्रिवेदी जी, जो हालांकि इस बार अर्जुन सिंह जी के पराक्रम के सामने धूल-धूसरित हो गए। ... (व्यवधान) उन्होंने 45 नई रेल लाइन्स की घोषणा की, 111 सर्वे और 113 नई ट्रेन्स चलाने की घोषणा की। ... (व्यवधान) वर्ष 2013-14 में पवन बंसल जी ने 22 नई रेल लाइन्स, दस डबलिंग, पांच इलैक्ट्रिकेशन की घोषणा की, 59 डबल लाइन और 25 सिंगल लाइन के सर्वे की घोषणा की और 106 ट्रेन्स चलाने की घोषणा की। ... (व्यवधान) वर्ष 2014-15 में मल्लिकार्जुन जी ने भी 56 नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा की, लगभग 24 से ज़्यादा सर्वे की घोषणा की, सात नई रेल लाइन्स, आठ डबलिंग और पांच गेज कन्वर्जन की घोषणा की। ... (व्यवधान) कहने का अर्थ यह है कि लगातार आपने इस रूप में देश को आगे बढ़ाने के बजाय पीछे ले जाने का काम किया। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय, मेरा टाइम बचा हुआ है। ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON (SHRI N.K. PREMACHANDRAN): Time is there but there are so many members from your party to speak.

... (Interruptions)

SHRI SUNIL KUMAR SINGH (CHATRA): Yes, Sir. I have very well noted it down. My Party has allowed me to speak. ... (Interruptions)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : अभी अधीर रंजन जी पीपीपी मॉडल पर चर्चा कर रहे थे और विरोध कर रहे थे कि हमारी सरकार निगमीकरण और निजीकरण कर रही है। ... (व्यवधान) वर्ष 2006-07 में उनकी यूपीए सरकार के रेल मंत्री लालू जी ने पीपीपी के समर्थन में जो शेर पढ़ा था, मैं वह शेर बताना चाहता हूँ।

(1315/SPS/RCP)

उन्होंने कहा था कि -

“एक कदम हम बढ़ें और एक कदम तुम,
आओ मिलकर नाप लें, फासले चांद तक।”

यानी जमीन पर संतोष नहीं था, चांद को भी खरीदने की योजना थी, क्योंकि बंगाल बी.एन.आर. रेलवे की पूरी और रांची का होटल तो बिक ही चुका है। उन्होंने स्पष्ट रूप से कहा था, मैं उसका अंग्रेजी वर्जन पढ़ रहा हूँ। मैं बताता हूँ कि कैसे उन्होंने पीपीपी मॉडल के बारे में कहा था: “Today, when Indian Railways are scaling historic heights in freight and passenger business, we will not allow resource constraints to hamper expansion of rail network. We will encourage public partnerships and public-private partnership schemes for effecting significant improvements in rail services and development and expansion of rail network. To this end, a level playing field under a transparent policy will be provided to investors by further simplifying the policy of public-private partnership. This is the need of the hour.”

निजीकरण के लिए ट्रांसपेरेंट पॉलिसी और सरकार की पॉलिसी के लिए अण्डरटेबल पॉलिसी। यह दुविधा है। इसलिए मैंने कहा वह ब्लैक डिलेमा का डीकेड था।

तब उन्होंने शेर कहा कि

“एक कदम हम बढ़ें और एक कदम तुम,
आओ मिलकर नाप लें, फासले चांद तक।”

उन्होंने कहा कि we invite State Governments, local bodies, ports and private sector to invest in rail projects.

HON. CHAIRPERSON: Sunil Kumar Singh ji, how much more time will you take?

... (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: I have no objection in allowing time but the question is, other Members have to be accommodated from BJP.

... (Interruptions)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): माननीय अध्यक्ष जी, अभी तो शुरू हुआ है। सर, मुझे मेरी पार्टी ने 30 मिनट से ऊपर का टाइम दिया है। उस हिसाब से 40 मिनट का टाइम दिया है।

HON. CHAIRPERSON: Please try to wind up.

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): सर, मैं वाइण्ड अप कर रहा हूँ, लेकिन मेरी पार्टी ने मुझे टाइम दिया है।

HON. CHAIRPERSON: How much time do you require further?

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): सर, बीस मिनट का समय और चाहिए। इस बहस में और टाइम बर्बाद हो रहा है। मल्लिकार्जुन खड़गे जी ने कौन सा शेर सुनाया यह भी सुन लीजिए।

“सादिक हूँ अपने कौल में गालिब खुदा गवाह,
लिखता हूँ सच, के झूठ की आदत नहीं मुझे।”

यह जो विरोधाभास है, इसीलिए मैंने डीकेड ऑफ ब्लैक डिलेमा कहा है। बजट में की गई घोषणाओं को पूरा नहीं करना और सच की कसम खाना, यह अंतर्विरोध रहा है। माननीय सभापति

महोदय, मैं प्रयास करूंगा कि जल्द से जल्द अपना भाषण पूरा करूं। मोदी सरकार के समय हमारी सरकार ने मैसिव कैपिटल इन्वेस्टमेंट के माध्यम से रेलवे की समस्याओं के निदान में मदद पहुंचाने में उत्प्रेरक की भूमिका निभाई है। वहीं समय पर योजनाओं को पूर्ण करने का अवसर भी रेलवे को प्रदान किया है। यह इसलिए सम्भव हुआ, क्योंकि हमारी सरकार ने आरणीय मोदी जी के नेतृत्व में निर्णायक नेतृत्व, स्पष्ट लक्ष्य और सुशासन का वातावरण दिया है। नतीजा सबके सामने स्पष्ट है कि हमारी सरकार में कैपिटल एक्सपेंडिचर दोगुने से भी अधिक हो गया है। वर्ष 2009-14 में जहां मात्र 2.3 लाख करोड़ रुपये था, वह कैपिटल एक्सपेंडिचर वर्ष 2014-19 में बढ़कर 4.97 लाख करोड़ रुपये हो गया है।

(1320/KDS/SMN)

इस वर्ष की कैपिटल एक्सपेंडिचर का टारगेट 1.6 लाख करोड़ रुपये है, जो यू.पी.ए. के पहले कार्यकाल में था, यानी यह यूपीए1 के पूरे 5 साल के कार्यकाल (2004 से 2009 तक) में खर्च किए गए 1.25 लाख करोड़ रुपये से अधिक है। इसके साथ ही हमारी सरकार ने इस बजट में प्रावधान किया है कि 2019-20 के बजट में 65 हजार 838 करोड़ रुपये का बजटीय आबंटन प्राप्त हुआ है और पूंजीगत व्यय के लिए सर्वाधिक 1.60 लाख करोड़ रुपये दिए गए हैं। इसमें हमने यात्री सुविधाओं हेतु धन में लगभग 200 प्रतिशत वृद्धि की है। यह अपनेआप में ऐतिहासिक है कि यात्री सुविधाओं की दृष्टि से 200 परसेंट का इन्क्रीज किया गया है। पिछले साल रेलवे का परिव्यय 1.48 लाख करोड़ रुपये था, जबकि बजट आबंटन 55 हजार 88 करोड़ रुपये था, यानी हमने लगातार रेलवे के कैपिटल एक्सपेंडिचर में वृद्धि की है।

महोदय, वित्तीय वर्ष 2019-20 के बजट में नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए 7 हजार 255 करोड़ रुपये, गेज परिवर्तन के लिए 2 हजार 200 करोड़ रुपये, दोहरीकरण के लिए 700 करोड़ रुपये, रोलिंग स्टॉक के लिए 6 हजार 114 .82 करोड़ रुपये और सिंगलिंग और दूरसंचार के लिए 1750 करोड़ रुपये आबंटन किए हैं। रेल यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से 1657 करोड़ रुपये से बढ़ाकर इस बार धनराशि 3 हजार 422.57 करोड़ रुपये की गई है, इसलिए इस वित्तीय वर्ष 2019-20 में सकल यातायात प्राप्ति के लिए हमने जो लक्ष्य रखा है वह अनुमानतः 2 लाख 16 हजार 675 करोड़ रुपये का है, जो 2018-19 के संशोधित अनुमान से 19 हजार 961 करोड़ रुपये अधिक है। महोदय, इसी कारण हम यह कह सकते हैं कि हमारी सरकार ने लगातार विस्तार करने का काम किया है।

सभापति महोदय, बार-बार कम समय लेने का आग्रह कर रहे हैं, अतः इसको ध्यान में रखते हुए सिर्फ मुख्य बिंदुओं को बताना चाहूंगा। अगर हम अपने रेलवे के लक्ष्यों को कहें कि मिशन ऑफ रेलवे क्या है, रेलवे का ध्येय क्या है, तो हम नट शेल में कह सकते हैं कि हमारी प्राथमिकता सेफ्टी और सुरक्षा में सुधार है। परियोजनाओं को सही समय पर पूरा करना और रेल यात्रा को सुखद यात्रा का आभास देना और इस दृष्टि से साफ-सफाई, बिस्तर, हेल्प लाइन, टिकट, खान-पान, मनोरंजन, गाड़ी की क्षमता में वृद्धि, आरामदायक यात्रा, रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास, इसी के साथ-साथ साफ-सफाई के लिए हम लोगों ने पिछले बजट से अधिक व्यवस्था की है। खान-पान के बारे में खासतौर

से उल्लेख करना चाहूंगा कि माननीय मंत्री श्री पीयूष गोयल जी के इनीशिएटिव पर हमने एक अनूठी प्रक्रिया प्रारम्भ की है। जो खाना रेलवे के डिब्बों में सौंपा जाता है, उस खाने में जो QR का कोड होता है, आप कहीं भी अपने मोबाइल से QR कोड का फोटो लें और डायरेक्ट रेलवे का किचन आपके मोबाइल के नेटवर्क पर खुला होगा और आपको यह देखने को मिलेगा कि आज रेलवे के किचन किस रूप में काम कर रहे हैं। यह इसलिए भी उल्लेखनीय है कि... (व्यवधान)। मैडम, माथा ठोंकने की बजाय देखने का प्रयास कीजिए।

श्रीमती अपरूपा पोद्दार (आरामबाग): रेलवे किस तरह का खाना परोस रहा है ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON (SHRI N. K. PREMACHANDRAN): Nothing will go on record except the speech of Shri Sunil Kumar Singh.

... (Not recorded)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): मैं खाना परोसने की बात नहीं, बल्कि रेलवे किचन की बात कर रहा हूँ। रेलवे बोर्ड ने इसके लिए सहमति भी दी थी, लेकिन माननीय मंत्री जी के इनीशिएटिव पर QR प्रणाली के माध्यम से रेलवे के किचन को पैसेंजर के नेटवर्क से सीधे जोड़ने का काम हमारी सरकार ने किया है। साथ ही साथ हमारा लक्ष्य, हमारा मिशन है रेलवे में वित्तीय अनुशासन लाना, संसाधन जुटाना, विकास हेतु साझेदारी करना, मानव संसाधन को कुशल बनाना, उनको ट्रेनिंग देना, सूचना और प्रौद्योगिकी को बढ़ावा देना। ट्रांसपेरेंसी के माध्यम से रेलवे के कार्यकलाप में सुधार लाना और कृषि उपज और उपभोक्ता वस्तुओं के परिवहन व भंडारण को सुगम बनाना।

(1325/MM/MMN)

साथ ही साथ मैं कहना चाहूंगा कि हम सभी जानते हैं कि रेलवे एक सामाजिक दायित्व के तहत काम करता है। लेकिन हमारी सरकार ने यह तय किया है कि सामाजिक दायित्व को पूरा करते हुए आने वाले समय में हम मुनाफा भी करके दिखाएंगे। आश्चर्य इसलिए मत कीजिए क्योंकि वर्ष 2024 के बाद हम लोग ही फिर से आने वाले हैं, यह भी तय है और पूरा करके दिखाएंगे।

HON. CHAIRPERSON (SHRI N.K. PREMACHANDRAN): Now, you may please conclude.

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): महोदय, मोदी सरकार ने रेलवे के इतिहास में कुछ ऐसे काम किए हैं, जो पहली बार हुए हैं। हम यह कह सकते हैं कि in the history of Railways, this is Government's first. मैं सिर्फ उसका उल्लेख करना चाहूंगा कि best ever safety record in 2018-19 के तहत रेल दुर्घटना में 76 प्रतिशत की कमी आई है। वर्ष 2013-14 में रेल दुर्घटनाओं में 152 मृत्यु हुई थीं, वहीं वर्ष 2018-19 में सिर्फ 37 जानें रेल दुर्घटना में गई हैं। वंदे भारत एक्सप्रेस पहली भारतीय ट्रेन है जो स्वदेशी तकनीक से बनकर सेमी हाईस्पीड पर दिल्ली – वाराणसी के बीच चल रही है। वंदे भारत पर कमेंट किए जा रहे थे, लेकिन सच्चाई यही है कि वर्ष 1968-69 में जब राजधानी ट्रेन इंट्रोड्यूस की गयी थी, उसके बाद से यह पहली ट्रेन सेवा है जो पूर्ण रूप से स्वदेशी है और जो सेमी हाईस्पीड पर चल रही है। इसे वंदे भारत एक्सप्रेस के नाम से देश को हमने समर्पित किया है।

डीज़ल लोको से इलेक्ट्रिक लोको में परिवर्तित करना, दुनिया का पहला उदाहरण है। डीएलडब्ल्यू, वाराणसी का यह फर्स्ट लोको है, जिसको हमारे रेलवे के कर्मचारियों ने, हमारे मंत्री जी की टीम ने पहली बार एक डीज़ल लोको को इलेक्ट्रिक लोको में परिवर्तित करने का काम किया है। इस परिवर्तन से आने वाले समय में एनवायरमेंट में लाभ होगा, वहीं जो फ्यूल पर हम सरचार्ज देते हैं, उसमें बचत होगी और उसको हम देश के अन्य हिस्सों में, जो आज भी उपेक्षा का दंश झेल रहे हैं, उनमें उनको खर्च करने का काम करेंगे।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): महोदय, मैं पांच-सात मिनट में कन्क्लूड कर रहा हूँ।

ब्रॉड गेज रेल लाइन पर हम काफी तेजी से काम कर रहे हैं। अभी कुछ चीजें चर्चा में आई थीं। अभी रायबरेली की मॉडर्न कोच फैक्ट्री की चर्चा हो रही थी। यह देश का दुर्भाग्य है और आश्चर्य की बात है कि रायबरेली मॉडर्न कोच फैक्ट्री का शिलान्यास वर्ष 2007 में किया गया था। यह फैक्ट्री वर्ष 2010 से 2014 तक कपूरथला की कोच फैक्ट्री से कोच लाती थी और उसको पेंट करके, उसके पैंच वगैरह कसकर कहा जाता था कि रायबरेली से है। चूंकि रायबरेली यूपीए सरकार के लिए प्राइम कांस्टीट्यूएन्सी थी, उसी रूप से उन्होंने काम किया और देश हित को बलि देकर उन्होंने काम किया, क्योंकि अटकाना, लटकाना और भटकाना उनकी कार्य संस्कृति का हिस्सा रहा है। हमारी सरकार आने के बाद उसी रायबरेली की मॉडर्न कोच फैक्ट्री ने उत्पादन शुरू कर दिया और वर्ष 2014 के बाद से एक महीने की अवधि में ही इस फैक्ट्री का उत्पादन हमने अगस्त महीने से शुरू कर दिया है। जो फैक्ट्री चार-पांच डिब्बे बनाया करती थी, वर्ष 2018-19 में उसने 1425 कोच का उत्पादन किया है और इस साल, उसी मॉडर्न कोच फैक्ट्री, रायबरेली, का लक्ष्य हमने 2158 कोच का रखा है। इसलिए यह तुलना करनी होगी कि आपने अपने नेता की कांस्टीट्यूएन्सी को नहीं बखशा तो भारत को किस तरह से बख्शेंगे। मुझे बरुआ जी के सेंटेंस याद दिलाने की जरूरत नहीं है।

(1330/SJN/VR)

इसी के साथ ही साथ मैं झारखंड राज्य पर आना चाहूंगा, लेकिन उसके पहले बोगीबील ब्रिज की बड़ी चर्चा कर रहे थे।

माननीय सभापति (श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन): आप झारखंड के साथ कन्क्लूड कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): महोदय, अटल जी की सरकार में नार्थ ईस्ट का बोगीबील ब्रिज शुरू हुआ था, जो लॉन्गोस्ट रेल ब्रिज है।...(व्यवधान) हमारी सरकार के आने के बाद हमने तत्परता के साथ काम करके अरुणाचल के उस हिस्से को जो आज तक आज़ादी के बाद से जुड़ा नहीं था, उसको शुरू करने का काम किया है। आज नार्थ ईस्ट के उस भाग - अरुणाचल को जहां डिब्रूगढ़ और गुवाहाटी से जोड़ा है, वहीं दिल्ली से भी जोड़ने का महत्वपूर्ण काम किया है।...(व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई (कलियाबोर): आपने सिर्फ फीता काटा है।...(व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा): गौरव जी, आप वह भी नहीं कर पाए हैं।...(व्यवधान) इसी के साथ-साथ हमारी सरकार ने आने वाले समय में, माननीय प्रधान मंत्री जी ने 116 एस्पिरेशनल जिलों की

सूची दी है, जो आकांक्षी जिले हैं, जिनके अंदर आगे बढ़ने की आकांक्षा है, लालसा है, चाहत है। ऐसे पिछड़े जिलों को भी रेलवे नेटवर्क से जोड़ने का काम शुरू किया है और आने वाले समय में हम उसको पूरा करने वाले हैं।

इसलिए मैं निश्चित रूप से झारखंड की चर्चा करते हुए यह कह सकता हूँ कि हमारी सरकार के आने के बाद जो झारखंड पिछले 55 सालों से लगातार निग्लेक्टेड रहा था, हमारी सरकार के आने के पूर्व यूपीए के शासन काल में वर्ष 2009 से 2014 के बीच झारखंड को मात्र 2,286 करोड़ रुपये रेलवे ने दिए थे, उसके बनिस्बत हमारी सरकार के आने के बाद वर्ष 2014-19 में झारखंड के लिए जो इन्क्रीज हुआ है, वह 357 प्रतिशत है। हमारी सरकार ने उसे बढ़ाकर 10,443 करोड़ रुपये झारखंड में रेल सुविधाओं के लिए उपबल्ल्ध कराया है। हमने वहां पर अनेक रेल योजनाओं को पूरा करने का काम किया है। चूंकि समय का अभाव है, इसलिए मैं सिर्फ यह बताना चाहूंगा कि हमारे झारखंड के साथ किस तरह का सौतेला व्यवहार किया गया है। माननीय अर्जुन मुंडा जी, जब राज्य के मुख्य मंत्री होते थे...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please conclude your speech. Otherwise, I have to call the next Member to speak. You have already taken 40 minutes time.

...(व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : सभापति महोदय, झारखंड के मुख्य मंत्री और रेल मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी जी के बीच एक समझौता हुआ था। उसमें झारखंड की सरकार 50 प्रतिशत खर्चा उठाने के लिए तैयार थी। यह आश्वासन दिया गया था कि रेलवे द्वारा कोडरमा-तिल्लैया को छोड़कर सभी परियोजनाओं को वर्ष 2013 तक पूरा कर दिया जाएगा। लेकिन सच्चाई यह है कि तत्कालीन सरकार के किए गए अधूरे कामों को आज हमारी सरकार पूरा कर रही है।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : अब समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप चेयर को सहयोग दीजिए।

...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, we are very liberal in allotting time. But the time is very limited. We have to accommodate other Members also. Please conclude.

...(व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : सभापति महोदय, मैं झारखंड की मांगों को आपके सामने रखकर समाप्त कर रहा हूँ।...(व्यवधान) हमारे माननीय मुख्य मंत्री जी ने राज्य के हित में, क्योंकि आज हम माल भाड़े का लगभग 40 प्रतिशत योगदान देते हैं।...(व्यवधान) महोदय, बस दो मिनट में समाप्त कर रहा हूँ।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : एक मिनट में समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : सभापति महोदय, दो मिनट और दे दीजिए...(व्यवधान)

माननीय सभापति : ठीक है, दो मिनट में समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : सभापति महोदय, उस दृष्टि से झारखंड में रेलवे जोन देना तथा झारखंड के लिए हमारी सरकार ने भारत सरकार को जो चिट्ठी लिखी है, उन योजनाओं का पूरा करना। मैं यहां माननीय मंत्री जी से अपने क्षेत्र के लिए कहना चाहूंगा कि बरवाडीह चिरमिरी लाइन जो यूपीए सरकार के ... (Not recorded) का सबसे बड़ा उदाहरण है, वर्ष 1941 से जो बन रही थी, वह बंद पड़ी है, जिसकी जमीन अधिग्रहीत है, जिसमें कंस्ट्रक्शन का काम हुआ है।

सभापति जी, यह देश का इकलौता केस है। यह योजना 85 सालों से अधूरी पड़ी है। मैं माननीय पीयूष गोयल जी से आग्रह करूंगा कि बरवाडीह चिरमिरी लाइन को पूरा करें। इसको पूरा करने से कोलकाता से मुंबई के बीच की दूरी 300 किलोमीटर कम हो जाएगी। अगर यह योजना देश के हित में नहीं होगी, तो हम खुद स्वीकार करेंगे कि इस योजना को छोड़ दिया जाए। लेकिन इसी के साथ-साथ चतरा-कोरी रेल लाइन जो मेरे संसदीय क्षेत्र का महत्वपूर्ण क्षेत्र है, मैं उसको भी पूरा करने का अनुरोध करूंगा...(व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई (कलियाबोर) : सभापति महोदय, यह अनपार्लियामेन्ट्री वर्ड है...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: We will examine it. If there is anything unparliamentary, we will definitely look at it and get it expunged.

...(व्यवधान)

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : सभापति महोदय, मैं अंत अपने क्षेत्र की समस्याओं के साथ आपके प्रति आभार प्रकट करता हूं कि आपने रेल की अनुदान मांगों पर मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया है। मैं इसका समर्थन करते हुए आपके सामने यह कहना चाहूंगा कि हमारी सरकार ने देश के हौसलों को उड़ान दी है।

(1335/GG/RBN)

हमारे पंखों को विस्तार दिया है और हमको आकाश छूने का साहस दिया है।

महोदय, मैं सिर्फ एक शेयर बोल कर अपनी वाणी को विराम दूंगा।

“ कौन कहता है कि आसमान में सुराख नहीं हो सकता

कोई पत्थर तो तबियत से उछालो लोगों,

कोई पत्थर तो तबियत से उछालो ”

हमारी सरकार ने आकांक्षाओं के पत्थर उछाले हैं। आने वाले समय में हम इन सभी योजनाओं को पूरा कर दिखाएंगे। धन्यवाद।

(इति)

1336 hours

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Mr. Chairman, Sir, thank you. The Indian Railways is the fourth largest railway network in the world carrying nearly 23 million travellers every day. It is also the eighth largest employer and it has more than 13 lakh employees as of March 2017. While the revenue of the Railways for 2019-20 is estimated to increase by 10 per cent, the total expenditure for 2019-20 is also projected to increase by nine per cent. The major expenditure under the Railways are salaries, pensions, fuel, and leases. The Budget allocated for construction of new lines is only Rs. 7,255 crore.

It was proposed, as part of the Budget speech that the Railway infrastructure would need an investment of Rs. 50 lakh crore between 2018 and 2030. Public Private Partnership has been proposed to unleash faster development and delivery of passenger and freight services.

To this Government, the solution for everything is privatisation. We have to remember that the Railways is also one of the largest networks and till today it has been managed by the Government single-handedly and successfully. Now, they have brought this proposal to allow PPP and private investment into the Railways.

I would like to bring to the notice of the Ministry, through you, that in 2015, the Committee on Restructuring Railways has observed that in the Railways, accounting is neither scientific nor accurate. So, when there is so much confusion when it comes to accounting, why would any private company want to invest when they want a clear road-map about where their investment is going, what would be their profit, etc. They want clarity over all these things. When there is no clarity and the accounting is not very clear, why would any private investor want to come and take up this partnership?

According to you, the Railways has to become a profit-making organisation, but now it is making losses. What is the incentive for any private player to come and become part of this loss-making enterprise? I would like to ask who is going to compensate them. I want to know whether the Central Government would be compensating the cost incurred by the private player or the passengers would bear this burden.

PPP model is seen as a vehicle for development. Even during the last Budget, a grand announcement was made that the PPP will generate Rs. 6 lakh

crore investment. But ultimately there was no offer from any private player or multi-nationals. Our own Government PSU, the LIC was finally approached for Rs. 1.2 lakh crore as loan. But unfortunately, the Railways has not been able to utilise even Rs. 30,000 crore loan which the LIC had given to them.

The allocation of funds towards Depreciation Reserve Fund, allows the Ministry to finance cost of new assets replacing old ones. But the appropriation for the same has decreased significantly over the years.

(1340/SM/KN)

Further, the Railway's contribution towards the new safety fund known as the National Railway Safety Fund, Rashtriya Rail Sanraksha Kosh was entirely taken from the DRF fund; therefore, disallowing the replacement and repair of depreciating assets which would only lead to compromise in quality of performance of the assets. I do not know whether in this House we can quote from *The Economic Survey* anymore ... (*Interruptions*) because the Government has distanced itself clearly from *The Economic Survey*. Still I would like to quote from it. The Economic Survey has observed that there has been an increase in fire accidents. That being the case, I think we will have to really look at replacing depreciating assets and we cannot take it very lightly.

One more point which I would like to strike in digress from what I was trying to say is regarding the name of the scheme Rashtriya Rail Sanraksha Kosh. I had to do a lot of homework to understand the meaning of it. This Government has taken that every scheme and every programme will be named only in Hindi. I would like to ask you, how will a villager even in my district, Thoothukkudi understand what this is? I have seen the signboard in Thoothukkudi saying Pradhan Mantri Sadak Yojana. I do not understand the meaning of it. There is no translation in English or in the regional language. This is your attitude towards everything. It also includes the railway boards. You have to understand that you are here to serve the people. You have to make sure that the schemes or the nameboards are easy for the people to understand and decipher them. So, it is very important that the names, signboards and station details are in regional languages and understandable to the people of the particular State.

This Government has decided to combine the Budgets to do away with the Railway Budget. People always eagerly wait for the Railway Budget as much

as the General Budget to understand what their State is getting, what is coming to their district, what trains are available for them, regarding the extension work, about the new projects, etc. All these have been done away with. Now, the common man and woman are struggling to understand and find out the details of announcements of new projects.

In Tamil Nadu, we have a proverb, "*Pon vaikkira idathile poo vaikkanum*", which means, when you cannot afford to keep gold then you can keep a flower in its place. I think this Government has taken this literally and especially when it comes to the Southern Railways. The Southern Railway projected its demand under various plan heads, seeking an allocation of Rs.5,312 crore. Unfortunately, only Rs.4020 crore have been granted which shows that there is a wide gap of over Rs.1291 crore, which will totally disrupt the execution of the projects.

A very important new line between Sirerumbudur and Guduvancheri which was sanctioned in the last Budget at a cost of Rs.839 crore has been given only a token amount of Rs.10 crore. Sir, this is not even a flower. There is a huge difference between Rs. 839 crore and Rs.10 crore. How can you even start a project with this amount?

Southern Railway's proposal for gauge conversion has also been ignored as only Rs.245 crore has been sanctioned against the demand for Rs.424 crore.

Railway, the most affordable means of transport for the economically underprivileged section even today, is losing its patronage. In the non-suburban section, the second-class passengers' number has fallen by about 61 million in 2018-19 when compared with 2017-18.

The railways are getting stiff competition from the buses, road transport, and airways. But the railways are not acting to do anything in this regard. Most of its freight depends on coal. More than 40 per cent of its freight comes from coal. They have not looked into other kind of things for the railways.

(1345/AK/CS)

Transporting smaller packages and containers, etc. has not been explored, and they think that private investment is the only answer for everything.

The experience of the PSU banks, BSNL and other PSUs should be a case study for the Government of India, but unfortunately it is giving a 100-days

plan to corporatize Modern Coach Factory in Raebareli and production units like ICF, Chennai and RCF, Kapurthala.

The Integral Coach Factory founded in Chennai has generated direct employment for 10,000-12,000 people in and around Chennai city and indirect employment for 30,000 people who are engaged in small-scale industries since its inception. In 2019, the production of ICF exceeded double its capacity.

I think that the hon. Member of BJP also mentioned that the Train18 was claimed by the same Railway Minister as a success story of Make in India. It was produced by ICF at a cost of Rs. 100 crore whereas multinationals globally produce it at a cost of Rs. 250 crore. So, this is a real success story by the ICF. But does the Government really want to pay Rs. 250 crore to a foreign company or foreign national whereas we can do it for Rs. 100 crore within India? Is this what you mean by Make in India?

I would like to tell the Government that any attempt to corporatize or privatize ICF, Indian Railways or the Salem Steel Plant will be resisted by the people of Tamil Nadu, the DMK and my Leader, Thiru M. K. Stalin.

There is a long-standing demand for the creation of a new Division in the Southern Railways, which at present consists of six Divisions, namely, Chennai, Trichy, Salem, Madurai, Palakkad and Thiruvanthapuram. ...*(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON: Please do not cross the Member whenever a Member speaks.

... *(Interruptions)*

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): There is no development after the Division in Salem has been created, and the MP from there has categorically asked me to mention it to you here.

A new Division comprising of Thoothukkudi, Tirunelveli, Kanniyakumari and some parts of Thiruvananthapuram Division, which falls in Tamil Nadu, must be created in Tirunelveli. During the Budget of 2008-09, the Railway Ministry had sanctioned survey for construction of a new Broad-Gauge line between Karaikudi and Kanniyakumari *via* Ramanathapuram, Tuticorin and Tiruchendur along the Eastern coast. Subsequently, a survey was conducted for the length of 462.47 kms. and the Report has been submitted to the Railway Board in the year 2011, but the issue is still under examination. I would urge the Ministry to revive this project. Similarly, there are 12 more projects, which are stalled and

which have to be revived in Tamil Nadu. I would also request the Ministry to rename the Erode Railway Station as *Thanthai Periyar* Railway Station.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): I would like to talk about my Constituency, namely, Thoothukkudi.

At present, there is only one Express running between the State Capital Chennai and Thoothukkudi. Introducing a new daily express train between Chennai and Thoothukkudi *via* Thanjavur, Kumbakonam, Mayiladuthurai will ease passenger traffic on this route. Extension of the Intercity weekly Madurai-Mumbai Lokmanya Tilak Terminus Express till Thoothukkudi, and also Intercity Palaruvi Express, which currently runs between Palakkad and Tirunelveli to Thoothukkudi will help the people.

As regards the issue of apprenticeship, the Union Minister for Finance while delivering the Budget speech on 5 July, 2019, mentioned about giving importance to schemes like the National Apprentice Promotion Scheme. Currently, around 25,000 young people who have completed this apprenticeship course have not been provided employment. Sadly, they have joined the crores of young people who are unemployed in this country waiting for the '*Achhe Din*' to come.

(1350/SPR/MY)

About accessible railway stations, in 2016, this Government had announced that stations would be made accessible to all. Half way into 2019, there are neither ramps in all junctions nor battery cars to approach coaches that are reserved for the differently-abled. Reserved coaches are often used by others to obstruct the entry and exit of the specially-abled. We have to understand that it is their right. We are not doing charity to the differently-abled people.

HON. CHAIRPERSON (SHRI N. K. PREMACHANDRAN): Please wind up your speech by making last point.

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Ruling party has taken ample time.

HON. CHAIRPERSON: No. They have ample time.

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): They always have ample time. It is we who have been suppressed. At least you should understand that.

HON. CHAIRPERSON: You please conclude.

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): It is not important whether the Railways are modernised, whether we have wi-fi in the trains or railway stations or we have bullet trains. I think, that is immaterial. What every Member here – I am not blaming anybody – has to be ashamed of is that the Railways still employs manual scavengers. We have to be ashamed of it. They might deny it. They have denied it before; they have said that the Railways do not directly employ manual scavengers but it is done through contractual labour. Just though you want them to be invisible, they are not invisible. More than 95,000 people are employed as cleaners and they work as manual scavengers. It is a shame to this nation to continue this. There are no rights to protect them; they are not given gears which protect them.

My last point is this. We are talking about railway safety, which is a concern to all of us here. The safety of the passengers inside the trains are also becoming a concern. Sir, on 28th June, 2019, 17 year old Hafeez Mohamed Niyazi, a student, was abused, assaulted and stripped inside a passenger train in Sambhal district by some youngsters. He was thrown out of the train.

HON. CHAIRPERSON: Please don't go to the examples.

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): On 24th June 2019, Hafeez Haldar, a 26 year old was going to Hubli. A group of people were chanting *Jai Shri Ram*. He was forced to chant the same. When he refused, he was beaten up, and they threw him out of the train.

On 26th June, 2017, Junaid Khan, a 14 year old was harassed, lynched and fatally stabbed when he was returning from Delhi. One more thing is that this Government is very keen on protecting Muslim women, Muslim sisters. So, I would like to mention that on 26 June, 2016, two Muslim women were thrashed and abused by Hindu activists in Madhya Pradesh because it was rumoured that they were carrying beef. Women were slapped and kicked by a group of men and women at a crowded railway station.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude. Don't go into all those examples. You are stressing that safety has to be maintained.

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Yes, Sir. It is important not just for the train but also for the people inside the train.

I would really like to reiterate that the railway safety is not the only concern, I think, everybody in this country should also feel – the disabled, the unemployed and the minority people – safe, and that they belong to this country.

(ends)

1354 hours

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, I request you not to use bell to stop my speech. I will take short time to complete my speech.

HON. CHAIRPERSON: Thank you.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, this year's Budget allocation of Indian Railways is Rs.65,837 crore and the capital expenditure is Rs.1.60 lakh crore.

(1355/UB/CP)

Sir, Mrs. Sitharaman ji, in her Budget Speech, has given a dream of investment of Rs. 50 lakh crore between 2018 and 2030, and proposed that PPP model be used to unleash faster development and delivery of passenger freight services for railway projects to boost connectivity. Railways are moving towards privatisation. This is the indication of this Budget.

As now I am the Chairman of the Railway Standing Committee, I feel that it is not a proper etiquette that I speak on the Budget because I know many inside information. The Railway Board members come and meet me. Many members are there to speak but a few issues are certainly to be raised and to be answered by the hon. Minister which we placed in the Standing Committee Reports. The Reports are never responded to and never replied.

Sir, among the budgetary plan outlay and the non-plan outlay, estimated salary expenditure of the Railways' employees goes up to Rs. 86,554.31 core. So, non-plan takes the major portion out of the plan outlay of the Railway Budget. We have proposed world-class railway stations. How many railway stations are being constructed under world-class railway stations project? It is maximum four to five throughout the country. Of course, in Surat of Gujarat, it is moving ahead. World-class railway stations have gained enough publicity, enough is being told about it but in reality, in actual sense, world-class railway stations are not progressing in a very fast mode.

In a report that I submitted, there is a mention of tourism promotion and pilgrim circuit. The Railways can make one circuit with places of interest of tourism. But no response is yet appearing from the Railways except one or two circuits which have been accepted. A detailed report has been placed.

Similarly, the Indian Railway Catering and Tourism Corporation (IRCTC), has also been advised to take care of the food in the railway. Many people like

to go on train journey. They say that they will travel by train, they will get good quality of food, they will enjoy the trip. But, sometimes, such type of food which is delivered and supplied to the passengers is not acceptable at all.

One of my colleagues, Shrimati Aparupa Poddar, told us that the food is prepared on the previous night and is delivered the next day. That becomes a stale food. So, the IRCTC has announced that their base kitchens are to be kept very neat and clean, and food will be properly cooked but actually it is not being maintained.

Sir, you know a few royal trains are operated in our country. These are for the foreigners. The names of the trains are: Palace on Wheels, Maharaja Express, Golden Chariot, Royal Rajasthan on Wheels, Deccan Odyssey. These are the trains with above 5-star hotel arrangements. The payment for the tickets is to be made in dollars. But the occupancy rate has come down to less than 30 per cent.

(1400/KMR/NK)

All these trains are moving with vacant seats. It was submitted in the report of the Committee as to how many railway officials had complimentary availed of travel and other facilities in these super quality trains. Their names have been categorically mentioned in the report. If the Railway Minister asks for the report, I will submit it before the House.

Sir, these super quality trains in the country offer travel packages of seven to eight days. I would submit for the consideration of the Railway Minister that the package duration should be reduced to three to four days. अगर ट्रेन सात-आठ दिन चले तो लोग बोर हो जाते हैं, इसलिए नहीं जाना चाहते हैं। इसको तीन-चार दिन का कीजिए, इससे उसका अक्युपेंसी रेट बहुत अच्छा और ज्यादा होगा।

There are 8,495 A1 category railway stations in the country. How many of them have retiring rooms? Only 559. There are 1,47,523 railway bridges in the country.

1401 hours

(Shri A. Raja *in the Chair*)

Among them are the bridges which have crossed the age of 100 years. How many such bridges are still safe and secure for train travel? There are three types of bridges - important, major and minor. There are 700 important bridges, 12,085 major bridges and 1,32,738 minor bridges which are small road bridges. The number of railway bridges which have crossed 100 years of age being so high, the question of safety and security of passengers assumes importance.

There was a Safety Review Committee under the Chairmanship of Shri Anil Kakodkar set up in 2012. I mentioned it in our Committee report also. Shri Kakodkar made many recommendations but they have not been accepted to the desired level. I want to know how many recommendations of the Kakodkar Committee of 2012 have been accepted by the Government.

Sir, we hope that the Indian Railways will achieve zero accidents rate. That should be the motto of Indian Railways.

Sir, there is the issue of vacancies in Indian Railways. The number of vacancies in the Railways is huge. There is a group called Gangmen among railway employees. These people look after the railway lines day and night. They are the most important people for regular running of the trains. Their name may be Gangmen and they may be Grade-IV employees, but it is they who actually

maintain the railway line. The number of vacancies in this grade has reached more than two lakhs.

There is a shortage of Drivers in Indian Railways. Drivers are overburdened with work. They do get tired. You will find that most railway accidents occur in the early hours between 3 AM and 5 AM. That is because the train drivers feel sleepy at that time. They fall asleep at the wheel as a result of which the railway accidents take place.

(1405/SNT/SK)

I want to know from the Government whether you are now well-capable with the strength of railway drivers which is directly connected and associated with the safety and security of the common passengers. When are you going to fill the vacancies which are persisting now in Indian Railways including the Gangmen, which is very directly associated with people's life?

The progress relating to railway facilities in North-East is equally slow. A few minutes back, Gaurav Gogoi, who was a Member of the Railway Standing Committee also, was mentioning that they have discussed about North-Eastern railway projects but no such progress is being seen. I want to know the operating ratio of Indian Railways. It is very important. I think, the Minister in his statement has said that his motto is that the passengers should get world-class experience with speed, safety and service, which are not at all being visible in the present railway system.

Sir, more attention and priority are to be given to complete Dedicated Freight Corridors. I would also like to tell you that the proposal of bullet train is not possible in India. It is bogus. In the Indian soil, bullet trains cannot move, cannot run. These can be called as high-speed trains only. Bullet trains totally have a separate structure. We are aware of bullet trains of Japan. Here, it is being told that bullet train is going to be inaugurated on Ahmedabad to Mumbai route. This is not correct. High-speed trains are possible to operate, to run in the country, but never bullet trains. It is a hoax; it is a false assurance being given to the common people.

Sir, regarding passengers' amenities, huge allegations have come up. There are no pantry cars in the railway compartments of trains which have a journey time of 12 to 16 hours. These are available only in those trains which have more than 24-hour journey time or in big trains like, Rajdhani Express and

Shatabdi Express, which are running on long routes. But trains completing its journey within 12 to 16 hours are not having pantry cars. The Government should take care of this.

Sir, I propose that base kitchens should remain clean. Safety, security, passengers' amenities, well-organised railway stations, cleanliness, food quality, condition of the railway compartments, and quality of coaches in trains are to be maintained and provided for, including, Wi-Fi facilities and CCTV facilities.

The success of railway service depends upon the work culture of the employees. So, this side is also to be looked after because it has a huge number of employees – one of the largest in the world. Their work culture is more important so that, Indian Railways can run and operate smoothly.

Sir, 23 million passengers travel every day, which Kanimozhi was also mentioning in the House. Railways operates 13,330 passenger trains and handles 1,000 million tonnes of freight traffic by 9,212 freight trains over 67,368 route kilometres. It is a very serious subject and it should be taken care of.

Railways has 8,500 railway stations with category A, B, C, D, E, and F, considering its passengers traffic at the stations. Without proper and effective work culture, it cannot run smoothly and to the satisfaction of the people.

Let train journey be a journey of joy, not a journey of fear. We should not forget to declare Railways as the lifeline of our country and it is economical as well.

(1410/GM/MK)

This is the reason why we wanted the Railway Budget to be discussed separately. But it is now joined with the General Budget and it did not help the Railways.

Ms. Mamata Banerjee's name was raised here. So long as Ms. Mamata Banerjee was the Railway Minister, not a single rupee was increased in railway fares at any stage. A monthly railway ticket called 'Izzat' at the price of Rs. 15 was given to the BPL sections and they used to travel in railway trains keeping their heads high. They were not afraid of Ticket Examiner entering their compartments. Members of Parliament were authorised to certify a BPL person for issuance of this ticket, whoever he or she may be. In Kolkata, there is East-

West metro train. It is not being completed. In the Budget, an amount of only Rs. 30 lakh has been allocated for Kanchrapara Rail Coach Factory which is a joke. It is a proposed project of Rs. 760 crore. Shrimati Kanimozhi was telling, 800 करोड़ रुपये के प्राजेक्ट्स पर केवल 10 लाख रुपये दिये। The same thing is here. They have allotted only Rs. 30 lakh for a project of Rs. 760 crore. Similarly, expertise training centres were proposed at Dankuni, Malda and Beliaghata. All of them have been allotted Rs. 5 lakh only. So, I feel that a very step-motherly attitude has been reflected in the Budget. The Eastern region, especially West Bengal, has always been the sufferer of the regional imbalances. Here, it is reflected in the same way. Now, South India is going to be added to this list. I hope that the Ministry of Railways will take all positive steps to see that funds are allocated to the whole country treating everyone as equal and the proposals which we table from the Standing Committee for the consideration of the Railway Ministry will be implemented. Thank you.

(ends)

1412 hours

SHRI BALLI DURGA PRASAD RAO (TIRUPATI): Hon. Chairperson, Sir, the hon. Minister in her maiden Budget said that Indian Railways' infrastructure will need an investment of Rs. 56 lakh crore till 2030. As per the details shared by the Railway Ministry, in the Financial Year 2018-19 the Gross Traffic Receipts stood at Rs. 1,96,714 crore and the total working expenses were Rs. 1,88,800 crore. In the financial year 2018-19, the earnings from passenger trains were Rs. 52,000 crore and the earnings from freight trains were Rs. 1,29,750 crore. In 2019-20, the earnings from passenger trains are expected to be Rs. 56,000 crore and the earnings from freight trains are likely to be Rs 1,43,000 crore.

Meanwhile, the Railway Budget 2019 also claimed to complete the electrification of Railways' broad-gauge network by 2021-22. For 2019-20, electrification of 7,000 route kilometre has been targeted. Moreover, the target of new railway lines, gauge conversion, doubling and tripling for this year is 3,750 kilometres against 3,596 kilometres previously. Allocations of Rs. 20,000 crore has been made for the Railway Safety Fund for 2019-20. Elimination of all unmanned level crossings is an appreciable action of the Railway Ministry.

(1415/RK/YSH)

In the Budget, funds of Rs.7,255 crore have been allotted for construction of new railway lines, Rs.2,200 crore for gauge conversion, Rs.700 crore for doubling, Rs.6114.82 crore for rolling stock, and Rs.1,750 crore for signalling and telecom.

With regard to my new State, Andhra Pradesh, the total cost of Obulavaripalle-Krishnapatman project is Rs.733 crore. So far, 20 km. has been completed and the target is to complete the remaining 93 km. in the current financial year. No timeframe has been mentioned for the completion of this project.

Sir, Rs.5 crore has been allotted for Guntur-Tenali doubling and electrification project. Is this money sufficient? The Minister may explain the distance that has to be covered and the timeframe for completion of this project.

For Nadikudi-Srikalahasti new line project, Rs.700 crore has been allotted. The original cost of this project, which was sanctioned in 2011-12, was

Rs.2,450 crore. So far, we have spent Rs.309 crore only. When will the remaining amount be spent? This project will connect four districts of Chittoor, Nellore, Ongole and Guntur. What is the timeframe for completion of this project?

Cuddapah-Bengaluru new line project, with a distance of 255 km., costs about Rs.2,030 crore. Under the South Central Railway, this project was planned in four phases; three phases in Andhra Pradesh and one phase in Karnataka. Only 21 km. route has been commissioned. For the last four years, Rs.165 crore has been spent on this project. I would like to know when will this project be completed. This year, the allocation made for this project is only Rs.210 crore. How is it possible to complete the work? People of that area have been asking me about this from time to time.

Kotipalli-Narsapur new line project, with a distance of 57 km., costs Rs.2120 crore. The expenditure incurred on this project so far is only Rs.323 crore. This is a PPP project in which the contribution of the Central Government is 75 per cent and the State Government's contribution is 25 per cent. So far, this project is going at slow pace. I would request the Government to speed up the project. I would like to know the details regarding time schedule between the State and the Centre. This has to be informed properly.

Gooty-Dharamavaram double line project in Anantapur district, with a distance of 90 km., is estimated to cost Rs.636 crore. So far, 33 km has been completed. There is a need to complete the remaining 57 km. within two years. The Government should fix the time schedule for completing this project which covers the interior and backward areas of Anantapur. The Government has released only Rs.126 crore for this project in this financial year. How is it possible to complete it?

Vijayawada-Kazipet junction is known to everybody. This will connect two States. The purpose of this line is to run majority of the trains without disturbing cargo transport. This has been given top priority. It will provide good connectivity between Andhra Pradesh and Telangana. The amount allotted for this project is Rs.110 crore. The original cost of this project was Rs.1,857 crore. We would like to know the fate of this programme.

(1420/RC/RPS)

Another point is regarding Vijayawada Junction to Guntur Junction connectivity. This is a very important and good traffic line for going towards Chennai, Bengaluru and Kerala. I think some formation of earth road is going on for rail connectivity. This work has to be completed on a stretch of 287 kilometres at an estimated cost of Rs.1857 crore. So far, an expenditure of only Rs.284 crore has been incurred on this project. No time-line has been informed for this project. This has to be informed in an appropriate manner.

Our State is a new State. The development of railway work is going on at a very slow pace. A line between Obulavaripalli and Krishnapatnam was recently inaugurated by His Excellency, the President of India and His Excellency, Vice President of India together. Only 20 per cent work has so far been completed. Therefore, the balance work has to be completed as early as possible.

When they are constructing railway station in a particular area, they do not give it the name of proper village. They give the name of some other village. With the result, a lot of complaints have come. Recently, I had informed the Minister about this.

As regards our State, our hon. Chief Minister, Shri Jagan Mohan Reddy, has come to power only 42 days ago. It is a new State. Our State is having a deficit of Rs.2000 crore. Is the hon. Minister doing justice to us? I would request the Minister to sanction another Rs.1000 crore for completing all these projects.

Regarding my constituency, Tirupati, as you know, Lord Balaji Venkateswara Swami temple is situated there. For the beautification of railway station there, they have spent some amount. For the development of second entry at Tirupati railway station, they are giving Rs.12 crore only.

HON. CHAIRPERSON (SHRI A. RAJA): Please wind up. One more Member from your Party is going to speak.

SHRI BALLI DURGA PRASAD (TIRUPATI): Sir, I will conclude in another three minutes.

Sir, a wagon workshop was to be set up in Tiruchanur but so far no action has been taken. Besides, in Nellore district, more than 1800 acres of Railway property is there. There is a very big junction. Mr. Lalu Prasad Yadav laid foundation for a sleeper factory there. Now 1800 acres of Railway land is lying

vacant. People are expecting that a factory will certainly come up in Nellore district.

Another point is regarding Kovvur to Bhadrachalam line. It will connect Telangana, Andhra Pradesh and other places. It is also pending. You have to give special priority to Bitragunta. It is because so far people are protecting 1800 acres of land. The hon. Minister was saying that they are purchasing private land for the construction of some factory.

Thank you.

(ends)

(1425/RAJ/SNB)

1425 बजे

श्री राजन बाबूराव विचारे (ठाणे): अध्यक्ष जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है। मैं माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी, माननीय रेल मंत्री, श्री पीयूष गोयल जी और माननीय रेल राज्य मंत्री, श्री सुरेश अंगाड़ी जी का अभिनंदन करता हूँ कि उन्होंने एक ऐसा अच्छा बजट पेश किया है, जिसका समाज के हर वर्ग ने स्वागत किया है। यह बजट वाकई दूरगामी परिणामों वाला है, जिसके बेहतर नतीजे जल्दी ही आने वाले सालों में नजर आएंगे। वैसे तो रेल बजट में समाज के हर वर्ग के लोगों एवं उनकी जरूरतों को पूरा करने का ध्यान रखा गया है। इस बार के बजट में भी यात्री किराए में कोई बढ़ोतरी नहीं करके रेल यात्रियों को राहत देने का काम किया है, जिसके लिए मैं माननीय वित्त मंत्री जी एवं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। इस बार के रेल बजट में भी यात्री सुविधाओं और आधुनिकीकरण के साथ-साथ रेलवे के ढांचागत विकास पर विशेष जोर दिया गया है। मैं महाराष्ट्र के ठाणे से दूसरी बार चुना हुआ जनप्रतिनिधि हूँ। मैंने वहां की रेल से संबंधित समस्या समय-समय पर माननीय रेल मंत्री जी के सामने रखी हैं।

इस बार के रेल बजट में स्टेशनों का सौंदर्यीकरण करने की भी योजना शामिल है एवं देश के 22 प्रमुख रेलवे स्टेशनों का विश्व स्तरीय पुनर्विकास इंडियन रेलवे स्टेशंस डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन द्वारा कराने का लक्ष्य रखा गया है, जिसके बाद आने वाले समय में इन स्टेशनों को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाकर, वहां एयरपोर्ट जैसी सुविधाएं मुहैया कराई जाएगी। ऐसा पहली बार होने जा रहा है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले ठाणे रेलवे स्टेशन को भी इसमें शामिल किया जाए।

वित्त मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में बताया है कि भारतीय रेल और मेट्रो प्रोजेक्ट में भी पीपीपी मॉडल के जरिए निजी भागीदारी को बढ़ावा दिया जाएगा, जिससे निश्चित रूप से रेलवे के विकास में तेजी आएगी। बजट में रेलवे में पीपीपी मॉडल रेलवे स्टेशन आधुनिकीकरण प्रोग्राम लॉन्च होने की बात बताई गई है। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाला ठाणे रेलवे स्टेशन जो एक ऐतिहासिक रेलवे स्टेशन है, वहां से पहली ट्रेन दिनांक 16 अप्रैल, 1853 को बोरीबंदर से ठाणे के बीच चली थी। इसे लगभग 164 साल बीत चुके हैं। इस स्टेशन से करीब 7-8 लाख यात्री प्रतिदिन आवागमन करते हैं एवं मध्य रेलवे के अंतर्गत मुंबई के बाद ठाणे स्टेशन से सरकार को प्रतिदिन 50 लाख रुपये की आमदनी होती है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि ठाणे रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन का दर्जा दिया जाए एवं यहां यात्रियों के लिए और भी अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं।

साथ ही ठाणे रेलवे स्टेशन पर बनाई गई पुरानी इमारत, जो कि काफी जर्जर अवस्था में पहुंच चुकी है, वह कभी भी गिर सकती है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि जर्जर इमारत की जगह एक नई इमारत की निर्माण कराने की कृपा करें। इसके लिए वे इस बजट में प्रावधान करने की कृपा करें।

वित्त मंत्री जी ने बजट में बताया है कि रेल ढांचे के मॉडर्नाइजेशन और स्वीकृत योजनाओं को पूरा करने के लिए वर्ष 2030 तक का लक्ष्य रखा है। अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र ठाणे के अंतर्गत आने वाले मध्य रेलवे के दो किलोमीटर लंबे ऐरोली-कलवा लिंक के काम की तरफ दिलाना चाहता हूं, जिसका भूमिपूजन आदरणीय प्रधान मंत्री जी श्री नरेन्द्र मोदी जी द्वारा हो चुका है। लेकिन तीन सालों से अधिक का समय बीत जाने के बाद भी अभी तक दूसरे चरण का काम शुरू नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से इसे जल्दी से जल्दी शुरू कराने की मांग करता हूं।

साथ ही, ठाणे तथा मुलुंड के बीच मेंटल अस्पताल की जगह पर प्रस्तावित नया ठाणे स्टेशन बनाने की मंजूरी मिल चुकी है और उसकी लागत राशि भी जमा हो चुकी है, जिसके काम को भी जल्दी से जल्दी पूरा करने की मांग, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से करता हूं।

(1430/IND/RU)

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे नवी मुम्बई (सेंट्रल और हार्बर) एवं मीरा रोड एवं भायंदर (वेस्टर्न रेलवे) से जुड़ी रेल परियोजनाओं पर ध्यान देते हुए ज्यादा से ज्यादा 15 डिब्बों वाली लोकल सेवा, एसी लोकल शुरू करने एवं लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों का ठहराव भायंदर स्टेशन पर देने की मांग, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से करता हूं। साथ ही साथ नवी मुम्बई के सभी रेलवे स्टेशनों पर एक्सेलेटर, लिफ्ट, फुट ओवर ब्रिज एवं महिला शौचालयों की सुविधा देने की मांग भी मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से करता हूं।

महोदय, अंत में मैं अपनी बात खत्म करते हुए कहना चाहता हूं कि सरकार द्वारा बजट में महाराष्ट्र राज्य में रेलवे के विकास के लिए जो भी घोषणाएं होती हैं या कोई निधि दी जाती है, उसका काम कम से कम 1 वर्ष में शुरू होना चाहिए, ताकि समय से हर परियोजना पूरी हो सकें।

मैं इस बजट का समर्थन करता हूं और देश के माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी, माननीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी एवं माननीय रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अंगाड़ी जी का आभार प्रकट करते हुए उनके भविष्य के लिए शुभकामनाएं देता हूं।

(इति)

1431 बजे

श्री दिनेश चन्द्र यादव (मधेपुरा): अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे वर्ष 2019-20 के लिए रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, सबसे पहले मैं रेल मंत्री के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि स्वतंत्रता के बाद बिहार के सुपौल से अररिया तथा अररिया से गलगलिया रेल परियोजना की स्वीकृति कर कोसी के अति पिछड़े क्षेत्र को अन्य क्षेत्र की तरह इसे भी विकास से जोड़ने का काम किया है। यह एक सीमावर्ती क्षेत्र है एवं सुरक्षा की दृष्टि से यह परियोजना बहुत ही महत्व रखती है।

महोदय, आवश्यकतानुसार राशि उपलब्ध नहीं कराए जाने से इन परियोजनाओं का काम लंबित है। जमीन अधिग्रहण की प्रक्रिया चल रही है, किंतु धनाभाव के चलते अधिग्रहण का काम भी बाधित है। अतः सरकार से मांग है कि इस महत्वपूर्ण परियोजना को जल्द से जल्द पूरा कराने की दिशा में आवश्यक पहल कर धनराशि उपलब्ध कराई जाए।

महोदय, वर्ष 2008 में कोसी के प्रलयकारी बाढ़ से सरायगढ़, भपटियाही से फारबिसगंज तक रेल लाइन ध्वस्त हो गई थी। अभी तक इस रेल लाइन पर रेल यातायात चालू नहीं हो सका है। वर्ष 2016 से ही सहरसा से फारबिसगंज आमान परिवर्तन के लिए छोटी लाइन पर परिचालन बंद कर दिया गया था। आमान परिवर्तन का कार्य पूरा नहीं होने से रेल यातायात ठप्प है तथा आमान परिवर्तन का काम धीमी गति से चल रहा है। फलस्वरूप कोसी क्षेत्र का विकास अवरुद्ध है। सदन के माध्यम से मैं आग्रह करता हूँ कि इन परियोजनाओं के काम में तेजी लाकर जल्द से जल्द पूरा कराया जाए ताकि इन पर रेल परिचालन शुरू हो सके।

महोदय, उसी तरह सकरी से निर्मली होते हुए सरायगढ़-भपटियाही रेल परियोजना धनाभाव के चलते लंबित है, जबकि कोसी नदी पर पुल कई वर्ष पहले से तैयार है। अतः मैं सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि जल्द से जल्द उक्त लंबित रेल परियोजनाओं के मद में आवश्यकतानुसार धनराशि उपलब्ध कराकर इस क्षेत्र को भारत के अन्य शहरों से जोड़ने की कृपा करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

(इति)

1433 hours

SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU (BEHRAMPUR): Hon. Chairman Sir, on behalf of Biju Janata Dal, I thank you for giving me this chance to participate in this discussion on the Demands for Grants of Indian Railways. I also thank my leader, Shri Naveen Patnaik, for giving me this opportunity to be here as a Member of Parliament from Biju Janata Dal.

I also congratulate the first woman Finance Minister for presenting the Union Budget and the young, energetic Minister of Railways, Shri Piyush Goyal, for presenting the Railway Budget, 2019-20.

You know that railways is the heartline of our country which has a great role in the socio-economic development of our country. It has been connecting all parts of our country and is helping in the national integration. It has united us cutting across regional, linguistic, caste, creed and religious identities, carrying them together and penetrating to different parts of the country.

Traditionally, the Railway Budget was presented separately and thus, there was a focus on railway development. It was so important for the Members to raise issues relating to their constituencies while participating in the debate on the Railway Budget in this august House but after merging the Railway Budget with the General Budget, it has not been given any focus.

(1435/NKL/VB)

Since we are a developing country, the infrastructure development through railways has a great importance.

In this Budget of 2019-20, the hon. Finance Minister has given Rs. 68,000 crore for the railways. Our Chief Minister, Shri Naveen Patnaikji and the people of Odisha were surprised when they got to know that the Central Government Budget allotment for Odisha in respect of Railways is not up to their expectations. Considering the bucket of on-going projects like Khurda-Bolangir, Jeypore-Nabarangpur, Jeypore-Malkangiri, Talcher-Bimlagarh etc., my State, Odisha requires increase of capital allotment to complete the on-going projects early.

Sir, no new line project has been sanctioned in this year's Budget for Odisha. This is disappointing for our Chief Minister, Shri Naveen Patnaikji and also for the people of Odisha as the rail density in Odisha is hardly hovering around 15 per 1000 square kilometres which is much less than the national

average of about 20, and even much lesser compared to adjoining States like West Bengal and Bihar. Odisha needs new projects, and all railway projects are economically beneficial to Railways as well. The Gopalpur-Rayagada project alone has 17.5 per cent rate of return, and combining it with Gunupur-Therubali, the rate of return would be 24 per cent. After all, Railways earn about Rs. 20,000 crore a year from Odisha alone.

Sir, new projects such as Puri-Konark, Brahmapur-Sambalpur via Kandhamal, Bargarh-Nuapada, Jajpur-Dhamra, Bangiriposi-Gorumahisani and Buramara-Chakulia have been proposed by our dynamic Chief Minister, Shri Naveen Patnaikji to the Ministry of Railways. Our State Government has also offered financial participation for many of these projects. These projects need early sanctioning by the Ministry of Railways as these will connect the mineral-rich areas with existing and upcoming ports as well as tribal areas of the State.

Sir, some of the earlier sanctioned important projects have been given very meagre allotments which points to no real progress. The Gunupur-Therubali new line sanctioned in 2017-18 Budget is yet to even receive CCEA approval. Similarly, for the Jaleswar-Digha project, even land acquisition has not been done since last five years. Our Chief Minister, Shri Naveen Patnaikji has already requested for a change of alignment to make the project take-off in Odisha to the Ministry of Railways.

To ensure seamless flow of traffic and easier access between industrial and mining areas and ports, the following short links need to be sanctioned at the earliest:

1. Puri-Konark
2. Paradip-Dhamra
3. Champua-Anandpur-Jajpur
4. Baripada-Jajpur Keonjhar Road
5. Talcher-Angul
6. Talcher-Gopalpur

Additionally, Jajpur Keonjhar Road-Jajpur via Aradi link is equally important for pilgrims visiting the religious destination at Biraja Kshetra which can be comparable to Dwarka and Kashi.

Now, I come to the point of introduction of new trains. The following new trains may be introduced:

1. One train from Berhampur to Ahmedabad and Surat. As 30 lakh people from Odisha are working in Surat, a daily train from Berhampur to Surat may be started.
2. One more daily train from Bhubaneswar to Mumbai via Vishakhapatnam, Vijayawada, Secunderabad (apart from Konark). This is the only train in which lakhs and lakhs of people travel every week.
3. Daily train from Rourkela to Bangalore via Bhubaneswar and Berhampur.
4. Jamshedpur to Hyderabad via Rourkela, Bhubaneswar and Berhampur.
5. Bhubaneswar to Sambalpur via Berhampur and Bolangir.
6. Gunupur to Howrah via Berhampur.
7. Jamshedpur to Vishakhapatnam via Dhanbad, Bhubaneswar and Berhampur
8. One passenger train from Bhadrak to Dhamra port and Akhandalamani, a famous *Shiva Peeth*.

The next point is regarding increase in frequency of trains. The frequency of Vishakhapatnam-Amritsar (Hirakund Express) may be increased from three days in a week to daily. Since more than 10 years, this train is running three days a week. So, I request that it should run daily.

I also request that Samata Express which runs from Vishakhapatnam to H. Nizamuddin should run daily.

The next point is regarding extension of trains.

1. Odisha-Sampark Kranti Express and Delhi-Bhubaneswar Durgam may be extended up to Berhampur.
2. Dhanbad-Bhubaneswar Tapaswini Express may be extended to Berhampur.
3. The train from Mumbai to Vishakhapatnam may be extended up to Bhubaneswar.

(1440/SRG/PC)

To meet the travelling needs of daily commuters, there is a need to introduce DEMU/MEMU services in Sambalpur-Jharsuguda-Rourkela, Cuttack-Paradip, Brahmapur-Balasore and Rourkela-Keonjhar corridors.

Cuttack and Bhubaneswar together are developing as a twin city and as per the Comprehensive Development Plan prepared by IIT, Kharagpur, the combined population shall be 2.7 million by the year 2021 which shall necessitate

a Mass Rapid Transit System (MRTS). Considering the growth of this area, this would be an appropriate time to commence detailed planning for rail-based city transport system in greater Bhubaneswar region.

It may be mentioned here that Bhubaneswar has not only been ranked 'No. 1 Smart City' in India, but also has bagged honours as the only city from India in the Smart City Expo World Congress, held recently in Barcelona with rank three across the globe. Therefore, urgent planning for land and other technical requirements for a MRTS system is imperative to keep pace with the development and aspirations of the capital city. ...*(Interruptions)*. Sir, I am the only speaker. Please give me two minutes.

HON. CHAIRPERSON (SHRI A. RAJA): Please conclude.

SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU (BEHRAMPUR): Bhubaneswar to Puri may also be considered under Mass Rapid Transit System (MRTS).

Development of Railway Stations : Sir, as far as development of railway stations is concerned, the Railways has earlier shortlisted 12 stations in 2016-17, but no work has started so far. However, our Chief Minister, Shri Naveen Patnaik Ji has committed to re-develop Bhubaneswar station into a world class one with State Government funds. Railways need to expedite railway station re-development in Odisha. The work for re-development of stations at Cuttack, Berhampur, Baleswar, Sambalpur, Rayagada, Jeypore need to be taken up expeditiously.

The cyclone 'Fani' has totally devastated the holy city of Puri and the railway station has also been devastated. It has a pilgrimage importance. There is an urgent need to re-develop the Puri railway station. It has completely gone. Nothing has been done till now. As you know, cyclone 'Fani' has occurred mainly in Puri. I request the Government to look into the matter.

As you are aware that cyclone 'Fani' has damaged infrastructure set up by State and various Central Government agencies. Indian Railways is one of them. It has suffered a loss of Rs. 400 crore in the form of damages and Rs. 200 crore in the form of loss in earning capacity due to damage caused by cycle 'Fani'. ...*(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU (BEHRAMPUR): Yes Sir, I am just concluding. The East Coast Railway Zone, where railway infrastructure is damaged, is one of the highest loading Railway zones of Indian Railways. There is a need for separate allocation for restoring the damaged Railway infrastructure in my State.

It is a very important issue. Our Chief Minister has also raised this issue many times. In Sitallapalli, a wagon factory was sanctioned in 2011 and 100 acres of land has been given by our dynamic Chief Minister, Shri Naveen Patnaik Ji to the Ministry of Railways, but the people of Odisha were surprised when they came to know that this factory does not figure in the Budget for 2019-20.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU (BEHRAMPUR): Similarly, the Kalahandi Locomotive workshop also sees a reduced token allotment of Rs. 1 crore in the Budget. Considering the employment opportunities and migration of labour, there will be a great impact on the people of Odisha if operationalization of these projects will be delayed.

I have one more small suggestion to make. Earlier, in DRUCC's meetings, Chamber of Commerce of the concerned area was given representation. This has been stopped now. I request again that the Chamber of Commerce representation may be given in DRUCC.

Lastly, for development of India, it is imperative for Government of India to give focus to our State of Odisha which has historically faced discrimination in allotment of funds for Railways. Our Chief Minister, Shri Naveen Patnaik Ji has a very positive approach.

(1445/KKD/SPS)

He has provided free land for railway projects and contributed up to 50 per cent of construction cost. He has also exempted stamp duty as registration fees on land procurement for all railway projects in our State.

Therefore, this is the time for the Union Government to help our State as a big brother with great heart and review the railways proposals including some of the long standing new line projects concerning our State, and also enhance real capital allotment in this sector to expedite the ongoing projects.

With these words, I once again thank you, and hope that the hon. Minister of Railways will look into the concerns of our State Odisha.

Thank you very much.

(ends)

HON. CHAIRPERSON (SHRI A. RAJA): Hon. Members, those of you who want to lay their written speeches on the Table of the House, you may do so. It will be treated as part of the proceedings of the House.

1446 बजे

श्री हाजी फजलुर रहमान (सहारनपुर): माननीय सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत शुक्रिया कि आपने मुझे रेलवे पर चर्चा करने के लिए आमंत्रित किया। मैं इसके साथ-साथ सहारनपुर लोक सभा क्षेत्र के लोगों का भी धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने मुझे संसद में भेजने का मौका दिया। मैं आपके माध्यम से सरकार के संज्ञान में लाना चाहूंगा कि सहारनपुर जनपद, जहां से मैं निर्वाचित होकर आया हूँ, वह शहर न केवल अपने देश, बल्कि देश के बाहर भी वुड कार्विंग के रूप में जाना जाता है। यहां से वुड कार्विंग का किया गया कार्य पूरे देश में जाता है। इसके अलावा सहारनपुर से पर्यटक रेल यात्रा कर उत्तराखण्ड में प्रवेश करते हैं। कहने का तात्पर्य यह है कि औद्योगिक क्षेत्र के साथ-साथ पर्यटकों के लिए भी सहारनपुर रेलवे स्टेशन महत्वपूर्ण स्टेशन है। मैं चाहूंगा कि कुछ महत्वपूर्ण बिंदुओं पर रेल मंत्रालय का ध्यान न केवल रेल राजस्व की वृद्धि करेगा, बल्कि यात्रियों को भी अधिक से अधिक सुविधा प्रदान करेगा।

पहला बिंदु है, सहारनपुर टपरी स्टेशन से मुजफ्फरनगर तक रेलवे लाईन के दोहरीकरण का कार्य बहुत दिनों से चल रहा है, लेकिन इसकी गति इतनी धीमी है कि यह नहीं कहा जा सकता कि यह कार्य कब पूरा होगा। मैं चाहूंगा कि संबंधित अधिकारियों को निर्देशित किया जाए, जिससे रेलवे लाइन दोहरीकरण का कार्य यथाशीघ्र पूरा किया जा सके।

दूसरा महत्वपूर्ण बिंदु यह है कि सहारनपुर से दिल्ली के लिए सुबह 9 बजकर 15 मिनट और शाम 4 बजकर 30 मिनट के बीच कोई भी एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है, एकमात्र पैसेंजर ट्रेन है। मैं मंत्री जी से गुजारिश करता हूँ कि बताए हुए समय के बीच एक एक्सप्रेस ट्रेन अनिवार्य रूप से देने का कार्य करें, जिससे व्यावसायिक लोगों के साथ-साथ आम जनमानस को भी रेलवे की सुविधा प्राप्त हो सके। सहारनपुर रेलवे स्टेशन के नजदीक देवबंद है, जहां पर विश्व प्रसिद्ध मदरसा दारुल उलूम व सिद्ध पीठ संस्कृत विश्वविद्यालय है, जहां शिक्षा के लिए देश से ही नहीं बल्कि विदेशों से भी लोग आते हैं। यहां पर मुख्य रूप से दो गाड़ियां हैं। इन दो गाड़ियों गोल्डन टैम्पल मेल 12904 और उधम एक्सप्रेस 22432 का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। माननीय मंत्री जी को मैंने इससे पूर्व इस बावत् एक पत्र लिखा है। सहारनपुर रेलवे स्टेशन एक बहुत बड़ा जंक्शन है। यहां पर सफाई का कार्य उचित नहीं है, इस पर ध्यान दिया जाए। साथ ही साथ औद्योगिक क्षेत्र, जिसमें वुड कार्विंग व हौजरी मशहूर है, इनका डिस्प्ले भी रेलवे स्टेशन पर लगाया जाए, ताकि इस प्लेटफॉर्म से गुजरने वाला प्रत्येक व्यावसायिक व्यक्ति यहां के औद्योगिक महत्व को समझ सके।

(1450/KDS/RP)

माननीय अध्यक्ष जी, सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि यहां पर कॉमन प्लेटफॉर्म की संख्या केवल दो है- चार और पांच। प्लेटफॉर्म चार को किसी तरह से बढ़ाकर तीन और चार में बांट दिया गया है। मेरा आपसे यह निवेदन है कि सहारनपुर जंक्शन का सौंदर्यीकरण करते हुए कॉमन प्लेटफॉर्म की संख्या बढ़ाई जाए, ताकि ट्रेन सही समय पर आकर भी सिग्नल से बाहर न रुकी रहे और यात्रियों को परेशानी न हो सके। इसके अलावा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि जो बुलेट ट्रेन चलाने की तैयारी है, जिस पर बेइंतहा पैसा खर्च किया जा रहा है और जिसका फायदा एक खास इलाके के लोगों को ही होगा, कृपया करके उसका 50 परसेंट छोटे शहरों पर भी खर्च कर दिया जाए तो पूरे भारत के छोटे शहरों की रेल व्यवस्था भी बेहतर हो जाएगी। धन्यवाद।

(इति)

1451 hours

SHRI MANNE SRINIVAS REDDY (MAHBUBNAGAR): Hon. Chairperson, thank you very much for giving me an opportunity to speak in the House today on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways.

I want to take up the railway projects pertaining to my Mahbubnagar Parliamentary Constituency and Telangana State. Our Chief Minister, K. Chandrashekar Rao, Sir, is also grateful to the Government.

There is a need to complete Mahabubnagar-Munirabad new railway line project in Telangana which was sanctioned in the year 1997-98 having distance of 246 kilometres with an estimated cost of Rs. 645 crores. It is a long-pending demand. The project needs to be expedited. There is need to speed up doubling of Secunderabad-Mahabubnagar railway line and electrification works which were sanctioned in the year 2015-16, having 85 kilometres of length, with an estimated cost of Rs. 728 crores. We would also like to request the Government to speed up the works on a priority basis as about 3,000 people are travelling between Mahabubnagar and Secunderabad on a daily basis.

We would also like to bring to your kind notice that modernization and expansion of existing Mahabubnagar Railway Station as well as Divitipalli Railway Station, which is adjacent to Government Medical College and proposed IT corridors and a large 2 BHK residential complex, is very much essential. Electrification work on many railway lines with an estimated budget was also sanctioned in the year 2018-19 but there is no progress. The railway line work from Gadwal to Raichur, having a distance of 57 kilometres, covering Telangana and Karnataka States with an estimated cost of about Rs. 46.10 crore, has not made much progress. We request the Government to complete it on a priority basis.

There is a need to expedite the work on Lingampet-Jagityal and Nizamabad railway lines in Telangana State, which is covering a distance of 95 kilometres with a cost of Rs. 80.29 crores. The work on the new railway lines, which were sanctioned in the year 2018-19, is yet to be started or initiated.

The railway line from Patancheru-Sangareddy-Jogipet-Medak in Telangana State, having a distance of 95 kilometres, should be given priority as it covers the prominent industrial area and SEZ. This project is pending for the last two years. I would also like to state that the work of a new railway line

between Gadwal to Macherla, having a distance of 151 kilometres, should be fast-tracked. It is falling under the Kannur Lok Sabha constituency. The work on Vikarabad Wadi-Krishna railway line, which is covering 87 kilometres of distance – a more economically and socially backward area of Makthal and Narayanpet Assembly constituencies – need to be expedited.

The work on the lines from Peddapalli to Kazipet, Pagidipalli to Bhongir, Bhongir to Shankarpally, Vishnupuram to Janpahad, Manakondur-Huzurabad-Elkaturthi, Nizamabad-Mudkhed-Parbhani, Nizamabad-Nirmal-Adilabad, having a distance of 125 kilometres, are yet to be started. We request the Government to initiate the work on above-mentioned lines on a priority basis.

(1455/RCP/MM)

The important railway line to Singareni Collieries from Bhadrachalam - Sattupalli - Kovur covers a distance of 133 kms., and the acquisition of land for the Bhadrachalam road to Sattupalli railway line has been cleared by the Railway Board. For its commencement, 500 acres are required for the 36 km. railway line in Bhadradi-Kothagudem district and 17.3 km. railway line in Khammam district. This 53.2 km. section will cost about Rs. 704 crore.

Please note that this prime project would be funded by Singareni Collieries and the land acquisition cost is to be borne by Indian Railways. This project is to be taken up on top priority as this line will cater to the needs of the local people in and around Singareni Collieries in Khammam district in Telangana.

Kazipet Junction is located in Secunderabad Division of South Central Railway having its headquarters at Secunderabad. Kazipet junction is the gateway to north and south India and is an epicenter of north Telangana Districts. It is 225 kms. away from Balharshah and Vijayawada and 135 kms from Secunderabad. As such, Kazipet is administratively and economically viable and it is the best option to carve it out as a separate Division. Kazipet has an electrical loco shed and a diesel loco shed to supply locomotives and a crew control cell to book guard and drivers for the trains. Further, it has maintenance facilities for maintenance of goods and passenger trains and to cater to the needs of the local people.

Establishing a coach factory in Kazipet, for which an assurance was given in the Andhra Pradesh State Reorganisation Act, 2014, is the need of the hour. Our Telangana State Government has already allotted land and other related

infrastructural facilities to set up the coach factory which is long pending demand of the State Government.

It is to bring to your kind notice that 60 per cent of the revenue of South Central Railway is coming from South Central Division out of which 80 per cent of the revenue is coming from four north Telangana districts. It is evident that approximately 48 per cent of the revenue is coming from this region.

It is to bring to the kind notice of the House, through the Chair, that all these railway projects pertaining to Telangana State have earlier been submitted to the hon. Prime Minister and also to the hon. Railway Minister with a request to complete all the above said projects on top priority with the allocation of sufficient funds to realise the dream of the Telangana people whose hopes and aspirations need to be fulfilled.

With these few words, I conclude my speech. Thank you, Sir.

(ends)

1458 बजे

श्री गोपाल शेटी (मुम्बई उत्तर): सभापति जी, मैं सबसे पहले रेलवे बजट पर अपनी भावनाओं को व्यक्त करने से पहले देश के सम्माननीय प्रधान मंत्री मोदी जी का अभिनंदन करना चाहूंगा, फाइनेंस मिनिस्टर निर्मला सीतारमण का अभिनंदन करना चाहूंगा और साथ ही रेल को एक नई दिशा दिलाने में कामयाब होने वाले हमारे मुम्बई के ही रेल मंत्री सम्माननीय पीयूष गोयल जी को भी अभिनंदन और धन्यवाद देना चाहूंगा।

महोदय, इस बजट में टैक्सेशन बहुत कम है, भाड़ा वृद्धि का कोई नामोनिशान दिखाई नहीं दे रहा है। लेकिन देश भर के लोगों को सुविधा देने की बात हो रही है तो वर्ष 2014 से, जब से हमने रेल यात्रा प्रारम्भ की, आज वर्ष 2019 आते-आते देश में एक बहुत बड़ा बदलाव आया है।

1459 बजे

(श्रीमती रमा देवी पीठासीन हुईं)

बदलाव लोगों के मन में आया है, पॉलिटिकल सिस्टम में आया है, ब्यूरोक्रेसी में आया है और साथ ही साथ रेल में सफर करने वाले यात्रियों में भी विश्वास के वातावरण का निर्माण हो रहा है। इन सब बातों का कारण अगर हमें ढूँढ़े तो देश के प्रधान मंत्री जी ने जिस प्रमाणिकता और परिश्रम से पिछले पांच साल काम किया है, उससे लोगों के मन में विश्वास जगा है। यह विश्वास का ही प्रतीक है कि 303 सीट्स भारतीय जनता पार्टी के पक्ष में आयी हैं और एनडीए के 350 से भी ज्यादा सांसदों को चुनकर जनता ने पार्लियामेंट में भेजा है।

(1500/SJN/SMN)

मैं यहां पर सरकार के अच्छे कामों का उल्लेख जरूर करना चाहूंगा, लेकिन साथ ही साथ रेल प्रवासियों की कुछ समस्याएं भी हैं। अगर मैं उन समस्याओं को यहां पर उजागर करूंगा, तो हमारी ब्यूरोक्रेसी उसको संज्ञान में लेंगी और मेरा मानना है कि आने वाले दिनों में उनका समाधान निकालने में बहुत मदद मिलेगी।

सभापति महोदया जी, यह जो लोक सभा का मंदिर है, यह न्याय का मंदिर है। यहां पर लोगों की आशा और अपेक्षाएं पूरी होती हैं और वे किस तरह से पूरी होती हैं। मुझे जब वर्ष 2014 के रेल बजट पर कुछ ही मिनट बोलने का मौका मिला था, तो मेरा जब लोक सभा का चुनाव लड़ने के लिए तय हुआ, तब मेरा सबसे बड़ा यह एजेंडा था कि मुंबई शहर में हर साल तीन हजार लोग रेल से गिरकर और कटकर मर जाते हैं। उतनी ही संख्या में लोग घायल हो जाते हैं, इंजर्ड हो जाते हैं। अगर हम पूरे देश में मरने वाले लोगों की संख्या इकट्ठा करें, लेकिन मैं सिर्फ मुंबई की बात करूं, तो मुंबई इसमें बहुत आगे है। यह हमारे लिए कोई गौरव की बात नहीं है, बल्कि यह दुख और शर्म की बात है। लेकिन मैं देश के प्रधान मंत्री और सभी रेल मंत्रियों का अभिनंदन करना चाहूंगा। श्री सदानंद गौड़ा जी ने वर्ष 2014 के बाद काम संभाला था। उसके बाद सुरेश प्रभु जी आए थे, उन्होंने बहुत बड़ा बदलाव किया था। उन दिनों सभी छोटे-छोटे कामों की फाइल दिल्ली आया करती थी, वह सारा अधिकार रेल अधिकारियों को देकर सिस्टम में एक बहुत बड़ा बदलाव लाए थे। उसमें अधिकारियों का भी विश्वास बढ़ने लगा था, क्योंकि उनको काम करने का मौका मिला, उनको अपनी कुशलता, अपनी क्षमता दिखाने का मौका दिया गया था। मैं यह मानता हूँ कि रेल अधिकारियों ने पांच सालों में

बहुत अच्छा काम किया है। हमारी अपेक्षा बहुत ज्यादा है। उसकी तुलना में व्यवस्थाएं कम हैं, इसलिए वे नहीं कर पाते हैं, वह अलग बात है। लेकिन व्यवस्थाओं के निर्माण करने का भी स्रोत हमारे देश के प्रधान मंत्री जी ने ढूंढ निकाला है, उसे खोजा है। मैं यह भी मानता हूँ कि आने वाले पांच सालों में देश बहुत तेजी से आगे बढ़ेगा। हमको साथ ही साथ रेलवे को भी उतनी तेजी से आगे बढ़ाना पड़ेगा।

मैंने वर्ष 2014 में यह मांग की थी कि हमें मुंबई में डोर क्लोजर ट्रेन का इंट्रोड्यूज करना पड़ेगा। जब मैंने यह बात की थी, तो मुंबई शहर के लोग भी हंसने लगे थे। जहां ट्रेनों में जितने लोग अंदर होते हैं, उससे आधे लोग बाहर लटककर सफर करते हैं। डोर कैसे खुलेगा, कैसे बंद होगा, यह सबसे बड़ा चिंता का विषय था। लेकिन हमारे रेल मंत्री जी ने उसको सफलतापूर्वक कार्यान्वित किया है। अभी मुंबई शहर में कुछ डोर क्लोजर रेलवे की गाड़ियां चल रही हैं और आने वाले दिनों में बहुत बड़ी संख्या में डोर क्लोजर ट्रेनें आने वाली हैं।

मैं अपनी बात को आगे बढ़ाऊँ, उसके पहले मैं एक बात का और उल्लेख करना चाहूँगा। मैं कहना चाहता हूँ कि सभापति महोदया जी, अभी आप चेयर पर एक नारी के रूप में बैठी हुई हैं। महोदया, आपके नाम में भी देवी है और सब नारियां भी देवी का रूप होती हैं। हमारे मुंबई शहर में जिस प्रकार से महिलाएं ट्रेन पकड़ती हैं, अगर हम उसकी क्लिपिंग देश के लोगों और यहां पर बैठे माननीय सांसदों को बताने का प्रयास करेंगे, तो मैं निश्चित ही इस बात को दावे के साथ कह सकता हूँ कि अगर किसी को गोल्ड मेडल मिलेगा, तो हमारी मुंबई शहर की बहनों को मिलेगा। वे जिस प्रकार से चलती हुई ट्रेन को पकड़ती हैं और चलती हुई ट्रेन से उतरती हैं। अपनी जान का को हाथ में लेकर ट्रेन में सफर करने का काम हमारी मुंबई शहर की बहनें करती हैं।

मैं अनेक मांगों के साथ में एक छोटी-सी मांग यह रखूँगा कि आने वाले दिनों में जो डोर क्लोजर ट्रेने आने वाली हैं, इसी सभागृह में उत्तर-मुंबई के सांसद राम नाईक जी हुआ करते थे। उन्होंने बहुत सारी नई-नई अभिनव कल्पनाओं को देश के सामने रखा था। उन अनेक कल्पनाओं में से एक कल्पना लेडीज स्पेशल ट्रेन को चालू करने का था, जो मुंबई शहर में बहुत ही सफलता के साथ चल रही है। उनके सपनों को आगे बढ़ाने के लिए मैं मानता हूँ कि आने वाले दिनों में जो नए कोचेस एसी और डोर क्लोजर के आने वाले हैं, उसमें से एक ट्रेन लेडीज स्पेशल को देने का काम हमारे माननीय मंत्री श्री पीयूष गोयल जी करेंगे, तो हम इस साल में बजट के माध्यम से बहुत बड़ा गिफ्ट उन बहनों को दे सकते हैं। यह मेरी एक बहुत बड़ी मांग रहेगी।

सभापति महोदया जी, इस बजट में मुंबई और महाराष्ट्र को बहुत कुछ दिया है। अगर मैं उसे गिनाना चाहूँगा, तो मैं संक्षेप में कुछ बातों को सामने लाने का प्रयास करूँगा। इसमें बहुत सारी उपलब्धियां हैं और मैं मानता हूँ कि इन सारी उपलब्धियों में से मुंबई शहर को इस साल में और अगल-बगल के परिसर को जो दिया गया है, अगर आप देखेंगे, तो मुंबई में एमयूटीपी के माध्यम मुंबई शहर को 33,690 करोड़ रुपये का काम मिलने वाला है, जिसमें 191 air conditioned rakes are going to come with state of the art with door closing, vestibule coaches with CCTVs; and 19 suburban stations will be modernised.

(1505/MMN/GG)

Extension of Harbour line between Goregaon and Borivali is proposed. Direct connectivity between Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus and Panvel and Borivali provides direction connection. यह मुंबई शहर के लोगों के लिए बहुत बड़ा काम होगा। Fifth and sixth lines between Borivali to Virar will increase services. Fourth line between Kalyan and Asangaon, and third and fourth lines between Kalyan and Badlapur will benefit the upcoming residential area.

सभापति महोदया, यह जो बदलापुर है, यह मुंबई की तरह ही बहुत तेजी से विकसित होते जा रहा है। हमारे ज्यादा से ज्यादा जो महानगरपालिका के अधिकारी हैं, राज्य सरकार में काम करने वाले अधिकारी हैं या अन्य व्यापारी वर्ग के लोग हों, ये सारे बदलापुर में शिफ्ट हो गए हैं क्योंकि वहां पर मकान बहुत ही रीज़नेबल रेट्स पर मिलता है। लेकिन वहां से आने के लिए ट्रेन का जो सफर, उन दिनों जब वे शिफ्ट हुए थे, तब बहुत आसानी से होता था, लेकिन आज वहां की भी परिस्थिति मुंबई जैसी ही है। यह सारा करने से मुझे लगता है कि यहां के लोगों बहुत बड़ा लाभ होगा। मुंबई को म और विकसित कर के आगे ले जाने का जो सपना हमारे देश के प्रधान मंत्री का है, क्योंकि कन्जैस्टिड एरिया में से लोगों को अगर बाहर निकालना है तो आजू-बाजू के परिसर को हमको विकसित करना पड़ेगा। हमको वहां पर सुविधाएं पहुंचानी पड़ेंगी। यह सारा काम हमको आने वाले दिनों में करना है। यह जो एडिशनल 126 किलोमीटर ऑफ ट्रैक है, इन सारे कामों में से निर्माण होने वाला है। Job creation is 60 lakh man-days during implementation. यानी इतने बड़े पैमाने पर लोगों को रोजगार उपलब्ध होने का काम भी आने वाले दिनों में होने वाला है। कल्याण-कसारा के बीच में रेलवे लाइन के लिए 160 करोड़ रुपये की व्यवस्था इस बजट में की गई है। इसलिए मैं फिर एक बार रेलवे मंत्री और फाइनेंस मिनिस्टर को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा। धानू में यह जो एक्सटेंशन होने वाला है, उसमें दो लाइन डालने के लिए 284 करोड़ रुपये की भी यहां पर व्यवस्था की है। कुल-मिला कर 14301 करोड़ रुपये से अधिक का यह काम इन सारे परिसरों में होने वाला है। इसलिए मैं फिर एक बार पीयूष जी का अभिनंदन यहां पर करना चाहूंगा।

महोदया, यह सारा काम जो इन दिनों में हो रहा है, यह पहले जैसा नहीं है कि बजट में घोषणा हो गई और फिर बाद में अगली बार भी उसी को हम दोहराते हैं। जैसे ही बजट पास होगा, काम-काज प्रारंभ होगा, टेंडर, प्रोसेस यह सारा हो कर आपको देश के लोगों को काम शुरू हुआ दिखाई देने लगता है। देश के लोगों का एक बहुत बड़ा विश्वास रेलवे और सरकार के प्रति इन दिनों में बढ़ता जा रहा है। यह बहुत ही खुशी की बात है। मैं चाहूंगा कि यह जो मुंबई की वैस्टर्न रेलवे हो, सैन्ट्रल रेलवे हो, हार्बर लाइन हो, इन सारी जगहों पर जो मृत्यु का जाल बिछा हुआ है, इस पर हमको बहुत तेजी से काम करने की आवश्यकता है। मैं इस बात से भी वाकिफ हूँ कि हमारी सरकार का इसमें दोष कम है, क्योंकि गर्दी बहुत ज्यादा होती है। लोग सफर करते हैं, लोग नियमों को ताक पर रख कर सफर करते हैं, लोग रेलवे लाइन क्रॉस करते हैं और बार-बार समझाने के बावजूद भी उसमें वह व्यवस्था होती नहीं है, क्योंकि लोगों की भी अपनी परेशानी है कि समय पर उनको काम पर पहुंचना होता है।

इसलिए जान को जोखिम में डाल कर भी वे यह सारा करते हैं, लेकिन मुंबई में मेट्रो काम भी बहुत तेज़ी से चल रहा है। मैं महाराष्ट्र सरकार के मुख्य मंत्री को धन्यवाद देना चाहूंगा कि मेट्रो का काम बहुत तेज़ी से चल रहा है और मोनो रेल का भी काम तेज़ी से चल रहा है। सन् 2020 तक जब यह प्रकल्प पूरा होगा तो 50 प्रतिशत लोड मेट्रो पर शिफ्ट होने के बाद एक बहुत बड़ी राहत मिलेगी। यह जो डोरक्लोजर की हम बात करते हैं, मैं फिर से इस बात को मानता हूँ कि गर्दी कम होने के बाद में डोर क्लोजर को बड़े पैमाने पर इम्प्लिमेंट करने में भी हमको एक बहुत बड़ी राहत मिलेगी। मैं रेलवे में सफर किया हुआ व्यक्ति हूँ। जब मैं पार्षद के रूप में काम करता था तो बोरीवली से चर्चगेट जब उतरता था, तब मेरी शर्ट के दो-तीन बटन निकल जाते थे, यानी इतनी भीड़ में से हम लोगों को उतरना पड़ता था। इसलिए मैं अपने मन की बात बताते हुए चाहूंगा कि हमारे जो रेल के अधिकारी हैं, पुलिसकर्मी हैं, वे अगर थोड़ा सा प्रयास करते हैं तो सरकार कुछ किए बगैर भी बहुत सारी मौतें हम कम कर सकते हैं। इसके लिए बहुत तेज़ी से काम करने की आवश्यकता है। इसलिए मैं अपनी भावनाओं को यहां पर बताना चाहता हूँ, क्योंकि मेरे पास जब जो चार्ट आया, उसको भी मैं पढ़ कर बताने का प्रयास करूंगा। बाकी पूरे देश में 2014 तक कितनी मौतें होती थीं और सन् 2019 तक इसमें बहुत बड़े पैमाने पर गिरावट आई है। सरकार का ध्यान इस क्षेत्र में बड़े पैमाने पर है। इसलिए यह दिखाई देता है। मैं चाहूंगा कि इसके ऊपर हमको गंभीरता से काम करने की आवश्यकता है।

महोदया, मुंबई शहर में जितने भी काम चलने वाले हैं, मैं जब पार्षद था, मैं फिर एक बार इस बात का उल्लेख करना चाहूंगा कि यह जो एमयूटीपी-1 प्रोजेक्ट पहला आया, एमएटीपी-1 में वर्ल्ड बैंक के लोगों ने हमें लोन दिया। मैं कॉर्पोरेशन में था तो तीन सालों तक प्रस्ताव पास नहीं हुआ। वर्ल्ड बैंक के लोगों की एक कंडीशन थी कि आप हमारे पास से पैसे ले कर जो लाइनें डालेंगे, उस रेलवे लाइन के बगल में बसी हुई झोपड़पट्टियों को आप बेघर नहीं करेंगे। इनको आप घर दे कर यह सारा काम शुरू करेंगे।

(1510/KN/VR)

सरकार और कारपोरेशन का कुछ तालमेल बैठता नहीं था। तीन साल हो गए, लोन भी नहीं मिल रहा था। बाद में इस कंडीशन को मानते हुए वर्ल्ड बैंक का लोन बड़े पैमाने पर आया और सारे लोगों को पर्याप्त जगह देकर इस रेलवे लाइन का काम किया। लेकिन आगे जैसा सरकार के अधिकारियों की मानसिकता है, इसकी गाइडलाइन्स बनाने की आवश्यकता थी, इसका कायदा बनाने की आवश्यकता थी, लेकिन अधिकारियों ने इसकी पहल नहीं की। आज भी यह प्रश्न जैसा का तैसा पड़ा है। देश के प्रधान मंत्री कहते हैं कि वर्ष 2022 में हम सारे लोगों को... (व्यवधान)

सभापति जी, मेरा आधा घंटा है। मुझे आधा घंटे बोलने के लिए कहा है। घंटी बजाने के दो मिनट के बाद मैं बैठ जाऊंगा। आपको दूसरी बार घंटी बजाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

सभापति जी, देश के प्रधान मंत्री सारे लोगों को घर देने की बात करते हैं। हमारे महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री ने 2011 तक के लोगों को घर देने का तय किया। इसी सभा गृह में मुझे लगता है कि अरविंद सांवत या किसी ने मुद्दा उठाया था कि बी.पी.टी. की लैंड पर बसे हुए लोगों को घर मिलना चाहिए। हमारी नितिन गडकरी जी ने यहाँ पर फ्लोर ऑफ द हाउस इस बात का ऐलान किया था कि

सरकारी ज़मीन पर बसे हुए लोगों को हम पर्याप्त जगह देंगे। Whatever the hon. Prime Minister or the hon. Ministers speak in this House is the voice of the Government and is the voice of the people. हमारे सरकार के अधिकारियों को इसे उठाते हुए इसके लिए गाइडलाइन्स बनाकर सरकार के पास भेजनी चाहिए, लेकिन ऐसा होता नहीं है। यह मैं बहुत दुःख के साथ कहना चाहता हूँ कि तीन महीने के पहले, छः महीने के पहले दहिसर में बसे हुए 250 लोगों का घर बारिश के समय में तोड़ा गया। मैं इस बात को ध्यान में लाया। मंत्री जी को मैंने कहा। मंत्री जी ने तुरंत ... (Not recorded) रेल के एक ऑफिसर को फोन किया। उन्होंने दो-तीन बार फोन किए। हमारे रेलवे के अधिकारियों को कहा। हमारे रेलवे के जनरल मैनेजर ... (Not recorded) साहब कहते हैं कि हमने रेलवे बोर्ड को प्रपोजल भेजा है, लेकिन वहाँ से अभी तक कुछ जवाब आया नहीं है।

सभापति जी, इस प्रकार के जो प्रपोजल्स होते हैं, इसमें हैंड टू हैंड काम करने की आवश्यकता है। पहले के दिन चले गए, अभी ऑनलाइन सिस्टम देश में आ गया है और यह काम करने की जो स्पीड है, उसे बढ़ाने की आवश्यकता है। अगर रेल बोर्ड के अध्यक्ष मेरी बात को सुनते होंगे तो मैं उनसे निवदेन करूँगा। एक बहुत बड़ी बात बताना चाहूँगा कि यह 250 घर टूटने के बाद महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री ने तुरंत फोन करके महापालिका के कमिश्नर को कहा कि इनको तुरंत आप घर दे दीजिए। महापालिका के कमिश्नर ने रेलवे के मैनेजर को कहा कि आप इनको घर दे दीजिए, लेकिन घर देने का जो नियम होता है, उस प्रकार से उन्होंने एक चिट्ठी लिखी कि इसका आपको भाड़ा देने पड़ेगा वगैरह-वगैरह। अब रेलवे का मैनेजर कहता है कि हमारे पास ऐसा कोई नियम नहीं है, सिस्टम नहीं है। पन्द्रह दिन के बाद मैं फिर मुख्य मंत्री से मिला और कमिश्नर को मिला। कमिश्नर और मुख्य मंत्री ने कहा कि लोगों को एक बार घर दिला दो। पैसा सरकार से सरकार को ट्रांसफर करना है, वह हम बाद में देखेंगे। लेकिन बड़े दुःख के साथ कहना पड़ता है कि आज तक वह 250 लोग बेघर हैं, बारिश में भीग रहे हैं। रेलवे बोर्ड के जो अधिकारी हैं, वे निर्णय लेते नहीं हैं। मैं इस बजट के माध्यम से मतदार संघ और सामान्य लोगों की बात को यहाँ पर पहुंचाना चाहता हूँ। यह सारे देश का मामला है। मैं चाहता हूँ कि इसका निपटारा एट वन टाइम होना चाहिए। सरकारी अधिकारी को समझना चाहिए कि जब देश के प्रधान मंत्री, मुख्य मंत्री और सारे मंत्री कहते हैं कि हमें लोगों को वर्ष 2022 तक घर देना है तो घर देने के सॉल्यूशन को they should solve this problem without wasting any time. ये बात करते हैं, इसका नियम नहीं है। अगर नियम नहीं है तो नियम बनाइए। सरकार ने आपको एक डायरेक्शन दे दी। आप प्रपोजल भेजिए, फिर ऊपर अगर कोई करता नहीं होगा तो उसके लिए हम लोग बैठे हैं। हम लोग उसका फॉलो-अप करके कर लेंगे। लेकिन आप प्रपोजल भेजोगे नहीं, तो इसका कैसे निपटारा होगा, यह मुझे समझ में नहीं आता है। इनकी मेन्टलिटी देखिए, बजट में सारा पैसा पास होने के बाद में एमयूटीपी-3 वहाँ पर इम्प्लिमेंट होने वाला है। यानी एमयूटीपी-3 एक बार इम्प्लिमेंट होने के बाद उसमें रूल में है कि सभी लोगों को घर देना है। इसीलिए कुछ लोग इस प्रकार का एक षड्यंत्र चलाते हैं ताकि एमयूटीपी इम्प्लिमेंट होने के पहले इनको बेघर कर दो ताकि उनका लोड इस प्रोजेक्ट पर नहीं आएगा। यह मानसिकता कैसे चलेगी? यह देश के कान्ट्रेक्टर को कमाने

के लिए है, यह देश के बड़े पूंजीपति को कमाने के लिए, पैसा बनाने के लिए है। क्या यह देश, यह लोकशाही लोगों की जान-माल की रक्षा करते हुए विदिन द रूल, विदिन द गाइडलाइन्स लोगों को न्याय देने के लिए है। इस बात को मैं यहां पर उजागर करने का प्रयास करता हूं। इसलिए मैं चाहूंगा कि इसका तुरंत निपटारा हो। सरकार के ऊपर किसी भी प्रकार का बोझा न आते हुए यह प्रोजेक्ट के ऊपर सारी की सारी कॉस्ट जाती है। नॉट ओनली इन मुंबई सिटी, जितने भी रेलवे लाइन के पास में बसे हुए लोग हैं, राज्य की गाइडलाइन्स के हिसाब से उनको घर मिलने चाहिए।

सभापति जी, मैं झोपड़-पट्टी से यहां तक पहुंचा हूं। इसलिए रेलवे लाइन के बगल की झोपड़-पट्टियां कैसे बर्सीं? कभी-कभी हमारे अधिकारियों को लगता है कि यह तो पॉलिटीशियन लोगों को वोट चाहिए, इसलिए सारी बातें करते हैं, डिमांड करते हैं। जब भी यह रेलवे लाइन का काम शुरू हुआ था, उस समय पर रेलवे लाइन के कान्ट्रैक्टरों ने कामगारों को अन्य-अन्य राज्यों से लाकर यहां पर बसाया था। उन दिनों जगह खाली पड़ी थी। दो लाइन का काम शुरू हुआ। उसके बाद में चार हुआ, अभी छः हो रहा है तो बहुत लम्बे समय से बसे हुए थे। जैसे-जैसे लाइन बढ़ती गई, यह झोपड़-पट्टी बगल में आती गई। ज़रा सोचिए, पहले के ऑफिसर को क्या कोई शौक था किसी को रेलवे लाइन के पास झोपड़-पट्टी बसने देने के लिए?

(1515/CS/RBN)

अपना ही रेलवे लाइन का काम चलता है, तो अपने लोगों को यहाँ पर बिठाओ। मुंबई शहर में सारा इसी प्रकार से हुआ। वहाँ सीवरेज लाइन सिस्टम का काम चालू हुआ। एशिया का सबसे बड़ा सीवरेज सिस्टम का काम हमारी मुंबई महानगर पालिका में हो रहा है। वहाँ पर लोगों को लाकर बसाया गया। वहाँ झोपड़पट्टी बढ़ती गई। देश में रेलवे का इतना बड़ा नेटवर्क आ गया। रेलवे लाइन का काम करने के लिए उत्तर प्रदेश, बिहार से लोग आ गए और मुंबई में लोग बढ़ते गए। अब सरकार ने इसके लिए नियम बनाया है, तो अधिकारी वर्ग को इसका निबटारा बहुत जल्दी करना चाहिए। मैं इस बात को मानता हूँ। मैं अपने भाषण को बहुत लंबा नहीं करता हूँ...(व्यवधान)

माननीय सभापति (श्रीमती रमा देवी): माननीय सांसद श्री सुनील तटकरे जी।

श्री गोपाल शेटी (मुंबई उत्तर): सभापति महोदया, अभी मेरे बोलने का समय समाप्त नहीं हुआ है। मुझे मेरी पार्टी ने आधा घंटा बोलने के लिए कहा है। अभी मुझे बोलते हुए 10 मिनट ही हुए हैं।

माननीय सभापति : आपको बोलते हुए 15 मिनट हो गए हैं।

श्री गोपाल शेटी (मुंबई उत्तर): महोदया, 15 मिनट हो गए हैं, तो मेरे 15 मिनट और बाकी हैं। आप मेरी पार्टी के नेता से पूछ लीजिए। मैं बैठ जाऊँगा...(व्यवधान)

महोदया, यह जो देश में पीपीपी मॉडल आ रहा है, मैं कभी-कभी हैरान होता हूँ, देश में लोकशाही के माध्यम से चुनाव होते हैं, लोग जिताकर एक सरकार को बनाते हैं, तो उस सरकार का दायित्व बनता है कि वह लोगों की सारी आशाओं और अपेक्षाओं को पूरा करे। PPP model is the only solution which can lead the country. इससे हम प्रोग्रेस की तरफ जा सकते हैं और लोगों को सुविधा दे सकते हैं...(व्यवधान) जायसवाल जी, बताइए मैं क्या करूँ?... (व्यवधान) मैं कह रहा हूँ कि मुझे आधा घंटे का समय दिया गया है...(व्यवधान)

डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण): महोदया, इन्हें कम से कम 5 मिनट और बोलने दीजिए...(व्यवधान)

माननीय सभापति : 15 मिनट से 3 मिनट ज्यादा, 18 मिनट हो गए हैं। क्या ये आधा घंटा बोलेंगे? अन्य लोगों का क्या होगा? ऐसे तो इन्हें बोलते हुए 4 बज जाएंगे।

...(व्यवधान)

श्री गोपाल शेटी (मुंबई उत्तर): महोदया, मुझे जितना समय पार्टी की तरफ से दिया गया है, मैं उतनी देर बोलूंगा, क्योंकि मुझे पार्टी के आदेश का भी पालन करना है...(व्यवधान) मैं आपका भी सम्मान करूंगा।

महोदया, मैं चाहूंगा कि पूरे देश में पीपीपी मॉडल लागू होना चाहिए। मैं चाहूंगा कि सारे राजनीतिक दलों के नेता बैठकर इसका रास्ता निकालें। इससे देश के लोगों को सुविधा मिलेगी...(व्यवधान) हम तो जीतेंगे, सरकारें बनती जाएंगी, लेकिन अगर हम लोगों को सुविधा नहीं देंगे तो इस लोकशाही के क्या मायने होते हैं?...(व्यवधान) पीपीपी मॉडल इसका एकमात्र हल है...(व्यवधान) अगर हमारे कांग्रेस के मित्रों को लगता है कि हमारी सरकार पीपीपी मॉडल कुछ पूंजीपतियों का भला करने के लिए लाती है, तो मैं चाहूंगा कि पीपीपी मॉडल के माध्यम से जितने भी काम मिलेंगे, उन्हें कांग्रेस के लोग ले लें।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : सुरेश जी, आप बैठ जाइए।

श्री गोपाल शेटी (मुंबई उत्तर): आप लोगों के पास तो इन दिनों में कुछ काम भी नहीं है...(व्यवधान) पीपीपी मॉडल के माध्यम से ये सारे कांट्रैक्ट आप ले लो और देश का भला कर दो...(व्यवधान) जितने भी काम हैं, उन्हें आप लोग कीजिए...(व्यवधान) इसमें क्या दिक्कत है? ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : सुरेश जी, आप इनकी बात सुनिए। आप अपना मौका आने पर अपनी बात कीजिएगा।

...(व्यवधान)

श्री गोपाल शेटी (मुंबई उत्तर): महोदया, मैं मानता हूँ कि पीपीपी मॉडल ही इसका एकमात्र हल है...(व्यवधान) मैं कहना चाहूंगा कि पीपीपी मॉडल के माध्यम से देश भर के रेलवे स्टेशंस को डेवलप करने का एक प्लान सरकार के अधिकारियों ने बनाया है।...(व्यवधान) खासकर के मुंबई शहर में महाराष्ट्र की सरकार ने इस पर अधिक जोर देने का निर्णय ले लिया है।...(व्यवधान) इसमें नो कॉस्ट है। सरकार का एक रुपया भी खर्च न करते हुए सारे रेलवे स्टेशंस मल्टी स्टोरी डेवलप होंगे। इनमें बहुत सारे लोगों को कमर्शियल ऑफिसेज खोलने के लिए जगह मिलेगी। इससे रेलवे के पास बहुत बड़े पैमाने पर पैसा आएगा। उस पैसे से हम लोगों को और ज्यादा सुविधा आने वाले दिनों में दे सकते हैं। हमें इस दिशा में आगे बढ़ने की आवश्यकता है।

महोदया, मोदी जी ने 5 साल में रेलवे को एक नई दिशा दिला दी है। पीयूष गोयल जी प्रमाणिकता और परिश्रम से काम करते हुए हर एम.पी. की समस्या को सुनते हैं और उसका रास्ता निकालते हैं। मैं इसके लिए उनका अभिनन्दन करना चाहूंगा। कुछ प्राइवेट जगहों पर रेलवे की डिमांड

लोग करते हैं, मैं चाहूँगा कि आने वाले दिनों में इस पर ध्यान दिया जाए। उनका कहना है कि आप हमारे से किराया ज्यादा ले लो। उदाहरण के तौर पर मैं आपको बताता हूँ कि मुंबई से कर्नाटक जाने के लिए ट्रेन की माँग बहुत दिनों से हो रही है, यह ट्रेक महाराष्ट्र से होकर जाता है। इससे महाराष्ट्र के लोगों को भी सुविधा मिलेगी, कर्नाटक के लोगों को भी सुविधा मिलेगी। वे बस से सफर करते हैं, तो इसमें 4 हजार रुपये लगते हैं। वे कहते हैं कि हम रेलवे को 2 हजार रुपये देने को तैयार हैं। वे अभी के रेलवे के किराये से दो गुना ज्यादा किराया देने के लिए तैयार हैं। रेलवे बोर्ड के लोग कहते हैं कि अगर हम मुंबई का इस प्रकार का एक नया सिस्टम बनाएंगे, तो यह हमें पूरे देश में लागू करना पड़ेगा। मैं कहता हूँ कि ऐसा क्यों नहीं करना चाहिए? अगर लोग डिमांड करते हैं कि हमें यह सुविधा दीजिए, जब लोग किराया देने के लिए तैयार हैं तो सरकार निर्णय क्यों नहीं लेती है? हमें इस प्रकार के नए सिस्टम को इंट्रोड्यूस करके लोगों को अधिक सुविधा देने का काम आने वाले दिनों में करना चाहिए। कहने को तो बहुत सारी बातें हैं, लेकिन आप मुझे ज्यादा बोलने की इजाजत नहीं दे रही हैं। मैं अपनी बात समाप्त करने से पहले फिर एक बार कहता हूँ, आप आज सभापति के रूप में यहाँ पर बैठी हैं, तो मैं चाहूँगा कि अनेक मुद्दों पर सरकार ने बहुत काम किया है, सरकार ने बहुत सारे पैसे दिए हैं, लेकिन एक काम, जिसमें कोई पैसा लगने वाला नहीं है, लेडीज स्पेशल डोर क्लोजर का काम तुरन्त मुंबई शहर में इम्प्लिमेंट हो। मैं इस बात की माँग करता हूँ। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद अदा करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद। भारत माता की जय।

(इति)

1519 hours

SHRI SUNIL DATTATRAY TATKARE (RAIGAD): Madam Chairperson, thank you. Konkan Railway was the dream of Konkan people since long. It came to fruition in the form of Konkan Railway Corporation. For that the credit goes to Barrister Nath Pai, the late Madhu Dandavate ji, who was the Finance Minister, the late George Fernandes ji, who was the Railway Minister and to the then Chief Minister, hon. Sharad Pawar ji, who highly contributed towards the formation of Konkan Railway Corporation.

Konkan Railway, constructed, owned and operated by the Konkan Railway Corporation Limited, KRCL, is the only operating railway system, owned and administered as a PSU, seamlessly integrated with the Indian Railway system.

(1520/SM/MY)

KRCL carries 34 million passengers approximately through its system with 54 pairs of passenger trains. Its route length is 740 kilometres which is approximately one per cent of the Indian Railways. There are various Central funds set up by the Government of India where the Ministry of Railways gets annual allocation of funds for a specific purpose. These funds are for all citizens of India. These funds are for activities, not directly related with train operations, but are given as Indian Railways is not able to generate enough internal resources.

Indian Railways has been spending these funds for the benefit of the people along the railway system across the country except on the Konkan Railway territory. As such, the people of the Konkan, Goa and coastal Karnataka regions are deprived of the benefits of these funds because the Konkan Railway is administered as a PSU where only Rs.17.64 crore has been approved in the Budget.

KRCL is required to incur expenditure on Railway user's safety and comfort on the same lines. There is a need for additional funds for improvement in passenger amenities at stations, other passenger safety works like high level platform, foot over bridge etc., construction of ROBs, and replacement of tracks.

It is understood that Konkan Railway is carrying a huge debt which is the legacy of the money borrowed for its construction. The annual interest burden which is approximately Rs,150 crore, because of which it does not have any

surplus for improving passenger amenities and augmenting its capacity to carry the things.

Konkan Railway was first railway started from Apta to Roha which is in Central Railway and from Roha onwards it is in Konkan Railway. From Apta to Roha, the land was acquired in the name of Konkan Railway but the project affected persons are not getting the benefit.

Last time, when Shri Suresh Prabhu was the Minister, the work relating to doubling and electrification was started from my native place Kolad upto Veer. I am asking the hon. Minister that the doubling work should be completed upto Ratanagiri with electrification also. Veer Station is there. Mahad is a highly industrial town. DPR should be formed for the new railway line between Veer and Mahad.

There are several problems in Pen, Mangaon, Khed and Chiplun where Jana Satabdi Express, Mangala Express, Veeravalli Express, Nagercoil Gandhidham Express, Hapa Nizamuddin Express, Matsyagandha Express are needed to be stopped.

I would like to urge the Minister that in my district, there is an RCF plant at Thal. The distance from Pen to Thal is 27 kilometres. Thirty years before, it was a goods carrying track, not used for the passengers. I would like to ask the hon. Minister of State for Railways whether MMRDA will make funds available for that. At least the DPR should be made from Pen to Alibaug. Last time, it was announced also. Unfortunately, it was not done. Express trains are running between Panvel and Karjat, but not the local trains. I am requesting the Minister of State to look into the matter and the new railway station, Chowk should be established. There is a single track between Karjat and Khopoli which requires double track. There is heavy traffic between Karjat and Kalyan and there are only two tracks. So, the third track should also be made available there. There was a bunker for going from Pune to Karjat. Now, the system has been improved. So, the long route trains going to the Southern should have a stop at Karjat. There are some issues relating to railway overbridge. Karjat station should be upgraded.

I would like to urge for some new railway stations especially in Pen taluka, Kharpada and Devgad. New railway line should be there in Mahad. There was a railway line project considered between Chiplun and Kannad. Kakkanad with

Western Maharashtra was to be connected. The budgetary provision was also made in the State Budget. I would like to ask that at least the DPR should be made for connectivity from Kakkanad.

(1525/AK/CP)

I would like to mention about Konkan Railways, which is not self-sustained. It is being given only Rs. 17 crore as Government's share to a PSU. It should either be taken over by the Central Government or it should be strengthened. Another point that I would like to mention here is that up to Roha it is in the possession of the Central Railways, which should be given to the Konkan Railways so that Konkan Railways can become self-sustained.

I would also request that new DPRs should be prepared for Pen to Alibaug, Veer to Mahad, Chiplun to Karad, and the long-distance express trains should get halt at least at Mangaon, Khed and Chiplun. Thank you very much, Madam.

(ends)

1526 बजे

श्री सुधीर गुप्ता (मन्दसौर): महोदया, आपने रेलवे की डिमांड फॉर ग्रांट्स पर मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। इस अवसर पर मैं कवि आशीष की लिखी रेलवे पर कुछ पंक्तियां सुनाना चाहता हूँ –

“खुशबू माटी की लेकर जब रेल चले, जब रेल चले
कसबा चले, गांव चले, शहर चले और देश चले।
पूरब, पश्चिम, उत्तर, दक्षिण चहुं दिशा में मेल बढ़े
खुशबू माटी की लेकर जब रेल चले, जब रेल चले।
उगता सूरज चढ़ता है और सांझ ढले सो जाता है
पर रेल का पहिया चलता है, चलता है, चलता जाता है।
गति रेल के पहिए की, नव प्रगति की पहचान बने,
खुशबू माटी की लेकर के जब रेल चले, जब रेल चले।”

माननीय सभापति जी, रेलों का सुख-दुःख से बड़ा नाता-रिश्ता रहा है। वर्ष 1893 में नस्लभेदी अफ्रीका में फर्स्ट क्लास में बैठे गांधी जी को गोरों ने बाहर निकलने को कहा, लेकिन उन्होंने निकलने से इनकार कर दिया। पीटरमेरिट्जबर्ग में उन्हें डिब्बे से धकेल दिया गया। आजाद भारत में हमने कभी किसी गोरी चमड़ी वालों को नहीं धकेला, फिर भी हम असहिष्णु हैं। गांधी जी उसके बाद कभी फर्स्ट क्लास में नहीं बैठे, थर्ड क्लास में ही गए। कालान्तर में गांधी ने लौटकर अंग्रेजों को भारत से धकेलने का बड़ा प्रयास किया।

इयान केर ने अपनी किताब में लिखा है, कलकत्ता हाई कोर्ट के मुख्य न्यायाधीश आशुतोष मुखर्जी प्रथम श्रेणी कोच में यात्रा कर रहे थे। ऊपर की बर्थ पर बैठे अंग्रेज ने सोए हुए मुखर्जी की चप्पल बाहर फेंक दी। बाद में मुखर्जी ने अंग्रेज का कोट बाहर फेंक दिया। उठने पर अंग्रेज ने पूछा कि मेरा कोट कहाँ है? आशुतोष मुखर्जी जी ने कहा कि कोट चप्पल ढूँढने गया है। कालान्तर में आशुतोष मुखर्जी के पुत्र डॉ. श्यामा प्रसाद मुखर्जी भारतीय जनसंघ के संस्थापक बने। 17 दिसम्बर, 1928 की रात भगत सिंह, दुर्गा भाभी, चन्द्र शेखर आजाद, राजगुरु लाहौर से कलकत्ता रेल से ही पहुंचे थे, दो फर्स्ट क्लास के टिकट, दो थर्ड क्लास के टिकट। ट्रेनों का सफर यह देश कैसे भूल सकता है?

वर्ष 1947 का भारत विभाजन हुआ, तब पलायन का सबसे बड़ा जरिया तो रेल ही बना था। लाशों का ढेर ट्रेनों में ही तो आया था। दुर्भाग्य भारतीय रेलों का कि 40 प्रतिशत हिस्सा पाकिस्तान को मिला, 20 प्रतिशत आबादी, 30 प्रतिशत जमीन और 40 प्रतिशत रेल ले गए। नेता मौन थे। आसिफ अली रेल मंत्री थे। खैर छोड़िए।

वर्ष 1881 में इण्डियन टी एसोसिएशन ने भारत में चाय प्रचलित करने में रेलों का ही सहारा लिया। वर्ष 1900 तक भारत में चाय पीने वालों की संख्या लगभग नगण्य थी। आज उत्पादन की 70 प्रतिशत चाय हम ही पी जाते हैं।

माननीय सभापति जी, रेलों का फिल्मों पर भी बहुत प्रभाव रहा है। द बर्निंग ट्रेन, शोले, दिलवाले दुल्हनिया ले जाएंगे, फिल्म आशीर्वाद का गाना अशोक कुमार ने फिल्माया। भारतीय मानस

पर, विशेषकर बच्चों पर उसका बड़ा सकारात्मक प्रभाव रेलों को लेकर पड़ा। अशोक कुमार ने गीत गाया। छोटे-छोटे बच्चे एक-दूसरे की शर्ट पकड़ कर जब रेलगाड़ी बनाते हैं, तो

“रेलगाड़ी, रेलगाड़ी,
रेलगाड़ी छुक-छुक, छुक-छुक,
बीच वाले स्टेशन बोले रुक-रुक, रुक-रुका”

आज हम भी अपने मंत्री जी से कहते हैं कि बीच वाले स्टेशन पर रुक-रुक, रुक-रुका लोहे की सड़क यहां से यहां, यहां से यहां।

माननीय सभापति जी, रेलों का बड़ा पुराना इतिहास है। वर्ष 1843 में इसकी कल्पना हुई। असीम प्राकृतिक संसाधन भारत के थे, जिनका ब्रिटेन को दोहन करना था। ब्रिटेन समृद्ध होने के लिए अनाज, बहुमूल्य लकड़ियां, मसाले, फल, कोयला, लोहा आदि तमाम बहुमूल्य सामग्रियां ब्रिटिश निर्यात के लिए शीघ्रता चाहता था।

(1530/NK/SPR)

वर्ष 1844 में प्रस्ताव आया, वर्ष 1850 में कोलकाता-मुंबई में योजना बनी। पहली यात्री ट्रेन वर्ष 1853 में मुंबई से ठाणे चली। वर्ष 1854 में हावड़ा से हुबली और वर्ष 1856 में चेन्नई से वेयसरपुड़ी से वलजाह रोड, वर्ष 1881 में पहली रेल पहाड़ों में दार्जिलिंग की दिशा में बढ़ी। वर्ष 1925 में पहली बार इलेक्ट्रिक ट्रेन चली। वर्ष 1943 में कोलकाता-हावड़ा ब्रिज बना और 1945 में पहली बार डीजल इंजन आया, उसके बाद देश आजाद हो गया। वर्ष 1947 से 1951 तक क्षेत्रीय रेलों का गठन हुआ, जैसा अंग्रेज कह गए थे, वैसा कर दिया गया। मगर अंग्रेजों के जाने के बाद भारतीय रेलवे में जोन और डिविजन बन गए। सरकारें भूल चुकी थीं। उत्तर पूर्वी रेलवे या पूर्वोत्तर रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, पूर्व तटीय रेलवे, पूर्व और मध्य रेलवे अटल जी के नेतृत्व में सन 2000-2003 के दौरान बनीं, यह देश को मिलने वाली बहुत बड़ी उपलब्धि है। इसे भारतीय रेल के बड़े कदम के रूप में कौन नकार सकता है? सन 2000 में आईआरसीटीसी प्रणाली के माध्यम से आनलॉइन ट्रेन आरक्षण टिकट लेना शुभारंभ हुआ।

मैंने कुछ वर्षों के बजट भाषण पढ़े। उसमें विकास, विस्तार, विश्वास, उत्साह, ऊर्जा, संकल्प, निर्णय, आशा, साहस, सूझबूझ, भविष्य, खुशियां, लगन, प्रेरणा, कामना, विकल्प, विचार, प्रक्रिया, पद्धति, वादे, इरादे, योजना, सुविधा, क्षमता, बदलाव, सुधार प्रगति, सेवा तैयारियां, अमल, कायाकल्प ढूँढने की कोशिश की। मगर 14 मार्च, 2012 के बजट भाषण पढ़ने पर निराशा हाथ लगी। बजट भाषण में माननीय मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी जी कहते हैं,

“कंधे झुक गये कमर लचक गई
बोझ उठा-उठा कर बेचारी रेल थक गई
रेल को नई दवा और नया असर चाहिए।”

मैडम, यह देश कितनी निराशा में था, जब मंत्री जी ने ऐसा कहा तो अगले वर्ष मंत्री जी बदल दिए गए और नया असर देने के लिए नए रेल मंत्री लाए गए। श्री पवन बंसल जी ने 26 फरवरी, 2013 को नया बजट पेश किया। मैं सोच रहा था कि निराशा से आशा की ओर शायद इनके नेतृत्व में रेलवे चला जाए, मगर दुर्भाग्य सहयोगी दल समाजवादी पार्टी के प्रमुख श्री मुलायम सिंह जी ने कहा, आज जो बजट पेश किया गया है वह जनविरोधी है। यूपीए सरकार जिस तरह जनता की कमर तोड़ रही है उसका जवाब जनता जरूर देगी। थोड़े दिनों बाद माननीय मंत्री जी सीबीआई सिंगला 3 मई, चंडीगढ़, खैर छोड़ो। हाय निराशा ही हाथ लगी। घोर निराशा, ट्रेनें समय पर नहीं चलती हैं, समुचित सफाई नहीं होती, लोग घर जाने की जल्दी में गुनगुनाते हैं

“घर जाने की बहुत बेकरारी है
पर हो रही देरी क्योंकि ट्रेन सरकारी है”

मैडम, देश निराशा से निकला। साल 2014 में सदानंद गौड़ा जी आए, सुरेश प्रभु जी आए और पीयूष गोयल जी इस संदेश के साथ आए,

“सफर में धूप तो होगी जो चल सके तो चलो
सभी हैं भीड़ में तुम भी निकल सको तो चलो”

यह चलने का इरादा भारत की रेल को नया रूप दे गया। मेरे संसदीय क्षेत्र को विशेष दर्जा दे गया। मध्य प्रदेश ने अपने इतिहास में पहली बार माननीय नरेन्द्र मोदी जी का प्यार और पीयूष गोयल जी का दुलार देखा। सन 2009 से 2014 में 632 करोड़ रुपये की तुलना में 2014 से 2019 में 4205 करोड़ रुपये यानी 65 प्रतिशत की वृद्धि हुई, कमाल है। आज हम गर्व से कह सकते हैं कि इस देश में 50 प्रतिशत पदों पर महिला कस्टेबलों को आरक्षण के तहत भर्ती का निर्णय लिया, पहले आरपीएफ में 2.25 परसेंट महिलाएं थीं।

(1535/MK/UB)

भर्तियों के निर्णय, जैव शौचालय, देश के सभी रेलवे स्टेशनों पर 100 प्रतिशत एलईडी, दिव्यांगजनों हेतु 30 प्रतिशत रेलवे स्टेशनों पर रैम्प व अवरोध मुक्त प्रवेश, निर्भया फंड, पर्यावरण की चिंता, पूर्वोत्तर का विकास, सिग्नल प्रणाली में सुधार, डीजल की बचत, गेज़ परिवर्तन, स्वच्छता पर ध्यान, रेल दुर्घटनाओं में कमी, कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि, ट्रेनों की संख्या में वृद्धि, राजस्व में वृद्धि और माल ढुलाई में वृद्धि।

माननीय सभापति जी, हम देखते हैं विश्वास और विकास कैसे होता है। जब सुरक्षा के रेकॉर्ड को देखते हैं तो रेलवे को वर्ष 2018-19 में अब तक के सर्वश्रेष्ठ सुरक्षा रेकॉर्ड से नवाजा जाना चाहिए। वर्ष 2013-14 में जहां दुर्घटनाओं में 152 की मृत्यु होती थी, वहीं वर्ष 2018-19 में यह आंकड़ा 29 पर आकर ठहर गया है। हम इनोवेट इंडिया के दर्शन वाराणसी में कर सकते हैं, जहां डीजल लोको का परिवर्तन बिजली के लोको में हुआ है। चितरंजन लोको की जो पश्चिम बंगाल में स्थिति है, 402 इंजनों का निर्माण करके विश्व में इंजनों का सबसे बड़ा निर्माता बनकर खड़ा है। साहस ऐसा कि बोगीबील का सबसे लम्बा पुल निर्धारित समय से पहले रेल सड़क पुल अरुणाचल प्रदेश को शेष भारत से जोड़ रहा है। संकल्प ऐसा कि ब्राड ग्रेज नेटवर्क सभी मानव रहित रेल फाटक समाप्त करने

का निर्णय, कार्य की प्रक्रिया कैसी वर्ष 2014 में बनने वाले कुल आरओबी और आरयूबी, मैंने जब प्रश्न के उत्तर में देखे थे तो लगभग 26 हजार से अधिक बनने बाकी थे। वर्ष 2009 से 2014 तक मानव रहित 1137 फाटक बंद हुए, परन्तु वर्ष 2018-19 में अकेले एक वर्ष 3479 फाटक समाप्त हुए हैं। माननीय मंत्रियों के प्रयास से 1220 रोड ओवर ब्रिज और रोड अंडर ब्रिज वर्ष 2014 से वर्ष 2019 के वर्षों में निर्मित हुए हैं। अकेले मेरे संसदीय क्षेत्र मन्दसौर, नीमच, जवारा में 45 से अधिक रोड ओवर ब्रिज और रोड अंडर ब्रिज स्वीकृत हुए हैं और निर्माण पूर्ण हुआ है।

माननीय सभापति जी, वर्ष 2009 से 2014 में कुल पूंजीगत व्यय 2.3 लाख करोड़ रुपये की तुलना वर्ष 2014 से वर्ष 2019 में पूंजीगत व्यय में उत्साहजनक वृद्धि थी। लगभग 5.1 लाख करोड़ क्षमता वृद्धि को बल एवं रेल लाइनों की कमीशनिंग तेज हुई। वर्ष 2009 से वर्ष 2014 की तुलना में वर्ष 2014 से वर्ष 2018 में 6.53 कि.मी. नई लाइन और दोहरीकरण में वृद्धि हुई है। वर्ष 2019-20 में 15 कि.मी. प्रतिदिन का लक्ष्य रखा गया है। वर्ष 1895 में पहला लोकोमोटिव अजमेर में राजपूताना मालवा रेलवे के लिए बनवाया गया, मगर मेरे क्षेत्र में कांग्रेस शासन में विकास नहीं आया। विकास या तो अंग्रेजों ने किया या भारतीय जनता पार्टी ने किया। ये लोग कृषकों के बीच आंदोलन करके, उनको भड़काने के लिए जरूर उधर आए थे, मगर दोहरीकरण की पटरी लेकर नहीं आए। माननीय मंत्री जी आपने नीमच से बड़ी सादरी नई लाइन के लिए लगभग 500 करोड़ रुपये की घोषणा की है। चित्तौड़गढ़ से नीचम की रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए 260 करोड़ रुपये, नीचम से रतलाम के लिए लगभग 960 करोड़ रुपये आपने मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए घोषित किए हैं।

माननीय सभापति जी, कैसा विकास देश में भारत की जिन्दगियों को जोड़ता हुआ हम पूर्वोत्तर में भी और तेजी से रेलवे का विकास देख रहे हैं। न्यू इंडिया बनने की गति हम महसूस कर रहे हैं। दिल्ली से वाराणसी के मध्य पहली स्वदेशी सेमी हाई स्पीड ट्रेन तैयार होकर आ गई है। भारत में दिल्ली से वाराणसी के बीच चलने वाली सबसे तेज ट्रेन अन्य ट्रेन से चलने में 35-40 प्रतिशत तेज है। 130 ट्रेनों का और नया सेट तैयार हो रहा है।

माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से आग्रह करूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र का और पश्चिम रेलवे के रतलाम से चित्तौड़गढ़ का ट्रैक सेमी हाई स्पीड के लिए टेस्टेड हो चुका है। माननीय मंत्री जी और मेरे क्षेत्र में मुम्बई से दिल्ली वाया शामगढ़ के बीच अगर हाई स्पीड ट्रेन देंगे, तो मेरे क्षेत्र में राजस्व की वृद्धि होगी। हम जानते हैं कि अभी कुछ दिनों पहले रायबरेली की चर्चा चली थी, लेकिन जब मैं देखता हूँ कि रायबरेली में 2014 तक कपूरथला से लाए डिब्बों पर मामूली फिनिशिंग का काम होता था, आज अगस्त 2014 में पहला पूर्ण कोच निर्मित हो रहा है। हम जानते हैं कि

“हम बचाते रहे, दीमक से घर अपना,
पर कुर्सियों के चंद कीड़े सारा मुल्क खा गये।”

(1540/YSH/KMR)

माननीय सभापति जी, आज देश कैसी ऊर्जाओं से भरा हुआ काम कर रहा है। 1925 में विद्युतीकरण होना प्रारम्भ हुआ था। पहली ट्रेन मुम्बई से कुर्ला के बीच चली थी, मगर दुर्भाग्य है कि

इस बीच ज्यादा तेजी नहीं आई। आज हम देख रहे हैं कि यह जो संकल्प है, भारतीय रेलवे वर्ष 2021-22 तक ब्रॉडगेज रूटों पर 100 प्रतिशत विद्युतीकृत होगा और उसका सबसे बड़ा फायदा मेरे संसदीय क्षेत्र के पश्चिम रेलवे ट्रैक पर होगा। जहां लगभग 300 करोड़ की लागत से रतनाम-चित्तौड़ विद्युतीकरण पूर्ण होने के लगभग खड़ा है। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि प्रधान मंत्री जी के हाथों इसका शुभारम्भ हो। हम जानते हैं कि आधुनिक सिग्नल पद्धति का विकास हुआ है। रेलों की क्षमता और गति भी बढ़ी है, रूट में भी इजाफ़ा हुआ है।

माननीय सभापति जी, हम इस बात को जानते हैं कि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर और सम्पूर्ण डी.एफ.सी के वर्ष 2020-21 तक पूर्ण होने की आशा है। हमने फ्रेट को बढ़ावा देने के लिए भी देश में काम किया है। मैं माननीय मंत्रियों की इस पहल का स्वागत करता हूँ। स्टेशनों के विकास के लिए बहुत तेजी से देश में नए स्वरूप में काम हो रहा है। मध्य प्रदेश में भोपाल का रेलवे स्टेशन हबीबगंज उस श्रृंखला में सम्मिलित है। यात्री सेवाओं की बढ़ोतरी के लिए हम देख रहे हैं कि लिफ्ट और एस्केलेटर 2014 तक 199 थे, आज 603 एस्केलेटर देश में काम कर रहे हैं। वर्ष 2014 में जहां 97 लिफ्ट्स थी, आज 445 लिफ्ट्स रेलवे में काम कर रही है। अविस्मरणीय यात्राओं का दौर है। यात्री कोचों का अपग्रेडेशन हो रहा है। अन्त्योदय ट्रेन आधुनिक सुविधाओं के साथ और लंबी दूरी की अनारक्षित ट्रेनों को चलाने की योजनाओं पर देश काम कर रहा है।

आज डिजिटल इंडिया है। डिजिटल ट्रेन्स भी बहुत तेजी से काम कर रही हैं। हाई स्पीड, वाई-फाई सेवाएं पूरे देश के अधिकांश स्टेशनों पर और तेज गति से पहुंचाने का काम हो रहा है। लंबी कतारों से राहत मिल रही है। कागज रहित अनारक्षित टिकटिंग प्रक्रिया आ रही है। हम उस दौर में देखते थे ... (व्यवधान)

“हम प्रवासियों के लिए खुशी का सबसे बड़ा पैगाम होता है,
जब गांव की रेल की रिजर्वेशन लिस्ट में अपना नाम होता है।”

माननीय सभापति जी, मैं एक स्वच्छता की बात करके समापन कर रहा हूँ, क्योंकि रेलों ने स्वच्छता को तेजी से सबसे आगे बढ़ाया है। 2004 से 2014 के 10 वर्षों के दौरान 9587 बॉयो टॉयलेट्स की तुलना में, देश ने 2014 से इन पांच वर्षों में 1 लाख 80 हजार से अधिक बॉयो टॉयलेट्स स्थापित किए हैं। आज वेटिंग रूम 97 प्रतिशत तक, मेन एन्ट्री 93 प्रतिशत तक, फूट ऑवर ब्रिज 97 प्रतिशत तक, वेन्डर एरिया 84 प्रतिशत तक, ओपन सिटिंग एरिया 89 प्रतिशत तक, ड्रिंकिंग वाटर का एरिया 82 प्रतिशत तक ... (व्यवधान)

माननीय सभापति (श्रीमती रमा देवी): माननीय सदस्य आपका समय पूरा हो गया है।

... (व्यवधान)

श्री सुधीर गुप्ता (मन्दसौर): मैं एक शेर सुनाना चाहता हूँ, जो मोदी जी के लिए समर्पित है।

“हमसफर में नींद ऐसी खो गई, हम न सोए रात थक कर सो गई,”

(इति)

1543 बजे

श्री राम चन्द्र पासवान (समस्तीपुर): माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। अपनी पार्टी की तरफ से माननीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी को भी धन्यवाद देता हूँ। आज आपने पूरे देश में रेल का जाल बिछाने का जो काम किया है उसके लिए माननीय प्रधान मंत्री जी को भी हम धन्यवाद देना चाहते हैं। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में यह देश विकसित हो रहा है, उसमें रेलवे भी बहुत बड़ा अंग है। आज मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि इनका कार्य बहुत ही सराहनीय है और जहां-जहां अपेक्षित था, आज वहां की सभी जगह विकसित हो रही हैं, चाहे वह रेल के माध्यम से हो, चाहे वह जिस भी डिपार्टमेंट के माध्यम से हों। आज हर डिपार्टमेंट पर और खासकर रेल बजट के ऊपर डिबेट चल रही है। हम यह कहना चाहते हैं कि हम तो बिहार से आते हैं।

(1545/RPS/SNT)

मेरा लोक सभा क्षेत्र समस्तीपुर है, जो मिथिलांचल का एरिया है। 1997 में हसनपुर सकरी रेल लाइन, कुशेसर स्थान-खगरिया नई रेल लाइन एवं अन्य बहुत-सी ऐसी परियोजनाएं हैं, जो उस समय स्वीकृत हुई थीं और अभी माननीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी के नेतृत्व में उनमें काफी तेजी से काम हो रहा है। बहुत-सी ऐसी जगहें हैं, जहां हम लोगों की कांस्टीटुएंसि और घर हैं, वहां अभी तक अर्थ फिलिंग का काम भी नहीं हुआ है। वहां थोड़ी धीमी गति से काम चल रहा है। वह बाढ़ प्रभावित एरिया है और बाढ़ आने की वजह से बहुत जगहों पर काम में रुकावटें आती हैं। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि इस परियोजना को जल्द से जल्द और फर्स्ट प्रायोरिटी में रखते हुए पूरा कराएं, जिसे उस समय पिक बुक में दर्ज किया गया था, उस समय रेल मंत्री माननीय राम विलास पासवान जी थे। उनके समय में इसको मंजूरी दी गई थी और जो बहुत से काम सर्वे में डाले गए थे, उनमें सर्वे हो चुका है। उनमें भोला टॉकीज़ का भी मामला था, जहां ओवरब्रिज बनना है। यह समस्तीपुर में है। हम जानते हैं, वहां जाते हैं, वहां बहुत से पेशेंट्स भी आते हैं और वह फाटक बन्द रहने के चलते काफी पेशेंट्स रास्ते में ही कोलैप्स कर जाते हैं, मर जाते हैं। गाड़ियों के आवागमन से वह फाटक काफी लम्बे समय तक बन्द रहता है। उसका विषय मैंने पहले भी कई बार उठाया था, लेकिन अभी तक उसका टेंडर नहीं हुआ है, टेंडर की प्रक्रिया में है। मैं चाहूंगा कि उसका टेंडर हो।

मुक्तापुर में भी ओवरब्रिज बनना है। रोसरा में महात्मा गांधी चौक है, वहां पर ओवरब्रिज की डिमाण्ड काफी समय से चलती आई है। वहां भी जब हम लोगों की मीटिंग होती है, उसमें भी हम लोग चर्चा करते रहते हैं। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि ये सारे काम हैं तो छोटे, लेकिन अपनी-अपनी जगह पर इनका बहुत बड़ा महत्व है। मैं चाहूंगा कि ये सारे काम हों।

मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि मुक्तापुर से लोहना रोड का सर्वे माननीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी के समय में ही हुआ था, अभी भी यह विषय चल रहा है, लेकिन अभी इसकी क्या स्थिति है, यह पता नहीं चल पा रहा है। वर्ष 2016-17 में सर्वे हो चुका है। इसलिए मैं चाहूंगा कि इस योजना में फण्ड दिया जाए, पैसा दिया जाए। समस्तीपुर-कर्पूरीग्राम-ताज़पुर-महुआ होते हुए हाज़ीपुर-सुगरौली लाइन का जो काम है, इसमें भी सर्वे हो चुका है, लेकिन अभी तक फण्ड का अभाव है।

इसके लिए फण्ड दिया जाए। बहेरी-शिवाजीनगर-करियन-रोसरा-बेगुसराय लाइन का सर्वे 2017-18 में हुआ है। इसमें भी धन की कमी है।

इसलिए मैं आपसे मांग करता हूँ कि हम लोगों का यह क्षेत्र कोसी, कमलाबालान आदि सभी नदियों में समाहित है और इसके बारे में काफी समय से लोग सोच रहे थे। मैं आदरणीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी और श्री राम विलास पासवान जी, जो उस समय रेल मंत्री थे, को धन्यवाद देता हूँ कि उनके नेतृत्व में यह सरकार काम कर रही है। इस काम को जल्द से जल्द पूरा कराया जाए। बहुत-सी ट्रेन्स से संबंधित बातें हैं, जिनको मैं बाद में लिखकर माननीय रेल मंत्री जी को दूंगा।

मैं, आपके माध्यम से, इस बजट का समर्थन करते हुए, अपनी बात समाप्त करता हूँ। मुझे उम्मीद है कि इस बजट के माध्यम से, खासकर मेरी कांस्टीटुएंसी की जो छोटी-छोटी समस्याएं हैं, छोटे-छोटे काम हैं, उनको रेल मंत्री जी जरूर पूरा करने का काम करेंगे। धन्यवाद।

(इति)

(1550/RAJ/GM)

1550 बजे

श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वड़ोदरा): सभापति महोदया, सर्वप्रथम तो मैं आपश्री का विशेष धन्यवाद करती हूँ कि रेलवे मंत्रालय के लिए हुई घोषणा पर आपने मुझे अपने विचार व्यक्त करने का अवसर दिया है। मैं यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला जी, रेलवे मंत्री श्री पीयूष गोयल जी और रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अंगड़ी जी के प्रति इस अवसर प्राप्ति पर आभार प्रकट करती हूँ।

भारतीय रेल देश के विकास के इंजन के रूप में सेवारत है। भारतीय रेलवे को राष्ट्र की जीवन रेखा भी कहा जाता है। हमारी भारतीय रेलवे पूरे देश को जोड़ती है और यह एक अतिविश्वसनीय और सरल संपर्क व्यवस्था है।

इस बजट में रेलवे ट्रैक के लिए पीपीपी मॉडल को मंजूरी प्रदान की गई है। इस बजट में साफ, सुरक्षित और समयबद्ध रेल यात्रा पर जोर दिया गया है। 300 किलोमीटर मेट्रो रेल परियोजना को मंजूरी प्रदान की गई है। इस वर्ष 657 किलोमीटर नई मेट्रो नेटवर्क पर संचालन शुरू किया जाएगा। साथ ही, रेलवे किराये में सुधार के लिए आदर्श किराया कानून बनाने का भी प्रस्ताव पेश किया है। रेलवे में निजी भागीदारी के साथ सरकार देश में पहली बार प्राइवेट ट्रेनों का संचालन शुरू करने जा रही है। भारतीय रेलवे प्रदूषण मुक्त अभियान के तहत ग्रीन एनर्जी पर फोकस कर रही है। सौर ऊर्जा से रेलवे इंजन चलाने के लिए प्रकल्प भी तैयार किया गया है।

माननीय सभापति महोदया, मुझे यह बताते हुए गर्व हो रहा है कि मेरे संसदीय क्षेत्र वड़ोदरा के मुख्य रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म क्रमांक – 01 को सौर ऊर्जा से संचालित किया गया है। रेलवे स्टेशन को मल्टी मॉडल ट्रांसपोर्ट हब बनाया जाएगा, ऐसा भी इस बजट में प्रावधान किया गया है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को यह भी बताना चाहती हूँ कि स्मार्ट सिटी विकास के अंतर्गत वड़ोदरा महानगर निगम द्वारा वड़ोदरा में मल्टी मॉडल ट्रांसपोर्ट हब भी निर्माणाधीन है। देश के 500 रेलवे स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाने का कार्य प्रगति पर है।

मैं देश के रेलवे मंत्री श्री पीयूष गोयल जी का आभारी हूँ कि मेरा वड़ोदरा, लोक सभा क्षेत्र भी इस मॉडल रेलवे स्टेशन की सूची में शामिल किया गया है और 17.50 करोड़ रुपये की आबंटित धन राशि से हमारे वड़ोदरा का मुख्य रेलवे स्टेशन का निर्माण कार्य आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में हो रहा है। वड़ोदरा देश का 48वां ऐसा रेलवे स्टेशन है, जहां फ्री वाई-फाई सेवा प्रदान की गई है।

वड़ोदरा गुजरात राज्य की शिक्षा, कला, संस्कृति और खेल-कूद की नगरी के रूप में जानी जाती है। वड़ोदरा का महाराजा सयाजीराव गायकवाड़ विश्वविद्यालय एशिया का सबसे बड़ा आवासीय विश्वविद्यालय है। देश का दूसरा और गुजरात का सर्वप्रथम एक समर्पित स्पोर्ट्स विश्वविद्यालय वड़ोदरा के डेसर तालुका में निर्माणाधीन है।

मैं देश के आदरणीय प्रधान मंत्री, श्री नरेन्द्र मोदी जी के प्रति कोटि-कोटि आभार प्रकट करती हूँ कि आपने देश की सर्वप्रथम रेलवे यूनिवर्सिटी को हमारे वड़ोदरा लोक सभा क्षेत्र में स्थापित और विकसित करने का निर्णय लिया है। रेलवे यूनिवर्सिटी के निर्माण और संपूर्ण विकास हेतु 25 करोड़

रुपये की धन राशि का आबंटन हो गया है। देश की सर्वप्रथम रेलवे यूनिवर्सिटी के आने से वड़ोदरा नगरी के परिचय में प्रचुर वृद्धि हुई है।

सभापति महोदया, वड़ोदरा में करीब पिछले 69 वर्षों से नेशनल अकादमी ऑफ इंडियन रेलवे कार्यरत है। देश भर से नवनियुक्त रेलवे अधिकारी को अपने परिवीक्षा काल में प्रशिक्षण और तालीम हेतु नेशनल अकादमी ऑफ इंडियन रेलवे में आना पड़ता है। इसी भव्य संकुल में दो वर्ष पूर्व ही देश का सर्वप्रथम नेशनल रेलवे ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट प्रारंभ हुआ। इस एनआरटीआई शिक्षा भवन का उद्घाटन आदरणीय रेलवे मंत्री श्री पीयूष गोयल जी और हमारे गुजरात राज्य के माननीय मुख्य मंत्री विजयभाई रूपाणि जी के कर कमलों से हुआ था।

(1555/IND/RK)

इसी एनआरटीआई में देशभर से आए विद्यार्थी वड़ोदरा की अतिप्रतिष्ठित महाराजा सयाजीराव विश्वविद्यालय के साथ संयुक्त रूप से, बीबीए इन ट्रांसपोर्ट मैनेजमेंट और बी.टेक इन ट्रांसपोर्ट टेक्नोलॉजी की शिक्षा ग्रहण कर रहे हैं और देश के लिए भविष्य के ट्रांसपोर्ट प्रोफेशनल्स का निर्माण हो रहा है।

महोदया, मैंने कांग्रेस के नेता अधीर रंजन जी की बात भी सुनी। उन्होंने प्रधान मंत्री जी की सोच और बुलेट ट्रेन का भी जिक्र किया था। मैं उन्हें बताना चाहती हूँ कि वड़ोदरा वासी और वहां के जनप्रतिनिधि के तौर मैं गर्व से कह सकती हूँ कि देश का सर्वप्रथम पीपीपी मॉडल से निर्माण हुआ आदर्श बस स्टेशन वड़ोदरा में सेवारत है। इस आदर्श बस स्टेशन का निर्माण, लोकार्पण और शिलान्यास गुजरात के तत्कालीन मुख्य मंत्री और देश के वर्तमान प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी के द्वारा हुआ था। यह आदर्श बस स्टेशन के रूप में इसका ढांचा और सुविधा, किसी एयरपोर्ट से कम नहीं है। मैं अधीर रंजन जी को वड़ोदरा का हमारा बस स्टेशन देखने के लिए निमंत्रित करती हूँ। मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ कि वड़ोदरा लोक सभा के सांसद के तौर पर मुझे सदन को बताते हुए गर्व हो रहा है कि देश की पहली बुलेट ट्रेन जो अहमदाबाद-मुम्बई के बीच सेवारत होने वाली है, जिसका प्रमुख स्टॉपेज वड़ोदरा भी है, बुलेट ट्रेन परिचालन के लिए वड़ोदरा को देश का एकमात्र 'हाई स्पीड ट्रेन का तालीम केंद्र' प्राप्त हुआ है, जहां तीन हजार से भी अधिक कर्मयोगी, तकनीकी प्रशिक्षण लेने हेतु वड़ोदरा आएंगे।

महोदया, वड़ोदरा की भव्य भूमि, हमारे जनप्रिय प्रधान मंत्री श्री मोदी जी की कर्मभूमि है। लगभग एक दशक से भी अधिक समय के बाद वड़ोदरा को दूसरे राज्य के लिए एक नई ट्रेन प्राप्त हुई है। सुसंयोग है कि यह नई ट्रेन आदरणीय प्रधान मंत्री जी की कर्मभूमि को उनकी सेवा क्षेत्र वाराणसी से जोड़ती देश की दूसरी 'महामना ट्रेन' वड़ोदरा से वाराणसी तक की शुरुआत हुई है और इस ट्रेन का लोकार्पण प्रधान मंत्री जी के वरदहस्त से हुआ और आदरणीय रेल मंत्री पीयूष गोयल जी और गुजरात राज्य के उपमुख्य मंत्री श्री नितिनभाई पटेल की गरिमामय उपस्थिति में हुआ था। करीब 9 वर्ष के बाद वड़ोदरा से अहमदाबाद तक की दैनिक 'संकल्प ट्रेन' वड़ोदरा को प्राप्त हुई है। इसके अलावा वड़ोदरा से भारतीय उपमहाद्वीप की पांचवी सबसे लम्बी नदी रेवा, जो नर्मदा के नाम से भी प्रसिद्ध है, ऐसे वड़ोदरा से मध्य प्रदेश के रेवा तक की साप्ताहिक 'महामना ट्रेन' सेवा का प्रारंभ भी

वड़ोदरा से हुआ है। इन सभी यात्री सुविधाओं के लिए मैं रेलवे मंत्री श्री पीयूष गोयल जी और तत्कालीन रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी के प्रति आभार प्रकट करती हूँ। इस प्रगतिशील बजट में भारतीय रेलवे के लिए लाइन डबलिंग, गेज रूपांतरण, लाइन सेग्रीगेशन, रेलवे क्रासिंग को समाप्त करना, रेलवे स्टेशनों पर फ्री वाई-फाई इंटरनेट सेवा, सीसीटीवी से नियंत्रण और रेलवे यार्ड का विकास जैसी अतिमहत्वपूर्ण योजनाएं शामिल हैं। माननीय सभापति महोदया, आप मुझे दो मिनट समय और दें।

(1600/VB/RC)

मैं पुनः आदरणीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला जी और रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी का आभार और धन्यवाद प्रकट करना चाहती हूँ क्योंकि इस बजट में उन्होंने मेरे संसदीय क्षेत्र बड़ोदरा लोक सभा क्षेत्र में अनेक योजनाओं के क्रियान्वयन के लिए 887 करोड़ रुपये की धनराशि का आवंटन किया है, जिसमें प्रमुख रूप से आणंद-गोधरा लाइन डबलिंग, अहमदाबाद-गोधरा लाइन सग्रीगेशन, समलाया-टिम्बा-करजण गेज रूपांतरण, डभोई-चाणोद-केवड़िया गेज रूपांतरण, बड़ोदरा-छोटाउदयपुर-धार रेल लाइन, बड़ोदरा-छोटाउदयपुर रेल लाइन का विद्युतीकरण, बड़ोदरा-गेरतपुर लूपलाइन, बड़ोदरा आरआरआई और केबिन सिग्नलिंग, मियागाम करजन-डभोई सब-वे, समलाया-टिम्बा लाइन सामविष्ट हैं। ये सभी विकास कार्य बड़ोदरा रेलवे के सर्वांगीण विकास और बहुक्षमता सुधार में अतिमूल्य योगदान देने का कार्यक्षम रखते हैं।

वड़ोदरा रेलवे के इतिहास में पहली बार छायापुरी रेलवे स्टेशन के रूप में एक सैटेलाइट रेलवे स्टेशन प्राप्त हुआ है, जो निकट भविष्य में कार्यरत हो जाएगा। गुजरात में अहमदाबाद और सूरत के बाद बड़ोदरा को सैटेलाइट रेलवे स्टेशन मिला है।

1601 बजे

(श्री पी.वी. मिथुन रेड्डी पीठासीन हुए)

इसके साथ ही मैं यहाँ एक और माँग रखना चाहती हूँ। आदरणीय राज्य मंत्री जी भी यहाँ उपस्थित हैं। मैं यह माँग रखना चाहती हूँ कि प्रतापनगर रेलवे स्टेशन को सैटेलाइट रेलवे स्टेशन बनाया जाए, क्योंकि गत वर्ष, गत बजट में बड़ोदरा से छोटा उदयपुर, छोटा उदयपुर से धार-इंदौर रेलवे लाइन का वृत्तीय प्रावधान किया गया है। इसके अलावा, पूरे देश और विश्व के आकर्षण का केन्द्र स्टैच्यू ऑफ यूनिटी तक बड़ोदरा से डभोई और डभोई से केवड़िया तक ब्रॉडगेज रेलवे लाइन स्थापित करने का कार्य प्रगति पर है।

देश और विदेश से आने वाले पर्यटकों के लिए बड़ोदरा से स्टैच्यू ऑफ यूनिटी तक रेल मार्ग से जाने के लिए प्रतापनगर रेलवे स्टेशन से जाना पड़ेगा। इसलिए मैं मंत्रीश्री से माँग करना चाहती हूँ कि प्रतापनगर रेलवे स्टेशन को सैटेलाइट रेलवे स्टेशन बनाया जाए। इसके साथ ही, मैं दो रेलगाड़ियों की माँग भी करना चाहती हूँ। बड़ोदरा से गायत्री परिवार के बहुत-से भक्तजन शांतिकुंज, हरिद्वार जाते हैं। इसलिए मैं बड़ोदरा से हरिद्वार के लिए एक ट्रेन की माँग करना चाहती हूँ। बड़ोदरा में सिख समुदाय के बहुत-से परिवार रहते हैं। इसलिए बड़ोदरा से अमृतसर के लिए भी एक ट्रेन चलायी जाए।

माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया, मैं आपकी आभारी हूँ। इसके साथ ही, मैं मंत्रीश्री और राज्य मंत्रीश्री की भी आभारी हूँ तथा इस रेलवे बजट का समर्थन करती हूँ।

धन्यवाद।

(इति)

1603 hours

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR (TIRUCHIRAPPALLI): Hon. Chairperson, Sir, at the outset I would like to thank the voters of Tiruchirappalli constituency who have voted for me and made me win with a margin of 4.60 lakh votes. I am grateful to them and I salute them.

The ruling Party MPs and even sometimes Ministers repeatedly ask the question as to what Congress has done in the last 50 years when it was in power and in every sector, in every department and in every walk of life, what the Congress has achieved/delivered. That is the question repeatedly being asked by some of the ruling Party MPs. I just want to bring one or two vocal points to their knowledge so that they could know what Congress has done. They know that but they are pretending as if they do not know it.

(1605/SNB/PC)

Sir, I would like to bring some facts to their knowledge. I will give a few examples in this regard. The total investment in the Railways during 1950-51 was to the tune of Rs. 855 crore and in 2013-14, at the time when the BJP Government came to power and Shri Narendra Modi took over as the Prime Minister of this country, the investment in Railways was to the tune of Rs. 32,662 crore. Number of employees in Railways in 1950-51 was around 9 lakhs and now it is 12,71,000 and there are vacancies of one lakh in the Railways which have not yet been filled by this Government, though they promised to fill those vacancies in the Railways. The wage Bill in 1950-51 was Rs. 113 crore and in 2013-14, it increased to Rs. 75,893 crore. Passenger earnings were Rs. 98 crore in 1950-51 and in 2013-14, when this Government came to power, it was Rs. 36,532 crore. Gross Revenue Receipts of the Railways in 1950-51 were Rs. 263 crore and in 2013-14 it was Rs. 1,43,213 crore.

Sir, why am I referring to these figures? Which Government was responsible for this increased investments and receipts in the Railways in these many years? Which Government delivered the results? Which Government made it possible? Is it not the Congress Government? Was it not the outcome of the efforts of Pandit Jawahar Lal Nehru? Was it not because of the efforts of the late Indira Gandhi and Rajiv Gandhi and other Congress Prime Ministers

until the BJP Government took over in 2014-15? The progress, the achievements and the growth that we have been seeing in the Railways is not because of the efforts of this BJP Government in the last five years of their rule under the Prime Ministership of Shri Narendra Modi.

Sir, some of the hon. Members mentioned here about Public Private Partnership (PPP). The Government attempted to get some Rs. 6 lakhs from PPP last year but they were not able to get it. This year the Government has announced so many programmes and proposals on doubling, gauge conversion, improvement of stations, modern facilities, safety measures. I do not want to repeat them. Everybody has mentioned, in detail, about the funds that have been allocated for these purposes. The Government has announced that in PPP they are going to have Rs. 50 lakh crore ...*(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON (SHRI MIDHUN REDDY): I am going by your party time. I am ready to give you another two minutes. But I just wanted to remind you.

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR (TIRUCHIRAPPALLI): Sir, I will finish my speech. If you restrict me, then I will mention two to three points about my constituency and finish it. I will not mention about other things.

HON. CHAIRPERSON: I am not trying to restrict you but reminding you of the time.

(1610/RU/SPS)

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR (TIRUCHIRAPPALLI): So, the amount of Rs. 50 lakh crore means it is for a period of ten years and 2030 is the limit. Within that ten years, they are planning to have private investment of Rs. 50 lakh crore in railways. It means that every year, in the coming ten years, they have to allocate Rs. 5 lakh crore. From where are they going to get this Rs. 5 lakh crore every year and who is going to come and invest? As Shrimati Kanimozhi has asked, "Who is going to invest this much money in loss-making organisations?" This is a clear attempt to privatise railways in which you are not going to succeed.

A mass transport system in our country is the railways. There are 13 lakh employees in the railways and 82 crores of people are using railway transport system. Definitely all the 13 lakh employees and the entire population of the country will oppose privatisation and you are not going to get Rs. 50 lakh crore in future.

There is a decline in passenger earnings. When you compare the figure of 2019-20 with the figure of 2016-17, you will find that it has decreased. The hon. Minister may kindly explain as to why it has come down.

Sir, I would like to mention one or two points about my constituency. Out of five kilometres of work to be done under the Mass Rapid Transit System (Phase II), only three kilometres of work has been completed. Work is still not completed on a stretch of two kilometres. I would like to bring to the notice of the hon. Minister about Tiruchy-Thanjavur doubling project. Work on two bridges near Tiruchirappalli Junction on the way from Pudukottai to Tiruchy has not been completed. It is because defence land has not been handed over to the State Government. Alternative land has already been given by the State Government to the Ministry of Defence of the Central Government. Even then the required order has not been issued. It is still pending with the Government. I request the hon. Minister to clear it and complete the work on the two over-bridges.

There are about 4000 apprentices in Tiruchy alone - and throughout India, there are 25,000 apprentices - who have passed the first level and second level examinations after training. They are not being given proper regular employment. I would request the hon. Minister to consider this aspect also.

The timings of train Nos. 16339 and 16351, which are reaching Nagercoil via Madurai, should be changed. A representation was given by the Tamilians living in Mumbai. With great difficulty, they are getting down at 3 o'clock or 4 o'clock in the night. Change of time will help them. So, I request you to consider that....(*Interruptions*)

(1615/KDS/NKL)

HON. CHAIRPERSON (SHRI P.V. MIDHUN REDDY): Thank you. Now, Shri Ramesh Chander Kaushik.

... (*Interruptions*)

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR (TIRUCHIRAPPALLI): Sir, please give me one minute....(*Interruptions*) The trains going through Keeranur and Pettavaithalai should stop at these two places for two minutes....(*Interruptions*) This is another request of my Constituency. I request the hon. Minister to consider all these things. Thank you very much.

(ends)

1615 बजे

श्री रमेश चन्द्र कौशिक (सोनीपत): सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों पर बोलने का अवसर प्रदान किया है। हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी से पहले भारतीय रेल जिन गंभीर चुनौतियों से जूझ रही थी, उसे दूर करने के लिए वर्ष 2030 तक 50 लाख करोड़ रुपये के निवेश को हरी झंडी देकर उन चुनौतियों को खत्म करने की दिशा में एक सकारात्मक प्रयास किया जा रहा है। भारतीय रेल इस विशाल देश की एक लाइफ लाइन है। अपने 18 क्षेत्रीय रेलों और 67,368 किलोमीटर रेल लाइन नेटवर्क से यह देश का सबसे बड़ा नियोजक और परिवहन का मुख्य आधार स्तंभ है। माल ढुलाई में भी यह अमेरिका, चीन व रूस के साथ एक बिलियन टन के क्लब में शामिल हुआ है। पी.पी.पी. मॉडल शुरू करने के प्रस्ताव से सेक्टर का तेजी से विकास होगा, कनेक्टिविटी बढ़ेगी और रेलवे सेक्टर और अधिक कुशल बनेगा। इससे रेलवे के बुनियादी ढांचे में तेजी से विकास आएगा। दिल्ली-मेरठ मार्ग पर रैपिड रीजनल ट्रांसपोर्ट सिस्टम के माध्यम से उपनगरीय रेलवे प्रणालियों में अधिक निवेश करने का प्रस्ताव मेट्रो शहरों के साथ उपनगरीय क्षेत्रों की कनेक्टिविटी को बढ़ावा देगा और सड़क मार्ग को भी कम करेगा।

महोदय, मैं निवेदन करता हूँ कि आगामी वर्षों में हमारे क्षेत्र पानीपत सहित सभी उपनगरों, जो नैशनल कैपिटल रेंज का हिस्सा हैं, को भी दिल्ली से जोड़ा जाए। भारतीय रेलवे के ब्रॉड गेज नेटवर्क के 7000 किमी के विद्युतीकरण को वर्ष 2019-20 के लिए लक्षित किया गया है, जिसका उद्देश्य वर्ष 2021-22 तक इसके सार्वभौमिक विद्युतीकरण को प्राप्त करना है। यह भारतीय रेलवे को दुनिया का पहला 100 प्रतिशत इलेक्ट्रिकल रेलवे नेटवर्क बना देगा। सुरक्षा बढ़ाने के अतिरिक्त क्षमता बढ़ाने और ट्रेन की दक्षता बढ़ाने के लिए, बजट में यूरोपीय ट्रेन नियंत्रण प्रणाली के मिश्रण के साथ-साथ स्वदेशी रूप से विकसित प्रणाली का उपयोग करते हुए एक स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली शुरू करने का भी प्रस्ताव किया गया, जिससे यात्रियों के लिए सुरक्षित यात्रा को प्राथमिकता मिलेगी। इसके अलावा, यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने और सुरक्षा उपायों को सुविधाजनक बनाने के लिए सभी स्टेशनों और ट्रेनों में सीसीटीवी कैमरे, अंडर पास और ओवर ब्रिज काफी बड़ी संख्या में उपलब्ध कराए गए हैं। यह प्रस्ताव भी किया गया है कि रेल यात्रा को बेहतर बनाने के लिए सभी रेलवे स्टेशनों पर मुफ्त वाईफाई प्रदान किया जाएगा। इसे पूरी तरह से अंतर्राष्ट्रीय स्तर का रेलवे स्टेशन बनाने का सरकार का प्रयास है। इसके लिए मैं माननीय रेलवे मिनिस्टर श्री गोयल साहब को और फाइनेंस मिनिस्टर को भी धन्यवाद देता हूँ, जो इसके लिए बजट का प्रावधान कर रहे हैं। आज मैं अपने पार्लियामेंट क्षेत्र के बारे में भी बताना चाहूंगा। पिछले 5 साल में हरियाणा में अगर कोई पहला रेलवे का प्रोजेक्ट लगा है तो वह रेल रिपेयरिंग कोच फैक्ट्री है। वह हमारे क्षेत्र में लगी है। इसका शिलान्यास माननीय प्रधान मंत्री जी ने पिछले दिनों किया था। यह उम्मीद है कि उसमें अगले साल से 250 कोचेज़ प्रति वर्ष तैयार होंगे। उसके 4 साल के बाद 1000 कोचेज़ तैयार करने का जो लक्ष्य रखा है,

उस काम को यही सरकार कर सकती है, वर्ना हरियाणा में कोई रेलवे का प्रोजेक्ट अब तक नहीं था। इसके साथ-साथ कंटेनर डिपो के रूप में हमारे क्षेत्र में जो कंटेनर डिपो है, जिसका माल ढुलाई में विशेष योगदान होगा, वह भी अगले 6 महीने में बनकर कम्प्लीट हो जाएगा। इसके लिए भी मैं माननीय प्रधान मंत्री जी का और रेलवे मिनिस्टर का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ कि इस सरकार के आने के बाद काम हुए हैं। इसी के साथ-साथ रेलवे विद्युतीकरण का काम हमारे क्षेत्र में भी रोहतक-गुहाना-जींद जो रेलवे लाइन थी, उसका विद्युतीकरण करने का काम पूरा हुआ। इसके साथ-साथ मेरे क्षेत्र में ही जींद से पानीपत की बहुत पुरानी रेलवे लाइन थी, जो पिछले 50 सालों से अधूरी थी, वह भी कम्प्लीट हुई। जींद से गुहाना-सोनीपत नई रेलवे लाइन को कम्प्लीट कराया गया और उसमें एक साल में तीन ट्रेनों चलाने का काम हुआ है। इस प्रकार से विकास के रास्ते पर आगे बढ़ने का काम हुआ है।

(1620/MM/SRG)

दिल्ली से चंडीगढ़ की रेल लाइन पर भी हाईस्पीड ट्रेन चलाने का प्रस्ताव रखा गया है। मेरे क्षेत्र के दो रेलवे स्टेशन सोनीपत और जींद को शामिल किया गया है। इसके साथ-साथ स्टेशनों पर अच्छे खाने-पीने की और सारी सुविधाएं दी जा रही हैं। मैं एक सुझाव रेलवे सुरक्षा के लिए देना चाहता हूँ कि आज जो सुरक्षा प्रदान की जाती है, उसमें 50 परसेंट हमारी रेलवे फोर्स है और बाकी 50 परसेंट राज्य सरकार हमें प्रोवाइड करती है। कई बार कोऑर्डिनेशन नहीं हो पाता है, जबकि उसका पूरा खर्च रेलवे विभाग और केन्द्र सरकार वहन करती है। मेरा निवेदन है कि अगर हम इसको एक कर दें तो सिक्योरिटी के मामले में हम आगे बढ़ सकते हैं। दूसरे स्टेशनों को जहां तक अपग्रेड करने का काम है, यह कोशिश है कि लगभग 500 स्टेशनों को मॉडल स्टेशंस में बदलने, बी वालों को ए में बदलने और सी वालों को बी में बदलने का काम होगा। हर स्टेशन पर हर सुविधा देने का काम हमारे रेलवे मिनिस्टर और माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में किया जा रहा है। हमारा केएमपी एक्सप्रेस-वे बनकर तैयार है। पलवल से कुंडली तक रेलवे का एक प्रोजेक्ट हमने दिया है, जिसका सारा खर्च हरियाणा सरकार उठाने के लिए तैयार है। इसका काम भी जल्दी से जल्दी शुरू होने से इस इलाके में बड़ा भारी सुधार होगा। माल ढोने पर रेलवे में कम खर्च पड़ता है और रोड पर ट्रैफिक भी कम होता है। ये सब विकास के काम हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मथुरा से कुरुक्षेत्र तक जो एक नई ट्रेन चलायी गयी है, उसका स्टॉपेज गल्लोर में दिया जाए। नई रेलवे लाइन सोनीपत-गुहाना-जींद-हिसार तक का काम जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। हमने विकास का काम पिछले पांच सालों में किया है। पहले 4 किलोमीटर रेल बनती थी और अब 15 किलोमीटर का टारगेट इस सरकार में रखा गया है। इससे यह पता चलता है कि काम करने वाली सरकार क्या नहीं कर सकती है और यह प्रधान मंत्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में ही संभव हो सकता है। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

(इति)

1623 बजे

डॉ. एस. टी. हसन (मुरादाबाद): सभापति महोदय, मैं मुरादाबाद के सिलसिले में कहना चाहता हूँ। मुरादाबाद शहर पूरी दुनिया में पीतल की नगरी के नाम से जाना जाता है। यूरोप से लेकर अमेरिका और जापान तक कोई डॉइंग रूम शायद ही ऐसा हो, जहां मुरादाबाद के बने हुए बर्तन या डेकोरेटिव आइटम्स न रखे हों। तकरीबन 20 हजार करोड़ रुपये का कारोबार मुरादाबाद से होता है। यहां के एक्सपोर्ट्स को बार-बार मुम्बई जाना पड़ता है। लेकिन मुरादाबाद से मुम्बई के लिए आज तक कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से रिक्वैस्ट है कि मुरादाबाद से मुम्बई के लिए डायरेक्ट ट्रेन का प्रोविज़न किया जाए ताकि एक्सपोर्ट्स को आसानी हो।

महोदय, मुरादाबाद जंक्शन से दिल्ली-लखनऊ रेलवे ट्रैक के ऊपर मुरादाबाद से रामगंगा ब्रिज के ऊपर एक शार्प कर्व है। उसके दूसरी तरफ गोविंद नगर की बहुत बड़ी आबादी है। फास्ट ट्रेन्स आती हैं, जिनको लोग दूर से नहीं देख पाते हैं। हर महीने तकरीबन दो-तीन हादसे हो जाते हैं। यह बहुत पुरानी डिमांड है कि गोविंद नगर में अंडर पास बने या ओवर ब्रिज बनाया जाए ताकि इंसानी जानों को बचाया जा सके। मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से रिक्वैस्ट है कि इस ओर पूरा ध्यान दें ताकि आगे इंसानी जानों का नुकसान न हो सके।

महोदय, कांठ का इलाका मुरादाबाद में है, जहां से सर्जिकल कॉटन और सर्जिकल बैंडेज की सप्लायी पूरे नॉर्डन इंडिया में होती है। लेकिन बदकिस्मती से कांठ स्टेशन पर फास्ट ट्रेन्स का कोई स्टॉपेज नहीं है।

(1625/SJN/KKD)

सभापति जी, मेरी आपके माध्यम से यह दर्खास्त है कि कांठ स्टेशन के ऊपर कांठ-गोदाम डेली एक्सप्रेसवे का एक स्टॉपेज दिया जाए। कांठ में कोई भी रिजर्वेशन विंडो नहीं है। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि कांठ रेलवे स्टेशन पर एक रिजर्वेशन विंडो बनाई जाए। मुरादाबाद में दुनिया भर से लोग आते हैं, अमेरिका से भी आते हैं, इंग्लैंड से भी आते हैं, रूस से भी आते हैं और मिडिल ईस्ट से भी आते हैं। मुरादाबाद में दो रोड ओवर ब्रिज हैं, लोको शेड का ओवर ब्रिज है और दससराय से संभल चौराहे तक का एक ओवर ब्रिज है। यह बहुत संकरे हो गए हैं। यहां पर जाम लगता है। जब हमारे बॉयर्स जाम में फंसते हैं, तब हमें बड़ी शर्म महसूस होती है। 21वीं सदी में भी हम ऐसी जगहों पर रहते हैं। जब पूरी दुनिया के लोग आते हैं, वे हमारे ऊपर कटाक्ष करते हैं। इसलिए मेरी आपसे दर्खास्त है कि जो लोको शेड का पुल है, वहां पीडब्ल्यूडी ने अपना काम पूरा कर दिया है, लेकिन रेलवे ने पिछले एक साल से इसे लटका रखा है। इस काम को जल्द से जल्द पूरा कराया जाए, ताकि हम लोगों की परेशानी दूर हो सके। दससराय से लेकर संभल चौराहे तक जो ओवर ब्रिज है, उसका जल्द से जल्द चौड़ीकरण किया जाए, ताकि लोगों को आसानी हो और हमारे जो बॉयर्स बाहर से आते हैं, बाहरी मुल्कों से आते हैं, उनके सामने हमें शर्मिन्दगी का सामना न करना पड़े।

महोदय, मुरादाबाद रेलवे स्टेशन में दुनिया भर से लोग आते हैं। अतः मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से यह दर्खास्त है कि इसका अपग्रेडेशन और सौन्दर्यीकरण होना चाहिए, ताकि पूरी दुनिया में एक इंप्रेशन जाए कि हमारी रेलवे कितनी सक्षम है और रेलवे में लोगों को कितनी सहूलियतें दी जाती हैं। हम हिन्दुस्तानी होने के नाते, हर चीज को बर्दाश्त कर लेते हैं। लेकिन हमें जब विदेशियों के सामने इन हालातों से गुजरना पड़ता है, तो हमें कहीं न कहीं शर्मिन्दगी का एहसास होता है। मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से दर्खास्त है कि इन तमाम मांगों को प्रायोरिटी पर कराने की कृपा करें।

(इति)

1627 बजे

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : सभापति महोदय, आपका धन्यवाद। हमारे साथियों ने रेल बजट पर अपने-अपने क्षेत्रों की सुरक्षा और परिचालन से जुड़ी हुई बातें रखी हैं। पक्ष और विपक्ष के सदस्यों की तरफ से काफी अच्छे ढंग से बातें रखी जा रही हैं। रेल बजट ऐसा बजट होता है, जिसमें हर सदस्य की यह भावना होती है कि वह अपने संसदीय क्षेत्र से जुड़ी हुई जो रेल समस्याएं हैं, रेल की जो आवश्यकताएं हैं, उन बातों को प्रमुख रूप से यहां पर रखें। मैं देख रहा था कि हमारे कुछ साथियों ने रेलवे के इतिहास के बारे में जहां प्रारंभ से लेकर अभी तक बताया है, वहीं पर हमारे कुछ संसद सदस्य जो पहली बार आए हैं, लेकिन पहली बार आने के बाद भी उन्होंने जिस स्वाभाविक ढंग से, अभिव्यक्ति के माध्यम से अपनी बातें रखी हैं, वे वास्तव में काफी सराहनीय हैं।

मैं अपनी बात प्रारंभ करने से पूर्व यह बताना चाहता हूँ कि हम इस वर्ष महात्मा गांधी जी की 150वीं जयंती मनाने जा रहे हैं। हमारे रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश सी. अंगड़ी जी यहां पर बैठे हैं। मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी, आदरणीय पीयूष गोयल जी और सुरेश जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ। मैं उनसे यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि हम इस वर्ष महात्मा गांधी जी की 150वीं जयंती मनाने जा रहे हैं। महात्मा गांधी जी के बारे में हम सब जानते हैं कि वे शांति, दया, प्रेम और अहिंसा के प्रतीक माने जाते थे। इसके लिए उनका पूरा जीवन समर्पित रहा है। हम उनकी इस 150वीं जयंती वर्ष पर एक राष्ट्रीय एकात्मा ट्रेन निकालें, जो उनके जन्म स्थान से प्रारंभ हो और पूरे देश में जाए। उसमें महात्मा गांधी जी के जीवन से जुड़े हुए जो घटनाक्रम हैं, उन सभी घटनाक्रमों का चित्र उसमें लगाया जाए, उनकी पिक्चर्स भी उस ट्रेन में लगाई जाए। वह जिस शहर में जाए, वहां पर विशेष रूप से हमारी जो नई पीढ़ी है, जो बच्चे हैं, आने वाले कल का जो नागरिक है, उनको उसमें विशेष रूप से बुलाया जाए।

अभी हमारे मुरादाबाद के एक साथी यहां पर बोल रहे थे। जब वह ट्रेन किसी शहर में जाती है, तो हर शहर की अपनी-अपनी विशेषताएं होती हैं, राज्यों की अपनी-अपनी विशेषताएं होती हैं। मुरादाबाद में पीतल का बहुत अच्छा काम होता है। हमारे कर्नाटक के साथी हैं, बेंगलुरु के पास में लकड़ी के खिलौने बहुत उच्च श्रेणी के बनते हैं। ऐसे ही राजस्थान में कठपुतली का बहुत अच्छा काम होता है। महात्मा गांधी जी ने लघु और कुटीर उद्योगों को बहुत बढ़ावा दिया था। यह राष्ट्रीय एकात्मा ट्रेन जब विभिन्न राज्यों के उन शहरों से निकलेगी, तो हम लघु और कुटीर उद्योगों को भी प्रोत्साहित करने के लिए उस ट्रेन के पास इस तरह के स्टॉल्स लगाने के लिए स्थान और अन्य सुविधाएं भी उपलब्ध कराएं।

(1630/GG/RP)

साथ ही साथ अन्य सारी सुविधाएं उपलब्ध कराएं, ताकि लोग जो वहां आते हैं तो वे महात्मा गांधी जी के जीवन के बारे में जानने के साथ-साथ इस ट्रेन के माध्यम से लघु और कुटीर उद्योगों को प्रोत्साहित करने का एक अभिनव प्रयोग वहां पर प्रारंभ किया जा सकता है।

महोदय, मैं पीयूष गोयल जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। हमारा इस वर्ष का जो रेल बजट है, वह रेल बजट काफी मायने में सराहनीय और प्रशंसनीय है। इस रेल बजट में सुरक्षा को काफी प्राथमिकता दी गई है और उसी का परिणाम है कि पूर्व में जो रेल दुर्घटनाएं हुआ करती थीं, उनमें 62 प्रतिशत की कमी आई है। सन् 2013-14 में जहां ऐसी 118 रेल दुर्घटनाएं हुई थीं, वहीं 2017-18 में इनकी संख्या घट कर सिर्फ 73 रह गई है। यह इच्छाशक्ति का परिणाम है। जब हमारे रेल मंत्रालय ने और रेलवे में काम करने वाले कर्मचारियों ने अपनी इच्छा शक्ति के बल पर कि हमको रेल दुर्घटनाओं को रोकना है, दुर्घटनाओं की संख्या में कमी लानी है, उसी के परिणामस्वरूप इनमें इतनी बड़ी मात्रा में कमी हुई है। हमारे देश के जो दूरस्थ क्षेत्र हैं, जैसे त्रिपुरा के हमारे साथी बोल रहे थे कि इसमें काफी पहले से प्रयास हो रहा था, लेकिन अगरतला तक ट्रेन पहुंची है, 31 जुलाई, 2016 को नई दिल्ली-त्रिपुरा सुंदरी एक्सप्रेस ट्रेन पहुंची है। वर्ष 2014 में आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी प्रधान मंत्री बने और 2016 में यह त्रिपुरा सुंदरी एक्सप्रेस ट्रेन प्रारंभ हुई। अगर यह ट्रेन दो वर्ष में प्रारंभ हो सकती है, जो लोग कहते हैं कि ये सारे काम पहले से चल रहे थे, तो पहले भी उसको चालू किया जा सकता था, लेकिन वह नहीं हुआ। मोदी जी के आने के बाद जब हमारे रेल मंत्री जी ने उसके लिए प्रयास किए, दृढ़ इच्छाशक्ति का परिचय दिया, तब हम देख रहे हैं कि त्रिपुरा में त्रिपुरा सुंदरी एक्सप्रेस के साथ ही साथ वहां पर राजधानी एक्सप्रेस, नई दिल्ली से अगरतला तक 28 अक्टूबर, 2017 में पहुंची हुई है। यह भारतीय जनता पार्टी और जो सहयोगी दल हैं, उनकी सरकार की इच्छाशक्ति का परिणाम है। केवल पूर्वोत्तर में ही नहीं, हमारे जम्मू-कश्मीर के साथी भी यहां पर हैं, तो जम्मू-कश्मीर के दूरस्थ क्षेत्रों में भी, जहां पर ट्रेन की सुविधाएं पूर्व में नहीं पहुंची थीं, वहां पर भी ट्रेन की सुविधाएं पहुंचाने का काम आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार के द्वारा किया गया है। प्रत्येक रेल इंजन में जीपीएस सिस्टम लगाने की दिशा में रेल मंत्रालय ने जो कदम आगे बढ़ाए हैं, यह वास्तव में एक बहुत ही सराहनीय कदम है। इस तरह का जीपीएस सिस्टम लगाए जाने से हम ट्रेन की वस्तुस्थिति को जान सकेंगे कि ट्रेन कहां और किस स्थिति में है। यह एक बहुत अच्छा कदम रेल मंत्रालय के द्वारा उठाया जा रहा है।

महोदय, मैं एक बात आदरणीय रेल राज्य मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि हमारे रेलवे स्टेशनों के पास सभी स्थानों पर सैकड़ों एकड़ की मात्रा में रेलवे की अतिरिक्त जमीन पड़ी हुई है। उस जमीन का कोई उपयोग नहीं हो रहा है, बल्कि देखने में यह आता है कि बहुत सारे जो मसल्स पॉवर वाले बाहुबली लोग हैं, वे ऐसी जमीनों पर कब्जा कर लेते हैं। क्यों नहीं हम रेल विभाग के द्वारा इस तरह की पहल करें और उस अतिरिक्त भूमि का व्यावसायिक उपयोग करते हुए, उसमें हम अपने नौजवानों को नई पीढ़ी को रोजगार देने की दिशा में कार्य-योजना बनाएं ताकि वह जमीन अतिक्रमित होने से भी बचे। हम अपनी नई पीढ़ी को रोजगार देने के लिए भी ऐसे स्थानों का उपयोग कर सकते हैं।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें यहां पर रखना चाहता हूँ। हमारे यहां से खजुराहो से नई दिल्ली के लिए एक ट्रेन चलती है। आधी ट्रेन मानिकपुर से आती है और आधी ट्रेन खजुराहो से आती है। उसको उत्तर प्रदेश संपर्क क्रांति कहा जाता है। महोबा में यह लिंक होती है। हमारे बुंदेलखण्ड की जनता छत्तरपुर-टीकमगढ़ से नई दिल्ली तक के लिए ट्रेन चलाए जाने की मांग कर रही है, लेकिन

हम लोगों को ट्रेन नहीं मिल रही है। हमारे यहां ट्रेन थी भी नहीं। बुंदेलखंड के लिए ट्रेन की सुविधा तब मिली जब आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार आई। उसके पहले मात्र एक पैसेंजर ट्रेन चलनी प्रारंभ हुई थी। लेकिन मोदी जी की सरकार के पिछले कार्यकाल में खजुराहो से भोपाल तक महामना एक्सप्रेस ट्रेन चली। फिर दूसरी ट्रेन के लिए अभी चुनाव से पहले प्रयास किया। मैं माननीय पीयूष गोयल जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने खजुराहो से इंदौर के लिए दूसरी ट्रेन चला कर बुंदेलखंड के लिए यह दूसरी ट्रेन की सुविधा उपलब्ध कराई है।

महोदय, मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि यह जो उत्तर प्रदेश संपर्क क्रांति ट्रेन चलती है, जो आधी मानिकपुर से आती है और आधी खजुराहो से जा कर महोबा में लिंक होती है। इसके लिए आपको कोई अतिरिक्त ट्रेन नहीं चलानी पड़ेगी। यह जो आप आधी खजुराहो से महोबा में लिंक कर देते हैं तो अगला ही स्टेशन पड़ता है, उसको महोबा में लिंक करने की बजाय आप खजुराहो से उसको छतरपुर लाइए, छतरपुर से टीकमगढ़ लाइए। यदि ट्रेनें झांसी में लिंक होंगी तो बुंदेलखण्ड का यह क्षेत्र जो रेल सुविधाओं से वंचित है, उसको सुविधाएं भी मिलेंगी। यहां के मजदूर बहुत बड़ी संख्या में रोजगार की तलाश में छतरपुर टीकमगढ़ जो मेरा संसदीय क्षेत्र है, तथा पन्ना से भी सैकड़ों की संख्या में मजदूर दिल्ली आते हैं।

(1635/KN/RCP)

आप कभी झांसी के चार नम्बर, पाँच नम्बर प्लेटफार्म पर जाइए। शाम को छः बजे के बाद वहां जो मजदूर दिखेंगे, वह सारे के सारे बुंदेलखंड के दिखेंगे। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि इस यूपी सम्पर्क क्रांति ट्रेन को खजुराहो से छतरपुर, टीकमगढ़, ललितपुर लाकर इसे झांसी में लिंक करें तो आपको नई ट्रेन नहीं चलानी पड़ेगी और बुंदेलखंड को भी एक बड़ी ट्रेन की सुविधा मिल जाएगी।

एक चीज और मैं कहना चाहता हूँ कि हमारे यहां खजुराहो से जो महामना एक्सप्रेस चलती है, वह शाम को जाती है और शाम को जाकर भोपाल लगभग साढ़े 11 बजे पहुंचती है। वहां पर भी लगभग 45 मिनट आउटर पर खड़ी रहती है। मैं इस ट्रेन की लम्बे समय से मांग कर रहा हूँ कि इस महामना ट्रेन को खजुराहो से सुबह चलाया जाए। यह सुबह चल कर 11 बजे के आस-पास भोपाल पहुंच जाएगी। यह प्रदेश की राजधानी है, जो लोग भोपाल काम से जाते हैं, वे दिन में अपना काम कराएंगे और शाम को जब वह ट्रेन वापस चले तो टीकमगढ़, छतरपुर होते हुए रात्रि में 12 बजे तक खजुराहो पहुंच जाएगी। इसमें आपको केवल टाइमिंग चेंज करना है।

एक ट्रेन और है... (व्यवधान) सभापति जी, मैं थोड़ा समय लेना चाहूँगा। दूसरी ट्रेन आपने खजुराहो से इंदौर के लिए चलाई है। खजुराहो से इंदौर जो ट्रेन चल रही है, वह ट्रेन खाली जा रही है। जब यह ट्रेन चलाई गई थी तो इसका टाइमिंग गलत रखा गया। इसमें यात्रियों को सुविधा भी नहीं मिल रही है और रेलवे को भी राजस्व की हानि हो रही है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि महामना के टाइमिंग पर इस भोपाल-इंदौर ट्रेन को चलाया जाए। महामना एक्सप्रेस को सुबह चला कर शाम को भोपाल से वापस लाया जाए ताकि इस ट्रेन का विधिवत रूप से लोगों को लाभ मिल

सके। हमारे यहां ईशानगर स्टेशन पर महामना एक्सप्रेस का ठहराव नहीं है। ईशानगर स्टेशन पर इस महामना एक्सप्रेस का स्टॉपेज कराया जाए।

ओरछा हमारा बहुत बड़ा धार्मिक और पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थल है। लेकिन इस ओरछा स्टेशन पर जहाँ पर देश ही नहीं, बल्कि विदेश से भी पर्यटक बहुत बड़ी मात्रा में आते हैं, इस ओरछा स्टेशन पर पैसेंजर ट्रेन को छोड़कर कोई और ट्रेन नहीं रुकती है। आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने 'मन की बात' कार्यक्रम में ओरछा के महत्व को उल्लेखित किया था। ओरछा स्टेशन पर अगर सभी ट्रेनों का स्टॉपेज कर दिया जाएगा तो झांसी से जो पर्यटक ओरछा आते हैं, वे ओरछा से अगला पर्यटन केन्द्र वाराणसी सीधे जा सकेंगे। इसके साथ ही साथ जो टहरका है, टहरका में बुंदेलखंड एक्सप्रेस के ठहराव की मांग लम्बे समय से हो रही है। मैं चाहता हूँ कि टहरका स्टेशन पर बुंदेलखंड एक्सप्रेस के स्टॉपेज की मांग को पूरा कर दिया जाए। अगर खजुराहो से मुम्बई के लिए एक ट्रेन चल जाती है तो हमारे क्षेत्र के लोग जो इलाज कराने के लिए मुम्बई जाते हैं, जिनको दो-तीन स्थानों पर ट्रेन बदल कर जाना पड़ता है, उनको सीधी ट्रेन की सुविधा उपलब्ध होने से इस बुंदेलखंड का विकास हो सकेगा। टीकमगढ़, सागर होते हुए जबलपुर ट्रेन चलाई जाती है तो लगभग 150 किलोमीटर का चक्कर बचेगा। बुंदेलखंड के विकास में इस ट्रेन के चलाये जाने से काफी सुविधा होगी।

आदरणीय सभापति महोदय, इसी के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी वाणी को यही पर विराम देना चाहता हूँ।

(इति)

1638 hours

SHRI P.K. KUNHALIKUTTY (MALAPPURAM): Sir, while we are discussing the Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways, one can very well see that a lot of Members, especially the Ruling Party Members, are thinking with a lot of hope and are saying that so many things, so many wonders are going to happen under the leadership of the hon. Prime Minister and the Railway Minister and so many things are going to take place for the first time and so on and so forth. But when one goes through the documents, nobody can see the required allocation for any of these things. There is no required allocation generally and there is not much allocation even to take forward the usual things like line extension, maintenance, electrification and things like that.

(1640/SMN/CS)

I do not know what is the wonder that is going to happen in this country. Without allocation of funds, will you be able to do anything? The fact is that in this Government, they do not have much focus on Railways. Like any other public sector undertaking, like Air India, like BSNL, like all other public sector undertakings, the general feeling and impression is that the Railways is also losing its focus. Railways has become a losing proposition. It is waiting for its mercy killing like any other public sector undertaking.

In the morning, we were hearing from the Civil Aviation Minister. He was saying about the pathetic condition of Air India. One can very well understand as to what has happened to Air India within a couple of years. When we travel by Air India, we all think as to how many days our Air India will be there. In this way, a general impression is there. The Railways also is going to be privatised. It is waiting for its mercy killing. It is very well seen from the fact that the Railways had a separate Budget. At that time, what was the condition? Everybody from all the States used to wait for the Railway Budget. With many hopes, all the States used to wait at that time. Now, it is a part of the General Budget and there is no focus on the Railway Budget. One can very well see, when we go through the documents, there is not much allocation even for the usual works. Southern States are being neglected in general and Kerala in particular. Kerala may not be there on your political map but it should be there in your Railway map. It does not have provisions for many projects. There is no fund allocation for Kerala. I will not go into the examples. Perhaps I will

write about this to the hon. Minister of Railways later on. There are many extension works, doubling of tracks, electrification of tracks, maintenance of tracks, track renewals and so on for which no funds have been allocated.

There was a proposal for a new coach factory at Kanjikode. There is no talk about that nowadays. The Government had given a lot of land to this particular coach factory and it was the priority of the then UPA Government. During the last five years, there is no talk about that coach factory. Nothing has been heard about this Kanjikode coach factory. Are you waiting for any special purpose vehicle? Land is lying vacant. It is not a good thing. We all know that States like Kerala get their income from tourism and all that. Many tourists come from abroad. During rainy season, one should have to carry one umbrella too to prevent themselves from getting wet even in coaches. Such is the condition. Otherwise, they will become wet because of the leakage in the coaches. Such is the condition of train coaches that run through Kerala.

(1645/MMN/MY)

Like that, there were proposals for new lines. There was a proposal for a line between Nilambur and Nanjangud. It is a very good line and it has tourism importance. It connects Kerala with Mysore, and from there it can go everywhere. There is not even a DPR done on this line. At least, some survey can be done on that line. That is what I wanted to bring to the notice of the Government.

HON. CHAIRPERSON (SHRI P.V. MIDHUN REDDY): Hon. Member, kindly conclude.

SHRI P.K. KUNHALIKUTTY (MALAPPURAM): Yes, I am going to conclude.

I am leaving all other points because of paucity of time. But I want to bring one thing to their notice. In a thickly populated and dense State like Kerala, there is one problem. It will be there in other States also. It is very difficult for the people, who are residing near the railways, to get NoC for doing their construction activities. That 30-metre law is very much harsher compared to the old one. So, the Government should take some initiatives to have some change in that. This law has to be scrapped and a new law has to be brought.

The southern States in general, and Kerala in particular is looking for a little more generous allocation of funds about which I mentioned. I wanted to bring this to their notice.

With these words, I conclude.

(ends)

1646 hours

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me the opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Railways.

At the very outset, I would like to extend my heartiest congratulations to the hon. Finance Minister, Smt. Nirmala Sitharaman Ji, who has indeed done the women of our country proud by creating history as India's first full time lady Finance Minister. The hon. Minister has presented a futuristic, progressive, benevolent and inclusive Budget. She has succeeded in translating the thought and vision of our esteemed Prime Minister who has established firmly his position on the world stage as a global leader and statesman.

The spirit of this outstanding Budget conforms to the principles of Jeremy Bentham's Theory of Utilitarianism, which advocates for the greatest happiness of the greatest number, and this thought has clearly been reflected in the Prime Minister's slogan of "Sabka Saath, Sabka Vikaas, Sabka Vishwas", in order to create a new India.

It is only in the Modi era, post-2014, that the Government has actually started fulfilling its role as was envisaged in the Preamble of our Constitution as a "Sovereign Socialist Secular Democratic Republic". It is also in the Modi era that the Government has started seriously fulfilling its obligations as a welfare state by protecting and promoting the socio-economic well-being of our citizens, based on the principles of equality and social justice, at the same time continuing to be the world's fastest growing economy.

After this, I would like to come down to the Demands for Grants. Our country is in a period of transition and is experiencing a paradigm shift. The Railway Budget is totally in sync with the new India vision. It is estimated that the railway infrastructure would need an investment of Rs.50 lakh crore between 2018 and 2030. Given that, the capital expenditure outlays of Railways are around Rs.1.5 to 1.6 lakh crore per annum. It is, therefore, proposed to use public-private partnership to unleash faster development and completion of the railway works.

(1650/VR/CP)

Sir, as there is a paucity of time, I will mention just a few highlights of the Rail Budget because then it would be remiss of me if I do not convey the demands and sentiments of my own constituency.

Firstly, the Government focuses on manufacturing world-class trains with the help of transfer of technology through Make in India.

Secondly, Indian Railways is to be a big growth driver and is going to contribute majorly towards making \$5 trillion economy a reality.

Indian Railways has tied up with France to set up world-class stations.

Public Private Partnership (PPT) is being encouraged to develop railway infrastructure.

Then, no railway fare hike has been announced.

The state-of-the-art stations will be set up under station redevelopment programme.

Investment in suburban railways has been encouraged through Special Purpose Vehicle (SPV) structures like Rapid Regional Transport System (RRTS).

Public Private Partnership (PPT) in Metro rail initiative is being encouraged.

Focus on green energy by Indian Railways is the new engine of growth.

There is a great emphasis on safe railway travel. When we are talking about high speed trains, simultaneously we are worried about safe travel. To avoid accidents and untoward incidents, CCTVs on stations and trains have been set up so that sabotage can be controlled.

As far as new signalling is concerned, India is looking to adopt European signalling infrastructure for safer yet faster movement of passenger trains.

Swachh Rail, Swachh Bharat Abhiyan is going to take place on getting a green rating.

Elimination of unmanned level crossings is a big step aiming to prevent railway accidents due to trespassing on railway tracks. This Government has taken it seriously.

Vande Bharat Express, which is a flagship project, is also doing well and is a big success story of 'Make in India'.

Dedicated Freight Corridors are going to be set up. This will mitigate the congestion within the railway network, which is going to benefit the common man.

Indian Railways carries lakhs of passengers. There has been a further increase of 2.09 per cent in the number of passengers carried by the Indian Railways in the Financial Year 2018. This is a very encouraging, a very optimistic and a promising figure, which just helps us to work harder to excel in our work in this Ministry.

Last but not the least, the thing which really struck a chord within me is that there are 86,500 woman employees in Railways and it is heartening to note that they are very well looked after and granted maternity leave, childcare leave and special leave for promoting family welfare. The Railways stresses greatly on the welfare, development and empowerment of women. I think we should take a leaf out of the book of the Railways. A unique feature of women empowerment in Railways is the Women Welfare Organisation.

HON. CHAIRPERSON (SHRI P.V. MIDHUN REDDY): Please conclude.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): Sir, you have been most patient. I have just finished with the preliminary points. Let me just come down to my constituency.

Coming to Odisha, I would like to whole-heartedly thank our dynamic, tenacious, committed hon. Minister of Railways, Shri Piyush Goyal who is a man with tremendous foresight. He works relentlessly to spearhead the Ministry of Railways into the New India era. He has been benevolent to the State of Odisha and I want to thank him from the bottom of my heart. I just want to elucidate a few points here.

Since 2014, a total of Rs.20,213 crore has been earmarked in the railway budgetary allocation for Odisha. This is a whopping five-fold increase over the budgetary allocation of Rs.4190 crore during the UPA Government.

(1655/RBN/NK)

The current Railway Budget has provided for a 13 per cent increase in the allotment of funds for the East-Coast Railways to the tune of Rs. 7,010 crore, which includes a 63 per cent allotment for new lines, which comes to Rs. 2,630 crore. There is 118 per cent increase in the allotment for passenger amenities to the tune of Rs. 182 crore. New railway lines are being constructed in Odisha at 29 km. per year from

2014 to 2018 as opposed to the construction of 10 km per year which was being done during the tenure from 2004 to 2014, before the Modi era. Doubling work has gone up to 83 km. per year during 2014-2018. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON (SHRI MIDHUN REDDY): Hon. Member, please conclude your speech.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): I just want a few more minutes. It is my maiden speech. So, please be kind to me. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please address the Chair.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): Doubling work has gone up to 83 km. per year during 2014-2018 in comparison to 16 km. which was being done during the UPA tenure.

Electrification of lines in Odisha has increased by 110 kms. per year in comparison to 35 km. which was being done during 2014-18 period. This comparison is self-explanatory that which Government has the inclination and the will to work for the people.

As far as my constituency is concerned, I thank the hon. Minister for the Budgetary allocation of Rs. 350 crore for the Khurda-Balangir railway line; Rs. 170 crore for doubling of the Sambalpur-Titlagarh railway line, Titlagarh-Muribahal overbridge; doubling of the Titlagarh-Raipur railway line and the Vizianagram-Titlagarh third line.

It would be really negligent of me if I do not elucidate some of the important demands. We want an early and time-bound completion of the Khurda-Balangir railway line which has been going on for the last 20 years.

I want to raise a very important point. There is a place called Kantabanji in my constituency where 750 acres of land has been lying idle for the last 75 years. No ancillary unit or wagon maintenance workshop has been set up there. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shri Rampreet Mandal ji.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): It is a no-industry district. We would request the hon. Minister to be benevolent and set up something here. A MEMU rake maintenance facility could be established there. The most important point is that there should be some Budgetary allocation for the proposed new railway line from Balangir to Nuapada via Patnagarh. This is a very old request. The survey has been completed. It is pending before the Railway Board since 2014. The DPR of this project has also been submitted in 2016.

HON. CHAIRPERSON: Thank you.

(ends)

1658 बजे

श्री रामप्रीत मंडल (झंझारपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ष 2019-20 के रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया। मैं इसके लिए आपका आभार प्रकट करता हूँ। इसके साथ ही मैं माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी और माननीय नीतीश कुमार जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ। मैं एक मुखिया से इस हाऊस में आया हूँ।

मैं संसद में सारे सांसदों का हृदय से आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। पिछले वर्षों में देश के प्रमुख यातायात साधन रेलवे में क्रांतिकारी सुधार लाने के लिए एनडीए सरकार ने व्यापक और कारगर कदम उठाया है। गत वर्षों में रेल बजट और आम बजट को अलग-अलग रखा जाता था। किन्तु एनडीए सरकार ने रेल बजट को आम बजट से जोड़ दिया, उसका मैं दिल से स्वागत करता हूँ। पहले रेलवे आर्थिक संकट से जूझा करती थी, उसे उबारने के लिए आम बजट में उसे आर्थिक सहयोग दे सकें, एनडीए सरकार की रेलवे सुधार की जो यह नीयत है उसका भी मैं हृदय से स्वागत करता हूँ।

(1700/MK/SM)

मेरा मत है कि जहां नीयत स्वच्छ और लोक कल्याण की हो, वहां भले ही नीति के आकलन में भूल हो सकती है किन्तु कालांतर में वह नीति भी लोक कल्याण और स्वच्छ वातावरण पैदा करने में सक्षम हो जाती है।

1701 बजे

(श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन पीठासीन हुए)

जैसा कि वित्त मंत्री जी ने वर्ष 2019-20 का बजट संसद में पेश करते समय जो भारतीय रेलवे को विकसित करने के लिए और उसे लोक हितकारी बनाने के लिए जो उपहारों की बौछार की है, वह प्रशंसनीय है और आवश्यक भी है। मैं सरकार के इस कदम का हार्दिक स्वागत करता हूँ। समय की सीमा को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2019-20 के बजट में रेलवे के विकास और समाज के लोक कल्याण के लिए जो परियोजनाएं घोषित की गई हैं, वे बहुत प्रशंसनीय हैं।

भारतीय रेलवे देश की ही नहीं अपितु विश्व की विशालकाय संस्थाओं में से एक है। लगभग 150 करोड़ यात्री भारतीय रेलवे की आय के स्रोत हैं। इतना ही नहीं, यह संस्था गत एक शताब्दी से अधिक समय से कार्यशील है। यह बात सही है कि जिन लोगों ने देश में रेल व्यवस्था कायम की थी उनका उद्देश्य देश का विकास नहीं बल्कि देश पर अंकुश रखने का एक सफल साधन बनाना था। किन्तु आज देश स्वतंत्र है और हम भारतीय अपने भाग्य के निर्माता स्वयं हैं। अब हमें रेलवे के प्रति अपनी सोच बदलनी होगी और रेलवे को एक विकास के प्रमुख साधन के रूप में विकसित करना होगा। मुझे आश्चर्य है कि इतना विशालकाय और इतने स्रोतों की धनी भारतीय रेलवे आर्थिक हानि से क्यों जूझती है? गत वर्षों के अनेक अध्ययनों एवं सर्वेक्षणों पर दृष्टि डालने के बाद रेलवे द्वारा आर्थिक हानि उठाने के कुछ कारण मेरे सामने आए हैं।

आज देश के यातायात का प्रमुख साधन होने के बावजूद रेलवे यातायात व्यवस्था में सड़क यातायात से पिछड़ा हुआ है और इसका प्रमुख कारण यह है कि रेलवे यात्रियों को ढोने में आर्थिक हानि उठा रही है। सरकारें आर्थिक हानि से बचने के लिए मालभाड़े की दरें बढ़ाकर आर्थिक हानि से बचने की कोशिश करती रही हैं किन्तु यात्रियों द्वारा यात्राओं पर होने वाली आर्थिक हानि को पूरा करने में असफल रही है। मेरा मत है कि यात्री गाड़ियों में भी दो श्रेणी की यात्राएं हैं। पहला- दूरी की यात्राएं और दूसरा- निकट दूरी वाली यात्राएं।

देखने में आया है कि दूरी वाली यात्री गाड़ियों से संबंधित वाली गाड़ियां घाटे में नहीं चल रही हैं, परन्तु निकट दूरी की गाड़ियां निश्चित रूप से घाटे में चल रही हैं। क्योंकि देश का आम यात्री इन निकट दूरी की यात्राएं विवश होकर ही रेल से यात्रा करता है। सामान्यतः वह सड़क यातायात साधनों का उपयोग करना पसंद करता है। कारण जानने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि वे इन छोटी दूरी की गाड़ियों की यात्रा में यात्रा का अनुभव प्राप्त करना चाहिए। रात में इन गाड़ियों में बिजली नहीं रहती है, सुबह पंखे नहीं होते हैं, शौचालय मल-मूत्र से भरे होते हैं और गंतव्य स्थान पर गाड़ी कब पहुंचेगी इसकी भी अनिश्चितता बनी रहती है।

मैं इस संदर्भ में अपने क्षेत्र झंझारपुर, बिहार की जमीनी हकीकत को लेकर कुछ उदाहरण सदन में सरकार के समक्ष रखना चाहता हूं। सुरसंड से सीतामढ़ी होते हुए निर्मली तक 188 कि.मी. की योजना है जिसका उद्घाटन 2008 में तत्कालीन रेल मंत्री ने किया था, किन्तु उसका निर्माण शून्य है। जयनगर से जनकपुर जाने वाली परियोजनाएं पूर्ण निर्माण होने के बावजूद उद्घाटन के अभाव में आज भी चालू नहीं हो सकी हैं। जरूरी इसलिए है क्योंकि यह दो देशों के यातायात का प्रमुख साधन है। खजौली से गंगासागर और जानकी एक्सप्रेस दो गाड़ियां चलती हैं किन्तु वहां ठहराव नहीं है। यद्यपि इस क्षेत्र में भारी जनसंख्या रहती है जो इस असुविधा से पीड़ित है। सरकार को तुरन्त इन गाड़ियों के ठहराव का आदेश देना चाहिए।

कोसी पर 2001 में एक पुल का निर्माण हुआ था, जिसका शिलान्यास तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने किया था और इस कार्यक्रम में श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी भी उपस्थित थे। आज यह पुल बनकर तैयार है किन्तु इसकी सहायक रेल लाइन सकरी से असम की ओर वाया झंझारपुर बड़ी लाइन बिछाई जा रही है किन्तु उसका निर्माण कार्य इतने विलम्ब से हो रहा है कि मुझे

लगता है कि जब तक ये रेल लाइन पूरी होगी, तब तक इसका लाभ समाप्त हो चुका होगा। मैं चाहता हूँ कि इसके निर्माण को एक समय-सीमा के अंदर अविलंब पूरा किया जाए ताकि झंझारपुर के निवासियों को भराव से, जल संकट से निजात मिले, साथ ही यह रेल लाइन देश की उत्तरी सीमा को सुरक्षित बनाने में भी कारगर साबित होगी।

(1705/YSH/AK)

मान्यवर, बूढ़ी गंडक एक्सप्रेस जो जयनगर से नरकटियागंज होते हुए गोरखपुर जाती है, 2008 से बंद पड़ी है, इस रेल से मिथिलांचल और सीमावर्ती नेपाल के लाखों परिवार रोजी-रोटी अर्जित करते थे, जो आज रोजगार के लिए भटक रहे हैं। झंझारपुर से लौकहा-लौकही का रेल लाइन निर्माण बहुत धीमी गति से चल रहा है। अतः मेरा आग्रह है कि इन परियोजनाओं को अविलम्ब पुनः शुरू किया जाए, धन्यवाद। मैं माननीय रेल मंत्री जी, माननीय रेल राज्य मंत्री जी, प्रधान मंत्री जी और संसद में बैठे हुए सभी सांसदों को धन्यवाद देना चाहता हूँ।

(ends)

1706 hours

श्री अशोक महादेवराव नेते (गडचिरोली-चिमुर्): अध्यक्ष महोदय, धन्यवादा

{For English translation of the speech
made by the hon. Member,
Shri Ashok Mahadeorao Nete in Marathi,
please see the Supplement. (PP 384A to 384B)}

(1710/SPR/RPS)

HON. CHAIRPERSON (SHRI N. K. PREMACHANDRAN): Are you speaking in Marathi language?

SHRI ASHOK MAHADEORAO NETE (GADCHIROLI-CHIMUR): Yes, Sir.

HON. CHAIRPERSON: There is no interpretation available.

SHRI ASHOK MAHADEORAO NETE (GADCHIROLI-CHIMUR): Sir, I gave it in writing stating that I would like to speak in Marathi.

HON. CHAIRPERSON: I have no hesitation in you speaking in Marathi. But you have to give prior notice in advance. There is no interpretation available as of now.

श्री अशोक महादेवराव नेते (गडचिरोली-चिमुर): मैंने चिट्ठी में लिखकर दिया था कि मुझे मराठी में बोलना है।

HON. CHAIRPERSON: I think, you can also speak in Hindi because there is no Marathi interpretation. आप हिन्दी में भाषण कर सकते हैं, क्योंकि मराठी का ट्रांसलेशन नहीं हो रहा है।

श्री अशोक महादेवराव नेते (गडचिरोली-चिमुर): ठीक है, सर। इसके आगे मैं हिन्दी में बोलता हूँ। वडसा-गडचिरोली मार्ग के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि फॉरेस्ट विभाग की वजह से इसमें एक अड़चन निर्मित हुई है। इसके बारे में आदरणीय नितिन गडकरी, महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री देवेन्द्र फडणवीस और वित्त मंत्री-वनमंत्री आदरणीय सुधीर मुनगंटीवार ने एक बैठक की थी, उस बैठक में इस अड़चन को सॉल्व किया गया। मेरे ख्याल से नेशनल टाइगर कंजर्वेशन अथॉरिटी और वाइल्ड लाइफ इंस्टीट्यूट ऑफ इंडिया, इन एजेंसीज की कम्बाइण्ड बैठक करके, इनके द्वारा एक एनओसी देना जरूरी है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि इसके बारे में तुरंत ध्यान देकर, वहां लैण्ड एक्विजिशन का काम पूरा करके, वडसा-गडचिरोली मार्ग रेल मार्ग जल्दी शुरू करें, ताकि वहां के लोगों को राहत मिले।

दूसरा महत्वपूर्ण रेल मार्ग नागभिड से नागपुर रेलमार्ग है। यह पहले सिंगल रेल लाइन थी, फिर इसका रूपांतरण ब्रॉडगेज में हो गया। 922 करोड़ रुपये का यह रेल मार्ग है। यह रेल मार्ग भी जल्दी से जल्दी शुरू होना चाहिए। मेरे ख्याल से रेलवे बोर्ड और वित्त विभाग ने इसे मंजूरी दी है। नीति विभाग की मंजूरी बाकी है। रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इस बारे में भी ध्यान दें और इस रेल मार्ग को जल्दी से जल्दी पूरा करें, ताकि वहां के ग्राहकों का समाधान मिले। इतना ही नहीं, यदि यह रेल लाइन पूरी हो गई तो वहां के लोगों को कम पैसे में नागपुर जाने की सुविधा मिलेगी। इससे रेलवे को फायदा होगा और ग्राहकों को भी फायदा होगा। इसके बारे में ध्यान देना बहुत जरूरी है।

1712 बजे

(डॉ. किरीट पी. सोलंकी पीठासीन हुए)

सर, दो नए रेल मार्ग सर्वे के लिए मंजूर किए गए हैं, इनके बारे में भी ध्यान देना जरूरी है। मेरे संसदीय क्षेत्र के गोंदिया जिले में देवरी-आमगाव विधान सभा क्षेत्र आता है, वहां के लोगों की मांग है

कि गोंदिया से आमगाव-सालेकसा-डोंगरगड होते हुए दुर्ग तक डेमो ट्रेन होनी चाहिए, क्योंकि वहां 12 बजे के बाद कोई भी ट्रेन नहीं है। वहां के लोगों ने कई बार निवेदन किया, मैंने खुद सांसद होने के नाते मंत्री महोदय से कई बार पत्राचार किया, बैठक भी की, लेकिन अभी भी यह चालू नहीं हुई है। अगर वहां 12 बजे के बाद एक-दो नई ट्रेन्स दे दी जाएं तो वहां के लोगों को राहत मिलेगी और उनको फायदा मिलेगा, यही मेरा अनुरोध है।

सर, उसी विधान सभा क्षेत्र में एक धानोली रास्ता है, जो काफी दिनों से रुका हुआ है। वह डेढ़ किलोमीटर का रास्ता है, केवल 1190 मीटर का रास्ता है। यह बहुत दिनों से अड़ा हुआ है। रेलवे को लगता है कि यह मेरा नहीं है और स्टेट गवर्नमेंट को लगता है कि यह मेरा नहीं है। जब हमने उनके साथ बैठक की तो बैठक में ऐसा पता चला कि रेल विभाग की सिर्फ सहमति होनी चाहिए, इनकी सिर्फ एनओसी चाहिए और स्टेट गवर्नमेंट इसे बनाने के लिए तैयार है। अगर यह रोड चालू हो गई तो 25 किलोमीटर का फेरा कम हो जाएगा। इसलिए रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इस ओर भी ध्यान देना चाहिए। इतना ही अनुरोध करता हूं। धन्यवाद। जय हिन्द, जय भारता।

(इति)

(1715/UB/RAJ)

1715 hours

SHRIMATI MALA ROY (KOLKATA DAKSHIN): Hon. Chairman, Sir, as the whole country listened in anticipation, they were highly disappointed with the negligence shown towards the Indian Railways by the hon. Minister.

One should not forget that the railways is the lifeline of India. It is the fourth largest network carrying over eight billion passengers a year; the second in capacity after China. It is going through its most critical phase as the operating ratio has been quite high in the last few years. Today, India spends Rs. 97.3 in order to earn Rs. 100 from the railways. Now, the hon. Minister wishes to lower this ratio by increasing the gross budgetary support. In 2018-19, the gross budgetary support from the Central Government was proposed at Rs. 55,088 crore. This is a 38 per cent increase compared to the Revised Estimates of 2017-18 which was Rs. 41,813 crore. This year, the Central Government has again increased the budgetary support to Rs. 66,105 crore. This means that in the last two years, the Central Government has increased 61 per cent of its budgetary support.

The earnings from the internal sources, mainly, the freight and the passenger traffic, has gone from 31 per cent in 2010 to just a meagre eight per cent in 2019. With declining internal revenue, the major source of earning of the Railways is budgetary support and borrowings. The Indian Railways Finance Corporation has taken a loan of US\$ 750 million from Asian Development Bank in order to finance the electrification of railway tracks as proposed by the hon. Minister. The percentage of revenue from borrowings has increased from 20 per cent in 2010 to 55 per cent in 2019 and this will be an extra burden on the common people of India. The financial condition of the Indian Railways is shattered but there is no roadmap for increasing earnings in the Budget. The Budget talks about raising Rs. 50 lakh crore for the railways sector till 2030. The hon. Minister said in the Budget Speech that this money would be raised through the PPP route as finishing the sanctioned projects through budgetary support of Rs. 1.5 lakh crore to Rs. 1.6 lakh crore per year would take decades. The PPP model has not been a success in Railways in the past, as admitted in the first Railway Budget Speech of NDA Government in 2014. The Budget does not elaborate any plan to raise this capital. It is believed that this is a way to bring in

capital through loans, which will increase the debt burden on the Indian Railways. Even LIC has refused to give the promised loan of Rs. 1.5 lakh crore that was decided in the MoU a few years ago. The unions believe that this is sowing the seeds of privatisation in future, like Air India.

Six railway stations were identified for redevelopment which was to be executed by the contractors. Even the adjacent lands owned by the Railways were supposed to be given to these private players on 45 years' lease for building malls and plazas for their commercial use. It is nothing but filling of private coffers at the cost of national assets at the instance of the Government.

At present, 491 railway projects including 189 new lines, 55 gauge conversions and 247 doubling projects are in different stages of execution, planning and sanction. The total length of these projects is 48,860.64 km amounting to Rs. 6,476 lakh crore. During the last three years and in the current year, Railways have taken up surveys of 272 railway projects like new line, gauge conversion and doubling works for a total length of 26,954 kilometre. The expenditure on 491 projects up to March, 2019 has been Rs. 1.43 lakh crore. The projects that get less money and are on slow lane are low on priority like the projects in Bengal.

The bullet train project has missed its internal deadline for land acquisition. The Government first wanted to advance the deadline to August 2022 from 2023.

(1720/KMR/IND)

Now it says that only one small stretch will be opened by August, 2022. Going by the progress on the ground, it looks unlikely.

There is no announcement for replacing and modernising the old tracks and non-functional level crossing barriers which will eventually decrease the number of train accidents and increase speed for passenger convenience.

The Budget of the Government should not aim at privatisation of Railways and to increase earnings through plugging the loopholes in the system. The Government should keep in mind that the Government-owned Railways provide nationwide connectivity for the common people. It appears that the Government is more and more taking the path of PPP by furthering complete privatisation in the garb of modernisation and efficiency.

If the Government does not make the Budget more friendly for common people, we will be reminded of the famous saying, "If a train does not stop at your station, then it is not your train."

Thank you.

(ends)

1721 बजे

सुश्री प्रतिमा भौमिक (त्रिपुरा पश्चिम): सभापति महोदय, मुझे अवसर प्रदान करने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। साथ ही साथ मैं पार्टी नेतृत्व की भी आभारी हूँ जिन्होंने मुझ नवनिर्वाचित लोक सभा में इस अहम मुद्दे पर चर्चा में भाग लेने के लिए विश्वास जताया है।

महोदय, रेलवे के विकास की बात करें, तो माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के मार्गदर्शन में रेलवे मंत्रालय ने हार्टलैंड और पूर्वोत्तर भारत के बीच की दूरी को कम करने के लिए लक्ष्य बनाकर कार्य प्रारंभ किया। 5,158 किलोमीटर अतिरिक्त रेल नेटवर्क का विस्तार कर वर्ष 2020 तक पूर्वोत्तर भारत के सभी राज्यों की राजधानियों को रेल नेटवर्क से जोड़ने का कार्य तेजी से शुरू किया। त्रिपुरा में हमने कभी सपने में भी ट्रेन की कल्पना नहीं की। त्रिपुरा के लोग ट्रेन देखने के लिए तरसते थे कि रेल क्या होती है। वर्ष 2016, जून महीने की 21 तारीख को 'त्रिपुरा सुंदरी एक्सप्रेस' डायरेक्ट ट्रेन से अगरतला से दिल्ली आने का हमें मौका मिला। वर्ष 2017 में मोदी जी ने हमें 'राजधानी' ट्रेन दी। हम सोचते थे कि हमने ट्रेन नहीं देखी है और शायद अगली पीढ़ी भी नहीं देख पाएगी। स्वतंत्रता के 70 साल बाद हमारे राज्य में मोदी जी के कारण रेल आई। हम पूर्वोत्तर की तरफ से मोदी जी का धन्यवाद करते हैं। पूर्वोत्तर के सभी राज्य असम, त्रिपुरा, अरुणाचल और मणिपुर रेल नेटवर्क से जुड़ चुके हैं। मिजोरम और नागालैंड भी जल्द ही रेल नेटवर्क से जुड़ जाएंगे। मुझे यह कहने में गर्व महसूस हो रहा है कि माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की वजह से ही मेरे संसदीय क्षेत्र में अगरतला से सबरूम तक 3451 करोड़ रुपये की लागत से 112 किलोमीटर की बनी रेल लाइन का कार्य पूरा हो गया है। इस पथ पर ट्रेन चलाने का ट्रायल रन पूरा हो चुका है। हमारे पूर्वोत्तर में समय से पहले ट्रेनों का काम हो रहा है।

महोदय, पूर्वोत्तर भारत में रेल नेटवर्क के विस्तार ने न सिर्फ दिल्ली की दूरी कम की है, बल्कि पड़ोसी देशों के साथ भी हमारी नजदीकियां बढ़ी हैं। सबरूम से बांग्लादेश के चिटगांव की दूरी महज 90 किलोमीटर रह जाएगी। आपको यह बताते हुए खुशी हो रही है कि फेनी नदी पर बन रहे भारत-बांग्लादेश मैत्री पुल का कार्य भी तेजी पर है। इस पुल के शुरू होने से पूर्वोत्तर भारत की अर्थव्यवस्था में बड़ा बदलाव होगा। माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की दूरगामी सोच से दिल्ली तो ठीक, हमारे पड़ोसी देशों के बीच भी हमारी दूरी कम हुई है। अगरतला-सबरूम रेल लाइन के अलावा मेरे संसदीय क्षेत्र से ही भारत-बांग्लादेश के बीच 968 करोड़ रुपये की लागत से रेल नेटवर्क विस्तार का कार्य तेजी से जारी है। हमारी स्टेट से कोलकाता आने में हमें आसानी होगी और 2500 किलोमीटर हल्दिया से अगरतला तक रोड से जाने में समय लगता है, उस डिस्टेंस तक जाने में कम समय लगेगा।

महोदय, जो पूर्वोत्तर पहले रेल देखने को तरसता था, वहां प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की सफल नीतियों की वजह से कारखाने शुरू हो रहे हैं। राष्ट्रीय ट्रांसपोर्ट असम में एलएसबी कोच की फैक्ट्री लगा रहे हैं। इससे पूर्वोत्तर क्षेत्र में रोजगार के अवसर बढ़ेंगे। मुझे रेल मंत्री जी के जरिए कल ही बताया गया है कि समूचे पूर्वोत्तर में वर्ष 2022 तक समूची रेल सेवाएं विद्युत चालित हो जाएंगी। इस दिशा में तेजी से कार्य चल रहा है। यह विषय पूरे पूर्वोत्तर को प्रसन्नता प्रदान करने वाला है। सही मायनों में कहें तो पूर्वोत्तर भारत के विकास के असली हितैषी प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ही हैं, वरना

पूर्वोत्तर से अपने यहां एक प्रधान मंत्री अपर हाउस में आए थे, लेकिन उस कार्यकाल में पूर्वोत्तर भारत में विकास मौन ही रहा था।

(1725/VB/SNT)

महोदय, किसी भी राज्य या क्षेत्र के विकास के लिए व्यक्ति के दिल में श्रद्धा होनी चाहिए। यदि आप अपने दिल से किसी भी सद्कार्य को करने के लिए सोच लें, तो संसाधनों की कमी उसके आड़े नहीं आती है। यह प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी हम लोगों को करके दिखाया है। उनके ओजस्वी और दूरदर्शी नेतृत्व की वजह से देश के मुख्य भूमि यानी हिन्दी हार्ट लैंड और पूर्वोत्तर भारत के बीच की दूरी कम हुई है। यह दूरी किन्हीं भौगोलिक कारणों की वजह से नहीं, बल्कि विकास कार्यों की दृष्टि से दूर हुई है और हम बहुत नज़दीक आ गये हैं। मोदी जी ने पूर्वोत्तर के विकास के लिए एक नया मॉडल अपनाया है, जिसे 'हीरा' मॉडल कहा है। 'हीरा' मॉडल को उन्होंने करके दिखाया है।

पूर्वोत्तर भारत के समग्र विकास की उनकी कल्पना को मैं प्रणाम करती हूँ। पूर्वोत्तर भारत को देश की अष्ट-लक्ष्मी कहने वाले प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी का मैं धन्यवाद करना चाहती हूँ कि उनके नेतृत्व में ही आजादी के बाद पूर्वोत्तर भारत के आम बजट से लेकर सरकार के 2019-20 के बजट में पूर्वोत्तर भारत के विकास के लिए 60,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जो इतिहास में सर्वाधिक बजट है। इसके लिए मैं पूर्वोत्तर भारत और त्रिपुरा की जनता की ओर से माननीय प्रधान मंत्री जी और वित्त मंत्री जी का अभिनन्दन करती हूँ और विश्वास दिलाती हूँ कि आपके प्रयासों को सार्थक बनाने में हम आपके साथ डटे रहेंगे। ... (व्यवधान)

मैं एक डिमांड करना चाहती हूँ। सिलचर से अगरतला तक एक ओवर नाइट एक्सप्रेस ट्रेन शुरू की जाए, गुवाहाटी से सिलचर तक एक शताब्दी रेल का प्रावधान करने के लिए मैं निवेदन रखती हूँ। लम्डिंग से अगरतला तक रेल देकर सरकार ने सबसे कठिन काम किया है, अब इसमें एक काम इसे डबल लाइन बनाने का करना है। ... (व्यवधान) आप गौहाटी के सिवा नॉर्थ-ईस्ट को जानते ही नहीं हैं। ... (व्यवधान) आप लोग साहेबजादे हैं। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति: आप चेयर को अड्रेस कीजिए।

... (व्यवधान)

सुश्री प्रतिमा भौमिक (त्रिपुरा पश्चिम): मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से अगरतला में एक रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड की स्थापना करने की माँग करती हूँ। रेलवे की सुरक्षा के लिए आरपीएफ बोर्ड का उद्घाटन करना है। लम्डिंग से चन्द्रपुर और चन्द्रनाथपुर से लंका तक एक लाइन बनाने का मैं प्रस्ताव करती हूँ। असम के माकुम से अरुणाचल प्रदेश के परशुराम कुंड, जो एक पवित्र स्थान है, तक एक रेल परियोजना शुरू करने की माँग करती हूँ।

(इति)

1728 बजे

श्री राहुल रमेश शेवले (मुम्बई दक्षिण-मध्य): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे के डिमांड फॉर ग्रांट्स पर बोलने का मौका दिया, इसके मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

मुम्बई लोकल रेल मुम्बई की लाइफ लाइन है। माननीय मंत्री श्री पीयूष जी जो मुम्बई से आते हैं और रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश जी का भी मुम्बई से लगाव है। मैं इन दोनों का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने इस बजट के माध्यम से मुम्बई की लाइफ लाइन को सुधारने का प्रयास किया है। मुम्बई लोकल को सुधारने के लिए स्टेपवाइज प्रोग्राम लिये थे, जिनमें एमयूटीपी फ़ेज-टू और एमयूटीपी फ़ेज-थ्री थे। अभी हाल ही में एमयूटीपी फ़ेज- श्री ए अनाउंस हुआ है, जिसकी वजह से मुम्बई लोकल रेलवे में बहुत-से सुधार हो सकते हैं। एमयूटीपी फ़ेज- श्री ए में सीबीटीसी सिस्टम, एलिवेटेड कॉरीडोर आदि बहुत-से प्रस्ताव हैं, जिनकी वजह से मुम्बई लोकल के पैसेंजर्स को बहुत राहत मिल सकती है।

मैं रेल मंत्री जी से विनती करता हूँ कि जैसे एमयूटीपी फ़ेज-श्री ए में सीएसटी टू पनवेल तक एलिवेटेड कॉरीडोर अनाउंस हुआ है, वैसे ही सीएसटी टू कल्याण तक और चर्च गेट टू विरार तक एलिवेटेड कॉरीडोर करते हैं, तो मुम्बई के पैसेंजर्स को एक फैसिलिटी मिलेगी और मेट्रो के निर्माण में जितना खर्च आ रहा है, उससे आधे खर्च में यह एलिवेटेड कॉरीडोर बन सकता है। इस प्रस्ताव के के बारे में माननय मंत्री जी को विचार करना चाहिए।

मुम्बई लोकल रेल की जो महिला पैसेंजर्स हैं, उनको बहुत-सी दिक्कतें आती हैं। पिछले दो महीने से जो बारिश हो रही थी, उसके कारण महिलाओं की सुरक्षा और सुविधाओं के बारे में प्रश्न खड़ा हुआ था।

(1730/PC/GM)

महिलाओं की डिमांड थी कि मुंबई लोकल में टॉयलेट न होने की वजह से उनको असुविधा हो रही है। मुंबई लोकल पहले ठाणे तक जाती थी, लेकिन अब मुंबई लोकल सीएसटी टू कल्याण तक जा रही है, कल्याण से आगे खोपोली तक जा रही है, सीएसटी टू पनवेल तक जा रही है, चर्चगेट टू डहाणू तक जा रही है। इसका टाइम पीरियड दो-ढाई घंटे का रहता है। दो-ढाई घंटे के सफर में मुंबई लोकल में टॉयलेट न होने की वजह से महिलाओं को असुविधा होती है। अगर मुंबई लोकल में ट्वॉयलेट की व्यवस्था की जाएगी तो महिलाओं को उससे फैसिलिटी मिलेगी।

सभापति महोदय, महिलाओं की दूसरी मांग थी कि जो प्रैग्नेंट महिलाएं हैं, उनको यदि हैडिकैप्ड कंपार्टमेंट्स में सफर के लिए अलाऊ करेंगे तो उनको भी सुविधा मिलेगी। अगर आप मुंबई लोकल की व्यवस्था देखें तो महिलाओं को ट्रेन में घुसने को भी नहीं मिलता है। इसलिए महिला पैसेंजर्स की उनकी सुविधा और सुरक्षा की जो-जो डिमांड्स हैं, उनके ऊपर माननीय मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से दादर रेलवे स्टेशन के बारे में भी डिमांड करना चाहता हूँ। वहां सेंट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे की बहुत सारी जगह है। हमने उस जगह के रीडेवलपमेंट का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के पास दिया हुआ है। उस जगह का कमर्शियल यूटिलाइज़ेशन होना चाहिए।

महोदय, मुंबई में हॉकर्स और पार्किंग की भी समस्या है। रेलवे स्टेशन को अगर हम वर्टिकल डेवलप करेंगे तो उसमें हॉकर्स एकोमोडेट होंगे, इससे पार्किंग की भी व्यवस्था होगी। रेलवे बोर्ड ने भी

इस प्रस्ताव के बारे में विचार किया है। वहां के लिए पांच एफएसआई अनाउंस किए गए हैं। रेलवे बोर्ड द्वारा एक प्लानिंग अथॉरिटी क्रिएट कर के रेलवे स्टेशन को डेवलप करने का प्रस्ताव विचाराधीन है। मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि साउथ कोरिया गवर्नमेंट यह प्रोजेक्ट करने के लिए तैयार है। अगर हम “जी टू जी” यह प्रोजेक्ट करेंगे तो हम दादर रेलवे स्टेशन को वर्टिकल डेवलप कर पाएंगे। ऐसा करने से हम हॉर्कर्स, पार्किंग और कमर्शियल के लिए व्यवस्था कर पाएंगे, जिससे रेवेन्यू जेनरेट हो सकता है। मानखुर्द रेलवे स्टेशन, जो साउथ-सेंट्रल कांस्ट्रिक्ट्यूएन्सी में एक बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन है, मुंबई और नवी मुंबई को जोड़ता है। इस स्टेशन को भी टर्मिनस बनाना चाहिए, क्योंकि यहां पर भी रेलवे की बहुत सारी जगह है। धारावी विश्व का सबसे बड़ा स्लम है। साइन स्टेशन और माटुंगा स्टेशन को अगर धारावी स्टेशन से जोड़ेंगे तो धारावी के लोगों को नए रेलवे स्टेशन के रूप में एक फैसिलिटी मिलेगी। रेलवे विभाग ने वैस्टर्न रेलवे के लिए एसी ट्रेन्स स्टार्ट की हैं। अगर हम सेंट्रल रेलवे लाइन और हार्बर रेलवे लाइन पर भी एसी ट्रेन्स स्टार्ट करेंगे वहां के पैसेंजर्स को भी पूरी फैसिलिटी मिलेगी।

सभापति महोदय, एमयूटीपी-3ए के अंतर्गत जितने भी प्रोजेक्ट्स हैं, वे टाइम पीरियड में पूरे होने चाहिए। आप एमयूटीपी-2 और एमयूटीपी-3 को देखिए। मैं आपको इसमें एक एग्जाम्पल बताता हूँ। दिवा टू ठाणे का 12 किलोमीटर्स का जो प्रोजेक्ट था, उसे पूरे होने में 11 साल लग गए। 11 सालों की वजह से यह प्रोजेक्ट भी बहुत डिले हुआ और इसकी कॉस्ट भी बढ़ी, लेकिन फिर भी लोगों को फैसिलिटी नहीं मिली। मुंबई लोकल की जो समस्या है, उस समस्या को सुलझाने के लिए रेलवे मंत्रालय के माध्यम से बहुत से प्रयास किए जाते हैं।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि मध्य रेलवे का मुख्यालय मुंबई में है। वहां महाप्रबंधक, यानी जनरल मैनेजर की पोस्ट तीन महीने से रिक्त है, वहां जिम्मेदार व्यक्ति न होने की वजह से पिछले तीन महीनों से मुंबई लोकल की जो हालत खराब हुई है, उसका टैक्निकल कारण भी हो सकता है, लेकिन एक कारण यह भी है कि वहां जीएम की पोस्ट ही खाली है। वहां जीएम न होने की वजह से बहुत दिक्कत होती है। बारिश में मुंबई लोकल का हाल बहुत ही खराब हो जाता है। इसलिए एक वाइट-पेपर लोगों के सामने आना चाहिए कि इसके क्या टैक्निकल रीज़न्स हैं, इन सबकी जानकारी लोगों को मिलनी चाहिए।

सभापति महोदय, सीनियर सिटिज़न्स की भी डिमांड है कि उनके लिए एक अलग रेल डिब्बा होना चाहिए। अगर आप मुंबई लोकल की स्थिति देखेंगे तो सामान्य आदमी को भी उसके अंदर जाने में मुश्किल होती है और सीनियर सिटिज़न्स को भी दिक्कत होती है। इसलिए उनके लिए एक अलग रेल डिब्बे की फैसिलिटी दी जाए। मेरा आखिरी प्वाइंट है कि पिछले दस सालों से रेल यात्रियों की मांग है कि रेलवे के काम को और असरदार करने के लिए एक ही मुंबई ज़ोन होना चाहिए। इससे मुंबई में रेलवे का विकास सुचारू रूप से होगा। इस वक्त सेंट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे दो ज़ोन्स हैं, इन दोनों ज़ोन्स के जनरल मैनेजर और डीआरएम हैं। इस वजह से वहां एक ही नियम लागू करना मुश्किल होता है।

उदाहरण के तौर पर वसई-दिवा-पनवेल लाइन की कई समस्याएं एक ही ज़ोन न होने की वजह से जल्द हल नहीं हो पातीं। सेंट्रल-वैस्टर्न डिवीजन की तरह हार्बर लाइन की भी अलग डिवीजन बनाई जाए। इस डिवीजन में हार्बर लाइन भी अलग डिवीजन बनाई जाए। इस डिवीजन में हार्बर लाइन, ट्रांस हार्बर लाइन और बेलापूर-उलवा हार्बर लाइन को शामिल किया जाए। बारिश के वक्त होने वाली फ्लडिंग को रोकने के लिए रेल ट्रैक की हाइट बढ़ाई गई थी। इस वजह से फिर एक बार प्लेटफॉर्म और रेल के फुटबोर्ड के बीच का डिस्टेंस बढ़ा है। इस कारण सभी प्लेटफॉर्म की उंचाई की एक स्टडी की जानी ज़रूरी है।

पिछले कुछ सालों से रेलगाड़ियां टाइमटेबल के अनुसार चल रही हैं, पर इसे और भी सुचारू रूप से चलाने के लिए सभी जगह के रेल क्रॉसिंग की जगह फाटक लगाने ज़रूरी हैं। रेलवे स्टेशंस पर फ्री वाई-फाई दिया जा रहा है, लेकिन हम रेलवे स्टेशंस पर टॉयलेट यूटिलाइज करने के लिए पांच रुपये चार्ज करते हैं। अतः जिस प्रकार रेलवे विभाग फ्री वाई-फाई की सुविधा देता है, वैसे ही फ्री टॉयलेट की सुविधा भी सभी पैसेंजर्स को देनी चाहिए।

(1735/SPS/RK)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुरेश चन्न्बासप्पा अंगडी): सर, हम सभी स्टेशंस के लिए फ्री वाई-फाई कर रहे हैं।

श्री राहुल रमेश शेवले (मुम्बई दक्षिण-मध्य): सर, फ्री वाई-फाई तो है, लेकिन फ्री टॉयलेट की व्यवस्था हो। महोदय, मेरी एक मांग है जो माननीय भारी उद्योग मंत्री अरविंद सावंत जी पिछले 5 साल से उसको फॉलो-अप कर रहे थे। एशिया में पहली रेल मुंबई से ठाणे, जिस मार्ग से चली और यह रेल शुरू करने में जिनका सबसे बड़ा योगदान था, जो विजनरी थे, जिन्होंने मुम्बई शहर के विकास के लिए नींव डाली, ऐसे आदरणीय नाना शंकरशेठ जी का नाम मुंबई सेंट्रल को देना चाहिए। वंदनीय शिवसेना प्रमुख बाला साहेब ठाकरे जी का भी सपना था और उनकी वजह से रेलवे की शुरूआत हमारे पूरे देश में हुई है। उनके कार्य का सम्मान मुम्बई सेंट्रल को नाम देकर करना चाहिए। मैं यह रेलवे मंत्रालय से कहना चाहता हूँ। धन्यवाद।

(इति)

1736 hours

SHRI M. SELVARAJ (NAGAPATTINAM): Mr. Chairman, I am thankful to you for giving me an opportunity to participate in the discussion on Demands for Grants, under the control of the Ministry of Railways, for 2019-20. I do not want to speak on the Budget document. I would restrict myself to the demands of my constituency. I would demand more grants to clear many long pending projects of my constituency.

A new line from Velankanni to Thiruthuraipoondi was proposed in 2012. This 33 km. long project is still pending. It should be completed at the earliest.

The gauge conversion of Thiruthuraipoondi to Agastiampalli line should be speeded up. The Ministry should allocate more funds to complete this project at the earliest. Underground passages are being constructed in this line. Since the line is passing through coastal area, heavy rain lashes frequently. So, the rainwater fills the underground passages and this causes a lot of hardship to the local people. The residents of this area are more agitated. I would suggest that unmanned level crossings are the better choice for this.

Tiruvarur-Karaikudi line has 72 crossings. Since there is no gatekeeper, the trains take nearly seven hours to cover 140 km. distance. I would request the Government to appoint 72 gatekeepers immediately to avoid delay in travel time.

Mannargudi-Tirupati Express is running twice a week. It should run on daily basis and it should also stop at Peralam station.

Ernakulam Express and Mannai Express should stop at Koradacheri. This is my birth place and my residence is also there. No train stops there. This station is in main panchayat town. Earlier, all trains used to stop at this station.

Though there are two passenger services between Thiruvarur and Tiruchrapalli, it is not sufficient to clear the rush of passengers. More passenger train services should be introduced from Thiruvarur to Tiruchirapalli to clear the rush of passengers.

Muthupettai is a Grade-I station. No train stops at this station. A computer booking centre, which used to be there earlier, was also withdrawn from this station. All express trains should stop at this station and a computer booking centre should also be opened there.

After gauge conversion, services of the Boat Mail, which was earlier called Kamban Express, have been stopped. I would request the Government to start its service immediately.

As there are a lot of railway lines around Thiruvarur, I would request the Government to establish a primary maintenance centre for all trains which come up to Thiruvarur. Thiruvarur is a main junction. An ATM centre should also be opened at this junction.

(1740/KDS/RC)

There should be a computerised booking centre in Tiruthuraipoondi as it is the taluk headquarters and it is surrounded by many populated towns.

Needamangalam is a major junction as many trains pass through this junction. Most of the times, the crossing is closed. The crossing is on the National Highway 69. It creates a lot problems for road users. Sometimes, the buses and trucks have to wait for hours at the crossing. So, an overbridge is urgently needed to avoid traffic congestion.

The Vasco da Gama Express on Velankanni-Goa line is twice a week. Velankanni is a very important place. It is a Christian tourist place. Lokmanya Bal Gangadhar Tilak Express on Velankanni-Mumbai line is once a week. Both these trains should be started on daily basis. Here I would like to mention once again that Velankanni is a holy place for the Christians. A lot of tourists visit this place.

I would request the Minister to kindly consider my above demands.

(ends)

1741 बजे

श्री देवेन्द्र सिंह भोले (अकबरपुर): माननीय सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आम बजट के साथ सम्मिलित भारतीय रेल 2019-20 के बहुआयामी बजट पर चर्चा करने हेतु आपने मुझे अवसर दिया। आपके माध्यम से मैं श्री पीयूष गोयल जी को भी इस बात के लिए बधाई देना चाहूंगा कि माननीय प्रधान मंत्री जी की प्रेरणा से उनके नेतृत्व में भारतीय रेल ने बदलाव की जो यात्रा प्रारम्भ की वह सही दिशा में उचित गति के साथ मंजिल की ओर बढ़ रही है।

मान्यवर, जहां पिछली सरकारों में वर्ष 2014 के पहले रेल लाइन बिछाने का काम 4.3 किमी प्रतिदिन था, वहीं वर्ष 2014 से 2019 तक 7 किमी प्रतिदिन रेल लाइन बिछाने का काम हमारी सरकार ने किया। आदरणीय पीयूष गोयल जी ने माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में वर्ष 2019-20 में 15 किलोमीटर प्रतिदिन रेल लाइन बिछाने के लक्ष्य के साथ देश को आगे ले जाने हेतु यह रेल बजट रखा है, इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। वर्ष 2019-20 में 12 करोड़ श्रम दिवस और वर्ष 2020 से 2022 तक 15 करोड़ श्रम दिवस का लक्ष्य रखा गया है, इसके लिए भी मैं बधाई देना चाहता हूं।

मान्यवर, अपने क्षेत्र की कुछ प्रमुख मांगों के लिए आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं। हमारे लोक सभा क्षेत्र में पनकी रेलवे स्टेशन है, जिसको हमारी सरकार ने माननीय श्री मनोज सिन्हा जी और पीयूष गोयल जी के नेतृत्व में पनकी धाम का स्थान दिया है। कानपुर की बढ़ती हुई आबादी का रेल पर अत्यधिक भार होने के कारण पनकी स्टेशन पर बहुत सारी रेलगाड़ियों का ठहराव होता है, लेकिन वहां पुरानी व्यवस्था होने के कारण अभी तक अंडर पास नहीं है, ओवर ब्रिज नहीं है, लिफ्ट नहीं है, चौड़ीकरण नहीं है, स्वचालित सीढ़ियां नहीं हैं। इस कारण बुजुर्गों और आम आदमी को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। दूसरा, पूरे देश में रेलवे मानव रहित फाटक खत्म करना चाहती है। उसके कारण भी हमारे क्षेत्र में तमाम जगह जाम लगता है। यात्रियों के बढ़ते दबाव और आवागमन के कारण सरसौल, भाऊपुर, रुरा, झींझक और कंचौसी में ओवर ब्रिज बनाने की महती आवश्यकता है। बुन्देलखण्ड से लेकर लखनऊ तक का ट्रैफिक, आगरा से लेकर इलाहाबाद तक का ट्रैफिक हमारे यहां से गुजरता है। तीसरा है अनवरगंज-मंधना-बितूर लाइन। वर्ष 2017-18 में कानपुर की लगभग 60 लाख की आबादी थी। कानपुर जी.टी. रोड के दो हिस्सों में बंटा हुआ है। उस आबादी के कारण इतना जाम रहता है कि हमारी सरकार ने वर्ष 2017-18 के बजट में 1789 करोड़ रुपये का प्रावधान किया था और उसके संबंध में सर्वे भी हुआ था, लेकिन अभी तक वह काम नहीं हुआ है। मेरा अनुरोध है कि उसको टेक अप कर लिया जाए। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि हमारे यहां बितूर एक ऐतिहासिक स्थल है। बितूर से लेकर मंधना और पनकी तक अगर नई रेलवे लाइन बिछा दी जाए, जो कि उत्तराखण्ड को भी जोड़ने में सहायक होगी, तो कम से कम कानपुर का ट्रैफिक काफी कम हो जाएगा। अगर आप यह भी नहीं कर सकते हैं तो जरीब चौकी, गुमटी, रावतपुर क्रासिंग एवं कल्याणपुर क्रासिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज बनने से वहां जाम की समस्या से निजात मिलेगी। हमारे यहां बितूर आस्था का केन्द्र है। वर्ष 1857 में जो गदर हुआ था, उसकी पृष्ठभूमि में हमारा क्षेत्र ब्रह्म नगर और बितूर है। बितूर

में बहुत पहले अंग्रेजों के समय रेलवे लाइन जाती थी, जो नष्ट हो गई थी। हमारी सरकार ने वहां तक रेलवे की पूरी लाइन बना दी है।

(1745/MM/SNB)

हमारी सरकार ने पूरी लाइन बना दी है, केवल इलेक्ट्रिफिकेशन का काम बाकी है, वह जल्दी हो जाए और छोटे-मोटे काम हो जाएंगे तो विठूर और कानपुर की समस्या दूर हो जाएगी। तीसरा, इटावा-ग्वालियर रेल मार्ग पर उदी से ओरेंय्या, सिकंदरा, मूसा नगर, घाटमपुर, जहानाबाद और विन्दकी के प्रस्ताव पर भी रेल विभाग की तरफ से जल्दी काम हो जाएगा तो लोड कम होगा। चूंकि कानपुर में आबादी का घनत्व बहुत अधिक है, पूरे देश में कहीं भी अगर राजनीतिक परिवर्तन होता है तो उत्तर प्रदेश से होता है और उत्तर प्रदेश में परिवर्तन की असली जड़ कानपुर है। वर्ष 2014 में हमारी सरकार बनी थी, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि 19 अक्टूबर, 2013 को वहां जाकर उन्होंने सभा की। उसके बाद पूरे देश में एक ऐसा परचम फहराया कि हमारी वर्ष 2014 में सरकार बनी। 8 मार्च को प्रधान मंत्री जी पुनः कानपुर गए थे, जिसके कारण पूरे देश में कानपुर का ऐतिहासिक महत्व है। इन कारणों को देखा जाएगा तो वहां की समस्या दूर होगी।

मैं आपसे एक और अनुरोध करना चाहता हूं कि हमारे यहां घाटमपुर बुंदेलखंड को भी जोड़ता है। वहां शम्भुआ रेलवे स्टेशन है। उस रेलवे स्टेशन को वहां के अधिकारियों की उदासीनता के कारण बंद कर दिया गया। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि उस शम्भुआ स्टेशन को चलाया जाए और घाटमपुर स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित करते हुए कठारा, पतारा, डोहरु को विकसित किया जाए। भीमसेन स्टेशन पर औद्योगिक ईकाइयां हैं, तमाम इंस्टीट्यूट हैं, मंडी और व्यापारिक केन्द्र हैं। इस स्टेशन पर कोई ओवर ब्रिज नहीं है, जिसके कारण कठिनाई होती है। कानपुर देहात में खाद और रासायनिक इत्यादि सामान पूरे देश से आता है, उसका कोई रोक पॉइंट नहीं है, इसलिए आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहता हूं कि वहां रोक पॉइंट बनाए जाने की आवश्यकता है। आपने मुझे बोलने का समय दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

1747 बजे

श्री श्याम सिंह यादव (जौनपुर): सभापति जी, मैं आपका बहुत शुक्रगुजार हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। वैसे मेरे दिल में एक दर्द भी है कि मैंने बहुत सप्लीमेंटरी लगाए, बहुत रिक्वैस्ट किए, लेकिन फर्स्ट टाइम एमपी होते हुए भी मुझे कभी बोलने का मौका नहीं मिला। मैं समझता हूँ कि मेरे जैसे कई लोग इस सदन में होंगे। लेकिन फिर भी मुझे खुशी है कि आपने मुझे पहली बार बोलने का मौका दिया। मैंने एक बार बोला था, जब माननीय अध्यक्ष जी का चुनाव हुआ था। उस समय मैंने उनको मुबारकबाद दी थी और उनसे आशीर्वाद भी लिया था। पता नहीं, उस स्पीच को मैडेन स्पीच में गिनेंगे या आज की स्पीच को। बहरहाल, आपके माध्यम से मैं अपने दर्द को अध्यक्ष जी तक पहुंचाना चाहता हूँ।

माननीय सभापति (डॉ. किरीट पी. सोलंकी): आप अपनी बात रखिए।

श्री श्याम सिंह यादव (जौनपुर): महोदय, मैं अपनी बात की शुरुआत इस तरह से करता हूँ कि रेलवे से मेरा बहुत पुराना नाता है। ऐसा नाता है कि शायद इस सदन के किसी सदस्य का वैसा नाता नहीं होगा। जब मैंने वर्ष 1971 में इलाहाबाद यूनिवर्सिटी में बीएससी पार्ट-1 में एडमिशन लिया था तो इलाहाबाद से जौनपुर एजे नाम की एक ट्रेन चलती थी। उससे मैं अपने घर के रेलवे स्टेशन मढ़ियाहों से प्रयाग जाता था। ढाई-ढाई रुपये दोनों तरफ का किराया होता था। सन् 1971 में पांच रुपये बहुत होते थे। ढेर सारे लोग टिकट नहीं लेते थे। मैं पांच रुपये रोज खर्च करता था। जब स्टेशन पर ट्रेन पकड़ने के लिए आता था तो 50 पैसे में वे डोसा खाते थे और मैं भूखा ही रहता था, क्योंकि पांच रुपये मैंने ट्रेन के किराये पर खर्च कर दिए थे। उसके बाद धीरे-धीरे धड़का खुला। आधे रास्ते का टिकट लेने लगा, फिर चौथाई रास्ते का टिकट लेने लगा और फिर एक समय ऐसा आया कि मैं बिना टिकट सफर करने लगा। उससे भी ज्यादा यह हुआ कि मैं अपनी मोटरसाइकिल होस्टल पर रखता था और जब 10-15 दिन की छुट्टी हो जाती थी तो गांव जाने के लिए मैं उस पर अपनी मोटरसाइकिल भी लाद लेता था।

माननीय सभापति : आप अपना विषय रखिए।

श्री श्याम सिंह यादव (जौनपुर): आज मैं इस सभा के माध्यम से ट्रेन माता से बहुत-बहुत माफी मांगते हुए अपनी बात की शुरुआत करता हूँ। खुदा-न-ख्वास्ता अगर मैं कभी भारत का रेल मंत्री हो गया तो इस रेल माता की बढ़ोतरी और बेहतरी के लिए बहुत अच्छा-अच्छा काम करके उनका पूरा कर्ज उतार दूंगा।

(1750/SJN/RU)

मैं अपने पुराने गुरुजन ज्योतिबा फुले, नारायण गुरु, छत्रपति साहूजी महाराज सबको बहुत नमन करते हुए, मान्यवर कांशीराम जी और बाबासाहेब अंबेडकर जी को श्रद्धाजंली अर्पित करते हुए, हमारी बहन मायावती जी का बहुत-बहुत शुक्रिया करते हुए, मैं कम शब्दों में अपनी बात को रखने की कोशिश करता हूँ। मुझे केवल दो चीजें माननीय रेल मंत्री जी से कहनी हैं कि रेल की सुरक्षा को बढ़ाया जाए। बहुत-से माननीय सदस्यों की डिमांड है कि यहां से वहां पर रेल चलाई जाए। अगर हो सके, तो

एक-दो साल में कोई नई रेल न चलाकर, सुरक्षा पर ध्यान दिया जाए, ताकि दुर्घटनाएं कम हों, एक बात मुझे यह कहनी है।

जैसे अभी एक माननीय सदस्य जी कह रहे थे कि रेल एक्सीडेंट में 62 प्रतिशत कमी आई है। मैं कहना चाहता हूँ कि 62 प्रतिशत, 92 प्रतिशत, 102 प्रतिशत, इसको रेलवे डिपार्टमेंट एक्सीडेंटप्रूफ बना दे, ताकि एक्सीडेंट न हों। हम सभी मामलों, रेल के मामलों और अन्य ढेर सारे मामलों में विदेशी नकल कर रहे हैं। हम सिग्नल के मामले में बाहर से टेक्नोलॉजी लाते हैं। हम कंपार्टमेंट, इंजन, पटरियों और अन्य कई मामलों में बाहर से टेक्नोलॉजी ले रहे हैं। हमको बाहर से यह भी एक चीज सीखनी चाहिए कि रेलवे में समय का पालन हो। हम कभी विदेश जाते हैं, वहां डिस्पले होता है कि 1243 पर ट्रेन आएगी, तो ट्रेन 1243 के पहले नहीं दिखती है, यह लगता है कि ट्रेन नहीं आएगी, लेकिन जैसे ही 1243 टाइम आता है, वैसे ही ट्रेन प्लेटफार्म पर आ जाती है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि वह रेलवे में समयबद्धता लाने की कोशिश करें।

हमने लैंडलॉकड सुना है, हमने वाटरलॉकड सुना है, लेकिन जो जौनपुर जनपद है, इस जनपद के शहर के लोगों को हमारे रेलवे डिपार्टमेंट ने चारों तरफ से कैद कर रखा है। अगर जौनपुर से बनारस जाएं, जौनपुर से गाजीपुर जाएं, जौनपुर से आजमगढ़ जाएं, जौनपुर से इलाहाबाद जाएं, जौनपुर से लखनऊ जाएं, सभी रोडों पर, कोई भी ऐसा रोड बाहर निकलने के लिए नहीं है, जिस पर कोई फ्लाईओवर बना हो। आधे-आधे घंटे तक बड़ी-बड़ी कतारें लग जाती हैं और बहुत बड़ा ट्रैफिक जाम होता है।...(व्यवधान)

माननीय सभापति (डॉ. किरीट पी. सोलंकी) : अब समाप्त कीजिए।

श्री श्याम सिंह यादव (जौनपुर) : माननीय सभापति जी, मैं कन्क्लूड करता हूँ। सभी ने 10-10 मिनट बोला है, लेकिन मुझे तो अभी पांच मिनट भी नहीं हुए हैं।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : सबको पांच ही मिनट दे रहे हैं।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आपकी पार्टी के अभी और भी मेंबर हैं।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप अपनी बात रखिए और समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री श्याम सिंह यादव (जौनपुर) : माननीय सभापति जी, मैं एक-दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूँ। आज कई राजधानी ट्रेनें देश में चल रही हैं। मेरी यह मांग है कि एक राजधानी ट्रेन, अगर नई न भी चला सकें, तो जो मुंबई जा रही है, अगरतला जा रही है या कहीं और जा रही है, उनको भी जौनपुर शहर से होते हुए एक दो दिन के लिए चला दिया जाए। पटना-मथुरा-कोटा एक्सप्रेस, जौनपुर शहर में नहीं रुकती है, उसको जौनपुर सिटी में भी रोका जाए। हमारे यहां पर जितने रेलवे क्रासिंग हैं, उन पर फ्लाईओवर बनाया जाए। मरिहाऊ रोड पर एक फ्लाईओवर रेलवे क्रासिंग पर पिछले छः सालों से बन रहा है, उसको भी बनाया जाए।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : अब समाप्त कीजिए। मैं दूसरे नाम की घोषणा करता हूँ। आप अभी समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री श्याम सिंह यादव (जौनपुर) : सभापति जी, जौनपुर रेलवे स्टेशन की कुछ और मांगें थीं, इसलिए केवल एक मिनट और दे दीजिए। जौनपुर रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नंबर 5 की हालत बहुत खराब है, उस पर शेड नहीं है, लाइट नहीं है।...(व्यवधान) स्पेस की कमी है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं जय भारत, जय अंबेडकर, जय भीम और जय समाजवाद के साथ अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

(इति)

1754 बजे

श्री रविन्दर कुशवाहा (सलेमपुर) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। वर्ष 2014 के पहले जो रेल की हालत थी और हम लोग जब यात्रा करते थे, देश के तमाम लोग रेलों में चलते थे, उस समय रेलों में जिस तरीके से गंदगी का अंबार रहता था, वर्ष 2014 में हमारी सरकार बनने के बाद माननीय प्रधान मंत्री जी ने जब स्वच्छता का अभियान पूरे देश के अंदर चलाया, तो मैं समझता हूँ कि उसका सबसे अधिक लाभ रेलवे को मिला है। आज चाहे रेलगाड़ियाँ हों, उसके डिब्बे हों, प्लेटफॉर्म्स हों, रेलवे स्टेशन्स हों, हर जगह गंदगी से छुटकारा मिला है। हमारी रेलें साफ-सुथरी हुई हैं। उसकी वजह से हमारे जितने यात्री आज यात्रा करते हैं, उनको आनंद की अनुभूति होती है।

(1755/GG/NKL)

सभापति महोदय, हम लोग जब देखते थे कि सन् 2014 के पहले जो परिस्थितियाँ थीं और सन् 2014 से 2019 तक के बीच में रेल के अंदर काफी बड़ा बदलाव आया है। जो छोटी लाइनें थीं, मीटर गेज की लाइनें थीं, उनको बड़ी लाइन में, जो हमारे दोहरीकरण, विद्युतीकरण का काम था, तमाम रेल खण्ड छूटे हुए थे, उस पर बहुत तेजी से काम किया गया है। जहां पर आरओबी की जरूरत थी, जहां पर अण्डरपास की जरूरत थी, वे वहीं पर बड़ी तेजी से बनाए जा रहे हैं। हम आपको बताना चाहते हैं कि हमारे संसदीय क्षेत्र के अंदर, जो कि सलेमपुर है, जो उत्तर प्रदेश और बिहार के बॉर्डर पर पड़ता है, हमारे यहां भटनी से लेकर यह वाराणसी रेल खण्ड का हिस्सा पड़ता है, जो विद्युतीकरण और दोहरीकरण से अधूरा था। सन् 2014 में चुनाव जीतने के बाद मैं उस समय के अपने रेल मंत्री जी से मिला, उनको पत्र भी लिखा। हमें खुशी है, इसके लिए हम प्रधान मंत्री और रेल मंत्री जी को बधाई भी देना चाहते हैं कि हमारा औडिहार से लेकर भटनी तक दोहरीकरण और विद्युतीकरण का काम बहुत तेजी से चल रहा है। इसके लिए मैं अपने रेल मंत्री और अपनी सरकार का अभिनंदन और वंदन करता हूँ।

महोदय, मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि हम लगभग 12-14 सांसद ऐसे हैं, जो कि कुछ बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश से आते हैं। हम लोग जब सदन की कार्यवाही में भाग लेने के लिए आते हैं तो हमारे लिए एकमात्र ट्रेन वैशाली ट्रेन है। उस ट्रेन को जब हम लोग पकड़ते हैं तो यहां आते-आते कभी नौ, तो कभी दस बज जाते हैं। शुक्रवार को यहां से जब अपने संसदीय क्षेत्र में जाते हैं तो वहां शनिवार को पहुंचने में आधा दिन चला जाता है। यह रिजर्वेशन की बात नहीं है। इसलिए हम आपसे कहना चाहते हैं कि यह वैशाली ट्रेन, जिससे लगभग 12 से 14 सांसद लगातार यात्रा करते हैं, सत्र में आते-जाते हैं, उसको नियमित तरीके से चलाया जाए। यही हमारी मांग है। प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हमारा देश रेल के मामले में निश्चित रूप से आगे जा रहा है। इन्हीं शब्दों के साथ आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

1758 hours

ADV. A. M. ARIFF (ALAPPUZHA): Thank you, hon. Chairperson Sir, for giving me this opportunity.

I would like to express my views on the Railway Budget for the year 2019-20, presented by Shrimati Nirmala Sitharamanji. This Budget 2019-20 is an obvious evidence of regional discrimination by the Central Government to the State of Kerala. I am sorry to say that Kerala has been a vehemently neglected region for railways.

The long pending demand of Railway Zone for Kerala is neglected in this Budget also. The State of Kerala occupies a significant position on the Indian Railway Map with 1050 route kilometres and 1588 kilometres of total track. The Thiruvananthapuram and Palakkad divisions of the Southern Railway Zone make up the divisions of the State for the railways. The railway development in Kerala is not as desired and is reflected in terms of railway development and fund allocation. Currently, the State is at the mercy of the Southern Railway Authorities in Chennai to receive a share of funds and diversion of money to other projects outside the State. The only way to speed up railway development in Kerala is to have a separate zone. The creation of such a railway zone will ensure that the funds allocated in the Budget are directly received by the State to be utilised for the developmental work.

I would also like to say some points regarding my Constituency. The doubling of Ernakulam-Kayamkulam coastal line is a major issue. The line was opened for railway traffic on 16th October, 1989. The required land could not be acquired for doubling because of lack of proper fund allocation. Till now, the Railways has not given the compensation amount for many those who have given the land for track doubling in Kerala. As an elected representative from that area, I will take personal initiative for acquisition of the required land for the completion of Ernakulam-Kayamkulam line doubling. But the railway authorities should also take necessary steps in this regard.

(1800/SRG/KN)

The other main issue is that after the departure of Intercity Express from Alappuzha to Trivandrum at 6:25 AM, there is no train till 4 PM to that side. I request you to extend some trains to that end at Ernakulam station. It can be done by extension of some trains. The extension of Ernakulam Intercity Express

Train (16306) and Mangala Express Train (12618) from Delhi to Ernakulam and Trivandrum will be a relief to people of Alappuzha.

The development of Adarsh stations at Alappuzha, Cherthala, Mararikulam has not been made. No funds have been received for these stations for several years. The demand for Railway overbridge at Thuravoor, Cherthala, Chittumoola, Malikamakku, Vavvakavu Road under Thiruvananthapuram division are neglected because of non-completion of ROBs at Kuthirapanthi and Malikamakku. The Alappuzha bypass road work has been delayed.

HON. CHAIRPERSON (DR. KIRIT P. SOLANKI): Please wait a minute. Hon. Members, I have a long list of speakers to speak on the Demands for Grants of Railways. If the House agrees, the time for the discussion may be extended by another four hours.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes Sir.

HON. CHAIRPERSON: Thank you. We extend the time.

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): This bypass road project is a big budget project. The State Government had deposited Rs. 7.13 crore to the Railways for the construction of Kuthirapanthi and Malimukku ROBs. For the construction of these ROBs, rail traffic needs to be controlled and electric lines need to be shifted.

A proposal of under-passage in Chandiroor, Kazhividamoola in Aroor Panchayat, EAK-63 is pending before the Railways for long time, this needs to be cleared at the earliest.

Karungappally railway station has 6000 passengers daily. There is a major problem here which is not seen in any other railway station in India. The only way to get to the station is to cross the railway track. This is legally punishable in Railways. So, a flyover needs to be constructed in Karungappally railway station. The biggest obstacle in the development of Karungappally railway station is the loop track in platform No. 1.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): Sir, give me two more minutes. Autokast Ltd. in Cherthala is a Kerala PSU. They have the technology and skills for the production of rail coaches and goods wagons. They have approached the Railways for getting the contract. The Railways told them to take part in the financial bidding. Considering Autokast as a State PSU, necessary steps

needed for giving the contract to this Government PSU. Unfortunately, that has not happened.

Rail coach factory at Kanjikode is a dream project of Kerala State. The other Members have also stated this fact. Kerala has acquired 235 acres of land for the Kanjikode factory. Even after laying the foundation stone seven years ago, nothing has been done on that land.

While talking tall on security and safety, the Budget Speech on Railways is silent on the shortage of human resources. Around 3 lakh vacancies, majority of which are related to management and maintenance of safety standards in Railway operations, remained unfilled with Indian Railways. Going on the way of every PSU, Railways is also going through privatization. All of us know that Railways is the largest public sector in the world. I request this Government not to put India's national railway system in the hands of corporates.

I conclude my speech with the hope that the Budget 2019-20 will consider the demands of Kerala and the demands of my constituency.

(ends)

**(FOR REST OF THE PROCEEDINGS,
PLEASE SEE THE SUPPLEMENT.)**