C O N T E N T S

Seventeenth Series, Vol. VIII, Third Session, 2020/1941 (Saka)
No.16, Thursday, March 12, 2020/ Phalguna 22, 1941 (Saka)

S U B J E C T	P A G E S
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos. 261 to 265	20-55
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 266 to 280	56-104
Unstarred Question Nos. 2991 to 3220	105-621

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

PAPERS LAID ON THE TABLE 623-624

COMMITTEE ON GOVERNMENT ASSURANCES 625
1st and 2nd Reports

COMMITTEE ON SUBORDINATE LEGISLATION 625
1st Report

STANDING COMMITTEE ON ENERGY
(i) 3rd to 5th Reports 625
(ii) Action Taken Statements 626

STANDING COMMITTEE ON FINANCE 626
7th to 11th Reports

STANDING COMMITTEE ON COAL AND STEEL 627
6th to 8th Reports

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT, TOURISM AND CULTURE 627
276th to 279th Reports

STATEMENTS BY MINISTERS

(i) Seeking exemption from framing of 2 rules under AERA Act, 2008

Shri Hardeep Singh Puri 627

(ii) Recent developments pertaining to Indians stranded in Iran as a result of corona virus

Dr. Subrahmanyam Jaishankar 634-638

MAJOR PORT AUTHORITIES BILL, 2020 628-632

SUBMISSION BY MEMBERS 639-652
Re : Corona Virus threat in the country

BUSINESS OF THE HOUSE 653

MATTERS UNDER RULE 377 654-669

(i) Need to take necessary measures to prevent damage to crops by stray cattle and boars in Firozabad district, Uttar Pradesh

Dr. Chandra Sen Jadon 654

(ii) Need to utilise CSR funds for welfare of people in Zawar, Rajasthan

Shri Arjun Lal Meena 654

(iii) Need to set up a FM Radio station in Tharad in Banaskantha Parliamentary Constituency, Gujarat

Shri Parbatbhai Savabhai Patel 655

(iv) Regarding introduction of training programmes in new trades in ITI, Jhansi, Uttar Pradesh

Shri Anurag Sharma 656

(v) Regarding alleged illegal sand mining in West Bengal

Shrimati Locket Chatterjee 657

(vi) Need to accord approval to Shade Net House projects under National Horticulture Mission in Raver Parliamentary Constituency

Shrimati Raksha Nikhil Khadse 657

(vii) Need to provide Kisan Credit Card to fishermen in a fast and hassle-free manner

Shri Ajay Nishad 658

(viii) Regarding gender-based violence and discrimination against women

Shrimati Meenakashi Lekhi 658

(ix) Regarding drinking water problem of Kalaburagi in Karnataka

Dr. Umesh G. Jadhav 659

(x) Need to provide AIIMS like medical facilities in Sayajirao hospital in Vadodara, Gujarat

Shri Mansukhbhai Dhanjibhai Vasava 659

(xi) Regarding setting up of harbour and fishing jellies on Gandak river in Bihar

Shri Rajiv Pratap Rudy 660

(xii) Regarding setting up of an Agriculture University in Deoria Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

Dr. Ramapati Ram Tripathi 660

(xiii) Need to confer Bharat Ratna Award on Tenzing Norgay Sherpa

Shri Raju Bista 661

(xiv) Need to merge CGHS with Ayushman Bharat Scheme

Shri Tejasvi Surya 662

(xv) Need for urgent renovation of houses built under Indira Awas Yojana

Sushri S. Jothimani 662

(xvi) Regarding Judicial enquiry into recent riots in Delhi by a sitting Supreme Court Judge

Shri Abdul Khaleque 663

(xvii) Regarding implementation of three water supply projects in Dharmapuri, Tamil Nadu

Shri DNV Senthilkumar S. 664

(xviii) Regarding tribal inhabitants on Jawadhu Hill in Tiruvannamalai Parliamentary Constituency of Tamil Nadu

Shri C.N. Annadurai 664

(xix) Regarding recent revision of crop Insurance premium

Shri Raghu Rama Krishna Raju 665

(xx) Regarding construction of shed on canning railway platform in West Bengal

Shrimati Pratima Mondal 665

(xxi) Regarding operationalisation of Post Office Passport Seva Kendra at Kalyan Parliamentary Constituency in Maharashtra

Dr. Shrikant Eknath Shinde 666

(xxii) Need to fill up blacklog vacancies of SC/ST and OBC in Government Jobs

Shri Malook Nagar 666

(xxiii) Regarding setting up of an industrial park in Ramanathapuram, Tamil Nadu

Shri K. Navaskani 667

(xxiv) Need to bring Paramilitary Forces under old pension scheme

Shri P.R. Natarajan 668

(xxv) Need to provide compensation to farmers who suffered damage to crops due to unseasonal rains and hailstorm in Rajasthan

Shri Hanuman Beniwal 668

(xxvi) Regarding acute shortage of psychatrists and trained mental health practitioners

Dr.(Prof.) Kirit Premjibhai Solanki 669

UNION BUDGET 2020-21 670-1122
DEMANDS FOR GRANTS-2020-21
Ministry of Railways

Shri M.K. Raghavan 671-675

Cut Motions 676-681

Shri S.S. Palanimanickam 682-685

Shri Tapir Gao 686-691

Shrimati Supriya Sadanand Sule 692-696

Prof. Sougata Ray 697-701

Shri P.R. Natarajan 702-706

Shri Ashok Kumar Rawat 707-712

Adv. Adoor Prakash 713-716

Shri Lavu Srikrishna Devarayalu	717-720
Dr. Subhash Ramrao Bhamre	721
Shri Arvind Sawant	722-726
Shri Santosh Kumar	727-728
Shri Malook Nagar	729
Shri K. Muraleedharan	730-732
Shri P.P. Chaudhary	733-741
Shri Annasaheb Shankar Jolle	742
Shri Uday Pratap Singh	743-748
Dr. Sanghmitra Maurya	749-750
Sushri S. Jothimani	751-754
Shri K. Shanmuga Sundaram	755-758
Dr. S.T. Hasan	759-760
Shri Nama Nageswara Rao	761-762
Shrimati Aparupa Poddar	763
Dr. Virendra Kumar	764-766
Shri Benny Behanan	767-769
Shri Rakesh Singh	770-779
Shri S. Ramalingam	780-782
Shrimati Ranjanben Bhatt	783-785
Shri Hasnain Masoodi	786-787
Shri Unmesh Bhaiyyasaheb Patil	788-792
Dr. Dhal Singh Bisen	793-795

Shri Tirath Singh Rawat	796-797
Shri Om Pavan Rajenimbalkar	798-799
Adv. A.M. Ariff	800-801
Shri Kaushalendra Kumar	802-803
Dr. Umesh G. Jadhav	804-819
Shri S.R. Parthiban	820-823
Shri Naranbhai Kachhadiya	824-825
Shri Mohanbhai Kundariya	826-829
Shri Khagen Murmu	829-831
Shri Suresh Pujari	832-838
Shri S. Venkatesan	839-840
Shrimati Gitaben V. Rathva	841-842
Shri Bidyut Baran Mahato	843-844
Dr. Bharati Pravin Pawar	845
Shri Girish Chandra	846
Shri Kapil Moreshwar Patil	847-848
Shri Shrirang Appa Barne	849-855
Shri E.T. Mohammed Basheer	856-857
Shri Ramesh Bidhuri	858-859
Dr. G. Ranjith Reddy	860-861
Shri Subhash Chandra Baheria	862-863
Shri Ajay Misra Teni	864-865
Shri Akshaibar Lal	866-868

Shri Bhola Singh	869-870
Shri Syed Imtiaz Jaleel	872-874
Shri Mitesh Patel (Bakabhai)	875
Dr. M.K. Vishnu Prasad	876
Shri Hanuman Beniwal	877-879
Shrimati Darshana Jardosh	880-882
Shri N.K. Premachandran	883-885
Shri Janardan Singh Sigriwal	886-887
Shri Anubhav Mohanty	888-893
Shri Jasvantsinh Sumanbhai Bhabhor	894-901
Shri Nalin Kumar Kateel	902-908
Shri Sunil Kumar Singh	909-915
Shrimati Queen Oja	916
Shrimati Poonamben Maadam	917-921
Kumari Shobha Karandlaje	922-926
Shri Ajay Tamta	927-929
Shrimati Vanga Geetha Viswanath	930-933
Sushri Pratima Bhoumik	934-935
Dr. T. Sumathy (A) Thamizhachi Thangapandian	936-942
Shri Thomas Chazhikadan	943-944
Shri Arjun Singh	945-946
Shri Saptarigiri Sankar Ulaka	947-949
Shri Bhagwant Mann	951-952

Shrimati Raksha Nikhil Khadse	953-954
Shri Bhartruhari Mahtab	955-961
Shri Hemant Tukaram Godse	962-963
Shri Ganesh Singh	964-970
Shri Gopal Shetty	971-972
Shrimati Rama Devi	973-974
Shri Thol Thirumaavalavan	975-976
Shri Raju Bista	977-978
Shri Parbatbhai Savabhai Patel	979-987
Shri Dileshwar Kamait	988
Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu	989-992
Shri Dushyant Singh	993-997
Shri Narendra Kumar	998-999
Shri D.K. Suresh	1000-1003
Shrimati Sangeeta Azad	1004-1005
Shri Mohammad Sadique	1006-1007
Shri Rahul Kaswan	1008-1011
Shri Dharmendra Kashyap	1012
Shri Afzal Ansari	1013-1015
Shri Kanakmal Katara	1016-1017
Shri Prathap Simha	1018-1019
Shri Radha Mohan Singh	1020-1029
Shri Suresh C. Angadi	1030-1033

Shri Janardan Mishra	1034-1036
Shri Vinayak Bhaurao Raut	1037-1038
Shri Uttam Kumar Reddy	1039-1040
Shri Nishikant Dubey	1041-1043
Shri Raghu Rama Krishna Raju	1044-1045
Dr. D. Ravikumar	1046-1047
Shri Rajveer Singh (Raju Bhaiya)	1048
Kunwar Danish Ali	1049-1051
Shrimati Hemamalini	1052
Shri Abu Taher Khan	1053
Shri H. Vasanthakumar	1054-1055
Shri Basanta Kumar Panda	1056-1057
Shri K. Navaskani	1058-1059
Shri Jagannath Sarkar	1060-1061
Dr. Satyapal Singh	1062
Shri D.M. Kathir Anand	1063-1064
Shri Vishnu Dayal Ram	1065-1086
Sushri Sunita Duggal	1087-1088
Shri Gurjeet Singh Aujla	1089-1090
Shrimati Bharati Pravin Pawar	1091
Shri DNV Senthilkumar S.	1092
Shri Ram Shiromani Verma	1093
Dr. Jayanta Kumar Roy	1094

Dr. A. Chellakumar	1095
Shri Santosh Pandey	1096
Shri Pradeep Kumar Singh	1097
Shri Ve. Vaithilingam	1098
Shri Sanjay Seth	1099
Shri Shankar Lalwani	1100
Adv. Dean Kuriakose	1101
Dr. Pritam Gopinath Munde	1102
Dr. Sujay Vikhe Patil	1103-1104
Shri Abdul Khaleque	1105-1106
Shri Vijay Baghel	1107
Shri R.K. Singh Patel	1108
Shri Arun Sao	1109
Shri Ajay Bhatt	1110-1111
Shri Jugal Kishore Sharma	1112
Shri Ritesh Pandey	1113
Shri Nayab Singh Saini	1114
Shri Mukesh Rajput	1115
Shri Vivek Narayan Shejwalkar	1116
Shri Gopal Jee Thakur	1117
Shri Anil Firojiya	1118
Shri Kodikunnil Suresh	1119-1122

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions 1123

Member-wise Index to Unstarred Questions 1124-1129

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions 1130

Ministry-wise Index to Unstarred Questions 1131

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shrimati Rama Devi

Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki

Shri Rajendra Agrawal

Shrimati Meenakashi Lekhi

Shri Kodikunnil Suresh

Shri A. Raja

Shri P.V. Midhun Reddy

Shri Bhartruhari Mahtab

Shri N.K. Premachandran

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

SECRETARY GENERAL

Shrimati Snehlata Shrivastava

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Thursday, March 12, 2020/ Phalguna 22, 1941 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, is the House going to be adjourned because of Corona Virus?…(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, कोरोना विषय पर मंत्री जी के स्टेटमेंट के बाद बुलाऊंगा।

…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: Please allow the House to take up the Question Hour.

… (*Interruptions*)

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, the situation is very serious.…(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: सुरेश जी, इसे बहुत सीरियस मत कीजिए। बारह बजे के बाद चर्चा करेंगे। मंत्री जी के स्टेटमेंट के बाद आज ही चर्चा करा देंगे। Do you not understand?

11.01 hrs

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

HON. SPEAKER : Q. No. 261, Shri Jamyang Tsering Namgyal

(Q. 261)

श्री जामयांग शेरिंग नामग्याल : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से आनरेबल पॉवर मिनिस्टर जी से जानना चाहता हूं कि लद्दाख के पॉवर सेक्टर जो द्रास से जंस्कार तक और लेह से फ्हांग होते हुए नुब्रा तक की जो दो पॉवर ट्रांसमिशन लाइन हैं, क्या ये अभी तक पेन्डिंग है? यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं? भारत सरकार इसको कम्प्लीट करने के लिए क्या इसे एक्सपेडाइट कर रही है? यदि कर रही है तो इसकी क्या स्ट्रेटजी है, इसका क्या एक्शन प्लॉन है और कम्पीट करने का क्या टाइम फ्रेम है, यह मैं आपके माध्यम से जानना चाहूंगा।

श्री आर. के. सिंह: अध्यक्ष महोदय, ये दोनों लाइनें महत्वपूर्ण हैं। इन दोनों लाइनों को बनाने और इससे जो एसोसिएटेड लाइनें हैं, उसका टेंडर हो चुका है । जिस समय इस लाइन को आरईसीपीएल जेकेपीडीडी द्वारा दिया गया, उन्होंने इसका डीटेल्ड सर्वे नहीं किया था। जब यह एलॉट हुआ तब इसका डीटेल्ड सर्वे करना पड़ा। उन्होंने बिना सर्वे का एस्टिमेट 357 करोड़ रुपये का बनाया था, यह एस्टिमेट 2014 में शेड्यूल्ड ऑफ रेट के अनुसार बनाया था। सर्वे के बाद रेट को रिवाइज करना पड़ा, रेट रिवाइज करके जेके पॉवर डेवपलमेंट डिपार्टमेंट को सबमिट किया गया। उसके बाद उन्होंने कहा कि कारगिल से जंस्कार तक लाइन चाहते थे, उसके बाद उन्होंने कहा कि इस रुट में कुछ दिक्कत है तो आप द्रास से पादुम तक कर लीजिए, इसका फिर से सर्वे करना पड़ा।

उसे फिर से डिजाइन करना पड़ा, यहां एयर इन्सुलेटिड सबस्टेशन्स नहीं चलते हैं, गैस इन्सुलेटिड सबस्टेशन्स लगाने पड़े । यहां बहुत ठंडा एटमॉस्फियर है, इसलिए यहां जितने भी टावर्स थे, फिर से डिजाइन करने पड़े। सारे टावर्स डिजाइन हो गए हैं, इसमें तीन तरह के टावर्स

की टैस्टिंग भी हो गई है। कांट्रेक्ट्स अवार्ड करने के लिए टैंडर भी फ्लोट हो गया है। टैंडर दो पार्ट में फ्लोट हुआ है। ट्रांसमिशन लाइन का टैंडर 13.03 को आने वाला है और सबस्टेशन इत्यादि का टैंडर 16.03 को आना वाला है। इस तरह से कार्य प्रगति पर है। जेके पार्ट डैवलपमेंट डिपार्टमेंट ने 357 करोड़ रुपये का एस्टिमेट दिया था, वह बढ़कर 1063 करोड़ रुपये हो गया है। इसके लिए एडीशनल राशि की आवश्यकता पड़ेगी। हमने सरकार से एडीशनल राशि की मांग की है। पहले कहा गया कि लद्दाख यूनियन टेरिटरी एस्कलेशन को मीट करे, लेकिन लद्दाख यूनियन टेरिटरी के पास इतनी राशि नहीं है कि वह एस्कलेशन को मीट करे।

मैं भारत सरकार से राशि की मांग कर रहा हूं। हमने गृह मंत्रालय के माध्यम से मांग भेजी है। हम फिर से मांग भेज रहे हैं। टैंडर हो गया है, टैंडर रिसीव होने पर कुछ राशि एडवांस कर दी है, काम प्रारंभ हो जाएगा।

श्री जामयांग शेरिंग नामग्याल : माननीय मंत्री जी ने विस्तार से जानकारी दी है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं इसके साथ यह भी कहना चाहता हूं कि श्रीनगर लेह ट्रांसमिशन जो 220 केवी है, जिसे पैकेज वाइज इम्पलीमेंट किया था, उसी प्रकार दोनों ट्रांसमिशन लाइन को भी पैकेजवाइज इम्पलीमेंट किया जाए, इससे कार्य क्षमता और बढ़ेगी। ज़ंस्कार में ऊबड़-खाबड़ रोड होने के कारण हैवी मैटीरियल नहीं जा सकता है। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या यह पैकेज वाइज होगा या हैवी मैटीरियल को ले जाने के लिए कम्प्लीट टैंडर होगा?

मैं एक सुझाव भी देना चाहता हूं। आपने नुब्रा ट्रांसमिशन लाइन के साथ जिस तरह ज़ंसकार ट्रांसमिशन लाइन को द्रास से एड किया है, क्या उसी तरह नुब्रा ट्रांसमिशन में दुरबुक सब डिवीजन को भी जोड़ सकते हैं?

श्री आर. के. सिंह: माननीय अध्यक्ष जी, 220 केवी ट्रांसमिशन लाइन का टैंडर हुआ है। जैसा कि मैंने पहले बताया कि ओपनिंग डेट 13.02.2020 है। सबस्टेशन टैंडर की शैड्यूल ओपनिंग डेट

16.03.2020 है। दो पैकेज में टैंडर हुआ है। लाइन्स टैंडर हुई हैं, एक है द्रास से पादुम 196 किलोमीटर, यह ज़ंस्कार को कनैक्ट करती है। हम पादुम में सबस्टेशन भी बना रहे हैं। दूसरी लाइन फयांग से डिस्किट बना रहे हैं, यह 77 किलोमीटर है, यह नुब्रा वैली को कनैक्ट करेगी। माननीय सदस्य जो एडिशन चाहते हैं, हमने नोट कर लिया है, हम इसे एग्जामिन करवा लेंगे।

(Q. 262)

श्री नारणभाई काछड़िया : माननीय अध्यक्ष जी, मैं 8 मार्च, 2020 को अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस पर देश की सभी महिलाओं और बहनों का बहुत धन्यवाद करता हूं।

देश की महिलाओं की भावनाओं का सम्मान करते हुए यशस्वी प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी की दृढ़ इच्छाशक्ति तथा दूरदृष्टि को ध्यान में रखकर देश में महिलाओं के लिए कई अभूतपूर्व कार्य किए जा रहे हैं। इसकी प्रशंसा आज देश का जनमानस और आम आदमी कर रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी का भी धन्यवाद करूंगा कि उन्होंने महिलाओं को स्वाबलंबी और आत्मनिर्भर बनाने के लिए उद्यम सखी पोर्टल की शुरुआत की है। इससे पूरे भारतवर्ष की महिलाएं आर्थिक सहायता और रोजगार हेतु कहीं भी व्यवसाय की शुरुआत कर सकती हैं और इस योजना से लाभान्वित हो सकती हैं।

मैं इस संदर्भ में माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या महिलाएं इस पोर्टल से जोड़ी जाएंगी? क्या महिलाओं को जागृत करने के लिए सरकार द्वारा कोई प्रचार-प्रसार और प्रशिक्षण की व्यवस्था की गई है? यह व्यवस्था कौन-कौन से माध्यम से की गई है? पोर्टल में कम से कम पढ़ी-लिखी महिलाएं और दूरदराज गांवों में महिलाओं के लिए क्या रोजगार की कोई व्यवस्था की गई है?

श्री नितिन जयराम गडकरी: माननीय अध्यक्ष महोदय, इंस्टिट्यूट फॉर डिजाइन ऑफ इलेक्ट्रिकल मीज़रिंग इंस्ट्रूमेंट्स (आईडीईएमआई) एक ऑटोनोमस बॉडी है। इसके अंदर हमारी मिनिस्ट्री ने उद्यम सखी पोर्टल शुरू किया है। अभी तक इसमें 2012 महिलाओं को इसका फायदा मिला है। इसके साथ-साथ और बड़े परिमाण पर इसका प्रसार करने की आवश्यकता है। सम्मानीय सदस्य ने जो सुझाव दिया है, हम इसका और प्रचार करेंगे।

दूसरी बात, जो उन्होंने कही है, हमारी अनेक स्कीम्स, पब्लिक प्रोक्योरमेंट पॉलिसी के डिटेल्स मेरे पास हैं। इसमें तीन परसेंट अभी तक महिलाओं को प्राइयोरिटी देकर उनसे परचेज किया गया है। एक महिला कोयर योजना है। लेकिन, सबसे बड़ी बात है कि विशेष रूप से ग्रामीण

क्षेत्र की महिलाओं के लिए, अभी स्पीकर महोदय मुझे इशारा कर रहे हैं, मैंने उनको एक घड़ी दिखाई है। इसमें भी महिलाओं का योगदान है। इसमें खादी का बेल्ट है और इसका डॉयल भी खादी का है। इसके ऊपर चरखा निकला है। इस घड़ी को टाइटन कंपनी ने तैयार किया है। यह घड़ी स्पीकर साहब को पसंद आई है और स्पीकार साहब के आदरणीय श्रीमती जी के लिए और लेडीज के लिए भी बहुत अच्छी है। ...(व्यवधान) इसकी कीमत पांच हजार रुपये है, लेकिन, मैं कंसेशन रेट पर आप लोगों को उपलब्ध कराने की कोशिश करूंगा, क्योंकि अभी यह आउट ऑफ मार्केट हो गई है।

सबसे बड़ी बात यह है कि ग्रामीण क्षेत्रों में रोजगार उपलब्ध करने की आवश्यकता है। इस बहाने मैं आपके माध्यम से सभागृह से एक निवेदन करूंगा। हमारे पास एक बात की कमी है कि हमारी इतनी अच्छी-अच्छी योजना है और हम अच्छी-अच्छी योजना ले रहे हैं, लेकिन, उसकी पर्याप्त जानकारी हमारे सांसदों और विधायकों को जितने परिमाण में चाहिए, वह नहीं है। मैंने अपने क्षेत्र में एक छोटा-सा उपक्रम शुरू किया है। इसको हमारे यहां मराठी में खासदार कहते हैं। जैसे खासदार क्रीड़ा महोत्सव, खासदार संस्कृतिक महोत्सव है, उसी प्रकार अब 15-16 खासदार उद्योग महोत्सव हैं। मैंने अपने क्षेत्र में 50 हजार युवाओं को रोजगार देने का काम हाथ में लिया है। अभी तक 33 हजार युवाओं को रोजगार मिला है। मैंने विदर्भ क्षेत्र के हर एमएलए को कहा है कि वे अपने क्षेत्र में पांच हजार रोजगार देने की कोशिश करें। अगर हर एमपी यह तय करता है और आप अनुमति देते हैं तो हमारे पास ग्रामीण क्षेत्र में इतनी अच्छी-अच्छी योजनाएं हैं कि आप अपने क्षेत्र में 10 से 15 हजार लोगों को रोजगार दे सकते हैं। इसकी लिए आपको पूरी जानकारी, फाइनेंस, सब प्रकार की मदद करने के लिए हम तैयार हैं।

अध्यक्ष महोदय, एक सोलर चरखे की भी योजना है। यह सोलर चरखा सोलर पर चलता है। इसमें पॉवर का खर्च नहीं है। हमने इसके 13 क्लस्टर्स मंजूर किए हैं। सभागृह में जितने लोग बैठे हैं, जितने कपड़े पहने हैं, इससे अच्छे कपड़े सोलर चरखे पर सूत तैयार होता है। सोलर पर वीविंग होती है। ब्लीचिंग, कैलेंड्रिंग भी सोलर पर होता है और उससे लेडीज और जेंट्स के

लिए रेडीमेड गारमेंट बनते हैं तथा उसका एक्सपोर्ट भी होता है। जो डेनिम खादी आई है, यह इतनी पॉपुलर है कि इसको हमारी प्राइवेट मिल खरीदती है और अमेरिकन कंपनी लेवाइस पूरे डेनिम खादी खरीद लेती है। अब खादी में काफी बदलाव आया है। मैंने जो 13 क्लस्टर्स मंजूर किए हैं, इनमें से एक क्लस्टर में ढाई हजार महिलाओं के घर के लिए एक-एक महिला को दो-दो सोलर चरखे मिलते हैं। इसकी कीमत 40,000 से 45,000 हजार रुपये है। जहां कपास होता है, उसी गांव में यह योजना होगी। इससे चार हजार लोगों को एक योजना में रोजगार मिल सकता है।

महात्मा गांधी जी के बेसिक इकोनॉमिक पॉलिसी में उनका उद्देश्य था- "We need maximum production with the involvement of maximum number of persons."

यह उसके लिए सबसे अच्छी योजना है, जिसमें लाखों महिलाओं को रोजगार मिल सकता है। स्मृति ईरानी जी के साथ मेरी मीटिंग हुई है। उन्होंने भी 25 टके सूत केवल सोलर चरखे का लेने का मान्य किया है। अगर हम यह सूत उनको सप्लाई करते हैं तो इससे दो लाख महिलाओं को काम मिलेगा। मेरा सभागृह से यह निवेदन है कि इसकी योजना के लिए, जैसे आप अनेक कार्यक्रम रखते हैं, हमारे अधिकारियों को बुलाकर यदि हमारे सांसद इसमें इंट्रेस्ट लेते हैं तो हर कांस्टिट्यूएंसी में पांच से दस हजार रोजगार मिल सकते हैं। ऐसी योजना में हमने महिलाओं के लिए प्राइयोरिटी रखी है। इसमें ग्रामीण क्षेत्रों के लिए ज्यादा प्राइयोरिटी है। शहरी क्षेत्रों के लिए बाद में विचार करेंगे। ग्रामीण क्षेत्रों में ज्यादा विकास के लिए 115 डिस्ट्रिक्ट्स हैं, उसको हम प्राइयोरिटी देंगे। इसके लिए हम फाइनेंस करने के लिए तैयार हैं। हमने टारगेट भी बढ़ा दिया है। अभी ग्रोथ में एमएसएमई का जो कंट्रीब्यूशन है, वह भी बढ़ा है।

फाइनेंस को बढ़ाने में वित्त मंत्री जी का बहुत सपोर्ट है। मेरा सभी सांसदों को इस योजना के बारे में यह कहना है कि कोई कार्यक्रम करके इसमें जरूर आइए और अपनी कांस्टिटुएंसी में इस कार्यक्रम को चलाइए। अगर आपके मार्फत आपकी कांस्टिटुएंसी में कम से कम 10-10 हजार रोजगार मिलेंगे तो बहुत अच्छा काम होगा। इसमें महिलाओं को प्रायरिटी है। आप इसमें जरूर इनिशियेटिव लीजिए। सरकार आपका पूरा सहयोग करेगी।

श्री नारणभाई काछड़िया : मैं पहले मंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करना चाहता हूं, क्योंकि अगर गडकरी जी का सवाल होता है तो हमें उसका जवाब सुनने का भी एक अवसर मिलता है। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि इस पोर्टल द्वारा महिलाओं की बेरोजगारी का आकलन किन मापदंडों के आधार पर किया जाता है? माननीय मंत्री जी यह भी बताने की कृपा करें कि उनके व्यवसाय को सशक्त करने हेतु उनके उत्पाद को बाजार में संरक्षण सुविधा तथा तकनीकी रूप से मदद भी इस फंड से कराई जाती है या नहीं?

श्री नितिन जयराम गडकरी : स्पीकर महोदय, इस पोर्टल में सब कुछ है और अभी तक इसका सिर्फ 2,012 महिलाओं ने फायदा लिया है।

माननीय अध्यक्ष: यह संख्या बहुत कम है।

श्री नितिन जयराम गडकरी : इस मिनिस्ट्री में आने के बाद सबसे बड़ी अड़चन मेरे ध्यान में आई कि कोई भी सक्सेस स्टोरी बनाने के लिए कोऑपरेशन, कोऑर्डिनेशन और कम्यूनिकेशन तीनों की जरूरत होती है। हमारी प्रॉब्लम यह है कि यह हमारी अच्छी योजना है। मंत्री बनने के बाद भी मुझे उसका पूरी तरह से अध्ययन नहीं हुआ है। आप इनिशियेटिव लेकर इसमें इंटरेस्ट लेंगे और हम भी ले रहे हैं। अभी यह पोर्टल सक्सेस स्टोरी नहीं है। इसमें कम से कम 2,012 महिलाओं के बजाय 2 लाख महिलाओं का रजिस्ट्रेशन होना चाहिए था। मैंने पहले ही बताया कि इसे ज्यादा से ज्यादा लोगों तक पहुंचाया जाए और मदद की जाए। पब्लिक प्रॉक्योरमेंट स्कीम्स हों, प्रधान मंत्री रोजगार गारंटी योजना हो या बाकी स्कीम्स हों तो इन सभी में लगभग 80 प्रतिशत महिलाएं हैं। महिलाओं को जिससे रोजगार मिल सकता है ऐसी भी यूनीक योजनाएं हमने तैयार की हैं। एक योजना तो केवल एक लाख रुपये की है, जिसमें पुराने कपड़े खरीदकर उनकी थैलियां सिलाना और कपड़ों की जो चिंदी बाकी होती है, उससे कारपेट तैयार करना होता है। यह एक लाख रुपये की योजना है, जिसमें कम से कम 50 से 60 महिलाओं को काम मिलता है। ऐसी छोटी-छोटी योजनाएं केवल महिलाओं के लिए अलग से निकलती हैं। आप अपने संसदीय क्षेत्र में इसका इनिशियेटिव लीजिए। हम आपकी जरूर मदद करेंगे।

माननीय अध्यक्ष: श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर जी – उपस्थित नहीं।

डॉ. मोहम्मद जावेद : सर, माननीय मंत्री जी ने बताया कि इमसें सिर्फ दो हजार बारह महिलाएं रजिस्टर्ड हैं। सर, अफसोस की बात यह है कि बिहार की आबादी हिन्दुस्तान की आबादी की तुलना में एक परसेंट है। वहां इसमें सिर्फ 10 महिलाएं हैं। आप जानते हैं कि अगर आप हिन्दुस्तान के किसी भी कोने में जाएंगे तो आपको बिहार के लेबर मिलेंगे। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानकारी चाहता हूं कि बिहार में इस तरह की योजनाओं को बेहतर बनाने के लिए उनकी क्या सोच है और जैसा उन्होंने कहा कि आँकड़ा 2,012 का है और यह 2 लाख होना चाहिए तो मेरी समझ से 2 लाख नहीं, बल्कि 2 करोड़ होना चाहिए। इस दिशा में माननीय मंत्री जी क्या करना चाहते हैं और खासकर बिहार में किशनगंज, पूर्णिया, कटिहार, जो बिहार में सीमांचल का एरिया है और हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा लेबर इन्हीं जगहों से हैं, तो वे उस एरिया में उनको रोकने के लिए क्या करना चाहेंगे?

श्री नितिन जयराम गडकरी : महोदय, मैंने सिर्फ पोर्टल पर रजिस्ट्रेशन की बात बताई है। कार्य योजना में 1,811 महिलाएं हैं। वैसे ही प्रधान मंत्री रोजगार गारंटी योजना में है। ग्रामीण क्षेत्रों में हनी का उत्पादन दस गुना बढ़ाने के लिए योजना बनाई है। अगरबत्ती उद्योग में महिलाएं बड़े पैमाने पर काम कर रही हैं। मैंने सोलर वस्त्र की बात की है तो इस प्रकार की अनेक योजनाएं हैं। अब हम आगे खादी ग्रामोद्योग के लिए योजना बना रहे हैं कि खादी ग्रामोद्योग के द्वारा जो प्रॉडक्ट्स तैयार होते हैं, उनको हम स्पेशल शोरूम ब्रांडिंग करके बेचेंगे तो इस तरह से अनेक जगहों पर महिलाओं को रोजगार मिला है। बिहार में भी मिला है। जैसा कि माननीय सदस्य कह रहे हैं कि जितने पैमाने पर बेनिफिट देना चाहिए था, उतना नहीं दिया है। इसकी समस्या यह है कि हम महिलाओं से सुओ मोटो इनिशियेटिव प्राप्त करने की कोशिश कर रहे हैं। हमारी तरफ से उनको योजना को पहुंचाना है और तीसरी बात यह है कि हमारे जो जनप्रतिनिधि एमपीज या एमएलएज हैं, वे अपने ही क्षेत्र में योजना का इंप्लीमेंटेशन करने के लिए इनिशियेटिव करेंगे और अगर उसमें कमियां होंगी तो हमें उसके बारे में बताएंगे।

आपको यह बताते हुए मुझे खुशी हो रही है कि निर्मला जी ने और मैंने अशोका होटल में सभी बैंकों के एमडी और चेयरमैन के साथ मीटिंग की और अलग-अलग योजनाओं में शिड्यूल्ड कास्ट्स, शिड्यूल्ड ट्राइब्स और महिलाओं को किस प्रकार से बैंकों ने फाइनेंस किया, इसका ब्रांचवाइज डेटा हमने इकट्ठा किया और उसे मॉनीटर कर रहे हैं। तब ध्यान में आया कि 22 प्रतिशत लोगों को लोन ही नहीं दिया गया था। पूछने पर बैंकों ने बताया कि हमारा टारगेट पूरा हो गया था। मैंने बैंकों के चेयरमेन को कहा कि टारगेट शब्द की जगह पर मिनिमम टारगेट शब्द प्रयोग कीजिए। बाद में निर्मला जी ने भी उनको यह सूचना दी और बैंकों को यह सूचना दी गई कि इन सब योजनाओं में मैक्सिमम फाइनेंस करें। प्राब्लम यह है कि इसमें और ताकत लगाने की आवश्यकता है। सरकार की तरफ से हम प्रयास कर रहे हैं। इसीलिए मैंने नम्रतापूर्वक सभी सांसदों से कहा है कि हमारी योजना है, हम पैसा देने के लिए तैयार हैं। आप ऐसा क्यों नहीं तय करते कि मैं अपनी कांस्टीट्वेंसी में दस हजार लोगों के लिए यह योजना शुरू करूंगा और दस हजार महिलाओं-पुरुषों को रोजगार दूंगा? अगर आपकी योजना स्वीकृत नहीं होती है तो मेरे पास आइए, मैं आपको योजना देने, फाइनेंस करने, सब्सिडी देने, सब प्रकार की टेक्नोलॉजी उपलब्ध कराने के लिए तैयार हूं। सब प्रकार से इसकी इम्पोर्टेंस को ध्यान में लेते हुए, इसको पुश करने की आवश्यकता है। सरकारी लेवल पर हमारा प्रयास है, राज्य सरकार का भी हम सहयोग ले रहे हैं और अगर आप लोग भी इसमें आगे आते हैं तो मुझे लगता है कि इसका फायदा होगा। इससे निश्चित रूप से आपकी कांस्टीट्वेंसी में योजनाएं भी सक्सेसफुल तरीके से चलेंगी, लोगों को रोजगार भी मिलेगा। आपको इसे प्रायरिटी देनी चाहिए, यही मेरा आपसे अनुरोध है।

बिहार के लिए, बैकवर्ड एरियाज के लिए, जो 115 एस्पिरेशनल डिस्ट्रिक्ट्स हैं, वे, महिला, शिड्यूल्ड कास्ट्स और शिड्यूल्ड ट्राइब्स विशेष रूप से हमारे कंसंट्रेशन के विषय हैं, हम उनमें ज्यादा से ज्यादा मदद करेंगे।

(Q. 263)

SHRI VIJAY KUMAR HANSDAK : Hon. Speaker Sir, through you, I would like to know from the hon. Minister whether the Government is aware of the fact that prime time flying slots given to private airlines is causing a severe loss to the Government airlines i.e. to Air India. Also, whether the Government has any proposal to change and allot prime time flying slots to the public carriers, so that the private sector competes with our public sector and not the other way round.

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, the question relates to amenities provided at airports, but I am very happy to address the issue raised by the hon. Member which essentially relates to prime time slots as between the Air India, the State-run airline, and the private carriers. I want to assure the hon. Member that all airline slots, whether these arise due to the cessation of operation of a private carrier as happened a year ago, or those slots which are not being utilized by any particular carrier, whether the carrier is in the private sector or is a State-run airline, these are constantly under review. If you look at the growth of the civil aviation where despite having only a penetration of 7-8 per cent, we are growing in double digit figures that would bear it out. We do not allow any carrier to take a slot and then not utilize it. I mean the slot has to be utilized. There are prescribed rules and procedures to ensure that. I want to assure the hon. Member that if for some reason any carrier which has been allotted a slot is not in a position to utilize it, that will show up and we will

rationalize it. This is both in terms of domestic routes as well as our traffic on international routes.

श्री विजय कुमार हांसदाक: सर, हमारे झारखण्ड में अभी रांची में एयरपोर्ट है। झारखण्ड में दो एयरपोर्ट्स - देवघर और जमशेदपुर में धलबभूमगढ़ में बने हैं। वे कब तक स्टार्ट हो जाएंगे? वहां फुल पैसेंजर कैपेसिटी कब से स्टार्ट करने का प्लान है और उसके लिए क्या तैयारी हो रही है? इसकी जानकारी दीजिए।

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Again the question in on amenities at airports, but I am very happy to respond to the question on the airport at Deoghar in Jharkhand. Deoghar airport is a tripartite MoU project between the Airports Authority of India, the State Government and the DRDO of the Ministry of Defence. The overall project is worth about Rs. 400 crore, out of which the cost of construction of the terminal building or ATC tower, which is under progress, is about Rs. 77 crore. The cost of construction of the boundary walls, the RCC drainage, and security watch tower is about Rs. 34.82 crore.

The airport is being developed to be able to take A-320 type of aircraft. As I mentioned, the overall cost is about Rs. 400 crore. The date that I have been given for this whole work to be completed is by September, 2020, that is, in a few months from now. Of course, this completion date will be dependent on some tasks which the State Government has to carry out like closure of village road crossing funnel, construction of approach roads to a building, electricity and water connections and trees which require to be transplanted but, with the constant monitoring of this and other projects that are being

subjected to, I am reasonably hopeful that the date of September, 2020 will be complied with.

SHRI MANISH TEWARI : Sir, the Airport Economic Regularity Authority exercises superintendence over 22 major airports which have a footfall of about a million passengers a year. Under Section 16 of the Airport Economic Regulatory Authority Act, the Authority levies three kinds of charges. They are the passenger usage charge, an airport tax and a user development tax. These charges, Sir, are determined on the basis of annual revenue requirement.

Sir, these charges are absolutely exorbitant and the passengers are being ripped off and no commensurate facilities are being given by private airports. There are 150 to 200 appeals which have been filed against the decision of the Airport Economic Regulatory Authority with the Appellate Forum. Now, the jurisdiction of the Appellate Forum is continuously being shifted. It was first with the Competition Commission, then it went to the Consumer Forum and now it is with TDSAT. I would specifically ask one question to the hon. Minister. Is he aware of the huge anomaly which is there with regard to the determination of these charges under Section 16 of the Act, and the fact that out of 150 appeals which have been filed, only five have been disposed of in the past five years and what exactly does the Minister and his Ministry planning to do to rectify this situation?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, the question on exaggerated charges, the question on the procedure and the institutional mechanisms are not for the

Minister in the Ministry of Civil Aviation. All I can tell you is, we can encourage the appellate body to do its job more quickly.

As far as we are concerned, we are absolutely clear that the charges under the 23 major airports which are under AERA have to be worked out rationally. I have had occasion, in the past several months that I have been in this Ministry, of telling the airport operators of both the Airports Authority and AERA to constantly review these charges. I have had the occasion to revise some of these charges which are under our domain but, where institutional mechanism lies with another forum or a court, surely, it is not the hon. Member's suggestion that I interfere into that. But on the larger question…

…(*Interruptions*)

SHRI MANISH TEWARI : Does not the Government have the responsibility on this matter? …(*Interruptions*) Only five appeals out of 150 appeals have been disposed of in the last five years. …(*Interruptions*)

SHRI HARDEEP SINGH PURI: That is precisely on which the Government has the responsibility and the Government is fully conscious of it …(*Interruptions*)

SHRI MANISH TEWARI : You cannot allow the situation to go on like this, Mr. Minister. …(*Interruptions*) The private airports are charging exorbitantly from the passengers. …(*Interruptions*) That is the reason why the appeals are not being decided. And you are not doing anything to rectify it. That is my charge. …(*Interruptions*)

SHRI HARDEEP SINGH PURI: TDSAT, which my learned colleague is aware of, is the appellate authority on which we have no control. The Ministry of Civil Aviation has no control on TDSAT. If he is recommending ….(*Interruptions*)

SHRI MANISH TEWARI : The authorities have been changed. Earlier it was with the Competition Commission; then it was the Consumer Protection Forum and now, it is the TDSAT. Why have you changed it? …(*Interruptions*)

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I am very happy to answer his question. I am also quite happy to enter into a debate even if it looks like a slinging match but I want to tell the hon. Member that he is a lawyer by training and profession. If there is a quasi-judicial authority, I would be very happy to lend my voice along with his to ask for rationalisation.

But I cannot do the work of the quasi-judicial authority, and surely, even the learned Member, who often displays traits to the contrary, would be aware of that.

SHRI DAYANIDHI MARAN: Thank you, hon. Speaker Sir, for giving me this opportunity.

Sir, my question to the hon. Minister is in two parts. The first part is regarding the amenities in domestic and international airports in Chennai. In your answer, you have stated the basic amenities provided throughout India.

Specifically, in Chennai, during peak hours, passengers have to wait for more than 45 minutes to pass the security clearance. It is quite tormenting when people are trying to catch flights. You may say that a new extension is coming up. But it is going on at a very slow pace. The new airport site has not

been formulated, and also the funds have not been allotted by the Tamil Nadu Government. So, can you make special provisions to ensure that during peak hours, more security personnel and scanning machines are put in place to speed up the process? Similarly, in the International Airport in Chennai, during peak hours, it takes one and a half hours to two hours for the passengers to go through immigration.

Secondly, Sir, the issue of Coronavirus is a serious issue. I have been seeing photographs in Mumbai Airport and other Airports where there are long queues for screening the passengers who are entering the Airport. This is also tormenting. So, are you providing hand sanitizers to the passengers who are entering the Airports which can reduce the spread of Coronavirus within the country?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I would be very happy to answer both the questions and comments which the hon. Member has raised – one, with specific reference to Chennai Airport, and the other, in relation to the arrangements which we have made at the Airports to deal with the spread of Coronavirus. Let me start with the second issue first.

Sir, on an average, something like 70,000 passengers come to different Airports in the country, 30 of which deal with International traffic. Since the issue of Coronavirus has started, this number has come down from 70,000 to 62,000 or so. We started by screening passengers coming in from whatever are regarded as the 12 most seriously affected countries. As the information became available, I must tell the hon. Member, through you, that the World

Health Organisation acted on this issue comprehensively only around the 31st of January but we started all our procedures, including repatriation of Indians stranded in Wuhan and other places, two weeks before, that is, on 17th of January. With effect from 4th March, we are screening all incoming passengers from whichever country they come. Daily, several times a day, I personally monitor the queues, and the arrangements at the 30 International Airports where passengers are coming in. The number of passengers coming in has come down to 62,000 per day. With the travel advisory that we have issued yesterday, Sir, it is my expectation that it has come down a little from 60,000 to 40,000, and may come down even further. Even during the peak time, as it is called, when maximum number of flights come, the total amount of time being taken at the two large Airports – Delhi, which has an annual passenger throughput of 70 million, and Mumbai, which has an annual passenger throughput of 55 million – was between eight and ten minutes on an average, going up to 20 to 25 minutes. I have personally examined suggestions by some passengers that they were coming without having been screened through the Airport. Those reports are just not true. Every single incoming passenger is being screened. That provides a response to the hon. Member's assertion about what we are doing to prevent it. …(*Interruptions*)

Mr. Speaker Sir, if a crowd gathers at a particular Airport, if there is a congestion, and a lot of people are coming in, first of all, I would like to make it clear that all the passengers who are coming from the seriously affected countries, their aircrafts come to a different bay.

So, the screening procedures are completely separate. The baggage of those who are coming in from those affected countries is also separately treated. So, that is a major prevention measure so that you do not allow the passengers, who are normal, who may not have the symptoms.

But every passenger is screened. Those from the most seriously affected countries have a separate lane and procedure; those who are coming in even from other countries, are screened. There is a basic thermal screening. If they test positive, they will then go through a proper testing procedure.

I would, now, like to come to Chennai, if I may Sir. The hon. Member had asked about the expansion plan for Chennai Airport. That is more dear to his heart, equally dear as coronavirus …(*Interruptions*) He wants to keep it up …(*Interruptions*) I did not say 'dear to his heart'. His concern and to prevent it, is very dear to his heart.

Sir, the expansion plan for Chennai Airport is estimated to cost about Rs. 2,200 crore. Work is being done. I take the hon. Member's point that perhaps work is slow, but I think, he answered the question himself when he said that the State Government has not been forthright, and the land is not being made entirely available.

As far as we are concerned, this project is being executed by a commercial entity – Larsen & Toubro. We are monitoring it. Insofar as crowds gathering or rather queues for 30 to 40 minutes, I want to share with the hon. Member that this is partly reflective of the overall national situation. Today, we

have a passenger throughput in our airports of 345 million or so per year. I see this, in the next two-three years, rising to one billion passengers. When Jet Airways ceased operation, we had about 560 aircraft in the skies; today, it is well over 700 plus. My Secretary uses the figure 1,200. I think, we will be having 2,000 aircraft in the skies. Now, in order to deal with this, we need to expand the existing facilities at airports; we need to build new airports; and this is precisely 'work in progress'.

Insofar as Chennai is concerned, I am very happy to sit down with the hon. Member, whom I have had the privilege of knowing for many years, and see what we can, as a Central Government, do to expedite matters, which fall either within the domain of the State Government or other agencies.

श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश : अध्यक्ष महोदय, यात्री की सुविधा के लिए यह प्रश्न पूछा गया है। सूरत का ग्रोथ ढाई सौ परसेंट हुआ है। इसके हिसाब से वहां फ्लाइट्स का आना-जाना होता है। रात को एक साथ चार फ्लाइट्स हो जाती हैं, लेकिन एयरपोर्ट पर तीन फ्लाइट्स के लिए ही सुविधा उपलब्ध है, तो चौथी फ्लाइट आधे-पौने घंटे तक बाहर खड़ी रहती है। एयरपोर्ट के अंदर भी लोगों के बैठने के लिए जगह थोड़ी कम है। हमारा नया एक्सपैंशन के सर्वे का काम पूरा हो चुका है, लेकिन उसका ऑर्डर नहीं निकला है। सर इससे अवेयर हैं कि सूरत का ग्रोथ कितना हुआ है, उनके पास अर्बन मिनिस्ट्री भी है। वहां इंटरनेशनल फ्लाइट की सुविधा मिल चुकी है, जो रात को एक ही बार चलती है।

मेरा आपके माध्यम से उनसे यही प्रश्न है कि यह सुविधा बढ़ाने के लिए एवं एयरपोर्ट का एक्सपैंशन करने के लिए और कितना समय लगेगा?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I have had the privilege of discussing with my distinguished colleague many times, the timelines for Surat Airport. In Surat, the rate of growth of traffic, indeed, is very, very impressive. We need to expand the facilities and we also need to ensure that we have the infrastructure to deal with more flights that come in.

I have not had time to change my views on the timelines, which have been given, but my own sense is that there is no change in the timelines since I had last discussed it with her. My own belief is to Surat, we have just added flights from Bhubaneswar also. I do not need to give her the figures. She knows that the expansion work is of Rs. 350 crore. The date of completion continues to be 2022. There is no change in that, and she is aware of this.

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री, मेरे पास कुछ माननीय सदस्यों के निजी एयरलाइंस के बारे में शिकायतें आई हैं, मैने आपको कागज दिया है। आप उनकी भी एक बार जांच करा लें।

प्रो. सौगत राय : सर।

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय जी, अंतिम वक्ता।

PROF. SOUGATA RAY : Sir, the main question was regarding the measures taken by the Government to improve the passenger amenities at airports across the country during the last three years.

In our own airport at Kolkata, the NSCBI Airport, of which I am the Chairman of the Airport Advisory Committee, I find the queues growing longer and longer. I spoke to the Airport Director. He said that he had no power in the matter because the security check is done by the Central Industrial Security Force, CISF, which is under the control of the Home Ministry. He also

told me, the Airport Director, “He has no control over security because that is under the Bureau of Civil Aviation Security which is also under the Home Ministry.”

Now, the Airports Authority is being able to give no relief to the passengers, like in Chennai, who have to wait 45 minutes for security clearance.

Sir, through you, I would like to ask the hon. Minister whether he will take a meeting with the hon. Home Minister, the powerful Home Minister, so that the powers between the Airports Authority, the Ministry of Civil Aviation, CISF and the Bureau of Civil Aviation Security can be sorted out. The Airport Director told me: “He does not have the capacity to issue a single pass without BCAS.” उनसे बात करने के लिए और पैसेंजर्स को रिलीफ देने के लिए आप उनके साथ क्यों नहीं बैठते हैं?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I am fully aware of the concerns being raised by the hon. Member. Kolkata has developed into a major hub. There are flights from Kolkata being used by one of our airlines, in particular, to entire East Asia and to all other countries in the far East, South-East Asia, etc. The real issue is that Kolkata, today, has a throughput of 22 million passengers per annum. It has a capacity for 26 million but it is already utilising 22 million and this traffic is growing. We need another airport. We need to be able to allow the CISF and the Bureau of Civil Aviation Security to perform their jobs in the manner required in some way to ease the pressure on the queuing.

PROF. SOUGATA RAY : It is 45 minutes.

SHRI HARDEEP SINGH PURI: It will be in most international airports in the world which handle 100 million or 140 million passengers. That is a norm. But our effort is to reduce it and that reduction will come when we get another airport or when we get its widening. I am quite happy to meet my senior colleague, the Home Minister or his Ministers of State. I take meetings. I want to assure the Member that we are very much seized of the matter. We are determined to find ways and means of easing the pressure and reducing the waiting time on account of security checks at the airports.

श्री विनायक भाउराव राऊत: माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरा प्रश्न पैसेंजर एमिनिटीज और फ्लाइट्स के टाइमली एराइवल और डिपार्चर के बारे में है । हालाँकि, मंत्री महोदय अच्छी जानकारी दे रहे हैं, इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र महाराष्ट्र के सिन्धुदुर्ग में एयरपोर्ट शुरू होने वाला है, क्या आपने 1 मई को सिन्धुदुर्ग एयरपोर्ट शुरू करने के लिए कोई प्रावधान किया है? यदि नहीं किया है, तो उसे शुरू करने के बारे में मुझे जानकारी देना चाहेंगे?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, we stand committed to operationalising that airport at the earliest. Now, I do not know the date, it may be 1st May or 10th May, etc. So far, I am told, there is no slippage on that but we keep monitoring it. There are certain factors which are beyond our control. Insofar as the waiting time at the airport is concerned, we are also trying to install technology. We have provided 200 body scanners which have been installed throughout the country. If you are going through those body scanners, you do not need to wait for being physically checked, etc. So, those answers have already been provided as part of my answer to the question. We have other

technology which has been implemented all the time. On 1st May, the flights will be operational. As I said, I stand committed to that. I only hope, between now and 1st May, we do not have any other side-tracking or any other derailment but we are committed to that.

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी, आगरा के सांसद प्रो. एस.पी. सिंह बघेल जी को भी बुलाकर चर्चा कर लेना, उनका प्रश्न मैं नहीं ले रहा हूँ।

(Q. 264)

श्री प्रतापराव पाटिल चिखलीकर : क्या सरकार ने ग्रामीण युवाओं को खेलों के प्रति प्रोत्साहित करने, ग्रामीण क्षेत्रों से खेलों के संवर्धन हेतु कोई विशेष कार्य योजना बनाई है? यदि हां तो उसका तत्समय ब्यौरा क्या है?

माननीय अध्यक्ष: माननीय मेघवाल जी, अगर कहीं और सीट मिल जाए तो आप माननीय सदस्य की सीट चेंज कर दीजिएगा। माननीय सदस्य की सीट बिलकुल पोल के पीछे है।

श्री किरेन रिजीजू: सर, ग्रामीण भारत की ओर हम सबका ध्यान जाना चाहिए। भारत बहुत बड़ा देश है। हर स्टेट, हर यूनियन-टैरिटरी के लिए हम लोग विशेष रूप से कार्यक्रम बना रहे हैं। माननीय सदस्य जी ने रूरल इंडिया के बारे में सवाल पूछा है कि ग्रामीण भारत में युवाओं के लिए अलग से क्या प्रोविज़न्स किए गए हैं। युवाओं के लिए हमारे जो भी कार्यक्रम चलते हैं, उनमें हम ग्रामीण इलाकों को फोकस करने के लिए काम कर रहे हैं। बहुत सारे कार्यक्रम हैं, मैं उनकी डिटेल्स माननीय सदस्य को भिजवा दूंगा, अगर उनको किसी पर्टिकुलर स्कीम के बारे में डिटेल में पता चाहिए।

श्री प्रतापराव पाटिल चिखलीकर : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र नांदेड़ में राष्ट्रीय खेल विकास निधि से और भारतीय खेल प्राधिकरण के माध्यम से संचालित खेल प्रशिक्षण केन्द्र खोलने हेतु क्या अपनी कार्य योजना में शामिल करेंगे?

क्या सरकार महाराष्ट्र में राष्ट्रीय खेल प्रशिक्षण संस्थान खोलने का विचार कर रही है? अगर कर रही है तो कहां और कब तक तथा कितनी धनराशि का प्रावधान किया जाएगा?

श्री किरेन रिजीजू: सर, महाराष्ट्र खेल के क्षेत्र में काफी आगे है। अभी-अभी जो खेलो इंडिया यूथ गेम्स हुए हैं, उनमें भी महाराष्ट्र नंबर-वन आया है। महाराष्ट्र में इसकी बहुत संभावनाएं हैं। हमने कुछ स्पोर्ट्स इंस्टिट्यूट्स और एकेडमीज़ को सपोर्ट किया है। आप उनकी सूची देखेंगे तो उसमें महाराष्ट्र नंबर-वन आता है। इसकी लिस्ट लंबी है, इसलिए मैं पूरा पढ़कर नहीं बता रहा हूं। मुंबई

के अंदर पुणे, नांदेड़ हो या नागपुर, मराठवाड़ा हो या विदर्भ हो या कोस्टल हो, सारे रीजन्स में पोटेंशियल को देखते हुए हमने महाराष्ट्र में बहुत सारी खेल की एकेडमीज़ को सपोर्ट किया है। साथ-साथ हम 'साई' के ट्रेनिंग सेंटर्स को भी एक्सटेंशन दे रहे हैं। जो ट्रेडिशनल स्पोर्ट्स हैं, महाराष्ट्र में मल्लखम्भ जैसे खेल काफी पॉप्युलर हैं। हम उनके लिए भी इंडिजिनियस गेम्स के नाम से हम फाइनेंशियल असिस्टेंस दे रहे हैं।

डॉ. निशिकांत दुबे : अध्यक्ष महोदय, धन्यवाद।

मंत्री जी ने अपना जवाब दिया है। हमने रूरल स्पोर्ट्स के लिए और रूरल एरियाज़ में स्पोर्ट्स प्रमोशन के लिए प्रश्न पूछा था। भारत सरकार बहुत काम कर रही है, इसमें कोई दो मत नहीं हैं – ओलंपिक में कैसे पदक जीता जाएगा, एशियन गेम्स में कैसे पदक जीता जाएगा, लेकिन जब मैं इनका चार्ट देख रहा था तो दिव्यांगों के स्पोर्ट्स प्रमोशन के लिए जो पैसा है, वह निल हो गया है।

स्कीम फॉर आईडेंटिफिकेशन एंड नर्चरिंग ऑफ स्पोर्ट्स टैलेंट पर यह पूरा प्रश्न था। ग्रामीण क्षेत्र के युवा पैसे की कमी के कारण बहुत ज्यादा बेहतर नहीं कर सकते हैं। मंत्री जी, उसमें भी पैसा ज़ीरो है। आपने जहां पैसा बढ़ाया है, वह 'खेलो इंडिया' है। खेलो इंडिया की जो समस्या है, वह समस्या यह है कि आप कहते हैं कि यह स्टेट का सब्जैक्ट है और इस कारण से स्टेट इसके लिए जिम्मेदार है। उसका जो फाइनेंशियल असिस्टेंस है, जो मंत्रालय की ही रिपोर्ट है, वह इतनी कॉम्प्लेक्स है, जिसके कारण स्टेट को पैसा नहीं मिल पा रहा है।

मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह है कि पूरी दुनिया में, चाहे अमेरिका हो, चाहे चीन हो, चाहे स्पोर्ट्स में आगे कोई भी देश हो, वह जिस तरह डेवलप हुआ है, उसी तरह स्पोर्ट्स सिटीज़ या स्पोर्ट्स ज़ोन्स डेवलप करने की बात बार-बार उठती है, जिसमें टैक्स इन्सेन्टिव कैसे होगा, प्राइवेट पार्टिसिपेशन कैसे होगा, रूरल एरियाज़ का डेवलपमेंट कैसा होगा, उसके बारे में माननीय मंत्री जी का विभाग क्या कुछ कर रहा है? रूरल स्पोर्ट्स के बारे में भारत सरकार का क्या इरादा है, यह मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं।

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी, आपके खेलों के प्रति माननीय सदस्यों में बहुत रुचि है। कम से कम 50 मेंबर ऑफ पार्लियामेंट में खेलों के प्रति रुचि है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: यह देश के प्रति एक अच्छा संदेश है कि खेलों के प्रति सभी माननीय सदस्यों में बड़ी रुचि है। मैं इसके लिए माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूं।

श्री अधीर रंजन चौधरी : मंत्री जी, आप एम.पीज. को लेकर स्पोर्ट्स बनाइए। सालाना सारे एम.पीज. को स्पोर्ट्स में बुलाइए। हम एम.पीज. कितने तंदरुस्त हैं, यह पता चलेगा।

श्री किरेन रिजीजू: प्रधान मंत्री जी ने आपको फिट इण्डिया प्रमोट करने के लिए बधाई भी दी है।

श्री अधीर रंजन चौधरी : मैं इसीलिए तो यह कह रहा हूं।

श्री किरेन रिजीजू: अध्यक्ष जी, धन्यवाद। आपने पिछली बार भी युवा मामले और खेलों की चर्चा को डिमाण्ड फॉर ग्रांट्स में मौका दिया था। उसमें काफी चीजों का जिक्र हुआ था। माननीय सदस्य निशिकांत जी ने जो कहा है, उससे मैं सहमत हूं। हम खेलों को बढ़ावा देते-देते, हमें जो पैरा ओलंपिक्स है, दिव्यांगजनों के लिए स्पेशल ओलंपिक्स है, इनको भूलना नहीं चाहिए। हमें उनके लिए सदा प्रयास करते रहने चाहिए। हम इसके लिए काफी तैयारी कर रहे हैं। स्पेशल ओलंपिक्स और पैरा ओलंपिक्स के लिए हमने जो प्रावधान रखा है। पैरा ओलंपिक्स इस वक्त आपस में झगड़े की वजह से सस्पैंडेड है। हम पैसे देने के लिए तैयार हैं और पैसा पड़ा हुआ है। हम पैसा देना चाहते हैं, लेकिन वे आपस में झगड़ा करके कोर्ट में चले गए और इंटरनेशनल ओलंपिक कमेटी ने उनको सस्पैंड कर दिया। इसकी वजह से अभी पैसा खर्च नहीं कर पा रहे हैं।

मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि इस सस्पैंशन को उठाकर हम जल्दी ही पैसे देने की व्यवस्था कर रहे हैं। स्पोर्ट्स के रूरल एरिया झारखण्ड, जहां से निशिकांत जी आते हैं, उस रूरल एरियाज में बहुत संभावनाएं हैं। आदिवासी इलाकों में तो बहुत ज्यादा संभावनाएं हैं। इसके लिए हम सबसे बड़ी तीरंदाजी की प्रतियोगिता रांची में कर रहे हैं। हमारे तीरंदाजी संघ के अध्यक्ष

अर्जुन जी, नाम भी अर्जुन है और वे तीरंदाजी संघ के अध्यक्ष बन गए हैं, उनके माध्यम से बातचीत करके बहुत बड़ी योजना झारखण्ड में कर रहे हैं।

मेरी एक रिक्वेस्ट है कि झारखण्ड सरकार पिछले पांच सालों में यूटिलाइजेशन सर्टिफिकेट ठीक से नहीं दे रही है। इसकी वजह से फण्ड नहीं जा पाया है। सदस्य जी को और झारखण्ड के जितने भी सदस्यगण यहां हैं और मैं राज्य सरकार से अनुरोध करना चाहता हूं कि जो पैसा दिया गया है, उसका यू.सी. भेजें, ताकि हम और फण्ड दे सकें।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, आप लिखकर दे देना तो मैं आधे घण्टे की चर्चा इसके लिए अलाउ कर दूंगा। जिन्होंने आज इसके लिए नाम दिए हैं, उनको उस आधे घण्टे की चर्चा में बोलने का मौका दिया जाएगा।

श्री अखिलेश यादव : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से बहुत छोटा सवाल पूछना चाहता हूं। मैं जिस गांव में पैदा हुआ हूं, उस गांव में वर्ल्ड क्लास क्रिकेट स्टेडियम है, वर्ल्ड क्लास एथलैटिक सेंटर है, वर्ल्ड क्लास हॉकी का स्टेडियम है ...(व्यवधान)। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या एक बार गांव में जाकर उन व्यवस्थाओं को देकर उनको शुरू कराना चाहेंगे?

श्री किरेन रिजीजू: अध्यक्ष जी, माननीय अखिलेश जी जब उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री थे तो सैफई एरिया के इलाके में जो काम किया है, मैंने उसकी रिपोर्ट ली है और सदस्य जी से भी बात की है। वहां के वर्तमान मुख्य मंत्री योगी आदित्यनाथ जी से मेरी चर्चा हुई और यह फैसला किया है कि आपके यहां जो बहुत ही वर्ल्ड क्लास फैसिलिटीज हैं, उनको स्पेशल ट्रीट करते हुए हम उनका इस्तेमाल करेंगे और उनको एकेडमी के रूप में चलाएंगे। यह बात मुख्य मंत्री जी से हो गई है।

(Q. 265)

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : अध्यक्ष जी, जो उत्तर मिला है, मैं उससे बहुत संतुष्ट हूं।

माननीय अध्यक्ष: आप संतुष्ट हैं तो अगला प्रश्न ले लेते हैं।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : अध्यक्ष जी, क्या मैं दिल्ली से संबंधित प्रश्न पूछ सकती हूं?

माननीय अध्यक्ष: हां, आप पूछिए।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : अध्यक्ष जी, मेरा जो सवाल है, उसका उत्तर मिल गया है, लेकिन इसी योजना से संबंधित जो दिल्ली की योजनाएं हैं, वे कब तक लागू हो रही हैं और निर्भया फण्ड का क्या किया जा रहा है? मैं यह प्रश्न माननीय मंत्री जी से पूछना चाहती हूं।

श्री नितिन जयराम गडकरी : सम्माननीय स्पीकर महोदय, 'Security for women in public road transport in the country', यह योजना निर्भया फण्ड के आधार पर लागू हुई थी। इसमें नेशनल लेवल पर व्हिकल सिक्योरिटी ट्रैकिंग सिस्टम, एक पैनिक बटन रखा गया था, कमाण्ड एण्ड कंट्रोल सेण्टर था, ये सब बातें थीं। अभी हमने यह किया है कि मेण्डेटरी पब्लिक बटन और कैमरा, यह पब्लिक ट्रांसपोर्ट व्हिकल अण्डर द मोटर व्हिकल एक्ट के अंतर्गत मेण्डेटरी किया है। अब इसके करने की जरूरत नहीं है।

यह स्कीम महिला एवं बाल विकास विभाग की है, जो वर्ष 2013 में मंजूर हुई थी। अभी उत्तर प्रदेश में एक पिंक सर्विस शुरू हुई है, जो केवल महिलाओं के लिए है। उसका अच्छा परिणाम मिला है। एक करोड़ की आबादी से बड़े शहर, जहां महिलाओं को दिक्कतें होती हैं, वहां पर पिंक बस की योजना अच्छी चल सकती है। इस बारे में कुछ बातें इम्प्लिमेंट हुई हैं। महिलाओं की सुरक्षा को ध्यान में रखकर महिला एवं बाल विकास विभाग मंत्री श्रीमती स्मृति ईरानी जी से बात करके हम इस योजना में कुछ महत्वपूर्ण इनीशिएटिव्स लेकर इस योजना को नए रूप में इम्प्लिमेंट करने की कोशिश करेंगे।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि दिल्ली में इसकी वस्तुस्थिति क्या है और साथ ही क्या यह मेट्रो में भी लागू हो रही है? अगर यह स्कीम केंद्र सरकार की है, तो उसके विषय में थोड़ा विस्तार से बताएं।

श्री नितिन गडकरी : सर, मेट्रो का विभाग मेरे अधीन नहीं आता है। अर्बन डिपार्टमेंट के मंत्री इसके बारे में बता पाएंगे। We have already made it mandatory for VTS and panic button in the rules. यह हमने मैनुफैक्चर के लिए मैंडेटरी किया है। जहां तक दिल्ली की बात है, दिल्ली में अभी तक यह स्कीम इम्प्लिमेंट नहीं हुई थी। मैनुफैक्चरिंग के बाद जो नई बसें आएंगी, उनमें कैमरा और बटन आदि लगे होंगे। उसके लिए सिटी में एक सेंटर पुलिस कमिश्नर ऑफिस में खोलना होगा। बटन दबाने के बाद तुरन्त उसकी इन्फॉर्मेशन वहां जाएगी। यह स्कीम भी निर्भया कांड के बाद आई थी। ब्रीफिंग के बाद मेरा जो अनुभव है, उस आधार पर सबसे अच्छी स्कीम महिलाओं के लिए पिंक सर्विस की शुरूआत करना है। किसी गवर्नमेंट ऑफिस से महिलाएं 5:00 बजे के बाद निकलती हैं, तो उनके लिए स्पेशल बसेज, जिनके ड्राइवर, कंडक्टर महिलाएं हों तथा उस बस में बैठने वाली भी केवल महिलाएं हों, ऐसी स्पेशल पिंक कलर की बसेज, जिनकी संख्या एक करोड़ से ज्यादा आबादी वाले शहरों में यदि हम करेंगे तो महिलाओं को काफी फायदा होगा। दिल्ली में यह योजना शुरू करने हेतु हम ऐसी बसेज लाने के बारे में विचार करेंगे। महिला एवं बाल विकास विभाग की अनुमति के बाद जैसे ही वहां से फंड हमारे पास आता है तथा उनकी अनुमति मिलती है तो उनसे बातचीत करने के बाद इस पर निर्णय लिया जाएगा।

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI : Sir, I would like to ask the Minister about the Nirbhaya Fund. In some of the States like even in Tamil Nadu, the Nirbhaya Fund has not been used at all. The Government has said that it is clueless as to what to do with a large portion of the Nirbhaya Fund. So, I would like to know what the Tamil Nadu Government has done as far as the security of women is concerned, when it comes to your Department of Road Transport

and Highways. What are the schemes they have brought in? What have they done to protect women and utilise the fund?

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI : Hon. Speaker, Sir, for Tamil Nadu, 20.35 per cent of the project cost is already sanctioned. The problem is that the State Government has to contribute 40 per cent and that is the defect of this scheme. No State Government is in a position to contribute 40 per cent. That is the basic problem. So, everywhere that is the problem with every State where we have to find out a solution. If the State Governments are not in a position to finance it, we need to finance them 100 per cent. Exactly, on that point of view, we need to change the scheme. Basically, the Fund belongs to the *Mahila* and *Bal Kalyan Vibhag*. So, I need to take the permission from Smriti Irani Ji. For taking the appropriate steps for that, I will have a meeting with her and then we will clear it. Then, we will sanction 100 per cent fund for Tamil Nadu.

SUSHRI MAHUA MOITRA : Mr. Speaker, Sir, I would like to ask a question to the hon. Minister who is always very proactive and helpful when it comes to all these issues. On the question of the big metro cities in terms of women travelling at night, when we see availability of public transport for women, there is availability of taxis but for a lot of middle-class women, still the taxis are expensive, especially with Uber and Ola. Their night pricing is sometimes 1.4x or 1.5x. So, it is expensive. The second thing is regarding buses. When I speak to a lot of young women, who do not want to take buses at night, the problem-- even if it is a bus for women-- is that they have to wait in a bus stop

for the bus to come. So, sometimes they are waiting for 30-35 minutes which is not good.

The other thing is that women take autos and scooters during the day. What I wanted to suggest to the Minister, and it can also create employment, is that at least for the metro cities, the Government can start auto service which can ply all night or at least till 4 a.m., which women can use by calling through a number. It is a cheaper form of a taxi service, which is primarily for women. It would be a secure service where they can put it via phone number so that the family can track it. It is a midway between waiting for a bus and an expensive taxi. I think, with the availability of this service, a lot of younger women don't have to be dependent on a male member to drop them and get into an unsafe situation. This is a suggestion if it could be followed through.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Hon. Speaker, Sir, it is a good suggestion. We will think on it. But one such scheme has already been launched by my Department and I would need your cooperation in this regard.

We have already taken a decision. The two wheelers running on electricity and biofuel have been exempted from the permit requirements. There is already a provision for it. The Department has issued a guideline to the State Governments particularly in terms of women who can operate two-wheeler as taxi with an electronic meter. They will provide auto services particularly to ladies.

So, we have already recommended this scheme to the State Governments to exempt electric or biofuel run two-wheelers, three-wheelers and taxis from permit requirements. That is the reason it is going to create more employment in related sectors. *....(Interruptions)*

प्रो. सौगत राय : ऑन द ग्राउण्ड कुछ नहीं हुआ है।

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, नहीं हुआ है, यह सवाल तो मुझे आपसे पूछना चाहिए। …(व्यवधान) मैंने अपनी तरफ से एडवाइजरी भेजी, उसके बाद भी, मैं आपको व्यथित होकर यह बताना चाहता हूं, मैं पॉलिटिकल नहीं बोल रहा हूं, यह जो ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट है, उस डिपार्टमेंट में जिस प्रकार से काम चल रहा है, वहां नई बातों को लागू करने के लिए इतना रेजिस्टेंस है कि वह इसको करते नहीं हैं। आपको पता ही है कि परमिट लेने के लिए क्या-क्या करना पड़ता है? परमिट देने वाले लोगों के इसमें वेस्टेड इंटरेस्ट होते हैं और वे एग्ज़म्प्शन्स को लागू नहीं होने देते हैं। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आपकी स्टेट गवर्नमेंट को मैंने ऑलरेडी एडवाइजरी भेजी है, यह सब्जेक्ट कंकरेंट लिस्ट में है, मैं कानून नहीं बना सकता हूं। It is in the Concurrent List. आप स्टेट गवर्नमेंट को बोलिए। हमारी सम्माननीय सदस्या ने जो सुझाव दिए हैं, वे बहुत अच्छे हैं, सरकार उन पर विचार करके इम्प्लीमेंट करने की कोशिश करेगी।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे कुछ विषयों पर स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं। मैंने स्थगन प्रस्ताव की किसी सूचना को अनुमति नहीं दी है।

अधीर जी, आप क्या बोलना चाहते हैं?

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR) : Sir, the number of defaulting and collapsing banks has been increasing with an alarming pace. The people of our country, especially the depositors have been deprived, cheated and flinched by the banks at a regular interval. *....(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी जब सदन में आएं, तब आप यह विषय उठाइएगा।

…(व्यवधान)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : One after another five banks have collapsed. It is an eloquent testimony of this Government's mismanagement and failure. *....(Interruptions)* आम लोगों का पैसा लूटा जा रहा है। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी जब सदन में आएं, तब आप यह विषय उठाइएगा।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : येस बैंक में क्या हुआ है? …(व्यवधान) सर, सरकार की निगरानी में येस बैंक को लूटा गया। …(व्यवधान) सर, अब कह रहे हैं कि 50 हजार रुपये से ज्यादा की निकासी येस बैंक से नहीं की जा सकती है…(व्यवधान) ऐसा जुल्म क्यों हो रहा है? …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप नियम के तहत चर्चा मांगें, मैं आपको बोलने का मौका दूंगा।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, यह एक बड़ा मुद्दा है। आपको हमें बोलने की आज्ञा देनी चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, जब सदन में आएंगी तो मैं आपको बोलने का समय दूंगा। अभी मंत्री जी नहीं हैं। मंत्री जी आएंगी, तब मैं आपको बोलने का समय दूंगा। अभी मंत्री जी नहीं हैं।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी की मौजूदगी में मैं आपको बोलने का मौका दूंगा।

...(व्यवधान)

12.04 hrs

PAPERS LAID ON THE TABLE

माननीय अध्यक्ष : सभा पटल पर रखे जाने वाले पत्र। श्री किरेन रिजीजू।

…(व्यवधान)

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 a copy of the Waqf Properties Lease (Amendment) Rules, 2020 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R.126(E) in Gazette of India dated 18th February, 2020 under sub-section (3) of Section 12 of the Waqf Act, 1995. *....(Interruptions)*

(Placed in Library See No. LT 2190/17/20)

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 of the Notification No. G.S.R.10(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated 3rd January, 2020, notifying the pre-determined rates of premium chargeable for different uses/locations for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20, mentioned therein, under Section 57 of the Delhi Development Act, 1957.

(Placed in Library See No. LT 2191/17/20)

(2) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 14A of the Aircraft Act, 1934:-

(i) The Aircraft (Fourth Amendment) Rules, 2018 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R.897(E) in Gazette of India dated 20th September, 2018, together with an explanatory note.

(ii) The Aircraft (Sixth Amendment) Rules, 2018 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R.1089(E) in Gazette of India dated 6th November, 2018, together with an explanatory note.

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

(Placed in Library See No. LT 2192/17/20)

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

1. (एक) नर्मदा नियंत्रण प्राधिकरण, इंदौर के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नर्मदा नियंत्रण प्राधिकरण, इंदौर के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

(Placed in Library See No. LT 2193/17/20)

3. (एक) बेतवा नदी बोर्ड, झांसी के वर्ष 2018-2019 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) बेतवा नदी बोर्ड, झांसी के वर्ष 2018-2019 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

4. उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)। ...(व्यवधान)

(Placed in Library See No. LT 2194/17/20)

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

(1) (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 2018-2019, alongwith 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 2018-2019.

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

(Placed in Library See No. LT 2195/17/20)

12.05 hrs

COMMITTEE ON GOVERNMENT ASSURANCES

1st and 2nd Reports

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ) : अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं:-

(1) 'आश्वासनों को छोड़ दिए जाने के अनुरोधों (माने गए)' के बारे में पहला प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा)।

(2) 'आश्वासनों को छोड़ दिए जाने के अनुरोधों (न माने गए)' के बारे में दूसरा प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा)।

12.05 ½ hrs

COMMITTEE ON SUBORDINATE LEGISLATION

1st Report

SHRI RAGHU RAMA KRISHNA RAJU (NARSAPURAM): Sir, I rise to present the First Report (Hindi and English versions) of the Committee on Subordinate Legislation on the Action Taken by the Government on the observations/recommendations contained in the 10th Report of the Committee (Sixteenth Lok Sabha).

12.06 hrs

STANDING COMMITTEE ON ENERGY

(i) **3rd to 5th Reports**

SHRIMATI ANUPRIYA PATEL (MIRZAPUR): Sir, I rise to present the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Energy (2019-20):-

(1) Third Report on Demands for Grants (2020-21) relating to the Ministry of New and Renewable Energy.

(2) Fourth Report on Demands for Grants (2020-21) relating to the Ministry of Power.

(3) Fifth Report on Action Taken on the recommendations contained in the Thirty-ninth Report (16th Lok Sabha) on Demands for Grants (2018-19) of the Ministry of New and Renewable Energy.

(ii) Action Taken Statements

SHRIMATI ANUPRIYA PATEL: Sir, I rise to lay on the Table the following Statements (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Energy (2019-20):-

(1) Action Taken by Government on the recommendations contained in Chapter – I of the Thirty-second Report (Sixteenth Lok Sabha) of the Standing Committee on Energy on Action Taken by the Government on the Recommendations contained in the Twenty-seventh Report (Sixteenth Lok Sabha) of the Committee on Demands for Grants (2017-18) of the Ministry of New and Renewable Energy.

(2) Action Taken by Government on the recommendations contained in Chapter – I of the Thirty-fifth Report (Sixteenth Lok Sabha) of the Standing Committee on Energy on Action Taken by the Government on the Recommendations contained in the Sixteenth Report (Sixteenth Lok Sabha) of the Committee on Demands for Grants (2016-17) of the Ministry of New and Renewable Energy.

12.07 hrs

STANDING COMMITTEE ON FINANCE
7th to 11th Reports

SHRI JAYANT SINHA (HAZARIBAGH): Sir, I rise to present the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Finance:-

(1) Seventh Report on Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Finance (Departments of Economic Affairs, Expenditure, Financial Services and Investment & Public Asset Management).

(2) Eighth Report on Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Finance (Department of Revenue).

(3) Ninth Report on Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Corporate Affairs.

(4) Tenth Report on Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Planning.

(5) Eleventh Report on Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Statistics and Programme Implementation.

12.07 ½ hrs

STANDING COMMITTEE ON COAL AND STEEL
6th to 8th Reports

श्री राकेश सिंह (जबलपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं कोयला और इस्पात संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं:-

(1) कोयला मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगों (2020-21)' के बारे में छठा प्रतिवेदन।

(2) खान मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगों (2020-21)' के बारे में सातवां प्रतिवेदन।

(3) इस्पात मंत्रालय से संबंधित 'अनुदानों की मांगों (2020-21)' के बारे में आठवां प्रतिवेदन।

12.08 hrs

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT, TOURISM AND CULTURE
276th to 279th Reports

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : अध्यक्ष महोदय, मैं परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) नागर विमानन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21) के बारे में 276वां प्रतिवेदन।

(2) संस्कृति मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21) के बारे में 277वां प्रतिवेदन।

(3) सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21) के बारे में 278वां प्रतिवेदन।

(4) पोत परिवहन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21) के बारे में 279वां प्रतिवेदन।

12.08 ½ hrs

STATEMENTS BY MINISTERS

(i) Seeking exemption from framing of 2 rules under Aera Act, 2008*

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 rise to lay a statement regarding seeking exemption from framing of 2 rules under AERA Act, 2008 namely AERA (Performance Standards relating to quality, continuity and reliability of service for Major Airports) Rules and Airports Economic Regulatory Authority Appellate Tribunal (AERAAT) (Group A and B Posts) Recruitment Rules.

---

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 2196/17/20.

12.09 hrs

MAJOR PORT AUTHORITIES BILL, 2020*

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SHIPPING AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA): Sir, I rise to move for leave to introduce a Bill to provide for regulation, operation and planning of Major Ports in India and to vest the administration, control and management of such ports upon the Boards of Major Port Authorities and for matters connected therewith or incidental thereto.

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

> "कि भारत में महापत्तनों के विनियमन, प्रचालन और योजना के लिए तथा महापत्तन प्राधिकरणों के बोर्डों में ऐसे पत्तनों के प्रशासन, नियंत्रण और प्रबंधन को निहित करने तथा उससे संबद्ध या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।"

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): Sir, I rise to make an objection under Rule 72 of the Rules of Procedure to the introduction of this Bill on the following four grounds, but the overall ground is that this Bill is not ready for introduction. Far-reaching changes in the management of our ports have

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part –II, Section 2, dated 12.3.2020.

been contemplated in the Bill, but the draft is very vaguely and carelessly drafted, and it should be reintroduced after revision.

Sir, I will give you the four reasons right now. The first one is that they have created a 13-member Board to manage ports where the Bill actually provides for seven of these, out of 13, to be from private persons. The majority, in other words, dominating will be of the private persons. The qualification and experiences of the members have not been mentioned in the Bill. The Chairperson and Deputy Chairperson, who have the power to exercise supervision and control over the acts of all employees of the Major Port Authority are to be appointed on the recommendation of a Selection Committee whose own constitution is unclear. It is not specified in the Bill.

The second objection is over the completely unequal representation of the private interest vis-à-vis the employees' interest. They have got four independent members representing basically the interest of the business community, and only two representing the employees.

The third objection is that the Bill provides a restriction period of only one year for the Board members to seek re-employment after the tenure of their offices. This is an insufficient safeguard which will promote bias in the discharge of the functions. They can get a job afterwards with the same company that they are regulating.

There is one more omission, which is my fourth objection. The Bill fails to provide a clear demarcation between 'port-related use' and 'non-port related use' giving rise to ambiguity about the lawful use of power.

The Standing Committee had prescribed two separate definitions for these terms. The Bill has not employed either of them.

I would like to stress that ports are a national property. They are meant for public and social benefits. People give up their lands, States give up their lands to construct ports in the larger interest of the prosperity of the country.

This is too important an issue to be dealt with in this cavalier fashion in this hastily-drafted Bill.

I, therefore, object to its introduction. I ask the Government to go back, study the Bill, re-write it and come back with these concerns addressed. Thank you, Mr. Speaker.

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Under Rule 72 (1) of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I oppose the introduction of the Major Port Authorities Bill, 2020.

We have been complaining for a long time in this House that this Government seems set and determined to pave the way for privatisation of all Government assets. Earlier we have seen airports being handed over to private parties. We know how private ports are operating in Gujarat, including the Mundra Port operated by Adanis. We have the Kolkata Port, which is 150-years old. The Prime Minister himself went to inaugurate the 150th celebrations.

Now, four people representing industry has been brought in. They will enable the Board to use the property and assets. …(*Interruptions*) सर, कनफिलिक्ट ऑफ इंट्रेस्ट है, बिज़नेसमेन को इस बोर्ड में लाया जा रहा है। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, जब इस विषय पर डीटेल्ड चर्चा होगी, आप तब विस्तार से चर्चा करना। अभी आप बिल की अथॉरिटी पर चर्चा करें। …(व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY: The idea is to lease out the port. …(*Interruptions*). Already dry docks have been given to private parties.

SHRI HIBI EDEN (ERNAKULAM): I would like to oppose the introduction of the Major Port Authorities Bill, 2020 under Rule 72 (1) of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha.

This Bill is a continuation of the existing policy of privatisation set in motion by the Union Government, which is accelerating disinvestment of public sector undertakings. The Bill is intended to accord an overarching control to private entities to wrest vital national assets. The Bill questions the established federal structure as overarching powers are granted to the Ports Authorities over the State Governments. When such unregulated powers are provisioned to private sector in the development of critical national infrastructure, there exists a possibility of usurpation of control with scant regard to law. The Bill also includes Cochin Port, which is in my constituency, which faces a major crisis.

So, I would like the Government to withdraw the Bill, re-draft it and re-introduce it. Thank you.

श्री मनसुख एल. मांडविया: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्यों ने अपनी बात जो इस बिल के संदर्भ में रखी है, उसके संदर्भ में आपको मैं एश्योर करना चाहता हूँ कि पोर्ट का प्राइवेटाइजेशन हम नहीं कर रहे हैं। …(व्यवधान) इस बिल पर तीन साल से कनसल्टेशन हो रहा था, बाद में स्टेंडिंग कमेटी में गया था। पिछली संसद में यह बिल आया था, लेकिन पिछली संसद की पांच साल की

अवधि पूरी हो जाने की वजह से वह लैप्स हो गया तो फिर से आया है। बोर्ड में हम कोई बदलाव नहीं कर रहे हैं।

ट्रस्टी के नाम की जगह पर हम केवल उसको बोर्ड मैम्बर के रूप में चेंज कर रहे हैं। ...(व्यवधान) I am telling ...(*Interruptions*) I will clarify all things. दूसरा, उसमें कोई ट्रस्टी, जो लेबर ट्रस्टी है, पहले भी दो लेबर ट्रस्टी थे, आज भी हम दो ही लेबर ट्रस्टी रख रहे हैं। उसमें हमने केवल इतना ही बदलाव किया है कि लेबर के नाम से कई लोग आ जाते थे, वास्तव में वे लेबर नहीं होते थे। हमने क्लेरिफाई किया है कि लेबर का ही रिप्रेजेंटेशन हो और लेबर ही मैम्बर हो। केवल इतना ही चेंज किया है। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आप बैठे लोगों का जवाब मत दीजिए।

श्री मनसुख एल. मांडविया : सर, पुराने जो बोर्ड थे, हम वैसा ही बोर्ड रख रहे हैं। मैं यह बिल इसलिए ला रहा हूँ, बदलते समय में कई प्राइवेट पोर्ट आए हैं, मेरे पोर्ट के पास कई पावर कम हैं, प्राइवेट पोर्ट के साथ मेरे पोर्ट को कम्पीटिशन करनी पड़ती है, इसलिए हम पावर थोड़ी डेलिगेट कर रहे हैं, बाकी सभी शक्तियाँ भारत सरकार के पास ही रहेंगी। रूल्स एंड रेग्युलेशन भारत सरकार ही बनाएगी। प्राइवेट लोगों के हित के लिए उसमें कोई जगह नहीं है। Private port is a different thing. यह गवर्नमेंट पोर्ट है। उसकी लेबर के लिए भी जिस दिन लेबर इस पोर्ट में आई है, उस दिन जो रूल्स एंड रेग्युलेशन है, उसको ही हम फॉलो कर रहे हैं। लेबर के प्रति भी कोई नेगेटिव इफेक्ट नहीं होगा। कोई लेबर पेंशनर है, उसके ऊपर भी कोई नेगेटिव इफेक्ट नहीं होगा। सभी चीज है, केवल इस पोर्ट अथॉरिटी बिल के माध्यम से हम पोर्ट को थोड़ी सी शक्ति दे रहे हैं, ताकि वह समय के अनुसार कम्पीटिशन करके आगे बढ़ सके।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मैं नियम 72 की व्याख्या जरूर कर देता हूँ, ताकि सभी माननीय सदस्यों को ध्यान रहे। वैसे तो जो माननीय सदस्य नियम 72 के विषय उठाते हैं, वे सब विद्वान माननीय सदस्य हैं, लेकिन सदन को विषय ध्यान में रहे, जैसा कि नियम 72 की भाषा से स्पष्ट है-

किसी विधेयक के पुर:स्थापन के प्रस्ताव का विरोध, न केवल इस आधार पर कि विधेयक ऐसे विधान का सूत्रपात करता है, जो सभा की विधायनी क्षमता से परे है, बल्कि अन्य आधारों पर भी किया जा सकता है।

...(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : यह गलत इंटरप्रिटेशन है। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट। अगर आसन गलत प्लेस कर रहा है, तो इस पर अभी डिबेट कर लेंगे। मैं विषय पूरा पढ़ लूँ।

...(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय: आप फिर से रिपीट कीजिए। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : जैसा कि नियम 72 की भाषा से स्पष्ट है-

> "यदि किसी विधेयक के पुर:स्थापन के प्रस्ताव का विरोध, न केवल इस आधार पर कि विधेयक ऐसे विधान का सूत्रपात करता है, जो सभा की विधायनी क्षमता से परे है, बल्कि अन्य आधारों पर भी किया जा सकता है। जहाँ पुर:स्थापन के प्रस्ताव का विरोध विधायनी क्षमता से भिन्न आधारों पर किया जाता है, पुर:स्थापन का विरोध कर रहे सदस्य को एक अत्यंत संक्षिप्त वक्तव्य देना होता है। "

नियम 72, उप नियम 1 का पहला परन्तु स्पष्ट वर्णित करता है-

> "यदि विधेयक के पुर:स्थापन का विरोध इस आधार पर किया जाता है कि विधेयक की विषय-वस्तु इस सभा की विधायनी क्षमता से परे है, तो अध्यक्ष द्वारा अन्य सदस्यों को विधेयक के उपबंधों पर अपने मत रखने की अनुमति दी जाती है। "

यह मेरी आज्ञा से ही आपको अनुमति मिली है।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I fully agree with the ruling of the hon. Speaker. Absolutely, it is the freedom and authority of the hon. Speaker whether right to oppose is permitted, that means, whether observation can be made. That is also there. It is absolutely within the purview of the hon. Speaker to permit to make a brief statement. That is under rule 72(1). The first proviso deals with that.

माननीय अध्यक्ष : मुझे भी अच्छा लगता है, जब सदन में विधायी कार्य पर एक सारगर्भित चर्चा होती है और होनी भी चाहिए। इसलिए उन माननीय सदस्यों को मैं धन्यवाद देता हूं, जो समय-समय पर इन विषयों पर चर्चा करते हैं। मैं उसके लिए हमेशा कोशिश करता हूँ कि उनको सम्पूर्ण मौका दिया जाए, क्योंकि कानून देश के लिए बन रहे हैं। संसद में विधायी कानून बनाने के लिए हम सब लोग यहाँ चुनकर आए हैं। कानून देश के हित में बने, इसके लिए चर्चा, संवाद, वाद-विवाद होना चाहिए, सहमति-असहमति भी होनी चाहिए, लेकिन चर्चा का पूर्ण मौका दिया जाना चाहिए, जो मैं हमेशा आप लोगों को देता हूँ।

प्रश्न यह है :

"कि भारत के महापत्तनों के विनियमन, प्रचालन और योजना के लिए तथा महापत्तन प्राधिकरणों के बोर्डों में ऐसे पत्तनों के प्रशासन, नियंत्रण और प्रबंधन को निहित करने तथा उससे संबद्ध या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA : Sir, I introduce the Bill.

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, मैं एक छोटा सा विषय उठाना चाहता हूँ। …(व्यवधान) सर, आप जानते हैं, सारा सदन जानता है कि हिन्दुस्तान में यस बैंक को लेकर लाखों की तादाद में लोग परेशानियों से गुजर रहे हैं। …(व्यवधान)

सर, आम लोगों का पैसा लूटा जाता है और वह भी सरकार की निगरानी में। …(व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): अध्यक्ष जी। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, मैंने आपसे आग्रह किया है।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, एक के बाद एक प्राइवेट बैंक, कंपनी ध्वस्त हो रही हैं। …(व्यवधान) लोगों को अभी कहा जा रहा है कि अभी आप 50 हजार रुपये से ज्यादा निकास नहीं कर सकते हैं। …(व्यवधान) लोगों का पैसा लूटा जाता है और फिर लोगों को कहा जाता है कि इसकी भरपाई तुम करो। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आपको मैंने कहा है कि माननीय मंत्री जी की उपस्थिति में आप इसे उठाएं। नो-नो।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी: लोगों का पैसा लूटा जाता है और फिर लोगों को कहा जाता है कि तुम इसकी भरपाई करो। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय विदेश मंत्री जी।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : इसलिए एसबीआई इनको पैसा देने के लिए बेल आउट पैकेज बना रहा है। …(व्यवधान) ये सरासर हमारे बैंक के पैसे को बर्बाद कर रहे हैं। …(व्यवधान) पहले नो योर कस्टमर चलता था, अभी नो योर…(व्यवधान)

12.22 hrs

STATEMENTS BY MINISTERS-Contd...

(ii) Recent developments pertaining to Indians stranded in Iran as a result of Corona Virus

THE MINISTER OF EXTERNAL AFFAIRS (DR. SUBRAHMANYAM JAISHANKAR): Hon. Speaker, Sir, …(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी का महत्वपूर्ण विषय पर स्टेटमेंट हो रहा है। आप उसे सुनिए।

…(व्यवधान)

DR. SUBRAHMANYAM JAISHANKAR: Sir, I rise to apprise this august House of some recent developments pertaining to Indians stranded in Iran as a result of the Corona virus situation. …(*Interruptions*) Before I come to the Iran situation, kindly allow me to describe the larger global landscape with respect to Corona virus and our approach in responding to this challenge.

As all hon. Members are aware, the global spread of Corona virus is now real and serious. Yesterday, the WHO declared it as a pandemic. As a country whose citizens are spread across the world, this is a matter of utmost concern. At the same time, it is absolutely essential that we react responsibly and soberly. What we say and what we do should address problems, not spread panic. It is natural that there would be situations of different degrees of gravity in different parts of the world. As a Government, we will assess these in terms of their urgency and seriousness, and respond accordingly.

As the House would have noted, where specific interventions are required -- as in the case of Wuhan in China, the Diamond Princess crew in Japan or now the pilgrims in Iran -- we will take necessary action. But these are exceptional situations that require exceptional response. At this time, travel in itself is not recommended as it only heightens risks. Where communities are understandably anxious, we should reassure them and encourage the observance of globally recognized precautions and procedures. An excessive sense of alarm would only be to the detriment of those who are really in need.

Let me now turn to the issue of Iran. As per available information, there are above 6,000 Indian nationals in various provinces of Iran. These include 1,100 pilgrims mainly from the Union Territories of Ladakh and Jammu and Kashmir, and the State of Maharashtra; nearly 300 students primarily from the Union Territory of Jammu and Kashmir; about 1,000 fishermen from the States of Tamil Nadu, Kerala and Gujarat; and others who are on longer-term stay visas in Iran for pursuing their livelihood and religious studies.

As the Government started receiving information about the spike in Corona virus cases in Iran, as a precautionary measure, direct flights between India and Iran were temporarily suspended with effect from 27 February. Advisories were issued to avoid travel and returning passengers were started to be screened. This is an ongoing exercise.

Our Embassy in Tehran and Consulates in Bandar Abbas and Zahidan are naturally reaching out immediately to Indian nationals in Iran and ascertaining their welfare.

An advisory was issued asking our nationals to observe appropriate precautions. Emergency contact details of the Indian Mission were put out. Embassy and Consulate officials have been reassuring the Indian nationals and ensuring that they are in good health and had adequate provisions. I mention this as an overall approach but also with specific reference to the fishermen community whose welfare has been raised with me by a number of hon. Members.

Given the large number of Indians in Iran, it was natural that we should seek to sequence their return, taking into account their location and exposure. The initial focus is on visiting pilgrims. Many of them are in Qom, where Coronavirus incidence has been strong. The nature of residency also increases the risks of exposure. Age is also a factor to be taken into account. As their welfare is being currently addressed, we are now focusing on Indian students. Many of them are studying medicine and are fully aware of the precautions to be taken in this difficult situation. The Embassy is in regular contact with them as a group. Our understanding is that the region where most fishermen are located has not been affected so severely. These factors will guide our approach in the coming days.

Over the last few days, the Government has been making focused efforts for the safe return of the stranded Indians. Given the scale of COVID-19 and its pressure on Iran's own resources, a

team of six Indian health officials has been deputed to Iran in order to set up testing and sampling facilities there. The first batch of 108 samples were received in India on 7 March. These were tested and 58 Indian pilgrims (25 men, 31 women and two children), who tested negative, were repatriated in IAF C-17 special flight on 10 March. We have also received samples of 529 more Indians on this flight which have been tested in National Institute of Virology, Pune. So far, 299 of them have tested negative. Some mort results are awaited. We continue to collect more samples in Tehran and our endeavor is to ensure the earliest possible return of our nationals after appropriate testing and screening. We are working with the Iranian authorities to operate some limited commercial flights to facilitate early return. Our Embassy, with cooperation of the Iranian authorities is making arrangements for medical care and monitoring of those who have tested positive.

Our Embassy staff and the medical team are working round-the-clock under difficult conditions to ensure the objective of earliest possible return. The House will appreciate their operational constraints,given that there have been restrictions that have been instituted for public health reasons in Iran. It is not easy to organize transport, accommodation and other logistics. The Iranian system is very stretched but we do appreciate their cooperation in these difficult circumstances.

Hon. Speaker, Sir, I visited Srinagar recently. I took the initiative to meet parents of some of the students who are in Iran. Their anxiety at this time is completely understandable. I shared with them in detail the ground situation and sought their understanding. I assured them that Government would facilitate the earliest possible return of their children. I would like to share with the House that the sampling of these students has begun today.

Our Consulate in Bandar Abbas are in touch with the Indian fishermen, who are in southern provinces of Iran, including in cities of Asaalouyeh, Chiruyeh and Kish. Some of them have been visited and others would be soon. Provision of essential supplies to them is being ensured. As per available information, of them are all in good health. I assure the House that we will continuously track their welfare and respond to their needs.

The House will surely appreciate the few other Nations have done what we have with respect to the COVID-19. The global Coronavirus situation is being monitored on a continuous basis by a Group of Secretaries headed by the Cabinet Secretary and a Group of Ministers, headed by the Minister of Health and Family Welfare. My Ministerial colleague has already apprised the House of measures being taken to control and contain the spread of virus within the country. The Prime Minister himself has reviewed the

situation from time to time. We have been regularly issuing travel advisories and visa guidelines that reflect the situation in countries of concern.

In many respects, India has been ahead of the curve in taking precautionary measures.

Sir, the House should also be aware that in view of the further spread of Coronavirus, the Government decided yesterday to take more stringent measures in regard to international travel. The reason for this is obvious. All the cases so far have come directly from those who have a travel history. In doing so, we are very clear that we will do whatever we must to ensure that the spread of Coronavirus is restricted and that the health security of India is ensured.

Let me spell out some of the measures that the Group of Ministers at a meeting yesterday approved. They will come into effect at 12:00 GMT on 13th March at the port of departure. These measures include: one, all existing visas, except diplomatic, official, UN and International Organisations, employment, project visas, stand suspended till 15th April, 2020; two, visa free travel facility granted to OCI card holders has also been kept in abeyance till 15th April, 2020; and three, all incoming travellers, including Indian nationals, arriving from or having visited China, Italy, Iran, Republic of Korea, France, Spain and Germany after 15th February shall be quarantined for a minimum period of 14 days. It was also decided that any foreign national who intends to travel to India for Germany after 15th February shall be quarantined for a minimum period of 14 days. It was also decided that any foreign national who intends to

travel to India for compelling reasons may contact the nearest Indian Mission. Indian nationals are strongly advised to avoid all non-essential travel abroad. On their return, they can be subjected to quarantine for a minimum of 14 days. International traffic through land borders will be restricted to designated checkpoints with robust screening facilities. These will be notified separately by the Ministry of Home Affairs.

Sir, the situation in Italy is now emerging as a cause of great concern. I would like to share with the hon. Members that steps in this regard have already been initiated. It has been decided to make provision for testing primarily for students and compassionate cases in Italy and collect samples for testing. A medical team is being sent there from India. Those tested negative will be allowed to travel and will be quarantined on arrival in India for 14 days. The challenge is growing by the day in Europe and we will respond accordingly. We have appointed in the Ministry of External Affairs a senior official to coordinate our Coronavirus response internationally. A nodal office is being established to speedily process requests for assistance that are naturally expected to increase from different parts of the world. There will be some pressing or some unusual situations and we recognise that and we will respond to that. The details of the nodal office will be made available very soon.

Hon. Speaker, Sir, I am confident that the hon. Members of this House will join me in commending the efforts of our medical teams, the officials of the Indian Embassy and Consulates, the Air Force crew, the Air India crew and all

those who in India are working tirelessly and selflessly to ensure that our people in Iran and other countries are safe, and can return expeditiously. The Coronavirus challenge will require a focused and sustained effort on our part and we will keep the House apprised of developments.

Finally, I would like to strongly emphasise that the Government remains fully committed towards the welfare of our nationals in any part of the world as well as ensuring the security and safety of our homeland. This has been the hallmark of our foreign policy.

(Placed in Library See No. LT 2197/17/20)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट, विराजिये।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : बालू जी, एक सेकेंड, मैं परमीशन दे रहा हूं।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मंत्री जी की स्टेटमेंट पर तो चर्चा हो नहीं सकती, लेकिन शून्य काल में आपका जो महत्वपूर्ण सुझाव हो, इसके लिए मैं आपको आमंत्रित करता हूं।

श्री बालू जी।

12.35 hrs

SUBMISSION BY MEMBERS

Re: Corona virus threat in the country

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Sir, I appreciate fully the efforts made by the hon. External Affairs Minister of our country. Sometime back, a representation made by the parents of Kanyakumari fishermen had been forwarded to the hon. Minister of External Affairs as well as the hon. Prime Minister by my leader Dr. M.K. Stalin. I want to know the response of the hon. Minister to this. Are the fishermen from Kanyakumari in deep South and Thoothukudi safe? What are the arrangements that are being made by the Government to deport all these people? …(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी, ये शून्यकाल है, इसका एक साथ जवाब दे देना।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी सभी माननीय सदस्यों का नाम लिख रहे हैं, एक-एक करके जवाब देंगे। सिंगल-सिंगल इश्यू का आंसर देंगे। स्टालिन जी ने कहा है, लेकिन यहां पार्लियामेंट में आप कह रहे हैं। यहां स्टालिन जी नहीं कह रहे हैं, यहां आप कह रहे हैं। सभी का जवाब देंगे। सिंगल-सिंगल मेंबर का सिंगल-सिंगल जवाब देंगे।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी जवाब देने के लिए रेडी हैं।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: श्री बी. मणिक्कम टैगोर को श्री टी.आर. बालू द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Hon. Speaker, Sir, as we all know, the novel corona virus has affected over 100,000 victims around the globe as of today and has terrified the entire world, especially so, after Covid-19 has officially been declared a pandemic by the World Health Organisation last night. The Director General of WHO has said in his statement, 'Pandemic is not a word to use lightly or carelessly'. Currently in India there are 58 active cases out of which 14 are from Kerala. Out of those 14, 11 cases are reported from my Constituency Pathanamthitta. I strongly believe that these cases could have been avoided. The three passengers who came from Italy on 29th February were allowed to go without screening because there was not testing facility at Cochin airport. That has led to a wild chase for thousands of primary and secondary contacts. It was only after 3rd March that stringent screening measures were ordered. As of today in Kerala, over 250 people are hospitalised, 1,495 are under home observation. Naturally, after the news of the outbreak came out, the social life has not just halted but has ceased to exist in my Constituency. (*Interruptions*) Sir, there is a severe shortage of masks and sanitisers. Prices of these commodities have shot through the roof following an unforeseen demand. …(*Interruptions*) I urge upon the Government to bring these products under Essential Commodities Act so as to control their prices. …(*Interruptions*) I would urge upon the Central Government to provide the State of Kerala all possible assistance medically and financially to overcome this horrible reality and contain any further spread.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Hon. Speaker, Sir, the House fully appreciates the steps taken by the Ministry as well as our Missions abroad in order to prevent to prevent the spread of novel corona virus. The hon. Minister has stated that stringent measures have already been taken so as to have screening tests at the airports. However, it is quite unfortunate, as rightly said by Shri Anto Antony, that three persons of a family had come to India and there was no screening or testing done. That is why the entire Kerala is now in a panic situation. The universities are closed and the colleges are closed. The Government has taken precautionary measures. However, there are many Overseas Citizens of Indian Origin stranded at the airports. What would be the fate of those passengers who are stranded at the airports? Every day, we are getting telephone calls from the passengers who have already obtained tickets and are at the airports. The only country which is imposing a total ban is India. What would be the fate of those passengers who are stranded at various airports? They are helpless. They are calling us for help. Would the Minister please clarify that point also?

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I appreciate the steps so far taken by the Government of India, the Health Ministry and the External Affairs Ministry.

Today's headline says, 'India quarantines itself'. That means no new visas will be allowed excepting for United Nations and other such designated officials. The Government has taken steps earlier to send a plane to Wuhan in

China. Then, 58 Indians have been evacuated from Iran, 83 people have arrived at Delhi from Italy and our medical team is being sent to Italy.

My question is simply this. There are five countries which are designated. All incoming travellers including Indian nationals arriving for or having visited China, Italy, Iran, Republic of Korea, France, Spain and Germany shall be quarantined. We have got information about China, Iran, and Italy. I would like to know from the hon. Minister the position with regard to Republic of Korea. …(*Interruptions*)

Sir, I would like to know the position with regard to Republic of Korea, France, Spain and Germany. How many Indians are there? Do they want to come back? What are the steps the Government is taking with regard to them?

श्री हसनैन मसूदी (अनन्तनाग): सर, जहां तक जम्मू-कश्मीर के तुलवाका और वहां के ज़ायरीन का मामला है, सरकार का रवैया लाताल्लुकी का रहा है। It has been an attitude of apathy and indifference. आज से तीन हफ्ते पहले मैं मंत्री जी के नोटिस में लाया कि लोगों की ऐसी पीड़ा है, बच्चे छोटे हैं, जो बीस साल से कम उम्र के हैं या 20 साल के एराउंड हैं, उनको यहां लाने का प्रयास किया जाए। तब से आज तक कुछ नहीं किया गया, सिर्फ एक जहाज आया है। मैं चाहता हूं कि मंत्री जी कहें और टाइम फ्रेम दें। Let him step into the shoes of the parents of those students. …(*Interruptions*)

SHRI THOMAS CHAZHIKADAN (KOTTAYAM): Sir, as was mentioned by Shri Anto Antony, 14 cases have been identified in Kerala out of which, three are from my constituency and they are just five kilometres away from my house.

I would request the Government to take immediate steps for their recovery and make necessary arrangements. …(*Interruptions*)

HON. SPEAKER: No.

… (*Interruptions*)

SHRI THOMAS CHAZHIKADAN : Sir, there are hundreds of people stranded at the airports. …(*Interruptions*)

SHRI ASADUDDIN OWAISI (HYDERABAD): Sir, I would like to bring to the notice of the hon. Minster, through you that from my constituency, 11 people are stuck in Mashhad in Iran and the Indian Embassy is telling them to come to Tehran. They cannot come.

My request to the hon. Minister is to ensure that they come to Tehran and bring them back. They are all pilgrims. Will you also add United States to the list of affected countries because a large number of virus cases are coming up in US?

SHRI HIBI EDEN (ERNAKULAM): Sir, Kerala has been badly affected as everybody knows. My request to the Government of India is criminal cases should be registered against people who are not cooperating with the health authorities, who are spreading panic in the social media.

Also, there are lack of virology institutes in India, especially southern part of India. Kerala should be given testing centres and virology institutes. Biosafety cabinet and PCR machines should be provided by the ICMR.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Sir, I appreciate the steps the External Affairs Ministry and the Minister personally has taken. The whole House appreciates the steps that our Embassy have been taking throughout the world. My concern here is this. As I had said on the earlier occasion, it is an international crisis and I had also appreciated the steps the Health Minister has taken during this crisis.

The two things that actually crop up before us is, the number of virology centres where testing needs to be done needs to be enhanced. We have only two centres, one in Kolkata and one in Pune. Now, as for instance, we have one regional medical research centre in Bhubaneshwar, which is also testing. But as we have large number of AIIMS institutes throughout the country, they should also try to have this type of testing.

As far as international flights are concerned, Air Asia has an international flight which flies from Bhubaneswar international airport to Malaysia. But adequate screening facilities has not been available in these airports. There is one more concern which I would like to raise here. How are we going to trace those people who have travelled by international flights into India during last two weeks? Whom have they contacted? This is very much necessary. It is not that we quarantine the country today and stop at that. We need to take care of those people also who have already come back to our country.

SHRI H. VASANTHAKUMAR (KANYAKUMARI): Sir, nearly 700 fishermen from Tamil Nadu are stranded in Iran and three or four islands. So far, they have been provided food and other things, but since yesterday, they were told that they have to go mid-sea and stay there. They are no longer allowed to stay in their place. They are very much scared.

श्री भगवंत मान (संगरूर): अध्यक्ष महोदय, माननीय विदेश मंत्री जी बैठे हैं। इटली के एयरपोर्ट पर, चूंकि कोरोना वायरस की वजह से पूरा कंट्री लॉकडाउन हो गया है, 30 भारतीय स्टूडेंट्स हैं, जिनमें ज्यादातर पंजाब के हैं। एयरपोर्ट टोटली बंद हो गए हैं, अब उनको खाने-पीने के लिए चिंता हो रही है। 30 भारतीय स्टूडेंट्स इटली के रोम एयरपोर्ट पर फंसे हुए हैं, उनको वापस लाने के लिए कदम उठाये जाएं।

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Firstly, I would like to thank the hon. Minister for his statement. He has been responding to all our queries and he has been very helpful that way. He mentioned in his statement about a 14-day quarantine of people who have come to India. Where is the Government going to quarantine them? We know that there are Indians working all over the world and students studying in different parts of the world who have not been affected by coronavirus. Will the Minister provide a helpline number which students and people working in different countries can contact for some kind of help if they need?

माननीय अध्यक्ष: कांग्रेस के सभी माननीय सदस्यों की ओर से मैं अधीर रंजन जी को बुलाता हूं। ये सदन के नेता हैं। आपके नेता बोल रहे हैं।

…(व्यवधान)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): I must appreciate the endeavour taken by the hon. Minister in his own capacity and on behalf of the Government in order to stem the rot so far as coronavirus is concerned. The coronavirus has already assumed a pandemic proportion much to the consternation of all of us. So, now we have to think and act globally. हमारे बंगाल में, खासकर हमारे डिस्ट्रिक्ट के लाखों लोग सऊदी अरब, वेस्ट एशिया में रहते हैं। वे सारे गरीब लोग हैं। वे उतने पढ़े-लिखे नहीं होते हैं। सऊदी अरब से एक आदमी हमारे डिस्ट्रिक्ट में आया था। आने के बाद उसको बुखार हुआ और उसकी मौत हो गई। इससे सारे डिस्ट्रिक्ट में अफरा-तफरी पैदा हो गई। जो बाहर हैं, खासकर सऊदी अरब और अन्य जगह, जहां लेबर लोग ज्यादा जाते हैं, ये लोग पुअर और इलिटरेट होते हैं, उन लोगों की जानकारी के लिए आप एक हेल्पलाइन खोलिए और एक साथ स्वास्थ्य मंत्री और विदेश मंत्री there should be a concerted effort by the two concerned Ministries.

श्री जयंत सिन्हा (हज़ारीबाग): अध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय विदेश मंत्री जी, माननीय प्रधान मंत्री जी और पूरी सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूं, आभार व्यक्त करना चाहता हूं, क्योंकि उन्होंने जिस तरीके से और जितनी स्फूर्ति से इस महान संकट को संभाला है, उसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं। यह एक अकल्पनीय संकट है। पूरी दुनिया में ऐसा पैंडेमिक पहले कई दशकों से नहीं आया है। इसे हमें संभालने की जरूरत है। हमें बिल्कुल ठंडी सोच और ठोस कदम उठाकर इसका सामना करना पड़ेगा। आप देखें कि हर बिन्दु पर सरकार ने रिस्पांड किया है या नहीं किया है, आप सभी माननीय सदस्यों को इसमें संतोष होना चाहिए कि चाहे वह बार्डर सीलिंग का मामला हो, कैपेसिटी बिल्डिंग का मामला, प्रचार का मामला हो या सम्पर्क का मामला हो, हर विषय पर सरकार ने ठोस कदम उठाए हैं। ...(व्यवधान) हमें उन्हें पूरी तरीके से समर्थन और सहयोग देना चाहिए, जिससे हम लोग इस महान संकट से बाहर निकल सकें।

माननीय अध्यक्ष: सभी माननीय सदस्यों ने सरकार के प्रयासों की सराहना की है। यहां पर जो भी माननीय सदस्य चर्चा पर बोलने के लिए खड़े हुए हैं, मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि उन्हें व्यक्तिगत रूप से बुलाकर उनसे चर्चा कर लें, उनसे उनके अमूल्य सुझाव ले लें, क्योंकि आपको यहां पर देश की 130 करोड़ जनता के प्रतिनिधियों के सुझाव मिलेंगे तो इससे सरकार और अच्छे प्रयास कर पाएगी। बहुत-बहुत धन्यवाद।

DR. SUBRAHMANYAM JAISHANKAR: Sir, let me briefly respond to the observations made by various hon. Members.

Let me start with Shri T.R. Baalu's question about fishermen in Iran and the arrangements which are made for them. At this moment, I want to assure you, we have no coronavirus cases among any of the fishermen but they have difficulty in getting food and other things. Our Consulate is in touch with them and will continue to be in touch with them. We are monitoring the situation and we are setting up a nodal centre to check their welfare and the welfare of the other people.

Shri Antony raised the issue of no screening at Kochi. That is not my understanding. My understanding is that there was screening instituted at all international airports. We have tightened it since then and I can assure you on behalf of the Group of Ministers that this is something which is very much on our agenda.

Shri Premachandran again raised the issue of tests. He also referred to people who are stranded at airports. I want to assure you that we are today helping the people who are stranded at airports. We are preventing a sense of panic. I also want to clarify that India has not imposed a ban. India has said

that if people from certain countries who are coming here, they have to go through quarantine – in certain cases compulsory quarantine and in some cases discretionary quarantine – and Indian citizens who are coming back will obviously come back to quarantine conditions if that is required.

Prof. Saugata Ray raised the issue again saying we are not issuing new visas. What we have done is this. We have kept in abeyance certain categories of visas for certain countries where there is prevalence of coronavirus. Ours is not the only country that has done that. There are a lot of other countries that have also done that. We were among the earliest to do it. He asked what was happening in Korea, France, Spain and Germany. We have not seen the kind of crisis situation that we have seen in Wuhan or we are seeing in Iran or we are seeing in Italy. So, we have to prioritise. We have to see where the problem is more severe and what kind of people are affected. For example, pilgrims are affected because they live in conditions where the spread of disease is very possible; students are affected because the dormitories are closed. We have to see where we should give the attention and where the resources should be given. I think, they would understand it. I would urge all the hon. Members to understand it as well.

Shri Hasnain Masoodi raised an issue about our response time in Iran. I would like to share, through you, with the hon. Members that there has been a very difficult situation in Iran because their own system is under severe pressure, hospitals are under pressure, and testing facilities are not available. We first tried to get everybody help in Iran. When we realised that this was not

happening, we were required to send our medical team. We had to actually establish a clinic at Qom. We had to shift even that to Tehran and ask the people to go from Qom to Tehran because that was the compulsion on us there. So, there has been no lack of sensitivity to the situation of people but please understand that it is a very difficult situation in Iran and we are working on it. Fifty-eight people have come back. I expect, maybe, another more than 200 would come back soon and the numbers will keep increasing.

Shri Thomas Chazhikadan again raised the issue of airports, to which I have replied.

Shri Asaduddin Owaisi raised the issue of people who are stuck at Mashal. At the moment, we have one medical team operating at Tehran.

We are asking people to come to Tehran for testing. If there is a problem, we will find a way of reaching people in Mashhad. We will not leave them out there. I can give you that assurance.

Shri Hibi Eden ji raised an issue of virology testing centres. Dr. Harsh Vardhan ji is here. In due course, he will reply to that. Let me finish my list. We are setting up more laboratories for testing. The number of such laboratories has increased, but I would like my colleague to answer that question.

Shri Mehtab ji also asked the same question about the testing centres. He will answer that question.

The issue regarding tracking those who are coming in, is a very valid issue. I would like to assure the Members that there is a very very detailed tracking procedure. In fact, the Group of Ministers has seen every patient who was tested positive and has tracked hundreds of people who have been in contact with that patient. It is not that we are only quarantining. There is a very very detailed tracking procedure in place and it is because of that we have been able to keep it to the limit that we have.

Vasanthakumar ji raised an issue of fishermen who are in the island. I would like to assure him that we will make sure that they are looked after. We are regularly in touch with them. Therefore, the provisions will be made.

Bhagwant Mann ji raised the issue of 30 students of Punjab who got stuck at the Italy airport. I know that the hon. Member is concerned about students from his region. I would like to tell him that there are not 30 students but there are many more students from different parts of the country. For me, I need to find a way of helping or bringing all of them back. We are at it. Please understand, we can only bring them back if they are tested. They have to be tested and to test them, we have started the sampling today. We cannot bring back untested people in very severe epidemic situation because I have the security of this country to worry about as well.

Kanimozhi ji asked about setting up a helpline and where will we quarantine. We will be setting up a helpline. We have identified a large number of possible quarantine centres. Till now, most of the quarantine is taking place in Manesar and close by, but if the quarantine numbers mount, we

have already initiated an exercise in cooperation with different Ministries and State Governments. We have a much bigger contingency plan for quarantining. I think, Dr. Harsh Vardhan ji would be in a better position to reply to it.

Finally, with regard to Adhir Ranjan ji's issue about Saudi Arabia, I would like to say that we are very very sensitive to what is happening, particularly with our people who are working in very difficult conditions in the Gulf. So far, in the Gulf the cases have been very limited but we are very much on the alert because we totally share Member's concern that if the situation becomes worse there, they will have to be a priority area. So, it is very much on our radar. I would request my colleague to reply on other issues.

SHRI ANTO ANTONY: A number of pregnant women are waiting at the airports.…(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: श्री जसबीर सिंह गिल, आप एक मिनट बोल लें।

श्री जसबीर सिंह गिल (खडूर साहिब): अध्यक्ष जी, पंजाब के काफी लोग इटली, जर्मनी और यूरोप के अन्य हिस्सों में रहते हैं और ज्यादातर फार्मों में काम करते हैं। उनमें से बहुत से लोग ऐसे हैं जो इल्लीगल माइग्रेट्स हैं। मैं यही बात बताना चाहता था। उस डर की वजह से वे सरकारी हॉस्पिटल में नहीं जा सकते हैं। अगर उनमें से किसी को प्राब्लम होती है, क्या मंत्री जी यह बताएंगे कि उनको क्या करना चाहिए, कहां जाना चाहिए, ताकि वे बच सकें?

SHRI MANISH TEWARI (ANANDPUR SAHIB): Speaker, Sir, thank you very much. We understand the seriousness of the situation. I would just like to draw the attention of the hon. Minister, through you, that the Government has advised the States to invoke the Epidemic Diseases Act of 1897. This is a 120

years old Act, which is a four Section Act and which does not even define what an epidemic is.

13.00 hrs

My question is this. Is the legal architecture appropriate to deal with a pandemic of this kind? Is the Government contemplating to bring in some kind of an Ordinance in order to beef up the legal architecture because I do not think that the legal architecture is adequate to deal with the situation which is evolving?

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): I am raising a very serious issue facing NRIs beyond the health-related problem. One who stays in India for more than 120 days, will lose his NRI status. Earlier, it used to be 182 days for staying by an NRI. This decision was announced by the hon. Finance Minister in this Union Budget.

श्री मलूक नागर (बिजनौर): अध्यक्ष जी, जिन देशों में लोग इस बीमारी से बहुत ज्यादा बीमार हैं, उन देशों से जितने भी लोग देश में आ रहे हैं, क्या देश के इंटरनेशनल एयरपोर्ट्स पर उन्हें चैक करने की व्यवस्था सरकार ने की है? जैसे यूएस ने दुनिया के कुछ देशों को बैन किया है, पूरे यूरोप को बैन किया है और फ्राईडे से लोग वहां नहीं जा सकते हैं, क्या हमारे देश में भी ऐसे देशों को बैन करने की सोच रहे हैं? आज के माहौल में बिजनेस को जो नुकसान हो रहा है, क्या सरकार इस बिजनेस को बचाने के बारे में कुछ सोच रही है?

माननीय अध्यक्ष : श्री हर्ष वर्धन जी।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बैठ जाएं, क्योंकि मैंने सभी को बोलने का मौका दिया है। आपका सवाल इससे संबंधित नहीं है।

श्री हर्ष वर्धन जी।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री; विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा पृथ्वी विज्ञान मंत्री (डॉ. हर्ष वर्धन): आदरणीय अध्यक्ष जी, अभी काफी सारे माननीय सदस्यों ने अपनी बात कही है और मेरे सहयोगी श्री जयशंकर जी द्वारा विदेशों के संबंध में कोरोना वायरस आउटब्रेक की परिस्थिति जो भारत में भी है, उसे कंट्रोल करने की दृष्टि से और विदेशों में फंसे हुए भारतीयों को वापस लाने की दृष्टि से विस्तृत जानकारी दी गई है। उनके सामने जो प्रश्न रखे गए हैं, मैं समझता हूं कि उनमें से कुछ प्रश्नों का यदि मैं उत्तर दूंगा तो आपकी अंडरस्टैंडिंग ऑफ दी प्राब्लम और ज्यादा स्ट्रांग होगी और आप सभी के लिए वह जानना भी आवश्यक है। यहां कई लोगों ने ऐसा एप्रिहेंशन व्यक्त किया कि अगर कोई केस कहीं पर पोजिटिव आया है, तो इसका मतलब यह है कि उसकी एयरपोर्ट पर स्क्रीनिंग नहीं हुई और विशेषकर यह कोच्चि के संदर्भ में बात कही गई है। मैं आपको जानकारी के लिए बताना चाहता हूं कि जब भी कोई पेशेंट, पेशेंट यानी पेसेंजर बाहर से आता है, तो वह एक काम करता है कि वह अपना सैल्फ डिक्लेयरेशन फार्म डुप्लीकेट में भरता है, चाहे वह हवाई जहाज के अंदर भरता है या एयरपोर्ट पर भरता है। उसके बाद उसकी थर्मल स्क्रीनिंग होती है, डिपेंडिंग अपोन उसकी क्या हिस्ट्री है, क्या सिम्टम्स हैं या थर्मल स्क्रीनिंग का क्या रिजल्ट है। कुछ लोग ऐसे होते हैं, जिन्हें उसी समय आइसोलेट कर दिया जाता है चाहे अस्पताल में किया जाए या किसी दूसरे सिस्टम में किया जाए। कुछ लोगों की हिस्ट्री, थर्मल स्क्रीनिंग या किसी भी कारण से थोड़ा-सा भी सस्पीशियन होता है, तो उन लोगों की लिस्ट बनाई जाती है और दिल्ली में हमारा जो एनसीडीसी है, वहां देश के सारे पैसेंजर्स का कम्प्यूटराइज्ड डेटा आता है। इसमें समझने की बात यह है कि यदि आज मुझमें इस बीमारी के कोई भी सिम्टम्स नहीं हैं और थर्मल स्क्रीनिंग में भी नेगटिव हूं, तो भी संभावना है और मैं 14 दिन के इनक्यूबेशन पीरियड में हूं, तो कभी भी सिम्टम्स डेवलप हो सकते हैं, इसलिए जिसके संदर्भ में कोई भी डाउट होता है, उन सभी लोगों की डिटेल्ड जानकारी देश के सभी डिस्ट्रिक्टस में सर्विलेंस आफिसर्स और स्टेट गवर्नमेंट्स के हैल्थ डिपार्टमेंट्स को पहुंचाई जाती हैं। इस समय एनी प्वाइंट ऑफ टाइम हमारे हर समय तीस से पैंतीस हजार लोग कम्युनिटी सर्विलेंस में हैं, जिनके एक-एक मूवमेंट के ऊपर वॉच

किया जा रहा है। मान लीजिए वह पॉजिटिव केस कोच्चि से निकल कर गया और चार दिन बाद पॉजिटिव आया, तो इसका यह मतलब नहीं कि वह बिना स्क्रीनिंग के आया है।

इसका मतलब यह है कि कम्युनिटी सर्विलेंस इतना स्ट्रांग था कि चार दिन के बाद भी उसको पॉजीटिव करके आइसोलेट कर दिया गया। इस संदर्भ में मैं रिकॉर्ड पर कहना चाहता हूं कि जब केरल में पहले तीन केसेज आए तो उसमें हमने हर विषय के ऊपर सारी गाइडलाइन्स दीं। we are sharing detailed guidelines with all the States daily. We are talking with all the Health Secretaries daily. We are in touch with all the Ministers either on telephone or through all possible means. रोज शाम को हमको हर राज्य से विस्तृत दिन भर की हैल्थ रिपोर्ट आती है जिसमें इतने सारे पैरामीटर्स होते हैं जिनके ऊपर वे हम लोगों को डिस्क्रिप्शन देते हैं। ये जो पॉजीटिव केसेज होते हैं, इन एक-एक पॉजीटिव केस के फर्दर डिटेल्ड कांटैक्ट्स की ट्रेसिंग की जाती है। एक-एक केस के 162, 200, 150 और 250 कांटैक्ट्स तक को ट्रेस करके उनके भी फर्दर टैस्ट करके, उसमें से भी उसके अनुसार स्ट्रेटेजी बनाई जाती है। इसलिए आपमें से किसी को भी यह गलतफहमी नहीं रहनी चाहिए कि स्क्रीनिंग में कोई लैप्स है।

मैंने स्वयं दिल्ली के एयरपोर्ट पर जाकर, तीन घंटे लगाकर और चाहे चार फ्लाइट भी एक साथ आ जाएं, तब भी क्या कोई मिस होने की संभावना है, उसको हमने पूरे डिटेल में असैस किया है और केवल स्क्रीनिंग में अगर वे नैगेटिव हैं तो इसका मतलब यह नहीं है कि वे दो दिन के बाद पॉजीटिव नहीं हो सकते। जो पहले सात एयरपोर्ट, 17 जनवरी को जिनके ऊपर हमने स्क्रीनिंग शुरू की थी, उनमें दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता, बैंगलुरु, हैदराबाद, चेन्नई और कोच्चि है। Kochi is amongst the first seven. Today, we are doing it at 30 airports. तीस एयरपोर्ट्स पर हम सारी दुनिया की फ्लाइट्स के बारे में स्क्रीनिंग कर रहे हैं। इसलिए स्क्रीनिंग के संदर्भ में आपको कोई डाउट नहीं रहना चाहिए।

दूसरे, अभी लैब्स के बारे में कहा गया है, हमारी जो सेन्ट्रल रेफरेंस लैब है, central Reference Lab, *i.e.*, the National Institute of Virology in Pune. After that, we had started with 15 labs क्योंकि यह एक रुटीन टैस्ट नहीं है। यह सातवां कोरोना वायरस आया, उसका भी एक पर्टिकुलर स्ट्रेन है, जिसको कोविड-19 नाम दिया है। हरेक लैबोरेट्री में यह टैस्ट नहीं हो सकता। इसका जो कंट्रोल है, that has to be given at the related regions. मैं उसकी टैक्नीकल डिटेल्स में नहीं जाना चाहता। In spite of this being such a big task, हमारे देश में इस समय 51 लैबोरेट्रीज और 56 जगहों पर कलैक्शन सेंटर्स हैं। यानी 100 जगहों से भी ज्यादा जगह पर हमारी यह एक्टिविटी कोआर्डिनेट हो रही है। We went up to the extent, कि जब ईरान सरकार ने कहा कि वहां पर जो लोग हैं, उनके टैस्ट वगैरह करने का उनके पास कोई मैकेनिज्म नहीं है, they cannot help us on account of that issue, हमने यहां से अपने वैज्ञानिक भेजे। हमने यहां से अपनी पूरी लैब, which is not a simple thing. The weight of the whole lab is in tonnes. वह सारा वहां भेजा और यह कोशिश की कि कस्टम से क्लिअरेंस करके, हम लैब को वहा पर स्टैबिलिश कर दें और बाद में उस लैब को ईरान को ही डोनेट कर दें। अभी कस्टम से क्लिअरेंस वगैरह के प्रोसैस का काम एक्सटर्नल अफेयर्स मिनिस्ट्री का है, But when we saw that there was a delay in that, we devised an alternative mechanism, जिसमें वहां से हमारे वैज्ञानिक, वहां के लोगों का सैम्पल जो है, कोल्ड चेन को मेनटेन करके, जो उनके थ्रोट का स्वैब है, उसको यहां लेकर आते हैं। यहां से हम उसको टैस्ट करते हैं और जिनकी नैगेटिव रिपोर्ट आ रही हैं, उन पैसेंजर्स को हम वापस यहां पर ला रहे हैं और उनको क्वारेनटाइन कर रहे हैं। I can appreciate the concern of every MP, जिसको कोई भी सम्पर्क कर रहा है, you also have to appreciate कि भारत में बिना साइंटिफिक प्रोटोकॉल और फॉर्मेलिटीज को पूरा किए किसी को ऐसे हवाईजहाज में बिठाकर वहां से नहीं लाया जा सकता। वुहान से, चाइना से, जो हब है, जहां से सारी दुनिया में यह इंफैक्शन शुरू हुआ है, वहां से भी हम 645 भारतीयों को और 7 मॉलडीवियन्स को पूरी दुनिया के अंदर

सबसे पहले लेकर आए और दोबारा से हम वुहान से 112 लोगों को लेकर आए और उसके बाद जापान की जो शिप थी, उसमें स्ट्रैन्डेड लोग थे, उनको जापान से लेकर आए। फिर ईरान के अंदर यह समस्या शुरू हुई तो ईरान में हमने यह स्ट्रेटेजी बनाकर ईरान से लोगों को लाना शुरू किया जिसके बारे में अभी मेरे साथी ने इतने विस्तार से बताया है। अभी इटली के अंदर भी यह समस्या शुरू हुई है।

Students and all are finding themselves helpless. इटली में भी ज्यादा जोर-शोर से इंफेक्शन स्प्रेड हो रहा है। इटली में भी हम उसी प्रॉसेस से उनके सैम्पल्स को यहां ला रहे हैं, उनकी टेस्टिंग करने वाले हैं। हम ने यहां से वहां पर लैब का सामान भेजा है। हम आप सबका कोआपरेशन चाहते हैं। ...(व्यवधान) सरकार इस प्रकार को कोई रिस्क नहीं लेना चाहती है। ...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : क्या इटली में लैब भेजते हैं?...(व्यवधान)

DR. HARSH VARDHAN: Let me complete. I did not interfere when you made your submission. मैं इस बारे में आप सभी को आश्वासन देना चाहता हूं कि जो भी वैज्ञानिक और मेडिकल प्रोटोकॉल की दृष्टि से आवश्यक है, वे सब कुछ पूरा करके भारत में रहने वाले लोगों को किसी भी प्रकार का रिस्क न देते हुए, उन सब भारतीयों को सुरक्षित वापस लाना हमारी पूरी तरह से जिम्मेदारी है। देश के सारे स्टेट गवर्नमेंट्स के साथ हम लोग डे टू डे बेसिस पर, अवरली बेसिस पर, we are in touch. एक-दूसरे के साथ व्हाट्सप्प ग्रुप में हर चीज शेयर हो रही है। अभी दो दिन पहले मैंने सारे हेल्थ मिनिस्टर्स से वन टू वन बात की है। विडियो कॉल करके कई रोगियों से बातचीत की है, जो अस्पतालों में भर्ती हैं।

Hon. Members, I have to tell you that things are under control but we need your cooperation. हम यह भी चाहते हैं कि आप सभी की मदद से, आपके क्षेत्रों में जहां कहीं भी गैदरिंग वगैरह हो रही है, अगर आप उनको डिसकैरेज करेंगे, आप एक लाउड एंड क्लियर मैसेज देंगे, अभी हेल्प लाइन के बारे में कहा गया है। हमारी हेल्प लाइन पर बहुत सारे

इंटरनेशनल्स कॉल्स आ रही हैं। हम आपको जो टेलीफोन पर मैसेज दे रहे हैं, उसमें हेल्प लाइन का भी नम्बर है। उसके साथ बहुत सारी डेडीकेटेड लाइन्स हैं। ऐसे ही स्टेट्स ने भी अपने-अपने हेल्प लाइन्स नम्बर बना रखे हैं।...(व्यवधान) आप सभी हमें कोआपरेट करेंगे तो...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : आप हमें शामिल कीजिए। हम तैयार हैं। ...(व्यवधान)

डॉ. हर्ष वर्धन: शामिल करने के लिए। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपको मंत्री जी की बात दो घंटे सुननी पड़ेगी।

...(व्यवधान)

डॉ. हर्ष वर्धन: आपको अपने-अपने क्षेत्रों में लोगों को अच्छी तरह से एजुकेट करने के लिए मूवमेंट क्रिएट करना है, क्योंकि आपको जबरदस्ती कोरोना वायरस नुकसान नहीं पहुंचा सकता है। अगर आपने अपने-आप को सेल्फ प्रोटेक्ट करने का मेकैनिज्म समझ लिया और लोगों को एजुकेट कर दिया तो आप निश्चित रहें। ...(व्यवधान)

श्री पिनाकी मिश्रा (पुरी): थर्मल इमेजर का प्राइस क्या है? अगर थर्मल इमेजर बहुत महंगा नहीं है तो एक थर्मल इमेजर पार्लियामेंट में लगवा दीजिए। ईरान में 23 एमपीज कोरोना वायरस से सुप्त हो गए हैं, तो कम से कम यहां थर्मल इमेजर लगवाएं। ...(व्यवधान)

श्री रितेश पाण्डेय (अम्बेडकर नगर): अध्यक्ष महोदय, एक लखनऊ एयरपोर्ट पर लग जाए। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : धन्यवाद।

...(व्यवधान)

डॉ. हर्ष वर्धन: जितने संबंधित स्थान हैं, वहां एजुकेशन के जितने टूल्स हैं, अखबार से लेकर रेडियो, टेलीविजन, सोशल मीडिया, टेलीफोन,...(व्यवधान) सबसे बड़ा मेकैनिज्म आप हैं। ...(व्यवधान) आप लोग भी इस मैसेज को डिसैमिनेट करिए। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आपको धन्यवाद।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : हम चाहते हैं कि आप हमें शामिल कीजिए। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, क्या आपको दो घंटे और डिबेट सुननी है, नहीं सुननी है, न।

…(व्यवधान)

13.13 hrs

BUSINESS OF THE HOUSE

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, छः अनुदान मांगों पर चर्चा होनी है। पिछले कुछ दिनों सदन नहीं चला। अगर सदन की सहमति हो, पूरा सदन इस बात से सहमत हो, तो शनिवार और रविवार को भी इन पर चर्चा चलाई जा सकती है।

अनेक माननीय सदस्य: नो...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नो?

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, आप इसके बारे में क्या कहना चाहते हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): अध्यक्ष महोदय, आप सदन का रूप देख ही रहे हैं।

माननीय अध्यक्ष : मैंने कहा है कि सदन की सहमति हो, तो।

अनेक माननीय सदस्य: नो।

माननीय अध्यक्ष : मेरा प्रयास रहता है कि सदन अधिकतम समय तक चले, अधिकतम समय चर्चा हो।

...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, आप हाउस को एक्सटेंड कीजिए। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप वरिष्ठ नेता हैं। अनुदान मांगों की चर्चा बुलेटिन के पहले होती है, उसके बाद नहीं होती है। Shri Suresh is the sixth time Member of Parliament.

सदन की सहमति नहीं है, तो मेरा इतना आग्रह जरूर है कि आज रेल बजट पर देर रात तक चर्चा चलेगी और फ्राईडे को भी देर रात तक चर्चा चलेगी।

13.14 hrs

MATTERS UNDER RULE 377*

माननीय अध्यक्ष : जिन माननीय सदस्यों को आज नियम 377 के अधीन मामले को उठाने की अनुमति प्रदान की गई है, वे अपने मामले व्यक्तिगत रूप से सभा पटल पर रख दें।

…(व्यवधान)

(i) Need to take necessary measures to prevent damage to crops by stray cattle and boars in Firozabad district, Uttar Pradesh

श्री चन्द्र सेन जादौन (फिरोजाबाद): मेरे संसदीय क्षेत्र उत्तर प्रदेश के फिरोजाबाद जिले में 70 प्रतिशत किसान हैं जिनका जीवनयापन पूर्ण रूपेण कृषि पैदावार पर निर्भर है, लेकिन मेरे जिले में आवारा गौवंश एवं सुअर अत्यधिक है जो किसानों की फसलों को खेतों में नुकसान पहुंचा रहे हैं। फसलें बर्बाद की जा रही है। किसान अत्यधिक दुखी होने के कारण हृदयघात से ग्रसित होकर मृत्यु को प्राप्त हो रहे हैं। छोटे किसान तो हमेशा के लिए बेघर तथा बर्बाद हो रहे हैं।

अतः मेरा भारत सरकार से आग्रह है कि क्षेत्र के किसानों की फसलों की बर्बादी से रोकने हेतु उचित व कारगर कदम उठाये जायें जिससे आवारा गौवंश व जंगली सुअरों से किसानों को निजात मिल सके तथा किसानों की फसलें सुरक्षित रह सकें।

* Treated as laid on the Table.

(ii) Need to utilise CSR funds for welfare of people in Zawar, Rajasthan

श्री अर्जुन लाल मीणा (उदयपुर): जावर राजस्थान के उदयपुर जिले में स्थित है। वहां की खान विश्व की सबसे पुरानी जस्ता की खानों में से एक है। वर्तमान में नया जावर क्षेत्र एक छोटे से कस्बे के रूप में है जहाँ अधिकाश जनसंख्या भीलों की है। पूर्व में यहां रह रहे आदिवासियों की जमीन माइन्स प्रशासन द्वारा ली गई आज हालत यह है कि आदिवासी समुदाय पहले से ही कई चीजों से लड़ रहे हैं जैसे कुपोषण, टी.बी. जैसी गंभीर बीमारियां एवं कमजोर आर्थिक स्थिति।

मेरा सरकार से यह आग्रह है कि जिस तरह जावर माइंस देश की प्रगति में अपने साझेदारी बढ़ चढ़ कर दे रहा है उसी तर्ज पर वहां बसे या वहां से पलायन कर चुके आदिवासियों के भविष्य निर्माण के लिए सी.एस.आर. के तहत उनके स्वास्थ्य, सेल्फ हेल्प ग्रुप उनकी पढ़ाई को ध्यान में रखकर आगे आये और नए नए कदम उठाकर उनकी जीवन को भी सफल बनाए।

(iii) Need to set up a FM Radio station in Tharad in Banaskantha Parliamentary Constituency, Gujarat

श्री परबतभाई सवाभाई पटेल (बनासकांठा): प्रसार भारती निदेशालय द्वारा वर्ष 2015 में 12वें प्लान के अंतर्गत गुजरात राज्य में 13 स्थानों पर 1 के0डब्ल्यू0 एफ0एम0 ट्रांसमीटर लगाने हेतु अनुमोदन किया गया था और इसमें से एक थराद शहर भी है जो एक विधान सभा क्षेत्र है और मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा लोक सभा के अन्तर्गत आता है, जहाँ अब तक एफ.एम. रेडियो स्टेशन का संचालन नहीं हो पाया है। थराद एक पिछड़ा हुआ मजदूर और किसान बहुल क्षेत्र होने के साथ-साथ पाकिस्तान की सीमा से लगा हुआ क्षेत्र होने के कारण एफ.एम. रेडियो स्टेशन की बहुत सख्त आवश्यकता है यहां एफ.एम. रेडियो स्टेशन की बहुत सख्त आवश्यकता है यहाँ एफ.एम. रेडियो स्टेशन नहीं होने के कारण किसान, मजदूर, विद्यार्थी अनेक आवश्यक जन-साधारण सूचनाओं से वंचित रह जाते हैं उन्हें आसानी से कोई आवश्यक सूचना नहीं मिल पाती है। महोदय, एफ.एम. रेडिओ स्टेशन संचार प्रसारण का सबसे सस्ता और सुलभ साधन भी है। अतः मेरा निवेदन है कि उक्त मामले को अपने संज्ञान में लेकर यथाशीघ्र 1 के.डब्ल्यू.एफ.एम. ट्रांसमीटर का इंस्टालेशन कर जल्द से जल्द एफ.एम. रेडियो स्टेशन का संचालन करने की कृपा करें।

(iv) Regarding introduction of training programmes in new trades in ITI, Jhansi, Uttar Pradesh

श्री अनुराग शर्मा (झांसी): हम सभी जानते हैं की आधुनिक भारत के निर्माण हेतु स्किल्ड वर्कर की आवश्यकता हैं। भारत में स्किल्ड वर्कर की तादाद में भरी गिरावट को देखते हुये भारत सरकार एंव प्रदेश सरकारों द्वारा विभिन स्थानों में आई. टी. आई. ट्रेनिंग सेंटर की स्थापना की गई है। जिसका उद्देश्य लोगो को तकनीकीकरण की ओर प्रोत्साहित कर उन्हें रोजगार लायक बनाना है। देश की अर्थव्यवस्था एंव लोगों के जीवन स्तर को समय के साथ बढ़ाने के लिए स्किल्ड स्तर को बढ़ाना परम आवश्यक है।

मेरे संसदीय क्षेत्र के जनपद झाँसी में स्थित राजकीय औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना वर्ष 1960 के पूर्व हुई थी, इसका क्षेत्रफल वर्तमान में 15 एकड़ है। इस संस्थान में ट्रेडवार कुल स्वीकृत संख्या 953 के सापेक्ष 893 पंजीकृत छात्र/छात्रायें प्रशिक्षण ग्रहण कर रहे हैं।

चूंकि बदलते समय में सिकल्ड की मांग लगातार बढ़ रही है इस हेतु शिक्षा एंव प्रशिक्षण प्रणाली के आधुनिकीकरण की भी आवश्यकता है। झाँसी - आई. टी. आई. ट्रेनिंग सेंटर में आधुनिक विकास के दृष्टिगत जिन ट्रेडो का अभी तक प्रशिक्षण नहीं दिया जा रहा है। उनमें से प्रमुख निम्न ट्रेडो को सम्मिलित कर इनका प्रशिक्षण प्रारम्भ कराये जाने की आवश्यकता है।

1. Advanced Electronics 2. Advanced Welding 3. Baker and Confectioner 4. Driver Cum Mechanic Light Motor Vehicle 5. Interior Decoration And Designing 6. Mechanic Computer Hardware 7. mechanic Refrigeration And Air Conditioner 8. Network Technician 9. Forger & Heat Treater 10. Pump Operator 11. Computer Operator & Programming Assistant (COPA).

उक्त कोर्सेज के खुलने से उन लोगो के लिये रोजगार का बेहतर विकल्प हो सकता है जो धन के अभाव अथवा पारिवारिक कमजोरियों के बजह से आगे अपनी पढ़ाई जारी नहीं रख सकते।

अत: विनम्र अनुरोध है की झाँसी आई. टी. आई. ट्रेनिंग सेंटर में उक्त ट्रेडो में कम से कम 40-40 सीटों के साथ, संचालन कराने की कृपा करें।

(v) Regarding alleged illegal sand mining in West Bengal

SHRIMATI LOCKET CHATTERJEE (HOOGHLY): I want to bring before this House the atrocities being allegedly committed by various sand and soil mafias of West Bengal. Taking out the sand from the river bed and banks of our Mother Ganga and various other rivers was a very common scene in our State for many years. But, lately, these alleged sand mafias have shifted their focus to illegal excavation of fertile top soil from arable lands. The fertile soil mining has left the farmers worried, as the fertile top soil is very important for their farming yields. The Police and the local administration are allegedly not taking any action against the mafias. In my Constituency, Hooghly, even the lands around the Shyama Prasad Mukherjee's home have not been spared by these land mafias. The farmers of Balagarh are crying in pain but are afraid to fight back against these mafias. I, therefore, urge the Government to look into the matter with urgent importance so that the farmers and land of West Bengal are freed from the clutches of these alleged mafias.

(vi)Need to accord approval to Shade Net House projects under National Horticulture Mission in Raver Parliamentary Constituency

श्रीमती रक्षा निखिल खाडसे (रावेर): महाराष्ट्र राज्य में नेशनल हॉर्टिकल्चर मिशन के तहत शेड नेट हाउस स्कीम में अधिकतर किसानों ने प्रोजेक्ट फाइनेंस के लिए एप्लिकेशन ऑनलाइन सबमिट किए हुए थे। मेरा रावेर लोकसभा निर्वाचन क्षेत्र एनएचबी नासिक ऑफिस से संलग्न है और कई किसानों ने इस स्कीम में अपने एप्लिकेशन ऑनलाइन जमा किये हुए थे। किसानों ने एप्लिकेशन ऑनलाइन सबमिश्न के बाद बैंक से संपर्क करने के बाद और बैंक को सरकार का इन स्कीम के टार्गेट को पूरा करने हेतु उन्होने बहुत किसानों को लोन की आपूर्ति भी की और किसान अपनी फसल के पीछे काम करता रहा और यह स्कीम में अप्रूवल के बारे में जानकारी नहीं ली और इस स्कीम में बहत किसानों को आईपीए अप्रूवल के पहले काम शुरू करने से रिजैक्ट कर दिया है। मैं सरकार से अनुरोध करती हूँ कि ऐसे सभी प्रोजेक्ट्स जो अपने आप में वेलीड है एक बार फिर से चेक करे और जो प्रोजेक्ट्स एनएचबी स्कीम के नोर्स में अप्रूव होते हैं ऐसे सभी प्रोजेक्ट्स को sanction करने के लिए निवेदन करती हूँ जिससे ऐसे किसानों को राहत मिले।

(vii) Need to provide Kisan Credit Card to fishermen in a fast and hassle-free manner

श्री अजय निषाद (मुजफ्फरपुर): बिहार में मछुआरा निषाद समाज आज भी आर्थिक एवं सामाजिक रूप से काफी कमजोर है साथ ही काफी गरीब भी है। आज भी 90 प्रतिशत निषाद समाज के पास अपना घर नहीं है और झोपड़ी में रहकर गुजर बसर कर रहे हैं। 2014 से पहले की सरकारों में इन्दिरा आवास योजना का लाभ विशेषकर दलित वर्गों को ही मिला लेकिन आदिवासियों की तरह जीवनयापन करने वाला ये समाज इस लाभ से वंचित रह गया। 2014 में हमारे ओजस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के आने के बाद प्रधान मंत्री आवास योजना लागू की गई जिसके तहत देश के सभी गरीबों का मकान बनना शुरू हो गया। आज भी मछुआरा निषाद समाज आर्थिक बदहाली के दौर से गुजर रहा है। सरकार ने मछुआरा समाज की आर्थिक दशा को सुधारने के मद्देनज़र उन्हें किसान का दर्जा देते हुए के0सी0सी0 (किसान क्रकेडिट कार्ड) देना शुरू किया है लेकिन इसका समुचित लाभ निषाद समाज के लोगों को नहीं मिल पा रहा है क्योंकि इस समाज के अधिकतर लोग मछली पालन का काम करते हैं जिन्हें मत्स्य पालन के लिए के0सी0सी0 की काफी जटिल प्रक्रिया से गुजरना पड़ता है और के0सी0सी0 मुहैया कराने की रफ्तार भी काफी धीमी है साथ ही मछली की खरीद बिक्री का व्यापार करने वालों को के0सी0सी0 की सुविधा नहीं है।

मेरी सरकार से मांग है कि मछुआरों को मत्स्य पालन हेतु के0सी0सी0 उपलब्ध कराने की प्रक्रिया को सुगम बनाते हुए इसकी धीमी रफ्तार में तेजी लई जाए साथ ही मछली खरीद बिक्री करने वाले व्यापारियों को भी के0सी0सी0 की सुविधा प्रदान की जाए।

(viii) Regarding gender-based violence and discrimination against women

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI (NEW DELHI): On the occasion of International Women's Day, I would like to raise the issue of gender-based violence and discrimination against women.

Given the rising incidents of crimes against women, intervention should be made. Hence, I draw the attention of the Government towards this serious issue.

(ix) Regarding drinking water problem of Kalaburgai in Karnataka

DR. UMESH G. JADHAV (GULBARGA): The city of Kalaburagi which is home to the regional administration has a population of 30 lakh people and facing the problem of drinking water. The Almatti Dam is in the vicinity of Kalaburagi city and many of its canals pass through the district of Kalaburagi. In order to find permanent solution to the drinking water problem forever, it is feasible to augment water from nearby Almatti dam.

I, therefore, urge the Hon'ble Minister of Jal Shakti to kindly make the facility of drinking water for Kalaburagi city from Almatti Dam in Bagalkot District.

(x) Need to provide AIIMS like medical facilities in Sayajirao hospital in Vadodara, Gujarat

श्री मनसुखभाई धनजीभाई वसावा (भरूच): गुजरात के बड़ौदा में स्थित विख्यात सयाजीराव अस्पताल आज एक दयनीय हालत में गुजर रहा है। इस अस्पताल में चिकित्सा सुविधाओं के अभाव में साथ ही डाक्टरों की भी भारी कमी है। इस अस्पताल में मरीजों को उचित उपचार नहीं मिलने के कारण उसका फायदा बीमा कंपनियों तथा निजी अस्पतालों को मिलता है तथा जरूरतमंद लोग समय पर मिलने वाले उपचार से वंचित रहे जाते हैं। बड़ौदा का सयाजीराव अस्पताल एक ऐसा अस्पताल है जिसमें साउथ गुजरात और मध्य गुजरात सहित मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र के लोग भी अच्छे उपचार हेतु आते हैं। आज जब सरकार आयुष्मान भारत योजना के तहत तथा योग को पूरे विश्व में लोकप्रिय बताकर समाज के सबसे निचले आर्थिक पायदान पर खड़े व्यक्ति के स्वास्थ्य की चिंता कर रही है तो ऐसे में सरकार से मेरा आग्रह है कि बड़ौदा में सयाजीराव अस्पताल में एम्स जैसी सुविधाएं प्रदान करने की दिशा में तत्काल उचित कदम उठाए।

(xi) Regarding setting up of harbour and fishing jetties on Gandak river in Bihar

SHRI RAJIV PRATAP RUDY (SARAN): The fish production in Bihar was estimated at 602.13 thousand tonnes in 2018-19. This quantum of produce is comparable to states that have an existing fishing harbour or a proposal for a new harbour- Maharashtra, Gujarat, Tamil Nadu, Odisha, Karnataka and Andhra Pradesh. However, there is no fishing harbour in the vicinity of Patna and North Bihar at the moment.

The district of Saran lies at the confluence of the Ganga, Gandak and Ghaggar. The river Son also joins the Ganga just south of Saran at Maner Sharif in Patna. I request that a harbour and fishing jetties be set up on the river Gandak at Maker near Rewa Bridge on NH-722, at Kali Ghat on the confluence of the rivers Ganga and Gandak in Sonepur and at Ami in Dighwara near NH-19.

(xii) Regarding setting up of an Agriculture University in Deoria Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

डॉ. रमापति राम त्रिपाठी (देवरिया): हमारे संसदीय क्षेत्र देवरिया के अन्तर्गत बाबा राघवदास स्नातकोत्तर महाविद्यालय में कृषि विश्व विद्यालय हेतु सभी संसाधन उपलब्ध हैं। जिन 17 बिन्दुओं पर विश्व विद्यालय की स्थापना हुई थी, उसकी संस्तुति हो गई है। यह हमारे संसदीय क्षेत्र के फाजिलनगर तहसील में शोध संस्थान पहले से कार्यरत है इस विश्वविद्यालय से उसे भी जोड़ करके विश्वविद्यालय की स्थापना होने पर उत्तर प्रदेश के पूर्वी एवं मध्यांचल बिहार का क्षेत्र कृषि क्षेत्र में उन्नतिशील होगा और प्रधानमंत्री जी का जो संकल्प है, किसानों की आमदनी दोगुनी करने के संकल्पों को गति मिलेगी।

(xiii) Need to confer Bharat Ratna Award on Tenzing Norgay Sherpa

श्री राजू बिष्ट (दार्जिलिंग): 29 मई, 1953 को इतिहास तब बना जब Tenzing Norgay Sherpa, Mount Everest की चोटी पर चढ़े। ऐसा करके उन्होने न केवल इतिहास बनाया बल्कि मानव जुनून, प्रशिक्षण और दृधता का एक बेहतरीन उदाहरण प्रस्तुत किया। उनके असाधारण पराक्रम की पहचान मे, उन्हें 1953 में ही George Medal, Special Olympics Medal, Iran Shah Medal, Nepal Tara, USSR Special Medal, French Sports Medal से सम्मानित किया गया। उन्हें 1999 में Time Magazine द्वारा दुनिया के सबसे प्रभावशाली लोगों में से एक घोषित किया गया था। NASA ने Pluto पहाड़ों में से एक का नामकरण Tenzing Montes रखकर 2015 में उन्हें सम्मानित किया। हमारे राष्ट्र ने उन्हें पदम भूषण से सम्मानित किया है। सर्वोच्च सम्मान के योग्य होने के बावजूद उन्हें आज तक भारत रत्न, सम्मान से सम्मानित नहीं किया गया है। मैं सरकार से विनती करता हूँ की Tenzing Norgay शेरपा को भारत रत्न से सम्मानित किया जाए।

(xiv) Need to merge CGHS with Ayushman Bharat Scheme

SHRI TEJASVI SURYA (BANGALORE SOUTH): The Central Government Health Scheme, covering approximately 35 lakh beneficiaries, does not have an IT system to integrate and access cases at National Level. There is no separate Fund Manager for managing and monitoring the funds of CHGS, which is an essential component to ensure sustenance of such a scheme. There are extreme delays in reimbursement to the empanelled hospitals leading to liquidity crunch and denial of treatment. There is denial of treatment under CGHS due to delays in payment to empanelled hospitals.

In my city Bengaluru, the Government has to pay private hospitals about Rs 2000 crore for treating CGHS patients.

In order to make CGHS function better, I request the Government to merge it with Ayushman Bharat, giving patients the access to Ayushman state-of-the-art online grievance portal, a dedicated 24x7 call center for lodging grievances and comprehensive IT system.

(xv) Need for urgent renovation of houses built under Indira Awas Yojana

SUSHRI S. JOTHIMANI (KARUR): The houses built under Indira Awas Yojana (IAY) in my Karur Parliamentary Constituency of Tarnil Nadu and across the country have become old now and are in a dilapidated condition.

These houses are in need of urgent repairing. The renovation work of such previously constructed houses must also be included under Pradhan Mantri Awas Yojana (PMAY) by the Government.

I request the Government to consider the removal of renovation and repair works from the list of prohibited items under the MPLADS guidelines.

(xvi) Regarding judicial enquiry into recent riots in Delhi by a sitting Supreme Court Judge

SHRI ABDUL KHALEQUE (BARPETA): I regret to inform the Government that the death toll in the recent violence that swept through Delhi's North East district has risen to 53. It is sad that the capital city witnessed such violence, which made global headlines during the visit of US President. I am told the media accompanying the US President turned their focus on the communal riots in the capital, bringing a bad name to the country.

Not just the deaths, the reported riots, which broke out after alleged hate speeches of few political leaders, ravaged people from all communities residing in North East Delhi. I was part of a team of Members of parliament which visited the area and saddened to see the helpless people and the damage the riot has left there.

Alleged delayed response of Delhi police and administration added to the rising tensions in the area. Reports are that the crowd of rioters was brought from the neighbouring State of Uttar Pradesh. One of the shooters who was seen pointing at police was arrested from UP. There is a clear evidence of rioting, but no one has clear answers yet. The Union Home Minister cannot deny responsibility as Delhi police is directly under the Home Ministry.

I would, therefore, request the Government to order a judicial inquiry headed by a sitting Supreme Court Judge.

(xvii) Regarding implementation of three water supply projects in Dharmapuri, Tamil Nadu

SHRI DNV. SENTHILKUMAR S. (DHARMAPURI): Dharmapuri is facing water crisis with depletion of ground level water and acute water crisis for agricultural farming and cattle. Excess of water is flowing in the Cauvery River at Hogenekkal in Dharmapuri. This should be pumped through the existing pipelines and through the new canals for all the Lakes to be filled with excess Hogenekkal Water, to increase the ground level water and water for drinking purpose.

Similarly, Rs. 68 crore was earmarked in the year 2015 for Thoolchetty Lake to be filled with Thenpemnnaiyar water. However, it has not started and exists only on paper, inspite of announcement made *5* years back. This will benefit 1500 hectares and supply water to Palacode, Karimalanglam and Dharmapuri.

Yennaikalpudur water scheme for 380 acres to be started to supply water from Krsihanagiri to Karimangalam is also not being implemented, which is a long standing demand of the local people.

I urge upon the Ministry of Jal Shakti to insist upon the State Government to allocate the promised funding to implement these 3 Projects on a war footing priority, to resolve the water crisis.

(xviii) Regarding tribal inhabitants on Jawadhu Hill in Tiruvannamalai Parliamentary Constituency of Tamil Nadu

SHRI C.N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): Tribal inhabitants on Jawadhu Hill in Tiruvannamalai Constituency of Tamil Nadu have been waiting for many years to get land patta of their home and cultivation field. There is inordinate delay in getting clearance from forest authorities to build road to their villages in most of the area. They are also deprived of health, education, sanitation, piped drinking water benefit from the Government. Attention of Government is urgently drawn for overall development of more than sixty thousand tribal people in Jawadhu Hill.

(xix) Regarding recent revision of Crop Insurance premium

SHRI RAGHU RAMA KRISHNA RAJU (NARSAPURAM): I want to draw the attention of the Government with regard to recent revision of Crop Insurance Premium, which has become a further burden on the financial condition of the state Governments.

With this decision, share of the premium of central Government has reduced from 50 percent to 30 percent. It is posing a serious financial burden on states as they have to bear total 68% of the premium amount. Till now farmer, centre and state Governments were sharing the premium amount as 2 percent, 49 percent, and 49 percent respectively. But as per recent revision, central Government will pay only 30 percent against its 49 percent. Remaining 68% has to be borne by the state Governments. It is becoming an extra burden on the states. Particularly for Andhra Pradesh which is already reeling under funds crunch, it has become an added burden.

In view of the above, I strongly urge upon the Government of India to review the crisis and consider the requests of the state Governments and revert to the existing *50:50* share of central and state Governments' share of premium and resolve the problem.

(xx) Regarding construction of shed on canning railway platform in West Bengal

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): There is a need to build shed on canning railway platform which falls under Sealdah Canning Railway Line, one of the busiest platforms in the Country.

(xxi) Regarding operationalisation of Post Office Passport Seva Kendra at Kalyan Parliamentary Constituency in Maharashtra

DR. SHRIKANT EKNATH SHINDE (KALYAN): Ministry of External Affairs (MEA) had in June 2017 sanctioned a POPSK in my Kalyan Parliamentary Constituency. The Post Office at MIDC Dombivali (E) was found to be the most suitable location which had a little smaller area to be dedicated for this purpose vis-a-vis the MSR for opening of this POPSK. This difficulty although miniscule in nature, has taken my enormous efforts and over 3 years to be amicably resolved between MEA and the Department of Posts. The recent decision of the MEA to start POPSK in extant space was a welcome step. It was to be started from the 26th of January 2020; however, it again got lingered for some reason. Hence I request our Government to expedite operationalisation of this POPSK.

(xxii) Need to fill up backlog vacancies of SC/ST and OBC in Government jobs

श्री मलूक नागर (बिजनौर): आज देश का किसान बहुत परेशान है। इनके गन्ने का मूल्य व गन्ना खरीद का बकाया भुगतान करने से संबंधित मुद्दे संसद में बार-बार उठाने के बाद भी सरकार इस पर कोई निर्णय नहीं ले पा रही है, जिसकी वजह से जाट, गुर्जर, यादव, पाल, सैनी, कश्यप आदि सभी पिछड़ी जातियां व सभी किसान बहुत परेशान हैं। पिछड़ी जातियों से ही संबंधित हाल ही में जारी सरकार के आकड़ों द्वारा पता चला है कि सरकारी नौकरियों में पिछड़ों की करीब आधी वेकेंसीज खाली हैं। जबकि तमाम अगड़ीजातियों की करीब 95 प्रतिशत वेकेंसीज भरी जा चुकी हैं, जो बहुत ही अच्छी बात है। पिछड़े व अति पिछड़ों की कुल 27,337 में से 14,705 वेकेंसीज ही अब तक भरी जा सकी हैं और 12,632 वेकेंसीज अभी भी खाली हैं। जो बहुत ही खराब बात है। एस.सी./एस.टी. की 75 प्रतिशत वेकेंसीज ही भरी गई है जो खराब बात है, यह भी 95 प्रतिशत होनी चाहिए थी। देश में करीब 55 प्रतिशत पिछड़े हैं, जिनकी कोई वाला नहीं है। जबकि प्रदेशों की सरकारें व देश की सरकारों के बनने में इनका सबसे अधिक योगदान होता है। अतः भारत सरकार व प्रदेशों की सरकारों से मांग है कि अतिशीघ्र एस.सी./एस.टी. पिछड़ों व अति पिछड़ों की सभी वेकेंसीज शत प्रतिशत भरी जाए जिससे इन्हें न्याय मिल सके।

(xxiii) Regarding setting up of an industrial park in Ramanathapram, Tamil Nadu

SHRI K. NAVASKANI (RAMANATHAPURAM): In Ramanathapuram, the Central Government has announced an industrial park and the 2500 acres land has been earmarked and surveyed, but the work is yet to be started. It is my request to the Government to start work on this project immediately, so that youth could get employment from this project.

(xxiv) Need to bring Paramilitary forces under old pension scheme

SHRI P. R. NATARAJAN (COIMBATORE): The social security benefits of Pension are not available to the Paramilitary Personnel and their Families as available to the Army, Navy and Air-force personnel.

The Paramilitary Service is a risky and more responsible job in the security of our Nation. They are sacrificing their lives for the security of the Nation by safeguarding the borders including the Himalayan Glaciers day and night. They are not easily granted leave to see their ailing parents or family members including babies who are far away from their duty place. These Paramilitary Personnel after their retirement, are not having ex-servicemen quota in the civil service recruitments. They have to compete with the young generation who are in large number with the higher qualification. This is a kind of discrimination considering their sacrifice and loyalty. These Paramilitary Personnel are provided with a paltry amount of pension in the name of New Pension Scheme which is not sufficient to meet even tea expenses of pensioners itself. Their loyal and meritorious service are not taken into account for providing any social security for them and their family members by the Government.

Hence, I request our Hon'ble Minister to kindly consider their bravery and sacrifice on humanitarian ground and arrange to provide them old pension scheme as social security for them and their families as provided to the other three services working under the Ministry of Defence.

(xxv) Need to provide compensation to farmers who suffered damage to crops due to unseasonal rains and hailstorm in Rajasthan

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): हाल ही के दिनों में राजस्थान प्रदेश में हुई बेमौसम बरसात तथा ओलावृष्टि से किसानों की अरबों रूपए की नष्ट हुई फसलों की तरफ ध्यान आकर्षित करते हुये अवगत कराना चाहता हूँ कि इस प्राकृतिक आपदा से 70% से अधिक किसानों की उपज का नुकसान राजस्थान में हुआ है जिसमें चना, जीरा, ईसबगोल सरसों सहित कई फसलें नष्ट सी हो गई हैं। एक तरफ राजस्थान सरकार ने बिजली बिलों में बढ़ोतरी करके किसानों की कमर तोड़ दी वही दूसरी तरफ इस प्राकृतिक आपदा से किसानों की आर्थिक स्थिति पटरी से उतर गई है, इसलिए मैं केंद्रीय कृषि मंत्री जी और भारत सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि किसानों को मुआवजा देने में जो राइडर है उसमे बदलाव करके किसान के खेत के खसरे को इकाई मानकर मुआवजा दिया जाए और फ़सली बीमा कंपनियों को तत्काल क्लेम राशि देने हेतु सर्कुलर जारी करते हुये विशेष आपदा राहत आर्थिक पैकेज दिया जाए और स्वामीनाथन आयोग की सम्पूर्ण सिफ़ारिशे लागू की जाए ताकि किसान समृद्ध बन सके।

(xxvi) Regarding acute shortage of psychiatrists and trained mental health practitioners

DR.(PROF.) KIRIT PREMJIBHAI SOLANKI (AHMEDABAD WEST): India is facing an acute shortage of psychiatrists and trained mental health practitioners. As per the WHO reports, published last year there are only 4,000 qualified psychiatrists in the country whereas it is estimated that about 7.5% of the population suffers from mental health problems. This huge gap is set to increase as the number of patients is expected to increase over the years as there is a large population of youngsters. Stigma associated with consulting doctors and counsellors for mental health issues also prevents people from taking treatments. Thus, the Government needs to look into this and take steps in training psychiatrists and counsellors to meet the demand. Institutes like the NIMHANS, Bangalore must be created across all the regions in the country. Campaigns to prevent stigma associated with mental health problems must also be undertaken.

13.15 hrs

UNION BUDGET (2020-21)
DEMANDS FOR GRANTS-2020-21
Ministry of Railways

माननीय अध्यक्ष: अब सभा में रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान की माँग संख्या 83 को चर्चा तथा मतदान के लिए लिया जाएगा।

सभा में उपस्थित जिन माननीय सदस्यों के रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की माँगों पर कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं, तो 15 मिनट के अन्दर सभा पटल पर पर्चियाँ भेज दें, जिनमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्याएँ लिखी हों, जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं।

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

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

> "कि अनुदानों की माँगों की सूची के स्तम्भ 2 में रेल मंत्रालय से संबंधित माँग संख्या 83 के सामने दर्शाए गए माँग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2021 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की माँगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियाँ भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएँ।"

Demand for Grants Union Budget for 2020-21 submitted to the vote of Lok Sabha

1	2	3	
		Revenue (Rs.)	Capital(Rs.)
	Ministry of Railways		
83.	Ministry of Railways	283481,64,00,000	237526,79,00,000

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यों को मैं अवगत करा दूँ कि कल सदन में सामाजिक न्याय एवं अधिकारिता मंत्रालय के अनुदानों की माँगों पर और यदि समय मिला, तो पर्यटन मंत्रालय के अनुदानों की माँगों पर चर्चा होगी।

आज और कल कोई लंच ब्रेक नहीं होगा।

श्री एम.के. राघवन।

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): I would like to thank the hon. Speaker Sir for allowing me this opportunity to share my thoughts and concerns on the Demands for Grants for Railways in the Union Budget 2020-21.

At the outset, I would like to remind the Government of India that Railways is not a business sector. It is a service sector especially for poor Indians.

13.17 hrs (Shri Bhartruhari Mahtab *in the Chair*)

Before moving on to the details, I must say that BJP Government is unfortunately unaware of the larger purpose and the societal reasons for the establishment of rail network in any country. Indian Railways was deemed as a great unifier as envisaged by late Prime Minister Shri Jawaharlal Nehru. Hence, Railways is not just a profit making engine, ready to be auctioned off to

the highest bidder, but it is a poor man's lifeline of transport that connects him to the vast length and breadth of the nation. With about 12,147 trains in service, 74,003 coaches and per day per engine in use for 678 kilometres, the Railways, in my opinion, is an India that runs within India. What happened in the last five years? There is a consistent apathy shown towards Railways by the BJP Government and for the last five years, this discrimination against Indian Railways is clearly visible.

I want to quote the C&AG report here. The CAG Report titled 'Railways Finances – Report No. 10 of 2019' indicates dismal position of Indian Railways. It states that since 2016-17, Railways' revenue surplus has been falling which is indicative of falling financial health of Indian Railways. During the year 2017-18, the net revenue surplus decreased by 66.10 per cent from Rs. 4,913 crore in 2016-17 to Rs. 1,665.61 crore in 2017-18. The failure of the Government in reviving the Railways is clear from the following findings.

The first six months of financial year 2019-20 (April to September) states that freight receipts fell short by 16.97 per cent and passenger earnings by 5.3 per cent of the budgeted amount. Gross revenue fell 14.54 per cent short of the budgeted amount, but working expenses rose 4.15 per cent higher than Budget Estimates. The operating efficiency of Indian Railways is visible and is sending repeated alarms.

The ratio of net revenue receipts to capital at charge plummeted firstly to 6.95 per cent in 2014-15, then from 7 per cent in 2015-16, from 1.62 per cent in 2016-17 and from 0.51 per cent in 2017-18. And to compound this situation,

the Report of CAG of 2019 refers to the steadily declining performance reflected in the Operating Ratio which was at 98.44 per cent in 2017-18. It was the worst or the highest in the last ten years. It means that the Indian Railways spent Rs. 98.44 to earn Rs. 100. This clearly shows the failure of the Government for the last five years. The CAG Report further adds that the Indian Railways Operating Ratio in 2017-18 would have been 102.66 per cent but for the advance received from NTPC and IRCON. It means that the Railways would have spent Rs. 102 to earn Rs. 100. Such is the handling of Railways by this Government which is a colossal failure on all fronts and, as a part of its drive to sell off public assets, it is now targeting the Railways.

One of the important steps towards privatising the railways lies in the disappearance of an exclusive Railway Budget from 2017 onwards. The termination of separate Budget for Railways has denied the public from being aware and being in the know regarding railways. This is very unfortunate. The Union Budget's focus on the Indian Railways is cursory. An exercise in obfuscation, it reveals utter neglect of India's largest enterprise. Hence the BJP Government succeeded in removing the first hurdle of a detailed Budget being put in public domain.

It was not at all surprising that the Finance Minister, Shrimati Nirmala Sitharaman's long-winded Union Budget speech on 1st February, 2020 contained just a few references to the Railways. In her 2019-20 Budget speech, Shrimati Nirmala Sitharaman said that the Government would invest Rs. 50 lakh crore over a 12-year period in the Railways, implying an average of

about Rs. 4 lakh crore a year or Rs. 25 lakh crore in six years. However, she actually budgeted for only Rs. 1.61 lakh crore in 2019-20. The Revised Estimates reveal that an investment of only Rs. 1.56 lakh crore was made. The budgetary support in this case ought to have been Rs. 1.16 lakh crore in 2019-20. However, the Budget reveals that in 2019-20, according to Revised Estimates, the Plan outlay was only Rs. 1.56 lakh crore of which gross budgetary support was only Rs. 52,837 crore.

Then comes the announcement by the Prime Minister on 15th August, 2019 on creation of a National Infrastructure Pipeline, the NIP. The NIP Scheme envisaged an investment of Rs. 102 lakh crore in infrastructure projects over a six-year period starting 2019-20 of which the share of railway projects was to be 13 per cent. The share of railway projects in the NIP was thus to be Rs. 13.69 lakh crore over six years of which Rs. 11.90 lakh crore was to come by way of budgetary support.

In the present Budget, the Finance Minister promised more or the same for 2020-21. According to the grand promise, the Plan outlay for 2020-21 ought to have been Rs. 2.62 lakh crore, of which the budgetary support ought to have been Rs. 2.28 lakh crore. Instead, the Finance Minister has provided a net budgetary support of Rs. 46,750 crore which is a shortfall of a whopping 80 per cent.

Sir, it is almost important to note that as many as 274 projects across 16 zones of the Railways have quietly been abandoned, indicated only by the fact that each of these has been allocated a princely sum of Rs. 1,000 crore. Of

these, 132 are new line projects, 40 are gauge line projects, and 102 are track doubling projects.

In her Budget Speech, the Finance Minister announced that the Railways would electrify 27,000 route kilometres. However, the fine print reveals that 27,000 km is what is to be undertaken in the years ahead. The target for electrification in the current year is only 6,000 route kilometres, which is a scaled-down figure from the 7,000 route kilometres target, the Minister set last year. In effect, the Railways' committed deadline to electrify its entire work by 2022 has been pushed back by at least two years. The limited allocation now means that this will take at least four years, provided further cuts are not made.

Sir, while speaking about electrification, I must remind the House that none of these achievements was the result of just five years of Modi Government but a continuation of policies and projects executed by the various Congress Governments. I can quote the figures of route kilometres electrified. Period prior to Independence (1925-1947) – 388 route kilometres electrified; First Five Year Plan (1951-56) – 141 route kilometres electrified; Second Five Year Plan (1956-61) – 216 route kilometres electrified; Third Five Year Plan (1961-66) – 1678 route kilometres electrified; Annual Plan (1966-69) – 814 route kilometres electrified; Fourth Five Year Plan (1969-74) – 953 route kilometres electrified; Fifth Five Year Plan (1974-78) – 533 route kilometres electrified; Inter Plan (1978-80) – 195 route kilometres electrified; Sixth Five Year Plan (1980-85) – 1,522 route kilometres electrified; Seventh Five Year

Plan (1985-90) – 2,812 route kilometres electrified; Annual Plan (1990-92) – 1557 route kilometres electrified; Eighth Five Year Plan (1992-97) – 2,708 route kilometres electrified; Ninth Five Year Plan (1997-2002) – 2,484 route kilometres electrified; Tenth Five Year Plan (2002-07) – 1810 route kilometres electrified; Eleventh Five Year Plan First Year (2007-08) – 502 route kilometres electrified; Eleventh Five Year Plan Second Year (2008-09) – 797 route kilometres electrified; and Eleventh Five Year Plan Third Year (2009-10) – 1117 route kilometres electrified. So, the total route kilometres electrified comes to 20,059.

Sir, coming to the central premise of the Railway Budget, it can be seen that the State of Kerala has been completely side-lined as none of the longstanding demands of the State have been fulfilled.

For so many years, the Government of Kerala and MPs of all political parties from Kerala have been demanding for a special zone. Some of our demands are as follows: Nilambur-Nanjangud line, Thirunnavaya-Guruvayur line, Palakkad Coach Factory, Calicut-Bengaluru additional trains like Intercity Express/Jan Shatabdi Express, increase of frequency of trains like Rajdhani Express, third line between Mangalore and Trivandrum, a world class station at Calicut, extension of frequency/increase of various trains and Sabari rail line, provision of more MEMU coaches for Palakkad Division to connect Coimbatore and Ernakulam from Calicut, extend Yeshwantpur-Kannur Express up to Calicut.

But I am sorry to say that all these demands have been ignored and rejected for the reasons that are best known to the Government.

Sir, the hon. Minister for Railways and MoS are here. I had a discussion with the MoS so many times. Please do not neglect Kerala. Their attitude towards Kerala is step-motherly. It is a fact.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, your Chief Whip, Mr. Suresh has given four names of the speakers who would participate in this discussion. You are the first speaker. Eight hours have been allocated to this subject for discussion, and the Congress Party has got 46 minutes. You have already spoken for 16 minutes. Please do justice to your colleagues as they would hardly get 10 minutes each. So, I leave it to you and your Party to decide how much time you would take.

SHRI M. K. RAGHAVAN: I am just concluding.

Sir, I would request the hon. Minister of Railways that he should consider Kerala because we are also part and parcel of this nation. As I see the hon. Minister is smiling, I hope, he would consider something for Kerala also.

Sir, I genuinely feel that this Budget is just a call for privatisation and eventual selling of Railways whereas we feel that our Railways is the lifeline of India and its common people.

With these words, I conclude. Thank you.

CUT MOTIONS

TEXT OF CUT MOTIONS

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): I Beg to move

(DISAPPROVAL OF POLICY)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF RAILWAYS (PAGE 279) BE REDUCED TO RE. 1. 83

1. Failure to fill the existing vacancies in railway. (1)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF RAILWAYS (PAGE 279) BE REDUCED BY RS. 100. 83

60. Need to stop privatization of Indian Railway. (60)
61. Need to run more trains services to improve railway connectivity across the country. (61
62. Need for automatic railway signal system to ensure maintaining the punctuality and speed of trains. (62)
63. Need for modernization of coaches and rail engines. (63)
64. Need for opening of reservation centres in remote areas of the country, particularly in the Idukki district of Kerala. (64)
65. Need to provide funds for speedy completion of Sabari Rail project in Kerala. (65)
66. Need to provide funds for modernization of all major Railway stations in Kerala. (66)
67. Need to provide fund for establishment of Railway coach factory at Kanchikode in Kerala. (67)
68. Need to provide funds for creating a separate railway zone for Kerala. (68)

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): I beg to move

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF RAILWAYS (PAGE 279) BE REDUCED BY RS. 100. 83

2. Need to develop Tarakeshwar railway station into a model railway station. (2)

3. Need to construct Road Under Bridge in Chandanpur area of Haripal railway station. (3)

4. Need to introduce Izzat Monthly Season Tickets on basis of income certificates issued by Members of Parliament. (4)

5. Need to provide funds for completion of Arambagh-Bishnupur rail project. (5)

6. Need to provide basic amenities in all railway colonies. (6)

7. Need to expedite completion of pending work related to over bridge at Kamarkundu Railway Station. (7)

8. Need to lay a new railway line from Arambagh to Bowaichandi. (8)

9. Need to provide better facilities to the coolies and group "D" staff of railways. (9)

10. Need to construct halt station at "Bolondi". (10)

(678

~~321-B~~

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I beg to move

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF RAILWAYS (PAGE 279) BE REDUCED BY RS. 100. 83

12. Need to formulate an effective policy for implementing automatic railway signaling system for ensuring the punctuality of trains, particularly in Kerala. (12)

13. Need to stop privatisation of railways. (13)

14. Need to carry out survey, lay new rail lines and add new trains to improve the railway connectivity throughout the country. (14)

15. Need to fill up all the existing vacancies. (15)

16. Need to formulate an effective policy for replacement of the old dilapidated coaches by new coaches. (16)

17. Need to issue monthly season ticket for III AC coaches in long distance trains for short distance daily passengers. (17)

18. Need to ensure safety and security of railway passengers. (18)

19. Need for improving the passengers amenities and ensuring better services on trains. (19)

20. Need to provide funds for construction of pit lane at Kollam Railway Station, Kerala. (20)

21. Need to provide funds for establishment of Railway coach factory in Kerala. (21)

SHRIMATI SAJDA AHMED (ULUBERIA): I beg to move

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF RAILWAYS (PAGE 279) BE REDUCED BY RS. 100. 83

22. Need to expedite the construction of Road over Bridge (ROB) at Bauria Station under Kharagpur Division. (22)

23. Need to construct Road Over Bridge (ROB) at Kulgachia under Kharagpur Division of South Eastern Railway. (23)

24. Need to introduce Izzat Monthly Season Ticket for unorganized sector workers. (24)

25. Need to introduce a new train between Kharagpur and Ajmer. (25)

26. Need to improve passenger amenities at Amta railway station under South Eastern Railway. (26)

27. Need to make budgetary allocations for completion of pending railways projects in the state of West Bengal. (27)

28. Need to start construction work on the new railway line between Amta and Bagnan, under Kharagpur Division. (28)

29. Need to maintain punctuality in running of train particularly on Howrah-Kharagpur and Howrah-Amta routes. (29)

30. Need to install automatic ticket vending machine at Uluberia and Bagnan railway Stations. (30)

31. Need to run a new train between 11:00 AM to 4:00 PM from Amta to Howrah and *vice-versa*. (31)

(68c

321-D

SHRI VINAYAK BHAURAO RAUT (RATNAGIRI-SINDHUDURG): I beg to move

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF RAILWAYS (PAGE 279) BE REDUCED BY RS. 100. 83

40. Need to complete all the pending railway projects in Konkan and other regions of Maharashtra State at the earliest. (40)

41. Need to start new train services to facilitate movement of millions of passengers of Ratnagiri and Sindhudurg districts of Konkan region. (41)

42. Need to construct railway platforms at all the railway stations of Ratnagiri and Sindhudurg districts of Konkan region. (42)

43. Need for speedy completion of doubling work on Veer-Sawanthwaadi rail stretch. (43)

44. Need to formulate a policy for ensuring repairing, reconstruction and reinforcement of old railway bridges situated in the country, particularly in Maharashtra. (44)

45. Need to provide jobs to the local people affected by Konkan railway project in the Konkan Railway Board. (45)

46. Need to improve quality of food on trains and railway stations and take strong action against responsible officers. (46)

47. Need to complete all pending railway projects within a timeframe in Konkan and other regions of Maharashtra. (47)

48. Need for expeditions electrification of all the pending rail routes in Maharashtra State including Ratnagiri-Sindhudurg disctricts of Konkan region. (48)

49. Need to formulate a policy for modernization-redevelopment and expansion of all the old railway stations in the country, particularly in Maharashtra. (49)

321-E

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): I beg to move

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF RAILWAYS (PAGE 279) BE REDUCED BY RS. 100. 83

69. Need to formulate an effective policy for modernization of technology used by Indian Railways. (69)

70. Need to formulate an effective policy to ensure safety of train passengers specially women and children. (70)

71. Need to increase the length of platforms for proper handling of trains with 24 or more coaches. (71)

*SHRI S.S. PALANIMANICKAM (THANJAVUR): Hon. Chairman Sir, I thank you for allowing me to speak on Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways on behalf of my party Dravida Munnetra Kazhagam. I request the Hon. Minister of Railways and Hon. Minister of State for Railways not to go for privatization of Railways, as it is the prideful identity of our nation. In the road transport sector, many highways have been sold to private sector. Disinvestment of Air India is also in progress. When we see different types of transport such as air transport, road transport, water transport, only Railways are left untouched by private sector. You take pride in talking about the unity of our country. You forgot to remember that Railways were once the identity for upholding the Unity of our country. I therefore kindly request you to give up all your efforts of privatizing Railways. There should be a separate Budget for Railways as it was earlier. Only then you can improve upon the functioning of Railways and can meet the loss incurred if any. I want to say this, based on my past experiences which I have in this field. Before the presentation of Budget, there used to be zonal level meetings convened separately by the Hon. Railway Minister attended by all the MPs concerned in the different Zones of Railways such as Southern Railway, Western Railway, North Western Railway and Eastern Railway. Only through these meetings Hon. Ministers in-charge of Railway Ministry and the Ministry Officials can come to know about the

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

problems concerning Railways in these areas. Then only the Ministers concerned address the issues relating to their ministries. …(*Interruptions*)

If you are not concentrating on what I speak how will you concentrate on running the Railway Ministry? I am a senior Member more experienced than you. Please listen to my speech.

I request you to convene meetings to be attended by MPs. I want to say something regarding the appointment of employees in Railways as well. It is a matter of pride to work in Railways either it is as sweeper or as General Manager. Very recently instead of appointing employees of permanent nature, you have started looking for contractual appointments. If you continue with contractual appointments, it will give an impression that the Government is not ready to protect Railways. Only when we have a mindset of safeguarding and protecting a product in hand, we will not think of losing it ever. If time and again you think of selling a particular thing, you will never ever think of protecting it. I therefore request that the present Government and Hon Ministers should have in mind that Railways should be protected at any cost. While appointing employees or officers in Railways, opportunities were earlier given to the people living in a particular State or the Region. If I see the recent appointments, I should say that there is regional imbalance. Earlier Tamils and the people belonging to Tamil Nadu occupied the posts in large number in Railways in all the Railway stations and Railway factories. There will also be people from other States but comparatively in a lesser number. If you see Uttar Pradesh, people of that State will be given importance in Railway

appointments. If it is Bihar, the people from Bihar will be getting importance in Railway appointments. But recently the people belonging to Tamil Nadu are not getting appointments in Railways as it used to be in the past. I request you to find justifiable reasons to address this shortcoming and ensure to remember that Tamil Nadu is very much part of our country. I want to say something about the powers given by the Railway Ministry to the DRMs and GMs of Railway Zones. They should be given additional powers. There should be consultative meetings to be convened at the level of DRMs and GMs in the respective Zones of Railways in consultation with the Hon. MPs concerned. The issues concerning Railways can then be discussed threadbare. MPs need not wait for the Railway Budget or to meet the Minister concerned for raising such issues. MPs can make use of such meetings in addressing issues concerning their areas and finding solutions to them. Even after 8 months of its constitution of current Lok Sabha, the Zonal Railway Users Consultative Committee has not been set up. If such Committees are set up, the MPs concerned can give suggestions on improving upon Railway services and facilities. In the recent past you are more interested in introducing long distance fast trains. If you operate short distance trains within the State or to the nearby States, poor people will be benefitted. Those train services will be benefitting those States as well. There is a night time train that passes through Thanjavur, where I live, going up to Rameswaram connecting different parts of our country. But we the people, living in world famous Thanjavur, are not benefitted by that train. I request that Railway Ministry should look into this.

I have seen a declining trend in the number of unreserved compartments attached to the trains. Our population constitutes approximately 70 per cent farmers. They cannot plan their travel. In order to travel in an urgency there is a need for increasing the number of unreserved compartments of these trains. Poor people who travel without any plan can make use of these unreserved compartments. I therefore urge upon the Union Government that the number of unreserved coaches should be increased in all the trains in order to benefit the poor people of the country. As mentioned by one Hon MP from Kerala, there are also several railway routes that are remaining as mere announcements without any sign of implementation. Those railway schemes that were started remain incomplete. Particularly the Chennai-Rameswaram rail route is the oldest among the rail routes in the country. Indian Railways have crossed 150 years since its inception and this rail route has been there for the last 140 years. Boat mail is the name of the oldest train that had the facility of giving rail connectivity between Tamil Nadu and Sri Lanka. That railway line went for gauge conversion from meter gauge to broad gauge. Please complete gauge conversion within the time limit. Thousands of passengers even lakhs of passengers who used that rail route for commuting will be made helpless till the revival of that route after gauge conversion. If there is no transportation for more than 10 years in a particular route, the towns in that area will definitely lose their prominence. In that particular route mentioned by me, there was a municipality in every 40-kilometer distance. In the beginning at the time of introduction of trains, only passengers were given

importance. In the recent past you have shifted your focus to goods or cargo transportation. There was a rail route via Viirudhachalam and Tiruchirappalli up to Madurai which was used for goods transport. In a period of 10 years which you took for broad gauge conversion, the trains that were running in that route were cancelled. Alternatively, trains started operational in the route meant for cargo transportation. Due to enhancement of speedy operations, all the trains have now been run on routes meant for cargo and train services came to a halt in all the routes where people lived in large number. I therefore wish to say that it is the moral responsibility of the Ministry of Railways to operate all the trains that were run before gauge conversion in a particular route even after the completion of conversion work. No citizen should lose a facility that was enjoyed by him earlier. Be it any department or any Ministry. You can extend a facility afresh to a person. But do not cancel a facility enjoyed by them in the past. I wish to state that the rail route that was announced between Tiruvarur and Karaikkudi has not been completed. My friend former Union Minister Shri Thirunavukkarasar is here. This route was dismantled for broad gauge conversion between Mayiladuthurai and Karaikkudi approximately 10 years ago. Laying work has been completed one year ago. It is like a village boy looking at a sweet shop. I am seeing the railway line but no train service on this route. In the past there were more than 74 railway gates. But there were also gate keepers. As per the new policy of Railways, there should not be any unmanned level crossings. This was a coastal railway line near Thanjavur. If you construct RUB, there will be water logging in that area. There will not be

revenue generation for constructing Road over Bridge in that area. Therefore, before changing this rail route, they should have formulated a policy in this regard. Members of five parliamentary constituencies, Nagappatinam, Thanjavur, Tiruchy, Sivagangai and Ramanathapuram have time and again raised this issue in this august House after its constitution almost one year ago. People of all these five constituencies look up to MPs, we look at the Hon Ministers. Ministers in turn look at the Officials in the Ministry. Till now no solution is found. I hope the Railway officials are also hearing my speech. Your General Manger has assured us last week that by June this year the train service will be started in this route. I request that such assurance should be fulfilled. Similarly, Thanjavur – Pattukkottai, Thanjavur - Ariyalur, Tiruvarur-Mannargudi-Pattukkottai, Thanjavur-Pudukkottai rail routes are the routes which remain as mere announcements or some of them have been started and incomplete. I request that this should be looked into. I request that DEMU trains service with 7 or 8 coaches should be operated in large number connecting small towns in Tamil Nadu thereby earning revenue to the Ministry. Ticketless travel is bare minimum in Tamil Nadu. 99 out of 100 passengers travel with a ticket in Tamil Nadu. Therefore, you should provide adequate facilities to the passengers who travel with valid tickets. Railway Coach factories and Engineering equipments factories were started with the help of communist countries of the world when the capitalist countries did not offer any help. Every such factory has a historical importance. The engines and coaches manufactured in our country has a market value in the world countries. If you

are really determined to protect Railways, I request you for not going for privatization or selling it to four or five private players. The role played by British in setting up this Railways is more than that of independent India. The British created these railway lines in the beginning by toiling hard. We should at least protect the organization created by them. I request that we should protect the pride of Indian Railways, which is more than 150 years old. Thank you.

HON. CHAIRPERSON : Thank you, Mr. Palanimanickam for your spirited speech and also good suggestions that you have given to the Government.

Now, I request Shri Tapir Gao to speak.

SHRI TAPIR GAO (ARUNACHAL EAST): Hon. Chairman, Sir, I am standing here to support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways.

रेलवे मंत्रालय और रेलवे मंत्री जी दोनों यहाँ उपस्थित हैं, इन दोनों की मैं तारीफ करना चाहूंगा। इंडियन रेलवे को एयर सर्विस के कम्पीटिशन में डाला है। आज ऐसी कोई रेलवे सर्विस है, आप रेल में बैठ रहे हैं या आप फ्लाइट में बैठ रहे हैं, इतना एकॉमोडेटिव, इतनी फैसिलिटीज़ आज इंडियन रेलवे में डेवलप हुई है, अंडर द लीडरशिप ऑफ नरेन्द्र मोदी जी। हमारे दोनों साथी माननीय मैम्बर एमओएस एंड माननीय कैबिनेट मिनिस्टर दोनों मेरे फ्रेंड्स हैं। Both of them are working day and night to improve the railway services in the country. आज हिन्दुस्तान में रेलवे के सिवा कोई लाइफलाइन नहीं है। आज रेलवे हिन्दुस्तान के हर कोने में पहुँचा है।

महोदय, मैं उदाहरण के तौर पर आपको बताता हूँ कि मैं अरुणाचल प्रदेश से आता हूं, 60 ईयर्स ऑफ इनडिपेंडेंस अरुणाचल, मिजोरम, मणिपुर के लोगों ने रेलवे को देखा नहीं था। लेकिन मोदी जी के आने के बाद आज अरुणाचल व पूर्वोत्तर राज्यों के लोगों के लिए भी रेलवे सर्विस की फैसिलिटीज उपलब्ध करा दी है। मेरे साथी केरल से बोल रहे थे, केरल से लेकर कश्मीर तक और गुजरात से लेकर अरुणाचल प्रदेश तक, आज ऐसा कोई प्रदेश नहीं है, जहाँ रेलवे की सर्विस नहीं है। जहाँ रेलवे की ऑलरेडी सर्विस है, मुम्बई टू दिल्ली कॉरीडोर का एक्सप्रेसवे, कोलकाता का एक्सप्रेसवे, चेन्नई आदि के हर सिटी में रेलवे जुड़ा है और इस फैसिलिटीज का आज हिन्दुस्तान का हर नागरिक, आम आदमी, आम जनता इसका उपयोग कर रही है। इसलिए मैं इस रेलवे डिमांड फॉर ग्रांट्स, जो प्रस्ताव इस सदन में है, इसके समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूँ। लेकिन इकोनॉमिक में एक थ्योरी है- 'Wants are unlimited. But means are limited.' हो सकता है कि कहीं न कहीं कमी हो सकती है, लेकिन मैं टाइम न गंवाते हुए माननीय रेलवे मंत्रालय के सामने कुछ ऐसे बिन्दु रखना चाहता हूँ, जो देश के हित में काम आए। पूर्वोत्तर राज्यों को बहुत से ऐसे

आर्गेनाइजेशन्स हैं, जो हिन्दुस्तान से अलग करना चाहते हैं। ऐसे देश विरोधी आर्गेनाइजेशन्स हैं, नॉर्थ ईस्ट को देश से अलग करना चाहते हैं। लेकिन रेलवे मंत्रालय हमें अलग करने नहीं देगा। मैं कॉन्फिडेंट हूँ, मोदी जी के नेतृत्व में पूर्वोत्तर राज्य रेलवे से भी कनेक्ट है, हाइवेज़ से भी कनेक्ट है, आज फ्लाइट से भी हमारा होम टाउन तो कनेक्ट कर दिया है, मोदी जी की सरकार ने। इसलिए डिमांड फॉर ग्रांट्स में जैसे मैंने कहा- 'Wants are unlimited. But means are limited.' इसी में मैं अपने पूर्वोत्तर राज्यों की ओर दोनों मंत्रालय और मंत्री को लेकर जाना चाहूँगा।

मोदी जी जैसे आए, पीयूष गोयल जी जैसे रेलवे मंत्री बने, पूर्वोत्तर राज्यों में बहुत रेलवे स्कीम्स सैंक्शन हुई हैं। लेकिन धीमी गति से डेवलपमेंट हो रहा है। हो सकता है हिमालय, पहाड़, पर्वत है, सर्वे एंड इनवेस्टिगेशन में कहीं कठिनाई हो सकती है, लेकिन हिन्दुस्तान के इतिहास में मोदी जी के नेतृत्व में और पीयूष गोयल जी के नेतृत्व में 12 हजार फीट अल्टीट्यूड तवांग जैसी जगह में रेलवे कनेक्टिविटी और वह भी टनल होते हुए रेलवे कनेक्टिविटी करने का प्रस्ताव सैंक्शन किया है, तो मोदी जी और हमारे रेलवे मंत्री जी ने किया है। मैं इतना ही कहना चाहूँगा, जो आपने सैंक्शन किया, जो सर्वे एंड इनवेस्टिगेशन है, इसमें आपको भी जाकर देखना होगा। अरुणाचल प्रदेश के तवांग के वासी, जिन्होंने कभी सपने में भी नहीं सोचा था कि रेल आएगी और रेल देखने के उत्सुक थे। रेलवे सिर्फ आम पब्लिक के लिए ही नहीं है, बल्कि मैं मंत्री जी को यह बताना चाहूँगा कि पूर्वोत्तर राज्यों में रेलवे सर्विस के लिए इकोनॉमिक फिजिबिलिटीज़ एंड नेशनल सिक्योरिटी में हमको देखना चाहिए। रेलवे कहेगी कि यहां इकोनॉमिकली वाएबल नहीं है, लेकिन इस रेलवे इकोनॉमिक वाएबिलिटी नहीं होने के कारण वर्ष 1962 से पहले रेलवे कनेक्ट नहीं हुई थी। वर्ष 1962 की लड़ाई में हमारी हार का एक कारण वहाँ रेल लाइन न होना भी था।

महोदय, आज मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी को कहना चाहूँगा कि किसी भी पूर्वोत्तर राज्य में रेलवे कनेक्टिविटी को इकोनॉमिकल वायेबिलिटी से नहीं तौला जाना चाहिए, नेशनल सिक्योरिटी से तौला जाना चाहिए। हमारे पैरामिलिट्री के जवान हों, हमारी आर्मी के जवान हों, हमारे टैंक हों, हमारे ऐम्युनिशंस हों, जितने भी जहाँ जाने हैं, वे सब रेलवे के माध्यम से ही पहुँचाये

जाते हैं। I would request the hon. Minister that economic viability should be overlooked, especially for the North-East, in the interest of national security of the country. तवांग में आप बहुत अच्छी गति से जा रहे हैं, लेकिन इसको स्पीडअप करना चाहिए। हमारे एमओएस, हमारे अरुणाचल प्रदेश के मंत्री श्री किरेन रिजीजू जी यहाँ बैठे हैं। इनके वहाँ भी सिलापत्थर से बामे तक दो-तीन साल पहले आपने सैंक्शन किया, लेकिन उसे अभी तक सर्वे, इन्वेस्टिगेशन में रखा है। इसे भी आपको स्पीड से आगे ले जाना होगा, इसे आपको आगे बामे तक ले जाना होगा।

एक बहुत महत्वपूर्ण चीज है, जिसे मैं रेलवे मंत्रालय के ध्यान में लाना चाहता हूँ। हमारा होम टाउन असम, मुरकोंगसेलेक, The last end of the railway line in the North Bengal near the Brahamputra is only three kilometres from my home. मुरकोंगसेलेक से हमारा होम टाउन पासीघाट, यह नरेन्द्र मोदी जी का एक ड्रीम प्रोजेक्ट था। दो साल में इस रेलवे लाइन का पासीघाट 30 किलोमीटर तक कम्पलीशन होना था। रेलवे डिपार्टमेंट और रेलवे अधिकारियों के द्वारा सारा सर्वे, इन्वेस्टिगेशंस कम्पलीट हुआ था, लेकिन कंपनसेशन पेमेंट में यहाँ एक बहुत बड़ा इश्यू खड़ा हो गया।

महोदय, आज मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी को एक चीज बताना चाहूँगा। Due to the ego problem of the Railway officials, especially the Divisional Managers and General Managers, मुरकोंगसेलेक टू पासीघाट 30 किलोमीटर रेलवे लाइन का जो कम्प्लीशन होना था, मोदी जी ने पासीघाट में आकर कहा था कि अगली बार जब मैं विजिट करूँगा तो यहाँ रेल पहुँचेगी। ऐसा भाषण उन्होंने दिया था और वह उनका ड्रीम प्रोजेक्ट था, लेकिन रेलवे अधिकारियों की आपस में ईगो प्रॉब्लम के कारण ऐसा नहीं हो सका। मैं आपको बताता हूँ कि यह कैसे हुआ।

जिस रेलवे ऑफिसर ने कंपनसेशन कैलकुलेट किया, अगले रेलवे ऑफिसर ने आकर उसको कैंसिल कर दिया कि इसे हम नहीं मानेंगे। उसमें 100 करोड़ रुपये ऑलरेडी डिपॉजिट किया, डिस्बर्स भी हो गया, Thereafter, another railway officer came and declined कि इसे हम नहीं मानेंगे। मेरे होम टाउन मुरकोंगसेलेक टू पासीघाट 30 किलोमीटर को तुरन्त, जो रिमेनिंग कंपनसेशन है, उसे करके इस प्रोजेक्ट को आगे बढ़ना चाहिए।

महोदय, पासीघाट टू रोइंग, रोइंग टू तेजू, तेजू टू परशुराम कुण्ड, परशुराम कुण्ड टू सोकाम नामसाई और उसके बाद रूपाई, असम में जॉइन होता है। सुना है कि इसका सर्वे एंड इन्वेस्टिगेशन, सारा रिपोर्ट रेलवे मिनिस्ट्री को दिया है। रेलवे मिनिस्टर इस चीज को भी देखें। यह एक कनेक्टिंग है, along the foothills of the Himalayas, असम एंड अरुणाचल का एक कनेक्टिंग रूट है। इसको भी एक्स्पिडाइट किया जाए। इसका सर्वे एंड इन्वेस्टिगेशंस आपके यहाँ सब्मिट किया हुआ है, आप इसको भी एक्स्पिडाइट करेंगे तो ठीक रहेगा।

महोदय, एक और सर्वे हुआ है। असम कोल फील्ड एरिया है। हमारा करसांग एंड मार्गरीटा-लेडो 1942 सेकेंड वर्ल्ड वार में उसी में लड़ा गया था, लेडो टू नामपोंग।

महोदय, 14वीं लोक सभा में जब मैं आपके साथ यहाँ मेंबर था, लालू जी से मैंने रिक्वेस्ट की कि Margherita-Ledo-Nampong line will connect Myanmar in future.

14.00 hrs

The line from Margherita to Deomalli and Kanubari can be extended to Nagaland and Dimapur. इस रूट का ऑलरेडी सर्वे हुआ है और रेलवे में सबमिट है। इस चीज पर भी आप डिमांड्स फॉर ग्रांट्स में नजर रखिए।

ऑनरेबल चेयरमैन साहब, अरुणाचल प्रदेश पूर्वोत्तर राज्यों में एक बहुत बड़ा सेंसेटिव स्टेट है। मैं आज ऑनरेबल रेलवे मिनिस्टर को रेलवे मंत्रालय के लिए एक नया प्रपोजल देना चाहता हूँ। This proposal is not only for the people of North-East and Arunachal Pradesh but also for the para-military, for the Army and for the security of the

country. This proposal is important for national security. हमारे परशुराम कुंड टू वालोंग में वर्ष 1962 में मेजर डिबेकल हुआ था। वर्ष 1962 की लड़ाई के बाद परशुराम कुंड टू वालोंग के लिए नई लाइन प्रपोज की जानी चाहिए थी। The line from Pasighat to Tuting and from Silapathar to Bhame is already approved. भामे टू एलाँग, काम्बा, काईंग, ताटो एंड मेसूका ये तीन-चार लाइनें हैं, जो हमारे देश के हित में है। सिक्योरिटी के हित में ये तीन रेलवे लाइन along with Tawang हैं।

सर, आज मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी को रिमाइंड कराना चाहूँगा कि हमारे पूर्वोत्तर राज्य के नागालैंड स्टेट में दीमापुर टू कोहिमा एक अप्रूव्ड रूट है। आज तक यह इनिशिएट नहीं हुआ। शायद सर्वे एंड इनवेस्टिगेशन में टाइम लगा होगा, लेकिन इसको भी स्पीड अप करना चाहिए। असम टू शिलांग आधा रूट बनाया गया है, लेकिन असम टू शिलांग इन मेघालय को पोस्टपोन्ड या होल्ड करके रखा है। जहाँ कहीं कोई एनजीओ ऑब्जेक्शन है, एनजीओ ऑब्जेक्शन से रेलवे का काम क्यों रुकेगा? हमें इस चीज की इम्पॉर्टेन्स को भी देखना चाहिए।

ऑनरेबल चेयरमैन साहब, जहाँ तक मणिपुर के लिए रेलवे लाइन की बात है, मैं 11 इयर्स तक अपनी पार्टी का मणिपुर में इंचार्ज हुआ करता था। वर्ष 2019 तक सिलचर से इम्फाल तक रेलवे कनेक्टिविटी हो जानी चाहिए थी। आज वर्ष 2020 है। इस पर भी रेलवे मिनिस्टर को गहराई से चिंता करने की जरुरत है, क्योंकि आज हमारी 'एक्ट ईस्ट पॉलिसी' है। इस मणिपुर से वाया मोरे होते हुए माण्डला और वहाँ से आगे ताइवान तथा वियतनाम को जोड़ा जा सकता है। यही एक कॉरिडोर है। उसके बाद मिजोरम में धीमी गति से रेलवे लाइन बिछाई जा रही है। मिजोरम से ही एक और रूट जा सकता है। हमारे मोदी जी का जो सपना है, मोदी जी का जो विजन है, वह फुलफिल हो सकता है। अभी मिजोरम में ट्रेन लाइन का काम धीमी गति से प्रोग्रेस है। इसको भी स्पीड अप करके, इस डिमांड्स फॉर ग्रांट्स में आप और फंड्स एलोकेट करें।

चेयरमैन साहब, हमारे मोदी जी के 'एक्ट ईस्ट पॉलिसी' का दिशा एंड दशा यहीं से ही करेंगे और एक मणिपुर से तथा एक मिजोरम से होगा। असम हमारे पूर्वोत्तर राज्यों का एक बहुत बड़ा स्टेट है। लास्ट ईयर रेलवे बजट में एक कोच फैक्ट्री बोंगईगाँव में सैंक्शन है।

ऑनरेबल चेयरमैन साहब, मैं मंत्री जी का अटेंशन ड्रॉ करना चाहूँगा। पूर्वोत्तर राज्य असम के बोंगईगाँव में एक रेलवे फैक्ट्री सैंक्शन हुई है। यह एप्रूव्ड है, लेकिन यह आज तक आगे टेकअप नहीं हो रही है। इसे भी हमें देखना चाहिए।

मंत्री जी को मैं आपके माध्यम से यह बताना चाहूंगा कि मेरे भाई, मेरे कलीग, दिलीप साईकिया जी दर्रांग जिले के मेंबर ऑफ पार्लियामेंट हैं। ये भी बार-बार दोनों मंत्री जी को मिलकर गए। मंगलदोई, दर्रांग एक ऐसा जिला असम का है, जो हिंदुस्तान के रेलवे नक्शे में नहीं है। हमारे एमपी साहब ने भी बहुत बार रेलवे मंत्रालय को रिक्वैस्ट की। ...(व्यवधान) यहां से लगातार कोई न कोई हमारी पार्टी के एमपी बनते आए हैं, तो इस दर्रांग जिले को भी, मंगलदोई को भी रेलवे कनेक्टिविटी से जोड़ना चाहिए और बारपेटा को भी इससे भी जुड़ना चाहिए। मैं यह कहना चाहूंगा।

अभी वैस्टर्न इंडिया, साउदर्न इंडिया, नार्थ इंडिया, सभी जगह इलेक्ट्रिफाइड रेलवेज़ हैं, वहां लोग हाई स्पीड ट्रेन से जा रहे हैं। हमें पूर्वोत्तर राज्यों में भी एक इलेक्ट्रिफाइड ट्रेन चाहिए। आज पॉवर की कमी नहीं है। पूर्वात्तर राज्यों में पॉवर की कमी नहीं है। We have the deposit of hydrogen sulphide coal. हाइड्रो पॉवर हम जेनरेट कर सकते हैं। पूर्वोत्तर में, डिब्रूगढ़ से लेकर दिल्ली तक इलेक्ट्रिफाइड रेलवे हो सकती है। मैं इस डिमांड फॉर ग्रांट्स में पूर्वोत्तर राज्यों के बिहाफ में इलेक्ट्रिफाइड ट्रेन देखने का सपना हमारे जीते जी रेलवे मंत्री जी पूरा करें, यह हमारे पूर्वोत्तर राज्यों के लिए अच्छा होगा।

ऑनरेबल चेयरमैन साहब, आप भी वाकिफ हैं। You have got the experience of North Eastern States. हार्टिकल्चर, एग्रीकल्चर और आर्गेनिक प्रोडक्ट्स पूर्वोत्तर राज्यों में होते हैं। हार्टिकल्चर और एग्रीकल्चर प्रोडक्ट की कोई सीमा पूर्वोत्तर राज्यों में नहीं है। इसलिए

एक कारगो ट्रेन विद रेफ्रिजरेटर्स पूर्वोत्तर राज्यों में दौड़ानी चाहिए। इससे नार्थ-ईस्ट प्रोडक्ट्स, आर्गेनिक प्रोडक्ट्स मेन लैंड में या एक्सपोर्ट में हम भेज सकते हैं।

मैं रेलवे मंत्रालय को यह बताना चाहूंगा कि मोदी जी का सपना है कि कोलकाता टू त्रिपुरा रेलवे से कनेक्ट हो वाया बांग्लादेश। इसके लिए बांग्लादेश सरकार से अच्छे से तालमेल हो। वहां एक ट्रेन जाती है, वहां दो ट्रेनें होनी चाहिए। पूर्वोत्तर राज्यों के लिए वाया बांग्लादेश जो ट्रेन होगी, कारगो टेन होगी, गुड्स ट्रेन होगी, यह पूर्वोत्तर राज्यों के लिए एक शार्ट एंड ईजी रास्ता है। इस रास्ते पर भी हमें ध्यान देना होगा।

मैं रेलवे मंत्रालय की डिमांड फॉर ग्रांट्स में कहना चाहूंगा कि पूर्वोत्तर राज्यों में, बोंगईगांव में रेलवे कोच फैक्ट्री स्थापित हो। आज ईटानगर से दिल्ली वीकली ट्रेन जाती है। हमारे यहां सिटी ट्रेन की गुवाहाटी, दीमापुर, तिनसुकिया में रेलवे कनेक्टिविटी है। दुख की बात है कि रेलवे कोच फैक्ट्री मेन लैंड में हैं। रेलवे फैक्ट्री से जितने नये कोच निकलते हैं, वे मेन लैंड में ही यूज होते हैं और जितने पुराने कोचेज़ हैं, उन्हें पूर्वोत्तर राज्यों में आप ठेल देते हैं। राजधानी का नया कोच और इंटरसिटी का नया कोच भी पूर्वोत्तर राज्यों के लोग देखना चाहते हैं, स्पेशियली ईटानगर टू दिल्ली और ईटानगर टू गुवाहाटी इंटरसिटी कनेक्टेड ट्रेन में।

HON. CHAIRPERSON: I think the Minister is taking note of this serious charge.

श्री तापिर गाव: सर, यह सीरियस चार्ज नहीं है। यह डिमांड फॉर ग्रांट्स में हमारी डिमांड है। हमारे लोग भी यह देखना चाहते हैं कि राजधानी में नये कोचेज़ कैसे लगें। ...(व्यवधान)

पूर्वोत्तर राज्यों के लिए नई कोचेज़ जुड़ नहीं पा रही हैं, बोंगईगांव रेल फैक्ट्री को जल्द शुरू कर दीजिए, तभी हमको नई कोच मिलेंगी। पूर्व प्रधान मंत्री मनमोहन सिंह जी के समय जो हुआ, उसे हम मोदी सरकार में रिपीट नहीं करेंगे। हम उस चीज को भूल ही गए, इसलिए दीमापुर से डिब्रूगढ़ कनेक्टिविटी में नई कोच चाहिए। आपका भी समर्थन चाहिए। ईटानगर से गुवाहाटी कनेक्शन में नई कोच चाहिए।

HON. CHAIRPERSON: Shri Tapir Gao, you have made your points.

SHRI TAPIR GAO : Okay, Sir. …(*Interruptions*) Just one more minute please.

HON. CHAIRPERSON: Shri Tapir Gao, you have pleaded your case very succinctly.

SHRI TAPIR GAO : Sir, just one more point. मैं डिमांड्स फॉर ग्रांट्स का हन्ड्रेड परसेंट समर्थन करने के लिए खड़ा हूं। मैंने पूर्वोत्तर राज्यों के लिए जिन बिन्दुओं पर कहा है, इन डिमांड्स फॉर ग्रांट्स में कुछ छूट भी गया होगा तो रेल मंत्री जी इसे छूटने नहीं देंगे क्योंकि पूर्वोत्तर राज्यों को रेलवे से अच्छा से कनेक्ट होगा। हम हिन्दुस्तान से अच्छे से जुड़ेंगे, दिल से जुड़े हैं, बदन से जुड़े हैं, हर चीज से जुड़ेंगे, इसलिए किसी भी संगठन का पूर्वोत्तर राज्यों को अलग करने का जो सपना है, वह कभी पूरा नहीं होगा। यही कहते हुए और आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। नमस्कर, जय हिन्द।

HON. CHAIRPERSON: Shri Tapir Gao, you have given a full development picture of the North East. Not only that, you also talked about connectivity that is required to Myanmar and beyond. This is the dream of our Prime Minister. Thank you very much. I think that the Railway Ministry has taken note of your good suggestions.

Now, I would request Shrimati Supriya Sule.

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI): Thank you, Sir. I would like to stand here in support of this Demand for Grants. It is unfortunate that the Cabinet Minister had to leave for the other House because he comes from my State. There are some problems and it would have been pleasant if he was here to hear them out. But I am sure that they will take notes and share them with him.

I would like to thank the Railway Ministry, which is exceptionally helpful, especially, in my State and my own Constituency. I would definitely like to put it on record that in the Indian Railways the DRMs and GMs, especially, in Maharashtra are exceptionally helpful to most of us. Most things do not get done, but they are clearly approachable; they are accessible; and they are available for us. So, I am grateful to the Ministry for being so kind. This is one mode of transport that I use a lot in Maharashtra.

As a matter of fact, I see a lot of difference in the Railways. Railways is a Department of continuity. Whichever Governments come and go -- right from Independence -- Railways is an infrastructure, which India has had. It has had its challenges between ups and downs. There have been various Prime Ministers and various Ministers, and each one has contributed from their own bit and that is why Railways connectivity has been exceptionally good, especially, I would say in my State.

There are a few things that I would like to compliment them and a few suggestions for improvement which they can do. I clearly want to put it on record that in my Constituency for Jejuri, Baramati and Nira they have been

exceptionally kind to me and very helpful. But there is one programme called Adarsh Gram, which I remember -- when Shri Suresh Prabhu was the Minister -- he had launched a programme called Adarsh Stations and 100 stations were picked up.

HON. CHAIRPERSON: Those were model stations.

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE : Yes, model stations. No substantial amount of money over a period of time has come for it. What is the status of this project? I do not want it to go like the Smart City because Pune was also taken up as a Smart City, but over the last five years only about Rs. 250 crore has come for it out of which Rs. 135 crore was given to consultants. So, really not much has happened. I do not want this to be at loss because it is a very important infrastructure, and I am sure that Shri Suresh Prabhu's intention was very good. I am sure that your intention is also very good because I share a border with this Shri Suresh. We have a lot of issues with each other, but they are always amicably settled. …(*Interruptions*) So, I would like to know about its status.

The other thing is that I must compliment them that the stations are definitely cleaner.

So, the entire Railways is doing an exceptionally good work in keeping the railway stations cleaner and the trains cleaner. Of course, a lot more can be done because toilets really need to be cleaned. Compared to before, I see and I would like to put it on record that as a traveller in trains, who uses a lot of railways, it is a very much pleasant than what it used to be in the past.

There are a few questions I would like to ask the hon. Minister. There is a sense of what I saw in the budget or read in documents that privatisation seems to be on the cards. I am not against privatisation. I am a socialist at one level. I do understand that like in infrastructure in the road sector, when it comes to the Indian Railways, are you going to look at privatisation or not? I want an answer in `yes' or `no', not in `maybe'. How are you going to run it? If you are going to sell it, who is going to buy it? Who is going to control the whole thing? In the budget, there is a mention about it. You may kindly clarify on this because it is a great asset. A large number of people are working in the Indian Railways. I think, they are feeling a bit unnerved about it.

You did it for Air India. Air India, as we are all aware, is sending actually a chill in everybody. You are doing the same thing in BPCL. So, people are absolutely in a panic situation when it comes to Air India. I do not see anybody buying Air India. There is a lull suddenly in Air India. Where is Air India going? Looking at the way the aviation industry is right now, I mean, most airlines are bleeding. I do not want Railways to go the same way because one of the largest modes of India's travel is Railways; poor people use Railways. I just hope even if you are looking at privatisation, I think, you could clarify what the model is, so that suspicion goes out of peoples' mind and people feel far more safe and secure about it.

A new intervention they are starting is about lateral hiring. That has also been reported in several newspapers and reports. There are a lot of advisory boards which you are getting from outside. Is that really the right thing? People

outside of authority are advising you. Kindly clarify as to who are these people, as to what are their interests and backgrounds, and in what capacity are they guiding the Government. It used to happen in Maharashtra when your Government was there. There were a lot of people who are not IAS officers, who were advising the Government. Now it is like Pandora's box that we are opening. They were not even qualified for the job. A lot of contracts are getting questioned and they wanted to know as to why is this happening. If you keep talk about the transparent Government, I think, this would be the first intervention that you could kindly clarify.

There used to be a separate Railway Budget; now it is not the case. In your entire infrastructure planning of this Government in the 5 or 10 trillion-dollar economy that you keep talking about, you have about Rs.100 lakh crore of infrastructure. How much exact money will go into Railways? It is very critical. You have to tell that.

Whenever we demand anything in the Railways, we are told either take it from your State or from the MPLAD fund. Even if we ask for a small bench, the reply is, take it from the MPLAD fund. How can we use the MPLAD fund for the Railways? How can the States contribute when States are not getting their GST money? My own State is still expecting Rs.15,000 crore GST money from the Centre. All our social sector schemes are getting affected because of that. That is the way economy is going. Not only my State, every State is complaining today. You see what the situation is. Economy is in such shambles. Now, you have a valid excuse. I am sure, you will use it and that is

the Corona Virus. It is a very unfortunate situation that the country is in. How are you going to get these thousands of crores that you throw at us. Where is the money going to come from?

The other pet project of this Government is Bullet Train. I do not know as to what is the status of Bullet Train. No acquisition has happened in my State. People are completely against it. Can you clear-cut tell us? What is your agenda about Bullet Train?

The other issue is concerning local trains in Maharashtra. That is why I was very keen; the hon. Cabinet Minister would have been here because he has grown up in the same city using the same trains that I grew, at least in Mumbai suburban. After we have raised about the Kalyan-Dombivli line, he has looked at it and made an intervention. I have raised the issue during the Zero Hour in the last Session. The Ministry of Railways have been very kind but it is not moving at the speed it really needs to be. Millions of people use Mumbai suburban. Even today, seven people die every day in Mumbai local trains. I would urge you to kindly address the issue of safety in Mumbai local trains. There is improvement. Yes. But a lot more needs to be done, especially when it comes to safety, security and specially about safety and security of women. You made a huge intervention for touting. But even today touting has not stopped in any station. Specially for women, there is taxi services, security, safety, cameras but touting is still continuing. I would request you to further strengthen it. What happens in the station is, if anybody tries to complain, it would be between the Railway police and the Maharashtra police.

So, there is always a conflict. If you go to the police station, they say, “Go to the Railway Police” and Railway Police say this is not under their jurisdiction. You will be surprised to know that even a dead body sometimes takes over a week to be identified and handed over to the relatives because of this difference. I think the local administration and the Railway Police need to work even more closely, especially in this kind of issues which are very sensitive and critical.

Another point is about food and hygiene at these stations. I think the food is also a challenge. There are people who take those trains every day. I think a little more hygiene would definitely be of great help. These are the larger pictures. In Maharashtra, if you have money for the Bullet Train, please give some money for basic infrastructure also. There are millions of people who use these trains and are really not going to travel on the Bullet Train. The Bullet Train is not something we really need because of the connectivity that it has. If you give us the amount of money you would put in for one Bullet Train, it will improve our entire State. So, whether it is the chicken or the egg, it is your dream project but I think if you kindly reconsider and give that fund for other things, it would be of great help for my State.

In a nutshell, I would like to raise some issues regarding my constituency where you have been exceptionally helpful but it is about Daund Junction which is in Solapur Division. I have raised this issue several times but this change has not yet happened. Daund Junction is much closer to Pune. So, if you move it to Pune Division, it will be of great help in manning the entire

infrastructure. It is one of the stations which have a lot of railway land. Over the last fifty years, there has always been a conflict of railway land vis-à-vis all the poor people living on that land. So, whenever railway decides to evacuate the land, all these poor people who have built homes are affected. They have been living there for over fifty years. If you have a roadmap for it, these people would not have a hanging sword on their heads.

HON. CHAIRPERSON : They need a rail map.

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): It means no road map but the rail map.

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE: If you could find out the status of your lands, you will see there are some schools, there are public infrastructure investments made on those lands. You really do not need those lands. So, this Daund land should be planned. It may not be my own case. It is about others also. Daund also needs an Electric Multiple Unit (EMU).

I want to put another demand. I appreciate that you have stopped a lot of stops. But a lot of stops have been stopped completely. I do understand the reason you have reduced the stops of the trains to improve efficiency but still there are some important stations like Daund and Jejuri. It will only give you more revenue, you will earn more money because more people will use it as infrastructure who normally now take a car.

The last suggestion is that you have completely stopped manning people which is a very good effort but either they need an RUB there or one below. The bridges need to be planned. If we ask the Government, the Government will again say that the States should pay or the MPLADS funds

should be used. It all comes back to us. I think the Government really needs to relook at ‘stopping manning’. I do understand that the budget has gone up by 10 per cent but it is not enough for all the infrastructure that this Government keeps talking about. Our States are under pressure. The Government should be the guardian angel and a sugar daddy, and it should include all the States, especially mine for money to be spent on the railways.

HON. CHAIRPERSON: Smt. Supriya ji, you have very nicely put the suggestions and the demands. As we travel, we know there is a right way and a wrong way but while discussing railways, you come across another way in between which is railway, it can go either way.

Now, before I call Mr. Sougata Ray to speak, I just like to make an announcement that anyone who wants to lay his speech on record, he may do so.

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, I rise to speak on Demand for Grants relating to the Ministry of Railways.

Sir, I had excellent relations with Mr. Arun Jaitley. But in order to make a difference, in 2017, he abolished the Railway Budget and brought the Railway Budget into the General Budget. I think it was a wrong step. That is why the Railways is not getting any primacy even today. I think that the Government should revert to the old system of having a separate Railway Budget.

Every Railway Minister tries to show that he is somebody special. Now Mr. Piyush Goyal, who is unfortunately not here, is proposing to merge all the Railway Services into one Service. There are at present three Railway Services: the Indian Railway Service of Engineers (IRSE), the Indian Railway Traffic Service (IRTS), and the Indian Railway Accounts Service (IRAS). He is saying that all three will be merged. This is absolutely wrong. The IRSE employs only qualified graduate engineers; the IRTS takes people from humanities, arts, commerce and every stream; and the IRAS mainly takes in people from the commerce stream. This move is being strongly resented by the railway officers. They cannot say it aloud because the Government has got 303 MPs, but if you ask individually, every railway officer will say that this will destroy the ethos of the Railways. I strongly oppose the merger of the three Railway Services into one.

Before speaking on the Demand, I want to clarify certain points. First, I do not think that the Bullet Train will ever happen. They have not yet acquired the land. This is just the Prime Minister's way of saying, 'Look, I am so

powerful; I have spoken to Abe, my friend, and I am bringing the Bullet Train.' Even if we bring the Bullet Train, it will have half the velocity of Shinkansen of Japan. We have travelled from Tokyo to Kyoto.

HON. CHAIRPERSON: Tokyo to Osaka.

PROF. SOUGATA RAY: Yes, Tokyo to Osaka. The main advantage of that train is that it runs on magnetic levitation. That is, there is a constantly changing electric field between the track and the wheels as a result of which the wheels do not touch the track. So, there is no friction and the train can have greater speeds. The bullet train that we are talking of will run only at half the speed of Shinkansen. So, unnecessarily fooling the people of the country and saying that we are bringing bullet train will be totally wrong.

The Railways today is faced with two major problems. One is the vacancy level in the Railways. In one year, from 31st March 2018 to 31st March, 2019, the number of railway workers decreased by 43,534. It came down to 12,26,000. Railways is the biggest employer in the public sector. You are saying that you are expanding the rail network and you are reducing the number of employees. It is totally anti-labour and anti-national, if I may say. All railway vacancies should be filled at the earliest.

There are vacancies for the post of Gangmen. Gangmen are those who look after the railway crossings and protect lives.

The other vacancy problem is in the case of loco drivers. At night, there is so much load on them that they fall asleep and this may lead to accidents. It is true that safety record has improved recently. The one credit the

Government can claim is that they have eliminated unmanned railway crossings. It is a welcome step. But whereas you prevent the collision between trains and outside traffic, the possibility of trains colliding with each other as it happened in Gaisal or as it happened in the Gyaneshwari Express incident, remains very much there. Before I go to actual working of Railways, let me mention quickly two or three points.

With regard to the East-West Metro Project, it is already a disaster because while digging through the centre of Kolkata, 50-100 buildings collapsed. It was a total fault of the tunnel boring machine. East-West Metro is totally under Railways, unlike the other metros in the country. The Railways must ensure that further boring does not cause any more collapse of the houses. East-West Metro was inaugurated partially by Mr. Piyush Goyal and you would be surprised to know that the West Bengal Chief Minister, who was the former Railway Minster was not even invited to the function nor was the local MP. It is a matter of shame that we forget the common courtesies in our political drives. I strongly protest against this.

Mamata Banerjee was the Railway Minister between 2009 and 2011. She initiated many railway projects. Now, all around Kolkata she envisaged a web of metro trains. If I mention, one of them was Dum Dum Airport to Garia. The other one was Dum Dum Airport to Barasat. Another was Dum Dum Airport to Barrackpore. All these lines go through my area. The allotment of money for these projects is abysmally low as a result of which these projects

are going on for years. There is another project from Joka to BBD Bagh. All these projects are languishing.

Shrimati Aparupa Poddar is here; in her constituency, there is a line which goes from Arambag to Bishnupur. It has only gone up to Goghat, the rest of the line remains incomplete. They should take up the work. अंगड़ी जी, आप उनसे बात मत कीजिए। आप नोट करिए, पीयूष गोयल जी जवाब देंगे।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): सभापति जी, माननीय सदस्य को चेयर को एड्रेस करना चाहिए, वह सीधे मंत्री जी को कैसे बोल सकते हैं? …(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : मंत्री जी बात कर रहे हैं।

DR. NISHIKANT DUBEY : Will you dictate the terms? यह किसी चीज की हाइट है? अगर सुनना चाहते हैं तो सुनेंगे, नहीं सुनना चाहते तो नहीं सुनेंगे। माननीय सदस्य इस तरह से मंत्री जी को डिक्टेट नहीं कर सकते हैं।

प्रो. सौगत राय : क्या यह राइट है? मंत्री जी उठकर बोलें कि हम नहीं सुनेंगे। Let the Minister stand up and say. …(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Sougata Ji, you are a senior Member. Please address the Chair.

… (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY : Sir, I will address you. You please prevent the Minster from gossiping. …(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please let him complete.

… (*Interruptions*)

SHRI S.C. UDASI (HAVERI): Sir, in the beginning also, he would have asked you what time you have given him, but he asked the marshal instead. …(*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY : Sir, you can reprimand me later. Let me complete my speech. आप व्यवस्था दीजिए।

HON. CHAIRPERSON: Please complete.

PROF. SOUGATA RAY: Sir, the main problem is this. There is one railway bridge in Murshidabad district, from where Shri Abu Taher comes. There is Nashipur rail bridge. The bridge was completed ten years ago but because the approach has not been built, that bridge over river Ganga is lying incomplete.

I want to mention the horrible condition of suburban trains around Kolkata. Mrs. Sule, as she does very eloquently, has mentioned about the Mumbai suburban trains. Mumbai suburban trains are one of the best transport systems in this country. They ferry millions of passengers and go up to late at night. We have a big suburban train network around Howrah and Sealdah. These trains pass through my constituency also. You have to travel in one of the coaches of these trains. I shudder to think how human beings travel in such a crammed condition. They are packed like cattle. I said so many times that these coaches should be changed. Nothing is done. They say that they have no rakes. Even the main line of metro which runs about 23 kilometres in Kolkata is terribly crowded. There is no modernization of Kolkata Metro. I strongly demand the modernization of Kolkata Metro.

Let me point out some more things. Railways are grossly neglected by the Narendra Modi Government. This year, they have got only Rs. 70,000 crore as gross budgetary support. I was reading a calculation which I may share with you. The calculation says 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, completing even all sanctioned projects would take 30 years. It is therefore proposed to go for PPP mode to unleash fast-track development. Now, this is the danger. Railways, the biggest public sector in our country, is being subjected to the privatization policy of the Government. You may read this year's Budget. What are the highlights? The highlight is setting up a large solar power capacity. Is it the work of the Railways to set up solar power capacity? We have a separate Ministry for non-conventional energy. Four station redevelopment projects and operation of 150 passenger trains would be done through PPP mode. The process of inviting private participation is under way. I am totally opposed to this proposal. The first railway train ran between Bombay and Thane in 1853. Railways have served the country for nearly 170 years and now those private players who have not contributed to the development of the Railways will not contribute to building of infrastructure and trains will be given to them. This train will be Adani train; this will be Ambani train; this will be Birla train. Is this a proper thing to do? You do your development slowly.

HON. CHAIRPERSON : Before the Indian Railway came into existence, there were a number of companies operating in the Railway sector and they were minting money.

PROF. SOUGATA RAY : That is what I am saying. They are only for minting money; they will not invest. If you ask them to take a railway line to Pasighat in Arunachal Pradesh or to Kohima, they will not.

HON. CHAIRPERSON : The social responsibility of the Railways is lacking.

PROF. SOUGATA RAY : There is another demand for a new rail line project from Jaynagar to Moipith *via* Jamtala. This is in Jaynagar constituency and this should be actively pursued.

I am coming to the end of my speech. The Railways are improving at a very slow rate. Revenues originating in freight has increased only by 5.34 per cent. It is the same as our GDP growth rate.

HON. CHAIRPERSON: This is despite the economic slowdown.

PROF. SOUGATA RAY : The net ton-kilometres has increased by 6.58 per cent; in passenger business, the number of passengers carried has increased by 1.85 per cent. What does it point to? The services are so bad and the food is so bad that the passengers are choosing other modes of transport. You are killing the goose that lays golden eggs. This is very unfortunate.

They are saying that they have done construction of new lines of 479 kilometres and conversion to broad gauge of 597 kilometres. The Government can form a company by itself and go to international financial organisations for development of Railways. There is no need to go to these private players. The

important thing is that instead of reducing your number of employees, fill up the vacancies and give better facilities to the railway workers.

The Railways is the pride of the nation. They have served us for 170 years. Many people survive on the Railways. When Kumari Mamata Banerjee was the Railway Minister, she set up railway hospitals. If you go to Kolkata, there is a big cancer hospital in the name of Tapan Sinha, built by the Railways. The Railways run schools; the Railways run hospitals. All that is going to sit.

Shri Suresh Angadi, you were earlier the Chairman of the House Committee. You used to allot flats to people. You are now in the Railways. You allot rail lines to backward places. You allot better coaches for us. Let the Railways again make us proud instead of languishing under the stepmotherly attitude of the Government and the Budget of Shrimati Nirmala Sitharaman.

Thank you.

*SHRI P.R. NATARAJAN (COIMBATORE) : I would like to inform that the under mentioned railway facilities to the public/students/business people/ pilgrims and tourist centre of my Coimbatore Constituency are to be included in the Demand for Grants for the year 2020-2021. This issue has been brought to the Southern Railway Zonal General Manager, Chennai and Divisional Railway Manager, Salem in the past. But the main demand for overnight train service to Bengaluru and restoration of Coimbatore-Rameshwaram, Coimbatore-Kollam Express trains are pending for more than 3 years. Moreover, Coimbatore was identified for Smart City and development of all the transport facilities to the public are very much needed at the earliest.

In the past in the year 2007, the then Honourable Minister of Railways had announced a new over night train from Coimbatore-Bengaluru for the benefit of Business people, officer-goers in IT Sector, school and college students and ordinary public who are going for a work at Bengaluru. The commuters from Bangalore/Coimbatore are experiencing difficulties and have to depend on the road transport by spending huge amount and time. So, it is a dire need of the Coimbatore/Bengaluru people to have overnight train facility.

In the past, before commissioning of Podanur-Dindigul gauge conversion work, said trains are operated via Podanur, Kinathukadavu, Pollachi, Dindigul, Madurai which is the shortest route to the pilgrims, business community of Nilgris, Coimbatore and southern districts of Tamil

* Speech was laid on the Table.

Nadu. Even after the gauge conversion work completed and Coimbatore-Madurai train is operated via Podanur, Kinathukadavu and pollachi, restoration of these two trains are not coming into operation for the benefit of the public. So, serious consideration is needed since this stretch is will garner more revenue for the railways.

In Coimbatore to Madurai train route many famous temples, tourist centres, vegetable hub at Oddanchatram, wholesale fruit market and tourist centres are also available. Business community and unorganised/organised employees/pilgrims from Coimbatore and Nilgris are depending on the costly and time consuming road transport when compared to the railway. So, to suit their convenience and benefit, a day time Intercity train is needed which will be financially viable route and will connect all the southern districts.

I would like to point out that there is no direct train service to Nagercoil which is a Trade and Tourist Centre in Tamil Nadu. Presently, one passenger train to Nagercoil in the morning and in the night is plying between Coimbatore and Nagercoil. If a direct train Coimbatore to Nagercoil is introduced via Podanur, Pollachi, Palani, Madurai it will save more than 2 hours journey time to the commuters of Coimbatore and Nilgri districts. Tirupur is known as Dollar city across the world and a new train service from Tirupur to Chennai be introduced and named as “DOLLAR CITY” as like Charan Express from Coimbatore and Yercud Express from Erode. There is no direct service to Chennai Egmore in the shortest route of Podanur, Pollachi, Dindigul, Salem to cater the needs of Coimbatore, Pollachi and Dindigul people for their needs.

So, one more new train to Chennai – Egmore via Pollachi be introduced for the needs of coconut business and allied agriculture products. Conventional rakes used in the Chennai-Coimbatore (12680/12679) Intercity Express were replaced with the latest LHB rakes. So, these conventional rakes be used for the Coimbatore-Madurai new train service and operated.

Irugur is having a railway station in which goods store yard is functioning. It is situated on the Kerala-Tamil Nadu National Highways. It is very nearer to the Coimbatore International Airport. There is not sufficient length of platform of the train length, these people are sufficiency much for their rail transport facility. Daily, more than 200 commuters are using this facility by travelling inn public bus and then catch a train for their journey to reach their work place. So expansion of platform length will only cater the needs of the public of Irugur. So, it shall be considered at the earliest.

There is a need to provide stoppage to the Train No. 12083 (Mayiladuthurai – Coimbatore); Train No. 22669 (Nagercoil – Coimbatore); Train No. 12675 (Chennai – Coimbatore); and Train No. 11013 (Mumbai CST – Coimbatore) at North Coimbatore Railway Station. The above said trains are crossing without stoppage at the North Coimbatore Railway station which is very inconvenience to the people of R.S Puram and Saibaba Colony and Gandhipuram Kavundampalayam area people.

I shall be thankful to the Government if it would consider the above said train facility required for the people of Coimbatore Constituency and arrange to

sanction the new train services which would benefit the Business community, Traders, pilgrims, tourist centres.

*__श्री अशोक कुमार रावत (मिश्रिख):__ हमारे देश के माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेंद्र मोदी जी और वित्त मंत्री आदरणीया निर्मला सीतारमण जी का मैं हृदय से धन्यवाद करना चाहता हूं, क्योंकि एनडीए सरकार द्वारा यह बजट लीक से हटकर दिखाई दिया है, जिसमें लोकलुभावन घोषणाओं के स्थान पर बजट को कृषि एवं किसानों, गरीब एवं मध्यम वर्गीय लोगों पर केंद्रित किया गया है तथा समाज के गरीब तबकों का भी विशेष ध्यान रखा गया है।

माननीय वित्त मंत्री जी ने केंद्रीय बजट में रेलवे को 70 हजार करोड़ रुपए की बजटीय सहायता आवंटित की है तथा वर्ष के दौरान रेलवे के लिए कुल 1.61 लाख करोड़ रुपए के पूंजीगत व्यय का प्रावधान किया है, जो रेलवे के पूंजीगत खर्च का प्रावधान चालू वित्त वर्ष की तुलना में 3% अधिक है।

वित्त वर्ष 2019-20 में पूंजीगत व्यय के लिए 1.56 लाख रुपए निर्धारित किए गए थे जो वर्ष 2018 -19 के मुकाबले 17.2% अधिक था। पुनरीक्षित बजट अनुमान 2019- 20 के मुकाबले बजट अनुमान 2020- 21 में यात्री किराए, माल भाड़े, अन्य तरीकों और रेलवे भर्ती बोर्ड की आय में कुल मिलाकर 9.5% वृद्धि का लक्ष्य तय किया गया है । बजट 2020- 21 में 12000 करोड़ रुपए, नई लाइनों को बिछाने के लिए, 2250 करोड़ों रुपए आमान परिवर्तन के लिए, 700 करोड़ रुपए दोहरीकरण, 5786.97 करोड़ रुपए रेल के डिब्बे एवं इंजन और 1650 करोड़ रुपए सिग्नल और दूरसंचार के लिए आवंटित किए गए हैं यह प्रशंसनीय है।

यह भी प्रसन्नता की बात है कि इस बजट में रेल पटरियों के किनारे खाली पड़ी रेलवे की भूमि पर सोलर प्लांट लगाकर बिजली बनाने का प्रावधान किया गया है। रेलवे ने इसके लिए 5000

* Speech was laid on the Table.

हेक्टेयर जमीन की पहचान की है, जहां सोलर प्लांट लगाकर 10000 मेगावाट तक विद्युत पैदा की जा सकेगी।

माननीय वित्त मंत्री जी ने बजट में बताया है कि रेलवे ने पूरे देश में किसान ट्रेन चलाने की योजना पर काम शुरू कर दिया है, जिससे दूध, दही, सब्जियां, फल और मीट जैसी खराब होने वाली चीजों को पूरे देश में पहुंचाया जा सकेगा। कोल्ड चेन के जरिए पायलट प्रोजेक्ट के रूप में रेलवे पहले से ही इस कार्य योजना पर काम कर रहा है।

माननीय वित्त मंत्री जी ने बजट में रेलगाड़ियों में यात्रियों को बेहतर सुविधाएं देने और एयरपोर्ट की तरह रेलवे स्टेशनों का विकास किए जाने हेतु प्रावधान किए हैं तथा चार रेलवे स्टेशनों का विकास पीपीपी मॉडल पर करने की घोषणा की है, जो कि स्वागत योग्य है।

मैं माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा बजट में प्रस्तुत रेलवे मंत्रालय की अनुदान मांगों का हृदय से पुरजोर समर्थन करते हुए सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र मिश्रिख, जनपद सीतापुर की प्रमुख समस्याओं की ओर आकर्षित करते हुए प्रतिवेदन करना चाहूंगा।

सर्वप्रथम में माननीय वित्त मंत्री जी का आभारी हूं कि उन्होंने रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र में बालामऊ - रोजा रोड क्रॉसिंग 258 पर पुल का निर्माण किए जाने का प्रावधान किया है। इसके लिए कोटिश: धन्यवाद। मैं अवगत कराना चाहूंगा कि मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत संडीला रेलवे स्टेशन के नजदीक 3 अदद समपार (एलसी) अर्थात 247, 248, 249 है। राज्य सरकार के साथ लागत भागीदारी आधार पर यह सभी एलसी ऊपरी सड़क पुल (आरओबी/ अंडरपास) के प्रतिस्थापन के लिए अर्हक हैं क्योंकि इन एलसी का यातायात घनत्व 100000 गाड़ी वाहन इकाई (टीवीयू) से अधिक है। लेकिन, रेलवे के चैनज नंबर 247, 248, 249 क्रॉसिंग संडीला जनपद हरदोई में अंडर पास या ब्रिज की एनओसी नहीं मिल पा रही है। अत: चैनज नंबर 248 पर अंडरपास और चैनज नंबर 249 पर ब्रिज एवं चैनज नंबर 248 तथा 249 के पास साइड-साइड में पर्याप्त जगह है और इस जगह से रोड देकर इस चैनज नंबर 249 पर ब्रिज बनाए जाने हेतु आवश्यक कार्रवाई की जाए।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत संडीला एक प्रमुख रेलवे स्टेशन है। इस रेलवे स्टेशन से क्षेत्र की अनेक महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों का आवागमन होता है तथा नैमिषारण्य, जो कि एक प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है, के श्रद्धालु भी इसी रेलवे स्टेशन से होकर गुजरते हैं। संडीला एक औद्योगिक क्षेत्र भी है। मेरे क्षेत्र की जनता द्वारा इस रेलवे स्टेशन के सौंदर्यकरण कराए जाने की मांग विगत काफी समय से की जा रही है। अत: संडीला रेलवे स्टेशन के सौंदर्यकरण हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत विगत 20-25 वर्षों से कानपुर से बालामऊ होते हुए सीतापुर तक दो पैसेंजर रेलगाड़ी चल रही है, जो आज की तारीख में यात्रियों को देखते हुए नगण्य है और इन दो पैसेंजर रेलगाड़ियों के आवागमन में क्षेत्र में कोई विकास भी नहीं दिखाई दे रहा है। अतः यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए कानपुर से बालामऊ होते हुए सीतापुर तक इन पैसेंजर रेलगाड़ियों के अलावा दो और डीएमयू रेलगाड़ी चलाई जाए, जिससे यात्रियों को आवागमन में सुविधा हो सके।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत बिल्हौर एवं कछोना नगर पालिका/ नगर पंचायत हैं। इन क्षेत्रों से निकलने वाली रेलवे लाइन क्रॉसिंग पर भारी यातायात होने के कारण कई- कई घंटों तक ट्रैफिक अवरूद्ध रहता है, जिस कारण लोगों को बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। यहां के लोगों की पिछले काफी समय से रेलवे क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज तथा अंडरपास बनाए जाने की मांग की जा रही है, लेकिन अभी तक उनकी मांग को स्वीकार नहीं किया गया है, जिस कारण उनमें भारी रोष व्याप्त है।

बिल्हौर में नेशनल हाईवे 9, जो पुराना जीटी मार्ग है, पर स्थित रेलवे क्रॉसिंग पर यातायात अवरुद्ध होने की स्थिति बहुत ही खराब है। यहां पर कई-कई घंटे तक यातायात अवरूद्ध रहता है।

विगत 14वीं एवं 15वीं लोकसभा के कार्यकाल के दौरान भी अपने संसदीय क्षेत्र के उपरोक्त बिल्हौर एवं कछोना में रेलवे क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज/अंडरपास बनाए जाने हेतु लोकसभा के विभिन्न नियमों के अंतर्गत सरकार से मांग की गई थी, लेकिन उस समय की सरकार ने मेरे क्षेत्र की इस

प्रमुख समस्या के निराकरण हेतु कोई सकारात्मक कदम नहीं उठाए। अतः पुनः अनुरोध है कि उक्त स्थलों पर आरओबी/अंडरपास के निर्माण हेतु शीघ्र कार्यवाही की जाए।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत ही अरवल एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है क्योंकि इस स्टेशन के पास ही मकनपुर में मदारशाह की विश्व प्रसिद्ध मजार है। अरवल रेलवे स्टेशन जो मकनपुर के पास में ही है, यात्रियों/श्रद्धालुओं के लिए जरूरी मूलभूत सुविधाओं का भारी अभाव है। अरवल रेलवे स्टेशन का सौंदर्यकरण करते हुए यहां पर पेयजल, शौचालय, विश्रामालय इत्यादि की सुविधा उपलब्ध करवाई जाए।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत चौबेपुर, शिवराजपुर, बिल्हौर, अरौल स्टेशनों पर यात्रियों के लिए जरूरी सुविधाओं का भारी अभाव है। इन रेलवे स्टेशनों का सौंदर्यकरण करते हुए वहां पर पेयजल, विद्युत, प्रतीक्षालय आदि की समुचित व्यवस्था करवाई जाए।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत मल्लावां, माधौगंज रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म काफी नीचे हैं, जिसकी वजह से यात्रियों को काफी परेशानी होती है। अतः प्लेटफार्म को ऊंचा करते हुए सीमेंट की शेड डलवाई जाए और अरौल-मकनपुर रेलवे स्टेशन पर कालिंदी एक्सप्रेस (14723-14724) एवं पवन एक्सप्रेस (15037-15038) का ठहराव दिया जाए।

यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए लखनऊ से दिल्ली वाया सीतापुर और लखनऊ से दिल्ली वाया हरदोई शताब्दी रेलगाड़ी दोनों ओर से चलाई जाए एवं जम्मू तवी से कानपुर सेंट्रल रेलगाड़ी नंबर 12470 (जम्मू तवी एक्सप्रेस) का मल्लावां रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए और सीतापुर-बालामऊ पैसेंजर रेलगाड़ी नंबर 54335-54336 में वर्तमान में केवल 7 कोच लगे हैं। यात्रियों की संख्या को देखते हुए यह कोच बहुत कम है। अतः इस पैसेंजर रेलगाड़ी में कम से कम 3 रेलवे कोच और बढ़ाए जाएं।

मैं माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा सदन में प्रस्तुत रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूं और यह भी निवेदन करता हूं कि मेरा संसदीय क्षेत्र, जो अनुसूचित बाहुल्य एक

अति पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, के सर्वांगीण विकास हेतु उपरोक्त सभी बिंदुओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए केंद्रीय बजट में धन का आवंटन करने की कृपा की जाए। धन्यवाद।

*ADV. ADOOR PRAKASH (ATTINGAL): This budget also relying on Public-Private Participation (PPP) for developing of railway infrastructure in the country in the previous budget Government proposed PPP mode to complete the pending railway projects. It has estimated that railway infrastructure would need an investment of Rs. 50 lakh crores for the next decade. But it remains as an announcement and there is no progress in the pending projects.

The report published by the Ministry of Statistics and Program Implementation in December, 2018 showed that the cost overrun of 205 delayed railway projects is Rs. 2.21 lakh crores. The decision of the Union Government to bear 50 per cent of the cost of the development projects by the States has affected the progress of the pending railway projects.

Most of the states are facing financial crisis and unable to bear the 50% cost of all the projects. Because of this cost sharing condition the state like Kerala is in a situation that it cannot utilize the allocation earmarked in the budget.

The budget really neglected the railway needs of the state of Kerala. The demand for allocation of more funds for doubling and other development works were not considered.

The works of Nemom coach terminal is getting delayed due to insufficient fund allocation. Government should consider allocating sufficient funds and take measures to complete this important project.

---

* Speech was laid on the Table.

The Angamali-Sabarimala new railway line was sanctioned in the year 1997-98 at the cost of Rs. 550 crore. The project is presently held up and the project cost has increased to Rs. 2815 crore. Land cost has been increased from Rs. 22.82 crore to Rs. 965 crore. There is no decision on cost sharing and execution of this project is in uncertainty now. I request the Government to take necessary steps for completion of this project without further delay.

Government had proposed development of Railway stations across the country and some stations were selected. Indian Railway Stations Development Corporation (IRSDC) had proposed Varkala Sivagiri Railway station in my constituency to develop it as a world class station. A master plan of Rs. 600 crore has been prepared by RITES for the same. But no progress has taken place on this project. I request the Government to consider the development of this station on top priority.

Sivagiri where the great saint and social reformer Sreenarayana Guru lived and set Sarada mutt for ascetic teaching attracts more than 20 lakhs pilgrims a year.

A train connecting famous pilgrim centres Varkala, Sivagiri and Varanasi would be convenient for pilgrims across the country. It should be considered a new train connecting these pilgrim centres.

There are 10 level crossings in my Parliamentary Constituency where are required to be constructed as the Rail Over Bridges commuters are facing acute difficulties at level crossing at Chrirayinkil and construction of a Rail Over Bridge there is very urgent. Land acquisition of already done but the works

were not done. It should be started with delay. Construction of a Railway Over Bridge at Edava in Varkala is also a long pending. I request to consider these projects on priority.

Chirayinkil Railway Station is an important station in my constituency and it occupies 2nd position in passenger earnings in the Trivandrum – Kollam rail route. The station is called the Gateway of Attingal. But the Railway authorities are showing gross injustice and negligence to this station and all requests for allowing stoppage of Express trains were turned down.

A number of representations has been submitted for allowing stoppage for Parasuram Express (16649/16650). Passengers also request for allowing stoppage for short distance train Maveli Express (16603/16604), Amritha Express (16343/16344), Intercity Express (16341/16342). I request to consider this long pending demand of Chirayinkil taluk in my constituency.

Kadakkavur Railway Station is one of the most important railway stations in the Attingal Parliamentary Constituency. Kadakkavur railway station was used by the British in the ancient times to travel to Anjengo. Kadakkavur Raiway Station which is also an ancient railway station, about 30 acres of land now stands as wasteland within the limits of Kadakkavur railway station. It should be considered development of this heritage station. The rail users of Kadakkavur railway station are also demanding stoppage for Parasuram Express (16649/16650) and Maveli Express (16603/16604).

All trains beginning and ending operation at Kochuveli station should be extended to Thiruvananthapuram Central Railway Station. It is a demand from large number of commuters traveling to and from Thiruvananthapuram. It is very convenient to long distance commuters to travel from Kochuveli to Thiruvananthapuram.

I conclude by requesting the hon'ble Minister to kindly consider these genuine requirements.

HON.CHAIRPERSON: The House always loves to hear Prof. Sougata Ray. Thank You. I now request Shri Lavu Sri Krishna Devarayalu.

SHRI LAVU SRI KRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to speak on this important subject.

I second what Prof. Sougata Ray *saheb* was saying with regard to the Railways having a special Budget. We all believe that the Railways is the neural network of this country. So, it needs that much of attention. It definitely needs a separate Budget like what we used to have earlier. I hope we have it in the next year or so.

I should appreciate the Ministry of Railways for trying to speed up the trains across the country by adding the new Tejas Express which has been a huge success in north India. It has increased the speed of trains from 60 kilometres per hour to almost 100 kilometres per hour. It is a huge success as a 'Make in India' project as well. I appreciate the Railways for this. There is only one train running right now. We expect more trains to be launched.

14.44 hrs (Shri Kodikunnil Suresh *in the Chair*)

You may have a bullet train in Maharashtra and Gujarat but in States like Andhra Pradesh and other south Indian States, we expect more of the Tejas Express trains to be commissioned so that the connection between the cities in south India gets better. One of the requests from the Andhra Pradesh is this. The zone between the cities of Visakhapatnam and Chennai is being recognised as a growth corridor. Among the newly proposed 15 Tejas Express Trains, if you can provide one train from Visakhapatnam to Chennai, it can boost the commerce and industry of the State of Andhra Pradesh. I hope you would consider this.

Coming to the special demands for Andhra Pradesh, I would say that our primary demand is the South Coast Railway Zone. I would like to thank the Railway Minister for having announced last year the formation of South Coast Railway Zone with the headquarters at Visakhapatnam. It has been one year since the announcement for a new Zone was made, but the work on it has not commenced yet. I would humbly request the Railway Ministry to expedite the work. The new Zone has the potential of becoming India's most profitable Zone with the estimated annual earnings of almost Rs.30,000 crore. It will boost the economy and commerce of that area. It will also serve the major ports in that area, namely; Visakhapatnam, Gangavaram, Kakinada and the new proposed port which we are establishing in Machilipatnam. It will bring in a lot of value to all the sea ports and will give the much-needed boost to the commerce and industry within the State of Andhra Pradesh, as also will help the Railways to earn revenue in return. I would, therefore, humbly request the Ministry to take steps to expedite the functioning of the Zone.

The second request from the State of Andhra Pradesh is about retaining the Waltair Railway Division. Waltair Division which has its Headquarter in Visakhapatnam, is the fifth highest revenue generating division of Indian Railways. It earns more than the North Western Railway and South Eastern Railway Zones. But the Government, instead of promoting the flourishing division is dismantling it, and bringing the Visakhapatnam city under the Vijayawada Division of South Coast Railway Zone. On the one side, you are creating a South Coast Railway Zone and on the other taking away the

Division from there. If you see places like Mumbai, it has both at the same place. Unfortunately, for Vizag you are taking both of them to different parts of the State. This is a step in the wrong direction as it will create unnecessary problems which can easily be otherwise avoided. Taking the division away from Vizag to Vijayawada, which is almost 350 kms. away, will create operational and disaster management issues in terms of delayed response to accidents and reduced oversight on the safety and maintenance. I hope, you will consider keeping both of them at the same place in Visakhapatnam.

Our third request being provision of more trains connecting Tirupati with other pilgrimage places like Varanasi. As you know, Tirupati is one of the most visited pilgrimage places in India. If you could connect cities like Tirupati to Varanasi, it will actually boost tourism. I hope you will consider it.

You have sanctioned a broad-gauge lane between Vijayawada, Guntur and Amravati. It was included in the Budget of 2017-18. People of Andhra Pradesh wish and plead with you to expedite the process of completing this broad-gauge line. It has been almost two years since it has been included in the Budget, but nothing can be seen on the ground. You may expedite the process, get the necessary approval and make the project happen as soon as possible. These are the issues with regard to the State.

Coming to my constituency, there are four issues which I want to put across to you. The first being, I should thank Railways for doing tremendous work with respect to Nadikudi-Srikalahasti line, which connects Guntur to Tirupati. It is a project that is going to bring a lot of value addition to the area

which is away from the coast line. I should congratulate you for expediting the process. In this whole process, I would request you to add pit line in Nadikudi. If you add a pit line, it will act as a place where we can start a few more trains in the coming year. That is where, we will have the Division. One line will go to Tirupati and another line will go to Guntur. That will become a Junction. I would request you to do that.

The second request from my constituency is this. We have made a request to the Ministry several times to add stoppages. We are not expecting to stop a train at every 30 or 40 kilometres. We want to speed up the trains and we want the trains to run in a much better way. We are not expecting a train to stop at every 30 kilometres. But there is a train which runs all the way from Guntur to Secunderabad. It is almost like a four-hour journey. There is no stoppage. So, what we are expecting is that the said Intercity Express should stop near Nadikudi, which is between both the stations. It is almost a four-hour journey without any stoppage. We have made this request several times. So, please try to facilitate.

Now, I come to the extension of Uday Express, which has been a huge success. It is running between Vijayawada and Visakhapatnam with full capacity. It is a huge success. We would like to request you to extend it from Vijayawada to Guntur so that, it runs from Guntur to Visakhapatnam instead of from Vijayawada to Visakhapatnam. It will actually ease the traffic also in Vijayawada station and it will add more passengers to the train, if you extend it to Guntur.

The last request is with regard to the RUBs and ROBs. With regard to the RUBs, the Railways is taking good care of it. The Railways is putting all the money into the whole project. The issue with the RUBs in the rain-affected area is this. During rainy season, most of these RUBs get submerged under water. So, for almost three months, there is no connection between the villages when it comes to the RUBs. So, we expect that the Railways to actually talk to the engineers and come up with a solution with regard to the same.

With regard to the ROBs, for the Road-over-Bridge, you are saying that 50 per cent of the amount to be compensated from the States and 50 per cent to be compensated from the Centre. But the problem is that most of the municipalities in States like Andhra Pradesh, do not have that much of the resources to actually do it. So, instead of having 50 per cent across the country, why do you not decrease the contribution from the States from 50 per cent to say 20 per cent or 25 per cent? In some places, the ROBs are there in the rural sector also. So, the panchayats do not have that much money to fund that project. So, if you can decrease the contribution by taking all these issues into consideration, it will help you achieve your target by 2022 to have no manned gates across the country.

So, I hope that you will do that. As I have mentioned earlier, the Railways is the neural network of this country. This will add growth in commerce in the country.

I hope that you will take all these things into consideration and do maximum benefit to the State of Andhra Pradesh. Thank you very much, Sir.

*DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE (DHULE): I come from North Maharashtra. Dhule is my Constituency. There has been demand of people of North Maharashtra since last 40 years and that is construction of new railway line, i.e. Manmad-Indore Railway line of 368 kms which starts from Manmad-Malegaon-Dhule-Sendhava-Indore. It traverses through North Maharashtra and South Madhya Pradesh. North Maharashtra and South Madhya Pradesh have one thing in common, i.e. both areas are backword regions and major tribal areas. And this region is not connected through Railways to rest of India. This railway line is very important for this region because it will boost industrialisation and generate employment. I was trying since last six years and in 2016 when Railway Minister, Shri Suresh Prabhu sanctioned this railway line in Railway Budget and it was noted in pink book and Rs.9000 crores were sanctioned for the same project. But Railways decided to contribute 50% and remain 50% by the State Govt. of Maharashtra and Madhya Pradesh.

Maharashtra Government showed the willingness to contribute its share of money but Madhya Pradesh Government showed its inability to contribute their share of funds. Recently in 2019, Railway Minister, Shri Piyush Goyal had sanctioned Dhule-Nardana 40 kms. railway line project and Rs.499 crores were sanctioned and foundation stone was laid by the auspicious hands of our Hon'ble Prime Minister, Shri Narendra Modiji on 16th February, 2019.

---

* Speech was laid on the Table.

I would urge Railway Minister, Shri Piyush Goel to expedite the work between Dhule-Nardana Station and start the process of land acquisition of Dhule-Nardana Station as early as possible. The people of Dhule district are eagerly waiting for this new railway line.

श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण): माननीय सभापति महोदय, रेल संबंधी अनुदानों की माँगों पर अपने विचार प्रकट करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ।

रेल को प्रारम्भ हुए 167 साल पूरे हुए हैं। वर्ष 1853 में यह शुरू हुई। इस देश में पहली रेल मुम्बई से थाना के बीच शुरू हुई। तब से आज तक हम इसमें प्रगति कर रहे हैं। मैं टीका-टिप्पणी या आलोचना करने के लिए खड़ा नहीं हुआ हूँ, जो अच्छी बात है, उसको मैं अच्छा कहूँगा। मैं सबसे पहली बात यह कहूँगा कि मुझे खुशी है कि आजकल रेल के प्लेटफॉर्म्स बहुत ही साफ-सुथरे नजर आते हैं। स्वच्छता अभियान अच्छी तरह से चल रहा है। उसमें प्रगति की आवश्यकता और भी है, लेकिन जो एजेंडा बनाया गया, उसमें मुम्बई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन की शुरुआत कर दी गई। अभी श्री सौगत राय जी भी कह रहे थे कि 75 लाख लोग रोज़ लोकल ट्रेन से यात्रा करते हैं। आप तो मुम्बई बहुत बार आए हैं और आते रहते हैं। हमारे पीयूष जी तो मुम्बई के ही हैं। उन्होंने कॉलेज के समय में रेल में ही सफर किया है। आज मुम्बई की आबादी इतनी बड़ी है, अगर बाहर से आने वाले लोगों की बात करें, तो लगभग ढाई करोड़ लोग मुम्बई शहर में आते हैं। मुम्बई के विस्तार के लिए जगह नहीं है। ऐसी स्थिति में लोकल ट्रेन में या अन्य ट्रेनों में सुधार करने की बजाए बुलेट ट्रेन पर जो ज्यादा ध्यान दिया जा रहा है, इससे वहाँ के लोग दुखी हैं। मैं यह नहीं कहता हूँ कि वह प्रगति नहीं चाहिए। लेकिन अगर बुलेट ट्रेन की आवश्यकता है, तो मुम्बई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन की जगह मुम्बई-दिल्ली बुलेट ट्रेन की जाए। यह तो ढाई-तीन घंटे की जर्नी है, इसमें कौन-सी बड़ी बात है।

आप जानते हैं कि आज हमने जीएसटी के पैसे राज्य को नहीं दिए हैं। हमारे टैक्स इवैल्युएशन के डिवॉल्वमेंट में जो पैसे आ रहे हैं, वे पैसे भी नहीं मिल रहे हैं। ऐसी स्थिति में महाराष्ट्र सरकार को जो कॉन्ट्रिब्यूशन करना है, वह कैसे करेगी, जब उसके खुद के पैसे नहीं आ रहे हैं? यह बात आपको ध्यान में रखनी पड़ेगी। आप तेजस जैसी ट्रेन लेकर आए, उसका निजीकरण चल रहा है, जैसा सौगत राय जी भी कह रहे थे। यह जो टूरिस्ट डेस्टिनेशन की बात आप कर रहे हैं, वह अच्छी बात है। The entire Konkan region is a tourism zone.

महाराष्ट्र में तो बहुत टूरिस्ट ज़ोन्स हैं। अगर आप यह पैसा वहां भी डायवर्ट करेंगे, जैसे तीर्थ क्षेत्र हैं, हिल स्टेशन्स हैं, समुद्री किनारा है। आप तो कोंकण के बारे में जानते हैं। आप अलीबाग से लेकर गोवा बॉर्डर तक काम शुरू कीजिए।

आप मुंबई-गोवा ट्रेन लेकर आए। वर्ष 2014 में गौडा साहब रेल मंत्री थे, उसके बाद सुरेश प्रभु जी मंत्री बने थे। उन्होंने हाई-स्पीड ट्रेन की बात की थी और कहा था कि मुंबई-गोवा को भी हम हाई-स्पीड करेंगे। आप जानते हैं कि मुंबई-गोवा की क्या स्थिति है। कोंकण रेल के लिए स्वर्गीय मधु दंडवते जी, जो रेल मंत्री रहे, उनका प्रयास रहा। वह बनने के बाद कोंकण रेल बनी, आज भी सिंगल ट्रैक हैं, कहीं-कहीं काम हो रहा है। अगर वह डबल ट्रेक-डबल लाइन हो जाएगी, तो काम कुछ आगे बढ़ेगा।

सर, इसकी कोशिश हुई थी, लेकिन जिस स्पीड से उस काम को होना चाहिए था, वह नहीं हो रहा है। आप वहां देखेंगे तो वहां की बहुत बुरी हालत है, उस पर आपको ध्यान देना होगा। आपने 150 टन पब्लिक प्राइवेट वाई-फाई की बात की। मैं तो वाई-फाई से आगे की बात कहता हूं। सभी को वाई-फाई ऑपरेट भी करना नहीं आता। आज आप देहिए कि मोबाइल डेन्सिटी बहुत बढ़ गई है। कॉमन आदमी भी मोबाइल यूज़ करता है। सर, सभी के पास एन्ड्रॉयड फोन नहीं होता है। आप एक टोल नंबर दे दीजिए। जिसे कुछ भी तकलीफ हो, वह इस टोल नंबर को डायल करे। जैसे अभी कोरोना वायरस के बारे में हम लोग काम कर रहे हैं, लोग सब जगहों से कॉल कर रहे हैं कि क्या हो रहा है। कोरोना वायरस को लेकर भी रेलवे को कदम उठाना होगा। हर स्टेशन पर, हर भाषा में, मैंने आज मंत्री जी यही बात की कि आप कोरोना वायरस के बारे में मोबाइल पर जो अनाउंसमेंट दे रहे हैं, मैं उसका स्वागत करता हूं, यह बहुत बड़ी बात है। वे यह बहुत अच्छा काम कर रहे है, लेकिन उसमें भी भाषाएं सिर्फ हिंदी और अंग्रेजी हैं। अगर वह रीजनल लैंग्वेजेज़ में आ जाएगा तो लोगों को वह अनाउंसमेंट आसानी से समझ में आ जाएगा। यह भी एक महत्वपूर्ण बात है कि रेल इसका इस्तेमाल सही तरह से करे, ताकि वाई-फाई के बजाय टोल नंबर और अनाउंसमेंट कोरोना वायरस के बारे में होना चाहिए। दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेस ट्रेन्स

के विषय में मैं बुलेट ट्रेन की बात करूंगा। यहां उसकी ज्यादा आवश्यकता है, क्योंकि यह लंबा सफर है, या तमिल नाडु के चेन्नई, कोच्चि से ले लीजिए, उन बेचारों को यहां आने में इतने घंटे लगते हैं कि पूछिए मत। अगर उस रूट पर यह ट्रेन होती तो बात अलग है। ...(व्यवधान) अहमदाबाद से जरूरत नहीं है। ...(व्यवधान)

सर, मैं पंक्चुएलिटी की बात करता हूं। पंक्चुएलिटी अच्छी है, प्रगति है, रेल एक्सीडेंट्स कम हुए हैं, लेकिन एक बात है – फायर के आंकड़े बढ़े हैं, आग लगने के आंकड़े बढ़े हैं। वे ज़ीरो से चार, चार से सात हुए हैं, वे ज़ीरो होने चाहिए। अगर पंक्चुएलिटी की बात करें तो आज भी हमारी ट्रेन्स सही समय पर नहीं चलती हैं। आप मुंबई शहर ले लीजिए। हर एक ट्रेन मुंबई में आनी है। वेस्टर्न रेलवे में कहां जगह है? सेंट्रल रेलवे में कहां जगह है? हमारे यहां वीटी है, जिसे पहले विक्टोरिया टर्मिनस कहते थे, अब वह छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस हो गया है।

मैं इसी दरमियान एक बात याद दिलाता हूं। छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस का नामकरण करने से पहले वंदनीय हिन्दू हृदय सम्राट बालासाहेब ठाकरे जी ने कहा था कि वर्ष 1853 में जब यहां ट्रेन चली, मुंबई के विकास की अगर किसी ने नींव डाली है तो वे नाना शंकर शेठ थे। उन नाना शंकर शेठ ने अपनी जगह दे दी। उस समय जीआईपी रेलवे कहा जाता था, उस जीआईपी रेलवे का हैडक्वॉर्टर नाना शंकर शेठ के खुद के बंगले पर था। आज भी उनका नाम नहीं दिया गया, जबकि बालासाहेब जी का सुझाव था कि छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस के पहले उनका नाम दे दिया जाए।

मैं आज आपसे दोबारा यह प्रार्थना करता हूं। मुझे उन कानूनी, टैक्निकल मुद्दों पर नहीं जाना है कि राज्य की तरफ से प्रस्ताव आना चाहिए। अरे, यह काम हमें करना है। रेल हमारी है। जिस रेल को इस देश में जो महान व्यक्ति लाया, उस नाना शंकर शेठ जी का इसे नाम देने के लिए हम राज्य की तरफ देखने के लिए बैठे हैं? रेलवे इसके लिए खुद आगे आए। एक दूसरा टर्मिनस है – मुंबई सेंट्रल टर्मिनस, जिसे मुंबई सेंट्रल कहा जाता है। उस टर्मिनस को आप नाना शंकर शेठ जी का नाम दीजिए तो यह एक छोटा अभिवादन होगा, उनके लिए यह बहुत बड़ी बात

नहीं होगी। नाना शंकर शेठ ने इस देश में पहली रेल अंग्रेजों के साथ बैठकर लाए, जो सेंट ज़ेवियर्स कॉलेज है, एल्फिन्स्टोन कॉलेज है, जे. जे. स्कूल ऑफ आर्ट है, वह सब नाना शंकर शेठ की देन है।

15.00 hrs

यह जमीन उनकी थी। हैरानी की बात है कि उसे वह लेकर आए। ये सारी चीजें करने वाले इंसान का नाम आज भी उसमें नहीं देते हैं। मैं इसकी मांग करता हूं। आप डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की बात करते हैं। मैं आपको बार-बार सुझाव देता आया हूं। मुंबई विकास रेलवे कॉर्पोरेशन बना, जो आपके पास है। मैं आपको एक सुझाव देता हूं। मुंबई में पोर्ट ट्रस्ट है, जो केन्द्र सरकार का है। वहां गोदाम हुआ करते थे, जो आज भी हैं। मुंबई में बंदरगाह था, वहां बहुत बड़ा बिजनेस होता था। उन गोदामों से लगे हुए रेलवे ट्रैक्स हैं, जो ब्रॉड गेज हैं। मैंने एक सुझाव दिया था कि उसे दिन में पैसेंजर्स के लिए, यातायात के लिए रखो, रात को फ्रेट कॉरिडोर के लिए रखो। ऐसा कुछ कोलाबोरेशन कीजिए। इससे धंधा बढ़ेगा, समय बचेगा और उस जगह का इस्तेमाल भी होगा। आज आप देखेंगे कि मुंबई में सेंट्रल रेलवे वर्कशॉप है, जैसे परेल, मटुंगा है। मुंबई में एक लोअर परेल में वर्कशॉप है। तीनों वर्कशॉप्स मे हम क्या कर रहे हैं? क्या प्रोडक्शन है, यह बताइए? क्या मेंटेनेंस कर रहे हैं, क्या प्रोडक्शन कर रहे हैं? आप कुछ भी नहीं कर रहे हैं। चेयरमैन साहब, इसका इस्तेमाल कैसे करें, यह भी सोचने की आवश्यकता है। आपने एक अच्छा काम किया है कि Switching over to modern and safer coaches – Hoffman coaches. मैं इस नए काम का स्वागत करता हूं।

सर, आपको याद होगा कि आप मुंबई में एक प्रोग्राम में आए थे। मैंने कहा था कि You should define `local trains'. What do you mean by `local trains'? कल तक मुंबई में चर्चगेट से बोरीवली तक 30 किलोमीटर का डिस्टेंस था, विरार तक 60 का किलोमीटर डिस्टेंस था। वहां लोकल ट्रेन जाती है। पहले छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनल से थाणे थी, जो पहले शुरू हुई थी, फिर कल्याण गई, कसारा गई, उसके बाद करजत तक पहुंची। अब आप दहानू तक

जाते हैं। Mr. Chairperson, Sir, you will also take a serious note of it. आज हमारी लोकल ट्रेन चर्चगेट से लेकर दहानू जाती है या करजत कसारा से इगतपुरी तक जाती है। अब आप सोचिए कि उस ट्रैवलिंग में अगर कोई इंटरप्शन न आए, जैसे अगर वहां भारी बारिश नहीं हुई, जिसकी वजह से पानी नहीं भरा या किसी ने आंदोलन नहीं किया तो करीब ढाई से पौने तीन घण्टे लगते हैं। अब सोचिए उस ट्रेन में महिला ट्रैवल कर रही है। उस ट्रेन में गर्भवती महिला ट्रैवल कर रही है। उसे लोकल ट्रेन में ढाई-तीन घण्टे यात्रा करनी है, जिसमें कोई सुविधा नहीं है। मैं यह मांग बार-बार पिछले पांच सालों से करता आया हूं कि कम से कम लेडीज कोचेस को आप टॉयलेट की सुविधा दीजिए। ये सुविधाए पुरुषों के लिए नहीं होंगी, यह चलेगा, लेकिन लेडीज ट्रेन से कैसे कूदेगी? एक जगह बीच में पानी भरा था, वहां प्रेग्नेंट महिला थी। She was a reporter of a good newspaper. She made contact with them. She could not jump from the train because she was pregnant. बिजली जा चुकी थी, पानी भरा हुआ था, वह डर रही थी कि किसके सहारे उतरूं। वह पुलिस का इंतजार कर रही थी। वह पानी में कैसे उतरेगी? क्या वह कूदेगी? जैण्ट्स तो बाकी सारी प्राकृतिक चीजों को कैसे भी कर लेते हैं। जो महिलाएं हैं, हमारी बहनें हैं, उनके बारे में सोचिए। मैं यह मांग बार-बार करता आया हूं, लेकिन आज तक उसके ऊपर अमल नहीं हुआ है।

आपने सोलर पावर कैपेसिटी के ऊपर टीका-टिप्पणी की है, लेकिन उनको समझ में नहीं आया होगा। खुली जगह जितनी भी हैं, वहां सोलर प्लांट लगाकर, अगर रेलवे पैसा कमाती है, जो बिजली उसको चाहिए, उसे वह खुद इस्तेमाल करे और बाकी को बेचे, अच्छा है। मैं ऐसे प्रपोजल्स का स्वागत करता हूं।

मुझे एक बात समझ नहीं आई है कि रेलवे स्किल डेवलपमेंट के बारे में क्या कर रहा है और क्या करने वाला है? रेलवे डिपार्टमेंट इस बारे में क्या करने वाला है, यह मुझे समझ में नहीं आ रहा है। सभापति महोदय, दो-तीन चीजें बहुत सालों से पड़ी हुई हैं। उनमें खासकर स्वच्छता अभियान है। आप कहिए मैं किसी भी ट्रेन में आने के लिए तैयार हूं। मुंबई राजधानी मस्त गाड़ी है, उसका

सवाल ही नहीं पैदा होता है, लेकिन आप रात को ढाई-तीन बजे के बाद टॉयलेट में जाएंगे तो टॉयलेट पेपर नहीं मिलेगा, खत्म हो जाता है। बाद में कौन देखता है। हमने वहां प्राइवेट लोग लगा दिए हैं। उसकी खान-पान की व्यवस्था देखिए। मुझे वहां समोसा खाने में दिया गया था। उस समोसे का फोटो मेरे मोबाइल में है। इतना गंदा समोसा खिलाकर हमारी तबीयत बिगाड़ेंगे।

मत्स्यपालन, पशुपालन और डेयरी मंत्री (श्री गिरिराज सिंह): आपने खाया नहीं है।

श्री अरविंद सावंत: उसे खा भी नहीं सकते हैं। मैंने आधा खाकर छोड़ दिया था। मैंने उनको उसके बारे में बताया और उसका फोटो निकालकर रखा।

ये जो चीजें होती हैं, उसमें सबसे ज्यादा अवसर होता है। जब हम और आप रेल सफर करते हैं, चाहे कहीं भी जाएं, ट्रैक के इधर-उधर देखें, या तो झुग्गी-झोपड़ियां होंगी, अगर वे नहीं हैं तो कचरा दिखेगा। यह कचरा कहां से आता है। प्लास्टिक की बॉटल आती हैं, प्लेट्स आती हैं, पानी की बॉटल आती हैं, ये सब कौन फेंकता है? दो तरीके के लोग होते हैं। हम भी इसके लिए जिम्मेदार हैं। हम नहीं कहते कि केवल रेल ही हर चीज के लिए जिम्मेदार है। मैंने देखा है कि लॉंग डिस्टेंस की जो ट्रेनें हैं, राजधानी को छोड़ दीजिए, इन ट्रेनों में जो आदमी कचरा कलैक्ट करता है, वह रात लोगों को सोते हुए मौका पाकर बाहर कचरे का बैग फेंक देता है।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI ARVIND SAWANT : Do not worry about others. I will just take two or three minutes. सर, मैं दो-तीन मिनट में अपनी बात खत्म कर रहा हूं। मैंने एक सुझाव दिया था कि रेलवे वैक्यूम क्लीनर जैसी मशीन ले ले, जो कि रात में सारा कचरा साफ करके निकाल ले। मैं सुझाव तब तक देता रहूंगा, जब तक ऐसा नहीं होता है। यह भी स्वच्छता अभियान की ही एक बात है।

सर, नांदेड़ डिवीजन साउथ सेंटर रेलवे के कंट्रोल में आती है। नांदेड़ महाराष्ट्र में आता है। मराठवाड़ा रीजन पिछड़ा हुआ है। इनको कुछ मांग रखनी होती है, तो सिकंदराबाद, तेलंगाना जाना पड़ता है। उनको महाराष्ट्र से क्या प्यार होगा? कुछ नहीं होगा। यह मांग कितने सालों से

चल रही है कि नांदेड़ डिवीजन को सेंट्रल रेलवे के तहत लाया जाए। यदि नांदेड़ के लोगों को सुविधा चाहिए तो वहां के विधायक सेंट्रल रेलवे से मांग कर सकते हैं, क्योंकि उनका मुख्यालय मुंबई है, लेकिन उनको सिकंदराबाद जाना पड़ता है। अत: यह डिवीजन सेंट्रल रेलवे के कंट्रोल में लाएं, तो लोगों को फायदा होगा।

सर, मैंने अभी-अभी छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस के बारे में बोला था। मैं कल लखनऊ गया था तो वहां के एयरपोर्ट का नाम चौधरी चरण सिंह के नाम पर रखा गया है। वहां चौधरी चरण सिंह जी का स्टैचू है। छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस के सामने हमने स्टैचू की मांग की, हां बोल दिया गया, लेकिन आज तक स्टैचू नहीं लगाया गया। मैं इसकी दोबारा मांग करता हूं, क्योंकि यह पूरे महाराष्ट्र की मांग है। सर, तिथि के अनुसार आज छत्रपति शिवाजी महाराज जी की जयंती है। ऐसे शुभ अवसर पर रेलवे इस मांग को पूरा करे अपने कैप में एक फैदर लगाए।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

श्री अरविंद सावंत (मुंबई दक्षिण): सर, सबसे महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं, जो कि रेलवे एनक्रोचमेंट है। आप जानते हैं कि रेलवे के पास बड़ी लैंड है। पूरे भारतवर्ष में झुग्गी झोपड़ियां बनीं। आप सुरेश प्रभु जी का वर्ष 2015 का भाषण सुन लीजिए। उसमें उन्होंने कहा था कि हम लैंड मैपिंग करेंगे। हमारे पास महाराष्ट्र में एक स्कीम है। आज हम झुग्गी-झोपड़ियों के बारे में निर्णय नहीं ले रहे हैं। प्रधान मंत्री पक्के घरों की बात कर रहे हैं, प्रधान मंत्री आवास की बात कर रहे हैं, रेल की भूमि पर जो झुग्गी-झोपड़ियां हैं, वे पुरानी हैं। आज की नहीं, 20-25 साल पुरानी हैं। उनके बारे में आप क्या निर्णय लेंगे? यही मेरी मांग है।

दूसरी बात, जनरल मैनेजर को क्या फाइनेंशियल पावर है? What is the financial power and the administrative power of the General Managers? इतना बड़ा जनरल मैनेजर, जिनके अधीन मुंबई से लेकर भुसावल तक का बड़ा एरिया आता है। यदि उनको कुछ करना हो, तो उनके पास पैसे नहीं हैं। उन्हें कुछ फाइनेंशियल पावर दे दीजिए। You make

them accountable, make them responsible, but at the same time, give them financial powers to do all these things.

मैं इन सबकी मांग करता हूं। अंत में मैं एक शब्द कहता हूं कि इन्होंने अभी कहा कि हमने अस्पताल निकाला, तो आपको याद होगा कि सुरेश प्रभु जी ने एक बात कही थी कि रेल में यूनिवर्सिटी निकालूंगा। उसका क्या हुआ। यह भी आप बताएं। आप जो अच्छा काम कर रहे हैं, मैं उसकी सराहना भी करता हूं। मैं इसके लिए आपका अभिनन्दन भी करता हूं। आप मेरे द्वारा उठाई गई मांगों को जल्दी से जल्दी पूरा करें, यही मैं कामना करता हूं। Elevated local train service is a must as we do not have space to expand. वहां एलिवेटेड ट्रेन की भी आवश्यकता है, जो आज तक पूरी नहीं हुई है। अगर यह पूरी हो जाए, तो हम लोग आपका आभार व्यक्त करेंगे। धन्यवाद।

श्री संतोष कुमार (पूर्णिया): सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ष 2020-21 के लिए रेल मंत्रालय के अधीनस्थ अनुदानों की मांगों पर भाग लेने की अनुमति दी, इसके लिए मैं अपनी ओर से और अपनी पार्टी की ओर से आभार व्यक्त करता हूं।

महोदय, भारतीय रेल विश्व की तीसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। इसके तहत करीब 68 हजार रेल मार्ग आता है। यही कारण है कि रेलवे को देश की लाइफ लाइन कहा जाता है। पिछले वर्ष रेलवे करीब 120 करोड़ माल ढुलाई और 840 करोड़ यात्रियों को लाने-ले जाने का काम करने वाली विश्व की सर्वाधिक सेवा करने वाली रेलवे नेटवर्क की श्रेणी में आती है। रेलवे का राजस्व भी लगातार बढ़ रहा है और रेलवे अपने उन्नति के पथ पर अग्रसर है। पिछले वर्ष रेल दुर्घटनाओं में काफी कमी आयी है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री पीयूष गोयल साहब को धन्यवाद देता हूं, अंगड़ी साहब को धन्यवाद देता हूं और आपके संरक्षण में रेलवे चहुंमुखी विकास कर रहा है। मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि हमारे नेता नीतीश कुमार जी जब एनडीए में रेल मंत्री थे तो वे रेलवे की सुरक्षा और संरक्षा को लेकर हमेशा चिंतित रहते थे। इस कारण से इस क्षेत्र में काफी परिवर्तन करने का भी काम उन्होंने किया है। उन्हीं की देन है कि रेलवे में आज इंटर लॉकिंग सिस्टम आया है और दुर्घटनाओं में काफी कमी आयी है। यह नीतीश कुमार जी की देन है।

महोदय, मैं बिहार से आता हूं। हमारा क्षेत्र सीमांचल का क्षेत्र है और पिछड़ा क्षेत्र है। मैं पूर्णिया से आता हूं और अपने क्षेत्र की मांग रखना चाहता हूं और विनम्रतापूर्वक माननीय प्रधान मंत्री जी से और माननीय रेल मंत्री जी से अपनी मांग पर विचार करने का आग्रह करता हूं। हमारे क्षेत्र में वर्ष 2003 कुर्सेला-बिहारीगंज रेल खण्ड को मंजूरी मिली थी। वर्ष 2004 में तत्कालीन रेल मंत्री लालू जी ने उसका शिलान्यास किया था। वर्ष 2009 में रामविलास पासवान जी ने दोबारा से उसका शिलान्यास किया था। वर्ष 2008 से उस रेल परियोजना के लिए जमीन अधिग्रहण का काम चल रहा है। आज वर्ष 2020 है और उस पर कोई काम नहीं हुआ है और इस बार का जो बजट है, बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि उस बजट में मात्र एक हजार रुपये का एलोकेशन किया गया है। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं, रेल राज्य मंत्री यहां बैठे हैं, उनसे

मांग करता हूं कि इस परियोजना को गम्भीरता से लेने का काम किया जाए, चूंकि यह जनहित का मामला है। पूर्णिया जो हमारा क्षेत्र है, रेलवे के मानचित्र पर बिलकुल कमजोर है, रेलवे के क्षेत्र में काफी कमजोर है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि जलालगढ़ से किशनगंज रेल खण्ड है, 50 किलोमीटर के अधिग्रहण की वजह से यह योजना काफी लम्बे से स्वीकृत है। इस 50 किलोमीटर की योजना के लिए केवल एक हजार करोड़ रुपये का फण्ड एलोकेशन इस वित्त वर्ष के लिए किया गया है। यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि इस योजना को गम्भीरता से लिया जाए। वहीं हमारे कटिहार रेल मण्डल के अंतर्गत राधिकापुर-कटिहार-तेजनारायणपुर से भालुका रेलवे स्टेशन, जो पश्चिम बंगाल में पड़ता है, वहां तक की परियोजना है। इसको भी चालू करने की मैं मांग करता हूं। साथ ही, जोगमनी और पूर्णिया, हमारे नेपाल की सीमा के पास बिहार का अंतिम स्टेशन जोगमनी है। वहां रेलवे का न तो कोई वॉशिंग पिट है, न पूर्णिया जंक्शन पर कोई वॉशिंग पिट है, न पूर्णिया कोर्ट जंक्शन पर कोई वॉशिंग पिट है। वहां दो रेलवे क्षेत्र हैं, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे और पूर्व-मध्य रेलवे, दोनों में से किसी के भी वॉशिंग पिट या रेलवे के रखरखाव की कोई व्यवस्था नहीं है। हम आपके माध्यम से मांग करते हैं कि पूर्णिया कोर्ट में रेलवे का वॉशिंग पिट बने। जोगमनी रेलवे स्टेशन पर भी वॉशिंग पिट बने। जोगमनी से मात्र एक ट्रेन सीमांचल एक्सप्रेस दिल्ली के लिए चलती है, उसकी स्थिति भी काफी भयावह रहती है। उसके अंदर काफी क्राउड होता है। हम आपके माध्यम से मांग करते हैं कि जोगमनी से दूसरी सुपर फास्ट ट्रेन दिल्ली के लिए चले और पूर्णिया कोर्ट से दिल्ली, कोटा और अन्य जगहों के लिए ट्रेन चलाने की हम मांग करते हैं। कई छोटी-छोटी समस्याएं हैं, उनको मैं आपके माध्यम से रखना चाहता हूं।

मेरे इलाके की एक गंभीर समस्या है। अभी नई रेल लाइन पूर्णिया और सहरसा का परिर्वतन होने के बाद जो रेलवे का फाटक है, उसको बंद कर दिया जा रहा है। हम एक तरफ रेलवे की तरफ से सुविधा देने का काम कर रहे हैं, वहीं दूसरी तरफ उसको परेशान भी कर रहे हैं। लोगों को आने-जाने में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। सभी फाटकों को बंद कर

दिया गया है। मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूं कि या तो आररोबी बनाने का काम किया जाए, या फिर आरयूबी बनाने का काम किया जाए, उसके बाद ही रेलवे फाटकों को बंद किया जाए।

मैं इसके साथ ही एक बात कहना चाहता हूं कि हमारे उत्तर बिहार की आर्थिक मंडी गुलाबबाग है। मैं पूर्णिया जंक्शन से दालकोला के लिए एक नई रेल परियोजना को स्वीकृत कराने की मांग करता हूं। एक नई रेल परियोजना को लाने का काम किया जाए, जो लगभग 30 किलोमीटर की होगी। इससे व्यापारियों को भी सुविधा मिलेगी और व्यापार को भी बढ़ावा मिलेगा। उत्तर बिहार में मक्के की फसल और कई अन्य खेती का सामान होता है। गुलाबबाग उत्तर बिहार की सबसे बड़ी मंडी है। उसको रेलवे का लाभ मिलना चाहिए। यह मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं। …(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

श्री संतोष कुमार : महोदय, मेरी रेल से संबंधित दो-तीन छोटी-छोटी मांगें हैं। पूर्णिया-सहरसा रेल खंड में दिन के समय में कोई भी ट्रेन नहीं है। मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूं कि दिन के लिए दो ट्रेनें दी जाएं। वहां ट्रेन सुबह आती है और शाम को जाती है, लेकिन दिन में कोई भी ट्रेन नहीं है। इसलिए, मैं वहां के लिए ट्रेनों की मांग करता हूं। इसके साथ ही जनहित के लिए सहरसा राज्य रानी सुपरफास्ट ट्रेन नंबर 12567 और 12568 को पूर्णिया तक विस्तारित किया जाए। इसके साथ ही कटिहार से पटना के लिए जो इंटरसिटी चलती है, उसको जोगबनी से चलाने का काम किया जाए।

HON. CHAIRPERSON: Santosh*ji,* please conclude now.

श्री संतोष कुमार : महोदय, मैं अंत में माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं। हमारा जो क्षेत्र है, वह पिछड़ा हुआ है। मैं विनतीपूर्वक आग्रह करना चाहता हूं कि आप रेलवे के क्षेत्र में उसको आगे ले जाने का काम करें। मैं इसके लिए अपनी

और अपनी पार्टी की ओर से आभार व्यक्त करता हूं। मैं इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री मलूक नागर (बिजनौर) : सभापति महोदय, मुझे आपने बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। मैं देख रहा हूं कि ज्यादातर लोग इतनी मांग कर रहे हैं, लेकिन उतना बजट नहीं है। मैं रेल मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि वह इस पर ऐसी कोई प्रक्रिया अपनाएं कि रेल मंत्रालय इतने प्रॉफिट में आ जाए, ताकि इनको बजट की दिक्कत न हो। हम सभी सांसद जो भी मांग रखें, आप उनको पूरा कर सकें। जैसे लालू प्रसाद जी के समय था, उसकी भी जांच कराई जाए कि तब रेलवे प्रॉफिट में क्यों थी। आज पूरे देश में रेल मंत्रालय के पास इतनी सम्पत्ति है, अगर उनको सही ढंग से डेवलप कर लिया जाए, लीज़ आउट कर लिया जाए, डीएम मॉडल पर कर लिया जाए, जाइंट वेंचर पर डेवलेपमेंट करने के लिए दे दें, तो उससे इतना रेवन्यू आ जाएगा कि हम जैसे सांसद जितनी भी मांग कर रहे हैं, आप लोग हम सभी की मांगों को पूरा कर सकते हैं। दूसरे, मेरे लिखित प्रश्न के उत्तर में कल रेल मंत्री जी ने जवाब दिया था कि तेजस से सात करोड़ तेहत्तर लाख रुपये का प्रॉफिट आया है। यह सोच का विषय है, रिसर्च का विषय है कि जब एक प्राइवेट सेक्टर में शुरू होने वाली रेल से प्रॉफिट आ सकता है, तो पूरे देश में इनकी सभी रेलों से प्रॉफिट क्यों नहीं आ सकता है। तीसरे, मैं एक बात और कहना चाहूंगा और जैसा कि अभी हमारे सावंत साहब कह रहे थे कि मुंबई में छत्रपति शिवाजी महाराज जी की मूर्ति लगनी चाहिए, मैं भी उससे सहमत हूं। पूरे देश में गुर्जर प्रतिहार राजवंश का 300 सालों तक राज रहा है। दिल्ली में गुर्जर सम्राट मिहीर भोज की भी मूर्ति लगनी चाहिए। मैं एक और बात कहना चाहूंगा कि जब ममता बनर्जी जी रेल मंत्री थीं, तब उन्होंने देहरादून से बिजनौर-मुजफ्फरनगर-मेरठ होते हुए एक सर्वे कराया था, तब से वह पेंडिंग पड़ा हुआ है। मैंने भी इस एक वर्ष में मंत्री से लिखित रूप से प्रश्न, नियम 377 में, जीरो ऑवर में पूछा था और कल मुझे 11वीं बार लिखित रूप से जवाब आया है। अभी हमारे साथी भी बोल रहे थे कि उनके यहां भी सर्वे चल रहा है। ये लोग चुनाव के समय में घोषणाएं कर देते हैं कि देहरादून से दिल्ली के लिए बिजनौर होते हुए सीधी रेल चलेगी।

इन लोगों को वोट भी मिल जाते हैं, और सारी चीज़ें ठीक हो जाती हैं और बाद में इम्पिलिमेंटेशन में सब साफ हो जाता है। साहब, मैं आपके माध्यम से प्रार्थना करना चाहूंगा कि देहरादून से बिजनौर होती हुई, मुजफ्फरनगर होती हुई और मेरठ होती हुई, दिल्ली के लिए सीधी रेलगाड़ी चलानी चाहिए। मैं यह इनसे प्रार्थना के साथ मांग करता हूँ। एक बात और कहना चाहता हूँ कि ये अयोध्या में मंदिर बनवाएं, बहुत अच्छी बात है। वाराणसी के लिए कई-कई हजार करोड़ रुपये की योजनाएं लाएं, बहुत अच्छी बात है, लेकिन हस्तिनापुर – वहां भी कृष्ण भगवान बहुत दिन रहे, वह भी एक ऐसी धरती है, वहां के लिए, हस्तिनापुर के लिए इन्हें जरूर कुछ करना चाहिए और खास कर रेल, दिल्ली से अगर सीधे हस्तिनापुर के लिए मैट्रो चला दें, तो जो लोग इतिहास में पढ़ते आए हैं, टेलीविजन में देखते आए हैं, फिल्मों में देखते आए हैं, इतना भव्य रूप से हस्तिनापुर देखते हैं, दिल्ली में बैठे हुए लोग यह सोचते हैं कि हस्तिनापुर कहां है? बिल्कुल नज़दीक है, दिल्ली से 70-80 किलोमीटर है। अगर वहां के लिए सीधी मैट्रो चले तो वहां के लोगों को बहुत फायदा होगा और भारत सरकार, टूरिज्म को बहुत रेवन्यू आएगा और देश और विदेश में हमारे महाभारत के समय के पौराणिक ग्रंथ की, महाभारत की, भगवान श्रीकृष्ण जी की, कौरवों की, पांडवों की, पूरे वर्ल्ड में इसकी ख्याति होगी। मेरी पार्टी के कई दूसरे लोग बोलने वाले हैं, तो मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ।

SHRI K. MURALEEDHARAN (VADAKARA): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me the chance to participate in the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Railways.

Sir, the major problem in the Railways is, after the merging of the Railway Budget with the General Budget, sufficient funds are not given to the Railways. This is our feeling because if we approach for any developmental works in the railway stations including construction of new building or making of new platforms, the reply given to us is that there are not enough funds with

us and so you should use your MPLADS Fund. As you know, the MPLADS Fund is only Rs. 5 crore in which Rs. 3.70 crore is only the general fund and Rs. 1.30 crore is earmarked for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. So, how can we utilize this fund?

The hon. Minister of State is from Kerala and he knows very well about Kerala. In this year's Budget, our State has been totally neglected. We did not get sufficient fund. I do not know what is the reason. But in your State, Karnataka your party won 25 Lok Sabha seats out of the total of 28 seats. In our State, your party did not win any seat. I think for that reason all trains are stopping at Talapadi, which is a border area. That is our feeling.

Sir, if we approach the Railway Ministry for any development work, your Cabinet Minister is telling us that we should approach our State Government as they are not getting sufficient land from Kerala. But if we approach the Chief Minister of Kerala, he says that there is sufficient land and they are ready to give. The Chairman also knows that. So, we are running not only from pillar to post, but also we are now running from Pinarayi Vijayan to Piyush Goyal. That is our main problem.

Then, many development works are pending in our State. As you know, there is a long pending demand for constructing a new railway line from Thalassery to Mysore via Mananthavady. Moreover, Wayanad District is not in the railway map. This line was proposed long back when Shri Lal Bahadur Shastri was the Railway Minister. At that time, a survey was done from Thalassery to Mysore. But later it was dropped. Now I understand that a new

survey has been conducted by the Railway Minister and the Government of Kerala has also extended full support for this line. So, I would request this major project should be introduced soon in the State of Kerala.

With regard to Sabarimala, the Sabarimala railway line is very important. As you know, a lot of pilgrims are coming to Sabarimala every year.

Idukki District is also not there in the Railway map. If Sabari line comes, Idukki would also come in the Railway map. So, by doing this, 14 Districts of Kerala would be in the Railway map. This is our request to you to do it.

There is no Shatabdi Express train in the State of Kerala. It is a long pending demand from Kerala to introduce a Shatabdi Express in the State of Kerala.

Regarding pit line, from Cochin to Mangalore, there is no pit line. Pit line is there in Cochin as well as in Mangalore. From Cochin to Mangalore, the distance is more than 200 kilometres. On this stretch of 200 kilometres, there is no pit line. If pit line comes to Kannur, it would be appreciated. Kannur is the right place for pit line because major trains are starting from Kannur. For example, Kannur-Yeshwantpur Express Train is starting from Kannur. Then, Kannur-Trivandrum Jan Shatabdi Express is also starting from Kannur. So, if there is pit line in Kannur, it would very much benefit the State of Kerala.

Similarly, there is no MEMU service from Shoranur to Mangalore. Now, the Shoranur-Mangalore double line is completed. Electric work is also completed. But there is no MEMU service from Shoranur to Mangalore. So,

we are demanding a MEMU service from Shoranur to Mangalore. It will be beneficial to the State of Kerala.

Another major thing is doubling of railway line from Kollam to Ernakulam *via* Kottayam and Kollam to Ernakulam *via* Alappuzha. In 2002, when Shri Nitish Kumar was the Railway Minister, at that time, this proposal was approved and work started. But even now, it is not completed. The work is going on very slowly. The amount allotted is also very much less. So, our demand is that this project should be completed as early as possible.

One Rajdhani Express Train is running from Trivandrum to Nizamuddin. It is only three days a week. Our demand is that it should be made seven days a week.

Sir, my last proposal is regarding my Constituency. There are major railway stations at Koyilandy, Vadakara and Tellicherry. But no development works are going on there. In Koyilandy, the work had started. But now, the contractor has disappeared. So, the work is held up. It is a historic place also. The first foreigner Vasco De Gama came to Kappad in Kerala, which is only five kilometres from Koyilandy. So, Koyilandy station is a major station, and therefore, the renovation work should be started there as early as possible. Similarly, Vadakara and Tellicherry are also two major railway stations. There also, renovation work should be completed as early as possible.

Sir, these are some major demands from the State of Kerala. I would request the hon. Railway Minister to please allocate sufficient funds for the

development of the State of Kerala. People of Kerala are generating more revenues to the Railways.

Sir, my last request is that the privatisation of Railways should be stopped because common people are travelling in Railways. If Railways is privatised, it would be very difficult for the common people to afford the services of Railways.

With these demands and suggestions, I conclude my speech. Thank you.

***श्री पी.पी. चौधरी (पाली):** संसदीय क्षेत्र पाली के अंतर्गत अजमेर व जोधपुर मंडल के क्रमश: 22 व 25 रेलवे स्टेशन आते हें। उक्त स्टेशनों पर ठहराव एवं मूलभूत सुविधाओं संबंधी आवश्यकताओं के संबंध में माननीय वित्तमंत्री जी से अनुरोध है कि उक्त मांगों पर जनहित को ध्यान में रखते हुए जल्द से जल्द स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें-

रेलवे बोर्ड के नियमानुसार 'किसी भी स्टेशन पर ठहराव हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मापदंडानुसार स्टेशन की प्रतिदिन गाड़ी औसत आय 12716 रुपए से 24506 रुपए के बीच होनी चाहिए। 'मैं आपके समक्ष पाली संसदीय क्षेत्र के महत्वपूर्ण स्टेशनों पर ट्रेनों के ठहराव संबंधी मांगों की सूची निम्नलिखित है, जिन पर नियमानुसार/जनहित में ठहराव स्वीकृति किया जा सकता है-

स्टेशन नाम	**कैटेगरी**	**औसत प्रति दिन प्रति गाड़ी यात्री आय***	**प्रस्तावित ट्रेन**	**कहां से कहां को**	**स्वीकृति का कारण**
मारवाड़ जंक्शन	एनएसजी-4	13011	12957/58	अहमदाबाद से नई दिल्ली	नियमानुसार
रानी	एनएसजी-5	14199	11089/90	भगत की कोठी से पुणे	नियमानुसार
फालना	एनएसजी-4	18613	17037/38	सिकन्दाबाद से बीकानेर	नियमानुसार
पाली मारवाड़	एनएसजी-3	43987	22965/66	भगत की कोठी से बांद्रा	नियमानुसार
जंवाई बांध	एनएसजी-5	11399	12547/48	आगरा कैंट से अहमदाबाद	जनहित में
सोजत रोड	एनएसजी-5	11450	19411/12	अजमेर से अहमदाबाद	जनहित में
सोमेसर	एनएसजी-5	6899	19411/12	अजमेर से अहमदाबाद	जनहित में

* Speech was laid on the Table.

मथानिया	एनएसजी-6	1581	15013/14	जैसलमेर से काठगोदाम	जनहित में
पीपाड़ रोड	एनएसजी-6	1331	22481/82	जोधपुर से दिल्ली सराय रोहिला	जनहित में
पीपाड़ रोड	एनएसजी-5	1331	22477/78	जोधपुर से जयपुर	जनहित में
औसियां	एनएसजी-5	1740	19107/08	अहमदाबाद से जम्मूतवी	जनहित में

*रेलवे बोर्ड मानदंडानुसार अंतिम 6 माह (1 जनवरी 2019 से 30 जून 2019 तक)

निम्नलिखित स्टेशनों पर उनके नाम के आगे दर्शायी गई मूलभूत आवश्यकताओं की पूर्ति की जाए।

स्टेशन का नाम	कैटेगरी	मूलभूत सुविधाओं की आवश्यकताओं का विवरण
मारवाड़ जंक्शन	एनएसजी-4	1. प्लेट फार्म नं. 2 पर टिन शेड का निर्माण की आवश्यकता।
रानी	एनएसजी-5	1.आरयूबी एवं पैदल मार्ग का निर्माण 2.प्लेटफार्म नमबर 2 पर शौचालय 3.टिकट काउंटर मशीन लगवाने बाबत 4.पीने का पानी की व्यवस्था 5.लिफ्ट/एक्सिलेटर 6.जीपीआर चौकी या स्थायी रेलवे पुलिस अधिकारी की नियुक्ति।
फालना	एनएसजी-4	1.अतिरिक्त टीसी पदस्थापन 2.फालना रेलवे चौकी में गाड़ी 3.प्लेटफार्म नं. 1 व 2 के बीच फैंसींग/ग्रील
पाली मारवाड़	एनएसजी-3	1.श्रेणी क्रमोन्नतीकरण 2.प्लेटफार्म नं. 1 अतिरिक्त टीन शेड 3.प्लेटफार्म नं. 2 पर टिन शेड 4.लिफ्ट/एक्सिलेटर
सोजत रोड	एनएसजी-5	1.श्रेणी क्रमोन्नतीकरण 2.प्लेटफार्म नं. 2 पर टीन शेड 3.प्लेटफार्म नं. 2 पर खान-पान हेतु कैंटिन 4.दूसरी ओर अतिरिक्त फुट ओवर ब्रिज

जंवाई बांध	एनएसजी-5	1.श्रेणी क्रमोन्नतीकरण 2.कुलियों की नियुक्ति 3.प्रतिक्षालय कक्ष का निर्माण 4.प्लेटफार्म नं. 2 पर सुलभ शौचालय 5.जवाई बांध स्टेशन का नाम बदलकर सुमेरपुर स्टेशन किया जाए। 6.स्टेशन परिसर में बैंक एटीएम
सोमेसर	एनएसजी-5	1. एफओबी का निर्माण कराने के बाबत।
बांता		1.स्टेशन पर टिकट वेंडिंग मशीन। 2.कोच पोजिशन डिसप्ले
पीपाड़ रोड	एनएसजी-6	1.श्रेणी कमोन्नतीकरण 2.टिकट आरक्षण प्रणाली का समय बढ़ाकर सायं 6 बजे तक करना 3.पीने के पानी की व्यवस्था 4.फुट ओवर ब्रिज
आसारनाड़ा	एनएसजी-6	1. टिकट खिड़की व प्लेटफार्म के बीच 800 मीटर एप्रोच रोड़ (डब्ल्यूपीएम) बनाने के संबंध में
बनाड़	एच.जी.	1.शौचालय का निर्माण 2.50 मीटर सीसी सड़क का निर्माण 3.मेड़ता जोधपुर खंड में भोपालगढ़ रोड पर बनाड़ यार्ड में स्थित समपार सं. 160 (किमी 609/5-6) पर आरओबी निर्माण हेतु रक्षा मंत्रालय से अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करवा कर इसके निर्माण हेतु उचित कार्यवाही करवाना।
मथानिया	एनएसजी-6	1.स्टेशन के निकट कृषि मंडी पर अंडर ब्रिज की आवश्यकता
तिंवरी		1.वर्तमान में रेलवे स्टेशन का लेवल काफी नीचे होने के कारण यात्रियों को चढ़ने-उतरने में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, कई बार दुर्घटनाएं होते-होते बची हैं। अत: तिवंरी रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म का लेवल-अप किया जाए।

पाली संसदीय क्षेत्र से गुजरने वाले पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर परियोजना के अंतर्गत 4 स्टेशन (हरिपरु, चंडावल, आऊवा और जवाली व 1 जंक्शन (मारवाड़ जंक्शन) लगता है। उक्त स्टेशन पर कंटेनर डिपो व मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क स्थापित करने की अपार संभावनाएं हैं। पश्चिमी राजस्थान में डीएफसी परियोजना के लिए मारवाड़ जंक्शन अहम भूमिका निभा सकता है। उक्त स्टेशन से राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 162 की दूरी मात्र 10 किमी है। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 162 दिल्ली से अहमदाबाद के रास्ते मुम्बई को जाता है। इस राजमार्ग के माध्यम से पाली सहित जोधपुर, जैसलमेर, बीकानेर, नागौर, बाड़मेर जिलों से सड़क व रेल द्वारा माल वाहन/कंटेनर आसानी से मारवाड़ जंक्शन पहुंच सकते हैं। पश्चिमी राजस्थान से प्रतिदिन हजारों की संख्या में खनिज, पीओएल, उर्वरक, नमक, कोयला, लोहा, स्टील और खाद्यान्न पदार्थों का ट्रांसपोर्ट किया जाता है। सर्वविदित है कि जोधपुर से लगभग 5000 करोड़ प्रतिवर्ष से अधिक का हैंडीक्राफ्ट भी निर्यात होता है। इसके अतिरिक्त पश्चिमी राजस्थान में दर्जनों सीमेंट फेक्ट्रियों के साथ-साथ यहां के किसानों को भी कंटेनर डिपो व लॉजीस्टिक पार्क स्थापित होने से फायदा मिल सकेगा। मारवाड़ जंक्शन के निकट हजारों एकड़ सरकारी भूमि उपलब्ध है जिसे बिना अवाप्त किए कंटेनर डिपो व मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क स्थापित करने हेतु आवंटन कराया जा सकता है।

मण्डोर एक्सप्रेस 12462 जोधपुर से सांय 19:50 पर रवाना होती है और अगले दिन प्रात: 03:10 मिनट पर अलवर और 04:53 पर रेवाड़ी स्टेशन पर पहुंचती है। रेवाड़ी स्टेशन पर यह ट्रेन समय से पहले प्रात: 4:00 बजे पहुंचकर लगभग 55 मिनट खड़ी रहने के बाद 04:55 पर रेवाड़ी से दिल्ली के लिए रवाना होती है। अलवर से रेवाड़ी की दूरी 74 किमी है, इसे ट्रेन 1 घंटे में पहुंचा देती है, लेकिन रेलवे समय सारणी में इसके लिएए 1 घंटा 45 मिनट आवंटित किया हुआ हे। यह समय सारणी 8 वर्ष पुरानी है, इस रेल लाइन का दोहरीकरण होने के बावजूद अभी तक समय सारणी में परिवर्तन नहीं किया गया है। उक्त ट्रेन के समय में परिवर्तन कर इसे रात्री 20:50 पर जोधपुर से रवाना किया जाना उचित रहेगा, ताकि रेवाड़ी स्टेशन पर इस ट्रेन को 55 मिनट का ठहराव नहीं करना होगा।

*SHRI ANNASAHEB SHANKAR JOLLE (CHIKKODI): Indian Railways has been a life-line for so many Indians. The Government of India has given primary importance to infrastructure, especially in railways. Dedicated freight corridors are being developed to improve logistics across India.

The Government's idea of privatisation of passenger services will go long way in improving effective service delivery and quality improvisation.

I request the Hon'ble Minister to kindly consider Kolhapur – Belagavi rail line which will help lakhs of citizens in border areas of both the states of Karnataka and Maharashtra.

Indian Railways in coming years will achieve better efficiency along with several social service obligations.

* Speech was laid on the Table.

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद): सभापति महोदय, धन्यवाद। देश की बदली हुई परिस्थितियों में आप चेयर पर विराजमान हैं और रेल बजट के ऊपर पार्टी की तरफ से मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। महोदय, पहले काफी वक्ताओं ने बहुत विस्तार से रेलवे के ऊपर चर्चा की। मैं भी मिनिस्ट्री ऑफ रेलवेज़ की डिमांड फॉर ग्रांट्स वर्ष 2020-2021 के समर्थन में बोलने के लिए यहाँ सदन में खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, पूरी दुनिया में हिन्दुस्तान की रेलवेज का नम्बर भले ही तीसरा है, जो पूरे देश के अंदर रेलवे ट्रैक बिछा हुआ है, उसमें विश्व में हमारा नम्बर तीसरा है। लगभग 68 हजार किलोमीटर का रेलमार्ग हमारे देश में है, लेकिन हम लोगों को यात्रा कराने में दुनिया में पहले नम्बर पर हैं। 840 करोड़ लोगों को 68 हजार किलोमीटर के रेलवे ट्रैक के ऊपर हमारी रेलवे हर साल यात्रा कराती है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से इस देश के प्रधान मंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी का आभार व्यक्त करता हूँ। चूँकि रेलवे का हमारा बजट पहले अलग आता था, अब यह सामान्य बजट के साथ क्लब हुआ है, अब मुख्य बजट में रेलवे आता है। मैं वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी, रेल मंत्री माननीय पीयूष गोयल जी और रेल राज्य मंत्री जी का बहुत हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ, अभिनन्दन करता हूँ कि लगातार पिछले 5-6 सालों से रेलवे ने उत्तरोत्तर प्रगति की है, कई क्षेत्रों में माइलस्टोन स्थापित किए हैं। मुझे लगता है कि शायद इस महान सदन में अगर हम रेलवे के उन हजारों-हजार कर्मचारियों का उल्लेख नहीं करेंगे, जिनके कारण इस देश में, अगर हमें सुरक्षित रखने का काम हमारी सेना करती है, तो हिन्दुस्तान में 24 घंटे, पूरे हफ्ते, 365 दिन अगर हमारा रेलवे का पहिया नहीं रूकता तो वह उन सामर्थ्यवान कर्मचारियों, अधिकारियों की वजह से है, जो लगातार इस देश में रेलवे के माध्यम से, रेलवे के कल्याण के लिए, इस देश के यात्रियों की सेवा करने में अपने जीवन का महत्वपूर्ण योगदान देते हैं। इस सदन के माध्यम से हम उनका भी अभिनन्दन करते हैं।

हमारे वर्ष 2020-21 के मुख्य बजट में रेलवे के लिए लगभग 70 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है और 1.61 लाख करोड़ रुपये के पूंजीगत व्यय का प्रावधान हमारे बजट में है। मुझे लगता है कि जो हमारा फाइनेन्शियल स्ट्रक्चर है, उसमें बहुत विस्तार से जाने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन मुझे लगता है कि कहीं न कहीं अब वह समय आ गया है कि रेलवे जिस गति से इस देश में बेहतरी के लिए काम कर रहा है, उसके सहयोग की आवश्यकता है।

इस बजट में 12 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान नई रेल लाइनों के लिए किया गया है। मुझे लगता है कि इसे और बढ़ाने की आवश्यकता थी। आगे आने वाले समय में जब वित्तीय प्रबंधन, वित्तीय स्थिति बेहतर होगी, तो शायद नई रेल लाइनों में जो हम 12 हजार करोड़ रुपये का व्यय करने जा रहे हैं, शायद रेल मंत्रालय को वित्त मंत्रालय से इसके लिए और पैसा मिलेगा, ऐसी अपेक्षा के साथ मैं आपके समक्ष यह बात रखता हूँ।

जो हमारे यात्री सवारी डिब्बे हैं और बेहतर इंजन के ऊपर भी लगातार मंत्रालय और सरकार ने काम किया है। 1650 करोड़ रुपये का प्रावधान नये डिब्बों और इंजन के लिए भी किया गया है।

महोदय, सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि रेलवे ने किराया नहीं बढ़ाया है। बहुत आंशिक किराया वृद्धि के बावजूद सुविधाओं के ऊपर लगातार हमारी सरकार और रेल विभाग ने काम किया है। इस बजट में 2750 करोड़ रुपये की एक बड़ी राशि का प्रावधान यात्री सुविधाओं के लिए किया गया है। मुझे लगता है कि अगर भविष्य में इसे और बढ़ाया जाएगा तो शायद अनुचित नहीं होगा। 2 लाख 25 हजार 613 करोड़ रुपये की आय परिचालन से होती है। एक बड़ी आय का आधार हमारी रेलवे है। वर्ष 2019-20 के मुकाबले इसमें 9.6 परसेंट की वृद्धि हुई है। रेलवे हमारी आय का साधन नहीं है। हमारी सरकार ने इस देश में एक तंत्र विकसित किया है कि जरूरी नहीं है कि हर चीज को हम एक आय का साधन बनाएं। बहुत सी चीजें ऐसी हैं, जो जनता की सुविधा के लिए, जनता के हित के लिए इस देश में हमारी सरकार ने चलाई हैं, रेल भी उसमें से एक माध्यम है। मुझे लगता है कि सबसे महत्वपूर्ण निर्णय इस बजट में यह किया गया है कि रेलवे के पास

सरप्लस लैंड बहुत है। रेलवे पटरियों के किनारे पूरे हिन्दुस्तान में हजारों-हजार एकड़ जमीन हजारों किलोमीटर के क्षेत्र में फैली हुई है। हमारी सरकार ने सौर ऊर्जा के संयंत्र स्थापित करने का एक प्रोग्राम बनाया है, मुझे लगता है कि इससे बेहतर निर्णय पहले कभी रेल मंत्रालय ने नहीं लिया होगा। इससे दो काम होंगे, एक तो अतिक्रमण से मुक्ति मिलेगी, सरप्लस लैंड का हम बेहतर उपयोग कर पाएंगे और दूसरा जो हम महंगे साधनों से बिजली का उत्पादन करते हैं, उस बिजली की बचत करते हुए सौर ऊर्जा से बनी हुई बिजली का उपयोग रेलवे भी करेगा और सरप्लस बिजली को हम बाहर बाजार में बेचकर रेलवे की आय बढ़ाने का भी काम कर सकते हैं।

हम लगातार अखबारों के माध्यम से और सदन में चर्चा के द्वारा देखते हैं कि पीपीपी मोड पर कई बार लोग कटाक्ष करते हैं। हमारी सरकार ने यह फैसला किया है कि करीब 150 ट्रेनें निजी भागीदारी के आधार पर संचालित की जाएगी। हमने पूरी दुनिया में देखा है कि प्राइवेट सेक्टर इस क्षेत्र में है। हिन्दुस्तान में बहुत-सी चीजे हैं, जिन्हें सरकार संचालित करती है। लेकिन जो डेवलप कंट्रीज हैं, यूरोप के देश हैं, जो विकसित राष्ट्र हैं, वहाँ हर काम सरकार नहीं करती है। सरकार व्यवसाय और धंधे करने का काम नहीं करती, बल्कि बेहतर तरीके से देश चले, सरकार इस पर फोकस करती है। रेलवे पीपीपी मोड के साथ अपने नियंत्रण में चीजों को रखते हुए आगे बढ़ रही है। मैं समझता हूँ कि यह सबसे ज्यादा स्वागतयोग्य कदम है। इस पर और ताकत से काम करने की आवश्यकता है। एक बार पीपीपी मोड पर जाने के बाद बेहतर सेवाएँ मिलेंगी तथा समय का बेहतर प्रबंधन होगा। लोगों की एक मानसिकता है कि अगर हम अच्छा पैसा खर्च कर रहे हैं तो हमको बेहतर सुविधा मिले। मुझे लगता है कि आगे आने वाले समय में यह सुविधा मिलने वाली है। किसानों के लिए रेलवे में कभी कोई स्थान नहीं होता था। कभी रेलवे भी किसानों की बात करेगा, इस देश में किसी व्यवस्था में यह सोचा नहीं गया था।

महोदय, मैं आपके माध्यम से इस देश के प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। जब से उन्होंने इस देश में प्रधान मंत्री का दायित्व संभाला है, तब से किसान और गरीब की बात हर जगह की जाती है। जहाँ भी गुंजाइश बनती है, किसान की मदद करने का काम हमारी सरकार

करती है। रेलवे भी कृषि उत्पाद के लिए काम करेगी, जो पहले किसान कल्पना भी नहीं कर सकता था। यदि उसकी सब्जी, फल और फूल के उत्पादन को बाहर भेजना है तो उसके लिए कोई संसाधन नहीं होता था। किसानों के लिए रेल के माध्यम से पीपीपी मोड में एक नया कॉन्सेप्ट आया है। मुझे लगता है कि यह एक क्रांतिकारी निर्णय है। मुझे लगता है कि आगे आने वाले समय में रेलवे को कोल और दूसरी चीजों के बाद सर्वाधिक आमदनी होने वाली है। आगे आने वाले समय में कृषि उत्पाद के ट्रांसपोर्टेशन के आधार पर आय में वृद्धि होगी और किसानों को भी उसका लाभ मिलेगा।

आज किसान फलों का उत्पादन नहीं करते हैं, फूलों का उत्पादन नहीं करते हैं, क्योंकि उनको मालूम है कि हम तैयार भी कर लेंगे तो निर्धारित समय में इन चीजों को बाहर भेज नहीं पाएंगे। अगर किसी ने जबलपुर में कोई फल तैयार किया है, तो मुम्बई भेजने में उसका माल ही रास्ते में सड़ जाता है। अब किसान ट्रेन के माध्यम से बेहतर गति के साथ अपने माल को बड़े शहरों तक भेज सकते हैं। रेफ्रिजरेटर पार्सल वैन एक कोल्ड स्टोरेज की तरह है। हमारे फ्रीजर की तरह रेफ्रिजरेटर ट्रेन के रूप में इस तरह के उत्पादों को भेज सकते हैं। जो ठंडे उत्पादन है, जैसे आइसक्रीम है, दूसरी अन्य चीजे हैं, फल है, इन सभी चीजों को हम रेफ्रिजरेटर वैन में भेज सकेंगे। इससे किसानों, उत्पादकों और रेलवे को भी लाभ होने की उम्मीद है।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि आज तेजस ट्रेन का कॉन्सेप्ट लाया गया है। पर्यटन स्थलों को जोड़ने का काम तेजस ट्रेन करेगी। हिन्दुस्तान में पहले आदमी को प्लान करना पड़ता था, अगर उसे कहीं पर्यटन पर निकलना है तो सोचना पड़ता था कि किस ट्रेन से जाएंगे, बीच में कहाँ जर्नी ब्रेक करना है, फिर कौन-सी ट्रेन से हमको जुड़ना है। अब इस कॉन्सेप्ट में सीधे आपकी पर्यटन ट्रेन है। उसको पता है कि अगर आपके लिए राजस्थान, यूपी से होकर टूरिज्म के लिए कोई ट्रेन निकली है तो उसमें ये स्टेशंस कवर होंगे। अगर मध्य प्रदेश से महाराष्ट्र के क्षेत्र में कोई तेजस ट्रेन चल रही है तो उसमें ये टूरिस्ट सेन्टर्स कवर होंगे। इससे

हमारे टूरिस्ट को भी आसानी होगी। जो यात्री पर्यटन पर जाना चाहते हैं, उनका एक निर्धारित व्यवस्था के तहत प्रोग्राम रहेगा कि वे तेजस ट्रेन का उपयोग कर सकते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यहाँ कहना चाहता हूँ, हमारे रेल राज्य मंत्री जी यहाँ विराजमान है। मैं उनसे कहना चाहता हूँ। जैसे मेरा संसदीय क्षेत्र है, वहाँ पंचमढ़ी एक बड़ा टूरिस्ट सेन्टर है। मड़ई, सतपुड़ा की पहाड़ियों में हमारा रिजर्व फॉरेस्ट है। सतपुड़ा रिजर्व फॉरेस्ट है, उसमें मड़ई एक बड़ा टूरिज्म सेन्टर बना है। नर्मदा के किनारे ब्राह्माण घाट है, वह एक बड़ा टूरिस्ट सेन्टर है और वहाँ लाखों लोग आते हैं। यहाँ जो रेलवे स्टेशन टूरिस्ट सेन्टर्स को जोड़ते हैं, मुझे लगता है कि उनको विकसित करने की आवश्यकता है। ब्राह्माण घाट की जो रेलवे स्टेशन है, वह करेली स्टेशन है, उसको अपग्रेड करने की आवश्यकता है। यह जबलपुर जोन में आता है। वहाँ ट्रेनों का स्टॉपेजेज़, स्टेशन का बेहतरीकरण करना बहुत आवश्यक है। पंचमढ़ी के लिए हमारा पिपरिया स्टेशन है। उसको मॉडल स्टेशन में लिया गया है। रेलवे मंत्रालय ने वहाँ बहुत काम किया है, लेकिन अभी भी कुछ काम करने की आवश्यकता है। चूंकि पंचमढ़ी मध्य भारत का इकलौता हिल स्टेशन है।

वहां हजारों की संख्या में देशी और विदेशी पर्यटक आते हैं। उनको बेहतर सुविधाएं देने के लिए इन स्टेशंस को अपग्रेड करने की जरूरत है। तेजस जैसी ट्रेन को वहां रोक कर यात्रियों को सुविधा देने की आवश्यकता है। सोहागपुर स्टेशन हमारे मड़ई टूरिस्ट सेंटर का एक प्रमुख रेलवे स्टेशन है। इसको भी अपग्रेड करके, स्टॉपेजेज़ बढ़ाकर, बेहतर सुविधाएं देकर, हम इसमें काम कर सकते हैं। तेजस जैसी ट्रेन को यात्री मिलें, इनको स्टॉपेजेज़ देंगे, जो बेहतर टूरिस्ट सेंटर्स हैं, उनसे जोड़ेंगे तो शायद इन ट्रेन्स की सार्थकता भी सिद्ध होगी।

वित्त मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में उल्लेख किया कि हम एक आदर्श किराया नियम की पॉलिसी बनाएंगे। मुझे लगता है कि इस पर काम करने की आवश्यकता है। सदन में बैठे हुए मेरे साथी सांसद इस बात से सहमत होंगे कि अब दो रुपये, चार रुपये भाड़ा बढ़ने से यात्री को फर्क नहीं पड़ता है। यात्री को फर्क पड़ता है बेहतर सुविधाओं से। कितना भाड़ा बढ़ा, यह महत्वपूर्ण

नहीं है, यात्री को कितनी सुविधाएं बढ़कर मिल रही हैं, यह बहुत महत्वपूर्ण है। इस पर चिंतन करने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, रेलवे में वर्ष 2020 से लेकर वर्ष 2030 के बीच 50 लाख करोड़ रुपये के निवेश की आवश्यकता है। आप कल्पना करिए कि अगर इतनी बड़ी राशि, 50 लाख करोड़ रुपये हमें रेलवे में इनवेस्टमेंट के लिए चाहिए, तो इसके लिए हमें पीपीपी मोड पर जाना पड़ेगा, प्राइवेट सैक्टर से निवेश कराने पड़ेंगे और कहीं न कहीं किराये की पॉलिसी को हमें कुछ इस तरह से लाना पड़ेगा कि सुचारु रूप से रेलवे का संचालन हो सके।

सभापति महोदय, मैं उदाहरण के रूप में कहना चाहता हूं कि 1.1.2020 में जो किराया बढ़ा, पूरे देश में बवाल में मचा, टीवी पर फ्लैश चलता रहा कि भारी वृद्धि और आम गरीब आदमी की जेब में डाका डाला। आप कल्पना करिए, साधारण किराया 1 पैसे प्रति किलोमीटर, नॉमिनल चार्ज है, 400 किलोमीटर अगर मुंबई जाना है, 4 रुपये अगर बढ़ गए, तो कुछ फर्क नहीं पड़ता। इस देश में 500 किलोमीटर पर 5 रुपये का अगर भाड़ा बढ़ा है, तो इससे कोई अंतर नहीं पड़ता है। अंतर केवल टीवी के ऊपर पड़ता है और इस सदन में जब चर्चा होती है, उस समय पड़ता है। इन चीजों पर कहीं न कहीं हमें विराम लगाना पड़ेगा। हमको यह सोचना पड़ेगा कि एक सिस्टम को चलाने के लिए, देश में एक बेहतर व्यवस्था देने के लिए इन छोटी-छोटी चीजों को हमें दरकिनार करना पड़ेगा।

महोदय, मैं सरकार को धन्यवाद भी देना चाहता हूं। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude. Your Party has a number of Members to speak.

श्री उदय प्रताप सिंह : माननीय पीयूष गोयल जी और राज्य मंत्री श्री अंगड़ी जी यहां विराजमान हैं। मैं चार-पांच मिनट में खत्म कर दूंगा। मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने लगातार 5-6 सालों में अच्छा काम किया। मैं अपने संसदीय क्षेत्र का उदाहरण देना चाहता हूं। हमारे यहां

केवल दो रेल फाटक बचे हैं, जिनमें रेल ओवर ब्रिज देना है। एक साथ 9 रेल ओवर ब्रिजेज़ का निर्माण हुआ। ऐसा पहले कभी नहीं हुआ। ऐसा पार्लियामेंट्री एरिया है हमारा पौने तीन सौ किलोमीटर का, जहां पर 19-20 रेलवे स्टेशंस हैं, सैकड़ों गाड़ियां वहां से रोज गुजरती हैं, देश का सबसे बड़ा जंक्शन इटारसी हमारे यहां है, साढ़े तीन सौ से ज्यादा सवारी गाड़ियां वहां से रोज जाती हैं। आप कल्पना करिए, हर रेलवे क्रॉसिंग को रेल ओवर ब्रिज में परिवर्तित करने का काम हमारी इसी सरकार ने, इसी रेल मिनिस्ट्री ने किया है। हम उनको धन्यवाद देना चाहते हैं।

हमारे यहां एक बड़ी समस्या थी कि आजादी के 70-75 सालों के बाद भी कई जगहें ऐसी थीं, जहां सिंगल ट्रैक था। मुंबई-हावड़ा इस देश का बिजिएस्ट ट्रैक है और बीच-बीच में 4-4, 6-6 किलोमीटर सिंगल ट्रैक था, जहां ट्रेनें लगातार खड़ी रहती थीं। जब एक ट्रेन क्रॉस हो जाती थी, तब दूसरी ट्रेन जाती थी। इसी मिनिस्ट्री ने, माननीय पीयूष गोयल जी के मंत्री रहते हुए, वहां पर डबल ट्रैक किया है, इलेक्ट्रिफिकेशन कराया है और एडीशनल पुल का निर्माण कराया है। हम इसके लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहेंगे।

महोदय, मैं आपके माध्यम से अपने संसदीय क्षेत्र के कुछ इश्यूज़ माननीय मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं। इंदौर-बुधनी-गाडरवारा एक नई रेल लाइन हमारे यहां स्वीकृत हुई थी, जिसके लिए लगभग 3,200 करोड़ रुपये जारी भी हुए, लेकिन वह इंदौर से बुधनी तक हुआ है। बुधनी से गाडरवारा प्रोग्राम को अभी रोका गया है। मैं मंत्री जी से आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि वह एनाउंस हो चुका है, उसका भूमि पूजन हो चुका है।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now. You come to the final point.

श्री उदय प्रताप सिंह : हमारी पूर्व विदेश मंत्री सुषमा जी ने उस कार्यक्रम को किया था। सुषमा जी की स्मृति में हम सबने घोषणा की है। उस रेलवे ट्रैक को बुधनी से गाडरवारा तक हर हाल में जोड़ा जाए। इसको आगे बढ़ाने की आवश्यकता है।

दूसरा, सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि जो हमारे यहां स्टेशंस हैं, जैसा मैंने कहा कि सोहागपुर बड़ा महत्वपूर्ण स्टेशन है, लोग वहां लगातर मांग कर रहे हैं।

जबलपुर-नई दिल्ली ट्रेन की स्टॉपेज की वहां मांग कर रहे हैं, करेली में अवेरनाइट ट्रेन का स्टॉपेज मिले, इसके लिए भी हम मांग कर रहे हैं। गाडरवार रेलवे स्टेशन पर संघमित्रा एक्सप्रेस ट्रेन की स्टॉपेज की मांग कर रहा हूं।

शिवनी मालवा स्टेशन है, कामायनी एक्सप्रेस की स्टॉपेज के लिए मांग कर रहे हैं। जबलपुर-भोपाल के बीच एक छोटी ट्रेन चलती है। फास्ट पैसेंजर्स एक लोकल ट्रेन है, वहां छोटे-छोटे स्टेशन हैं। जुनेटा, गुरमखेरी और बुहानी स्टेशन हैं, इन छोटे-छोटे स्टेशनों पर कम से कम लोकल ट्रेन को रोकने का प्रावधान आप करेंगे, ऐसी माननीय मंत्री जी से मेरी अपेक्षा है।

मैं एक आग्रह करना चाहता हूं, दो स्टेशन हैं, जहां सवारियां ज्यादा हैं, जहां ट्रेनों के स्टॉपेज हैं, करेली, सुहागपुर और सिवनी मालवा है, इन स्टेशनों पर कोच डिस्पले सिस्टम बहुत जरूरी है। इसके बगैर बुजुर्ग यात्रियों को डिब्बों को खोजने में परेशानी होती है, कोच डिस्पले सिस्टम से यात्रियों को राहत मिलती है। मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूं।

इसी आग्रह के साथ भोपाल से वीना और भोपाल से इटारसी बड़ा स्टॉपेज है, यहां से हजारों की संख्या में लोग जाते हैं। यहां मेमू ट्रेन का प्रावधान हो गया है, उसे शीघ्र वहां चालू कराया जाए। ऐसी मैं रेल मंत्रालय से अपेक्षा करता हूं। मैं पुन: आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री अंगड़ी जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूं कि आपने रेलवे में बेहतर काम किया है, बेहतर संभावना से आगे बढ़ रहे हैं। भविष्य बहुत बेहतर होगा।

SHRI HIBI EDEN (ERNAKULAM): Sir, as per rule, there should be at least 10 per cent Members present in the House to run its business. But, at present, there are less than 10 per cent Member present here. *....(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON: No. The House is run by consensus.

***डॉ. संघमित्रा मौर्या (बदायूं)**: मैं भारत सरकार द्वारा किए जा रहे कार्यों, जनता की भावनाओं को ध्यान में रखकर लगातार आदरणीय मोदी जी के नेतृत्व में जिस तरह सरकार लगातार काम कर रही है निसंदेह बहुत ही सराहनीय है। हम इस बजट का समर्थन करते हैं। मैं उत्तर प्रदेश के अति पिछड़े क्षेत्र 'बदायूं' लोकसभा क्षेत्र का नेतृत्व करती हूं। आज देश बढ़ रहा है, प्रदेश बढ़ रहा है लेकिन कहीं ना कहीं हमारा बदायूं पिछड़ा का पिछड़ा है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगी कि हमारे क्षेत्र में ट्रेन की पटरी तो है किंतु ट्रेन बदायूं से लखनऊ या बदायूं से दिल्ली को आज भी नहीं मिल पाई है। मैं अनुरोध करना चाहूंगी कि इस पर विचार कर उचित कार्यवाही की जाए। बरेली से चलने वाली ट्रेन को हम बदायूं से चला सकते हैं। पहले इस पर कार्य हुआ है लेकिन वह कागज तक ही सीमित रह गया है। आज देश के यशस्वी प्रधानमंत्री आदरणीय नरेंद्र मोदी जी के कार्य करने की क्षमता और लगन को देखकर हमारे देवतुल्य जनता की उम्मीदें भी जाग गई हैं और आस लगाए बैठी हैं, इसलिए मैं चाहूंगी कि इस पर विचार किया जाए। साथ ही साथ संभल जिले के विधानसभा गुन्नौर जो कि हमारी लोकसभा क्षेत्र बदायूं में ही आता है, गुन्नौर स्थित धनारी स्टेशन से होकर गुजरने वाली गाड़ी बांदीकुई - बरेली पैसेंजर गाड़ी संख्या 54461/62 (ऋषिकेश-आगरा- बांदीकुई) है, का ठहराव स्थानीय जनता के व्यवसाय, शिक्षा व रोजगार हेतु अन्य गंतव्य को जाने वाली यात्रियों के साथ-साथ आसपास के जनपदों के लिए भी उपयुक्त आवागमन का साधन बनेगा। साथ ही साथ गुन्नौर के ही बबराला स्टेशन से गुजरने वाली 'महाकाल एक्सप्रेस' का भी ठहराव चाहती हूं जिससे आवागमन के साथ-साथ हमारे क्षेत्रवासियों को महाकाल दर्शन का भी लाभ मिल सके। सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास जैसे नारे को हम सार्थक कर सके, आजादी के 72 वर्ष भी तमाम सरकारी संस्थानों से दूर बदायूं के लोग भी उसका लाभ ले सके।

---

* Speech was laid on the Table.

इस उम्मीद और विश्वास के साथ अपनी बात को विराम देती हूं कि इस बार हमारी बदायूं की सम्मानित जनता को निराशा नहीं मिलेगी, वहां के लोग भी तेज रफ्तार पकड़ कर विकास की ओर बढ़ सकेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

*__SUSHRI S. JOTHIMANI (KARUR):__ I would like to express my views on the Demands for Grants to the Ministry of Railways, under the Union Budget 2020-21. In the last few year, Railways has been struggling to generate it own revenue. Railways' operating ration has consistently been higher than 90% in the past several years, which indicates that its capacity to generate operational surplus is low. The growth rate or Railways' earnings from its core business of running freight and passenger trains have been declining. This is due to a decline in the growth of both freight and passenger traffic. Railways are also steadily losing traffic share to other modes of transport. The Government must take immediate steps to reduce the rush-hour crowds in local trains and metros in cities, especially in Mumbai, Chennai and Delhi. The Government is also planning to privatise the life line of the country – the railways.

I would like to draw your kind attention to the following important matters related to my Parliamentary Constituency of Karur in Tamil Nadu:

To announce a new railway scheme and proposals for the construction of new lines in Aravakurichi, Karur, Viralimalai and Manapparai assembly constituencies situated in the Karur parliamentary constituency of Tamil Nadu. The construction of subway or Rail Over Bridge near Mayanur railway station

* Speech was laid on the Table.

level crossing is of utmost urgency. It will help to reduce the enormous wait time and traffic jam of the vehicles travelling to Trichy and Namakkal. Kindly ensure the installation of a ROB or development of a subway in the area; and Rail Over Bridge (ROB) need to be constructed at railway crossing along the Velayudhampalayam – Erode TNPL Paper Mill road. Provision of appropriate funds will go a long way in avoiding accidents and providing benefits to the locals. I request the Government to ensure that trains that are going to Mumbai, Delhi and Tirupati halt at Manapaarai railway station, which falls under the Manapparai assembly constituency; to issue an order which would ensure that the Pazhani Express train would stop at Eriyodu and Gujiliyampparai which fall under Vedasanthur assembly constituency; and to take necessary action for the continued smooth functioning of Vadamadurai railway station which comes under the Vedasanthur assembly constituency.

A constructive suggestion would be to enhance employment opportunities for the differently-abled and specially-abled persons at Railway Stations and under the Ministry at various levels to take the Government's Accessible India Campaign or Sugamya Bharat Abhiyan for 'divyang' persons forward. Medical facilities are unavailable in the mornings at Karur railway station. There is a need for constructing a medical centre/24x7 assistance both at railway stations in Karur at the earliest and also consider the doubling of Salem-Karur-Dindigul railway lines to improve the connectivity of Karur with the rest of the country.

The railways may face a shortfall in actual revenue are calculated at the assumption of 10 percent of the growth rate of GDP, as against the current year's growth rate of merely 5 per cent. Nothing was mentioned in the budget about increasing actual infrastructure of laying new tracks, expanding new lines or building new yards. Rs. 5,600 crore have been allocated for the bullet train project between Mumba and Ahmedabad, however, no new local trains have been announced for the financial capital of the country. Furthermore, farmers have been opposing the project and acquisition of their land.

Net Revenue, as noted by the Standing Committee on Railways has been a drastic reduction since 2015-2016. The Railways, under the BJP Government, has been failing to compete with other modes of transportation. Railway fares were hiked from 1st January 2020, onwards. The Railways Budget is not in the interest of the common people. The railways should operate trains for farmers for the transportation of their perishable goods on affordable costs to markets. With these words, I conclude. Thank you.

*SHRI K. SHANMUGA SUNDARAM (POLLACHI) : I would like to inform that the under mentioned railway facilities to the public/students/business people/ pilgrims and tourist centre of my Pollachi Constituency are to be included in the Demand for Grants for the year 2020-2021. This issue has been brought to the Southern Railway Zonal General Manager, Chennai and Divisional Railway Manager, Salem in the past. But the main demand for overnight train service to Bengaluru and restoration of Coimbatore-Rameshwaram, Coimbatore-Kollam Express trains are pending for more than 3 years. Moreover, Coimbatore was identified for Smart City and development of all the transport facilities to the public are very much needed at the earliest.

In the past in the year 2007, the then Honourable Minister of Railways has announced a new over night train from Coimbatore-Bengaluru for the benefit of Business people, officer goers in IT Sector, school and college students and ordinary public who are going for a work at Bengaluru. The commuters from Bangalore/Coimbatore are experiencing have to depend on the road transport by spending huge amount and time. So, it is a dire need of the Coimbatore/Bengaluru people to have overnight facility.

In the past, before commissioning of Podanur-Dindigul gauge conversion work, said trains are operated via Podanur, Kinathukadavu, Pollachi, Dindigul, Madurai which is the shortest route to the pilgrims, business community of Nilgris, Coimbatore and southern districts of Tamil

* Speech was laid on the Table.

Nadu. Even after the gauge conversion work completed and Coimbatore-Madurai train is operated via Podanur, Kinathukadavu, restoration of these two trains are not coming into operation for the benefit of the public. So, serious consideration is needed since this stretch is will garner more revenue for the railway.

In this train route many famous temples, tourist centres, vegetable hub at Oddanchatram, wholesale fruit market and tourist centres are also available. Business community and unorganised/organised employees/pilgrims from Coimbatore and Nilgris are depending on the costly and time consuming road transport when compared to the railway. So, to suit their convenience and benefit, a day time Intercity train is needed which will be financially viable route and will connect all the southern districts.

I would like to point out that there is no direct train service to Nagercoil which is a Trade and Tourist Centre in Tamil Nadu. Presently, one passenger train to Nagercoil. If a direct train Coimbatore to Nagercoil is introduced via Podanur, Pollachi, Palani, Madurai it will save more than 2 hours journey time to the commuters of Coimbatore and Nilgri districts. Tirupur is known as Dollar city across the world and a new train service from Tirupur to Chennai be introduced and named as “DOLLAR CITY” as like Charan Express from Coimbatore and Yercud Express from Erode. There is no direct service to Chennai Egmore in the shortest route of Podanur, Pollachi, Dindigul, Salem to cater the needs of Coimbatore, Pollachi and Dindigul people for their needs. So, one more new train to Chennai – Egmore via Pollachi be introduced for the

needs of coconut business and allied agriculture products. Conventional rakes used in the Chennai-Coimbatore (12680/12679) Intercity Express were replaced with the latest LHB rakes. So, these conventional rakes be used for the Coimbatore-Madurai new train service and operated.

Irugur is having a railway station in which goods store yard is functioning. It is situated on the Kerala-Tamil Nadu National Highways. It is very nearer to the Coimbatore International Airport. There is not sufficient length of platform of the train length. Daily, more than 200 commuters are using this facility by travelling inn public bus and then catch a train for their journey to reach their work place. So expansion of platform length will only cater the needs of the public of Irugur. So, it shall be considered at the earliest.

There is a need to provide stoppage to Train No. 12083 (Mayiladuthurai – Coimbatore); Train No. 22669 (Nagercoil – Coimbatore); Train No. 12675 (Chennai – Coimbatore); and Train No. 11013 (Mumbai CST – Coimbatore)at Coimbatore Railway Station. The above said trains are crossing without stoppage at the North Coimbatore Railway station which is very inconvenience to the people of R.S Puram and Saibaba Colony and Gandhipuram Kavundampalayam area people.

I shall be thankful to the Government if it would consider the above said train facility required for the people of Coimbatore Constituency and arrange to sanction the new train services which would benefit the Business community, Traders, pilgrims, tourist centres.

HON. CHAIRPERSON : Shri S.T. Hasan.

डॉ. एस. टी. हसन (मुरादाबाद): सभापति महोदय, मैं मुरादाबाद शहर से आता हूं। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं, यह पीतल नगरी के नाम से मशहूर है। पूरी दुनिया में इसके आर्टिजन के ऐसे आइटम्स बनाते हैं जो मशीनें भी नहीं बना सकतीं। मैंने पिछले बजट सेशन में भी इस बात की डिमांड्स की थी, यह मुरादाबाद की बहुत पुरानी डिमांड है। मुरादाबाद से मुम्बई के लिए एक ट्रेन चलाई जाए। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि मुझे अधिकारियों ने लिख कर दिया कि आपके रेलवे स्टेशन पर फेसिलिटीज नहीं हैं। अगर वह फेसिलिटीज मुहैया कराना हमारा काम है तो हम यहां बेकार बोल रहे हैं। यह काम तो डिपार्टमेंट का है कि वे वहां फेसिलिटीज उपलब्ध कराएं। हम लोग जो डिमांड्स करते हैं उसके ऊपर पर पूरा ध्यान दे, इफ एंड बट न करें।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मुरादाबाद से तकरीबन पन्द्रह से बीस हजार करोड़ रुपये का एक्सपोर्ट हुआ करता था, लेकिन यह कम होते-होते तकरीबन पांच हजार करोड़ रुपये पर आ गया है। जिसकी बहुत सारी वजहें है, डब्ल्यूटीओ की वजह से बहुत परेशानियां हैं। हमारी सब्सिडीज कम कर दी गई हैं। जो काम हम कर सकते हैं, मेरी रेल मंत्री जी से दरख्वास्त है कि मुरादाबाद या जहां से भी यह एक्सपोर्ट होता है, वहां से फ्रेट के ऊपर बड़ी सब्सिडी दी जाए। मुरादाबाद से कन्टेनर में भेजने के लिए तकरीबन एक लाख रुपये लगता है, जबकि चीन, वियतनाम और कम्बोडिया से तुलना करे तो वे लोग बहुत मामूली फेयर लेते हैं और सब्सिडी देते हैं। उन्होंने हमारा मार्केट कैप्चर कर रखा है। मेरी दरख्वास्त है कि रेलवे भी इसमें हाथ बटाए और यह हम सबकी जिम्मेदारी है। आप देख रहे हैं कि डॉलर और रुपये के रेट में कितना बड़ा फर्क होता जा रहा है। अगर एक्सपोर्ट ही तबाह हो गया तो डॉलर के मुकाबले रुपये का रेट कहां से कहां पहुंचेगा, हमारी इकोनॉमी कहां जाएगी? मेरी आपसे दरख्वास्त है इसमें जबर्दस्त सब्सिडी दी जाए, ताकि एक्सपोटर्स अपना एक्सपोर्ट कर सकें और फॉरेन एक्सचेंज मिल सके।

अभी हमारे एक मित्र ने सुझाव दिया कि रेवेन्यू बढ़ना चाहिए, मैं इसके मत में हूं कि आप अपना रेवेन्यू ज्यादा से ज्यादा बढ़ाएं, दूसरे तरीकों से भी बढ़ाएं। आपकी जो जमीन स्ट्रेटिजिक

जगहों पर है, वहां पर आप बड़े-बड़े मॉल बना सकते हैं, शॉप्स बना सकते हैं। आज मॉल्स का जमाना है और इससे बहुत बड़ी आमदनी रेलवे को भी होगी जो जमीनें बेकार पड़ी हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि तीन दिन पहले मैं एक डेलीगेशन से मिला था, मुरादाबाद में 10/10 की 165 दुकानें सड़क के किनारे हैं। ये लोग बराबर किराया देते थे, किसी टेक्नीसिटीज़ की वजह से 15-20 सालों से किराया नहीं दे पाए हैं। ये लोग 50 सालों से किराया देते रहे हैं, अधिकारियों ने इनको हटाने का आदेश दिया है। ये 165 परिवार कहां जाएंगे? उनके बच्चे क्या करेंगे? हमें कुछ न कुछ ह्यूमन एंगल भी देखना चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी का शुक्रगुजार हूं कि आपने बड़े ध्यान से हमारी बात सुनी थी, गरीबों की बात सुनी थी और फौरन अधिकारी को बुलाकर डायरेक्शन भी दी थी। मेरी आपसे दरख्वास्त है कि हमदर्दाना तरीके से इस बात पर गौर करें।

मेरी कुछ लोकल प्राब्लम्स हैं, हमारे यहां रोशनपुर बहेड़ी, सीतापुर के बीच में अंग्रेजों के जमाने से एक लाइन पर क्रासिंग थी, उसे अचानक बंद कर दिया गया। किसानों को इधर-उधर जाने में कई किलोमीटर का फासला तय करना पड़ता है। मैंने इसके बारे में माननीय मंत्री जी से बात की थी, मुझे अधिकारियों ने जवाब दिया कि एक किलोमीटर के ऊपर यह क्रासिंग है, हम इसे नहीं खोल सकते। किसान मवेशियों का चारा लेकर आते हैं, अन्य छोटी चीजें लेकर आते हैं, वे चीजें सिर पर रखकर तीन-चार किलोमीटर चले, जबकि सामने उनका घर है। मेरी दरख्वास्त है कि इस क्रॉसिंग को खोल दिया जाए, ताकि उनकी बैलगाड़ियां, ट्रैक्टर, ट्रालियां आदि वहां से निकल सकें।

हमारे यहां बहुत बड़ा क्षेत्र ठाकुरद्वारा है। ठाकुरद्वारा में आज तक रेल कनैक्शन नहीं है। ठाकुरद्वारा के पास से रेल लाइन गुजरती है। मेरी आपसे दरख्वास्त है कि ठाकुरद्वारा को भी इस लाइन से जोड़ दिया जाए।

अब मैं रोड ओवर ब्रिज की बात कहना चाहता हूं, जो मोनापांडे से मनकरा के बीच में है। यहां गांव के लोग जाम में फंस जाते हैं, जाम एक-दो घंटे जाम लगा रहता है। मेरी आपसे विनती है कि इस पर ध्यान दें और ओवर ब्रिज बनाने की जल्द से जल्द कोशिश करें।

मुरादाबाद एक मशहूर शहर है। यहां रेलवे स्टेशन का ब्यूटीफिकेशन होना बहुत जरूरी है। यहां बाहर से लोग आते हैं, उन पर अच्छा इम्प्रैशन जाना चाहिए। मुरादाबाद रेलवे स्टेशन ए क्लास होना चाहिए। यही मेरी आपसे दरख्वास्त है। बहुत-बहुत शुक्रिया।

श्री नामा नागेश्वर राव (खम्माम): सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद करता हूं। अभी देश में रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ाने की बहुत जरूरत है। देश की आजादी के 73 सालों के बाद भी जिस तरह से पूरे देश को रेल से कनैक्ट होना चाहिए, उस तरह से कनैक्ट नहीं हुआ है। सरकार कोशिश कर रही है, लेकिन हम तो यही कहेंगे कि कोशिश टोटली फेल हो रही है। मैं इसकी डिटेल बता दूंगा, इतने दिनों बाद भी आज की तारीख में रेल कनैक्टिविटी नहीं बढ़ पाई है। आज देश की इकोनामी बहुत डाउन है।

अभी माननीय सदस्यों ने कुछ प्वाइंट्स रेज़ किए हैं, डैवलप्ड कंट्रीज़ में रेलवे और रोड नेटवर्किंग बढ़ने की वजह से देश की इकोनॉमी बढ़ गई है। रिसेंटली हमने चैम्बर्स के साथ डिस्कस किया है, उन लोगों ने बताया कि रेलवे और रोड के फ्रेट का चार्जिस कम नहीं करेंगे, हम वर्ल्ड इकोनॉमी में उन लोगों के साथ कम्पीट नहीं कर पाएंगे। ...(व्यवधान)

महोदय, मैं जोर से इसलिए बोल रहा हूं कि आपके हार्ट में सब चला जाए, हमारी बात को ध्यान में रखें और इसे सॉल्व करे। हम तेलंगाना से आए हैं, तेलंगाना के बहुत प्वाइंट्स हैं। हमने बहुत लैटर्स दिए हैं। ऑनरेबल मिनिस्टर इधर बैठे हैं, अधिकारी लोग बैठे हैं, उनको हमने बहुत लैटर्स दिए हैं।

उसी की वजह से जोर से बोलना पड़ रहा है। मैं तेलंगाना से हूं, वहां के बहुत-से प्वाइंट्स हैं। मैंने बहुत सारे पत्र लिखे हैं और मंत्री जी भी सदन में हैं। रेलवे के अधिकारी भी वहां बैठे हैं। मैंने बहुत-सारे लैटर्स लिखे हैं।

HON. CHAIRPERSON : Shri Nama Nageswara Rao, please address the Chair.

SHRI NAMA NAGESWARA RAO : Mr. Chairman, Sir, thank you. अभी गरीब लोगों के लिए, कॉमन पीपुल के लिए, पैंसेजर के लिए रेलवे लाइन को काफी बढ़ाने की जरूरत है। उसी तरह से गुड्स ट्रांसपोर्टेशन में रेलवे को आगे ले जाना बहुत महत्वपूर्ण है। 15वीं लोक सभा में 'इज्जत पास' के नाम से जो गरीब लोगों को पास दिया गया था, वह अभी एमपी दे सकता है।

सभापति जी, यह रिकार्ड है कि 15वीं लोक सभा में हमने 60000 रेलवे पासेज पांच सालों में दिए थे। अभी भी 17वीं लोक सभा में आने के बाद कम-से-कम पांच हजार रेलवे पासेज दिए हैं। मगर, इसमें गरीब लोगों को रेवेन्यू सर्टिफिकेट की वजह से 'इज्जत पास' नहीं मिल पा रहा है। मंत्रालय से हम यही अनुरोध करना चाहते हैं कि यदि रेवेन्यू सर्टिफिकेट देने की पॉवर भी एमपी को दे दें तो एमपी रेवेन्यू सर्टिफिकेट और 'इज्जत पास' दोनों देने की कोशिश करेंगे। इसके साथ-साथ पूरे इंडिया में रेलवे स्टेशन में ऑटो लगाने के लिए चार्जेज लगाया जा रहा है। अल्टीमेटली यह चार्जेज कॉमन मैन के ऊपर पड़ रहा है। इसलिए आप इस चार्जेज के बारे में सोचें। स्वर्गीय वाजपेयी जी अपने समय में गोल्डन क्वाड्रीलेटेरल योजना लेकर आए थे। गोल्डन क्वाड्रीलेटेरल योजना को लगातार दूसरी सरकार ने भी आगे बढ़ाया। अभी रोड नेटवर्किंग में हम काफी आगे निकल गए हैं। जैसे नितिन गडकरी जी ने सड़क मार्गों का निर्माण किया है, उसी तरह से रेलवे के नेटवर्क को भी आगे बढ़ाने का काम किया जाना चाहिए। भारत को आगे ले जाने के लिए रेल नेटवर्क को मजबूत करने की आवश्यकता है। तेलंगाना बनने के समय ए.पी. रीओर्गेनाइजेशन एक्ट में हमसे कुछ वायदे किए गए थे। उसमें काजीपेटा में कोच फैक्टरी बनाने का वायदा किया था। तेलंगाना बने हुए सात साल का समय हो गया है, लेकिन अभी तक वह काम नहीं हुआ है। माननीय मंत्री जी से मैं प्रार्थना करना चाहता हूं कि तेलंगाना नया राज्य बना है, इसलिए यहां ए.पी. रीओर्गेनाइजेशन एक्ट में एग्री किया है उन कार्यों को तुरंत टेकअप करें। इसके साथ-साथ भद्राचलम-कुवर, जहां श्रीराम देवालयम है। वहां कनेक्टीविटी नहीं है। भद्राचलम से कुवर जाने के लिए कनेक्टीविटी नहीं है। सिंगरेनी कोलियरीज ने ऑलरेडी 50 परसेंट पैसा दिया है। दो दिन पहले 200 करोड़ रुपये की पेमेंट भी दी है। तेलंगाना और आंध्र प्रदेश को कनेक्ट करने के लिए आपको भी लैटर लिखा है, लेकिन उसके लिए सिर्फ एक या दो लाइन की रिप्लाई आती है कि "Receipt of your letter is acknowledged. The request will be looked into." लेकिन इश्यू सोल्व नहीं होता है। तेलंगाना में महबूब नगर, गदवाल, रायचूर, चुरू, संगारेड्डी, विकाराबाद-वाडी, पेद्दापल्ली-कांजीपेट, भोनगिर, निजामबाद के लिए नई रेलवे लाइन तुरंत टेकअप करें।

आदरणीय सभापति जी, इसके साथ ही साथ पूरे हाउस को यह बात सुननी है।

16.00hrs (Shri A. Raja *in the Chair*)

जब हम एमपी बनकर आते हैं तो हमारे संसदीय क्षेत्र के लोग यह सोचते हैं कि वे एमपी के पास जाकर कम से कम रेलवे के छोटे-छोटे इश्यूज, चाहे रेलवे स्टाफ का इश्यू हो या रेलवे डेवलपमेंट का इश्यू हो, उनको रख सकते हैं। हमने ऑनरेबल मिनिस्टर जी को लेटर लिखा है, अधिकारियों को लेटर लिखा है। खम्माम रेलवे स्टेशन पर एस्केलेटर नहीं है। खम्माम रेलवे स्टेशन पर सीसीटीवी कैमरे नहीं है। मैंने एमपी बनने के बाद खम्माम रेलवे स्टेशन पर तीन बार इंस्पेक्ट किया है। मैंने पैसेंजर ट्रेन में खम्माम से मदुरई तक ट्रेवल किया है। पैसेंजर ट्रेन्स में भी फैसिलिटीज नहीं है। रेलवे स्टेशन्स पर भी फैसिलिटीज नहीं है। मैंने मेल और फीमेल के रेस्ट रूम्स के लिए भी रिक्वेस्ट की थी। वहां सिर्फ आठ सीसीटीवी कैमरे हैं। वहां पर कम से कम 50 सीसीटीवी कैमरे लगने चाहिए। आजकल रेल में बहुत चोरियां होती है, उससे आम आदमी को बहुत परेशानी हो रही है। मैंने सीसीटीवी कैमरे लगाने के लिए बताया था, इसी तरह से मैंने दो हॉल्ट के लिए भी बताया था। मैंने इसके लिए दो लेटर लिखे हैं।

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

श्री नामा नागेश्वर राव : सर, मैं कंक्लूड कर रहा हूं। खम्माम जिला हैडक्वार्टर है। खम्माम एक अच्छा रेलवे स्टेशन है। मैंने खम्माम रेलवे स्टेशन के दो स्टॉपेज के लिए भी लेटर लिखा था तो आप इसे भी करें। आप हमारे रेलवे स्टेशन को ए वन ग्रेड करें। आप तेलंगाना के पेंडिंग प्रोजेक्ट्स को प्रायरिटी के साथ टेकअप करें। हम आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. के छोटे-छोटे काम को भी नहीं कर पाते हैं। जब हम हमारी कांस्टिटुएंसी में जाते हैं तो बहुत परेशानी होती है। मैं आपके माध्यम से ऑनरेबल मिनिस्टर साहब से रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि आप इन इश्यूज को बहुत सीरियसली टेकअप करें।

*SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): Indian railways is the fifth biggest rail network in the world with 1.3 million employees and it is a massive to streamline its operations. Railways is pride of the Nation and the most important form of transport system. It had tied people in one string. It had shortened the distance and developed the outlook of people.

Indian Railways faces lot of challenges. Railway Engines, Wagons & other equipment are quite old and the quality of coaches needs to be upgraded for speeding up pending railway projects. Most of the railway lines are single line which create great inconvenience to railways & passengers of backward districts. Railway accident occurs due to error and negligence which should be checked. In my Parliamentary Constituency, the Tarakeshwar railway need to develop as a model railway station. Pilgrims all across the country visit here and offer their prayers. The Chandanpur bridge in Haripal Station is the need of hour. There is a need to provide adequate fund to complete Tarakeshwar-Bishnupur Rail Project. There is a need to construct “Bolandi Halt” station.

The quality of food served to passengers is not good. The blankets supplied to passengers in AC Compartment are filthy. Superfast trains often run late. These are the concerns which the railways need to worry about and address.

---

* Speech was laid on the Table

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़): सभापति महोदय जी, धन्यवाद। आपने मुझे रेलवे की अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया। मैं बड़े ही धैर्य से अपने साथियों की बातों को सुन रहा था। आदरणीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के पिछले कार्यकाल से रेलवे का परिवर्तित स्वरूप देखने में आ रहा है। अभी नामा नागेश्वर राव जी बोल रहे थे। मैं बताना चाहता हूं कि पूर्वोत्तर में त्रिपुरा तक रेल पहुंच गई है। त्रिपुरा से ढाका आते हुए कोलकाता की तरफ भी सरकार गंभीरता से कदम आगे बढ़ा रही है। कश्मीर की वादियों में भी रेल के इंजन की आवाज सुनाई देने लगी है। केरल से लेकर कश्मीर तक जिस तीव्र गति से साथ में रेलवे का विस्तार हुआ है और रेलवे की सुविधाओं को बढ़ाने का जो काम हुआ है, उससे आम आदमी के मन में विश्वास का भाव जागृत हुआ है। यह सरकार सही मायने में "सबका साथ सबका विकास सबका विश्वास" की थीम पर आगे बढ़ने का काम कर रही है। मैं कई बार सामान्य श्रेणी के डिब्बे में भी यात्रा करता हूं। जब हम रेल में जाकर बैठते हैं तो हमारे बगल में कौन बैठा है, यह किसी को पता नहीं रहता है। जाति, भाषा, धर्म और प्रांत सब चीजों से ऊपर उठकर यात्रा के दौरान ही लोगों की आपस में मित्रता हो जाती है। कई बार देखने में यह भी आता है कि रेल में जब परिचय बढ़ता है तो परिचय आगे बढ़कर रिश्तेदारियों में बदल जाता है। रेलवे सामाजिक समरसता का सबसे बड़ा उदाहरण प्रस्तुत करता है। आदरणीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने स्वच्छता अभियान को जो गति दी है, उसका सबसे ज्यादा असर अगर दिखाई देता है तो वह रेलवे स्टेशन्स के प्लेटफार्म्स पर दिखाई देता है। मैं इस समय झांसी की एक घटना का उल्लेख करना चाहता हूं। मैं टीकमगढ़ से आता हूं तो झांसी से एक ट्रेन पकड़नी पड़ती है। मैं प्लेटफार्म पर खड़ा था। 4 और 5 नम्बर के प्लेटफार्म पर काफी भीड़ थी। मैं वहां पर खड़ा था। मैंने देखा कि एक बैंच पर पति-पत्नी और उनका चार साल का बच्चा बैठा हुआ था।

उस बच्चे के पिता ने आलू के चिप्स और बिस्किट के पैकेट लिए, बच्चे को खिलाया, उन्होंने खुद भी खाया और खाने के बाद उसके रैपर बेंच के बाजू में डाल दिए। डस्टबिन वहां से

थोड़ी दूरी पर था। चार साल का नन्हा बालक अपने पिता से कहता है कि पापा, आपने इसे यहां डाल दिया और वह अपने पापा से कहता है कि मोदी जी के स्वच्छता अभियान के बारे में आपने टीवी पर देखा था। जो लोग प्लेटफार्म पर खड़े हुए थे, वे बड़े कौतुहल से पिता-पुत्र के संवाद को देख रहे थे। उसके पिता ने देखा कि चारों तरफ से दृष्टियां उसकी तरफ उठी हुई हैं और उसके पिता ने वे रैपर्स वहां से उठाए और थोड़ी दूर पर रखे हुए डस्टबिन में जाकर डाल दिया। चार साल के बच्चे के मन पर भी स्वच्छता का असर पड़ा है। वहां पर भी उसका प्रभाव पहुंचा है। पहले स्टेशनों के प्लेटफार्म पर हम देखते थे कि वहां लोग भोजन करते थे, नाश्ता करते थे, वे पॉलिथिन के पैकेट, कागज के टुकड़े वहीं पर डाल दिया करते थे, लेकिन आज वहां पर स्वच्छता दिखाई देती है, स्वच्छता अभियान का असर वहां पर दिखाई देता है।

मैं अब आपके माध्यम से बड़े स्टेशनों की तरफ माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। जब हम नई दिल्ली रेलवे स्टेशन जाते हैं, कोलकाता से हमारे साथी आते हैं, मुंबई से आते हैं, बंगलूरू से आते हैं। इन बड़े स्टेशनों पर वाहनों की बड़ी संख्या होती है, उसके कारण वहां ऐसा गहमागहमी का दृश्य उपस्थित हो जाता है कि लोगों को पैर रखने के लिए जगह नहीं मिलती है । इन महानगरों के रेलवे स्टेशनों के बाहर मल्टीस्टोरी कार पार्किंग बनाने की आवश्यकता है, जिससे उन स्टेशनों पर बढ़ते हुए दबाव को कम किया जा सके और लोग आसानी से वहां आवागमन कर सकें। रेलवे स्टेशनों की खाली भूमि का व्यावसायिक उपयोग करने की आवश्यकता है। मेरा पूर्व संसदीय क्षेत्र – सागर है, जहां से मैं चार बार सांसद रहा हूं। वहां एक बीना रेलवे स्टेशन है, जो जंक्शन है। वहां बड़ी मात्रा में रेलवे की भूमि खाली पड़ी है और रेलवे की खाली जगह को बाहुबली लोग कांट्रैक्ट पर दूसरे लोगों को देने का काम करते हैं। रेलवे स्टेशनों के पास जो ऐसी खाली भूमि है, उस सारी भूमि को अतिक्रमण से मुक्त कराकर, उसे शॉपिंग काम्प्लेक्स या अन्य व्यावसायिक कार्यों के लिए उपयोग किया जा सकता है।

एक अन्य बात देखने में आ रही है कि पहले रेलों में जो टिकट चेकर चला करते थे, वे टिकट चेकर आजकल गाड़ियों में नहीं चलते हैं। इस कारण से बहुत बड़ी संख्या में लोग यह

सोचने लगे हैं कि कोई जांच करने वाला तो है नहीं, इसलिए बगैर टिकट यात्रा करने वाले लोगों की संख्या बहुत बढ़ गई है। कई बार लोग टिकट लेना चाहते हैं, तो रेलवे स्टेशन पर केवल एक ही टिकट विण्डो होती है, टीकमगढ़ में एक ही टिकट विण्डो है, इसके कारण जो लोग टिकट लेना चाहते हैं, उनको टिकट नहीं मिल पाता है और उनको परेशान होना पड़ता है। कई रेलवे स्टेशन शहर से दूर हैं, जैसे टीकमगढ़ का रेलवे स्टेशन काफी दूर है, छतरपुर का रेलवे स्टेशन पांच-छ: किलोमीटर दूर है और रेलवे स्टेशन के बाहर खाने-पीने की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं होती है। मैंने जब इस संबंध में डीआरएम महोदय से कहा तो टीकमगढ़ स्टेशन पर यह सुविधा प्रारम्भ करा दी गई, लेकिन छतरपुर रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर अभी खान-पान की सुविधा उपलब्ध नहीं है। वहां से शहर छ: किलोमीटर दूर पड़ता है। देश भर में ऐसे जितने भी रेलवे स्टेशन हैं, उन सभी स्टेशनों पर खान-पान की सुविधा उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता है।

जो हमारे रेलवे स्टेशन हैं, उन पर स्वच्छता के लिए रेलवे मंत्रालय द्वारा बहुत प्रयास किए जा रहे हैं, कई स्थानों पर हमने देखा है कि कई एनजीओ भी इसके लिए आगे आ रही हैं। रेलवे स्टेशन हो या अन्य सार्वजनिक स्थलों की सुविधा, उनको स्वच्छ रखना अकेले रेलवे मंत्रालय या शासकीय विभागों की जिम्मेदारी नहीं होती है, इसमें जब तक समाज की सहभागिता नहीं जुड़ती है, तब तक उस लक्ष्य को प्राप्त करना अधूरा होता है। आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने इस दिशा में जो कदम बढ़ाया है, उससे आज समाज की सहभागिता इसमें जुड़ रही है और रेलवे स्टेशनों के साथ-साथ रेल के डिब्बों में स्वच्छता का दृश्य दिखाई देता है। पहले हम देखते थे कि गन्दे बेड रोल और गन्दे कम्बल मिला करते थे, लेकिन आज रेल के डिब्बों में जो बेडरोल सप्लाई किए जाते हैं, वह साफ, स्वच्छ, उजले, धवल होते हैं। स्वच्छता का असर वहां पर भी दिखाई दे रहा है।

सभापति महोदय, मैं अपने क्षेत्र से संबंधित कुछ बिंदुओं की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। हमारे डुमरा स्टेशन का आजादी के इतिहास से संबंध जुड़ा हुआ है। वहां सिंहपुर गांव है। आजादी के समय वहां बड़ी संख्या में आजादी के दीवाने इकट्ठे हुए थे और अंग्रेजों द्वारा वहां गोलियां चलाई गई थीं। बुंदेलखंड का मिनी जलियांवाला बाग सिंहपुर को कहा जाता है। इस डुमरा स्टेशन पर पहले काफी गाड़ियों का स्टापेज हुआ करता था, लेकिन आज वहां केवल पैसेंजर ट्रेन को छोड़कर बाकी गाड़ियों के स्टापेज नहीं हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि डुमरा स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टापेज होने चाहिए। ऐसे ही टेहारका स्टेशन पर पहले बुंदेलखंड एक्सप्रेस का स्टापेज था, लेकिन वह बंद कर दिया गया। टेहारका स्टेशन पर भी सारी एक्सप्रेस ट्रेनों का स्टापेज होना चाहिए।

महोदय, हम पर्यटन को बढ़ाने की बात कर रहे हैं। औरछा हमारे संसदीय क्षेत्र में एक प्रमुख पर्यटन केंद्र है। यहां बड़ी संख्या में धार्मिक दृष्टि से और पर्यटन की दृष्टि से लोग आते हैं। औरछा स्टेशन पर भी सारी एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव किया जाना चाहिए। हमारे यहां नया निवाड़ी जिला बना है, लेकिन यहां उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति गाड़ी का स्टापेज नहीं है, यहां स्टापेज दिया जाना चाहिए। हमारे निवाड़ी के पास रेलवे ओवर ब्रिज और रेलवे स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज बनाए जाने की आवश्यकता है। हरपालपुर में ट्रेन खड़ी रहती है और उसी समय जब दूसरी गाड़ी आती है, तो लोग ट्रेन के नीचे से निकल कर दूसरी तरफ जाते हैं। हम एक तरफ कहते हैं कि ट्रेन के नीचे से निकलना अपराध है। यदि गाड़ी खड़ी है और फुट ओवर ब्रिज नहीं बनाया गया, तो लोग ट्रेन के नीचे से निकलने के लिए मजबूर हैं इसलिए यह देखने की जरूरत है कि अपराध करने के लिए उन्हें कौन मजबूर कर रहा है। इसके लिए कहीं न कहीं हमारा विभाग जिम्मेवार है। रेलवे को देश में ऐसे स्टेशनों की पहचान करनी चाहिए, जहां दो प्लेटफार्म हैं लेकिन फुट ओवर ब्रिज नहीं हैं। वहां फुट ओवर ब्रिज बनाए जाने की पहल करनी चाहिए।

सभापति जी, हरपालपुर स्टेशन से एनएच झांसी-मिर्जापुर-वाराणसी जाता है और शहर के बीचों बीच रेलवे का फाटक है। फाटक के उस तरफ हरपालपुर का अस्पताल है, मंडी है, कालेज है, इसलिए लोगों को वहां जाना पड़ता है। वहां से ट्रेन निकलने के कारण दिन में अधिकांश समय वह रेलवे फाटक बंद रहता है। अत: हरपालपुर रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज बनाने की आवश्यकता है और स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज बनाने की आवश्यकता है।

आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

SHRI BENNY BEHANAN (CHALAKUDY): Sir, there are a few institutions and organisations that can be described as truly pan-Indian, like the Indian Railways. Millions of passengers speaking different languages, consuming different types of foods, wearing different types of dresses, and believing in diverse religions use one common vehicle for transportation every day. In this process, they give up their individual identity and become one Indian.

Sir, our former President, Shri Pranab Kumar Mukherjee said that the Indian Railways is an integrator and a unifier of the country. I feel, we have a major role to play not only in maintaining and upgrading the Indian Railways but also have the responsibility of taking one of the largest railway networks of the world to new heights and not selling it off.

India's fastest and indigenously manufactured train is *Vande Bharat* Express and the same is running successfully. The semi high speed, intercity, electric unit, self-propelled train run at a speed of 130 miles per hour. It has cut the running time between New Delhi and Katra by four hours. Hon. Railway Minister is not here. Nobody is here. So, I would request the Government to consider this as a proposal of Kerala. I would request the Government to operate one *Vande Bharat* Express between Thiruvanandapuram and Kasargode, which would help daily commuters, who travel from the capital city to Cochin, and they could reach in two hours.

Sir, one of my thoughts is about privatisation of the Indian Railways which was hinted at by the hon. Finance Minister in her Budget speech. Though, subsequently, the hon. Railway Minister ruled out privatisation and

said that the Government is looking out for public-private partnership, I have my fears. Recently, the Indian Railways allowed private operators to run passenger trains on selected routes and I understand that the Government is examining routes where 150 more trains can be run by private operators. I think this is the first step to disaster.

Sir, privatisation means putting the Indian Railways on sale breaking the backbone of country's transport infrastructure. Please do not do it. The Indian Railways is one organisation that touches the hearts of all Indians. Please do not destroy it. Too often we do not realise what we are doing.

As far as my State is concerned, I would like to point out some urgent needs. Kerala has approximately 1.62 lakh kilometres of roads which is 4.2 per cent of India's total length. It is quite high considering that Kerala accounts for 2.7 per cent of the total population of the country. The existing railway network in the State is also not suitable for the faster travel. The average speed of journey by rail and road in the State is about 30 per cent to 40 per cent lower than that in the neighbouring State like Tamil Nadu. It becomes slower in the rainy seasons.

There is a little scope of increasing the speed of trains on the existing railway lines. It is in this context of doubling of strategic lines which was undertaken before. The Ernakulam-Kottayam-Kayamkulam line is fully electrified and the line doubling work is in progress. Similarly, work on the Thiruvananthapuram-Mangalore semi high-speed line that runs along the

densely populated coastal region is still inching along. My request to the respected Railway Minister is to initiate steps for its speedy completion.

Another thing is that one of the major railway projects is Sabarimala Railway Project which did not get the green signal to run. The estimated cost of the Sabarimala Railway Project is Rs. 2,815 crore, but in 2019-20 Union Budget, only Rs. 1 crore has been allocated. The Railway Board has written to the Kerala Government that without 50 per cent of cost sharing by the State Government, they could not allocate any further funding to the Sabarimala Railway Project. My request to the hon. Railway Minister is that the Government consider a special package for Kerala like the Northeastern States which primarily includes the concession in the percentage of the cost sharing.

Sir, the State of Kerala has two issues: coach factory and the railway zone. The previous Government announced a coach factory at Palakkad and there was a proposal for a new railway zone for Thiruvananthapuram. Both the projects are lying in the cold storage. Please expedite the work of the coach factory and sanction the zone.

Sir, the state of railway infrastructure and operations in my State has declined into a situation which is beyond pathetic. The quality of railway services in the State has fallen drastically as passengers have been suffering. There is terrible punctuality and there are horrible trains. I would like to stress on the quality of the coaches of the trains in Kerala which is in the worst state. There are no timely repairs and maintenance of the tracks. It does not matter

what parameters the Government adopts and how the Government would look into it, Kerala still gets the lowest funds and infrastructure allocations in the country. It already has the lowest railway track per person ratio and also the lowest funds for railways allocated per person in the country. It turns out that Kerala is one of the most neglected in the country.

Before I conclude, I would like to quote: “If you board the wrong train, it is no use running along the corridor in the other direction”. Please do not take the wrong decision.

***श्री राकेश सिंह (जबलपुर):** मैं सरकार द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करना हूं। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के मार्गदर्शन और माननीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी के नेतृत्व में भारतीय रेल लगातार पिछले 6 वर्षों में उत्तरोत्तर प्रगति कर रहा है और इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। लगातार माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में रेलवे कनेक्टिविटी के साथ ही यात्री सुविधाओं में बेहतरीन कार्य हुए हैं। यह बहुत प्रसन्नता और गर्व का विषय है कि देशभर के सभी ब्रॉडगेज लाइन पर मानव रहित रेल क्रॉसिंग को हमारी सरकार के अथक प्रयासों से समाप्त किया जा चुका है जो अनावश्यक रेल दुर्घटनाओं से बचने में मील का पत्थर साबित होगा। मैं अपने संसदीय क्षेत्र जबलपुर जहां पश्चिम मध्य रेल का मुख्यालय भी है, उससे जुड़ी कुछ मांगों के प्रति आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा और मुझे उम्मीद है कि माननीय रेल मंत्री जी निम्नलिखित मांगों को पूरा किए जाने पर अवश्य विचार करेंगे।

वर्ष 2001 में हमारे तत्कालीन प्रधानमंत्री श्रद्धेय स्वर्गीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के द्वारा जबलपुर- गोंदिया ब्रॉडगेज परियोजना का शिलान्यास किया गया था किंतु 2004 से 14 तक के यूपी सरकार के कार्यकाल के दौरान इस परियोजना पर विशेष ध्यान नहीं दिया गया। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में 2014 के बाद इस परियोजना के लिए न केवल पर्याप्त फंड उपलब्ध कराया गया बल्कि कार्य को भी गति प्रदान की गई जिसके कारण मात्र 5 वर्षों में ही जबलपुर से बालाघाट तक का कार्य पूरा हो चुका है। शेष कार्य चिरईडोंगरी से लमता (35 किलोमीटर) का कार्य अभी अधूरा है। अतः आपसे आग्रह है कि दक्षिण पूर्व मध्य रेल बिलासपुर के क्षेत्राधिकार की इस परियोजना को शीघ्र पूरा किए जाने हेतु संबंधित विभाग को निर्देशित करने का कष्ट करें ताकि मार्च 2020 तक परियोजना को पूरा किया जा सके।

इटारसी- इलाहाबाद विद्युतीकरण परियोजना के अंतर्गत अब तक इटारसी से जबलपुर, जबलपुर से कटनी एवं सतना से मानिकपुर तक का कार्य पूरा हो चुका है। इसमें कटनी से सतना

---

* Speech was laid on the Table.

का कार्य अभी अधूरा है जिसे मार्च 2020 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य पश्चिम मध्य रेल जबलपुर द्वारा निर्धारित किया गया है। अतः सरकार से आग्रह है कि उक्त शेष कार्य को पूरा किए जाने हेतु निर्देशित किया जाए ताकि यह कार्य समयावधि में पूरा हो सके। क्षेत्रीय जनता की मांग और मेरे प्रयासों के फलस्वरूप रेलवे द्वारा जबलपुर से देश के विभिन्न शहरों के लिए कई वर्षों से विशेष ट्रेनों का संचालन किया जा रहा है जिसमें मुख्यत: जबलपुर-पुणे-जबलपुर एक्सप्रेस, जबलपुर-अटारी-जबलपुर एक्सप्रेस, जबलपुर- बांद्रा-जबलपुर एक्सप्रेस, जबलपुर-कोयम्बटूर- जबलपुर एक्सप्रेस, जबलपुर- हरिद्वार- जबलपुर एक्सप्रेस है। उक्त सभी विशेष ट्रेनों को नियमित किए जाने एवं फेरे बढ़ाने की मांग की जा रही है और यह सभी ट्रेनें वाणिज्यिक दृष्टि से भी रेलवे के लिए प्रॉफिटेबल हैं। पश्चिम मध्य रेल जबलपुर द्वारा उक्त सभी ट्रेनों को नियमित करने का प्रस्ताव लगातार बोर्ड को भेजा जा रहा है किंतु अब तो कोई कार्यवाही नहीं की गई है। प.म.रे से के द्वारा पुनः प्रस्ताव बोर्ड को भेजा गया है अतः सरकार से आग्रह है कि संबंधित विभाग द्वारा प्रस्ताव पर विचार किए जाने हेतु निर्देशित किया जाए।

जबलपुर से रायपुर के लिए नई ट्रेन के लिए मेरे द्वारा 20/ 12/020 को महाप्रबंधक, पश्चिम मध्य रेल जबलपुर को पत्र लिखकर जबलपुर से रायपुर के लिए नई ट्रेन संचालित किए जाने हेतु आग्रह किया गया था। प्राप्त जानकारी के अनुसार पमरे द्वारा उक्त ट्रेन के संचालन का प्रस्ताव रेल बोर्ड को स्वीकृति के लिए भेजा गया है, अत: आपसे आग्रह है पमरे के उक्त प्रस्ताव पर विचार करने निर्देशित करने का कष्ट करें।

इंदौर मध्य प्रदेश की आर्थिक राजधानी के रूप में माना जाता है। वर्तमान में जबलपुर से चलकर इंदौर जाने वाली 22191/ 22192 जबलपुर- इंदौर- जबलपुर ओवरनाइट एक्सप्रेस एवं 18233/ 18234 बिलासपुर- इंदौर- बिलासपुर नर्मदा एक्सप्रेस है किंतु उक्त दोनों ट्रेनों में हमेशा लंबी प्रतीक्षा सूची रहती है जिसके कारण यात्रियों को कई बार आपातकाल में बस या अन्य माध्यमों से इंदौर आवागमन होता है। क्षेत्रीयजन द्वारा लगातार जबलपुर से इंदौर के लिए अतिरिक्त

ट्रेन की मांग की जा रही है। अतः सरकार से आग्रह है कि इस रूट पर नए ट्रेन को संचालित कराया जाए।

जबलपुर से निकलने वाली प्रमुख ट्रेनों के फेरे बढ़ाने से जहां अनावश्यक प्रतीक्षा सूची और ट्रेन में यात्रियों के बढ़ते दबाव को भी कम किया जा सकता है। अतः निम्नलिखित ट्रेनों महत्वपूर्ण गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की जाए। 12121/12122 जबलपुर- हजरत निजामुद्दीन संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाए जाने हेतु लगातार मांग की जा रही है अतः इस ट्रेन को प्रतिदिन चलाए जाने हेतु आवश्यक कार्रवाई करने का कष्ट करें। 12193/94 जबलपुर- यशवंतपुर एक्सप्रेस का वर्तमान में साप्ताहिक संचालन किया जा रहा है। ट्रेन की लंबी प्रतीक्षा सूची और यात्रियों के बढ़ते दबाव को कम करने के लिए उक्त ट्रेन को सप्ताह में 3 दिन चलाए जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए। 11449/11450 जबलपुर-जम्मूतवी-जबलपुर एक्सप्रेस वर्तमान में सप्ताह में मात्र 1 दिन संचालित की जा रही है जिसके कारण हमेशा ही ट्रेन में लंबी प्रतीक्षासूची रहती है और अन्य कोई विकल्प व्यवस्था भी उपलब्ध नहीं है। अतः आपसे आग्रह है कि उक्त ट्रेन में बढ़ते यात्री दबाव को कम करने हेतु कम से कम सप्ताह में 3 दिन चलाए जाने पर विचार किया जाना आवश्यक है।

जबलपुर रेलवे स्टेशन पर यातायात के लगातार बढ़ते दबाव के मद्देनजर मेरी मांग पर तत्कालीन रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी के द्वारा रेल बजट वर्ष 2016- 2017 में मदन महल रेलवे स्टेशन को टर्मिनल स्टेशन के रूप में विकसित किए जाने हेतु 125 करोड़ रुपए की एकमुश्त राशि स्वीकृत की गई थी। आपसे आग्रह है टर्मिनल स्टेशन के रूप में किए जा रहे निर्माण कार्य को गति देखकर समय-सीमा में पूरा किए जाने हेतु आवश्यक निर्देश दिया जाए। अपने पर्यटनीय महत्व के कारण भेडाघाट रेलवे स्टेशन अंतरराष्ट्रीय महत्व का स्टेशन है। हाल ही में भेडाघाट स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में शामिल किया गया है इस दृष्टि से इस स्टेशन को और विकसित किया जाना चाहिए चाहिए। यात्री सुविधाओं के साथ-साथ स्टेशन के समुचित विकास का रोडमैप तैयार कराया जाए। इस स्टेशन का प्लेटफार्म काफी पुराना है और नीचे भी है। जिससे महिलाओं और

बुजुर्गों को ट्रेन में चढ़ने उतरने में समस्या के साथ ही गंभीर घटना की आशंका बनी रहती है। अतः यहां अन्य स्टेशन के अनुरूप प्लेटफार्म का निर्माण करवाया जाए। मेरे द्वारा क्षेत्रीय लोगों की मांग पर स्टेशन पर कुछ निर्धारित घंटों के लिए आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराने का आग्रह किया गया था। अतः यथाशीघ्र आरक्षण व्यवस्था प्रारंभ की जाए। क्षेत्रीयजनों के मांग के आधार पर जबलपुर-इंदौर एक्सप्रेस जबलपुर-सोमनाथ एक्सप्रेस का स्टॉपेज प्रदान करने का कार्य शीघ्र पूरा किया जाना आवश्यक है।

भिटोनी (शाहपुरा) स्टेशन एक सघन जनसंख्या का क्षेत्र है। लगभग 300 ग्रामों का मुख्यालय होने के साथ-साथ यहां तेल कंपनियों के डिपो के साथ-साथ भारत पेट्रोलियम एवं एलपीजी फिलिंग प्वाइंट भी स्थापित है। इस स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में चयनित की करना आवश्यक है। इसके साथ ही प्लेटफार्म काफी पुराना है अतः यहां अन्य स्टेशन के अनुरूप मानक स्तर पर प्लेटफार्म का निर्माण कराया जाए।

अधारताल रेलवे स्टेशन जबलपुर के सबसे निकटतम रेलवे स्टेशन में से एक है। जबलपुर रेलवे स्टेशन पर यातायात के बढ़ते दबाव को देखते हुए निकट भविष्य में अधारताल रेलवे स्टेशन का विकास रेलवे दृष्टि के साथ ही क्षेत्रीयजनों के लिए लाभप्रद होगा। पिछले दिनों जबलपुर में रेल मेगा ब्लॉक के दौरान भी मंडल द्वारा प्रमुख ट्रेनों को भी अधारताल स्टेशन से प्रारंभ किया गया था। अधारताल रेलवे स्टेशन के लिए बेहतर पहुंच मार्ग की व्यवस्था उपलब्ध है। अतः यह आग्रह है कि निकट भविष्य में यातायात के बढ़ते दबाव को देखते हुए आधार अधारताल स्टेशन को विकसित करने हेतु प.म.रे को निर्देशित किया जाए।

पनागर (देवरी) एक घनी आबादी वाला क्षेत्र है। किंतु, प्रमुख ट्रेनों का स्टॉपेज नहीं होने के कारण जबलपुर या कटनी की ओर जाने के लिए उन्हें सड़क मार्ग का सहारा लेना पड़ता है। क्षेत्रीयजनों द्वारा 22189/90 जबलपुर- सिंगरौली इंटरसिटी ट्रेन के स्टॉपेज हेतु लगातार मांग की जा रही है। अतः उक्त स्टेशन पर जबलपुर सिंगरौली इंटरसिटी ट्रेन का स्टॉपेज प्रदान किया जाए।

गोसलपुर रेलवे स्टेशन से गुड्स ट्रेन में अत्यधिक मात्रा में लदान का कार्य किया जाता है। क्षेत्रवासियों की पुरानी मांग के अनुरूप पमरे द्वारा फुटओवर ब्रिज का निर्माण कार्य प्रारंभ किया गया है, जो निश्चित ही क्षेत्रीयजनों के लिए हर्ष का विषय है। इसके अतिरिक्त कुछ विशेष मांगों पर सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा।

स्टेशन पहुंच मार्ग जर्जर स्थिति में होने के कारण क्षेत्रीय जनों को स्टेशन आने-जाने में काफी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। प्राप्त जानकारी के अनुसार मात्र 300 मीटर की रोड जर्जर स्थिति में है जो स्टेशन से खजरी फाटक की ओर जाती है। अतः उक्त 300 मीटर के पमरे के अधीनस्थ मार्ग का निर्माण कराने के लिए निर्देशित किया जाए। गोसलपुर अपलाइन के प्लेटफार्म पर शेड के अभाव में यात्रियों के लिए विपरीत मौसम में कठिनाई होती है। अतः प्लेटफार्म पर शेड निर्माण का कार्य करना आवश्यक है। क्षेत्रीयजनों द्वारा ट्रेन नंबर 22189/90 जबलपुर-सिंगरौली इंटरसिटी ट्रेन के स्टॉपेज हेतु आग्रह किया गया है। अतः उक्त ट्रेन का स्टॉपेज गोसलपुर दिलाए जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए।

सिहोरा रोड रेलवे स्टेशन जबलपुर मंडल का एक प्रमुख स्टेशन है। वर्ष 2011 के जनसंख्या जनगणना के आधार पर सीहोरा नगर की जनसंख्या 60000 से अधिक है। इस स्टेशन का व्यावसायिक दृष्टि से रेलवे के राजस्व वृद्धि में प्रमुख योगदान रहता है। क्षेत्र की विकास की दृष्टि से सीहोरा अपलाइन (प्लेटफार्म नंबर दो) पर कोच डिस्प्ले लगाने पर चर्चा हुई थी। अत: यात्री सुविधाओं के मद्देनजर कोच डिस्प्ले लगवाने हेतु संबंधित को निर्देशित किया जाए। क्षेत्रीयजनों द्वारा सिहोरा स्टेशन पर शौचालय निर्माण की मांग बहुत पुरानी है उनके सुलभ इंटरनेशनल के माध्यम से ही शौचालय के संचालन का आग्रह किया गया है। अतः यथाशीघ्र इस संबंध में कार्यवाही हेतु निर्देशित करने के लिए कार्यवाही की जाए।

जबलपुर रेल मंडल के अंतर्गत जबलपुर- कटनी रेल खंड सीहोर रोड स्टेशन से डुंडी स्टेशन के मध्य अत्यधिक अंतराल है। दोनों स्टेशन के मध्य ग्राम पहरूआ सहित लगभग 20 गांव जिसकी जनसंख्या लगभग 20,000 से अधिक है। उक्त लगभग 20 ग्रामीणों के लिए यातायात की

कोई उपयुक्त सुविधा उपलब्ध नहीं है। ग्रामीणों के द्वारा अपनी मांग को लेकर आंदोलन की भी किया गया था और रेल अधिकारियों को ज्ञापन सौंपा गया था। जिसके लिखित प्रत्युत्तर में मंडल वाणिज्य प्रबंधक द्वारा ग्रामीणों को आश्वस्त किया गया था कि रेल प्रशासन द्वारा वाणिज्यिक एवं तकनीकी रूप से प्राप्त अन्वेषण के आधार पर अग्रिम कार्यवाही सुनिश्चित किया जाएगा। अतः सरकार से आग्रह है की पहरूआ में स्टेशन के निर्माण हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए। क्षेत्र की जनता द्वारा लगातार 22188/ 22189 जबलपुर- रीवा- जबलपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस के स्टॉपेज हेतु मांग की जा रही है। अतः सरकार से आग्रह है कि उक्त ट्रेन के स्टॉपेज हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि उक्त को को पूरा किए जाने हेतु संबंधित विभाग को निर्देशित किया जाए। जय हिंद।

SHRI S. RAMALINGAM (MAYILADUTHURAI): Hon. Chairman, the hon. Minister proposed a budgetary allocation of Rs.70,000 crore for the Railways with overall capital expenditure of Rs.1.61 lakh crore for financial year. There is an increase of mere three per cent for capital expenditure in this budget.

We the people of Tamil Nadu were disappointed as there is no investment proposed in Southern Railway, especially in Tamil Nadu. There is no proposal for safety related work including track renewals, level crossings, overbridges and under bridges. You have allotted Rs.12,000 crore for construction of new lines, Rs.10,599 crore for track renewal, Rs.2,250 crore for gauge conversion, Rs.700 crore for doubling, and Rs.1,650 crore for signalling and telecom.

I have frequently requested the hon. Minister for the most essential work in Tamil Nadu which has not been included in this budget. Like bicycles, trains continue to be poor man's transport. The railway connectivity in my Mayiladuthurai Constituency is underdeveloped. I request the restoration of railway line between Mayiladuthurai and Tharangambady. There was a metre gauge rail link between Mayiladuthurai and Tharangambady from 1926 for a distance of 30 kilometres but it was closed in 1987. This train route connects Mayiladuthurai - Mannambanthal - Thirukadaiyur – Thillaiyadi - Poraiyur - Tharangambady. These places are of great importance historically, religiously, culturally, commercially and educationally.

Tharangambady is right on the East Coast. Its meaning in Tamil is 'a musical wave'. The first Lutheran Christian Missionary to India namely Zelgan

Balgu landed here. This is an ancient coastal town educationally developed by Catholic and Lutheran churches. The first wooden printing press in India was established here. There was a Danish settlement and its Fort Danesburg is now maintained by the Tamil Nadu Archaeological Department. This place is full of ancient monuments.

The famous Chola period Shri Masilamani Nathat, a Hindu temple, is here. There is a flourishing seafood trade. In 2004 tsunami many precious lives of fishermen were lost. A train service here is necessary for the development. Poraiyur is the Taluk headquarter having a wide range of businesses, schools and colleges.

Thillayadi is the birth place of freedom fighter Shrimati Valliyammai who was a close associate of Mahatma Gandhiji in South Africa. Gandhiji came to this village in 1915 to see the ailing Valliyammai. There is a memorial built for her in this village which is thronged by visitors.

Thirukaddaiyur is of great Hindu mythological importance associated with the 9th century Chola period. Amrithakadeswarar Abirami temple is here. There are many mythological events attributed to Shiva and Parvati here. This is one of the famous Shiva shrines in India where one prays for longevity and one thanks God after completion of 60 years and 70 years of age.

Sembanarkoil is the Panchayat Union headquarter and a busy shopping centre. Mayiladuthurai is the sub-divisional revenue headquarter. Why I am saying all these things is because Mayiladurai-Tharangambadi railway line is very essential for the public.

Mayiladurai-Tharangambadi meter gauge line was dismantled around 1991 for broad gauge conversion, where once the Majestic steam engine roared over a stretch of 30 kilometres. Some survey appears to have been made in 2006-07 to restore Mayiladurai-Tharangambadi rail link. People are still awaiting. No acquisition of land is required as the land already belongs to the Railways. In the first phase, this link may be restored. In the second phase, Tharangambadi may be linked to Karaikal after acquisition of land. This will reduce the rail distance between Karaikal and Mayiladuthurai from the present 80 kilometres to 40 kilometres.

In the absence of the rail link between Tharangambadi and Mayiladuthurai, peasants, fishermen, students, office goers, daily wage earners, pilgrims and long-distance travellers bound for Chennai and North India are seriously inconvenienced. The people of Poraiyar, Thirukadaiyur and Thillaiyadi have to now spend nearly three hours to reach Mayiladuthurai as they have to get down at more than one place to get connecting buses. The parcel service to this region remains wrecked ever since the Tharangambadi rail link was dismantled.

Sir, I have another request to make. Kumbakonam and Thanjavur stand as the pilgrimage and business centres of the Thanjavur District, which is one of the oldest districts of Tamil Nadu under the Southern Railway. Out of 33 districts, this is the only district which is not covered by trains running from Mumbai to Thanjavur or from Mumbai to Kumbakonam. Almost 14 pairs of trains have been in current operation covering every nook and corner of Tamil

Nadu. These two towns are connected through Indian Railways to places like Bengaluru, Mysuru, Bhubaneshwar, Varanasi, Ujjain, Mumbai, Karnataka, Andhra, Telangana and to other places like, Kolkata, Jaipur, Indore, etc. This is apart from the five pairs of trains coming directly to Chennai. It is regretted that the rail link from Mumbai to these two key places, Kumbakonam and Thanjavur, has been omitted in the last many years in spite of many representations. The hon. Minister can consider introducing new pairs of trains keeping Thanjavur as the origin.

I would like to bring to the notice of the hon. Minister construction of a manned level crossing across the railway line between Thiruvidaimarudur and Thirunageshwaram to connect the road with Kangayampettai village. The Kangayampettai village consists of more than 500 Adi Dravidar families. There is no link between the road and the hamlet. The agriculturists with the bullock carts are not able to cross the railway line and the two-wheelers also are not able to cross the railway line. There was one fire incident happened. The ambulance and the fire service van were also not able to reach there. So, this manned level crossing should be constructed there.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

SHRI S. RAMALINGAM : There is 40 acres of railway land in my constituency. It is owned by the railway department. It can be used for solar power generation or for ancillary industries for Railways, which is situated near Kumbakonam.

I would also like to request that a survey which has been made for a new route from Needamangalam to Virudhachalam via Kumbakonam may be sanctioned. It will connect many under-developed places of religious and cultural values.

श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा): धन्यवाद, सभापति जी।

आपने मुझे रेल बजट 2020-21 की अनुदान की मांगों पर बोलने का समय दिया। इसके साथ ही मैं अपनी पार्टी का भी आभार प्रकट करती हूं कि रेल बजट 2020-21 की अनुदानों की मांगों पर बोलने का मुझे समय दिया गया।

मैं माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय वित्त मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री जी का अभिनंदन करती हूं। जैसा कि हम सभी जानते हैं कि पहली भारतीय रेल दिनांक 16 अप्रैल, 1853 को मुंबई में बोरीबंदर से ठाणे तक चली थी, जो अब लगभग देश के सभी कोनों तक पहुंच गई है। हमारे जनप्रिय नेता आदरणीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने पिछले स्वतंत्रता दिवस के भाषण में कहा था कि अगले पांच वर्षों में अवसंरचना पर 100 लाख करोड़ रुपये निवेश किए जाएंगे। इसी को ध्यान में रखकर मंत्रालय ने 31 दिसंबर, 2019 को 113 लाख करोड़ रुपये की लागत वाली राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन शुरू की थी, जिसमें 650 से भी अधिक परियोजनाएं हैं, जिनमें अत्याधुनिक रेलवे स्टेशन, मेट्रो तथा रेल यातायात शामिल हैं।

हमारी सरकार के कार्यभार प्राप्त करने के 100 दिनों में ही 550 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा मुहैया करा दी गई है। साथ ही विद्युतीकरण का कार्य कर के 27,000 किलोमीटर तक विद्युतीकरण किया गया तथा साथ ही सभी मानवरहित फाटकों को समाप्त करने का लक्ष्य भी रखा गया है। हमारी सरकार ने रेलवे में पांच उपाय किए हैं। सबसे पहले रेलवे की जमीन पर रेल ट्रैक के साथ-साथ बड़ी सोलर पावर क्षमता स्थापित करने पर विचार कर रही है। स्टेशन की पुनर्विकास की चार परियोजनाओं और 150 रेलगाड़ियों का संचालन सरकारी और निजी भागीदारी रीति से किया जाएगा। इसी प्रकार तेजस की तर्ज पर अनेक गाड़ियां पर्यटक स्थानों को जोड़ेंगी।

मुंबई और अहमदाबाद के बीच तेज रफ्तार की रेलगाड़ियां चलाने के लिए तेजी से कार्य किया जाएगा। हमारी सरकार रेलों की गति बढ़ाने की दिशा में भी काम कर रही है। दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-कोलकाता के लिए 160 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से ट्रेन चलाने की योजना पर

काम कर रही है। इसके लिए 18,000 करोड़ रुपये की योजना बनाई गई है। इस लक्ष्य को पूरा करने के लिए बुनियादी ढांचे को अपग्रेड करने का काम किया जाएगा। इसके तहत तारबंदी, ट्रैक उन्नत करना, सिग्नलिंग और मानवरहित क्रॉसिंग खत्म किए जाएंगे।

हमारी सरकार दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-कोलकाता रूटों पर रेलवे का लक्ष्य दो श्रेणियों की हाई-स्पीड ट्रेन चलाना है। मुंबई-अहमदाबाद के बीच बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट के तहत 320 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से ट्रेन चलाना है। ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाने के तहत महाबोधि एक्सप्रेस और पुरुषोत्तम एक्सप्रेस की अधिकतम रफ्तार 110 किलोमीटर प्रति घंटा से 120 किलोमीटर प्रति घंटा कर दी गई है, ताकि यात्री कम से कम समय में अपनी यात्रा पूरी कर सकें। इसी कड़ी में जल्दी ही 24 दूसरी ट्रेनों की गति जल्दी बढ़ाये जाने की संभावना है। पिछले कुछ माह में कई रेलखंड की गति बढ़ाई गई है।

रेलवे अपनी खाली पड़ी जमीन पर सौर ऊर्जा प्लांट लगाने जा रही है। रेलवे के पास 51 हजार हैक्टेयर जमीन है, जिस पर सौर ऊर्जा प्लांट लगाया जा सकता है। इससे 10 मेगावॉट सौर एवं पवन ऊर्जा का उत्पादन होने लगेगा। इसके अलावा ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाने और डीजल खर्च कम करने के लिए 27,000 किलोमीटर का बचा हुआ काम वर्ष 2024 तक पूरा कर लिया जाएगा। रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर सौर ऊर्जा प्लांट लगने से रेलवे अपने लिए 1 गीगावॉट सौर ऊर्जा प्राप्त करेगा, वहीं रेलवे की जमीन, जिस पर अवैध कब्जा है, उसे मुक्त कराया जाएगा।

हमारी सरकार 150 निजी ट्रेन चलाने पर भी विचार कर रही है तथा 9,000 इकोनॉमिक कॉरिडोर बनाया जाएगा। हमारी सरकार किसानों की आय दोगुना करने के लिए उनके उत्पाद फल, सब्जी, डेयरी आदि जल्दी खराब होने वाली वस्तुओं की त्वरित ढुलाई एवं आसान मार्केटिंग के लिए 'किसान रेल' नामक योजना का एलान किया है।

इसके तहत रेलवे ने किसान रेल चलाने की बात की है। किसान रेल के तहत रेलवे की ओर से विशेष प्रकार के रेफ्रिजरेटर कंटेनर वाली ट्रेंस चलाने पर विचार कर रहा है, ताकि जल्दी

खराब होने वाली वस्तुओं को सुरक्षित बाजार तक पहुंचाया जा सके और किसानों को इन उपजों का उचित मूल्य मिलने के साथ-साथ उनकी आमदनी भी बढ़ाई जा सके।

हमारी सरकार ने पेरिशेबल गुड्स के लिए 70 टन क्षमता की नए डिजाइन वाली रेफ्रिजरेटर पार्सल वैन विकसित की है। फल और सब्जी की धुलाई के लिए रेलवे ने कॉरिडोर 12 टन से प्रत्येक क्षमता वाले 98 वेंटीलेटर कंटेनर खरीदे हैं। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि मेरी मांग को ध्यान में रखते हुए, मेरे संसदीय क्षेत्र वडोदरा, गुजरात के छायापुरी सेटेलाइट रेलवे स्टेशन की मैंने माननीय रेल मंत्री पीयूष गोयल जी के समक्ष मांग रखी थी, वह सेटेलाइट रेलवे स्टेशन बन गया, जिसका लोकार्पण माननीय रेल राज्य मंत्री सुरेश जी के कर कमलों से हुआ है।

मैंने एक अन्य मांग भी अपने संसदीय क्षेत्र के लिए रखी थी कि प्रताप नगर रेलवे स्टेशन को सेटेलाइट रेलवे स्टेशन बनाया जाए। वह मांग भी माननीय मंत्री जी ने स्वीकृत कर दी है। मैं माननीय मंत्री जी से उसी सेटेलाइट रेलवे स्टेशन पर जल्दी से काम शुरू हो जाए, ऐसी मांग रखती हूं। क्योंकि प्रताप नगर रेलवे स्टेशन के अच्छा बनने से स्टैच्यू ऑफ यूनिटी के लिए अच्छी तरह से सुविधा कर सकेंगे।

मैं माननीय मंत्री जी का हृदय से आभार व्यक्त करती हूं कि मेरी दोनों मांगे आपने स्वीकृत की हैं। साथ ही मैंने वडोदरा रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की भी मांग रखी थी। इस मांग के स्वीकार होने के बाद हमारा वडोदरा रेलवे स्टेशन आदर्श रेलवे स्टेशन बनने जा रहा है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी की आभारी हूं। मैं एक बार फिर रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करती हूं।

HON. CHAIRPERSON : Please conclude in one minute now.

… (*Interruptions*)

श्रीमती रंजनबेन भट्ट : सर, मेरी पार्टी की ओर से मेरा तीसरा स्थान था। मुझे बोलने के लिए दो मिनट और दीजिए।

HON. CHAIRPERSON: Thirteen Members from your Party have to speak. There is no time.

… (*Interruptions*)

श्रीमती रंजनबेन भट्ट : सर, छोटा उदयपुर धार के गेज कन्वर्जन के प्रोजेक्ट के लिए मियागम कर्जन में 100 करोड़ रुपये, डभोई के गेज कन्वर्जन के लिए 15 करोड़ रुपये दिए हैं। मुझे लगता है कि वे कम हैं। मैं मंत्री जी से मांग करती हूं कि मियागम कर्जन, डभोई समलाया वाले गेज कन्वर्जन के लिए आप ज्यादा रुपये आबंटन करें।

वडोदरा महाराजा सयाजीराव गायकवाड़ का शहर है। वडोदरा संस्कारी नगरी है, वडोदरा शिक्षण नगरी है । इसी को ध्यान में रखते हुए आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने वडोदरा को रेल यूनिवर्सिटी दी। मैं माननीय मंत्री जी से दो-तीन मांग रखना चाहती हूं। मैं वडोदरा से हरिद्वार की ट्रेन, वडोदरा से अमृतसर की ट्रेन और वडोदरा से पाण्डिचेरी के लिए ट्रेन की मांग रखती हूं। ये चारों ट्रेंस मेरे यहां शुरू करवाई जाएं, मैं ऐसी मांग रखती हूं। मैं फिर से माननीय मंत्री जी का अभिनन्दन और आभार प्रकट करती हूं और इस बजट का समर्थन करती हूं। धन्यवाद।

SHRI HASNAIN MASOODI (ANANTNAG): Hon. Chairperson, thank you for allowing me to speak on the Demand under the head Ministry of Railways.

The proposals placed before the House are run of the mill proposals. We do not find any path-breaking proposal that would help the Railways to address the problem areas. For the last few years, we have seen that the number of passengers who use the Railways is coming down and so is the income from passenger traffic, resulting in a loss of Rs. 38,000 crore. It was expected that the hon. Minister would be alive to all the problems confronting the Railways and come up with some kind of decisive proposals.

Having said that, I would say that Railways is the official transporter of the nation. It has its own cultural and emotional values. The Government is expected to realise that it is not a commercial enterprise as it serves the people at the lower strata of society. It provides means of transport to the people who mostly belong to disempowered, disadvantaged and unattended sections of society. The Government should have been large-hearted and provided more resources to the Railways to come out of the problems that it faces.

Coming to the State of Jammu and Kashmir, now called the Union Territory of Jammu and Kashmir, I would say that no new proposal has been made to strengthen the railway network in the union territory. We have three proposals under consideration. One is, Jammu-Punch railway line. I believe that survey on that line has already been done. It should have attracted the attention of the Ministry. The second is, Baramulla-Kupwara rail link. Again,

the survey has already been done and the Ministry was expected to make an announcement during the current financial year and provide some allocation to start the project. The most ambitious railway line is the Qazigund-Pahalgam rail line. We know that five million pilgrims visit Amarnath every year. Tourist traffic to Kashmir is almost half-a-million. The proposal with regard to Qazigund-Pahalgam railway line, I believe, is already under consideration of the Ministry. It would not only give fillip to tourism but would also be of much use for the pilgrims as it would be an easy means of transport for the pilgrims right from New Delhi or from other destinations of the country. I would demand that Qazigund-Pahalgam project should be considered at the earliest and preferably be included in the next financial year and the survey and other work be completed in the present financial year.

In the same way, Lolab Valley has big tourist potential. We were given to understand that work on this proposal is on. The proposal as regards Baramulla, Kupwara and Lolab Valley, has almost got concretised. हमने यह आशा की कि बारामुला को लोलाब वैली से, रेलवे के माध्यम से कनेक्ट किया जाएगा और लोलाब वैली सारे मुल्क के साथ जुड़ जाएगी। उसमें भी कोई अनाउंसमेंट नहीं हुआ और न ही उस बारे में कोई निर्णायक फैसला अभी तक हुआ है। हम यह आशा करेंगे कि करेंट फाइनेंशियल ईयर में कुछ न कुछ व्यवस्था की जाए। माननीय मंत्री जी जानते हैं कि जम्मू प्रॉविंस का पुंछ एरिया मोस्टली अनअटेंडेड है, तो उसको जम्मू के साथ कनेक्ट करने का प्रयास किया जाए, ताकि पुंछ, राजौरी और बॉर्डर एरियाज के लोगों की जो मांग है, उस मांग को देखते हुए उन क्षेत्रों को जोड़ा जाए और लोगों को यह सुविधा प्रदान की जाए, ताकि कनेक्टिविटी बढ़ जाए। Some of my friends have made proposals for naming the railway stations. अभी शिवाजी के नाम

पर रेलवे स्टेशन के पास स्टैचू बनाने की बात की गई, कहीं पर शेरशाह के नाम पर रेलवे स्टेशन को नाम देने की बात की गई और कहीं गुर्जर सम्राट की बात हुई।

I feel tempted to make a similar demand. But in Kashmir, things are going in the reverse direction. मेरी भी यह इच्छा है कि जम्मू-कश्मीर के जो सबसे बुलंदतरीन और कद्दावर नेता रहे हैं, जिनके नेतृत्व में हमने आजादी की जंग लड़ी है, उनके नाम पर हो, लेकिन वहां तो उलटा हो रहा है। हर गुजरते दिन के साथ हमें यह संदेश दिया जा रहा है कि हम देश का हिस्सा नहीं हैं। वहां यह प्रयास किया जा रहा है और उनके नाम को मिटाया जा रहा है। शेर-ए-कश्मीर इंटरनेशनल कनवेंशन सेंटर हो, उनके जन्मदिन की छुट्टी हो या उनके साथ जो भी संबंधित हो, उनके नाम को मिटाया जा रहा है। मालूम नहीं क्या संदेश दिया जा रहा है?

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI HASNAIN MASOODI : So, in this background, how can I make a demand and join others that the railway station in Srinagar should be named after Sher-e-Kashmir Sheikh Abdullah, the tall leader who had spearheaded the freedom struggle with Mahatma Gandhiji, Nehru Ji, Patel Ji, and others who had participated in the freedom struggle? In any case, I am not on that. I say that as far as Jammu and Kashmir is concerned, things are going in a reverse direction.

So, I would expect the hon. Railway Minister to give some kind of a consideration to the proposals that I have made. First proposal is the Jammu-Poonch railway line, second one is the Baramullah-Kupwara and the Lolab railway line, and the third one is the Qazigund-Pahalgam railway line. Thank you very much.

*SHRI UNMESH BHAIYYASAHEB PATIL(JALGAON) : I am thankful for the opportunity to present my views on Railways Budget. The Indian Railways is the soul of the nation and has served the common man for many decades. My congratulations to the Hon'ble Finance Minister Shrimati Nirmala Sitharaman ji and Railway Minister Shri Piyush Goel ji for their inspiring efforts and the direction they have shown the Railways. There is no doubt that this Rail Budget is for the common man. Even in this budget, the profits from the freight traffic are used to subsidise the cost of travel for the common man. This increases connectivity for people and businesses from north to south and east to west.

On the revenue side, there is an estimated increase of 10 % in the Budget Estimate 2020-21, compared to revised estimates of 2019-20. The main role of the railways is to transport goods and people across the country. Both passenger traffic and freight traffic are estimated to grow at more than 9% in this financial year. Under the Government led by Shri Narendra Modi ji, we see the highest proposed capital expenditure at Rs. 1.61 lakh crores for 2020-21, which is 3% higher than the revised estimates of 2019-20, and the highest rail budget in our history. This expenditure is used to increase the rail connectivity and improve the quality of services offered to the customers.

In the past few years, the Government has achieved success on their initiative to develop stations with modern amenities, provide wi-fi for

* Speech was laid on the Table.

passengers through public and private service providers, etc. Close to Rs. 4000 crores has been allocated this year for the development of facilities for passengers and their comfort.

Talking about my State of Maharashtra now, the Government has special plans including the first high speed rail project in India that will connect Mumbai to Ahmedabad. In the same way, the allocation for the suburban railway system in Mumbai, the longest in the country, has also been increased. I also want to convey my thanks to the Ministry for the initiatives of new tracks to connect Maharashtra and Gujarat between Nardana – Dhule. Then, electrification of tracks between Dhule – Chalisgaon has also been done. These projects will be used by many travellers and improve quality of life in North Maharashtra.

I want to draw the Government's attention to the passenger demands and the tourism potential of North Maharashtra, and my constituency, Jalgaon is fast becoming a commercial hub in North Maharashtra. There is ore and more trade and business between Jalgaon and Pune, Nashik and Mumbai. More people travel for education, medical care and business to these cities than ever before. It happens very frequently that trains are fully booked and there is a long waitlist. The people of Jalgaon must be given necessary rail connectivity from railway stations like Chalisgaon, Amalner, Pachora, Dharangaon and Jalgaon. People wish for these stations should be developed as model stations to avail modern facilities.

Then, there is untrapped beauty of the Ajanta Ellora Caves – a World Heritage Site declared by UNESCO. As things are, the Ajanta Express is only up to Aurangabad, which is 110 kms from the Ajanta Caves. Compared to this, Jalgaon station is only 50 kms from Ajanta Caves. The Government has plans to connect iconic tourist sites by Tejas Express like high speed trains. I appeal to the Hon'ble Ministers to consider the Jalgaon Railway Station for the access to Ajanta Ellora Caves and unlock Railway Station for the access to Ajanta Ellora Caves and unlock the tourism potential of the Kandesh region of North Maharashtra. India's stature and attraction inn the world will increase with publicity of this World Heritage Site. Another demand of the people in my Jalgaon constituency is for rail connectivity to places of worship and religious pilgrimage in north and south of India. Trains to and from places like Tirupati, Secunderabad, Ajmer and Jalgaon are to be started for this so that the devotees can offer their prayers conveniently.

In the same way, there are two other proposals to present today. One is to begin operations between Daulatabad – Chalisgaon. On this line many travellers are opting for other more expensive forms of transport. The Railways can benefit from exploiting this market which will also improve ease of travel for the local people in both places. The other proposal is to utilise the over 3000 acres of land available in Pachora taluka in Jalgaon for a mega project by the Railways.

Now, I will talk about the Kisan Rail initiative under fresh push for Public Private Partnership (PPP) in the railway sector. This is an important step for

benefit of farmers in the country as it will open access to new markets and travel of goods and businessmen and women. Right now, almost freight traffic is of coal, cement, iron ore, steel, fertilisers, etc. Food grain are a very small portion of freight traffic. With the Kisan Rail initiative, the Government intends to change this. The intention is to develop a national cold supply chain for perishable products. For this, the Government has allocated Rs. 25300 crores, 42 % more than the revised estimates of 2019-2. The Government has procured 98 ventilated containers from the Container Corporation of India for transport of fruits and vegetables. My constituency Jalgaon is one of the leading producers of crops like cotton, banana, lemon, spies, etc. and processed agricultural goods and plastic. The producers of Jalgaon can sell their goods to bigger and better market through the railways initiative. There is potential for a major revolution to increase the profitability of farmers by the success of this project.

Another aspect the Railways has focussed on the past years is public safety. For the first time in independent India, we have eliminated all unmanned crossings which used to result in numerous deaths in the past. For the safety of women, the Government has also allocated money from the Nirbhaya Fund for the Integrated Emergency Response Management System including video surveillance and increased security. Equally important is the Rashtriya Rail Sanrakshan Kosh which has been budgeted for Rs. 5000 crores. This will be used for engineering works on tracks, platforms, electrical equipment, etc. for safe running of trains and to prevent accidents.

Once again I want to congratulate the Government for the vision of transforming the railways. Many signs of confidence like the increase in capital outlay, connecting farm and rail sectors, more use of Tejas Express and increase in Public Private Partnership have my full support. Thank you.

डॉ. ढालसिंह बिसेन (बालाघाट): सभापति महोदय, आज रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांग संख्या 83 पर मुझे बोलने का अवसर प्राप्त हुआ, इसके लिए मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी, आदरणीय पीयूष गोयल जी और हमारे राज्य मंत्री श्री अंगडी जी का धन्यवाद करना चाहता हूं। आदरणीय संसदीय कार्य मंत्री जी का भी धन्यवाद करता हूं कि मुझे पहली बार मंत्रालय की मांगों पर बोलने का अवसर मिला है, इसलिए मैं हमारे माननीय मंत्री जी का और संसदीय कार्य मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं।

महोदय, मैं मध्य प्रदेश के जिस लोक सभा क्षेत्र से आता हूं, वह महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश के बॉर्डर का इलाका है, जहां कान्हा और पेंच जैसे नेशनल पार्क आते हैं। अंग्रेजों के जमाने की वर्ष 1903 की रेलवे लाइन थी, जो मेगा ब्लॉक के बाद वर्ष 2016 से इसका निर्माण कार्य प्रारम्भ किया गया। जिस तेज गति से काम होना चाहिए था, वह गति देने का काम मोदी जी ने किया है। वर्ष 2004 के पहले गेज कनवर्जन की घोषणा हुई थी, परन्तु जब मोदी जी की तेज गति से काम करने वाली सरकार आई तभी से रेलवे का काम मेरे जिले एवं संसदीय क्षेत्र में शुरू हुआ। इसके लिए मैं माननीय मोदी जी और पीयूष गोयल जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि जिस तेज गति से काम कर रहे हैं, उस काम को अभी और तेज गति से करने के लिए धनराशि की आवश्यकता है। यदि समय पर हमें धनराशि मिल गई तो निश्चित रूप से छिंदवाड़ा से नैनपुर और नैनपुर से बालाघाट के रेल मार्ग का जो गेज कनवर्जन का काम है, एक समय सीमा के भीतर, मार्च-अप्रैल, 2020 तक काम पूरा करके, आपके माध्यम से लोकार्पित करने का अवसर प्राप्त होगा।

माननीय सभापति जी, मैं विस्तार से आंकड़ों में जाना नहीं चाहता हूं क्योंकि मेरे से पूर्व के वक्ताओं ने सारी बात कही है। रेल यात्रा एक सबसे सस्ता और सुलभ साधन है। इसीलिए हमारे यहां एक थीम है कि साफ, सुरक्षित और समयबद्ध यात्रा, उसको पूरो करने का काम हमारा रेल मंत्रालय कर रहा है। जो लम्बी दूरी की यात्रा करते हैं और एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं, कई

बार उनको ट्रेन्स बदलनी पड़ती हैं और अगर समय पर ट्रेन नहीं चलती हैं तो यात्रियों को परेशानी होती है।

मेरे यहां से वर्तमान समय में जब बालाघाट से नागपुर के लिए रेल यात्री जाते हैं, तो उनको गोंदिया में ट्रेन परिवर्तित करनी पड़ती है। यदि वहां पर ट्रेन लेट हो जाती है, तो उसके कारण दिक्कतें भी आती हैं। इसलिए, मेरा माननीय मंत्री जी से यह आग्रह है कि रेल का जो समय है, वह बिल्कुल सही होना चाहिए। अभी मेरे यहां पर बालाघाट से एक ट्रेन प्रारंभ की गई है। मैंने जिसके लिए यह मांग की थी कि सुबह का समय छः बजे करें और शाम को ट्रेन वापस आए। जो ट्रेन दी गई है और उस ट्रेन का जो समय दिया गया है, वह जनहित में ठीक नहीं है। जो हमारी गोंदिया वाली ट्रेन है, जिसका समय 8.20 प्रातः या, उसका समय 10 मिनट पहले कर देने के कारण यात्रियों को असुविधा होने लगी है। इसीलिए, मैं यह चाहता हूं कि बालाघाट से नागपुर जाने वाले यात्रियों के लिए जो गोंदिया से ट्रेन चलती है, उसका समय यथावत रखा जाए, या भरंगी-बालाघाट से चलने वाली ट्रेन को 10 मिनट पहले कर दिया जाए, ताकि यात्रियों को उसकी गोंदिया से नागपुर जाने के लिए सुविधा मिल सके।

सभापति महोदय, मैं अपने क्षेत्र की मांग के विषय में कुछ कहना चाहूंगा। ...(व्यवधान) मैं जो मांग रखने जा रहा हूं, हमारे पूर्व प्रधान मंत्री श्री नरसिंह राव जी, रामटेक से पहले वह सांसद थे। यह उनकी सन् 1984-85 की घोषणा थी कि नागुपर से जबलपुर रेल लाइन के लिए रामटेक-गोटेगांव रेल लाइन का सर्वे भी हुआ था। लेकिन कुछ कारणों की वजह से उसको आज तक फिज़ीबल नहीं माना गया है। मैंने इस बार भी यह मांग रखी है कि रामटेक से गोटेगांव या शिकारा के रेल मार्ग को बनाने का काम किया जाता है, तो वह उत्तर से दक्षिण को जोड़ने वाला सीधा मार्ग होगा। नागपुर से जबलपुर के बीच 275 किलोमीटर की दूरी कम हो जाएगी, क्योंकि अभी नागुपर से इटारसी और इटारसी से जबलपुर जाया जाता है। इस वजह से नागपुर और जबलपुर के बीच 275 किलोमीटर से भी अधिक की दूरी कम हो जाएगी, इसीलिए इस रेल मार्ग को स्वीकृत करने का काम किया जाए।

सभापति महोदय, मेरे यहां पर बालाघाट में मलाजखंड कॉपर प्रोजेक्ट है। यहां पर माल की ढुलाई काम होता है। रेल को सबसे ज्यादा आमदनी ढुलाई से होती है। लेकिन रेल मार्ग न होने के कारण ढुलाई का सारा काम सड़क मार्ग से होता है। यदि मलाजखंड से चिरईडोंगरी जो मंडला- नैनपुर के बीच में आता है, वह मुश्किल से 50 किलोमीटर का मार्ग है। यदि इस मार्ग को पूरा किया जाता है, तो रेलवे को भी फायदा होगा और यात्रियों को भी लाभ होगा। इस यात्रा के माध्यम से कान्हा पार्क में आने-जाने वाले लोगों को भी रेल मार्ग का लाभ मिलेगा। जिस तरह से नागपुर-जबलपुर के बीच में पेंच है, यदि यह मार्ग भी बनता है, तो पेंच में आने वाले यात्रियों को भी रेल का लाभ मिल सकेगा।

सभापति महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं। ...(व्यवधान) मेरी बस दो-तीन मांगें हैं। मैं ज्यादा लंबी बात नहीं कर रहा हूं। मैं सारे बजट पर चर्चा नहीं कर रहा हूं। मैं पहली बार बोल रहा हूं। मैं बस कन्क्लूड कर रहा हूं। आप बस दो-तीन मिनट का समय दे दीजिए। ...(व्यवधान) क्योंकि मेरे यहां मायल है, ये सारी चीजें हैं, इसीलिए मैं इन मांगों को रखना चाहता हूं कि कटंगी से सिवनी एक नया रेल मार्ग, जिसकी लंबाई केवल 50 किलोमीटर की है। अगर इसको भी बनाया जाता है, तो इसके कारण यात्रियों के साथ-साथ मायल के काम में भी हमको लाभ मिलेगा। चूंकि बालाघाट में नई रेल लाइन को बहुत जल्दी पूरा करने जा रहे हैं। बालाघाट से लंबी दूरी की गाड़ियां चलेंगी। वाशिंग यार्ड नहीं होने के कारण हमको यहां से गाड़ी प्रारंभ करने में दिक्कत आ रही है। इसी तरह से छिंदवाड़ा से नैनपुर के बीच एक नया ट्रैक बन रहा है। चूंकि सिवनी में रैक पाइंट नहीं है, अभी हमारा जो भी रैक लगता है, वह छिंदवाड़ा या बालाघाट से आता है, जो कि हमें लगभग 100 से 125 किलोमीटर दूर पड़ता है। अगर सिवनी में एक रैक पाइंट बनाया जाता है, तो हमारे यहां के व्यापारियों और किसानों को खाद, बीज, सीमेंट और लोहा, इत्यादि लाने में सुविधा मिलेगी और विभाग को भी उसका अधिक लाभ मिलेगा।

सभापति महोदय, चूंकि मेरे यहां पर नया रेल मार्ग बन रहा है, तो भूमि अधिग्रहण हुआ है। ...(व्यवधान) यह उससे जुड़ा हुआ मामला है। ...(व्यवधान) वहां भूमि अधिग्रहण हुआ है। अभी-

भी पूरे लोगों को उसका पैसा नहीं मिला है और जिनको पैसा मिल गया है, उनको नौकरी नहीं मिली है। शासन ने जो बात रखी थी, उसकी पूर्ति कर दी जाए। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की ओर आकर्षित कराना चाहता हूं। मेरे यहां जो नया रेल मार्ग बन रहा है, उसमें लगभग 840 पटरियों की चोरी हो गई है। मैंने शायद अपने जीवन में यह पहली बार पढ़ा है कि रेल के निर्मित होने वाले मार्ग से 840 पटरियों की चोरी हो गई है, जिसके कारण यह मार्ग विलंबित हो गया है। इसके दोषी जरूर पकड़े गए हैं। उसके रैकेट करने वाले पकड़े गए हैं, लेकिन अभी तक उनके खिलाफ कोई तगड़ी कार्रवाई नहीं हुई है। छत्तीसगढ़ की दो कंपनियां हैं, जिन्होंने सारी पटरियां खरीदी हैं। अभी भी बहुत सारी पटरियों का पकड़ा जाना आवश्यक है। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय, मैं अंत में सुझाव के तौर पर एक बात कहना चाहता हूं कि आज जो अंडरब्रिज बनाए जा रहे हैं। किसानों को निश्चित रूप से जो असुविधा हो रही है, उसके कारण अंडरब्रिज भी बन रहे हैं, या ओवरब्रिज भी बन रहे हैं। अंडरब्रिज में पानी भर जाने की दिक्कतें आ रही हैं। ...(व्यवधान) वहां पर पानी भर जाने के कारण लोगों को आवागमन में दिक्कत हो रही है। ...(व्यवधान) महोदय, मैं बस एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। ...(व्यवधान) वाटर हारवेस्टिंग कर दें तो दिक्कत समाप्त हो जाएगी।

*__श्री तीरथ सिंह रावत (गढ़वाल)__: मैं रेल बजट के समर्थन में अपने विचार प्रस्तुत करना चाहूंगा तथा प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा जिन्होंने देश के अंदर ही नहीं बांग्लादेश को भी रेल लिंक से जोड़ने का काम किया है। 10% रेल बजट बढ़ाने का काम किया है, जो कि एक अच्छा कदम है, 68000 किलोमीटर रेल लाइन देश के अंदर जोड़ी है, रेल दुर्घटनाओं में कमी आई है, राजस्व में बढ़ोतरी हुई है। नए स्टेशन बढ़ाए हैं, रेलों में सफाई व्यवस्था सुदृढ़ हुई है, भोजन व्यवस्था ठीक की गई है, स्टेशनों का नवीनीकरण एवं सुदृढ़ीकरण किया गया है उसकी पहचान बनी है, साज-सज्जा ठीक हुई है।

मेरी लोकसभा क्षेत्र गढ़वाल उत्तराखंड में भी आजादी के बाद पहली बार पहाड़ में रेल चढ़ रही है। ऋषिकेश से कर्णप्रयाग तक रेलवे लाइन निर्माण का कार्य तेजी से चल रहा है जिसके निर्माण के लिए प्रधानमंत्री जी ने 2024 तक समय निर्धारित किया है। मैं इसके लिए प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा। साथ ही मैं माननीय रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि रामनगर के चौखुटिया गैरसैण तक रेल की नई लाइन एवं विस्तार किया जाए। नजीबाबाद से कोटद्वार रेल लाइन का कोटद्वार से लैंसडाउन सतपुली पौड़ी श्रीनगर नई रेल लाइन जोड़ने की योजना बनाई जाए। उत्तराखंड प्रदेश के अंदर देहरादून से ऋषिकेश कोटद्वार रामनगर टनकपुर रेल लाइन का सर्वे एवं स्वीकृति कर विस्तार करने का कष्ट करेंगे।

अन्त में, मैं रेल बजट का समर्थन कर धन्यवाद करता हूं।

---

* Speech was laid on the Table.

*SHRI OM PAVAN RAJENIMBALKAR (OSMANABAD): Hon. Chairman Sir, I rise to express my views on the Rail Budget. Chairman Sir, our Minister of State for Railways is coming to Tuljapur day after tomorrow to seek blessings of Aai Tulja Bhawani. Had that railway line been completed, you would have been able to visit that place by railway. On the demand of Hon. Chief Minister of Maharashtra Uddhavji Thakre, Hon. Prime Minister Narendra Modi ji had announced this project in the year 2014. But, unfortunately the pace of this project is very slow and not as per expectations. Hon. Chairman Sir, Tuljapur is a pilgrimage centre and it is a shrine of Kulswamini of Maharashtra Aai Tulja Bhawani. Around 1 to 1.5 lac people keep visiting this place everyday and on Dussehra, this crowd goes upto 12 to 15 lac. On Kojagiri day around 17-18 lac people, even from the States of Karnataka and Andhra Pradesh, visit this temple town. This is a very important rail route. Through this rail budget discussion, I would like to request you that Solapur-Tuljapur-Osmanabad rail project should be completed at the earliest and the necessary instructions should be given to the railway officials. Being a local MP, I keep on organizing a meeting with the officials of railway and revenue department every month. I am also trying to expedite the land acquisition process. This project was earlier monitored by Pune division of Central Railway. But, now it has been transferred to Bhusawal Division. But, it is very difficult for officials of Bhusawal Division to govern this project from there. So, It is my request to you that it should be handed over to the Pune Division once again for better

* English translation of the speech originally delivered in Marathi.

implementation. I personally met the General Manger of Central Railway and requested him to appoint a nodal official for this project to ensure the early completion of this project. I would like to request Hon. Railway Minister through you sir because this is a very important demand. If you consider the demography of Osmanabad Lok Sabha constituency where 4 legislative assembly constituencies were constituted in 2009, but earlier there were 5 assembly constituencies.

In place of adding one more constituency on the basis of population growth, one has been reduced. This led to the displacement of population and many people had been shifted to the city of Pune and Mumbai.

Through this Rail Budget discussion, I would like to request Hon. Railway Minister to start an intercity train connecting Pune-Osmanabad-Latur because only one Latur-Mumbai train is available for passengers. Passengers at Osmanabad have to face difficulties as sufficient number of trains are not available there. Considering their hardships, a new intercity train connecting Pune-Osmanabad-Latur should be started at earliest.

It has now been more than 20 years. There was a railway network in this region even in the Nizam era. Earlier there was narrow gauge line and that is now converted into broad gauge. There has been a long pending demand for stoppage at Kalamb Road and Dhoki railway station. People have demonstrated and agitated many times for their demands. Hence, I would like to request Hon. Minister of State for railways that a Mail Express train stoppage should be provided at Kalamb Road or Dhoki railway station.

I would like to make another submission. Osmanabad is a district. There is a rake point at Dharashiv and rakes are available at this place. During monsoon, farmers need fertilizers and seeds for farming. By providing rakes, the needs of farmers can be fulfilled. So, I would like to request Hon. Railway Minister to construct proper platform and shed at this place as per the requirement for rake operations.

Hon. Chairman Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak. I am also thankful towards my party for this opportunity. Thank you very much.

*ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): First of all I want to say because of not having Railway separate fund the development of Railway in Kerala had stopped. Early the Railway Budget was introduced in the House separately now it is a part of General Budget. All profit making public sector is under the process of privatisation now railway is also in the way of privatisation. We can see in the future there will be no rail budget itself. For the last 4-5 years Railway is purposely avoiding Kerala state. Once railway was the largest employment giving Government organization, now no appointments are done by railways, this cause even lot security issues facing by the passengers. In Kerala 3 lakh people are using the train services. Nearly 240 trains are passing through Kerala every day, all for this only 600 Railway protection force people are there in the place of 1500.

Kerala state is asking for a separate peninsular zone for the last two decade. This was also not allotted for this year budget. This Central Government is not considering Kerala as a part of India, this is the feel of Kerala. One request to the Government is to withdraw the decision if they have any idea for divide the Thiruvananthapuram division in Kerala.

Land acquisition between Ernakulam -Ambalappuzha is lagging for the last 15 years, because of that people who are living in this area are facing deep trouble, they cannot sell their property rail has frozen there land by saying Railway is going to taken the land for expansion. The railway wants to

* Speech was laid on the Table.

exclude this portion under the present policy for taking the share by the State Government for the doubling of tacks in the state. It will be helpful for the people and also profit making project for the railway by doubling this lane.

Karunagapally railway station has 6000 passengers daily; there is a major problem here which is not seen in any other railway stations in India, the only way to get in the station is to cross the railway track. Modification work is needed for the increase of loop track speed to 35 KMPH, after these modification only stops for more trains could be done in Karunagapally station. In Mararikulam railway station for the second lane a new platform is needed.

In my constituency 3 railway stations Alappuzha, Cherthala and Mararikulam had declared as Adarsh stations 8 years before. The development of these stations have not been met till now. Till now no adequate fund has been allotted for the development of these stations.

I conclude my views with the hope that the railway budget discussion 2020-21 will consider the demands of Kerala and demands from my constituency.

17.00 hrs

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय के वर्ष 2020-2021 की अनुदान माँगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

17.01 hrs (Shri N. K. Premachandran *in the Chair*)

महोदय, रेलवे पर जब भी इस सदन में चर्चा होती है, चाहे बजट का हो, चाहे रेलवे के किराये का सवाल हो, रेलवे से संबंधित लोग यह देखना पसंद करते हैं कि पार्लियामेंट में आज रेलवे पर चर्चा हो रही है। आज पूरा देश देख रहा है। माननीय मंत्री जी को मैं इसलिए यह बात कह रहा था कि आपके रहते माननीय प्रधान मंत्री जी के सहयोग से और आपके सहयोग से रेलवे में काफी काम हुआ है। हम लोगों की स्थानीय स्तर पर कुछ माँगें हैं, मैं चाहूँगा कि आप उनको पूरा करिए। खास कर मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कुछ मांगों को रखना चाहता हूँ।

मैं नालंदा से आता हूं। नालंदा में इसलामपुर से नटेसर नई रेल लाइन है। मैंने आपको भी पहले बताया है। वह बन कर तैयार है, बिजली का भी कार्य पूरा कर लिया गया है, लेकिन आपके द्वारा समय नहीं दिया जा रहा है। मेरा अनुरोध है कि आप समय जरूर दें।

दूसरा मेरा सवाल है, हरनौत रेलवे स्टेशन पर बुद्धपूर्णिमा एक्सप्रेस का ठहराव हो। कई बार माननीय पीयूष गोयल जी से, आपसे भी चर्चा की है और कई बार पत्र भी लिखा है, वहाँ पर रेल कोच फैक्ट्री भी है। वहां पर जो स्थानीय कर्मचारी हैं, उन लोगों की भी मांग है कि यहां पर बुद्धपूर्णिमा एक्सप्रेस को रोका जाए, जिससे कि वहां पर कर्मचारियों को राहत मिले और जो आम लोग है, उनको भी राहत मिले।

दूसरी मेरी मांग है- सिकंदराबाद-दानापुर एक्सप्रेस का विस्तार इसालमापुर तक किया जाए। मुम्बई और हावड़ा से राजगीर के लिए सीधी ट्रेन अभी उपलब्ध नहीं है, जबकि पर्यटक साल भर वहां पर आते हैं। एक पर्यटक स्थल के रूप में राजगीर में देश और दुनिया से लोग आते हैं, खास कर बुद्धिस्ट काफी लोग आते हैं, बंगाल से काफी लोग आते हैं। उसमें मेरा अनुरोध है

कि हावड़ा और मुम्बई से एक सीधी एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए। लगातार वहां पर यात्री आते हैं, तो हम लोगों से भी डिमांड करते रहते हैं। राजगीर से दनियावां होते हुए फतुहा तक मात्र एक मेमू ट्रेन चलती है, जबकि करोड़ों-करोड़ रुपये सरकार ने खर्च किए हैं। उसमें मेरा एक अनुरोध है कि राजगीर से दनियावां होते हुए जो ट्रेन फतुहा तक चलती है, उसका विस्तार पटना तक किया जाए या दानापुर तक किया जाए, जिससे कि लोग राजधानी से जुड़ जाए। सभी लोगों को ट्रेन बदलनी पड़ती है। एक जोड़ी ट्रेन और बढ़ाने की जरूरत है, वहां पर काफी पैसेंजर्स हैं।

हमारा संसदीय क्षेत्र ही नहीं, बल्कि पूरे देश में अंडरपास का मामला उठता रहा है। मैंने भी कई बार हाउस में उठाया है। अध्यक्षपीठ से माननीय अध्यक्ष महोदय ने अंडरपास के मामले पर मंत्री जी से कहा कि पूरे देश के सांसद अंडरपास के मामले को उठा रहे हैं, आप इसको देखिए। माननीय पीयूष गोयल जी ने उठ कर आश्वासन भी दिया कि मैं इसको देख रहा हूं। उसमें मेरा निवेदन है कि पूरे देश की समस्या है। अंडरपास जहाँ-जहाँ बन रहा है, वहाँ पर फाटक की भी व्यवस्था कर दी जाए, जिससे कि किसानों का हारवेस्टर नहीं जा रहा है और जब बरसात का मौसम आता है, तो इतना पानी भर जाता है कि पानी पीटर से निकाला जाता है और गाड़ी को पार किया जाता है। इसलिए मेरा इसमें सजेशन है कि जहाँ भी अंडरपास बन रहा है, वहां पर फाटक की व्यवस्था कराई जाए।

नालंदा में डियावां और रहुई पहले रेलवे स्टेशन थे, उन्हें अब हाल्ट बना दिया गया है। मेरा अनुरोध है कि रहुई और डियावां का स्टेशन का ही दर्जा रहने दिया जाए, जिससे कि वहाँ गाड़ियों को आवागमन के लिए रोका जा सके।

दनियावां से शेखपुरा रेल लाइन में बिहार शरीफ तक कार्य पूरा हो चुका है। तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी के द्वारा शेखपुरा तक उसको स्वीकृति दी गई थी। अभी भी बिहार शरीफ से दनियावां तक ट्रेन चल रही है, लेकिन बिहार शरीफ से शेखपुरा आज भी पेन्डिंग है। अभी आपने बजट में पैसा दिया है, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूँ। मेरा अनुरोध है कि उस कार्य को यथा संभव जल्द से जल्द पूरा किया जाए।

दनियावां से बिहार शरीफ रेल खण्ड पर रामपुर हाल्ट में गाड़ी रूकती है, लेकिन वहाँ पर टिकट नहीं कटता है। वहाँ पर स्थानीय लोगों की डिमांड है कि रामपुर हाल्ट पर टिकट काउंटर की व्यवस्था कराई जाए।

बिहार शरीफ रेलवे स्टेशन के बगल में एनएच-82 क्रॉसिंग है। यह मेरे क्षेत्र का मामला है।

माननीय सभापति : सिर्फ 5-5 मिनट बोलना है।

श्री कौशलेन्द्र कुमार : वहाँ पर घंटों जाम लगा रहता है। मेरा आपसे अनुरोध होगा कि वहाँ पर ओवर ब्रिज दे दिया जाए, जिससे कि जिला मुख्यालय में आने-जाने का जो भार है, वह हल्का हो जाए। वहाँ ओवर ब्रिज बनना चाहिए, क्योंकि लोगों को बहुत किल्लत होती है।

नालंदा और राजगीर अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल हैं। यहाँ साल भर देश के कोने-कोने से लोग आते हैं। मेरा अनुरोध है कि राजगीर से सीधे अहमदाबाद, दिल्ली, चेन्नई एवं कटरा के लिए ट्रेन चलाई जाए। इससे वहाँ के लोगों को राहत मिल सकती है।

माननीय सभापति : कौशलेन्द्र कुमार जी, कृपया आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री कौशलेन्द्र कुमार : फतुहा से इसलामपुर रेल खण्ड एवं दनियावां बिहार शरीफ रेल खण्ड के सभी हाल्टों की ऊँचाई बढ़ाई जाए।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र के जितने भी हाल्ट हैं, आज भी प्लेटफॉर्म ऊँचा नहीं है, वहाँ कम से कम प्लेटफॉर्म बनवा दिया जाए और वहाँ पर यात्री शेड का निर्माण करा दिया जाए। वहाँ बुजुर्ग लोग चढ़-उतर नहीं पा रहे हैं। वहाँ कई दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि शीघ्र हर हाल्ट पर यह सुविधा मुहैया करा दी जाए।

इसलामपुर-पटना पैसेंजर, वहाँ एक जोड़ी ट्रेन चलती है, मैं मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि इसलामपुर-पटना तक दो जोड़ी ट्रेन चला दी जाएं। धन्यवाद।

*DR. UMESH G. JADHAV (GULBARGA): Thank you so much for allowing me to present my views on Demand on Railways for the development of my Parliamentary Constituency i.e. Kalaburagi/Gulbarga in Karnataka State.

I would like to bring it to your kind notice that Government of India has sanctioned the Divisional Headquarter at Gulbarga under the jurisdiction of South Western Railways (SWR) in the 2014 Budget. But since then there is no progress on sanctioned work

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

- In 1984 Justice Sarin Committee had recommended operation of Kalaburagi Railway Division along with few other new zones and divisions most of the new zones and divisions recommended by Sarin Committee were operated except few which included Kalburgi.
- In 2003-04 during NDA Government under leadership of Shri Atal Bihari Vajpayee ji as Prime Minister of India, Hon'ble Minister of Railways Shri Nitish Kumar ji and Minister of State of Railways Shri Basavaraj Patil Yatnal Ji, proposal was mooted to announce and operate Kalaburagi Railway Division. However, at last moment this proposal was dropped.

* Speech was laid on the Table.

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

  - In 2014 February, during Vote on Account Budget, Kalaburagi Railway Division was announced by the then Hon'ble Minister of Railways. In 2014 March, required land was acquired and transferred to Railways, Officer on Special Duty (OSD) was appointed. On April 10th 2014, OSD Kalaburagi has sent the Detailed Project Report to Railway Board with estimates and jurisdiction of new Kalaburagi Railway Division under South Western Railway (SWR).

- On April 30th 2014, Railway Board has considered the DPR and agreed on the jurisdiction of New Kalaburagi Railway Division.
- On 7th August 2014, in written reply to question, Ministry of Railways has mentioned the jurisdiction of Kalaburagi Railway Division.
- On March 4th 2016, Ministry of Railways has stated that "Action has been initiated for operation of Kalaburagi Railway Division" and also have confirmed the receipt of DPR.
- Many times, in Written reply in Lok Sabha and Rajya Sabha, Ministry of Railways have confirmed that action has been initiated for operation of Kalaburagi Railway Division".

Currently, the 6 districts of Kalyana-Karnataka Region (Kalaburagi, Bidar, Raichur, Yadgir, Bellary, Koppal) are split under three zones which are South Central Railway, Central Railway, South Western Railway and five railway divisions which are Secunderabad, Guntakal, Solapur, Hubbali and Hyderabad. There are impacting the Region in terms of connectivity. As it becomes difficult for general public and elected representatives to follow up with various zones/divisions for the demands. With announcement of New Vizag Railway Zone (South Coast Railway), it will add additional complexity towards our region and it will be fourth zone in Kalyana Karnataka Region (Hyderabad-Karnataka) and fourth zone in Kalaburagi District alone. Now operation of already announced Kalaburagi Railway Division has become more important and urgent.

There are enough evidences at many occasions of step motherly treatment by various zones and division specially Solapur Railway Division and Central Railway towards Kalaburagi and Wadi Station. In spite of Kalaburagi being Revenue Regional Headquarters of Government of Karnataka still there is no dedicated direct train connection to its State Capital Bengaluru and people are depending on other trains whose quotas are being reduced periodically by various means. To request a new train from Gulbarga to say Bellary it requires request processing from DRM Solapur – GM CR, Mumbai and DRM Guntakal – GM SCR, Secunderabad and DR Hubli -GM SWR, Hubli and all these ones need to push to Railway Board for approval.

People of Gulbarga, Bellary, Raichur, Yadgir etc have to run from pillar to post to get things done for local issues.

Kalyana-Karnataka Region/Kalaburagi Region is very freight originating area with about a dozen cement factories operating to name few ACC, Rajashree, Vasavadatta, Chettinad etc. Kalaburagi, Wadi Station contributes at least 50% of revenue to Solapur Division's total income.

Kalaburagi railway station is fourth highest Revenue originating station in Karnataka after Bangaluru, Yeshvantpur, Mangalore Stations. Its revenue is more than Mysuru (Divisional HQ) and Hubli (Zonal HQ).

In spite of that people and stations are not getting enough railway facilities.

Below table describes the revenue originated only in Kalaburagi District in past 10 years.

Yearly Revenue of Gulbarga/Kalaburagi for last 10 years									
Year	**Gulbarga (in crores)**	**Wadi (in crores)**	**Wadi ACC (in crores)**	**Shahabad (in crores)**	**Sedam (in crores)**	**Chittapur (in crores)**	**Malkhed (in crores)**	**Chettinad (in crores)**	**Total Grand (in crores)**
2009-10	**30.72**	**11.94**	**236.72**	**2.81**	**128**	**1**	**116**		**527.19**
2010-11	**40.8**	**13.39**	**245-37**	**3.21**	**126**	**1**	**132**		**561.77**
2011-12	**52.25**	**11.33**	**293.89**	**3.57**	**106**	**1**	**129**		**597.04**
2012-13	**45**	**8.26**	**305.3**	**3.94**	**131**	**1**	**158**		**652.5**
2013-14	**53.77**	**10.71**	**303.72**	**4.64**	**145**	**1**	**266**		**784.84**
2014-15	**67.23**	**13.9**	**340**	**5.06**	**145**	**1.85**	**363**		**936.04**
2015-16	**73.17**	**12.04**	**402**	**6.12**	**167**	**1.75**	**261**		**923.08**
2016-17	**61**	**17.08**	**286**	**5**	**141**	**13**	**261**	**11**	**795.8**
2017-18	**75**	**16**	**294**	**4**	**130**	**13**	**248**	**5**	**785**
2018-19	**72**	**16.4**	**283.6**	**4.1**	**115**	**11**	**282**	**10**	**794.1**
Total for 10 years	**570.94**	**131.77**	**2990.6**	**42.45**	**1334**	**45.6**	**2216**	**16**	**7347.36**

A typical Railway Division which could have jurisdiction over 1000 kms of tracks length, each division would have a Disaster Management Center equipped with Accident Relief Trains, Accident Relief Medical Vans and Breakdown Cranes. Besides above Diesel Locomotive Sheds, Electric Locomotive Sheds and Coaching Depots are also provided at Division Level. Creation of division at any particular places ensures creation of many job opportunities for individuals together with indirect employment to many others in ancillary and associated sectors. More trains can be run within Karnataka and outside Karnataka.

Zonal interchange points can be minimized in Mumbai-Chennai/Bengaluru Trunk line there by increasing the sectional speed by reducing the slack time between Zones.

Below table highlights the benefits of operation of Kalaburagi Railway Division to Indian Railways.

Zonal Interchange points in Mumbai-Chennai Trunk Line (Current Scenario)			
Sl. No.	**Station Name**	**Zone involved**	**Comments**
1.	Hotgi Jn.	Central Railway and South Western Railway (CR, SWR)	Currently there are 4 Zonal Interchange Points
2.	Kalaburagi Jn/Taj Sultanpur	Central Railway and South Central Railway (CR, SCR)	
3.	Wadi Jn	Central Railway and South Central Railway (CR, SCR)	
4.	Renigunta Jn	South Central Railway and Southern Railway (SCR, SR)	

Zonal Interchange points in Mumbai-Chennai Trunk Line (After South Coast Railway/Vizag zone operates)			
Sl. No.	**Station Name**	**Zone involved**	**Comments**
1.	Hotgi Jn.	Central Railway and South Western Railway (CR, SWR)	If South Coast Railway Zone is operated without operation Kalaburagi Railway Division in SWR, it will add more zonal interchange points which impacts train movements.
2.	Kalaburagi Jn/Taj Sultanpur	Central Railway and South Central Railway (CR, SCR)	
3.	Wadi Jn	Central Railway, South Central Railway and South Coast Railway (CR, SCR, SCoR)	
4.	Raichur	South Central Railway and South Coast Railway (SCR, SCoR)	
5.	Renigunta Jn	South Coast Railway and Southern Railway (SCoR, SR)	

Zonal Interchange points in Mumbai-Chennai Trunk Line (After South Coast Railway/Vizag zone operates and Kalaburagi Railway Division operates in SWR)			
Sl. No.	**Station Name**	**Zone involved**	**Comments**
1.	Hotgi Jn.	Central Railway and South Western Railway (CR, SWR)	Kalaburagi Railway Division in SWR are operated it will reduce the zonal interchange points to 3 (instead of 4 currently) and will help Railways in smooth movement of trains.
2.	Raichur	South Western Railway, South Central Railway and South Coast Railway (SWR, SCR, SCoR)	
3.	Renigunta Jn	South Coast Railway and Southern Railway (SCoR, SR)	

With completion of 112 kms of Bidar-Kalaburagi new Railway line, the total length of railway lines in Kalyana-Karnataka region is increasing.

Raichur-Ginigera (125 km) and Gadag-Wadi (252 kms) new railway lines under various stages of implementation and fast approaching towards

completion. Also, Bijapur-Shahabad (140 kms) and Kalaburagi-Latur (150 kms) are proposed new lines in this region. It now becomes important to operate the proposed New Kalaburagi Railway Division for ease of operation and quick execution of projects.

Below table provides the lines which are proposed to be under New Kalaburagi Railway Division. As per that about 1031 kms of lines are operational.

New Gulbarga/Kalaburagi Railway Division Lines			
Existing section	**Route (kms)**	**Track (kms)**	**Comments**
Wadi Jn to Vikarabad Jn	**112**	**224**	**Doubled and Electrified line**
Wadi Jn to Raichur Jn	**107**	**215**	**Doubled and Electrified line**
Wadi Jn to Hotgi Jn	**135**	**207**	**GR-Wadi - 37 kms Doubled and Electrified Hotgi-Boroti – 30 kms Doubled Boroti - GR Doubling in progress**
Hotgi Jn to Bagalkot	**191**	**228**	**Single Line (Doubling in progress**
Gulbarga Jn – Khanapur Jn	**104**	**104**	**Single Line**
Ginigera Jn to Gangavati	**53**	**53**	**Part of Raichur-Ginigera New Line**
Total Existing Section	**702**	**1031**	**Already trains running in these section**
New Section (works in progress)	**Route (kms)**	**Track (kms)**	**Comments**
Gadag Jn to Wadi Jn	**252**	**252**	**New Single Line work in progress**
Gangavati to Raichur	**112**	**112**	**New Single Line work in progress**
Total New Section (works in progress)	**364**	**364**	**Single Line work in progress (under SCR)**
Total Existing +New Section	**1066**	**1395**	**Total Length of new Gulbarga Railway Division**
New Line Surveys	**Route (kms)**	**Track (kms)**	**Comments**
Gulbarga-Latur	**150**	**150**	**New line yet to be approved**
Bijapur -Shahbad	**140**	**140**	**New line yet to be approved**
Total New line Surveys	**290**	**290**	**New line yet to be approved**

Kalyana-Karnataka Region is one of the backward region of the country, recently Constitution of India was amended to bring in quick developments and sea of opportunities for the region. Indian Railways also needs to join

hands to be major player for enhancing the lives of the people. Currently due to many Zones/Divisions the development of Railways has taken back seat. Some of the projects which are struck specially in Solarpur Railway Division are Second Pit line tender, Railway Administrative Building for Augmentation of Solapur Division and Multi-functional Complex Tender due to cancellation provision for 2 lifts tender is struck since 2015. No new train facilities provided for Kalaburagi Station.

I would like to demand the below mentioned work on priority basis, for the development of Kalaburagi Railway Station and for the complete development of Railways in Parliamentary Constituency, the details are as follows

Extension of Train No. 17319/17320 Securandabad – Hubli train upto Belagavi ; Train No. 11051/2 Solapur-Kolhapur Express up to Kalaburagi railway station (rake maintenance can be undertaken at the pit line at Kalaburagi railway station); Train No. 12115/16 Solapur-Mumbai Express upto Kalaburagi ; Train 12603/12604 Chennai – Hyderabad Express upto Kalaburagi (this will provide rail connectivity towards interior Andhra Pradesh and Telangana in the morning hours); Train 01408 SUR KOP Special and Train No. 11051 SUR KOP Express which originate from Solapur (SUR) to be extended till Kalaburagi (KLBG) as there are huge number of pilgrims who preach and regularly visit Kolhapur Mahalaxmi Devi Temple from my Parliamentary Constituency; and BIDAR-KALABURAGI Demu/77655 to be extended till Wadi Station.

New Train from Kalaburagi to Bengaluru via Guntakal, Dharmavaram as there is huge movement of commuters between Kalaburagi and Mysore via Bengaluru. This new train will also help those who travel to Bengaluru for their regular work ; New Train from Kalaburagi to Mumbai, being one of the most backward district in Karnataka my Parliamentary Constituency consist of huge SC/ST population which is completely depend on daily wages work for their livelihood, for which they prefer to go the Economic Capital of the country which is known as Mumbai. So, the frequent commuter to Mumbai from this area is very high. Kalaburagi-Aurangabad Express via Bidar, Latur; Kalaburagi-Bellary Intercity Express ; Bengaluru-Mumbai Express via Guntkal, Kalaburagi ; New Train from Bangalore to New Delhi via Kalaburagi, Bidar as there is no direct train from Bidar to its National Capital. This train will help the people of both the district ; Kalaburagi to Temple town of Kolhapur via Solapur; New Train from Kalaburagi to Patna as Kalaburagi is called as the “Dall Bowl of India” because it consists more than 400 Dall Mill in the city, where huge number of workers from Bihar and Eastern Uttar Pradesh come to Kalaburagi in search of job ; New Train from Kalaburagi to Shirdi as there are huge demands for the pilgrimage to Shirdi. It is a long pending demand by the people of this area; New Train Bangalore to New Delhi via Kalaburagi, Bidar as there is no direct train from Bidar to its National Capital this train will help the people of both the districts; and as you may know that there is train facility from Gulbarga to Hubli i.e., Hubli-Secunderabad Express train number 17320 and 17319 and we are very thankful for providing us with the facility. But there is

one request to start a train from Gulbarga to Hubli via Guntkal there are no train facilities towards Bellary and Hospet from Gulbarga. People from Gulbarga region working in Bellary ad Hospet industries are facing problems to travel.

Similarly train no. 12735 Secunderabad-Yeshwanthpur should be diverted to run from Secunderabad to Kalburagi and from Kalaburagi to Yeshwanthpur instead of passing through Wadi Railway Station as the distance between Wadi and Kalaburagi can be covered within a short span of time as it helps providing much needed rail facility to the always increasing rail traffic towards Bengaluru, not to think of it diversion to Kalaburagi and back in a short period. The train no. 12691 Rajdhani Express from Bengaluru Station to Nizamuddin which passes through Raichur and Sedam (Kalaburagi District) should be diverted to touch Kalaburagi railway station instead of the present route of its by passing from Wadi (Halkatta Railway Station) so as to afford opportunity of travel to Kalburagi people bound for New Delhi.

There is a need to provide stoppage to Train No 18519/18520 at Ghanagapur Road is essential because many pilgrims are visiting Ghanagapur Temple every day;

Halt to Train No. 19420/19419 Chennai-Ahmedabad-Chennai at Kalaburagi as it will help the passenger who wish to travel to Chennai and Ahmedabad; Train No. 11011/11012 Solapur to Hassan train to be start from Kalaburagi ; Train No. 12219/12220 Duranto Express should be halt at

Kalaburagi and halt to Train No. 22601/22602 at Shahabad. Request for Stopping/Halting at Shahabad Railway Station of Train No 18519/18520 (VSKP – LTT – VSKP). This is long pending request by the people of Shahabad who run to Wadi or Kalaburagi to catch this train though many trains stop at this station. Train No. 11307 and 11308 Kalaburagi – Hyderabad – Kalaburagi (Intercity Passenger) and Train 18519 and 18520 Vishakhapatnam -Lokmanya Tilak Terminal – Vishakhapatnam Jn run via Chittapur and Shahabad but there is no halt. So this train may be given halt at Chittapur and Shahabad which will help the workers who work in various cement factories in this area.

Long pending demand of establishing coach factory at Kalaburagi because of backward region and to generate the employment facilities in this region it is very essential to sanction bigger rail way projects at Kalaburagi. Arranging stoppage/Parking of all Bengaluru bound trains on Platform No. 1 at Kalaburagi Railway station for the benefit of elderly, women and children passengers. Providing operator for escalator at Kalaburagi Railway Station to avert any possible accidents. Restoration of the route of Bengaluru-Secunderabad-Vaishno Devi train to the originally planned route of Bengaluru-Kalaburagi-Vaishno Devi in order to afford pilgrimage to this shrine. Selling of Unbranded Eatables Items from the vendors in the train and as well as on the Platform should be banned and unauthorised vendors should not be allowed in the train. Widening of Nilur and Koganoor Bridge no 545/6. Because of installation poles in front of the bridge, causing most inconvenient to pass the

tractor, lorry, Buses and four wheelers etc, farmers are suffering with great trouble going to the lands for cultivation. Even after several request and Rail Roko, the problem is still pending since 8-10 years action to be taken in this regard by providing widening facility.

FOB at station Ghanagapur Road and Coach Indicator facility and upgradation of Ghanagapur station. Because of Historical Temple at Deval Ghanagapur many VIP persons frequently visiting to Ghangapur. So VIP Lounge at Ghanagapur Station is required.

With this I would like to conclude with quote of British Journalist Michael Portillo who said without the railways, India would not have been connected and could not have become one country. Once again, I would like to request the Hon'ble Minister for Railway Shri Piyush Goyal ji and Hon'ble Minister of State for Railways Shri Suresh Angadi ji to consider our demand for Kalaburagi.

*SHRI S.R. PARTHIBAN (SALEM): Railways' revenue for 2020-21 is estimated at Rs. 2,25,913 crore which is a 10% increase from the revised estimates of 2019-20. Total revenue from traffic for 2020-21 is estimated at Rs. 2,25,613 crore, which is a 10% increase from the revised estimates of 2019-20. In 2020-21, revenue from both freight and passenger traffic is expected to grow by 9%. As per the revised estimates of 2019-20, revenue from freight traffic is estimated to be 6% lower than the budget estimate. The total revenue expenditure by Railways for 2020-21 is projected at Rs. 2,19,413 crore which is an 8% increase from the revised estimates of 2019-20. In 2019-20 (revised estimates), total revenue expenditure is estimated to be 3% lower than the budget estimate. In 2020-21, the Railways' Operating Ratio is estimated to be 96.2%. This is marginally better than the revised estimates of 2019-20 at 97.4%.

In this budget, Hon'ble Finance Minister announced that Railways will set up a Kisan Rail to build a national cold supply chain for perishables, including milk, meat and fish. This will be set up through PPP arrangements. Express and freight trains will have refrigerated coaches. My Salem constituency is famous for fruits, vegetables and flowers production. I request through you to set up this facility to the Salem railway division also. It will be more helpful to the farmers in this area. However, the railway revenue increase

* Speech was laid on the Table.

10% from the revised estimates of 2019-20, Southern Railway has been allocated Rs. 3,340 crores in the budget for the 2020-21. This is nearly 19 per cent lower than the Rs. 4,118.80 crores allotted in 2019-20.

The budgetary allocation for 2020-21 has a grant of Rs. 1,238 crores for doubling works; Rs. 175 crores towards gauge conversion; Rs. 37 crores for traffic facilities; and Rs. 198 crore for passenger amenities, says a press release from the Southern Railway. A sum of Rs. 8,559 crores has been sanctioned for new projects. This includes Rs. 4,131 crores for doubling of the Katpadi-Villupuram line; Salem-Karur-Dindigul line; Erode-Karur line and the Chennai-Beach-Chennai Egmore (4th line). Rs. 280 crores sanctioned for the Chennai Beach-Chennai Egmore 4th line. With a focus on safety, Rs. 880 crores have been sanctioned for new road-over-bridges and road-under-bridges, particularly on the Golden Quarilateral/Diagonal routes (Chennai-Gudur/Chennai-Arakkonam-Reningunta). This has the potential to increase the speed of trains. As much as Rs. 148 crores have been provided for Centralised traffic control in connection with the modern train control system. This will help in enhancing the line capacity and safety. To harness the benefits of technology for safe train operations, an indigenous train collision avoidance system on low-density railway network has been sanctioned at Rs. 468.9 crores. When considering all these, in my opinion, the Central Government is only focusing on North India states development. There are no significant new railway lines and no new trains introduced to the southern railways.

Salem Railway Division is a railway division of the Southern Railways of Indian Railways which comes under my parliamentary constituency, the following are the long-pending Salem peoples demands:

An early morning train to Chennai from Salem via Aathur, Viruthachalem and Vippuram is a long pending desire of my Salem constituency people. I request you to take steps to start a new early morning train service to Chennai. Salem railway station is the head of Salem Railway Division. There is no sufficient facility available for Differently-abled and Senior citizens and they are suffering a lot. More than 100 trains are operated in a day and lakhs of people using this. Salem railway station has 5 platforms, but 5th platform is not functioning full-fledged, and it no facilities to the passengers. There are no facilities like restroom, lift, escalators and battery car available in the station. Thousands of vehicles daily passing the level crossing on the way to Omalur and Mettur. I request you to take immediate steps to build the overbridge in that level crossing. Should construct a Railway Subway in Perumpallam village near 20/300-20/400 on Salem-Bangalore route. Periyaseerakapadi Village narrow bridge (Bridge no. 276) near 345 km at Salem-Coimbatore railway route should be widened.

Hence, I request the Hon'ble Finance Minister to allocate more funds to the Southern Railways for the development and welfare of the Tamil Nadu people. Thank you.

श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली): महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं अपनी पार्टी का भी बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ कि मुझे वर्ष 2020-21 की रेल मंत्रालय की अनुदान माँगों पर बोलने का अवसर दिया है।

इसके साथ ही मैं आम जनमानस की भावनाओं का भी थोड़ा जिक्र करना चाहूँगा। वर्ष 2019 में हुए आम चुनाव में भारतीय जनता पार्टी को आम जनमानस ने भारी जनादेश देकर दूसरी बार लगातार सत्ता पर काबिज होने का अवसर प्रदान किया है। इससे साबित होता है कि एनडीए गठबंधन को मतदाता कितना पसंद करता है और उससे अपनी कितनी अपेक्षा और आकांक्षा रखता है। जनता की अपेक्षाओं को ध्यान में रखते हुए यह सरकार दशकों से लगातार चली आ रही लचर, अनावश्यक एवं अव्यवहारिक व्यवस्थाओं को दूर करने के लिए दृढ़ संकल्प है। मतदाताओं की भावनाओं एवं आकांक्षाओं को ध्यान में रखते हुए हमारी सरकार रेल विभाग ही नहीं, बल्कि देश के चहुंमुखी विकास के लिए दृढ़ संकल्प है।

महोदय, आम जनमानस की भावनाओं का सम्मान करते हुए हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी की दृढ़ इच्छाशक्ति तथा दूरदृष्टि एवं हमारे माननीय गृह मंत्री अमित शाह जी की चाणक्य नीति एवं साहस के दम पर कड़े कदम उठाकर देश में कई अभूतपूर्व परिवर्तन किए हैं, जिसकी प्रशंसा आज देश का आम नागरिक कर रहा है। इससे जाहिर होता है कि सरकार की मंशा और दृष्टिकोण कितनी उच्च प्रकार की है। यह सरकार जाति, धर्म से ऊपर उठकर सबका साथ, सबका विकास और सबका विश्वास के अपने पथ पर अग्रसर है। इसके लिए भारत सरकार की जितनी भी प्रशंसा की जाए, वह कम है।

महोदय, अब मैं अपने विषय पर आता हूँ। रेल विभाग अपने आप में एक विस्तृत एवं महत्वपूर्ण विभाग है।

भारत सरकार द्वारा प्रतिदिन 11 हजार से ज्यादा ट्रेनों का संचालन किया जा रहा है, जिसमें 7 हजार से ज्यादा यात्री ट्रेनों का संचालन हो रहा है। इन ट्रेनों में प्रतिदिन लगभग 12 से 15 लाख यात्री सफर करते हैं। इससे सहज ही अनुमान लगाया जा सकता है कि ट्रेनों का हमारे

जीवन में कितना महत्वपूर्ण स्थान है। ट्रेन साधारण एवं मध्यमवर्गीय लोगों के आवागमन का एक महत्वपूर्ण साधन है।

महोदय, भारत सरकार रेलवे विभाग के अत्याधुनिक सुख सुविधाओं को ध्यान में रखने के लिए पीपीपी (पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप) मॉडल ट्रेन संचालित करने जा रही है। इस योजना का आरंभ यात्रियों, व्यापारियों एवं आम जनमानस को हो रही असुविधा एवं परेशानियों को दूर करने के लिए किया गया है। रेलवे विभाग अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर ख्याति दिलाने के लिए भारत के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने पीपीपी मॉडल ट्रेनों के संचालन की योजना का क्रियान्वयन किया है। इस योजना के तहत देश के यात्रियों, किसानों और व्यापारियों के हितों को विशेष रूप से ध्यान में रखा गया है। इस योजना का आरंभ भारत सरकार द्वारा रेलवे विभाग में वर्तमान में आ रही कई कठिनाइयों को ध्यान में रख कर किया गया है। आने वाले दिनों में यह योजना एक मिसाल कायम करेगी। इसके लिए मैं सरकार का आभार व्यक्त करता हूँ और अभिनंदन भी करता हूँ।

महोदय, पीपीपी मॉडल ट्रेन योजना अपने आप में एक उदाहरण है। इस योजना में प्राइवेट सेक्टर के लोग जुड़कर आम जनमानस को आधुनिक सुख सुविधाएं को मुहैया कराएंगे। रेलवे विभाग की यह योजना राष्ट्रीय ही नहीं, बल्कि अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर नई पहचान एवं ख्याति कायम करने में विशेष योगदान करेगी।

महोदय, किसानों के लिए हमने आज तक सुना भी नहीं था। वर्ष 2020-21 के बजट में किसानों को हो रही कठिनाइयों को दूर करने के लिए भारत सरकार द्वारा ट्रिपल पीपीपी मॉडल के माध्यम से 'विशेष किसान रेल' चलाई जाएगी। इस रेल सुविधा के माध्यम से किसानों द्वारा उत्पादित मिल्क डेयरी उत्पाद, मीट, मछली, सब्जी, फल, फूल आदि को सुरक्षित तरीके से एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजे जाने की समुचित योजना बनायी गई है। इस ट्रेन में ऐसे कोच की व्यवस्था की गई है, जिसमें उत्पाद को सुरक्षित रखने के लिए रेफ्रिजरेटर की समुचित व्यवस्था होगी, जिससे कृषि उत्पाद को गंतव्य स्थान तक सुरक्षित पहुंचाया जा सके। इससे पहले किसान माल खराब होने के डर से डेयरी, मिल्क और मत्स्य उद्योग से संबंधित माल को बाहर नहीं भेज

पाते थे। इसके कारण उन्हें उनके उत्पाद का समुचित मूल्य नहीं मिल पाता था। अब इस ट्रेन के संचालन से किसानों को अपने उत्पाद का समुचित मूल्य मिल पाएगा। इस राष्ट्रहित निर्माण के कार्य में बहुत-सी निजी कंपनियों ने सहयोग देने के लिए अपनी इच्छा जाहिर की है। इस प्रकार की व्यवस्था ट्रेनों में होने से व्यापार को काफी हद तक बढ़ावा मिलेगा। किसानों की आय को दोगुना करने के लिए ही भारत सरकार ने इस योजना का शुभारंभ किया है। किसानों के हित में भारत सरकार द्वारा उठाया गया यह कदम अत्यंत ही सराहनीय है।

महोदय, अब मैं अपने विषय पर आता हूँ। मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूँगा। मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेली के अंतर्गत पिपावाव-सुरेन्द्रनगर ब्रॉडग्रेज लाइन वर्ष 2003 में बिछाई गई थी। इस कार्य के लिए लाइन में लगभग 7 गांव आते थे। इसमें राजुला, भेराई, रामपरा, उचैया, कड़ियाली और भचादर आते हैं। विभिन्न गाँवों के 167 किसान आए हैं और उनकी जमीन संपादित की गई थी। इस प्रक्रिया में मिले हुए मुआवजे से किसान नाखुश होकर राजुला कोर्ट में चले गए थे। मैं उनका पूरा मुआवजा नहीं मिलने की बात करता हूँ। उनका पूरा मुआवजा जो कि खेती की जमीन का 550 रुपये और बागायती की जमीन का 750 रुपये के मुआवजे के लिए राजुला कोर्ट ने आदेश कर दिया। इस मामले में जितना भी विलंब किया जाएगा, उतना ही रेलवे का नुकसान होगा, क्योंकि उनको ब्याज समेत पूरी राशि किसानों को अंत में देनी पड़ेगी। साथ ही किसानों को भी और अधिक प्रतीक्षा करनी पड़ेगी, जिससे उनको अधिक परेशानी झेलनी पड़ेगी। …(व्यवधान)

महोदय, मेरे क्षेत्र के किसानों का मामला है। प्लीज, मुझे एक मिनट का समय दीजिए। मेरा आपसे निवेदन है कि अदालत के आदेश के अनुसार मुआवजा शीघ्र दिलवाकर इस मामले का निपटारा किया जाए। इस केस के संदर्भ में रेलवे बोर्ड की ओर से ऊपरी अदालतों में कोई कार्यवाही न की जाए और किसानों के हित में मुआवजा जल्द से जल्द दिया जाए।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत गरियाधर और पालिताना है, जो जैन धर्म का बहुत बड़ा प्राचीन तीर्थ स्थल है। उसको भी रेलवे के माध्यम से जोड़ा जाए। …(व्यवधान) मेरा एक

लास्ट प्वाइंट है। मेरे संसदीय क्षेत्र भावनगर डिवीजन के अंतर्गत खिजड़िया-विसावदर सेक्शन के गेज परिवर्तन का कार्य चल रहा है । यह दो खंड विसावदर-जूनागढ़ तथा बेरावाल-तलाला-विसावदर में विभाजित है। इसका गेज परिवर्तन का कार्य आरवीएनएल के माध्यम से किया जा रहा है।

***श्री मोहनभाई कल्याणजीभाई कुंडारिया (राजकोट)**: इस बजट के माध्यम से रेलवे के लिए बहुत अच्छा कदम उठाया गया है। इस बजट के इंडियन रेलवे के लिए कई बड़े-बड़े सौगात मिले इसलिए सौर ऊर्जा तैयार करने के लिए रेलवे की जमीन का इस्तेमाल किया जाएगा। साथ ही देश में तेजस जैसी 150 ट्रेनें चलाई जाएंगी और तेजस ट्रेनों को देश के प्रमुख पर्यटन स्थलों से जोड़ा जाएगा। 2024 तक भारतीय रेल पूरी तरह बिजली से चलाई जाएगी। 550 रेलवे स्टेशन पर वाई-फाई की सुविधा उपलब्ध करा दी गई है। मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग को पूरी तरह से खत्म कर दिया गया है एवं इसके साथ ही अब 27000 किलोमीटर का इलेक्ट्रिफिकेशन किया जाएगा। हमारी भारतीय रेल साफ, सुरक्षित और समयबद्ध रेल यात्रा हो इसके लिए अब आदर्श किराया कानून बनाया जाएगा और रेलवे में पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) का इस्तेमाल किया जाएगा।

आम बजट 2020 में मोदी सरकार ने भारतीय रेलवे के बुनियादी ढांचे में सुधार के लिए कई उपाय सुझाए हैं। मोदी सरकार ने 100 दिनों के भीतर रेलवे की उपलब्धियों को सूचीबद्ध करते हुए निम्नलिखित 10 उपायों का प्रस्ताव दिया है।

रेलवे के स्वामित्व वाली भूमि पर रेल पटरियों के साथ एक बड़ी सौर ऊर्जा क्षमता स्थापित करना। पीपीपी मॉडल के माध्यम से 4 स्टेशन और 150 यात्री ट्रेनों का संचालन किया जाएगा। तेजस जैसी ट्रेनों को देश के प्रतिष्ठित पर्यटन स्थलों से जोड़ा जाएगा। मुंबई से अहमदाबाद के बीच हाई स्पीड ट्रेन को सक्रिय रूप से चलाया जाएगा। 18,600 करोड़ रुपए की लागत से 148 किलोमीटर लंबी बेंगलुरु उपनगरीय परिवहन परियोजना शुरू की जाएगी, जिसका किराया मेट्रो मॉडल की तरह होगा। केंद्र सरकार 20% देगी और बाहर से 60% धन जुटाया जाएगा। 100 लाख करोड़ रुपए का इंफ्रास्ट्रक्चर फंड बनाया जाएगा। नेशनल गैस ग्रिड की शुरुआत की

* Speech was laid on the Table.

जाएगी। 27000 किलोमीटर ट्रैक का विद्युतीकरण किया जाएगा। पावर एनर्जी के लिए 22 हजार करोड़ का प्रावधान। दिल्ली-मुंबई और चेन्नई-बेंगलुरु एक्सप्रेस-वे का काम जल्द पूरा होगा।

सरकार से राजकोट और पूरे सौराष्ट्र जनता की तरफ से रेलवे मंत्रालय को निर्देश देने का अनुरोध करता हूं कि नई दिल्ली-अहमदाबाद राजधानी एक्सप्रेस को राजकोट तक विस्तार करने के लिए मैं समय-समय पर लोकसभा में तारांकित अथवा अतारांकित प्रश्न द्वारा एवं रेल मंत्री को आवेदन किया है। नई दिल्ली- अहमदाबाद राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन के विस्तार से राजकोट को ही नहीं बल्कि पूरे सौराष्ट्र के लिए नया ट्रेन होगा। 12267/12268 मुंबई सेंट्रल-राजकोट दुरंतो एक्सप्रेस को बोरीवली में ठहराव का अनुरोध लंबित है। बोरीवली में गुजराती भाषिक रहने वाले लोगों की जनसंख्या लाखों में है। सुरेंद्र नगर से राजकोट तक 116 किलोमीटर रेलवे ट्रैक के दोहरीकरण के एक और महत्वपूर्ण मामले को बजट 2015- 2016 में मंजूरी दी गई है और मार्च 2021 तक कार्य पूरा करने की योजना है, जो बहुत धीमी गति से काम हो रहा है, 116 किलोमीटर में से अब तक सिर्फ कुछ 8- 10 किलोमीटर का काम हुआ है।

सरकार से अनुरोध है कि रेल मंत्रालय को आवश्यक दिशा- निर्देश दें कि लंबित मुद्दे को प्राथमिकता पर पूरा करने का पर विचार करें।

इसके साथ अब मैं अपने विचारों को विराम देता हूं एवं धन्यवाद देता हूं तथा साथ ही अपनी पार्टी का आभार व्यक्त करता हूं जिसमें इस महत्वपूर्ण चर्चा पर अपने विचार व्यक्त करने का अवसर दिया। बहुत-बहुत धन्यवाद।

***श्री खगेन मुर्मु (माल्दहा उत्तर):** मेरे संसदीय क्षेत्र माल्दहा से दिल्ली के लिए एक सीधी ट्रेन फरक्का एक्सप्रेस है जो दिल्ली पहुंचने में 36 घंटे लेती है और मेरा संसदीय क्षेत्र देश के सुदूरतम इलाके में से है जहां से बड़ी संख्या में विद्यार्थी, व्यापारी, मजदूर एवं बड़ी संख्या में मरीज दिल्ली आते हैं। केवल एक मात्र सीधी ट्रेन होने से आम जनता को परेशानी का सामना करना पड़ता है। अतः सरकार से निवेदन है कि माल्दहा से दिल्ली के लिए सीधी सुपरफास्ट हमसफर वंदे भारत एवं तेजस जैसी ट्रेन चलाई जाए। इससे क्षेत्र के लोगों को बहुत सुविधा मिलेगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को दक्षिण भारत के बेंगलुरु तक जाने के लिए एक सीधी सुपरफास्ट ट्रेन की आवश्यकता है क्योंकि माल्दहा के बहुत सारे मरीज इलाज के लिए एवं सॉफ्टवेयर पेशेवर और छात्र बेंगलुरु आते -जाते हैं अतः इनके लिए भी सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

इसके अलावा ट्रेन 12423 (प्रतिदिन) है, 20505 (मंगलवार और सोमवार) है और 20503 (शुक्रवार) को है। जो डिब्रुगढ़ से दिल्ली राजधानी ट्रेन चलती है उनमें से किसी एक को डिब्रूगढ़ से माल्दहा होते हुए वाया कटिहार चलाया जाए तो इस क्षेत्र के लोगों को सुविधा मिलेगी।

रेल मंत्रालय द्वारा 2007- 2008 में समसी में एलसी गेट नंबर एनसी 10 फ्लाईओवर ब्रिज स्वीकृत किया गया है किंतु आज तक इसका कार्य प्रारंभ नहीं हो पाया है जिसके कारण यात्रियों को एलसी गेट पर कम से कम 30 मिनट ट्रैफिक जाम में इंतजार करना पड़ता है। ट्रेन नंबर 12377/12378 पदातिक एक्सप्रेस का समसी स्टेशन पर ठहराव प्रदान किया जाए। ट्रेन नंबर 13153/13154 गौर एक्सप्रेस जो सियालदह से माल्दहा टाउन और माल्दहा टाउन से सियालदह तक संचालित होती है उसमें (एलएसबी कोच) अतिरिक्त कोच लगाए जाएं। बहुत बड़ी संख्या में यात्रियों को बाबाधाम (देवघर) आसनसोल और दुर्गापुर जाने की सुविधा को देखते हुए, ट्रेन संख्या 15941 अप और 15942 डाउन झाझा डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस का रेलवे स्टेशन पर किया जाए।

---

* Speech was laid on the Table.

15227/15228 मुजफ्फरपुर यशवंत एक्सप्रेस का ठहराव समसी रेलवे स्टेशन पर किया जाए।

अत्यंत विनम्रतापूर्वक उपरोक्त मांगों के संबंध में सकारात्मक कार्रवाई का निवेदन करता हूं।

*SHRI SURESH PUJARI (BARGARH): Since 2014, Odisha has been one of the best beneficiary of the Union Railway Budget, getting around Rs. 20,213 crores till the last budget of 2019-20 as against Rs. 4190 crores during the UPA regime and this time also, Odisha has not lagged behind in getting allocations from the Centre. Even the Hon'ble Prime Minister took on a meeting to review the progress of the Khurda-Bolangir Rail Lines and other projects, thereby making the intention of the Central Government very clear about the development of the State of Odisha. Odisha has got a lot of allocations of new rail lines, doubling of rail lines, electrification of lines, fund for going projects, modernization of platforms and on different sectors of the Railways.

I congratulate the Hon'ble Minister of Railways for presenting a very good budget that will not only expand the rail network in the country, particularly in the backward states in India and the North East, but also to provide better amenities to the passengers.

Having said that, I put forth the following demand of the people of my Parliamentary Constituency which is elaborated as follows:

Inclusion of laying of New Rail lines from Bargarh to Nuapara via Padampur whose survey work has already been concluded and budgetary provision be made for laying of new railway line. Early morning Intercity Train

* Speech was laid on the Table.

from Bargarh or Bolangir to Bhubaneswar in the line of Rourkela Bhubaneswar Intercity Express. Extension of 18303-Sambalpur-Puri Intercity to Bargarh or in other way it can be changed to Bargarh-Sambalpur-Puri Intercity Express-Watering at Puri and then back to Bargarh. Koraput-Rourkela 18108 reaches SBP at 03.20 hours. It can be delayed by 2 hour to reach around 05.00 hours to provide connection for 18303 (SBP – PURI) Intercity. Direct train from Bargarh to New Delhi. Train no. 18507/18508 (VSKP-ASR) now running 3 days a week via BBS-SBP can be increased daily with diverting the train via RGDA-TIG-BRGA-SBP for remaining 4 days of the week. It will provide direct train to New Delhi from Paradeep of Western Odisha. Washing and watering facilities at Bargarh Road station.

Increase of halting tie to 5 minutes for all Express Train at Bargarh station to enable loading facility. Connection of Railway portion roads from NH 26 to Khuntapali-Turanga-Tumgaon Road. Increase the length of 2nd platform and provision of an escalator or ramp. Station near Khuntapali between Bargarh Road station and Barpali Station.

Upgradation of platform facility and shed over 2nd platform attabirastation in the district of bargarh and stoppage of all south bound trains like Nagawali Express at Attabira due to densely populated South Indian in the locality.

Upgradation of platform facility and shed over 2nd platform barpali station of bargarh district and Stoppage of all Express trains at Barpali.

Upgradation of platform facility and shed over 2nd platform at Gopbhaga station.

Chowkipada Road Over Bridge over Sambalpur Rail crossing and Bilaspur Rail Crossing at Jharsguda- Chakradharpur Zone. Jharsuguda be declared a separate Railway Division under East Coast Railway by inclusion of Brajrajnagar and Belpahar and other areas by carving all stations from the Bilaspur Division of South Eastern Central Railways zone and part of East Coast Railway zone and part of Chakradharpur Division of South Eastern Railway Zone. Pending finalization of the proposal made above , Jharsuguda may be temporarily placed under Sambalpur Division and it may be declared as Sambalpur Division No. II with at least a Additional Divisional Manager. The trains namely Hirakund Express, Gondwana Express, Puri Habibganj Humsafar and Puri Indore Humsafar running through Jharsuguda Road Station and stopping there should be given stoppage in Jharsuguda Jn station to save the passengers from going to Jharsuguda Road Station by crossing two Railway Lines involving risk of missing the train and offering no passenger facilities to the passenger who are put to wait when the train is late. The said Road Station has been constructed for transportation of coal from MCL, Brajrajnagar to Gopalpur and Paradeep and now it is being used for stoppage of Fast Running Trains. New Rail Line has been laid between Jharsuguda to Sardega (Gopalpur) of Sundargarh District passing through Malidihi, Kechhobahal, Laikera, Barpali. If a passenger train is given between Jharsuguda to Sardega, the people of this area will be largely benefited in

terms of Rail connectivity and it will give boost of Jharsuguda Market and Jharsuguda Airport. Public Urinals (both Male and female) in all platforms and outside Booking Counter and Reservation counter at suitable site within public view. Stoppage of Duranto Express at Jharsuguda Jn Railway Station. Extension of Trains like Chhattisgarh Express from Korba and Jan Satabdi Express from Rajgarh to Jharsuguda. Direct Train for Allahabad from Jharsuguda via Bilaspur Katni route. Hirakud Express, Puri Valsad and Sambalpur Varanasi should run as a daily train instead of it's present cycle. Adequate electrification, sitting arrangements, drinking water facility, urinal facility in the platform of Jharsuguda Jn. Railway Station. Play ground in Railway Colony and Railway Institute Ground Area. Road Connectivity from main road to Jharsuguda Road Station without Railway crossing intervention. Goods shed in Jharsuguda Road Station for facilitating business activities. Coach Display in Jharsuguda Road Station. Development of Jharsuguda Road Station with proper Waiting Hall for ladies and gents. The facilities of Pantry Car in Danapur Express running between Durg and Danapur. Lift facility in plaform No.1 and 2 of Jharsagida Railway Junction Station. Battery Car facility in the platform for old and infirm passengers. Bagdihi Railway station in Kirmira Block of Jharsuguda be provided with basic modern amenities and stoppage of 22839 Rourkela Bhubaneswar Intercity Express.

Modernization of Brajrajnagar railway station with adequate passenger amenities like sitting arrangement, safe drinking water facilities, waiting rooms and shed over uncovered platform. Stoppage of all trains particularly trains

running through the North India as large section of people in Brajrajnagar are from Bihar, Uttar Pradesh and other northern states. Parking space with shed over it and beautification of the railway station.Belpahar of Jharsuguda. Belpahar railway station provides highest revenue to the railways but as compared to its revenue, the development is deplorable. Being a Municipality, it deserves equal treatment like other urban areas of the State in shape of development. The station be modernized with provision of basic passenger amenities like shed over the entire length of platform, waiting shed, safe drinking water facilities, beautification and good parking stand. All trains passing through this urban Railway Station be provided with stoppage over here to accommodate large population to avail train journey without going to other railway station like Brajrajnagar, Jharsuduga or Sambalpur.

*SHRI S. VENKATESAN (MADURAI) : Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Before expressing my views on the Demands for Grants pertaining to Railways, I strongly condemn the Union Government for doing injustice to Tamil Nadu in this Railway Budget. I condemn the Government for the fact that approximately Rs 12000 Crore are required for implementing 10 Railway Projects in Tamil Nadu which were announced since the year 2006. But in the current Budget you have only allotted Rs1000 each thereby adding to a grand total of Rs10,000 for all these 10 projects pertaining to Tamil Nadu. Hon. Union Minister for Railways should make reply in this august House. Are you going to give up all these 10 railway projects? Or are you going to implement them? All the ten railway projects are meant for the industrial development of Tamil Nadu which can lead to overall development and upliftment of the people of the State. That is why these proposals were brought before this august House through the people's representatives which were then announced as Railway Projects in the Budget of the Union. I want a clarification from the Hon Minister for Railways what is the status of all these ten Railway Projects. Similarly, an amount of Rs 22000 Crore is required for executing several Railway Projects implemented in Tamil Nadu. Whereas you have only allocated Rs 1800 Crore. That means you have only allocated 5 % of the total project cost. If that is so, it will take at least two generations to complete all the pending Railway projects in Tamil Nadu. Do you expect this? This is my question. Three new doubling

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

Projects for Tamil Nadu *viz* Katpadi-Viluppuram, Salem-Karur-Dindigul and Erode-Karur for a stretch of 389 kms are included in the current Budget. I welcome this. But only Rs.1000 each, *i.e.* a total of Rs 3000, has been allocated to all the three new Railway Projects. This is not a new route. This is doubling of the existing route. There will not be any issue relating to land acquisition. If that is the case why have you allocated only a meager amount of Rs 3000 for all these three new projects in the current Budget. I want to ask in this august House whether it is a mere eyewash of just announcing Projects for Tamil Nadu?

For Madurai-Kanyakumari doubling project too, you have only allocated so far 60 per cent of the project cost which is inclusive of this year's allocation. There arises a question so as to when you will be allocating the remaining 40 per cent of the project cost? Similarly privatization is affecting Indian Railways to the worst. In the next 5 years, you say that 500 passenger trains will be privatized. You have announced that 150 trains and 100 routes will be privatized in the first instance. This will end in danger. Hon. Finance Minister in her Speech as mentioned about the Kisan Express Train. She mentioned that this Kisan Express train is aimed to carry the agricultural produce to the markets. But this is also being privatized. If the Government has no concern for farmers, which private organization will operate this train service in the benefit of farmers without thinking of profit making. I want to raise a serious question that who will be operating this train for the greater cause of farmers. Most importantly every year rail track to a length of 4500 kms is being

damaged. Now you have only allocated fund for providing safe track for a length of 3500 kms. This raises serious question on the safety of Railways. You have announced for complete electrification by the year 2022. If that target is to be reached, you should have allocated fund for electrification work for 10000 kms this year. But I wish to say that you have only allocated funds for electrification work for 6000 kms this year. It has been announced that 11 trains will be privatized in Southern Railway, out of which, 6 trains originate from Chennai Central Railway Station. You have also announced that the remaining 5 trains will be operated from Tambaram Railway Station. If that is so, it is an effort to make Tambaram as the terminal for privatization. I strongly condemn this effort. Tejas Train to be run between Coimbatore and Mangalore will be privatized. There is an announcement in this regard. I also strongly condemn this announcement. There is still more shocking announcement that 8 Factories including the Integral Coach Factory, ICF will be privatized. This announcement is completely aimed at total privatization of Railways. I therefore insist that the idea of privatization should be given up at any cost.

***श्रीमती गीताबेन वी. राठवा (छोटा उदयपुर):** मैं केंद्रीय रेल बजट के अनुदान एवं मांग के संबंध में अपने विचार प्रकट करती हूं। हमारी सरकार ने रेल को और अधिक लाभदायक और इसे सुविधाजनक बना रही हैं ताकि हमारे देश की जनता को किसी भी प्रकार की समस्या का सामना ना करना पड़े। वित्त मंत्री ने अपने बजट भाषण में कहा कि 550 रेलवे स्टेशनों पर वाई फाई सुविधा दी गई है, जो कि काफी सराहनीय है।

हमारी सरकार नई नीति की सफलताओं की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी, बजट 2020 में वित्त मंत्री द्वारा बताया गया कि 27000 किलोमीटर रेलवे ट्रैक का इलेक्ट्रिफिकेशन किया जाएगा, इसके अलावा उन्होंने पांच ने उपायों की बात भी की जिससे यह नई सुधारों तथा योजनाओं का लाभ सीधे-सीधे जनता तक पहुंचे यही हमारी सरकार की सफलता है।

हमारी सरकार द्वारा नई टेक्नोलॉजी का इस्तेमाल करते हुए तेजस की तरह और रेलगाड़ियां चलाई जाएंगी। मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड ट्रेन का काम आगे बढ़ाया जाएगा। बेंगलुरु उपनगरीय रेलगाड़ी परियोजना में केंद्र सरकार 20% शेयर पूंजी लगाएगी। पीपीपी मॉडल की तर्ज पर 150 नई ट्रेनें चलाई जाने से जनता को बहुत लाभ मिलेगा।

साथ ही हमारी सरकार ने तेजस जैसी ट्रेन का लाभ देश को दिया और आगामी सत्र में ट्रेनों के माध्यम से प्रसिद्ध स्थलों को जोड़ने की भारत सरकार की योजना है। जिससे देश की प्रसिद्ध स्थल पर समय को बचाते हुए घूम सकते हैं।

मैं सरकार से माननीय मंत्री जी से केंद्रीय रेल बजट 2020-21 में मांग करती हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र छोटा उदयपुर, गुजरात में छुछापुरा, नसवाड़ी, तनखला रेल लाइन पुरानी है, इसमें जमीन का कोई प्रश्न नहीं है इसे पुनः प्रारंभ किया जाए; बड़ोदरा से हलोल पावागढ़, शिवराजपुर

---

* Speech was laid on the Table.

और पानीमाइनस पुरानी रेल लाइन को पुनः प्रारंभ किया जाए और अंकलेश्वर से राजपीपला चालू है, इसमें स्टैचू ऑफ यूनिटी केवड़ियों कॉलोनी तक रेल लाइन जोड़ना है। धन्यवाद।

श्री बिद्युत बरन महतो (जमशेदपुर): सभापति महोदय, मैं सबसे पहले अपनी पार्टी भारतीय जनता पार्टी के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूं जिसने मुझे महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया। भारतीय रेलवे एकल प्रबंधन व्यवस्था के तहत 68,000 किलोमीटर से अधिक रेलमार्ग के साथ विश्व में तीसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। भारतीय रेल ने वर्ष 2018-19 के दौरान 120 करोड़ टन माल ढुलाई और 840 करोड़ यात्रियों की संख्या के साथ विश्व में सर्वाधिक यात्रियों को लाने ले-जाने वाली रेलवे रही है। माल ढुलाई का चौथा सबसे बड़ा साधन रही है। भारतीय रेलवे ने वर्ष 2017-2018 के दौरान 11,596 लाख टन राजस्व अर्जक माल भाड़ा लदान की तुलना में वर्ष 2018-19 में 12,215 लाख टन का राजस्व अर्जक माल भाड़ा लदान किया था। आज इसमें 5.34 प्रतिशत वृद्धि दर्ज की गई है जोकि वर्ष 2017-18 में 82,858 लाख यात्रियों की तुलना में 1.85 प्रतिशत अधिक रही है।

राष्ट्रपिता महात्मा गांधी और हमारे प्रधान मंत्री जी का सपना स्वच्छता है। अगर स्वच्छता कहीं देखनी है तो भारतीय रेलवे स्टेशनों पर देखा जा सकता है। मैं अपनी लोक सभा क्षेत्र जमशेदपुर की ओर आता हूं, जो मिनी भारत के रूप में विख्यात है क्योंकि कई प्रदेशों के लोग वहां बसे हुए हैं। हमारे धनबाद डिवीजन से सबसे ज्यादा लोहा और कोयले की ढुलाई होती है और पूरा रेलवे का 42 परसेंट राजस्व वहां से आता है लेकिन दुख की बात है कि वहां पर यात्री सुविधा नगण्य है। आजादी के 70 वर्षों के बाद भी लोग यात्री सुविधा से वंचित हैं।

हमारे लोक सभा क्षेत्र में एमएसएमई और ऑटोमोबाइल का बहुत बड़ा सेक्टर है। आपका असेट सिनी पर व्यवस्थित है, वहां एक कोच फैक्ट्री बनायी जाए। टाटा स्टील से बात करके कोच इंडस्ट्रीज लगायी जाए। आरओबी चाकुलिया और घाटशीला आरओबीबी सैंक्शन है, उसको तुरंत शुरू किया जाए। मैं आपसे रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि नई रेल लाइन जो चांडिल-बोडाम-पटमदा-काटिन-बंदवान होते हुए झाड़ग्राम की लाइन 132 किलोमीटर है और यह चार लोक सभा

क्षेत्रों में आता है, जिसमें रांची, पुरुलिया, जमशेदपुर और झारग्राम में आता है, चारों सांसदों ने भी मांग की है और इसका सर्वे भी हो चुका है, इस काम को पूरा किया जाए।

इसके साथ ही पूर्वी सिंहभूम जिला अंतर्गत चाकुलिया से बहरागोड़ा होते हुए बुड़ामारा लाइन का भी सर्वे हो चुका है, यह लाइन सैंक्शनड है, इसका टेंडर तुरंत किया जाए, कांड्रा से नामकुम जो रेल लाइन राजधानी से जोड़ता है, यह भी सैंक्शनड है, इसका भी टेंडर किया जाए। टाटा बादामपहाड़ होते हुए क्योंझर, भुवनेश्वर टाटा बादामपहाड़ रेल लाइन है, इसको बादामपहाड़ से क्योंझर तक जोड़ा जाए, भुवनेश्वर लाइन को अगर सीधे जोड़ा जाएगा तो टाटा के लोगों को दो घंटे की बचत होगी। इसी तरह मैं कुछ और ट्रेनों की मांग करना चाहता हूं। धालभूमगढ़ एवं चकुलिया के बीच में कोकपाड़ा है, उसमें एक हॉल्ट बना दिया जाए। टाटानगर से भागलपुर परिचालन को पुन: चालू किया जाए। यह पहले चलता था लेकिन इसे अचानक बंद कर दिया गया। टाटानगर से आसनसोल होते हुए भागलपुर वाया किउल जमालपुर, सुलतानगंज होते हुए भागलपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस किया जाए। टाटानगर वाया जयनगर वाया दरभंगा सकडी, निर्मली, सुपौल, सहरसा और नेपाल की तराई क्षेत्र तक के लोग मांग कर रहे हैं। यदि इसमें किसी प्रकार की तकनीकी अड़चन है तो पुरी-जयनगर ट्रेन को खड़गपुर के बजाए हिजली-टाटानगर से होकर चलाया जाए।

टाटा छपरा गाड़ी संख्या 18181 में लगने वाली कटिहार लिंक को अलग कर कटिहार जलपाईगुड़ी एनजीपी तक नई रेल सेवा शुरू की जाए। इससे उत्तर बिहार में रहने वालों की एक चिरप्रतीक्षित मांग पूरी हो सकेगी। इसके साथ उत्तर पूर्व क्षेत्र के साथ सीधा संबंध स्थापित हो सकेगा। इसके साथ ही उस क्षेत्र से सीधा संबंध स्थापित हो जाएगा।

चक्रधरपुर रेल मंडल अंतर्गत टाटानगर रेलवे कर्मचारियों हेतु वेन्डींग जोन बनाया जाए। टाटा दानापुर ट्रेन का एक्सटेंशन दीनदयाल उपाध्याय या बक्सर तक किया जाए। माननीय स्वास्थ्य मंत्री बक्सर से हैं। उनके साथ कई बार हम लोगों ने बात की है कि टाटा दानापुर ट्रेन को

बक्सर तक किया जाए। बिहार से झारखंड अलग हुआ, बिहार के काफी लोगों की वहां आबादी है, इस ट्रेन को बक्सर तक ले जाना बहुत जरूरी है।

टाटा बिलासुपर साप्ताहिक ट्रेन का मुगलसराय तक विस्तार किया जाए। टाटा से दीघा तक नई मेमू ट्रेन चलाई जाए। उत्कल एक्सप्रैस ट्रेन का राखामाईन्स स्टेशन पर ठहराव किया जाए क्योंकि यहां यूरेनियम और कॉपर की माइन्स है। शालीमार-गोरखपुर ट्रेन को सप्ताह में दो बार चलाया जाए। टाटा रांची मेमू ट्रेन का चाकुलिया तक विस्तार किया जाए। टाटा रांची एक्सप्रेस का पुरूलिया के बजाय तिरिलडीह से मुरी होते हुए रांची तक परिचालन किया जाए, इससे समय की बचत होगी। टाटा चक्रधरुपर मेमू ट्रेन की पुन: शुरुआत की जाए। टाटा बादामपहाड़ रेल खण्ड पर स्थित सभी स्टेशन, हॉल्ट को अपग्रेड किया जाए। हावड़ा कोरापुट एक्सप्रैस का घाटशिला में ठहराव किया जाए। टाटानगर खड़गपुर लोकल का हावड़ा तक विस्तार किया जाए। रांची हावड़ा इंटरसिटी का फेरा बढ़ाकर दैनिक किया जाए।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत धन्यवाद।

*DR. BHARTI PRAVIN PAWAR (DINDORI) : I urge upon the Government to take necessary steps for starting new local train service from Igatpuri to Manmad and return, so that it will be very useful for the people of my constituency to commute to state capital Mumbai of Maharashtra; to speed up the process of implementation of Manmad-Indore railway project; to start and set up new railway project from Nashik to Surat or Manmad to Surat as it cover major tribal area of both the state i.e. Maharashtra and Gujarat and it will also boost the economic and social condition of tribal in both the state; to start new train from Mumbai-Nashik-Tipura for any two days in a week. ; to run Rajdhani Express from Mumbai-Nashik- Delhi (Central Railway) and vice versa for all days. Thanks for starting Kisan Rail.

* Speech was laid on the Table.

श्री गिरीश चन्द्र (नगीना): माननीय सभापति जी, आपने मुझे इस बजट में अपने संसदीय क्षेत्र नगीना की मांग रखने का मौका दिया है, मैं इसके लिए आभार प्रकट करना चाहता हूं।

माननीय सभापति जी, मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत कीरतपुर रेलवे स्टेशन जिला बिजनौर पर गाड़ी संख्या 14043/14044 गढ़वाल दिल्ली एक्सप्रैस के ठहराव के संबंध में वहां की जनता ने लगभग चार वर्षों से आंदोलन किए हैं, 200 बार हड़ताल की है, धरना किए हैं। मुझे कहने में कोई गुरेज़ नहीं कि वर्षों से चली आ रही मांगों को नजरअंदाज करके इनके अधिकारों का हनन किया जा रहा है। मैं चाहता हूं कि गढ़वाल दिल्ली एक्सप्रैस का ठहराव कीरतपुर स्टेशन जिला बिजनौर रेलवे स्टेशन पर निश्चित रूप से जनहित में कराया जाए। इससे न केवल वर्षों से चली आ रही जनता की मांग पूरी होगी, बल्कि रेलवे राजस्व में भी काफी वृद्धि होगी।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि नगीना से बिजनौर जाने वाले मार्ग पर रेलवे क्रासिंग पर तमाम गाड़ियां निकलती हैं, जिससे जाम लग जाता है और जनता को परेशानी होती है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि नगीना से बिजनौर जाने वाली रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज बनाया जाए। स्यौहारा से नुरपुर मार्ग पर भी जाम की समस्या रहती है। बिजनौर से सीधे दिल्ली को चांदपुर पर सड़क जोड़ती है, यहां भी बहुत समस्या है। मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से मांग करता हूं कि यहां ओवर ब्रिज बनाकर जनता के हितों का ध्यान रखा जाए। इसके लिए अतिरिक्त धन मुहैया कराया जाए और इसे बनवाया जाए।

मैं आपके माध्यम से अपने क्षेत्र नगीना के बारे में कहना चाहता हूं कि नगीना, धामपुर, स्यौहारा, शहपुर रेलवे स्टेशन पर सफाई व्यवस्था ठीक नहीं है। साथ ही यहां यात्रियों के ठहराव के लिए विश्राम कक्ष भी नहीं है। मैं मांग करता हूं कि यहां सफाई व्यवस्था सुचारू रूप से हो और विश्राम कक्ष की भी व्यवस्था हो। यहां जनता की काफी समय से मांग है, उनकी समस्या को देखते हुए नगीना से मुम्बई के लिए ट्रेन चलाई जाए। धन्यवाद।

श्री कपिल मोरेश्वर पाटील (भिवंडी): माननीय सभापति जी, भारतीय रेल हमारे राष्ट्र की जीवनरेखा है। यह भारतीय रेल के महत्व को अधोरेखित करती है। रेल सबसे बड़ा नेटवर्क है, यह हर भारतीय के जीवन पर भारी प्रभाव डालती है। रेल केवल आवागमन या उद्योग का साधन नहीं है, यह संसाधन है, जो राष्ट्र की आपातकालीन स्थिति में राष्ट्र को सेवा देने में तत्पर रहती है। इसका उदाहरण है जब लातूर में सूखा पड़ा था, तब रेल से ही पानी पहुंचाया गया था।

रेलवे का जो काम है, रेलवे जो लोकाभिमुख काम कर रही है, उसके लिए मैं प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। मैं खुद को भाग्यवान समझता हूं, क्योंकि जब हमारे देश में पहली रेल शुरू हुई थी, वह मुम्बई से ठाणे तक चली थी। मैं ठाणे डिस्ट्रिक्ट से आता हूं। मेरा लोक सभा क्षेत्र भिवंडी है। पहली रेल मुम्बई से ठाणे तक चली और पहली बुलेट ट्रेन भी अहमदाबाद से मुम्बई तक चलने वाली है, लेकिन वह भी ठाणे होकर जाएगी। कहीं न कहीं इतिहास अपने-आप को दोहराता है, इसलिए ठाणे का जिक्र भी उसमें आ रहा है। हमारे साथी अरविंद सावंत जी ने यहां पर कहा कि इस रेल का क्या फायदा है? मैं आपको बताना चाहता हूं, शायद वे नहीं जानते हैं। मैं जिस लोक सभा क्षेत्र से आता हूं, उस लोक सभा क्षेत्र का नाम भिवंडी है। भिवंडी टेक्सटाइल का सबसे बड़ा हब है। सूरत भी टेक्सटाइल का हब है। भिवंडी और सूरत का टेक्सटाइल से कनेक्शन है। हमें अगर भिवंडी से बाई प्लेन सूरत जाना है या अहमदाबाद जाना है तो भिवंडी से मुम्बई जाने में दो घंटे लगते हैं। अगर यह बुलेट ट्रेन शुरू होती है तो हमारे भिवंडी के साथी सूरत एक घंटे में पहुंच जाएंगे और इनको कारोबार करने में बहुत आसानी हो जाएगी। वहां पर जो लोग हैं, उनको कोई दिक्कत नहीं है। इसलिए, जो बुलेट ट्रेन चलने वाली है, उसका फायदा टेक्सटाइल के व्यापार के लिए बहुत बड़े पैमाने पर होने वाला है। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, मैं रेल मंत्रालय को धन्यवाद दूंगा कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में आजादी के 70 सालों से लोग कुछ डिमांड कर रहे थे। जैसे मेरे लोक सभा क्षेत्र में एक मुरबाड तहसील आता है। कल्याण से मुरबाड तक रेल की मांग 70 सालों से चल रही थी, लेकिन वह 70 सालों में पूरी नहीं हो पाई। हमारे प्रधान मंत्री जी के आशीर्वाद से, तत्कालीन मुख्य मंत्री देवेंद्र जी के आशीर्वाद से रेल मंत्री पीयूष

गोयल जी ने कल्याण से मुरबाड तक के लिए रेल की मंजूरी दे दी। उसके लिए एलोकेशन भी कर दिया। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय से विनती करूंगा कि इसको जल्द से जल्द गति देकर, इसका डीपीआर भी बन गया है, इस काम को शुरू करने के लिए टेंडर निकालने का काम जल्द से जल्द करे।

अरविंद सावंत जी ने नाना शंकर शेठ जी का जिक्र किया है। नाना शंकर शेठ जी, जिन्होंने भारत की पहली रेल मुम्बई से ठाणे तक चलवाने में अपना बहुत बड़ा योगदान दिया था, वे मेरे लोक सभा क्षेत्र मुरबाड तहसील से ही आते थे। उनका जन्म मुरबाड में हुआ था और उनके गांव में आज तक 167 सालों के बाद भी रेल नहीं जा पाई। इसलिए, मेरी रेल मंत्री जी से विनती है कि नाना शंकर शेठ जी को अगर सही मायने में श्रद्धांजलि देनी है तो मुरबाड तक रेल का काम जल्द से जल्द पूरा होना चाहिए और लोगों को उसकी सुविधा मिलनी चाहिए।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में बदलापुर स्टेशन है, वहां पर होम प्लेटफॉर्म का काम चल रहा है। लेकिन, जबसे प्लेटफॉर्म नं. 2 पर ट्रेन का आना शुरू हुआ है, तब से उसके ऊपर शेड का काम आधा ही हो पाया है। उस शेड को पूरा करने के लिए मैं रेलवे मंत्री जी से विनती करता हूं कि इस काम को जल्द से जल्द से पूरा कर दें।

मध्य रेलवे में शाहपुर तहसील में आठ गांव और तानशेत स्थानक हैं। इन दोनों स्थानक के बीच में कलम गांव है। वहां पर 25 से 30 गांवों को जाने के लिए पहले जो अंडरपास बना हुआ था, वह पानी जाने का रास्ता है, ऐसा रेल के रिकॉर्ड में है, इसलिए रेल ने उसकी जैकेटिंग कर दी है, इसलिए 25 से 30 गांवों का सम्पर्क रेलगाड़ी से टूट गया है। वैसे ही बदलापुर शहर के नजदीक चमटोली स्टेशन की मांग कई सालों से की जा रही है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री के ध्यान में एक बात लाना चाहता हूं कि जब बारिश जोर से हुई थी और बाढ़ आई थी, उस समय महालक्ष्मी ट्रेन वहां पर फंसी हुई थी। अगर चमटोली स्टेशन बना हुआ होता, जो 900 पैसेंजर्स ट्रेन में फंसे हुए थे, उनको बोट से निकाला गया, अगर वहां स्टेशन बना होता तो वहां बोट ले जाने की जरूरत नहीं पड़ती। वहां से हम लोगों को आसानी से निकाल सकते थे।

मैं भिवंडी से आता हूं। वहां पर टैक्सटाइल्स और वेयर हाउसिंग का बहुत बड़ा कारोबार है। मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्रालय से विनती है कि मुम्बई से बहुत सारे लोग व्यापार के लिए भिवंडी में आते हैं इसलिए मुम्बई से भिवंडी के लिए एक लोकल ट्रेन चलाना बहुत जरूरी है। वहां से जो बाहर की ट्रेन्स जाती है, उनको भिवंडी से मिलाना बहुत जरूरी है। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से विनती करता हूं कि टिटवाला के पास गुरहोली स्टेशन की मांग है, उसका सर्वे भी हुआ है। उसको जल्द से जल्द मंजूर करने के लिए रेल मंत्रालय को पहल करनी चाहिए।

***श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल):** सबसे पहले मैं रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी को धन्यवाद करना चाहता हूं कि उन्होंने रेलवे को और रेल यात्रा को अधिक सुचारू और सुगम बनाने के लिए बहुत अथक प्रयास किए हैं और यात्रियों को सुविधाओं पर विशेष ध्यान दिया है। और जब कभी भी हमने रेलवे के संबंध में कोई मांग रखी है तो माननीय मंत्री जी ने उस पर गंभीरता से विचार करने के साथ ही साथ उसे पूरा करने का भी प्रयास किया है।

सरकार ने रेलवे के लिए वित्त वर्ष 2020-21 में कुल राजस्व प्राप्ति में 9.5% की बढ़ोतरी के साथ 2,25,913 करोड़ रुपए का लक्ष्य रखा है।

अब रेलवे में निजी भागीदारी का काम शुरू हो चुका है। इसी के तहत अगले वित्त वर्ष में रेलवे की 27000 किलोमीटर लाइनों के विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा गया है। यह बहुत खुशी की बात है कि देश के लगभग 5,500 स्टेशनों पर मुफ्त वाई-फाई सुविधा आरम्भ हो चुकी है।

पूना से मुंबई के बीच करीबन 135 किलोमीटर का अंतर है मुंबई देश की आर्थिक राजधानी के नाम से भी जानी जाती है। सात आइलैंड से मुंबई शहर बना है, आज के समय में भी लाखों की संख्या में लोग मुंबई में नौकरी और व्यवसाय हेतु आवागमन करते हैं कई सारे लोग ठाणे, पनवेल और नई मुंबई में रहते हैं। पूना से मुंबई हर रोज यात्रा करने वालों की संख्या भी काफी है, पूना से मुंबई तक कई सारी ट्रेन चलती हैं लेकिन अगर यात्रियों की संख्या देखी जाए तो यह ट्रेन कम पड़ती हैं।

पूना से लोनावाला तक लोकल ट्रेन चलती है यह लोकल ट्रेन पूना से लोनावाला होते हुए नया मार्ग बनाने पर यह खोपोली, चौक, पनवेल होते हुए सीएसटी तक जाएगी।

मैं इस अनुदान की मांग के तहत यह मांग करता हूं कि इस नए मार्ग के निर्माण हेतु रेल मंत्रालय आवश्यक कार्यवाही करें इस कार्य के निर्माण हेतु कोशिश करे।

---

* Speech was laid on the Table.

पूना पिंपरी चिंचवड तथा इसके ग्रामीण इलाकों की आबादी लगभग 1.5 करोड़ है और यहां की जनता को कोंकण जाने हेतु मुंबई या पनवेल से ट्रेन लेनी पड़ती है जिसके कारण यहां की जनता को अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है और कोंकण रेलवे पर भी इसका असर पड़ने से यात्रियों के साथ-साथ अन्य लोगों को भी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

यदि पिंपरी चिंचवड शहर से अकुर्डी या चिंचवड से हिंजेवाड़ी, पोर्ड, मुलशी होते हुए रोहा मानगांव को कोंकण मार्ग को जोड़ते हुए नया ट्रक बनाकर नई रेलगाड़ी चलाई जाती है तो यहां के लोगों को काफी सुविधा मिलने के साथ ही साथ कोंकणरेलवे तथा कोंकण रेल द्वारा मुंबई से यात्रा करने वाले यात्रियों की भीड़ में भी कमी आएगी। आपको विदित होगा कि मुलशी डैम बनाने हेतु इस मार्ग पर ब्रिटिश काल में ट्रेन चलती थी।

मेरा रेलवे विभाग से आग्रह है कि पिंपरी चिंचवड से हिंजेवाड़ी, पोर्ड, मुलशी होते हुए रोहा-मानगांव के बीच नया रेल ट्रैक का निर्माण कर, इसे कोंकण रेलवे से जोड़ने हेतु तथा इस मार्ग पर नई रेलगाड़ी चलाई जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही करें।

बजट 2017 में पुणे और लोनावाला के बीच तीसरी और चौथी लाइनें (64 किलोमीटर प्रारंभिक परियोजना लागत 253 करोड़ रूपए के साथ) घोषणा की गई थी। लेकिन आज 2 वर्ष बीत जाने के बाद भी इस लाइन का काम शुरू नहीं हो पाया है, जब भी बजट में रेलवे लाइन बनाने की घोषणा होती है तो लगता है कि यह काम समय से शुरू हो जाएगा, लेकिन आज तक बजट में घोषणा होने के बाद भी किसी काम को समय पर शुरू नहीं किया जाता है।

मैं सरकार से मांग करता हूं कि पुणे और लोनावाला के बीच तीसरी और चौथी उपनगर यह लाइन बिछाने का काम जल्दी से जल्दी शुरू करने हेतु इस पर आवश्यक कार्यवाही करें।

मेरे संसदीय क्षेत्र मावल के अंतर्गत खालापुर तालुका के अंतर्गत चौक रेलवे स्टेशन आता है और इन स्टेशन से लगभग 100000 यात्री प्रतिदिन मुंबई तथा बाकी जगहों के लिए ट्रेनों से आवागमन करते हैं जबकि पुणे से मुंबई के बीच गाड़ी संख्या है 11010/11009 (सिंहगढ़ एक्सप्रेस) और गाड़ी संख्या 12126/12125 (प्रगति एक्सप्रेस) रोजाना चलती है और इन दोनों गाड़ियों का

खालापुर तालुका के अंतर्गत आने वाले स्टेशन पर ठहराव नहीं होने के कारण स्थानीय यात्रियों को अनेक परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से पुणे से मुंबई के बीच चलने वाली गाड़ी संख्या 11010/11009 (सिंहगढ़ एक्सप्रेस) और गाड़ी संख्या 12126/12125 को खालापुर तालुका के अंतर्गत आने वाले चौक स्टेशन पर ठहराव दिए जाने की मांग करता हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र में पुणे से मुंबई पुरानी रेलगाड़ी लोनावाला से करजत- कल्याण होते हुए सीएसटी तक चलती है और इस मार्ग पर आंध्र प्रदेश, केरल और दक्षिण भारत के कई रेलगाड़ियों का आवागमन होता है और रेलमार्ग पुराना होने के साथसाथ प्रतिवर्ष बारिश के समय में इस घाट-सेक्शन में लैंडस्लाइडिंग होती है और मुंबई जाने के लिए यह रेलमार्ग ज्यादा लंबा और दूर पड़ता है और पनवेल और उनके बीच नया एयरपोर्ट बन रहा है और इसके साथ ही साथ में रेलवे का भी कार्य चल रहा है और पनवेल तक जेएनपीटी में इस मार्ग से बहुत अधिक मात्रा में सामान जाता है और अगर लोनावाला- खंडाला -खोपोली घाट स्टेशन में रेल मार्ग बनाई जाती है तो पनवेल होते हुए सीएसटी जाने को सुगम होगा और इस रेलवे मार्ग से रेल विभाग को भी अच्छी आमदनी होने के साथ ही साथ जनता को भी इस सुविधा का लाभ प्राप्त होगा और भविष्य में इस रेलमार्ग पर फास्ट ट्रेन भी चलाई जा सकती है। मैं इस बजट के माध्यम से लोनावाला -खंडाला घाट सेक्शन बनाकर नई रेलवे लाइन बनाए जाने की मांग करता हूं।

देशभर के बहुत से ऐसे रेलवे स्टेशन है जहां आज भी स्टेशन पर कोई आधुनिक सुविधा नहीं है और इन सभी पुराने रेलवे स्टेशनों को सुधारने की आवश्यकता है। इन स्टेशन पर दिव्यांग और बुजुर्गों हेतु लिफ्ट की सुविधा दिए जाने की आवश्यकता है।

मुम्बई और उपनगरीय शहरों में लोकल रेल सेवा है जिससे रेलवे को भारी मात्रा में आमदनी मिलती है। इस उपनगरीय लोकल सेवा में सुधार की आवश्यकता है और इन उपनगरीय क्षेत्रों में ज्यादा लोकल ट्रेन चलाई जाने की आवश्यकता है।

मुंबई से कोंकण कई ट्रेनें हैं लेकिन अगर पिंपरी चिंचवड से होते हुए हिंजेवाड़र पौंड रोहा, इस कोंकण मार्ग तक नई ट्रेन चलने के लिए मैंने कई बार मांग की है अगर यह नया रेल मार्ग बनता है तो पुणे से कोंकण जाने वाले रेल प्रवासियों को सुविधा प्राप्त होगी।

मध्य रेलवे के अंतर्गत सेंट्रल हार्बर में खंडेश्वर रेलवे स्टेशन आता है और इस स्थान पर छोटा खांदा गांव में पोल नं. 46/212 पड़ता है। और इस स्थान पर सबवे निर्माण किए जाने की मांग मैं बहुत समय से करता आया हूं। यह विषय मैंने पहले भी पत्र के माध्यम से आपके संज्ञान में लाया है। इसके साथ ही साथ महाप्रबंधक, मध्य रेलवे की अनेक बैठकों में भी यह विषय उठाया गया है।

आज मैं स्थानीय ग्रामीण वासियों के साथ स्वयं इस स्थान का दौरा कर स्थिति को समझा और देखा कि यहां के स्थानीय ग्राम वासियों के साथ ही साथ विद्यार्थियों और बुजुर्गों को यहां से रेलवे क्रॉसिंग करने में बहुत सी परेशानियों का सामना करना पड़ता है जिसके कारण इन लोगों को वहां से लगभग 4-5 किलोमीटर दूर जाकर क्रॉस करना पड़ता है। मेरा आग्रह है कि इस स्थान पर अतिशीघ्र सबवे का निर्माण किया जाए ताकि स्थानीय लोगों को इस परेशानी से छुटकारा मिल सके।

सरकार ने देश मे 'रेलनीति' के तहत स्टेशनों पर अनेक जरूरतमंद व्यक्तियों को फ्रेस जूस/फल स्टाल आवंटित किए हैं ताकि ये अपने बच्चों को उचित शिक्षा, अच्छा रहन-सहन दे सकें। वर्तमान में इनकी आय न के बराबर रह गई है और इनको अपने परिवार के भरण-पोषण में काफी कठिनाई हो रही है, अत:, इन बूथों पर रेलनीर, बिस्किट, चॉकलेट सहित अन्य चीजें बेचने की अनुमति दिए जाने की आवश्यकता है जिसकी आय से ये अपने परिवार एवं बच्चों की अच्छी तरह से देखभाल कर सकें। देश में रेलवे स्टेशनों पर कई छोटे स्टाल उनकी जीविका का साधन हैं। वर्तमान रेल पॉलिसी के अनुसार इनको समाप्त करने की कोशिश की जा रही है और बड़े वेंडरों का ध्यान रखा जा रहा है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि सरकार उपरोक्त दोनों विषयों पर गहनता से विचार करे और रेलनीति में आवश्यक बदलाव कर पूरे देश में रेलवे स्टेशनों पर फ्रेस जूस/फल विक्रेताओं को स्टालों पर रेलनीर, बिस्किट, चॉकलेअ इत्यादि चीजें बेचने की अनुमति प्रदान करें और छोटे वेंडरों की समस्याओं का निदान करें। जिससे ये लोग अपने परिवार की अच्छी तरह से देखभाल एवं आवश्यकताओं को पूरा कर सकें। मैं रेल बजट की अनुदानों की मांगों वर्ष 2020-21 का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

SHRI E.T. MOHAMMED BASHEER (PONNANI): Sir, in the Railway Budget, this time certain new ideas have also been presented, such as solar power-driven network and introduction of private trains. With regard to financial push also, there is a good consideration. Safety aspect is also addressed. Similarly, introduction of more Tejas like trains connecting tourism destinations is also a new idea. Kisan train also seems to be a new idea. All these things are good. Let us hope for the best.

Now, when we are making new improvements, we have to keep certain things in our mind. When we are doing any planning, we must realise the ground reality of India. When we are making things in accordance with the economic viability, we must keep in mind the social viability also. I am of the firm opinion that economic viability should be coupled with social viability also. If we make PPP or privatisation, it should not be at the cost of public sector. We have to keep that in mind.

There is a bitter experience before us. When we are talking about private train, railway privatisation and other things, we have to keep BSNL versus the private telecom companies in mind. What is the result? The private telecom companies have grown because of the appeasement of the Government. As a result, what happened? The BSNL was laid up and that is now on the death bed. When private telecom companies attained height and weight, they started showing their colour. There is a phrase in Malayalam, *pattil pothinja bhasanam,* that means, poison packed in the silk. That is what happened in the case of BSNL. So, we have to be very careful when we are

introducing this kind of privatisation. That should not be at the cost of the public sector. May God save this country!

Now, with regard to Kerala, it can be seen in the Railway Budget that the State of Kerala has been completely side-lined, as none of the longstanding demands of the State has been properly addressed. There are examples like Special Zone for Kerala, Angamali-Sabari rail line, Nilambur Nanjangud rail line, Thirunavaya-Guruvayur rail line, which is in my constituency, Palakkad coach factory, additional trains from Calicut-Bengaluru like Intercity/Jan Shatabdi, increase in the frequency of trains like Rajdhani Express, third line between Mangalore and Trivandrum, extension and increase in the frequency of various trains, provision of more MEMU coaches for Palakkad Division to connect Coimbatore and Ernakulam from Calicut, extension of Yeshwantpur-Kannur Express to Calicut and introduction of Tejas like trains from Mangalore to Bengaluru *via* Palakkad, Mangalore-Trivandrum and Mangalore-Chennai routes. All these demands were presented on time. Unfortunately, they have not been considered. In my case, in regard to the Thirunavaya-Guruvayur rail line, I have stated that Guruvayur is the most famous temple. So, this railway connection will be very helpful to the people there.

Now, my point is with regard to the stoppage of trains. We used to make so many representations to the Minister and the Railway Board. They are all giving technical kind of problems. In my constituency, there are five railway stations. Tirur is the railway station headquarters as far as Malappuram district is concerned. We need stoppage of trains like Kochuveli-Chandigarh Sampark

Kranti Express, Kochuveli-Amritsar Express, Tirunelveli-Hapa Express, Kochuveli-Dehradun Express, Jammu Tawi-Mangalore-Navyug Express, Tirunelveli-Dadar Express, Coimbatore-Bikaner Express, Trivandrum-Nizamuddin Express, Trivandrum-Nizamuddin Rajdhani Express, Trivandrum-Nizamuddin SF, Trivandrum-Nizamuddin weekly SF and Jan Shatabdi at the district headquarters.

Sir, Malappuram is the biggest district in Kerala as far as size and population are concerned. All the trains are going through Tirur station, the headquarters station but there is no stoppage for any of these trains there. I humbly request the hon. Minister to do justice to my constituency, my district and my State. I don't want to say much on this.

With regard to passenger amenities, we all make so many representations. With regard to construction of roof at platforms, that is not there. Railways say that there are certain yardsticks for that. I don't know what are your yardsticks. People with their families wait there in the hot sun and even rains. What I am suggesting is that special consideration for passenger amenities in all these stations like Parappanangadi, Tanur, Tirur, Kuttippuram and Pallippuram should be given.

Towards the end, I would like to say something about some general issues like cleanliness in the compartments. It is very bad. Special attention should be given to that. Similar is the condition of coaches. Chairperson, Sir, you maybe knowing it very well that all kinds of compartments and coaches, which are in bad condition, come to Kerala. I don't know where they get these

coaches from. I think they are prepared only to be transferred to Kerala. That needs to be corrected. We hope that justice will be done to Kerala in this regard. Thank you, Sir.

श्री रमेश बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली): सर, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने रेलवे मंत्रालय की डिमाण्ड फॉर ग्राण्ट्स पर बोलने का मौका दिया।

सभापति जी, 2019-20 का रेलवे बजट 68,105 करोड़ रुपये थे, जिसको मोदी जी ने के नेतृत्व में सरकार ने बढ़ाकर 70,250 करोड़ रुपये किया है। इसके लिए मैं सरकार को बधाई दूंगा कि गरीब आदमी को, देश के अंदर, उसकी आत्मा के रूप में एक-दूसरे से जोड़ने के लिए कनेक्टिविटी के रूप में रेलवे काम करती है। देश में गरीब से गरीब आदमी भी जब कहीं रोजगार के लिए या काम करने के लिए जाता है, तो वह अपने गन्तव्य पर पहुंच जाता है। जब उसे अपने घर पर जाना हो तो अगर रेल का माध्यम देश में न हो तो लोगों का मिलना कितना दूभर होगा, इसकी चिन्ता माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी कर रहे हैं। रेल राज्य मंत्री जी यहां बैठे हैं। रेल का बजट बढ़ाया गया है और इस बजट को बढ़ाने से निश्चित रूप से 6549 करोड़ रुपये केवल नॉर्थ ईस्ट में रेलवे कनेक्टिविटी और रेलवे की जितनी नई लाइन्स डाली जाएं, वे ब्रॉडगेज बनें, इसके लिए दिए गए हैं। देश के 70 साल की आजादी के पीरियड में तकरीबन सारी रेल लाइन्स की ब्रॉडगेजिंग पूरी कर ली गई है, इसके लिए रेल मंत्री जी, रेल मंत्रालय और भारत सरकार को मैं बधाई देना चाहता हूं। पहले जो मैनुअल रेलवे क्रॉसिंग फाटक थे, जिनसे अक्सर कहीं न कहीं एक्सीडेंट होने का खतरा बना रहता था, उनको भी अब एक तरह से इलेक्ट्रॉनिक करने के बाद, ऑटोमैटिक किया गया है। देश की प्रगति के रूप में एक बहुत बड़ा काम सरकार ने किया है। सबसे बड़ी बात यह है कि हम सभी लोगों और भारत की जो पहचान है, वह धार्मिक स्थलों से है। हमारी संस्कृति, जो हमें भारत में धरोहर और विरासत के रूप में मिली है, उसे कहीं न कहीं लोग विलुप्त करने का प्रयास करते रहे हैं, आगे भी करते रहेंगे, लेकिन इस सरकार ने रेलवे के माध्यम से चाहे माता वैष्णों देवी तक जाने के लिए दिल्ली से कटरा तक वन्दे मातरम एक्सप्रेस चलाने की बात हो, जो 2009 में चेन्नई में मेक इन इंडिया के माध्यम से बनी हुई है, जिसके एक-एक नट-बोल्ट भारत में बने हों और एक विदेशी तकनीक के आधार पर इस रेल का निर्माण हुआ है, का उद्घाटन माननीय अमित शाह जी ने किया था। उससे पहले माननीय प्रधान

मंत्री जी ने बनारस से उज्जैन जाने के लिए महाकाल एक्सप्रेस, एक नई ट्रेन चलाई थी। लोगों की जिस प्रकार की आस्था होती है, उसे ध्यान में रखते हुए, उसी प्रकार की राजधानी एक्सप्रेस, उसी पैटर्न की ट्रेन्स का निर्माण करके चलाने का जो काम किया है, वह भी एक सराहनीय काम है। मैं इस बात के लिए भी बधाई देना चाहता हूं। नॉर्थ ईस्ट में बहुत सी ताकतें लगी रहती हैं कि नॉर्थ ईस्ट को भारत से अलग कर दिया जाए, भारत के टुकड़े कर दिए जाएं, इस प्रकार की मानसिकता के लोग भी हैं, लेकिन पिछली सरकारों ने उन लोगों पर कहीं न कहीं कम विश्वास रखा होगा, इसलिए वे लोग अपने आपको छूटा हुआ महसूस करते होंगे, इसलिए भारत के प्रति उनका लगाव कम नजर आता रहा होगा। वर्ष 2014 की सरकार बनने के बाद से ही इस बात की चिन्ता माननीय प्रधान मंत्री जी ने की है कि नॉर्थ ईस्ट में जो उनकी फसलें हैं, जो उनकी आमदनी है, उसको बढ़ाया जाए और भारत के अन्य क्षेत्रों से कनेक्टिविटी के माध्यम से उनको जोड़ने के लिए इस 70,000 करोड़ रुपये के बजट में से 6549 करोड़ रुपये नॉर्थ ईस्ट के लिए दिए गए हैं।

देश में जो अच्छे विकास के कार्य 'सबका साथ, सबका विकास' की कड़ी के माध्यम से किए जा रहे हैं, उनके चलते रेलवे के माध्यम से गरीबों में विश्वास बढ़े और जब वे रेल की यात्रा करें तो वे महसूस करें कि उन्हें भी सुविधाएं मिल रही हैं। मैं देश की राजधानी दिल्ली की बात कर रहा हूं और राज्य मंत्री जी सदन में बैठे हैं। मेरा उनसे निवेदन है कि जनप्रतिनिधि अधिकारियों को लोगों की पीड़ा बताते हैं, लेकिन समय पर काम नहीं हो पाता है। यदि ब्यूरोक्रेट्स यह सोचें कि वे जो कर रहे हैं, वही सही है तो क्यों अरबों-खरबों रुपया लोकतांत्रिक पद्धति के लिए चुनाव लड़कर राज्य सभा, लोक सभा और विधान सभा बनाने की आवश्यकता रहती। जनप्रतिनिधि जनता की बातों को अधिकारियों तक पहुंचाते हैं और कहीं न कहीं वे अधिकारी मंत्रियों को सैटिस्फाई करके वे काम छोड़ देते हैं कि यह काम असंभव है। मेरा आपसे निवेदन है कि सभी विभागों के केंद्रीय मंत्री और राज्य मंत्री, जो मोदी सरकार में हैं, वे ऐसे काम करें कि everything is possible. जो काम 50 सालों में कभी नहीं हो पाए और मोदी जी कर सकते हैं तो वे काम इन विभागों में क्यों नहीं हो सकते हैं। यदि कोई नेचुरल चीज है, जो प्रकृति के माध्यम से बनाई जाए, वह काम किसी के

हाथ में न हो, तो मैं मान लूं, लेकिन मैन्युअली चीजों को ठीक करना या आधुनिक बनाना है, तो उस काम के लिए अधिकारी, यदि मंत्रियों को यह कहें कि यह काम तो संभव नहीं है, तो मंत्रियों को इस बात को देखना चाहिए।

मैंने कुछ प्रश्न लगाए थे, कुछ ट्रेनों के बारे में प्रश्न थे। तुगलकाबाद एक रेलवे स्टेशन है। वहां पंजाब मेल ट्रेन आती है। तुगलकाबाद स्टेशन में पंजाब मेल ट्रेन और उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिए। उन्होंने मुझे जबाव दे दिया कि इसकी आवश्यकता नहीं है। मैंने कहा कि वहां के वेटिंग रूम को एसी कर दिया जाए। मैंने कहा कि हम सांसद फंड से पैसा देने को तैयार हैं। वे कह रहे हैं कि इसकी कोई आवश्यकता ही नहीं है। मेरी ये डिमांड्स हैं, जिनके माध्यम से देश के लाखों लोगों को लाभ मिलना चाहिए। अधिकारी वर्ग प्रश्नों के उत्तर में मंत्रालय द्वारा भेज देते हैं कि यह कार्य संभव नहीं है। इसी प्रकार से पालम रेलवे स्टेशन से चेतक एक्सप्रेस निकलती है। खाटू श्याम जी के दर्शन करने के लिए लोग उसमें जाते हैं। बदरपुर में दस लाख लोगों की आबादी है। तुगलकाबाद, खान पुर, संगम विहार, कालका जी, ओखला के लोगों को तुगलकाबाद से वापस निजामुद्दीन आना पड़ता है। यदि ट्रेन का तुगलकाबाद में एक मिनट का स्टापेज हो जाएगा, तो लोगों को निजामुद्दीन नहीं जाना पड़ेगा। इसी प्रकार से बृजवासन के अंदर वर्ष 2008 में तय हुआ था कि मुम्बई से आने वाली ट्रेनों के लिए बृजवासन में रेलवे स्टेशन बनाएंगे। वह काम आज तक बंद पड़ा हुआ है, वह काम क्यों शुरू नहीं हो रहा है? इसी प्रकार पालम के पास रेलवे की जमीन है। वहां सफाई के लिए पीयूष जी ने एमसीडी के अधिकारियों के साथ मीटिंग भी की थी। एमसीडी को यदि वह जमीन ट्रांसफर कर दी जाए, तो उस जमीन का विकास हो जाएगा। शाहबाद, बृजवासन, तुगलकाबाद और पालम रेलवे स्टेशन हैं। मैं सांसद फंड देने के लिए तैयार हूं तो रेलवे के अधिकारियों को क्या आपत्ति हो सकती है। मेरा निवेदन है कि जो लोकल पैसेंजर घरों के पास बाउंडरी वॉल के साथ-साथ निकलते हैं, वहां बाउंडरी वॉल का निर्माण किया जाए और ओखला की पार्किंग का काम किया जाए। मैं इस बात को कहते हुए अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं कि मंत्री सदस्यों की बात की चिंता किया करें, अधिकारी तो बहाने बनाते ही रहते हैं।

DR. G. RANJITH REDDY (CHEVELLA): Sir, thank you very much for giving me this opportunity.

I really appreciate the patience of the Minister concerned to listen to all these requests. But, when it comes to my State, Telangana, in the last so many Budgets we did not get even a single new line. So, my request is that the first phase of MMTS, which is there in Hyderabad, may please be extended up to Vikarabad, which is about 100 km. from Lingampalli. The congestion in Hyderabad is very huge. So, if this is extended, it will ease that congestion. The congestion in Hyderabad will go down and the pressure on housing will also come down and, in turn, the time saved will also be huge. It is because we can come up with new IT sector in that area. Definitely, all this will have a great impact on the congestion in Hyderabad. So, I only request you to extend the first phase of MMTS from Lingampalli to Vikarabad. We do not want any new line. I am only requesting you to extend the existing service.

When it comes to Navangi Station, this is the last Station in my State of Telangana. Only one single train stops at that Station, that too early in the morning at 6.30. After that, not a single train stops there. I request you to kindly provide a stop for Hubli Express, Link Express, Husain Sagar Superfast Express at least for two or three minutes. In other Station, that is at Tandur these trains stop for more than 15 minutes. If they can be stopped for 10 minutes there and stop for even two minutes here, it will be of great help.

I request that Garib Rath and Padmavathi Express trains to be stopped at Tandur Station. I request that Konark Express be stopped at Vikarabad. The

request has already come from Secunderabad. So, I request you to accede to that request.

As far as beautification is concerned, since long we have been requesting you to come up with a water fountain park at Tandur Station.

Let me now come to ROBs. The ROB which is supposed to be built at the local town in Tandur has been pending for a very long time. We have been making this request at least for the last seven or eight years. It is still pending for some reason. This is the first application I gave after I became the Member of Parliament for the first time. So far nothing has happened. I request you to kindly go through these things.

I request you to provide one more Foot Over Bridge at Vikarabad railway line. I request that Garib Rath be stopped at Vikarabad. You are not giving any new line to my State, Telangana. Of course, I understand all the Members will be requesting you for stoppage in their respective constituencies. To do this, the speed of the train has to be increased. Your Ministry must definitely have some inputs for increasing the speed of the trains.

Thank you for giving me this opportunity.

***श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा):** पिछले वर्षों में रेलवे ने यात्री सुविधाओं के विकास में नये आयाम स्थापित किये हैं। रेलवे स्टेशन पर स्वच्छ भारत अभियान का परिणाम परिलक्षित होता है। स्टेशनों को वाईफाई से जोड़ना हो, नई ट्रेनों का संचालन हो, रेलवे लाईनों का विद्युतीकरण हो अथवा यात्रियों की सुरक्षा का विषय हो, सभी मामलों में रेलवे ने अच्छे प्रयास कये हैं। मैं मेरे लोक सभा क्षेत्र भीलवाड़ा से संबंधित कुछ मांगों की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं जिसमें ट्रेनों का ठहराव जिसकी मैं लम्बे समय से मांग करता रहा हूं।

प्रमुख रूप से उ0प्र0 रेलवे में भीलवाड़ा के रायला स्टेशन पर ट्रेन नं0 14801/14802 इन्दौर जोधपुर, ट्रेन नं0 12991/12992 उदयपुर जयपुर इंटरसिटी, ट्रेन नं0 19609/19610 जयपुर हरिद्वार एक्सप्रेस का ठहराव कराया जाये।

इसी प्रकार ट्रेन नं0 12982 चेतक एक्सप्रेस में एक फर्स्ट एसी कोच लगाया जाये, वर्तमान में एक भी फर्स्ट एसी कोच नही है तथा पश्चिम मध्य रेलवे में मांडलगढ़ स्टेशन पर ट्रेन नं0 13424 अजमेर भागलपुर का ठहराव कराया जाये एवं बरून्दनी रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ायी जावे ताकि यात्रियों के उतरने-चढ़ने में असुविधा नहीं हो तथा उदयपुर कोटा के मध्य एक लोकल ट्रेन चलाने की मांग भी करता हूं। ट्रेन न0 29020 मेरठ सिटी मन्दसौर लिंक एक्सप्रेस का ठहराव बरून्दनी एवं उपरमाल स्टेशन पर कराया जावे, ट्रेन नं0 59834 मन्दसोर कोटा पैसेंजर लोकल ट्रेन है, जो सभी स्टेशनों पर रूकती है, परन्तु उपरमाल स्टेशन पर ठहराव नहीं है। इस ट्रेन का ठहराव उपरमाल स्टेशन पर कराया जावे।

मेरे लोक सभा क्षेत्र के बरून्दनी स्टेशन, जो कि पश्चिम मध्य रेलवे में आता है, इसके पास अंडरब्रिज नं0 387 कि.मी. 116.4 से 116.5 के मध्य स्थित है, इसमें पानी भरता है तथा ऊंचाई भी पर्याप्त नहीं है।

---

* Speech was laid on the Table.

एक और नई रेलवे लाइन की मांग, जो कि आजादी से पहले स्वीकृत हुई थी, उसे भी मैं सदन के माध्यम से डालने की मांग करना चाहूंगा। यह रेलवे लाइन जयपुर से नाथद्वारा वाया मालपुरा, टोडारायसिंह केकड़ी, शाहपुरा लाम्बिया है, इस पर काम प्रारंभ हुआ तथा टोडारायसिंह तक लाईन बिछ गई थी, आगे भी पटरी के लिए कच्चा ट्रैक बिछा दिया गया, परन्तु काम पूरा नहीं हो सका। इसकी अत्यंत आवश्यकता है।

भीलवाड़ा जिले में मेमू कोच कारखाना स्थापित करने के लिए राज्य सरकार ने गुलाबपुरा जिला भीलवाड़ा के निकट रूपाहोली ग्राम में रेलवे को भूमि का आबंटन किया था, जमीन अभी भी रेलवे के पास है। मैं सरकार से मांग करता हूं कि रेलवे के लिए जो आवश्यक है, उन कोच / उपकरणों से संबंधित कारखाना लगाया जाये।

* **श्री अजय मिश्र टेनी (खीरी):** रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों का समर्थन करते हुए पिछले कार्यकाल सहित वर्तमान सरकार बेहतर रेल सेवा प्रदान करने के लिए लगातार योजनाओं को लागू करने के साथ ही आवश्यक परिवर्तन भी कर रही है, जिसके परिणामस्वरूप जहां रेलों में बेहतर साफ-सफाई, व्यवस्थाओं में सकारात्मक परिवर्तन, बेहतर भोजन जलपान के साथ ही रेलें समय पर चल रही हैं। प्रशासनिक सुधारों के साथ प्रणाली में सुधार के लिए लगातार शैक्षिक, ऑपरेटिंग व इंजीनियरिंग क्षेत्रों में भी व्यापक सुधार किये गये हैं। लगभग पूरे देश में ब्रॉडगेज परिवर्तन सहित रेलों की संख्या भी बढ़ी है तथा मैट्रो व अन्य रेलों सहित सरकार बुलेट ट्रेन पर भी काम कर रही है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र लखीमपुर में पहले से ही रेल सेवा काफी कम क्षेत्र को स्पर्श करती है, इसके बावजूद मेरे लोक सभा के मैलानी-नानपारा के बीच रेल सेवा को 16 फरवरी, 2020 को बंद कर दिया गया है। मैंने इस रेल सेवा को प्रारंभ करने के लिए नियम 377 के तहत मांग सहित माननीय रेल मंत्री जी, माननीय रेल राज्य मंत्री से भी अनुरोध किया है। इस पर माननीय रेल मंत्री जी ने उक्त रेल सेवा जारी रखने का आश्वासन दिया है।

मैं अनुदान मांगों का समर्थन करते हुए सरकार व माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि मेरे लोक सभा की मैलानी-नानपारा रेल सेवा को पुनः प्रारम्भ करने के साथ ही उक्त रेल लाइन को ब्रॉडगेज परिवर्तन करने तथा वैकल्पिक मांग की व्यवस्था होने तक यह रेल सेवा जारी रखें तथा मेरे लोक सभा क्षेत्र में प्रस्तावित नये रेल मार्ग पलिया-निघासन-बेलरायॉ का सर्वे कराकर उसका निर्माण शीघ्र पूरा किया जाये तथा मैलानी-कतरनिया रेल बस सेवा व मैलानी-भीरा में रेल संग्रहालय का निर्माण शीघ्र कराने हेतु व मैलानी-नानपारा रेल लाईन पर रेल सेवा शीघ्र प्रारम्भ कराने हेतु आवश्यक निर्देश देने की कृपा करें। धन्यवाद।

---

* Speech was laid on the Table.

***श्री अक्षयवर लाल (बहराइच):** पिछले वर्ष 2019 में रेल बजट की चर्चा में मैंने जनपद-बहराइच (उ0प्र0) के प्रमुख रेल से संबंधित मामलों के बारे में माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह किया था, परन्तु अभी तक कोई कार्रवाई प्रारम्भ नहीं हुई है। लोक सभा क्षेत्र बहराइच से पूर्व में जितने भी माननीय सांसद चुनकर संसद में आए हैं, सबकी एक प्रमुख मांग रही है कि बहराइच से जरवल लगभग 60 कि0मी0 तक लंबी रेलवे लाइन बनाकर जोड़ा जाये। इससे बहराइच का मुख्य रूप से विकास होगा तथा जनपद-बहराइच, जनपद-श्रावस्ती एवं नेपाल देश से बहाइच-जरवल-लखनऊ होते हुए देश के अनेक हिस्सों में आवागमन करने वाले लगभग बीस लाख लोगों को सुविधा मिलेगी। इसके साथ ही साथ धन एवं समय की भी भारी बचत होगी। भारत से नेपाल देश तक प्रतिदिन हजारों ट्रक से सामान की ढुलाई होती है। बहराइच से रूपैड़िहा तक ब्राडगेज लाइन बन रहा है। बहराइच-जरवल बड़ी रेल लाइन बन जाने से देश के विभिन्न भागों से सामानों की ढुलाई रेल मार्ग से होगी जिससे रेल विभाग को बहुत बड़ी आमदनी होगी। साथ ही साथ बहराइच-नानपारा-नेपालगंज तक तथा बहराइच-नानपारा-मिहींपुरवा-बिछिया होते हुए मैलानी जं0 तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर ट्रेन चलाना, बहराइच से गोण्डा होते हुए लखनऊ-दिल्ली तक एवं छपरा-वाराणसी-प्रयागराज तक ट्रेनों का संचालन कराया जाये।

एक कहावत है कि "चौबे गए छब्बे होने, दुबे होके लौटे " दो पद घर से भी चला गया। यही हालत बहराइच जनपद की है। कहां नई रेलवे लाइन बिछाने, नई ट्रेन चलाने की मांग, जनता की मांग पूरी होती, इसके विपरीत ही कार्य किया जा रहा है।

पूर्वोत्तर रेलवे के बहराइच रेलवे स्टेशन से मैलानी जं0 तक लगभग 150 कि0मी0 लम्बी मीटर गेज रेलवे लाइन है, जिस पर सैंकड़ों वर्षों से ट्रेन का संचालन हो रहा है, जिससे हजारों की संख्या में जनता सुगमतापूर्वक अपने गन्तव्य स्थान तक आती-जाती है। बहराइच-मैलानी रेलवे

---

* Speech was laid on the Table.

लाइन वन क्षेत्र से होकर गुजरती है। बहराइच से मैलानी के बीच की दूरी 150 कि0मी0 है, जिसके बीच में सैंकड़ों ग्राम हैं तथा लाखों की संख्या में लोग निवास करते हैं। सबका अधिकांशतः ट्रेन से ही आना-जाना होता है । इसमें आधे से ज्यादा जनसंख्या अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के लोगों की है, जो अति गरीब है। ट्रेन संचालन बंद होने से गरीब जनता का संबंध बहुत से भू-भाग एवं गांव, कस्बों एवं शहरों से समाप्त हो जायेगा। आवागमन के लिए जनता को 1 रूपये की जगह 5 रूपया देना पड़ रहा है, जिससे गरीब जनता के ऊपर अधिक बोझ बढ़ने से उनका जीवनयापन दुर्लभ हो रहा है, तथा जनता का समय भी ज्यादा लगेगा। इस रूट पर चलने वाली ट्रेनों का आवागमन दिनांक 16/02/2020 से बंद कर दिया गया है, जिससे लाखों लोगों को भारी असुविधा उठानी पड़ रही है। जगह-जगह जनता द्वारा धरना-प्रदर्शन, बाजार बंद कर इसका विरोध किया जा रहा है। जनता उद्वेलित होकर किसी भी रूप में अपना रोष एवं कष्ट प्रकट कर सकती है। जनता को सैंकड़ों वर्षों से मिलने वाली ट्रेन सुविधा से वंचित रखना मानवता के भी विरूद्ध है। सरकार एक तरफ जहां पहाड़ी दुर्गम क्षेत्रों में रेलवे लाइन बिछाकर जनता को ट्रेन की सुविधा दे रही है, वहीं पर उत्तर प्रदेश की जनपद बहराइच एवं लखीमपुर की जनता को उनके मौलिक अधिकारों से वंचित कर देना किसी भी प्रकार से न्यायाचित नहीं होगा।

अतः, मैं माननीय रेल मंत्री, भारत सरकार से यह मांग करता हूं कि बहराइच रेलवे स्टेशन से मैलानी जं0 तक चलने वाली ट्रेन के संचालन को जनहित में भविष्य में भी यथावत जारी रखने की कृपा करें।

श्री भोला सिंह (बुलंदशहर): माननीय सभापति, आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों 2020-21 की चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, भारतीय रेलवे का एकल प्रबंधन व्यवस्था के तहत 68000 कि.मी. से अधिक रेलवे लाइन के साथ विश्व में तीसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। वर्ष 2018-19 के दौरान 120 करोड़ रुपए की माल ढुलाई और 840 करोड़ यात्रियों की संख्या के साथ विश्व में समस्त यात्रियों को लाने-ले-जाने का काम भारतीय रेल कर रही है। रेल की सुरक्षा के संबंध में मैं माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा कि भारतीय रेल के द्वारा सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता पर रखा गया है। यही कारण है कि वर्ष 2018-19 के दौरान दुर्घटनाओं की संख्या 73 से घटकर 59 हुई है।

रेल की नई लाइनों का दोहरीकरण, विद्युतीकरण और स्वच्छता पर जो विशेष ध्यान दिया गया है, उसके लिए भी मैं माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं क्योंकि जो बॉयो-टॉयलेट बनाए गए हैं, मैं यहां पर सभी को बताना चाहूंगा कि मैं बुलंदशहर से आता हूं और लखनऊ जाने के लिए ज्यादातर लखनऊ मेल से जाना होता है। पहले भी जाना होता था, लेकिन जो बॉयो-टॉयलेट बने हैं और जो सफाई की व्यवस्था सुधरी है, उसके कारण यात्रियों को सफर करने में सफर का आनंद आता है वर्ना पहले टॉयलेट में जाना तो बहुत बड़ी बात थी, उसके पास खड़ा होना भी बड़ा मुश्किल हो जाता था। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा।

महोदय, रेल बजट 2020 में इस देश के अन्नदाता किसानों के हित में सरकार ने किसानों की जो उपज है, जैसे फल, सब्जियां और बहुत जल्दी खराब होने वाले उत्पादों के लिए नई किसान रेल सेवा भी शुरू की है।

किसानों को अपने उत्पाद को इधर-उधर ले जाने के लिए रेफ्रिजरेटर युक्त स्पेशल ट्रेन चलाना, एक सराहनीय कार्य है। यह सरकार और प्रधान मंत्री जी द्वारा किया गया है, मैं इस

सराहनीय और ऐतिहासिक कार्य के लिए उनको अपने क्षेत्र के समस्त किसानों की ओर से बधाई देना चाहूंगा।

सभापति महोदय, अब मैं अपने लोक सभा क्षेत्र बुलंदशहर के बारे में आपको अवगत कराना चाहूंगा कि मेरा क्षेत्र यहां से मात्र 75 किलोमीटर की दूरी पर है और दिल्ली-एनसीआर का हिस्सा है। यहां पर भारी तादाद में फल, सब्जियां, गन्ना और दूध का उत्पादन होता है। दूध, फल, सब्जियां एवं अन्य बहुत सारी वस्तुएं बुलंदशहर से दिल्ली आती हैं। इसके साथ-साथ बुलंदशहर को एक धार्मिक स्थल माना जाता है। अनूपशहर गंगा छोटी काशी के नाम से मशहूर है और उसके साथ-साथ पवित्र स्थल कर्णवास, मां अवंतिका देवी का मंदिर और नरौरा में परमाणु एटॉमिक एनर्जी पावर प्लांट, ये सारी चीजों के साथ-साथ, मेरे क्षेत्र से बहुत सारे लोगों को रोजगार एवं कार्य के लिए दिल्ली में आना-जाना होता है। मैं आपको अवगत कराना चाहूंगा कि वर्ष 2015 के दौरान मेरे क्षेत्र के लिए दादरी, सिकन्दराबाद, बुलंदशहर, जहांगीराबाद, अनूपशहर होते हुए नरौरा के लिए, दिल्ली लाइन को अलीगढ़, मुरादाबाद में जोड़ती है, उसका सर्वे हो चुका है। मैं आग्रह करूंगा कि जो सर्वे पूर्ण हुआ है, उस पर कार्य किया जाए।

<u>17.56 hrs</u> (Shrimati Meenakashi Lekhi *in the Chair*)

दूसरा, मैं अपने आदरणीय प्रधान मंत्री जी एवं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि वर्ष 2014 के चुनाव में जब माननीय प्रधान मंत्री जी वैष्णो देवी के दर्शन के लिए गए थे, तब वहां से सीधा बुलंदशहर में चुनाव से संबंधित सभा करने के लिए आए थे। बुलंदशहर के लिए एक नई ट्रेन, जो इलाहाबाद-उधमपुर एक्सप्रेस, गाड़ी नम्बर 22431 है, उन्होंने उसका बुलंदशहर में स्टॉपेज दिया है, इसके लिए मैं उनका आभार व्यक्त करता हूं। मेरे यहां एक गाड़ी केजीसीआर, खुर्जा पैसेंजर जाती है। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप कंक्लूड करिए। आपका समय समाप्त हो चुका है।

श्री भोला सिंह : सभापति महोदया, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं। जो ट्रेन खुर्जा जा कर रुकती है, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि खुर्जा की जगह बुलंदशहर में उसका स्टॉपेज बने और वह बुलंदशहर से आगे चले।

लिंक एक्सप्रेस, देहरादून-प्रयागराज और महाकाल एक्सप्रेस, इन दोनो गाड़ियों का ठहराव मेरे लोक सभा क्षेत्र बुलंदशहर के डिबई स्टेशन पर होना चाहिए। इसके साथ-साथ एक और सुझाव दूंगा कि इलाहाबाद-कोलकाता रूट से पंजाब जाने वाली बहुत-सी ट्रेन्स दिल्ली हो कर जाती हैं, अगर उन ट्रेन्स के रूट दिल्ली की बजाय, बुलंदशहर होते हुए सहारनपुर कर दिया जाए तो उनकी दूरी कम पड़ेगी और मेरे जिले को एक ट्रेन भी मिल जाएगी। इसके साथ-साथ मैं आग्रह करूंगा कि मेरे यहां फल, सब्जी एवं अन्य उत्पाद होते हैं, उनको देखते हुए जो नई किसान रेलगाड़ी शुरू हो रही है, तो बुलंदशहर में भी एक नई रेलगाड़ी शुरू की जाए। इन्हीं आग्रह के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, हमारी सभा का समय अब समाप्त होने वाला है, लेकिन अभी इस मुद्दे पर बोलने के लिए लगभग 50 लोग बाकी हैं, तो सभा का समय तब तक के लिए बढ़ाया जाए, जब तक कि यह मुद्दा समाप्त नहीं हो जाता। इसका जवाब कल मंत्री जी देंगे। आप सभी इस पर एग्री कर रहे हैं।

अनेक माननीय सदस्य : हां।

माननीय सभापति : हम सभा का समय बढ़ाते हैं।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : भोजन की व्यवस्था हो जाएगी।

इम्तियाज़ जलील जी। मैं रिपीट करना चाहती हूं कि मैं बोलने के लिए पांच मिनट से ज्यादा समय किसी को नहीं दूंगी। चार मिनट पर पहली घंटी बजेगी और उसके बाद आप कंक्लूड करिए। धन्यवाद।

श्री सय्यद ईमत्याज ज़लील (औरंगाबाद): सभापति महोदया, मैं उस क्षेत्र से चुन कर आया हूं, जहां पर पिछड़ापन है और विकास की बहुत जरूरत है। इसलिए जब भी बजट आता है तो हम बहुत उम्मीद लगाए बैठते हैं कि कुछ न कुछ इस बजट के अंदर मिलेगा, लेकिन पिछले कुछ सालों से हमारे साथ नाइंसाफी होती आ रही है। इसकी वजह हम पहले समझते थे कि चूंकि हम साउथ सेंट्रल रेलवे के साथ जुड़े हुए हैं, जबकि हमें सेन्ट्रल रेलवे के साथ होना चाहिए था। हम ने यह मांग बार-बार उठाई है, लेकिन मांग बार-बार उठाने के बाद भी हमें साउथ सेंट्रल रेलवे के साथ ही रखा गया है। चूंकि साउथ सेंट्रल रेलवे हमारे साथ इंसाफ नहीं कर रहा है, इसलिए हम सरकार से यह अनुरोध करते हैं कि मराठवाड़ा के क्षेत्र को सेन्ट्रल रेलवे के साथ जोड़ा जाए।

18.00 hrs

दूसरी बात यह है कि महाराष्ट्र में जब देखा गया कि कोंकण का क्षेत्र ऐसा है, जहाँ पर रेलवे का नेटवर्क बराबर नहीं है, तो एक सेपरेट कोंकण रेलवे कारपोरेशन तैयार किया गया था और कोंकण रेलवे कारपोरेशन बनने के बाद उस क्षेत्र का विकास बहुत तेजी से हुआ है। हमने उसी तरह की एक माँग की थी कि मराठवाड़ा रेलवे कारपोरेशन बनाया जाए ताकि इस पिछड़े क्षेत्र के साथ इंसाफ हो सके। इस ताल्लुक से, जब हमने साउथ सेन्ट्रल के जनरल मैनेजर को पत्र लिखा, कई सालों से उनको निवेदन देते आए हैं, तो उन्होंने लिखित रूप से बताया है:

"The matter is under the purview of Railway Board / Ministry of Railways."

इसीलिए हम आपसे अनुरोध करेंगे कि मराठवाड़ा के लिए एक सेपरेट रेलवे कारपोरेशन बनाया जाए ताकि मराठवाड़ा की प्रलम्बित माँगें पूरी हो सकें।

सभापति जी, हमारी माँगें बहुत हैं, चूँकि आपने वक्त बहुत कम दिया है, इसलिए हम अपना निवेदन यहाँ पर रखेंगे। लेकिन हम मंत्री जी के ध्यान में दो-तीन बातें लाना चाहते हैं।

परभणी-मनमाड़ डबलिंग और इलेक्ट्रिफिकेशन की माँगें पिछले 20 सालों से लंबित हैं। पूरे मराठवाड़ा क्षेत्र के जितने भी लोक प्रतिनिधि हैं, वे परभणी से मनमाड़ के लिए ट्रैक की डबलिंग

और इलेक्ट्रिफिकेशन की माँग करते आ रहे हैं। इसके लिए बार-बार निवेदन दिया गया है, आन्दोलन किए गए हैं, लेकिन इस माँग के संबंध में साउथ सेन्ट्रल रेलवे के जनरल मैनेजर के यहाँ से जब पत्र आया, तो उसमें उन्होंने जवाब दिया है:

"The preliminary Engineering-cum-Traffic Survey completed; Report submitted to Railway Board with a cost of Rs. 2,199 crore; and ROR of 2.12 per cent in December, 2017."

उसमें आखिरी लाइन यह लिखी गई है:

"The Railway Board shelved this project in February, 2018".

यानी इसका मतलब यह है कि हम 20 सालों से जिस चीज के लिए माँग कर रहे थे, उसके लिए रेलवे बोर्ड सिर्फ एक लाइन में लिखकर भेज देता है कि हम इस प्रोजेक्ट को इसलिए शेल्फ कर रहे हैं, क्योंकि इसका रेट ऑफ रिटर्न प्लस टू परसेंट है।

महोदय, हर चीज के लिए सौदेबाजी नहीं की जा सकती है कि यहाँ से फायदा कितना हो रहा है और यहाँ से नुकसान कितना हो रहा है। आप मुम्बई का मुकाबला औरंगाबाद से नहीं कर सकते हैं। आप दिल्ली का मुकाबला औरंगाबाद से नहीं कर सकते हैं। यह एक पिछड़ा क्षेत्र है। उसको डेवलप करने के लिए यदि सरकार के कदम उठाने की जरूरत पड़ रही है, लेकिन आप एक लाइन में लिखकर भेज दे रहे हैं। मेरे हिसाब से हमारे क्षेत्र के विकास के लिए यह बहुत जरूरी है कि यहाँ पर डबल लाइन का प्रोजेक्ट किया जाए।

इसके साथ ही, हमने एक और बात कही थी। हमने दो-तीन इश्यूज के ऊपर माँग की थी। हम औरंगाबाद में एक पिट लाइन बनाने की कई सालों से माँग कर रहे हैं। लेकिन हमें औरंगाबाद में पिट लाइन नहीं दी जा रही है। इसका हमें कोई कारण भी नहीं बताया जा रहा है। हमने जब इस बात पर ज़ोर दिया, तो सिर्फ 18 करोड़ रुपये का इसका एस्टिमेट बना है। यानी 18 करोड़ रुपये के एस्टिमेट में हमारे यहाँ 26 कोचेज की पिट लाइन बन सकती है। अगर कोचेज का मेनटेनेंस

औरंगाबाद में ही होता है, तो बहुत-सी नई लाइंस हमें मिल सकती हैं। इसका नतीजा क्या हो रहा है? अगर 18 करोड़ रुपये खर्च किए जाते हैं, हमने साउथ सेन्ट्रल रेलवे को बहुत-सी माँगें भेजी हैं कि हमें यहाँ से ट्रेन्स चाहिए, हमें यहाँ से एक्सटेंशंस चाहिए। हरेक माँग के ऊपर उनका यही जवाब आता है:

"… due to non-availability of coach maintenance facilities at Aurangabad".

यानी हम 20 सालों से जो माँग कर रहे हैं कि एक पिट लाइन दी जाए, जिस पर महज 18 करोड़ रुपये खर्च होंगे, अगर हमें वह दे दी जाए, तो हमारे यहाँ से नई ट्रेन्स शुरू हो सकती हैं, बहुत-से नए कनेक्शंस मिल सकते हैं और हम समझते हैं कि ओवरऑल जो क्षेत्र का विकास हो सकता है, वह विकास बहुत तेजी से होगा।

दूसरी बात, हमने बहुत-सी रेल कनेक्शंस की माँग की थीं, उनके लिए भी उनका यही कहना है:

"… due to non-availability of coach maintenance facilities at Aurangabad". हम यह नहीं दे सकते हैं।

तीसरी बात, मंत्री जी मैं आपसे अनुरोध करना चाहूँगा कि हमारे शहर औरंगाबाद में एक आरयूबी बनाना है। उसके लिए पिछले कई सालों से लोग माँग कर रहे हैं। शहर के बीचों-बीच रेलवे लाइन जा रही है, दो लाख लोग लाइन के उस तरफ रहते हैं। यानी जब भी ट्रेन पास होती है, तो लोगों को रुकना पड़ता है। इसके बारे में जब हमने मीटिंग ली, जब आन्दोलन हुआ, शिवाजी नगर इलाका है, उस शिवाजी नगर और मुकुंदवाड़ी इलाके में जब हमने रेलवे वालों से बात की, तो उन्होंने कहा कि पीडब्ल्यूडी ने इसका एस्टिमेट तैयार किया है, जो 38 करोड़ रुपये का है। जबकि अगर यह काम रेलवे करेगा, तो वह यह काम महज छ: करोड़ रुपये के अन्दर करेगा। मैं आपसे हाथ जोड़कर विनती करता हूँ कि ये काम हमारे औरंगाबाद शहर के लिए बहुत जरूरी हैं।

महज 18 करोड़ रुपये में पिट लाइन बन रही है और छ: करोड़ रुपये में शिवाजी नगर का आरयूबी बन जाएगा, तो बहुत हद तक वहाँ के लोगों को राहत मिलेगी।

मैं आपसे उम्मीद करता हूँ कि आप जिस तरह से सबके विकास की बात कर रहे हैं, उसी तरह से हमारा विकास भी उतना ही जरूरी है। इस बार हम उम्मीद करेंगे कि आप कम-से-कम हमारे ये प्रोजेक्ट्स साइन कर देंगे।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

* **श्री मितेष पटेल (बकाभाई) (आनंद):** अहमदाबाद जिला के धोलका ताल्लुका में अरणज गांव में श्री बुटभवानी माता का ऐतिहासिक मंदिर है। यहां प्रतिदिन 5-6 हजार श्रद्धालु माता जी के दर्शन के लिए आते हैं। यहां की स्थानीय जनता, ट्रस्ट एवं श्रद्धालुओं की वर्षों से यह मांग रही है कि मेरे संसदीय क्षेत्र आनंद के तारापुर से अरणज तक नई रेल लाईन बिछायी जाये एवं इस बजट सत्र 2020-21 में इस विषय को शामिल किया जाये तथा अरणज स्टेशन, जिसे फ्लैट स्टेशन श्रेणी में रखा गया है, उसे "बी" श्रेणी में शामिल करें, जिससे स्टेशन के विकास में मदद मिले। मैं माननीय रेल मंत्री एवं वित्त मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि मेरे क्षेत्र की जनता की वर्षों से लंबित मांग को पूरा कर अनुग्रहीत करने की कृपा करें।

* Speech was laid on the Table.

***DR. M.K. VISHNU PRASAD (ARANI):** I urge upon the Government to consider my following demands in respect of Parliament Constituency of Tamil Nadu:

In my Arani Constituency, there are two new projects called 'Tindivanam-Nagari' and 'Tindivanam-Thiruvannamalai' are yet to start for almost ten years. It seems these two projects are delayed due to land acquisition. Kindly expedite the process and complete the project.

To provide stoppage of trains at Mailam (Villupuram-Tambaram Express Passenger) and Polur Stations.

Kindly ensure that these two requests are fulfilled and reduce the burden of Arani Constituency people.

---

* Speech was laid on the Table.

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): सभापति महोदया, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने रेलवे की अनुदानों की मांगों पर मुझे बोलने का अवसर दिया।

भारत के पास न केवल दुनिया का सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है, बल्कि ऐसा नेटवर्क है, जो कश्मीर से कन्याकुमारी तथा राजस्थान से गुवाहाटी तक पूरे भारत को एकता के सूत्र में पिरोता है। भारतीय रेल पिछले 170 वर्षों से इस देश की जनता को किफायती तथा सुलभ यातायात उपलब्ध कराती आ रही है। निश्चित रूप से रेल सस्ता साधन भी है और आम आदमी, गरीब आदमी का अगर कोई साधन कहा जाता है तो वह रेल को कहा जाता है।

सभापति महोदया, विकट परिस्थितियों के अंदर, चाहे युद्ध का समय हो, आपातकाल हो, पयर्टन तथा खाद्यानों और पानी की कमी, जब-जब भारत को ज्यादा से ज्यादा साजो-सामान एक जगह से दूसरी जगह ले जाने की आवश्यकता पड़ी, भारतीय रेल सरकार की अपेक्षाओं पर खरी उतरी, जिसका नतीजा है कि वर्ष 2018-19 में 8,439 मिलियन यात्रियों ने रेल को यातायात का साधन चुना। भारत की एकता व अक्षुण्णता में रेल की महत्वपूर्ण भूमिका को आगे बढ़ाते हुए भारत सरकार ने पिछले पांच वर्षों में उत्तर पूर्व, नॉर्थ-ईस्ट, जहां रेलवे की कोई सुविधा नहीं थी, सबसे पिछड़े इलाके थे, सरकार ने वर्ष 2014 से 2020 में नॉर्थ-ईस्ट में रेलवे में बहुत बड़ा काम किया है। मेरे से पूर्व बोलने वाले सदस्यों ने भी इस बारे में कहा है।

खुशी की बात यह है कि आज कांग्रेस के ज्यादातर सदस्यों ने भी भारत सरकार की प्रशंसा की कि रेलवे के मामले में बड़ा काम हुआ है। 50-60 सालों में जो विकास नहीं हुआ, सरकार ने इन छ: सालों में रेल की सुध ली। पहले दो बजट हुआ करते थे। जब हम स्कूल-कॉलेज में पढ़ते थे, तब एक बजट रेल का आता था और फिर दूसरा बजट आता था। हम सोचते थे कि यह कौन सा बजट है, लेकिन आपने इसको एक ही बजट के अंदर रखकर इसको एकदम सही कर दिया। …(व्यवधान) आपको भी उधर ठीक कर दिया।

सभापति महोदया, पिछले पांच वर्षों में कश्मीर घाटी में रेलवे का विस्तार हुआ है। आज उत्तर पूर्व देश के साथ ब्रॉड-गेज से जुड़ा है, जिसका श्रेय प्रधान मंत्री मोदी जी को जाता है।

सबका साथ, सबका विकास में यकीन रखने वाली सरकार की नीतियों का यह परिणाम है कि अंत्योदय गाड़ी सेवाएं, दीनदयालु सवारी डिब्बे, भारत के अनारक्षित सवारियों की सुविधा को बढ़ा रहे हैं, जबकि हमसफर, तेजस तथा उदय गाड़ियां भारत में आरक्षित सवारियों के सफर को आसान कर रही हैं।

सभापति महोदया, इन सबके साथ कुछ ऐसे मुद्दे भी हैं, जहां सरकार की नीतियां पूर्ण रूप से सफल नहीं हो पाईं। 'क्लीन ट्रेन स्टेशन', 'क्लीन माई कोच', 'कोच मित्र' आदि योजनाओं के होते हुए भी साफ-सफाई भारतीय रेलवे के लिए एक बहुत बड़ी चुनौती बनकर उभरे हैं। इस संदर्भ में रेलों तथा रेलवे स्टेशनों की सफाई को सरकार द्वारा गंभीरता से लिया जाना चाहिए। रेल राज्य मंत्री जी यहां विराजे हैं। अत: मैं सुरेश अंगड़ी साहब से कहूंगा कि वे इस मामले पर ध्यान दें। फर्स्ट एसी डिब्बे में एमपी सवारी करते हैं, कोई भी डिब्बे में आ जाता है, चला जाता है। रेलवे की सुरक्षा, सफाई भी बहुत जरूरी है। इन छ: सालों में पहले से बहुत ज्यादा काम हुआ है, लेकिन और ज्यादा काम कैसे हो, इस दिशा में हमें काम करना है।

रेल सेफ्टी में गत पांच वर्षों में सरकार का रिकॉर्ड संतोषजनक रहा, लेकिन रेलवे सिक्योरिटी भी उतनी ही महत्वपूर्ण है, जिस पर ध्यान देने की अत्यंत आवश्यकता है। ट्रेन के डिब्बों में चोरी, छीना-झपटी की गुंजाइश न रहे, इसके लिए प्रयास करने चाहिए। इसी के साथ रेल परिचालन की सुरक्षा को बढ़ाने हेतु टक्कर विरोधी प्रणाली – टीसीएस तथा स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली – एटीपी को कारगर रूप से पूरे भारत में लागू करना चाहिए, जिससे किसी यात्री को जान-माल की क्षति न हो।

सभापति महोदया, भारतीय रेल प्रतिदिन करीब 2.3 करोड़ यात्रा करने वाले यात्रियों को लगभग 12 लाख भोजन सेवाएं प्रतिदिन प्रदान करती है। रेलों में उपलब्ध कराई जाने वाली खाद्य तथा जलपान सेवाओं का स्तर बहुत संतोषजनक नहीं है। इस संबंध में मेरा आग्रह है कि रेलवे में उपलब्ध कराए जाने वाली खाद्य सेवाओं की गुणवत्ता जल्द से जल्द सुधारी जाए। रेलवे के चलते रसोईघरों में सफाई तथा गुणवत्ता सुधारने हेतु सीसीटीवी कैमरे लगाए जाएं। यह भी सुनिश्चित

किया जाए कि खाने के पैकेटों पर 'क्यूआर कोड' या स्टीकर लगाए जाएं, ताकि यात्रियों को खाने की हर संभव जानकारी तथा शिकायत का उचित प्लेटफॉर्म बताया जा सके।

सभापति महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित कुछ आग्रह हैं, जो मैं आपके माध्यम से एक-दो मिनट में करना चाहूंगा।

सभापति महोदया, मारवाड़ इस देश की सुरक्षा में अपना वर्चस्व न्यौछावर करने वाले जवानों तथा देश की आर्थिक प्रगति में अभूतपूर्व योगदान देने वाले मारवाड़ी कारोबारियों के लिए पूरे देश में विख्यात है। ऐसा कहा जाता है कि "जहां न पहुंचे बैलगाड़ी, वहां पहुंचे मारवाड़ी"। मैं अपनी बात खत्म करने के लिए दो मिनट लूंगा। मैं दो दिन से बिल्कुल नहीं बोला हूं। मैंने टाइम बचाकर रखा है। सभापति महोदया, आप मेरा वैसे भी बहुत ध्यान रखते हो तो मैं केवल दो मिनट ही मांग रहा हूं। हम इन प्रवासियों को बैलगाड़ी से उतारकर रेलगाड़ी में बैठाएं। देश के कोने-कोने में व्यवसाय कर रहे मारवाड़ियों के मारवाड़ प्रवास को आसान बनाने हेतु व्यापारिक केन्द्रों हेतु गुवाहाटी, चेन्नई, मुंबई, कोलकाता आदि क्षेत्रों को मारवाड़ से रेल कनेक्टिविटी को और आसान बनाया जा सके, इसके लिए मेरी मांग है कि इन केन्द्रों से रेल के फेरे बढ़ाए जाएं। मेरा निवेदन है कि दिल्ली से मेड़ता होते हुए जोधपुर, गुजरात, महाराष्ट्र की तरफ शताब्दी और राजधानी श्रेणियों की ट्रेंस शुरू की जाएं। बीकानेर से नागौर होते हुए दक्षिण भारत जैसे हैदराबाद, चैन्नई की तरफ दुरंतो श्रेणी की ट्रेंस शुरू की जाएं। देश के सुदूर कोनों में सुरक्षा हेतु तैनात मारवाड़ी युवाओं की यात्रा को सुगम बनाने हेतु जम्मू, चेन्नई, गुवाहाटी तथा कोलकाता की तरफ चलने वाली रेलगाड़ियों में आरक्षित श्रेणी के डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए।

सभापति महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र के अंदर नागौरी नस्ल का बैल, बछड़ा विश्व प्रसिद्ध है। वह मेरे इस वजह से बढ़ने बंद हो गए, क्योंकि बीच में गौवंश को बचाने के लिए लोग सड़कों पर आ जाते हैं, कई बार मॉब लिंचिंग की घटनाएं होती हैं। जो खेती करने के लिए बैल लेकर जाते हैं, उनके लिए मंत्री जी ने ट्रेन की सुविधा की थी, लेकिन उसके अंदर व्यापारी नहीं आए। मेरा मंत्री जी से निवेदन रहेगा कि नागौर का जो विश्वप्रसिद्ध मेला है, वहां पर जब मेला हो, उस समय ट्रेन की

व्यवस्था करें, ताकि मेरठ, मुजफ्फरनगर, बिहार की तरफ मेले से तीन साल से अधिक उम्र के बछड़े खरीदकर ले जाते हैं, उनका आवागमन सुविधाजनक हो। मैं अपनी बात अभी खत्म करता हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र में कई योजनाएं विभिन्न कारणों से लंबित हैं, जिनकी प्रगति अब तक नहीं हुई है। सामरिक रूप से अति महत्वपूर्ण फलौदी और नागौर के बीच रेल लाईन बिछाने, मेड़ता सिटी और पुष्कर के बीच रेलवे लाईन बिछाने तथा नागौर से डीडवाना के बीच रेल लाईन बिछाने की योजनाएं महत्वपूर्ण हैं, जिन्हें जल्द से जल्द शुरू करवाने का आग्रह है।

रेल के साथ-साथ रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण भी अति आवश्यक है। मेरे संसदीय क्षेत्र के प्रमुख रेलवे स्टेशनों नागौर, मेड़ता रोड, डेगाना, मकराना, कुचामन, डीडवाना आदि पर दिव्यांगों तथा वृद्धजनों के सफर को सुगम बनाने हेतु एस्केलेटर्स की अत्यंत आवश्यकता है। ऐसे में मैं आग्रह करूंगा कि सरकार दिव्यांगों तथा वृद्धजनों के प्रति प्रतिबद्धता दिखाते हुए जल्द से जल्द मेरे संसदीय क्षेत्र के स्टेशनों पर एस्केलेटर्स लगवाए जाएं।

राष्ट्रीय राजमार्गों पर रेलवे क्रॉसिंग फाटक की वजह से दिन में कई बार सड़क यातायात बाधित रहता है, जिससे न केवल समय का, बल्कि आर्थिक नुकसान भी होता है। यह विदित है कि सरकार ने सेतु भारतम योजना के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्गों पर निर्बाध आवागमन हेतु हर रेलवे क्रॉसिंग पर आर.ओ.बी. का निर्माण करने का निर्णय लिया, लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र में इस योजना की प्रगति अभी तक निराशाजनक रही है। इस संबंध में मेरा आग्रह है कि हर रेलवे क्रॉसिंग पर आर.ओ.बी. का निर्माण जल्द से जल्द किया जाए।

सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने मुझे 5 मिनट से ज्यादा बोलने के लिए समय दिया है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि हम पिछली बार बोले थे और इस बार भी बोले हैं कि कम से कम काम नहीं हुआ तो हमें कागज तो भेज दिया करें कि काम हुआ है या नहीं हुआ है।

***श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत):** भारत सरकार के वित्त मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करते हुए, मैं निम्नलिखित मुद्दों पर रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए कुछ सुझाव एवं मांगें प्रस्तुत करना चाहती हूं।

300 करोड़ से ज्यादा रेवेन्यू देने वाले सूरत स्टेशन को डीआरएम ऑफिस दिया जाये। सूरत में मिनी सौराष्ट्र कहे जाने वाले विस्तार में सौराष्ट्र के लोग काफी बड़ी मात्रा में, लगभग 20 लाख से भी अधिक लोग रहते हैं। सूरत-महुवा साप्ताहिक ट्रेन नं0 12945-46 को सूरत-महुवा के बीच हर रोज चलाया जाये तथा उसके समय में परिवर्तन करके सूरत से रात्रि को चलाया जाये। मेरी आपसे मांग है कि इस ट्रेन को सुबह की बजाय हर रोज रात्रि के 8.00 से 9.00 बजे के बीच के समय में चलाया जाये तो रेलवे को अच्छा रेवेन्यू मिलने के साथ लोगों की असुविधा भी दूर होगी। मुम्बई से सुबह चलकर दोपहर अहमदाबाद पहुंचकर 02 घंटे प्लेटफार्म पर खड़ी रहती है। मुम्बई-अहमदाबाद शताब्दी (12009-10) को यात्रियों की सुविधा बढ़ाने हेतु गांधीनगर (गुजरात की राजधानी) तक चलाया जाये। पिछले 50 साल से सूरत के यात्रियों की मांग को व साल का 300 करोड़ से ज्यादा रेवेन्यू देने वाले सूरत स्टेशन से अहमदाबाद होकर गांधीनगर के बीच हाई स्पीड वंदे भारत ट्रेन चलाई जाये। चार्ट बनने के बाद करंट रिजर्वेशन से ली हुई डिस्काउन्ट वाली टिकट को कन्फर्म करने के बजाय कई महीनों पहले पूरे पैसे देकर (डिस्काउंट बगैर खरीदी हुई आरएसी वाले यात्रियों की टिकट कन्फर्म किया जाये) सूरत के मेरे मतक्षेत्र कोसाड से कृभको के लिए लाइन जाती है उसमें दन में एक या दो बार क्रीभको की गुड्स ट्रेन जाती है, अगर यही ट्रेक का उपयोग करके कोसाड से ओखला-जहांगीरपुरा होकर हजीरा तक हर घंटे के बाद मेमू ट्रेन चलाई जाये तो गांव के लोगों को हो रही तकलीफ दूर होगी और एरिया का विकास होने के साथ रेलवे की खाली पड़ी ट्रैक से रेवेन्यू मिलेगा।

---

* Speech was laid on the Table.

दो स्टेशनों के बीच के कई ट्रेनों के रनिंग टाईम पुराना ही चल रहा है, ट्रेनों की स्पीड बढ़ चुकी है परन्तु टाइम टेबल में बदलाव न होने के कारण मेरे पास 30 से ज्यादा ट्रेन हैं, जिनके रनिंग टाईम में बदलाव करने से सफर का समय कम होगा, ट्रैक खाली मिलेगा, रेलवे का पैसा बचेगा। सूरत-उधना-वापी-नवसारी में पिछले दो महीनों से वॉटर वेंडिंग बंद होने से यात्री पानी की बॉटल खरीदने के लिए मजबूर हो गये हैं, यह मशीन वाले मशीन चालू भी नहीं करते हैं। उनकी एड मुफ्त में रेलवे कर रही है, अतः मशीने हटाकर गर्मी शुरू होने से पहले नई व्यवस्था की जाये। सूरत-अठवागेट-उधना आरक्षण केन्द्रों पर स्टाफ की कमी की वजह से रेवेन्यू कम हो रहा है। अतः इन आरक्षण केन्द्रों पर तुरंत जितना भी मंजूर हो, स्टाफ दिया जाये। पूरे साल की 4 करोड़ से ज्यादा अर्निग देने वाला बडौदा डिवीजन के कीम स्टेशन को एवं उन्नाव स्टेशन को सुविधा प्रदान करे। कीम स्टेशन की अर्निंग, जनसंख्या एवं विकास को देखते हुए 22927-28, 18402,18406,12844,12993,19453 आदि अन्य ट्रेनों का बड़ौदा डिवीजन के उत्राण स्टेशन पर 19024, 19216-19080 को स्टापेज दिया जाये एवं स्टेशन पर एफओबी न होने की वजह से बार बार अकस्मात हादसे हो रहे हैं एवं कई यात्रीगण अपनी जान गवां चुके हैं। अतः तुरंत एफओबी बनाया जाये एवं दोनों प्लेटफार्म पर पतरेवाला शेड की लम्बाई बढ़ाई जाये।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Madam, the Indian Railways plays a very important role in maintaining the unity and integrity of our country. That is why the Indian Railways is described as 'the lifeline of the nation'. Now, it has become the third largest rail network in the world. If you examine the passenger revenue and the number of passengers travelled during the year 2017-18, it has become the world's largest passenger carrier in the world. That is the appreciable achievement which we have made and it is going to become the fourth largest freight carrier in the world as well. It is the largest employment provider also. That is why from the British period, for ninety-two years, we had been having a separate budget. Unfortunately, in the year 2017-18, it was merged with the General Budget which is quite unfortunate. So, I urge upon the Government to review the position so as to have a separate railway budget.

My second point is regarding privatisation. Madam, the Budget of 2020-21 is putting focus on the privatisation of the Indian Railways. The Government is systematically and scientifically cutting down the organisation so as to bring in privatisation. That is the spirit of this Budget proposal.

Regarding the operation of 150 passenger services through private-public participation in the current year, the station redevelopment through private-public participation, etc., most of the proposals are aimed at privatisation of Indian Railways. I strongly oppose that. Indian Railways is the only means which the common people in the country, the poor people in the

country depend on for their commutation and transportation. Privatisation of services and running Tejas and bullet trains with private-public participation is adversely affecting the poor commuters in the country. So, that has to be relooked. Privatisation of Indian Railways is against the spirit of national interest and it is detrimental to the interests of the common people. So, that has to be reviewed.

The third point which I refer to is the budget outlay. The total receipts of the Railways – that is, passenger earnings, goods traffic and other heads – for the year 2020-21 are estimated at Rs.2.25 lakh crore. That means, it is 9.6 per cent more than that of the 2019-20 which was Rs.2.06 lakh crores. If you examine the Receipts, passenger earning is Rs.61,000 crore, freight traffic earning is Rs.1,47,000 crore. I appreciate the fact that the Government has given a marginally increased budgetary support of Rs.70,000 crore. The capital expenditure is also having a good increase. It is Rs.1.61 lakh crore, that is three per cent higher than that of the previous year. It was Rs.1.56 lakh crore in the previous year. I would like to ask the hon. Minister a specific question. I would like to know from the hon. Minister as to what is the source from which this 9.6 per cent increase in allocation is being expected.

The fourth point which I would like to make is regarding the operating ratio of Indian Railways. The Comptroller and Auditor General of India expressed grave concern regarding the operating ratio of the Indian Railways. According to the C&AG's report, the scenario is at its worst. The BE of 2019-20 envisaged the operating ratio at 95 per cent. However, in the RE it is seen as

97.46 per cent. Now, in the BE for 2020-21, it is estimated at 96.2 per cent. One of the main criteria to determine the performance of Indian Railways is its operating ratio. You are not able to address the issue of operating ratio. How could you claim that you are achieving the targets? How can you claim that the performance is at its best level? We have given many suggestions at different times to improve the operating ratio. I would like to appeal to the Government to address the issue of operating ratio. Otherwise, automatically that will be the sole reason for privatising the Indian Railways. So, please improve the operating ratio so as to have better efficiency in the Railways sector.

I do appreciate the Government's stand regarding the solar power capacity augmentation. It is absolutely a novel and innovative idea and I fully appreciate it. The Krishi Rail Scheme for transportation of perishable goods is an absolutely innovative idea and I appreciate that. I would like to appreciate the Government on the safety aspect also. During the last 11 months there was no fatal accident and it is appreciable. At the same time, I would once again urge upon the Government to stay away from privatisation.

Coming to my Constituency, I will give the bullet points. First, Kollam-Chengotta rail line in my Constituency has been converted to broad gauge. About Rs.600 crore have been spent but no new trains have been run so far. I urge upon the Government to restore all the trains. Secondly, tourism friendly coaches may be introduced in that sector. Thirdly, a pit line at the Kollam Railway Station, a major railway station, is to be constructed. Fourthly, Kollam should be developed as international model station. It is there in the list.

My last point is regarding the disabled persons. There were designated coaches for the disabled persons at one time. It is quite unfortunate to see that nowadays most of the trains do not have these disabled-friendly coaches. Normally, the front coach will be designated for the disabled persons. As per the Rights of Persons with Disabilities Act, 2016, it is mandatory on the part of the appropriate Government to see that the disabled persons' rights are well protected. But unfortunately, this is being taken away. That has to be reintroduced.

With these words, once again, I would like to urge upon the Government to kindly defer from the privatization. Also, the State of Kerala is being totally neglected in this Budget. Kindly relook into the allocation of the Kerala rail sector.

With these words, I conclude. Thank you very much, Madam.

HON. CHAIRPERSON : Anubhav Ji, you are the first person from your party to speak on this topic. So, 15 minutes are allocated to you.

***श्री जनार्दन सिंह सिग्रीवाल (महाराजगंज):** मैं रेल बजट के अनुदान (2020-2021) के क्रम में इसका समर्थन करते हुए अपने संसदीय क्षेत्र महाराजगंज लोक सभा, बिहार के लिए रेल से संबंधी विभिन्न मांगों को इस बजट में शामिल करने का अनुरोध करता हूं, जो निम्न हैं-

पिछले वर्ष महाराजगंज से मशरक जं0 तक निर्मित नई रेल लाइन पर चलने वाली दुरौधा मशरक पैसेंजर ट्रेन संख्या 55171 एवं 55173 को दो फेरा में इसे 06.00 बजे पूर्वाह्न छपरा कचहरी से प्रस्थान करते हुए मशरक जं0, महाराजगंज दुरौधा एवं सिवान जं0 (आगमन 10.00 बजे पूर्वाह्न) तक चलाया जाये। सिवान जं0 से दुरौधा, महाराजगंज एवं मशरक होते हुए पटना जं0 तक एक नई इंटरसिटी या डीएमयू ट्रेन का परिचालन कराया जाये। महाराजगंज रेलवे स्टेशन से मशरक जं0 तक विगत वर्ष निर्मित नई रेल लाइन पर आरओबी तथा एप्रोच रोड़, स्टेशनों का निर्माण सहित अन्य चल रहे कार्यों को शीघ्र पूर्ण कराने हेतु इस बजट में धनराशि का आबंटन किया जाये। एकमा रेलवे स्टेशन को ग्रेड ए का स्टेशन घोषित करते हुए उस अनुसार उसका विकास किया जाये। छपरा जं0 सिवान जं0 एवं गोरखपुर जं0 होते हुए नई दिल्ली तक प्रतिदिन एक नई राजधानी ट्रेन का परिचालन करया जाये। दिल्ली, नई दिल्ली या देश के अन्य राज्यों के प्रमुख रेलवे स्टेशनों की ओर चलने वाली द्रुतगामी ट्रेनों में से कोई एक ट्रेन वाया महाराजगंज एवं मशरक जं0 होते चलाया जाये। एक नई रेल लाइन लोकनायक जयप्रकाश की जन्मस्थली जिला-सारण (छपरा) से जलालपुर, बनियापुर, भगवानपुर, मलमलिया होते हुए महात्मा गांधी की कर्म भूमि चम्पारण के मोतिहारी तक बनायी जाये। महाराजगंज रेलवे स्टेशन एवं चैनवा रेलवे स्टेशन पर रेलवे की खाली पड़ी जमीन में रैक प्वाइंट बनवाया जाये। दुरौधा रेलवे स्टेशन पर नई दिल्ली / दिल्ली रेलवे स्टेशनों की ओर जाने वाली एक्सप्रेस / मेल एक्सप्रेस / सुपरफास्ट ट्रेनों में से किसी दो ट्रेनों का ठहराव कराया जाये। मांझी के घाघरा (सरयू) नदी पर बन रहे रेलवे ब्रिज को

* Speech was laid on the Table.

शीघ्र पूर्ण कराया जाये। मांझी ग्रामीण स्टेशन का भी जल्द से जल्द निर्माण करवा कर इसे चालू कराया जाये।

HON. CHAIRPERSON: Anubhavji, you are the first person from your party to speak on this topic, so 15 minutes are allocated to you.

SHRI ANUBHAV MOHANTY (KENDRAPARA): Madam, the State Government of Odisha recognizes that socio-economic development is the key to a developed future. Currently, the State's annual revenue contribution to Railways is in excess of Rs.15,000 crore, but the railway route length in entire Odisha is only 2,500 kilometres with a rail density of about 16.00 apropos to national average of more 20.00. The current rail infrastructure in the State is grossly inadequate to handle the projected growth and aspirations of the State.

It is noteworthy that despite lower revenue contributions, some of the adjacent States to Odisha – I do not want to complaint against any State but still I am talking about Odisha – such as West Bengal and Jharkhand have much higher rail density, 43.4 and 24.3 respectively.

Since India's Independence, only five major BG rail links have been fully commissioned in the State namely, Cuttack-Paradip (83 kms.), Talcher-Sambalpur (174 kms.), Koraput-Rayagada (164 kms.), Daitari-Banspani (155 kms.) and Lanjigarh Road-Junagarh (56 kms.). It is unfortunate that six districts in the State are devoid of any form of rail links even today.

Madam, through you, I would urge upon the Minister to kindly look into this matter क्योंकि जब हम ओडिशा की बात करते हैं तो दिल गर्व से बोलता है कि जब पूरे देश में किसी चीज को लेकर तनाव होता है, but we are from such a region जहां हमेशा शांति

बनी रहती है। हर धर्म और हर कम्यूनिटी के लोग एक साथ रहते हैं। ओडिशा की यह पहचान बहुत सालों से है, शुरू से है और नवीन बाबू की लीडरशिप में यह और भी निखर कर बाहर आ चुकी है। Recent examples are there जब पूरे देश में सीएए को लेकर, एनआरसी को लेकर शोरशराबा चल रहा था, उस टाइम पर हमारे राज्य में सभी धर्म के लोग इसके लिए इकट्ठे हो रहे थे और आवाज बुलंद कर रहे थे। सब एक दूसरे के बारे में सोच रहे थे कि कोई भी ऐसी चीज लागू न हो, जिससे किसी भी कौम पर, किसी भी कम्यूनिटी पर, किसी भी सेक्टर के लोगों को कोई भी हार्म पहुंचे।

In order to support the rapid growth and development, the State has decided to ensure rail connectivity to all the districts in the State and has set it as a 'Priority Area'. The State's rail infrastructure augmentation roadmap is multi-faceted and in order to promote the rail-based projects across the State, numerous steps have been taken by the State Government.

The State Government has been instrumental in filling the viability gaps by incorporating certain strategic State-level policies and assist in addressing the delay in progress of sanctioned projects in the State. I would just mention them: exemption of registration of fees and stamp duty of Government land for all railway projects in Odisha; exemption of premium in permissive possession cases of Government land in respect of 'Nadi', 'River', 'Canal', 'Danda', 'Mahara', 'Nala', etc. category for construction of ongoing railway projects under East Coast Railway, Ministry of Railways in the State of Odisha; and Project-specific proactive assistance in the form of: (i) free/subsidized land for new line projects envisaged to provide connectivity to

unconnected areas of the State; (ii) financial contribution in terms of sharing construction cost.

Further, the State has been decisive in certain important ventures with applicable stakeholders with the intent to augment promotion of tourism, industrial growth and socio-economic development across the State.

One of the key aspects is the partnership-oriented rail infrastructure development. Under this, we have direct partnership of State for new line through MoU with the Ministry of Railways. One is Khurda Road-Balangir rail line. This project is 289-kilometre long and it was sanctioned in the year 1994-95. The Government of Odisha has signed an MoU with the Ministry of Railways to provide land at its own cost and 50 per cent of the construction cost for the leg between 112 to 289 kilometres. Currently, 16-kilometre section from Balangir end upto Bichhupalli/Bhainsapalli has been commissioned in addition to 0-76 kilometre section upto Mahipur from Khurda Road end which sumps up to completion of 92-kilometres of the project. The Ministry is requested to expedite the work for quick completion of the work as per target.

The next is the Jeypore-Malkangiri and Jeypore-Nabarangpur rail links. To ensure rail connectivity to these districts, the State Government has agreed to bear 50 per cent construction cost of Jeypore-Nabarangpur section and 25 per cent construction cost of Jeypore-Malkangiri section and also full cost of the land for Jeypore-Nabarangpur project. Even though the MoU was signed on 10.10.2016, the projects were included in Railway Budget of 2016-

17, and only Nabarangpur project has been formally sanctioned whereas the Malkangiri project is pending with Railways for approval.

There is another project of extension of Nuapada-Gunupur new BG line upto Theruvali. Though this project was sanctioned in the Union Budget 2017-18, the State Government was approached for financial participation in commencement of the project. The Government of Odisha has already acknowledged to provide all land free of cost for extension of Nuapada-Gunupur new BG line upto Theruvali covering 79.15 kilometres. Hence, the Ministry of Railways is requested to allocate a decent amount and put up the project for necessary clearance by the CCEA for furtherance of the project.

The Puri-Konark project is facing the same problem. Puri entices millions of pilgrims on regular basis who visit the temple of Lord Jagannath, especially during the Holy Car festival. Devotees from all over the world come to Puri during *rath yatra*. The famous Sun Temple is located at Konark. This monument is a world heritage site and visited by millions of tourists every year. This rail link will facilitate tourists and pilgrims to visit the last leg of the Golden Triangle. The State Government has given an offer to share 50 per cent of the construction cost as well as 50 per cent of the land cost of the project. Approval of the ministry of Railways is again awaited.

I will now come to my own Parliamentary Constituency of Kendrapara. For Haridaspur-Paradip rail line via Kendrapara, I have repeatedly met the hon. Minister in the Parliament. Personally also, I have been in touch with his

Ministry. I am so much thankful to him that at least in last one and a half years or two years, the project has taken a different level of speed. But till now, the railway line has not been commissioned and the people of Kendrapara since Independence of India have not got the facility of Railways. Neither freight car nor passenger train was ever started there. An alternate line between Paradip port and Haridaspur sanctioned by Railways in the year 1996-97 was languishing for want of adequate fund. An SPV was created in which the Government of Odisha has now got 25.44 per cent equity which is around 200.87 crores of rupees directly and a total in excess of 37 per cent of equity alongwith other PSUs of Government of Odisha. This line is connecting the hitherto unconnected and underdeveloped Kendrapara district to the railway map of Odisha. Unfortunately, even after a decade of sanctioning of this project, it is yet to be commissioned due to poor execution by RVNL, a fully-owned subsidiary of Indian Railways. I was assured by the hon. Minister several times. In 2019, when I met him and requested him to expedite the work, he was kind enough to assure me along with his officials that by February 2020 lines will get commissioned and the people will get the benefit of railway. But till now, it has not been commissioned. The State Government of Odisha has finished all its job.

Now, the Central Government cannot say that a lot of work is still pending with the State Government. I request, through you Madam, the hon. Minister to do this as early as possible. It is the same with Angul-Dubri-

Sukinda. …(*Interruptions*) I will hasten my speech. I know, there is very limited time.

The Odisha Rail Infrastructure Development Limited is an Odisha-specific JV. It is a JV company formed on 23.3.2017 between GoO and MoR with an authorised capital of Rs. 100 crore and an initial paid-up capital of Rs. 51 crore, with a shareholding ratio of 51 per cent GoO and 49 per cent MoR with mandate for development of railway infrastructure for critical connectivity and capacity enhancement in the State of Odisha; the pending equity contribution of the Ministry of Railways amounting to Rs. 14 crore was obtained during March, 2019. The ORIDL had identified the following four projects for undertaking traffic study and financial appraisal which were: Brahmapur-Phulbani-Sambalpur new line, Rajatgarh-Kaipadar Road bypassing Bhubaneswar, Bargarh Road-Nuapada, and Banspani-Barbil. I believe the Minister will look into these matters also as early as possible.

Coming to the proposals on budgetary allotment of funds, the State's GDP growth rate and investment at present as well as potential growth is one of the reasons why we are asking for this. The existing route length in the State is of a thousand square kilometres. The Government of Odisha would like to reiterate its request to expand the criteria for allotment and assign due weightage to the following points: the existing route length in the State per thousand square kilometres; contribution of revenue from the State to the exchequer of railways; mineral wealth and mining growth and requirement of core industries like steel, power, ports, etc.; growth of passenger sector of

railways; national growth and specific consideration to urbanisation such as smart city projects, etc. As a large and fast-growing State with rising aspirations, Odisha has certain specific proposals and suggestions towards allotment of projects and funds in the ensuing Budget as well as request to take decisive measures to ensure expenditure in time-bound manner by all executing agencies of Indian Railways.

The Ministry of Railways is requested to start construction of the Wagon Manufacturing Unit at Sitalapalli sanctioned 2011-12 at the earliest. In case wagons are not of immediate requirement, the State has already requested setting up of a Coach Manufacturing Factory at the same place.

While finishing my speech, I would talk about multi-modal logistics parks. There are two or three important points. The time is ripe for Indian Railways to develop mega multi-modal logistics parks near important industrial clusters like Kalinganagar, Angul, Rourkela, Choudwar as well as port locations such as Dhamra, Gopalpur and Paradip. The Odisha Government requests the Ministry of Railways to make adequate provision for the aforesaid seven locations in the ensuing budget.

Suburban train services from Balasore-Cuttack-Bhubaneswar, Bhubaneswar-Khurda Road-Puri, Bhubaneswar-Khurda Road-Brahmapur, Bhubaneswar-Dhenkanal-Angul/Talcher, Cuttack-Paradip and Bhubaneswar/Cuttack-Keonjhar need to be provided.

The Bhubaneswar-Cuttack Urban Complex or BCUC has emerged as an epicentre of economic development. Bhubaneswar, on its way to ace in

providing finest public facilities, strives in many aspects to be a top-ranker in the smart city category. The urbanisation of the region is growing exponentially and to address the rising demand for smart transport services, it is proposed to introduce Mass Rapid Transit System in the twin city area. The Ministry of Railways is requested to undertake necessary elementary activities in due consultation with the Ministry of Housing and Urban Affairs. Hence, the Ministry of Railways is requested to allocate ample funds in the ensuing Budget for this project which will not only augment the public transport system but also set a milestone; on the other hand, the State Government is keen to make considerable contribution in materialising such projects for the greater benefit of the urban commuters in the State.

You would be surprised to know that in Odisha, except Bhubaneswar no other railway station has facilities that are *divyang*-friendly for our *divyang* brothers, sisters and family members, especially like lifts, escalators, etc. So, it is a request to the Ministry, through you, to kindly look into this matter not only in Odisha but in the entire country so that every railway station has the facilities for *divyang* people. This is really important.

There is a lack of arterial networks to connect Odisha to major cities including Delhi. Berhampur has only one train from Delhi which takes more than 30 hours.

Madam, approximately 16 stations in Odisha have dormitories. No other stations, except 16 stations, have dormitories. Odisha has a significant area under tribal population. Land acquisition without attractive rehabilitation

schemes pose difficulty for the State. The Centre can provide incentivised rehabilitation to help the State in its land acquisition process.

Recently, we had a very severe train accident in Cuttack, my home town. Almost eight bogies of a train got derailed. There were a lot of injuries, and a few causalities, I believe, if I am not wrong. There are two kinds of bogies. It is very important for the whole nation to know this. Maybe, everyone sitting here is aware of it but let the nation know about this. There are two kinds of bogies -- ICF and LHB.

ICF coaches are conventional passenger coaches used on the majority of main-line trains in India. The design of the coach was developed by Integral Coach Factory, Perambur, Chennai, India. The ICF design refers to the conventional design of coaches seen across trains in India.

LHB coaches are the passenger coaches of Indian Railways that have been developed by Linke-Hofmann-Busch of Germany. The coaches are designed for an operating speed up to 160 km. per hour and may go up to 200 km. per hour. However, they have been tested up to only 180 km. per hour. If this LHB coach is used in all the trains, the number of accidents, the number of injuries and the number of causalities will really come down. वह ज्यादा स्ट्राँग होती है और जब ट्रेन डिरेल होती है, तो एक के पीछे एक बोगी जाकर टकरा कर कम्प्रेस्ड हो जाती है। So, it should be considered.

I am diabetic since last 21 years. I am on Insulin since last 21 years. I would request the Railway Ministry to provide special diabetic food in all the trains. Diabetic people are very fond of sweets. Same is the case with me.

When they are offered sweets or chocolates in the trains, they are unable to take it. Diabetes is not a disease but a deficiency. I am sure every diabetic person will bless you and love you if you really make this provision in the trains. Thank you for giving me so much time to speak.

***श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद):** केन्द्रीय रेल बजट 2020-21 का मैं समर्थन करता हूं। रेल विभाग अपने आप में एक विस्तृत एवं महत्वपूर्ण विभाग है। भारत सरकार द्वारा 11000 ट्रेनों का संचालन प्रतिदिन किया जा रहा है, जिसमें 7000 यात्री ट्रेनों का संचालन हो रहा है। इन ट्रेनों में प्रतिदिन लगभग 13 लाख यात्री सफर करते हैं। इससे सहज ही अनुमान लगाया जा सकता है कि ट्रेनों का हमारे जीवन में कितना महत्वपूर्ण स्थान है। ट्रेन साधारण एवं मध्यमवर्गीय लोगों के आवागमन का यह एक महत्वपूर्ण साधन है।

केन्द्रीय रेल बजट 2020-21 के अनुदान एवं मांग में चर्चा के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद से संबंधित निम्नलिखित मांगों को इस चर्चा में शामिल किया जाये।

इन्दौर-दाहोद रेल लाइन प्रोजेक्ट की नींव वर्ष 2008 में पूर्व प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह जी ने रखी थी जिसकी कुल लम्बाई 205 किमी की है और उस समय के अनुसार इस परियोजना की अनुमानित लागत 678 करोड़ रू0 थी, जो अब बढ़कर 1643 करोड़ हो गई है, परन्तु इसमें स्वीकृत धनराशि केवल 876 करोड़ रूपये ही है। इस रूट में इन्दौर से टीही तक 35 किमी तक का रेल ट्रैक चालू भी हो चुका है और दाहोद से कतवारा 15 किमी तक का रेलवे ट्रैक का कार्य चालू है, जो अप्रैल, 2020 तक पूर्ण होने की संभावना है। महोदय, कम बजट होने के कारण यह प्रोजेक्ट बहुत धीमी गति से चल रहा है यदि ऐसी स्थिति रही तो यह परियोजना समय अन्तराल में पूर्ण नहीं हो पायेगी। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस रेल लाइन परियोजना के निर्माण कार्य को समय अन्तराल में पूरा करने हेतु पर्याप्त बजट जल्द से जल्द स्वीकृत किया जाये ताकि इस परियोजना के निर्माण कार्य को गति मिल सके और यह परियोजना पूर्ण हो सके।

इसके अतिरिक्त मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित कुछ अन्य महत्वपूर्ण मांगों को भी पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक के समक्ष रखा था जो अभी तक लंबित है। दाहोद रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नंबर 1 से 2/3 पर आने-जाने हेतु रैंप या लिफ्ट की व्यवस्था की जानी चाहिए जिससे कि लोगों को आने-

---

* Speech was laid on the Table.

जाने में सहूलियत हो सके। महोदय, दाहोद रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म की संख्या कम होने के कारण लोगों के बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है इसलिए दाहोद रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नम्बर 4 का निर्माण करवाया जाये जिससे यात्रियों को इसका लाभ मिल सके और इससे ट्रेनों के ठहराव के लिए भी एक अतिरिक्त प्लेटफार्म मिल पायेगा। अभी यात्रियों को दाहोद से अहमदाबाद आने-जाने में कई परेशानियों का सामना करना पड़ता है इसलिए दाहोद से अहमदाबाद वाया गोधरा आणद नई इंटरसिटी गाड़ी का परिचालन किया जाये। इस गाड़ी के चलने से मेरे क्षेत्र के लोगों को इसका सीधा लाभ मिल पायेगा और रेलवे को भी अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी। लिमखेडा में भी यात्रियों की संख्या बढ़ रही है परन्तु अभी एक ही प्लेटफार्म होने से आवागमन में बहुत कठिनाई होती है इसलिए लिमखेडा के प्लेटफार्म नम्बर 2/3 का विस्तार किया जाये। कुछ ट्रेनें हैं, जिनमें लोग यात्रा करना चाहते हैं परन्तु इनमें जगह नहीं होने के कारण यात्रियों को अत्यंत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, इसलिए फिरोजपुर जनता 19023/24, अवध एक्सप्रेस 19037/38, ट्रेन न0 19039/40 एवं बांद्रा देहरादून एक्सप्रेस 19019/20 में जनरल कोचों की संख्या बढ़ाई जाये ताकि परेशानी कम हो सके। बोरडी में अभी फुट ओवर ब्रिज नहीं होने के कारण लोगों को आने-जाने में अत्यंत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है इसलिए बोरडी रेलवे स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाना चाहिए। कुछ ट्रेनों का ठहराव दाहोद में नहीं होने के कारण यहां के लोगों को यात्रा हेतु बहुत परेशानी होती है इसलिए दाहोद में निम्नलिखित गाड़ियों के ठहराव की स्वीकृति दी जानी चाहिए :

12939-40 जयपुर पुणे

12977-78 अजमेर अर्नाकुलम

19041-42 गाजीपुर बांद्रा

इसके अतिरिक्त रतलाम दाहोद मेमू 69188, जो वर्तमान में 23.37 पर अनास आती है इसका समय पहले जैसा 4.25 बजे कियाज ये। दाहोद रेलवे हॉस्पिटल में रेलवे के स्थायी फिजिशियन, स्त्री रोग विशेषज्ञ (गायनोकोलोजिस्ट) एवं शिशु रोग विशेषज्ञ की व्यवस्था की जाये।

भारत सरकार ने रेलवे के महत्व को ध्यान में रखते हुए रेलवे विभाग के चहुंमुखी विकास के लिए इस वर्ष 2020-21 के लिए 1.60 लाख करोड़ रूपये बजट का प्रावधान किया है, जो गत वर्ष की अपेक्षा 3 प्रतिशत अधिक है। इससे ज्ञात होता है कि भारत सरकार की सोच रेलवे के प्रति कितनी सकारात्मक हे। रेलवे जैसे अति महत्वपूर्ण विभाग के लिए भारत सरकार का यह कदम अत्यंत ही प्रशंसनीय एवं सराहनीय है।

वर्ष 2020-21 के बजट में किसानों को हो रही कठिनाइयों को दूर करने के लिए भारत सरकार द्वारा पीपीपी मॉडल के माध्यम से विशेष किसान रेल चलाई जायेगी। इस रेल के माध्यम से किसानों द्वारा उत्पादित मिल्क डेयरी उत्पाद, मीट, मछली आदि को सुरक्षित तरीके से एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजे जाने की समुचित योजना बनायी गई है। इस ट्रेन में ऐसे कोच की व्यवस्था की गई है जिसमें उत्पाद को सुरक्षित रखने के लिए रेफ्रिजरेटर की समुचित व्यवस्था होगी, जिससे कृषि उत्पाद को गंतव्य स्थान तक सुरक्षित पहुंचाया जा सके। इसके पहले किसान माल खराब होने के डर से डेयरी मिल्क उत्पाद एवं मत्स्य उद्योग से संबंधित माल बाहर नहीं भेज पाते थे जिसके कारण उन्हें उनके उत्पाद का समुचित मूल्य नहीं मिल पाता था। अब इस ट्रेन के संचालन से किसानों को अपने उत्पाद का समुचित मूल्य मिल सकेगा। इस राष्ट्रहित निर्माण के कार्य में बहुत सी निजी कम्पनियों ने सहयोग देने के लिए अपनी-अपनी इच्छा जाहिर की है। इस प्रकार की व्यवस्था ट्रेनों में होने से व्यापार को काफी हद तक बढ़ावा मिलेगा। किसानों की आय को दोगुना करने के लिए ही भारत सरकार ने इस योजना का शुभारंभ किया है। किसानों के हित में भारत सरकार द्वारा उठाया गया यह कदम अत्यंत ही सराहनीय है। मैं इस कदम की प्रशंसा करता हूं।

वर्ष 2020-21 के बजट में भारत सरकार पीपीपी मॉडल ट्रेन योजना के तहत 150 नई ट्रेनों का संचालन किया जायेगा। हमारे देश में ट्रेनों में यात्रा करने वाले यात्रियों की दृष्टि से ट्रेनों की समुचित व्यवस्था नहीं है। ज्यादातर यात्रियों को आरक्षण कराने के बावजूद बिना बर्थ के ही सफर करना पड़ता है, जिसके कारण उन्हें भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। ट्रेनों में यात्रियों की दिन-ब-दिन हो रही भारी वृद्धि से यात्रियों को हो रही असुविधा को दूर करने के लिए भारत सरकार

द्वारा पीपीपी मॉडल योजना के तहत नई ट्रेनों के संचालन की योजना बनाई है। इन नई ट्रेनों के संचालन से यात्रियों को ट्रेनों में हो रही असुविधा से निजात मिलेगी और उनकी यात्रा भी सुचारू रूप से सम्पन्न हो सकेगी। इस योजना के तहत ट्रेनों के संचालन के लिए मैं अपनी सरकार का तहे दिल से शुक्रिया अदा करना चाहता हूं, जिन्होंने यात्रियों की समस्या को दूर करने के लिए एक नया दृष्टिकोण अपनाया। यह अपने आप में अभूतपूर्व एवं साहसी कदम है।

भारत सरकार ने यात्रियों की बढ़ोत्तरी एवं परेशानी को ध्यान में रखते हुए नई रेलवे लाइन बिछाये जाने हेतु 12000 करोड़ रूपये के बजट का प्रावधान किया है। इससे दूर-दराज के इलाके जो आज तक रेलवे लाइन से कटे हुए हैं, उन्हें जोड़ने का कार्य किया जायेगा, जिससे दूर-दराज के लोग भी आसानी से रेल जैसी महत्वपूर्ण सुविधा का लाभ उठा सकें और आसानी से अपने गंतव्य तक सफर कर सकें। भारत सरकार का यह एक सराहनीय कदम हे।

भारत सरकार का यात्रियों के हित में यह बहुत बड़ा योगदान है। यात्रियों को हो रही रोजमर्रा की परेशानी को दूर करने के लिए छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने हेतु भारत सरकार द्वारा 2250 करोड़ रूपये का प्रावधान किया जायेगा। छोटी लाइन होने के कारण यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता था क्योंकि लम्बी दूरी की ट्रेनें छोटी लाइनों से होकर नहीं गुजर पाती हैं। अब जब छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जायेगा तो लम्बी दूरी की ट्रेनें भी उन स्टेशनों से गुजरने लगेंगी, जहां अभी तक ये ट्रेनें नहीं आ पाती थी। इस गदम से यात्रियों को काफी लाभ होगा। यह छोटी लाइन के यात्रियों के लिए बहुत बड़ी सौगात होगी। इसके लिए मैं भारत सरकार को बधाई देता हूं।

भारत सरकार द्वारा वर्ष 2020 के बजट में सिग्नल एवं टेलीकॉम हेतु 1650 करोड़ रूपये का प्रावधान किया गया है। सिग्नल एवं टेलीकॉम में खामी होने के कारण आये दिन ट्रेनें दुर्घटना का शिकार हो जाती हैं। इस खामी को दूर करने के लिए आधुनिक सिग्नल एवं टेलीकॉम की व्यवस्था प्रदान करने के लिए भारत सरकार ने यह कदम उठाया है। इसके लिए मैं भारत सरकार को धन्यवाद देता हूं।

भारत सरकार द्वारा मुम्बई से अहमदाबाद तक हाई स्पीड ट्रेन चलाई जायेगी, जिसे वर्ष 2023 तक पूर्ण कर लिया जायेगा। इतने कम समय में इस योजना को पूर्ण करना रेलवे विभाग की ऐतिहासिक उपलब्धि होगी। यह बहुत ही कम समय में मुम्बई से अहमदाबाद की दूरी तय करेगी। यह अत्याधुनिक सुविधाओं से सुसज्जित होगी। इस ट्रेन का संचालन यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखकर किया गया है, जिससे यात्रियों को यात्रा में कम समय के साथ ही आनन्द का भी एहसास हो। इसके साथ ही बेगलुरू-चेन्नई ट्रेन प्रोजेक्ट भी इसके अंतर्गत 2023 तक पूर्ण करने की समय-सीमा तय की गई है। रेलवे विभाग का यह सराहनीय कार्य है।

हमारी सरकार का ध्येय है सबका साथ सबका विकास, भेदभाव रहित विकास और उसी दिशा में यह सरकार आगे बढ़ रही है। रेल मंत्री जी ने रेलवे को निरंतर प्रगति की दिशा में बढ़ाने का कार्य किया है। एक बार फिर मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को तथा रेल मंत्री जी को इस ऐतिहासिक बजट पेश करने के लिए बहुत-बहुत बधाई देता हूं तथा इसका समर्थन करता हूं।

*SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHIN KANNADA) : The Union Budget has allocated Rs. 6549 crore for the Railways. It is the highest ever outlay for capital expenditure amounting to Rs. 70,000 crore in the budget. Finance Minister has announced a budgetary allocation of Rs. 70,000 crore and the highest-ever outlay for capital expenditure amounting to Rs. 1.61 lakh crore for the Indian Railways.The capital expenditure of Rs. 1.61 crore is 2.99 per cent higher than revised estimate of 2019-20. Last year, the outlay for the railways was Rs. 1.60 lakh crore which the Budget allocation was Rs. 65,837 crore. In the Union Budget, it was announced that Rs. 12,000 crore has been allocated for construction of new lines, Rs. 2,250 crore for guage conversion, Rs. 700 crore for doubling, Rs. 5,786.97 crore for rolling stock and Rs. 1,650 crore for signalling and telecom. The allocation for rail passenger comfort for this fiscal is Rs. 2,725.63 crore from Rs. 1,881.39 crore in the revised budget presented in July 2019. In the previously fiscal, budgetary allocation for railway passenger amenities was Rs. 3,422.57 crore. The railways has kept a target of commissioning new lines, gauge conversions and the doubling of broad guage sections in 2020-21, electrification of 6,000 route kms has been targeted.

Finance Minister has also said that the Railways will set up a Kisan Rail though public private model, for transportation of perishable goods.At the outset, I express my profound gratitude to you for introducing new train service between

* Speech was laid on the Table.

Yesvantpur and Karwar, bearing train number 16595/16596. This new train service would help of the coastal Karnataka public immensely as the departure and arrival timings of the train is very convenient to public. While I am thanking you for introducing the above train. I wish to bring to the knowledge of the Government about following public demand for kind consideration.

Railway administration, while introducing the above said train, had cancelled the existing two trains running between Bengaluru city-Karwar Express (4 days in a week, bearing train no. 16513/14 via Kunigal-Hassan route) and Bengaluru -Karwar Express (3 days in a week, bearing Train no. 16523/24, vai Mysore-Hassan route). These train services are highly patronized in between Karwar-Mangaluru-Bengaluru section since inception. Besides, this train is also serving as convenient commuter train in between Karwar-Mangaluru section, helping sizeable working class people, students and traders communities of the region. It is also serving as connection train for many outgoing train at Mangaluru Central.The above said cancelled trains are catering to the need of public of the region since last 8 years. Withdrawing this popular train's service at this juncture is not all reasonable, especially when large numbers of passengers are using train service at above section. This decision has deprived the public of convenient connectivity between Karwar-Mangaluru section in morning and evening hours.

Indian Railways is the oldest railway network in the world. There are hundreds of railway stations built more than a century ago. There is a need for reconstruction of those old railway stations. In this connection, I would like to

mention that Mangaluru Central Railway Station in my Dakshina Kannada Lok Sabha Constituency was built hundred years ago. Now it is in a dilapidated condition as there is no effective maintenance of the station. Therefore I would like to request the Hon'ble Railway Minister to take steps for construction of a New building for Manguluru Central Railway Station

Apart from this some other important demands of my Parliamentary Constituency. The railway services of Mangaluru started in the year of 1907 nearly 111 years by the Southern railway. In view of several issues creating difficulty to improve railway services in this region. Hence formation of a separate railway division or joining the Mangalore railway station to the South Western Railway or with the Konkan Railway is essential. We have identified Mangaluru junction railway station(MAJN) with availability of railway land Divisional headquarter may establish at Mangaluru junction railway station. The Mangaluru Central Railway Station (MAQ) is covered with a jurisdiction 7 kms of Southern Railway, 6 kms South Western Railway, 18 kms of Konkan Railway. Totally Mangalore Central and Mangalore junction railway station is comprised with an area of 21 kms on the above 3 divisions. State Government financial support may be demanded if required on submission of estimatation of the project cost by railway department. Alternatively the above said region may be formed as Mangalore division under Konkan railway as much the Konkan railway already opened a regional office in Mangaluru section situated in a Konkan railway training institute in front of Mangalore Central Railway Station.

The historical Mangaluru Central Railway (MAQ) should be converted/reconstructed as World Class station since it is closely attached to the city outskirts. In view of formation of World Class station all the staff quarters converted into multi storied buildings or to be shifted to Mangalore junction station except crew offices and retiring rooms. In view of formation of world class station the place called Jeppu with a triangular shape of railway tracks from Ullal side and Mangalore junction as well as Mangalore central station side to be acquired the land where 50 families are residing. They may be suitably compensated. Otherwise they themselves find inconvenient to reside in the honking sound of trains/engines. Consequently, the existing old port road can be closed/shifted to Ullal and the available land may be given to the above mentioned 50 families can opt for shifting to the said area.

Mangaluru Central Railway (MAQ) Station is having only 3 platforms where more than 25 trains starts daily. Now a days MAQ is facing the lack of platforms in MAQ. It requires at least two additional platforms i.e., 4th and 5th. More than 27,000 passengers are using Mangalore Central Railway Station daily. Funds have been sanctioned for the construction of these platforms, but the process not been started till date.

Doubling of Mangaluru -Bengaluru Railway line and Arsikere -Miraj Railway line. Electrification of Mangaluru-Bengaluru Railway line. Handing over of Mangalore Central (MAQ) and Tokkuru Station and reorganisation of jurisdiction of South Western Railway.

Construction of new ROBs/RUBs at 8 places of Mangalore section between Subramanya road up to Mangalore where the people are facing more and more difficulty to cross level crossings. Connectivity to all district headquarters and state headquarters from Mangaluru. Introducing new train between Mangaluru – Bidar (via Hasan-Arsikere-Chikkajajur-Chitragurga-Bellari-Guntakal Jn -Mantralaya Road-Raichur-Yadgiri-Wardi-Gulbarga-Humnabad-Bidar) Mangaluru is a fastest developing city in Karnataka. The city is in the forefront in the field of education, health, literacy, industries, fisheries, tourism, religious pilgrimage etc. The number of people travelling from North Karnataka for tourism, employment, treatment, etc. has been increasing day by day. A direct train from Mangaluru to Bidar via above said route would be most suitable.

Introducing new direct train between Mangaluru to Thirupathi and new direct train between Mangaluru to Rameshwaram (via Shornur-Palakkad-Pollachi-Palani-Dindigul Jn-Madurai-Manamadrai); Regularising Mangalore-Vijayapura Tatkal Train; Connecting Mangaluru and Varanasi by extending train no. 02197/98 Coimbatore-Jabalpur Superfast Express to Mangaluru; Commencement of Shatabdi Express between Chennai to Mangaluru (via Hassan); Gomateshwar Express starting time to be fixed at 9.00 AM from Mangalore Central Station (MAQ) or 9.15 from Mangalore junction (MAJN) until the construction of 4th platform in MAQ completes; and Madagaon Intercity train No. 22636/35 may be converted into superfast train and it many be extended upto Thane or CST. So that passengers from Kannur-

Bundoor-Kollur Mukambika Train no. 56665/66 may be get into visit to Moorkambika, Vasco Mumbai etc. if said tain no 22635 reach at 5.00 pm No. 16630 or Kannur train no 56666.Thanking you.

***श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा):** रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों वर्ष 2020-21 के संबंध में मैं अपने विचार रखना चाहता हूं। अपने संसदीय क्षेत्र चतरा की रेलवे संबंधित मांगों को सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूं। दिनांक 09 मार्च, 2017 को माननीय रेल मंत्री जी ने रांची रेलवे स्टेशन से टोरी के बीच नई रेल लाइन एवं रेलगाड़ी चालू की थी। मैंने इसके उदघाटन के अवसर पर भी माननीय रेल राज्य मंत्री जी से आग्रह किया था कि टोरी-बालूमाथ लाइन पर सवारी गाड़ी जल्द चालू की जाये जिसे मंत्री जी ने स्वीकार किया था। इस बीच टोरी-बालूमाथ रेल लाइन का विस्तार शिवपुर तक हो गया है। इस रेल लाइन का निर्माण कोल कनेक्टिविटी योजना के अंतर्गत हुआ है। यात्री सेवा प्रारम्भ करने से स्थानीय आबादी में सरकार के एलडब्ल्यूई क्षेत्र के विकास की प्रतिबद्धता को बल मिलेगा। स्थानीय संसाधन के उपयोग और उपभोग का लाभ यहां के निवासियों को मिलना चाहिए। अतः आग्रह है कि टोरी-बालूमाथ-शिवपुर लाइन पर शीघ्र सवारी गाड़ी चलाई जाये। साथ ही टोरी स्टेशन अब जंक्शन बन चुका है, इस पर यात्रियों के लिए यात्री निवास एवं अन्य यात्री सुविधाओं का निर्माण किया जाये ।

चतरा से गया रेलवे लाइन प्रोजेक्ट का अंतिम सर्वेक्षण पूरा हो गय है। चतरा जिले में 37.672 एकड़ भूमि के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य भी लगभग हो चुका है। 2007-08 के बजट में चतरा-गया रेल लाइन निर्माण के सर्वे की स्वीकृति दी गई थी। यहां रेलवे लाइन बिछाने की मांग काफी पुरानी है। यह योजना गया-चतरा-नतेसर के नाम से चल रही है। चतरा और नतेसर दोनों दो विपरीत दिशा में स्थित हैं। वस्तुतः पूर्ववर्ती सरकारों के नीतिगत पक्षघात का यह अद्भुत उदाहरण है। इसे अविलम्ब सुधारने की आवश्यकता है । गया-चतरा और गया-नतेसर दो अलग-अलग योजनाओं की स्वीकृति मिलनी चाहिए। इस परियोजना को गति देने की आवश्यकता है ।

मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि चतरा से शिवपुर जोडकर गया-चतरा-शिवपुर-टोरी एक मिसिंग लिंक को पूरा किया जा सकता है। यह कोयला ढुलाई के लिए बहुत

---

* Speech was laid on the Table.

उपयोगी साबित होगी। चतरा-शिवपुर लाइन को कोल इंडिया के सहयोग से बनाया जा सकता है। अतः इस दिशा में आवश्यक कदम उठाये जायें। चतरा-टोरी नई रेल लाइन सर्वेक्षण के लिए इस बजट में बहुत कम राशि दी गई है। इसके लिए बजट का आबंटन बढ़ाया जाना अत्यंत आवश्यक है। अतः मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि चतरा-टोरी रेल लाइन परियोजना को गति देने के लिए पर्याप्त बजट का आबंटन करें। मेरे द्वारा उल्लेखित योजना के पूर्ण होने पर टोरी-शिवपुर-चतरा-गया लाइन का परिचालन होगा। यह परियोजना देश की आर्थिक उन्नति के दृष्टिकोण से अत्यंत महत्वपूर्ण सिद्ध होगी। इस परियोजना से जहां खनिज संपदा का परिवहन अत्यंत तीव्र गति से हो पायेगा, वहीं आवागमन की दृष्टि से अत्यंत पिछड़े हुए क्षेत्र की भी उन्नति होगी। साथ ही उग्रवाद से प्रभावित इस क्षेत्र में शांति स्थापित करने की संभावना प्रबल हो सकेगी। अतः इसके लिए पर्याप्त राशि का आबंटन कर कार्य को पूर्ण करवाने की कृपा करें।

चतरा लोक सभा क्षेत्र में आजादी से पूर्व बरवाडीह-चिरीमिरी रेलवे लाइन परियोजना प्रस्तावित थी, जिसमें चिरीमिरी से अम्बिकापुर तक रेलवे लाइन बन चुकी है। बरवाडीह से अम्बिकापुर तक रेलवे लाइन का निर्माण लम्बित है। इस परियोजना के लिए आजादी से पूर्व में ही भूमि अधिग्रहीत की जा चुकी है। अधूरा निर्माण-कार्य भी हुआ है। यह परियोजना झारखंड के पलामू संभाग को छत्तीसगढ़ के सरगुजा संभाग से जोड़ता है। जनजातीय बहुल सरगुजा एवं झारखंड का क्षेत्र सीधे मुंबई, हावड़ा से जुड़ता है और अन्य मार्गों की अपेक्षा इस मार्ग से मुम्बई-कोलकाता की दूरी 400 किलोमीटर कम हो जायेगी। श्री राजेन गोहाई, रेल राज्य मंत्री ने दिनांक 10 फरवरी, 2017 को मुझे पत्र भेजकर बताया है कि रेल मंत्रालय ने कोल इंडिया लिमिटेड से परियोजना को विकसित करने का अनुरोध किया है जिसका कोल इण्डिया लिमिटेड ने कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि कोल इंडिया के साथ रेलवे को बैठक आयोजित करनी चाहिए। साथ ही इस बैठक में संबंधित क्षेत्रों के सभी सांसदों को भी आमंत्रित किया जाना चाहिए। इस रेल लाइन को पूर्ण करने के लिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि पर्यापत बजट और नियमित निगरानी की व्यवस्था करें।

गया से डाल्टनगंज तक प्रस्तावित रेल लाइन परियोजना, जो वाया शेरघाटी, ईमामगंज, डुमरिया, चक मनातू होकर जायेगी, का कार्य अत्यंत धीमी गति से चल रहा है। यह रेल परियोजना वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र में प्रस्तावित है। इस योजना के पूर्ण होने से जहां उग्रवाद पर लगाम लगेगी, वहां आवागमन की दृष्टि से एक बहुत बड़ी आबादी को लाभ होगा। अतः इस योजना को शीघ्र पूरा करने की दृष्टि से बजटीय प्रावधान बढ़ाने के साथ-साथ अन्य कदम उठाने चाहिए।

लातेहार, बरवाडीह, टोरी, चन्दवा, बालूमाथ, महुआमिलान एवं छिपादोहर रेलवे स्टेशनों पर मॉडल स्टेशन बनाने की दिशा में शीघ्र कार्य करें तथा अविलंब यात्री सुविधाएं उपलब्ध करवाने की व्यवस्था करायें। इन स्टेशनें पर पूर्व निर्मित प्लेटफार्म काफी पुराना है। उसकी गुणवत्ता की कमी के कारण दुर्घटना की संभावना अत्यधिक है। इन प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाना अति आवश्यक है।

टोरी स्टेशन के निकट चँदवा-डोभी पथ पर रेलवे ओवर ब्रिज की भी आवश्यकता है क्योंकि यह राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच.) है जिस पर रोजाना जाम लगता रहता है। आवागमन का मुख्य पथ है। यहां पर आरओबी स्वीकृत है। पर यहां ध्यान देना होगा कि आरओबी के निर्माण से चँदवा बाजार को क्षति न पहुँचे। वर्तमान आरओबी डिजाइन से चँदवा बाजार का अस्तित्व ही समाप्त हो जाएगा। इसलिए आरओबी का निर्माण बाईपास रोड़ पर हो और वर्तमान यातायात को सुचारू करने हेतु चँदवा रेलवे समपार के पास स्थित अण्डरपास को शीघ्र शुरू करा दें। जनभावना को देखते हुए अतिशीघ्र इस पर कार्रवाई की जाये। लातेहार स्टेशन के निकट लातेहार-सरयू पथ पर, बरवाडीह जंक्शन पर छिपादोहर रेलवे स्टेशन पर तथा महुआमिलना स्टेशन पर रेलवे ओवर ब्रिज (आरओबी) और फुट ओवर ब्रिज (एफ ओ बी) का निर्माण किया जाये। झारखंड के रांची सहित अन्य भागों से देश के पश्चिमी और दक्षिणी हिस्सों में आवागमन की सुविधा की दृष्टि से बहुत कम ट्रेनों का परिचालन हो रहा है। इसलिए देश के पश्चिमी एवं दक्षिणी शहरों के लिए झाराण्ड से नई ट्रेनें चालू की जायें।

चतरा संसदीय क्षेत्र एक ऐसा क्षेत्र है जहां आजादी पूर्व की घोषित बरवाडीह-चिरिमीरी रेलवे लाइन आज तक लंबित है। इस कारण विकास की गति में यह क्षेत्र पीछे छूट गया है जबकि

प्राकृतिक संसाधन, प्राकृतिक सौन्दर्य एवं मानव संसाधन की दृष्टि से यह क्षेत्र देश के उन्नत क्षेत्रों के समकक्ष है। पर्यटन की दृष्टि से भी नेतरहाट हिल स्टेशन, पलामू टाईगर रिजर्व, हाथियों के लिए प्रसिद्ध बेतला नेशनल पार्क, राजा मेदनीराय का प्राचीन किला एवं अनेक झरने व अन्य पर्यटन स्थल यहां स्थित हैं। परन्तु, रेलवे नेटवर्क की पर्याप्त सुविधा के अभाव में इस क्षेत्र का विकास अब तक बाधित रहा है। यहां यह उल्लेखनीय है कि चतरा लोक सभा क्षेत्र रेलवे के प्रशासनिक दृष्टि से धनबाद रेलवे मण्डल के अंतर्गत है। ज्ञातव्य हो धनबाद रेल मण्डल रेलवे के सर्वाधिक राजस्व देने वाले मण्डलों में से एक है। उस दृष्टि से यहां रेलवे का विस्तार एवं सुविधाएं अत्यंत कम हैं। जो लंबित परियोजनाएं हैं, वे सभी जनोपयोगी हैं, साथ ही अर्थव्यवस्था के सुदृढ़ीकरण में दीर्घकालिक भूमिका अदा करने में भी सक्षम है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि रेलवे के बजट में राज्यवार आबंटन करते समय रेलवे के राजस्व में उस राज्य के योगदान का भी ध्यान में रखना चाहिए। वर्तमान में झारखण्ड राज्य में रेलवे के मण्डल कार्यालय क्रमशः धनबाद, चक्रधरपुर, आद्रा (बोकारो) रांची मण्डल है। ये सभी लगभग 45 प्रतिशत रेलवे के रेवेन्यू में अपनी भागीदारी करते हैं। इसलिए मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि झारखण्ड राज्य में रेलवे का जोनल कार्यालय स्थापित किया जाये। साथ ही आद्रा मण्डल में सम्मिलित बोकारों को अलग किया जाये और बोकारो को धनबाद या रांची रेल मण्डल के साथ जोड़ा जाये अथवा अलग से बोकारो रेल डिवीजन का निर्माण किया जाये। रेल बजट में पी.यू.एस. के साथ-साथ राज्यों के सहयोग की बात की जाती रही है। झारखण्ड राज्य के साथ वर्ष 2002 एवं 2012 में रेल मंत्रालय और झारखण्ड सरकार के साथ एम.यू.ओ. साइन हुआ था। झारखण्ड राज्य पैसा दे रहा है इसलिए झारखण्ड प्रदेश की लम्बित योजनाओं को पूरा किया जाये। इसी के साथ मैं रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्रीमती क्वीन ओझा (गौहाटी): महोदया, मैं आपका आभार व्यक्त करती हूँ कि आपने रेलवे की अनुदान की माँगों पर मुझे बोलने का मौका दिया है।

इस बार यह महान सदन इस विकासोन्मुखी बजट का साक्षी रहा है। हमारे देश की अर्थव्यवस्था में रेलवे का बहुत बड़ा योगदान है। इस बजट के साथ सरकार ने रेलवे के लिए बहुत महत्वपूर्ण घोषणाएं की हैं, जो देश की अर्थव्यवस्था और राजस्व के लिए मील का पत्थर साबित होगा।

महोदया, इस रेल बजट में प्रावधान किया गया है कि 27 हजार किलोमीटर रेलवे ट्रैक का इलेक्ट्रिफिकेशन किया जाएगा, जो रेलवे के उन्नयन के लिए काफी लाभाकारी होगा।

इस बार के बजट में पीपीपी मॉडल के तहत चार रेलवे स्टेशनों के निर्माण का प्रावधान रखा गया है, जो क्षेत्रीय विकास को और सुगम बनाएगा। इसके अलावा रेल पटरियों के किनारे सौर ऊर्जा ग्रिड बनाए जाने का प्रावधान भी इस बजट में किया गया है।

माननीय वित्त मंत्री जी, माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ कि पर्यटक स्थलों को जोड़ने के लिए तेजस की तरह और ट्रेनों को चलाया जाएगा। इसके अलावा दिल्ली-मुम्बई एक्सप्रेसवे 2023 तक पूरा हो जाएगा तथा चेन्नई-बेंगलुरु एक्सप्रेसवे भी बनाया जाएगा। हमारी गवर्नमेंट ने बुलेट ट्रेन भी चलाई है और सबसे बड़ी बात है कि आज़ादी के 70 साल बाद पहली बार नॉर्थ ईस्ट को बहुत सारी ट्रेनों से जोड़ा जा रहा है।

हम और हमारे साथी ने रेलवे मिनिस्टर जी को डबल ट्रैक के लिए मेमोरेंडम भी दिया था। अभी भी असम तक बहुत सारी ट्रेन नहीं चल रही हैं। शायद इसका भी काम शुरू हो जाएगा। हमारे बोंगईगांव में जो कोच फैक्ट्री प्रपोज्ड थी, उसको बनाने के लिए भी हम रिक्वेस्ट कर रहे हैं। हमें दो रेलवे लाइंस की बहुत जरुरत है। एक लाइन, बारपेटा रोड से बरखेटरी एवं हाजो होते हुए गुवाहाटी तक है और दूसरी लाइन, मंगलदोई का है। इसे हमारे तापिर भाई ने भी सदन में रखा है।

असम की जो परिस्थिति है, उसमें आज ग्वालपाड़ा से जो ट्रेन गुवाहाटी तक चलती है, बीच में दुधनोई नाम की एक जगह आती है। वहाँ पाइनएपल, बनाना और ऑरेंज बहुत उगाया जाता है।

कृषकों के लिए एयरकंडीशंड ट्रेन के बारे में जो बोला गया है, अगर यह ट्रेन चल जाए तो वे लोग सारे भारत में अपने उत्पाद को एक्सपोर्ट कर सकते हैं। इस बार हमारी गवर्नमेंट ने नॉर्थ-ईस्ट को काफी महत्व दिया है। अरुणाचल प्रदेश से लेकर असम तक की बात की गई है। आज नॉर्थ-ईस्ट को मोदी जी अष्ट लक्ष्मी बोलकर इतना महत्व दे रहे हैं, इस बारे में मैं ज्यादा नहीं बोलूंगी। मैं एक ही बात बोलूंगी कि पिछले 70 साल में इतना महत्व नहीं मिला था। मेरे ओडिशा के एक भाई ने बोला है कि जो हमें खाना परोसते हैं, मैं स्टैंडिंग कमेटी में भी बोल चुकी हूँ कि यह खाना ट्रॉली से परोसा जाए। अभी जो खाना परोसते हैं, वह थोड़ा हाइजेनिक नहीं है। उस पर भी थोड़ा ध्यान देना चाहिए। अगर ट्रॉली में खाना परोसा जाए तो वह बहुत हाइजेनिक होगा। विकलांगों के लिए व्यवस्था सारे स्टेशंस पर नहीं है, वह भी जरूरी है, क्योंकि हमारी जो प्लेटफार्म है, वह बहुत ऊँचा है। हमारी गवर्नमेंट उसके लिए भी व्यवस्था करने की जरूर कोशिश करेगी।

*SHRIMATI POONAMBEN MAADAM (JAMNAGAR): Indian Railways is the lifeline of our country. It is an integral part of every Indian's being. It is one of the pillars of our economy. But unfortunately, the previous Government did not pay attention for augmentation and modernization of the largest public sector. Consequently, Indian Railways suffered from considerable under investment during the last several years, prior to 2014. Capacity augmentation suffered and so the quality of service delivery. Investment were also neglected.

Connectivity is the key to progress of any country. Under Hon'ble Prime Minister Narendra Modi ji, the Indian Railways has witnessed tremendous growth, registering the best ever performance in the areas of rail safety and modernization. New superfast trains, initiative for bullet train and a more customer-friendly railway changed the face of Indian Railways. Prime Minister Narendra Modi had promised a revamp of the Indian Railways before coming to power and he has delivered. The Railways managed to go from a state-run operation, ignorant to the needs of the passengers and obstinate to change, to sleek, comfortable and consumer friendly. The NDA Government spent the last five six years on long-term infrastructure building in Railways. Laying of second, third and fourth lines on busy routes to enhance network capacity, and bringing in North East connectivity through broad-gauge conversion have been top on the Government's to-do list.

* Speech was laid on the Table.

Introducing new railway lines have improved connectivity between rural metropolitan areas.

In the present budget, there is a 17% year on year increase in capital expenditure for Indian Railways. With this funding, the emphasis would on continuing capacity enhancement works, and accelerating implementation to make Indian Railways 'the growth engine of the economy'. Through this budget, Hon'ble Prime Minister Modi ji has ensured that railway reach every corner of our country and at the same time, safety and comfort are not compromised. The initiative on "Kisan Rail" through the public-private partnership (PPP) mode with refrigerated coaches for transportation of perishable goods to assist farmers is a historic step. To build a seamless national cold supply chain for perishable, inclusive of milk, meat and fish, the Indian Railways will set up a Kisan Rail through PPP arrangements. There shall be refrigerated coaches in Express and Freight trains as well. Now, our farmers can avail this facility and this will be step in the direction of augmenting farmers' income.

Under Modi ji, Indian Railways recorded an overall increase of 36% in construction of new railway lines and doubling of railway lines. The Railways has also during the same period recorded a 220% increase in elimination of manned level crossings. Railways induct CORAS commandos, to be deployed in Naxal-hit areas, Jammu and Kashmir and North Eastern States. Because of the commitment of our Government to rail safety, the Indian Railways has recorded a steady decrease in railway

accidents. Indian Railways has taken several key measures, as a result of which the number of consequential train accidents have decreased from 118 in 2013-14 to 104 in 2016-17, to 73 in 2017-18 and further to 59 in 2018-19. These are the lowest ever figures in the history of Indian Railways.

My constituency Jamnagar is very crucial on the map of Indian Railways. Jamnagar is known as 'Brass City', since it houses more than 5000 large scale and 10,000 small-scale workshops manufacturing brass items in and around the industrial estates of Shankar Tekari, GIDC Phase -III, M P Shah Udhyognagar and Dared GIDC -II industrial estate. Parts are exported to many countries. Jamnagar has the largest production of brass items in the country. It has all the three armed forces, Dwarkadhish temple at Dwarka Dham and two largest refineries. It is for the first time, my constituency has got the attention from this department.

The old Jamnagar Railway Station – among the oldest in India ad a unique cultural heritage of Gujarat was built in 1897 and is known for its victorian architecture – complete with imperial waiting rooms for the royal travellers – which included the rulers of erstwhile Saurashtra. The station also facilitated the transport of goods in the region. The first train journey took place from Jamnagar to Rajkot in 1897. In 1922, the station was given the name of Jamnagar Rail with the addition of tracks connecting the last taluka on the Western coastline at Okha. However, the station lost its prominence because of the apathy shown by the previous Governments

zero railway infrastructure was built in Jamnagar during the UPA tenure. The then Government did not pay attention to the problems faced by the people of Jamnagar and Dwarka district i.e. upgradation of facilities, amenities and infrastructure of railways in Jamnagar, rather due to deliberate negligence of the UPA Government the people of Jamnagar and Dweller district faced a lot of problems due to lack of connectivity and absence of infrastructure.

For the first time, in the Budget 2020-21, I am happy to mention here that, Jamnagar has got the due which it deserved. Modiji, I thank you and I thank Hon'ble Finance Minister and Hon'ble Railway Minister for correcting the historical wrongs committed by the previous Congress Governments. Starting from doubling lining of rail lines, setting the deadline for completing the track doubling project of Rajkot-Surendranagar within 2021, Rajkot-Kanalaus Doubling Project, New Humsafar Express between Jamnagar and Bandra Terminus, modernization and infrastructure upgradation of station premises, both in Jamnagar and 'Dwarka district and also in smaller stations in tehsil level, new train stoppages have been given on passengers' demands, building eco-friendly toilets, wi-fi facilities, building of foot over bridges, development of the surrounding areas, Jamnagar and Dwarka district have been benefited immensely from the Union Budget 2020-21. Newer railway routes are opening up for dwarf containers and smaller container would mean big business. I once again thank Hon'ble Prime Minster for his generosity to the people of Jamnagar. Earlier, since

infrastructure was not in place, we were not able to run more trains to and from Jamnagar. Now, since we have modern infrastructure facilities in place, we can run more trains which will benefit farmers, business men, artisans and other sections of people.

While concluding my views, I wholeheartedly support and thank Hon'ble Prime Minister and Hon'ble Finance and Railway Ministers for this historic budget and pro development initiatives by the Indian Railways. I also thank for the support you gave to my constituency and I sincerely believe that the people of Jamnagar and Dwarka district will continue to get importance pertaining to this sector.

Jinke irade mehnat ki syahi se likhe jate hain unki kismat mein kabhi khali panne nahin hote hain ! Wo ithas likh jate hain. Thank you.

*KUMARI SHOBHA KARANDLAJE (UDIPI CHIKMAGALUR) : I am thankful for the opportunity to present my views on the Demand for Grants of Ministry of Railways for 2020-21. The Railways got a budgetary allocation of Rs. 70,000 crore and an outlay for capital expenditure amounting to Rs. 1.61 lakh crore in the budget for 2020-21. In 2019-2020, the capital expenditure (RE) was Rs. 1.56 lakh crore, which was 17.2% more than the capex of 2018-19. The total receipts of railways comprising earning from passengers, goods, sundry other heads and railway recruitment boards are targeted to increase by 9.5 per cent in the Budget Estimates (BE) of 2020-21 over the Revised Estimates (RE) of 2019-20. In the 2020-21 budget, funds of Rs. 12000 crore have been allocated for construction of new lines, Rs. 2,250 crore for gauge conversion, Rs. 700 crore for doubling, Rs. 5,786.97 crore for rolling stock and Rs. 1650 crore for signalling and telecom. The allocation for rail passenger comfort this fiscal is Rs. 2,725.63 crore.

The budget also proposed freight loading at 1,265 MT, which is 42 MT (3.4%) incremental over RE 2019-20.

Revenue receipts amounting to Rs. 61,000 crore though passenger earning and Rs. 1,47,000 in goods earnings have been envisaged in the coming financial year. The gross traffic receipts are kept at Rs. 2,25,613 crore. This is 9.6% above RE 2019-20. The operating ratio, which was envisaged to be 95% in BE 2019-20 and revised to 97.46 % in RE 2019-2020, now stands

* Speech was laid on the Table.

at 96.2% in BE 2020-21. The budget also proposed setting up of a large solar power capacity alongside the rail tracks on land owned by the railways. Redevelopment of four stations and operations and operation of 150 passenger trains would be done through the Public Private Partnership (PPP) mode. It also announcement introduction of more Tejas type trains which will connect iconic tourist destinations.

Hon'ble Finance Minister has also proposed a 148 km Bengaluru Suburban Transport Project at a cost of Rs. 18,600 crore, which would have fares on the metro model. The Centre would provide 20% of equity and facilitate external assistance of up to 60% of the project cost. I welcome this proposal. With an aim to build a seamless national cold supply chain for perishables, the Finance Minister has also proposed setting up of a Krishi Rail through PPP arrangements. There will be refrigerated coaches in Express and Freight train as well. Last year, the Rashtriya Rail Sanraksha Kosh was created to provide for passenger safety. It was to have a corpus of one lakh crore rupees over a period of five years (Rs. 20,000 rore per year). The Central Government was to provide a seed amount of Rs. 1000 crore, and the remaining amount would be raised by the Railways from their own revenues or other sources.

As per the revised estimates of 2017-18, no money was allocated towards this fund. In 2018-19, Rs. 5000 crore has been allocated for it. With the Railways struggling to meet its expenditure and declining internal revenues, it is unclear how Railways will fund the remaining amount of Rs.

95000 crore for the Rail Sanraksha Kosh. Five years after South Western Railway completed a survey on connecting temple town Sringeri with coastal city Mangaluru, Government of Karnataka and the Railways agreed to connect the town from two sides – Chikkamagaluru and Shivamogga. If every thing goes as per plan, Sringeri will get trains from Bengaluru and Shivamogga/Mangaluru. According to sources, the Railways and the Government of Karnataka agreed to take up a feasibility study for a new line between Shivamogga-Sringeri-Mangalore and extend the Belur-Chikkamagaluru train till Sringeri at a meeting chaired by our Hon'ble Chief Minister recently. The project can be implemented without disturbing the ecology and Sahyadri range forests of the Western Ghats.

I would welcome and congratulate the State Government for taking up this project which has been pending since 2014-15. In the financial year 2014-15, the survey between Mangaluru and Sringeri was completed. Currently, Chikkamagaluru is connected with Bengaluru and one the track and other infrastructure is completed, this town will get direct train service from Bengaluru. The concerns of environmentalists can be addressed by constructed tunnels instead of cutting mountains. Every day, thousands of devotees visit the Sringeri temple and this railway line will help them. It will benefit devotees who come from Kerala, Odisha, Tamil Nadu and Andhra Pradesh, as many of them make it a point to visit all the four Shankar Mutts. Trenches dug by the Forest Department are causing landslides in Malnad region. Eucalyptus plantation added to our miseries as they are planted after

destroying the natural forest where native trees were is large numbers. Infrastructure projects always lead to development activities.

I wholeheartedly thank the Government for giving approval for laying of Chikkamagaluru-Belur-Hasan Railway line, which had been included in the Budget. Survey for Chikkamagaluru-Sringeri-Shivammoga railway line has also commenced. This survey work should be one on a war footing. I urge the Government to release sufficient funds for this survey on priority. I would request the Government to expedite the survey. I am thankful for giving approval for increasing the speed of Chikkamagaluru-Yeshvantpur train. People of Chikkamagalaru have been demanding an overnight Fast passenger train between Bangalore and Chikmagalur town. This night train would help tourists and other commuters of Malnad region. I do hope that the Government will accede to the request and fulfil the long standing demand of the Malnad people by introducing a new overnight train as early as possible. Expressing my support for the Demands for Grants of Ministry of Railways, with these words, I conclude. Thank you.

***श्री अजय टम्टा (अल्मोड़ा):** मैं 2020-21 के रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों के संबंध में अपना विचार प्रस्तुत करता हूं। बजट में रेलवे की खाली जमीनों पर सौर ऊर्जा प्लांट लगाये जाने से जहां बिजली का उत्पादन बढ़ेगा तथा नये कॉरिडोर बनने से बिजली की आवश्यकता की पूर्ति भी होगी, वहीं 150 यात्री गाड़ियों का पीपीपी के माध्यम से प्रचलन होने से रेल में यात्रा करने वाले यात्रियों को लाभ पहुंचेगा। 27000 किमी. लंबी रेल लाइन का विद्युतीकरण करने का लक्ष्य भी प्रशंसनीय है। पर्यटक गंतव्यों में तेजस जैसी रेलगाड़ी चलाने, 550 से अधिक रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा देने तथा मानव रहित फाटकों को समाप्त करना, हाई स्पीड गाड़ियों के प्रचलन का प्रावधान करना भारतीय रेल लिए भविष्य की बहुत बड़ी सोच को दर्शाता है। इसके लिए माननीय वित्त मंत्री और रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र अल्मोड़ा जिसमें चार जनपद अल्मोड़ा बागेश्वर पिथौरागढ़ चम्पावत सम्मिलित हैं, उक्त संसदीय क्षेत्र में एकमात्र रेलवे स्टेशन टनकपुर है, जो 2018 में बड़ी लाइन से जुड़ा। उसके अतिरिक्त पर्वतीय एवं सीमान्त क्षेत्र में किसी भी प्रकार की रेल सेवा की सुविधा उपलब्ध नहीं है।

टनकपुर-बागेश्वर (जौलजीवी) रेल पथ निर्माण की मांग आजादी से पूर्व होती आयी है। अंग्रेजों के समय से प्रस्तावित इस महत्वाकांक्षी परियोजना के लिए इसका पहला सर्वे 1911-12 अंग्रेजों के शासन में हो चुका है। आजादी के बाद वर्ष 2006 वर्ष 2011 में भी इसका सर्वेक्षण किया जा चुका है। रेल पथ निर्माण की आवश्यकता को सामरिक दृष्टि की परियोजना में भी सम्मिलित किया है। 137 किमी0 इस रेल पथ में 67 किमी. रेल लाइन भारत-नेपाल की अंतर्राष्ट्रीय सीमा के समानान्तर प्रस्तावित है।

---

* Speech was laid on the Table.

उक्त रेल लाइन का शीघ्र निर्माण वहां की जन भावनाओं के अनुरूप हो सके तथा उत्तराखण्ड की प्रस्तावित राजधानी गैरसैंण के लिए रामनगर चौखुटिया गैरसैण रेल पथ निर्माण का सर्वेक्षण भी वर्ष 2018-2019 में पूर्ण हो चुका है। रामनगर चौखुटिया-गैरसैंण रेल पथ का निर्माण भी शीघ्र हो और चौखुटिया से बागेश्वर जिसकी दूरी 70 किमी0 है। टनल के माध्यम से रेलपथ निर्माण की दूरी मात्र 15 किमी0 में पूर्ण हो सकेगी।

उक्त का सर्वेक्षण करवाकर रेल पथ का निर्माण करवाया जाये वहीं अभी मेरी संसदीय क्षेत्र में संचालित एकमात्र रेलवे स्टेशन टनकपुर से लम्बी दूरी की रेलगाड़ियां जैसे देहरादून-दिल्ली, मुम्बई, लखनऊ, आगरा, जम्मू तक चलवाई जाये।

मेरे प्रदेश की अधिकांश जनता इन स्थानों पर निवास करती है तथा भारी संख्या में पर्यटन और तीर्थाटन के लिए यहां बड़ी संख्या में लोग आते हैं। और सेना में भी मेरे संसदीय क्षेत्र के जनों की भी बहुत बड़ी संख्या है। कृपया मेरी संसदीय क्षेत्र की उपरोक्त महत्वपूर्ण् मांग रेलवे मंत्रालय के माध्यम से पूर्ण होगी, ऐसी उम्मीद करता हूं।

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH (KAKINADA): Hon. Chairperson, thank you for giving me this opportunity. I would like to speak in my mother tongue, Telugu.

*Madam, many Hon. Members spoke here and one member from my party YSRCP raised issues pertaining to the State of Andhra Pradesh. After bifurcation of Andhra Pradesh, there were issues to be resolved by Indian Railways which are flagged here. Some proposals were made but the work is yet to commence. We all know that Indian Railways is an old organization which is a reputed Government organization throughout the world. I would like to thank the Hon. Minister for Railways Shri Piyush Goyal, Shri Suresh Angadi and Chairman and Officials of the Indian Railway Board, for listening to me attentively whenever, I took up the issues related to people of my state. They had given ample time for discussions and pursued the matter at appropriate levels. Also, Railways is the department that acknowledges our letters first. I would like to thank them for showing concern. But we need to see the outcome and progress of all sanctioned projects. Be it trains or projects - though it takes time, these things should be taken up.

After the bifurcation of Andhra Pradesh, there are issues pertaining to Andhra Pradesh. South Coastal Railway Project was sanctioned last year, but still as per the information I have only Rs. 1 lakh was sanctioned for this project. The whole amount needs to be released to get the desired results.

---

* English translation of the speech originally delivered in Telugu.

Therefore, I would like to request that the total fund may be released at the earliest to complete this project. Similarly, 25000 kms. is the length of the non electrified railway line of Indian teluguRailways network and it has been decided by the ministry to electrify these lines. In this context, I request that electric loco manufacturing unit may kindly be set up in Kakinada. Because, Kakinada is a Port city, fertilizer city with SEZ of 10,000 acres which handles ONGC's onshore activities. Setting up an electric loco manufacturing unit in Kakinada will help in further development of that area.

Madam, Kisan Rail is essential for our state as Andhra Pradesh produces 138 varieties of fruits, vegetables, Coconuts, Prawn culture and sericulture products. There are ample opportunities for exports in Andhra Pradesh which will immensely help farmers and also contribute in the development of Andhra Pradesh. Kisan Rail in Andhra Pradesh will also generate good revenue for Indian Railways. Therefore, I request Hon. Minister to sanction Kisan Rail for our state.

The third issue is regarding my constituency; in the last budget also I raised this issue. Railway Ministry is also aware of this long pending railway line between Pithapuram and Kakinada. When I raised this issue in last budget, I was given reply that this project has been freezed. Initially, we were baffled but later on I realized that project has been freezed and not cancelled. I am not going to demand that this project be implemented immediately but now we have an opportunity to de-freeze that project. That opportunity is - there are already two lines between Vijayawada and Vishakapatanam, now

third line has been sanctioned. By making small deviation to that third line, Sarpavaram in Kakinada, Which is a smart city and expanded city, can be linked to this line. This will bring Kakinada on the main line of Indian Railways network. One more advantage to Indian Railways is that Kakinada-Kotipalli line is fully developed and Kotipalli-Narasapuram line is in progress and Rs. 550 crores has been sanctioned for this line. As we already have Kakinada-Kotipalli line and we will be getting Kotipalli-Narasapuram line soon, therefore, by adding Kakinada to the third line between Vijayawada and Vishakapatanam, there will be a great future for Kakinada. I request Hon. Minister to be generous and consider this proposal.

I met railway officials on many occasions, wrote many letters and requested Ministers for this purpose. But as per the information I have I am told that taking into account - tracks, trains and timings, it is not a feasible project. But I request the Minister to kindly look from our perspective and see ways to connect Kakinada to the main line. I am sure that there will be a way out.

Another important issue is about RUBs and ROBs. Many Hon. Members referred to these RUBs and ROBs. As we have only 50% of these bridges, we are witnessing so many accidents. These proposals of RUBs and ROBs were meant to stop accidents. As the Government would like to do away with unmanned level crossings, we need to decrease the ratio. On previous occasion, Minister in his reply stated that many projects in Gujarat were stalled due to lack of funds from State Government. As Andhra Pradesh

is also low on funds and is revenue deficit, I request the Minister to help our state in getting these projects completed.

As far as RUBs are concerned, a small tunnel was dug in Tuni area. Tunnel bridge, 543 km X 681 X 2123 near Kondavari peta, Tuni. This is a small tunnel which is not sufficient for this expanded town. Around 25000 people have to use this tunnel; therefore it needs to be expanded. Also, there is a need for new trains either from Vijayawada or from Vishakapatanam to Guwahati, Ajmer, Bengalooru & Varanasi. With this request for new trains, I conclude. Thank you.

सुश्री प्रतिमा भौमिक (त्रिपुरा पश्चिम): सभापति महोदया, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, धन्यवाद। मैं नार्थ ईस्ट के एक छोटे से राज्य त्रिपुरा का प्रतिनिधित्व करती हूं। अगर मोदी जी नहीं होते तो हम लोगों के लिए रेल देखना मुश्किल था, यह एक सपना था। गुवाहाटी के बाहर किसी भी स्टेट में रेल नेटवर्किंग नहीं थी। मोदी जी ने उत्तर पूर्व राज्यों को अष्ट लक्ष्मी नाम ही नहीं दिया बल्कि उसको लक्ष्मी भी दी है।

वर्ष 2014-15 और 2019-20 में पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए 31,849 करोड़ रुपये रेल बजट का पैसा खर्च किया है। इस साल 2020-21 में पूर्वोत्तर भारत के लिए 6549 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया है। माननीय प्रधान मंत्री जी, वित्त मंत्री जी और रेल मंत्री जी ने नार्थ ईस्ट को इतनी अच्छी सौगात दी है। बजट में कुछ महत्वपूर्ण रेल लाइन भी दी है, जिसमें जिरीबाम-इम्फाल रेल प्रोजेक्ट है, जिसके लिए आठ सौ करोड़ रुपये आबंटित है। मेघालय पूर्वोत्तर का सबसे पिछड़ा हुआ राज्य है। टीटेलिया से बरनिहाट का रेल लाइन का प्रोजेक्ट है, दीमापुर से कोहिमा तक रेल लाइन है, मिजोरम से भैरवी से साइरंग तक रेल लाइन है। मैं मांग करती हूं कि इस लाइन को मांडला, म्यांन्मार तक पहुंचाया जाए। त्रिपुरा से अखौरा रोड से कोलकाता बांग्लादेश के बीच रेल लाइन बिछाने का काम हो रहा है। इस साल भी इसके लिए सौ करोड़ रुपये का आबंटन किया गया है।

सिक्किम के बारे में हम लोग रेल के लिए सोच भी नहीं सकते थे। सिवक से रंगपो तक रेल लाइन बिछाने काम सरकार कर रही है। न्यू ब्रॉडगेज रेल लाइन का काम पूर्वोत्तर में अच्छे तरीके से चले और कार्य तीव्रता के साथ पूर्ण हो, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी से विनती करती हूं।

उसके साथ-साथ दोहरीकरण के लिए न्यू बोंगाइगांव रंगिया-कामाख्या और न्यू बोंगाइगांव-ग्वालपाड़ा से लेकर गुवाहाटी तक, न्यू म्यानगुड़ी से गुमनाहाटी, लामडिंग-हौजाई के दोहरीकरण का काम चल रहा है। इसके अलावा उत्तर पूर्व भारत में किसान रेल की घोषणा की गई है। उत्तर पूर्वी भारत में आर्गेनिक फार्मिंग सबसे ज्यादा होती है और हार्टीकल्चर का भी उत्पादन बहुत अच्छा है। उत्तर पूर्व प्राकृतिक सम्पदा से भरी है। उसके लिए किसान रेल की घोषणा की है, उसके लिए मैं

सरकार को बहुत-बहुत धन्यवाद करती हूं। मोदी जी का लक्ष्य किसानों की आय को दोगुना करना है। रेल मंत्रालय द्वारा किसान रेल के माध्यम से किसानों की आमदनी दोगुना करने का काम होगा।

मैं कुछ डिमांड्स रखना चाहती हूं। राजधानी ट्रेन को दिल्ली से अगरतला तक हर रोज चलाने की मांग करती हूं, अभी यह वीकली है। 14020 त्रिपुरसुंदरी एक्सप्रेस जो अगरतला से दिल्ली आती है, यह माता सुंदरी एक्सप्रेस शुरू हुई है। मैं चाहती हूं कि उदयपुर से माता सुंदरी एक्सप्रेस माता के प्रांगण से दिल्ली आए।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करती हूं कि सिल्चर से आगरा तक एक इंटरसिटी एक्सप्रेस की शुरुआत की जाए। गुवाहाटी से अगरतला के लिए जनशताब्दी एक्सप्रेस का प्रावधान करें। मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह है कि अगरतला से कोलकाता तक के लिए एक नई रेल गाड़ी की शुरुआत की जाए। उत्तर पूर्व भारत के लिए हरिद्वार बहुत मान्यता रखता है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से विनती करती हूं कि अगरतला से हरिद्वार जाने के लिए एक नई रेल की शुरुआत हो। लामडिंग से अगरतला रेल लाइन का दोहरीकरण कराया जाए। बांग्लादेश से त्रिपुरा के बिलोनिया तक एक रेल लाइन बनाई जाए।

उनुगुटी के पेचरतल से कमलपुर, गुआई वाया अगरतला से बेलुनिया तक 80 किलोमीटर रेल लाइन है, इसका डिमार्केशन हो गया है। मैं फर्स्ट फेज़ में काम शुरू करने का अनुरोध करती हूं। मैं अगरतला के नजदीक रानीरबाजार के नलगड़िया में रेलवे स्टेशन, हॉल्ट स्टेशन के लिए विनती करती हूं और अगरतला में रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड का भी प्रस्ताव करती हूं। धन्यवाद।

***DR. T. SUMATHY (A) THAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH)** : Southern Railway has been allocated Rs. 3340 crore in the Budget for the year 2020-2021. This is nearly 19 percent lower than the Rs. 4118.80 crore allotted in 2019-20. The budgetary allocation for 2020-21 has a grant of Rs. 1238 crore for doubling works; Rs. 175 crore towards gauge conversion; Rs. 37 crore for traffic facilities and Rs. 198 crore for passenger amenities. This is absolutely insufficient and I only wish the Government to shed the step motherly treatment show to Southern Railway in this budget.

Surveys for the three routes Morappur-Dharmapuri via Mokkanur (36 kms), Needmangalam-Pattukottai via Mannargudi, Madukkur (54 kms), Rameshwaram-Dhanuskodi (17 kms) have been initiated but require funds and need to expedited in as far as Gauge Conversion Madurai-Bodinayakkanur (90.4 kms) need to be expedited in doubling too the Attipattu-Korukkupettai (18 kms), 2. Chennai Beach -Attipatu 4th line (22.1 kms) 3. Chennai Beach-Korukkupettai 3rd line (4.1 kms) are under progress need to be completed very soon.

With the escalating cost of execution of pending projects, Southern Railway would need around Rs. 10,000 crore to complete all pending projects including the new lines on which preliminary work had begun. This includes Dharmapuri-Morapur via Mukanur, Ranimukanur (36kms); Kumbakonam-

* Speech was laid on the Table.

Virudhachalam Jn (65 kms); Attipattu-Pattur (88.3 kms); Salem-Kallakurichi via Chinnasalem (58 kms); Erode-Palani (91.05 kms); Madurai-Aruppukkottai - Tuticorin (144 kms); Tindivanam-Gingcee-Tiruvannamalai (70 kms) and Tindivanam-Nagari (179.2 kms); Chennai-Cuddalore via Mmallapuram, Sriperambudur-Guduvanchery with branches to Irungattukottai-Avadi-Sriperambadur; and Rameshwaram-Dhanuskodi. The lines were sanctioned over the past 10 to 15 years and costs around Rs. 4,401.2 crore, but so far railways has spent only Rs. 458.99 crore upto March 2020. This shows the how Southern Railway has been neglected by the Ministry of Railways. The Chennai-Cuddalore new line project, biggest among the project can be developed as East Coast line from Chennai to Tuticorin, alternate to present congested route via Madurai. It was surveyed in 2008 and got its final approval after negotiating change of alignment with Puducherry. The new Sriperambudur-Guduvanchery line will be connecting important industrial clusters with trunk routes, which will attract more freight traffic. With focus on safety, Rs. 880 crore have been sanctioned for new road over bridges and road over bridges, particulary on the Golden Quadrilateral/Diagonal routes (Chennai-Gudur/Chennai-Arakkonam-Renigunta). This has the potential to increase the speed of trains.

It is unfortunate that the Railway Board has asked Southern Railway to stop funding 10 projects in Tamil Nadu and Kerala, including the Chennai-Cuddalore line via Mahabalipuram and Sriperumbudur-Guduvanchery new line projects. However, the Railway Board has assured that the projects which are

in advanced state of completion and crucial for railway operation should be completed on priority with available resources.

For the Rs. 900 crore Tindivanam-Gingee-Tiruvannamalai project, the Madras High Court judgement on July 3 declaring the TN Industrial Purposes Act, 1997 as illegal and quashing of land acquisition process was cited as reason. The Rs. 1,105 crore Attipattu-Puttur project was stalled due to the same reasons. The Rs. 1,140 crore Erode-Palani project had been frozen long ago.

In the Rs. 2300 crore Chennai-Cuddalore project, tenders for Final Location Survey (FLS) was opened in August and the FLS is expected to be completed by March 2020. In the Rs. 1500 crore Sriperumbudur-Avadi project, FLS will be completed by March 2020 and Tamil Nadu Government has agreed to share 50% of the costs.

It is to be noted that at various points of time in the past, the Preliminary Engineering Cum Traffic Survey has been conducted in the state to lay new railway lines for 5000 km. However, no new projects were announced in this budget. Railway Unions say, the projects hung fire due to the Centre's delay in allocating through funds for them. So, it came as a shock when the Niti Ayog in 2015, recommended the railways to shut down all projects which have been in the pipeline for a long time.

Railway Board had asked the Tamil Nadu State Government to take these projects under 'special purpose vehicle' company, where Indian Railways develop new infrastructure projects with states in a joint venture

process. But the State Government has rejected the idea saying since railways come under Central Government, therefore, it is responsibility of Centre to develop new railway projects. It is an utter ignorance on southern states, particularly on Tamil Nadu, since even the already existing projects have not been given proper fund allocation. Based on the Railway Board's letter to the Southern Railways, the Centre has now allocated just a paltry Rs. 1000 to show its disinterest towards the projects. This is not at all fair. I don't understand the motive behind allocation of such a meagre amount for the railway projects.

However, other than the Rameshwaram-Dhanushkodi project, the Centre has allocated Rs. 75 crores for revival of Madurai-Bodinayakanur route. The route was closed in 2010 for conversion of meter gauge into broad gauge. But the railway thought to give up the project. After seeing people's protest, it took steps to expedite the conversion process.

Under Passenger amenities ahead, a new work for an amount of Rs. 150 crores towards minimum essential amenities with more focus on facilities for Physically challenged persons at stations across southern railways has been sanctioned. Rs. 75 crores was sanctioned towards soft upgradation at stations. This is again very low considering the number of stations required to be upgraded in Tamil Nadu.The Metropolitan Chennai has been growing rapidly and traffic volumes have increased greatly. To promote and ease public transport of various forms including metro rail and to ensure that the share of

public transportation in Chennai city is substantially increased was accorded top most priority by our beloved leader Dr. Kalaignar during his gold reign.

A detailed feasibility report for the expansion of the Chennai Metro Rail Project Phase II along 3 corridors -North West to South East; West to East; and an orbital corridor for a length of 118.9 kms at an estimated cost of Rs. 69,180 crores is very important for the people of Chennai particularly my South Chennai Constituency which extend upto Sholinganallur and beyond. Also the integration of the Chennai Mass Rapid Transit System (MRTS), with the Chennai Metro Rail is desirable and would enable effective synergies between various modes of public transport and increase share of public transport.

I urge upon the Government to support the Phase II of the Metro Rail Project of Chennai and to ensure that all necessary clearances are provided expeditiously to fulfil the dream and aspirations of the people of Chennai to provide the much needed fillip to the public transport system in the Chennai Metropolitan City. Due to the introduction of New Metro Rail Policy by Government of India and updating the Comprehensive Mobility Plan (CMP) and Alternative Analysis for mode of transport, final DPR of Phase II Chennai Metro Rail Project has been sent to the Government of India for the approval on January 11, 2019. Out of 118.9 km, Japan International Co-operation Agency (JICA) has already approved a loan of Rs. 20,196 crore for implementing the stretch of 52.01 km and agreement for first tranche of JICA loan has also been signed. For the remaining stretch, Rs. 18,328 crore has been approved in principle for the loan assistance from Asian Development

Bank, Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), New Development Bank (NDB) and World Bank. Therefore, I urge the Union Government to expedite the approval of the DPR of Phase II of Chennai Metro Rail Project.

In Chennai Metropolitan City, the Central and Egmore railway stations are strategically important in the sub-urban railway EMU line connecting Chennai with several stations in Kanchipuram, Tiruvallur and Vellore District. There is an urgent need to have a skywalk connecting Central and Egmore stations. Many important railway crossings near Central and Egmore stations and in Chennai particularly the Elephant Gate Bridge needs to be renovated and strengthened. Therefore, I urge upon the Government to take up the redevelopment and modernization of railway stations at Chennai Central and Egmore in one go and also to provide much needed fillip to all the railway stations.

I would like to point out the undue delay and the urgent need for the completion of extension of Chennai-MRTS route from Velachery to St. Thomas Mount. Another important demand of the people of my South Chennai Constituency is halting of South bound express trains at Saidapet Railway station. Both Saidapet Railway Station and Mylapore MRTS station requires escalator facilities both up and down. A good number of toilets with hygienic conditions and a feeding room for the benefit of lactating mothers should be provided at both the station. Thank you.

SHRI THOMAS CHAZHIKADAN (KOTTAYAM): Respected Madam Chairperson, thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussions on Demands for Grants for the Railways. Railways is a common man's mode of transport. Its functions should primarily be taken as a service rather than an economic venture. During the recent years, the Government seems to have been neglecting the Railways. The Budget allocations are getting reduced every year. The initiative is to privatize Railways also. This is not an encouraging feature. The allocation for Railways in Kerala is quite inadequate. No fresh projects are being taken up for development in Kerala. The funds allocated are not even sufficient for completing the projects already taken up. The doubling of railway line between Ernakulam and Trivandrum is going on, but it is not yet completed. It is completed only up to Kuruppanthara from Ernakulam, and up to Chingavanam from Trivandrum. A stretch of about 18 kilometres from Ettumanoor to Chingavanam is yet to be completed. All the works relating to the land acquisition is completed, but the work is not yet over. I would request the hon. Minister for Railways to take immediate steps for completing this stretch also, so that the traffic will be very smooth by completion of this doubling work.

I have some other points to make. The renovation and modernization of Kottayam Railway station is also in progress. The work is not completed so far. The work relating to second entrance to the Kottayam Railway station from the goods sheds side has also started, but it is not yet completed. I would

request the hon. Minister to take immediate steps for completion of the renovation of Kottayam Railway station at the earliest.

Construction of a coaching terminal at Kottayam was sanctioned in the 2011 Railway Budget. In all other stations where coaching terminals were sanctioned along with Kottayam Station, the work is almost completed, but the Kottayam has not yet started the work. I would request the Government to take immediate steps for starting the coaching terminal at Kottayam at the earliest.

Madam, construction of RoBs at Mulanthuruthy, Kuruppanthara, Manjoor, Carithas is going on, but there is some delay in the work. I would request the work may be completed at the earliest.

A proposal for construction of underpass at Kumaranlloor, Kottayam is pending for long. The existing RoB is not feasible for pedestrians, especially senior citizens find it very difficult to cross over the RoB by foot. Hence, the demand for an underpass is there for long. I would the hon. Minister to take up this work also at the earliest.

Madam, thousands of passengers from the southern part of Kerala travel everyday to Bengaluru. Hon. Minister also knows that. Thousands of passengers are going there. There are only two regular trains going to Bengaluru from Trivandrum. Most of the passengers have to depend on private bus operators. Recently, only one month back, there was a big accident wherein there was a casualty of 19 persons. So, my humble request to the hon. Minister is that the Government should immediately start one more train

service from Trivandrum to Bengaluru. That will be very helpful for the passengers who travel from Kerala to Bengaluru.

19.00 hrs

There is a long-standing demand for stoppage of a few trains at Ettumanoor in my parliamentary constituency:

1. Palaruvi Express (No. 16791/No. 16792)
2. Vanchinad Express (No. 16303/No. 16304)
3. Malabar Express (No. 16629/No. 16630)

The demand for the stoppage is long pending. I would request the hon. Minister to consider this also.

The proposed Sabari Rail project was announced two decades back. Even though alignment is completed, land acquisition process is yet to be completed. This new line is to connect the world famous pilgrim Centre, Sabarimala. Several million pilgrims have darshan every year at Sabarimala. The completion of this line is an urgent necessity. The total estimated cost of the project is more than Rs. 2200 crore whereas the provision in the current year's Budget is only Rs. 1 crore. I would request you to provide sufficient funds for starting the Sabari Rail project.

There is a demand for a separate Railway Zone at Trivandrum. It is a long pending demand. I would request for a separate Railway Zone with headquarters at Trivandrum. The sanction of this Zone may be permitted at the earliest.

Passengers from Trivandrum, Kerala have the longest rail journey in the country. It is almost 3000 kilometres from Trivandrum to Delhi. The rakes or bogies in all the trains from Trivandrum to Delhi are very old and are almost in a dilapidated condition. I would request the hon. Minister to consider replacing these old rakes with new rakes in trains like Kerala Express and Mangala Express.

श्री अर्जुन सिंह (बैरकपुर): सभापति महोदया, आपने मुझे रेल की अनुदानों की मांग पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सबसे पहले मैं माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य जी का अभिनन्दन करूंगा। सवा सौ करोड़ जनता के हित में देश को आधुनिकता की तरफ अग्रसर रहने के लिए यह बजट संजीवनी की तरह काम करेगा। पिछले पांच सालों में जनहित में रेलवे में जो सुधार हुए, मैं देश की जनता के लिए यहां बैठे उन सभी साथियों को बताना चाहता हूं कि रेलवे देश की सबसे पुरानी आय का स्रोत वाली संस्था है, जिसका हमेशा से दुरुपयोग किया गया है। पूर्व की सरकारों में रेलवे का जो हाल रहा है, उसको बयान करना एक जरूरी मसला है। भारत में जितनी बार मिली-जुली सरकार रही है, उस समय रेलवे की हालत यह थी कि सब लोग अपने राज्य के बारे में ही सोचते थे। राज्य के बारे में सोचते-सोचते देश का जो पूरा सिस्टम था, कहीं न कहीं आज सब लोग रेलवे के लिए डिमांड कर रहे हैं, जितने भी यहां एमपीज हैं, सबको रेलवे के बारे में, अपने इलाके के बारे में कहना पड़ा है। 70 साल आजादी को हो गए हैं। पश्चिम बंगाल से तीन-तीन रेल मंत्री रहे हैं। बिना कुछ रहे हुए रेल बजट में सब कुछ आ गया, 22-24 प्रोजेक्ट्स आ गए, पैसा है नहीं, चुनाव हो गया, चुनाव जीत गए, रेल के नाम पर को हॉस्पिटल खोल रहा, कोई रेल का कारखाना खोल रहा है और रेल के कारखाने में आज एक हजार रुपया पड़ा हुआ है। मैं बैरकपुर क्षेत्र को रिप्रेजेंट करता हूं। बैरकपुर एक ऐतिहासिक जगह है। 1857 में मंगल पांडे ने सिपाही विद्रोह किया था। आज भी यह कैंटोनमेंट इलाका है। कैंटोनमेंट इलाका होने के कारण बहुत-सारे आर्मी पर्सन्स और पुलिस पर्सन्स को देश के दूसरे-दूसरे राज्यों से आना पड़ता है।

आज उनके लिए कोई व्यवस्था नही है। बैरकपुर में जो नार्थ ईस्ट के लोग रहते हैं, उनके लिए कुछ भी व्यवस्था नहीं है। हम लोग देखते हैं कि विरोधी पक्ष में जो लोग होते हैं, वे सारा गुस्सा रेल पर निकालते हैं। पिछले दिनों सीएए के खिलाफ आंदोलन हुआ तो बंगाल में कम से कम 100 करोड़ का नुकसान हुआ और इनडायरेक्टली देखें तो लगभग 400 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। वहां पर रेलों को जला दिया गया। माननीय मंत्री जी यहां पर बैठे हुए हैं, मैं

उनसे कहूंगा कि आरपीएफ को मजबूत किया जाए। रेलवे की सिक्योरिटी बहुत जरूरी है। ट्रेन के अन्दर सीसीटीवी कैमरे होने चाहिए। हम सभी बोलते हैं कि नई ट्रेन्स चलानी चाहिए, लेकिन ट्रेन्स की सुरक्षा की व्यवस्था भी होनी चाहिए। आज आरपीएफ का काम यह हो गया है कि वे रात के अंधकार में अपनी ड्यूटी को बचाते हैं। छोटे-छोटे वेन्डर्स से वसूली करने का काम करते हैं, उनके पास दूसरा कोई काम नहीं है। रेलवे की सम्पत्ति जल रही है। उसे लोग लूट रहे हैं, आग जला रहे हैं। 100 करोड़ रुपये की संपत्ति को जलाने पर पश्चिम बंगाल सरकार ने एक भी मुकदमा नहीं किया है, आरपीएफ ने भी नहीं किया है। मैं आपके माध्यम से बोलना चाहता हूं कि रेलवे की उन्नति के बारे में तो हम सभी बात कर रहे हैं, लेकिन आज पश्चिम बंगाल में रेलवे की जितनी जमीने हैं, उनकी ऑफिशियली घोषणा करके, एडवरटाइजमेंट देकर पश्चिम बंगाल की सरकार बोल रही है कि हम वहां पर रोहिंग्या को बसाएंगे। उस जमीन को रोहिंग्या को अलॉट कर दिया जा रहा है। वहां की जमीनें बेची जा रही हैं। महाराष्ट्र के एक सांसद बोल रहे थे कि उन्हें ऑफिशियली कर दिया जाए, ऑफिशियली करना बड़ी बात नहीं है, यह अच्छी बात है अगर रेलवे को उससे फायदा हो। एक तरफ कहा जा रहा है कि रेलवे के पास पैसा नहीं है। हमारे एक सांसद बोल रहे थे कि रेलवे के पास पैसा नहीं है, रेलवे को कम बजट दिया गया है। माननीय सौगत रॉय जी बोल रहे थे कि रेलवे बहुत गरीब विभाग हो गया है। रेलवे गरीब हो गया है और रेलवे की संपत्ति ये लोग बेच रहे हैं। मैं बंगाल में जिस जगह से आया हूं, वहां रेलवे की हालत इतनी खराब है कि मैं आपको बता दूं कि रेल की जमीन हो या तालाब हो, वहां ये लोग जबर्दस्ती दखल करके उसको बेच रहे हैं। आपको पता होगा कि वहां पर चैतन्य महाप्रभु का स्थान है और भगवान कृष्ण के दूसरे रूप में उनको जाना जाता है। वहां से एक नई रेल शिकारपुर के लिए चलाई जाए, जो बंग्लादेश के बोर्डर पर है। यह चेतन महाप्रभु के दर्शन के लिए बहुत जरूरी है। अगर संभव हो तो गोरखपुर से हावड़ा के लिए रेल की सुविधा हो जाए, क्योंकि वहां के कई लोग हमारे यहां पर रहते हैं। मैं इसी के साथ अपना भाषण समाप्त करता हूं।

SHRI SAPTAGIRI SANKAR ULAKA (KORAPUT): Thank you, Madam Chairperson, for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants under the Ministry of Railways for 2020-21.

Firstly, as regards the Rail Budget for 2020-21 for the State of Odisha, I would say that we have been neglected. We have been allocated only Rs. 4,373 crore which is much lower than what was allocated last year.

My colleague from BJD has already mentioned about various railway projects. I would take up two-three projects and try to explain as to what the problem is. The first one is the Gunupur-Therubali railway line. It is the Naupada-Gunupur broad gauge which was extended up to Therubali covering a stretch of 79.15 kilometres. This was approved in 2017-18, and there were a lot of celebrations. But what happened afterwards is this. The DPR was done. Now, the Ministry of Railways have come back to us and said that the Rate of Return is only -3.19 per cent, and if the State Government shares 50 per cent of the cost and gives the land free of cost, then they will be able to revive the project. My colleague also mentioned that he has met the CM of Odisha. They said that they are ready to give 50 per cent of the cost and also the land free of cost. But there is no connection between the Central Ministry and the State Government. There is some disconnect. So, through you, Madam, I would like to request the hon. Railway Minister to form a Committee and see as to where the gap is. The State Government is willing to provide the money and also the land free of cost. The Ministry of Railways is also willing to do it but nothing is happening for the last one or two years. It has been on a back-burner.

At the same time, there was one more project which is Gopalpur to Rayagada via Gunupur, Bhismagri and Digapahandi. The survey for this project was also completed in 2011-12 and subsequently it was included in the Capital Investment Programme in 2017-18. When I had asked the Ministry as to what is the progress of this project, they said that they are waiting for a joint venture company from Odisha. Again, when I went to the State Government, they narrate some other story.

Recently, one more project was announced which is Sambalpur-Gopalpur new railway line. It was sanctioned in this Budget *vide* pink book Item No. 9 for the year 2020-21. Now, if we look at these three projects and if we can re-align these projects, the Government can save at least 71 kms. and they will no longer be commercially unviable which the Minister has been mentioning. So, I would like to request the hon. Minister, through you Madam Chairperson, that if he can re-align Gunupur-Therubali line as Gunupur-Padmapur-Ramnaguda-Bankili-Bissamcuttack-Therubali-Singapur Road and the balance 150 kms. can be addressed from Jagannathpur to Padmapur from the Gopalpur-Singapur Road stretch. This can be done through this new project.

Similarly, if you look at Jeypore-Nabarangpur and Jeypore-Malkangiri lines, again these were included in the Budget of 2016-17. It is very unfortunate that this line of Jeypore-Nabarangpur which runs for 38 kms. took three years for the Ministry of Railways to complete the Final Location Survey. Recently, they completed the Final Location Survey. In the same way, for the

Jeypore-Malkangiri line, again the Final Location Survey has been completed only for the first 30 kms. So, what I am trying to say is that there had been big ticket announcements. But nothing is happening on the ground. The State Government is blaming the Central Government; the Central Government is blaming the State Government and this has been going on.

Now, I come to the Rayagada Division which was announced with much glare in the last one year. But if you look at the progress on the ground, no progress has been made in the last one year. Some of my other colleagues also have mentioned about the South Coast Railway. There has been an allocation of only Rs. 3 crore out of the requirement of Rs. 170 crore. I would request the Ministry to please expedite this project, pump in more money so that this can be implemented.

Madam, due to paucity of time, I would like to read out my requirements and important points which are the demands of the people that I represent.

First, I would request the Ministry to kindly consider extending the jurisdiction of East Coast Railway to include Jharsuguda-Barsuan-Kiriburu from SER, Rourkela-Nuagaon in SER and Jharsuguda-Himgiri in SECR sections under the new division. We want a new division to be set up at Rourkela and extend the jurisdiction of East Coast Railway to include Banspani-Padaphar, Rupsa-Bangriposi and Bhadrak-Laxmannath Road under a new division with headquarters at Jajpur. We want a new railway division at Jajpur. Then, we need a day-time train from Jeypore/Koraput to Bhubaneswar via Rayagada and I would request the Government to extend Lokmanya Tilak Express-

18519/18520, which is Mumbai-Visakhapatnam to Rayagada. I would also request the Government to extend 12893 Bhubaneswar to Bolangir Intercity Express to Rayagada and extend 22819 Bhubaneswar to Visakhapatnam Intercity Express to Koraput via Araku. Then, 22847/22848 Train is currently running as a Weekly Train. If the Minister can make it daily, it will help the people. In addition to that, 12871 Ispat Express may be extended up to Visakhapatnam; 02409 Sambalpur-Raigarh Superfast Special may be extended to Rayagada and Koraput; 18303 Sambalpur-Puri Intercity Express may be extended till Rayagada; a new Intercity Train may be introduced from Gunupur to Bhubaneswar/Bhadrak, and Durg-Jagadalpur Express may be re-run.

There is one last demand and with this I will conclude. With the Rayagada Division coming up, there is large scale eviction of people in Rayagada. The people have been settling there for the last 70 years and there have been some discussions as to how they can rehabilitate these people. Again, there is a blame game happening between the State Government and the Central Government. So, I would request the Ministry of Railways to act like a big brother, help in the rehabilitation, settle the people who are being evicted. There are more than 2,000 families who are being evicted. The Railways have promised to rehabilitate them. That should be done quickly.

Finally, I would like to say that I have been requesting the Government many times on this matter. I have written multiple letters to the hon. Minister.

But I get a just one-line reply that they are looking into it. We need some progress. I would request the Minister to provide an update of the same.

With these words, I conclude.

HON. CHAIRPERSON : Now, the hon. Minister wants to make some announcement.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SURESH C. ANGADI): Madam Chairperson, I would like inform the House that dinner is arranged for Members of Parliament in Room No. 70, Parliament House from 7.30 p.m. onwards; for Media persons, the dinner is arranged in Room No. 73, Parliament House from 8.00 p.m. onwards; for Officers and Officials, the dinner is arranged in Room No. 74, Parliament House from 8.00 p.m. onwards and for Security Staff, the dinner is arranged in the Parliament Library Building Canteen from 8.00 p.m. onwards.

HON. CHAIRPERSON: Thank you.

*SHRI BHAGWANT MANN (SANGRUR): Thank you, Madam Chairperson, for giving me the opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railways. Hon. Minister Sir, kindly use the headphone. Interpretation is coming. I will speak in Punjabi. Madam Chairperson, you already know Punjabi.

HON. CHAIRPERSON : Interpreter is available. Have you given notice?

SHRI BHAGWANT MANN : Yes, Madam. I have given the notice to speak in Punjabi. Thank you, ma'am. Let me thank the Railway Ministry. In the previous Lok Sabha, I had raised a demand and had met the Railway Minister too regarding it. The railway track from Rajpura to Bathinda was to be doubled. I thank the Railway Minister because the doubling work of this track is going on.

Madam, we are celebrating 550th birth anniversary of Shri Guru Nanak Dev ji. This is a good occasion for the Railway Ministry. Just as 'Palace on Wheels' train is run in Rajasthan, similarly, 'Sikhism on Wheels' train should be started which should visit all the 5 religious 'Takhts' of the Sikhs. The train should start from Shri Akal Takht Sahib, Amritsar. It should go to Takht Shri Keshgarh Sahib, Shri Anandpur Sahib. It should then visit Takht Shri Patna Sahib. Then, the train should go to Takht Shri Hazoor Sahib, Nanded. And it should also stop at Takht Shri Damdama Sahib, Talwandi Sabo. A 20 km

* English translation of the speech originally delivered in Punjabi.

track between Bathinda and Talwandi Sabo needs to be laid. And the train should end its journey by going back to Takht Shri Akal Takht Sahib.

Madam, devotees and pilgrims from entire world would throng this train to visit the five holy 'Takhts' of the Sikhs. This train would be overbooked.

Madam, Sachkhand Express plies between Amritsar and Nanded and Sarbat Da Bhala train also plies on a route. The bookings in these trains are full one and a half months in advance. Long waiting list is there. If two trains ply on these routes in a day, even these trains will be jampacked. The Shri Amritsar Sahib-Nanded train does not have a pantry car. Devotees have to eat in 'Langars' or community kitchens put on by devotees at stations. So, a pantry car should be provided in this train.

Train No. 22479 and 22480 i.e. 'Sarbat Da Bhala' train plies at a route where Sunam, the land of martyr Udham Singh falls. This train should have a halt at Sunam. His father was a gateman in the Railways. The Railway should take note of this fact.

Madam, track should be laid between Rajpura and Saneta. This is a distance of only 30 kms. This will help in connecting Ganganagar and entire Malwa to Chandigarh. Otherwise, we have to visit Ambala from Rajpura. Only then can we move forward. But, there will be a problem. The buses of …*will face loss if this railway line is laid.

---

* Not recorded.

THE MINISTER OF FOOD PROCESSING INDUSTRIES (SHRIMATI HARSIMRAT KAUR BADAL): Madam, he has used extremely unparliamentary words. I demand that it should be deleted from the records …(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: This reference has to be deleted.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: It will be deleted from the records.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shrimati Raksha Khadse.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Raksha-ji, you please start your speech.

… (*Interruptions*)

श्रीमती रक्षा निखिल खाडसे (रावेर): सभापति जी, आपने मुझे आज रेलवे की डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देती हूं। मैं सबसे पहले हमारे देश के प्रधान मंत्री, रेलवे के पूर्व मंत्री सुरेश प्रभु जी और उनके साथी पीयूष गोयल जी का तथा खास कर सभी अधिकारियों का तहे दिल से आभार प्रकट करना चाहती हूं। हमने देखा है कि वर्ष 2014 से 2019 तक रेलवे विभाग में सचमुच बहुत अच्छा काम हो रहा है।

हमारे पूरे देश में ऐसा कोई स्टेशन नहीं है कि जहां पर सभी सुविधाएं देने का काम पिछले पांच सालों में न हुआ हो। वहां पर पानी, टॉयलेट, वाई-फाई और लिफ्ट की व्यवस्था है, सभी तरह के स्टेशंस पर सारी सुविधाएं उनको मिलनी चाहिए। सबसे अहम बात यह है कि जितने भी रेलवे गेट्स हैं, उन सभी को बंद करके, लिमिटेड सबवेज बनाए गए हैं जिसके कारण लोगों को एक अच्छी सुविधा मिल रही है। आप सभी ने देखा होगा कि पहले रेलवे गेट्स होने के कारण वे एक-एक घंटा, डेढ़-डेढ़ घंटा बंद रहते थे और लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता था। लेकिन इन पांच सालों में वहां पर काफी सुधार हुआ है। इसलिए मैं सरकार का बहुत आभार व्यक्त करती हूं और मैं इस सदन के माध्यम से सरकार से यह भी निवदेन करना चाहूंगी कि कई सालों से नॉर्थ-महाराष्ट्र के लिए, जो मुम्बई- नासिक-भुसावल होकर दिल्ली राजधानी ट्रेन की मांग हमने रखी थी और पिछले साल सरकार ने उसकी मंजूरी भी दे दी थी और अभी उसे वीकली चार दिन चलाया जा रहा है। लेकिन हमारे सभी नॉर्थ-महाराष्ट्र के सांसदों की मांग है कि उसे डेली बेसिस पर चलाया जाए और भुसावल में टेक्नीकल स्टॉपेज भी दिया जाए। इससे हम वहां राजधानी एक्सप्रैस में सभी सुविधाएं भी दे सकते हैं।

इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगी कि हमारी सरकार ने दो साल पहले एक अच्छा निर्णय लिया कि जितनी भी हमारी पुरानी ट्रेन्स चल रही हैं, उन नैरोगेज को ब्रॉडगेज में कंवर्ट किया जाए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भी जामनेर-पछोरा के नाम से एक ट्रेन है, उसे भी ब्राडगेज में कंवर्ट करने के प्रपोजल को सरकार ने मंजूर किया है। उसके सर्वे के लिए भी पैसा दिया है। इसलिए मेरा यह निवेदन होगा कि सर्वे का काम जल्दी से जल्दी पूरा करके उस काम को शुरू किया जाए। उसके

साथ ही भुसावल एक बड़ा डिवीजन है और वहां पर ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट भी काफी बड़ा है। वहां पर रेलवे की बहुत बड़ी जगह है। हमने वहां पर एलएचबी कोचेज, पीओएच वर्कशॉप की मांग रखी थी। मेरा निवेदन है कि वह वर्कशॉप वहां पर शुरू किया जाए जिसके माध्यम से वहां के बच्चों को नौकरियां मिल सकती हैं क्योंकि वहां के इंस्टीट्यूट के माध्यम से हर साल 500 विद्यार्थी वहां से एजुकेट होकर निकलते हैं। लेकिन उन्हें जॉब की फैसिलिटी नहीं है। इससे उनको काफी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। अगर यह वर्कशॉप वहां पर बन जाए तो बच्चों को काफी हैल्प हो सकती है।

सबसे अहम मुद्दा जो हमारे वेस्ट बंगाल के सांसद अर्जुन सिंह जी ने यहां पर रखा कि रेलवे में जितनी भी सिक्योरिटी की समस्या है जिसका सामना हम भी बहुत बार करते हैं कि रेलवे में सुरक्षा रहती है लेकिन वह नाम के लिए रहती है। ये अफसर सुरक्षा पर कहीं भी सही तरीके से ध्यान नहीं देते। सरकार को रेलवे में सुरक्षा पर ध्यान देना चाहिए क्योंकि काफी महिलाएं हैं जो रोज ट्रैवल करती हैं और उनको इन दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। किसानों के लिए जो स्पेशल ट्रेन शुरू की है, उसके माध्यम से काफी किसानों को इससे फायदा होने वाला है और भविष्य में इसके माध्यम से किसानों को दो पैसा और ज्यादा कमाने का मौका मिलने वाला है, इसके लिए मैं सरकार के प्रति अपना आभार व्यक्त करती हूं। आज मुझे इस चर्चा में भाग लेने का मौका दिया है, इसके लिए भी मैं धन्यवाद देती हूं और मैं इसका समर्थन करती हूं। धन्यवाद।

*SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Indian Railways with over 68 thousand route kilometres is the third largest network in the world under single management. During the year 2018-19, Indian Railways carried 120 crore tonnes of freight and 840 crore passengers making it the world's largest passenger carrier and the fourth largest freight carrier. Passengers originating was 84,390 lakh in 2018-19 as compared to 82,858 lakh in 2017-18 registering an increase of 1.85 percent in 2018-19 over the previous year. Revenue earning from freight loading by Indian Railways during 2018-19 was 12,215 lakh tonnes as against 11,596 lakh tonnes during 2017-18, registering an increase of 5.34 per cent.

One thing that always comes to mind when we talk about Railways is Rail safety. Though it is undertaken on a continuous basis to prevent accidents, it is necessary to enhance safety of the passengers. During 2018-19, consequential train accidents have decreased from 73 to 59 in comparison to the corresponding period of the previous year. Yet I would say large number of elephants are getting killed because of train traffic in elephant corridor. Adequate steps need to be taken to prevent such accidents.

Modernization of station though is a continuous process we were told that around 1253 railway stations have been identified for development under Adarsh Station Schemes. A dedicated SPV, Indian Railway Station Development Corporation (IRSDC) Ltd. is set up through which modernization

* Speech was laid on the Table.

of stations can be done in PPP mode. Is it through this Bhubaneswar Railway Station is to be developed? Then why does not the New Bhubaneswar Station is being developed and also Cuttack Railway Station?

Ministry of Railways had announced to redevelop 12 station in Odisha namely, Cuttack, Puri, Bhadrak, Brahmapur, Jajpur-Keonjhar Road, Khurda Road, Rayagada. Sambalpur, Balasore, Jharasuguda, Rourkela and Bhubaneswar to International Standards with superior passenger amenities. Recently, the MoU has signed on 20.09.2019 between Bhubaneswar Development Authority (BDA) and East Coast Railway (ECoR) to construct a World Class Station Building at Bhubaneswar at the cost of State Government. I would like to know when the Railways plan for the balance 11 stations, as declared by the Ministry ?

Similarly, Bhubaneswar New Station is the second railway station for the capital city which has come up in the Bhubaneswar-Barang stretch. What is the plan of Ministry of Railway to develop this Green Field Stations to a Model Station with World Class facilities? It is learnt the RVNL has constructed a small wayside station here with very limited amenities for public. Has Railway planned to create a world class station at this location in line with what Government of Odisha is going for the existing Bhubaneswar Station or Bhubaneswar New Station to remain as a small way side station not benefitting the Smart City?

Despite repeated assurances from Railway Ministry, SCoR has been created by taking way portion of AP from East Coast Railway, there by

effectively making ECoR a very small railway with less relevance. Odisha has repeatedly asked for unification of all Railway assets over Odisha State under ECoR HQ at Bhubaneswar. Now that SCoR has been formed on State boundary lines and at the cost of ECoR, why would Railway not respect the long standing and justified proposal of doing the same for Odisha?

Now ECoR doesn't have enough capacity for maintenance of its locomotives or wagons as those assets have gone away with Waltier Division bifurcation. Therefore, for improving efficiency of the biggest earning Railway, Ministry must consider the proposal of Odisha to bring all Railway lines under one jurisdiction of ECoR. Therefore, when will the Ministry of Railways consider extending the jurisdiction of East Coast Railway to include Jharsuguda-Barsuan-Kiriburu (SER), Rourkela-Nuagaon (SER) and Jharsuguda-Himgiri (SECR) sections under a new Division Rourkela and the sections namely , Banspani-Padapahar , Rupsa-Bangriposi and Bhadrak-Laxmannath Road under another new Division with headquarters at Jajpur/Jajpur-Keonjhar Road?

Despite the attempt to ply Kisan Rail through PPP and Express and Freight trains to have refrigerated coaches, large scale power capacity to be set up alongside rail tracks in land owned by railways, more Tejas type trains to connect iconic tourist destinations and to actively pursue high speed train between Ahmedabad and Mumbai, nothing much is seen in the ground. Yes, wi-fi facilities been commissioned in many stations, there are no more un-manned level crossings and around 27,000 kms of track are to be electrified, I

am reminded that the track from Sambalpur to Talcher track electrification need to be taken with full earnest.

An impression has gone round that the present Government's focus on the railway seems to weaning away with no real push to the national transporter. The gross budgetary support indicates the Government investment will increase by just Rs. 2163 crore or 3 percent to Rs. 70,000 crore in 2020-21. This is despite the purported emphasis on infrastructure creation after announcement of the National Infrastructure Pipeline.

The reliance on borrowings will increase by Rs. 7,471 crore or 13 percent to Rs. 65,471 crore. Of this, Indian Railway Finance Corporation (IRFC) will be raising Rs. 30,000 crore which is lower than the Rs. 31,031 crore for the current year. Expectation from Public Private Partnership has been scaled up to Rs. 25,292 crore for 2020-21 from Rs. 17,776.33 crore. It is gratifying to note that the Indian Railways plan to induct the latest technology for its signalling and telecommunication system. It is decided to implement the Centralised traffic Control (CTC) System. This will increase operational efficiency. In the first phase, the CTC is to be implemented on 1836 kms over eight zones or sections provided with automatic block signalling system.

Since 2017, Railway Budget has been merged with the Union Budget. This Government did away with the 92 year old colonial era practice and made the Rail Budget a part of the General Budget. It was to do something with the operating ratio I would like to know from the Hon'ble Minister, today, has it improved after the merger? Indian Railways, one may say is at

crossroads today. Now private players are being roped in to ply trains. Ministry has announced to transfer operations to more than 100 superfast passenger trains to private operators. This is expected to bring higher level to comfort and satisfaction to the travelling public. However, it is not clear whether it will in anyway improve the profitability of Indian Railways.

A better option to introduce private players in the railways would have been corporatize the entire production unit assemblage as a first step. There are no hurdles in the form of sharing infrastructure and inadequate accounting reforms. While introducing a single service in the administrative set up, the Ministry has decided to navigate in unchartered turbulent waters. Let us not forget that masses travel on trains. Yet attempt is being made for a select band of private run trains which would deepen the class divide. Should we believe that Indian Railways run trains will be “garib ki train” and private ones will run for the rich? Another information perturbs me. That is when it is proclaimed that all trains will run on electricity by 2024, yet 100 GE diesel locos will be bought every year for nine year. Can the Minister justify the logic?

Coming to the issue of my State Odisha I would request the Minister to consider in the State by sanctioning the missing link projects namely Bangiriposhi – Gorumahisani in Mayurbhanj district, Odisha and Buramara – Chakulia in Odisha and Jharkhand to provide much needed connectivity to augment the existing railway network? Hon’ble Chief Minister has offered land free of cost for the Odisha portion of the above projects to make them viable considering greater interest of the people and the State.

It has been a long pending demand to sanction the new project, such as Baragarh- Padmapur- Nuapada (120 kms); Rupsa-Bangriposi-Gorumahisani (35kms); Badampahar – Keonjhar (70 kms); Talcher-Gopalpur (245 kms) via Narasinghpur – Khandapada; Bhadrachalam Road (Andhra Pradesh) – Malkangiri – Jeypore – Junagarh -Lanjigarh Road;Talcher – Bimlagarh (though 02 sections namely Malkangiri – Jeypore and Talcher – Bimalgarh have been sanctioned separately and now under construction); Rayagada – Gopalpur via Gunupur – Bhismagiri and Digapahandi Paradip Port – Dhamra Port; and Anandpur – Champua.

I would insist that Talcher-Gopalpur stretch of 245 kms is a viable project connecting the rich coal mines with the port. It was surveyed in 2000-2001 and needs to be taken up in full earnest. With these words, I remain.

श्री हेमन्त तुकाराम गोडसे (नासिक): माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा करने की अनुमति दी।

पहले तो मैं रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी और रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश अंगड़ी साहब का अभिनंदन करता हूं कि ट्रांसपोर्ट को एक नई दिशा देने का काम इस बजट से किया जा रहा है। इस बजट में इलैक्ट्रीकल रेल ट्रांसपोर्ट को प्रमोट करने के लिए सोलर पॉवर जनरेशन, टूरिज्म डेस्टीनेशन को जोड़ने के लिए तेजस ट्रेन मुम्बई-अहमदाबाद जोड़ने के लिए हाई स्पीड ट्रेन 1150 ट्रेनों को पीपीपी मोड पर चलाना और कई स्टेशंस को री-डेवलप करने का प्रावधान इस बजट में किया गया है।

सभापति महोदया, नासिक एक धार्मिक स्थल है। यह प्रभु रामचंद्र के पद स्पर्श से पावन हुई भूमि कहलाती है। हर 12 साल में यहां पर कुंभ मेला लगता है। नासिक से त्र्यम्बकेश्वर 25 किलोमीटर है, नासिक से शिरडी 85 किलोमीटर है और सप्तश्रृंगी माता का मंदिर भी 85 किलोमीटर की दूरी पर है। नासिक में लाखों भक्त आते हैं। मैं रेल मंत्रालय से यह मांग करता हूं कि तेजस ट्रेन से नासिक को जोड़ा जाए।

सभापति महोदया, 1150 ट्रेनों को पीपीपी मोड पर चलाने का विचार रेल मंत्रालय को है। मैं इस पर यह सुझाव देना चाहता हूं कि जैसे उड़ान मंत्रालय ने एक रीजनल कनेक्टिविटी स्कीम निकाली थी और उसके माध्यम से सर्वसाधारण बहुत कम दाम में सफर कर सकते हैं। उदाहरण के तौर पर नासिक-अहमदाबाद और नासिक-हैदराबाद का सफर सिर्फ 1600 रुपये में होता है। उसी धरती पर ट्रेनों को पीपीपी मोड में चलाते समय, यात्रियों को ज्यादा भुगतान न करना पड़े, इसका भी विचार होना जरूरी है।

सभापति महोदया, वर्ष 2015-16 में देश में 300 रेलवे स्टेशंस को रीडेवलपमेंट करने की घोषणा हुई थी, लेकिन ऐसा सुना जाता है कि जब वहां पर टेंडर्स निकाले गए तो उसमें किसी ने भाग नहीं लिया। इसकी वजह से वह रीडेवलपमेंट रुक गया। मेरा यह सुझाव है कि जब हम रीडेवलपमेंट करते हैं, तो उन राज्यों या उन जिलों के जो भी ठेकेदार हैं, उनके साथ चर्चा करके

अगर नई पॉलिसी लाएंगे, तो निश्चित रूप से इसमें सफलता मिलेगी। पहली रीडेवलपमेंट की लिस्ट में नासिक आया हुआ है तो उसको प्राथमिकता दी जाए, मैं यहां इसकी मांग करता हूं।

सभापति महोदया, नासिक एक कृषि प्रधान जिला है, यहां पर प्याज और अंगूर बहुत बड़ी मात्रा में उत्पन्न होते हैं, और ये दोनों चीजें पेरिशेबल हैं। रेल मंत्रालय ने यहां पर कृषि ट्रेन की घोषणा की है। मैं मांग करता हूं कि नासिक ट्रेन को कृषि ट्रेन से जोड़ा जाए।

सभापति महोदया, रेल की सब-अर्बन हदों को बढ़ाने की जरूरत है। जैसे मध्य रेलवे में मुंबई से कसारा और मुंबई से कर्जत तक गाड़ियां चलती हैं तो कसारा से नासिक और कर्जत से पुणे तक हदें बढाई जाएंगी और वहां पर लोकल सर्विस शुरू करेंगे, तो मुझे ऐसा लगता है कि दोनों शहरों का डेवलपमेंट होगा और इन दोनों स्टेशंस के बीच में जो क्षेत्र आते हैं, उनका भी इसके माध्यम से विकास होगा।

सभापति महोदया, मुंबई-पुणे-नासिक को स्वर्ण त्रिकोण माना जाता है। मुंबई-पुणे और मुंबई-नासिक रेल कार्यरत है। नासिक-पुणे नई रेल लाइन को मान्यता भी दी जा चुकी है, उसका डीपीआर भी बन चुका है। मैं यह मांग करता हूं कि उसके डीपीआर को जल्द से जल्द मान्यता दे कर उसका काम जल्द से जल्द शुरू किया जाए।

सभापति महोदया, मेरा संसदीय क्षेत्र नासिक, भुसावल डिविजन में आता है और उसमें लगभग छ: लेवल क्रॉसिंग्स हैं। उनमें से लेबल क्रॉसिंग्स 80, 81, 84, 87, 88, इन सभी का ट्रेन व्हीक्यूलर यूनिट एक लाख से भी ज्यादा है, उसको मान्यता दे कर जल्द से जल्द काम शुरू किया जाए।

सभापति महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र नासिक से लगी हुई लगभग ढाई सौ एकड़ की जगह है, यहां पर सब इंफ्रास्ट्रक्चर रेडी हैं, रास्ते हैं, 33 केवी का सब-स्टेशन है, अस्पताल है, सभी इंफ्रास्ट्रक्चर होने के बावजूद इस जगह का सदुपयोग करने के लिए, मैं यहां पर इंजन ओवर आयलिंग कारखाने की मांग करता हूं।

सभापति महोदया, मुंबई-अहमदाबाद को हाई स्पीड ट्रेन से जोड़ा जा रहा है, वैसे ही जितनी भी इंटरसिटी ट्रेन्स हैं, उनको हाई स्पीड ट्रेन से जोड़ा जाए। उदाहरण के तौर पर नासिक से मुंबई पंचवटी एक्सप्रेस जाती है, उसको तीन घंटे पैतालीस मिनट लगता है, लेकिन राजधानी एक्सप्रेस को दो घंटे बीस मिनट लगते हैं। अगर इंटरसिटी ट्रेन्स को हाई-स्पीड पर चलाएंगे तो जितना खर्चा मुंबई-अहमदाबाद के लिए खर्चा आएगा, उसका सिर्फ दस प्रतिशत इसमें खर्चा आएगा, लेकिन 10 गुना ज्यादा पैसेंजर्स को फायदा होगा।

सभापति महोदया, आपने और मेरे पक्ष शिव सेना ने इस सदन में मुझे बात रखने की अनुमति दी है, इसके लिए मैं आभार प्रकट करता हूं। धन्यवाद।

***श्री गणेश सिंह (सतना):** मैं रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों पर अपने विचार प्रस्तुत कर रहा हूं।

रेल, जो पूरे देश को जोड़ती है, के विकास का यदि तुलनात्मक अध्ययन किया जाये तो 2014 से लेकर अब तक जितना रेलवे का विकास हुआ है, पहले कभी नहीं हुआ। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में देश ने जो प्रगति की है, उसमें रेलवे की महत्वूपर्ण भूमिका है। रेलवे को नई तकनीकी के साथ जोड़ा गया है। नई रेल लाईन, विद्युतीकरण, स्वच्छता, गाड़ियों की स्पीड, स्टेशनों का आधुनिकीकरण के जो कार्य इन 5 वर्षों में किये गये हैं उनके परिणाम जगह-जगह दिखाई दे रहे हैं। नये जो ऑन गोईंग प्रोजेक्ट हैं उनमें प्रगति हो रही है। दोहरीकरण तथा नई रेल लाइनों के निर्माण में बेहद प्रगति देखी जा रही है। मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना, मध्य प्रदेश से होते हुए ललितपुर सिगरौली रेल लाइन का निर्माण अत्यंत धीमी गति में है। सतना से नागौद के निर्माण कार्य को दिसम्बर, 2019 को पूरा होना था किंतु अभी तक 30% भी कार्य नहीं हो पाया। नागौद से पन्ना खजुराहो का कार्य अभी तक शुरू भी नहीं हो पाया। मेरी मांग है कि उक्त रेल लाइन का कार्य फास्ट ट्रैक में लेकर कई अलग-अलग स्थानों से कार्य प्रारंभ किया जाये।

जबलपुर, कटनी, सतना, इलाहाबाद के बीच विद्युतीकरण का कार्य अभी अधुरा होने से रेलवे को डीजल इंजन चलाने से बड़ी आर्थिक बोझ उठाना पड़ रहा है। अधूरे कार्य को अतिशीघ्र पूरा किया जाये। सतना से रीवा रेल लाइन में कैमा रेलवे स्टेशन जिसका विकास किया जा रहा है किंतु सतना शहर के साथ सड़क मार्ग से जोड़ने पर मजबूत प्रयास नहीं किये गये यदि आवागमन की पर्याप्त सुविधा नहीं होगी तो उस स्टेशन में दिल्ली जाने वाली गाड़ी को रोकना ठीक नहीं होगा। जबलपुर से सतना के बीच, उचेहरा सतना रीवा रेल लाइन के बीच प्रिज्म सीमेंट वम्होरी तथा बिरहुली सकटिया में रेलवे फाटक है, जो अक्सर बंद रहता है, इन तीनों स्थानों में रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाये।

---

* Speech was laid on the Table.

सतना रेलवे स्टेशन में 4 प्लेटफार्म बनाकर रेलवे कॉलोनी तरफ से निकास बनाया जाये। प्लेटफार्म नंबर-1 में दूसरा निकास द्वार बनाया जाये। एक्सीलेटर की स्थापना अभी तक नहीं हो पाया। मैहर स्टेशन में भी तीसरा चौथा प्लेटफार्म बनाकर निकास की व्यवस्था की जाये, यहां माँ शारदा का मंदिर है। लाखों श्रद्धालु आते हैं। मेरे लोक सभा क्षेत्र के मुरेही, अमदरा, धुनबारा, मदनपुर, उचेहारा, लगरगवां, सगमा, हाटी, जैतवारा खुरहा, चितहरा, मडगवां मानिकपुर स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जाये । सतना से रीवा रेल लाइन के बीच कैमा, सकटिया, वगहाई, तुर्की रेलवे स्टेशनों का समुचित विकास किया जाये तथा तुर्की रेलवे स्टेशन की एप्रोच रोड़ का सुधार कराया जाये। खुटहा रेलवे स्टेशन के पहले बस्ती के पास अंडर ब्रिज बनाया जाये क्योंकि गांव के बीचोंबीच रेल लाइन निकाली हुई है, आये दिन दुर्घटनायें हो रही हैं। सतना से मुम्बई के लिए सतना से नागहर, सतना से तिरूअन्नतपुरम, सतना से जयपुर, सतना से हरिद्वार के लिए नई यात्री गाड़ियां चलाई जायें। रीवा, इन्दौर को प्रतिदिन चलाई जाये , रीवा हबीबगंज संथाल रेवांचल एक्सप्रेस को एलएचवी कोच तथा महाकौशल एक्सप्रेस को एलएचवी कोच लगाये जायें क्षिप्रा एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाये तथा कामायनी एक्सप्रेस में प्रथम श्रेणी के डिब्बे लगाये जायें, रीवा- आनंद विहार में प्रथम श्रेणी का पूरा डिब्बा लगाया जाये।

रेल विकास निगम आरएलडीए के माध्यम से खाली पड़ी जमीन के विकास का कार्य शुरू है। सतना तथा मैहर रेलवे स्टेशन के पास बड़ी मात्रा में खाली जमीन पड़ी है, उसके विकास के लिए निविदा बुलाई जाये।

सतना तथा मैहर अत्यंत व्यस्ततम रेलवे स्टेशन है । इसको देखते हुए अप एवं डाउन सभी एक्सप्रेस गाड़ियों में वीआईपी कोटा उपलब्ध कराया जाये।

ललितपुर सिगरौली रेल लाइन के निर्माण में जिस किसी की जमीन अधिग्रहण की गई है उनके बच्चों को योग्यतानुसार नौकरी देने का कार्य शुरू किया गया था, अभी थोड़े दिनों पहले उस पर रोक लगा दी गई थी, उसे शत प्रतिशत लागू किया जाये ताक समानता बनी रहे, भेदभाव न होने पाये ।

मैं रेल मंत्री जी का ध्यान खानपान तथा गाड़ियों की स्वच्छता एवं सुरक्षा की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूं। रीवा आनन्द विहार, जबलपुर- निजामुद्दीन, इन्दौर - रीवा, कामायनी एक्सप्रेस, हावड़ा - मुम्बई, सारनाथ एक्सप्रेस, चित्रकूट एक्सप्रेस, कामायनी एक्सप्रेस गाड़ियों की स्वच्छता, सुरक्षा तथा खानपान की व्यवस्था को चुस्त दुरूस्त करने की जरूरत है। सतना तथा मैहर स्टेशनों में दिव्यांगों एवं विधवा महिलाओं के लिए जीविका चलाने हेतु स्टाल अलाट किये जायें, जो मेरे क्षेत्र के प्रमुख उत्पाद हैं, जैसे रामपुर बछेलाल का खुरचन तथा प्रमुख व्यंजन इन्द्रहर, रिकमथ दाल पूड़ी के विक्रय हेतु स्टाल अलाट किये जायें। सतना रेलवे स्टेशन को जोड़ने हेतु ओवर ब्रिज से लेकर सिटी कोतवाली तक सड़क निर्माण कराया जाये।

मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना में रेलवे संबंधी कुछ महत्वपूर्ण कार्य हैं जिनकी लम्बे समय से मांग है और मैं लगातार आपसे पत्राचार कर मुलाकात करता रहा हूं, जो बिन्दुवार निम्नलिखित हैं-

यात्री गाड़ी नं0 12185/12186 रेवांचल एक्सप्रेस, 12189/12190 महाकौशल एक्सप्रेस एवं गाड़ी नं0 12321/12322 हावड़ा मुम्बई मेल में एलएचबी कोच लगाया जाये । सतना एवं मैहर रेलवे स्टेशन में चौथे प्लेटफार्म का निर्माण किया जाये एवं चौथे प्लेटफार्म की तरफ से निकासी भी शुरू की जाये । रीवा इन्दौर एक्सप्रेस गाड़ी नं0 11703/11704, रीवा नागपुर एक्सप्रेस गाड़ी नं0 22135/22136 और इलाहाबाद मुम्बई दुरंतो एक्सप्रेस गाड़ी नं012293/12294 की सेवाएं नियमित की जायें । मझगवां रेलवे स्टेशन में कामायनी एक्सप्रेस गाड़ी नं0 11071/11072 और मानिकपुर कटनी डी.यू.एम. का घुनवारा में हाल्ट स्टॉपेज दिया जाये। सतना कटनी रेल मार्ग में उचेहरा रेलवे फाटक पर, रीवा सतना रेल मार्ग के बिरहुली तथा बम्हौरी में और सतना से मझगवां रेल मार्ग में खुटहा रेलवे फाटक पर अंडर ब्रिज का निर्माण किया जाये।

सतना के कैमा स्टेशन को बड़े रूप में विकसित कर कोच डिपो बनाया जाये क्योंकि रीवा के यार्ड में जगह नहीं बची है इसलिए सतना में टर्मिनल एवं अनुरक्षण की सुविधा दिया जाये ताकि नई यात्री गाड़ी चलाई जा सके। पश्चिम मध्य रेलवे के उचेहरा रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म में शेड की लम्बाई बढ़ाई जाये एवं प्रवेश द्वार का सौन्दर्यीकरण भी किया जाये। यात्री गाड़ी नं0

22161/22162 राजरानी एक्सप्रेस जो भोपाल से दमोह चलती है उसे रीवा-सतना तक चलाया जाये। सतना जिले में कैमा के पास मेमू कार शेड की स्थापना की जाये। सतना जिला रेलवे को सबसे अधिक आय देने वाला स्टेशन है। सतना में इंडस्ट्रियल एरिया तथा कई सीमेंट कम्पनियां हैं लेकिन यहां रेलवे का कोई कारखाना नहीं है। मेमू कार शेड की बड़ी आवश्यकता है। सतना, पन्ना, खजुराहो, प्रोजेक्ट बहुत धीमी गति से चल रहा है इस गति से काम चलेगा तो ट्रैक तैयार होने में 15 वर्ष लग जायेंगे । रीवा मिर्जापुर जो नई लाईन का सर्वे कम्प्लीट हो चुका है उसे बनाने की स्वीकृति दी जाये ।

*SHRI GOPAL SHETTY (MUMBAI-NORTH): I would like to put on record in that in my electoral constituency North Mumbai Kandivali and Malad Stations east side do not have sufficient access. Thousands of passengers are daily using one legally approved access as present. I am raising this issue through my several letters' discussion with G.M. (Railways) but no proper serious attention has been given till date. If any untoward incident takes place there, it would be a worst threat to human life.

Secondly, station development of Dahisar, Kandivali and Malad is also not moving up to the expectation just like Borivali which is one of the finest developed station in western suburb. I must put on record this also and compliment G.M. (Railways), Mumbai and his related team. The number of deaths in the city of Mumbai Railways is definitely reduced by 25%, i.e. from ten deaths per day to seven. More door closure trains and human attention will further reduce this number and save human lives. I am demanding for a ladies' AC door closure train. In the past Budget speech, I have brought it to the notice of the Railway Minister, Shri Piyush Goyalji expecting the same at the earliest.

I have travelled myself in trains for a long period. So, I know the difficulties of Railways. So, here I would like to give my suggestion that at least two trains in the morning and two in the evening should start very soon so that the working-class women get some relax. And here I would also suggest

---

* Speech was laid on the Table.

that the fare of (pass) season ticket must be reasonably affordable for the women travellers. We should not go on for more technicality that if we do this then men travellers will also demand the same. In Delhi, Kejriwal Government is providing free bus service to all ladies bus travellers.

I would also like to put on record that cleanliness in all railway stations is well appreciated by the people on behalf of citizens of Mumbai city. I compliment to the Railway Minister and also entire officers and staff of Railways. I also demand that all ongoing pipeline projects of suburban Railways be taken on war footing base and complete at the earliest.

I support the Railway Budget and expect the best.

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): माननीय सभापति महोदया, आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की माँग पर चर्चा करने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

भारतीय रेलवे दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क है। कुल 68 हजार किलोमीटर लम्बे भारतीय रेलवे के विशाल नेटवर्क के तहत 22 हजार ट्रेनें चलाई जाती हैं, जो रोजाना 15 लाख लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाती हैं। इसके लिए रेल पटरियों, पुलों, सिग्नल और दूरसंचार जैसी विभिन्न प्रणालियों को चुस्त-दुरुस्त रखने की आवश्यकता होती है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में केन्द्र सरकार ने रेलवे में निवेश को जोरदार तरीके से बढ़ाया है ताकि मौजूदा सुविधाओं को बनाए रखने के साथ उनकी बढ़ती आवश्यकताओं को भी पूरा किया जा सके। पिछले पाँच वर्षों में रेलवे का आवंटन बढ़ाकर 5.30 लाख करोड़ रुपये किए जा चुके हैं। यह मोदी सरकार की प्रतिबद्धता की ही देन है कि जहाँ वर्ष 2009 से 2014 के दौरान रोजाना औसतन 4.1 किलोमीटर नई रेल लाइनें बिछाई गई थीं, वहीं अब 6.53 किलोमीटर दैनिक औसतन दर से रेल लाइनें बन रही हैं।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान लम्बित रेल परियोजनाओं की ओर आकृष्ट कराना चाहती हूँ। बिहार में 34 नई रेल लाइन की परियोजनाएँ वर्षों से लम्बित हैं, जिनमें मेरे क्षेत्र के अंतर्गत सीतामढ़ी भाया शिवहर होते हुए बापूधाम मोतिहारी रेल लाइन परियोजना भी शामिल है। एक तरफ माँ जानकी की जन्म स्थली सीतामढ़ी है, तो दूसरी तरफ बापू की कर्मभूमि मोतिहारी दोनों शामिल हैं। मोतिहारी से जुड़ा हुआ मेरा संसदीय क्षेत्र है। ऐसे ऐतिहासिक स्टेशनों को शिवहर से जोड़ने वाली 77 किलोमीटर रेल लाइन, जिसकी माँग मैं वर्षों से कर रही हूँ, का नहीं बनना दुर्भाग्यपूर्ण है।

मैं शिवहर की सांसद हूँ। वहाँ के लोग कहते हैं कि हमने आपको सांसद बनाया है और आप रेल नहीं ला रही हैं। हमने आपको तीन बार सांसद बना दिया है। जब वर्ष 2009 में प्रधान मंत्री जी वहाँ गए थे, उस समय वे प्रधान मंत्री नहीं थे, लेकिन वे वहाँ बोलकर आए थे कि हम

आपको डिग्री कॉलेज और रेलवे लाइन देंगे। आज मैं माँग करती हूँ, रेल मंत्री जी यहाँ बैठे हुए हैं, मैं उनसे आग्रह करती हूँ कि वे इस काम को पूरा करें।

मैं समझती हूँ कि नक्सल क्षेत्र, जबकि शिवहर जिला रेल लाइन से अछूता रह गया है, शुरुआत में नक्सल जिला सीतामढ़ी से शिवहर 28 किलोमीटर नई रेल लाइन बनाने के लिए प्रस्तावित है। इसकी डीपीआर बन चुकी है, जिस पर सरकार को अमल करने की आवश्यकता है। हम सब जानते हैं कि भारतीय रेल का कायाकल्प करने हेतु इसकी क्षमता में बढ़ोतरी करना नितांत आवश्यक है, इसके लिए रेलवे ने दो डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर परियोजनाएँ शुरू की हैं, जिनके शुरू हो जाने से माल ढुलाई के कारोबार में रेलवे को काफी मुनाफा होगा। रेलवे द्वारा 29,486 करोड़ की लागत से 33,658 किलोमीटर रेल लाइनों का विद्युतीकरण जारी है, जिनमें मेरे संसदीय क्षेत्र से गुजरने वाली नरकटियागंज-सीतामढ़ी रेल खंड भी शामिल है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी के प्रति हृदय से आभार व्यक्त करती हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी से मेरी माँग है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत सीतामढ़ी-नरकटियागंज रेल खंड पर अवस्थित गुरहनवा, कुंडवा, चैनपुर, ढेंग, रीगा, घोड़ासहन एवं बैरगनिया रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के लिए प्रतिक्षालय, शौचालय, पेयजल, ऊपरी पैदल पुल, स्टेशन प्रवेश पर रैंप आदि की व्यवस्था की जाए।

घोड़ासन आदर्श रेलवे स्टेशन है, इसके पूर्वी समपार फाटक 12-सी, जो मुख्य बाजार पर स्थित है, पर जनहित में वहाँ ऊपरिगामी पुल या अंडरपास का निर्माण कराया जाए, जिसके लिए मैं पूर्व में भी माँग कर चुकी हूँ।

यात्रियों की संख्या को देखते हुए दैनिक पैसेंजर ट्रेनों में डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए। रीगा एवं ढेंग स्टेशन पर सुगौली-पाटलिपुत्र इंटरसिटी ट्रेन, जिसकी संख्या 75215/75216 है, का ठहराव सुनिश्चित किया जाए, जो लगातार जनहित में जारी रहे, ऐसी माँग मैं मंत्री महोदय से करना चाहती हूँ।

मैं यह भी कहना चाहूँगी कि सीतामढ़ी-नरकटियागंज रेल खंड पर जो डेमू ट्रेन्स चल रही हैं, उनमें डिब्बों की संख्या काफी कम हैं। इनमें चढ़ने वाले यात्री मारामारी करने लगते हैं, जिसके कारण लोगों की परेशानियाँ बढ़ती जा रही हैं। इसलिए उनमें डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए।

उसमें चढ़ने वाले मारामारी करने लगते हैं, जिससे लोगों की परेशानी बढ़ती जा रही है। इसलिए, डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए। मां जानकी की जन्मस्थली सीतामढ़ी से पाटलीपुत्र के बीच यात्री परिचालन में हो रही असुविधा को देखते हुए कम से कम एक जोड़ी दैनिक ट्रेन का परिचालन बढ़ाया जाए तथा ट्रेन संख्या – 12565 और 12566, सुपरफास्ट बिहार संपर्क क्रांति, जो दरभंगा से नई दिल्ली वाया समस्तीपुर, मुज़फ्फरपुर होते हुए जाती है, जिसका परिचालन दरभंगा से सीतामढ़ी, मुज़फ्फरपुर होते हुए दिल्ली तक जनहित में किया जाता है।

सभापति महोदया, मैं बस दो लाइन और बोलूंगी। अंत में, मैं सरकार द्वारा उठाए गए कदम सोलर पावर ग्रिड रेल पटरी के किनारे पड़ी अनुपयोगी भूमि पर बनेगी, का भी स्वागत करती हूं, क्योंकि यह एक तरफ पर्यावरण की दृष्टि से एक महत्वपूर्ण कदम है और दूसरी तरफ इससे रोज़गार के अनेक अवसर प्रदान किए जाएंगे।

सभापति महोदया, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं और रेल मंत्री जी को आभार व्यक्त करती हूं।

*SHRI THOL THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM): Hon. Madam Chairperson, Vanakkam. I thank you for giving me this opportunity to express my views on the Demands for Grants pertaining to Railways in this august House. I want to stress my demand that there should be a separate Budget for Railways as it was in the past. Secondly Railways should never be privatized. If there is an effort being made by the Government in this regard, that should be given up. Southern Railways has been neglected in this Budget as usual. Particularly Tamil Nadu has been neglected. There are no announcements for new rail routes. Besides, there is no adequate allocation of funds for the rail routes announced earlier as well. This is highly disappointing. While making appointments in Railways in Tamil Nadu, those who do not belong to Tamil Nadu are getting employment. As a result the people belonging to Tamil Nadu are denied their employment opportunities in Railways. Large number of persons are affected. Moreover it becomes difficult to extend the facilities to passengers in satisfactory manner. Officers who do not know Tamil are being appointed in Southern Railways and as a result of which there is a danger of accidents taking place because of communication gap or misunderstanding of the official orders. Therefore it is my duty to register in this august House that the Officers knowing the regional language should be appointed in the respective Zones of Railways in order to avoid accidents due to communication gap. A new rail route named the East Coast Railway line

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

between Chennai and Cuddalore has been cancelled last time. There is a lot of difficulty in the transport sector due to the withdrawal of this new rail route in Tamil Nadu.

I therefore urge upon the Hon Union Minister to kindly think about implementing this new railway route with full vigour benefitting Tamil Nadu. Chidambaram is a world famous pilgrim centre. Lord Nataraja temple is situated in Chidambaram. Devotees come to Chidambaram from all the parts of the country and abroad every day. I therefore request that Chidambaram Railway Station should be upgraded as a Railway Junction. I request the Hon Minister to start a new railway line between Chidambaram and Salem via Jayamkondam, Ariyalur, Perambalur and Namakkal at the earliest. Kisan Express train is announced in the Budget for the welfare of farmers of this country.

19.38 hrs (Hon. Speaker *in the Chair*)

My demand to the Hon Railway Minister is to operate Kisan train between Chennai and Chidambaram via Tiruchy. I also request for introduction of Tejas super fast train from Chennai to Madurai via Chidambaram. Train between Faizabad and Rameswaram do not have a stoppage at Chidambaram. Large number of passengers need to be de-boarded at Chidambaram. There is a need for this stoppage at Chidambaram. I therefore request you for ensuring stoppage of this train at Chidambaram Railway Station. There is no new rail line between Thanjavur and Ariyalur. I request that a new rail route should be laid between Thanjavur and Ariyalur. The

Express train service between Tiruchy and Bengaluru has been cancelled as of now. This Express train should be operated between Tiruchy and Bengaluru via Virudhachalam and Ariyalur. The Salem-Virudhachalam Passenger train should be extended up to Ariyalur, which is an important place in my Chidambaram constituency. I also request that all the special trains originating from Chennai should have stoppages at Ariyalur and Chidambaram. While making these demands I request the Hon. Minister to give up privatization as it is affecting the employment opportunities available with the biggest employer of our country. Indian Railways is known for its name and fame. It is a very big organization of repute. Indian Railways should never be privatized at any cost. I make a fervent appeal in this regard. Thank you for this opportunity.

श्री राजू बिष्ट (दार्जिलिंग): महोदया, धन्यवाद। सबसे पहले मैं इस ट्रांसफॉर्मेटिक बजट के लिए प्रधान मंत्री जी, वित्त मंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं और उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं। इस बजट से यह तय है कि भारत में जो रेल कनेक्टिविटी है, वह काफी इम्प्रूव हो जाएगी। बजट के अंदर करीब 1.61 लाख करोड़ के आस-पास का प्रावधान किया गया है। इस बजट की सबसे बड़ी विशेष बात यह है कि रेल किसान की घोषणा हुई है। मेरे क्षेत्र में भी बहुत अच्छे संतरे, इलायची, अनन्नास और बहुत अच्छे सुंदर फूल काफी मात्रा में होते हैं, तो मुझे लगता है कि उनको नेशनल और इंटरनेशनल लेवल का मार्केट मिलेगा। रेल मंत्री से अपने क्षेत्र की बात रखने से पहले एक सुझाव जरूर रखना चाहूंगा। हम जो क्रॉस सब्सिडी करते हैं, उसके कारण हिन्दुस्तान में जो मालगाड़ी का भाड़ा है, वह बहुत महंगा हो जाता है। पैसेंजर की क्रॉस सब्सिडी कहीं न कहीं मालगाड़ी में डालते हैं तो मुझे लगता है कि उस ओर ध्यान देना चाहिए। क्योंकि आप देखेंगे कि अगर 1 टन कोई भी चीज यहां से बेंगलुरु ले जानी हो तो ट्रक से भी उतना ही खर्चा आता है और रेल से भी उतना ही खर्चा होता है। हम इस चीज की ओर ध्यान दे सकते हैं।

सर, मैं अपने क्षेत्र के कुछ विषय आपके सामने रखना चाहूंगा। दार्जलिंग की डी.एच.आर. लाइफलाइन है, यानी दार्जलिंग, हिमालय रेलवे। यूनेस्को ने उसको मान्यता भी दी है, लेकिन अंग्रेजों की बनाई हुई पटरी और ट्रेनें काफी पुरानी हो गई हैं तो मेरी सरकार से एक मांग है कि क्योंकि वे अलग टेक्नोलॉजी की ट्रेनें हैं, उनके ड्राइवर अलग होते हैं, उनका मेंटेनेंस का तरीका अलग है और अलग प्रकार की स्किल चाहिए। जो बड़े ब्रॉडगेज हैं, वे उसके साथ तुलना में मेल नहीं खाते हैं। मेरी एक मांग है कि अगर हम डी.एच.आर. को अलग एक सेपरेट डिवीजन क्रिएट करें तो मुझे लगता है कि उसका बहुत उत्थान होगा। यूनेस्को का जो एस.ओ.पी. है, उसको ध्यान में रखकर ओवरऑल मॉडिफिकेशन की आवश्यकता है। जो बहुत सारी अनफिल्ड वैकेंसीज हैं, उनको भर्ती करने की आवश्यकता है। जो 14 यूथ लोग हैं, वे अप्रेंटिस करके अभी तक रुके हुए हैं, उनको परमानेंट करना है। दार्जलिंग के अंदर एक स्थान है, जहां डी.एच.आर. की बहुत बड़ी वर्कशॉप है, उसको भी अपग्रेड करने की आवश्यकता है।

मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि कुर्सेओंग के अंदर प्रिंटिंग प्रेस बंद हो गई थी, लेकिन रेलवे मिनिस्टर ने उसको म्यूजियम बनाने की अनुमति दे दी है। एक बहुत बड़ा मुद्दा है कि सिलीगुड़ी सेवोक से लेकर सिक्किम तक एक 45 किलोमीटर की रेल परियोजना चल रही है। वह अपने आप में एक बहुत ही अद्भुत परियोजना है, मैं उसका स्वागत करता हूं। वह 39 किलोमीटर सिर्फ अण्डरग्राउण्ड है और करीब-करीब 14 टनल से गुजरकर यह रेल मार्ग जाएगा। इस पूरे क्षेत्र में 24 गांव आते हैं, लेकिन वे सभी 24 गांव फॉरेस्ट विलेज के अंदर आते हैं। अभी यह हुआ कि एफ.आर.ए. 2006 बंगाल और पूरे देश में लागू हुआ, लेकिन दार्जलिंग और कालिम्पोंग डिस्ट्रिक्ट में लागू नहीं हुआ। उसके कारण सैकड़ों लोगों को जो कंपेंसेशन मिलना चाहिए था, वह नहीं मिला। उसके साथ ही उनकी रिहैब फैसिलिटी होनी थी, वह भी नहीं हो रही है तो कहीं न कहीं केन्द्र सरकार पर आरोप लगाया जा रहा है। मैं इस मंच से कहना चाहूंगा कि रेलवे ने सारा पैसा बंगाल सरकार को दिया है, लेकिन बंगाल सरकार ने एफ.आर.ए. एक्ट दार्जिलिंग में लागू नहीं किया, जिसके कारण वहां के लोग कंपेसेशन को लेकर वंचित हैं और उल्टा जो टी.एम.सी. के कार्यकर्ता हैं, दो दिन पहले वहां गोली चली और वहां दो लोगों को गोली लगी थी। उसमें वे दोनों घायल हो गए। उस रेल परियोजना के अंदर कॉन्ट्रैक्ट उठाने के लिए टीएमसी और जीटीए चलाने वाले लोग हैं, वे आपस में रोज भिड़ रहे हैं। इसकी वजह से आम लोगों को नुकसान हो रहा है।

मैं रेल मंत्री जी से यह चाहूंगा कि जब तक यह एफआरए एक्ट लागू नहीं होता, तब तक उस काम को रोक दें। मैं चाहता हूं कि विकास हो, लेकिन मैं यह नहीं चाहूंगा कि मेरे लोगों की छाती पर गोली मारकर कोई भी विकास कार्य हो। सिलीगुड़ी एक बहुत पुराना स्टेशन है। यदि हम उसको विकसित करते हैं, तो दूर की रेलवे लाइन्स हैं, जो दिल्ली जाती हैं, वे उससे जुड़ेंगी। चूंकि एनजीपी में बहुत बड़ा कंजेशन होता है, क्योंकि एनजीपी चिकेन नेक होने के कारण पूरा नॉर्थ-ईस्ट कनेक्ट करता है। अगर हम सिलीगुड़ी को कनेक्ट करते हैं, तो काफी ट्रैफिक हम कम कर सकते हैं। इसी तरह बागडोगरा, नक्सलबाड़ी और चोपड़ा- इन तीन जगहों पर दूर यात्रा वाली ट्रेनें रोकी जाएं, तो एनजीपी का ट्रैफिक भी कम हो सकता है और वहां के लोगों को सुविधा भी मिलेगी।

अभी भी मेरे क्षेत्र में जो रेलवे क्रॉसिंग्स हैं, वहां आए दिन ट्रैफिक का इश्यू रहता है। बागराकोट रेल क्रॉसिंग और एनटीएस मोर सिलीगुड़ी को बनाने की आवश्यकता है। गुलमा रेलवे स्टेशन अपने आप में एक हेरिटेज रेलवे स्टेशन है। इसको अपग्रेड करने की आवश्यकता है। मैं एक बार पुन: रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा। मैंने अपने क्षेत्र के जो भी बिंदु रखे, मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी उन पर विशेष कृपा करें। खासकर सिवक-रंगपो का जो रेल प्रोजेक्ट है, उस पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, आज रेल अनुदान की मांग पर जो भी माननीय सदस्य यहां उपस्थित रहेंगे, उन सभी को अवसर दिया जाएगा।

*श्री परबतभाई सवाभाई पटेल (बनासकांठा): आम जनमानस की भावनाओं का सम्मान करते हुए हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी की दृढ़ इच्छा शक्ति तथा दूरदृष्टि एवं माननीय अमित शाह जी की कूटनीति एवं साहस के दम पर कड़े कदम उठाकर देश में कई अभूतपूर्व परिवर्तन किये हैं, जिसकी प्रशंसा आज देश का आम नागरिक कर रहा है। इससे जाहिर होता है कि सरकार की मंशा और दृष्टिकोण कितनी उच्च प्रकार की है। यह सरकार जाति, धर्म से ऊपर उठकर सबका साथ, सबका विकास के अपने पथ पर अग्रसर है। इसके लिए भारत सरकार की जितनी भी प्रशंसा की जाये कम है।

अब मैं अपने विषय पर आता हूं। रेल विभाग अपने आप में एक विस्तृत एंवं महत्वपूर्ण विभाग है। भारत सरकार द्वारा 11000 ट्रेनों का संचालन प्रतिदिन किया जा रहा है, जिसमें 7000 यात्री ट्रेनों का संचालन हो रहा है। इन ट्रेनों में प्रतिदिन लगभग 13 लाख यात्री सफर करते हैं। इससे सहज ही अनुमान लगाया जा सकता है कि ट्रेनों का हमारे जीवन में कितना महत्वपूर्ण स्थान है। ट्रेनें साधारण एवं मध्यमवर्गीय लोगों के आवागमन का यह एक महत्वपूर्ण साधन है।

भारत सरकार ने रेलवे के महत्व को ध्यान में रखते हुए रेलवे विभाग के चहुंमुखी विकास के लिए इस वर्ष 2020-2021 के लिए 1.60 लाख करोड़ रूपये बजट का प्रावधान किया है, जो गत वर्ष की अपेक्षा 3 प्रतिशत अधिक है। इससे ज्ञात होता है कि भारत सरकार की सोच रेलवे के प्रति कितनी सकारात्मक है। रेलवे जैसे अति महत्वपूर्ण विभाग के लिए भारत सरकार का यह कदम अत्यंत ही प्रशंसनीय एवं सराहनीय है। वर्ष 2020-21 के बजट में किसानों को हो रही कठिनाइयों को दूर करने के लिए भारत सरकार द्वारा पीपीपी मॉडल के माध्यम से विशेष किसान रेल चलाई जायेगी। इस रेल के माध्यम से किसानों द्वारा उत्पादित मिल्क डेयरी उत्पाद, मीट, मछली आदि को सुरक्षित तरीके से एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजे जाने की समुचित योजना बनायी गई है। इस ट्रेन में ऐसे कोच की व्यवस्था की गई है जिसमें उत्पाद को सुरक्षित रखने के लिए रेफ्रिजरेटर

* Speech was laid on the Table.

की समुचित व्यवस्था होगी, जिससे कृषि उत्पाद को गंतव्य स्थान तक सुरक्षित पहुंचाया जा सके। इसके पहले किसान माल खराब होने के डर से डेयरी मिल्क उत्पाद एवं मत्स्य उद्योग से संबंधित माल बाहर नहीं भेज पाते थे जिसके कारण उन्हें उनके उत्पाद का समुचित मूल्य नहीं मिल पाता था। अब इस ट्रेन के संचालन से किसानों को अपने उत्पाद का समुचित मूल्य मिल सकेगा। इस राष्ट्रहित निर्माण के कार्य में बहुत सी निजी कम्पनियों ने सहयोग देने के लिए अपनी-अपनी इच्छा जाहिर की है। इस प्रकार की व्यवस्था ट्रेनों में होने से व्यापार को काफी हद तक बढ़ावा मिलेगा। किसानों की आय को दोगुना करने के लिए ही भारत सरकार ने इस योजना का शुभारंभ किया है। किसानों के हित में भारत सरकार द्वारा उठाया गया यह कदम अत्यंत ही सराहनीय है। मैं इस कदम की प्रशंसा करता हूं।

पीपीपी मॉडल योजना के तहत ही भारत सरकार ने देश के चार रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास कर आधुनिक सुख-सुविधाओं से सुसज्जित करने का लक्ष्य रखा है, जिसके तहत यात्रियों को आधुनिक प्रकार की सेवाएं प्रदान की जायेंगी। वर्ष 2020-21 के बजट में भारत सरकार द्वारा पीपीपी मॉडल ट्रेन योजना के तहत 150 नई ट्रेनों का संचालन किया जायेगा। हमारे देश में ट्रेनों में यात्रा करने वाले यात्रियों की दृष्टि से ट्रेनों की समुचित व्यवस्था नहीं है। ज्यादातर यात्रियों को आरक्षण कराने के बावजूद बिना बर्थ के ही सफर करना पड़ता है, जिसके कारण उन्हें भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। ट्रेनों में यात्रियों की दिन-ब-दिन हो रही भारी वृद्धि से यात्रियों को हो रही असुविधा को दूर करने के लिए भारत सरकार द्वारा पीपीपी मॉडल योजना के तहत नई ट्रेनों के संचालन की योजना बनाई गई है। इन नई ट्रेनों के संचालन से यात्रियों को ट्रेनों में हो रही असुविधा से निजात मिलेगी और उनकी यात्रा भी सुचारू रूप से सम्पन्न हो सकेगी। इस योजना के तहत ट्रेनों के संचालन के लिए मैं अपनी सरकार का तहे दिल से शुक्रिया अदा करना चाहता हूं, जिन्होंने यात्रियों की समस्या को दूर करने के लिए एक नया दृष्टिकोण अपनाया। यह अपने आप में अभूतपूर्व एवं साहसी कदम है।

भारत सरकार द्वारा रेलवे विभाग को और अधिक प्रतिष्ठित और विस्तृत बनाने के लिए देश के प्रतिष्ठित पर्यटन स्थलों को जोड़ने के लिए तेजस जैसी अन्य कई नई ट्रेनों के संचालन की योजना बनायी गयी हे। इस योजना के तहत देश के सभी पर्यटन स्थलों को आपस में जोड़ा जायेगा। इससे पर्यटन में बढ़ावा मिलेगा और आधुनिक सुख-सुविधाओं को पाकर देश-विदेश के पर्यटक इन पर्यटन स्थलों पर आने-जाने के लिए आकर्षित होंगे। इससे जहां आसपास के लोगों को रोजगार प्राप्त होगा, वहीं भारत सरकार को भी अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी। इस दूरदर्शी योजना के संचालन के लिए मैं अपनी सरकार को बधाई देता हूं।

भारत सरकार ने यात्रियों की बढ़ोत्तरी एवं परेशानी को ध्यान में रखते हुए नई रेलवे लाइन बिछाये जाने हेतु 12000 करोड़ रूपये के बजट का प्रावधान किया है। इससे दूर-दराज के इलाके जो आज तक रेलवे लाइन से कटे हुए हैं, उन्हें जोड़ने का कार्य किया जायेगा, जिससे दूर-दराज के लोग भी आसानी से रेल जैसी महत्वपूर्ण सुविधा का लाभ उठा सकें और आसानी से अपने गंतव्य तक सफर कर सकें। भारत सरकार का यह एक सराहनीय कदम है। भारत सरकार का यात्रियों के हित में यह बहुत बड़ा योगदान है। यात्रियों को हो रही रोजमर्रा की परेशानी को दूर करने के लिए छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने हेतु भारत सरकार द्वारा 2250 करोड़ रूपये का प्रावधान किया जायेगा। इस बजट से छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जाएगा। छोटी लाइन होने के कारण यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता था क्योंकि लम्बी दूरी की ट्रेनें छोटी लाइनों से होकर नहीं गुजर पाती हैं। अब जब छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जायेगा तो लम्बी दूरी की ट्रेनें भी उन स्टेशनों से गुजरने लगेंगी, जहां अभी तक ये ट्रेनें नहीं आ पाती थी। इस कदम से यात्रियों को काफी लाभ होगा। यह छोटी लाइन के यात्रियों के लिए बहुत बड़ी सौगात होगी। इसके लिए मैं भारत सरकार को बधाइ देता हूं। भारत सरकार ने रेलवे लाइन के दोहरीकरण हेतु 700 करोड़ रूपये का प्रावधान इस वर्ष 2020 के बजट में रखा है। यह अपने आप में एक महत्वपूर्ण कदम है। सिंगल लाइन होने के कारण एक्सप्रेस एवं लम्बी दूरी की ट्रेनों को पार कराने के लिए कम दूरी की ट्रेनों को घंटों तक रोक कर रखना पड़ता है जिससे यात्रियों को

भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है और ट्रेनें भी घंटों तक लेट हो जाती हैं जिससे रेलवे विभाग को भी संचालन में भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। अब जब सिंगल लाइन से रेलवे लाइन का दोहरीकरण हो जायेगा तो इस समस्या से निजात मिल जायेगी और ट्रेनें भी समय से अपने गंतव्य स्थल पर पहुंच सकेंगी। साथ ही यात्रियों को भी असुविधा का सामना नहीं करना पड़ेगा। भारत सरकार का यात्रियों के हित में यह एक सराहनीय कदम है।

भारत सरकार द्वारा वर्ष 2020 के बजट में सिग्नल एवं टेलीकॉम हेतु 1650 करोड़ रूपये का प्रावधान किया गया है। सिग्नल एवं टेलीकॉम में खामी होने के कारण आये दिन ट्रेनें दुर्घटना का शिकार हो जाती हैं। इस खामी को दूर करने के लिए आधुनिक सिग्नल एवं टेलीकॉम की व्यवस्था प्रदान करने के लिए भारत सरकार ने यह कदम उठाया है। इसके लिए मैं भारत सरकार को धन्यवाद देता हूं। इस वर्ष रेल विभाग द्वारा माल ढुलाई का लक्ष्य 1265 मिलियन टन रखा गया है जो गत वर्ष की तुलना में 3.4 प्रतिशत की वृद्धि के साथ 42 मिलियन टन माल की अधिक ढुलाई हो सकेगी। इससे किसान भाइयों के साथ व्यापारियों का गत वर्षों की अपेक्षा इस वर्ष अधिक सामान एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजे जाने में सहूलियत मिलेगी जिससे किसानों, व्यापारियों के साथ भारत सरकार को भी अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी।

भारत सरकार द्वारा मुम्बई से अहमदाबाद तक हाई स्पीड ट्रेन चलाई जायेगी, जिसे वर्ष 2023 तक पूर्ण कर लिया जायेगा। इतने कम समय में इस योजना को पूर्ण करना रेलवे विभाग की ऐतिहासिक उपलब्धि होगी। यह बहुत ही कम समय में मुम्बई से अहमदाबाद की दूरी तय करेगी। यह अत्याधुनिक सुविधाओं से सुसज्जित होगी। इस ट्रेन का संचालन यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखकर किया गया है, जिससे यात्रियों को यात्रा में कम समय के साथ ही आनन्द का भी एहसास हो। इसके साथ ही बेगलुरू-चेन्नई ट्रेन प्रोजेक्ट भी इसके अंतर्गत 2023 तक पूर्ण करने की समय-सीमा तय की गई है। रेलवे विभाग का यह सराहनीय कार्य है।

भारत सरकार ने वर्ष 2020-21 के बजट में 27000 किमी0 रेलवे ट्रैक का विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा है। महोदय, ट्रेनों के समय से आवागमन हेतु यह कदम काफी सार्थक सिद्ध

होगा। इस कार्य के लिए मैं सरकार की सराहना करता हूं। भारत सरकार ने वर्ष 2020-21 के बजट में 92993.07 करोड़ रूपये के वेतन भुगतान हेतु प्रावधान किया है जो पिछले वर्ष की तुलना में लगभग 6000 करोड़ रूपये अधिक है। यह सरकार की रेलवे विभाग में कार्यरत कर्मचारियों के प्रति सकारात्मक सोच को दर्शाता है। इस कार्य के लिए मैं अपनी सरकार की सराहना के साथ ही प्रशंसा भी करता हूं।

हमारी सरकार का ध्येय है सबका साथ, सबका विकास। भेदभाव रहित विकास और उसी दिशा में यह सरकार आगे बढ़ रही है। रेल मंत्री जी ने रेलवे को निरंतर प्रगति की दिश में बढ़ाने का कार्य किया है। एक बार फिर मैं माननीय प्रधानमंत्री जी तथा रेल मंत्री जी को इस ऐतिहासिक बजट को पेश करने के लिए बहुत - बहुत बधाई देता हूं तथा इसका समर्थन करता हूं।

श्री दिलेश्वर कामैत (सुपौल) : महोदय , आपने मुझे वर्ष 2020-21 के लिए रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांग पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र सुपौल की चिर-लंबित परियोजनाएं – सहरसा-सुपौल-सरायगढ़ तथा फारबिसगंज खण्ड का आमान परिवर्तन का काम सुपौल तक हो गया है और उस पर रेल परिचालन भी हो रहा है। सुपौल से सरायगढ़ तक का काम भी पूरा हो गया है तथा सीआरएस इंस्पेक्शन भी हो चुका है, जिस पर शीघ्र ही गाड़ी का परिचालन किए जाने की संभावना है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में नई रेल परियोजना सुपौल-अररिया-गलगलिया के जमीन अधिग्रहण का काम भी लगभग 80 प्रतिशत पूरा हो चुका है। निविदा भी जारी कर दी गई है। सरायगढ़ से सकरी तक का काम भी तेजी से चल रहा है। निवेदन है कि आवश्यकतानुसार धनराशि का आबंटन इस बजट में किया जाए जिससे काम में रुकावट न हो।

महोदय, भारत-नेपाल सीमा पर अवस्थित प्रतापगंज-भीमपुर-बथनाहा 57 किलोमीटर रेलगाड़ी ब्रिटिश काल में चल रही थी, जो वर्ष 1934 के भूकंप और प्रलयकारी बाढ़ से ध्वस्त हो गयी थी। आजादी के 71 साल बीत जाने के बाद भी यह क्षेत्र रेल लाइन से नहीं जुड़ पाया है। 22 किलोमीटर की जमीन तथा ध्वस्त रेल के टुकड़े अभी भी अवस्थित हैं। यह सीमावर्ती क्षेत्र है और सामरिक दृष्टिकोण से बहुत ही महत्वपूर्ण पिछड़ा क्षेत्र है। निवेदन है कि इस 57 किलोमीटर रेलखंड की स्वीकृति प्रदान कर काम प्रारंभ किया जाए।

महोदय, मैं अंत में माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान एक दूसरी मांग की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। वैशाली एक्सप्रेस ट्रेन नंबर 12554 दिल्ली से सहरसा, जनहित एक्सप्रेस ट्रेन नंबर 13205 दानापुर से सहरसा एवं हाटेबाजार एक्सप्रेस ट्रेन नंबर 13163 सियालदाह से सहरसा तक चलती है, जो सहरसा में टर्मिनेट होती है तथा वहीं खड़ी रहती है। आपसे निवेदन है कि इन ट्रेनों के परिचालन का विस्तार सरायगढ़ तक कर दिया जाए। जिससे रेलवे की आय भी बढ़ेगी तथा इस सीमावर्ती पिछड़े क्षेत्र के लोगों को आवागमन की सुविधा भी मिलेगी। वहां यह

गाड़ी सहरसा में बहुत देर तक रुकी रहती है, जिसका कोई उपयोग नहीं है। अगर इसका कुछ दूरी के लिए, सरायगढ़ तक के लिए विस्तार किया जाएगा तो वहां की जनता को काफी मदद मिलेगी और उस क्षेत्र का विकास भी होगा। यह सीमावर्ती कोसी क्षेत्र भी भारत के अन्य भागों से जुड़ जाएगा तथा विकास के पथ पर यह क्षेत्र भी अग्रसर होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और वर्ष 2020-21 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): Thank you, hon. Speaker, Sir, for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants (2020-21). Railway is a very important subject for each and every parliamentarian. It is something which we can connect with the people and the aspirations of our people who have elected us to this august House.

I would like to remind the House once again of the bifurcation that had happened with the erstwhile Andhra Pradesh leading to the creation of Telangana and the remaining State of Andhra Pradesh. During that bifurcation, there was an act that was passed in this august House, the AP Reorganisation Act. In that Act, many commitments were put in, which had to be honoured by the Central Government.

Among these commitments, one of the most important was a long-pending demand for the creation of a railway zone for the new State of Andhra Pradesh. Though we had been fighting for the creation of the zone for the last four years since the bifurcation in 2014, right before the election, hon. Railway Minister, Shri Piyush Goyal had announced a separate railway zone for the State of Andhra Pradesh under the name of South Coast Railway Zone. We are very very happy that the announcement has been made. But what is to be addressed right now is that even after 16 to 17 months, after the announcement of the zone, there has not been proper budget allocation or no activity has been going on the ground which leads to the operational activities of the new South Coast Railway Zone. So, I would request once again the hon. Minister, through you, that the budget allocation which is necessary for the

operational activities of the new railway zone be immediately sanctioned and the process be immediately put into action so that it comes into operation also. For this, I would also like to suggest that the posting of a new GM for the South Coast Railway Zone would also help and there would be a proper push from the Railway Department in leading to the activities.

Other than this, Sir, what I do not understand is removing or erasing the Waltair division which is already existing. All proper infrastructure has been there in the Waltair division. It is, in fact, a division with a history of 125 years. It has a unique culture. It has been one of the most profitable divisions in the entire Railway Department. To erase such a division without any justifiable reason, is actually hurting the aspirations of the people of North Andhra. We have been continuously demanding, since the decision has been made, that the Waltair division needs to be continued in its entirety.

There are seven stations in the Khurda Road which are in the boundary of the State of Andhra Pradesh. I know that the railway does not operate through State boundaries. But this is something which needs to be done. If the commitment, which has been there in the Act that the new railway zone is for the State of Andhra Pradesh, needs to be fulfilled in true letter and spirit, then the seven Stations which come under Khurda Road in Srikakulam district, namely Palasa, Mandasa Road, Summadevi, Baruva, Sompeta, Jhadupudi and Ichchapuram should also need to be included in Waltair division and the Waltair division definitely needs to be continued so that the wishes of the people are very much satisfied.

There is also a demand for Railway Recruitment Board to be operated from Visakhapatnam. I hope the Railway Department takes this into consideration and grants it.

Other than this, in the Visakhapatnam Station which is one of the biggest stations in the State of Andhra Pradesh after Vijayawada, there is a bottleneck between the stations of Gopalapatnam and Visakhapatnam. There is a seven-kilometre railway line which is proving to be a bottleneck. This is a decade-old problem for Visakhapatnam Station. Nearly 20 pairs of Express trains are not touching Visakhapatnam Station due to non-availability of a third line.

This has also been a long-pending demand but the budget has not been properly allocated. It is almost like a joke that only Rs.1,000 has been allocated for this third line. I do not know if it is real or if it is a printing mistake in the pink book. A sum of Rs. 40 crore is needed for the third line between Gopalapatnam and Visakhapatnam railway stations. I request the Railway Ministry to grant this amount also.

One of the most important lines for Andhra Pradesh is the Kotipalli-Narsapur line. During the previous NDA Government, the hon. Prime Minister wanted to speed up all the pending projects. If you look into the history, this was actually initiated by our former Speaker Shri G. M. C. Balayogi who also hailed from the Telugu Desam Party. He with the help of then Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee, has laid the foundation stone 25 years ago and even now it needs to be completed. The point that I want to bring to the notice of the Railway Ministry is that this work is going at a very slow pace. There are three

big bridges that need to be built, and a lot of land acquisitions are also pending. So, I would request the Central Government to speed up the work on the Kotipalli-Narsapur line.

There must be a Rajdhani Express that starts from Andhra Pradesh. I would request the Central Government to look into this proposal of a Rajdhani Express. It is there from all the major States in the country, but we do not have any Rajdhani Express from Andhra Pradesh. So, I would request that this demand also be taken into account.

As regards Visakhapatnam, the people of North Andhra have been requesting for trains and one of the important ones are Visakhapatnam to Varanasi and Visakhapatnam to Shirdi. There are a lot of religious pilgrims who travel to these destinations, and they are facing a lot of inconvenience as they have to transfer between trains at different stations, which poses a problem of language; they have to change trains during late nights; and they are getting lost. The old people are facing a lot of difficulty. So, I express my request again that direct trains need to be given from Visakhapatnam to Shirdi and Visakhapatnam to Varanasi.

Coming to my Constituency issues, my major station is Srikakulam Road Station. There is a proposal for new ROB because the old one is in a dilapidated condition. Since it comes under coastal area, the Railway Ministry has suggested that it has to be done with steel structure. It has been almost one year and we are still waiting for the new DPR to be prepared for the steel structure. I think that it is too late in times like these. If we cannot provide these

DPRs in the stipulated time that was promised, then the whole point of getting the project done also does not make any sense. So, I would request once again that this work be taken up in a speedy manner, and construction of the ROB in Srikakulam Road Station also be done at good speed.

There is a ROB proposed in Pathapatnam, which also comes under my Constituency. Earlier also, there was a proposal of creation of this ROB where its length was not disturbing the town or the main road of the town, but right now, for some reason, they have come up with a new design that is actually hurting the structure of the town and length of the ROB has also increased. It was earlier designed in a way with minimal disturbance to the town. So, I would request them to go back to the old design only.

Sir, I will conclude in two minutes. Some of the other demands that I have include Pathapatnam and Tekkali Stations in my Constituency, which need to be developed. Some of the trains like Prasanthi, Vishakha, and Chennai Express initially started from Visakhapatnam, and they were pulled back to Bhubaneswar. So, I would request that these trains be started once again from Visakhapatnam. There is a lot of demand for the Tirumala Express, which runs from Visakhapatnam to Tirupati, to be extended to Srikakulam, which is another 100 kms. and additional coaches be added so that it caters to a larger population also. Let this idea also be considered by the Railway Ministry.

I would like to mention about one more important issue that does not relate to my Constituency only. In fact, I have represented to the hon. Minister

also about this issue, which is the problem of Railway hawkers. These hawkers have always been there since the beginning of the Railway network. Even now, we see that the whole experience of going in a train is when we can have these local foods that the hawkers provide. I definitely understand that there is the problem of hygiene, but while considering the problem of hygiene, the main livelihood of these hawkers is selling this food on the train. So, there needs to be a policy. Definitely, we should frame a policy because these are all poor people who cannot do anything else as they have been surviving on this hawker network for generations. They have been selling this local food, which is very famous on the trains. So, I would request the hon. Minister to create a policy so that these people are accommodated, and ensure that there is no compromise with regard to safety and hygiene of food also.

20.00 hrs

Other than that, I am very impressed by the announcement of *Kisan* Rail. Anything that is beneficial to the farmers should obviously be appreciated and should also be supported. I extend full support to the *Kisan* Rail. My constituency is totally agriculture in nature; there is a lot of scope for pisciculture, aquaculture and also horticulture. So, I would request the hon. Minister to definitely provide access of *Kisan* Rail to the district of Srikakulam also so that farmers, and the fishermen of my district also get the benefit of *Kisan* Rail.

With this, I thank you once again for giving me the opportunity to speak on these Demands for Grants.

*SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR-BARAN) : I am thankful for providing me with an opportunity to present my views on Demand for Grants under the control of Ministry of Railways.

I support the Demand for Grants under Ministry of Railways. In India, the Indian Railways has been serving the country since decades. We all have heard about low average speeds of freight trains. This happens because the freight trains and passenger trains operate on same tracks and the passenger trains are given priority over freight trains and hence the average speed of freight trains has been less than 30 kmph. This has also been one of the causes for declining share of railways in freight transport

It is the initiative under the leadership of our Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modi ji to set up Western Dedicated Freight Corridor from New Delhi to Mumbai and the Eastern Dedicated Freight Corridor from Ludhiana in Punjab to Dankuni near Kolkata in West Bengal.

These dedicated freight corridor will help to decongest the existing railway tracks and prove the speed transport. This will also help to improve the share of railways in freight transportation and also reduce cost of freight transportation and increase efficiency.

Furthermore, I would also like to thank the Indian Railways for plans to set up a large solar power capacity alongside the rail tracks on the land owned by the railways. India is currently playing the role of a leader when it comes to

* Speech was laid on the Table.

renewable energy. India had around 2.6 GW of solar power installations in May 2014 when the NDA Government came to power and today India has around 30 GW of solar power installations. Now with railways coming up with solar power capacity alongside the rail tracks will definitely add more solar power to the grid and also reduce emissions of Indian Railways.

Moreover, the railways has planned for complete electrification by 2023 and from 2024, Indian Railways will operate completely on electricity which help reduce oil bills and even crude oil imports. Many Members have raised concerns about what would happen to the diesel locomotives, I would like to say that whenever there is a shift in technology, the machines or tools based on older technologies are bound to be obsolete with time and we need to find an economic way to dispose them with minimal economic cost or damage in a phased manner.

Next, I would like to talk about Tejas Express. In India and even in the world when people talk about overcrowded Indian Railways, the image of people climbing on to the locomotive and roof of the coaches is displayed, that is the image of Indian Railways within India and globally. Our Government under the leadership of Modiji has taken up major steps to change that image by launching semi-high speed train Tejas Express. During the inaugural run the Tejas Express covered 552 km in 8.5 hours back in 2017 and today on 1st March 2019, the Tejas Express covered 497 km in 6.5 hours between Chennai and Madurai. This will help the Indian Railways provide better and quality services to the citizens.

Furthermore, I would like to thank Modi ji for his vision and push given for Research and Development. It gives me immense pleasure to know that Indian Railways is working on Development of a Hydrogen-powered suburban train and has floated an EOI for industry participation. We will soon have suburban railway operation on hydrogen fuel. India would be among first few countries to have hydrogen powered train.

Coming to the work done and demands related to my constituency of Jhalawar-Baran, I would like to thank the Minister for giving 4 additional stoppages as per the request, doubling of railway line form Kota to Bina. I would also like to thank for extending the train from Kota to Ganganagar till Jhalawar. I would request you to please expedite the electrification to the Kota – Bina line as that line transports most of the coal for the Thermal Power Plants based in Rajasthan.

As the Minister might be able to recall, I have always had one demand related to the Ramganj Mandi -Bhopal train line.

As you know that this is a long delayed project and request the Hon'ble Minister to please look into the matter. I have one more demand. Whenever we talk about extending trains from Jhalawar, we are always told that Jhalawar does not have maintenance facilities. In my constituency, the farmers are into Organic Farming and Jhalawar is a hub for oranges and coriander, so I would like to request the Minister to develop maintenance facilities at Jhalawar so that in the future there could be more trains.

In my constituency, the area of Bhawani Mandi, is known for coriander, oranges and opium and Rajasthan Textile Mill is also located in this region which employs more than 3000 workers from different parts of India. For the facilities of employees and the citizens, I would request to provide stoppages at Bhawani Mandi for trains such as, Jodhpur-Puri (18473-74) Weekly; Ajmer-Ernakulum (12977-78) Weekly; Ramnagar – Bandra Express(19061-62) Weekly; 12473/12474 Jammutawi- Ahmedabad Weekly ; 12475/12476 Jamnagar-Jammutawi Weekly; 12477/12478 Jammtawi- Hapa Weekly ; and Anyone of the Kochuveli – Dehradun, Marusagar and Trivendrum Express could be given stoppage at Bhawani Mandi.

I would also request to provide stoppage of 18243-44 Bhagat ki Kothi – Bilaspur Express train at Chaumahla and Bhagalpur – Ajmer Express at Baran Railway station. With the establishment of Adani Power Plant near Kawai, Kawai has developed rapidly and there is no stoppage of express train. I request the Minister to provide stoppage of 19801-802 Kota – Indore Intercity at Kawai station.

Jai Hind, Jai Bharat.

श्री नरेन्द्र कुमार (झुन्झुनू): अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदान की मांगों पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए आपका धन्यवाद और आभार व्यक्त करता हूँ। हमारे सभी साथियों ने, पक्ष और विपक्ष वाले सभी ने रेलवे विभाग के लिए अच्छा बताया है। सफाई अभियान के लिए भी, रेलवे स्टेशनों के लिए भी और इस साल जो बजट पेश किया है, उसके लिए भी बहुत अच्छा बताया है। मैं इसके लिए मोदी सरकार को और हमारे मंत्रियों को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं राजस्थान के शेखावटी के झुन्झुनू जिले से आता हूँ। मैं सभी सांसदों को झुन्झुनू जिले की विशेषताएं जो अन्य जिलों की नहीं हैं, वे विशेषताएं बताना चाहता हूँ। झुन्झुनू जिले ने आज देश में सबसे ज्यादा सैनिक दिए हैं और सबसे ज्यादा शहीद दिए हैं। करगिल में भी सबसे ज्यादा शहीद होने वाले सैनिक झुन्झुनू जिले के हैं। वर्तमान में भी रतन लाल, जो पुलिसकर्मी है, उसको भी शहीद का दर्जा दिया गया है। वह भी मेरे ही लोक सभा क्षेत्र से आता है। झुन्झुनू जिला शहीदों के नाम से जाना जाता है एवं सैनिकों के लिए सबसे ज्यादा प्रसिद्ध है। व्यापारिक दृष्टि से भी, व्यापार को देश में बढ़ाने वाला भी झुन्झुनू जिला ही है। जब मैं कई साथियों के साथ बैठता हूँ तो पूछते हैं कि आप कहां से हो। पता चलता है कि झुन्झुनू से हूँ तो कहते हैं कि झुन्झुनूवाला सरनेम लगाते हैं, क्या वे सारे झुन्झुनू के ही हैं तो मैं कहता हूँ कि हाँ सारे झुन्झुनू जिले के ही हैं। व्यापार की दृष्टि से भी झुन्झुनू सबसे आगे है, सैनिकों की दृष्टि से भी झुन्झुनू सबसे आगे है। सबसे पहले जो वीरचक्र प्राप्त हुआ, वह भी झुन्झुनू जिले ने ही प्राप्त किया था। हीरू सिंह जो शहीद हुआ था, उसको प्रथम वीरचक्र झुन्झुनू जिले से ही प्राप्त हुआ था। पर्यटन की दृष्टि भी झुन्झुनू जिले को नाम प्राप्त है। पर्यटन क्षत्र में जो होटल चलाते हैं, उनको भी सम्मानित किया गया है। राज्य सरकार और केन्द्र सरकार में जितने भी अधिकारी और कर्मचारी हैं, मैं अन्य राज्यों के बारे में तो नहीं कह सकता हूँ, लेकिन राजस्थान के सभी जिलों के लिए मैं कह सकता हूँ कि राज्य सरकार और केन्द्र सरकार में जितने भी कर्मचारी हैं, वे झुन्झुनू जिले के ही हैं।

महोदय, रेलवे की दृष्टि से हमारा झुन्झुनू जिला पिछड़ा हुआ है। मैं सभी सांसदों की तरफ से भी यही कहना चाहता हूँ कि जब झुन्झुनू जिले का भारत में इतना सहयोग है, सुरक्षा की दृष्टि से

भी, शहीदों की दृष्टि से भी तो सभी सांसदों से मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इस सरकार से इस तरह की मांग करें कि झुन्झुनू को रेलवे की दृष्टि से भी बढ़ाया जाए। जब सन् 2018 में मोदी जी देश के प्रधान मंत्री थे, तब पोषण योजना जहां से चालू की थी। तब भी झुन्झुनू जिले की भूमि को उन्होंने नमन किया था, शहीदों को नमन किया था। उन्होंने कहा था कि झुन्झुनू झुकना नहीं जानता है, झुकाना जानता है। जो मोदी जी का नारा लगा कि 'मोदी है तो मुमकिन है', वह भी जिस दिन पाकिस्तान से बदला लिया गया था, स्ट्राइक की गई थी, उसी दिन सुबह मोदी जी चूरू जिले में गए थे, वहीं से वह नारा शुरू हुआ था कि मोदी है तो मुमकिन है। तब भी शेखावटी के सैनिकों ने ही वह बदला पाकिस्तान से लिया था। आज सुमेधानंद जी भी यहां विराजमान हैं, मैं भी विराजमान हूँ और वे जिस रूट से, हरियाणा से होते हुए आते हैं, सांसद लोग भी ट्रेन से नहीं आ सकते हैं। राजस्थान की राजधानी जयपुर है, और भारत की राजधानी दिल्ली है। दिल्ली से झुन्झुनू होते हुए, सप्ताह में केवल तीन ट्रेनें जाती हैं। उसमें भी फर्स्ट क्लास का डिब्बा नहीं है। उन ट्रेनों को नियमित किया जाए। पहले छोटी लाइन थी, मीटर गेज थी, उसके बाद ब्रॉड गेज लाइन बनने के बाद तीन दिन ये ट्रेनें जाती हैं, उससे पहले सैनिक एक्सप्रेस के नाम से सातों दिन ट्रेन जाती थी।

अब तीन ट्रेनें जाती हैं। उन तीनों को नियमित किया जाए। एक ट्रेन कोटा से हिसार वाया झुंझुनूं, जयपुर होकर आती है, उसके पास एक रतनशहर स्टेशन पड़ता है, पहले जो भी एक्सप्रेस ट्रेन थी, वह सारी ठहराती थी। सैनिक एक्सप्रेस जो अब तीन दिन जाती है, वह भी ठहरती है। उससे बहुत आय होती है और बहुत पैसेंजर्स जाते हैं। लोगों ने वहां एक महीने धरना दिया था, उसके लिए एक बार स्थाई रूप से नहीं, अस्थाई रूप से उनको रोका गया है, तो रतनशहर में उन ट्रेनों का ठहराव किया जाए। मंत्री महोदय से मेरा यही निवेदन है। केवल 10-15 दिनों के लिए उनका ठहराव किया था। अब उनका स्थायी रूप से ठहराव किया जाए, मेरी ये दो ही मांगें हैं। यह निश्चित रूप से पूरी की जाए। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि जो सैनिक एक्सप्रेस जाती है, इसको दिल्ली से जयपुर रेग्युलर किया जाए और रतनशहर स्टेशन में

स्थायी ठहराव है, वह मेरे हिसाब से आज ही घोषणा कर देनी चाहिए। मैं सरकार से यही निवेदन करना चाहता हूँ कि जिला इतना आगे होने के बाद भी, उन सभी की आशाओं, सैनिकों की आशाओं और हमारी जनता की आशाओं को निश्चित रूप से रेलवे कोटा झुंझनूं में आगे बढ़ाया जाए। जो मैंने निवेदन किया है, माँग की है, उनके लिए निश्चित रूप से पूरी करेंगे। मुझे बोलने का मौका, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद और आभार। जय हिन्द, जय भारत।

माननीय अध्यक्ष : माननीय राज्य मंत्री जी, क्या आप बोलना चाहते हैं?

श्री सुरेश सी. अंगड़ी: सर, 15 मिनट बाद।

*SHRI D.K. SURESH (BANGALORE RURAL): Thank you for giving me opportunity to express my views on Demands for Grants under the control of Ministry of Railways for 2020-21.

The total budgetary allocation for the railways in the budget is Rs. 72,216 crores which is merely 3.2 % above the revised estimate of the year 2019-20.

Indian Railways reported a drop in profitability during the first 5 years of Modi Government at the Centre. During Modi Government, Railways' profitability decreased by 7.8%. In the financial year, 2017-18, the Indian Railways reported its worst ever operating ratio of 98.4, the highest ever since the year 2000-01 when it was 98.3. An operating ratio of 98.4 means the Railways spent 98.4 paise to earn Re 1 in the last financial year, implying a tiny surplus. Operating ratio is used to measure the operational efficiency of an organization. High operating ratio means a lower profitability. Higher the operating ratio, lower the resources available for expansion, growth.

Railways struggling with growing staff and increasing pension costs after the execution of the Seventh Pay Commission and low earnings. Railway finances and infrastructure investment were stuck in a vicious cycle as poor finances didn't allow for investments and low investments meant that the infrastructure and services took a major hit.

---

* Speech was laid on the Table.

India's rail network is currently facing capacity constraints and network has already reached saturation. In the last few years, railways' transportation business has been declining, and consequently, its ability to generate its own revenue has been a decline. A decline in the growth of internal revenue generation has meant that Railways has been funding its capital expenditure through budgetary support from the Central Government and borrowings. An increased reliance on borrowings could further exacerbate the financial situation of Railways.

The audit analysis of the finance accounts of Indian Railways revealed a declining trend of revenue surplus and the share of internal resources in capital expenditure. Unfortunately, the budget is not addressing the core issued faced by the Indian Railways.

I would like to point out the issue of Hejjala-Chamarajnagar Railway line. The State Government is not taking interest on this as the entire land acquisition is the liability of the State Government. At the time of the previous Government in the Centre, tender is given but the work is not yet started. I urge upon the Union Government to sort out the issues with the State Government and start the work at the earliest.

There is a large number of ROBs and RUBs to be sanctioned in Bangalore Mysore railway line. ROBs need be sanctioned at LC Nos. 10, 24, 31,32, 42, 45, 50, 51 and 53. RUBs need to be sanctioned at LC Nos. 2, 15 and 54. These are very important for the safety of the people. And I urge upon the Government to sanction the ROBs and RUBs in these level crosses. I

demand the sanction of ROBs and RUBs LC 112, LC 109, LC 116, LC 117 in Bangalore- Chennai Line and widening of five RUBs in LC 108, LC 110, LC 111, LC 114 and LC 115 in Bangalore Chennai Line in Anekal Taluk.

Development of Ramanagara, Bidudi and Aneikal Railway stations are very important. All these are used by thousands of commuters on daily basis to reach Bangalore for their job and other needs. These railway stations need to be modernized and I request Hon'ble Minister to allocate fund for the development of these railway stations.

Recently the South Western Railway has started a new Express train 06587/06588 YPR-VSG-YPR daily overnight special Express between Yesvantpur (YPR) and Vasco-da-Gama (VSG). But unfortunately, this train doesn't have a stoppage at Kunigal, as your good self-aware, Kunigal is a Taluk Head Quarter in Tumkur District, is a part of my Bangalore Rural Constituency. Kunigal railway station has been used by thousands of commuters daily and people from all parts of Tumkur District depends on Kunigal railway station to travel. Agitations are going on in Kunigal taluk against the decision of railways for not allotting stop at Kunigal taluk against the decision of railways for not allotting stop at Kunigal. I urge upon the Union Government to allot a stoppage for 06587/06588 YPR-VSG-YPR daily overnight special Express at Kunigal for the interest of the general public.

Finally, I would like to bring the attention of Hon'ble Finance Minister to the issue of Suburban rail which she is announcing in every Budget. As everyone knows Hon'ble Finance Minister is representing Karnataka in Rajya

Sabha. She has announced Bangalore suburban railway line in all her budgets but unfortunately no money kept for the same. The State Government has allocated 200 crore the project. This will help lakhs of people in surrounding areas of Bangalore to reach Bangalore for their job and other daily needs. I urge upon the Minister to allocate sufficient for the project and also start the lines from Kenkeri to Bidudi and also Bangalore to Aneikal to meet the requirements of the people.

श्रीमती संगीता आजाद (लालगंज): अध्यक्ष जी, आपने मुझे रेल अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

अध्यक्ष जी, आजमगढ़ के लाखों जनपदवासियों की काफी वर्षों से मांग रही है कि वाराणसी से लालगंज होते हुए आजमगढ़ से गोरखपुर तक एक सीधी रेल लाइन बिछाई जाए। यह मेरे द्वारा भी मांग पिछली बार उठाई गई थी और मेरे से पहले भी इस मांग को काफी सांसदों ने उठाया है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूँगी कि कम से कम इस मांग को पूरा कर दिया जाए, ताकि वहां की जनता की जो तकलीफें हैं, उनको दूर किया जा सके।

अध्यक्ष जी, आजमगढ़ से दिल्ली, मुम्बई व अन्य मेट्रो शहरों में लाखों की संख्या में लोग रोज आते-जाते हैं, किन्तु ट्रेनों की कमी के चलते उन्हें वाराणसी और अन्य स्टेशनों से ट्रेन पकड़नी पड़ती है। इस बजट में भी पूर्वांचल के क्षेत्रों की काफी अनदेखी की गई है। मैं मंत्री जी से मांग करती हूँ कि आजमगढ़ से दिल्ली, मुम्बई और अन्य मेट्रो शहरों में जाने वाली ट्रेनों की संख्या बढ़ाई जाए। वाराणसी से, जो कि प्रधान मंत्री जी का संसदीय क्षेत्र है, कम से कम वहां से दिल्ली और मुम्बई के लिए हाई स्पीड ट्रेनों को चालू करने का काम किया जाए, जिससे आजमगढ़ क्षेत्र के लोगों को भी काफी सुविधा होगी।

अध्यक्ष जी, मेरे संसदीय क्षेत्र लालगंज में निजामाबाद विधान सभा में गुरु गोविंद सिंह की का बहुत ही प्रसिद्ध गुरुद्वारा है, जहाँ उनके द्वारा लिखी गई गुरुग्रंथ साहिब को रखा गया है। साथ ही वहां की ब्लैक पोटरी पूरी विश्व में प्रसिद्ध है और वहां पर एक दत्तात्रेय मंदिर भी है, टूरिज्म की दृष्टि से वह भी काफी प्रसिद्ध है। वहां पर ट्रेनों की अच्छी सुविधा न होने के कारण श्रद्धालुओं को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। मेरी मंत्री जी से मांग है कि कैफियत एक्सप्रेस, सरयू-यमुना एक्सप्रेस, गोदान एक्सप्रेस, गरीब नवाज एक्सप्रेस, मऊ आनंद विहार एक्सप्रेस, उत्सर्ग एक्सप्रेस, साबरमती एक्सप्रेस, कोलकाता एक्सप्रेस को फरिहा स्टेशन पर रोकने का काम किया जाए, जिससे वहां आने-जाने वाले श्रद्धालुओं को काफी सुविधा हो सके।

अध्यक्ष जी, आजमगढ़ रेलवे स्टेशन के पास काफी सारी जमीनों का उपयोग नहीं है। मेरी सरकार से मांग है कि उक्त जमीनों पर हाट या बाजार स्थापित कर उस जमीन को प्रयोग में लाया जा सके, जिससे वहां के लोगों को रोजगार मिल सके और सरकार की आमदनी में भी वृद्धि हो सके।

अध्यक्ष जी, मेरे संसदीय क्षेत्र लालगंज में फूलपुर विधान सभा में ग्राम आलमपुर से मुख्य मार्ग तक कोई सम्पर्क मार्ग न होने के कारण उत्तरी किनारों की जमीन को वहां के लोग आने-जाने में उपयोग किया करते हैं। किन्तु रेलवे लाइन का दोहरीकरण होने से यह मार्ग बाधित हो रहा है, जिससे आस-पास के कई गांवों में आने-जाने का रास्ता बंद होने के कगार पर है। मेरी मंत्री जी से मांग है कि उक्त मार्ग पर रास्ता बना कर वहां के ग्रामवासियों को सुविधा प्रदान की जाए।

अध्यक्ष जी, भारतीय रेल सबसे ज्यादा बेरोजगारों को रोजगार के अवसर प्रदान करती है, लेकिन एससी, एसटी, ओबीसी आरक्षण के अनुपात में उसकी भर्ती नहीं की जा रही है।

मेरी सरकार से माँग है कि बैकलॉग या विशेष अभियान के माध्यम से एससी/एसटी के रिक्त पदों को जल्द से जल्द भरा जाए। आउटसोर्सिंग और पीपीटी पर जो भर्तियाँ हुई हैं, मेरी माँग है कि उसमें भी आरक्षण का प्रावधान लागू किया जाए। उनके वेतनमान को भी सरकारी वेतनमान के बराबर किया जाए।

अध्यक्ष जी, आपने इस महत्वपूर्ण विषय पर मुझको बोलने का मौका दिया, मैं आपकी बहुत-बहुत आभारी हूँ। धन्यवाद।

*SHRI MOHAMMAD SADIQUE (FARIDKOT): Thank you, Hon. Speaker Sir. Sir, in the last session too, I had made a request. The Moga-Kotkapura railway line survey work has been done. But, the transport mafia in Punjab got this survey stopped and sabotaged it in 2017. Today, we are in 2020 and this matter has been put in cold storage.

Speaker Sir, the survey work has been already done. Budget for bridges etc. had been passed.

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, the Minister must listen to what the hon. Member is saying.

माननीय अध्यक्ष: वह सुन रहे हैं।

SHRI MOHAMMAD SADIQUE : Sir, as I was saying, budget for the bridges etc. had also been passed. But, the work is at a standstill.

THE MINISTER OF RAILWAYS AND MINISTER OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI PIYUSH GOYAL): Sir, for kind information of the hon. Member, I can understand Punjabi and I am listening.

SHRI MOHAMMAD SADIQUE : Last time, I had visited Hon. Minister at his office and requested him. Kindly do the needful in this matter. I shall be grateful to you for this kind consideration.

Sir, my constituency Faridkot is a historic constituency. It is the area of Baba Farid. The track-laying work should be started at the site at the earliest. I urge the Hon. Minister to keep in mind the services of Punjab & Punjabis. Sir,

---

* English translation of the speech originally delivered in Punjabi.

Punjab is a border state. Punjab needs roads and network of railway lines. Its demand should be fulfilled. Hon. Minister Sir, there is a railway gate at Jaito Mandi in my constituency. It remains shut. As such, marketing of produce by farmers is not possible. They have to take a long route to go elsewhere. Business has come to a standstill. If a flyover or an under-pass is constructed there, it will go a long way in helping the people of the area. Sir, I urge you with folded hands to kindly help us by constructing the flyover or underpass here.

Sir, an Express train plies between Amritsar Sahib and Hazoor Sahib. Jalandhar, Ludhiana and Ambala are its stoppages. I urge you to alter its route from Amritsar to Jalandhar, Jalandhar to Kapurthala, from Kapurthala to Ferozepur, from Ferozepur to Faridkot, Faridkot to Bathinda and from Bathinda to Mansa. This will cover entire Punjab. This train should also be named Hazoor Sahib Express.

Sir, a survey work had been done from Patti to Tarn Taran and Amritsar. The Punjab Government under Captain Amarinder Singh has deposited a sum of Rs. 35,000 crores. So, work should be expedited here too. The Railway Minister told me that some industry should fall on the route. Otherwise passenger trains do not give any profit. Sir, we can provide land for industry. We have ample space. If Hon. Minister Sir wants, both passenger and goods train can ply on this route.

Sir, there is an urgent need of doubling of Bathinda-Ferozepur track. Ferozepur is a border area. If war breaks out with the enemy, it becomes difficult to transport solider etc. on a single track.

So, I urge you to kindly consider my demands positively. Jai Hind.

***श्री राहुल कस्वां (चुरू):** मैं रेलवे की डिमांड फॉर ग्रांट्स पर होने वाली चर्चा पर अपने विचार रखता हूं।

आज देश के सामने राष्ट्रीय व अंतरराष्ट्रीय स्तर पर उत्पन्न विभिन्न परिस्थितियों की वजह से देश एक चुनौती भरे समय से गुजर रहा है , पूरे विश्व की अर्थव्यवस्था में भारी मंदी का दौर चल रहा है। ऐसी कठिन परिस्थितियों में भी माननीय वित्त मंत्री महोदया जी ने कठिन निर्णय लेते हुए जो बजट पेश किया है वह अवश्य ही देश को इस क्षणिक मंदी से बाहर निकलने में मदद करेगा। ऐसे बेहतरीन बजट को पेश किये जाने के लिए मैं माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी व माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का आभार व्यक्त करता हूं। यह बजट पूरी तरह से आम आदमी का बजट है। बजट में जितने भी उपाय किए गए हैं, उससे अधिकतम आम आदमी को ही फायदा होगा, इससे रेलवे के ढांचे में सुधार होगा। भारत सरकार द्वारा देश में रेलवे के आधारभूत ढांचे में बदलाव किये जाने के जो उपाय किये गए हैं उनसे देश को अवश्य ही आर्थिक रूप से अत्यधिक लाभ मिलेगा। इस बजट में मुंबई अहमदाबाद के मध्य हाई स्पीड ट्रेन चलाये जाने हेतु प्रावधान किया गया है। रेलवे द्वारा पयर्टन को बढ़ावा दिए जाने हेतु तेजस जैसी और भी ट्रेन चलाने का प्रावधान सरकार द्वारा किया गया है। रेलवे के द्वारा बिजली के खर्चे को बचाए जाने हेतु रेलवे की जमीन पर सोलर प्लांट लगाये जाने का प्रावधान भी इस बजट में किया गया है। इससे रेलवे अपने बिजली की अधिकतर आवश्यकता को स्वयं ही पूरा करने में सक्षम होगा। भारतीय रेलवे लगातार ट्रेन को सही समय पर चलाये जाने की अपनी प्रतिबद्धता पर अडिग है व अधिकतर ट्रेनों को सही समय पर चलाया भी जा रहा है और साल दर साल इसमें और भी सुधार किया जा रहा है। रेलवे यात्री सुविधाओं में विस्तार किये जाने हेतु लगातार प्रयासरत हैं जिसकी वजह से द्रुत गति से ट्रेनों में एलएचबी कोच लगाये जा रहे हैं। रेलवे स्टेशन पर बाईपास का प्रावधान भी किया जा रहा है ताकि इंजन रिवर्सल का समय बचाया जा सके। सेफ्टी हेतु भी रेलवे ने पिछले सालों में काफी

---

* Speech was laid on the Table.

सुधार किया है। पिछले साल में एक भी पैसेंजर गाड़ी में कोई दुर्घटना नहीं हुई है। यह रेलवे के लिए एक बहुत बड़ी उपलब्धि है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में पिछले पांच सालों में रेलवे के क्षेत्र में अनेक बेहतरीन कार्य हुए हैं। सादुलपुर – हनुमानगढ़ खंड, रतनगढ़ – सरदार शहर खंड व चुरू – जयपुर खंड के आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण किया जा चुका है। साथ ही चुरू लोक सभा क्षेत्र से गुजरने वाले प्रत्येक रेल मार्ग को विद्युतीकृत किए जाने हेतु सरकार द्वारा 721 करोड़ रुपये का प्रावधान किया और इसका द्रुतगति से आगे बढ़ रहा है। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि रेवाड़ी से सादुलपुर खंड पर विद्युतीकृत कार्य भी पूर्ण हो चुका है व सीआरएस का कार्य भी पूरा हो चुका है।

इस बजट में चौकीदार विहीन सभी समपारों को समाप्त करने की घोषणा की गई है, जहां समपार नहीं हैं, वहां की स्थिति क्या होगी, यह एक विचारणीय प्रश्न है। बीकानेर – दिल्ली रेल लाइन का निर्माण 100 वर्ष पूर्व किया गया था, उस समय मानवरहित / मानवसहित रेल समपार की मांग नहीं हुआ करती थी, इस रेल लाइन पर विशेष रूप से मेरे संसदीय क्षेत्र चुरू में इनका भारी अभाव है, 5 से 10 कि.मी. तक एक भी रेलवे क्रासिंग नहीं है, जबकि अन्य क्षेत्र में प्रत्येक एक कि.मी. पर रेलवे क्रासिंग है। इसके अभाव में वे सैकड़ों वर्षों के ग्रामीण रास्ते एक गांव से दूसरे गांव व खेतों में जाने के रास्ते बंद हो गए। भारी वाहनों की बात तो छोड़िए, किसान अपने खेतों में उंटगाड़ा तक नहीं ले जा पा रहा है, किसान अपना खेत छोड़ नहीं सकता, रेलवे क्रॉसिंग के अभाव में खेत व गांवों में जा नहीं पा रहा है। मजबूरन उन्हें अनधिकृत रूप से रेललाइन को पार करना पड़ रहा है। हमेशा उनके जीवन को खतरा बना रहता है। लोहारू-रतनगढ़, सादुलपुर-हनुमानगढ़, सादुलपुर-झूम्पा, रतनगढ़-सरदारशहर, रतनगढ़-डेगाना खंड पर काफी ऐसे गांव हैं, जहां गांव का दूसरे गांव से व खेतों से सम्पर्क टूट गया है। यहां रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण किया जाए। रेल अण्डर ब्रिज निर्माण के लिए रेल मंत्रालय को अपनी नीति को बदलना होगा। राज्य सरकारों के पास इनके निर्माण के लिए धन ही नहीं है वह राज्य सरकार द्वारा अण्डर ब्रिज हेतु बजट घोषणा के बाद भी जारी नहीं किया जा रहा है। इनका निर्माण रेलवे को करना चाहिए। मेरे क्षेत्र में यह एक

विकट संकट पैदा हो गया है। जब तक इन मार्गों पर रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण नहीं होगा तब तक रेलवे का सुरक्षा का विजन कैसे पूरा होगा।

मेरे लोक सभा क्षेत्र के आमजन द्वारा पिछले काफी समय से रतनगढ़-फतेहपुर, सरदारशहर-हनुमानगढ़, गजसिंहपुर-सरदारशहर-तारानगर-राजगढ़, सीकर-नोखा मार्गों पर नई रेल लाइन डाले जाने हेतु मांग की जा रही है। पूर्व बजट में इन मार्गों के सर्वे किए जाने हेतु काफी बार घोषणा भी की गई है, लेकिन हर बार नेगेटिव आरओआर बताकर इन मार्गों पर लाइन डाले जाने से रेलवे द्वारा मना कर दिया जा रहा है। सरकार से मेरा अनुरोध है कि उक्त सभी मार्ग क्षेत्र की आवश्यकता को देखते हुए अत्यंत ही आवश्यकता है। ये मार्ग आर्थिक व सामरिक दृष्टि से भी अत्यंत आवश्यक है। मेरा अनुरोध है कि सरकार द्वारा ऐसे मार्गों को यात्री सुविधा के विस्तार को देखते हुए नेगेटिव आरओआर की स्थिति में भी लाइन डाले जाने का कार्य किया जावे ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके। इसी प्रकार मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि जिस तरह से दिल्ली को बीकानेर व चुरू से जोड़ने वाली सभी गाड़ियां रेवाड़ी होकर आती हैं इस मार्ग पर अत्यधिक ट्रैफिक होने की वजह से नई गाड़ियों के संचालन में सरकार को परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। इस मामले में मेरा यह सुझाव है कि यदि चुरू से फरुखनगर तक वाया पिलानी लोहारू होतु हुए यदि नई रेल लाइन डाली जाती है तो यह एक अल्टर्नेट रूट के तौर पर विकसित होगा व दिल्ली के लिए गाड़ियां चलाने में सुविधा होगी। अतः इस मार्ग का सर्वे कराया जाए। इसी प्रकार हिसार-भादरा नई रेल के लिए सर्वे किया जाए, सामरिक दृष्टि से यह क्षेत्र अत्यंत महत्वपूर्ण है।

मेरे लोग सभा क्षेत्र में नियमित रूप से अनेक गाड़ियों का संचालन किया जा रहा है। यात्री सुविधाओं को देखते हुए कुछ गाड़ियों को चलाया जाना क्षेत्र के लिए अत्यंत ही आवश्यक है। जोधपुर-दिल्ली सराय रोहिल्ला वाया रतनगढ़ गाड़ी सं. 22481/82 का विस्तार हरिद्वार तक किया जाए। जैसलमेर-हावड़ा, बांद्रा-जम्मू तवी वाया रतनगढ़, विवेक एक्सप्रेस , बांद्रा-हिसान

साप्ताहिक गाड़ियों को सप्ताह में तीन-तीन दिन किया जाए। बीकानेर हरिद्वार वाया रतनगढ़ गाड़ी का संचालन किया जाए।

सादुलपुर हनुमानगढ़ खंड का कार्य पूर्ण हुए तीन वर्ष बीत चुका है लेकिन अभी तक इस मार्ग पर एक्सप्रेस गाड़ियों का बहुत ही कम संचालन किया जा रहा है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि हनुमानगढ़ से दिल्ली, श्रीगंगानगर से जयपुर, श्रीगंगानगर से जोधपुर तक इंटरसिटी गाड़ियों का संचालन किया जाए ताकि क्षेत्र के यात्रियों को फायदा मिल सके।

अंत में, मैं माननीय वित्त मंत्री जी व माननीय प्रधानमंत्री जी का धन्यवाद ज्ञापित करता हूं और क्षेत्र की जनता की तरफ से आभार व्यक्त करता हूं।

श्री धर्मेन्द्र कश्यप (आंवला): माननीय अध्यक्ष जी, बहुत-बहुत धन्यवाद। आपने इस महत्वपूर्ण रेल अनुदान की मांगों पर मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं इसका समर्थन करता हूं। जिस तरह से रेल विभाग ने इतिहास रचने का काम किया है, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी का वंदन और अभिनंदन करता हूं। पूरे देश में जिस तरीके से उन्होंने रेलवे फाटकों को हटाकर ओवर ब्रिज और अंडर पास देने का काम किया है, इसके लिए मैं उन्हें बधाई भी देना चाहता हूं।

महोदय, मेरा लोक सभा क्षेत्र आंवला है। आंवला लोक सभा क्षेत्र में पीताम्बरपुर स्टेशन है, जो दिल्ली से बरेली को जोड़ता है और लखनऊ को जोड़ता है। वहां पर 352,सी पीताम्बरपुर एक फाटक है, वह फाटक उस नगर पालिका के बीच में है। कम से कम दो सौ गांव के लोग वहां से निकलते हैं और डेढ़ सौ से ऊपर गाड़ियां वहां निकलती हैं। वहां बहुत लंबा-लंबा जाम लग जाता है। इससे यात्रियों को बहुत परेशानी होती है और ट्रेनों के विलम्ब से चलने से भी वहां दिक्कत होती है।

मेरे आंवला लोक सभा क्षेत्र में आंवला रेलवे स्टेशन है, जिसको आदर्श स्टेशन का दर्जा दिया गया है, लेकिन वहां पर फुट ओवर ब्रिज नहीं है। जब गाड़ी खड़ी हो जाती है, तो लोगों को दूसरी तरफ जाने में गाड़ियों के नीचे से निकलना पड़ता है। वहां कई घटनाएं-दुर्घटनाएं भी हो जाती हैं। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि उस फुट ओवर ब्रिज को बनवाने की कृपा करें। बरेली में ही बरेली कैंट स्टेशन है, जिसको जंक्शन का दर्जा दिया गया है और वहां आर्मी एरिया भी है। बरेली कैंट स्टेशन को जंक्शन का दर्जा देने के बावजूद भी वहां गाड़ियां रुक नहीं रही हैं। वहां प्लेटफार्म का निर्माण नहीं हुआ है। उस स्टेशन का उच्चीकरण कराया जाए। मैं यह मांग माननीय मंत्री जी से करना चाहता हूं।

मेरा लोक सभा क्षेत्र दो जनपद में है। बदायूं एक ऐसा जिला है, जो न दिल्ली से जुड़ा है और न लखनऊ से जुड़ा है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि बदायूं से दिल्ली और लखनऊ के लिए भी रेल चलाने की कृपा करें। बदायूं से विधान सभा दातागंज होते हुए तिलहर को

जब जोड़ देंगे, तो सीधे बदायूं से लखनऊ के लिए और इधर आंवला से जोड़ देंगे, तो सीधे दिल्ली के लिए ट्रेनों का संचालन हो जाएगा। मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूं।

मान्यवर, बिलपुर स्टेशन में गाड़ियों का ठहराव नहीं होता है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि गाड़ी संख्या 15073, 15074, 13049 और 13050 का स्थायी ठहराव बिलपुर स्टेशन, बरेली पर करने की कृपा करें। मेरे क्षेत्र में आंवला से चंदौसी को जो रोड जा रही है, चंदौसी से किलोमीटर 16 पर बराबर में कंधरपुर गांव है। कंधरपुर गांव की जमीन लाइन के दूसरी तरफ है। वे लोग लाइन पार करके जमीनों में कुछ करने जाते हैं, तो काफी घटनाएं और दुर्घटनाएं हो जाती हैं। अब रेलवे विभाग द्वारा वहां एक खाई खोद दी गई है, जिससे लोगों को अपनी जमीनों पर जाने में बहुत बड़ी दिक्कत हो रही है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि करेंगी और चंदौसी के बीच किलोमीटर 16 पर किसानों के लिए एक अंडर पास देकर वहां रास्ता देने का काम करें, जिससे वहां घटना-दुर्घटना न हो और किसानों को जो समस्या आ रही है, उसका निदान हो।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री अफजाल अनसारी (गाजीपुर): माननीय अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्रालय की डिमांड्स पर इस सदन में चर्चा में भाग के लिए आपने अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। विश्व में अमेरिका, चीन और रूस के बाद चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क भारतीय रेल का है। प्रतिदिन 13,452 यात्री और 9,141 मालगाड़ी कुल 22,682 गाड़ी, 68,442 आरकेएम के मध्य 7,318 स्टेशनों से होकर गुजरती हैं। भारत एक कृषि प्रधान देश है। यहां के 70 प्रतिशत लोग कृषि पर निर्भर हैं। रेल से जो राजस्व प्राप्त होता है, उनमें जहां एक तरफ यात्री भाड़े के रूप में 56,000 करोड़ रुपये प्राप्त होते हैं, वहीं माल भाड़े से 1,43,000 करोड़ रुपये प्राप्त होते हैं। प्रतिदिन लगभग 2.3 करोड़ यात्री ट्रेन से यात्रा करते हैं। 3.3 मिलियन टन की माल ढुलाई भी होती है। सरकार ने भारतीय रेल में 150 से अधिक यात्री गाड़ियों को प्राइवेट हाथों में देने का निर्णय लिया है। यह निर्णय उचित नहीं है क्योंकि प्राइवेट हाथों में एक ट्रेन उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ से दिल्ली के लिए तेजस ट्रेन के नाम से चलाई जा रही है। हम बड़े अफसोस के साथ कहना चाहते हैं कि भारतीय रेल की पटरी पर और भारतीय रेल के संचालन व्यवस्था के अंतर्गत यह प्रावइेट ट्रेन इस तरह से चलाई जाती है कि भारतीय रेल साइड में आधा घंटा, एक घंटा और डेढ़ घंटा पटरियों पर खड़ी कर दी जाती है ताकि एक प्राइवेट ट्रेन समय से गंतव्य को पहुंचे और लोगों में प्राइवेट ट्रेन के प्रति आकर्षण बढ़ा और भारतीय रेल के प्रति उनके बीच ऐसी धारणा बने कि यह बिना जरूरत भी स्टेशनों पर खड़ी रहती है।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि 150 गाड़ियों को प्राइवेट हाथों में ट्रेन देने के लिए जो दरियादिली दिखाई है, इससे आगे चलकर बहुत ही कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा। भारत के किसान और यहां के आम लोग जो रेल से यात्रा करते हैं, वैसे भी रेल भाड़ा इतना अधिक बढ़ा दिया गया है कि कई जगह देखने को मिलता है कि हवाई जहाज की यात्रा के लिए जो भाड़ा है उससे भी ज्यादा रेल का भाड़ा देकर लोग सफर करते हैं। अगर अब यह रेल प्राइवेट हाथों में दी जाएगी तो जाहिर है कि भाड़े में और वृद्धि होगी। आम जनता को इससे दुख और तकलीफ होगी। यह सही है कि हमें रेल के यातायात, संचालन और परिचालन में

बहुत सुधार की आवश्यकता प्रतीत होती है। जहां साफ-सफाई में पहले की तुलना में कुछ बेहतर स्थिति हुई है, वहीं ट्रेनें अभी भी समय से नहीं चल पा रही हैं। उनको समय से चलाने की दिशा में और प्रयास करने की जरूरत है।

माननीय मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। मैं इनसे निवेदन करना चाहता हूं कि नई गाड़ियां बढ़ाई जाएं। किंतु इससे जरूरी यह है कि जो पहले से गाड़ियां चल रही हैं, उन गाड़ियों को समय से चलाने की व्यवस्था की जाए। एक प्राइवेट गाड़ी तेजस के चलने से भारतीय रेल सुपरफास्ट ट्रेनें कई-कई घंटों की देरी से चलाई जाती है। मैं स्वयं भुक्तभोगी हूं, बिहार सप्तक्रांति से यात्रा के लिए ट्रेन में बैठा। एक स्टेशन पर एक घंटा और पैंतालीस मिनट उस ट्रेन को रोक कर पहले तेजस को क्रॉस किया गया और उसके बाद पांच राजधानी एक्सप्रेस क्रॉस कराई गईं।

आम लोगों में यह धारणा बनी कि तेजस यात्रा के लिए अच्छी प्राइवेट गाड़ी है, हमारी सरकार जो प्राइवेट कंपनियों, कारपोरेट घरानों और देश के बड़े पूंजीपतियों की कमाई में बढ़ोतरी करना चाहती है, ये लोग भाड़ा बढ़ाना चाहते हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार के कुछ महत्वपूर्ण कार्यों का वर्णन करना चाहता हूं, आपने जो डिमांड दी है और आपका इसमें जो रुझान आया है कि कृषि प्रधान देश होने के नाते गांव में किसानों का उत्पादन यदि समय से बड़े महानगरों में पहुंचा दिया जाए तो किसानों को उनकी उपज का उचित मूल्य भी मिलेगा। माननीय प्रधान मंत्री जी की धारणा है कि किसानों की आय दुगनी हो, उस दिशा में यह कार्य एक महत्वपूर्ण पहल होगी। मैं इस पहल का स्वागत करता हूं। माननीय मंत्री जी की तरफ से डिमांड में इस तरफ से भी विचार किया गया है कि सभी एक्सप्रैस ट्रेनों में रैफ्रीजरेटर युक्त बोगियां लगाई जाएंगी और उन बोगियों के माध्यम से किसानों के उत्पादन की सब्जियां महानगरों तक लाई जाएंगी आज स्थिति यह है कि जैसे परमल 50 रुपये प्रति किलो गाजीपुर में मिल जाएगा। दिल्ली में 300-400 रुपये प्रति किलो मिल रहा है। यदि किसानों से उपज महानगरों तक पहुंचाने का प्रबंध किया जाए तो मैं इस कदम की सराहना करता हूं।

महोदय, रेल मंत्रालय ने जितनी भी मानव रहित रेलवे क्रासिंग थीं, उनको समाप्त किया और विकल्प के रूप में अंडर ब्रिज और ओवर ब्रिज निर्माण करके दुर्घटना के तमाम जोखिम को बहुत हद तक कम करने का काम किया है। ऐसी ही कुछ रेलवे क्रासिंग की जहां जरूरत है, वहां ओवर ब्रिज बना दिए जाएं। इसी कड़ी में मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं और आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। गाजीपुर में रेलवे स्टेशन में एस्कलेटर (सीढ़ी) बनाया गया है, एक साल से अधिक हो गया है, यह चली नहीं है। आप इसे दिखवा दीजिए कि यह सीढ़ी नुमाइश के लिए बनवाई गई है या चलाने के लिए? इसे चलवाया जाए।

गाजीपुर में बारा रेलवे स्टेशन हॉल्ट के रूप में था। पिछले दिनों इसका शिलान्यास हुआ था और रेल राज्य मंत्री की ओर से ऐलान किया गया था कि 50 करोड़ रुपये स्टेशन की बिल्डिंग और अन्य काम के लिए स्वीकृत हो चुका है। यह बजट में आ गया। यहां तक कि 6 मई, 2019 को इसका टैंडर भी हो गया। मुझे बहुत ही अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि दो महीने के बाद ही यह टैंडर निरस्त कर दिया गया। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि यह गाजीपुर के लोगों के साथ बहुत अन्याय है। आप इसे देख लीजिए। जो पैसा सुरक्षित किया गया है, टैंडर हो चुका है। उसके सापेक्ष कार्य प्रारंभ किया जाए।

दिलदार नगर और जमानिया कस्बे में ओवर ब्रिज बनाया जाना अत्यंत जरूरी है। रघुबरगंज सरोली मार्ग पर अंडर ब्रिज बनाया जाना नितांत आवश्यक है। इसी क्रम में एनएच-31 गाजीपुर शहबाजपुरी के मध्य रेलवे क्रासिंग, जो कठुआ मोड़ के पास, यहां ओवर ब्रिज का बनाया जाना चाहिए और सैदपुर नगर में नेशनल हाईवे पर ओवर ब्रिज बनाया जाए तथा गाजीपुर में गंगा नदी पर ब्रिज बनाने का कार्य, जिससे मऊ, गाजीपुर और ताड़ीघाट, दिलदारनगर नई रेलवे लाइन बिछाकर जोड़ने का जो कार्य चल रहा है। इस कार्य की गति बहुत धीमी है। इसे और गति दी जाए। इस कार्य के लिए जो समय सीमा निर्धारित है, उस समय सीमा में ही इस कार्य को पूरा कराया जाए।

अंत में, मैं आपसे एक निवेदन और करना चाहता हूं। एक रूट ईसीआर है। पूर्व मध्य रेलवे जो दीन दयाल उपाध्याय स्टेशन से चलकर बक्सर दानापुर रूट कहा जाता है, यहां सदन में माननीय मंत्री जी बैठे हुए हैं, इनका निर्वाचन क्षत्र है। हमारे पड़ोसी हैं। दूसरा रूट छपरा से वाराणसी को जोड़ता है, इसे एनईआर कहते हैं। इन दोनों रूटों को बीच में बक्सर स्टेशन को फेफना या बलिया स्टेशन से जोड़ने के लिए गंगा नदी पर एक ब्रिज बना देना चाहिए।

इससे पूर्वांचल के वंचित क्षेत्र के लिए न सिर्फ उत्तर प्रदेश बल्कि बिहार के एक बहुत बड़े हिस्से को फायदा होगा। इसके अलावा ईसीआर और एनईआर का एक इंटर कनेक्शन करने का भारतीय रेल का सराहनीय कदम होगा हमारा सुझाव है। माननीय मंत्री जी इस पर विचार कीजिए और इस कार्य के लिए अपनी दरियादिली दिखाइए। माननीय अध्यक्ष जी एक सवाल पर मैं बहुत ही आभारी हूं कि आपने सीट पर बैठते हुए कहा कि जो सदस्य बैठे रहेंगे, उन्हें हम बोलने का अवसर देंगे। यह बात आपने एक बार नहीं, अनेक बार इस सदन में सदस्यों से कही है और आपने अपने कार्य अपने व्यवहार से यह साबित किया है कि आप सबको सुनते हैं, सबको अवसर देते हैं। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री कनकमल कटारा (बांसवाड़ा): अध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं कि आदिवासी जनजाति बहुल क्षेत्र के लिए बहुत महत्वपूर्ण मांग, जो लंबे समय से, 25-26 वर्षों से मांग करते आ रहे हैं, अभी हाल ही में रेलवे के लिए 73,000 हजार करोड़ रुपये का बजट इस वर्ष स्वीकृत किया गया, हाई-फाई सुविधाएं, तेजस ट्रेन और बुलेट ट्रेन प्रारंभ की गई हैं। मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी का और रेल मंत्री पीयूष गोयल साहब का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूं कि आपने इस बजट में प्रावधान करके पूरे देश में रेल के लिए बहुत अच्छी सुविधाएं प्रदान की हैं। परन्तु, इस समय मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जिस तरह से रेलवे की अभी हाल ही में रफ्तार बढ़ाने की कोशिश की गई और इसके साथ ही 150 रेलगाड़ियों का प्रचालन पीपी मॉडल पर किया गया, जिससे अहमदाबाद से चलने वाली ट्रेनों में गति आएगी।

अध्यक्ष महोदय, जब मैं यह सब सुनता हूं, मेरे क्षेत्र के लिए लंबे समय से जो मांग है, उसके लिए लोग हमसे कहते हैं कि जीतने के बाद जाएंगे तो रतलाम, बांसवाड़ा, डूंगरपुर और अहमदाबाद के लिए नई रेल इस गरीब क्षेत्र के लिए मिलेगी। अध्यक्ष महोदय, आप इस क्षेत्र से अच्छी तरह से परिचित हैं और माननीय गोयल साहब हमारे निकट के हैं। हमारी सीमा अहमदाबाद और डूंगरपुर क्षेत्र से मिली हुई है। लोगों के मन की भावना है कि इस बार तो निश्चित ही नई ट्रेन प्रारंभ होगी। जैसे अभी आपने 19 तारीख के बारे में कहा, वहां के लोगों की एक ही मांग थी कि आप ये काम करवा सकते हैं। मैंने गोयल साहब से भी निवेदन किया है। आपके साथ मेरी फोटो देखकर लोग रेल की बात करते हैं। जब मैं वहां जाता हूं तो लोग मुझसे पूछते हैं कि इस बार तो निश्चित रूप से कुछ न कुछ होगा। इस तरह की बात हर समय हमसे पूछते हैं। मेरे लिए जवाब देना मुश्किल हो जाता है। इसीलिए, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जब मैं आता हूं, सगवारा से उदयपुर और उदयपुर से रतलाम जाते हैं तो हमें 150 से 200 किलोमीटर की दूरी तय करनी पड़ती है। जब मैं प्लेन से भी आता हूं, तब भी यह दूरी 150 से 160 किलोमीटर तक होती है। इतने लंबे समय तक बड़े-बड़े नेता और रेल मंत्री रहे हैं, मैं वर्ष 1994 में भी इस विषय को राज्य सभा में उठा चुका हूं। हमारे एक मंत्री जी ने कह दिया था कि आदिवासी बहुल क्षेत्र के अंदर नो प्रोफिट, नो लॉस, हम यह

रेल प्रारंभ करेंगे। इस आश्वासन के बाद भी इतना गैप हो गया, 26 वर्ष हो गए और हम इस बात को पूरा नहीं कर पाए। आदरणीय प्रधान मंत्री जी और आदरणीय रेल मंत्री गोयल साहब और आपके माध्यम से काम को पूरा करने की हमारी इच्छा है। केंद्र सरकार से लोगों द्वारा फिलहाल एक ही मांग की जा रही है, अगर हम इस काम को पूरा करेंगे तो हमें अच्छा लगेगा। डूंगरपुर एक आदिवासी बहुल क्षेत्र है, हमारे यहां बेरोजगारी है, जिसके कारण लोग अहमदाबाद, सूरत और मुम्बई में आना-जाना करते हैं।

यहां पर बेरोजगारी है, जिसके कारण हमारे क्षेत्र में न तो बड़ी फैक्ट्री है, न मिल है, न ही कोई और स्थान है। गरीब लोग होली-दिवाली मनाने आते हैं तब भी या मजदूरी के लिए जाते हैं तब भी बस वाले इनसे एक-एक, दो-दो हजार रुपये किराया लेते हैं। आने-जाने में तकलीफ होने के कारण लोग कहते हैं कि यहां पर ट्रेन की सुविधा कब आएगी। वहां के लोग यह आशा लगाए बैठे हैं। अध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस क्षेत्र के लिए हम जब भी यह मांग रखते हैं तो यही कहते हैं कि यहां पर बड़े-बड़े उद्योगपति आना चाहते हैं और वे यहां पर मेला और उद्योग धंधे स्थापित करना चाहते हैं। हमारे यहां पर रॉ मेटेरियल लाने ले जाने की सुविधा नहीं है। हमारे यहां पर मार्बल निकलता है और वह निर्यात भी किया जाता है, उसको भी यहां पर सुविधा मिल जाए तो यहां के लोगों के लिए बहुत अच्छी स्थिति होगी। इससे बेरोजगारी भी दूर होगी और आने-जाने के लिए सुविधा भी होगी।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि हम जिस तरह से नई रेलों के लिए मांग कर रहे हैं और इसमें जो स्थितियां बनी है, मैं उसका वर्णन करना चाहूंगा। इस लाइन के पूरा न होने का कारण राजनीतिकरण है। एक सरकार आती है और घोषणा कर देती है। वर्ष 2010-11 में रेल बजट में डूंगरपुर-बांसवाड़ा-रतलाम रेलवे लाइन के लिए घोषणा हुई। कांग्रेस के नेता राहुल जी और सोनिया गांधी जी डूंगरपुर आए और उसका शिलान्यास कर दिया। शिलान्यास करने के बाद ये बोल रहे हैं कि केन्द्र सरकार और राजस्थान सरकार के बीच जो एमओयू हुआ था और राजस्थान की स्थिति ठीक नहीं होने के कारण हम इसका पैसा जमा नहीं करवा सकते हैं।

इस स्थिति में समय निकलता जा रहा है, लोग परेशान हो रहे हैं। इसके लिए 200 करोड़ रुपये दिए गए थे। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं। भूमि अधिग्रहण और अन्य कार्यों में 185 करोड़ रुपये खर्च हो चुके हैं। वर्ष 2011-12 में उसकी लागत लगभग 2082.74 करोड़ रुपये थी और वर्ष 2016-17 में इसकी लागत 2450 करोड़ रुपये हो गई। वर्ष 2018-19 में इसकी लागत 4282 करोड़ रुपये हो गई। 192 किलोमीटर रेलवे लाइन में 142 किलोमीटर राजस्थान की और 49 किलोमीटर रतलाम, मध्यप्रदेश की है। इतना पैसा खर्च होने के बाद भी यह कार्य अभी तक अधूरा पड़ा हुआ है। मैं नई रेलवे लाइन की इस आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र के लिए मांग करता हूं और इसके अलावा डूंगरपुर और अहमदाबाद के बीच में हिम्मतनगर में रेलवे लाइन का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। इसे शीघ्र चालू करने के लिए आश्वासन मिला है। हम डूंगरपुर से अहमदाबाद तो जा सकेंगे और यहां से उदयपुर भी जाना चाहे तो जा सकेंगे। डूंगरपुर की सुरंग का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। इस काम को दो वर्ष हो गए हैं, लेकिन फिर भी पूरा नहीं हो रहा है। अधिकारी आश्वासन दे रहे हैं कि इसका काम जल्दी हो जाएगा। अगर ये दोनों काम पूरे हो जाते हैं तो आने-जाने की सुविधा हो जाएगी। रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरपुर और अहमदाबाद की नई रेलवे लाइन के लिए मैं आपसे निवेदन करता हूं कि इसे जल्दी से जल्दी पूरा करवा दीजिए।

माननीय मंत्री महोदय, राजस्थान की आर्थिक स्थिति ठीक नहीं है, लेकिन मैं आपसे निवेदन करता हूं कि आप पूरा बजट आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र के लिए स्वीकृत कीजिए। माथुगमदापाल और ग्रामढाणी में रेलवे लाइन प्रारम्भ हो रही है, इसके 139 नम्बर फाटक का गेट है, वह बंद है, पहले चालू था। अब वहां पर आना-जाना नहीं हो रहा है, जिसके कारण श्मशान घाट या खेतीबाड़ी के लिए जाना पूरी तरह से बंद हो गया है, जिसके कारण लोग बहुत ज्यादा परेशान है। मैं वहां पर अण्डर बाईपास की मांग करता हूं। इसे जल्दी से जल्दी स्वीकृत किया जाए ताकि लोगों को आने-जाने में सुविधा हो सके। मैं अपनी बात को ज्यादा आगे नहीं बढ़ाता हूं, लेकिन इस क्षेत्र के लिए आपकी अतिकृपा होगी। अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से और माननीय मंत्री जी

ने जैसा कहा है और मैं वहां पर फोटो दिखाऊंगा कि आपने हमें आश्वासन दिया है तो आप निश्चित रूप से इस पर ध्यान देंगे और रेलवे लाइन को प्रारम्भ कराएंगे। आपका बहुत-बहुत आभार और मेरा आपको धन्यवाद।

SHRI PRATHAP SIMHA (MYSORE): Hon. Speaker, Sir, I thank you for giving me this opportunity to support Demand for Grants, 2020-21.

Each Member of Parliament is an advocate of his respective constituency. We raise issues and we make demands. We try to convince. We argue and if we do not get proper attention, हम धरना भी देते हैं। But today I do not have any new demands to make. I just want to express my heart felt gratitude to our beloved Prime Minister, Shri Narendra Modi Ji, our hon. Railway Minister, Shri Piyush Goyal Ji and his able deputy, Shri Suresh Angadi Ji. The reason why I want to thank my Government and the Ministers is very simple. I was a journalist and I was nowhere related to politics. But I got a chance to contest from Mysore and Kodagu and I got elected. Way back in 2003, when Vajpayee Ji was the Prime Minister, the doubling work between Mysore and Bengaluru was started. But even after 10 years of UPA rule, it was not completed and signs of getting completed were also not visible. I am thankful to the then Railway Minister, D.V. Sadananda Gowda Ji, Suresh Prabhu Ji, and Piyush Goyal Ji. These three Ministers sanctioned the entire money which was required for the completion of doubling work and electrification.

The Tipu Armoury was coming in between the track. Our hon. Prime Minister and the Railway Minister were generous enough to give Rs.13 crore for moving the entire Tipu Armoury to some other place and get the doubling work completed. I am really thankful to Piyush Ji because to mark the

completion of doubling and electrification, he brought Modi Ji to Mysore. At that time, we got Humsafar Train. We had no direct train connectivity between Mysuru and North India. Piyush Ji gave me Humsafar Train to Udaipur.

There was a time when we had to wait for the Railway Budget to get new trains. If you miss out, you have to wait for another annual Budget to get new trains. I am thankful to Piyush Ji as he gave me six trains in the last three years. He changed the way Railways used to function. He changed the colonial mindset of the Railways. He re-energised the Railway Department.

He gave me Humsafar Train. In 2014, there was Mysuru-Varanasi weekly train. Its frequency was increased to bi-weekly. Then to decongest the Chamundi Express which starts from Bengaluru at 0615 hours, Suresh Prabhu Ji gave me one Vishwamanav Express. Under Piyush Ji, I got two MEMU trains, one Humsafar Train and we were able to give connectivity to three major Capital cities of South India, namely, Chennai, Trivandrum and Hyderabad. It shows the competence of Piyush Ji. He understands our problem.

I must tell you one more thing. Piyush Ji was busy in electrifying 18000 villages. He came to Mysore to mark the celebrations for Sankalp Se Siddhi Programme which was the concept of our Prime Minister. He got down at the Mysuru Airport which was non-functional at that time. He came in a private Jet. While going to the venue, he said that he is going to Mysore for the first time. It is such a beautiful city. I told him that सर, हमारा एयरपोर्ट तो नॉन-फंक्शनल

है। उन्होंने पीए को बोला कि जयंत जी को कॉल लगाओ। He immediately called Jayant Sinha Ji and asked him to give a flight.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप आने-जाने की पूरी कहानी मत सुनाओ।

SHRI PRATHAP SIMHA : He immediately called up Jayant Sinha ji and because of his one phone call, we got one flight then and now we have got eight flights operating.

Sir, now I will turn to the railway projects. There are 30 districts in the State of Karnataka and Coorg is the only district that did not have any railway connectivity but Shri Piyush Ji sanctioned one new line to Kushal Nagar. I am thankful to him for this. He also sanctioned another railway station at Nagenahalli and he also sanctioned a sum of Rs. 16 crore for the modernisation of Mysore railway station. The hon. Minister also sanctioned a sum of Rs. 9 crore for the re-construction of the railway museum. I am thankful to Shri Piyush Goyel ji and his able deputy Shri Suresh Angadi ji.

Sir, after I was re-elected, I went and met Shri Suresh Angadi ji and every time I used to go with a demand. He told about Piyush ji in Kannada *`Chalo Aadmi'* which means he is a good man and he has given him all freedom. The generous hon. Railway Minister is not only encouraging people like us, but even his deputy. I am thankful to Shri Piyush ji and people around the country says that 'मोदी है तो मुमकिन है। ' and as far as the Railway Department is concerned -- 'पीयूष जी हैं तो सब मुमकिन है। ' Thank you. … (*Interruptions*)

***श्री राधा मोहन सिंह (पूर्वी चंपारण):** रेलवे देश की धमनी है जिससे देश का दिल धड़कता है। माननीय प्रधानमंत्री जी श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी ने इसे सुदृढ़ किया है। रेल में सेफ्टी को विशेष प्राथमिकता दी गई है। रेलवे के पुराने ट्रैक को बदलने, इलैक्ट्रीफिकेशन, आधुनिक कोचेज, स्वच्छता के तहत बाये टायलेट और यात्री सुविधाओं को विशेष महत्व दिया गया है । रेलवे को नये युग में पहुंचाने में डिजिटलाइजेशन ने बड़ी भूमिका अदा की है। मैं एक रेल यात्री के नाते हृदय से मोदी सरकार को कोटिशः बधाई देता हूं। सेफ्टी से रिलेटेड वर्क्स पर रेलवे द्वारा काफी फोकस किया जा रहा है। पिछले कुछ सालों में रेलवे ने सेफ्टी पर काफी बल दिया गया है और इसी का परिणाम है कि रेल संरक्षा का जो स्टेटिस्टिक्स है, वे काफी अच्छे हैं। अगर हम पिछले साल की इनकी संख्या देखें तो वर्ष 2017-18 में 73 रेल दुर्घटनाएं हुई थीं। वर्ष 2018-19 में उसको घटाकर 59 कर लिया गया है। रेलवे के लिए यह एक उपलब्धि है।

इस वित्तीय वर्ष के शुरूआत के जो 11 महीने हैं उसमें किसी भी पैसेंजर की रेल दुर्घटना में मृत्यु नहीं हुई है। पिछले वित्तीय वर्ष में इन 11 महीनों में इसकी संख्या 14 थी। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। रेल संरक्षा के लिए हमारे रेलवे के कर्मचारियों ने जो काम किया है, उनको भी मैं बधाई देता हूं। रेल संरक्षा के लिए जो मुख्य मुद्दा है, जिसमें प्रॉब्लम हो रही थी, अगर उस मुद्दे का हम अनेलिसिस करें तो जो रेलवे के एक्सीडेन्ट्स हो रहे थे, उसमें ट्रैक मेंन्टीनैंस का मुख्य मुद्दा रहा है। उस पर रेलवे ने काफी फोकस किया है जिसके परिणामस्वरूप डिरेलमेंट की संख्या काफी कम हो गई है।

दूसरा जो मुख्य मुद्दा था, वह मानवरहित क्रासिंग गेट है। वहां पर काफी एक्सीडेंट्स हो रहे थे। पिछले साल रेलवे द्वारा एक मुहिम चलाया गया कि जो मानव रहित क्रासिंग गेट हैं, उनको रेलवे ने पूरी तरह से खत्म कर लिया है जो कि एक सराहनीय कदम हे। इसके अलावा, आज रेलवे

---

* Speech was laid on the Table.

का जो ब्रॉडगेज नेटवर्क है, वह 63,000 कि0मी0 का है जिस पर आज कहीं कोई मानव रहित लेवल क्रांसिंग गेट नहीं है।

अब रेलवे का फोकस इस बात पर है कि जो मैन लेवल क्रांसिंग गेट हैं और जहां पर बहुत ज्यादा ट्रैफिक है वहां पर धीरे-धीरे आर0ओ0बी0 और आर.बी.यू. का निर्माण किया जाये। इससे रेलवे संरक्षा में काफी सुधार की गुंजाइश है।

रेलवे का दूसरा जो मुख्य विषय होता है, वह पंक्चुवालिटी और पैसेंजर एमेनिटीज है। पैसेंजर को ज्यादा से ज्यादा एमेनिटीज दे सके तथा रेलगाड़ियों को समय पर चला पाएं। इसमें भी रेलवे को पिछले 6 महीनों में काफी सफलता मिली है। अगर हम इसके स्टेटिस्टिक्स को कम्पेयर करें तो पिछले साल से करीब 8 से 9 प्रतिशत पंक्चुवालिटी में सुधार हुआ है। पैसेंजर एमेनिटीज के बारे में पिछले दो सालों में रेलवे के स्टेशनों में काफी सुधार आया है। आज की तिथि में देश भर में रेलवे के कीब 6500 रेलवे स्टेशन हैं और लगभग 300 फ्लैग स्टेशन हैं जहां पर क्रासिंग नहीं होती है, लेकिन वहां पर केवल टिकट दिए जाते हैं, ऐसे कुछ 6500 स्टेशन हैं। उन स्टेशनों पर रेलवे के द्वारा आधारभूत संरचना में काफी सुधार किया गया है तथा पैसेंजर एमेनिटीज प्रोवाइड की गई है। आज के दिन 6500 स्टेशनों में से करीब 5622 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा उपलब्ध करा दी गई है। अध्यक्ष महोदय, आज डिजिटल व आईटी का जमाना है इसलिए जब भी पैसेंजर वहां जाएं तो वे वाई-फाई से कनेक्ट हो सकते हैं। रेलवे के क्षेत्र में मोदी सरकार की यह सबसे बड़ी सफलता है।

रेलवे ने डिजिटल ट्रांसमिशन के क्षेत्र में काफी सराहनीय कार्य किया है। रेलवे द्वारा एक रियल टाईम ट्रेन इनफोरमेशन सिस्टम शुरू किया गया है। इसके लिए रेलवे ने इसरो से एम0ओ0यू0 साइन किया है तथा उनकी सेटेलाइट से आज की डेट में करब 50 प्रतिशत रेलगाड़ियां जिसमें करीब 12 हजार लोकोमोटिव्स हैं, जिनमें से 6 हजार लोकोमोटिव्स में जीपीएस डिवाइस फिट कर दिया गया है। इन जीपीएस डिवाइस की वजह से और इसरो सेटेलाइट की मदद से, साफ्टवेयर की मदद से आज के दिन इन 6 हजार लोकोमोटिव्स की एग्जैक्ट लोकेशन और किस स्पीड से ट्रेन चल रही है उसका सिग्नल मिलता है। इसे कंट्रोल ऑफिस एप्लीकेशन से

इंटीग्रेट कर दिया गया है। इससे रेलवे को काकफी फायदा मिला है जैसे कि पैसेंजर्स को ट्रेन के एक्जैक्ट टाइम की जानकारी मिलेगी जो पहले मैनुअली फीड होता था।

रेलवे की जो दूसरी सबसे बड़ी समस्या रही है, वह इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट की है। जिस तरह से रेलवे पिछले कुछ सालों से अपने ट्रैफिक डिमांड को देखते हुए इंफ्रास्ट्रक्चर को डेवलप करना चाहिए था, वह किन्हीं वजह से नहीं हो पाया है। परन्तु रेलवे ने पिछले पांच सालों में इस पर फोकस किया है।

रेलवे के पास 89 प्रतिशत प्रोजेक्टस ऐसे हैं जो कि प्रगति की तरफ हैं। रेलवे ने उसके लिए पर्याप्त फण्ड आबंटित किया है। जहां तक कैपिटल इनवेस्टमेंट का सवाल है, अगर कम्पेयर करना चाहें तो वर्ष 2009 से 2014 के बीच करीब 46,000 करोड़ रूपये एवरेज एन्युअल एक्सपेंडिचर होता था जिसे रेलवे द्वारा वर्ष 2014 से 2019 के बीच में करीब 1,00,000 करोड़ रूपये एन्युअल एवरेज किया है। वर्ष 2019-20 में रेलवे द्वारा 1,56,352 करोड़ रूपयों का कैपिटल एक्सपेंडिचर किया जा रहा है। अगर हम इसको कंपेयर करें तो पिछले साल यानी 2019-19 की तुलना में यह 17 प्रतिशत अधिक है। वर्ष 2020-21 में यह करीब 1,61,042 करोड़ रूपये है जो कि इस साल से केवल तीन प्रतिशत ही ज्यादा है।

एक और महत्वपूर्ण चीज यह है कि रेलवे फ्रेट कॉरिडोर के लिए जो ईस्टर्न और वेस्टर्न कॉरिडोर के बारे में चल रहा है उसको रेलवे द्वारा दिसम्बर, 2021 तक पूरा कर लिये जाने का लक्ष्य है, यह प्रोजेक्ट पिछले 10 सालों से चल रहा था लेकिन रेलवे ने उसको पिछले साल से फास्ट ट्रैक पर डाला है और उसके लिए रेलवे द्वारा पर्याप्त फण्डस भी आबंटित किया गया है।

अब मैं रेलवे में कोचेज के बारे में उल्लेख करना चाहूंगा। रेलवे के पास आज दो तरह के कोचेज हैं। पहले कोचेज इंडियन टैक्नोलॉजी के कोचेज हैं जिन्हें आईसीएफ कोच कहते हैं। दूसरे कोच जर्मन टैक्नोलॉजी के हैं जिनको एलएचवी कोच कहते हैं। इनका कोचेज का फायदा यह है कि अगर एक्सीडेंट होता है तो इन कोचेज में यात्रियों को चोट बहुत कम आती है। रेलवे द्वारा ऑपरेटिंग रेसियो को सुधारने के लिए एक्सपेंडिचर कंट्रोल शुरू किया गया है। इसमें प्रोडिक्टिविटी

बढ़ाने के लिए जो नॉर्म्स हैं जैसे कि प्रति किलोमीटर कितना स्टॉफ होना चाहिए, इसके लिए रेलवे द्वारा पिछले कुछ दिनों में बहुत से टैक्नालॉजिकल एडवांसमेंट की है। रेलवे ने मैन्टीनेंस में टैक्नालॉजी इन्ट्रोडयूज की है जिसकी वजह से रेलवे ने प्रति किलोमीटर कितने स्टॉफ की आवश्यकता है, इसे रिव्यू करके रिवाइज किया गया है जिससे रेलवे प्रोडक्टिविटी में वृद्धि होगी तथा एक्सपेंडिचर कम होगा। तीन तरह के एक्सपेंडिचर सबसे ज्यादा होते हैं। पहला स्टॉफ पर दूसरा फ्यूल पर तथा तीसरा इलैक्ट्रिक और डीजल पर आता है।

रेलवे द्वारा लिया गया 100 प्रतिशत इलैक्ट्रिफिकेशन का निर्णय एक सराहनीय कदम है। इसमें 57 प्रतिशत इलैक्ट्रिफिकेशन का कार्य पूर्ण हो चुका है तथा शेष 43 प्रतिशत कार्य आगामी तीन वर्षों में हो सकेगा। इससे रेलवे में डीजल की खपत काफी कम जो जायेगी जिससे प्रदूषण कम करने में भी मदद मिलेगी।

इस बार बजट में एक किसान रेल का कॉन्सेप्ट भी आया है जो कि स्वागत योग्य कदम है। रेलवे द्वारा रेफ्रिजरेटेड वैन का उपयोग किया जा रहा है। इसके माध्यम से फल, सब्जियों तथा पेरिशेबल आइटम्स को जरूरत के मुताबिक रेफ्रिजरेटेड वैन में लाया जाता है। अभी जो किसान रेल का कॉन्सेप्ट है, उसके लिए रेलवे द्वारा सचिव, एग्रीकल्चर की अध्यक्षता में मिनिस्ट्री ऑफ एग्रीकल्चर और मिनिस्ट्री ऑफ रेलवे के मध्य एक समिति बनायी गयी है। रेलवे द्वारा एक रिपोर्ट बनायी गयी है कि कौन-कौन से ऐसे क्षेत्र हैं जहां पर प्रोडक्शन सेंटर्स हैं जहां पर इस तरह से सब्जी, पेरीशेबल आइटम या फैल पैदा किए जा रहे हैं। कौन-कौन से ऐसे कन्जम्पशन सेंटर्स ह जहां से नियत समय में रेफ्रिजरेटेड वैन में लेकर आ सकें। देश के किसानों की ओर से मैं मोदी सरकार का अभिनन्दन करता हूं।

रेलवे वातावरण के प्रति काफी सजग है। महामहिम राष्ट्रपति महोदय द्वारा रेलवे को स्वच्छता हेतु प्रथम पुरस्कार प्रदान किया गया था। इसमें भारत सरकार के सभी मंत्रालयों को कम्पेयर किया गया था तथा भारतीय रेल को प्रथम पुरस्कार हेतु चयनित किया गया था। पूर्व में रेलवे में स्वच्छता एक समस्या । कोचेज में ओपन टायलेट के कारण ट्रैक के किनारे से गंदगी रहती

थी। उसमें काफी सुधार हुआ है। वर्तमान में (31 जनवरी, 2020 तक के आंकड़ों के अनुसार) 95 प्रतिशत कोचेज में बायो टायलेट का उपयोग किया जा रहा है।

रेलवे ने सोलर लाइट पर बहुत काम किया है। देश में जितने भी महत्वपूर्ण स्टेशन हैं वहां शैड्स पर सोलर लाइट का उपयोग किया जा रहा है। बड़े एवं महत्वपूर्ण स्टेशनों पर 60 से 70 प्रतिशत तक सोलर लाइट दी जा रही है।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी का विशेष आभारी हूं जिन्होंने बापू की कर्म भूमि चम्पारण के मुख्यालय मोतिहारी स्वयं जाकर बापूधाम मोतिहारी रेलवे स्टेशन सहित मेरे संसदीय क्षेत्र के मेहसी, चकिया, पीपरा, जीवधारा के विकास के साथ ही संपूर्ण रेल लाइन के विद्युतीकरण का सिर्फ शिलान्यास ही नहीं किया, बल्कि एक साल के अंदर ही वह कार्य भी पूरा होगा। रेलवे के बड़ी लाइन के दोहरीकरण का शिलान्यास किया जो कार्य तीव्र गति से चल रहा है। मोदी सरकार ने हाजीपुर-सुगौली रेललाइन के निर्माण हेतु पांच वर्षों के अंदर अत्यधिक धनराशि दी है जिसके कारण कार्य की गति बढ़ रही है। 17 अप्रैल, 2020 को चम्पारण सत्याग्रह के 101 वर्ष पूर्ण हो रहे हैं। वापू इसी दिन मोतिहारी स्टेशन पर ट्रेन से आये थे। इसका नाम अब बापूधाम मोतिहारी है। मेरे संसदीय क्षेत्र के इस ऐतिहासिक रेलवे स्टेशन के अलावा, अन्य स्टेशनों का भी काफी विकास हुआ है। गांवों से लोग निकलकर बापूधाम स्टेशन का दर्शन करने भी आते हैं। इसके लिए मैं मोदी सरकार का आभारी हूं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र की जनता की ओर से आभार व्यक्त करता हूं।

मेरी विनती है कि बापूधाम मोतिहारी सहित मेरे क्षेत्र के अन्य रेलवे स्टेशनों के लिए 101 करोड़ रूपये से ज्यादा की जो प्रस्तावित योजनाएं हैं जिसकी जरूरत है। मोदी सरकार इन योजनाओं की अवश्य मंजूरी देकर बापू की कर्मभूमि मोतिहारी को गौरव दिलाने का कार्य करेगी। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : आपकी बात का जवाब माननीय मंत्री पीयूष गोयल जी कल सुबह देंगे और आपको और सभी को बोलने का पूरा मौका देंगे।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SURESH C. ANGADI) Starting from Shri M.K. Raghavan till Shri Prathap Simha, 56 hon. Members have already participated in the discussion on the Demand for Grants for the Ministry of Railways.

Railways is the life line of the people and all the hon. Members have their sentiments about the Railways. The Indian Railways will become the growth engine of the nation, it will become the *Vikas Yatra,* as has been stated by our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi. देश की गति भी रेल से मिलेगी और प्रगति भी रेल से। What was out of reach once is now achievable. 'नामुमकिन अब मुमकिन है। ' Success is not a matter of chance but choice. सफलता संयोग से नहीं बल्कि परिश्रम से आएगी। The hon. Prime Minister taught us the duty. In the last 70 years, the Indian Railways was politicised and were taught only about their rights but people were not educated and told about their duties towards the Railways. Now, the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji has taught the duties to our Ministers and employees and also the citizens of the country. He himself took the broom stick in his hands देश को स्वच्छ करने के लिए हाथ में झाड़ू पकड़ने से देश भी स्वच्छ हो रहा है और रेलवे भी स्वच्छ हो रहा है। मैं देश के लोगों को, मेरे सभी मंत्रियों को, कर्मचारियों को और मैम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट्स को इस अवसर पर बधाई देता हूं।

Six years ago, the Indian Railways was in a desperate situation. There were low investments, poor quality assets, old technology, slow decision making. Under the leadership of the hon. Railway Minister, as hon. Member

Shri Prathap said, Shri Piyush Goyel we identified the gaps which hindered the growth and worked hard to remove them.

With the great vision of Shri Piyush Goyal Ji and other team members, major leaps in the areas of safety, infrastructure, passenger services, digital service have been brought into the Railways. I will give you some details of how we improved working of Railways and transformed passengers' travel experience.

In terms of safety and security, we have achieved best ever safety records. There is zero passenger death in consequential train accidents in 2019-20. It is the great vision of hon. Railway Minister Shri Piyush Goyal Ji under the leadership of the hon. Prime Minister Shri Narendra Modi Ji. In terms of safer coaches, 4,484 LHB coaches were produced in April- December, 2019 compared to 3,106 in April-December 2018. So, that is how we are making progress. LHB coach target is 4,079 in 2020-21 compared to 543 in 2013-14. Foot over bridge target is 275 in 2020-21 compared to the target of 265 in 2019-20 and only 30 in 2013-14. For easing road traffic, 1,035 manned level crossings were removed in April-December 2019 compared to 357 during the same period last year i.e. an increase of 190 per cent. Indian Railway Institute of Disaster Management at Bengaluru has been opened for disaster management training to railway staff and officers. Government also launched the first Railway Commando Battalion `CORAS' to tackle the menace of terrorism and naxalism in Railways. 522 Stations were provided with CCTV based surveillance system. These arrangements have been made regarding

the safety. If any other suggestions are there, I welcome those suggestions from the hon. Members. They may give suggestions for the betterment of 130 crore people. We will take it positively and work towards that.

Make in India is a nation-building initiative to transform India into a global design and manufacturing hub. Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi in his first Independence day speech on 15th August, 2014 said: "I want to tell the people of the whole world, come and make in India. Come and manufacture in India. We have skill, talent, discipline and the desire to do something. We want to give the world an opportunity to come and make in India." This is what my hon. Prime Minister stated and accordingly our people are working with the example that LHB coaches have been made and they have shown their performance.

Vande Bharat Express completed one year in the service on 15th February. There is record-breaking performance in terms of occupancy, punctuality, modern services etc. Chittaranjan Locomotive Works created world record for manufacturing most locomotives in a year. It produced 402 locomotives in the financial year 2018-19 and got recognition in the Limca Book of Records. This is a great achievement by our employees and I congratulate all our employees and the team for bringing its name in the Limca Book of Records. There has been an increase in LHB coaches from average 373 per annum from 2009-14 to 4079 planned in 2020-21.

Please imagine how our employees have worked within a span of six years and made this achievement.

As regards EMU/MEMU/DEMU/Others, there is an increase from 621 in 2009-14 to 2215 in 2020-21. Electronic locomotives has increased from 246 in 2009-14 to 725 in 2020-21. There is a significant participation from the SME sector. Import of goods, as a percentage of total procurement of goods, has reduced drastically from 6.05 per cent in 2012-13 to 2.46 per cent in 2018-19.

Two locomotive manufacturing plants have been set up in India on PPP model. RWF is expanding axle manufacturing capacity which will meet the full requirement of Indian Railways from 2020-21.

As regards Digital Railways for Aspirational India, E-Governance is an essential part of our dream of Digital India. The more technology we infuse in governance, the better it is for India. This was said by hon. Prime Minister. 5500 stations have been provided with free wi-fi helping the youth especially the poor. K. Sreenath, a coolie, cleared the written test of Kerala Public Service Commission using the wi-fi provided by the railways. This is the achievement made by our Prime Minister to a common man of this country. Pandit Deen Dayal said that Government's duty is to give service to the last man of the society. And this is what our Prime Minister has done today. That coolie boy has become a Class I officer today. I congratulate him also, Sir.

A unique RAIL DRISHTI dashboard has brought all key performance parameters and services on a single platform for the customers and key stakeholders. There is no more waiting at counters. Platform tickets can be purchased online. Unreserved tickets can be purchased online. There is UTS facility on mobile ticketing in Mumbai suburban trains. About 1.29 crore people

have become registered users of UTS mobile application. Average daily number of passengers using mobile ticketing is 13.4 lakhs. There is a drastic increase in the number. There is no more waiting at stations. SMS based alerts have been provided for passengers regarding charting and change in timings of trains. There are digital payments available through the provision of handheld devices and POS machines. AI based system is being used to help predict the possibility of ticket confirmation.

Coming to food quality, food packets have been provided with QR codes linked to live feed from kitchens. But today, I received many complaints from the hon. Members. I request the hon. Members to give us correct information like train particulars, the place, food items, etc. Old contracts cannot be cancelled arbitrarily. I request all the Members to write to the Ministry by quoting their experience as regards food quality and also include details like train number, date of travel, seat number, etc. If they give us such details, necessary action will be taken on the concerned contractor.

Real time passenger train information is made available. Real Time Train Information System (RTIS) is being implemented in collaboration with ISRO. Information is gathered on location and speed is captured every 30 seconds. 2700 electric locomotives and 3800 diesel locomotives are fitted with this equipment. Balance 6000 electric locomotives will be fitted in a year's time.

21.00 hrs

Sir, with this, a lot of things are still there to be explained to you as regards the new things which we are going to adopt to give better services to the people of India. Tomorrow, our hon. Minister of Railways, Shri Piyush Goyal*ji* will reply in detail. Today, 56 people have participated in the discussion, and I am really happy for that. Everybody has given suggestions for the betterment of the people of this country. It is the dream of our hon. Prime Minister. We will all work together and see that the railways, which is the lifeline of India, will bring back its charm. Thank you.

माननीय अध्यक्ष: आज सभी माननीय सदस्यों को बोलने का पर्याप्त अवसर मिलेगा।

…(व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्री; कोयला मंत्री तथा खान मंत्री (श्री प्रहलाद जोशी): सर, एक नया रिकॉर्ड बन जाता है। आपको अभिनंदन है। …(व्यवधान)

21.01 hrs (Shri Kodikunnil Suresh *in the Chair*)

***श्री जनार्दन मिश्र (रीवा) :** मैं माननीया वित्तमंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी द्वारा वर्ष 2020-21 के बजट में रेल विभाग के जो प्रस्ताव हैं उनका समर्थन करता हूं।

जब से केंद्र में माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार को देश की जनता का आशीर्वाद मिला है, रेल विभाग में आमूल चूल परिवर्तन हुए हैं। गंदे और बदबूदार रेलवे स्टेशनों से यात्रियों को राहत मिली है। आज देश का हर छोड़ा बड़ा रेलवे स्टेशन चमचमाता हुआ भारतीय रेल की यशोगाथा गा रहा है। बायो टॉयलेटों के कारण यात्रियों के मलत मिली मूत्र की गंदगी से निजा- है। नए रेलवे ट्रेकों के निर्माण से यात्री गाड़ियां समय पर चल और पहुंच रही हैं।

मानवरहित रेल फाटकों की समाप्ति के कारण मानव व पशुधन की होने वाली अकाल मौते लगभग शून्य हो गयी। 550 स्टेशनो में वाई फाई सुविधाओं का विस्तार हुआ है। बजट में 27 हज़ार किलो मीटर लंबाई की रेल लाइनों का विद्युतीकरण किये जाने का लक्ष्य रखा गया है और हर योजनाओं के निर्धारित लक्ष्य को मोदी जी की सरकार ने समय सीमा में पूरा किया है, इस आधार पर मैं पूरे विश्वास के साथ कह सकता हूं कि यह लक्ष्य भी पूरा होगा।

सरकार ने रेलगाड़ियों की गति बढ़ाने का जो संकल्प मोदी जी कीलिया है वह तेजी से लक्ष्य की ओर बढ़ रहा है। हाई स्पीड ट्रेनों का परिचालन के क्रम में मुंबई से अहमदाबाद के बीच यह ट्रेन चलाने का प्रस्ताव है जो निकट भविष्य में पूरा ही होगा। नई यात्री गाड़ियों के चलने 150 से रेल यात्रियों की भीड़ में काफी कमी आयेगी तथा हर यात्री सुविधा युक्त ट्रेन से भीड़ भाड़ से मुक्त यात्रा पूरी करेगा।

गत पांच वर्षों में विन्ध्य की जीवन रेखा ललितपुर से संगरौली रेलवे लाइन की सभी बाधाओं को दूर किया जा चुका है तथा इस परियोजना का निर्माण कार्य अबाधित चल रहा है, मेरा रेलमंत्री महोदय से आग्रह है कि इस परियोजना को यथाशीघ्र पूरा कराया जाये तथा रीवाजिले के

---

* Speech was laid on the Table

गोविन्दगढ़ और सिलपरा स्टेशनों तक यात्री गाड़ियों का परिचालन कराया जाये। मैं रेलमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि रीवा से सतना मार्ग का विद्युतीकरण का कार्य निर्धारित समय सीमा में पूर्ण हो चुका है। लेकिन मार्ग को दोहरीकरण का कार्य धीमी गति से चल रहा है जिसमें तेजी लाई जाये जिससे रीवा-सतना मार्ग में और गाड़ियां चलाई जा सकें। रीवा में एसी कोच मेंटिनेंस की राशि स्वीकृत है परंतु उक्त कार्य प्रारंभ नहीं हो पा रहा है। रेल मत्री जी से मेरा आग्रह है कि वे इस कार्य को प्रारंभ कर एक निश्चित अवधि में पूर्ण करने का निर्देश रेल अधिकारियों को दें।

गत पाँच वर्षो मे रीवा से नागपुर , रीवा से राजकोट, रीवा से बड़ौदा यात्री गाड़ियां चलाई गईं, रीवा से इंदौर की यात्री गाड़ी, जो कुर्सीयान होने के कारण चलते हुए भी न चलने के समान थी, को शयनयान में परिवर्तित किया गया इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री पीयूष गोयल जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूं।

उपरोक्त सभी गाड़ियों में रीवा-इंदौर को छोड़कर शेष सप्ताह में एक दिन चलती है परन्तु यात्रियों की संख्या को देखते हुए इन्हें सप्ताह में 3 दिन चलाया जाये। रीवा-नागपुर यात्री गाड़ी तो एम्बुलेंस गाड़ी कही जाती है क्योंकि रीवा के अधिकतर बीमार नागरिक चिकित्सा के लिए नागपुर जाते हैं इस कारण इस यात्री गाड़ी को तत्काल सप्ताह में 3 दिन चलाये जाने का यथाशीघ्र आदेश पारित किया जाये।

रीवा से इंदौर यात्री गाड़ी जो सप्ताह में 3 दिन चलती है, इस यात्री गाड़ी के प्रतिदिन रीवा से भोपाल, हबीबगंज स्टेशनों से होकर इंदौर चलाया जाये जिससे रीवा से भोपाल के लिए एक और यात्री गाड़ी चलाने की आवश्यकता की पूर्ति हो सकेगी और इंदौर जाने वाले यात्री भी गंतव्य तक सुविधा से पहुंच सकेंगे।

रीवा से बिलासपुर चलने वाली यात्री गाड़ी को आगे बड़ा रायपुर तक चलाया जाय। रीवा से मुंबई के लिए यात्री गाड़ी चलाने की मांग गत 20 वर्षों से की जा रही है, इस गाड़ी की आवश्यकता दिनों- दिन और बढ़ती जा रही है क्योंकि रीवा के नागरिकों को रोजी-रोटी कमाने के लिए मुंबई ही एकमात्र सहारा है। प्रतिदिन सैकड़ों की संख्या में लोग रोजगार व चिकित्सा के लिए मुंबई जाते हैं।

परन्तु मुंबई में गाड़ियों की अधिकता के कारण यह यात्री गाड़ी को चलाने की स्वीकृति नहीं हो पा रही है। अतः माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि रीवा से पुणे वाया कल्याण नई यात्री गाड़ी चलाई जाए। रीवा से मिर्जापुर वाया मऊगंज, हनुमना नई रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है, अत: माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि इस रेल लाइन की स्वीकृति प्रदान कर डी.पी.आर.तैयार कराया जाये।

रीवा जिले में डभौरा स्टेशन से रीवा जिले की लगभग एक चौथाई आबादी आती जाती है। वहां के नागरिक अपनी जीविका के लिए सूरत आते-जाते हैं। अत:, आग्रह है कि वाराणसी-सूरत (ताप्ती गंगा गाड़ी क्रमांक 19045-19046) का ठहराव डभौरा में कराया जाय। रीवा से सीधी निर्माणाधीन रेलवे लाइन हेतु जिन कृषकों की भूमि अधिग्रहीत की गई है उनके आश्रितों को तत्काल रेल विभाग में नौकरियां दी जाए। एक बार मैं पुन: रेल विभाग के बजट प्रस्तावों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता है। धन्यवाद।

श्री विनायक भाउराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग): सर, ज़ीरो आवर के वक्त रिकॉर्ड बन चुका था, फिर एक बार बनेगा।

सभापति महोदय, भारतीय रेलवे की अनुदानों की मांगों के ऊपर अभी चर्चा चल रही है। माननीय रेल मंत्री पीयूष गोयल जी और माननीय रेल राज्य मंत्री सुरेश अंगड़ी जी को मैं बधाई देता हूं कि हम सारे सदस्यों को, अपने-अपने क्षेत्र में जो भी समस्या होती है, वे उसका बहुत अच्छा रिस्पॉन्स देते हैं, उनके पास से हमें ट्रीटमेंट भी अच्छा मिलता है। हमें खुशी होती है, जब हम अपने काम करने वाले मंत्री जी के पास जाकर अपनी समस्या रखते हैं, यानी लोगों की समस्या रखते हैं। उन समस्याओं को सुनकर उनका इलाज करने का काम हमारे दोनों माननीय रेल मंत्री जी करते हैं। मैं उनको बधाई देता हूं।

सभापति महोदय, इसके साथ ही मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं। अभी सारे सदस्यों ने भारतीय रेलवे पर चर्चा की, लेकिन मैं कोंकण रेलवे के ऊपर चर्चा करने जा रहा हूं। हमारे रेल राज्य मंत्री सुरेश अंगड़ी जी के मतदान क्षेत्र से भी कोंकण रेलवे जाती है। कोंकण रेलवे की अवस्था ऐसी है कि वह न घर का है, न घाट का। आपने उसे भारतीय रेलवे में नहीं लिया, कोंकण रेलवे को सैपरेट पीएसयू में रखा है, उसके सामने कठिन समस्या है। आप उसको मदद करेंगे, यह मेरे दिल में आशा है। आप मदद करते आए हैं। मेरे साथ तो रेल राज्य मंत्री जी है, इसलिए मुझे कोई शंका नहीं है। …(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, please maintain silence.

…(*Interruptions*)

श्री विनायक भाउराव राऊत : सभापति महोदय, जम्मू-दिल्ली से कन्याकुमारी तक, पूरे भारत को एक ही रेलवे ट्रैक से जोड़ने वाला एकमात्र कोंकण रेलवे है। यह कोंकण रेलवे दिल्ली-जम्मू से कन्याकुमारी तक दौड़ती है। यह भारत देश का अभिमान है। कोंकण रेलवे भारत देश का गौरव है। इसी गौरव के कारण भारतीय रेलवे को इसकी ज्यादा से ज्यादा मदद करने की आवश्यकता है। मैं यह मांग आपके माध्यम से करना चाहता हूं।

सौभाग्य से इस देश के पूर्व रेलवे मंत्री मधु दंडवते जी के प्रयासों से कोंकण रेलवे का निर्माण हुआ। मुझे शुरू से भरोसा है कि आप मेरा समर्थन करेंगे कि स्वर्गीय मधु दंडवते जी के नाम से कोंकण रेलवे से एक ट्रेन चलाने की आवश्यकता है। मुझे भरोसा है कि रेल मंत्री पीयूष गोयल जी जब उत्तर देंगे, तब वे इस ट्रेन का एलान जरूर करेंगे और मधु दंडवते जी का सम्मान इस सभाग्रह के माध्यम से हो सकता है।

सभापति महोदय, कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन होने की वजह से उसमें कई समस्याएं हैं। उनके खुद के इनकम सोर्सेज़ से कोंकण रेलवे चलती है। भारतीय रेलवे से फाइनेंशियल सपोर्ट कोंकण रेलवे को मिलना चाहिए। कोंकण रेलवे ट्रैक्स आज सबसे बिज़िएस्ट ट्रैक्स हैं। वहां ज्यादा से ज्यादा ट्रेन्स चलाने की मांग होती है, लेकिन वहां डबलिंग की आवश्यकता है। मेरी रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि डबलिंग के लिए जो भी फंड्स का प्रावधान करना हो, आप वह करने की व्यवस्था करें।

मैं एक और विनती करना चाहता हूं। मैं अपनी बात एक मिनट में खत्म करता हूं। कोंकण रेलवे के निर्माण के वक्त, वहां के लोकल लोगों से कोंकण रेलवे ने खुद के बॉन्ड्स अनाउंस किए थे।

वहां के लोगों ने उसे पूरे तरीके से सपोर्ट किया था। भारतीय रेलवे के माध्यम से थोड़ा सपोर्ट करें। अगर कोंकण रेलवे के बॉण्ड्स निकलने का प्रावधान फिर से कर दें तो कोंकण रेलवे की जब डबलिंग हो तो अच्छी सुविधा प्राप्त हो सकती है। कई स्टेशनों पर ज्यादा सुविधा देने की आवश्यकता है। वहां भारी बारिश होती है। ऐसी बारिश के वक्त पैसेंजर्स को तकलीफ होती है। इसके ऊपर ज्यादा से ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। मैं आखिर में कहना चाहूंगा, ज्यादा बात नहीं करूंगा। हम कोंकण रेलवे की शुरू से बात कर रहे थे कि कोंकण रेलवे को भारतीय रेलवे में सम्मिलित करें। अगर ऐसा करें तो उसे सही तरीके से न्याय मिलेगा। अगर नहीं करना है तो भी भारतीय रेलवे का सही तरह से सपोर्ट मिले और मुझे भरोसा भी है। जब डबलिंग और ज्यादा

से ज्यादा हॉल्ट स्टेशन का निर्माण करें तो आज जो कोंकण रेलवे से क्रॉसिंग के लिए ज्यादा वक्त गुजर जाता है, वह बच सकेगा और कोंकण रेलवे के पैसेंजर्स को सही न्याय मिलेगा। धन्यवाद।

SHRI UTTAM KUMAR REDDY (NALGONDA): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Railways for the year 2020-21.

Sir, through you, I would like to appeal to the Railway Minister that when the Andhra Pradesh Re-Organisation Act was enacted for the division of the erstwhile State of Andhra Pradesh into Andhra Pradesh and Telangana, one of the assurances given to the State of Telangana was the establishment of a Railway Coach Factory at Kazipet. This assurance was given in 2014 and over the last six years we have been representing to the Railway Ministry many times that this is a part of the Andhra Pradesh Re-Organisation Act by which the new State of Telangana was created. We have been impressing upon the Railway Ministry that this has some sanctity as the Act was passed by both the Houses of Parliament and assented to by the President of India. However, either the Railway Ministry is reluctant to take it up or is reluctant to invest. On this assurance given in the Andhra Pradesh Re-Organisation Act regarding the setting up of a Railway Coach Factory at Kazipet, I would request the hon. Railway Minister that he should give a clear reply as to whether the Government intends to take it up or not. If the Government does not want to invest for reasons of shortfall of investment and not wanting to set up this factory, I would like to suggest that the Government may, at least, look at the PPP mode or some other way of creating employment by the Railways and honour the sanctity of the Andhra Pradesh Re-Organisation Act.

The second point I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister is that after the erstwhile State of Andhra Pradesh was divided, Hyderabad is the Capital of Telangana and Vijayawada is one of the Capitals of the State of Andhra Pradesh. Right from the British times, the railway route from Hyderabad to Vijayawada has been a circuitous route, taking a travel time of over six hours. But there is actually a shorter road route between Hyderabad and Vijayawada. If the Railway Ministry were to take up laying of a new railway line from Chityala to Jaggayyapeta, which is not much of a distance, a high-speed train is possible between Hyderabad and Vijayawada. This is one of the busiest routes of India. Through you, I would like to bring to the attention of the hon. Railway Minister that any high-speed train between Hyderabad and Vijayawada, on a shorter route, will also be financially viable for the Railways. I keep reading that the hon. Prime Minister is pursuing a Bullet Train project from Ahmedabad to Mumbai. I am not sure as to what is the progress of that project and I am not sure of its economic viability. But, through you, Sir, I can inform the Railway Minister that a high-speed train or even a Bullet Train from Hyderabad to Vijayawada would be financially viable and it must definitely be explored.

I would like to bring it to the notice of the hon. Railway Minister that there is a particular track on which only goods trains ply in my Constituency, and that track is Jaggayyapet-Mellacheruvu-Mattampally-Miryalaguda. I would request the hon. Railway Minister that on this track where only goods trains run now,

kindly start running passenger trains also. This has been a public demand for many years.

Sir, recently, the officials of the Railway Ministry gave us a presentation wherein they showed us two Railway maps of India. One, they said, is the Quadrilateral map, which connects all the major cities, and second, they said, is the Diagonal map, running through the country. Hyderabad being the fifth largest city and the fastest growing city in India, does not figure either in the Quadrilateral map or in the Diagonal map of Railways. This is where you are supposed to be doing accelerated projects. So, I wish to appeal to the hon. Railway Minister to take up Hyderabad through the Diagonal project.

Lastly, Sir, coming to my Constituency, I wish to appeal to the hon. Minister that a shuttle train must be run there on a regular basis several times a day from Mellacheruvu to Miryalaguda to Hyderabad and back.

With these words, I conclude. Thank you very much.

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): सभापति महोदय, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी का और खास कर के अपने भाई और आदरणीय रेल मंत्री पीयूष गोयल जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि दस साल तक यूपीए का शासन रहा और यूपीए ने लॉलीपॉप दिखाया। उनके कमिटमेंट को पूरा करने में इनको इतना वक्त लगा और इस तरह की परिस्थितियों में यह रेल को आगे ले जा रहे हैं। मैं दूसरी बात कहना चाहता हूं कि सीएए के खिलाफ इस देश में इतना बड़ा प्रोटेस्ट अंजाने में यूपीए के मित्र और उनके सहयोगी कर रहे हैं, उसमें रेलवे का बहुत बड़ा योगदान है। उसका कारण यह है कि मैंने सभी वक्ताओं को यहां सुना है। सभी यह कह रहे हैं कि रेलवे स्टेशन साफ-सुथरे हो गए हैं, रेलवे स्टेशन अच्छे बन रहे हैं, रेलवे में विकास हो रहा है, कई पुरानी योजनाएं मिल रही हैं। रेल बजट की आशा लोग करते थे कि एक ट्रेन मुझे मिल जाएगी, वह खत्म हो गयी है और सबसे बड़ी बात जो नेशनलिज्म की है, दानिश अली साहब अगर आप इतिहास को पढ़िएगा, जब-जब इस देश में नेशनलिज्म बढ़ता है, तब-तब खिलाफत आंदोलन के तौर पर, आजादी के समय जब असहयोग आंदोलन और स्वदेशी आंदोलन की तरफ कांग्रेस बढ़ रही थी तो मुसलमानों का नारा था- खिलाफत आंदोलन, कि तुर्की के सुलेमान को आप बैठा दीजिए, जिस तुर्की से हमें कोई लेना-देना नहीं था। आज रेलवे ने क्या किया है कि सभी जगह वंदे मातरम और जन-गण के नाम पर नेशनल फ्लैग दिखाई देता है। आप जब रेलवे स्टेशन पर उतरते हैं तो आपको पता चलता है कि हम भारतीय हैं, न हिन्दू हैं, न मुसलमान हैं। रेलवे दूसरा क्या कर रहा है कि रिलीजियस टूरिज्म के नाम पर वोट बैंक की राजनीति पर अजमेर शरीफ के लिए तो ट्रेन चलता था, गरीब नवाज एक्सप्रेस तो चलता था, गरीब रथ एक्सप्रेस तो चलता था, लेकिन कभी ज्यातिर्लिंग के नाम पर एक्सप्रेस ट्रेन नहीं चलती थी, कभी शक्तिपीठ के नाम पर एक्सप्रेस ट्रेन नहीं चलती थी। इस तरह से सभी लोगों को मिलाकर एक बड़ा काम भारतीय रेल कर रही है, माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में, उस कारण से सभी पॉलिटिकल पार्टीज़ को लगता है कि रेल तो एक शासन है, एक ऐसा हथियार है, जिसमें गरीब लोग चलते हैं। आज भी रेल गरीबों की यात्रा का एक बड़ा साधन है तो

कहीं सारे गरीब मिलकर हम लोगों को कभी सत्ता में न आने दें, इसलिए हिन्दू-मुस्लिम के नाम पर वे सीएए का विरोध कर रहे हैं और इसके लिए रेल सबसे ज्यादा जिम्मेवार है।

दूसरी बात, मैंने यहां वक्ताओं को सुना, वे बुलेट ट्रेन की बात कर रहे थे। मैंने सारी डिबेट्स को देखा है। जब वर्ष 1952 में यहां डिबेट होती थी तो डिबेट इस पर होता था कि नेता थर्ड क्लास से चलेगा या सेकेण्ड क्लास से चलेगा? यदि वह कभी प्लेन में चढ़ जाता था तो वह भी डिबेट का एक पार्ट होता था। यहां राम मनोहर लोहिया जी यह डिबेट करते थे कि जवाहर लाल नेहरू जी अपने कपड़े ड्राई क्लीन क्यों करवाते हैं? क्यों वह मिनिरल वॉटर पीते हैं? जब राजीव गांधी साहब यहां कम्प्यूटर लाने की बात कर रहे थे तो उस पर भी डिबेट हुआ कि इतनी गरीब कंट्री है तो कम्प्यूटर का क्या होगा? जब वाजपेयी जी के समय मोबाइल लाने की बात हुई तो कहा गया कि 16.40 रुपये की मोबाइल कॉल के पैसे कौन देगा? इसीलिए मैं कह रहा हूं कि अगर ऊंचा नहीं देखेंगे और निशाने से ऊपर नहीं मारेंगे तो वार खाली जाएगा। यह बुलेट ट्रेन की आप जो बात कर रहे हैं, अगर आप जैसे नेता यहां होते तो जिस लोक सभा में हम बैठे हैं, वह पार्लियामेंट कभी नहीं बनती क्योंकि इस पार्लियामेंट में कभी संस्कृत का श्लोक नहीं होता, क्योंकि उसमें हिन्दू-मुस्लिम के नाम पर कैसे बाइबिल आ जाएगी, कैसे कुरान की आयत आ जाएगी, उस तरह की बात होती और कहा जाता कि यह पार्लियामेंट इतना खर्चीला है। यह प्रेसीडेंट का हाउस इतना खर्चीला कैसे बन जाएगा। कभी जिन्दगी में जापान से मुकाबला करना हो, यूएस से मुकाबला करना हो, यूके से मुकाबला करना हो, तो बुलेट ट्रेन की सबसे बड़ी आवश्यकता है। इसीलिए, मैं इसके लिए भारत सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूं कि जितनी जल्दी हो सके, वह लोगों को बुलेट ट्रेन दिखाए। लेकिन मैं जो बातें कहना चाहता हूं। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय, मुझे केवल आपका दो-तीन मिनट का संरक्षण चाहिए। मैं जिस राज्य से आता हूं, वह राज्य इस रेलवे को चलाता है। यहां पर रेलवे के अधिकारीगण भी बैठे हुए हैं और रेल मंत्री जी भी बैठे हुए हैं। आप लोगों की जानकारी के लिए बता दूं कि इस रेलवे की 42 प्रतिशत आय केवल और केवल झारखंड राज्य देता है। लेकिन जब रेल प्रोजेक्ट देने की बात आती है, तो

मेरा राज्य बिहार और बंगाल के बीच में ऐसा फंसा हुआ है कि बिहार बिना पैसे के रेल प्रोजेक्ट ले जाता है, बंगाल बिना पैसे के ले जाता है। इसीलिए, हमारे यहां से पैसा देने के बाद भी, एक हिसाब-किताब है कि राज्य 50 प्रतिशत पैसा देगा, तो रेल लाइन बनेगी, वह सबसे हमारे राज्य झारखंड ने शुरू किया था। कई एक ऐसे प्रोजेक्ट थे, जिसमें 67 प्रतिशत पैसे झारखंड ने दिए हैं। उसके बावजूद भी झारखंड के साथ सौतेला व्यवहार हो रहा है। मैं आपको बताऊं कि जो डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर है, इन्होंने जो ईस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर बनाया है, उसकी जो लाइन थी, उसका जो एलाइनमेंट था, वह मुगलसराय से वायां देवघर होते हुए जो आसनसोल तक जाना था, उसको रोक लिया था। मैं माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करता हूं कि उस फ्रेट कॉरिडोर को लाइए। इसके अलावा मैं एक पुल के लिए, यहां पर संजय जायसवाल जी और नित्यानन्द राय जी बैठे हुए हैं, क्योंकि जो पैसा है, वह टूरिज्म देता है। यदि आप सिंगापुर की सक्सेज़ स्टोरी देखिए, पेरिस और लंदन की देखिए, तो जो मेरा पूरा इलाका है, उसमें टूरिज्म एक बड़ा विषय है। अगर बटेश्वर स्थान पर गंगा जी के ऊपर पुल बन जाएगा, तो उसमें से पांच-पांच लाइनें उसके साथ जुड़ जाएंगी, एक बाईपास लाइन हो जाएगी।

सभापति महोदय, हमारी एक लाइन है, जो कि वर्ष 2014 में सैंक्शन हुई थी। मैं बताना चाहता हूं कि वह रेल लाइन कोल इंडिया के कारण नहीं बन पा रही है। देवघर से हमारी जो पीरपैंती रेल लाइन है। ...(व्यवधान) महोदय, मैं बस दो मिनट में कन्क्लूड करूंगा। ...(व्यवधान) महोदय, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूं कि यदि झारखंड जैसा राज्य आपको पैसा देता है, यदि संथाल परगना जैसा मेरा इलाका पिछड़ा हुआ है, तो मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह आग्रह करना चाहता हूं कि इसके बारे में कितनी रेल लाइनें हो सकती हैं, कितनी ट्रेनें हो सकती हैं। आप उसके बारे में विचार कीजिए। मैं इस बजट का समर्थन करता हूं। मैं यह कहूंगा कि माननीय प्रधान मंत्री जी आप जैसा एक रेल मंत्री लाए हैं, वह एक हीरा चुनकर लाए हैं। आप इसी तरह से जनता की सेवा करते रहिए, उसमें हमारा सहयोग आपके साथ है। मैं इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं। जय हिन्द, जय भारत।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, we have limited time. Members who are speaking here are requested to focus on their constituency issues. There is not enough time for raising national and international issues. You have to focus on the development of your constituency. Then only, we can accommodate everybody.

Shri Kanumuru Raghurama Krishnaraju ji.

SHRI RAGHU RAMA KRISHNA RAJU (NARSAPURAM): Thank you so much hon. Chairman, Sir, for allowing me to speak on this important issue. I am glad that our hon. Minister Piyush Goyal ji is here. I wanted to say so many good things but my friend Pratap Simha had spoken so many things about my beloved friend Piyush Goyal ji. I will only express my gratitude for all the help that his Ministry with his good office has rendered to my constituency and my area. I would like to bring only a few points for the kind consideration of the hon. Minister.

As we all know, the coastal Andhra Pradesh has got a number of ports. There is a port at Krishnapatnam. The construction of a new port at Machilipatnam has just begun. One port is in operation at Kakinada. There is another port got sanctioned. There are two ports at Vizag. At Bhavanapadu, Adani is coming up with another port. So, a dedicated freight corridor for all the ports will provide a great connectivity to the North as well as to the East. That is a very important thing. I believe, a couple of lakhs of rupees were sanctioned earlier for DPR. This is an important project. I would request the hon. Minister to kindly consider it.

There is another sentimental issue which is the South-Coast Railway. A meagre amount of Rs. 3 crore has been sanctioned. The amount that is required is only Rs. 170 crore. This was the long-pending demand of the State which has been considered by the hon. Prime Minister and Piyush Goyal ji.

If Rs. 170 crore is given, then sentimentally the people of our area would be grateful to you. You are a generous man. You did so much to Mysore. Give

this Rs. 170 crore. The State of Andhra Pradesh being on the main track, several trains of long destinations pass through but very few seats are reserved for people to travel from our State. If you see the number of temples in the country, 50 per cent of the temples are in Telugu speaking States, either in Andhra Pradesh or Telangana. That is the potential for temple tourism in Andhra Pradesh.

In this regard, I would request our hon. Minister to increase the number of trains in my State. In my Constituency headquarters, Narsapuram, a pit station is coming up. It is in the Centre of East Godavari and West Godavari where we have a large number of pilgrims in this area. So, kindly consider train to Varanasi and Ajmer. Many people regularly go to Ajmer.

Assam is a very important destination for us. At least ten lakh people from North East are working in our districts. Commuting has become very difficult for them. It will be good if you give a new train. All the trains will get filled up. There is no dearth of passengers. Our labour problem will be sorted out to the maximum extent if a train to Assam is given.

With these points, I would request the hon. Railway Minister Shri Piyush Goyal to kindly consider our issue.

*DR. D. RAVIKUMAR (VILUPPURAM): Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Indian Railways is the largest employer of the country. Hon. Minister had stated that as many as 99000 employees will be retiring from Indian Railways during the years 2019 and 2020. He also had stated that 4 lakh new jobs will be created in Indian Railways by the year 2021. Approximately 1,30,000 persons have been recruited for Railways during November last year. Unemployed youths of this country are eagerly waiting to know about the employment opportunities in Railways as per the employment generation figures revealed by the Hon Minister. I expect that Hon Minister for Railways in his reply will give a clear picture in this regard. The proposed East Coast Railway line between Chennai and Cuddalore was dropped last year all of a sudden. There is an allegation that the bus operators and bus owners in Puduchcherry have put lots of pressure ensuring cancellation of this new Rail route between Chennai and Cuddalore. Without giving room to such accusations, I therefore urge upon the Hon Minister to create, implement and complete the East Coast railway project between Chennai and Cuddalore which may improve upon the rail transport network in Tamil Nadu and Puduchcherry. Ladies compartments are not in adequate number in our trains.

I request that there should be adequate number of ladies compartments attached to each train. Similarly, unreserved compartments should also be in adequate number in every train that is run in the country.

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

Nominated platform facility is not implemented properly in almost all the railway stations. Only at the time of arrival of a particular train, passengers come to know about the platform in which the train arrives. As a result passengers have to rush from one platform to another in order to board the arriving train. This issue should be addressed. The name boards and display boards are only in Hindi and English languages in all the Railway Stations. I request that these Boards should be displayed in other regional languages including Tamil. Similarly, Coach Indicator Boards should be set up in all the Railway Stations with a view to benefit rail passengers. Non-availability of public toilet facility particularly for women in Railway Stations adds to the miseries of women. I therefore request that lodging facilities along with toilets should be set up in the Railway Stations. I have some constituency related demands to mention here. Tirupati-Rameswaram superfast train, Viluppuram-Kharagpur Express, Puducherry-Howrah Express train should have stoppage at Tirukkovilur railway station. All the Express trains plying between Chennai and Madurai should have a stoppage at Ulundurpet Railway Station.

There is a long pending demand for stoppage of Tejas train at Viluppuram Railway Junction. Hon. Railway Minister should kindly look into this demand. As per past practice, letters are to be sent by fax for availing EQ facility by Hon MPs. As we have advanced facilities in place, the request for EQ for confirmation of train tickets should be allowed to be sent through SMS or Whatsapp messages by Hon MPs. This can help Hon. MPs in extending the facility to rail passengers of their constituency. I request Hon Railway Minister

to kindly consider all the demands raised by me in a favourable manner. Thank you.

श्री राजवीर सिंह (राजू भैय्या) (एटा): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदानों की मांग पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं बिना भूमिका के अपनी बात रख दूं। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी और माननीय वित्त मंत्री जी का आभारी हूँ, जिन्होंने इतना अच्छा बजट पेश किया है। मैं समझता हूँ कि शायद आज़ाद भारत में यह पहला बजट ऐसा होगा, जो सब को पसंद आया है।

महोदय, मेरी छोटी सी बात है। मुझे इस बार हाउस में शायद पाँचवीं-छठी बार रेल बजट पर बोलने का मौका मिला है। मैं एटा से चुन कर आता हूँ, जो बहुत पिछड़ा हुआ लोक सभा क्षेत्र है। उसमें एटा से काशगंज का रेल मार्ग आज भी बंद है, जो 29 किलोमीटर का है। वर्ष 2017 में 1 करोड़ रुपये जारी हुए हैं, वर्ष 2018 में 10 लाख रुपये हुए, वर्ष 2019 में 10 लाख हुए रुपये और वर्ष 2020 में एक हजार रुपये हुए हैं। मतलब जो उलटा क्रम बन गया है, मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि इस रेल लाइन को बनाने के लिए अपनी ओर से प्रयास करें। मैं समझता हूँ कि शायद इस बजट में जो उम्मीद मेरे यहां है, लोगों ने पाँच-पाँच बार मिठाइयाँ बांट दीं, जैसे ही बजट में अखबार में नाम आ जाता है, मिठाइयां बंट जाती हैं। इस बार मैं समझता हूँ कि मिठाइयां वास्तव में मीठी होनी चाहिए। अगली बार बांटनी नहीं पड़ेगी, इस बात का मेरा पूरा प्रयास है। आपसे भी मैं निवेदन कर लूंगा। धन्यवाद।

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। मैं अमरोहा लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ। आप जानते हैं कि अमरोहा एक हिस्टोरिकल सिटी रही है। फिल्मी जगत में भी बहुत इम्पोर्टेंट लोग वहां रहे हैं। कमाल अमरोही साहब अमरोहा से आते थे और मुम्बई से काफी बड़ा रिश्ता रहा है- अमरोहा का। लेकिन बदकिस्मती इस बात की है कि अमरोहा से कोई डायरेक्ट ट्रेन मुम्बई के लिए नहीं है। मेरी आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग है कि मुरादाबाद पीतल नगरी है, अमरोहा से मुम्बई का बहुत रिश्ता रहा है, मुरादाबाद से वाया अमरोहा होते हुए एक डायरेक्ट ट्रेन मुम्बई के लिए चलाई जाए, जो कि बहुत पुरानी एक जेनुअन मांग है।

अमरोहा रेलवे स्टेशन कमर्शियल रूप से 'बी' श्रेणी में आता है। वह स्टेशन 80 हजार यात्रियों के माध्यम से सालाना लगभग 1 करोड़ रुपये की आमदनी देता है। लेकिन प्लेटफार्म क्रॉस करने के लिए केवल एक फुटओवर ब्रिज है। मेरी आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से माँग है कि साउथ की साइड में भी वहां पर फुटओवर ब्रिज बनाया जाए। वहां के जो इलाके हैं, पुष्कर नगर, सुबोध नगर, डीएम कालोनी, विकास भवन, जोया ब्लॉक वगैरह महत्वपूर्ण प्रतिष्ठान हैं, उनको शहर के अंदर टीपी चौराहे से होकर गुजरना पड़ता है, जो जाम में फंस जाते हैं। मेरी आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह भी मांग है, मेरे लोक सभा क्षेत्र में गढ़ मुक्तेश्वर है, जो एक बड़ा तीर्थ स्थल है।

वहाँ पर कई एक्सप्रेस ट्रेनों की रुकने की बहुत दिनों से माँग चल रही है। मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से माँग है कि वहाँ पर गरीब नवाज़ एक्सप्रेस और जो दूसरी महत्वपूर्ण ट्रेन हैं, उनको रोकने का काम करें। वहाँ से भुज बरेली एक्सप्रेस है, फैजाबाद से आला हज़रत एक्सप्रेस है। ये ऐसी ट्रेनें हैं, जिनका वहाँ पर स्टॉपेज हो जाए तो मेरे लोक सभा क्षेत्र गढ़ मुक्तेश्वर के जो यात्री हैं, उनको कुछ फायदा मिल पाएगा।

मान्यवर, मैं एक और महत्वपूर्ण बात आपसे कहना चाहता हूँ। यह बात सही है कि रेल से गरीब जुड़े हैं, उसकी आमदनी से आम आदमी जुड़े हैं। मुझे खुशी हुई, जब आज शिव सेना के

सांसद ने प्रोफेसर मधु दंडवते जी का नाम लिया। दंडवते जी ने रेल मिनिस्ट्री में वह इतिहास बनाया था, उन 50 हजार लोगों को जिनको इमरजेंसी के दौरान नौकरी से निकाल दिया गया था। रेल मंत्री बनने के बाद एक स्ट्रॉक में उन 50 हजार कर्मचारियों की नौकरी बहाल की थी। लेकिन आज इस देश में क्या हो रहा है! आज रेलवे को प्राइवेटाइज करने की पूरी कोशिश हो रही है। आज रेलवे में सरकारी नौकरियाँ खत्म की जा रही हैं। आरक्षण के माध्यम से एससी, एसटी और पिछड़े वर्गों के जो कर्मचारी रेलवे में हैं, उनके रोजगार को खत्म करने की साजिश की जा रही है।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ कि पटरी हमारी सरकार की, पूरा इंफ्रास्ट्रक्चर सरकार का, कोच सरकार का, लेकिन अपने प्राइवेट मित्रों को रेल बेची जा रही है, जैसे कि एयरक्राफ्ट के अंदर चंद अच्छे कपड़े पहन कर स्टुअर्ड्स और एयर होस्टेज फूड सर्व करने के लिए आ जाती हैं। यह सरकार सिर्फ आउटसोर्सिंग का काम कर रही है। हम चाहते हैं कि सरकार संपत्ति को ऐसे कौड़ियों के दाम नहीं बेचें, क्योंकि इसका नुकसान सीधे-सीधे गरीब लोगों को हो रहा है। एससी, एसटी और ओबीसी वर्ग से जो कर्मचारी आते हैं, उनका रोजगार छीनने की यह साजिश हो रही है। आपने मुझे मौका दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

کنور دانش علی (امروہہ): محترم چیرمین صاحب، آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا، اس کے لئے آپ کا بہت بہت شکریہ، میں امروہہ پارلیمانی حلقہ سے آتا ہوں۔ آپ جانتے ہیں کہ امروہہ ایک تاریخی شہر رہا ہے۔ فلمی دنیا سے بھی بہت مشہور شخصیات وہاں رہی ہیں، کمال امروہی امروہہ سے آتے تھے اور ممبئی سے کافی گہرا رشتہ رہا ہے امروہہ کا۔ لیکن بدقسمتی اس بات کی ہے کہ امروہہ سے ممبئی کے لئے کوئی ڈائریکٹ ٹرین نہیں ہے۔ میری آپ کے ذریعہ سے محترم ریل منتری جی سے گزارش ہے کہ مرادآباد پیتل نگری ہے، امروہہ سے ممبئی کا بہت گہرا رشتہ رہا ہے، مرادآباد سے وایا امروہہ ہوتے

ہوئے ایک ڈائریکٹ ٹرین ممبئی کے لئے چلائی جائے، جو کہ بہت پرانی اور ایک جینوِن مانگ ہے۔

امروہہ ریلوے اسٹیشن کمرشیل روپ سے بھی بی۔ کیٹیگری میں آتا ہے۔ وہ اسٹیشن 80 ہزار مسافروں کے ذریعہ سے سالانہ لگ بھگ ایک کروڑ روپئے کی آمدنی دیتا ہے۔ لیکن پلیٹ فارم کروس کرنے کے لئے صرف ایک فوٹ اوور برِج ہے۔ میری آپ کے ذریعہ محترم ریل منتری جی سے مانگ ہے کہ جنوب کی طرف بھی ایک فوٹ اوور برِج بنایا جائے۔ وہاں کے جو علاقے ہیں پُشکر نگر، سُبودھ نگر، ڈی۔ایم۔ کالونی، وِکاس بھون، جویا بلاک وغیرہ بہت اہم پرتِشٹھان ہیں ، ان کو شہر کے اندر ٹی۔پی۔ چوراہے سے ہوکر گزرنا پڑتا ہے، جو جام میں پھنس جاتے ہیں۔ میری آپ کے ذریعہ سے محترم ریل منتری جی سے یہ بھی مانگ ہے کہ میرے پارلیمانی حلقہ میں گڑھ مُکتیشور ہے، جو ایک بڑا تیرتھ استھل ہے۔ وہاں پر کئی ایکسپریس ٹرینوں کی رُکنے کی بہت دنوں سے مانگ چل رہی ہے۔ میری آپ کے ذریعہ محترم ریل منتری جی سے مانگ ہے کہ وہاں پر غریب نواز ایکسپریس اور جو دوسری اہم ٹرینیں ہیں ان کو روکنے کا کام کریں۔ وہاں سے بھُج بریلی ایکسپریس ہے، فیض آباد سے اعلیٰ حضرت ایکسپریس ہے۔ یہ ایسی ٹرینیں ہیں جن کا اگروہاں پر اسٹوپیج ہو جائے تو میرے پارلیمانی حلقہ کے گڑھ مُکتیشور کے جو مسافر ہیں ان کو کچھ فائدہ مل جائے گا۔

جناب، میں ایک بہت اہم بات آپ سے کہنا چاہتا ہوں۔ یہ بات سہی ہے کہ ریل سے غریب جُڑے ہیں، اس کی آمدنی سے عام آدمی جُڑے ہیں۔ مجھے خوشی ہوئی کہ جب آج شِو سینا کے ایک معزّز ممبر نے پروفیسر مدھو دنڈوتے جی کا نام لیا۔ دنڈوتے جی نے ریل منسٹری میں وہ تاریخ بنائی تھی،

ان 50 ہزار لوگوں کو جن کو ایمرجینسی کے دوران نوکری سے نکال دیا گیا تھا۔ ریل منتری بننے کے بعد ایک ہی اسٹاک میں ان 50 ہزار کرمچاریوں کی نوکری بحال کر دی تھی۔ لیکن آج اس ملک میں کیا ہو رہا ہے۔ آج ریلوے کو پرائیوٹائز کرنے کی پوری کوشش ہو رہی ہے۔ آج ریلوے میں سرکاری نوکریاں ختم کی جا رہیں ہیں۔ آرکشن کے ذریعہ سے ایس۔سی۔، ایس۔ٹی۔ اور پچھڑے طبقے کے جو کرمچاری ریلوے میں ہیں ان کے روزگار کو ختم کرنے کی کوشش کی جا رہی ہے۔

جناب، میں آپ کے ذریعہ سے صرف اتنا ہی کہنا چاہتا ہوں کہ پٹری ہماری سرکار کی، پورا انفراسٹرکچر سرکار کا ، کوچ سرکار کا، لیکن اپنے پرائیویٹ دوستوں کو ریل بیچی جا رہی ہے، جیسے کہ ائر کرافٹ کے اندر چند اچھے کپڑے پہن کر اسٹوورڈس اور ائر ہوسٹس فوڈ سرو کرنے کے لئے آجاتی ہیں۔ یہ سرکار صرف آؤٹ سورسنگ کا کام کر رہی ہے۔ ہم چاہتے ہیں کہ سرکار پروپرٹی کو ایسے کوڑیوں کے دام نہیں بیچے، کیونکہ اسکا نقصان سیدھے۔سیدھے غریب لوگوں کو ہو رہا ہے۔ ایس۔سی۔، ایس۔ٹی۔ اور او۔بی۔سی۔ طبقے سے جو کرمچاری آتے ہیں، ان کا روزگار چھیننے کی یہ سازش ہو رہی ہے۔ آپ نے مجھے موقع دیا ، بہت بہت شکریہ۔۔۔۔ (ختم شد)

SHRIMATI HEMAMALINI (MATHURA): Thank you, Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants of the Railway Ministry. Along with my other colleagues, who have given their valuable suggestions, I take this opportunity to congratulate the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi, the hon. Railway Minister, Shri Piyush Goyal and the hon. Finance Minister, Smt. Nirmala Sitharaman for their very many initiatives announced in the Budget for improvement of the overall functioning of the Indian Railways particularly.

I don't have much time. So, I want to give just four suggestions concerning my constituency. I have observed that vast stretches of land are lying vacant around the railway stations. These land stretches are littered with filth and dirt. The Budget 2020 talks about using such vacant spaces for installing solar panels for electricity generation. I really appreciate this imitative. I would like the hon. Minister to also consider utilizing such vacant land for construction of tourist facilitation centres, which may include construction of lodging and boarding facilities, better vehicle parking facilities and open green parks.There would also be a need for modernization of railways. One area that needs a priority consideration is to use the old railway tracks that are there since pre-Independence era. I think a survey should be carried out to identify all such obsolete tracks. That requires immediate replacement with laying of new modern tracks that would support high speed trains.

Thirdly, the railway constructs underpasses at railway *fataks* to smoothen the passing traffic. At many places they have been facing the

problem of water logging during rainy season. I believe this problem can be solved by constructing flyovers at such spots. I am told that Railways has ruled out construction of flyovers due to lack of funds.

I do believe that the Railways should reconsider its decision and carry out fresh feasibility studies wherever the problem of water logging is acute, and consider building a fly-over. The fourth one is the most important point. We all know that Mathura is a city of pilgrimage for millions of devotees in India and overseas. As such, the Mathura Junction has a national significance. I would request the hon. Railway Minister to consider making Mathura a mandatory halt for all important trains passing through Mathura Railway Junction, जिससे अलग-अलग प्रांत से आने वाले डिवोटीज़ को बहुत सुविधा मिलेगी। मुझे सिर्फ इतना ही कहना है।

धन्यवाद।

***SHRI ABU TAHER KHAN (MURSHIDABAD):** Respected Chairman Sir, I request you to allow me to speak in Bengali. Hon. Railway Minister is present in the House. I wish to remind him that the projects which were sanctioned by the then Railway Minister Smt. Mamata Banerjee in the Budget are unfortunately being ignored. These projects were to come up in my state West Bengal. Very little funds have been allocated for these schemes and they are in a poor shape. Progress is extremely slow. Particularly, I can mention about a rail bridge that was built in Murshidabad. It is lying as it is for the last ten years but it has not been made operational yet. It is called the Nasipur rail bridge in Murshidabad district. If this bridge is made functional then connectivity with North Bengal will improve and will be of much help to the local population. The modernization of the rail line from Lalgola to Sealdah has been undertaken but the underpass and overbridge have not been built so far. Because of NH 34, trains often remain stranded which causes inconvenience to people. Sealdah station is one of the most important stations of the country and the state of West Bengal. Howrah station is also highly important. But the passengers are compelled to walk for at least a kilometre to reach this station. It is very difficult for the senior citizens, the disabled people to walk that distance. There should be modernization of these stations as these are overcrowded and lakhs of passengers use these everyday. This is my demand.

---

*English translation of the speech originally delivered in Bengali.

Now let me talk about my constituency. There is no train till Lalgola which plies at night. So I urge upon you to introduce at least one air-conditioned train at night on this route. Along with this, as you know, Phurphura-Sharif is a Muslim minority dominated area. Schemes are already in place, study has been conducted long back but the new rail track from Dankuni to Phurphura Sharif has still not been laid. Thus I urge upon you to look into these issues and solve the problems of Murshidabad. The lines which are old enough may be modernized in this region.

Another issue which I would like to touch upon is the catering facility on the trains. The quality of food served is very sub-standard. Particularly, there is no special provision for the diabetic patients. The pantry has no arrangement to provide customized meals to these patients. Many Hon. Members have already flagged this issue. I demand that proper hygienic food should be supplied on trains. With these words, I thank you and rest my speech.

SHRI H. VASANTHAKUMAR (KANYAKUMARI): Mr. Chairman, Sir, thank you very much. Kanyakumari, as you know, is at the tip of India. I want to develop that District as one of the top districts in India. So, Railways should support me. Then only it will happen.

I do not want to prolong my speech. I will point out only a few requests to our hon. Minister.

Train No. 22657/58 TBM-NCJ SF Express runs weekly thrice. People are facing a lot of difficulties to travel on weekends from Chennai to Southern Districts like Madurai, Thirunelveli, Nagercoil and Kanyakumari due to unavailability of train facility.

I request you to operate a single trip to Velankanni from Nagercoil using the incoming rake from Chennai on Friday to serve our long-pending demand.

I request you to operate Train No. 22657/58 TBM-NCJ SF Express from Chennai Egmore. This train Primary Maintenance at Nagercoil Junction if operated from Egmore will be more beneficial for entire Chennai people including North Chennai. Kanyakumari should be created as a new Railway Division. More space is there and more lands are there.

I request you to introduce a late-night train from Chennai-Egmore, via Nagercoil to Trivandrum. Basic amenities like toilet, water, passenger lounge with Wi-Fi facility, etc. should be provided at Nagecoil and Kanyakumari Railway Station. Level Cross 15-B in Vilavancode via Marthandam-Karungal Railway Over Bridge is required. Minister Sir, there are so many demands from my side with respect to Kanyakumari. Please consider them.

I request you to construct ROBs and RUBs in my constituency, like Kappiyarai ROB, Kuzhithurai Eraniel ROB, Marthandam, Agatheeswaram. Please speed up the doubling of railway track between Madurai and Kanyakumari and Tuticorin to Kanyakumari. Madurai Sampark Kranti Express Train No. 12651/12652 may be extended up to Nagercoil. Tejas Express No. 22672 and 22671 may kindly be extended up to Nagercoil. Please introduce more unreserved women coaches in all trains running between Chennai and Kanyakumari.

The world's largest mass religious tourism takes place in India at Kanyakumari, which attracts over 100 million pilgrims every year. It is most important to connect all religious places through Railways.

The proposal to privatise Railways should be withdrawn immediately as 10 lakh people are working in Southern Railways alone. The nation had huge expectations from this Government, but it has betrayed each and every section of the society, including common man and Members of Parliament.

We are expecting more allocations. The Government has allocated only Rs. 1,000 each for ten routes. They are Madurai-Thoothukudi, Tindivanam-Ginjee-Thiruvannamalai; Tindivanam-Nagari; Athippattu-Puthur; Erode-Palani; Chennai-Cuddalore-Mahabalipuram;Sriperumbudur-Guduvanchery; Morappur-Dharmapuri; Rameshwaram-Dhanushkodi; and Bengaluru-Sathyamangalam. They have been allocated only Rs. 1,000 each. How can we get more trains? Please take care of us. We are at the end of India, we are at the tip of India. Thank you.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Minister, there is no airport in Kanyakumari.

THE MINISTER OF RAILWAYS AND MINISTER OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI PIYUSH GOYAL): Sir, I can only assure the hon. Member that I am a big follower of Swami Vivekananda. I have visited the Vivekananda Kendra in Kanyakumari and have really got inspiration from there.

HON. CHAIRPERSON: There is no airport there.

SHRI PIYUSH GOYAL: Sir, I can assure him that I have listened carefully to all his points.

श्री बसंत कुमार पांडा (कालाहाण्डी): सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं और इसके साथ-साथ देश के यशस्वी, तेजस्वी, तपस्वी और रात-दिन मेहनत करने वाले सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास जीतने के लिए अपने मंत्रिमंडल के अनुयायियों के साथ काम करने वाले माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और माननीय पीयूष गोयल जी का अभिनन्दन करता हूं। रेलवे में बहुत डेवलपमेंट हुआ है। मेरे क्षेत्र में उसका असर दिखाई दे रहा है। जूनागढ़ से पहले एक ही लिंक ट्रेन थी। अभी आपने नई ट्रेन दी है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। लेकिन, इसके साथ-साथ कुछ निवेदन भी आपके सामने रखना चाहूंगा। मेरा चुनाव क्षेत्र बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है और छत्तीसगढ़ से लगा हुआ है। मेरा चुनाव क्षेत्र 325 किलोमीटर लंबा और 250 किलोमीटर चौड़ा है। यह पहाड़, पर्वत और टूरिज्म प्लेस से घिरा हुआ है। लेकिन आने-आने के लिए जितनी सुविधा होनी चाहिए, उसमें कहीं न कहीं कमी नजर आती है। जूनागढ़ से वॉल्टेयर या विशाखापट्टनम के लिए एक ट्रेन एकांत जरूरी है, क्योंकि हमारे बच्चे वहां पढ़ाई करते हैं, हमारे मरीज वहां इलाज कराते हैं और हमारे व्यवसायी वॉल्टेयर की मार्केट के ऊपर निर्भर करते हैं। जूनागढ़ रेलवे स्टेशन से विशाखापट्टनम के लिए एक डीएमयू हो, एक मेमू ट्रेन हो, जो भी हो, एक ट्रेन चलनी चाहिए। अंचल वासियों का एकांत जरूरी है। सरकार से यही मांग है और निवेदन है। इसके साथ-साथ मैं आपका ध्यान इस ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूं कि बरगढ़ से नवापारा रेल लाइन पहले से प्रपोज्ड है। अभी तक यह नहीं बना है। नई रेलवे लाइन है, वह कैसे बने, उसके ऊपर मैं मंत्री जी की दृष्टि आकर्षित करता हूं। उसके साथ-साथ काटाबांझी से नवरंगपुर जिसके रास्ते में खड़ियालनगर आता है, सिनापाली पड़ता है, धर्मगढ़ पड़ता है, जो पहले से नयी रेलवे लाइन प्रोपोज्ड है, वह भी बनायी जाए। गरीब जनता, आदिवासी जनता और अदूषित अंचल को बेनिफिट दिया जाए। मैं निवेदन करता हूं, हमारे देश का सबसे बड़ा तीर्थ स्थान जगन्नाथ धाम है और वाराणसी, काशी, प्रयागराज अस्थि विसर्जन का सर्वेश्रेष्ठ स्थान है। लेकिन पुरी से टिटलागढ़ होते हुए, खरियार रोड होते हुए, मेरे क्षेत्र होते हुए कोई ट्रेन इलाहाबाद और वाराणसी के लिए नहीं आती-जाती है। इसलिए पुरी हो या सम्बलपुर हो, दोनों मेन स्टेशन से

इलाहाबाद और सारनाथ के लिए एक ट्रेन चलाई जाए। मैं निवेदन करता हूं कि इस्पात एक्सप्रेस टिटलागढ़ स्टेशन पर आकर रुक जाती है, शाम पांच बजे से सुबह पांच बजे तक बारह घंटे उसको जूनागढ़ तक एक्सटेंशन करने से कालाहांडी लोक सभा क्षेत्र के लोगों को भी सुविधा होगी। कालाहांडी के लिए एजुकेशन, मेडिकल ट्रीटमेंट और मार्केटिंग के लिए भी कोलकाता आने-जाने की सुविधा होगी।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि हमारे क्षेत्र नरला में एक वैगन फैक्ट्री प्रोपोज्ड थी, लेकिन राजनीतिक कारण से वह दूसरे ब्रह्मपुर गंजाम जिले में स्थापित कर दी गई। जमीन रेलवे डिपार्टमेंट ने अधिगृहित की हुई है, वह जमीन बेकार पड़ी हुई है, उस जमीन में रेलवे कोई इंडस्ट्री या फैक्ट्री चालू करने की कृपा करें, जिससे कम से कम भारतीय जनता पार्टी की उसके लिए इज्जत बढ़े और इससे आपके लिए और मेरे लिए भी थोड़ी-बहुत इज्जत बढ़ने की संभावना बन जाएगी।

मैं आपके माध्यम से निवेदन करता हूं कि आर.ओ.बी केसिंगा बना नहीं है, उसका टेन्डर हुआ था, लेकिन कैंसल हो गया। आर.यू.बी. केसिंगा बना नहीं है, उसका भी टेन्डर हुआ था, लेकिन कैंसल हो गया। आर.ओ.बी. खरियार रोड बनी नहीं है, उसका भी टेन्डर हुआ था, लेकिन कैंसल हो गया। ये तुरन्त बनकर कैसे तैयार हो, जिससे लोगों को आवागमन में सुविधा हो सके। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि वे विशेष रूप से इस पर ध्यान दें।

माननीय सभापति महोदय, मैं जिस जिला हैडक्वार्टर से आता हूं, स्वतंत्रता के 70 साल बाद मेरे जिले से लोक सभा में पहुंचने वाला मैं पहला प्रतिनिधि हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि मेरे जिला हैडक्वार्टर रेलवे स्टेशन पर काफी सारी एक्सप्रेस ट्रेन्स नहीं रुकती हैं। प्लीज आप उन्हें वहां पर दो मिनट के लिए रोक दीजिए। आप मेरी भी इज्जत बढ़ा दीजिए और अपनी भी इज्जत बढ़ा दीजिए। मैं इतना ही निवेदन करते हुए और आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूं। धन्यवाद।

*SHRI K. NAVASKANI (RAMANATHAPURAM): Hon. Chairman Sir. Thank you for this opportunity. At the outset I make a fervent appeal to you not to privatize Indian Railways which is a major form of transport used by a major chunk of the people of this country. My parliamentary constituency consists of tourist places including Rameswaram and Ramanathapuram district. Large number of tourists and pilgrims from India and abroad visit these places every day. Trains operated in the meter gauge line till 2004 were stopped thereafter. For example trains between Rameswaram and Palakkad, Rameswaram and Coimbatore via Madurai, Dindigul and Pollachi should once again be made functional.

I request that all the trains which were plying on this meter gauge railway line should be made operational. There is a long pending demand of the people of Thangachimadam in my Ramanthapuram constituency that Thangachimadam Railway station which is very much near to the Memorial of former President of India Dr. APJ Abdul Kalam should become functional. All the trains coming from Rameswaram should have a stoppage in Thangachimadam Railway Station so as to benefit the traders and general public of this area. Only two trains are run between Rameswaram and Chennai. Large number Non Resident Indians are from Ramanathapuram district and they use Chennai Airport very frequently. In order to benefit these

*English translation of the speech originally delivered in Tamil.

NRIs and the persons who go to Chennai Airport for seeing off these NRIs, more number of trains should be operated to Chennai. Particularly day time trains should be run between Rameswaram and Chennai. In my Ramanathapuram constituency Aranthangi is an important place where gatekeepers are not appointed in many railway level crossings. Because of which trains do not run in this route.

I request that all the vacant posts of gate keepers should be filled with suitable persons. Trains should once again be operated to Chennai via Karaikkudi, Aranthangi, Pattukkottai and Mayiladuthurai. All the trains which were operational in the meter gauge railway line should be run once again via Aranthangi. Kamban Express train should run as before. Additional trains should be made to run from Aranthangi. Large number of traders living in Aranthangi have strong trade connection with Chennai. I therefore request that adequate number of trains should run between Aranthangi and Chennai. Aranthangi is also a hub for export of various items of trade. I therefore sincerely request that two goods trains, which were operational in the past, should once again be made operational in Aranthangi.

The new rail route between Karaikkudi and Kanniyakumari has been cancelled. Survey was conducted regarding the East Coast Railway line between Karaikkudi and Rameswaram via Thondi, Ramanathapuram, Ervadi, Keelakkarai, Sayalkudi and Tuticorin. But now this rail route has been done away with. If this new Railway Project is started with allocation of adequate funds, there will be rail network facility created in this Ramanathapuram area.

Ramanathapuram is the district headquarters. The Railway Station in Ramanathapuram handles large number of pilgrims and tourist form different parts of the country and abroad. This Railway Station should therefore be upgraded with all new facilities benefitting the people of this area. Thank you.

***SHRI JAGANNATH SARKAR (RANAGHAT):** Thank you respected Chairman Sir, my state West Bengal is a densely populated state. There are many rail gates which don't have underpasses or overbridges. So these should be built as early as possible, otherwise overcrowding may pose further problems. Moreover, the local trains should be converted into 12 bogey trains to mitigate the rush of passengers.

A mail train should be introduced on the Kolkata-Nabadwip route. Lord Sri Krishna had taken rebirth as Chaitanya in Nabadwip. This place has become popular day by day as the Vedantic philosophy is spreading through Iskon. So pilgrims from all over the world throng that place. Therefore the connectivity of this region should be improved by expanding the railway network and connecting all other places with this holy land of Nabadwip. Just near Nabadwip, there is an incomplete rail bridge over river Ganga. Some local people are agitating against the construction of this bridge.

I have personally met these people, talked to them. What they want is rehabilitation. They say that if they are provided with alternative habitation, then, in the interest of the state, for its development they will allow the rail bridge to be constructed. So if the obstruction is removed then the connectivity can be improved and much time can be saved in commuting. Just like Nabadwip, Krishnanagar is also a renowned place. So rail network may be extended from Krishnanagar to Karimpur, Karimpur to Sikarpur bordering Bangladesh which will be highly beneficial for passengers. Lakhs of farmers

* English translation of the speech originally delivered in Bengali.

will also be able to transport their farm produce to Kolkata easily and that will help them a lot.

Similarly, from Ranaghat to Bangladesh border via Bongaon, the rail line doubling work may be undertaken so that the overcrowding of trains can be minimized. This will also lead to better trading practices and economic condition of India may also improve. AIIMS is coming up at Kalyani, so rush of people will increase day by day. It is becoming difficult for them to board and deboard trains due to swelling crowd. Thus metro rail should be introduced on the Kolkata-Kalyani route. Some northbound local trains till Nabadwip, Krishnanagar, Gede line may be run from Kalyani. The work of third line from Naihati to Ranaghat is underway but at a very slow pace. The work must be completed as early as possible and number of trains should also be increased.

Soil erosion is going on and pilferage of soil is being done surreptitiously from the railway land by some dishonest people, illegally. This should be stopped immediately. Moreover, there are numerous small shops on the railway platforms in West Bengal. The railway department can start to collect rent from these shops which may add to the revenue collection.

I also wish to say that during the anti CAA agitation many people had vandalized railway properties. They had burnt down many trains. I think, footages of CCTVs should be checked, culprits should be identified and compensation should be recovered from them. If this happens, then in future, no one will dare to damage public property.

There has been rampant encroachment of railway land near Kalyani. The narrow gauge line has been partly converted into broad gauge. In the name of constructing temple or mosque, the land is being grabbad. The work is still not complete but encroachment is there. Something should be done. …(*Interruptions*)

*डॉ. सत्यपाल सिंह (बागपत): आज लोक सभा में रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान माँगों पर चल रही चर्चा में मैं अपने सुझाव/मांग माननीय रेल मंत्री के संज्ञान में तथा उनकी स्वीकृति के लिए प्रस्तुत कर रहा **हूं** -

सबसे पहले माननीय रेल मंत्री का हार्दिक अभिनंदन करता हूं कि उन्होंने पूरे देश में रेलवे क्षेत्र में एक कीर्तिमान स्थापित किया है। मुझे अभी तक यह समझ में नहीं आया कि एसी ट्रेन/डिब्बों का इतना ठंडा क्यों रखा जाता है जिससे न यात्री कंफोर्टेबल रह पाते, तथा रेलवे को ब्लैंकेट्स खरीदनें, धोने में खर्च क्यों करते हैं? कितनी बिजली ऊर्जा हम ज्यादा खर्च करते हैं? क्या यह नेशनल वेस्टेज नहीं है। दिल्ली सहारनपुर रेलवे लाइन को 2015 के बजट में दोहरीकरण मंजूर किया गया परंतु जनवरी 2017 में माननीय रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा के हाथों भूमिपूजन किया गया है पर काम नहीं हो रहा है। रेलवे अधिकारी कहते हैं कि प्रोजेक्ट viable नहीं है। रेलवे अधिकारी इस लाइन पर चलने वाली भीड़ से शायद वाकिफ नहीं है। मैंने अधिकारियों की मीटिंग में एक वीडीयो दिखाया था। दुनिमौ में यह रेलवे लाइन विश्व की 6ठे नंबर की सबसे भीड़वाली है। एक नया रेलवे लाइन पानीपत से मेरठ को जोड़ने की 2017 के बजट में हुई। यह रेलवे लाइन मेरी बागपत लोक सभा क्षेत्र से गुजरने वाली है। पर कुछ पॉलिटिकल कनसिडरेशन के कारण इस रेलवे लाइन को कुछ लोग बागपत से हटाकर दूसरे क्षेत्र से ले जाना चाहते हैं। मेरे क्षेत्र से इसका सर्वे भी हो चुका है। 3 ROB टटीरी (बागपत), बड़ौत व कातिमपुर खेड़ी 2017 के बजट में मंजूर हुए पर आज तक कोइ्र काम शुरू नहीं हुआ। मोदी नगर में मार्किट के अंदर एक फूट ओवर ब्रिज की अत्यंत आवश्यकता है। जिवानी(बागपत) में एक हाल्ट मंजूर हुआ है पर उसे बनवाने के लिए सांसद से फंड मांगा जा रहा है। रेलवे लाइन पर जो क्रॉसिंग पर अंडर पास बने हैं-उनमें वर्षा ऋतु में 4-5 फुट ऊंचा पानी भरा रहता है। लोगों का आना जाना बंद होता है।

---

* Speech was laid on the Table.

22.00 hrs

*SHRI D.M. KATHIR ANAND (VELLORE): Hon. Chairman Sir, thank you for the opportunity given to me to speak on these Demands for Grants pertaining to Railways. Sir I want to insist on few points while taking part in the discussion on Railways. First and foremost is that I want to tell the Government to again adopt the previous scheme of having a separate Budget for Railways. We can have separate discussion on Railway Budget if it is presented separately. Because we need to discuss a lot. This short time may not be sufficient for us. While talking about the issues relating to Railways, the important subject is of sanitation and hygiene of railway compartments and railway lines. Now the open discharge from all the railway compartments is causing nausea in all the railway stations. And also it is creating an arena for manual scavenging which is not that good and it has been highly neglected by many cities.

Not only that in every railway station the toilet facilities should be upgraded so as to protect the environment of that area. The open discharge of human excreta on the railway track leads to spread of parasites and several diseases. There are issues of health and sanitation as well. Chemical toilet facility, which is hygienic, should be followed in Railways in order find a solution to this problem. Trains should reach on time. We should ensure timely arrival of every train. In order to avoid delay of running trains, the manual level crossing should be replaced with over bridges or under passes. I belong to

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

Vellore Parliamentary constituency. Vaniyambadi is an important place in my Vellore constituency. An over-bridge construction work was started in Vaniyambadi in the year 2017 at a cost of Rs 17 Crore. But the project has been withdrawn. There is no improvement in the execution of this project. While carrying out the construction work, several lives were lost. I want to say this through you to this august House that at least as a compensation to the loss of lives, the Government should take up as a challenge and complete the construction work of Vaniyambadi Newtown over-bridge project. Many trains do not have stoppage in Vaniyambadi Railway Station. I urge upon the Minister that Mumbai-Kanniyakumari Express, Lalbagh Express and Kovai Express, should have a stoppage in Vaniyambadi.

Sir, there is Vaniyambadi is considered to be the leather hub of Tamil Nadu. A lot of leather manufacturing units are there. The traders trade in the Northern India and they export also. Therefore, we definitely need stoppage of these trains in that particular area.

Not only that, at the time of recruiting people for Railways, only Tamil knowing persons should be appointed in Tamil Nadu. Those Railway Officials who do not know Tamil find difficulty in disseminating information to the general public. My demand is that only Tamil knowing persons should be appointed in Tamil Nadu particularly while making recruitment for Southern Railways.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI D.M. KATHIR ANAND : Sir give me one minute. Railway department should look into saving energy.

HON. CHAIRPERSON: Not one minute. You have to conclude now.

SHRI D.M. KATHIR ANAND : Sir, we have to look towards solar power and also solar parks to compensate for the power used in the Railway Department.

Finally, I want to conclude by making one more request. There is a major problem with the Katpadi railway overbridge. The Katpadi railway bridge connects Tamil Nadu and Chittoor. This bridge is almost going to fall down any moment. They have allocated Rs.2 crore for strengthening the bridge but the work has not been completed. Therefore, I request the hon. Minister to expand the bridge and make sure that Vellore and Chittoor are connected. Also, I request for Wi-Fi connection in all trains in the future. Thank you.

* **श्री विष्णु दयाल राम (पलामू):** माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने केन्द्रीय बजट 2020-21 के साथ रेल बजट पेश किया। रेल मंत्रालय, भारतीय रेलवे का एडमिनिस्ट्रेशन संभालता है और रेलवे बोर्ड के जरिए नीतियों का निर्माण करता है। भारतीय रेलवे सरकार की कमर्शियल अंडरटेकिंग है। वर्ष 2020-21 में रेल मंत्रालय के प्रस्तावित व्यय, पिछले वर्षों में उसके वित्त और विभिन्न मुद्दों का विश्लेषण करता हूं। राजस्व 2020-21 के लिए रेलवे का राजस्व 2,25,913 करोड़ रूपए अनुमानित है जिसमें 2019-20 के संशोधित अनुमान की तुलना में 10 प्रतिशत की वृद्धि है।

2020-21 में रेल यातायात से 2,25,613 करोड़ रूपए के राजस्व का अनुमान है जिसमें 2019-20 के संशोधित अनुमान की तुलना में 10 प्रतिशत की वृद्धि है। 2020-21 में माल ढुलाई और यात्री यातायात, प्रतयेक राजस्व में 9 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान है। 2019-20 के संशोधित अनुमान में बजट अनुमान की तुलना में माल ढुलाई से प्राप्त राजस्व में 6 प्रतिशत की गिरावट हुई है। 2020-21 में 2,19,413 करोड़ रूपए का कुल राजस्व व्यय अनुमानित है जिसमें 2019-20 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 8 प्रतिशत की वृद्धि है। 2019-20 के (संशोधित अनुमान) में बजट अनुमानों की तुलना में कुल राजस्व व्यय में 3 प्रतिशत की कमी का अनुमान है। ऑपरेटिंग रेशों 2020-21 में रेलवे का ऑपरेटिंग रेशो 96.2 प्रतिशत अनुमानित है। यह 2019-20 के संशोधित अनुमानों की तुलना में थोड़ा बेहतर है। पिछले वर्ष यह रेशो 97.4 प्रतिशत था। बजट

2020-21 में रेलवे से संबंधित मुख्य घोषणाएं और प्रस्ताव इस प्रकार हैं । रेलवे ने एक किसान रेल की योजना प्रस्तावित की है ताकि नष्ट होने वाली वस्तुओं जैसे दूध, मीट और मछली आदि के लिए राष्ट्रीय कोल्ड सप्लाई चेन तैयार की जा सके। यह पीपीपी अरेंजमेंट के जरिए तैयार किया जाएगा। एक्सप्रेस और फ्रेट ट्रेनों में रेफ्रिजरेटेड कोच होंगे। अगले पांच वर्षों में 100 लाख करोड़ रूपए इंफ्रास्ट्रक्चर में निवेश किए जायेंगे। इनमें रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण, मैट्रो और

* Speech was laid on the Table.

रेल परिवहन तथा लॉजिस्टिक्स और वेयरहाउसिंग से संबंधित प्रॉजेक्टस शामिल हैं। रेलवे ट्रैक्स अके समानांतर, रेलवे के स्वामित्व वाली जमीन पर बड़ी सोलर पॉवर क्षमता शुरू की जाएगी। पीपीपी मोड के जरिए चार स्टेशनरी-डेवलपमेंट प्रॉजेक्टस शुरू किए जायेंगे और 150 यात्री ट्रेनों का परिचालन शुरू किया जाएगा। प्रतिष्ठित पर्यटन स्थलों को जोड़ने के लिए अधिक संख्या में तेजस ट्रेनों को शुरू किया जाएगा। बेंगलूरू में 18,600 करोड़ रूपए की लागत से 148 किलोमीटर लंबा सबअर्बन ट्रांसपोर्ट प्रॉजेक्ट शुरू किया जाएगा। केन्द्र सरकार 20% इक्विटी प्रदान करेगी और प्रॉजेक्ट की लागत के 60% तक के लिए बाहरी सहायता जुटाई जाएगी।

पिछले कुछ वर्षों में रेलवे अपना राजस्व स्वयं अर्जित करने के लिए संघर्ष कर रहा है। रेलवे का ऑपरेटिंग रेशो पिछले कुछ वर्षों में निरंतर अधिक रहा है, जिससे संकेत मिलता है कि उसकी परिचालनगत अधिशेष कमाने की क्षमता निम्न है। रेलवे का मुख्य कार्य माल ढुलाई और यात्री ट्रेनों को चलाना है, लेकिन इससे प्राप्त होने वाली आय में गिरावट हो रही है इसका कारण माल ढुलाई और यात्री यातायात की वृद्धि में होने वाली गिरावट है। कुल यातायात में अगर अमय परिवहन साधनों से तुलना की जाए तो रेलवे की हिस्सेदारी धीरे-धीरे कम हो रही है। 1950-51 में अगर कुल माल ढुलाई में रेलवे का हिस्सा 89औ था तो 2011-12 में यह 30% रह गया। इसी अवधि में कुल यात्री यातायात में सड़कों का हिस्सा 11% से बढ़कर 61% हो गया। दूसरी ओर हर साल बढ़ने वाले वेतन के कारण रेलवे का मुख्य व्यय धीरे-धीरे बढ़ रहा है। इसका कारण वेतन आयोग के संशोधन हैं। 2015 और 2020 के बीच (बजट अनुमान) वेतन पर रेलवे के व्यय में औसत 13% की दर से हर साल वृद्धि हुई है। पेंशन पर भी व्यय बढ़ रहा है, जो कि अनुत्पादक है, क्योंकि इससे रेलवे को कोई राजस्व प्रापत नहीं होता। आने वाले वर्षों में पेंशन की राशि के और बढ़ने की उम्मीद है, चूंकि रेलवे का 40% स्टाफ 2016-17 में 50 वर्ष से अधिक आयु का था। आंतरिक राजस्व के कम होने का अर्थ यह है कि रेलवे केंद्र सरकार के बजटीय समर्थन और बाहरी उधारियों से अपने पूंजीगत व्यय को वित्त पोषित करता है जबकि केंद्र सरकार का सहयोग अधिकतर एक सा बना रहता है, रेलवे की बाहरी उधारियां बढ़ रही हैं। उधारियों पर अत्यधिक र्निरता से रेलवे की वित्तीय

स्थिति और अधिक खराब होगी। निम्नलिखित खंडों में हम प्रत्येक वित्तीय घटक पर चर्चा कर रहे हैं।

भारतीय रेलवे के पास राजस्व के तीन मुख्य स्रोत हैं (1) अपने आंतरिक संसाधन (माल ढुलाई और यात्री यातायात से प्राप्त राजस्व, रेलवे की जमीन को लीज पर देना इत्यादि) (2) केन्द्र सरकार से बजटीय समर्थन और (3) अतिरिक्त बजटीय संसाधन (जैसे प्राथमिक उधारियां, जिसमें संस्थागत वित्त पोषण, सार्वजनिक निजी सहभागिता और उधारियां, जिसमें संस्थागत वित्त पोषण, सार्वजनिक निजी सहभागिता और प्रत्यक्ष विदेशी निवेश शामिल हैं)। रेलवे के परिचालनगत व्यय (वेतन, कर्मचारियों को सुविधा, पेंशन, एसेट्स का रख-रखाव) को उसके आंतरिक संसाधनों के जरिए पूरा किया जाता है। पूंजीगत व्यय (वैगन की खरीद, स्टेशन का रीडेवलपमेंट) अतिरिक्त बजटीय संसाधनों, केन्द्र सरकार से बजटीय सहयोग और रेलवे के आंतरिक संसाधनों के जरिए वित्त पोषित किया जाता है। केंद्र सरकार रेलवे को अपना नेटवर्क बढ़ाने और पूंजीगत व्यय में निवेश के लिए सहयोग देती है। हाल तक केंद्र सरकार का बजटीय सहयोग रेलवे के लिए पूंजीगत व्यय का प्राथमिक स्रोत था। हालांकि 2015-16 से पूंजीगत व्यय का एक बड़ा हिस्सा अतिरिक्त बजटीय सहयोग के जरिए हासिल किया जाता है। 2017-18 में 54 प्रतिशत पूंजीगत व्यय को अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के जरिए पूरा किया गया। 2020-21 में केंद्र सरकार से सकल बजटीय सहयोग 70.250 करोड़ रूपए प्रस्तावित है। यह 2019-20 के संशोधित अनुमानों से 3% अधिक है (68.105 करोड़ रूपए)। केंद्र सरकार रणनीतिक लाइनों पर रेलवे को होने वाले परिचालनगत नुकसान और आईआरसीटीसी पर ईटिकटिंग की परिचालन लागत की भरपाई करती है। (2020-21 के बजट अनुमानों के अनुसार 2.216 करोड़ रूपए)।

रेलवे को यात्री यातायात और माल ढुलाई से मुख्य रूप से आंतरिक राजस्व प्राप्त होता है। 2018-19 (हालिया वास्तविक) में आंतरिक राजस्व में माल ढुलाई और यात्री यातायात का योगदान क्रमशः 67% और 27% था। 2020-21 में रेलवे को माल ढुलाई से 65% और यात्री

यातायात से 27% आंतरिक राजस्व प्राप्त होने की उम्मीद है। शेष 8% अन्य विविध स्रोतों, जैसे पार्सल सेवा, कोचिंग से होने वाली विविध प्राप्तियों और प्लेटफार्म टिकटों से अर्जित की जाएगी।

2018-19 में रेलवे ने कोयला (45;) सीमेंट (8;) लौह अयस्क (7;) और पिग आयरनर्धफेनिश्ड स्टील (7;) के परिवहन से सबसे अधिक माल भाड़ा कमाया। यह अधिकतर थोक माल की ढुलाई करता है और उसकी फ्रेट बास्केट में ज्यादातर पॉवर प्लांटस, आयरन एवं स्टील प्लांटस जैसे कुछ उद्योगों के लिए कच्चा माल शामिल होता है। 2020-21 में रेलवे को गुड्स ट्रैफिक से 1,47,000 करोड़ रूपए की कमाई की उम्मीद है, जो कि 2019-20 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 9% अधिक है। यात्री यातायात को दो श्रेणियों में विभाजित किया जाता है, सबअर्बन और नॉन सबअर्बन यातायात। सबअर्बन या उपशहरी ट्रेनें ऐसी यात्री ट्रेने होती हैं जोकि 150 किलोमीटर तक की दूरी पर जाती है और शहरों और उपशहरी इलाकों से यात्रियों की आवाजाही को आसान करती हैं। अधिकतर यात्री राजस्व (2018-19 में 94;) गैर उपशहरी यातायात (या लंबी दूरी की ट्रेनों) से प्राप्त होता है। 2020-21 में रेलवे को यात्री यातायात से 61.000 करोड़ रूपए की आय होने की उम्मीद है, जो कि 2019-20 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 9; अधिक है । हालांकि 2020-21 में यात्री यातायात में 1% की वृद्धि अनुमानित है। 2019-20 (संशोधित अनुमान) में यात्री यातायात में 2% की गिरावट का अनुमान है पर यात्री यातायात से प्राप्त राजस्व में कोई परिवर्तन का अनुमान नहीं है।

अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) में मार्केट की उधारियां जैसे बैंकों का वित्त पोषण, संस्थागत वित्त पोषण और बाहरी निवेश इत्यादि शामिल होते हैं। भारतीय रेलवे में बाहरी निवेश सार्वजनिक निजी सहभागिता (पीपीपीज) संयुक्त उपक्रम या निजी निवेशकों को रेलवे में बॉण्डस या इक्विटी शेयर खरीदने के लिए आकर्षित करने के जरिए मार्केट फाइनांसिंग, कुछ भी हो सकता है। रेलवे को अधिकतर ईबीआर भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) की मार्केट उधारियों के रूप में प्राप्त होता है। आईआरएफसी मार्केट से धनराशि लेता है (टैक्स योग्य तथा टैक्स मुक्त बॉन्ड इश्यूएंस, बैंकों और वित्तीय संस्थानों से टर्म लोन्स) और फिर भारतीय रेलवे के रोलिंग स्टॉक

एसेट्स और प्रॉजेक्ट एसेट्स को वित्त पोषित करने के लिए एक लीजिंग मॉडल का इस्तेमाल करता है। पिछले कुछ वर्षों के दौरान उपलब्ध संसाधनों और व्यय के बीच के अंतर को कम करने के लिए उधारियां बढ़ाई गई। जैसा कि पहले कहा गया है, रेलवे के अधिकतर पूंजीगत व्यय को केंद्र सरकार के बजटीय सहयोग के जरिए पूरा किया जाता है। 2015-16 में इस प्रवृत्ति में बदलाव हुआ और रेलवे के अधिकतर पूंजीगत व्यय को ईबीआर के जरिए पूरा किया गया। 2020-21 में ईबीआर के जरिए 83.292 करोड़ रूपए जुटाने का अनुमान है। जो कि 2019-20 के संशोधित अनुमानों से कुछ अधिक है। (83,247 करोड़ रूपए)।

2020-21 के लिए 1,61,042 करोड़ रूपए का कुल पूंजीगत परिव्यय (एसेट निर्माण पर खर्च होने वाली राशि) प्रस्तावित है। 2019-20 के लिए संशोधित पूंजीगत परिव्यय से यह 3; अधिक है (1,56,352 करोड़ रूपए)। इस पूंजीगत व्यय का अधिकतर हिस्सा अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (52%) के जरिए वित्त पोषित किया जाता है, इसके बाद केंद्र सरकार के बजटीय सहयोग द्वारा (44%)। रेलवे अपने आंतरिक संसाधनों के जरिए केवल 5% पूंजीगत व्यय का वित्त पोषण करता है। राजस्व अर्जित करने में चुनौतियां पिछले कुछ वर्षों के दौरान रेल आधारित माल ढुलाई, और यात्री यातायात, दोनों की वृद्धि में गिरावट हुई है। इससे माल ढुलाई और यात्री ट्रेनों के मुख्य कारोबार से रेलवे की आय प्रभावित हुई। 2019-20 में रेलवे को अपने राजस्व अर्जित करने वाले यातायात में गिरावट का अनुमान है। उदाहरण के लिए कोयला परिवहन में बजट अनुमानों की तुलना में 6% की गिरावट और खाद्यान्न परिवहन में 11% की गिरावट का अनुमान है। 2019-20 में कुल माल ढुलाई के 5% कम होने का अनुमान है। इसी प्रकार 2019-20 में (संशोधित अनुमान) में यात्री यातायात में बजट अनुमानों की तुलना में 2 प्रतिशत की गिरावट का अनुमान है। 2014 में राष्ट्रीय परिवहन विकास नीति कमिटी (एनटीडीपीसी) ने कहा था कि माल ढुलाई सेवा को ग्राहकों की संतुष्टि की बजाय कार्यकुशलता पर ध्यान केंद्रित करते हुए चलाया जाता है। रेलवे की नेटवर्क क्षमता पर अत्यंत दबाव है जिसके कारण ट्रेनें धीमी होती हैं और सेवाओं की क्वालिटी पर असर होता है। इसके अतिरिक्त भारतीय रेलवे के पास छोट पार्सल साइज के यातायात को आकर्षित और

एकत्र करने का संस्थागत प्रबंध नहीं है। इसलिए उसे बड़े संभावनाशील मार्केटस, जैसे एफएमसीजी, खतरनाक सामग्रियों या ऑटोमोबाइल्स तथा कंटेनरयुक्त कार्गो का नुकसान हो रहा है। इन वस्तुओं का परिवहन अधिकतर सड़कों द्वारा किया जाता है। फ्रेट बास्केट भी कुछ कमोडिटीज तक ही सीमित हैं, जिनमें से कुछ थोक प्रवृत्ति की हैं । उदाहरण के लिए 2018-19 में माल भाड़े में कोयले का योगदान 45% था और यह कल आंतरिक राजस्व का 30% था। इसलिए थोक कमोडिटीज (कोयला, सीमेंट, लौह अयस्क) के परिवहन में किसी भी प्रकार के शिफ्तट से रेलवे की वित्तीय स्थिति पर बहुत असर होगा।

2017-18 में यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं को 37,937 करोड़ रूपए का घाटा हुआ, जबकि माल ढुलाई को 39,956 करोड़ रूपए का लाभ हुआ। माल ढुलाई से प्रापत लगभग 95; लाभ से यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं से होने वाले नुकसान की भरपाई की गई। इस अवधि में कुल यात्री राजस्व 46,280 करोड़ रूपए था। इसका अर्थ यह था कि यात्री कारोबार में हुआ घाटा, रेलवे के राजस्व का 82% है। इसलिए 2017-28 में अपने यात्री कारोबार से रेलवे को अगर एक रूपए की आमदनी हुई तो उसने उस पर 1.82 रूपए खर्च किए। इस नुकसान के मुख्य कारण इस प्रकार हैः (1) यात्री किराया लागत से कम है, और (2) कई श्रेणी के यात्रियों को रियायतें मिली हुई हैं।

नीति आयोग (2016) ने कहा है कि रेलवे अपनी माल ढुलाई से प्राप्त लाभ का इस्तेमाल यात्री सेगमेंट के नुकसान की भरपाई करने और अपनी वित्तीय स्थिति में सुधार करने के लिए करता है। इस क्रॉस सब्सिडी से माल भाड़े में बढ़ोत्तरी हुई है। एनटीडीपीसी रिपोर्ट (2014) में कहा गया है कि भारत में प्रति नेट टन किलोमीटर पर औसत फ्रेट राजस्व विश्व के सर्वाधिक राजस्व वाले देशों में से एक है और उसका स्थान जर्मनी के बाद आता है (एक एनटीकेएम वस्तुओं का शुद्ध वजन होता है जिसकी ढुलाई एक किलोमीटर तक की जाती है)। इसकी तुलना में प्रति यात्री किलोमीटर पर औसत रियलाइजेशन विश्व में सबसे कम है (प्रति किलोमीटर पर लोगों की यात्रा एक पीकेएम कहलाती है)। विभिन्न एक्सपर्टस ने सुझाव दिया है कि माल भाड़े और यात्री किराए

को रैशनलाइज किया जाना चाहिए। इसका एक तरीका यह हो सकता है कि यात्री किराए को लागत के करीब लाया जाए और इसलिए किराए में बढ़ोत्तरी की जाए। हालांकि एक प्रतिस्पर्धी बाजार में, जहां परिवहन की मांग लचीली है, रेलवे सिर्फ एक निश्चित सीमा तक किराया बढ़ा सकता है जो कि सड़क और वायु सेवा जैसे परिवहन के अन्य साधनों से प्रतिस्पर्धा पर निर्भर करता है। उल्लेखनीय है कि जनवरी, 2020 में रेलवे ने गैर उपशहरी यातायात के यात्री किरायों को कुछ बढ़ाया था।

रेलवे की सामाजिक सेवा संबंधी बाध्यताएं 2016-17 में यात्री और अन्य कोचिंग सेवाओं से 37,937 करोड़ रूपए का नुकसान हुआ। रेलवे ने इन घाटों को यात्री कारोबार की सामाजिक सेवा संबंधी बाध्यताएं बताया। जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, इन बाध्यताओं में निम्नलिखित शामिल हैं (1) लागत से कम कीमत पर टिकटों की कीमत, और (2) यात्रियों को मिलने वाली रियायत (जैसे वरिष्ठ नागरिकों, पूर्व सैनिकों को सस्ती टिकट)।

इस वर्गीकरण से तीन मुद्दे उठते हैं। पहला, यह स्पष्ट नहीं है कि क्या इन आंकड़ों में कोई परिचालनगत कमियां छिपी हैं। रेलवे के पुनर्गठन पर स्थापित कमिटी (2015) ने कहा था कि यात्री कारोबार चलाने की लागत से संबंधित आंकड़े वैज्ञानिक और सही नहीं हैं। इसलिए अंडर रिकवरी के स्तर का सही तरीके से पता लगाना मुश्किल है। दूसरा, रेलवे के किराए की संरचना में कमियां होने से भी यात्री सेवा कारोबार में नुकसान हो सकता है। नीति आयोग ने सुझाव दिया कि रेलवे बाजार दरों के अनुसार परिवहन के साधनों के अनुरूप यात्री किराये तय कर सकता है। कैग (2018) के अनुसार, रेलवे के पास इस बात का कोई तर्क नहीं है कि एसी और फर्स्ट क्लास यात्रा की स्थितियों में यात्री सेवाओं की लागत की पूरी तरह से वसूली कैसे नहीं होती। तीसरा, इससे यह सवाल भी उठाता है कि जब रेलवे सरकार के अंतर्गत एक कमर्शियल विभाग के रूप में कार्य करता है तो उसे ऐसी सामाजिक बाध्यताओं का पालन करना चाहिए। नीति आयोग (2016) ने कहा कि रेलवे के सामाजिक और कमर्शियल उद्देश्यों में स्पष्टता की कमी है। रेलवे के पुनर्गठन पर स्थापित कमिटी (2015) ने कहा है कि भारतीय रेलवे के अनेक फैसले, जैसे किराया बढ़ाना, नई ट्रेनों को शुरू करना और हॉल्टस को कमर्शियल आधार पर नहीं लिया जाता है। रेलवे संबंधी स्टैंडिंग कमेटी

(2017) ने सुझाव दिया था कि रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण लाइनों पर होने वाले नुकसानों के लिए वित्त मंत्रालय को रेल मंत्रालय को क्षतिपूर्ति देनी चाहिए। 2020-21 ने रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण् लाइनों पर होने वाले नुकसानों के लिए 2216 करोड़ रूपए आबंटित किए गए थे।

2018-19 में (हालिया उपलब्ध वास्तविक आंकड़े) भारतीय रेलवे ने अपने सर्वाधिक धन का उपयोग कर्मचारियों (अपनी कार्यशील पूंजी का 42;) पर किया, इसके बाद पेंशन फंड (24;) और ईंधन (18;) पर खर्च किया। 2020-21 में कुल व्यय 2,19,413 करोड़ रूपए अनुमानित है जिसमें 2019-20 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 8% की वृद्धि है।

रेलवे का दो तिहाई व्यय कर्मचारियों के वेतन और पेंशन पर किया जाता है। 2020-21 में कर्मचारियों पर अनुमानित 92,993 करोड़ रूपए का खर्च किया जाएगा, जो कि 2019-20 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 7% अधिक है। पेंशन फंड पर 53.260 करोड़ रूपए के आबंटन का अनुमान है जो कि पिछले वर्ष के संशोधित अनुमान की तुलना में 10% अधिक है। 2020-21 में रेलवे के अनुमानित राजस्व व्यय में इन दो घटकों का हिस्सा 66% है। रेलवे पुनर्गठन पर बनी कमेटी (2015) ने पाया था कि कर्मचारियों पर किया जाने वाला व्यय बहुत अधिक है और उसका प्रबंधन बहुत मुश्किल है। यह व्यय रेलवे के नियंत्रण में नहीं है और हर वेतन आयोग के संशोधनों के बाद यह बढ़ जाता है। यह भी पाया गया कि कर्मचारियों की लागत (पेंशन सहित) उन कुछ कारणों से एक है जिनके चलते अतिरिक्त आय अर्जित करने और कारोबार चलाने हेतु संसाधनों को आबंटित करने की रेलवे की क्षमता प्रभावित होती है। कमेटी ने सुझाव दिया कि भर्ती प्रक्रिया को एकीकृत और स्ट्रीमलाइन तथा मैन पॉवर को रैशनलाइज किया जाए। उसने संगठन को और बिजनेस ओरिएंटेड करने और निजी भागीदारी का सुझाव दिया और कहा कि उसे इष्टतम स्तर तक परिचालनगत विशेषज्ञता को अपने पास रखना चाहिए। दिसम्बर, 2019 में केन्द्रीय कैबिनेट ने भारतीय रेलवे के संगठनात्मक पुनर्गठन को मंजूरी दी। इस पुनर्गठन में ग्रुप ए की कई सेवाओं को सिंगल सर्विस में विलय करना शामिल है जिसे भारतीय रेलवे प्रबंधन सेवा कहा जाएगा। इस प्रस्तावित पुनर्गठन में फंक्शनल लाइन्स पर रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन भी शामिल है। इनमें चार

सदस्य शामिल हैं जो कि निम्नलिखत के लिए जिम्मेदार होंगे - इंफ्रास्ट्रक्चर, ऑपरेशंस और बिजनेस डेवलपमेंट, रोलिंग स्टॉक और वित्त, क्रमशः वर्तमान में बोर्ड के कई डायरेक्टरेट्स हैं जोकि विभागीय लाइन्स पर उनके काम में मदद करते हैं (जैसे इंफ्रास्ट्रक्चर, भूमि, कोचिंग, अर्थव्यवस्था, वित्त, वित्त (बजट)।

2020-21 में ईंधन और बिजली पर व्यय 32.435 करोड़ रूपए अनुमानित है जो कि 2019-20 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 4% अधिक है। ईंधन और बजली पर व्यय में 2018-19 की तुलना में 2019-20 में 5; की गिरावट का अनुमान है। 2018-19 में यह 32,810 करोड़ रूपए था जबकि 2019-20 (संशोधित अनुमान) में 31.043 करोड़ रूपए अनुमानित है।

रेलवे, भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) को लीज शुल्क भी चुकाता है। आईआरएफसी बाजार से फंड्स उधार लेता (टैक्सेबल और टैक्स फ्री बॉन्ड्स, बैंकों और वित्तीय संस्थानों से टर्म लोन के जरिए) और रेलवे के रोलिंग स्टॉक एसेट्स और प्रॉजेक्ट एसेट्स को वित्त पोषित करने के लिए लीजिंग मॉडल का इस्तेमाल करता है। 2020-21 में लीज शुल्क पर 14,224 करोड़ रूपए खर्च करने का अनुमान है जो कि 2019-20 के संशोधित अनुमान से 16% अधिक है। यह लीज शुल्क 2018-19 में 9,997 करोड़ रूपए से बढ़कर 2019-20 में 11,566 करोड़ रूपए होने का अनुमान है (संशोधित अनुमान)।

मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ); डीआरएफ के वार्षिक विनियोग का उपयोग पुराने एसेट्स की जगह पर नए एसेट्स की लागत को वित्त पोषित करने के लिए किया जाता है। 2020-21 में डीआरएफ का विनियोग 800 करोड़ रूपए अनुमानित है। पिछले कुछ वर्षों के दौरान डीआरएफ के विनियोग में बहुत अधिक गिरावट हुई है। 2014-15 तके डीआरएफ का विनियोग घटकर 300 करोड़ रूपए रह गया। डीआरएफ के लिए प्रावधान कम होने के कारण मुख्य रूप से ट्रैक रीन्यूएल और वैगन तथा कोच की खरीद में कमी हुई। रेलवे पर गठित स्टैंडिंग कमेटी ने टिप्पणी की थी कि एसेट्स के रखरखाव की वास्तविक जरूरत के स्थान पर, डीआरए का विनियोग लाभांश के भुगतान और पेंशन फंड के विनियोग के बाद हासिल किया जाता है। कैग

(2019) ने कहा था कि 2017-18 के अंत तक इस राशि का इस्तेमाल करते हुए रिप्लेसमेंट के लिए बचे हुए पुराने एसेट्स का मूल्य 1,01,195 करोड़ रूपए अनुमानित है। इसके अतिरिक्त 2017-18 में नए सेफ्टी फंड, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष के लिए रेलवे के योगदान को पूरी तरह से डीआरएफ से निकाला गया था। रेलवे संबंधी स्टैंडिंग कमेटी (2018) ने कहा था कि डीआरएफ से रेल संरक्षा कोष में धनराशि हस्तांतरित करने से रीप्लेसमेंट और नष्ट होने वाले एसेट्स की मरम्मत नहीं की जा सकती। इससे पता चलता है कि नजरिए की कमी है और मूल्यवान संसाधनों को उपयुक्त तरीके से इस्तेमाल नहीं किया जाता है।

सुरक्षा पर व्यय में राजस्व व्यय, जैसे ट्रैक्स और वैगन की मरम्मत और रखरखाव शामिल हैं। इसमें पूंजीगत व्यय, जैसे ट्रैक रीन्यूएल, पुलों का काम, लेवल क्रॉसिंग बनाना और पुलों पर एवं उनके नीचे सड़कें बनाना शामिल हैं।

यह अच्छी बात है कि सरकार ने मानवरहित लेवल क्रासिंग को बंद करने का निर्णय लिया जो स्वागत योग्य कदम है। परंतु मेरा अनुरोध है कि बिना किसी वैकल्पिक व्यवस्था के (आरयूबी या आरओबी के निर्माण के) एकाएक रेलवे क्रासिंग को बंद कर देने से ग्रामीण क्षेत्र के निवासियों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। अगर मैं अपने संसदीय क्षेत्र पलामू (झारखंउ) की ही बात करूं तो ऐसे कई रेलवे क्रासिंग हैं जिनको बंद कर दिए जाने के कारण गांव नदी के दो छोर बनकर रह गए हैं, ये रेलवे क्रासिंग जैसे डाली, पंजरीकला, लालगढ़, कजरात नावाडीह इत्यादि ऐसे क्रासिंग हैं जिनके बंद हो जाने से ग्रामीणों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। मैं सिर्फ उससे उत्पन्न व्यवहारिक कठिनाइयों की ओर आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं और जनता की कठिनाइयों को देखते हुए वैकल्पिक व्यवस्था के तहत जनता की समस्या का निदान चाहता हूं। इस संबंध में मेरा एक सुझाव है कि मानवरहित रेलवे क्रासिंग के स्थल पर उसके अगल बगल के स्थान पर जहां पर भी संभव हो एलएस.एच. का निर्माण कराकर समस्या का समाधान बहुत हद तक किया जा सकता है। स्टैंड के निर्माण कार्य में व्यय होने वाली राशि का कुछ हिस्सा आवश्यकता पड़ने पर मैं अपने सांसद निधि से भी देने को तैयार हूं ताकि जनता की यातायात में

उत्पन्न समस्या का समाधान हो सके। जब तक वैकल्पिक व्यवस्था (आरयूबी या आरओबी का निर्माण) नहीं कर लिया जाता, तब तक पूर्व की भांति रेलवे क्रासिंग से यातायात को चालू रखा जाए।

साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू से संबंधित कुछ अन्य मांगें भी हैं जिसे मैं संक्षेप में रखना चाहता हूं। नई दिल्ली-रांची राजधानी एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाये। रफीगंज से होते हुए डाल्टनगंज तक बड़ी लाइन बनाने की ओर शीघ्र ध्यान दिया जाये। 12877/12878 रांची नई दिल्ली गरीब रथ वाया बरकाकाना-डालटनगंज होकर सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे प्रतिदिन चलायी जाये। रांची चोपन एक्सप्रेस ट्रेन सं0 18613/18614 को वाया लोहरदगा होकर प्रतिदिन चलाने एवं प्रस्तावित समय सारणी-(चोपन से प्रस्थान 18.00 बजे शाम, चोपन आगमन 10.45 बजे दन में, रांची से प्रस्थान 18.00 बजे शाम, चोपन आगमन 22.45 बजे रात्रि) में परिवर्तन की जाये, साथ ही इस ट्रेन को सप्ताह में तीन दिन बरकाकाना होकर चलती है उसे प्रतिदिन वाया टोरी लोहरदगा होकर चलाया जाये। 18311/18611 इंटरसिटी एक्सप्रेस जो रांची से वाराणसी तक चलती है उसका गोरखपुर तक विस्तार किया जाये। 11447/11448 हावड़ा जबलपुर शक्तिपुंज एक्सप्रेस प्रतिदिन का विस्तार मुंबई तक किया जाये। 12453/12454 रांची नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस जो सप्ताह में दो दिन चलती , उसमें डालटनगंज में रिजर्वेशन का कोटा बढ़ाया जाये। 13025/13026 हावडा भोपाल एक्सप्रेस साप्ताहिक जो कि धनबाद चन्द्रपुरा लाइन अंद होने के कारण बंद कर दिया गया था, उसे पुनः चालू करवाया जाये, क्योंकि धनबाद चन्द्रपुरा लाइन फिर से चालू हो गई है। 18631/18632 रांची अजमेर गरीब नवाज साप्ताहिक एक्सप्रेस का ठहराव बनस्थली निवाई में किया जाये, क्योंकि इधर की बहुत बच्चियां वहां पढ़ाई करती हैं, जिनको जयपुर से वापस जाना पड़ता है। पलाम एक्सप्रेस का रजहरा, करकटा एवं कजरात नावाडीह स्टेशनों पर ठहराव दिया जाये। ट्रेन संख्या 14372/14371 (त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस) का रांची तक विस्तार किया जाये। ट्रेन संख्या 14372/14371 (त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस) बरवाडीह चोपन तक चलती है तथा चोपन में त्रिवेणी एक्सप्रेस से जुड़कर लखनऊ, बरेली होते हुए टनकपुर तक जाती

एवं आती है। विदित हो कि यह ट्रेन सं0 14372 (त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस) चोपन से सुबह 05.57 बजे खुलती है तथा रेणुकूट, बिन्ढ़मगंज, नगर उटारी, रमुना, मेराल ग्राम, गढ़वा, रेहला (गढ़वा रोड़) डालटनगंज होते हुए बरवाडीह सुबह 10.30 बजे पहुंचती है। यह ट्रेन बरवाडीह यार्ड में ही खड़ी रहती है तथा दूसरे दिन 13.00 बजे बरवाडीह से चोपन के लिए अप त्रिवेणी लिंक 14371 के रूप में खुलती है। यदि इस ट्रेन 14372 का विस्तार बरवाडीह से आगे लातेहार, टोरी (चंदवा) होते हुए लोहरदगा के रास्ते रांची तक कर दिया जाये तो इस क्षेत्र पलामू, गढ़वा, लातेहार के लोगों को अपनी राजधानी रांची के लिए एक और ट्रेन सुविधा का लाभ मिल जाएगा। पुनः इस ट्रेन को 14371 त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस के रूप में रांची से सुबह खोला जाये तो इस रैक का सबसे बेहतर सदुपयोग होगा। इसको चलाने के लिए रेलवे को भी चोपन से रांची वाया लोहरदगा एक्सट्रा मैन पॉवर की आवश्यकता नहीं होगी।

अंत में, मैं रेलवे संबंधी मांग का अनुमोदन करते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूं। धन्यवाद, जयहिन्द।

सुश्री सुनीता दुग्गल (सिरसा): आदरणीय सभापति महोदय जी आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं सबसे पहले अपने मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं। हमारे सिरसा लोक सभा क्षेत्र में गाड़ी संख्या 54641 और 54642, जो कि संसदीय क्षेत्र के नरवाना विधान सभा, टोहाना और जाखल रूट पर चलने वाली एकमात्र गाड़ी थी, वह हर वर्ष तीन-चार महीने के लिए बंद हो जाती थी। मैंने आदरणीय मंत्री जी से निवेदन किया तो उसके बाद वह रेलगाड़ी चलनी शुरू हो गई, इसके लिए मैं दिल की गहराइयों से मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं। कोई समय था, जब रेल बजट बिल्कुल अलग से पेश किया जाता था, तो उसमें हमारे संसदीय क्षेत्र की जितनी भी समस्याएं होती थीं, उनके बारे में हम बहुत विस्तार से मंत्री जी से निवेदन कर सकते थे, लेकिन इसके मर्ज होने के बाद भी मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूं कि आपने सभी को रेल बजट पर बोलने के लिए पूरा समय दिया है। हमारे क्षेत्र से संबंधित बहुत सारी समस्याएं हैं, जिनके बारे में मैं कहना चाहती हूं। सिरसा लोक सभा में पिछले 70 सालों में पहली बार आप लोगों के आर्शीवाद से कमल का फूल खिला है, लेकिन वह रेलवे लाइन से बिल्कुल कटा हुआ है। वहां के लोग रेलवे के लिए तड़पते हैं। 25 साल पहले गाड़ी संख्या 099/100 को वहां पर ब्रॉडगेज का काम करने के लिए बंद कर दिया गया था। वहां ब्रॉडगेज का सिस्टम बन गया, लेकिन उसके बाद से गाड़ी नहीं चली। आज मैं अपनी डिमांड्स के लिए यहां पर खड़ी हुई हूं। मुझे बहुत अफसोस के साथ यह कहना पड़ रहा है कि जब काँग्रेस की सरकार थी, तो आप यह जानकर हैरान होंगे कि 100 प्रोजेक्ट्स में से 99 प्रोजेक्ट्स ऐसे होते थे, जिनमें धरातल पर कुछ काम नहीं होता था। 100 प्रोजेक्ट्स में से कोई एक प्रोजेक्ट पर काम चलता था। लेकिन बस ठीक है, लोग यहां पर बैठै हैं, यहां पर तालियां बज जाती थीं। मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूं कि अगर काम होने वाला होता है तो आप लोग कहते हैं कि काम होगा और नहीं होने वाला है तो आप उसके लिए नहीं कहते हैं। मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूं, मैंने आपको बताया है कि 25 सालों से जो गाड़ी बंद है, उसे आप दोबारा चलाइए। अगर यह संभव नहीं है तो इंटरसिटी ट्रेन की

कनेक्टिविटी दिल्ली से सिरसा की बने, वह चलाइए। आपने पीपीपी मोड में हमारे हिसार से फतेहाबाद होते हुए एक ट्रेन के लिए 'यस' किया है, लेकिन आपने पैरलेल यह कहा है कि वहां पर भट्टू से एक ट्रेन जा रही है, तो 20-25 किलोमीटर की दूरी पर एक नई लाइन नहीं बनेगी। वैसे आपने सब कुछ पास किया है और अगर हरियाणा सरकार उसमें एग्री करती है, तो मेरा आपसे निवेदन है, क्योंकि अभी हमारी सरकार की योजना किसान रेल चलाने की है। मेरे संसदीय क्षेत्र में अधिकतम एग्रीकल्चर बेस है। वहां पर इसके सिवा कोई साधन नहीं है। इसलिए मैं चाहती हूं कि अगर आप किसान रेल उस इलाके में चला देंगे तो इससे वहां के लोगों को जबरदस्त फायदा हो जाएगा। इसके साथ-साथ मैं कहना चाहती हूं कि एक ट्रेन 19225 और 19226, जम्मूतवी एक्सप्रेस है। हरियाणा में उसका एक ही स्टॉपेज डबवाली स्टेशन पर बनता है, लेकिन वहां उसकी स्टॉपेज नहीं दी गई है। मेरा आपसे निवेदन है कि कृपया आप वहां स्टॉपेज जरूर करवाएं। नरवाना जो इलाका है, उस नरवाना में जाखल की तरफ जो ट्रेन जाती है, वह जिंद में जाकर रुक जाती है। अगर आप उसे वापस जाखल में लाकर, वहीं से उसे चला दें तो आपकी बहुत ज्यादा मेहरबानी होगी।

इसके साथ-साथ, अगर मैं ऐलनाबाद की बात करूँ, तो ऐलनाबाद हमारे यहाँ एक छोटा-सा इलाका है। यहाँ के लोग भी इस बात से बहुत परेशान हैं, इसलिए ऐलनाबाद में भी एक स्टॉपेज हो जाए। ...(व्यवधान)

सर, मुझे खाँसी आ गई, इसलिए मुझे बोलने के लिए थोड़ा समय दे दीजिए।

मैं कहना चाहती हूँ कि बीकानेर-बिलासपुर अन्त्योदय एक्सप्रेस 14719/14720 का ठहराव ऐलनाबाद में दे दिया जाए, जिसकी पुरजोर माँग है, इसलिए मेरे इलाके को आप लोग बचा लीजिए। मेरे यहाँ के बच्चे ड्रग्स के शिकार हो रहे हैं, क्योंकि उनको इधर-उधर रोजगार का कोई साधन नहीं मिल रहा है। अगर आप किसी तरीके से सिरसा-दिल्ली की कनेक्टिविटी कर देंगे, तो हमारे इलाके के युवाओं को रोजगार मिलेगा और हमारे यहाँ के युवा ड्रग्स की तरफ जाने की बजाय

रोज़गार के लिए इधर आएंगे। मेरा क्षेत्र बहुत ही रिमोट इलाका है, यह बहुत ही बैकवर्ड एरिया है। इसलिए आपसे मेरी गुज़ारिश है कि आप सिरसा का खास ध्यान रखें।

HON. CHAIRPERSON : Please, put your final demand.

सुश्री सुनीता दुग्गल: अंत में, मैं एक बात कहना चाहूँगी कि हमारे यहाँ सिरसा रेलवे स्टेशन 138 साल पुराना है। लेकिन, उसकी तरफ कभी किसी ने ध्यान नहीं दिया। इसलिए मंत्री जी से रिक्वेस्ट है कि 138 साल पुराने रेलवे स्टेशन की तरफ आप ध्यान दीजिए। अगर वहाँ पर वाशिंग स्टेशन बन जाए, तो क्या कहने। चारों तरफ आपकी वाह-वाह हो जाएगी।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, I have a list of 21 more speakers to speak on Demands for Grants on Railways. I request you to confine your speeches to a maximum of three-four minutes.

*SHRI GURJEET SINGH AUJLA (AMRITSAR): Thank you, Hon. Chairman Sir, for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants, Railways.

Sir, Railways is the cheapest mode of transport. The poor people utilize the services of Railways. I would urge upon the Hon. Railway Minister that 117 kms worth of small stretch needs to be linked to existing railway lines. The people of these areas will get an economical mode of transport and it will add to their happiness. Qadian to Tanda is 30 km stretch. Garhshankar to Una in Himachal Pradesh is a 10 km stretch. Chandigarh, Rajpura via Mohali is 18 km stretch. Phillaur to Nawanshahar is a 20 km stretch. Mor Mandi to Talwandi is 16 km stretch. Sultanpur Lodhi to Goindwal Sahib is a stretch of 117 kms. If these railway connections are given, the poor people will benefit a lot.

Sir, on the Amritsar-Delhi railway track, speed of trains should be increased, as has been done on the Delhi-Agra section. I have tried my best for Patti-Makhu railway link. Our Khadoor Sahib MP Jasbir Singh Gill, MLA Harminder Singh Gill and Parminder Singh Biggi of Ferozepur have also been trying their best. Captain Amarinder Singh, Hon. Chief Minister of Punjab has approved an amount of Rs. 50 crores. So, I urge upon the ministry to complete this long pending project at the earliest.

Sir, a daily basis DMU train is needed from Dera Baba Nank to Goindwal Sahib. It links Verka, Amritsar, Tarn Taran, Khadoor Sahib and Goindwal.

---

* English translation of the speech originally delivered in Punjabi.

This is a 102 kms stretch. Guru Angad Dev ji's name is associated with Khadoor Sahib. Eight Gurus visited this holy place. As Tran Taran Sahib is known by its association to Guru Arjan Dev ji, similarly at Goindwal Sahib, Guru Amar Das ji had also constructed 'Bowli Sahib'. Baba Buddha Sahib had applied 'Tilak' to 5 respected Gurus. Ramdas is the last place connected with the respected Gurus.

Sir, Kartarpur Sahib corridor has been constructed at Dera Baba Nanak on the occasion of 550th birth anniversary of Guru Nanak Dev ji,. This too will be connected on this route that I have mentioned. Sultanpur Lodhi-Goindwal needs a 23 km railway line.

A daily train should ply between Sultanpur Lodhi and Dera Baba Nank. On the route, Ramdaas, Majitha and other stations are there. Their platforms should be raised. At Nawan Kalan, a closed railway gate is there. An under-pass should be constructed there at the earliest.

Sir, about 28 trains ply from Amritsar. No direct trains connect Amritsar to South India. Amritsar-Kochi, Amritsar Goa etc. trains should be run and extended. Sir, a train no. 12716 plies from Hazoor Sahib. Its time needs to be changed. Track should also be changed here.

Sir, old railway tracks should be replaced by new tracks. A goods station should be set up at Manawala. Railway overbridges are needed at Nawan Lohgarh Gate and Bhagatan Wala Gate. Bhandari bridge and Jora Gate at Chhekarta, Tran Taran road needs to be completed. The people

working at taxi stand and auto-stand should be taken care of. The shortage of staff should be done away with.

Sir, cleanliness is a casualty everywhere.

माननीय सभापति : अब आप कन्क्लूड कीजिए।

…(व्यवधान)

श्री गुरजीत सिंह औजला: सर, जैसे चूहे कुतरते हैं, वैसे ही इनका सफाई के लिए जो बजट बना हुआ है, उसे सब ठेकेदार मिलकर खा जाते हैं। उसके ऊपर सीबीआई इन्क्वायरी होनी चाहिए, ताकि उनका पता चल सके।

मेरा आपसे यह निवेदन है। हरदीप पुरी जी यहां बैठे हैं। वे बुजुर्ग हैं। पुरी साहब, आप मेरे पिताजी के समान हैं। मैं आपसे विनती करूंगा कि अमृतसर की जो डिमांड है, क्योंकि मैं भी आपके बेटे जैसा हूं, उसे आप रेलवे मिनिस्टर के साथ मिलकर पूरा करवाएं।

डॉ. भारती प्रवीण पवार (दिन्डोरी): धन्यवाद, सभापति महोदय।

महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। हमारे लोकप्रिय प्रधान मंत्री श्री मोदी जी, वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी, रेल मंत्री पीयूष गोयल जी और सुरेश अंगड़ी जी, मैं विशेष रूप से आभार व्यक्त करना चाहूंगी।

'किसान रेल' कृषि व्यवस्था को मजबूत करने हेतु किसान के हित में और सुविधा के लिए इस बजट में उठाया गया एक महत्वपूर्ण कदम है। इससे मेरे दिन्डोरी लोक सभा क्षेत्र में, जो कृषि पर आधारित है, उसे काफी फायदा होने वाला है। मैं आपके माध्यम से अपने लोक सभा क्षेत्र दिन्डोरी, नासिक के लिए कुछ मांगें रखना चाहूंगी। राजधानी एक्सप्रेस मुंबई-नासिक-नई दिल्ली, सेंट्रल रेलवे से जाती है। मैं सबसे पहले आभार व्यक्त करना चाहती हूं कि यह ट्रेन वीक में सिर्फ एक बार चलती थी, लेकिन अब यह एक हफ्ते में चार बार जाती है। अब डिमांड बढ़ रही है, नासिक से दिल्ली आने वाला ट्रैफिक बढ़ा है और उत्तर महाराष्ट्र की भी यह डिमांड है कि इसे डेली चलाया जाए, उसे हर रोज़ चलाए जाने की मांग है और जो मनमाढ़ जंक्शन है, वहां उसे स्टॉपेज भी दिया जाए।

सभापति महोदय, वैसे ही नासिक से तिरुपति जाने के लिए मुंबई-नासिक-तिरुपति ट्रेन की भी मांग है कि उसे हफ्ते में दो बार किया जाए। इगतपुरी-मनमाढ़ और मनमाढ़-इगतपुरी रूट पर मुंबई जाने के लिए हमारे क्षेत्र से रोज नौकरी के लिए या व्यापार के लिए या स्टूडेंट्स रोज मुंबई अप-डाउन करते हैं। इस कारण वहां लोकल ट्रेन की सुविधा जल्द ही शुरू की जाए। मनमाढ़-इंदौर रेलवे प्रोजेक्ट की मांग भी कई सालों से चल रही है। उसे भी जल्द ही पूरा किया जाए।

महोदय, आपके माध्यम से मेरी एक विनती है कि नासिक से सूरत या फिर मनमाढ़ से सूरत, जो महाराष्ट्र और गुजरात स्टेट का एक मेजर ट्राइबल एरिया कवर करता है, इससे हमारी इकोनॉमी और उस ट्राइबल एरिया की सोशल कन्डीशन भी बढ़े, इसके लिए नासिक-सूरत से ट्रेन शुरू हो, यह बहुत बड़ी मांग है।

सर, मेरे क्षेत्र में जब भी प्याज का उत्पादन बढ़ता है तो उस समय रेल की वैगन जल्द ही उपलब्ध हो, यह भी मेरी आपके माध्यम से विनती है। कई जगहों पर रेलवे ओवरब्रिज की मांग है, उन्हें जल्द ही मंजूर किया जाए। जो कामायानी एक्सप्रेस है, वह कम जगहों पर रुकती है। निफाड पर उसके लिए मांग है कि उसे वहां स्टॉपेज मिले। मैं बहुत आभार व्यक्त करती हूं कि इस बजट में रेल को हमारे सभी सामान्य लोगों को ध्यान में रखते हुए एक अच्छा बजट दिया है। मैं इस बजट का समर्थन करती हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI DNV. SENTHILKUMAR S. (DHARMAPURI): Vanakkam, Chairperson. Thank you for giving me this opportunity to speak on the Demand for Grants.

It was very pleasing to hear the Mysore MP Shri Pratap Simha heap praises on the Railway Ministry and the Department but unfortunately I am not able to do so. I come from just the neighbouring State of Tamil Nadu. I wish I could do that and I am sure the Minister of State Shri Suresh Angadi who is here will give me an opportunity to heap the same praises in the next Budget.

Tamil Nadu has been side lined. Nineteen per cent from the budgetary allocation of previous year has been reduced for Southern Railway this year. Ten projects have been sanctioned just Rs. 1,000. The project from Madurai to Thoothukudi, the Tindivanam-Gingee project, Tindivanam-Nagari, Athipattu-Pudur, Erode-Palani, Chennai-Cuddalore-Mahabalipuram, Guduvancherry to Sriperumbudur and the project from Bangalore to Satyamangalam, the final project being in my constituency, have been allocated Rs. 1,000. I would like the hon. Minister to say what I shall do with this Rs. 1,000 for these projects.

A promise was given at the election time. The hon. Minister of Railways Shri Piyush Goyal had come there. Now, my constituents are asking me. The Railway Minister had come, he had laid the foundation stone, the stone is still there very safe, but we have now been sanctioned only Rs. 1,000. I have assured them on your behalf, with the belief in you, that this is a pet project of the Railway Minister, it will surely see the light of the day, and he himself along with our Minister of State Shri Suresh Angadi will come for the opening ceremony and ensure that this project sees the light of the day during this

term. My humble request to you is to see that this project in my constituency takes off; otherwise, I would not be able to go and meet my electorate because his is a long-standing demand.

Each and every time, for establishing the State's federal rights, we have to protest, be it the railway examinations or the display boards on the trains. So, I would like due importance to be given to the regional languages. The railway press is going to be shut down. Whatever you are going to do, whether it is outsourcing or privatisation, please see that at least in principle the reservations are maintained in those departments. I think, it is cost-effective and can be done.

Thank you very much for giving me this opportunity.

श्री राम शिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती): सभापति जी, आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांग की चर्चा पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। हमारा संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती, जो एक महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल है और गौतम बुद्ध के जीवन की निकटता से जुड़ा हुआ है। मैं बहराइच, खलीलाबाद वाया भिनगा, श्रावस्ती, बलरामपुर, उतरौला, डुमरियागंज, मेंहदावल और बासी रेलवे लाइन परियोजना के बारे में माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि इस नई रेल लाईन का कार्य कब से शुरू होगा और कब तक पूरा कर लिया जाएगा?

सभापति महोदय, श्रावस्ती लोक सभा क्षेत्र के बलरामपुर जिले में गेंसड़ी रेलवे स्टेशन से एक लाईन जरवा रेलवे स्टेशन को गई थी, जो अब बंद कर दी गई है। वह बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है। मंत्री जी, निवेदन है कि इस रेलवे स्टेशन को पुन: चालू कराया जाए व गेंसड़ी रेलवे स्टेशन पर लोकमान्य व इंटरसिटी हमसफर ट्रेनों का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। पचपेड़वा रेलवे स्टेशन पर लोकमान्य तिलक हमसफर ट्रेन का ठहराव किया जाए, जिससे दिल्ली, मुंबई, लखनऊ जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिलेगी व रेलवे का राजस्व बढ़ेगा।

सभापति महोदय, अम्बेडकर नगर लोक सभा क्षेत्र में कटेहरी रेलवे स्टेशन पर मात्र पेसेंजर ट्रेन रुकती है, जबकि यहां कटेहरी बाजार एवं ब्लॉक भी है। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि वाराणसी बरेली एक्सप्रेस 14235/14236 को रोका जाए, जिससे क्षेत्र के लोगों को सुविधा मिल सके।

महोदय, लोक सभा क्षेत्र अम्बेडकर नगर में कटेहरी बाजार के निनामपुर रोड पर एक रेलवे अण्डरपास बनाया जाए, जिससे दुर्घटनाओं को रोका जा सके। लोक सभा क्षेत्र अम्बेडकर नगर में शहजादपुर से मालीपुर रोड, लोरपुर चौराहा से जलालपुर रोड के बीच में बभनापुर गांव के पास रेलवे गेट संख्या 80सी/ई-1 जो दिन में खुला रहता है और शाम को बंद हो जाता है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि रात में भी गेट खोला जाए, जिससे आवागमन में कोई परेशानी न हो। धन्यवाद।

DR. JAYANTA KUMAR ROY (JALPAIGURI): Hon. Chairperson, Sir, I rise to participate in the discussion on Demand for Grants pertaining to the Indian Railways. On behalf of the people of North Bengal, in general, and my constituency, Jalpaiguri in particular, I would like to request the hon. Minister to kindly intervene to fulfil the aspirations of my people. The following points may kindly be favourably considered.

One train No.12364 from Haldibari to Kolkata is running for three days in a week. It may be run seven days in a week. Secondly, one Axle Factory was proposed to be built near New Jalpaiguri Railway Station. This project may be taken up at the earliest. There is a train called Siliguri Balurghat Intercity Express bearing 15464 number. It may be run from Koch Behar instead of Siliguri Junction. One DMU may be started from Alipurduar to New Jalpaiguri *via* Koch Behar. There is a Shatabdi Express from New Jalpaiguri to Howrah. It may be started from Haldibari instead of New Jalpaiguri. It would benefit both the people of Jalpaiguri and Darjeeling districts.

The Government is introducing new Tejas Expresses. I would also request for a Tejas Express which may be started from Haldibari Station to Howrah Railway Station or Sealdah Railway Station. A Kisan Rail may be started from Haldibari Station to Siliguri Junction. One Railbus may be started from Siliguri Junction to Jalpaiguri Railway Station.

My constituency is far away from Kolkata and it is also far from other places. The infrastructural facilities are inadequate there. So, we need

communication and transport facilities. I hope that the Minister will consider my request. I once again thank you. I would request the hon. Minister to take up some projects in our area. I would once again request the hon. Minister to favourably consider my proposals so as to meet the aspirations of my people.

DR. A. CHELLAKUMAR (KRISHNAGIRI): Sir, in 1905, when the British rulers were ruling the country, they laid the railway line connecting Jolarpettai to Krishnagiri. This railway service was operated very successfully in those days. In 1941, at the time of second World War, they dismantled the railway lines and shifted them to war-related areas for emergency purposes. After the Independence, for the last 60 years, the people of Krishnagiri are demanding restoration of railway line between Jolarpettai and Krishnagiri. They are also demanding that it may be extended up to Hosur, a well-known industrial hub with more than 200 heavy industries and 3000 MSME units. Hosur is already connected with the Bengaluru City.

The Railways have conducted three surveys. The survey report has mentioned that the project is not viable because of expected minimal cargo service. I want to tell that more than 25 lakh tonnes of goods are transported per year from Krishnagiri alone. The people of my constituency people are contributing revenue worth more than Rs.15,000 crore per year to the Government of India.

Sir, what I would like to know is what wrong did the people of my constituency do to face such an unfairly and biased treatment by the Railways. Should it not be their basic right to receive back at least one per cent of their contribution from the Government of India for their welfare and benefits? The people are not making a luxurious demand. All they are demanding is a human approach.

Sir, at the same time, through you, I would like to submit that there is a long-standing demand of the people of my constituency for the construction of a road overbridge at the railway crossing LC-104 in Hosur-Thally Road at TVS Nagar. I would also like to demand for the construction of a road overbridge or road underbridge at the railway crossing at LC-102 at Hosur. At the time of gauge conversion work, the said level crossing was dismantled. There are more than 10,000 people are residing in places like Janakpuri, Pasumai Nagar and Gokul Nagar and Vrindavan Nagar. Everyday they have to cross this railway line. It is for a social cause. Even to reach to the graveyard also they have to cross this railway line. The Railways should allow for at least a peaceful journey of the deceased. At the same time, Samalpatti and Dasampatti are the two railway stations in the Jolarpetti and Salem route. More than 5 lakh people are living in the nearby areas. I would like to request the hon. Minister to consider the stoppage of a few express trains at these stations. I request the hon. Minister to extend the Salem – Arakonam passenger train up to Tirupati.

Thank you.

श्री संतोष पाण्डेय (राजनंदगाँव) : सभापति महोदय, छत्तीसगढ़ के राजनंदगांव में डोंगरगढ़ नामक क्षेत्र है। डोंगरगढ़ मां बम्लेश्वरी के लिए पूरे छत्तीसगढ़ में प्रसिद्ध है, वह एक तीर्थस्थल है। मैं सबसे सम्माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्री मोदी जी और सम्माननीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी को हृदय से धन्यवाद ज्ञापित करता हूं कि उन्होंने इस बजट में छत्तीसगढ़ में डोंगरगढ़ से कटघोरा के लिए 500 करोड़ रुपये दिए हैं। मैं उनका हृदय से आभार व्यक्त करता हूं। एक नई रेल लाइन बनने वाली है, वह बहुत ही उपयोगी है। रायपुर-सिंकदराबाद के लिए जो गाड़ी चलती थी, वह रायपुर तक एक्सटेंड हुई है और उसका राजनंदगांव में ठहराव हुआ है। मैं इसके लिए भी सम्माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मेरे क्षेत्र से हैदराबाद से रक्सौल जाने वाली एक ट्रेन है, जिसका स्टॉपेज मैं राजनंदगांव में चाहता हूं। डोंगरगढ़ से कटघोरा मार्ग में भूमि अधिग्रहण के लिए जो प्रकरण लंबित है, उसको जल्दी से जल्दी पूरा किया, ताकि वह रेलवे ट्रैक चालू हो सके। नांदेड़ से संतरागाछी के लिए एक गाड़ी (12678) जाती है। सिखों की संख्या राजनंदगांव और डोंगरगढ़ में बहुत है और सभी नांदेड़ तीर्थस्थल के लिए जाते हैं। उसका डोंगरगढ़ में स्टॉपेज हो जाने से बहुत बड़ा सहयोग होगा। मेरा आपसे यह निवेदन है कि इसको किया जाए। यदि सारनाथ एक्सप्रेस को गोंदिया तक एक्सटेंड कर दिया जाता है, जो दुर्ग में 10 घंटे से ऊपर खड़ी रहती है, तो इससे बहुत फायदा होगा। राजनंदगांव और डोंगरगढ़ क्षेत्र के जितने भी लोग हैं, जो अस्थि विसर्जन के लिए तीर्थराज-प्रयागराज जाते हैं, उनको बहुत ही लाभ मिलेगा और क्षेत्र की जनता को बड़ी राहत मिलेगी। अभी डोंगरगढ़ में नया ओवरब्रिज अधूरा है। फुट ओवरब्रिज दोनों दिशाओं से बनाया जाए। मैं इसके लिए आपसे निवेदन करना चाहता हूं।

महोदय, डोंगरगढ़ और राजनंदगांव में निर्भया नाम से एक फंड है, जिससे सीसीटीवी कैमरे लगाने हेतु फंड स्वीकृत कर दिया गया है, लेकिन आज तक सीसीटीवी नहीं लगे हैं। उनको तत्काल लगाया जाए, ताकि सुरक्षा की व्यवस्था ठीक हो सके। बोरतालाब से मुढ़ीपार, यह नागपुर डीआरएम में आता है। इसको बिलासपुर में जोड़े जाने से उस क्षेत्र का बड़ा लाभ मिलेगा।

दुर्ग से राजेंद्रनगर जाने वाली ट्रेन जो 11 घंटे दुर्ग में खड़ी रहती है, गोंदिया तक उसका विस्तार करने से भी क्षेत्र की जनता लाभान्वित होगी। रायपुर से लखनऊ जो गरीबरथ चलती है, इसे गोंदिया तक विस्तार किया जाए। मैं आपसे यही निवेदन करना चाहता हूँ। मैं पुन: फिर से जो 500 करोड़ रुपये छत्तीसगढ़ में डोंगरगढ़ से कटघोरा के लिए दिया गया है, उसके लिए मैं हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ।

श्री प्रदीप कुमार सिंह (अररिया): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे अनुदान मांग की चर्चा पर बोलने का अवसर प्रदान किया, उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। महोदय, जब माननीय वित्त मंत्री जी ने नए दशक का पहला आम बजट प्रस्तुत किया, उसमें रेलवे के लिए अब तक का सबसे बड़ा बजट है। यह बजट बाजार को सक्षम बनाने, व्यवसाय अनुकूल नीतियों को प्रोत्साहन देने तथा अर्थव्यवस्था में विश्वास को मजबूत बनाने वाला बजट है। यह बजट माननीय प्रधान मंत्री जी के बजट विज़न- 2025 तक पांच ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था बनाने के लिए है। माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट सबकी उम्मीद पूरी करने वाला बजट है। महोदय, मैं अररिया संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। मैं अपने विषय पर आता हूँ और दो-तीन मिनट में अपनी बातों को खत्म करूंगा। महोदय, मैंने कई बार अपनी बातों को रखा है। नेपाल के बगल से मैं आता हूँ, वहां जोगमनी बॉर्डर है। नेपाल से मेरा रिश्ता रोटी और बेटी का रिश्ता है। वहां से मात्र एक ट्रेन चलती है – सीमांचल एक्सप्रेस, जो दिल्ली तक आती है। महोदय, उसमें न खान-पान की व्यवस्था है, न पेंट्री कार है और न एसी का फर्स्ट क्लास डिब्बा है। एक ही डिब्बा है, जो टू-टियर और थ्री-टियर में बनाया गया है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि उसमें जल्द से जल्द खान-पान की व्यवस्था की जाए। कभी-कभी खाने के चक्कर में गाड़ी छूट जाती है। महोदय, इसलिए वह ट्रेन बहुत ही देर से पहुंचती है, 30-30 घंटे लगता है। दूसरी बात यह है कि वह ट्रेन अररिया आरएस, अररिया कोट एक स्टेशन है, वहां पर वह रुकती है, जबकि अररिया आरएस पुराना मार्केट है, अररिया आरएस से सीधी ट्रेन की पांच किलोमीटर दूरी है, लेकिन अररिया आरएस वाले को ट्रेन पकड़ने के लिए, अररिया कोट में आने के लिए, उसको दस किलोमीटर तय करने पड़ते हैं। वर्षों से मांग रही है, मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से मांग करूंगा कि वह जिला मुख्यालय का बड़ा मार्केट है, वहां दो मिनट के लिए सीमांचल एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव किया जाए। उसी तरह से कोलकाता के लिए सप्ताह में तीन दिन ट्रेनें चलती हैं, जोगमनी से, नेपाल बॉर्डर से। महोदय, मैं मांग करता हूँ कि वह ट्रेन नियमित चले। अभी वहां धरना प्रदर्शन हो रहा है। उसको भी आररिया आरएस में दो मिनट के लिए ठहराव किया जाए।

तीसरी मांग है कि नेपाल से हमारा रोटी-बेटी का रिश्ता है। भारत की सांस्कृतिक राजधानी बनारस है। अनेक अनुष्ठानों के लिए नेपाल से पर्यटक लोग आते हैं। सीधी बनारस के लिए एक ट्रेन चलाई जाए। महोदय, हमारे यहां सीमांचल एक्सप्रेस अररिया टू सुपौल और अररिया टू गलगलिया, यह जो ट्रेन लाइन है, मैं माननीय मंत्री पीयूष गोयल जी को धन्यवाद दूंगा कि इसमें पैसा दिया है, परंतु इस बजट में बहुत कम पैसा दिया गया है। उसका टेंडर भी हो गया है। भूमि अधिग्रहण का भी काम शुरू हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करूंगा कि उसमें राशि दी जाए, तकि जल्द वह पूरी हो। ...(व्यवधान)

SHRI VE. VAITHILINGAM (PUDUCHERRY): Hon. Chairperson Sir, I am very much thankful to you for giving me a chance to speak on the Demand for Grants on Railways.

Sir, actually, Puducherry is the city of French origin. It should be connected to Cuddalore. It is a major issue because there is so much of traffic. If it is connected to Cuddalore, naturally it will be helpful to Puducherry as well as Tamil Nadu. If it is connected to Chennai, it would be the shortest route for the entire coastal area, and moreover, it will reduce the congestion in Tindivanam route also. So, I request the Minister to lay a new line from Cuddalore to Chennai through Mahabalipuram.

Another one is regarding Karaikal to Peralam which is an on-going project. It will reduce the distance and it will also help carry cargo to other places. There is Saneeswaran festival in December, 2020. So, it is better to complete the project before Decmeber, 2020 because the line is crossing through Thirunallar area.

I would also request you to consider the new project connecting Puducherry to Tindivanam. It would be the shortest distance, and moreover, it will develop other areas also. So, I request the hon. Minister to consider these four projects immediately. We would be very thankful to the hon. Minister for that, and we will invite the hon. Minister to the inauguration function in Karaikal also. Thank you.

श्री संजय सेठ (राँची): सभापति महोदय, धन्यवाद। आदरणीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में मेरे संसदीय क्षेत्र रांची में जितनी लंबित रेलवे की समस्याएँ थीं, उनका निदान हुआ। पिछले कई दशकों से चाण्डिल एक इंडस्ट्रियल सिटी है, इंडस्ट्रियल बेल्ट है, वहाँ 100-100, 150-150 मालगाड़ियाँ पार होती हैं। तीन-तीन फाटक हैं और एक-एक घंटा उस फाटक पर रुकना पड़ता है। अभी दो महीने पहले रेल राज्य मंत्री से हमने आग्रह किया कि महोदय रेलवे की जगह है, अगर उस पर सड़क बना दी जाए, तो वह इंडस्ट्रियल सिटी खिल जाएगी। आप मोदी सरकार के मंत्रियों के काम करने का तरीका देखिए, सिर्फ दो महीने के अंदर चाण्डिल के उस रेलवे की जमीन पर सड़क निर्माण शुरू हो गया है। यह मोदी सरकार के कारण हुआ है।

मेरे यहां सोदाग बस्ती है। रांची में एक ट्राइबल क्षेत्र है। सोदाग बस्ती में वर्ष 1965 से रेल लाइन है। वर्ष 1965 से आंदोलन चल रहा है कि वहां फ्लाईओवर बन जाए, अंडरपास बन जाए। कभी नहीं हुआ। सुरेश अंगड़ी जी यहां बैठे हुए हैं, उन्होंने यह आश्वासन ही नहीं दिया, टेंडर हो गया, अंडरपास का काम शुरू होने जा रहा है। यह है, हमारे मोदी सरकार के काम करने का तरीका। हम बताना चाहते हैं कि सिल्ली में गरीब रथ का ठहराव हो गया और सबसे बड़ी बात कि अटल बिहारी वाजेपयी जी ने पिस्का नगड़ी से लेकर लोहरदगा-टोरी होते हुए दिल्ली के लिए एक बड़ी लाइन का शिलान्यास किया था। शिलान्यास हो गया, उसके बाद काम शुरू हो गया। कांग्रेस की सरकार आई, दस साल काम बंद हो गया। एक रुपये का काम नहीं हुआ। लेकिन मोदी सरकार ने वह काम पूरा किया, इलेक्ट्रिफिकेशन हो गया। मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि अब जो रांची से दिल्ली राजधानी ट्रेन चलती है, अगर वह पिस्का-लोहरदगा-टोरी होते हुए चलाई जाए, तो तीन घंटे समय कम लगेगा। उधर से राजधानी चलाई जाए। हम पाँच बजे बैठते हैं, 11 बजे पहुंचते हैं, तब रात में 9 बजे बैठेंगे सुबह 10 बजे पहुंच जाएंगे। माननीय मंत्री जी से मेरा यह आग्रह है।

मैं रेल मंत्री जी को एक और बधाई देना चाहता हूँ कि आपने जो राष्ट्रीय भावना को ओत-प्रोत किया कि सभी रेलवे स्टेशनों पर राष्ट्रीय ध्वज लगाया, यह एक बहुत बड़ा गौरव का विषय है।

मैं एक बात और आपको बताना चाहता हूं कि 25 हजार करोड़ रुपये झारखंड रेवेन्यू देता है। उसके अनुपात में हमको क्या लाभ मिल रहा है, उस पर भी गौर करना चाहिए। हम तो मांग करते हैं कि झारखंड को रेलवे डिविजन मिले...(व्यवधान)। सर, 25 हजार करोड़ रुपये रेवेन्यू देते हैं, जरा दो मिनट समय और चाहेंगे।

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

श्री संजय सेठ : मेरा यह आग्रह है कि रेलवे जोन बनाया जाए।

हमारे लोक सभा क्षेत्र में कोइलरी एरिया बहुत ज्यादा है, वहाँ लाखों क्यूबिक वाटर बेकार पड़ा रहता है। कोल इंडिया और रेलवे से पहले एमओयू होना था कि वहाँ से रेल नीर पानी चले, इस पर भी त्वरित कार्रवाई होनी चाहिए। मेरा यह आग्रह है कि राजधानी एक्सप्रेस रोजाना चलाई जाए। रांची शहर राजधानी है, उसके बीच में दो ओवरब्रीज बनने हैं, एक केताड़ी बगान और दूसरा, कृष्णापुरी चूटिया में बनना है। मेरा आग्रह है कि रांची नगर में जो एक फ्लाईओवर बनना है, उसका भी काम शुरू हो। मेरा आग्रह है कि रांची से जयनगर तक चलने वाली ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए।

श्री शंकर लालवानी (इन्दौर): सभापति जी, सबसे पहले मैं प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को इतने शानदार एवं जानदार बजट के लिए बधाई देना चाहता हूँ।

महोदय, मैं आपका ध्यान इन्दौर की रेल समस्या की ओर दिलाना चाहता हूँ। इन्दौर का जो रेलवे स्टेशन है, मैं चाहता हूँ कि वह देवी अहिल्या बाई होल्कर जी के नाम से हो। यही नहीं, बल्कि हमने कई दिनों से यह माँग की है कि इन्दौर से दिल्ली तेजस गाड़ी चलाई जाए और इन्दौर से मुम्बई सुपर फास्ट एक्सप्रेस चलाई जाए। इन्दौर से जो हावड़ा क्षिप्रा एक्सप्रेस चलती है, माननीय मंत्री जी ने पिछले वर्ष घोषणा की थी कि हम उसको प्रतिदिन चलाएंगे, लेकिन वह अभी तक चल नहीं पाई है। मैं चाहता हूँ कि इन्दौर से हावड़ा क्षिप्रा एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए और उसमें पैंट्रीकार भी रखी जाए। इन्दौर से पटना ट्रेन को भी प्रतिदिन चलाया जाए, यह भी मैं माँग करता हूँ। इन्दौर से जयपुर के लिए जो ट्रेन है, उसका पूरा सफर दिन का ही है। हम चाहते हैं कि वह रात का हो। वह इन्दौर से रात में निकले और जयपुर सुबह पहुँचे। मैंने इसकी भी माँग की है। इन्दौर से जोधपुर के लिए जो ट्रेन है तथा भिंड-ग्वालियर की जो ट्रेन है, उसकी हम कई दिनों से माँग कर रहे हैं कि गौतमपुरा रोड स्टेशन पर उसका स्टॉपेज होना चाहिए। इसकी माँग लंबे समय से हो रही है।

सभापति महोदय, इन्दौर से मनमाड और इन्दौर से दाहोद के लिए इन्दौर की बहुत पुरानी माँग है। इसका जो काम चल रहा है, वह बहुत ही स्लो चल रहा है। हम चाहते हैं कि इसका काम बहुत तेजी से हो। इन्दौर से खंडवा ब्रॉडगेज का काम बहुत ही स्लो चल रहा है, इसमें भी हम चाहते हैं कि बजट का प्रावधान हो और उस पर काम तेजी से चलना चाहिए। इन्दौर-देवास-उज्जैन लाइन, जिसका डबलिंग और इलेक्ट्रिफिकेशन का काम हो रहा है, लेकिन उसका काम बहुत स्लो चल रहा है। अभी तक इसका काम पूरा हो जाना चाहिए था। मैं चाहता हूँ कि यह काम इस वर्ष पूरा हो जाए। इन्दौर से बूंदी होते हुए, जो काम प्रारंभ होने वाला था, वह अभी तक नहीं हुआ है। एक ब्रिज का काम प्रारंभ हुआ है, लेकिन इसके ट्रैक का काम प्रारंभ नहीं हुआ है। इन्दौर के आसपास सेटेलाइट टाउनशिप है। लक्ष्मीबाई नगर, राऊ रेलवे स्टेशन, राजेन्द्र नगर स्टेशन,

इन तीनों स्टेशनों का भी विकास होना चाहिए। लक्ष्मीबाई नगर स्टेशन के पास आरओबी की डिमांड बहुत दिनों से चल रही है। क्षिप्रा सागर को जोड़ने वाली जो सड़क है, उस पर भी आरओबी की डिमांड चल रही है। मैं चाहता हूँ कि ये दोनों आरओबी बनने चाहिए।

महोदय, एक बात जो ध्यान में आती है कि इंजीनियरिंग का जो कोऑर्डिनेशन है, जो प्लानिंग है, वह सही तरीके से होना चाहिए। मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि हमारे 16 जोन्स हैं, क्यों नहीं हम दो-दो जोन्स के बीच में एक सीनियर एक्जिक्यूटिव इंजीनियर को लगाएं, ताकि जो प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं, उनमें कोऑर्डिनेशन भी हो और समय पर वह पूरा हो सके।

महोदय, मैं एक बात कहना चाहूँगा कि वैस्टर्न रेलवे ने एक प्रपोजल रखा था। अभी बेंगलुरु में 26, 27 तथा 28 तारीख को टाइम-टेबल को लेकर मीटिंग हुई थी तो उसमें हमारे वेस्टर्न जोन का एक प्रपोजल था कि अमरकंटक एक्सप्रेस, जो कि भोपाल में दिन भर रहती है, उसको इन्दौर तक बढ़ाया जाए। उस ट्रेन का रैक दिन भर खाली रहता है और समय का भी कोई दिक्कत नहीं होगी। उसको आगे तक बढ़ाया जाए, ताकि वह इन्दौर से अमरकंटक तक चले। मैं ये कुछ बातें आपके सामने रखना चाहूँगा। मैं इस रेल बजट का स्वागत करता हूँ और समर्थन करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak in the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Railways for the year 2020-21.

As far as Kerala is concerned, one of the main long-pending demands is the Angamali-Sabarimala railway line project. The main aim of the Angamali-Sabarimala railway line project is to connect one of the largest pilgrim centres of India, Sabarimala to the Indian Railway network. It has been started in the year 1998, it has been delayed and it was stopped due to several reasons. Very recently our hon. Minister of Railways, Piyush Goyalji has sent a letter to the hon. Chief Minister of Kerala and expressed the unwillingness of the Railway Ministry to stop this project without the cooperation of the State Government giving 50 per cent share of the total cost of the project.

At the same time, the State Government also expressed their unwillingness to cooperate due to financial crisis. Actually, the project is under stagnation. The stretch of first 7.5 kilometres has been completed, and it is ready for commissioning. Rest of the part is passing through my Constituency, that is, *via* Kothamangalam-Muvattupuzha-Thodupuzha. By that, Idukki District comes under the purview of the Indian Railway Network. The people living in that area are facing a crucial situation because they cannot sell or pledge their property. The only solution is to complete this project. That is why, I have one suggestion to make. Considering the importance of Sabarimala and also considering the financial crisis of the State Government, we can up take this project by the Central Government. We can include the total project cost of

the forthcoming consecutive two or three financial years. Hence, I would request the hon. Minister and urge upon the Central Government to complete this project in a speedy manner. Thank you.

डॉ. प्रीतम गोपीनाथ राव मुंडे (बीड): सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपका धन्यवाद करना चाहती हूं कि आपने मुझे यहां पर बात करने का मौका दिया। मैं प्रधान मंत्री मोदी जी का धन्यवाद करना चाहती हूं कि ऐसे अच्छे लोगों को उन्होंने अपने मंत्रालय की जिम्मेदारी सौंपी है। मैं रेल मंत्री जी का भी बहुत-बहुत आभार व्यक्त करना चाहती हूं कि इस साल उन्होंने इतना बजट पेश किया है कि मुझे लगता है कि लगभग सारे सांसद इस पर बात करने के लिए उत्सुक हैं।

महोदय, भारतीय रेल हमेशा से अपने देश की लाइफलाइन रही है। पिछले 6 वर्ष में मोदी सरकार के समय में रेल ने अपनी ऊंचाई के नए आयाम प्राप्त किए हैं। रेल के खानपान का मुद्दा हो, महिलाओं की सुरक्षा का विषय हो, स्वच्छ भारत के तहत रेल की सफाई, स्टेशन का ब्यूटीफिकेशन, ऑनलाइन टिकट बुकिंग, इन सब पहलुओं को लेकर रेल मंत्रालय का काम बेहद ही सराहनीय रहा है। पिछले पांच सालों के कार्यकाल में बहुत सारे नये प्रोजेक्ट्स भी रेल लाइन के लिए मंजूर किए गए। मेरे चुनाव क्षेत्र में 40 साल से भी ज्यादा समय से लंबित नगर बीड परली का जो रेलवे का प्रश्न था, हमारी ही सरकार में इसको अब जाकर गति मिली है। इस रेलवे लाइन के लिए भारत सरकार और राज्य सरकार, इन दोनों का आधा-आधा हिस्सा है। जब तक महाराष्ट्र में भारतीय जनता पार्टी की सरकार थी, तब तक महाराष्ट्र सरकार अपना पचास प्रतिशत हिस्सा इसमें देती भी रही। इस साल केंद्र से तो हमें 450 करोड़ रुपये का बजट मिल चुका है, पर इस साल महाराष्ट्र राज्य सरकार ने बजट में अपना कुछ हिस्सा नहीं दिया है। अगर ऐसा ही चलता रहा, तो इस प्रोजेक्ट को पूरा होते हुए बहुत देर हो जाएगी और जैसे देर बढ़ती जाएगी, तो प्रोजेक्ट की कॉस्ट भी बढ़ती जाएगी। मैं चाहती हूं कि भारत सरकार इसमें खास अपने निर्देश जारी करके इस प्रोजेक्ट को जल्द से जल्द पूरा करने की कोशिश करे।

तेजस के माध्यम से आपने देश के अलग-अलग पर्यटन शहरों को रेल के माध्यम से जोड़ने का प्रस्ताव भी रखा है। मेरे क्षेत्र में परली वैद्यनाथ 12 ज्योतिर्लिंग में से एक मंदिर है। यहां पर बहुत बड़ी संख्या में लोग हर साल दर्शन के लिए आते हैं। वहां रोज सैकड़ों श्रद्धालु आते हैं और सावन के महीने में इसकी संख्या लाखों तक जाती है। मैं इसके पहले भी तारांकित प्रश्न में यह मुद्दा

उपस्थित कर चुकी हूं कि ज्योतिर्लिंग के लिए जो रेलवे रिलीजियस सर्किट में शुरू करनी है, उसमें परली योजना का समावेश हो, मैं यह विनती आपसे करती हूं।

इसके अलावा मेरा चुनाव क्षेत्र मराठवाड़ा क्षेत्र में आता है। नांदेड़ डिवीजन जो साउथ सेंट्रल रेलवेज़ में पड़ता है, अगर इसको मध्य रेलवे में दिया जाए, तो यह हम सबके लिए बहुत ही सहूलियत का काम होगा। इसके अलावा कुछ रेलवे लाइनों के लिए, जिनके सर्वे का बजट सैंक्शन हो चुका है, पर आगे कुछ काम हुआ नहीं हैं, इन सारी रेलवे लाइनों का काम जल्द से जल्द पूरा हो। इसकी मैं आपसे दरख्वास्त करती हूं।

इन सब मांगों के साथ और मोदी जी के नेतृत्व में देश का विकास मालगाड़ी नहीं, बुलेट ट्रेन की स्पीड से चल रहा है, ऐसा विश्वास व्यक्त करते हुए मैं इस बजट का समर्थन करती हूं।

DR. SUJAY VIKHE PATIL (AHMEDNAGAR): Hon. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to speak on the Demand for Grants relating to the Ministry of Railways.

Firstly, I would like to thank the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi-ji, the hon. Finance Minister, Shrimati Nirmala Sithraraman-ji, the hon. Railway Minister, Shri Piyush Goyal-ji, and also Shri Suresh Angadi-ji for doing a wonderful job for railways in this country.

Firstly, the work of doubling from Daund to Manmad has already been sanctioned and the work is in progress. I think, due to shortage of funds and less budgetary allocation, the work is not getting completed. So, I would request through you, Sir, that hon. Railway Minister may make some more budgetary allocation so that the work can be completed within the anticipated time. Due to its doubling work, lot of changes in the train time tables have been made by the Division as well as lot of stops have been cancelled. My request, through you, to the hon. Minister would be before making these changes or whatever changes the Division is making, if the Member of Parliament is taken into confidence, I think, it would be much easier for us to face people. It is because whenever we go, the people say that this train has been stopped or this train timing has been changed of which we, the Member of Parliament, are not aware of. So, I would like to bring to your notice this particular aspect.

Secondly, as my colleague has mentioned regarding the Ahmednagar - Parli railway track which has been going on for a long time, I wish that it could

be completed much earlier than anticipated. The most important thing which I would like to put forward is the intercity connection between Ahmednagar and Pune. Ahmednagar and Pune has a distance of approximately 110 to 120 kilometres. But if you go by road, due to heavy traffic on that highway, when you enter Pune, it takes approximately four hours for anyone to reach Pune. The track is already there. There is a chord line which has been done last year. It is just a very small issue. The tracks are there and if the Government could make a provision of Intercity shuttle between these two cities, I think, it will be very helpful for people of my constituency in terms of employment and industrial growth. I would request the Government to start a Kisan Rail from Ahmednagar. Ahmednagar is one of the largest producers of onions as well as pomegranate in Maharashtra. So, starting of a Kisan Rail from my Ahmednagar Constituency to other parts of the country would help the farmers of my constituency to sell their produce all over the country in minimum stipulated time.

22.57 hrs (Shri Rajendra Agrawal *in the Chair*)

Lastly, as far as all the surveys of new railway lines, which are going on, especially, from Ahmednagar to Aurangabad to Jalgaon and Jamkhed village in my constituency are concerned, if the Member of Parliament is taken into confidence, it will help the people. It is because there are a lot of false news which are coming in newspaper that the railway line is going through the villages and it will destroy houses. It is very difficult sometimes to face these

people. So, it is just a matter of coordination between the Member of Parliament and the officials of the Railway Ministry.

I would like to congratulate the hon. Prime Minister and the Finance Minister for making such a huge budgetary allocation for Railways. I am pretty confident that under the leadership of our hon. Prime Minister, the Railways in our country would soar a very high level. Thank you very much.

SHRI ABDUL KHALEQUE (BARPETA): Sir, thank very much for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways.

Sir, the work done by the Railway Ministry across the country is laudable but there are certain areas which requires further development thus requires some additional focus from the Minister. In the past, I had put forth certain demands to the hon. Railway Minister through letters and discussions in the Parliament regarding development in my constituency, that is, the Barpeta HPC.

Through my letter to the hon. Minister Shri Piyush Goyal ji, in the month of January, 2020, I had put forth my demand for a railway line from Jogighopa to Guwahati via Langtisinga-Barpeta-Sarthebari-Hajo, which has a total length of 136 kilometre. The survey for the said line was completed long ago in which the project cost was assessed to be Rs. 1,298 crore. Unfortunately, the construction of the line was shunned as the route was not perceived to be financially viable.

Here, I would like to point out that public infrastructures are not always built keeping the financial viability in mind. The Government should perform social responsibilities. A railway route passing through the mentioned areas of my State Assam may not look to be financially viable but if the route is laid, it will serve lakhs of people who would be benefitted in the long run. This will open windows of opportunities to the people and help them to explore new

business opportunities with better communication. There is every possibility for socio-economic development of the area.

Barpeta and Hajo are centres of religious importance for Hindu, Vaishnavites, Buddhist and Muslims.

23.00 hrs

Barpeta was the Karambhumi of Srimanta Shankardeva, the founder of Vaishnavite movement in Assam and his chief disciple saint Mahapurush Madhavdeva. On the other hand, Hajo, also known as Panchatirtha is an important pilgrimage town for Hindus, Buddhists and Muslims. The proposed railway line will increase the movement of pilgrims to the area and we will see its importance going up among the religiously important people and also among all other communities. Higher flow of pilgrims will enhance business opportunities for the locals too. Hence, the demand for the line is justified.

In one of my earlier speeches, I had mentioned that Barpeta town not only the headquarters of Barpeta district but also the main centre of my Constituency happens to be the birth place of Col. Guru Prasad Das, the inventor of vacuum brakes on train. But I am reiterating with deep sadness that the place which takes pride in the name of Col. Guru Prasad Das, is yet to be connected by rail. So, I urge upon the hon. Railway Minister to consider the above demand.

Sir, Shri Tapir Gao of the ruling party has rightly pointed out about the coach factory at Bongaigaon. I would like to draw the kind attention of hon. Minister to construct the factory as it will create a lot of employment.

Sir, I would like to bring to the notice of the House that Patshala Railway station in the district of Barpeta which comes under my Constituency is not being served well by the Railways. Almost all trains to Guwahati entering from West Bengal pass through Patshala. But none of the major trains has stoppage at the station. Through the House, I put my demand for the stoppage of at least one Delhi bound train at Patshala. This will give respite to the people, who have to travel to other locations, to board Delhi bound trains.

I also put forward my demand for the improvement of Guagacha Railway Station under my Parliamentary Constituency.

Thank you, Sir.

श्री विजय बघेल (दुर्ग): सभापति महोदय, मैं किसानों के लिए और जनता के लिए जो सर्वसुविधायुक्त रेल बजट बना है और प्रस्तुत हुआ है, उसके लिए मैं माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय वित्त मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री पीयूष गोयल जी और माननीय सुरेश जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और उनका आभार व्यक्त करता हूं। मैं छत्तीसगढ़ राज्य के दुर्ग लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूं। मेरा यह सौभाग्य है कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में लोहे का सबसे बड़ा कारखाना भिलाई इस्पात संयंत्र है। यहां पर सर्वाधिक रेल पथ का निर्माण होता है। अगर इसकी चर्चा रेल बजट में न करें तो रेल सुविधा के बारे में बात करना हमारे लिए एक परिकल्पना होगी। मेरा यह भी सौभाग्य है कि मैं उसी भिलाई इस्पात संयंत्र में एक कर्मचारी के रूप में लगभग 19 साल सेवा दे चुका हूं। सारे रिकॉर्ड बताते हैं, सारे आंकड़े बताते हैं कि वहां वर्ष 1956 से लेकर आज तक इतनी रेलें बन चुकी हैं कि हम पृथ्वी को आठ बार लपेट सकते हैं। इतनी रेल पथ वह इस्पात संयंत्र बना चुका है। मैं उस क्षेत्र के बारे में कुछ डिमांड आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से करना चाहूंगा कि जिस भिलाई इस्पात संयंत्र का निर्माण भिलाई के नाम से हुआ था, जो अभी पुराने भिलाई के नाम से जाना जाता है, वहां भिलाई मार्शलिंग यार्ड रेलवे का सबसे बड़ा संयंत्र निर्मित है। पुराने भिलाई में बहुत पुराना रेलवे स्टेशन है, लेकिन आज तक उसकी सुध नहीं ली गई और उसे सर्वसुविधायुक्त नहीं बनाया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि पुराना भिलाई रेलवे स्टेशन को सर्वसुविधायुक्त बनाएं, जो वर्षों से वहां निर्मित है। वहां कुछ एक्सप्रेस ट्रेनें भी रुकनी चाहिए, यह निवेदन भी मैं माननीय मंत्री जी से करना चाहूंगा। मेरे क्षेत्र में तटीय आंध्र प्रदेश श्रीकाकुलम और सीमावर्ती ओडिशा राज्य के बहुत सारे लोग रहते हैं, जिनको आवागमन के लिए सुविधा नहीं मिल पाती। मैं माननीय मंत्री जी से दुर्ग से पलासा, ब्रह्मपुर वाया विजयनगरम तक नई एक्सप्रेस रेल सुविधा प्रारंभ करने का भी निवेदन करना चाहूंगा।

माननीय सभापति महोदय, दुर्ग बेमेतरा बिलासपुर रेलवे लाइन का पूर्व में सर्वे हो चुका है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि उसका काम भी शीघ्र शुरू होना चाहिए। कुम्हारी परसदा रेलवे क्रॉसिंग पर कुछ अण्डर ब्रिजेज हैं। मैं माननीय मंत्री जी से एनएच 6 से दुग्ध महासंघ

उरला में भी रेलवे क्रॉसिंग पर अण्डरब्रिज और कुकदा रेलवे क्रॉसिंग पर भी अण्डरब्रिज की मांग करना चाहूंगा। पुरानी भिलाई जो एनएच 6 से लगी हुई है, वहां सिरसाकला रेलवे क्रॉसिंग है, उस पर ओवरब्रिज का निर्माण हो, इसके लिए भी मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं। मैं एक बात के लिए और निवेदन करता हूं कि हमारे क्षेत्र में रेलवे की बहुत सारी जमीनें हैं, जिसमें अभी सौर ऊर्जा प्रोजेक्ट लगाया जा रहा है और एनएच 6 के किनारे कुछ व्यापारी रेलवे के क्षेत्र में बहुत पुराने समय से व्यापार कर रहे हैं। अगर उनको नियम और शर्तों के अनुसार सुविधा दी जाए तो उनके परिवार के भरण-पोषण के लिए उनको लाभ मिलेगा। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं। मैंने इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी को पत्र भी लिखा है। मैं निवेदन करता हूं कि आप उस पर भी ध्यान दें। मैं पुन: आप सभी को बधाई देता हूं।

श्री आर. के. सिंह पटेल (बांदा): माननीय सभापति महोदय, धन्यवाद। आपने मुझे रेल अनुदानों की मांगों पर चर्चा करने का मौका दिया है। मैं इसके लिए आपका आभारी हूं। मैं आपके माध्यम से भारत के यशस्वी प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। उन्होंने अयोध्या से लेकर भगवान श्रीराम अपने समय में चौदह साल के वनवास में जहां तक गए, उन सभी स्थलों को जोड़ते हुए, जिसमें मेरा संसदीय क्षेत्र चित्रकूट, बांदा भी आता है, वहां से मैं चुनकर आता हूं। चित्रकूट ऐतिहासिक क्षेत्र है, जहां भगवान श्री राम ने चौदह साल के वनवास में तपस्या की थी। वे श्रीलंका के कोने तक गए थे। रामायण प्रेमियों के लिए माननीय प्रधान मंत्री जी ने 29 तारीख को वहां रेल चलाने की घोषणा की है। मैं इसके लिए माननीय प्रधान मंत्री जी सहित रेल मंत्री जी, रेल राज्य मंत्री जी को और रेल मंत्रालय को बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूं। साथ ही माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से चित्रकूट का एतिहासिक क्षेत्र, जो पर्यटक का बहुत बड़ा केन्द्र रहा है, वहां सालभर लोग श्रीराम मंदिर के दर्शन करने के लिए आते हैं। मैं आपका ध्यान वहां की मूलभूत समस्याओं की ओर आकृषित करना चाहता हूं। वहां से दुर्ग बेतवा ट्रेन जो कानपुर से दुर्ग तक जाती है, वह सप्ताह में दो-तीन दिन चलती है, उसको प्रतिदिन कर दिया जाए। साथ ही चम्बल एक्सप्रेस ट्रेन जो ग्वालियर से हावड़ा के बीच चलती है और मथुरा से हावड़ा के बीच चलती है, उसको भी प्रतिदिन कर दिया जाए। तुलसी एक्सप्रेस ट्रेन जो प्रयागराज से कुर्ला के लिए अप-डाउन करती है, उसको प्रतिदिन कर दिया जाए। गरीबरथ एक्सप्रेस ट्रेन जो रायपुर से लखनऊ के बीच चलती है, उसको प्रतिदिन कर दिया जाए। इसी तरह से वीरांगना एक्सप्रेस ट्रेन जो हाल में चलाई गई है, उसको भी प्रतिदिन किया जाए। प्रयागराज से डॉ. अम्बेडकर नगर के लिए एक ट्रायल ट्रेन चलाई गई है, उसको स्थायी रूप से परमानेंट किया जाए।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि हमारा चित्रकूट धाम एक ऐतिहासिक पर्यटक स्थल है। वहां पर भगवान श्री राम जी के दर्शन के लिए करोड़ों लोग आते हैं और वहां पर मानिकपुर जंक्शन है, वहां से बहुत सारी ट्रेन्स

गुजरती हैं। उन ट्रेनों को चित्रकूट धाम तक लाने का काम किया जाए। मैं एक अनुरोध करना चाहूंगा कि अतर्रा और बरगढ में दो ऐसे रेलवे क्रॉसिंग हैं जहां पर ओवरब्रिज बनाने की आवश्यकता है। वहां पर आए दिन जाम रहता है। बिसंडा-अतर्रा मार्ग पर रेलवे ओवरब्रिज बनाया जाए। शंकरगढ और बरगढ़ के बीच में रेलवे ओवरब्रिज बनाया जाए। यही मेरा आपसे अनुरोध है।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मेरा दूसरा निवेदन यह है कि जो अंडरब्रिज मेरे क्षेत्र में बनाए गए हैं, उनमें पानी भर जाता है, जल निकासी नहीं होती है और बरसात में उन पुलों के नीचे यातायात बाधित हो जाता है। आज भी बहुत से अंडरब्रिज ध्वस्त पड़े हैं, वहां आवागमन बाधित है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से आग्रह है कि बांदा से लेकर शंकरगढ़ के बीच जितने भी अंडरब्रिज हैं, एक बार फिर से उनकी मरम्मत कराई जाए और उनको ठीक कराया जाए। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि झांसी और मानिकपुर के बीच दोहरीकरण के कार्य के लिए स्वीकृति प्रदान की गई है, उसका कार्य शुरू हुआ है, तेजी से उस कार्य को पूरा किया जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी और सरकार को बहुत-बहुत बधाई देता हूं और रेल बजट का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री अरूण साव (बिलासपुर): धन्यवाद, सभापति जी। मैं भारतीय रेल द्वारा प्रस्तुत अनुदानों की मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। बहुत लम्बे संघर्ष के बाद भारत रत्न अटल बिहारी वाजपेयी जी ने बिलासपुर में रेलवे जोन की स्थापना की। आज मैं आपसे कहना चाहता हूं कि उस क्षेत्र के जो युवा बेरोजगार हैं, वे उनके सपनों को साकार होते हुए देखना चाहते थे, वह नहीं हो पाया है और इसलिए मैं मांग करता हूं कि बिलासपुर में रेलवे की कोच फैक्टरी लगाई जाए, ताकि वहां के बेरोजगारों को रोजगार मिल सके। बिलासपुर, छत्तीसगढ़ से राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन चलती है, उसे पूरे सप्ताह रोज चलाई जाए। वहां बड़ी संख्या में लोग गायत्री परिवार से जुड़े हुए हैं और नियमित रूप से सैकड़ों की संख्या में हरिद्वार जाते हैं, इसलिए हरिद्वार के लिए नियमित रूप से प्रतिदिन एक ट्रेन वहां से चलाई जाए। मैं यह मांग करता हूं। सारनाथ एक्सप्रेस प्रयागराज जाती है, लेकिन उसका टाइम ठीक नहीं होने के कारण लोगों को अस्थि विसर्जन के लिए वहां एक दिन रुकना पड़ता है, इसलिए सारनाथ एक्सप्रेस सवेरे प्रयागराज पहुंचे, ऐसी व्यवस्था हो जाए तो क्षेत्र के लोगों को अनावश्यक रूप से रुकना नहीं पड़ेगा।

मेरे क्षेत्र के लोगों की लम्बे समय से यह मांग रही है कि जयरामनगर, बिलहा, कर्गी रोड, कोटा और पेंडरा रोड में कई ट्रेनों का स्टॉपेज हो। मैंने भी कई बार निवेदन किया है। मैं मंत्रालय से आग्रह करूंगा कि उन आवेदनों पर विचार किया जाए और निर्णय लिया जाए। बिलासपुर की बड़ी समस्या बुधवारी बाजार के व्यापारियों की रही है। वर्षों से व्यापारी परेशान हैं, न तो उनके लाइसेंस का नवीनीकरण हो रहा है, न उनसे शुल्क लिया जा रहा है और नवीनीकरण के आवेदन की प्रक्रिया माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के बाद भी तीव्र गति से नहीं चल रही है। आए दिन आरपीएफ के लोग डण्डे लेकर उन व्यापारियों के पास चले जाते हैं, जिससे व्यापारी परेशान रहते हैं। मैं रेल मंत्रालय से आग्रह करूंगा कि रेलवे बोर्ड के नियमानुसार व्यापारियों को स्थापित करें और वहां पर एक सुव्यवस्थित बाजार बनाएं। रेलवे के संचालन में ट्रैकमैनों की बहुत महत्वपूर्ण भूमिका होती है। ट्रैकमैन पूरे देश भर में परेशान हैं, उनको सुविधाओं का अभाव है, विभागीय परीक्षा में भी उन्हें मौका नहीं मिलता है। खासकर जो ट्रैकमैन लड़कियां हैं, उनके लिए न तो

प्रसाधन की व्यवस्था है, न बैठने की व्यवस्था है। सबसे ज्यादा शहादत ट्रैकमैन की होती है। मैं आपसे आग्रह करता हूं कि मंत्रालय ट्रैकमैन की समस्याओं की तरफ ध्यान दे, उनका निराकरण करे।

राजनांदगांव, बोरतालाब, डोंगरगढ़ यूनिट नागपुर यूनिट में आती है, उसे रायपुर मंडल में करने से, प्रशासनिक रूप से और लोगों को भी सुविधा होगी। दिव्यांगजनों के लिए भी रेलवे स्टेशनों पर पर्याप्त व्यवस्था नहीं है, वह व्यवस्था की जाए। बिलासपुर में जो पार्सल यूनिट है, वहां पर जो हमाल काम करते थे, उनको निकालने का प्रयास हो रहा है, उनको महीने में 10 दिन या 15 दिन काम देने की बात हो रही है, लेकिन मैं आपसे आग्रह करता हूं कि उनको रेलवे के अन्य विभागों में सम्मिलित किया जाए। मैं सबसे बड़ी बात यह कहना चाहता हूं कि डूंगरगढ़-मुंगेली रेलवे लाइन के लिए रेल मंत्रालय, भारत सरकार ने 500 करोड़ रुपये दिए हैं, लेकिन राज्य सरकार का जो भू-अधिग्रहण का काम है, वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। ऐसे में उस प्रोजेक्ट की न केवल लागत बढ़ेगी, क्षेत्र के लोग भी उसके लाभ से वंचित रहेंगे। मेरे क्षेत्र मुंगेली के लोग आजादी के 73 साल बाद भी रेलवे की सुविधा से वंचित हैं। भारत सरकार राज्य सरकार को निर्देशित करे और इस योजना को शीघ्र से शीघ्र अमल में लाएं। धन्यवाद।

एडवोकेट अजय भट्ट (नैनीताल-ऊधमसिंह नगर): सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। माननीय प्रधान मंत्री जी के ध्येय वाक्य 'सबका साथ, सबका विकास एवं सबका विश्वास' के अनुरूप ही रेल बजट है। इसमें पूरे रेल विभाग का कायाकल्प करने का संकल्प साफ दिखाई दे रहा है। विश्व स्तरीय रेलों का संचालन, नई रेल लाइनें, स्टेशनों का उच्चीकरण, दोहरी रेल लाइनें, पर्वतीय क्षेत्रों में रेल सेवाएं, उत्तर-पूर्व क्षेत्र जो आजादी के बाद आज तक रेल से वंचित थे, वहां द्रुत गति से बिछाई जा रही रेल लाइनें नए भारत के निर्माण की गाथा लिख रही हैं। यात्रियों की दृष्टि से हम विश्व में नम्बर एक पर हैं। सर्वाधिक यात्री भारत की रेलों से यात्रा करते हैं। रेलवे से प्राप्त कुल राजस्व का 67 प्रतिशत माल ढोने से तथा 23 प्रतिशत यात्रियों के किराये से प्राप्त करते हैं।

महोदय, मैं बोलना तो बहुत चाहता था, लेकिन समय की कमी के कारण सीधे-सीधे अपनी डिमांड्स पर आता हूं। आज एक अच्छा विजन माननीय रेल मंत्री जी ने प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में दिखाया है। रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री का बहुत जबरदस्त विजन है क्योंकि आपने विश्व स्तरीय रेल बनाने का संकल्प लिया है। जैसे कैपेसिटी इन्हांसमेंट और सुधारों की कड़ी में आपने डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर बनाया। इससे बहुत बड़ी क्रांति भारत में आने वाली है। सुधारों की कड़ी में रीडेवलपमेंट ऑफ स्टेशन्स का कायाकल्प हो गया है। वंदे मातरम् ट्रेन हमारे यहां चलाई गई, जिसका शुभारम्भ प्रधान मंत्री जी ने किया था। किसी ने नहीं सोचा था कि पहाड़ों में रेल जाएगी। जिस समय 16 अप्रैल, 1853 को पहली पैसेंजर ट्रेन मुम्बई से पोरीबंदर ठाणे के बीच चली, ठीक उसके 127 साल बाद आज उत्तर-पूर्व में रेल चल रही है। उत्तराखंड में रेल चल रही है और द्रुत गति से रेलों का काम प्रारम्भ हो रहा है। ऐसा कभी सोचा नहीं होगा कि चार धाम अब रेल से जाएंगे। जहां घास पकड़कर चढ़ते थे, वहां अब रेल दौड़ेगी उत्तराखंड में भी सभी जगहों पर और देश के दूसरे दुर्गम इलाकों में रेल दौड़ेगी।

मैं अपने क्षेत्र और उत्तराखंड की कुछ मांगों की तरफ आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। हमारे यहां मेरे लोक सभा क्षेत्र नैनीताल-ऊधमसिंह नगर में लालकुआं, सितारगंज,

खटीमा के लिए 63 किलोमीटर नई रेल लाइन का सर्वेक्षण हो चुका है। इस पर धनराशि स्वीकृत कर कार्य प्रारम्भ करना अनिवार्य है। उत्तराखंड की बहुत सारी रेल लाइनें अभी बननी हैं और कुछ बन रही हैं, इसलिए इस कार्य में तेजी लाना आवश्यक है। ऋषिकेश से कर्ण प्रयाग तक की रेल लाइन का कार्य चार धाम के लिए जोरों से चल रहा है लेकिन धन की कमी के कारण काम की गति प्रभावित हो रही है। कर्ण प्रयाग से आगे यमुनोत्री, केदारनाथ, गंगोत्री एवं बदरीनाथ हेतु सर्वे का कार्य पूर्ण हो चुका है और निर्माण के लिए बजट स्वीकृत करना बहुत आवश्यक है। मझोला-खटीमा रेलवे स्टेशन के मध्य एलसी नम्बर-1820/C को विभाग बंद करवा रहा है। यह मार्ग बंद होने से सारा जनजीवन अस्त-व्यस्त हो जाएगा। इसे किसी भी हालत में बंद नहीं होना चाहिए। लालकुआं जंक्शन पूर्वोत्तर रेलवे जिला नैनीताल के अंतर्गत ओवर फुट ब्रिज बनाया जाना अतिआवश्यक है क्योंकि इस क्षेत्र की बहुत बड़ी आबादी इस जंक्शन को पैदल ही पार करती है, जिससे बहुत सारी दुर्घटनाएं हो गई हैं। रामनगर, चौखटिया मार्ग से बेताल घाट के लिए कोसी नदी के किनारे-किनारे रेल लाइन बनानी भी आवश्यक है ताकि रानीखेत, अल्मोड़ा, पिथौरागढ़, कोसी, दन्या, जागेश्वर, बेरीनाग, असकोट, धौलादेवी लमगड़ा, गरूड़-बागेश्वर कौसानी, सोमेश्वर के लोगों को भविष्य में लाभ मिल सके। काशीपुर से धामपुर रेल लाइन की सैद्धांतिक स्वीकृति माननीय रेल मंत्री जी द्वारा पूर्व में दी जा चुकी है। उसकी पूर्ण स्वीकृति तुरंत दी जानी चाहिए। इस लाइन के बनने से काठगोदाम से चलने वाली ट्रेन को वाया मुरादाबाद होकर जाना नहीं पड़ेगा और हम सीधे-सीधे देहरादून पहुंच जाएंगे।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र हल्द्वानी से गौलापार जाने वाली सड़क जो गौलापार, चोरगलिया, सितारगंज, खटीमा, टनकपुर, पीलीभीत उत्तर प्रदेश तक जाती है, यहां हमेशा घंटों जाम रहता है। हल्द्वानी जैन मंदिर से रेलवे फाटक तक ओवर ब्रिज बनाया जाना अति आवश्यक है, ताकि उपरोक्त क्षेत्रों को जाने वाले वाहन सीधे निकल जाएं। मेरे क्षेत्र में बहुत बड़ी संख्या में सिख धर्मावलम्बी लोग रहते हैं तथा बड़ी संख्या में सैनिक भी निवास करते हैं। काठगोदाम से अमृतसर को प्रतिदिन एक ट्रेन चलाने की मांग लम्बे समय से चली आ रही है।

यहां से सिख धर्म को मानने वाले लोग स्वर्ण मंदिर दर्शन हेतु जाते हैं। ...(व्यवधान) उतनी ही बड़ी संख्या में सैनिक बाघा बॉर्डर पर जाते हैं, यह ट्रेन भी चलाई जानी चाहिए। ...(व्यवधान) मान्यवर, काशीपुर शहर में काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। इसके काम को भी तेज गति से चलाया जाना बहुत आवश्यक है। मैं इसका समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री जुगल किशोर शर्मा (जम्मू): सभापति महोदय, रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर जो चर्चा हो रही है, आपने उस पर मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। महोदय, मैं आपके माध्यम से देश के प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं। उनके नेतृत्व में रेल मंत्री पीयूष गोयल जी और उनके साथी एमओएस, जो यहां पर बैठे हुए हैं, उन्होंने लोगों की सुविधाओं के लिए जो रेल बजट पेश किया है, उसमें बहुत सारी अच्छी बातें हैं। मैं सभी का जिक्र न करते हुए सीधे अपने संसदीय क्षेत्र की ओर आता हूं। मैं कहना चाहता हूं कि 'वंदे भारत एक्सप्रेस' दिल्ली से कटरा, वैष्णो देवी के लिएचलाई गई है, यह बहुत ही महत्वपूर्ण काम था। सुरेश अंगड़ी जी हमारे साथ दिल्ली से कटरा वैष्णो देवी गए थे। अब वहां पर जो कमियां आ रही हैं, मैं उनकी ओर इनका ध्यान दिलाना चाहता हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में जो रेलवे क्रॉसिंग है, वहां पर ब्रिज बनाना बहुत आवश्यक है, जैसे साम्बा, विजयपुर, बजालता। एक रेल जम्मू से हरिद्वार जाने के लिए चलाई जाए, उसकी बहुत ही अत्यंत आवश्यकता है और जम्मू से चंडीगढ़ के लिए भी एक रेल चलाई जानी चाहिए। पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण का जो काम है, वह पूरा हो चुका है, लेकिन एक ब्रिज की वजह से, जो शायद रावी दरिया पर बनाई जा रही है, लेकिन वह बहुत दिनों से बन रही है, उसका काम बहुत ढीला चल रहा है, उसे जल्द से जल्द पूरा किया जाए, ताकि रेलवे लाइन के दोहरीकरण का काम पूरा हो सके और रेल को आने जाने में सुविधा हो।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि जम्मू से लेकर पूंछ तक रेलवे लाइन बिछाने का काम पूरा हो चुका है। अब मैं रेल मंत्रालय से प्रार्थना करना चाहता हूं कि आने वाले दिनों में इसके लिए बजट में प्रावधान रखा जाए, ताकि जम्मू से पूंछ रेलवे लाइन बिछाने का जो काम है, वह जल्द से जल्द पूरा किया जाए। आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI RITESH PANDEY (AMBEDKAR NAGAR): Mr. Chairman, Sir, thank you for allowing me to participate in the discussion over the Demands for Grants of the Ministry of Railways.

The decline in the growth of internal revenue generation has meant that the Railways has been funding its capital expenditure through Budgetary support of the Central Government and borrowings. While this support of the Central Government has mostly remained consistent, but the borrowings have steadily increased. This might be very dangerous for the Ministry of Railways. In 2018-19, the Indian Railways spent most of this money on staff, pension funds and fuel. This constitutes about 66 per cent of the costing.

While the costing has gone up, we have also seen that the freight corridor revenues have come down in the last several years. Between 1950 and 2011, they have come down by almost 30 per cent while the revenues of road transport and other modes have gone up and they have taken up this space, challenging the Railways quite effectively on that front. I think the Government needs to undertake alternative mechanisms, such as rationalising freight. Though the Ministry of Finance has announced setting up of Kisan Rail to build a national cold supply chain for perishables, including milk, meat and fish, but there has been no budgetary allocation.

We can talk about all these dreams and all these plans. But until and unless there is a budgetary allocation, we cannot move forward and there will be no benefit to the people of this country and also to the Ministry.

I would now like to raise certain demands with regard to my constituency. मुगलसराय से फैजाबाद गाड़ी- 54109 प्रयागराज तक जाती थी, इसका नाम सरयू एक्सप्रेस हुआ करता था, यह पूरी तरह बंद हो गई है। इससे खास तौर से अम्बेडकर नगर के छात्र इलाहाबाद तक जाते थे। आज यह पूरी तरह से बंद हो गई है।

मेरी दूसरी रिक्वेस्ट है कि 18103 और 18104 जलियांवाला एक्सप्रेस को अम्बेडकर नगर में रोका जाए। 16793 और 6794 श्रद्धा सेतु एक्सप्रेस, जो फैजाबाद से रामेश्वरम जाती है, इसे अम्बेडकर नगर से चलाई जाए। 15053 और 15054 लखनऊ-छपरा एक्सप्रेस भी अम्बेडकर नगर में रोकी जाए। 14213 और 14214 इंटरसिटी एक्सप्रेस, जो गोंडा से बनारस जाती है, इसे भी अम्बेडकर नगर में रोकी जाए। कटहरी रेलवे स्टेशन, मालीपुर रेलवे स्टेशन और टांडा रेलवे स्टेशन से ट्रेनें चलाई जाएं और इनका शुद्धिकरण किया जाए। खास तौर से, गोसाईं गंज रेलवे स्टेशन जो अयोध्या जिले में पड़ता है, मेरा निवेदन है कि इस स्टेशन की बेहतरीन तरीके से मरम्मत कराई जाए। यहाँ कुछ विशेष ट्रेन्स रोकी जाए, जिनकी सख्त जरूरत है। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री नायब सिंह सैनी (कुरूक्षेत्र): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय के वर्ष 2020-21 की अनुदानों की माँग पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

मैं देश के लोकप्रिय प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ। पिछले दिनों हमने कुरुक्षेत्र की एक माँग रखी थी, क्योंकि कुरुक्षेत्र एक धार्मिक नगरी है, जहाँ भगवान श्रीकृष्ण ने यहाँ से गीता का सन्देश दिया था। उस स्थान पर लाखों की संख्या में पर्यटक आते हैं, श्रद्धालु आते हैं। वहाँ पर एक गम्भीर समस्या थी। कैथल की तरफ एक रेल जाती थी और उसको एलिवेटेड करने का काम पिछले दिनों आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने किया और हरियाणा प्रदेश के यशस्वी मुख्य मंत्री आदरणीय मनोहर लाल जी ने उसका शिलान्यास किया। मैं आदरणीय मंत्री जी के ध्यान में एक बात लाना चाहता हूँ कि जिस एलिवेटेड ट्रैक का शिलान्यास हुआ है, उस पर तेजी से काम शुरू हो ताकि लोगों को समस्या से जल्दी निजात मिल सके। इसके साथ ही, एक लाइन, जो सहारनपुर से यमुनानगर, यमुनानगर से अम्बाला और राजपुरा तक जाती है, उस पर तेज गति से काम चल रहा है। मैं इसके लिए भी आदरणीय प्रधान मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ कि वहाँ पर फोर-लेनिंग रेल की पटरी बन रही है, वह भी तेज गति से बने।

मेरे क्षेत्र की कुछ और माँगें हैं, जिसे मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ। एक गाड़ी चंडीगढ़ से जयपुर के लिए चलती है। वह गाड़ी डांड, कैथल और कलायत होते हुए जयपुर तक जाती है। उस इंटरसिटी एक्सप्रेस का नम्बर19718 है। मेरे क्षेत्र के अंतर्गत डांड रेलवे स्टेशन के साथ 25-30 गाँव टच करते हैं। वहाँ पर इस गाड़ी का ठहराव हो, इसके बाद कलायत में भी इस गाड़ी का ठहराव हो ताकि वहाँ के लोगों की लम्बित समस्याओं का समाधान हो सके।

जिस प्रकार से, आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने कुरुक्षेत्र में रेलवे का एलिवेटेड ट्रैक बनाने का काम शुरू किया है, इसी प्रकार की समस्या कैथल शहर की भी है, वहाँ पर भी एलिवेटेड ट्रैक बनाया जाए। जैसा मैंने कहा कि हमारा कुरुक्षेत्र शहर विश्व के मानचित्र पर है, क्योंकि यह एक

धार्मिक नगरी है। जब गीता के 5,151 वर्ष पूरे हुए थे, तो आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने लाल किले में एक कार्यक्रम का आयोजन करके एक बात कही थी कि गीता महोत्सव को केवल कुरुक्षेत्र में ही नहीं मनाया जाना चाहिए, इसे पूरे विश्व में मनाया जाना चाहिए।

इस कार्य को हमारे हरियाणा प्रदेश के यशस्वी मुख्य मंत्री आगे बढ़ाने का काम कर रहे हैं। सभापति जी, मुझे दो मिनट का टाइम दे दीजिए। ...(व्यवधान) वहां लाखों की संख्या में श्रद्धालु आते हैं। जब सूर्यग्रहण का मेला लगता है तो लाखों की संख्या में लोग वहां आते हैं। माननीय सभापति महोदय जी, मेरी आपके माध्यम से आदरणीय मंत्री जी से यह मांग है कि कुरुक्षेत्र से यमुना नगर तक, जिसकी अनाउंसमेंट कुछ समय पहले हुई थी, वह नई रेलवे लाइन वहां बने, ताकि वहां आने-जाने वाले लोगों को उसका लाभ मिल सके। महोदय, मेरी दो-तीन मांगें और हैं। कुरुक्षेत्र से पिहोवा, पिहोवा से चीका और पटियाला की तरफ एक और रेलवे लाइन निकाली जाए, क्योंकि पिहोवा भी एक बड़ी धार्मिक नगरी है। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि यमुना नगर से चंडीगढ़, वाया नारायणगढ़, जिसकी टोकन मनी भी डाल दी गई है और उसका सर्वे भी हो गया है, उस पर भी काम चालू किया जाए।

मैं आपके माध्यम से अपनी ये मांगें सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूं। मैं इस बजट का समर्थन करते हुए आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री मुकेश राजपूत (फर्रूखाबाद): धन्यवाद, सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया है। महोदय, सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री पीयूष गोयल जी तथा हमारे दूसरे माननीय मंत्री सुरेश अंगड़ी जी का व उनके सभी अधिकारियों का हृदय से धन्यवाद करता हूं। चाहे गाड़ियों के संचालन की बात हो, स्टेशन या रेलगाड़ियों में स्वच्छता की बात हो, सब जगह स्वच्छता दिखाई दे रही है। खान-पान हो या यात्रियों के लिए अन्य सुविधाएं हों, सभी में ऐतिहासिक सुधार हुए हैं। नई रेलवे लाइनें बिछाई जा रही हैं, विद्युतीकरण भी हो रहा है, काफी सुधार हुए हैं। महोदय, मैं सीधे-सीधे अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कुछ बातें आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के समक्ष रखना चाहता हूं। मैंने देखा है कि रेलवे में हर जगह काफी विकास हुआ है। कई माननीय सांसदों को मेरे सामने यहां पर भी और इससे पहले भी कई सांसदों को माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा बहुत कुछ दिया गया है। यह बड़ा दुर्भाग्य है कि मेरा क्षेत्र अभी भी अछूता है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि कानपुर से फर्रूखाबाद होते हुए दिल्ली के लिए मात्र एक ट्रेन – कालिंदी एक्सप्रेस चलती है। मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन है कि देश आजाद हुए 70 वर्ष हो गए हैं, तब से हमारे यहां एक ही ट्रेन चल रही है। जनसंख्या बहुत बढ़ चुकी है, इसलिए मैं चाहता हूं कि कानपुर से फर्रूखाबाद होते हुए दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन दे दी जाए।

मेरा दूसरा निवेदन है कि कासगंज-अलीगढ़ के बीच में मात्र 52 किलोमीटर नई रेलवे लाइन बिछ जाएगी तो कानपुर से कन्नौज, फर्रूखाबाद, कासगंज और सीधे दिल्ली आने में हमें आसानी होगी। अभी हमें दिल्ली आने में लगभग दस घंटे लगते हैं, जिससे हमारा समय बर्बाद होता है। यदि यह 52 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछ जाए तो हम फर्रूखाबाद से मात्र तीन घंटे में दिल्ली आ जाएंगे, हमारे सात घंटे बचेंगे। इससे रेल मंत्रालय को भी फायदा होगा और मेरी लोक सभा के साथ-साथ कम से कम दस और लोक सभाओं को फायदा होगा, जिसमें कम से कम तीन करोड़ लोगों को फायदा होगा।

मेरा माननीय मंत्री से यह भी निवेदन है कि इटावा से मैनपुरी नवीन रेल लाइन पड़ गई है, जिस पर एक नई ट्रेन भी चालू हो गई है। मैं चाहता हूं कि उस ट्रेन को फर्रूखाबाद तक जोड़ दिया जाए, जिससे फर्रूखाबाद से मैनपुरी, मैनपुरी से इटावा और इटावा से ग्वालियर हमारे लोग सीधे जा सकते हैं। कानपुर- फर्रूखाबाद, कासगंज-बरेली होते हुए अमृतसर से एक ट्रेन चलाई जाए, जो पूर्व में भी स्वीकृत थी, लेकिन कासगंज-बरेली के बीच मीटर गेज परिवर्तन होने के कारण वह ट्रेन वाया उन्नाव, बालामऊ -बरेली होकर अमृतसर चलाई जा रही है। मेरा निवेदन है कि चूंकि अब कासगंज-बरेली के बीच ब्राडगेज हो गया है, इसलिए वह ट्रेन पुन: कानपुर-फर्रूखाबाद-कासगंज होते हुए अमृतसर के लिए दे दी जाए। माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक और अनुरोध करना चाहता हूं कि मथुरा-कासगंज-कानपुर रेल लाइन का दोहरीकरण कर दिया जाए। यह पहले स्वीकृत था, लेकिन किन्हीं कारणों से रुक गया है। आपके माध्यम से मेरे लोक सभा क्षेत्र में रेलवे स्टेशन कायमगंज व फतेहगढ़ से लंबी दूरी की कुछ ट्रेनें निकलती हैं, उन्हें वहां ठहराव दे दिया जाए, जिससे हमारे यहां के लोगों को फायदा होगा।

महोदय, मैं अपनी अंतिम बात कहकर चर्चा समाप्त करूंगा। मैं माननीय रेल मंत्री व उनके सभी अधिकारियों का पुन: हृदय से धन्यवाद करता हूं। हमारे माननीय यशस्वी मुख्य मंत्री श्री योगी आदित्यनाथ जी द्वारा प्रयागराज में जो कुंभ मेला लगाया गया, वह माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा एवं उनके अधिकारियों के द्वारा सफलतापूर्वक हो सका, उसमें महत्वपूर्ण योगदान हमारे रेल मंत्रालय का था, इसलिए मैं पुन: धन्यवाद देते हुए अपनी बात को विराम देता हूं। जय हिंद, जय भारत।

श्री विवेक नारायण शेजवलकर (ग्वालियर): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट की अनुदानों की मांग पर हो रही चर्चा में विचार रखने का मौका दिया। नेटवर्क विस्तार के साथ पिछले 6 वर्षों में यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा का भी ध्यान रखा गया है और उसमें उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। मोदी जी के नेतृत्व में हमारे माननीय रेल मंत्री जी और आदरणीय फाइनेंस मिनिस्टर ने जो बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए फिर से एक बार उनको बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूं। जम्मू कश्मीर और खासकर पूर्वोत्तर क्षेत्रों में रेलवे का विकास इन दिनों में बहुत तेजी से हुआ है। इसके लिए विशेष रूप से मान्यवर मोदी जी के नेतृत्व में जो काम हुआ है, इसके लिए हमारे सभी मंत्रीगण बहुत-बहुत धन्यवाद के पात्र हैं। इस बजट में जो नवाचार किए गए हैं, जैसे किसान रेल का इंट्रोडक्शन हुआ है। उसके अलावा रेलवे की पास की भूमियों पर सोलर पैनल लगाकर पावर उत्पादन करने का प्रस्ताव वास्तव में प्रशंसनीय है, हम उसका स्वागत करते हैं। प्रस्तुत बजट में लगभग 1.64 लाख करोड़ रुपये का निवेश रेल विस्तार हेतु प्रस्तावित है। इसमें निजी जन भागीदारी के माध्यम से भी संसाधन जुटाना प्रस्तावित है। तेजस के सफल प्रयोग को और आगे ले जाया जाना चाहिए, उसका भी यहां पर प्रस्ताव है।

कुछ ग्वालियर की मेरी समस्याओं के बारे में माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहूंगा। ग्वालियर, मुरैना और श्योपुर के ब्रॉड गेज के कन्वर्जन के काम में तेजी लाई जानी चाहिए। काफी दिनों से झांसी-सवाई माधोपुर लाईन पर काम प्रारम्भ करने की डिमाण्ड उस क्षेत्र के लोगों ने की है। इससे तीन लोक सभा क्षेत्रों के पिछड़े क्षेत्रों का विकास तेजी से हो पाएगा। ग्वालियर में हरिशंकर पुरम और तानसेन रोड के दो आर.ओ.बी. बन रहे हैं, इनका काम बहुत ही सुस्त है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं कि इस काम में तेजी लाई जानी चाहिए। डबरा में डबरा स्टेशन के पास एक आर.ओ.बी. बनने का प्रस्ताव काफी दिनों से लम्बित है, उसका काम आगे बढ़ाने की आवश्यकता है। ग्वालियर एक महत्वपूर्ण व्यापारिक क्षेत्र है। निजामुद्दीन और मुंबई राजधानी का स्टॉपेज ग्वालियर में हो, इसके लिए मैं विशेष रूप से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं। ग्वालियर से अन्य छोटे-छोटे स्थानों पर भी उसका स्टॉपेज है तो ग्वालियर पर स्टॉपेज

होने में कोई दिक्कत नहीं होनी चाहिए। अयोध्या के लिए ग्वालियर से एक ट्रेन चालू हो, यह भी मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं। यह नई ट्रेन भिण्ड, इटावा, कानपुर, लखनऊ होते हुए अयोध्या पहुंचे। भिण्ड-इटावा रेलवे लाईन जो 600 करोड़ रुपये से बनी है, इससे उसका सार्थक उपयोग हो पाएगा।

ग्वालियर अंचल में मेरी लोक सभा क्षेत्र में कई ऐसे रेलवे अण्डर ब्रिजेज हैं, जहां पर बरसात के दिनों में तो पानी भरता ही है, लेकिन अन्य दिनों में भी वहां पानी इसलिए भर जाता है, क्योंकि उनके पास से नाले जा रहे हैं। इस कारण से वहां पानी हमेशा भरा रहता है। मेरा मानना है कि इसको भी विशेष रूप से एड्रेस किया जाना चाहिए। ग्वालियर से शिवपुरी की जो नैरो गेज थी, उसको कई साल पहले ब्रॉड गेज में कन्वर्ट कर दिया गया था। अब वह रेलवे लाईन बिल्कुल घाटीगाव और मोहना क्षेत्रों के बीच में है। इस कारण वहां पर भी दो-तीन स्थानों पर रेलवे अण्डर ब्रिज बनाने की बहुत आवश्यकता है।

मुझे बताया गया है कि जो वर्तमान स्कीम है, उसके अंतर्गत शायद यह संभव नहीं है, पर इसको विशेष रूप से ध्यान देकर किया जाए। मैं फिर एक बार इस बजट के लिए माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करते हुए, उनको बधाई देता हूं। प्रस्तुत रेल बजट कनेक्टिविटी बढ़ाने के साथ-साथ देश को आगे बढ़ाने में संजीवनी का काम करेगा, इस विश्वास के साथ मैं पुन: अनुदान मांगों का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री गोपाल जी ठाकुर (दरभंगा): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट की अनुदानों की मांग तथा कटौती प्रस्ताव के समर्थन में बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। आदरणीय लोकप्रिय, जनप्रिय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि जिस मिथिला क्षेत्र में आजादी के बाद आज तक विकास के लिए किसी ने सोचा नहीं, आज मिथिला क्षेत्र में रेल के माध्यम से कायाकल्प हो रहा है। निर्मली, भपटियाही में रेल महासेतु, जो 34 वीं ईसवी के भूकम्प में दो भाग मिथिला था, उसको आदरणीय नरेन्द्र भाई मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार में आदरणीय रेल मंत्री श्री पीयूष गोयल जी, आदरणीय सुरेश अंगड़ी जी के नेतृत्व में जो काम हुआ है, अद्वितीय है, 'भूतो न भविष्यति'। इस बजट को तो आम अवाम का समर्थन प्राप्त है। प्रधान मंत्री कहते हैं कि 'सबका साथ, सबका विकास और सबका विश्वास', ऐसा बजट आज तक नहीं आया है।

महोदय, मैं आदरणीय रेल मंत्री जी से मांग करना चाहूंगा कि निरमली-भपटियाही में जो महासेतू का निर्माण किया गया है, उसका शिलान्यास श्रद्धेय अटल बिहारी वापजेयी जी जब प्रधान मंत्री थे, तब हुआ था। दरभंगा में कार्यक्रम रखकर उसका उद्घाटन हमारे प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मंत्री जी से माननीय मंत्री जी करवाएं। उस महारेल सेतू का नामकरण भारत रत्न श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नाम पर हो।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहूंगा कि तेजस ट्रेन, जो जगत जननी सीता जी की धरती पुनौरा धाम है और जनकपुर धाम से जोड़ने की मांग हम अपने रेल मंत्री जी से करना चाहेंगे। हमारे क्षेत्र में साधारण काम नहीं हुआ है। आज तक वहां दोहरीकरण का काम नहीं हुआ था, समस्तीपुर और दरभंगा में दोहरीकरण का काम हमारे माननीय मंत्री जी करवाने जा रहे हैं। यह काम बहुत कम समय में पूरा होगा। बिरोल-हरनगर रेल लाइन का कार्य पूर्ण हुआ है। हमारी सरकार द्वारा दरभंगा-समस्तीपुर डबल लाइन का कार्य पूर्ण किया गया है। दरभंगा-समस्तीपुर विद्युतीकरण का कार्य पूर्ण हो रहा है। दरभंगा-जयनगर विद्युतीकरण का कार्य अंतिम चरण में है। दरभंगा-कटहलबाड़ी गुमटी पर आरओबी का कार्य पूर्ण होने की कगार पर है। दरभंगा स्टेशन को

अपग्रेड किया गया है। दरभंगा-अजमेर नई रेल लाइन की घोषणा हुई है और दरभंगा-सकड़ी-झंझारपुर रेल लाइन का अमान परिवर्तन इस सरकार ने किया है। समस्त मिथिला आपका आभारी रहेगा और इसके लिए हम अपने मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहेंगे।

महोदय, हम एक मांग करना चाहेंगे कि लहरिया सराय में कमिश्नरी हेडक्वार्टर का स्टेशन है। जयनगर से जितनी गाड़िया चलती हैं, वहां उनके ठहराव की व्यवस्था की मांग हम करना चाहेंगे। 15237/38 दरभंगा-अजमेर ट्रेन, जो सप्ताह में एक दिन वाया सीतामढ़ी-नरकटियागंज-रक्सौल-गोरखपुर-मथुरा-आगरा-कोटा होते हुए अजमेर शरीफ तक चलनी थी, जो पूर्व के रेल बजट में घोषित भी है, अविलंब प्रतिदिन चालू करने की व्यवस्था की जाए।

महोदय, हम मांग करना चाहेंगे कि दरभंगा से सहरसा एक नई रेल लाइन की व्यवस्था सरकार करे। हमारे उत्तर बिहार में एक भी राजधानी ट्रेन नहीं चल रही है। डिब्रूगढ़ राजधानी ट्रेन को हमारे यहां से सप्ताह में तीन दिन यदि वाया गोरखपुर करके चलाया जाता है तो हम लोगों को राजधानी ट्रेन मिल जाएगी।

महोदय, हम मांग करना चाहेंगे कि वर्तमान समय सारणी में जयनगर इंटरसिटी कमला गंगा, मिथिलावासियों को राजधानी पटना से जोड़ने का सुलभ साधन है, परंतु इन गाड़ियों का समय से परिचालन नहीं किया जा रहा है। हम मांग करना चाहेंगे कि इसको अविलम्ब चालू किया जाए।

श्री अनिल फिरोजिया (उज्जैन): माननीय सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं अपनी पार्टी का भी बहुत-बहुत आभार व्यक्त करना चाहूंगा, जिन्होंने रेल बजट जैसे महत्वपूर्ण विषय पर मुझे बोलने की अनुमति प्रदान की है। मैं रेल बजट के समर्थन में बोलना चाहूंगा।

महोदय, इस बजट के माध्यम से रेलवे ने बहुत अच्छे कदम उठाए हैं। इस बजट में इंडियन रेलवे ने कई बड़ी-बड़ी सौगातें दी हैं, जिसमें सौर ऊर्जा से बिजली तैयार करने में रेलवे की जमीन का इस्तेमाल किया जा रहा है। साथ ही देश में तेजस जैसी 150 ट्रैन्स चलायी जा रही हैं। तेजस ट्रैन को देश के प्रमुख पर्यटन स्थलों से जोड़ा जाएगा। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि महाकाल की नगरी उज्जैन मेरा क्षेत्र है और इसको तेजस ट्रैन के माध्यम से धार्मिक पर्यटन के रूप में जोड़ने की कृपा करेंगे।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं कि भारतीय रेल साफ, सुरक्षित और समयबद्ध रेलयात्रा हो सकी है। आदर्श किराया कानून बनाया जाएगा और रेलवे में पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप का इस्तेमाल किया जाएगा।

सभापति महोदय, मैं सर्वप्रथम प्रधान मंत्री मोदी जी एवं माननीय रेल मंत्री पीयूष गोयल जी का दिल से आभार और अभिनंदन करना चाहता हूं। वे जो कहते हैं, वह करते हैं, मोदी हैं, तो मुमकिन है। मेरे क्षेत्र की मांग उज्जैन से वाराणसी के लिए एक ट्रेन की थी, जिसका नाम महाकालेश्वर एक्सप्रेस किया जाना था। यह इंदौर-ओंकारेश्वर, उज्जैन-महाकालेश्वर एवं काशी विश्वनाथ तीन ज्योर्तिलिंगों को जोड़ने का काम है। माननीय मंत्री जी की वह घोषणा थी, उसे पूरा कर दिया गया है। मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा, क्योंकि उन्होंने कहा था कि यह ट्रेन शिवरात्रि के दिन उज्जैन से प्रारंभ होगी। उन्होंने हमको एक बहुत बड़ी सौगात दी है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा। उन्होंने हमारे उज्जैन को रेलवे ट्रेनिंग प्रशिक्षण की एक सौगात दी

है, जिसमें उत्तर पश्चिम रेलवे के अधिकारियों एवं कर्मचारियों को ट्रेनिंग देने के लिए एक प्रशिक्षण केन्द्र बनया जा रहा है। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय, मेरी जो मांगें हैं, उज्जैन-फतेहाबाद रेलवे लाइन का दोहरीकरण एवं उज्जैन-देवास के लिए अतिशीघ्र शुरू होने वाली है। उज्जैन से बाईपास होकर जो ट्रेनें जा रही हैं, वे हमको वापस दी जाएं। वर्ष 2020 में मोदी सरकार ने भारतीय रेलवे के बुनियादी ढांचे में सुधार के लिए कई उपाए किए हैं। इसके साथ ही मैं अपने क्षेत्र की कुछ मांगें आपके सामने रख रहा हूं। उज्जैन-आगर और झालावाड़ के लिए नई रेल लाइन की मांग वर्षों से की जा रही है, जिसका सर्वे भी हो चुका है। इस परियोजना की स्वीकृति देने का कष्ट करें।

महोदय, बीना से नागदा तक चलने वाली ट्रेन को रतलाम तक चलाया जाए। इंदौर से पुरी तक चलने वाली ट्रेन को वाया उज्जैन होते हुए चलाया जाए। अजमेर से रामेश्वरम तक चलने वाली ट्रेन को भी वाया उज्जैन होते हुए चलाया जाए। इंदौर से हावड़ा तक चलने वाली ट्रेन को सप्ताह में प्रत्येक दिन चलाया जाए, जो कि सिर्फ एक दिन चल रही है। वीरभूमि एक्सप्रेस को पूर्व में समयानुसार चलाया जाए, यह वाया नागदा-खाचरोट और रतलाम होते हुए जाएगी।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय पीयूष गोयल जी और माननीय प्रधान मंत्री जी को एक बार पुनः आभार और धन्यवाद प्रस्तुत करता हूं।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, I am not going to make a lengthy speech. I would like to make some important points related to my Parliamentary Constituency.

There are five halt stations in my Parliamentary Constituency which are: Kuri, Ezhukone, Munroe Island, Cheriyanad and Takazhi. Halt station is a very old concept in the Indian Railways. The country has developed now and so have the railway stations. However, these halt stations continue to be halt stations. There is no permanent staff there and there is no development there. Halt stations are totally neglected. Hon. Railway Minister is introducing many reforms in the Railway Ministry. I urge upon the Government to take up this issue and convert these halt stations into crossing stations. If that is done, the passengers at these places will get the maximum benefit from the railway service.

Whenever work of doubling is taken up or whenever new line construction work is taken up, the railway officials fail to take the concerns of local people on board. When the track doubling work happens, the local people do face a lot of problems. They need to be provided an alternative road or path, they need to be provided an under passage, etc. The railway officials who are in charge of the construction work, the construction engineers are neglecting the problems faced by the local people. They are not providing alternative roads, paths, underpasses, etc. This is a very big problem being faced by people everywhere. Not only in my Constituency, people in all Constituencies are facing a lot of problems whenever the doubling work is

going on. When the local people approach the railway officials with their concerns, the railway officials do not behave properly with them. This has to be taken care of by the hon. Railway Minister.

23.49 hrs (Hon. Speaker *in the Chair*)

Sir, there is an island in my Constituency called the Munroe Island which is a tourist place. There is a halt station as well. Hundreds of tourists reach there every day.

But in that halt station people are not getting UTS tickets. People are still getting paper tickets. Tourists are coming there but they are not getting UTS tickets to their destinations. This halt station in Munroe Island has no Foot Over Bridge, there is no UTS ticket facility, there is no extension of platform, and there is no construction of the platform shelter. This is the condition of the halt station in Munroe Island, which is a very beautiful station in Kerala. This station is being totally neglected by the Railways.

The Chengannur Railway Station is the nearest station to reach Sabarimala for Ayyappa devotees. For the last 10-15 years, I am continuously requesting the Ministry of Railways, Government of India to upgrade this station to the world-class level. Every year, three crore Ayyappa devotees come to this railway station from various parts of the country to reach Sabarimala. But unfortunately, the Chengannur Railway Station development is very poor and pilgrims are facing a lot of problems. There is no parking, there is no shelter, there is no Rail Yatri Niwas, there is no restaurant, there is

no FOB. The Railways is earning crores and crores of rupees from the Chengannur Railway Station but there is not much development.

Just now, my colleague, Adv. Dean Kuriakose has mentioned Sabari Rail Line. When Vajpayee Ji was the Prime Minister of India, he had taken an initiative for rail connectivity to Sabarimala in 1998-99, I was a Member of Parliament during that time. Vajpayee Ji took an initiative for rail connectivity to Sabarimala. Angamaly-Sabari railway line was declared by the then Vajpayee Ji's Government. It was decided that the full expenditure will be met by Railways. There was no condition imposed on the State Government. The entire money was to be given by the Railways. Railway was supposed to spend the entire money. Now, you are changing your attitude. You are changing your stand.

THE MINISTER OF RAILWAYS AND MINISTER OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI PIYUSH GOYAL): We have not changed our attitude or stand. This was the policy decision of the UPA Government before Prime Minister Modi's Government came in that all further projects should be on the basis of land being given by the State Government and on 50:50 sharing. If you want, I can take out the records of 2012 or 2013 when this decision was taken and put it before the House.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, UPA Government decided that whenever a new project will be taken up, there will be 50:50 sharing between the State and the Centre. But this project was declared in 1999 during Vajpayee Ji's Government. I respect Vajpayee Ji. You also respect him. Everybody respects

him. Sabari rail is a great memory of Vajpayee Ji because during his tenure he took the initiative and he gave directions to the Railway Ministry to give rail connectivity to Sabarimala. If you all respect Vajpayee Ji, I am requesting you…(*Interruptions*) I fully respect Vajpayee Ji. During his tenure, I was a Member of Parliament. So, I know that story. …(*Interruptions*)

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, MINISTER OF COAL AND MINISTER OF MINES (SHRI PRALHAD JOSHI): You have given respect to Vajpayee Ji, but Bharat Ratna was not given to him during your time.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, Sabari rail project is a dream project not only of Sabari pilgrims but of the entire country. You are giving a lot of priority to temples and other worship places, why are you neglecting Sabarimala? Why are you ignoring? Why are you asking such a small amount from the State Government? You have to do it and take credit. You have to take credit that you have completed Sabarimala project. Why do you need to depend on the State Government? It is not necessary. You have to take full responsibility.

There is a track doubling work going on the route from Kayamakulam to Ernakulum via Alappuzha and Kottayam. There is a stagnation on that line because of the traffic congestion caused by this track doubling work. New trains are not introduced on Thiruvananthapuram-Ernakulum section because of the congestion. Whenever we approach railway authorities for new trains, they say there is total congestion on that route and they can consider running new trains only after the track doubling work is over. So, I would request the hon. Minister for early completion of track doubling work on this route.

We have a Rajdhani Express which runs from Hazrat Nizamuddin station to Thiruvananthapuram via Konkan. Konkan is a coastal place. But the majority of people of Kerala who are working in Northern India and Central India prefer the route of the Kerala Express, that is New Delhi-Agra-Mathura-Bhopal- Nagpur-Vijayawada-Kerala. I would request the hon. Minister to introduce one more Rajdhani Express on this route.

There is demand for another train from Chengannur to Tirupati which is pending before the Railways. We also demand for running a train on Coimbatore-Kollam-Ernakulum route and another train from Ernakulum to Velankanni.

With these words, I would like to conclude. But when the hon. Minister gives his reply, he has to declare the Sabarimala rail project. If we respect Shri Atal Bihari Vajpayee ji, this project should be completed by the Ministry of Railways. It will be a landmark for the Ministry of Railways.

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही शुक्रवार, दिनांक 13 मार्च, 2020 को 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

23.58 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, March 13, 2020/Phalguna 23, 1941(Saka)