

**DEMANDS FOR GRANTS OF UNION TERRITORIES OF JAMMU  
AND KASHMIR AND LADAKH, 2019-20**

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI ANURAG SINGH THAKUR): Sir, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following Statements:—

- (i) Demands for Grants of Union Territory of Jammu and Kashmir, for the year 2019-20, and
  - (ii) Demands for Grants of Union Territory of Ladakh, for the year 2019-20.
- 

**DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF  
RAILWAYS—(Contd...)**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, further discussion on the working of the Ministry of Railways. Shri R.S. Bharathi.

SHRI R.S. BHARATHI (Tamil Nadu): Hon. Deputy Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity. Like many of my colleagues from Kerala pointed out, Tamil Nadu has totally been neglected, not only today, Sir, but, for the last seventy years I do not know the reason, maybe though we have given six Finance Ministers to this country right from R.K. Shanmukham Chetty to Madam Nirmala Sitharaman. For the last seventy years, we did not have the privilege of having even a single Cabinet Minister of Railways. I think that is the reason why my State has been totally neglected. The projects which have already been sanctioned, even, those projects have not seen the light of the day. To cite one or two, Sir, in UPA Government-II, at the request of our leader, M. Karunanidhi, the then Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee sanctioned a second unit of the Integrated Coach Factory at Perambur. Already more than nine years have passed; still, it is not seeing the light of the day. Likewise, there are so many projects. For example, in 2009, Railway Board had sanctioned a railway line from Avadi to Guduvancheri via Sriperumbudur, which is an industrial hub, connecting stations from the South. Even though the Board had sanctioned, I do not know the reason why funds have not been allotted. Likewise, on the MRTS Railway, already work has been completed up to Valanchery; only 500 metres left out between St. Thomas Mount and Valanchery. Last year, they made an announcement that it will be inaugurated in the month of December, 2019, but, that has gone. Since the Railway Minister is here, I

[Shri R.S. Bharathi]

would request the hon. Railway Minister, if there is any problem in carrying out or acquiring the length of 500 metres between Valanchery and Vanuvampet. If you connect Vanuvampet and Valanchery, people of Nanganallur, Thillai Ganga Nagar, Puzhuthivakkam, Adambakkam will be benefitted. This is a hub leading to the IT corridor; many institutions are there. So, I would request the Railway Minister, since, the entire work from Valanchery to Vanuvampet is over, take steps to at least inaugurate it by June, 2020. You had already said that it will be inaugurated in December, 2019. I would request the hon. Minister to take note of it and see that it is completed. Likewise, Sir, from Tambaram Beach to Tambaram City, no toilets are being maintained on any of the stations. We are speaking about so many viral diseases. A viral disease emanates only from Railway stations. So, I think, modern toilets should be constructed from Madras Beach to Tambaram Station and escalators should be provided at Palavanthangal, Pallavaram and Tambaram railway stations. Likewise, there are so many other projects which are pending. Yesterday, my sister Vijila pointed out and pleaded. So, at least to satisfy her because she is retiring from this House. The retirement benefit should be given to her, and all the requests made by Vijila be agreed to as retirement benefit. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The next speaker is Shri Vaiko, not present; Shri Ram Narain Dudi.

**श्री राम नारायण ढूड़ी** (राजस्थान): माननीय उपसभापति महोदय, मैं केवल थोड़ी सी बातें मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहूँगा। मैंने पहले भी कई बार इस बात को उठाया है कि हमारे क्षेत्र के अंदर 'बिलाड़ा-बर' एक रेलवे लाइन का टुकड़ा है, जो पूरे दक्षिण भारत को हमारे एरिया से जोड़ता है और दक्षिण भारत में लाखों की संख्या में हमारे लोग रहते हैं, जिनका वहां पर व्यापार है और व्यापार के चलते उनको आना-जाना पड़ता है। उनके आने-जाने के लिए किसी प्रकार का दूसरा या वे जोधपुर से आएं या कहीं और से आएं। यदि बरान, बिलाड़ा से जुड़ जाता है, तो उसमें चेन्नई है, बैंगलुरु है और साइड के जितने भी लोग रहते हैं, उनके आने-जाने का मुद्दा मैंने आज नहीं, हम वर्ष 1977 से उठाते आ रहे हैं और हमेशा रेल मंत्री जी इस बात को कहते हैं कि *viable* नहीं है। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ और अधिकारियों से पूछना चाहता हूँ कि *viable* कौन-सी विडिया है, जो नहीं है। वहां सारा का सारा नेचर बदल गया। हमारे एरिया में चार-चार, पांच-पांच फैक्ट्रीज़ आ गई हैं, वहां limestone का बहुत बड़ा एरिया है और मंत्री जी, वहां उनका ट्रांसपोर्टशन होता है। यदि आप मेरी तरफ देख रहे हैं, तो थोड़ा-सा फाइनेंस कर दीजिए। मैं वित्त मंत्री महोदय से भी कहना चाहूँगा कि उसमें जब तक फंड नहीं होता है, तब तक समाधान नहीं होगा, तो जब आप फंड मुहैया कराएंगे, तो यह 46 किलोमीटर का जो टुकड़ा है, वह जुड़ जाएगा। जब मैं एम.पी. बना, जब मैं बिलाड़ा वापस जयपुर से आया, तो जगह-

जगह जब पहले-पहल होते हैं, तो स्वागत भी होते हैं। मुझसे पूछा गया कि अब क्या करोगे? मैंने कहा कि हमारी आपकी जो भावना है, बिलाड़ा से बर रेलवे लाइन का जो टुकड़ा है, उसे हम जोड़ेंगे। अब 6 साल पूरे हो गए हैं और अब 9 तारीख को रिटायर भी हो जाएंगे, मगर हमारा यह जो छोटा सा टुकड़ा, एक टुकड़ा ही रह जाएगा और दिल में भी यह टुकड़ा रह जाएगा।

उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहूंगा कि ये बहुत कम पैसे हैं। इतना कोई लंबा-चौड़ा फाइनेंस का मामला भी नहीं है और बहुत ही viable है और हजारों ट्रक दक्षिण भारत के लिए हमारे यहां से loading होते हैं और लाखों आदमी जो यहां रहते हैं, जिनके यहां ब्याह है, शादी है, मौत है, उन सब को राजस्थान में आना जाना पड़ता है। उनकी सुविधाओं को देखते हुए आप इन्हें पूरा कीजिए।

दूसरा, मैं पुष्कर से मेड़ता की बात करता हूं। पुष्कर हमारा एक धार्मिक स्थल है। जो भी तीर्थ यात्रा पर जाता है, तो तीर्थ यात्रा करने के बाद पुष्कर आते हैं और पुष्कर आने के बाद जोधपुर साइड ट्रेन का दूसरा ज़रिया नहीं है। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि यह 40 किलोमीटर या 35 किलोमीटर का टुकड़ा होगा, जो एक धार्मिक स्थल को जोड़ता है। यह बीकानेर और नागौर साइड को भी जोड़ता है, जोधपुर और हमारी जो पूरी ग्रामीण ब्लैट है, इनको भी जोड़ता है, तो आप इनको थोड़ा फंड देकर बढ़ाइए।

तीसरा, मेरी एक लाइन है जो हमारा पीपाड़ रोड जंक्शन है। पीपाड़ रोड से सीधा नागौर जोड़ने का मामला था। पूर्ववर्ती सरकार के अंदर इन पर सर्व भी हुआ था और सर्व होने के बाद इनको ढँप कर दिया गया। यह करीबन 80 किलोमीटर का जो टुकड़ा है, वह पूरे के पूरे गंगानगर और गंगानगर के आगे पंजाब वैरह को जोड़ते हुए फिर दक्षिण भारत को जोड़ेगा, तो मेरा निवेदन है कि इसको भी on priority लिया जाए।

तीसरा, मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि जो RUB बनाई जाती है, वह अभी तक defective है। बरसात के दिनों के अंदर चार महीने पानी भर जाता है। अब वे ट्यूबवैल खोदते हैं। एक आठ इंच का बोर होता है। ट्यूबवैल क्या होता है? आठ इंच के बोर के अंदर या दस इंच का कर लो, पर अभी तक दस इंच का कोई बोर नहीं हुआ है, तो आठ इंच के बोर के अंदर जमीन में पानी नहीं जाता है। इनकी feasibility करने के लिए कई योजनाएं बनाते हैं कि जमीन रीवार्ज हो जाएगी या नीचे पानी चला जाएगा। कुएं का पानी बढ़ेगा।

उपसभापति महोदय, मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि चार महीने तक काफी असुविधा होती है, क्योंकि हमारे कटान के दो रास्ते हैं, उन रास्तों को रोक दिया जाता है और वह आर.यू.बी. बनता है। मेरे कहने का मतलब यह है कि आर.यू.बी. के पानी का किसी प्रकार से निकास हो।

इसके लिए यदि कोई technique आ जाए या दूसरी जगह खड़ा करके टनल के ज़रिए पानी को मोड़ा जा सके तो वह सुविधाजनक हो जाएगा। महोदय, मेरे यहां पर एक RUB बनाया

[श्री राम नारायण डूड़ी]

गया। मेरा गाव के बीच में उम्मेद रेलवे स्टेशन पड़ता है। उपसभापति महोदय, वहां पर रेलवे क्रॉसिंग छोटी है और उस क्रॉसिंग से रोड निकलती है। आजकल ट्रेन्स लम्बी हो गयी हैं। पहले ट्रेन्स छोटी होती थी तो सड़क पर जो फाटक होता था, वह खुला रहता था, लेकिन आजकल ट्रेन्स लम्बी हो गयी हैं और कई बार सौ-डेढ़ सौ गाड़ियां रात और दिन में वहां से निकलती हैं - यह हकीकत है - इतनी ट्रेन्स के आने से उस क्रॉसिंग पर फाटक बंद रहता है। अगर वहां पर किसी को किसी प्रकार की emergency भी हो जाती है, तो भी वह फाटक बंद रहता है। मैंने कई बार वहां पर स्थानीय अधिकारियों से, वहां पर जो GM आदि हैं, उनसे इस संबंध में कहा, कई बार मीटिंग में भी इस बात को कहा, लेकिन उसका न तो किसी प्रकार का कोई extension किया गया और न ही उनको किसी प्रकार की सुविधा दी गयी। वहां पर एक RUB बनाया गया, लेकिन वह इस प्रकार से टेढ़ा-मेढ़ा करके बनाया गया कि न तो सही से कोई मुसाफिरखाने, सड़क बनी, न कुछ हुआ, जिसकी वजह से मुसाफिरों को रेलवे स्टेशन पर जाने में भी बहुत असुविधा होती है। मेरा आपसे कहना है कि आप रेलवे स्टेशन के पास RUB बनाते हैं, लेकिन वहां पर मुसाफिरखाने तक जाने के लिए सड़कें नहीं हैं। इसलिए मेरा अनुरोध है कि आप यह provision कीजिए कि वहां डामर सड़क बने, मुसाफिर आराम से मुसाफिरखाने तक पहुंच सकें और ट्रेन में बैठ सकें। महोदय, ये चीजें देखने में तो बहुत छोटी लगती हैं, लेकिन वास्तव में इनकी वजह से जनता को बहुत परेशानी होती है।

महोदय, अब मैं ट्रेनों के ठहराव की बात करूंगा। पहले हमारे यहां ब्रॉड गेज लाईन नहीं था, उस वक्त काफी सारी ट्रेन्स मेरे स्टेशन उम्मेद पर रुकती थीं, हमारे पीपाड़ रोड जंक्शन पर भी रुकती थी। लेकिन अब जोधपुर से रवाना होने के बाद सीधे दूसरे डिस्ट्रिक्ट में गोटन रेलवे स्टेशन पर जाकर ट्रेन को रोका जाता है। मेरा निवेदन है कि ट्रेन संख्या 12461-12462, जो मंडोर, जोधपुर से चलकर सीधा दिल्ली जाती है और दिल्ली से सीधी जोधपुर जाती है - बहुत अच्छी सुविधा है - लेकिन हमारे नज़दीक यह ट्रेन कहीं नहीं रुकती है, जिसकी वजह से हम सभी लोगों को दिल्ली जाने के लिए जोधपुर जाना पड़ता है। तो जो पुरानी ट्रेनें वहां पर रुकती थीं, उनकी हमारे उम्मेद स्टेशन व पीपाड़ रोड जंक्शन पर ठहराव की व्यवस्था की जाए।

महोदय, इसके अतिरिक्त जैसा मेरे पूर्व माननीय सदस्य ने कहा है, आजकल स्लीपर कोच, सेकेंड एसी, फर्स्ट एसी के डिब्बे लग जाते हैं, हमारी सुविधाओं के लिए तो सब कुछ लगा रहता है, लेकिन साधारण डिब्बे बहुत कम होते हैं। ... (समय की घंटी)... आज ट्रेनों की लम्बाई बहुत अधिक बढ़ायी गयी है, 400-500 मीटर से ज्यादा लम्बी ट्रेनें हो गयी हैं, लेकिन उनके अंदर, जो साधारण जनता है, जिसका परसेटेज बहुत अधिक है, उनके लिए साधारण डिब्बे बहुत कम संख्या में हैं। स्लीपर कोच, सेकेंड एसी और फर्स्ट एसी से हम लोगों को तो benefit मिलता है, लेकिन साधारण जनता को उन डिब्बों से बहुत कम benefit मिलता है। जिस तरह से बकरों को ढूंस-ढूंस कर मुम्बई आदि लेकर जाया जाता है, उन्हें बकरों की ही भाँति ही ढूंस-ढूंसकर ट्रेनों में

मरा जाता है - वे किन परिस्थितियों में एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाते हैं, वह तो भगवान ही जानता है या उनका दिल जानता है।

**श्री उपसभापति:** छूड़ी जी, अब समाप्त करें।

**श्री राम नारायण ढूड़ी:** उपसभापति महोदय, अभी तो समय बचा हुआ है।

**श्री उपसभापति:** अभी आपको छोड़कर आपकी पार्टी से तीन स्पीकर्स और बोलने वाले हैं।

**श्री राम नारायण ढूड़ी:** सर, मैं दो मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा।

**श्री उपसभापति:** दो मिनट नहीं, अब आप समाप्त करें। आप अपनी अंतिम बात कहें, फिर मैं दूसरे स्पीकर को बुलाऊंगा।

**श्री राम नारायण ढूड़ी:** महोदय, मेरे से पूर्व सांसद हुए हैं - वे पहले से हैं - मंत्री महोदय से मैं उनकी सुविधा के संबंध में कहना चाहता हूं। यह सुविधा की बात नहीं है, जब बुढ़ापा आता है, उस समय एक assistant रखना पड़ता है। अभी तो हम मोबाइल पर रिजर्वेशन करवा देते हैं, उसके बाद इसमें बहुत बड़ी दिक्कत पैदा होती है। ...**(समय की घंटी)**... यह समय सबके लिए आना है। मैं करीब 40-45 साल पहले स्टेट गवर्नर्मेंट में कैबिनेट मंत्री रहा, मुझे अनुभव है। जब इन छोटी-छोटी बातों के संबंध में दिक्कत आती है और उनका यदि समाधान होता है तो बहुत अच्छी बात है। जहां पर बड़ी रेलवे लाइनें हैं और जहां फैक्ट्रियां हैं, उन फैक्ट्रियों के पास जो रेलवे क्रॉसिंग हैं, वहां इतना बड़ा जाम रहता है और बहुत ट्रैफिक रहता है कि कोई आदमी आ-जा नहीं सकता है। वहां पर आरओबी, ऊपर वाले पुल की व्यवस्था कीजिए। उपसभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, मैं इन्हीं शब्दों के साथ आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं।

**SHRI G.C. CHANDRASHEKHAR (Karnataka):** Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Working of the Ministry of Railways.

Sir, during the 2020-21 Union Budget, the total Budget for the Indian Railways is ₹ 1.61 lakh crores. Out of this, the Government is providing ₹ 72,000 crores. The total expenditure for salary itself is ₹ 92,000 crores. If the Railways pay 60 per cent of its revenue for salaries, what is left for the development? Similarly, as per the Budget, ₹ 10,000 crores allocated for building new lines; ₹ 2,250 crores for gauge conversion; ₹ 700 crores for doubling; ₹ 5,786 crores for rolling stock; and, ₹ 1,650 crores for signapling and telecom. Sir, there is only about ₹ 30,000 crores for Plan expenditure out of the total allocation and the remaining amount is not defined where it is going to be utilized.

[Shri G.C. Chandrashekhar]

Sir, also, during the Budget 2020-21, the Government has announced that it will setup solar power plants along the railway track, but not defined how this is going to be implemented, where money is going to come from and whether this is going to be implemented under PPP model.

In the Budget, the hon. Finance Minister announced to electrify 27,000 kms. of tracks, but where does the money come from? There is no allocation in the Budget. Sir mainly, I would like to talk on two concerns of my own State, Karnataka. The first one is about starting coach factory at Kolar in Karnataka. The factory was first proposed during 2012-13 Budget by the then Kolar MP and Union Minister of Railways, Shri Muniyappaji. Sir, an MoU was signed between the Government of Karnataka and the Ministry of Railways during 2013 with an estimated cost of ₹ 2,000 crores and with validity of agreements for 5 years. As per the MoU, the Karnataka Government will provide 1,200 acres of land free of cost and invest 50 per cent of the total cost required to setup the project. In 2014, when Shri Mallikarjun Kharge took over the Railway Ministry, he approved the project and laid the foundation-stone in March 2014. During the 1st and 2nd phases of the project, it was planned to build 500 coaches per annum and, after five years, it was planned to produce 1,000 coaches. Sir, the Karnataka Government had sent the acceptance letter to hand over 1,200 acres of land. The Central Government also kept aside ₹ 10 crores for the project in 2014. Sir, between 2014 and till now, Shri Sadananda Gowda became Railway Minister and now Shri Suresh Angadi became Railway Minister from our State, but still the Coach factory is only on paper.

In 2019, the Ministry of Railways and the Karnataka Government had extended the agreement for another 5 years. During 2019, the hon. Railway Minister, Shri Piyush Goyal, confirmed in the press meet that the Kolar Coach Factory will be implemented in a phased manner, but so far nothing has happened. This is for the first time in the history of India that the State Government has shared 50 per cent of investment along with free land for setting up a coach factory but nothing has happened so far.

Sir, the Central Government is accepting the investment from private players and ready to do business with them, but not accepting investment from the Government of Karnataka and start coach factory even after the State Government came forward to give land at no cost.

During 2020-21 Budget, Shrimati Nirmala Sitharaman has announced to start composite repair workshop in the same land reserved for setting up coach factory at Kolar but never spoke anything about starting coach factory and allotted money. This is injustice to Karnataka.

I come to suburban rail for Bangalore. Sir, when DPR for suburban rail was prepared in 2013, the cost of the project was estimated at ₹ 12,000 crores and now it has been increased to ₹ 18,600 crores. Sir, the same Government announced this very project three times between 2018 and 2021! Sir, unfortunately, the Government has released only ₹ 1 crore in 2018-19 against the announced amount of ₹ 17,000 crore and ₹ 10 crores during 2019-20 against ₹ 18,000 crores and now announced ₹ 18,600 cores, but no allocation has been made in the Budget.

Last month — February — the Minister of State for Railways who is also from Karnataka said in a press meeting that ₹ 1,400 crores is required immediately to kickstart the project. Sir, he is sitting here.

Sir, Bengaluru has 1.3 crore population and according to Transport Department, a total of 83 lakh two-wheelers and cars are registered till the end of 2019. Also, according to the recent report, Bangalore has become the worst traffic congestion city in the world.

Sir, for your kind information, Bangalore has three Parliament Constituencies represented by three BJP MPs for more than 15 years. People are electing them continuously but suburban rail has become a dream for Bangaloreans.

Sir, one more important issue I wish to touch upon is this. In all cities of the country, particularly Bangalore, railway stations are in the middle of the city and, when it comes to Bangalore, trains going towards Chennai, Mumbai and Mysore pass through city around 20-25 km. There is no safety for railway line and gates. Due to this, many unlawful activities, crimes and accidents are happening. So, I urge the hon. Railway Minister to safeguard properties which are within the city limits across the country.

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

**श्री उपसभापति:** माननीय सदस्यगण, कल भी मैंने आपसे अनुरोध किया था कि नियमतः बहस शुरू होने के आधे घंटे के पहले कृपया अपना नाम यहां पर भेजें। अभी लास्ट तक कुछ नाम

[श्री उपसभापति]

आए हैं। हम उनको भी बोलने का मौका दे रहे हैं, परन्तु आगे से आप लोग इस बात का कृपया ध्यान रखिएगा। श्रीमती कहकशां परवीन।

**श्रीमती कहकशां परवीन (बिहार):** उपसभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे के कामकाज की चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत शुक्रिया। रेलवे भारत की जीवन रेखा है। रेलवे को सामाजिक दायित्वों का निर्वाह भी करना पड़ता है और इसे लाभदायक भी बनाना पड़ता है। यह कहा जाए कि यह धारदार तलवारों के बीच चलने का काम करती है और उस धारदार तलवार के बीच चलकर भी लोगों को जहां तक हो सकता है, वहां तक सुरक्षा और सुविधा उपलब्ध कराने का काम करती है।

माननीय मंत्री जी ने जब अपना बजट पेश किया था, तब उन्होंने किसानों की आय दोगुनी हो, इस बात पर बल दिया था। किसानों के उत्पाद की जो वस्तुएं हैं, उन वस्तुओं को किसान रेल के माध्यम से तेजी से एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जा सके, इसके लिए "किसान रेल" की व्यवस्था की है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का शुक्रिया अदा करती हूँ। जो रेलवे की जमीन खाली पड़ी है, उस जमीन पर सोलर ऊर्जा के संयंत्र लगाने का प्रावधान किया गया है, इसका भी मैं स्वागत करती हूँ। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट कराना चाहूँगी कि सरकार स्वच्छता मिशन पर बहुत ध्यान दे रही है। मैंने प्रश्नकाल के दौरान पूरक प्रश्न में भी यह सवाल पूछा था और सरकार का ध्यान आकृष्ट कराया था कि राजधानी में तो मैंने सांसद बनने से पहले कभी सफर नहीं किया था, लेकिन सांसद बनने के बाद राजधानी में सफर करने का मौका मिला। पटना राजधानी ट्रेन में तो सफाई की व्यवस्था ठीक रहती है, लेकिन डिब्बगढ़ राजधानी, भुवनेश्वर राजधानी और रांची राजधानी में जब मैंने सफर किया है, तो मैंने देखा है कि उसमें जो ए.सी. फर्स्ट क्लास के डिब्बे हैं, उसमें रसोईयान नहीं रहने के कारण, फर्स्ट क्लास में रसोईयान नहीं रहने के कारण लोग वहां से खाना लाते हैं और टॉयलेट के बगल में जो खाली जगह होती है, वहां पर रखकर खाना परोसते हैं।

उपसभापति महोदय, एक तरफ हम स्वच्छता की बात कर रहे हैं और दूसरी तरफ ऐसा हो रहा है। इसको देखकर बहुत अजीब लगता है। इस व्यवस्था को खत्म किया जाए। दूसरी तरफ मैं यह याद दिलाना चाहूँगी कि जो आम-जन हैं, आम लोग हैं, वे रेल से ही सफर करते हैं। अगर टिकट नहीं मिलता है, तो वे जनरल क्लास में बैठकर सफर कर लेते हैं। लोगों की मजबूरियाँ भी रहती हैं, लेकिन जनरल के डिब्बे बहुत कम हैं, इसलिए इन डिब्बों को बढ़ाया जाए। लंबी दूरी वाली ट्रेनों में रसोई यान नहीं रहने के कारण मुसाफिरों को बहुत तरह की दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। जब भी कोई आदमी सफर करता है, तो वह घर से खाना लेकर चलता है, लेकिन जब लंबी दूरी होती है, तो उसमें वह खाना खराब भी हो जाता है और अगर पैसेंजर अपना ही खराब खाना खाए तो उसकी तबीयत खराब होती है, पर रेलवे को यह सुनना पड़ता है कि रेल यात्रा करते -करते किसी की तबीयत खराब हो गई। इसके लिए मैं कहना चाहती हूँ कि जो लंबी दूरी वाली ट्रेन है, उसमें हम लोगों के लिए रसोई यान की व्यवस्था होनी चाहिए।

महोदय, जहाँ तक सुरक्षा की बात है, उसके लिए मैं कहना चाहती हूं कि ट्रेन में महिलाओं के लिए जो डिब्बे हैं, उन डिब्बों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट कराना चाहूंगी कि जब मैंने सदन में प्रथम माषण दिया था, तो मैंने रेलवे पर अपनी maiden स्पीच दी थी और मैंने यह बात कही थी कि भागलपुर मालदा डिविजन का सबसे ज्यादा आमदनी देने वाला जंक्शन है। हम लोगों की, भागलपुर के लोगों की मांग रही है कि भागलपुर को भी रेल मंडल बनाया जाए, परंतु यह मांग अभी तक पूरी नहीं हुई है, जबकि वह सारे मानकों को तय करता है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगी कि भागलपुर को रेल मंडल बनाया जाए।

महोदय, मैं एक और मांग करना चाहूंगी, जैसा कि नीरज भाई ने कहा है कि जो पटना राजधानी ट्रेन है, अगर वह पटना से चलकर बक्सर में रुक जाए, तो बक्सर के लोगों को भी फायदा होगा और रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी। मैं उनकी मांग का समर्थन करते हुए एक मांग और रखना चाहती हूं कि जो हावड़ा राजधानी ट्रेन है या सियालदाह राजधानी ट्रेन है, वह गया होकर, पटना होकर जाती है, अगर सप्ताह में दो दिन, एक दिन गया राजधानी.... एक दिन सियालदाह राजधानी और एक दिन हावड़ा राजधानी अगर भागलपुर और मुंगेर होकर जाए, तो वहाँ के लोगों को बहुत फायदा होगा।

महोदय, मैं एक और मांग रखना चाहती हूं। वह मांग यह है कि समस्तीपुर से खगड़िया वाया रोसड़ा लाइन का दोहरीकरण किया जाए। वहाँ पर गाड़ी की संख्या बढ़ानी चाहिए। वहाँ से लंबी दूरी वाली गाड़ियों की संख्या कम है। अगर वहाँ पर गाड़ी की संख्या बढ़ेगी तो लोगों को वहाँ से आने-जाने में दिक्कतों का सामना नहीं करना पड़ेगा।

महोदय, एक और जो अंतिम बात है, वह यह है कि हम आज गरीब लोगों के लिए बहुत सारी योजनाएं योजनाएं चला रहे हैं, गरीब तक इसका लाभ पहुंचे, हम इसकी कोशिश भी करते हैं और रेल ही एक ऐसा माध्यम है, जिससे कि हर आदमी तक इन योजनाओं का लाभ पहुंचाया जा सकता है। आज यदि हम अपने पर्यावरण की सुरक्षा की बात कर रहे हैं, तो इसके लिए, पर्यावरण की सुरक्षा के लिए रेलवे की सीट के अंदर बैठने की जो जगह होती है, अगर उस पर इस तरह का कोई स्टिकर लगा दिया जाए जो एक संदेश दे। जिस तरह से "बेटी बचाओ, बेटी पढ़ाओ" का हमारा संदेश है, अगर उसी तरह से पर्यावरण की सुरक्षा के लिए "सेव अर्थ" की तस्वीर का एक स्टिकर लगा देंगे, तो कहीं न कहीं इसका एक अच्छा संदेश जाएगा।

दूसरी बात, हमारे भागलपुर की विक्रमशिला एक्सप्रेस में ...**(समय की घंटी)**... मंजूषा पैटिंग है, जिसमें हम अपनी कला का प्रदर्शन करते हैं। यह प्रयास भारत में हर जगह, कहीं न कहीं, किसी न किसी कला को प्रोत्साहन देता है। अगर वहाँ की ट्रेन्स में इस तरह की कला का प्रदर्शन किया जाए, तो उससे भी कहीं न कहीं यह संदेश मिलेगा और हमारी कला और संस्कृति को बढ़ावा मिलेगा।

महोदय, आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए आपका बहुत-बहुत शुक्रिया।

[شیمیری کاہکشاں پرવیں]

محترمہ کہکشاں پروین (بیار) : اپ سبھا پتی مہودے، آپ نے مجھے ریلوے کی چرچا میں حصہ لئے کا موقع دیا، اس کے لئے آپ کا بہت بہت شکریہ۔ ریلوے بھارت کی جیوں ریکھا ہے۔ ریلوے کو سماجک دائم کا نرواد بھی کرنا پڑتا ہے اور اسے منافع بخش بھی بنانا پڑتا ہے۔ یہ کہا جائے کہ یہ دھاردار تلواروں کے بیچ چانے کا کام کرتی ہے اور اس دھاردار تلوار کے بیچ چل کر بھی لوگوں کو جہاں تک بو سکتا ہے، وہاں تک سرکشا اور سویدہا مہیا کرانے کا کام کرتی ہے۔

مائٹے منتری جی نے جب اپنا بجٹ پیش کیا تھا، تب انہوں نے کسانوں کی آمدنی دوگنی ہو، اس بات پر زور دیا تھا۔ کسانوں کے اپناد کی جو چیزیں ہیں، ان چیزوں کو کسان ریل کے مادھیم سے نیزی سے ایک جگہ سے دوسری جگہ تک لے جاسکے، اس کے لئے "کسان ریل" کا انتظام کیا ہے۔ اس کے لئے میں مائٹے منتری جی کا شکریہ ادا کرتی ہوں۔ جو ریلوے کی زمین خالی پڑی ہے، اس زمین پر سولر بجلی کی مشینیں لگانے کا پروادھان کیا گیا ہے، اس کا بھی میں سوائک کرتی ہوں۔ میں مائٹے منتری جی کا دھیان اس اور آکرشت کرنا چاہوں گی کہ سرکار سوچھتہ مشن پر بہت دھیان دے رہی ہے۔ میں وقفہ سوال کے دوران پورک سوال میں بھی یہ سوال پوچھتا تھا کہ سرکار کا دھیان آکرشت کرایا تھا کہ راجدھانی میں تو میں نے سانسدنے سے پہلے کبھی سفر نہیں کیا تھا، لیکن سانسدنے کے بعد راجدھانی میں سفر کرنے کا موقع ملا۔ پتھر راجدھانی ترین میں تو صفائی کا انتظام تو ٹھیک رہتا ہے، لیکن ڈیروگر ہر راجدھانی، بھونیشور راجدھانی اور رانچی راجدھانی میں جب میں نے سفر کیا ہے، تو میں نے دیکھا ہے کہ اس میں جو اے سی۔ فرست کلاس کے ڈبے ہیں، اس میں رسوئی جان نہیں رہنے کی وجہ سے، فرست کلاس میں رسوئی جان نہیں رہنے کی وجہ سے لوگ وہاں سے کھانا لاتے ہیں اور ثانیٹ کے بغل میں جو خالی ہے، وہاں پر رکھہ کر کھانا پرستے ہیں۔

اپ سبھاپتی مہودے، ایک طرف ہم سوچھتہ کی بات کر رہے ہیں اور دوسری طرف ایسا ہو رہا ہے۔ اس کو دیکھہ کر بہت عجیب لگتا ہے۔ اس ویوستھا کو ختم کیا جائے۔ دوسری طرف میں یہ یاد دلانا چاہوں گی کہ جو عام جن ہیں، عام لوگ ہیں، وہ ریل سے بھی سفر کرتے ہیں۔ اگر ٹکٹ نہیں ملتا ہے، تو وہ جنرل کلاس میں بیٹھہ کر سفر کر لیتے ہیں۔ لوگوں کی مجبوریاں بھی رہتی ہیں، لیکن جنرل کے ڈبے بہت کم ہیں، اس لئے ان ڈبؤں کو بڑھایا جائے۔ لمبی دوری والی ترینوں میں رسوئی جان نہیں رہنے کی وجہ سے مسافروں کو بہت طرح کی دقتیوں کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ جب بھی کوئی آدمی سفر کرتا ہے، تو وہ گھر سے کھانا لے کر چلتا ہے، لیکن جب لمبی دوری ہوتی ہے، تو اس میں وہ کھانا خراب بھی ہو جاتا ہے اور اگر پسینجر اپنا بھی خراب کھائے تو اس کی طبیعت

<sup>†</sup>Transliteration in Urdu script.

خراب ہوتی ہے، اور ریلوے کو یہ سنا پڑتا ہے کہ ریل کا سفر کرتے کرتے کسی کی طبیعت خراب ہو گئی۔ اس کے لئے میں کہنا چاہتی ہوں کہ جو لمبی دوری والی ٹرین ہے، اس میں ہم لوگوں کے لئے رسونی یاں کا انتظام ہونا چاہئے۔

مہودے، جہاں تک سرکشا کی بات ہے، اس کے لئے میں کہنا چاہتی ہوں کہ ٹرین میں مہلاؤں کے لئے جو ڈبے ہیں، ان ڈبوں کی تعداد بڑھائی جانی چاہئے۔ میں آپ کے مادھیم سے مانٹے منتری جی کا دھیان اس اور آکرشت کرانا چاہوں گی کہ جب میں نے سدن میں پہلا بھائش دیا تھا، تو میں نے ریلوے پر اپنی میڈن اسپیچ دی تھی اور میں نے یہ بات کہی تھی کہ بھاگلپور مالدہ ٹویژن کا سب سے زیادہ آمدی دینے والا جذکش ہے۔ ہم لوگوں کی، بھاگلپور کے لوگوں کی مانگ ربی ہے کہ بھاگلپور کو بھی ریل منڈل بنایا جائے، لیکن یہ مانگ ابھی تک پوری نہیں ہوئی ہے، جبکہ وہ سارے مانکوں کو طے کرنا ہے۔ میں مانٹے منتری جی سے درخواست کروں گی کہ بھاگلپور کو ریل منڈل بنایا جائے۔ میں ایک اور مانگ کرنا چاہوں گی، جیسا کہ نیرج بھائی نے کہا ہے کہ جو پٹھ راجدھانی ٹرین ہے، اگر وہ پٹھ سے چل کر بکسر میں رک جائے، تو بکسر کے لوگوں کو بھی فائدہ ہوگا اور ریلوے کی آمدی بھی بڑھے گی۔ میں ان کی مانگ کا سمرتھن کرتے ہوئے ایک مانگ اور رکھنا چاہتی ہوں کہ جو باؤڑا راجدھانی ٹرین ہے یا سیالدہ راجدھانی ٹرین ہے، وہ گیا بوکر، پٹھ بوکر جاتی ہے، اگر بھتے میں دو دن، ایک دن 'گیا راجدھانی' ۔۔ ایک دن سیالدہ راجدھانی اور ایک دن باؤڑا راجدھانی اگر بھاگلپور اور منگیر بو کر جائے، تو وہاں کے لوگوں کو بہت فائدہ ہوگا۔

مہودے، میں ایک اور مانگ رکھنا چاہتی ہوں۔ وہ مانگ یہ ہے کہ سمسٹی پور سے کھڑکیا واپا روسٹرا لائن کا دوبڑی-کرن کیا جائے۔ وہاں پر گاڑی کی تعداد بڑھائی چاہئے۔ وہاں سے لمبی دوری والی گاڑیوں کی تعداد کم ہے۔ اگر وہاں پر گاڑی کی تعداد بڑھے گی تو لوگوں کو وہاں سے آنے جانے میں دعوی کامانہ نہیں کرنا پڑے گا۔

[شہیم رتی کا حکشان پروردہ]

مہودے، ایک اور جو آخری بات ہے، وہ ہے کہ ہم آج غریب لوگوں کے لئے بہت ساری یوجنائیں چلا رہے ہیں، غریب تک اس کا فائدہ پہنچے، ہم اس کی کوشش بھی کرتے ہیں اور ریل بی ایک ایسا مادھیم ہے، جس سے کہ برآدمی تک ان یوجناؤں کا فائدہ پہنچایا جا سکتا ہے۔ آج اگر ہم اپنے پریاون کی سرکشا کی بات کر رہے ہیں، تو اس کے لئے، پریاون کی سرکشا کے لئے ریلوے کی سیٹ کے اندر بیٹھنے کی جو جگہ بوتی ہے، اگر اس پر اس طرح کا کوئی اسٹیکر لگا دیا جائے تو ایک سندیش دے۔ جس طرح سے 'بیٹھی بچاؤ، بیٹھی پڑھاؤ' کا بمارا سندیش ہے، اگر اسی طرح سے پریاون کی سرکشا کے لیے "سیوارتھ" کی تصویر کا ایک اسٹیکر لگادیں گے، تو کہیں نہ کہیں اس کا ایک اچھا سندیش جائے گا۔

دوسری بات، بمارے بھاگلپور کی وکرمنشیلا ایکسپریس میں... (وقت کی گھنٹی) ... منجوشہ پینٹنگ ہے، جس میں ہم اپنی کلا کا پردرشن کرتے ہیں۔ ہے پریاں بھارت کے بر جگہ، کہیں نہ کہیں، کسی نہ کسی کلا کو پروتسابن دیتا ہے۔ اگر وبا کی ٹرینس میں اس طرح کی کلا کا پردرشن کیا جائے، تو اس سے بھی کہیں نہ کہیں کوئی سندیش ملے گا اور بماری کلا اور سنسکرتی کو بڑھاوا ملے گا۔

مہودے، آپ نے مجھے اس موضوع پر بولنے کا موقع دیا ہے، اس کے لیے آپ کا بہت بہت شکریہ۔

(ختم شد)

[उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) योगसंन हुए]

**उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया):** जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला जी, آप बोलिए।

**श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला (गुजरात):** उपसभाध्यक्ष जी, آपکا بहुत-बहुत धन्यवाद کی آپنے مुझے رेल مंत्रालय کی چار्चा پر بولنے کا مौका دिया ہے۔ اسکے ساتھ ही मैं इسको support بھی کرتا ہوں۔ جैسا کہ ہم سب جانتے ہیں کہ پूरे देश کے اندر ج्यादातर لوگ رेल کی مुसाफिरी کرتے ہیں। کوई نौकरی पر جاتا ہے، کوई اپنے बिजनेस کے لیए جاتا ہے، کوई اپنے کام کے لیए نیکलتا ہے। उन लोगों के लिए तो रेल हर रोज लाइफलाइन जैसी ہے। آج मैं माननीय मंत्री जी کو बधाई देता ہوں کہ पूरे भारत کे अंदर प्रधान मंत्री, माननीय नरेन्द्र मोदी जी ने स्वच्छता कا جو अभियान चलाया ہے، उसका रेलवे پر بھی اچ्छा प्रभाव پड़ा ہے، नहीं

†Transliteration in Urdu script.

तो पहले रेलवे स्टेशन के आस-पास हम देखते थे कि कहीं कूड़ा-कचरा पड़ा रहता था, कहीं पान की पिवकारी पड़ी रहती थी, लेकिन आज इस स्वच्छता के अभियान से पूरे भारत के अंदर, हरेक रेलवे स्टेशन पर स्वच्छता होती है, सफाई होती है। जहाँ कचरा डालने की जगह है, उसके साथ ही कूड़ा-कचरा डालने के डिब्बे रखे जाते हैं। वहाँ हर रोज सफाई रहती है। इसके साथ-साथ टिकट की व्यवस्था, जो पहले के समय में थी, उसकी जगह पर वहाँ पर आपको आज की तारीख में एक अलग ई-टिकट मिल जाता है।

महोदय, पहले की सरकार के मुकाबले अब की सरकार में रेलवे के अंदर जिस तरह की सुविधाएं रेलवे में बढ़ रही हैं, उन्हें देखकर हमें प्रसन्नता होती है और यह अन्तर हमें देखने को मिलता है कि पहले की बजाय अब सुविधाएं बढ़ रही हैं।

महोदय, हमारे देश में पहले इलेक्ट्रिक सीढ़ियां, लिफ्ट्स या ऐस्केलेटर्स केवल हवाई अड्डों पर ही देखने को मिलते थे, लेकिन अब तो बड़े-बड़े शहरों में स्थित रेलवे स्टेशनों पर तो ये सुविधाएं उपलब्ध हैं ही, बल्कि जो छोटे-छोटे शहरों के रेलवे स्टेशन्स हैं, वहाँ भी ऐस्केलेटर्स और लिफ्ट्स की सुविधा धीरे-धीरे उपलब्ध कराई जा रही है, जिससे मुसाफिरों को रेलवे स्टेशनों पर आने-जाने में पहले जो दिक्कतें होती थीं, वे अब कम हो रही हैं।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूं कि आज की तारीख में रेल मंत्रालय द्वारा जो सुरक्षा उपलब्ध कराई जा रही है, वह भी अच्छी है। पहले क्या होता था कि कहीं कोई एक्सीडेंट होता था या चोरी होती थी, तो उसका पता लगाने में बहुत समय लग जाता था, लेकिन आज की तारीख में जगह-जगह CCTV के मारे लगाए गए हैं, जिससे चोरी या एक्सीडेंट के बारे में शीघ्र पता लगाया जा सकता है। रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा भी उपलब्ध कराई जा रही है। इससे यह स्पष्ट होता है कि हम नए भारत के निर्माण की दिशा में आगे बढ़ रहे हैं।

महोदय, मैं कल सुन रहा था कि कई माननीय सदस्य कह रहे थे कि हमारे यहां फलां ट्रेन चालू नहीं हो रही है या फलां ट्रेन नहीं रुक रही है। मैं उन सभी माननीय सदस्यों से निवेदन करना चाहता हूं कि मोदी सरकार के समय में यह सब संभव है।

हमारे कुछ गुजरात के माननीय सदस्य कल कह रहे थे कि हमने 10-11 साल पहले रेलवे के बारे में जो मांगें रखी थीं, वे अब तक पूरी नहीं की गई हैं। मैं उन्हें भी कहना चाहता हूं कि उन्हें पूरा भरोसा और विश्वास रखना चाहिए कि यदि इन कामों को कोई कर सकता है, तो वह मोदी सरकार ही कर सकती है।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि पहले जो रेल मंत्रालय और परिवहन मंत्रालय थे, वे अलग-अलग होते थे, जिसके कारण कभी-कभी परेशानियां पैदा होती थीं। दोनों मंत्रालयों में तालमेल नहीं होने के कारण कई बार यह होता था कि जो रेलवे के फाटक हुआ करते हैं, उन फाटकों को

[श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला]

बन्द करके रेलवे को पास किया जाता था। यह व्यवस्था अभी भी कई स्थानों पर है। इसके कारण जो लोग रोड से जाते थे, उन्हें बहुत दिक्कतें होती थीं, क्योंकि कई बार बहुत समय तक फाटक बन्द ही रहते थे और यदि खुलते थे, तो थोड़ी देर के लिए ही खोले जाते थे। अब आप पूरे भारत में देखिए जहां-जहां भी रेल के फाटक थे, उन्हें हटाकर ऊपरगामी रेलवे पुल बना दिए गए हैं या अंडरग्राउंड निकास बना दिए गए हैं, जिससे रोड पर चलने वालों को अब फाटक खुलने का इंतजार नहीं करना पड़ता है।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं कहना चाहूँगा कि अब रेलवे ने 51,000 हेक्टेयर भूमि में सोलर पार्क या ऊर्जा पार्क बनाए हैं, जिनसे ऊर्जा पैदा होगी। इससे रेल मंत्रालय तथा उससे जुड़े हुए अनेक विभागों को फायदा होगा। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी एवं उनके मंत्रालय को बधाई देना चाहता हूँ। इसके साथ-साथ कोल्ड स्टोरेज के टैंकर भी रेलों में लगाए गए हैं, जिनसे फल, सब्जी, दूध, फिश और मीट आदि का पूरे देश में तीव्र गति से ट्रांसपोर्टेशन हो सकेगा। इससे भी देश को बहुत फायदा होगा, रेल मंत्रालय की आय बढ़ेगी तथा यह व्यवस्था किसानों को भी बहुत फायदा पहुँचाएगी।

महोदय, वर्तमान रेल मंत्री महोदय ने किसानों के उत्पाद के शीघ्र आवागमन के लिए विशेष रेलों की व्यवस्था करने की बात भी कही है। पहले क्या होता था कि रेलों यात्रियों को तो ढोती थी, लेकिन किसानों के उत्पादों को ले जाने के लिए अलग से कोई व्यवस्था नहीं थी, लेकिन अब किसानों की कृषि पैदावार को ले जाने के लिए विशेष व्यवस्था की गई है। इस व्यवस्था के कारण किसान अपनी कृषि पैदावार को शीघ्र शहरों तक पहुँचा सकेंगे। आज की तारीख में यह जो व्यवस्था की गई है, उसके लिए भी मैं माननीय रेल मंत्री, श्री पीयूष गोयल जी तथा रेल मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ। इसके कारण पूरे देश के किसानों में खुशी है, क्योंकि अब वे जो भी पैदा करेंगे, उसे वे जल्दी से जल्दी शहरों तक पहुँचा सकेंगे।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूँ कि शहरों में हमारी ट्रेनों को इलेक्ट्रिफाई किया गया है। पहले हमारी ट्रेनें कोयले से चलती थीं, फिर डीजल से चलने लगी और अब इलेक्ट्रिक से चलती हैं। मैंने यहां सुना कि कई लोग यहां कह रहे थे कि हमारे यहां यह ट्रेन नहीं या वह ट्रेन नहीं है और यदि कोई ट्रेन आती है, तो वह टाइम पर नहीं आती है। मैं कहना चाहता हूँ कि पहले का टाइम देखिए और आज का टाइम देखिए, जिस तरह से भारत बढ़ रहा है, जिस तरह से भारत का विकास हो रहा है, उस तरह आज की तारीख में रेलों के पहुँचने का टाइम, बिलकुल ठीक हो गया है और रेलें अपने टाइम पर ही पहुँच रही हैं।

महोदय, इसके साथ-साथ रेलों में सुरक्षा व्यवस्था बढ़ाई गई है। जहां-जहां जो लोग जाना चाहते हैं, उन्हें वहां सुरक्षा के साथ पहुँचाने की व्यवस्था की गई है।

इसके साथ-साथ goods को लेकर transportation के समय पहले ऐसा होता था कि जहाँ पर goods रहता था, वहाँ कोई उसको सँभाल कर नहीं रखता था, लेकिन आज की तारीख

में जिस तरह से हवाई जहाज में उसको संभाल कर रखा जाता है, उसी तरह रेलवे के अन्दर भी उसको संभाल कर चढ़ाया जाता है।

महोदय, मैं कहना चाहूँगा कि पहले ऐसा होता था कि जब हम सब रेलवे स्टेशन पर टिकट लेने जाते थे, तो हमें घंटों खड़ा रहना पड़ता था, लेकिन आज की तारीख में हमें जहाँ की भी टिकट चाहिए, हम ले सकते हैं। आप मोबाइल पर अपना PNR नम्बर डाल कर 139 पर use कर सकते हैं। आज की तारीख में यह सुविधा हो गई है। जैसे हवाई अड्डे पर लोग जाते थे और उनको जो facility मिलती थी, वही facility आज भारत में मिल रही है।

महोदय, यहाँ तेजस ट्रेन की बात कही गई। मैं यहाँ तेजस ट्रेन के बारे में कहना चाहूँगा कि आप एक बार उसमें सफर कीजिए। उस सफर से आपको मालूम पड़ेगा कि आज की तारीख में उसमें जो टेक्नोलॉजी लगाई गई है, उसके अन्दर जो स्क्रीन लगाई गई है, उसमें mobile charger के साथ-साथ मनोरंजन का भी साधन किया गया है। इसके साथ-साथ खाने-पीने, सबकी व्यवस्था की गई है। इस बदलाव से एक अलग भारत बन रहा है और हमें इसको आगे ले जाना है।

कई लोग बुलेट ट्रेन की बात कर रहे थे। मुझे कई लोग इसके खिलाफ लगे कि यह बुलेट ट्रेन हमें कहाँ ले जा रही है। उनको लगता है कि बुलेट ट्रेन नहीं आनी चाहिए। ...**(समय की घट्टी)**... मैं इस सदन के माध्यम से कहना चाहूँगा कि जो बुलेट ट्रेन है, वह हमारे भारत के लिए, नई generation के लिए एक तोहफा है।

इससे ज्यादा कुछ न कहते हुए मैं माननीय महोदय, आपका धन्यवाद करता हूँ।

जय हिन्द! वंदे मातरम! आभार।

**SHRI ANIL DESAI (Maharashtra):** Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for giving me an opportunity to speak on the working of the Ministry of Railways. All of us know that Railway is the lifeline of not only India but also of all Indians. In real sense, it is the only service which works relentlessly 24x7 and gives yeomen service to the people of India. It runs from east to west and from north to south. It has seen many ups and downs but has been keeping its pace which really serves the economy. There used to be a separate Railway Budget till the time Shri Suresh Prabhu took over as the Railway Minister. Former Railway Ministers had a very specific agenda and whoever used to present the Railway Budget used to declare different projects and different lines, especially from the regions they used to come. In the later years, it was invariably seen that no project work was taken over or no project work was started and the projects which were declared by the Minister used to remain on the paper. But the things have

[Shri Anil Desai]

changed in recent years, and I really congratulate the present Railway Minister, Shri Piyush Goyal, who has been taking pains for the people of India who travel by train and for whom the railways really matter in their lives. Railway is the biggest employer in the country and assumes the responsibility of addressing the issue of unemployment. But, in recent times, especially in the State of Maharashtra, we have seen that recruitment, which used to take place on a sizeable number, has come down for Group 'C' & 'D' and Class-I also. At the same time, contract labour practices have gone beyond proportion which needs to be addressed because that does not give security to the labour force and it has its deficiencies. As far as the State of Maharashtra is concerned, Marathwada region has backward districts. Railway network there needs to be given more stress and needs to be improved.

I think, in the latest Budget, the outlays that have been made on that count, are not very clear. I would request the hon. Railway Minister to take cognisance of the matter and give thrust on that area. At the same time, in the recent Budget, there is no mention about the outlays which have been provided especially to Mumbai Railway Network and MMRDA region also. Since Mumbai carries the maximum load of passengers, I mean, those commuters who travel from one end to another, it needs special requirement-based Budget outlays. A lot many projects, which are in the offing, need to be taken care of.

Sir, freight earning and passenger earning are the main avenues for the Railways, as far as their revenue is concerned. Freight is one of the main indicators by which the health of the economy is also gauged. In recent times, or over the last few years, freight earning has significantly gone down. May I know from the Railway Minister as to what measures are being taken by the Ministry to see that freight earning goes up?

Kisan Rail, which has been announced in this Budget, is really a laudable thing for which the Ministry deserves all accolades. The trains which will be carrying kisan produce need to have warehouses and godowns also along the lines with special thrust to be given on cold-storage which will be required for perishable goods.

Then, Sir, the Railway Ministry and the Government of India are contemplating to privatisate some of its Departments. If privatisation is to take place, then, I think, that freight earning capacity has to be increased by allotting that component of the railway earnings to the private players. I think, that will really have a meaningful impact, apart

from solar energy along the railway tracks which will be produced. I think that will be for the captive use, but, if at all, privatisation is to take place, that should be given space wherever freight is concerned, or, where freight earning revenue department is concerned. With these words, I really thank you for giving me this opportunity.

**मीर मोहम्मद फैयाज (जम्मू-कश्मीर):** सर, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत शुक्रिया। इसमें कोई शक नहीं है कि रेलवे में बहुत सुधार आया है। आपको याद होगा कि 5 अगस्त को इसी हाउस में हमारी स्टेट को दिए गए special status, Article 370 और Article 35A को हटाया गया। हमने उसका विरोध भी किया। पूरी दुनिया में वह मसला उजागर हो गया। हमारी सरकार ने यह कहा कि यह जो स्टेट है, इसमें पिछले 70 साल से कोई विकास नहीं हुआ है, क्योंकि यह special status विकास में एक रुकावट बना हुआ है। हमारे देश में एक संविधान, एक निशान, एक वाहिद रियासत थी और बाकी सब भी अलग था, लेकिन 70 साल के बाद हमने इस रियासत को अच्छी तरह से मिला लिया। उस समय जो सबसे बड़ी बात हमें कही जा रही थी, वह थी विकास की बात। आठ महीने हो गए हैं और आज जब यहां पर रेल की बात हो रही है, तो हमें यह लग रहा था कि इस सेशन में जम्मू-कश्मीर के लिए कुछ खास होगा।

ताकि उस रियासत के लोगों को यह यकीन होगा कि 70 सालों में जो हमें नहीं मिला, वह धारा 370 और 35ए को हटाने के बाद इस सरकार ने दिया। 2011 में यूपीए के समय में हमारी जो रेलवे लाइन जम्मू से बारामूला जा रही है, उसके बारे में कहा गया कि यह वर्ष 2017 में कम्प्लीट होगी। 2017 भी चला गया, उसके बाद 2018 भी चला गया और अब 2020 चल रहा है, लेकिन वह अभी भी वही है। इसी तरह से राजोरी और पुंछ का जो एरिया है, उसके बारे में भी यही कहा गया। मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लूंगा। लेकिन जो हमसे कहा गया, जो इसी सदन ने, इसी मुल्क ने दिया था, वह हमसे छीना गया, जिसका हमने विरोध किया और करते रहेंगे। लेकिन हमसे वायदा किया गया कि हम वहां विकास करेंगे। मैं आज रेल मंत्री जी से यह यकीन रखूंगा कि इस बार जब वह बोलेंगे तो जम्मू-कश्मीर में खासकर जो रेलवे लाइन जम्मू से बारामूला जा रही है, पिछले साल हमें यह कहा गया था, वहां हमारे चीफ सेक्रेटरी साहब हैं, उन्होंने कहा था कि बारामूला से कुपवाड़ा जो रेल लाइन है, वह मंजूर हो गई है। मैं तबक्को रखूंगा कि इस बार हमारे मंत्री जी उसका भी यहां एलान करेंगे।

महोदय, यहां बुलेट ट्रेन की बात हुई। हमने ए.के.-47 के बहुत सारे बुलेट्स खाये हैं, उन बुलेट्स के कारण हमारे एक लाख लोग चले गये। हमें अगर सीधी ट्रेन मिलेगी, जो देश में पिछले 70 सालों से चलती है, हमें वही दी जाए, हमारे लिए वह काफी है। बारामूला से कुपवाड़ा के लिए हमें पिछले साल जो वायदा किया गया था कि यह हम दे देंगे, मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इस साल उसका भी एलान अपने उत्तर में करेंगे, शुक्रिया।

[میر موسیٰ محمد فیاض جموں کشمیر]

**جناب میر محمد فیاض (جموں کشمیر) :** سر، آپ نے مجھے اس اہم موضوع پر بولنے کا موقع دیا، اس کے لئے بہت شکریہ۔ اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ ریلوے میں بہت سدھار آیا ہے۔ آپ کو یاد بوگا کہ پانچ اگست کو اسی باؤس میں بماری استیٹ کو نئے گئے اسپیشل استیٹس، آرٹیکل 370 اور آرٹیکل 351 کو بٹایا گیا۔ بم نے اس کا ورودہ بھی کیا۔ پوری دنیا میں وہ مسئلہ اجاگر بو گیا۔ بماری سرکار نے یہ کہا کہ یہ جو استیٹ ہے، اس میں پچھلے ستر سال سے کوئی وکان نہیں بو ہے، کیون کہ یہ اسپیشل استیٹس وکاس میں ایک رکاوٹ بنا بو ہے۔ بمارے دیش میں ایک سنودھان، ایک نشان، ایک واحد ریاست تھی اور باقی سب بھی الگ تھا، لیکن ستر سال کے بعد بم نے اس ریاست کو اچھی طرح سے ملا لیا۔ اس وقت جو سب سے بڑی بات بمیں کہی جا رہی تھی، وہ تھی وکاس

کی بات۔ ائمہ مہینے بو گئے بین اور آج جب یہاں پر ریل کی بات بو رہی ہے، تو بمیں یہ لگ رہا تھا کہ اس سیشن میں جموں کشمیر کے لئے کچھ خاص بوگا۔ تاکہ اس ریاست کے لوگوں کو یہ یقین بوگا کہ ستر سالوں میں جو بمیں نہیں ملا، وہ دھارا 370 اور 351 کو بٹائے کے بعد اس سرکار نے دیا۔ 2011 میں یوبی اے۔ کے وقت میں بماری جو ریلوے لائن جموں سے باربمولہ جا رہی ہے، اس کے بارے میں کہا گا کہ سال 2017 میں مکمل بوگی۔ 2017 بھی چلا گیا، اس کے بعد 2018 بھی چلا گیا اور اب 2020 چل رہا ہے لیکن وہ ایسی بھی نہیں ہے۔ اسی طرح سے راجوری اور پونچھہ کا جو ایریا ہے، اس کے بارے میں بھی بھی کہا گیا۔ میں سدن کا زیادہ وقت نہیں لونگا۔ لیکن اس میں کہا گیا، جو اسی سدن نے، اسی ملک نے دیا تھا، وہ بم سے چھینا گیا، جس کا بم نے ورودہ کیا اور کرتے رہیں گے۔ لیکن بم سے وعدہ کیا گیا کہ جب بم وبان وکاس کریں گے۔ میں آج ریل منتری جی سے یہ یقین رکھوں گا کہ اس بار جب وہ بولیں گے تو جموں کشمیر میں خاص کر جو ریلوے لائن جموں سے باربمولہ جا رہی ہے۔ پچھلے سال بمیں یہ کہا گیا تھا، وبان بمارے چیف سکریٹری صاحب بین، انہوں نے کہا تھا کہ باربمولہ سے کپواڑہ جو ریل لائن ہے، وہ منظور بو گئی ہے۔ میں تو قریب ہوں گا کہ اس بار بمارے منتری جی اس کا بھی یہاں اعلان کریں گے۔

مہودے، یہاں بلیٹ ٹرین کی بات بونی۔ بم نے اے۔ کے۔ 47 کے بہت سارے بلیٹس کھائے ہیں، ان بلیٹس کی وجہ سے بماری ایک لاکھہ لوگ چلے گئے۔ بمیں اگر سیدھی ٹرین ملے گی، جو دیش میں پچھلے ستر سالوں سے چلتی ہے، بمیں وہی دی جائے، بمارے لئے وہ کافی ہے۔ باربمولہ سے کپواڑہ کے لئے بم سے پچھلے سال جو وعدہ کیا گیا تھا کہ یہ بم دے دیں گے، میں چاہوں گا کہ منتری جی اس مال اس کا بھی اعلان اپنے جواب میں کریں گے۔ شکریہ۔

(ختم شد)

**श्री सतीश चंद्र दुबे (बिहार):** उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे पहली बार इस सदन में रेल मंत्रालय के कार्यों के बारे में हो रही चर्चा में भाग लेने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है। मैं रेल मंत्री जी को बधाई दूंगा कि इन्होंने पूरे देश में ट्रेन के यातायात को सुविधाजनक ढंग से चलाने का जो काम किया है, यह अपने आपमें ऐतिहासिक है। मैं बहुत बार ट्रेन से आता-जाता था, लेकिन कोई ट्रेन समय से नहीं पहुंच पाती थी। जब भी पूछा जाता था तो ट्रैक की गड़बड़ी बताई जाती थी। लेकिन आज पूरे देश में रेलवे ट्रैक्स की जो मरम्मत हुई है और जो मजबूती से काम हुआ है, जिसके चलते आज ट्रेन्स बहुत सही ढंग से, सही समय से यात्रियों को पहुंचाने का काम कर रही हैं, यह अपने आप में एक बहुत बड़ा कदम है।

इसके अलावा बॉयो-टॉयलेट की चर्चाएं होती थी, हम लोग भी ट्रेनों में सफर करते थे। पहले टॉयलेट्स की व्यवस्था इतनी गलत ढंग से थी कि जिसकी चर्चा हम यहां नहीं कर सकते। लेकिन आज 2 लाख 38 हजार बॉयो-टॉयलेट्स ट्रेनों में जो दिये गये हैं, यह अपने आपमें एक बहुत बड़ी उपलब्धि है।

रेलवे के विद्युतीकरण की बात आती है। जहां से हम लोग आते हैं, वहां विद्युतीकरण के माध्यम से रेल चलती है, यह हम लोग नहीं देख पाये थे। लेकिन मोदी सरकार और मंत्री जी की देन है कि मुजफ्फरपुर से गोरखपुर तक की रेल लाइन का विद्युतीकरण करके उस पर ट्रेन दौड़ाने का काम पिछले वित्तीय वर्ष में हुआ था।

आज रेल के लिए बजट में बहुत सी घोषणाएँ की गयी हैं। तेजस जैसी ट्रेनों को चलाने की चर्चाएँ की गयी हैं, दोहरीकरण की चर्चाएँ की गयी हैं, 550 रेलवे स्टेशंस पर Wi-Fi देने की बात की गयी है। 148 किलोमीटर लम्बी बैंगलुरु उपनगरीय ट्रेन सिस्टम के लिए भी केन्द्र का पैसा दिया गया है। मैं बिहार से आता हूँ। हमेशा बिहार को रेलवे के मामले में उपेक्षा का शिकार बनाया जाता था, लेकिन इस बार का जो बजट है, जब से मोदी सरकार आयी है, बिहार का हमेशा स्वाल रखा गया है। आज सुगौली से बाल्मीकि नगर रेल मार्ग में दोहरीकरण के लिए 100 करोड़ रुपये दिये गये हैं और उस पर बहुत तेज गति से काम चल रहा है। पहले जब मैं लोक सभा में था, जब मैंने इस पर क्वेश्चन किया था, तो लोगों को भरोसा ही नहीं हो रहा था कि दोहरीकरण होगा, लेकिन प्रधान मंत्री जी के द्वारा मोतिहारी में शिलान्यास किया गया और आज जिस गति से काम चल रहा है, लोगों का कहना है कि दो साल के अन्दर मुजफ्फरपुर से गोरखपुर का दोहरीकरण का काम समाप्त होगा और वहाँ ट्रेन सुविधा बहुत मजबूत होगी और चलेगी। मुजफ्फरपुर से सुगौली रेल मार्ग के लिए 100 करोड़ रुपये दिये गये हैं, कोसी नदी पर रेल पुल के लिए 90 करोड़ रुपये दिये गये हैं, कियूल-गया रेल मार्ग के लिए 280 करोड़ रुपये दिये गये हैं, हाजीपुर से बछवारा रेल मार्ग के लिए 100 करोड़ रुपये दिये गये हैं, मोतिहारी-सीतामढ़ी रेल लाइन के लिए 20 करोड़ रुपये दिये गये हैं, बिहार-औरंगाबाद रेल लाइन के लिए 20 करोड़ रुपये दिये गये हैं, नेउरा-दनियावां रेल लाइन के लिए 90 करोड़ रुपये दिये गये हैं। छपरा-मुजफ्फरपुर रेल लाइन के लिए 35 करोड़ रुपये दिये गये हैं। मोकामा में गंगा नदी पर नयी रेल लाइन के लिए 101 करोड़ रुपये दिये गये हैं।

[श्री सतीश चंद्र दुबे]

आज बिहार में भी रेलवे में अच्छी तरह से विकास हो रहा है और अच्छी-अच्छी ट्रेनें चल रही हैं। आज स्वच्छता की बात करें, तो पहले जब ट्रेन में एसी फर्स्ट क्लास में हम लोग चलते थे, तब लगता था कि यह एसी थी टियर है, लेकिन आज स्वच्छता के माध्यम से लगता है कि नहीं, यह एसी फर्स्ट क्लास है और इसका जो भी किराया पब्लिक देती है, उसको अच्छा लगता होगा।

खाने की भी व्यवस्था की बात है। पहले जिसमें रसोई यान रहता था, खाने की भी व्यवस्था बहुत अच्छी नहीं होती थी, लेकिन आज पब्लिक को खाने की भी जो रेलवे के द्वारा व्यवस्था दी जाती है, अपने आप में कभी-कभी लगता है कि हम लोग अपने घर का खाना खा रहे हैं। मैं खास करके चम्पारण से आता हूँ, जो गांधी जी के सत्याग्रह की धरती रही है, राजा नन्द की धरती रही है, नीतिकार चाणक्य की धरती रही है और महर्षि बाल्मीकि की धरती रही है। आजादी के 72 साल बीत जाने के बाद वर्षों तक केवल गांधी जी का नाम भुनाने का काम ही कॉर्प्रेस की सरकारों ने किया, लेकिन चम्पारण रेल के विकास के मामले में वर्षों तक कोसों पीछे रहा। आज मोदी सरकार का नतीजा है कि आज वहाँ काम हो रहा है। मैं आपको बताना चाहता हूँ बहुत दुख के साथ मुझे कहना पड़ता है कि हमारे यहाँ नरकटियांगंज से ठोरी रेलवे लाइन हैं, जिसमें गौनाहा एक स्टेशन है, उसी के बगल में भितिहरवा आश्रम है, जहाँ से सत्याग्रह की शुरुआत की गयी थी। 2004 में छोटी लाइन से बड़ी लाइन करने की योजना sanctioned थी, लेकिन 2014 तक उसमें कोई काम नहीं हुआ। जब 2014 से लेकर 2019 तक मैं लोक सभा का मेम्बर रहा और जब मैंने क्वेश्चन डाला, तो रेलवे के माध्यम से बताया गया कि 2004 से ही यह योजना sanctioned है और रेलवे के पदाधिकारियों ने हड्डबड़ी में उस काम को शुरू किया, लेकिन आज वह काम पूरा नहीं हो पाया है। मैं माननीय मंत्री जी से इसके लिए आग्रह करता हूँ। मैंने बहुत बार पत्र भी दिया है। उधर ध्यान इसलिए नहीं है कि वह छोटी रेलवे लाइन है, लेकिन मेरा मानना है कि वह आदिवासी-बहुल इलाका है। वहाँ से नेपाल की दूरी मात्र 50 किलोमीटर है। वहाँ पर्यटक आते-जाते हैं। वह गांधी जी के सत्याग्रह की धरती है। उस रेल लाइन को जल्द से जल्द काम कराकर उसको शुरू करवाया जाए और जो ट्रेनें बन्द हैं, उनको चालू करवाया जाए।

महोदय, नरकटियांगंज से रक्सौल-जयनगर की रेलवे लाइन तो चालू हो गयी, लेकिन पहले जब छोटी लाइन थी, तब दर्जनों ट्रेनें नरकटियांगंज से खुलती थीं और दरभंगा-जयनगर के लिए जाती थीं।

लेकिन आज वे ट्रेनें बिल्कुल बंद हैं। मात्र एक ट्रेन रक्सौल से चलती है, जो दिन में दो बार आती और जाती है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि उसका review करवा कर बंद पड़ी जो ट्रेनें हैं, उनको चालू करवाया जाए।

मान्यवर, अंग्रेजों के ज़माने में नरकटियांगंज एक जंक्शन के रूप में देखा जाता था, लेकिन कॉर्प्रेस की सरकार ने नरकटियांगंज को वीराना बना दिया, वह जंक्शन न रह कर एक स्टेशन के रूप में रह गया है। वहाँ पर ट्रेन आती है और जाती है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह

करता हूँ कि उसको जंक्शन का रूप दिया जाए। वहाँ डीजल शेड हुआ करता था, वहाँ वॉशिंग पिट हुआ करता था, लेकिन आज वह केवल ट्रेन आने और जाने के लिए एक स्टेशन के रूप में रह गया है। मैं आपके माध्यम से आग्रह करता हूँ कि उसकी केयर की जाए।

महोदय, नरकटियांज आरओबी चम्मारण के लिए एक बहुत बड़ी समस्या थी। 2014 में सरकार बनती है और 2018 में वहाँ का ओवर ब्रिज बन कर तैयार हो जाता है और इसके माध्यम से वहाँ पर यातायात की सुविधाएँ दी जाती हैं। इसके लिए मैं सरकार को बधाई देता हूँ। वहाँ से दिल्ली के लिए बहुत सी ट्रेनें मिली हैं, साप्ताहिक ट्रेनें ही मिली हैं, लेकिन मिली हैं, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि बिहार का अंतिम पड़ाव बगहा है और पाटलिपुत्र, पटना, जो बिहार की राजधानी है, वहाँ से बगहा के लिए एक ऐसी ट्रेन चलाई जाए, जिससे लोग कार्ट-कचहरी का काम करके, पढ़ने वाले विद्यार्थी पढ़ाई करके, मरीज अपना इलाज करके ससमय घर आ सकें। ऐसी एक ट्रेन के लिए मैं डिमांड करता हूँ। मैंने पहले भी इस तरह की डिमांड की थी, उसके लिए आदेश भी हुआ, लेकिन वहाँ पर वॉशिंग पिट के संबंध में चर्चा हुई और वॉशिंग पिट के अभाव में वहाँ ट्रेनें नहीं चली। मैंने बगहा से जिला मुख्यालय बेतिया के लिए एक डीएमयू ट्रेन के लिए डिमांड की थी। वहाँ से ट्रेन चली, लेकिन गोरखपुर से बेतिया के लिए चली, केवल वॉशिंग पिट के चलते बगहा से नहीं चल सकी। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि समस्तीपुर डिवीजन में नरकटियांज और बगहा के पास रेलवे की पर्याप्त जमीन है। वहाँ पर जमीन का अभाव नहीं है, बल्कि वहाँ पर काम करने की जरूरत है। आज मैं इस सदन में जिस काम के लिए चिल्ला रहा हूँ, यह काम तो बहुत पहले कॉर्गेस की सरकार में हो जाना चाहिए था, क्योंकि गाँधी जी का नाम भुनाने का काम अगर किसी ने किया, तो वह कॉर्गेस के लोगों ने किया। जो काम उन लोगों को करना चाहिए था, उसके लिए आज मुझे इस सदन में बोलना पड़ रहा है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक आग्रह करना चाहता हूँ कि बहुत पहले गरीब, मजदूर क्लास के लोगों को रेलवे की जमीन लीज पर देकर एक छोटी-छोटी दुकान दी गयी। वे लोग ससमय पैसा भी देते हैं। बीच में कुछ गड़बड़ी हुई थी, तो मैं समस्तीपुर डिवीजन के IOW के पास गया, जीएम साहब से जाकर मिला, उसके बाद मैं रेलवे बोर्ड के चेयरमैन साहब से भी मिला, लेकिन उसके बावजूद भी IOW, जिनको सौ गज की जमीन मिली है, उनसे एक हजार गज जमीन का भाड़ा माँगने का प्रयास कर रहे हैं। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ, यहाँ पर बोर्ड के चेयरमैन साहब भी बैठे हैं, कि अगर नियमावली में है, तो गरीब, मजदूर दुकानदार निश्चित रूप से भाड़ा देंगे, लेकिन अगर नियमावली में नहीं है और अगर किसी ढंग से वैसा हो रहा है, तो उसको दूर किया जाए। यह समस्या केवल बगहा के लिए नहीं है, बल्कि यह समस्या पूरे भारत में है, जहाँ पर गरीब, मजदूर क्लास के लोग छोटी-छोटी एरिया का जमीन लेकर दुकानें चला कर अपनी जीविकोपार्जन करते हैं और वे उसकी लीज देते हैं। मेरा मानना है कि रेलवे के पास जितनी जमीन है, आज केवल उस जमीन को सस्ती

[श्री सतीश चंद्र दुबे]

दर पर या मानक के हिसाब से इस शर्त पर लीज पर दे दिया जाए कि अगर रेलवे को उस जमीन पर कोई काम करने की जरूरत पड़े, तो वह ससमय वापस मिल जाए, तो इससे रेलवे को बहुत आमदनी होगी।

महोदय, बहुत-से ऐसे प्लॉट्स हैं, जिन पर किसी न किसी का अनधिकृत कब्जा है और यह आज की डेट में भी चल रहा है।

महोदय, चंपारण की आदा, बस्ती रेलवे की सुविधा से वंचित है। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ कि बगहा से लेकर चौतरवा, वथवडीया, नवलपुर, योगापट्टी होते हुए, बैरिया, नौतन होते हुए, जगदीशपुर होते हुए, जो रेलवे लाइन अरेराज आती है, वहाँ मैंने आपसे एक नई रेल लाइन देने की डिमांड की थी। मैं फिर आग्रह कर रहा हूँ कि चंपारण का सपना अधूरा है, वहाँ की आधी आबादी उस इलाके में रहती है और रेल लाइन न होने से काफी असुविधा महसूस करती है, इसलिए वहाँ नई रेल लाइन दी जाए। बेतिया से घोघा होते हुए, मैनाटांड, सिकटा होते हुए भिखना ठोरी को गौनहा तक जोड़ने के लिए नई रेल लाइन होनी चाहिए। इसके सर्व का पैसा भी दिया गया था। पिछले वित्त वर्ष में मैंने जिस रेल लाइन के लिए बोला, उसके लिए पैसा भी आवंटन किया गया था, लेकिन अभी तक उसे सर्व कराकर नहीं मंगाया गया है, कृपया उसे मंगाया जाए। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ कि रेल कर्मचारी भवन का अभाव महसूस कर रहे हैं। उनके पहले के भवन काफी जर्जर स्थिति में हैं। आज उनको भवन की जरूरत है। आज वे कहीं न कहीं भाड़े के मकान में रहते हैं, इसलिए उनके लिए एक भवन भी बनाया जाए और नरकटियांगंज से जो रेलवे लाइन रक्सौल, जयनगर जाती है, उसका भी विद्युतीकरण किया जाए, उसका भी दोहरीकरण किया जाए। ... (समय की घंटी) ...

मैं एक आग्रह और करुँगा कि यहाँ अंडरपास की चर्चाएं हो रही हैं। पूरे देश में पब्लिक के आने-जाने के लिए अंडरपास बनाए गए, जहाँ rail crossing थी, जिसे रेलवे ढाला कहा जाता है, लेकिन बिहार, जहाँ से मैं आता हूँ, वहाँ low land होने के कारण बाढ़ के समय में जब चार महीने पानी बढ़ना शुरू होता है, तब रेल लाइनें बंद हो जाती हैं, ट्रेनें चलना बंद हो जाती हैं। उस परिस्थिति में अगर आप अंडरपास बना लेते हैं, तो फिर चार महीने पब्लिक की connectivity बंद हो जाएगी, बच्चे का आवागमन, पढ़ाई-लिखाई बंद हो जाएगी। इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि ऐसी जगहों पर अंडरपास नहीं बनाए जाएं, जहाँ चार महीने अपने घर में दुबक कर रहना पड़ जाए। ... (समय की घंटी) ... मैं मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि मेरे यहाँ रेलवे में बहुत-सा काम हुआ है, एक-एक गिना जाए, तो बहुत-सा काम हुआ है, लेकिन जो काम अधूरा था, उसके लिए मैंने विनती की है। एक सत्याग्रह ट्रेन चलती है, जो रक्सौल से बेतिया होते हुए, नरकटियांगंज होते हुए दिल्ली के लिए आती है, उसमें रसोई यान नहीं है, कृपया उसमें रसोई यान लगाया जाए। यह पब्लिक हित में बहुत ही जरूरी है। मैं मोदी जी को फिर से बधाई देता हूँ। वे देशप्रिय हैं, लोकप्रिय हैं, आज की डेट में तो विश्वप्रिय हैं और मैं एक बात कहता हूँ कि सत्य परेशान हो सकता है, कभी पराजित नहीं हो सकता है। मोदी जी की नीति

बहुत अच्छी है, इसलिए वे कभी पराजित नहीं हो सकते हैं। उनके साथ पूरे भारतवर्ष की जनता का आशीर्वाद है। वे निश्चित रूप से निरंतर प्रगति के पथ पर आगे बढ़ते चलेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI ANGADI SURESH CHANNABASAPPA): Mr. Vice-Chairman, Sir, it gives me great pleasure to reply to the Demands for Grants. It started from Shri Derek O'Brien yesterday and till Shri Satish Chandra Dubey, 26 Members have participated.

Sir, I come to 2014. I thank the people of India for blessing and electing Shri Narendra Modi as the Prime Minister of this country. We got the real freedom in 2014.

Before 2014, you all know, how the Railways were working and how the system was working at that time. During that time, when we were college students, many political parties used to think as to when the Railway Budget will come. The debate used to go on for weeks together before the Railway Budget, and after the Railway Budget, the General Budget used to come. After Shri Narendra Modi became the Prime Minister, he merged the Railway Budget along with the General Budget. ...*(Interruptions)*... Before that, only if one or two rupees were increased for railway fare or anything, people used to go on strike, and the Railways was used as a political instrument. The Indian Railway also is a major public infrastructure just like what Shri Atal Bihari Vajpayee wanted the roads of the country to be connected to cities and villages. The people of this country know that Shri Atal Bihari Vajpayee gave us national highways. The photos of Vajpayeeji were put and the people used to say that this is Vajpayee's road. Today, people are saying that this is Modi's train. They are calling, 'If Modi is there, everything is *mumkin*. If Modi is there, everything is there.' My dear friends must understand this. Shri Derek O'Brien spoke yesterday. He is a very senior Member. I had been to West Bengal. I feel very unfortunate that on both sides of the tracks, the encroachments have been made by the unauthorized persons. We don't know whether they are nationals or \* or they are from other States or other countries. But, there is no response from the State Government to clear the tracks and all. People expect more service from the Railway. This the affair of the West Bengal alone, I am saying this. The CAA had been passed in Parliament, both the Houses passed it. At that time also, most of the damages that had taken place anywhere in the country, the maximum was in West Bengal alone, and trains had also been affected.

---

\*Expunged as ordered by the Chair.

[Shri Angadi Suresh Channabasappa]

(MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*)

For your reference, I will tell you, Sir, that the hon. Prime Minister gave a call to the entire world about the Yoga Day. At that time, 197 countries had participated, and the whole world took him as their leader. Today, everybody has taken India as the leader. Like that, my train also takes all the people belonging to any community, any creed, any State and any language. That is the only instrument. Railway is joining the people together. When Narendra Modiji is joining the entire world, like that, Railway can join each and every people of this country. So, I request all the senior Members of this hon. House to develop Railway as the lifeline of people of this country. If the Railway grows, economy will grow. When we developed the national highways, the economy of the country grew and we generated employment. If we come to Railway also, if we altogether develop the Railway in a better way, definitely, it can become a lifeline of the people and benefit the economy of the country. At the time when Modiji took a broom in his hand to clean the country, everybody was calling for strikes and other things. When he took the broom in his hand and started cleaning the country, then the Railway also changed. I personally feel this. When I used to go to any railway station, I used to close my nose, and used to think when my railway stations will get cleaned. But, when Modiji took the broom, the Railway also started cleaning. Today, the youths are taking selfies on the railway stations. I thank all the 13 lakh Railway employees of the country for cleaning the stations and today the same stations are very beautiful, and in coming days, under the leadership of our Railway Minister, respected Piyush Goyalji, we can make our railway stations world class. Today, our dream is that Railway should provide a better service to the people. So, in that context, I will mention certain points. In 2014-19, the commissioning of the new lines, it was 3035 Kms against 1727 Kms during 2009 and 2014, which is 76 per cent more than in those years.

Commissioning of doubling during 2014-19 was 6,096 km including 1,000 km. of DFC against 1875 km. during 2009-14, which is 225% more than the respective figures during 2009-14. Average commissioning per day has been 7.2 km. during 2014-19 compared to 4.1 km. per day during 2004-14. So this is the achievement we have made during the Modi Government. I congratulate hon. Narendra Modi and the hon. Minister, Shri Piyush Goyal for the guidance and encouragement of the employees of the Railways.

In West Bengal, I can tell you, for 7 km. length of project, against physical possession of 7.585 acres of land, only 466 metre length alignment is pending, as construction work has been forcibly stopped by the land owners. There is no cooperation from the West Bengal Government, and wherever the cooperation is given — take for example Karnataka, where 50 per cent cost and land they are giving free — a lot of developments are taking place. Apart from that, the hon. Finance Minister has approved the suburban rail and other projects for Karnataka. Wherever the State Government gives cooperation, definitely the Railway takes up the project. Without land, you cannot do anything as land is the State subject. Apart from this, wi-fi service is given. Today, in most of the stations, *i.e.*, about 5,628 stations, we have given wi-fi facility to the people. Today, information technology is very important. The people must know where their train is and other related information. I will give you an example of a Kerala boy, who was a coolie and he wanted to study for his examinations also. Because of the free wi-fi facility given by the Railways, he studied and has become a Class-I officer in the Kerala Government. I congratulate the officials of the Railways for providing the wi-fi service. So a Group-D employee can also become an officer by using the technology. This is how the Railway has helped the people. Sir, safety, punctuality and cleanliness are the major issues. Apart from this, there are many instances of touting that are going on in the Railways. To stop that, about 4598 touts have been arrested by RPF in 2019. A racket spread across the nation operating illegal software; confirming railway tickets was also busted, and 104 people were arrested, involved in selling and operating illegal software; further, future journey tickets worth ₹ 15.38 crores recovered from touts out of which ₹ 9.91 crores were from illegal software operators.

Similarly, RPF is also taking a lot of efforts to stop illegal touting and selling of the tickets. During these raids, it was found that many authorised agents of IRCTC were indulging in using illegal software, personal IDs, corner tickets in bulk sold to them on premium. Nation-wide drives have also been started by RPF against the IRCTC agents wherein 884 such agents were prosecuted during February-March, 2020. The drive is going on. We are giving many facilities to the people, even better booking service. In the coming days, our vision is that the people must get the tickets on demand like in other countries. This is the only railway which we can develop for the economy of the country and under the guidance of the hon. Prime Minister, Narendra Modi. Many hon. Members have given many suggestions, it is a good thing. It is the responsibility of all the Members of this House. I request the senior Members to advise

[Shri Angadi Suresh Channabasappa]

us and take us forward. Let us take railways to still further heights and develop it as world class railways.

Once again, I congratulate the employees of the Railways for giving better service to the people today as compared earlier to 2014. And, today the people themselves are appreciating the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister, Shri Piyush Goyal after assuming the office and, prior to that, many Ministers also have done better work. So, still to do better, I want the advice from different Members of this House. The hon. Minister of Railways would further speak on this.

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Sir, I have a point of order. ...(*Interruptions*)...

**श्री उपसभापति:** माननीय सदस्यगण, यह सिर्फ सूचना के लिए है। अब तक चार घंटे रेलवे पर चर्चा हो चुकी है और कुल 26 स्पीकर्स बोल चुके हैं। अभी कुछ स्पीकर्स और बाकी हैं और आगे दो Legislative Business भी हैं, तो मैं सबसे आग्रह करूंगा कि इसका ध्यान रखें।

PROF. MANOJ KUMAR JHA: Sir, I have an important point of order, it is under Rule 238 (iii). The Minister, in his reply, while referring to West Bengal, said, 'We don't know the encroachers whether they are national or \* We don't expect such language; we are suffering enough. We are paying heavily for that. So, I would urge you to refrain from using such language. It denigrates the entire State and its people.

**श्रीमती कान्ता कर्दम (उत्तर प्रदेश):** बहुत-बहुत धन्यवाद, उपसभापति महोदय। पहले तो मैं सभी जो देश के रेलवे के कर्मचारी और अधिकारी हैं, उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ। ऐसे समय में जब सब लोग कोरोना की वजह से बचना चाहते हैं, वे सब रेलवे की सफाई और स्वच्छता में लगे हुए हैं। मैं अपने मंत्री जी को भी बधाई देती हूँ कि आपने देश की रेलवे को साफ-सुथरा रखने का जो कदम उठाया है, वह बहुत-बहुत बधाई योग्य है और इसके लिए मैं आपको भी बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ।

महोदय, जैसा कि अभी हमारे रेल मंत्री जी ने बहुत सारी चीज़ों बताई हैं, जो रेलवे में विकास हुआ है, जो रेलवे को बढ़ावा दिया गया है, ऐसे ही यहां पर बहुत सारी बातें बताने का काम किया है। मैं भी रेलवे में यात्रा करती हूँ और बहुत जगह आना-जाना होता है और आज से नहीं तीस साल से रेलवे में आना-जाना रहा है। पहले रेलवे की स्थिति क्या थी? इसको वे सभी जानते हैं, लेकिन वर्ष 2014 के बाद रेलवे में जो सुधार आया है, चाहे वह सफाई के बारे में हो, चाहे केटरिंग की व्यवस्था के बारे में हो, चाहे बॉयो-टॉयलेट्स के बारे में हो, सभी में सुधार आया है और ट्रेन्स की टाइम से चलने की व्यवस्था आज पूरे देश में हो रही है।

---

\*Expunged as ordered by the Chair.

उपसभापति महोदय, आज जिस स्थिति से हम गुजर रहे हैं, उसको सभी जानते हैं। पहले जब कभी रेलवे में भोजन परोसा जाता था, वह कोई भी ट्रेन ले लीजिए, उसमें शिकायतें मिलती थीं, लेकिन आज उसके लिए भी रास्ता निकाला गया है। मोदी सरकार ने और हमारे रेल मंत्री जी ने कहा कि अगर खाने में कोई शिकायत है, तो आप इसकी online complaint भी कर सकते हैं। आज रेलवे में ऐसी भी सुविधा है कि जब आप यात्रा करते हैं, अगर आपको भोजन मंगाना है, तो उसके लिए रेलवे में ऑनलाइन आर्डर की सुविधा भी है, तो वे इसके लिए भी बहुत-बहुत धन्यवाद के पात्र हैं। चूंकि जब दो-दो दिन का सफर होता है और रेलवे में ठीक से खाना उपलब्ध नहीं होता है, तो लोग मन मारकर स्टेशन्स पर या अंदर मिलने वाला खाना ही खाया करते थे, लेकिन आज इसमें बहुत सुधार हुआ है।

महोदय, रेल को गरीबों का वाहन कहा जाता था। जब मेरे सामने काफी नज़दीक के सफर में भी लोग ट्रेन में जाना पसंद करते थे, तो मैंने उनसे पूछा कि आप बस से क्यों नहीं जाते हैं, आप बस से भी तो जा सकते हैं, तो वे कहते थे कि रेल में किराया सस्ता होता है, रेल का सफर थोड़ा आसान लगता है और इसमें सफर करने से पैसे की बचत भी होती है। महोदय, रेलवे में सुधार के लिए बहुत से कदम उठाए गए हैं, जैसे स्वच्छता के संबंध में। आज रेलवे स्टेशनों की जो हालत है, उसे आप देख ही रहे हैं। अभी हमारे मंत्री महोदय ने कहा कि वहां पर लोग सेल्फी लेकर जाते हैं, वे वहां पर फोटो खिंचवाते हैं। वास्तव में आज रेलवे की सुंदरता को जो निखारा गया है, बढ़ाया गया है, उस पर जो ध्यान दिया गया है, उसे देखकर लगता है कि वाकई में रेलवे स्टेशंस को सेल्फी लेने योग्य बनाने का काम किया गया है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहती हूँ कि ट्रेनों में महिलाओं के लिए जो रिजर्व्ड डिब्बा होता है, वह बहुत पीछे लगाया जाता है। हर ट्रेन में ऐसा ही होता है कि जो जनरल बोगी के डिब्बे होते हैं, वे पीछे लगाए जाते हैं। कभी-कभी ट्रेन रात भर किसी स्टेशन पर रुकती है, तो वहां पर लोगों को कई दिक्कतों का सामना करना पड़ता है - जिसका मन होता है, वह वहां से ट्रेन में चढ़ जाता है, जिसकी वजह से छेड़छाड़ की घटनाएं भी देखने को मिलती हैं। इसलिए माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि ऐसी बोगी जो महिलाओं के लिए रिजर्व्ड है, उसे बीच में लगाने का काम किया जाए - यह बहुत जरूरी है।

महोदय, किसानों के लिए 'किसान योजना' के तहत किसान अपने उत्पादों को रेलगाड़ियों के जरिए बाजारों तक भेज सकें, इसके लिए ट्रेनों में ऐसी डिब्बे लगाए गए हैं। हम सभी जानते हैं कि transportation के अभाव में काफी सारे खाद्य पदार्थ बरबाद हो जाते हैं। आज उनके लिए जो यह सुविधा उपलब्ध करायी गयी है, किसानों को जो सुविधा दी गयी है, उसकी वजह से वहां फूल हो, फल हो या सब्जी हो, आज आसानी से सभी चीजें इस तरह से ट्रेन में जा सकती हैं कि वे खराब नहीं होंगी और जहां ये चीजें उपलब्ध नहीं हैं, वहां पर भी ये चीजें मिल जाएंगी। ...**(समय की घंटी)...**

**श्री उपसभापति:** कान्ता जी, अब समाप्त करें।

**श्रीमती कान्ता कर्दमः** महोदय, आज दिल्ली से जो रैपिड रेल दी गयी है, वह बहुत सराहनीय योग्य कदम है, उससे मेरठ के लोगों को बहुत सुविधा मिलेगी। मेरठ से जो employees दिल्ली में काम करते हैं या जो रोजगार करते हैं, वे मजबूरी में दिल्ली में आकर रहते हैं, उन्हें इससे बहुत सुविधा मिलेगी, रैपिड रेल उनके लिए बहुत बड़ी सुविधा का कारण बनेगी। मैं रैपिड रेल देने के लिए मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देती हूं।

महोदय, मैं मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि मेरठ से हस्तिनापुर रेलवे लाइन बिछाने के संबंध में बहुत दिनों से मांग की जा रही है, सदन में भी कई बार यह मांग उठायी गयी है। मैं मंत्री जी से आपके माध्यम से आग्रह करूंगी कि वहां पर हमारे जैन बंधुओं की तीर्थस्थली हैं। ...**(समय की घंटी)...**

**श्री उपसभापति:** कान्ता जी, अब समाप्त करें।

**श्रीमती कान्ता कर्दमः** दुनिया भर से सब लोग वहां पर दर्शन के लिए आते हैं।

**श्री उपसभापति:** कान्ता जी, एक मिनट। चूंकि सतीश चंद्र दुबे जी की यह मेडेन स्पीच थी इसलिए पार्टी ने उनको दस मिनट का समय दिया था। उसमें से पांच मिनट का समय बचा था, इसलिए आपको पांच मिनट का समय दिया गया था। अब आपका समय समाप्त हो रहा है, इसलिए आप conclude कीजिए। अब मैं दूसरे स्पीकर को बुलाऊंगा।

**श्रीमती कान्ता कर्दमः** सर, मैं एक सेकेंड में अपनी बात समाप्त करूंगी।

**श्री उपसभापति:** जी, अब आप अपनी बात को समाप्त करें।

**श्रीमती कान्ता कर्दमः** सर, मैं केवल एक मांग रखकर अपनी बात समाप्त करूंगी। मैं कहना चाहती हूं कि वहां पर जल्दी से रेलवे स्टेशन बनवाया जाए। इसके अतिरिक्त मेरठ से लखनऊ, इलाहाबाद तक सुपरफास्ट ट्रेन चलवाने की मांग बहुत दिनों से चल रही है, मेरा अनुरोध है कि उस काम को तुरन्त करवाया जाए, बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री उपसभापति:** धन्यवाद कान्ता जी। श्रीमती रूपा गांगुली। आपके पास केवल एक मिनट का समय है।

**श्रीमती रूपा गांगुली (नाम निर्देशित):** उपसभापति महोदय, आपने रेल मंत्रालय के कार्यकरण पर चर्चा में भाग लेने के लिए मुझे allow किया, इसके लिए आपका धन्यवाद। मैं एक मिनट से ज्यादा समय नहीं लूंगी। हम demand तो जरूर करते हैं, लेकिन कई जगह cooperative federalism के समान आज भी इस देश में थोड़ी सी कमी रह गयी है, अगर इसमें सुधार हो जाएगा तो बहुत अच्छा होगा। जैसे Kasai halt, Cossye River के ऊपर एक halt है, जहां

पर तीस साल से लोगों की डिमांड थी। एक ज़माने में पश्चिमी बंगाल की चीफ मिनिस्टर रेल मंत्री हुआ करती थी। वे ऐसी बहुत सी जगहों पर शिलान्यास करके आयी थी, लेकिन वह काम कभी खत्म नहीं हुआ, बल्कि शुरू भी नहीं हुआ। ऐसी जगहों में वह भी एक स्थान आता है।

ऐसी जगह भी है, जहां पर मैंने अपने MPLADS से ढाई करोड़ रुपया देने के बाद, उसको शुरू करने की कोशिश की। सर, ढाई साल हो गए हैं, यह काम रोक दिया गया है, तो मैं जिद पर अड़ गई और फिर से अपील की है। मैं यह कहना चाहूंगी कि 30 साल से लोग परेशान छुआ करते थे और आज बच्चे अपने घर से स्टूल लेकर आते हैं और ट्रेन पर चढ़ते हैं। वहां पर एक छोटा सा प्लेटफॉर्म है, जो जिसे बन बोगी प्लेटफॉर्म बोलते हैं ...**(समय की घंटी)**... उस जगह पर वे लोग उठते हैं, तो आपके जरिए, मैं मंत्री जी को यह कहना चाहूंगी कि मेरी तरफ से यह काम जल्दी से जल्दी हो जाए, इसकी थोड़ी सी मदद डीआरएम से करवा दीजिए।

**श्री उपसभापति:** श्री रामदास अठावले जी, आपका नाम दो बार बुलाया जा चुका है। आप अपनी बात को दो मिनट में पूरा कीजिए।

**सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रामदास अठावले):** सर, कम से कम पांच मिनट तो दीजिए।

**श्री उपसभापति:** आप दो मिनट में अपनी बात पूरी कीजिए।

**श्री रामदास अठावले (महाराष्ट्र):** उपसभापति महोदय,

"पीयूष गोयल जी अच्छी चला रहे हैं रेल,

इसलिए नरेन्द्र मोदी जी ने बंद किया है कॉम्प्रेस का खेल,

रोज-रोज अगर आप आते रहोगे वैल,

तो 2024 में भी आप हो जाएंगे फैल।"

उपसभापति महोदय, इस वर्ष का रेल का बजट 2,25,913 करोड़ रुपये का है। 2019-20 के मुकाबले इसमें कम से कम 10 परसेंट बढ़ोतारी हो गई है। रेलवे में काफी सुधार करने की कोशिश हो रही है। रेल पटरियों के किनारे सौर ऊर्जा की उच्च क्षमता स्थापित की जाएगी। चार स्टेशनों की पुनर्विकास परियोजनाएं और पीपीपी के माध्यम से 150 यात्री ट्रेनों का संचालन किया जाएगा। आइकॉनिक पर्यटन गंतव्य को जोड़ने के लिए तेजस जैसी ट्रेनें चलाई जाएंगी। मुम्बई और अहमदाबाद के बीच हाईस्पीड ट्रेन पर सक्रियता से काम किया जाएगा। 148 किलोमीटर लम्बी बैंगलुरु उप-नगरीय परिवहन परियोजना के लिए 18,600 करोड़ रुपये की व्यवस्था और मेट्रो प्रारूप के अनुसार किराया तय किया जाएगा। केंद्र सरकार 20 प्रतिशत की लागत वहन करेगी और परियोजना लागत का 60 प्रतिशत बाहरी सहायता से उपलब्ध कराने की सुविधा देगी। 550 स्टेशनों

[श्री रामदास अठावले]

पर वाईफाई सुविधा होगी, कोई मानवरहित क्रॉसिंग नहीं होगी, 27,000 किलोमीटर की रेल लाइन का विद्युतीकरण, इस तरह की काफी सुविधाएं दी गई हैं। रेल मंत्री जी से मेरी मांग है कि मुम्बई में जो वीटी स्टेशन था, उसका नाम छत्रपति शिवाजी महाराज दिया गया है। ...**(समय की घंटी)**... बाबा साहेब अम्बेडकर जी मुम्बई में रहे, उनकी पढ़ाई वहां हुई है, वे वहां पर lecturer थे, उनका कार्यक्षेत्र मुम्बई था, इसीलिए मैं सोचता हूं कि मुम्बई सेन्ट्रल स्टेशन को बाबा साहेब अम्बेडकर जी का नाम मिलना चाहिए। इसके बारे में भी रेल मंत्रालय को विचार करना चाहिए। सफाई मजदूर, जो कॉन्ट्रैक्ट सिस्टम में काम करते हैं, उनको परमानेट करने की आवश्यकता है। रेल में काफी सुधार हो रहा है। जब से पीयूष गोयल जी आए हैं, तब से और जब से हमारी सरकार आई है, तब से रेल में अच्छी इम्प्रूवमेंट है। ये आम आदमी हैं, आम आदमी का रेल है, मिडिल क्लास की रेल है, हायर क्लास लोगों की रेल है, लोअर क्लास के लोगों की रेल है। डिब्बे अलग-अलग हैं, लेकिन एक डिब्बे में सभी जातिधर्म के लोग बैठते हैं। ...**(समय की घंटी)**... यह रेल हमारी सेक्युलर रेल है। इसीलिए मुझे लगता है कि रेल के बारे में हमें...

**श्री उपसभापति:** धन्यवाद अठावले जी, अब आप समाप्त कीजिए।

**श्री रामदास अठावले:** मैंने बहुत बार रेल में without reservation खड़े होकर सफर किया है, जब मैं शुरू में काम करता था।

**श्री उपसभापति:** धन्यवाद अठावले जी।

**श्री रामदास अठावले:** जब मैं रेल में जाता था, तो मुझे जगह नहीं मिलती थी। अभी तो मुझे जगह मिलती है, लेकिन पहले नहीं मिलती थी। मैं डिब्बे बढ़ाने के बारे में भी कुछ कहना चाहूंगा। जिन लोगों ने टिकट लिया है, उनको बैठने के लिए जगह मिलनी चाहिए। इसी तरह से, जितने टिकट आप देते हैं, उस हिसाब से डिब्बे बढ़ाने की आवश्यकता है। रेल का इंजन जितने डिब्बे ले जा सकता है ...**(समय की घंटी)**... जैसे 22 या 24 डिब्बे हैं...

**श्री उपसभापति:** धन्यवाद अठावले जी। अब मैं दूसरे स्पीकर को बुलाऊंगा।

**श्री रामदास अठावले:** अगर आप डिब्बे बढ़ाएंगे, तो सभी को जगह मिलेगी। मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं। आपका बजट बहुत अच्छा है, आप भी अच्छे हैं, मोदी जी भी अच्छे हैं और हमारी सरकार भी अच्छी है। ...**(समय की घंटी)**... आप लोग हमको अच्छा बोलो। हम आगे बढ़ेंगे। जय भीम, जय भारत!

**विपक्ष के नेता (श्री गुलाम नबी आज़ाद):** माननीय उपसभापति महोदय, मुझे रेलवे मिनिस्ट्री पर भाषण नहीं करना है, हमारे साथियों ने भाषण किया है। मैं डेढ़ मिनट में माननीय रेलवे मंत्री से दो-तीन प्रश्न पूछना चाहता हूं। एक क्वेश्चन तो जम्मू-कश्मीर से संबंध रखता है। ऊधमपुर से बारामूला तक तीन फेज़े़ज़ थे, एक फेज़ ऊधमपुर से कटरा, दूसरा कटरा से बनिहाल और तीसरा बनिहाल से बारामूला था। जहां तक दो फेज़े़ज़ का सवाल है, ऊधमपुर से कटरा तो यूपीए के

दौरान ही बन भी गया था, तैयार भी हो गया था, शुरू भी हो गया था। दूसरा फेज बनिहाल से बारामूला का तकरीबन डेढ़ सौ किलोमीटर था, यह भी, इन्क्लूडिंग 9-10 किलोमीटर टनल, तैयार भी हो गया था, शुरू भी हो गया था। लेकिन जो डिफिकल्ट फेज है, यह मैं मानता हूं कि डिफिकल्ट फेज कटरा से बनिहाल तक है। यह बहुत मुश्किल है, इसमें बहुत ऊँचे-ऊँचे और लम्बे-लम्बे पुल बनने हैं, लेकिन 6 साल से उसमें बहुत ही धीमी प्रगति है। इसलिए मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि असलियत में कब तक इसका टारगेट पूरा होगा? जब इसका तीसरा फेज तैयार हो जाएगा, तो हिन्दुस्तान के किसी भी कोने से बारामूला तक पहुंचा जा सकता है, जो कि हमारा आखिरी डिस्ट्रिक्ट है, वहां तक हमारी रेलवे जा सकती है। इससे बिजनेस को भी फायदा होगा। सेब वहां पर पैदा होता है, तो ट्रेन के माध्यम से सेब पूरे देश में कही भी जा सकता है और पूरे देश से चीज़ें कश्मीर वैली में ट्रेन से जा सकती हैं। इससे पर्यटन को भी फायदा होगा।

मेरा दूसरा प्रश्न है कि जम्मू से राजौरी-पुँछ डिस्ट्रिक्ट जो हमारे बॉर्डर के हैं, उनके लिए सर्व हुआ था। मैं जानना चाहता हूं कि उस सर्व के बाद वहां पर काम कब से चालू होगा?

सर, मेरा तीसरा व्येश्चन है, जब मैं 6 साल पहले तक स्वास्थ्य मंत्री था, तो रेलवे मंत्रालय में और स्वास्थ्य मंत्रालय के बीच मैं कई मीटिंगों के बाद, मिनिस्टर लेवल पर एक मेमोरेंडम ऑफ अंडरस्टैंडिंग हुई थी। यहां रेल राज्य मंत्री जी ने चर्चा की, हालांकि बड़े ही अफसोस से मुझे कहना पड़ता है कि उनको \* शब्द नहीं लगाना चाहिए था और मैं चाहूंगा कि ये शब्द रिकॉर्ड से निकाल दिए जाएं। दूसरा, उन्होंने सलेक्टेड एक ही स्टेट की बात कही है कि वहां land grabbing होती है। मैं यह कहना चाहता हूं कि जब हमारे स्वास्थ्य मंत्रालय और रेलवे मंत्रालय के बीच मैं मेमोरेंडस ऑफ अंडरस्टैंडिंग हुई थी, तो यह पाया गया था कि पूरे देश में, चाहे किसी राज्य की सरकार हो, रेलवे की हर जगह पर land grabbing होती है, कहीं पर कम होती है, कहीं पर ज्यादा होती है, लेकिन ऐसा कोई स्टेट नहीं है कि जहां पर land grabbing नहीं होती है। उसी को रोकने के लिए यह मेमोरेंडम ऑफ अंडरस्टैंडिंग स्वास्थ्य मंत्रालय और रेलवे के बीच मैं हुआ था कि रेलवे के पास जो जमीन है, वह या तो खाली रहती है या grab होती है। इसलिए इस पर मेडिकल कॉलेजेज बनाए जाएं, इस पर अस्पताल बनाये जाएं। कहीं पर रेलवे मंत्रालय और स्वास्थ्य मंत्रालय मिलकर अस्पताल बनाएं, कहीं पर स्वास्थ्य मंत्रालय अकेले बनाए, कहीं पर रेलवे मंत्रालय मेडिकल कॉलेजेज बनाएं, कहीं पर पीपीपी मोड़ मैं बनें। मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि उसमें क्या प्रगति हुई है? उसमें अस्पताल भी तैयार हो सकते हैं, उसमें मेडिकल कॉलेजेज भी तैयार हो सकते हैं और जमीन का बैटर यूटिलाइज़ेशन भी हो सकता है और साफ-सफाई भी हो सकती है।

सर, जब वैली के अंदर रेलवे शुरू हो गई, तो बहुत फायदा हुआ। बच्चे भी स्कूल उसमें जाने लगे, पर्यटक भी जाने लगे। मैं दो साल खुद ट्रैन में दो-तीन दफा गया, तो मैंने उसमें बहुत

\*Expunged as ordered by the Chair.

[شیءی گولام نبی آجادا]

سارے بچے دے خے اور وہ چت پر بھی چढنے لگے۔ میں نے رلવے والوں سے پوچا کہ اس میں اور دیکھے کیوں نہیں لگاتے؟ تو انہوں نے بتایا کہ ساہب، اس میں سات-آٹ دیکھوں سے جیسا دا لگا نہیں سکتا ہے، کیونکہ رلવے پلےٹفار्म چوتا ہے۔ اس میں دیکھے تو آپ جیتنے بھی چاہو لگا سکتا ہے، لیکن پلےٹفار्म چوتا ہے۔

مہوڑدی، انہوں نے بتایا کہ دیکھے تو آپ چاہے جیتنے لگا اور، لیکن پلےٹفار्म چوتا ہے، اس لیے اور دیکھے نہیں لگا جا سکتا ہے۔ انہوں نے کہا کہ رل مین سے کہے کہ وہ رلવے پلےٹفار्म کو جرا لامبا کرو، دیکھے لگا تو بڑا آسان کام ہے۔

مہوڑدی، میں آپ کے مادھیم سے آج رل مین سے آج کل بڑا لین پیریڈ ہے اور وہی میں تو جمیں وگرہ سب ہے اور آسانی سے اپالبھ ہے۔ سیر فلےٹفار्म کو ہی ٹوڈا اور لامبا کرنا ہے، تاکہ یہ وہ اور دیکھے لگا جائے، تو سب دیکھے پلےٹفار्म پر رہے۔ اس بارے میں بھی جرور ویچار کیجیا، بہت بہت دنیو وار۔

<sup>†</sup> قائد حزب اختلاف (جناب غلام نبی آزاد) : مانسے اپ سبھا پتی مہودے، مجھے ریلوے

منسٹری پر بھاشن نہیں کرنا ہے، بمارے ساتھیوں نے بھاشن کیا ہے، میں ڈیزی ہے منٹ میں مانسے ریلوے منٹر سے دو تین سوال پوچھنا چاہتا ہوں۔ ایک سوال تو جموں-کشمیر سے سنبھالہ رکھتا ہے۔ ادھم پور سے باربمولہ تک تین فیز تھے، ایک فیز ادھم پور سے کثیر، دوسرا کثیر سے بنیپال اور تیسرا بنیپال سے باربمولہ تھا۔ جہاں تک دو فیز کا سوال ہے، ادھم پور سے کثیر تو یوپی اے۔ کے دوران بھی بن بھی گیا تھا، تیار بھی بو گیا تھا، شروع بھی بو گیا تھا۔ دوسرا فیز بنیپال سے باربمولہ تک تفریباً ٹیز ہے سو کلو میٹر تھا، یہ بھی انکلودنگ نو-دس کلو میٹر تھا، تیار بھی بو گیا تھا، شروع بھی بو گیا تھا۔ لیکن

جو ڈیکلٹ فیز ہے، یہ میں مانتا ہوں کہ ڈیکلٹ فیز کثیر سے بنیپال تک ہے۔ یہ بہت مشکل ہے، اس میں بہت اونچے اونچے اور لمبے لمبے پل بننے پیں، لیکن چھ سال سے اس میں بہت بھی دھیمی پر گتی ہے۔ اس لئے میں مانسے ریلوے منٹری جی سے پوچھنا چاہوں گا کہ اصلیت میں کب تک اس کا ٹارگیٹ پورا بوگا؟ جب اس کا تیسرا فیز تیار بو جائے گا، تو بندوستان کے کسی بھی کونے سے باربمولہ تک پہنچا جا سکتا ہے، جو کہ بمارا آخری ڈسٹرکٹ ہے، وہاں تک بماری ریلوے جا سکتی ہے۔ اس سے بزرگ کو بھی فائدہ بوگا۔ سیب و باں پر پیدا ہوتا ہے، تو ٹرین کے مادھیم سے سیب پورے دیش میں کبھی بھی جاسکتا ہے اور پورے دیش سے چیزیں کشمیر ویلی میں ٹرین سے جا سکتی ہیں۔ اس سے سیاحت کو بھی فائدہ بوگا۔

† Transliteration in Urdu script.

میرا دوسرا سوال ہے کہ جموں سے راجوری-پونچھہ ڈسٹرکٹ جو بمارے بارڈر کے بین، ان کے لئے سروے ہوا تھا۔ میں جانتا چلتا ہوں کہ اس سروے کے بعد وبا پر کام کب سے چالو ہوگا؟

سر، میرا تیسرا سوال ہے، جب میں چھ سال پہلے تک سواتھ منتری تھا، تو ریلوے منترالیہ میں اور سواتھ منترالیہ کے بیچ میں کئی میشگوں کے بعد، منسٹر لیوں پر ایک میمورنٹم آف انڈر اسٹینٹنگ بونی تھی۔ یہاں پر ریل راجہ منتری جی نے چرچا کی، حالانکہ بڑے بی افسوس سے مجھے کہنا پڑتا ہے کہ ان کو \* شبد نہیں لگانا چاہتے تھا اور میں چاہوں گا کہ یہ شبد ریکارڈ سے نکال دیا جائے۔ دوسرا، انہوں نے سلیکٹ ایک بی اسٹینٹ کی بات کہی ہے کہ وبا land grabbing ہوتی ہے۔ میں یہ کہنا چلتا ہوں کہ جب بمارے سواتھ منترالیہ اور ریلوے منترالیہ کے بیچ میں میمورنٹم آف انڈر اسٹینٹنگ

**ریل مंत्री (شہزادی گویال):** ماننیय उपसभापति महोदय, बहुत ही सार्थक चर्चा हुई, सभी सम्माननीय सदस्यों ने बहुत अच्छे सुझाव दिए। मैं सभी सदस्यों और नेताओं का आपके माध्यम से धन्यवाद करना चाहता हूँ। इस चर्चा में अलग-अलग पहलू पर कुछ जानकारियां भी पेश की गई, कुछ जानकारियां थोड़ी तोड़-मरोड़ कर, गलत भी पेश की गई। मैं उन गलत जानकारियों को ठीक करने की पूरी कोशिश करूँगा, लेकिन साधारणतः काफी अच्छे मुद्दे इस चर्चा में निकले।

महोदय, मेरा तो हर وقت یہ ماننا رहتا है कि अगर आप डिलीवरी करो, यदि आप किसी विषय में अच्छा perform करो, तभी व्यक्तियों की भी आशा और अपेक्षाएं बढ़ती हैं। माननीय प्रधान मंत्री, श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में इस सरकार ने जिस प्रकार से गत पांच वर्षों में तेज गति से विकास किया, प्रगति की और अन्यान्य पहलुओं पर काम करते हुए, भारतीय रेल को एक नए रूप में देश की जनता के सामने रखा, तो स्वाभाविक रूप से लोगों की आशा और अपेक्षाएं और ज्यादा जागी हैं। कई बार हम लोग चुनाव आदि में जाते हैं, तो हमें यह सुनने को मिलता है और लोग कहते हैं कि यह क्यों नहीं हुआ, वह क्यों नहीं हुआ। उसी जनता में ऐसे लोग भी हैं, जो यह भी कहते हैं कि भाई मोदी है, तो मुमकिन है। एक प्रकार से वही भावना आज भी मुझे देखने को मिली, क्योंकि कई लोगों ने कुछ-कुछ चीजों में कुछ-कुछ बातें तो कहा, लेकिन वे भूल गए कि उसका genesis कहाँ से शुरू होता है, यानी root cause analysis क्या है।

महोदय, छोटी-छोटी बातों पर हम नौक-झोक कर सकते हैं, विपक्ष, अलग-अलग दल, सरकार के बीच में मतभेद रह सकते हैं, लेकिन मैं समझता हूँ कि इस सदन के सभी माननीय सदस्य इस बात पर सहमत होंगे कि रेलवे national integration का एक साधन है, पूरे देश को जोड़ती

[श्री पीयूष गोयल]

है, पूरे देश के विकास का एक engine of growth है और कैसे तेज विकास होता है, उसका एक प्रतीक है।

महोदय, अभी कुछ आंकड़े श्री अंगादि सुरेश चन्नाबासप्पा जी ने भी दिए, जिनमें उन्होंने बताया कि कैसे ऐसी परिस्थितियों में अभी doubling हो, tripling हो, quadrupling हो और नई लाइनें बनें, अलग-अलग काम होने हैं। गति तेज करने का काम गत पांच वर्षों में हुआ है।

महोदय, अभी-अभी वित्त मंत्री जी यहां थी, मैं उनका और प्रधान मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा कि जो thrust और जो focus पिछले पांच-छः वर्ष में रेलवे को मिला, ऐसा शायद ही इतिहास में पहले कभी हुआ हो। मैं अभी भी देखता हूं कि वर्ष 2014 से पहले साधारणतः Capex, जो नई लाइनों में, नए rolling stock में और locomotive में invest होता है, वह साधारणतः 40,000 करोड़ से 50,000 करोड़ रुपए होता था। वर्ष 2014-15 के बजट में भी यही स्थिति थी, क्योंकि वह बजट हमसे पहले वाली सरकार ने प्रस्तुत किया था और जब जुलाई में हम आए, तो हमने फाइनल बजट दिया, लेकिन आधार वही पुराने इंटेरिम बजट का था। वर्ष 2014-15 में 58,719 करोड़ रुपए निवेश हुए थे। इस वर्ष के बजट में 1,61,000 करोड़ रुपए का निवेश Capex में होने जा रहा है, यानी लगभग ढाई-पौने तीन गुना निवेश किया जा रहा है। यह सिलसिला लगातर चलता रहा है, बढ़ोतरी होती रही है, निवेश किया गया है और इसी के कारण अन्यान्य पहलुओं पर रेलवे में अभूतपूर्व काम हुआ है।

महोदय, छोटे उदाहरण चाहिए, तो मैं यह बोल सकता हूं कि unmanned level crossing बंद होने चाहिए। मैं समझता हूं कि यह सबकी सामान्य राय थी। इसमें किसी का मतभेद नहीं होगा, लेकिन उसे एक slow pace में करना या उसे focus देकर speed में करना, यह देखने की बात है।

मोदी जी ने जब statistics देखे और देखा कि एक तिहाई एक्सडेंट्स सिर्फ unmanned level crossings के कारण होते हैं, लोगों की जान जाती है, मृत्यु होती है, तो उन्होंने आदेश दिया कि unmanned level crossings को क्यों नहीं खत्म किया जा सकता है? मुझे अभी भी याद है कि जब मीटिंग में इस पर निर्णय हुआ और मैंने कहा कि बारह महीने में हमें पूरे तरीके से unmanned level crossings खत्म करनी हैं, तब इसका आंकड़ा देखकर सभी लोग चौंक गए, अधिकारियों ने भी कहा कि यह तो बड़ा ही मुश्किल मामला है, ऐसा संभव नहीं है। परंतु असंभव को संभव बनाना, यही विशेषता तो प्रधान मंत्री मोदी जी ने गत पांच वर्षों में देश के समक्ष रखी है। मुझे आज तक याद है कि मेरे मंत्री बनने के शायद कुछ ही दिनों बाद यह मीटिंग बड़ौदा हाउस में हुई थी, जिसमें मैंने पूछा था कि अगले साल गणेश चतुर्थी कब है? मुझे एक तारीख बताई गई थी, शायद वह तारीख 2 अक्टूबर थी या कुछ ऐसी ही तारीख थी, मुझे पक्का याद नहीं है, मैंने कहा कि बस गणेश चतुर्थी तक हमें सब unmanned level crossings खत्म करनी हैं। उस समय ग्यारह या साढ़े ग्यारह महीने रह गए थे और मेरे मन में भी संशय था,

क्योंकि मुझे रेलवे की ज्यादा जानकारी नहीं थी, डर भी लग रहा था, लेकिन प्रधान मंत्री मोदी जी का पक्का इरादा था कि इसको करना ही है और जब रेल की पूरी व्यवस्थाएं पूरे अधिकारी, पूरे कर्मचारी इस काम में लग गए, तो मुझे आपको यह बताते हुए आनंद हो रहा है कि उस दिन तक देश भर में लगभग 300 या 400 रह गए थे, लेकिन उसके दो-तीन महीने बाद, देश में पूरे तरीके से ब्रॉड-गेज का जो नेटवर्क है, उसमें unmanned level crossings को इतिहास बना दिया गया, उसको पूरे तरीके से खत्म कर दिया गया। राजस्थान में, बाड़मेर में कुछ technical कारणों से शायद 60-70 बचे हैं, distance बहुत ज्यादा है, इसलिए हम unmanned level crossings नहीं कर पा रहे हैं, उसकी सेफ्टी पर अलग तरह से ध्यान दे रहे हैं। ऐसे एक-एक विषय पर गंभीरता से और समयबद्ध तरीके से समस्याओं का समाधान करने से कामयाबी मिलती है। सर, मुझे आपके माध्यम से सबको यह बताते हुए खुशी हो रही है कि आज 7 मार्च, 2020 को, यानी इस वर्ष के साढ़े ग्यारह महीने पूरे हो चुके हैं और इस वर्ष में एक भी, यानी शून्य पैसेंजर की मृत्यु रेल दुर्घटना के कारण हुई है। मैं समझता हूं कि इसका पूरा श्रेय भारतीय रेल के 3 लाख कर्मचारियों को जाता है। जिस प्रकार से अधिकारी और कर्मचारी, सभी मिलकर इस विषय के बारे में चिंता कर रहे हैं, जिस प्रकार से उनके मन में यह प्रतिबद्धता है कि हम सेफ्टी को अपना मूल मंत्र बनाएंगे, मैंने रेलवे के कर्मचारियों में अपने आप में यह जो एक विशेषता देखी है, वह सराहनीय है। इसे देखकर एक प्रकार से मुझे पूरा विश्वास है कि वे इसी प्रतिबद्धता के साथ आगे भी काम करते रहेंगे। भगवान न करे कि कोई गलत काम हो जाए, कोई गलती भी हो जाए, तो मैं समझता हूं कि सदन इसको उस spirit में लेगा कि पूरे प्रयत्नों के बावजूद कभी एकाध तकलीफ आ भी जाए, कभी किसी एक सांसद या किसी पैसेंजर को तकलीफ हो भी जाए, तो क्या दशा सही दिशा की तरफ जा रही है या नहीं जा रही है, यह तय करना ज्यादा आवश्यक है।

उपसभापति जी, इस बार के और गत कुछ वर्षों के रेल बजट में रेलवे की जो requirements हैं, उनको पूरे तरीके से पूरा करने का जो काम किया गया है, उससे हमारे हाथ मजबूत हुए हैं, उससे हमारे अंदर क्षमता आई है, ताकि हम ऐसे कामों को बल दे सकें।

महोदय, अटल जी ने भी एक बार कहा था कि जो हमारा लक्ष्य है, वह आसमान को छूना चाहिए। छोटा लक्ष्य मत रखिए, हो सकता है कि लक्ष्य पूरा न हो पाए, लेकिन अगर आप लक्ष्य छोटा रखेंगे, तो extra ordinary काम कैसे हो सकेगा? हमने इसी कल्पना से हर बार लक्ष्य को ऐसा बड़ा रखा कि कई बार लक्ष्य पूरा न हो, लेकिन लक्ष्य प्राप्त करने की चाहत ने हमें इतना extra ordinary आगे बढ़ा दिया है।

महोदय, मैं आपके समक्ष एक उदाहरण रखूंगा। कई माननीय सदस्यों ने विद्युतीकरण की बात कही है। 2013-14 में रेलवे में लगभग 610 किलोमीटर का विद्युतीकरण हुआ था। हमने पिछले साल 6,000 किलोमीटर का लक्ष्य रखा था। मैं माफी चाहता हूं कि हम 6,000 किलोमीटर का लक्ष्य पूरा नहीं कर पाए, हम 5,276 किलोमीटर ही पूरा कर पाए।

[श्री पीयूष गोयल]

उपसभापति महोदय, अगर मैंने 6 हजार का लक्ष्य ही नहीं रखा होता, तो शायद 5,276 भी नहीं होता। अगर हम लक्ष्य को 600 से 10 प्रतिशत बढ़ा दें, 700 कर दें, और 10-12 प्रतिशत बढ़ा दें, 800 कर दें, 900-000 कर दें, तो उसी के इर्द-गिर्द सारी व्यवस्थाएँ बनती रहेंगी, पर जब transformation चाहिए, जब देश को परिवर्तन बहुत बड़े रूप में चाहिए, तब लक्ष्य भी बड़ा होना चाहिए। उपसभापति महोदय, कई माननीय सांसदों ने संदेह व्यक्त किया कि शायद हम 2024 तक electrification नहीं कर पाएँगे, लेकिन मुझे पूरा विश्वास है कि हमारे रेल के कर्मचारियों में जो प्रतिबद्धता है, जिस प्रकार का जुनून है, वे 2024 तक शत-प्रतिशत रेलवे का पूर्णतः विद्युतीकरण करके इस देश को एक ही नहीं, कई सारे लाभ पहुँचाएँगे। उपसभापति महोदय, लाभ कैसे कि इससे प्रदूषण कम होगा, लाभ कैसे कि विदेश से जो कच्चा तेल आता है, वह कम हो जाएगा और हम बिजली के माध्यम से रेल चलाएँगे, लाभ कैसे कि हम foreign exchange बचाएँगे, इससे विदेशी मुद्रा बचेगी, तो इससे रुपए की कीमत भी मजबूत होगी, देश में महँगाई भी कम होगी। ये सब interlinked रहते हैं। एक सबसे बड़ा लाभ यह होगा कि रेलवे में जो डीजल का खर्च होता था, उसके बनिस्बत बिजली का इस्तेमाल होगा। यह ध्यान रहे कि बिजली स्वदेशी है। चाहे वह कोयले से बने, चाहे वह सौर ऊर्जा हो, पवन ऊर्जा हो, इनसे हमें स्वदेशी बिजली मिलती है। स्वदेशी बिजली से महात्मा गांधी जी की स्वदेशी रेलवे चले, मैं समझता हूँ कि इससे ज्यादा आनन्द की बात किसी के लिए नहीं हो सकती। इससे रेलवे के हजारों करोड़ रुपए, अनुमानित 13-16 हजार करोड़ रुपए सालाना बचेंगे। वह बचत एक प्रकार से हमारे यात्रियों के खाते में जाएगी, नहीं तो यात्री भाड़ा बढ़ाते-बढ़ाते हम इसे कब तक बढ़ाएँगे? यह चिंता हमारे सामने रहती है, जिसके कारण हम बहुत सँभल-सँभल कर, बहुत कम तरीके से, कभी-कभार जब बहुत अनिवार्य हो जाता है, तभी हम यात्री भाड़ा बढ़ाते हैं। इसकी सराहना की गई है कि हमारे 5 साल के कार्यकाल में यात्रियों की सुविधाएँ तो कई गुना बढ़ी हैं, लेकिन किराए में बहुत ज्यादा संतुलन रखा गया है।

उपसभापति महोदय, कई माननीय सदस्यों ने जरूर यह कहा कि रेल बजट का अपना एक charm था, अलग होना चाहिए, पर मैं समझता हूँ कि इसके बारे में कई बार चर्चा हो चुकी है। अलग बजट, यानी यह एक राजनीतिक घोषणापत्र के अलावा कुछ नहीं था। झूठे वादे, कई सारी रेलवे लाइंस announce करना, नई ट्रेनें announce करना, सालों-साल तक उन पर कोई काम न होना। एक बजट में announce होना कि कोई नई लाइन बनने वाली है, शायद उसके सहारे एक चुनाव भी जीत जाना, अगले चुनाव तक सर्वे शुरू करना, तीसरे चुनाव तक कैबिनेट से कुछ थोड़ा-बहुत approval process लेने की कोशिश करना, चौथे चुनाव तक जमीन का अधिग्रहण शुरू करना, पाँचवें चुनाव तक कहना कि अब जमीन इतनी महँगी हो गई है, प्रोजेक्ट को re-work करना पड़ेगा। ऐसा करते-करते सैकड़ों प्रोजेक्ट्स जमा हो जाते हैं। जब मैं फाइलें देखता हूँ, जब प्रोजेक्ट्स की study करता हूँ, माननीय सदस्य बड़ी उम्मीद के साथ आते हैं कि हमारा प्रोजेक्ट तो फलाने-फलाने वर्ष में sanction हो गया था, आप काम क्यों नहीं कर रहे हैं, funds क्यों नहीं दे रहे हैं, तब मुझे दुख से बताना पड़ता है कि वह तो announce हुआ था,

लेकिन उसके बाद कोई कार्रवाई नहीं हो पाई या उस प्रोजेक्ट की कोई viability नहीं है, या उस प्रोजेक्ट के लिए जमीन नहीं है। मैं समझता हूँ कि अक्लमंदी की बात यह है कि rather than you spread your resources thin, अगर हमारे पास 100 रुपए हैं, आप 500 प्रोजेक्ट्स में 20-20 पैसे दे दो, तो एक भी प्रोजेक्ट खत्म नहीं होगा। पाँच सौ के पाँच सौ प्रोजेक्ट्स की लागत बढ़ती जाएगी और सालों-साल बस यही खुशी रहेगी कि हमारे प्रोजेक्ट के लिए थोड़ा पैसा मिल गया, पर जमीन तो है नहीं, तो पैसा लगता नहीं है, पैसा लगता है, तो security में लग जाता है, जो जमीन है, उसको बचाने में लग जाता है, लेकिन प्रोजेक्ट की progress नहीं होती है। हमने 58 प्रोजेक्ट्स को super critical category और 68 प्रोजेक्ट्स को critical category में categorize करके जहाँ-जहाँ जमीन पूरे तरीके से हमारे हाथ में है, जहाँ-जहाँ forest clearance हमारे पास है, जहाँ राज्य सरकार की सहमति है, सहयोग है, राज्य सरकार की जो लागत लगनी है, उस लागत का भुगतान समय-समय पर हो रहा है, उस पर फोकस करके हमारी कोशिश है कि जल्द से जल्द प्रोजेक्ट्स खत्म हों और प्रोजेक्ट्स completion की तरफ आएँ, rather than सिर्फ प्रोजेक्ट के ऊपर लंबे अरसे तक थोड़ा-थोड़ा पैसा बाँटा जाए।

आपको कई प्रोजेक्ट्स में कई हजार करोड़ रुपये दिखते हैं और कई माननीय सदस्य इसको लेकर चिंतित भी हैं, लेकिन मैं अपने साथ सभी स्टेट्स के पेपर्स लेकर आया हूँ। मैं किसी एक स्टेट को single out नहीं करूँगा, मैं हर स्टेट के पेपर्स लाया हूँ।

माननीय उपसभापति महोदय, ये पश्चिमी बंगाल के सारे प्रोजेक्ट्स का ब्लौरा है कि कैसे-कैसे एक-एक प्रोजेक्ट में जमीन न होने के कारण या कहीं forest clearance नहीं होने के कारण या कहीं encroachment के कारण उन प्रोजेक्ट्स को हम जितनी तेज़ गति देना चाहते हैं, वह नहीं दे पा रहे हैं।

माननीय उपसभापति महोदय, एक प्रोजेक्ट तो 1974 का है। वह 110 किलोमीटर का प्रोजेक्ट था, लेकिन आज तक सिर्फ 42 किलोमीटर ही commissioned हो पाया है, बाकी सब अटका पड़ा है। Bargachia to Champadanga, Champadanga to Tarakeswar, Amta to Bagman, Jangipara to Furfura Sharif, इस तरह अगर मैं गिनता चला जाऊँ, तो इसमें हर प्रोजेक्ट का नाम है। ऐसा मत सोचिए कि मैं सिर्फ पश्चिमी बंगाल के प्रोजेक्ट्स की डिटेल्स लाया हूँ। इन पेपर्स में केरल के हर प्रोजेक्ट की डिटेल्स हैं। माननीय सदस्य ने कहा कि केरल में पर्याप्त मात्रा में निवेश नहीं हो रहा है या जितनी रिक्वायरमेंट है, उतना निवेश नहीं हो रहा है, लेकिन हम इसमें क्या कर सकते हैं? मैं वहाँ के मुख्य मंत्री जी को पत्र के ऊपर पत्र लिख चुका हूँ।

माननीय उपसभापति जी, मेरे पास ये हर राज्य के माननीय मुख्य मंत्रियों को लिखे गए पत्र हैं। जो भी माननीय सदस्य देखना चाहें, वे मुझसे ये पत्र ले सकते हैं। आप हमारी मदद करिए। आप हमें अपने राज्य में जमीन दिलवाइए। आपके राज्य ने जो कमिटमेंट दिया है कि हम इसमें 50% भुगतान देंगे या जमीन देंगे, तो अगर राज्य सरकारों की मदद मिले, तो हमारी सरकार

[श्री पीयूष गोयल]

इसके लिए प्रतिबद्ध है कि जिस प्रोजेक्ट में जमीन और उस राज्य का निवेश शेयर मिल जाता है, उसको fast track करने के लिए हम तुरंत काम करेंगे। हम तो चाहते हैं कि देश के कोने-कोने तक रेलवे अधिक से अधिक पहुंचे।

अभी माननीय गुलाम नबी जी ने Katra to Banihal के प्रोजेक्ट के बारे में पूछा। सबसे पहले तो मैं आपको खुशखबरी दे दूँ कि आजादी के 75 वर्ष पूरे होने से पहले, यानी अगस्त, 2022 से पहले ही Banihal to Katra का यह प्रोजेक्ट खत्म हो जाएगा, इसके साथ-साथ सीधा Kanyakumari से Baramulla तक भारतीय रेल एक हो जाएगी। इसी समय में हम एक प्रोजेक्ट को और पूरा करने जा रहे हैं, Kutch to Kamrup तक तो रेलवे लाइन है, लेकिन हम Kevadia to Kutch भी एक रेलवे लाइन जोड़ रहे हैं, जिससे भारत के आयरन मैन सरदार वल्लभ भाई पटेल को अपनी श्रद्धांजलि अर्पित कर सकें। Kavadia में सरदार वल्लभ भाई पटेल जी का विश्व का सबसे ऊँचा स्टैच्यू बना है, उसको भी हम भारतीय रेल से जोड़ेंगे, as Indian Railways humble tribute to Sardar Patel and for unifying India. The true unifier of India would be given a tribute by the Indian Railways, which is the operational unifier of India on the ground. मैं समझता हूँ, आजाद साहब शायद आपको याद होगा कि यह प्रोजेक्ट चार-पांच साल अटक गया था। इसका कारण यह था कि कोर्ट में कुछ पीआईएल फाइल हो गई थी, लेकिन उसकी फाइनल रॉलिंग रेलवे के हक में आई थी। उसके बाद फिर से सुप्रीम कोर्ट में पीआईएल फाइल हो गई थी और जुलाई, 2016 में रेलवे ने सुप्रीम कोर्ट में यह केस जीत लिया, उसके बाद से हम इस पर तेज गति से काम शुरू कर पाए हैं। आप सभी जानते हैं कश्मीर में थोड़ी-बहुत उग्रवाद वगैरह की समस्या भी थी, लेकिन मुझे आप सबको बताते हुए खुशी है कि गत् 18-19 महीनों में बहुत तेज गति से इस पर काम चल रहा है। चिनाब नदी के ऊपर जो पुल बनने जा रहा है, वह विश्व का सबसे ऊँचा रेल पुल बन रहा है। उसका काम देखने लायक है। अगर कोई माननीय सदस्य वहां जाना चाहें, तो मैं अरेंज करने के लिए तैयार हूँ। आपका सीना गर्व से चौड़ा हो जाएगा कि कैसे हमारे इंजीनियर्स और कर्मचारी वहां पर काम कर रहे हैं। सर, इतिहास में पहली बार ऐसा हुआ, क्योंकि कश्मीर के इस रेलवे प्रोजेक्ट में हर साल जो निर्धारित निवेश राशि रखी जाती थी, वह साधारतया लैप्स हो जाती थी।

पिछले वर्ष, rather ये जो वर्ष चल रहे हैं, इस वर्ष अप्रूब्ड अमाउंट का पूरा अमाउंट एग्जॉस्ट हो गया। फिर भी भारतीय रेल ने प्रधान मंत्री जी के विशेष अधिकारों के कारण एक स्पेशल री-डिस्ट्रीब्यूट किया, जो प्रोजेक्ट्स उस तेज गति से प्रोग्रेस नहीं कर रहे थे, उनसे इस प्रोजेक्ट को पैसा दिया और रिकॉर्ड निवेश करन्ट ईयर में इस प्रोजेक्ट में होने जा रहा है और इसी के कारण अगले वर्ष भी माननीय वित्त मंत्री ने लगभग डबल कर दिया है, जो निवेश इस प्रोजेक्ट में दिया जाएगा। मैं हर राज्य के आंकड़े लेकर आया हूँ, हालांकि एक-एक राज्य के आंकड़े यहां सुनाने लायक नहीं हैं। हर राज्य की कहानी मैं साथ मैं लाया हूँ और अगर सबका साथ मिले तो सबका विकास भी हो सकेगा। यह सबका विश्वास है ही कि मोदी जी हैं तो विकास आना ही आना है।

उपसभापति महोदय, हमने सिर्फ सेफ्टी के ऊपर कदम उठाए हैं, ऐसा नहीं है। सेफ्टी पर तो बहुत एक्स्ट्रा-ऑडिनरी कदम उठाए गए हैं। यहां तक कि कई सारे आइटम्स जो सेफ्टी में नहीं गिने जाते थे, उनको भी सेफ्टी में डाला, जिससे कि पैसे की तंगी के कारण कभी हम सेफ्टी के कार्यों में कॉम्प्रोमाइज़ न कर पाएं। रेल सुरक्षा फंड में भी अधिक से अधिक पैसा रेल बजट के माध्यम से रेलवेज से सरप्लस से दिया जा रहा है। इसके साथ ही साथ हमने रोलिंग स्टॉक में भी एक बहुत बड़ा परिवर्तन किया है। आप सब जानते हैं, एक पुराना डिजाइन आईसीएफ कोच का है और दूसरा नया तो नहीं बोल सकते, यह तीस साल पुराना है, परंतु उसमें बहुत ज्यादा काम नहीं हुआ था, इसलिए मैं उसे नया डिजाइन कहता हूं, वह एलएचबी कोच का है। 2009 से 2014 पांच वर्ष के बीच 1,866 एलएचबी कोचेज़ भारतीय रेल में बने। बाकी नॉर्मल कोच में आईसीएफ कोचेज़ बनते जा रहे थे। जब हमारी सरकार आई, तब आप एलएचबी कोचेज का रिकॉर्ड देखें तो लगभग ज़ीरो fatality होती है। ये एक के ऊपर एक नहीं चढ़ते हैं। अगर एक्सिडेन्ट हो तो they don't turn turtle. वे एक जगह पर अटक जाते हैं। हमने पूछा कि आईसीएफ कोच बना क्यों रहे हों, कोई जवाब नहीं था, बस बने जा रहे हैं। क्योंकि किसी ने सोचा ही नहीं कि रेलवे में आमूलचूल परिवर्तन की आवश्यकता है। मुझे आपको बताते हुए खुशी है कि कहाँ 1866 कोच और कहाँ गत पांच वर्षों में 9,932 एलएचबी कोचेज बने। गत दो वर्षों से तो आईसीएफ कोचेज बनाना ही बंद कर दिया, टोटल स्टॉप। अब सब कोचेज एलएचबी डिजाइन के बनते हैं। मुझे आपको सूचित करते हुए खुशी होती है कि इसमें भी हमने प्रोडक्शन में बहुत तेज गति से प्रोग्रेस की है। जो 2013-2014 में कुल 3289 कोचेज बने थे, वे इस वर्ष लगभग आठ हजार कोचेज बनने जा रहे हैं, यानी ढाई गुना ज्यादा प्रोडक्शन है। I am not talking about ICF and LHB coaches separately. The total coach production, 3289 से बढ़कर लगभग आठ हजार कोच 2019-2020 में होने जा रहा है। सबसे बड़ी खुशी की बात है कि सब के सब मॉडर्न डिजाइन के होंगे, एलएचबी होंगे या उससे भी बैटर डिजाइन के बन्दे भारत की तरह होंगे, लेकिन मैं आपसे एक जानकारी विशेष रूप से शेयर करना चाहूंगा, मुझे विश्वास है कि आप सबका सीना यह जानकारी प्राप्त करके चौड़ा होगा कि एक सरकारी फैक्टरी, रायबरेली में फैक्टरी है, जिसकी कल्पना आज से 32 साल पहले की गई थी, लेकिन 2014 तक एक भी खुद का कोच नहीं बनाया था। 2014 तक उसमें जनरल मैनेजर तक नहीं था, स्टाफ नहीं था। कापूरथला या चेन्नई से कोच आते थे, पेच लगाये जाते थे, रंग लगाया जाता था और एक भी कोच खुद का नहीं था। अगस्त 2014 में उसका पहला कोच बना, जो खुद का बना, वहां पर कोच का निर्माण हुआ।

उपसभापति महोदय, अगस्त, 2014 से बढ़ते-बढ़ते एक फैक्टरी, जिसकी क्षमता मात्र 1,000 कोचेज की है, मुझे गर्व के साथ आज आप सबको बताते हुए खुशी होती है कि इस वर्ष वह फैक्टरी, 1,000 कोचेज की क्षमता वाली फैक्टरी, 2,000 कोचेज बनाने जा रही है। यानी सरकारी फैक्टरी, पीएसयू, जो साधारणतः अगर 50-60 प्रतिशत कैपेसिटी यूटिलाइजेशन कर ले, तो हम सब बड़े संतुष्ट होते हैं, वह 200 परसेंट कैपेसिटी यूटिलाइजेशन पर काम करेगी, क्यों, क्योंकि

[श्री पीयूष गोयल]

वहाँ के कर्मचारियों में, वहाँ की मैनेजमेंट में एक जोश है कि हमें यह करना है और हम करके दिखायेंगे। माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी वहाँ पर गये थे। उन्होंने वहाँ पर विजिट किया था। जब मैंने उनको शुरू में बताया कि इस प्रकार से वहाँ प्रगति हो रही है, तो सुन कर वे बड़े आनन्दित हुए कि 2014-15 में 140 कोचेज बने, 2015-16 में डबल करके 285 कोचेज बने, 2016-17 फिर डबल किया और 576 कोचेज बने, तो उनको बड़ा आनन्द आया। करीब 2018 के अन्त में माननीय प्रधान मंत्री जी ने खुद मॉडर्न कोच फैक्टरी का विजिट किया। 2017-18 में 711 कोचेज बने हैं। अनुमान यह था कि करीब 650 बनेंगे, लेकिन 711 बने। प्रधान मंत्री जी ने वहाँ के कर्मचारियों को ऐसा उत्साहित किया, जब उन्होंने वहाँ पर उनको सम्बोधित किया, बातचीत की, 2017-18 में 711 बने, 2018-19 में 1,425 कोचेज बने। तो एक ही वर्ष में डबल करके, 700 से 1,400 और इस वर्ष 2,000 कोचेज, मैं समझता हूँ कि शायद यह एक विश्व रिकॉर्ड होगा। मुझे और जानकारियों निकालनी पड़ेगी।

ऐसा ही आईसीएफ, चेन्नई में है। हमारे चेन्नई के कर्मचारी 2013-14 में 1,604 कोचेज बनाते थे। इस वर्ष अनुमान है कि 4,238 कोचेज बनेंगे। कहाँ 1,604 और कहाँ 4,238! यह एक काम करने का ढंग है, काम करने की स्पीड का मैंने एक अनुमान देने की कोशिश की। मैं हाल में शनिवार के दिन वाराणसी में था, माननीय प्रधान मंत्री जी के क्षेत्र में। वहाँ पर जब मैं DLW का विजिट कर रहा था, तो 295th Locomotive को flag off किया। मैंने पूछा कितना बनाओगे, तो बोले कि इस साल 315 का टारगेट है। मैंने कहा कि टारगेट क्या होता है, ज्यादा बनाओ, तो बोले कि परन्तु रेलवे में रूल है कि टारगेट से ज्यादा नहीं बना सकते। मैंने कहा कि मैं आज टारगेट निर्धारित करता हूँ। आप बताओ कि आप अगले साल कितना बना सकोगे? उपसभापति महोदय, लगभग बोली लगने की तरह का माहौल बन गया था। जब मैंने कहा- 501, तो पूरी फैक्टरी में तालियों की गड़ग़ड़ाहट थी, कर्मचारियों में ऐसा उत्साह था और कुछ ने तो यहाँ तक भी टिप्पणी की कि साहब, हम 501 से भी ज्यादा बनाकर दिखायेंगे। यह हमारे कर्मचारियों का उत्साह है।

महोदय, पहले सुना करते थे, माननीय सदस्य आते थे कि हमारे यहाँ पर unmanned level crossing को बन्द किया जाए। मुझे आज खुशी है कि आज सदस्य जब आते हैं तो कहते हैं कि मेरे manned level crossing पर मुझे underpass चाहिए या overpass चाहिए। मुझे आपको सूचित करते हुए यह खुशी है कि लगभग 2009 से 2014 के बीच 1,000 level crossings को ROB/RUB द्वारा convert किया गया था और पिछले पाँच वर्षों में हमने इसको बढ़ा कर 2,300 कर दिया, 2,300 level crossings को eliminate किया। अगर मैं आपको इस वर्ष का बताऊँ, तो पहले ही 8 महीनों में लगभग 850 manned level crossings को हम eliminate कर पाये हैं। अब मैं जिस-जिस ज़ोन का रिव्यू करता हूँ तो लोग उत्साह से बताते हैं कि हमारा टारगेट इतना था और हमने उससे ज्यादा करके दिखाया है। तो लेवल क्रॉसिंग्स को भी आहिस्ता-आहिस्ता- हम priority पर कर रहे हैं कि जहाँ पर भीड़ ज्यादा होती है, शहर के इलाके हैं, वहाँ जल्द से जल्द manned level crossings खत्म हों।

इसी के साथ-साथ कई माननीय सदस्यों ने water logging की बात रखी थी कि underpass में कई बार पानी भर जाता है। हमने 8,519 subways और rail underbridges का सर्वे किया। 2,044 में यह समस्या पायी गयी। उनमें से 715 पर हमने इस समस्या को सुलझा दिया है, समस्या खत्म कर दी है।

बाकी जो रहते हैं, उनके लिए भी मैंने सभी अधिकारियों को निर्देश दिया है कि अगली बारिश के पहले घंटे पर एम्प लगा कर या सम्प बना कर water logging की समस्या को समाप्त करके लोगों को सुविधा दें, लेकिन आप सबसे इतना अनुरोध जरूर करूँगा कि कभी बहुत बड़ी बाढ़ आ जाए या बहुत ज्यादा तेज बारिश हो जाए, तब एक-आध, दो दिन समस्या आ सकती है, उतना तो थोड़ा-बहुत हमें भी accommodate करना पड़ेगा, क्योंकि after all, there is a limitation to technology also कि कितना वह हो पाएगा।

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी, एक मिनट। माननीय सदस्यगण, रेलवे पर चर्चा के लिए कुल समय निर्धारित था चार घंटे और अब तक हम लोग लगभग पाँच घंटे आठ मिनट बात कर चुके हैं। इसके बाद दो लेजिस्लेटिव बिजनेस भी हैं, उनको हम लें, इसलिए मेरा आग्रह होगा कि कृपया आप इसका ध्यान रखें।

**श्री पीयूष गोयल:** सर, स्वच्छता की बात पर तो कई सदस्यों ने काफी कृछ अच्छी बातें बताई। हमें 2019 में राष्ट्रपति जी द्वारा Best-performing Ministry का भी उपहार मिला है। आज आप कोई रेलवे स्टेशन देख लीजिए और इसके लिए आपको ज्यादा दूर जाने की जरूरत नहीं है। आप रूम नंबर 7 में मेरे कार्यालय में आ जाइए या रेल भवन में आ जाइए। आपको जो भी रेलवे स्टेशन देखना हो, आपको उस रेलवे स्टेशन के recent picture स्क्रीन पर दिखाए जा सकते हैं। अगर आपको इतना भी कष्ट नहीं करना है, तो आप अपने मोबाइल पर 'Rail Drishti' नामक मोबाइल ऐप डाउनलोड कर लीजिए। आपको इसके माध्यम से देश के हर स्टेशन की रीसेंट फोटो मिलती रहेगी। हम इसमें बार-बार नई फोटो लगाते रहते हैं। यही हमारा काम पर निगरानी रखने का तरीका है।

सर, अभी बायो-टॉयलेट्स की भी बात हुई, माननीय सदस्य ने अलग-अलग आकड़े दिए, पता नहीं वे कहाँ से दिए, पर मुझे यह बताते हुए खुशी है कि 99.5 परसेंट कोवेज में आज बायो-टॉयलेट्स लग चुके हैं। लगभग 500 रहते हैं, वे भी 15-20 दिन या महीने में पूरे हो जाएँगे। उसके बाद रेलवे शत-प्रतिशत ओडीएफ हो जाएगा। आपको याद है, मेरे मंत्री महोदय मित्र ने भी कहा कि एक ज़माने में कैसी बदबू आती थी, आज आपको कहीं बदबू नहीं आएगी। यह सेफ्टी के लिए भी जरूरी था, क्योंकि ट्रैक्स पर जो मल जाता था, उसमें मौजूद यूरिक एसिड ट्रैक्स को खराब करते थे। उससे सेफ्टी पर भी असर पड़ता था। इसके कारण जल्दी ट्रैक रिप्लेसमेंट करना पड़ता था और इससे खर्च बढ़ता था। प्रधान मंत्री जी की यह एक बड़ी होलिस्टिक सोच है, जिसके कारण हमने स्वच्छता पर बल दिया है।

[श्री पीयूष गोयल]

सर, मेरे मित्र अनिल जी को यह जानकर खुशी होगी कि पिछले वर्ष हमने सिर्फ मुम्बई में 3 लाख क्यूबिक मीटर कबड़ा ट्रैक्स से हटाकर मड ट्रेन द्वारा landfill में भेजा। अगर आप हमारी मदद करें, तो आप सबसे अनुरोध है कि हम अपने-अपने इलाके में स्वच्छता तो करें, पर स्वच्छता को बरकरार रखने के लिए जनता को प्रेरित भी करें। अगर आप सबका सहयोग रहा, तो हम इस तरह की स्वच्छता आगे भी मेटेन करने में सफल होंगे और हम यही एक प्रकार से अगली पीढ़ी के लिए विरासत छोड़ कर जा सकते हैं कि हम स्वच्छता को अपने जीवन में एक मिशन के रूप में अपना लें।

सर, ऐसे ही Mechanised Coach Washing का है। पहले कोच जेट स्प्रे से वॉश होते थे और एक रैक की क्लीनिंग में करीब तीस हजार लीटर पानी लगता था। आप सब जानते हैं कि जेट स्प्रे से कोई कोच क्लीन हो ही नहीं सकता, क्योंकि उस पर इतनी मिट्टी जम जाती है। हमने 126 Mechanised Auto Coach Washing Plants sanction किए, उनमें से 18 तो लग चुके हैं। ये तेज गति से देश भर में लग रहे हैं। इससे 96 प्रतिशत पानी की बचत होती है और हमारा जो जल-जीवन मिशन है, जिससे हम हर घर, नल से जल देना चाहते हैं, उसमें भी हमें सहायता मिलेगी। इसका pay back मात्रा दो-दाई वर्ष है, इतना पानी बचेगा, क्योंकि करीब तीस हजार के बदले सिर्फ 6000 पानी लगेगा। उसमें भी हम recycle कर रहे हैं, जिससे अब हमें मात्र चार प्रतिशत पानी एक रैक को धोने के लिए जरूरत पड़ेगी। ऐसे ही 953 स्टेशनों पर Mechanised Cleaning Contract दिए गए हैं और उनकी पैमेंट customer feedback से लिंक की है कि अगर आप स्वच्छ रखेंगे, हमारे यात्री कहेंगे कि उनको स्वच्छता का अनुभव हुआ, तब उसके हिसाब से incentive मिलेगा।

ऐसे ही हमने सब जगह quick watering की facility लगानी शुरू की है। 161 जगह locate की हैं, जिनमें से 42 में faster watering, पाइप बढ़ा करके पम्प का साइज बढ़ा किया है। पहले एक complaint रहती थी कि गाड़ी में पानी खत्म हो गया। इसका root cause analysis करके ध्यान आया कि टंकी में ऊपर तक पानी तो भरता ही नहीं है। पुराने पाइप हो गए हैं, छोटे पाइप हैं। पहले ट्रेन कोयला लेने के लिए आधा-आधा घंटा रुकती थी, steam locomotive थी, लेकिन आज दो-पाँच मिनट रुकती हैं और उतने समय में पानी भरता ही नहीं है। इसलिए हमने इसमें आधारभूत परिवर्तन करके इस समस्या का समाधान भी शुरू कर दिया है। मेरे मित्र मनोज झा जी, On Board Housekeeping Service पर टिप्पणी कर रहे थे। मैं बताना चाहता हूँ कि 2008-09 में जब लालू प्रसाद यादव जी मंत्री थे, तब उन्होंने ही यह सर्विस contract पर देनी शुरू की थी, मैंने नहीं शुरू की है। हाँ, मैंने इसमें गति दी है। मैंने अब इतना कर दिया है कि आज के दिन लगभग 1,000 pairs of train में On Board Housekeeping Service हैं और आहिस्ते-आहिस्ते इसको बढ़ा रहे हैं, जिससे स्वच्छता का लाभ सभी को मिले।

उपसभापति महोदय, कई माननीय सदस्यों ने encroachment की बात की। माननीय the Leader of Opposition ने बहुत अच्छी बात कही। आपकी बात सही है कि अस्पताल बनने चाहिए,

पर हमारे पास देश में एक लाख एकड़ के करीब जमीन हैं और इसमें उतनी जमीन तो नहीं लगेगी। आपकी जानकारी के लिए बताना चाहता हूँ कि हमने यह प्रोसेस शुरू कर दिया है कि रेलवे अस्पतालों में postgraduate seats, जो पहले 108 थी, उनको बढ़ाकर 272 करने का प्रोसेस ऑलरेडी शुरू हो गया है। मेरे मंत्री बनने के साथ ही मेरा पीएस भी डॉक्टर था। उसको इस काम पर लगा रखा था। इस पर बहुत प्रगति हुई है। ऐसे ही जहाँ-जहाँ हमारे अस्पताल हैं, वहाँ मेडिकल कॉलेज के लिए भी budget allocation करने की आवश्यकता पड़ेगी, पर हमारे मन में है कि हम अस्पताल में अपने लिए डॉक्टर्स भी बनाएं। इसकी भी कोशिश तेज गति से चल रही है। Encroachment के विषय पर माननीय प्रधान मंत्री जी ने हाल में, लगभग दो महीने पहले एक बहुत बढ़िया निर्णय लिया है। उन्होंने कहा कि अब भारत विश्व की बड़ी रेलवेज़ में पहली रेलवे होगी, जिसका शत प्रतिशत विद्युतीकरण हो जाएगा, जो electricity से चलेगी। क्यों न हम इसको विश्व की पहली net zero, यानी carbon emission zero करने वाली Railway बनाएं? इसके लिए जो जमीन है, उस पर हम 20 हजार मेगावॉट सौर ऊर्जा के उपक्रम लगाने जा रहे हैं। 20 हजार मेगावॉट सौर ऊर्जा से रेलवे की पूरी requirement meet हो जाएगी। यह विश्व की पहली रेलवे होगी, जो प्रदूषण के प्रति इतनी संवेदना दिखाएगी। मुझे इसमें आप सबका इतना सहयोग चाहिए कि आपके राज्य में बिजली को bank करने दें। दिन में हम bank करें और रात को grid से ले लें, तब यह सपना सच हो पाएगा। प्रधान मंत्री जी ने यह काम समय-सीमा के अनुसार करने का निर्देश दिए हैं। मुझे विश्वास है कि first large railways in the world hundred per cent electrified and electrified with clean energy, renewable energy. ...*(Interruptions)...*

**श्री रवि प्रकाश वर्मा:** अपना लगाएंगे या outsourcing कराएंगे?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

**श्री पीयूष गोयल:** नहीं, हर एक चीज़ हम Electrician से ...*(व्यावधान)*... जो लोगों को सस्ती बिजली देगा, उसको लगाने देंगे, पर जमीन हमारी ही रहेगी। वैसे ही इस सरकार में हमने स्वदेशी पर बहुत बल दिया है। जो पहले अलग-अलग साधन छ. प्रतिशत इम्पोर्ट होते थे, अब घटकर ढाई परसेंट हो गए हैं और हम इसको लगभग ज़ीरो पर लाने की कोशिश कर रहे हैं। सभी संसाधनों के लिए हम Self-reliant बनें और इसका लाभ आज कोरोनावायरस के संकट के समय पूरा विश्व समझ रहा है कि स्वदेशी में कितनी ताकत है और स्वदेशी की कितनी जरूरत है, इसलिए यह काम भी हम साथ-साथ कर रहे हैं।

महोदय, मैं उम्मीद करूँगा कि आप सबको कभी न कभी "वन्दे भारत" एक्सप्रेस में travel करने का मौका मिला है। जो माननीय सांसद अभी तक नहीं जा पाए हैं, उन्हें मैं आमंत्रित करूँगा। अगर वे वैष्णो देवी जाना चाहते हैं, कटरा जाना चाहते हैं या प्रयागराज, कानपुर होते हुए बनारस जाना चाहते हैं, तो "वन्दे भारत" में आपको एक world-class travel का अनुभव मिलेगा। भारत

[श्री पीयूष गोयल]

के इंजीनियर्स द्वारा बनाई गई, भारत के कर्मचारियों द्वारा बनाई गई आधुनिक technology की यह पहली रेल सेट है। हमें उन पर गर्व है और मैं समझता हूँ कि पूरा सदन, हमारे भारत के engineers और भारत के कर्मचारियों को उनके अच्छे काम के लिए सराहना देगा।

इसी प्रकार, किसान रेल के माध्यम से किसानों को अधिक से अधिक सुविधाएँ मिलें, उसके लिए भी हम प्रतिबद्ध हैं। एग्रीकल्चर और रेलवे मिलकर यह देखें कि इसमें अलग-अलग प्रकार से क्या-क्या जरूरतें हैं।

गुलाम नबी जी, हमारा एक पक्का झरादा है कि जम्मू-कश्मीर का सेब कन्याकुमारी तक पहुँचे। यह हमारा शत-प्रतिशत संकल्प है कि इस देश के कोने-कोने तक लोगों को कश्मीर के सेब का स्वाद और आनंद दिलाने का काम हम रेलवे के माध्यम से कर पाएँ, जिसके लिए हम प्रतिबद्ध हैं।

कुछ माननीय सदस्यों ने इम्प्लॉयमेंट की भी बात की और कुछ ने कहा कि एससी-एसटी के आँकड़े चाहिए। मुझे सूचित करते हुए खुशी है कि वर्ष 2018 और 2019 के बीच हमने 1,18,930 लोगों को नई नौकरियाँ दी हैं, जिनमें से शेड्यूल्ड कास्ट के 77,901 लोग हैं, शेड्यूल्ड ट्राइब के 9,196 लोग हैं और ओबीसी के 30,139 लोग हैं। जब तक यह प्रोसेस शुरू हुआ था, तब तक इकोनॉमिकली वीकर सेक्शंस के लिए प्रावधान नहीं हुआ था। प्रधान मंत्री, मोदी जी की सरकार ने वर्ष 2018 में उसे सदन से पास कराया और अब जो अगली भर्ती है, उसमें इकोनॉमिकली वीकर सेक्शंस के लिए भी 10 प्रतिशत सीट्स रिजर्व की जाएँगी। रेलवे दिव्यांगों को भी 1,680 नौकरियाँ दे पाया है। मैं समझता हूँ कि भारतीय रेल इस देश में युवक-युवतियों के उमंग और उत्साह की हर प्रकार से रिस्पेक्ट करता है। आगे चलकर, हमने नई भर्ती का प्रोसेस भी शुरू कर दिया है और उसके लिए टेंडर करने तथा एजेंसी वगैरह ढूँढ़ने का काम शुरू हुआ है।

सर, एक बड़ी खुशी की बात यह है कि आरपीएफ में भी हमने लगभग 10,000 लोगों को नौकरी दी है। उसका आँकड़ा 10,568 है, जो कि इसमें मिला हुआ है। उसमें हमने लगभग 50 प्रतिशत महिलाओं को नौकरी दी है। भारतीय रेल में ऐसा पहली बार हुआ है, क्योंकि पहले इसमें महिलाओं की संख्या केवल 3 परसेंट थी, जिसको बढ़ाकर अब हमने लगभग 9 परसेंट कर दिया है। मैं समझता हूँ कि crime against women और child trafficking पर रेलवे बहुत तेजी से काम कर रहा है और बहुत ज्यादा फोकस के साथ काम कर रहा है। उपसभापति महोदय, उसके आनकड़े भी मेरे पास हैं। मैं आँकड़ों में नहीं जाऊँगा, लेकिन आपको यह जानकर खुशी होगी कि वह आँकड़ा लगातार घटता जा रहा है। Women and child trafficking के जो आँकड़े हैं, उन पर भी हम बहुत काम कर रहे हैं, ताकि उस समस्या से भी देश को छुटकारा मिले। उसके लिए लगभग 500-600 स्टेशंस पर सीसीटीवी कैमराज लग चुके हैं। अभी उसके लिए लगभग 6000 स्टेशंस का टेंडर निकला हुआ है। हमारी इच्छा है कि देश के सभी स्टेशनों पर तेज गति से सीसीटीवी कैमराज लग जाएँ, जिसका लिंक लोकल पुलिस थानों और रेलवे अधिकारियों को

भी मिले। अगले चरण में, टेलिकॉम मिनिस्ट्री से इस बात पर चर्चा चल रही किया है कि हमें 700 मेगाहर्ट्ज के जितने स्पेक्ट्रम् की जरूरत है, उतने स्पेक्ट्रम् वह देगी, जिससे हम अति आधुनिक सिग्नल प्रणाली प्राप्त कर सकेंगे। उसके लिए इस बजट में 21,000 करोड़ रुपये के कार्यों का प्रावधान किया गया है। हम आगे चलकर कोच के अंदर भी सीसीटीवी कैमराज लगा सकें, इसके लिए हम तेजी से काम कर रहे हैं।

आपने स्टेशनों की सुंदरता देखी होगी। चाहे वह बिहार की मधुबनी पैटिंग हो या महाराष्ट्र की वारकरी हो, अलग-अलग क्षेत्रों के हमारे कलाकार रेलवे स्टेशनों की सुंदरता पर काम कर रहे हैं। आपको यह जानकर भी खुशी होगी कि रेलवे स्टेशंस पर एस्केलेटर्स और लिफ्ट्स की संख्या इतनी तेज गति से बढ़ रही है कि वह भी अपने आपमें एक नया रिकॉर्ड बन गया है। मार्च, 2014 तक मात्र 143 एस्केलेटर्स और 97 लिफ्ट्स थे। हमने गत पाँच वर्षों में 519 अधिक एस्केलेटर्स और 391 लिफ्ट्स लगाए। ये सब पैरोजर्स की सुविधा के लिए हैं। आप स्टेशनों पर लाइटिंग देखिए। आज लगभग 8,000 स्टेशंस पर शत-प्रतिशत एलईडी ब्राइट लाइट्स लग गई हैं, जिनमें करीब 700 ऐसे स्टेशंस हैं, जहाँ एयरपोर्ट की तर्ज पर लाइट्स लगाने में हम कामयाब हुए हैं।

साथ ही साथ हम Vistadome coaches बड़े पैमाने पर लगाने में लगे हैं, जिसमें तीनों दिशाओं में sides में और ऊपर आपको view मिलेगा। कश्मीर में भी जो लाइन बारामूला जाती है, उसमें भी Vistadome coaches लगाने की हमारी कल्पना है। इसी प्रकार से "Customer is king." जो महात्मा गांधी जी का एक प्रकार से मापदंड था, हम "Customer is king." को अपना मूल मंत्र मान कर रेलवे में काम कर रहे हैं। Punctuality के बारे में मैं कहना चाहूँगा कि पहले एक ज़माना था जब 4 घण्टे, 8 घण्टे और 16 घण्टे ट्रेनें late हुआ करती थीं, आज ट्रेनें इतना late चल रही हैं, आप ऐसा नहीं सुनेंगे। Focused attention पर मैं यह कहना चाहूँगा कि जहां-जहां capacity over-utilized है, वहां additional line जल्द से जल्द लगाकर de-clog करके punctuality सुधारना ... (व्यावधान)...

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी, कृपया ब्रीफ में बताइए।

**श्री पीयूष गोयल:** अभी-अभी Consultative Committee ने तय किया है कि हम सब stoppage review करके थोड़े कम करें, जिससे और नई ट्रेन और नए stoppages देने में सफल होंगे। मैं समझता हूँ कि भारत देश की जनता की आशाएं और आकंक्षाओं को पूरा करने के लिए जो सभी माननीय सदस्यों की भावना है, उस भावना को सामने रखते हुए हम एक विश्वस्तरीय रेल, world-class railway बनाने के लिए प्रतिबद्ध हैं। कहा जाता है कि जब तक नई सोच न हो, innovation न हो, तब तक बदलाव नहीं आएगा और बदलाव महसूस नहीं होगा। आज आपकी railway एक नई सोच के साथ, नई technologies के साथ, नए-नए काम करने के ढंग के साथ देश की बदलती सोच को sustainability के साथ जोड़ कर एक नए विकास के रूप में चल

[श्री पीयूष गोयल]

रही है। मुझे पूरा विश्वास है कि माननीय सदस्य इसी प्रकार से आगे भी हमारी मदद करते रहेंगे। हम अगले 12 वर्षों में 50 लाख करोड़ रुपये का निवेश करने जा रहे हैं, स्वाभाविक रूप से सरकार इतना नहीं खरीद पाएगी, हम public private partnership में साथ में निवेश करेंगे, भारत की जनता को भी उस निवेश में सहभाग लेने का अवसर मिलेगा, किंतु मैं यह शुद्ध रूप से स्पष्ट कर दूं कि भारतीय रेल को privatize करने का न तो कोई प्रस्ताव है, कल्पना है और न ही कभी यह privatize होगी। भारतीय रेल भारत की जनता की संपत्ति है, जनता की संपत्ति रहेगी ...**(व्यवधान)**...

**श्री जगराम रमेश:** प्राइवेटाइजेशन की परिभाषा क्या है?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. ... (Interruptions)...

**श्री पीयूष गोयल:** लेकिन विकास की requirements को सामने रखते हुए अगर कुछ नई चीज़े हम रेलवे में लाएं तो उससे देश का लाभ होगा, देश की जनता को नए तरीके से सुविधाएं मिलेंगी और इस सुविधा के लिए हम आप सबका और देश के 13 लाख रेल कर्मचारियों का तहेदिल से धन्यवाद करते हैं और उनकी सराहना करते हैं ...**(व्यवधान)**... कठिन से कठिन मौके पर रेल कर्मचारी दिन-रात काम करते हैं, जैसे माननीय सांसद काम करते हैं और हम सब मिल-जुल कर भारतीय रेल को विश्व की नम्बर 1 रेलवे बनाएं, यह हमारी कल्पना है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. ... (Interruptions)... किसी को इजाजत नहीं है। No, no. ...**(Interruptions)**... देरेक जी ने बहस को initiate किया था, Shri Derek O'Brien, please put your queries. ...**(Interruptions)**... No, no. ...**(Interruptions)**... Not allowed. ...**(Interruptions)**... Nothing is going on record. ...**(Interruptions)**... आपकी बात रिकॉर्ड पर नहीं जा रही है, कृपया आप बैठ जाइए। Please take your seat. ...**(Interruptions)**... श्री देरेक ओब्राईन जी ने बहस initiate की थी, I would request him to be brief. ...**(Interruptions)**...

SHRI DEREK O'BRIEN (West Bengal): Sir, I would be very brief because 26 Members spoke and two Ministers spoke and we were expecting some answers. You have been very generous, and you kept telling the Minister, "जल्दी से finish कीजिए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: To all.

SHRI DEREK O'BRIEN: I am going to repeat six questions. उन 6 प्रश्नों के उत्तर नहीं मिले। आप हमें दूसरा change नहीं देंगे और फिर हमें उनके Chamber में answer के लिए बुलाएंगे। हमको चैम्बर में answer नहीं चाहिए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please be brief. ...**(Interruptions)**...

**श्री देरेक ओब्राईन:** एक नम्बर प्रश्न पूछा कि 6 साल में freight की जो growth 4 परसेंट थी, वह घटकर अभी 1 परसेंट क्यों हुई? There is not one word on that.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please.

**SHRI DEREK O'BRIEN:** Only points. There are six points. दूसरा revenue receipt, यह bullet train नहीं है, यह bullet points हैं, revenue receipt घट कर minus 78 परसेंट क्यों हुआ, revenue deficit 25 हजार करोड़ रुपये क्यों हुआ? एक लाइन भी नहीं बतायी। तीसरा यह कि Railways, Government of India को हर साल 7-8 हजार करोड़ रुपए देती थी, तीन साल से नहीं दिया, वह पैसा अभी एक हो गया। वह पैसा अभी एक हो गया। मेरा चौथा प्लाइट यह है कि बाहर बुलेट ट्रेन की date 2022 या 2023 announce हुई थी। आज आप लोगों ने answer सुन लिया। क्या उत्तर सुना? State Government! Now, all the benefit, all the delay will go to State Government. The Minister did not tell me when the Bullet Train is coming. Wait, wait. ...*(Interruptions)*... The fourth point is this. He did not say it. Before 2017, सब को समझना है when the Railways would do a project, it would do hundred per cent Central Government funding. Now, it has become fifty per cent State Government funding, fifty per cent Central Government funding. The model is different. मेरे सात प्लाइट्स हैं। सर, मेरा पांचवा प्लाइट यह है कि electrification, bio-toilet. सर, यह इंडियन रेलवे वर्ष 2014 में स्थापित नहीं हुआ है। 2009: Vision Document of Mamta Banerjee 2020. No, no...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Next point, please. ...*(Interruptions)*... Next point, please.

**SHRI DEREK O'BRIEN:** Sir, because....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no, let him put his query. ...*(Interruptions)*... You put your query. ...*(Interruptions)*...

**SHRI DEREK O'BRIEN:** You protect me, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I am requesting to all. ...*(Interruptions)*...

**SHRI DEREK O'BRIEN:** You protect me, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I am requesting to all. ...*(Interruptions)*... No, no. ...*(Interruptions)*... Nothing is going on record.

**सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रामदास अठावले):** सर, मैं यह कहना चाहता हूँ ...*(व्याख्यान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please put your queries. ...(*Interruptions*)... There are two more queries. ...(*Interruptions*)...

SHRI DEREK O'BRIEN: You protect me, Sir.

श्री रामदास अठावले: सर, मैं यह कहना चाहता हूँ ...(*व्यवधान*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Nothing is going on record. ...(*Interruptions*)... No, Athawaleji. ...(*Interruptions*)... Please. ...(*Interruptions*)... Nothing is going on record. ...(*Interruptions*)... Please. ...(*Interruptions*)... No. ...(*Interruptions*)... Please. ...(*Interruptions*)...

SHRI DEREK O'BRIEN: You protect me, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Nothing is going on record. ...(*Interruptions*)... Please. ...(*Interruptions*)... Please. ...(*Intorupiions*)...

SHRI DEREK O'BRIEN: You see, Sir, there are two more points.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. ...(*Interruptions*)...

श्री देरेक ओब्राइन: सर, जब रेल मंत्री जी ने माषण दिया, तो हम लोगों ने एक बार भी टिप्पणी नहीं की। You protect us.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Derekji, please put your queries. ...(*Interruptions*)...

SHRI DEREK O'BRIEN: We are talking facts because we got no answers.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Derekji, please put your queries. ...(*Interruptions*)... There are two queries remaining.

SHRI DEREK O'BRIEN: Yes, I got two more specific points. When there is a project which is successful then the Centre will want to take the credit; when it is not successful, you want to blame the State Government. My basic question here is, you cannot, you dare not, anybody call the people of Bengal, \* Please withdraw that comment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It will be examined. ...(*Interruptions*)... It will be examined. ...(*Intemptions*)...

SHRI DEREK O'BRIEN: Withdraw this comment. Who said this on the floor of the House?

---

\* Expunged as ordered by the Chair.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. ....(Interruptions)... Please. ....(Interruptions)...

श्री देरेक ओब्राईन: बंगाल को दे रहा है। ...*(व्यवधान)*... बंगाल को क्या दे रहा है? ...*(व्यवधान)*... \* यह बी.जे.पी. की लाइन है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Minister will reply. ....(Interruptions)...

SHRI DEREK O'BRIEN: It is unacceptable. You withdraw this comment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Minister will reply. ....(Interruptions)...

SHRI DEREK O'BRIEN: How can you call the people of Bengal \*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Nothing is going on record. ....(Interruptions)... It will be examined. ....(Interruptions)... It will be examined. ....(Interruptions)...

SHRI DEREK O'BRIEN: You expunge that comment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It will be examined. ....(Interruptions)... Derekji, it will be examined. ....(Interruptions)...

SHRI DEREK O'BRIEN: It is not acceptable. ....(Interruptions)...

*(At this stage, some hon. Members left the Chamber)*

**रेल मंत्री (श्री पीयूष गोयल):** जब-जब सदन में चर्चा होती है ...*(व्यवधान)*... तब अलग-अलग प्रश्न उठाए जाते हैं। ...*(व्यवधान)*... सर, लोक सभा में भी लगभग सौ के करीब speeches हुई थीं और कई सारे माननीय सदस्यों ने अपनी-अपनी बातें रखीं। मेरे पास हरेक का जवाब था, लेकिन अगर मैं वैसा करता, तो चार-पाँच घंटे मुझे जवाब देने में लग जाएंगे।

**श्री उपसभापति:** मंत्री जी, आप जवाब दे चुके हैं। यह last query है।

**श्री पीयूष गोयल:** मैंने overall एक picture और सोच दिखाई। पिछली बार भी जब चर्चा हुई थी, तो हरेक माननीय सदस्य ने जो विषय उठाए थे, हमने हरेक का individual reply, हर सदस्य को दोनों सदनों में लिखित रूप से जो-जो विषय उठाए गए थे, दोनों सदनों में सबका उत्तर दिया। इस बार भी मैंने लोक सभा में भी आश्वासन दिया है और यहां भी माननीय सदस्यों ने अलग-अलग जो विषय उठाए हैं, उनका specific reply detail सहित हरेक माननीय सदस्य को ... यह प्रथा हमने पहले जुलाई में भी की थी और अब भी करेंगे।

---

\* Expunged as ordered by the Chair.

[श्री पीयूष गोयल]

सर, काफी कुछ आंकड़े एकदम गलत बताए जा रहे थे, लेकिन 2012-13 से जब उनकी पार्टी यूपीए सरकार का एक अभिन्न हिस्सा थी, तब से ही States के साथ 50-50 sharing का process नए projects में शुरू हो गया था। यह कोई बी.जे.पी. ने शुरू नहीं किया है, एन.डी.ए. सरकार ने शुरू नहीं किया। यह हमें विरासत में मिली है और correct है, क्योंकि States की जिसको अंग्रेजी में कहते हैं 'Skin in the game' होती है, तो project भी तेज गति से लगता है और जो भी मैंने बताया है वह factual था। आखिर बिना ज़मीन के हवा में तो पटरी नहीं लग सकती है। दूसरा, कुछ बातें losses के बारे में कह रहे थे, कैसे मैं politicize नहीं करना चाह रहा था। अगर मैं ऐसा करना चाहता, तो मैं भी क्वोट कर सकता था कि ममता जी के राज्य के क्या कारनामे थे। मैं भी क्वोट कर सकता था कि वे तो कैबिनेट मीटिंग में नहीं आती थीं। उनकी attendance in Cabinet Meeting was the lowest. मैं भी पेश कर सकता था। कैसे बड़े-बड़े आर्टिकल्स आते थे, 'Indian Railway Bankrupt under Mamata.' मैं भी लिख सकता था।

The Finance Ministry has responded by saying, "Railways need to have a certain discipline". The then Railways Minister, Mamata Banerjee cannot blame anybody but herself for putting the organisation in red. मैं भी बोल सकता था कि उन्होंने कहा था सौ किलोमीटर नयी लाइनें आएंगी, लेकिन दस प्रतिशत भी नहीं आयी। मैंने कब कहा कि bio toilet हमने शुरू किया? मैंने बताया कि आपके समय में थोड़े-थोड़े लगते थे। हमने 99.5 परसेंट multifarious types of growth की। मैं समझता हूँ कि जो गति और स्पीड हम लाए हैं, उसके संबंध में मैंने एक परिकल्पना दी है। उसके संबंध में individual response सबको मिल जाएगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we will take up the Legislative Business. ...*(Interruptions)*... The National Commission for Indian System of Medicine Bill, 2019 and the National Commission for Homoeopathy Bill, 2019 to be discussed together. ...*(Interruptions)*... Shri Shripad Yesso Naik. ...*(Interruptions)*... Please move the motions for consideration of the Bills. ...*(Interruptions)*... Nothing is going on record now. ...*(Interruptions)*... No. ...*(Interruptions)*...

SHRI T.K. RANGARAJAN: He says \*... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It will be examined. ...*(Interruptions)*... It will be examined, I have told you. ...*(Interruptions)*... You do not listen to what I tell here. ...*(Interruptions)*... You do not listen to what I tell. ...*(Interruptions)*...

\* Expunged as ordered by the Chair.