

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. M.V. RAJEEV GOWDA): The Business of the House is decided in cooperation with the leaders and the Leader of the House. So, as far as I am concerned, this can proceed, we just need to ensure that the speakers are ready to speak.

SHRI JAIRAM RAMESH: Sir, then, you should have announced this at 11 a.m.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. M.V. RAJEEV GOWDA): The next speaker is Prof. Manoj Kumar Jha.

श्री थावरचन्द गहलोत: जयराम जी, आनन्द शर्मा जी ने सहमति दी है। क्या आप इससे असहमति व्यक्त कर रहे हैं? ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. एम. वी. राजीव गौड़ा): मनोज झा जी, आप शुरू कीजिए। ...(व्यवधान)...

DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF RAILWAYS

PROF. MANOJ KUMAR JHA (BIHAR): Sir, even the mike has gone for lunch. मैं कल से इस रेल मिनिसट्री पर चर्चा के लिए बैठा हुआ हूँ, सबको सुना है और कमोबेश मैंने उपस्थिति की संख्या यही देखी है। अगर मंत्रालयों की चर्चा जैसे गम्भीर विषय पर यह उपस्थिति है, तो यह सूचकांक है, सूचकांक में सदन की प्रतिबद्धता है। Sir, can I expect the House to be in order with whatever few Members we have? सर, अभी तो कोरम भी नहीं है। ...(व्यवधान) ...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. M.V. RAJEEV GOWDA): Hon. Members, please be on your seats. We have a request from the Member to ensure order in the House.

श्री संजय सिंह: सर, हाउस का कोरम देख लीजिए। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. एम. वी. राजीव गौड़ा): देखेंगे। Please continue your speech. ...(Interruptions)...

श्री संजय सिंह: सर, कोरम तो देख लीजिए, हाउस का कोरम पूरा है या नहीं। ...(व्यवधान)...

PROF. MANOJ KUMAR JHA: Sir, I want my time to be revised in view of the conversation that we had in between. मैं कल से बैठा हुआ हूँ और एक चीज़ जो मैं आपके माध्यम से सदस्यों को कहना चाहता हूँ कि रेलवे पर चर्चा के दौरान— माननीय मंत्री जी, न जाने क्यों मुझे लग रहा है कि हम रेलवे की विदाई का समारोह मना रहे हैं। It is a farewell to the Indian Railways. It seems to me, and I will come to it point by point.

सर, बचपन से ही रेल को लेकर हम लोगों की चिंताएँ थीं, हमने तो पाकीज़ा में रेल देखी, फिर शोले में रेल देखी, तो रेल का प्रतीक हमारे लिए बहुत महत्वपूर्ण रहा है। बस, इतनी इल्तिजा से शुरुआत करूँगा कि शायद प्राइवेट मेम्बर्स बिल में अगर कोई बात आती, तो बात बनती, लेकिन जिस तरह के संकेत मिल रहे हैं, वह संकेत उचित नहीं प्रतीत हो रहे हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी को याद दिलाना चाहूँगा कि 1998 में एक कमेटी आई थी, उस कमेटी ने कहा था, Railway seems to have a split personality. It negotiates between social obligation as well as revenue generation. Sir, I also belong to a political party whose leader was Railway Minister from 2004 to 2009, and during the tenure of that Railway Minister, I think, the Railways did a wonderful job. The Government subsequently wanted to bring a White Paper which we have not seen so far. So, that goes to vindicate the position he held. Sir, I wish to bring some important points to the notice of the hon. Railway Minister. Sir, maintenance work of crores of regular civil engineering works are not getting audited. Money is spent at whims and fancies without proper checks and balances. Huge surge has been there in the last three, four years in the name of cleanliness.

सर, यूँ है कि गाँधी जी के चश्मे को पहनना तो लोगों को गवारा नहीं किया, लेकिन गाँधी जी को चश्मे में महदूद कर दिया, स्वच्छ भारत अभियान के नाम पर there has been a phenomenal increase. I think, it is one thousand times increase in terms of on board housing staff. However, that has not, in fact, diminished the number of complaints. So, that shows that somewhere, there is a loophole; somewhere, there is a leakage of crores of rupees that has to be addressed immediately, Sir. Contractors' dues are not getting released citing unavailability of funds during February and March, and precisely, we are in the month of March. Large amount of pending dues of private parties are written off. I would want the hon. Minister's attention, Sir. It is a serious thing. Do we have any meaning of discussion? If not, then, it is a ritual, and I don't wish to be a part of a ritual. Sir, I was citing some of the important concerns. Large amount of pending dues of private parties are written off during every year. There is non-traceability of private parties, leading to a huge loss to the Exchequer. Sir, the Railways is in a financial mess. Even, the hon. Minister would agree. There are three kinds of cost. One is staff cost, second is fuel cost, and third is fixed asset cost for asset maintenance, what you say, and rolling stock cost. Sir, regarding the fuel cost, I have raised this issue in this House earlier also, hundred per cent electrification and making it a top priority, smacks of certain decisions, which are not in the public domain; certain processes which are not in the public domain. Sir, if that was the case, why was a diesel locomotive shed of a foreign company, General Electricals, opened at Roza? There was no need as there

[Prof. Manoj Kumar Jha]

is no diesel loss in the country. Then, there is a fixed cost. Fixed cost is also superficial upgradation. ...*(Time-bell rings)*... Sir, I will just take one or two minutes. You must appreciate that I lost my rhythm in the process. Then is the question of rolling cost. The plan is to give more and more trains to IRCTC, and IRCTC is a kind of corridor through which privatisation of the Railways is taking place and trains are being given to private parties.

I will take one minute only, not more than that. Sir, then, there is the merger of services. I had raised this issue earlier also, and I am saying this, the Government must clarify why IRMS is being brought when all Committees, except Prakash Tandon Committee, have recommended against it. Even Debroy Committee had recommended that merging of all services in single service is not practical and feasible. Sir, performance in freight transportation is dismal. Then, there is Kisan Rail. How are you going to decide about the routes? You are again going to PPP model. I don't know; one day, probably, the Government shall be run in the PPP model. I wish to draw your attention to certain stranded projects. My home town is Saharsa. I was a child when an overbridge was planned to be inaugurated. I am more than 50 years old and that overbridge is not complete. Sir, that tells you the story about.*(Time-bell rings)*... Finally, I would request the hon. Minister to look into that. सर, देशी-स्वदेशी की बहुत चर्चा होती है। आप भी एक जमाने में बोला करते थे, हालांकि अब आपकी ही प्राथमिकताएं बदल गई हैं। फिर भी मैं कहना चाहूंगा कि मिट्टी के बर्तनों का इस्तेमाल खाद्य सामग्रियों के लिए शुरू कीजिए। अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि आप रेलवे को ऐसे भी देखिए कि यह national integration है। यह सिर्फ एक profit making enterprise नहीं है। कश्मीर से कन्याकुमारी तक... मैं दोनों रेल मंत्रियों से आग्रह करूंगा कि रेल का हाल देखना है, तो रेल में खुद चलना शुरू कीजिए। छोटी यात्रा पर नहीं बल्कि लंबी रेल यात्रा पर निकलिए, ताकि कोई पहचान न पाए कि ये माननीय पीयूष गोयल जी हैं या माननीय अंगादि सुरेश चन्नाबासप्पा जी हैं। मुरैठा बाँधकर, दाढ़ी बढ़ाकर घूमिए, तो पता चलेगा कि रेल की आज की अवस्थिति क्या है? इसके साथ मैं कहना चाहता हूँ कि मुझे लग रहा है कि यह समारोह रेल के farewell समारोह की तरह है। मुझे विश्वास है कि ऐसा नहीं होगा। जय हिन्द।

श्री वीर सिंह (उत्तर प्रदेश): महोदय, भारतीय रेल सेवा 68,000 किलोमीटर रेलमार्ग के साथ विश्व में तीसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है। वर्ष 2018-19 के दौरान यह 120 करोड़ टन माल ढुलाई और 840 करोड़ यात्रियों के साथ विश्व में सर्वाधिक यात्रियों को लाने, ले जाने वाली रेलवे रही है। साथ ही, माल ढुलाई का चौथा सबसे बड़ा साधन रही है। बजट 2020-21 में रेलवे को 70,000

करोड़ रुपए की बजटीय सहायता आवंटित की गई है तथा वर्ष के दौरान रेलवे के लिए कुल 1.60 लाख करोड़ रुपए के पूंजीगत व्यय का प्रावधान किया गया है, जो कि चालू वित्त वर्ष की तुलना में मात्र तीन फीसदी अधिक है। जबकि वित्त वर्ष 2019-20 में पूंजीगत व्यय के लिए 1.56 लाख रुपए निर्धारित किए गए थे, जो कि 2018-19 के मुकाबले 17.2 फीसदी अधिक थे। वहीं 2020-21 में यात्री किरायों, माल भाड़े, अन्य तरीकों और रेलवे भर्ती बोर्ड की आय में कुल मिलाकर 9.5 फीसदी वृद्धि का लक्ष्य तय किया गया है और 12,000 करोड़ रुपए नई रेलवे लाइनों, 700 करोड़ रुपए दोहरीकरण, 5,787 करोड़ रुपए रेल के डिब्बे एवं इंजन और 1,650 करोड़ रुपए सिग्नल और दूरसंचार के लिए आवंटित किए गए हैं। साथ ही, इस वर्ष रेल यात्रियों की सुविधाओं को बढ़ाने के लिए 2,726 करोड़ रुपए की राशि प्रदान की गई है। बजट में 126.5 करोड़ माल ढुलाई का लक्ष्य रखा गया है, जो वित्त वर्ष के पुनरीक्षित बजट अनुमान से 4.2 करोड़ टन अर्थात् 3.4 फीसद अधिक है। वर्ष 2020-21 में यात्री किराये से 61,000 करोड़ रुपए और माल ढुलाई से 1,47,000 करोड़ रुपए राजस्व प्राप्ति का अनुमान है। इस प्रकार परिचालन से रेलवे की कुल आय 2,25,613 करोड़ रुपए होने का अनुमान है, जो वर्ष 2019-20 की आय से 9.6 फीसदी अधिक है।

महोदय, मैं बताना चाहूँगा कि आज रेलवे के अंदर कर्मचारियों की संख्या कम होती चली जा रही है और आरक्षित पद भी बहुत कम होते चले जा रहे हैं। यह प्राइवेटाइकरण की वजह से हो रहा है, निजीकरण की वजह से हो रहा है। पूर्व में रेल विभाग में 22.5 लाख रेलवे कर्मचारी थे और आज घटकर 13.5 लाख रेलवे कर्मचारी रह गए हैं। आज रेलवे में कोई नई भर्ती नहीं हो रही है। 2.8 लाख रिक्त पद पड़े हुए हैं, उनको भरा नहीं जा रहा है और जब उनको नहीं भरा जा रहा है ...**(समय की घंटी)**... महोदय, मैं एक मिनट और लूँगा। उनको भरा नहीं जा रहा है, तो मेरा निवेदन है कि जैसे आपने 150 तेजस ट्रेनों को पी.पी.पी. मॉडल के हिसाब से चलाने का निर्णय लिया है और 7 रेलवे विभागों को निजीकरण में दे दिया है, तो निजीकरण में जाने से रेलवे विभाग में एस.सी./एस.टी. का रिजर्वेशन समाप्त हो गया। एक तरफ तो आप "सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास" की बात करते हैं और दूसरी तरफ इस देश के अनुसूचित जाति और जनजाति के लोगों को बहुत बड़ा नुकसान पहुँचा रहे हैं, क्योंकि आप रेलवे से उनकी सरकारी नौकरियों को समाप्त कर रहे हैं। मेरा निवेदन है कि आप रेलवे विभाग में सरकारी कर्मचारियों में एस.सी.-एस.टी. का कोटा पूरा कीजिए। मैं माननीय मंत्री जी से माँग करूँगा कि वे अपने स्पष्टीकरण में बताएँ कि पूरे देश में एस.सी.-एस.टी. की कितनी सरकारी वेकेंसीज़ हैं और उन्हें आप कब तक भरेंगे?

दूसरा, रेलवे की आय बढ़ाने के लिए मेरे कुछ सुझाव हैं। भारत में कुल 7,500 रेलवे स्टेशंस हैं। जिस प्रकार, एयरपोर्ट पर मार्केट और फूड प्लाजा बना होता है, उसी प्रकार हमारे देश के 7,500 रेलवे स्टेशनों पर आप मार्केट बनाइए, ताकि रेल यात्री ट्रेन से उतरे और वहाँ से वह

[श्री वीर सिंह]

अपनी रोज़मर्रा के सामान खरीदें। इससे रेलवे की आय भी बढ़ेगी और लोगों को भी परेशानी नहीं होगी, क्योंकि वे वही से सामान खरीद लेंगे। ...**(समय की घंटी)**...

अंत में, मेरी कुछ माँगें हैं, जिनकी बहुत समय से माँग चली आ रही है। मेरी माँग है कि गजरौला से सम्भल तक नई रेल लाइन बनाई जाए। अगर आपने गजरौला से सम्भल को जोड़ दिया, तो फिर सम्भल से चंदौसी एक लाइन है और वह लाइन चंदौसी से बरेली होते हुए लखनऊ को कवर करती है। मैं अपनी यह माँग इसी सदन में 10-12 बार रख चुका हूँ और लोक सभा में भी बहुत सारे सांसदों ने मुरादाबाद के संबंध में यह माँग रखी है। मेरा निवेदन है कि गजरौला से सम्भल को नई रेल लाइन से जोड़ा जाए। ...**(समय की घंटी)**...

दूसरा, सोनकपुर फ्लाई ओवर का निर्माण कार्य मुरादाबाद में काफी चल रहा है। उसमें दोनों साइडों का काम पूरा हो गया है, लेकिन रेलवे का काम पूरा नहीं हो पा रहा है, इसलिए मेरा अनुरोध है कि उसको शीघ्र पूरा किया जाए। ...**(समय की घंटी)**... इसके साथ-साथ, दिल्ली-गाज़ियाबाद के दैनिक यात्रियों की सुविधा हेतु एक नई ईएमयू ट्रेन चलाई जाए एवं शिवगंगा एक्सप्रेस ट्रेन का गाज़ियाबाद में ठहराव किया जाए। ...**(समय की घंटी)**...

तीसरा, उत्तर प्रदेश के जितने भी रेलवे स्टेशंस हैं, उनकी खस्ता हालत है, जबकि उत्तर प्रदेश सबसे ज्यादा सांसद देता है। आपकी सरकार में भी, आपकी पार्टी में भी लोक सभा में सबसे ज्यादा सांसद उत्तर प्रदेश से आए हैं, किन्तु रेलवे विभाग और रेल मंत्रालय उत्तर प्रदेश की हमेशा से उपेक्षा करता रहा है। ...**(समय की घंटी)**... चूंकि सार ट्रेनें उत्तर प्रदेश से होकर गुजरती हैं, इसलिए वहाँ स्थिति थोड़ी ठीक है, नहीं तो वहाँ अधिकतर स्टेशनों की हालत खस्ता है। ...**(व्यवधान)**... मुरादाबाद का रेलवे स्टेशन बहुत बुरी हालत में है। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. एम. वी. राजीव गौडा): बैश्य जी, आप शुरू कीजिए। ...**(व्यवधान)**...

श्री वीर सिंह: इसलिए मेरा निवेदन है कि उन स्टेशनों की हालत सुधारी जाए, धन्यवाद। ...**(व्यवधान)**...

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA (Assam): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for allowing me to speak on the working of the Ministry of Railways. I am coming from the North-Eastern Region of our country. I am standing here to compliment the hon. Railway Minister under the leadership of hon. Prime Minister, Narendra Modi ji. Now, Railway connectivity has in entire the North-Eastern Region. North-Eastern Region consists of Assam, Meghalaya, Mizoram, Arunachal Pradesh, Manipur and Tripura. This Government has decided to connect the Railways with all the Capitals of the North-Eastern Region and accordingly, with Railway connectivity, we have now entered the North-Eastern Region. There are seven States and all the seven States now have

Railway connectivity. I would like to request the hon. Minister to kindly have a separate Railway zone in Guwahati for the North-Eastern Region. This is a long standing demand of the people of the North-Eastern Region. Although the Railway connectivity is dear in the North-Eastern Region, still today, most parts of North-Eastern Region are deprived of double-track rail line. We are also deprived of electrification.

I would like to request the Government of India, especially the hon. Minister, to look into the issue. There is a need for electrification and doubling of the line between Bongaigaon and Guwahati. I would like to request the hon. Railway Minister for doubling the line between Guwahati and Dibrugarh, Lumding to Badarpur, Rangapara to Murkongselek.

Sir, one more request I wish to make to the hon. Railway Minister is this. Without doubling of this track, railway transportation cannot be done properly. This is also very important.

Coming back to electrification, I wish to submit that there is lack of electrification of tracks in the North-Eastern Region. I would like to request the hon. Minister to look into it. Electrification of railway track should enter the North-Eastern Region.

There are some railway hospitals; one is in Lumding, another one is in Maligaon, Guwahati, and the third one is in Rangapara. So, I would like to request the hon. Railway Minister to expand these hospitals immediately in the interest of the people of those regions. ...(*Time-bell rings*)...

Sir, unemployment is one of the major problems not only in the North-Eastern region, but it is a problem in the entire India. There are more than 10,000 Class IV posts lying vacant in the North Frontier Railway. I would like to request the hon. Railway Minister to kindly fill up those posts with the people from the North-Eastern Region. It will send a good message to the North-Eastern Region and it will also be helpful for the national integrity of our country. ...(*Time-bell rings*)...

Sir, I would like to say one more thing. There is no rail connectivity to Mangaldoi which is one of the very prominent cities of the North-Eastern Region. I request the hon. Minister to start railway connectivity to Mangaldoi, because you require just to construct only 30 kms. or 35 kms. There are two ways — you can connect Mangaldoi from Tangla, it will be 35 kms. and if you connect it from Rangia or Bahatasali it will

[Shri Birendra Prasad Baishya]

take 30 kms. If this is constructed, then, we will have rail connectivity to Mangaldoi.
...(Time-bell rings)...

Sir, Assam is one North-Eastern Region...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. M.V. RAJEEV GOWDA): Thank you, Mr. Baishya.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Sir, I will take only one minute. I thank you for giving me this opportunity. I would like to again request the hon. Minister that since you have given railway connectivity to the North-Eastern Region, this is a welcome move. So, looking at this region, kindly have a separate Railway Zone for the North-Eastern Region at Guwahati. Sir, during the last several years, we have been demanding, the people of Assam are demanding, for a rail coach factory in Assam. I would like to request the hon. Minister to have a rail coach factory at Bongaigaon in Assam immediately. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. M.V. RAJEEV GOWDA): Since we rescheduled the proceedings of the House, some of the speakers in the order have come up for some change. I have a request from Shri K. K. Ragesh. He has a Committee meeting and he would like to speak out of turn. Do I have the consent of the House to permit Shri K. K. Ragesh to speak now?

SOME HON. MEMBERS: Yes, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. M.V. RAJEEV GOWDA): Okay. Shri K. K. Ragesh.

SHRI K. K. RAGESH (Kerala): Hon. Vice-Chairman, Sir, the Indian Railways symbolizes the unity and integrity of our country. It carries millions of ordinary people till today, irrespective of your dubious efforts to increase passenger fare through backdoor, like increasing cancellation charges, etc. It also plays a vital role in uniting the people and also in saving the ordinary people of our country. Sir, there is an urgent need for modernisation and updation of rail network in our country. The Government should take up this responsibility on its shoulders. But, unfortunately, yes, we still have the age-old signapling system, old coaches, station, etc. So far as the coaches are concerned, the State of Kerala has become a dumping ground where old coaches are being used. You are sending all the old coaches to Kerala. I am referring to that issue. Yes, of course, there is a need for modernising the entire railway network in our country. That is very important. But, at the same time, rather than taking that

responsibility on their shoulders, the Government is simply finding a short-cut to privatise the entire railway network in our country. Here, one hon. Member, quoting the Prime Minister, was saying that railways are the engine of our economic growth. But, unfortunately, you are selling out the same engine to the private players. It is quite unfortunate. About 150 passenger trains have been decided to be sold out. The report says that even our Rajdhani trains, Shatabdi trains — all these are going to be sold out. I am talking on the basis of the reports. Trains to premier routes and metros are also going to be privatised. What would be the outcome? First of all, the entire reservation, which is being provided in the public sector, is going to be sabotaged. That would be the first outcome of privatisation.

Secondly, what will be the effect of total privatisation of the railway system, through your creeping privatisation? You are doing a creeping kind of privatisation. Whatever concessions are being given to various groups of our society are also going to be sabotaged. There are concessions given to senior citizens, handicapped, students, youth, women, etc. All are going to be sabotaged. What about the fare regulation? We don't know what will happen. It is said that dynamic fare has been implemented. There is no I regulation on fares. The decision of the Government to privatise the railway network is against the national interest and also against the poor. It is an anti-poor step. So, I am requesting the hon. Minister to draw some lessons at least from the privatisation of British Railways. Now, they are also thinking of deprivatisation and re-nationalisation of British Railways. If we look at the world around, the best rail networks are State-owned rail networks. So, you have to think of it. I am requesting you to not to sell out the prestigious railway network of our country. So far as the State of Kerala is concerned, I don't know why the hon. Minister is always discriminating against the State of Kerala. I am asking the Minister whether they have provided one single train to the State of Kerala in the last six years. Please tell us. We don't have a single train with first-class facilities. I am appealing on behalf of all the hon. Members. In Kerala, there is not a single train with first class facilities. We have been demanding for making Rajdhani as a daily train but that is not implemented. There is no Shatabdi train for Kerala. The Mysore-Thalassery railway line is a long-pending demand. Still, that has not been considered. The third line for the State of Kerala, especially from Mangaluru to Shoranur, is also not considered. Then, MEMU service is also not considered. I do not know how many memorandums we have submitted to the hon. Minister. I don't know how many times the hon. Chief Minister has met the hon. Minister, but, unfortunately, none of

[Shri K. K. Ragesh]

those requests have been considered. So, I am requesting the hon. Minister not to discriminate against the State of Kerala, and also to kindly withdraw their decision to privatise the railway network of our country. Thank you very much, Sir.

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Sir, the Railways are really the nerve system of the whole country. It connects India like anything and minus Railway, India cannot be called as India of today. This is a vast country — South-North-East-West. It is a very vast country, and this country is absolutely united mainly because of the Railways.

Sir, in 1845, just as Railways were started, Karl Marx wrote about the Indian Railways because the Railways were brought by the British not for India's progress. They wanted their commodities to be transported easily at lesser costs. That is why they started the Railways. Knowing about the Railway's introduction, Marx wrote that while starting the Railways in India, the Britishers are becoming the 'unconscious tool' in the hands of history. Sir, why 'unconscious tool'? It is because that tool helped Indians to travel all along, to know each other and communicate with each other. The idea of freedom, the idea of the struggle was also transferred from place to place. In that way, it became the unconscious tool in the hands of history, and that unconscious tool, later in the Independent India, became a conscious tool in the Indian system that it gave the maximum number of employment to the Indian youths. The second biggest Railway network in the whole world is the Indian Railways. It is providing the maximum number of jobs to the Indian youths and now we know that the Railways are not doing that job. It has completely forgotten the social aspects of the Railways. The social commitment of the Railways is being forgotten. Sir, around three lakh vacancies are there in the Railways today which are unfilled. Sir, this Government came to power with a promise of providing two crore employment per year. Seeing that, the Railways are not giving a single employment to any youth in a year. That is why three lakh vacancies are kept as unfilled. I request the Minister, while he replies, to please tell us the exact number of vacancies available in Indian Railways and also tell this House the efforts made on the part of the Government to fill the vacancies there. Otherwise, these promises alone cannot help us. Sir, we remember one old story. ...(*Time-bell rings*)... Please, Sir.

Sir, in the Bible, there is a saying, 'a big crowd in its frenzy shouted to crucify the Christ and to let free Barabbas.' In Bible, you can read that part. Now, the Government

is shouting, 'crucify the public sector, crucify it, kill it, stone it and then draw the red carpet for the private sector.' In Railways, the BJP Government, the Government which always talks about *Swedeshi Mantra*, that Government is now trying to sell all the PSUs to the private sectors. Sir, we can see, the Railways are a target for them. ...(*Time-bell rings*)... Railways are for sale and now rail lines are for the private sector, trains are for the private sector and certain trains are only for them. That means, in some of the trains, the common man is not allowed even to enter because he couldn't afford it. I request the BJP Government to clarify, for whom do you stand? Do you stand for the Indians? Do you stand for the Indian poor or do you stand for the rich of the country? What you are doing to Railways compels us to believe that this is a Government of the rich, by the rich and for the rich. ...(*Time-bell rings*)...

Sir, one more point. Sir, my State of Kerala is the place where the people travel in the Railways only after payment, only with tickets. There is nobody in Kerala who travels without ticket, and that is a State which is often being neglected in a cruel way. Sir, no new trains are there; no new bogies are there. I request the Government to send somebody from the Railway Department to come and travel in the rail bogies of the Kerala State. Nobody can travel there. They are so ugly, so old. Even the compartments are not fit for a human being to travel.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. M.V. RAJEEV GOWDA): Thank you. Shri Vijayasai Reddy.

SHRI BINOY VISWAM: I request the Government to urgently do that. All the old bogies need to be replaced by the new bogies.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. M.V. RAJEEV GOWDA): Shri Vijayasai Reddy, please.

SHRI V. VIJAYASAI REDDY (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I wish to draw the attention of the hon. Railway Minister to a few issues here. In the debate, I would be focussing more on the finances.

Sir, the Comptroller and Auditor General has observed that the Railways has recorded an operating ratio of 98.44 per cent and higher the percentage, greater the disadvantage; it indicates the worst case scenario. It has been worse in the last ten years. Since 2016-17, Railways' revenue surplus has been falling. Revenue surplus has

[Shri V. Vijayasai Reddy]

come down from ₹ 4,900 crores in 2016-17 to ₹ 1,000 crore this year, which is very alarming. Priority should be given to the augmentation of internal resources so that the dependence on gross and extra budgetary resources is contained. Another point I wish to make under the head 'finances' is, instead of issuing passes and providing fare reliefs, the national transporter can think of something on the lines of Direct Benefit Transfer, like the Government is providing in the case of LPG, so that the concession is actually enjoyed by the beneficiaries.

Sir, talking about fatalities and accidents, I should congratulate the hon. Railway Minister under whose leadership the Indian Railways have recorded a steady decrease in railway accidents. The number of accidents has decreased from 118 in 2013-14 to 104 in 2016-17 and 73 in 2017-18. There is a steady decrease under his leadership, which is really appreciable. Talking about cleanliness, cleanliness has significantly improved over a period of time. On this count, the hon. Railway Minister should be congratulated. I commend the Railway Minister, Shri Piyush Goyal, for having enabled huge changes in the area. This has changed the negative perception about Indian Railways. I remember he had even tweeted about the Guntakkal Railway Station.

Sir, talking about fruit trains, last month we saw a refrigerated fruit train containing 900 tonnes of banana for transport and export to the West Asian countries from Anantpur district of Andhra Pradesh. We need more such trains. I would request the hon. Minister to look into this issue for better trade. *Kisan Rail*, as the Finance Minister has said, would be set up on PPP mode. This should also be looked into. The movement of bananas for export is fetching about ₹ 25 lakh per rake to the Railways. Therefore, it is a win-win situation, both for the farmers and also the Railways. This has to be considered positively by the hon. Minister.

Sir, I would make just two more points. The South Coastal Railways has been announced in the month of February, 2014 as per the Andhra Pradesh Reorganization Act. This decision has yet to light to see the light of the day. I would request the hon. Minister to expedite this process and set up the headquarters of the South Coastal Railways at Visakhapatnam. Andhra Pradesh needs more connectivity and the following trains need to be run in Andhra Pradesh. The Waltair Division sent a report to the Railway Ministry in December last year citing various requirements. There is a long-pending proposal to introduce a train from Visakhapatnam to Varanasi and Allahabad. Though it has been announced, it has not been implemented yet.

Scores of passengers regularly travel between Visakhapatnam and Bengaluru, particularly IT professionals. There is a need to fulfill this demand also. I would request the hon. Minister to introduce a train between Visakhapatnam and Bengaluru.

Railways need to address the demands and issues. This would help in generating more revenue. I would request the hon. Minister to kindly look at all the issues and do the needful.

श्री संजय सिंह (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली): मान्यवर, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण चर्चा में अपनी बात कहने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। रेलवे का अपना एक गौरवमयी इतिहास रहा है और अगर हम याद करें कि जब देश में कहीं भी कोई आपदा की स्थिति आती है, तो रेलवे सबसे आगे आती है। किसी क्षेत्र में कोई हिंसा की स्थिति आती है, देश की सीमा पर युद्ध की स्थिति आती है, जवान को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचाना होता है, यह जिम्मेदारी रेलवे अपनी कंधों पर उठाती है। आज इस अवसर पर जब रेलवे के ऊपर चर्चा हो रही है, मैं उस बहादुर कर्मचारी को भी याद करना चाहूंगा, जिसने भोपाल गैस कांड के दौरान रेलवे स्टेशन पर अंतिम सूचना दी... जिससे आने वाली ट्रेनें भोपाल नहीं पहुंच पाईं, उसका जीवन चला गया, लेकिन उसने लोगों की जान बचाई। मान्यवर, रेलवे का इतिहास रहा है कि रेलवे ने देश की तरक्की में अपनी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है, रेलवे ने देश के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है, लेकिन उस रेलवे के साथ आज सरकार क्या कर रही है? इसके बारे में हमें गंभीरतापूर्वक विचार करना पड़ेगा। माननीय मंत्री जी यहां पर बैठे हैं। अभी कुछ दिनों पहले कहा गया कि 150 ट्रेनें निजी हाथों में दी जाएंगी, 50 प्लेटफार्म्स निजी हाथों में दिए जाएंगे।

मान्यवर, मुझे याद है, जार्ज साहब एन.डी.ए. के संयोजक रह चुके हैं, वे आज इस दुनिया में नहीं हैं। मैं इस अवसर पर उनको श्रद्धांजलि देना चाहूंगा। उन्होंने 1974 में बहुत बड़ी हड़ताल की थी। मान्यवर, जो 1974 की रेलवे की हड़ताल थी, उस हड़ताल में मांग थी कि 5 लाख कर्मचारियों को पक्का करो और तब रेलवे के नियमित कर्मचारियों की संख्या 15 लाख थी और ट्रेनों की संख्या 11 हजार थी, आज 22 हजार ट्रेनें हो गई हैं और कर्मचारियों की संख्या घटकर 13 लाख हो गई है। 1974 से आज तक हम कर्मचारी नहीं बढ़ा पाए हैं, हम रोजगार नहीं बढ़ा पाए, हम तकनीक बढ़ाने का दावा करते हैं, लेकिन उस तकनीक से लोगों के लिए रोजगार में कितनी वृद्धि हुई है, उसको आप नहीं बता पाए।

मान्यवर, अभी दुर्घटनाओं का जिक्र हुआ है, निश्चित रूप से उसमें कुछ कमी आई है। यह अच्छी बात है, लेकिन आप सब कुछ निजी हाथों में करने के लिए आमादा क्यों रहते हैं? यह सरकार सब कुछ बेचने के लिए तैयार क्यों रहती है? कभी कहते हैं कि एयरपोर्ट बेच देंगे, कभी कहते हैं कि सेल को बेच देंगे, कभी कहते हैं कि कोल को बेच देंगे। मान्यवर, अभी यैस बैंक का घोटाला हुआ, लाखों लोगों के पैसे डूब गए और उस समय सरकार का तर्क आया कि क्या

[श्री संजय सिंह]

करें साहब, यह तो निजी बैंक है। जो सरकारी रहता है, उसको आप निजी कर देते हैं और जब निजी हो जाता है तब कह देते हैं कि यह तो निजी बैंक है, हम क्या करें? यह किस प्रकार की दोहरी व्यवस्था है? यह किस प्रकार की हमारी सरकार की सोच है? ...**(समय की घंटी)**... सारी कम्पनियों को, सारी चीजों को बेचने की जो परम्परा है, उस पर सरकार को रोक लगानी चाहिए। ...**(समय की घंटी)**... मान्यवर, मैं दो-तीन प्वाइंट और कहकर अपनी बात को खत्म करूंगा।

मान्यवर, आउटसोर्सिंग एक शब्द है। सरकार ने हर चीज की आउटसोर्सिंग करनी है। आउटसोर्सिंग कितना बड़ा एक घोटाला है और कितना बड़ा कर्मचारियों के साथ धोखा है, इसके बारे में भी सरकार को विचार करना चाहिए। आप ठेके पर सब कुछ दे देते हैं, सफाई से लेकर सब कुछ आप ठेके पर दे देते हैं और जो कर्मचारी काम करते हैं, उन कर्मचारियों से ज्यादा तनखाह पर दस्तखत कराकर कम तनखाह दी जाती है। जब मांग हुई, तो आपने बैंकों में खाते खुलवा दिए। जो ठेकेदार हैं, उन्होंने लोगों के एटीएम कार्ड लेकर अपने पास रख लिए हैं। ठेकेदार तनखाह आने के बाद खुद पैसा निकाल लेता है। मेरा यह कहना है कि आउटसोर्सिंग का नाम देकर आप सारी व्यवस्थाओं को निजी हाथों में देने का काम करते हैं, यह कर्मचारियों का, ठेका मजदूरों का बहुत बड़ा शोषण है। ...**(समय की घंटी)**...

मान्यवर, आपने सभी को थोड़ा ज्यादा समय दिया है, आप मेरे पर भी थोड़ी कृपा कर दीजिए। आपने तेजस ट्रेन चलाई है। तेजस ट्रेन में और शताब्दी ट्रेन में पांच मिनट का अंतर है और किराये में डेढ़ गुना का अंतर है, तो आप करना क्या चाह रहे हैं? जब आपके पास ट्रेनें उपलब्ध हैं, आपके पास सुपरफास्ट ट्रेनें उपलब्ध हैं, तो ऐसे में नई निजी ट्रेनें लाकर, यात्रियों से ज्यादा किराया लेकर आप उनका शोषण करते हैं। ...**(समय की घंटी)**...

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से सिर्फ इतना कहना चाहूंगा कि रेलवे इस देश की जीवन रेखा है। आज जो रेलवे की दुर्दशा है, उसकी सबसे बड़ी कहानी अगर आपको जाननी है, तो झांसी के अंदर पिछले साल हादसा हुआ था, ट्रेन में सफर करने वाले यात्रियों की जानें चली गईं। जनरल बोगी के डिब्बों में लोगों को बैठने के लिए जगह नहीं मिलती है और वे गर्मी के समय में पिस कर आते हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से सिर्फ इतना निवेदन करना चाहता हूँ कि आप अपने कमाऊ पूत को बेचने का काम मत कीजिए। आपका कोई लड़का मेधावी है, तेज़ है, अगर उसने हाई स्कूल में अच्छे नम्बर प्राप्त किए हैं, इंटर में थोड़े कम नम्बर प्राप्त किए हैं, ...**(समय की घंटी)**... बी.ए. में थोड़े अच्छे नम्बर प्राप्त किए हैं और एम.ए. में थोड़े कम नम्बर प्राप्त किए हैं, तो आप उसको चौराहे पर खड़ा करके नीलाम मत कीजिए। महोदय, उस व्यवस्था को ठीक करने का काम कीजिए, रेल कर्मचारियों पर भरोसा कीजिए। रेलवे को आगे बढ़ाने के लिए रेल के कर्मचारियों को साथ में लेकर, अब तक वे देश की जो सेवा करते आए हैं, वह करने का काम कीजिए। रेलवे की हर चीज को निजी हाथों में बेचने की जो आपकी सोच है, उस पर रोक लगाइए।

महोदय, मैं सिर्फ यही कहना चाहता हूँ कि अगर आपको टंड लगी है, तो घर का किवाड़ निकालकर उसे आग में जला कर तापने का काम मत कीजिए। यह इसी प्रकार की व्यवस्था और कार्रवाई है, जो सारे सरकारी विभागों को आप निजी करते जा रहे हैं, बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI PRAFUL PATEL (Maharashtra): Sir, I thought the Railway Minister was sitting here, but suddenly, he has left.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. M.V. RAJEEV GOWDA): The Minister of State is here.

SHRI PRAFUL PATEL: Yes, I have seen the Minister of State, but I would have been happy if he had been around. After all, it is very rare that we discuss the Railways and people like me don't speak too often and I was hoping that he would be around. Anyway, the discussion on the Railways is, of course, very important and so are the Railways to the overall socio-economic development of the nation. Our Minister and this Government have consistently been talking of the importance of the Railways, but I don't find a major structural change which has been brought about in the way the Railways have been functioning. Especially when we talk of the Railways and the expansion of the Railways, the network and the upgradation, there is always the ever-prevailing problem that money is not there. The Railways spend far too much money on the overall establishment rather than having any money left for other important works. In fact, there is no money for upgradation or expansion of the railway network. With this in mind, I think, the Railway Minister — that is why, I thought he should be here — with new ideas and with new approach, will have to find and raise resources for the Railways. If we are not able to do that, no matter how much our colleagues talk here asking for additional lines, additional trains, additional facilities at stations, we are not really going to be achieving that. And, look at the time gap which takes place between implementation of projects. After all, there has to be some kind of a deadline. When we build a road, we set a deadline. When we build a building, or construct a dam, we set some deadlines. In the Railways, if there is a new railway line or a broad gauge conversion or expansion from single track to double track, how many years do projects take? I think, if at all the list is available, some projects would go into 20 years and 30 years and still lines have not been completed. So, ultimately, there is no cost benefit analysis or ratio which is prevailing in the mindset when the Railways do any of these major works. My feeling is that even the so-called public-private partnership of railway stations, barring a few stations, is basically a non-starter. You can't see

[Shri Praful Patel]

stations, barring a few major stations, where the change has really been brought about. Yes, Railways do spend money on upgrading stations, but when it comes to the money through public-private partnership, some new ideas have been floated here and there. Just now, the *Kisan Rail* and the new refrigerated cold-storage train for transportation of fresh produce have been started. But these are one or two initiatives and these need to be really looked upon holistically. Where is the money? Where is the thought process behind that? That is why, I talked about structural change. Instead of talking about this line or that station, there is no real fundamental change in the way the Railways function. Even when we talk of cleanliness, I am happy that they are talking about bio toilets. A lot of them have been brought into existence. But even when you travel on some of the best trains in the country, though nowadays, all of us have a tendency to travel more by air, but even if you do that odd travel by train, you do not find the level of cleanliness which is supposed to be there. It is more on paper. Even in the premium trains, I do not find the level of cleanliness which should be there. Especially now, in view of the problem that we are facing because of Coronavirus in the country, the Railways is one area and one transportation medium which will have to be the most careful. You are the most vulnerable because of the number of people who travel, the kind of compartments in which people travel, especially in cities like Mumbai, and the number of people who are travelling on coaches. Anyway, to cut it short, all I am trying to say is that structural, fundamental change has to be brought about in the working of the Railways. Otherwise, all the good intentions of the Government and of all of us in this House will not be achieved. Until and unless we work towards raising resources of the railways, it will not help. They have so much of land assets, they have so much of infrastructure assets and they have got all the rolling stock. Even some of my colleagues are talking of not allowing Public-Private Partnership in private trains and other things. I do not think that we should be regressive in that matter. We should be open-minded but the result should be that the benefit should accrue to the travelling public and to the overall economy of the country. Thank you.

SHRI JOSE K. MANI (Kerala): Sir, the allocation of resources for the Railways in the Budget should be done within the railway zones in such a way that per capita railway development expenditure is same or near equal amongst all the States. So, the

railways should create an index or a set of indices to access the regional allocation of railway funds amongst the States.

Sir, now I come to the State of Kerala. As you know, the State of Kerala is a small and thickly-populated State. There is no village. It is having only extended cities. A lot of problems are faced to develop a railway line or to undertake doubling of railway lines, and, it generally takes decades together probably to complete a hundred kilometre railway line. It is mainly because the cost of land is very, very high; probably, it is the highest in India. Secondly, because it is thickly populated, the dislocation of the people is on a very large scale. So, whenever work of a new line or doubling takes place, there is always an agitation. My request to the Government of India is that in places like Kerala, you should think of having elevated rail on the existing rail lines, maybe in a viaduct form, so that there is no dislocation and the project is completed in the early stage itself.

Now, I come to another point regarding the railway line in Kerala. Still, throughout the State, doubling work has not been completed. It has been going on for almost two and a half decades, almost 25 years. My point is that the railway line is overloaded, probably to the extent of 125 per cent. It means, in place of 100 trains, more than 125 trains are running on the existing rail lines. My request is that we should have, in places like Kerala, fully automated switching system so that the cost of land acquisition comes down and the projects can be completed in the stipulated time. At the same time, 100 per cent load can be improved on the existing line itself. Moreover, more trains can run on the existing lines and the passengers will also benefit.

Sir, another point, which I would like to mention, is that in major cities and towns, the railways should think of constructing multi-storeyed buildings over the railway track — like in the European countries — and the railway stations, which may be sold or leased for fifty years, which can finance in a big way the railway capital expenditure requirements.

Sir, another point, which I would like to mention is that the Railway should introduce like in Kerala we have the Wayanad or Vanchinad model, sitting only overnight AC trains between Bengaluru and Chennai to various Kerala destinations like Kottayam, Kollam, Trivandrum, Ernakulam, Kozhikode and Kannur, which can reduce the load on inter-State road transport. ...(*Time-bell rings*)...

[Shri Jose K. Mani]

Sir, the last point which I would like to mention is that all passenger trains being operated in Kerala should be utilised fully during the day time by extending the trains to important destinations by avoiding idling trains and tracks/platforms in railway stations. All passenger trains should operate as inter-State service in the following routes, mainly in Trivandrum-Kollam, Kottayam-Ernakulam, South Trivandrum-Alappuzha-Ernakulam, Ernakulam-Thrissur, Palakkad-Coimbatore, and, so on.

Sir, I conclude by saying that there are a few projects which have been completed in Kerala, which have to be inaugurated by the Government of India. Recently it was announced that since the Minister was busy, he would come to Cochin and we would have a videoconferencing and, through the videoconferencing, the project would be inaugurated. One of the projects was in Kottayam, in my constituency. It is a multi-level parking which is one of a kind in Kerala. But it was rescheduled probably because of the arrival of the American President Trump and the Minister did not come. My point is that whenever such an inauguration takes place, the Member of Parliament from the area does not know about it. I request the Government to indicate or inform the Members of Parliament when such an inauguration takes place in their area. Thank you, Sir.

श्री नीरज शेखर (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, सबसे पहले मैं कुछ कहने से पहले सभी रेल कर्मचारियों और अधिकारियों का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ, क्योंकि आज ऐसी विषम परिस्थिति में भी, जब कोरोना वायरस का डर सबको सता रहा है, ये सारे कर्मचारी और अधिकारी देश की सेवा में लगे हैं और रेल को चलाने में लगे हुए हैं। मैं उन सब अधिकारियों और कर्मचारियों का आभार व्यक्त करता हूँ। न केवल यही, बल्कि जो लोग, चाहे वे एयरपोर्ट पर हों, चाहे स्वास्थ्य सेवा में हों, मैं उन सभी कर्मचारियों और अधिकारियों का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ, जो अपनी जान जोखिम में डाल कर भी उनका जो काम है, उस दायित्व को वे निभा रहे हैं। यह हम सबका कर्तव्य है कि हम उनके प्रति आभार व्यक्त करें।

महोदय, मैं कल से लगातार अपने विपक्षियों की बात सुन रहा हूँ। जो उस तरफ बैठे हुए हैं, वे ऐसी निरर्थक बातें कर रहे हैं कि मेरी समझ में ही नहीं आ रहा है कि कहाँ से ये बातें आ रही हैं। मैं मानता हूँ कि आजकल यह प्रथा चल गई है कि जिस तरह CAA के बारे में पूरे देश को भ्रमित किया जा रहा है, उसी तरह मुझे लग रहा है कि विपक्षी दल रेलवे के बारे में भी भ्रमित करने का काम कर रहे हैं। मैं अपनी बात ऐसे नहीं कर रहा हूँ, मेरे पास आँकड़े हैं कि रेलवे किस तरह काम कर रही है। सबसे पहले मैं bio toilets के बारे में कहते हुए अपनी बात शुरू करना चाहूँगा, क्योंकि यह मेरे हृदय से जुड़ा हुआ है, क्योंकि मैं खुद रेल से

2.00 P.M.

बहुत travel करता हूँ, चाहे मुझे बलिया जाना हो, चाहे कोलकाता जाना हो। मैं जानना चाहूँगा कि कल हमारे तृणमूल काँग्रेस के जो साथी बोल रहे थे, क्या वे कभी कोलकाता से ट्रेन से आए हैं या ट्रेन से कोलकाता गए हैं? वे ट्रेन के बारे में बात कर रहे थे, मगर मुझे विश्वास नहीं है कि वे कभी ट्रेन में चढ़ें होंगे।

श्री सुखेन्दु शेखर राय: वे चढ़ें हैं।

श्री नीरज शेखर: दादा, मैं आपकी बात मान लेता हूँ, लेकिन वे होते, तो मैं नहीं मानता। 2014 के पहले ट्रेन की जो स्थिति थी, मैं विशेषकर toilets के बारे में बात करना चाहूँगा, हम लोगों ने इसको 'स्वच्छ भारत मिशन' से जोड़ा है। 2009 में Vision Document आया था। मुझे याद भी नहीं है कि उस समय रेल मंत्री कौन थे, लेकिन 2009 में यह आया कि हम लोग bio toilets लगाएँगे। मैं ये आँकड़े जान कर हैरान था कि 2014 तक करीब दो हजार या ढाई हजार bio toilets लगाए गए और 2014 से 2019 तक क्या हुआ, हमारी रेलवे में 2 लाख 38 हजार bio toilets लगाए गए हैं! मुझे याद है, झा जी बैठे हैं, कभी आप रेलवे स्टेशन पर जाते होंगे, तो जब ट्रेन खड़ी नहीं रहती थी, उसकी स्थिति आपको याद होगी। आपको याद होगा, आपने देखा होगा और आप आज जाकर देखिए। यह है bio toilets का काम! यह मैं बार-बार इसलिए दोहराता हूँ, क्योंकि आप लोग कहते हैं कि कोई काम ही नहीं हुआ। ये सारी चीजें हैं।

कल मुझे बताया गया कि जो capital expenditure है, वह कम हो रहा है। मैं बताना चाहूँगा कि 2014-15 में यह 54 हजार करोड़ था, यह आज के दिन 2019 में 1 लाख 61 हजार करोड़ है। फिर कमी कैसे और कहाँ आ रही है? हम लोगों ने यह काम किया है। मुझे electrification के बारे में बात कही गई। मैं बताना चाहूँगा, 2010 में मैंने खुद उस समय के रेल मंत्री से कहा था कि बलिया का electrification होना चाहिए और उसकी doubling होनी चाहिए।

मैंने खुद कहा था, जब मैं लोक सभा में था और मुझे आश्वासन दिया गया था कि यह ज़रूर हो जाएगा, लेकिन नहीं हुआ। वर्ष 2015 में जब स्वीकृति हुई, आज मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि इलाहाबाद से छपरा तक इलेक्ट्रिफिकेशन हो गया है और डबलिंग का काम करीब-करीब 80 परसेन्ट पूरा हो चुका है। यह मैं प्रत्यक्ष देख रहा हूँ और आप लोग कह रहे हैं कि काम नहीं हुआ। डबलिंग का काम जिस तरह से लगातार हमारी सरकार कर रही है, जिस तरह से इलेक्ट्रिफिकेशन का काम कर रही है, मैं आंकड़े देना चाहूँगा कि जो गेज कन्वर्जन का

(श्री उपसभापति पीठासीन हुए)

काम था, वह पहले 1,500 किलोमीटर था, आज यह 2,800 किलोमीटर है। इसे हम लोगों

[श्री नीरज शेखर]

ने दोगुना किया है। चाहे इलेक्ट्रिफिकेशन का काम हो, वर्ष 2013-14 में यह 600 किलोमीटर था और आज के दिन करीब 6 हजार किलोमीटर है। क्या आपको इसमें फर्क दिखाई नहीं देता? मैं आपसे जानना चाहूंगा, अगर मैं गलत बोल रहा हूं तो आप मुझे बताइये। ये सारे रेलवे के आंकड़े हैं, जो आपके सामने भी हैं। लेकिन आपने ये नहीं बताये। पिछले 6 सालों में हमारे रेल मंत्री जी ने जो काम किये, यदि मैं उन्हें गिनाने लगूंगा तो बहुत समय लग जाएगा। पिछले टोटल प्रोजेक्ट्स 830 किलोमीटर लैन्थ के कम्प्लीट हुए हैं, कमीशन हुए हैं। ये सारे काम पिछले एक साल में हुए हैं। यदि मैं सारे काम बताने लगूंगा तो मेरे पास बहुत लम्बी लिस्ट है।

महोदय, इसमें जो सबसे जरूरी सेफ्टी की बात है, वह मैं जरूर करना चाहूंगा। हमारे कई साथियों ने कहा, मैं उनका आभार व्यक्त करूंगा, कई लोगों ने कहा, मैं यह बात दोहराना नहीं चाहता, क्योंकि यह बात कहनी नहीं चाहिए, लेकिन मैं फिर भी कहता हूं कि पिछले एक साल से कोई दुर्घटना नहीं घटी है। इसके लिए आप लोगों को कम से कम रेल मंत्री जी को बधाई देनी चाहिए। सेफ्टी के लिए हम लोगों ने जो काम किए हैं, वे आप सबके सामने हैं। हमने ज्यादा पैसा लगाया है, पहले करीब 24-25 हजार करोड़ रुपये लगते थे, आज सेफ्टी के लिए 78 हजार करोड़ रुपये लग रहे हैं, जो तीन गुना से ज्यादा है। हम लोग ये सब काम कर रहे हैं। ये सब चीजें इसलिए आई हैं, क्योंकि हम लोग चाहते थे कि रेलवे को आगे बढ़ायें, क्योंकि यह आम लोगों से जुड़ी हुई है। एक बात मैं बार-बार सुन रहा हूं कि कैपिटल रेश्यो गड़बड़ा गया है। कैसे गड़बड़ा गया है, आप लोग यह जानने का प्रयास नहीं करेंगे। 2015-16 में सातवां पे कमीशन आया। आपको पता है कि उसके बाद पे कमीशन लागू हुआ, यह उससे बढ़ गया है। हमारे मित्र कह रहे थे कि यह 110 परसेन्ट हो गया है, यह इतना नहीं है, यह 96 परसेन्ट है और हम लोग इसे कम करने की कोशिश कर रहे हैं। हम सारे काम कर रहे हैं। पे कमीशन के माध्यम से हम लोग चाहते हैं कि जो हमारे कर्मचारी हैं, जो अच्छे काम कर रहे हैं, उनको हम लोग अच्छी तनखाहें दें। इसलिए हम लोग सातवां पे कमीशन लाये हैं, इसलिए यह बढ़ गया है।

महोदय, पे कमीशन के बाद मैं किसान रेल आदि के बारे में बात करना चाहूंगा। लेकिन साथ में मैं यह कहना चाहूंगा कि कल हमारे टी.एम.सी. के मित्र ने जो बात कही, मैं बड़े दुख के साथ कहना चाहता हूं कि जो उन्होंने कल बोला कि ईस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर का उद्घाटन हुआ और वहां माननीय मुख्य मंत्री जी को नहीं बुलाया गया। यह बिल्कुल गलत बात है। हमारे रेल के कर्मचारी वहां गये, अधिकारी गये, उनसे अनुरोध किया कि आपको वहां उपस्थित रहना चाहिए। आप वहां रहिये, हम लोगों को भी अच्छा लगेगा। अब इससे ज्यादा कोई व्यक्ति क्या कर सकता है। आपसे आग्रह कर सकते हैं, विनती कर सकते हैं। परन्तु वे कह रहे थे कि हमें बुलाया नहीं। लेकिन दादा मैं ऐसे कई उदाहरण दे सकता हूं, जब दीदी रेल मंत्री थीं तो वैस्ट बंगाल में क्या काम होता था तो आपको बहुत खराब लगेगा। मैं वह चीज़ नहीं करना चाहता। लेकिन जिस तरह से कल हमारे साथी बोल रहे थे, वह गलत है। मैं कहना चाहता हूं कि हर बार

वे ऐसा करते हैं, जैसे लड़ाई लड़ने की बात करते हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि ऐसी चीजें सामने नहीं लानी चाहिए। अन्यथा ऐसे-ऐसे तथ्य हैं, काम क्यों नहीं हो रहा है? रेलवे के काम 20 परसेन्ट बढ़े हैं, वहां हमने ज्यादा पैसा दिया है, 2009-10 में वे खुद रेल मंत्री थीं, उससे ज्यादा पैसा आज वेस्ट बंगाल में जा रहा है।

लेकिन काम क्यों नहीं हो पा रहा है, क्योंकि हम लोगों को लैंड नहीं दिया जा रहा है। यह पूरी लिस्ट है। रेलवे को लैंड नहीं दिया जा रहा है, इसलिए काम नहीं हो पा रहा है। आप चाहें, तो मैं इसे टेबल कर सकता हूँ। मेरे पास यह लिस्ट है। सारे काम, 1974 से लेकर आज तक के जो काम हैं, 1974 के काम नहीं हो पाए हैं। क्यों नहीं हो पाये हैं, क्योंकि आप लोग जमीन नहीं दे रहे हैं। जमीन तो हम नहीं ले सकते, जमीन देना तो आपका काम है और यहाँ पर आप बार-बार उस बात को कह रहे हैं। मुझे आश्चर्य होता है, जब ऐसी पार्टी के लोग रेलवे के बारे में बोलें, जो रेल प्रॉपर्टी को नष्ट करने का काम करते हैं। पिछले दिनों बंगाल में क्या हुआ है, आपके सामने है। मैं चाहूंगा कि आप ऐसी बात करें, जो हजम हो सके। इसमें हर जगह का दिया हुआ है कि काम क्यों नहीं हो पाया, क्योंकि वहाँ पर लैंड उपलब्ध नहीं कराया गया और हम लोगों को यह कहा जा रहा है कि आप लोग काम नहीं कर रहे हैं। 44,000 करोड़ रुपये का काम रुका हुआ है, क्योंकि लैंड नहीं दिया गया है और कह रहे हैं कि आज आप लोग पैसा बहुत कम दे रहे हैं। पैसा इसलिए दिया जा रहा है कि वह काम lapse न हो। हम लोग उसमें थोड़ा सा पैसा इसलिए दे रहे हैं, रेल मंत्रालय इसलिए दे रहा है कि वह काम नहीं रुके, काम आगे चलता रहे, वह काम जीवित रहे। तो वह आप लोगों को लग रहा है कि खराब कर रहे हैं। यह विकास का काम है।

हमारे कुछ मित्र नौकरी के बारे में कह रहे थे। मैं आपको बताना चाहूंगा कि उन्होंने बोला कि आज जो 2,80,000 vacancies थीं, उनका क्या हुआ। मैं बताना चाहूंगा कि In the last two years, 1.2 lakh employees have been recruited and further 1.4 lakh employees have been recruited for which process is under way. हम लोग काम कर रहे हैं। हम लोग चाहते हैं कि रेलवे और बढ़े। बार-बार यह बात उठायी जाती है कि आप लोग रेलवे बेच रहे हैं। आपके कहने से रेलवे नहीं बिकेगी। हम लोग कुछ नहीं बेच रहे हैं। कुछ चीजें हैं, जैसे अभी आप पार्टी के हमारे मित्र बोल कर चले गये कि तेजस भी चल रही है और उसके 5 मिनट बाद एक और ट्रेन चल रही है। इससे तो तेजस चलाने वाले को नुकसान होगा। लेकिन लोग दोनों का उपयोग कर रहे हैं। आप खुद जानते हैं कि अगर रेल को सुधारना है-- हम लोग बार-बार यह कहें कि रेल का किराया नहीं बढ़ना चाहिए और रेल अच्छी भी होनी चाहिए, तो आपको कुछ चीजें प्राइवेट सेक्टर को देनी पड़ेंगी। मेरा यह मानना है, मैं व्यक्तिगत रूप से यह कह रहा हूँ। हर चीज सरकार को नहीं चलानी है। जो चीज सरकार चलाना चाहती है, वह चला रही है, लेकिन कुछ चीजें आपको प्राइवेट सेक्टर को देनी पड़ेंगी। आपने भी दिया, वही काम

[श्री नीरज शेखर]

किया, लेकिन आप उस तरफ चले गये हैं, तो आज आप उसका विरोध कर रहे हैं। ...**(व्यवधान)**... मैं उस तरफ था, लेकिन अब इस तरफ हूँ। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति: प्लीज़, प्लीज़। ...**(व्यवधान)**... बैठ कर बात न करें। ...**(व्यवधान)**...

श्री नीरज शेखर: आप मेरी चिन्ता मत करिए। ...**(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Nothing will go on record. ...**(Interruptions)**... Please. ...**(Interruptions)**...

श्री नीरज शेखर: आप मेरी चिन्ता बिल्कुल मत करिए। मैं जहाँ हूँ, बिल्कुल ठीक जगह पर हूँ। ...**(व्यवधान)**... कुछ दिन मैं आप भी इधर आ जायेंगे। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति: माननीय वरिष्ठ सदस्यों से आग्रह है कि वे कृपया सीट पर बैठ कर न तो कमेंट करें और न बात करें। ...**(व्यवधान)**...

श्री नीरज शेखर: अगर आप आना चाहते हैं, आपकी इच्छा है, तो मुझे बताइए। ...**(व्यवधान)**...

महोदय, मैंने Electrification के बारे में बोला, स्वच्छ टॉयलेट्स के बारे में बोला। जो सारी चीज़ें हैं, सबसे बड़ी बात यह है, जो train की speed के बारे में बोला गया। मैं बताना चाहता हूँ कि 2009 से 2014 तक जब काम हुआ, तो average speed 80 थी और आज के दिन average speed 110 है और आने वाले दिनों में, एक-दो महीनों में उस average speed को हम 130 करने जा रहे हैं। हम लोग यह काम कर रहे हैं। जहाँ तक बार-बार बोला जाता है कि bullet train का क्या हुआ, तो बुलेट ट्रेन बनेगी, चाहे कोई सरकार आ जाए, चाहे कुछ कर ले, बुलेट ट्रेन बनेगी। अहमदाबाद से बुलेट ट्रेन बनेगी, उसको कोई नहीं रोक सकता, चाहे उसके लिए आप लोग जो प्रयास कर लें। हम लोग उस काम को करेंगे, काम चलेगा, क्योंकि यह देशहित का काम है। हमारे मित्र अनिल जी बैठे हैं। वहाँ के लोगों को भी समझना पड़ेगा। ये काम ऐसे नहीं रोके जा सकते। आने वाले दिनों में आप खुद उसको स्वीकृति देंगे, मुझे पूरा विश्वास है। ...**(व्यवधान)**... मैं वही बोल रहा था। मैं कुछ चीज़ें कहना चाहता था, लेकिन दादा, मैं अब बोलना नहीं चाहता हूँ, क्योंकि हमारे मित्र यहाँ पर नहीं हैं।

महोदय, अब मैं अपनी बात करना चाहता हूँ। मैं विशेषकर रेल मंत्री जी से दो-तीन आग्रह करना चाहता हूँ। रेल मंत्री जी, ...**(व्यवधान)**... कोई बात नहीं। मेरी बात मंत्री जी के पास चली जायेगी। यहाँ अधिकारी सुन रहे हैं। मैं रेल मंत्री जी से यही अनुरोध करना चाहता हूँ कि जो बात हमारे कई मित्रों ने कही, मैं उस बात से सहमत हूँ कि आज जो आम आदमी है, वह जनरल बोगियों में चलता है।

सर, मैं हमेशा इस बात को दोहराता हूँ। जब भी रेलवे पर चर्चा होती है, तब मैं यह बोलता हूँ कि हमें हर ट्रेन में जनरल की कुछ बोगियाँ बढ़ानी चाहिए। जो लोग रेल में चलते हैं, वे

जानते हैं कि विशेष कर छुट्टियों के समय में जब लोग ट्रेन की जनरल बोगी में चढ़ते हैं, तो उस समय ऐसी भगदड़ मचती है कि देख कर डर लगता है कि कहीं कोई एक्सिडेंट न हो जाए।... **(समय की घंटी)**... मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि हर ट्रेन में जनरल बोगी की संख्या बढ़ायी जाए या जनरल ट्रेन ही चलाई जाए, जिससे आम आदमी का फायदा हो।

सर, मेरा दूसरा अनुरोध यह है कि कुछ ऐसी ट्रेनें हैं, जो कई स्टेशनों पर आकर कई घंटों पर खड़ी रहती हैं। यह मैं व्यक्तिगत रूप से माननीय मंत्री जी से अपने लिए आग्रह कर रहा हूँ। ऐसी ट्रेनें आठ-दस घंटे वहीं पर खड़ी रहती हैं। मैं इसके लिए उदाहरण देना चाहता हूँ। गाजीपुर से दो ट्रेनें चलती हैं, एक मुम्बई के लिए और एक दिल्ली के लिए। वे गाजीपुर आकर आठ-नौ घंटे खड़ी रहती हैं। मेरा आपसे यह आग्रह है कि अगर वे ट्रेनें बलिया या छपरा तक कर दी जाएँ, तो इससे रेलवे को भी फायदा होगा।

अगर वे ट्रेनें बलिया या छपरा तक कर दी जाएँगी, तो इससे ट्रेन का कोई नुकसान नहीं होगा। मुझे जहाँ तक पता चला है कि अधिकारियों ने उसके लिए नोट भी बना लिया है। मैं इसके लिए आपसे आग्रह और विनती करना चाहता हूँ कि उन दो ट्रेनों को छपरा या बलिया तक बढ़ाएँ। इससे रेलवे को रेवेन्यू मिलेगा। ये ट्रेनें गाजीपुर में आठ-नौ घंटे खड़ी रहती हैं, इससे रेलवे को कोई फायदा भी नहीं हो रहा है। अगर इनको बलिया या छपरा तक कर दिया जाए, तो बलिया या छपरा से भी पैसेंजर्स मिल जाएँगे। मैं यही अनुरोध और विनती करना चाहता हूँ। ...**(समय की घंटी)**...

सर, मैं आखिरी अनुरोध कर रहा हूँ और वह यह है कि एक ट्रेन है पटना राजधानी, जो पटना से नई दिल्ली तक चलती है। मैं उसका स्टॉपेज बक्सर में भी चाहता हूँ। अगर इसका स्टॉपेज बक्सर में कर दिया जाए, तो इससे बहुत फायदा होगा। मैं अपनी बात खत्म करने से पहले माननीय मंत्री जी के लिए एक बात कहना चाहूँगा। मैं बचपन से लगातार ट्रेन में चलता आ रहा हूँ, इसलिए मैंने देखा है कि जहाँ का मंत्री होता है, वहाँ की ट्रेनें ठीक चलती हैं। जब आदरणीय लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, तब पटना राजधानी ठीक चलती थी। जब ममता दीदी आई, तब दूरतो ठीक चलने लगी। अभी दूरतो 20-30 मिनट के अंतर पर चलती है, इसके लिए भी माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ, लेकिन जब से आदरणीय पीयूष जी आए हैं, ये पूरे देश का ध्यान रख रहे हैं। इसके लिए मैं इनको बधाई देना चाहता हूँ। ये हर क्षेत्र को सही मान रहे हैं।...**(समय की घंटी)**... अब हमारे केरल के एक मित्र बोल रहे थे कि ऐसी फर्स्ट क्लास को कोई कोच केरल नहीं जाता है। यह सुन कर मुझे बड़ा आश्चर्य हुआ। मैंने तुरंत इसके संबंध में अधिकारियों से पूछा। मैंने सोचा कि ऐसा कैसे हो सकता है? मैं जानता था कि वहाँ राजधानी ट्रेन जाती है और अगर राजधानी ट्रेन जाती है, तो उसमें ऐसी फर्स्ट क्लास का कोच जरूर होगा। मैं यही कहना चाहता हूँ कि विपक्ष ऐसी भ्रामक और निरर्थक बातें न करें, जिनसे लोगों के बीच भ्रम पैदा हो। कोई रेलवे नहीं बिक रही है, रेलवे अच्छा काम कर रही है।

अंत में मैं माननीय प्रधान मंत्री जी की बात से अपनी बात खत्म करूँगा। "भारतीय रेल को आधुनिक रेल सेवा बनाने की दिशा में हम तेज गति से आगे बढ़ रहे हैं और मैं विश्वास दिलाता हूँ कि इस विश्वास की यात्रा को हम और गति देंगे और ताकत देंगे।" धन्यवाद, जय हिन्द!

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र): सर, जब माधव राव सिंधिया रेल मंत्री थे, तब से रेलवे का modernization चालू हुआ है, जॉर्ज फर्नांडीज साहब उसको बहुत आगे लेकर गए, शरीफ साहब भी उसको आगे लेकर गए और एक तरह से सरकार ने रेलवे के ऊपर ध्यान देना शुरू किया। मुझे बहुत खुशी है कि बहुत सारे प्रोजेक्ट्स पूरे हो गए हैं, लेकिन कुछ प्रोजेक्ट्स बहुत दिनों से वैसे के वैसे ही रह गए हैं। हमें रेवेन्यू बढ़ाना चाहिए, उसमें हम पीछे क्यों रहते हैं? हमें कहीं न कहीं इस पर ध्यान देना होगा। रेल की स्पीड बढ़ाना बहुत जरूरी है। बुलेट ट्रेन के लिए हर किलोमीटर के लिए दो सौ से भी अधिक करोड़ रुपए का खर्च आता है, लेकिन वर्तमान में जो ट्रेक्स हैं, जो इन्फ्रास्ट्रक्चर है, अगर उसी को ठीक कर दिया जाए, तो मेरे ख्याल से राजधानी जैसी ट्रेन 150-160 किलोमीटर प्रति घंटा की स्पीड से चल सकती है। अगर स्पीड 200 किलोमीटर प्रति घंटा तक जाएगी, तो हर जगह रेलवे के जो प्रॉब्लम्स हैं, वे सब खत्म हो जाएंगे, ऐसा मुझे लगता है।

महोदय, मैं चीन गया था, वहाँ सारी ट्रेनें 200 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड से चलती हैं। मुझे लगता है कि यह देखना बहुत जरूरी है कि हमारी ट्रेन्स क्यों नहीं चलती हैं? मैं रेल मंत्री जी का ध्यान मुम्बई की तरफ खींचना चाहता हूँ। वे खुद मुंबई से हैं। मुम्बई के लोगों को बड़ी तकलीफ है, वहाँ बड़े पैमाने पर crowd रहता है, लोग चढ़ते-उतरते वक़्त गिरते हैं और बेचारे मरते भी हैं। मैं आपको मरने वालों का आंकड़ा दूँगा। मरने वालों की संख्या इतने बड़े पैमाने पर है कि हर साल 200-300 लोग मरते हैं। रेलवे पुलिस का कहना है कि 2016 और 2017 में 3,202 लोग मर गए और 2018 और 2019 में 3,004 लोग मर गए। इतने लोग मरते हैं, तो ऐसी सुविधा देने की जरूरत है कि लोग मरें नहीं। मंत्री जी, मैं कहूँगा, मंत्री जी ज़रा ध्यान दीजिए। मंत्री जी, मुम्बई और सब जगह के रेलवे प्लेटफॉर्म छोटे हैं, जिससे उतरना-चढ़ना बहुत कठिन होता है। प्लेटफॉर्म और ट्रेन के बीच में जो gap होता है, उस gap को खत्म करके प्लेटफॉर्म और रेलवे का दरवाजा एक लाइन पर आएगा, तो सारे लोगों के लिए सुविधा हो जाएगी। आप इस बारे में जरूर विचार कीजिए। मैं कुछ सवाल आपके सामने रखता हूँ। Karad-Chiplun रेलवे ट्रैक बनाने का काम चला था, क्योंकि वहाँ Satara, Kolhapur को अगर Chiplun से जोड़ा गया, तो उनका माल Chiplun से Ratnagiri port में जा सकता है। इसे पाँच-छः साल हो गए हैं, लेकिन इस पर क्या काम हुआ है, यह हमें मालूम नहीं है। दूसरा, सर, Konkan Railway के track doubling के बारे में बोला गया था कि 8 नवंबर, 2008 से यह काम चालू होगा। मैं जानना चाहता हूँ कि उसकी क्या स्थिति है, क्या उसकी doubling हुई है, क्या उसका electrification हुआ है और कितना हुआ है? आप इस बारे में थोड़ा बताएंगे, तो अच्छा होगा।

दूसरा, एक बात मैंने पहले भी कही है कि मुम्बई में बड़े पैमाने पर रेलवे का लैंड है, लेकिन उस पर बड़े पैमाने पर encroachment हुआ है। मैंने खुद बहुत दफा इस बारे में लिखा है, मंत्री जी को लिखा है, वहाँ के General Manager को लिखा है, उनसे बात भी की है, लेकिन वह जमीन अपने ताबे में लेकर जो expansion करने की बात करनी चाहिए, वह नहीं हुई। मेरे ख्याल से नए ट्रैक डाल सकते हैं। वहाँ रेल गाड़ियाँ ज्यादा बढ़ाने की जरूरत है, इसलिए नए-नए ट्रैक डालना बहुत जरूरी है। आज जिस ढंग से लोग प्रवास करते हैं... खासकर महिलाएं चलती हुई गाड़ी में चढ़ती हैं, चलती हुई गाड़ी से उतरती हैं, इतनी असुविधा है, तो सुविधा करना बहुत जरूरी है। मैं आपके सामने वहाँ के employees के बारे में कुछ बातें रखने वाला हूँ। पिछले कई दिनों से electrification वगैरह होने की वजह से बड़े पैमाने पर गाड़ियाँ बढ़ गई, ट्रेन्स बढ़ गई, लेकिन employees कम हो गए। जो employees रिटायर हो जाते हैं, वे भी फिर नहीं लिए जाते हैं। पिछले तीन महीनों से लोगों को overtime नहीं दिया गया है, night duty allowance नहीं दिया गया है। ऐसे तीन महीने हो गए हैं। वहाँ पाँच लाख contract labour हैं, मेरे ख्याल से उनको permanent करना चाहिए, लेकिन permanent करना तो रहने दीजिए, उनकी पेमेंट भी दिसंबर से नहीं दी गई है। Contractor जो बिल देते हैं, वे चुकाए नहीं जाते। कभी-कभी ठीक ढंग से maintenance नहीं होता है। Maintenance के लिए जो स्टॉक देना चाहिए, वह स्टॉक नहीं दिया जाता। एक कोच से कुछ निकालकर, दूसरे कोच में डालकर नए-नए कोचेज खराब किए जाते हैं। इस बारे में विचार करना बहुत जरूरी है।

इलेक्ट्रिफिकेशन की वजह से गति बढ़ गई है, जो कि अच्छी बात है, लेकिन उसका जो फायदा उठाया जाना चाहिए था, वह नहीं हो पाया। मैं आपको एक उदाहरण देता हूँ। अहमदाबाद से उत्तर भारत को जाने वाली जो गाड़ियाँ हैं, वे वाया छायापुरी -- जो कि अभी एक बाईपास निकाला गया है, उससे बहुत नजदीक जा सकते हैं और उससे एक-दो घंटे बच सकते हैं, लेकिन उन गाड़ियों को बीच में ही रोका जाता है, जिसके बाद पैसेंजर इस बात की राह देखता है कि वे गाड़ियाँ कब चालू होंगी। मेरे ख्याल से उसका फायदा जिस ढंग से उठाया जाना चाहिए, उस ढंग से उठाया नहीं जाता है। वे गाड़ियाँ एक-दो घंटे स्टेशन पर ही खड़ी रहती हैं, जिसके कारण वहाँ दूसरी गाड़ियाँ आ नहीं सकती हैं।

हमारे मंत्री जी ने कहीं पर इम्प्लॉइज़ से बात करते वक्त कहा कि कमाओ और खर्चा करो। इस तरह की बात नहीं करनी चाहिए। कमाना उनके हाथ में नहीं है, बल्कि वे जिस ढंग से रेल चलाते हैं, उससे कमाई आएगी। कमाई क्यों नहीं होती, आप यह देखिए। आपका ऑपरेटिंग रेश्यो कम क्यों हो रहा है, इसके बारे में ज्यादा सोचना बहुत जरूरी है। राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी 130 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड से चलनी चाहिए, लेकिन वह 100 किलोमीटर प्रति घंटे से भी कम की स्पीड से चलती है। वह मुम्बई से दिल्ली 12 घंटे में आ जानी चाहिए या दिल्ली से मुम्बई जानी चाहिए, लेकिन उसे 14-15 घंटे लगते हैं। उसे इतने घंटे क्यों लगते हैं, इसकी क्या वजह है, इस पर सोच-विचार करना बहुत जरूरी है। एक फ्रेट कॉरिडोर बनाने के बारे

[श्री हुसैन दलवाई]

मैं भी बहुत दफा चर्चा हुई, लेकिन वह आज तक पूरा नहीं हुआ। उसका 50 टका काम भी अभी तक नहीं हो पाया है, ऐसी हालत है।

आपसे पहले के रेलवे मिनिस्टर, सुरेश प्रभु साहब ने बहुत से लोगों को पेंशन के बारे में आश्वासन दिए। जैसी पेंशन अपने लश्कर को दी जाती है, डिफेंस के लोगों को दी जाती है, वैसी पेंशन उनको मिलनी चाहिए, लेकिन उनको वैसी पेंशन नहीं मिलती है। उसके लिए 10 टका इम्प्लॉइज़ से तो ले लिया जाता है, लेकिन उसमें बाकी की राशि रेलवे डिपार्टमेंट को देनी चाहिए, लेकिन वह नहीं दी जाती और उसकी वजह से लोगों की यह माँग है। मेरे ख्याल से बड़े पैमाने पर लोग इसके बारे में त्रस्त हैं। आखिर, यह सब जो चला है, वह क्यों चला है? वह इसलिए चला है, क्योंकि इम्प्लॉइज़ बड़े पैमाने पर काम करते हैं। सर, मैं यहाँ पर यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे के इम्प्लॉइज़ जिस ढंग से काम करते हैं, वैसा काम कोई नहीं करता। ...(समय की घंटी)...

श्री उपसभापति: आपके एक और स्पीकर हैं।

श्री हुसैन दलवाई: सर, एक मिनट। जो ऊपर के रेलवे अधिकारी हैं, उनको सारी सुविधाएँ दी जाती हैं। उनके लिए अच्छे-अच्छे एरियाज़ में बड़े-बड़े बंगले हैं, उनको सारी सुविधाएँ हैं, लेकिन उनके रेलवे के इम्प्लॉइज़ की कॉलोनीज़ की हालत बहुत खराब है। आप उनमें सुधार करने के बारे में जरूर विचार कीजिए, ऐसी आपसे मेरी विनती है, धन्यवाद। जय हिन्द!

THE BUDGET OF UNION TERRITORY OF JAMMU AND KASHMIR, 2020-2021

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Minister to lay on the Table the Budget of Union Territory of Jammu and Kashmir.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI ANURAG SINGH THAKUR): Sir, I lay on the Table, Statements (in English and Hindi) of the Estimated Receipts and Expenditure and Demands for Grants of the Union Territory of Jammu and Kashmir, for the year 2020-2021.

SUPPLEMENTARY DEMAND FOR GRANTS OF JAMMU AND KASHMIR STATE, 2019-20

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI ANURAG SINGH THAKUR): Sir, I lay on the Table, a Statement (in English and Hindi) showing the Supplementary Demand for Grants of Jammu and Kashmir State, for the year 2019-20.
