the institutions, the Indian scientists, the Indian epidemiologists and the Indian vaccinologists. Thank you.

SHRI S. JAISHANKAR: Sir, you will recall the saying that success has many fathers. I am delighted to see today so many fathers claiming success. I take it actually as ..*(Interruptions)*..

SHRI JAIRAM RAMESH: We are claiming ..*(Interruptions)*..

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, Jairam Ramesh ji. ..*(Interruptions)*.. It is not allowed. ..*(Interruptions)*..

SHRI S. JAISHANKAR: I take it as a statement that they really want to praise the Vaccine Maitri initiative, except they are going about it in a very roundabout way. So, it is done in good spirit. I take it once again as a very generous compliment to the Government's efforts from the other side. I also take it, Sir, as a great affirmation of the Make in India programme which this Government has pursued so strongly and with such great focus.

Regarding the hon. Member, Binoy Viswam ji's point about the downtrodden, I think, all of us know the enormous efforts that the Government has made in getting the vaccine prices down. We have by far the lowest vaccine prices in the world. And the fact is that for a lot of people, this vaccine is available. Finally, I also note the deep appreciation of Bharat Biotech and the Serum Institute. I faintly recall questions which were raised when Covaxin came into the market. Many people perhaps don't wish to remember it now, but I am proud to say I got vaccinated with Covaxin. So, I think, I made my statement that day. Thank you.

DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF RAILWAYS

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up the Discussion on the Working of the Ministry of Railways. Shri Sujeet Kumar to raise the Discussion...*(Interruptions)*..

श्री संजय सिंह : सर...

श्री उपसभापति : सुजीत कुमार जी, आपकी बात ही रिकॉर्ड पर जाएगी। ...(**व्यवधान**)...

श्री संजय सिंह : *

श्री उपसभापति: आपसे आग्रह है कि आप वैल में न आएं, पीछे अपनी सीट पर जाएं। ...(**व्यवधान**)... माननीय सुजीत कुमार जी, आपकी बात रिकॉर्ड पर जाएगी। ...(**व्यवधान**)...

श्री संजय सिंह : *

श्री उपसभापति: प्लीज़, आप अपनी सीट पर जाएं, कोई अन्य बात रिकॉर्ड पर नहीं जा रही है। ...(**व्यवधान**)... सुजीत कुमार जी, आप बोलिए। ...(**व्यवधान**)... अन्य कोई बात रिकॉर्ड पर नहीं जा रही है। वैल में जो सदस्य खड़े हैं, उनसे आग्रह है कि वे अपनी सीट पर जाएं। ...(**व्यवधान**)... सुजीत जी, आप continue कीजिए। ...(**व्यवधान**)...

SHRI SUJEET KUMAR (Odisha): Sir, I thank you for giving me this opportunity to initiate the Discussion on the Working of the Ministry of Railways. ...*(Interruptions)*...

श्री उपसभापति : आप बोलिए। ...(**व्यवधान**)... आपकी बात ही रिकॉर्ड पर जा रही है। ...(**व्यवधान**)...

SHRI SUJEET KUMAR: Sir, the House is not in order. ...*(Interruptions)*...

श्री उपसभापति : कोई नारे वगैरह और अन्य कोई बात रिकॉर्ड पर नहीं जा रही है। ...(**व्यवधान**)...

SHRI SUJEET KUMAR: Sir, we are all immensely proud of our Indian Railways, which is the fourth largest railway network in the world, connecting over 23 million Indian citizens everyday, which is over 8 billion passengers annually. The total network of the Indian Railways is over 68,000 kilometers. This makes us immensely proud. This year's Union Budget has made the highest ever allocation on capital expenditure, which is Rs. 2.11 lakh crore, which is 29 per cent more over last year's capital expenditure and 33 per cent more over last year's Revised Estimates capital expenditure. Sir, hopefully, bulk of this will be spent on new initiatives, on completion of vital ongoing projects and on improving passenger amenities. I welcome this increased allocation to capital expenditure.

---

* Not Recorded.

Rail accident is an issue about which we are all concerned. Subsequent Standing Committees on Railways have been noting that under-investment in railways has compromised safety, resulting in more rail accidents. ...*(Interruptions)*...

श्री उपसभापति : आपकी कोई बात रिकॉर्ड पर नहीं जा रही है। यहां कोई बात कहने की इजाज़त नहीं है। ...(**व्यवधान**)...

SHRI SUJEET KUMAR: Sir, in this year's Budget, capex towards safety- related works is estimated to increase by 18.4 per cent over the financial year 2019-20.

श्री संजय सिंह : हम लोग सदन से walkout करते हैं।

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

SHRI SUJEET KUMAR: Sir, this increased capital expenditure on safety will hopefully lead to better maintenance of railway infrastructure which will lead to better safety. I must mention here that the number of accidents on rail network has sharply declined from 325 in 2003-04 to 54 in 2019-20. The Indian Railways has recorded best ever safety performance: Zero fatality due to 'consequential accidents' since April 2019 which is the first time in the history of Indian Railways. On behalf of my party, I appreciate this improved safety record.

Seventy per cent of rail accidents in the country are caused due to derailments. The Standing Committee on Railways way back in 2016 had noted that one of the main reasons for derailment is a defect in the track or rolling stock. It had suggested that 4,500 km of track length should be renewed annually. However, it is a matter of concern that except for the financial year 2019-20 in none of the years have we met this target of 4,500 km of track review. My request through you, Sir, to the hon. Minister is that there should not be and cannot be any compromise on safety and hence the Minister will look into track review with the seriousness it deserves.

Sir, my second point is regarding the share of railways in total freight traffic, which has been steadily declining from 89 per cent in 1950-51 to 30 per cent in 2011-12 and 27 per cent in 2020. NITI Aayog in 2018 had highlighted shortfall in carrying capacity and lack of price competitiveness as some of the reasons for the decline in freight share. Freight tariff should be optimized or rationalized to make it competitive because the higher cost of freight segment is eventually passed on to the common public in the form of increased cost of electricity, cement, steel, etc. I know that it is a tricky balance to maintain between passenger fare and freight tariff. I think without

increasing the passenger fare, hon. Minister will find a way of improving and increasing the freight traffic in our country.

The National Rail Plan (NRP) of 2030 has been developed with a view to develop infrastructure by 2030 to cater to the increased traffic requirements up to 2050. The NRP Vision document aims to enhance this share of railways in freight transportation to more than 40 per cent by 2030. I hope we meet this target. This will help decongest our roads, lead to better logistics management and boost the revenues of the Indian Railways.

This leads me to my third point, Sir, which is about the green initiatives by the Indian Railways. The Indian Railways has fixed itself a stiff target of being a net-zero emitter of carbon by 2030. This would mean eliminating emissions of 7.5 million tonne of CO2 equivalent each year, about the same as two coal power plants. This includes an ambitious target for complete electrification of Indian Railways network by 2023 and an equally ambitious target for generation of renewable energy using the Railways' assets. India's transport sector contributes to 12 per cent of the country's greenhouse gas emissions, with the Railways accounting for about 4 per cent of that. To reduce overall emissions from transportation, the Indian Railways has committed itself to increase the amount of freight moved by it to over 40 per cent by 2030. On behalf of my party, which has always pioneered green initiatives in our State of Odisha, I applaud the Ministry and the hon. Minister and hope it sets an example worldwide of being a very green transport mode.

My next point is regarding network expansion and modernization of the Indian Railways. The Railways has not been able to meet some of the key targets for expansion and modernization in recent years. It has missed its Budget targets in all the three years between 2017-18 and 2019-20 for construction of new lines, gauge conversion and electrification of railway lines. As per the Revised Estimates for 2020-21, the achievement will be less than the Budget Target in all these three indicators. Sir, there is a need to rework the priorities and to reschedule the activities which are contributing to the tardy progress in the network expansion and modernization. Also, the Railways should look at its engagement in the peripheral or non-core activities that are non-remunerative such as running of schools, hospitals, real estate business, catering, etc. The Committee for restructuring of Railways has noted that several of these activities are non-remunerative and impose a huge financial burden on the Railways. It has recommended that these non-remunerative activities should be separated from Railways' core business and can be outsourced to private entities.

Sir, my next point is about increased focus and attention paid to improve connectivity in the North-East and Jammu and Kashmir. It is extremely essential from

a strategic point of view, particularly when we have a hostile neighbour like China. As a regional party, Biju Janata Dal has always supported national interest and we welcome the focus of the Government to improve connectivity in our frontier and border areas. But, I would also like to highlight the gross neglect of the State of Odisha by the Railways over the years. I do not wish to single out this Government. It has been done by successive Governments. If anything, this Government has been more generous to us than the previous ones. I had spoken about some of these issues during my Budget speech and even at the cost of repeating myself, I would like to reiterate them here. There are six districts in Odisha without any railway connectivity. In the last seven years, only one additional district of Odisha got railway connectivity. Odisha is not a hilly or difficult terrain to connect through Railways. In the last seven years, the Indian Railways has given only one new railway line to Odisha. We had requested for an amount of Rs.7,200 crore in this year's Budget for Railways with a detailed breakup and justification of why we need that.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI SUJEET KUMAR: Sir, I will take just 2-3 more minutes. I was told that I will get some more time.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We have already given you more time. One more speaker is there. You have already taken that time.

SHRI SUJEET KUMAR: Sir, I will take just two more minutes.

Unfortunately, we got only Rs.5,528 crore. We have a railway density of only 15 in Odisha while the national average is 19. Our neighbouring States like West Bengal has 44 and Jharkhand has 24.3. I had said it before as well that we do not grumble about our neighbours. In fact, we are happy for them but we should also get equitable and fair treatment.

Sir, the Government of Odisha is committed to extend all help to the Ministry of Railways for implementation of railway projects including filling the viability gap, formation of JVs or SPVs, directly financing constructions besides offering free land.

Sir, I would like to make a very quick mention of KBK region of Odisha which is a cluster of eight districts in Southern and Western Odisha, seven of which are a part of Aspirational Districts Programme of hon. Prime Minister. The railway density in KBK region is six. It is truly shocking. Railway density of the country is 19 and railway

density of KBK region is six. Shri Jairam Ramesh is here; he was the Minister of Rural Development.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Sujeetji.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS; AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI V. MURALEEDHARAN): Sir, since he is the initiator of the discussion and since BJD has limited time, they had requested that they may be given 4-5 minutes extra. We are ready.

श्री उपसभापति: ऑलरेडी पांच मिनट एक्स्ट्रा देने के बाद, he has already taken that time. If you give some more time from your Party, I have no problem.

SHRI SUJEET KUMAR: Sir, please give me two to three more minutes. ...*(Interruptions)*...

श्री जयराम रमेश (कर्नाटक): सर,...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. ...*(Interruptions)*... Jairamji, please take your seat. ...*(Interruptions)*... Nothing is going on record. ...*(Interruptions)*... Both of you are taking his time. ...*(Interruptions)*.. Please. ...*(Interruptions)*...

SHRI SUJEET KUMAR: Sir, hon. Member, Shri Jairam Ramesh, knows that KBK region is largely tribal and largely infested with LWE. He was MoRD; so, he knows the ground realities of KBK region.

Sir, we have taken several steps to improve connectivity in KBK region. As we know, connectivity is one of the key factors for socio-economic and all-round development of a region or a nation. It is, in fact, lifeblood of economy. I will give an example which the House should be aware of. Please remember the date of 26th July, 2018. It is a historic and memorable day because on this day, Odisha and the nation took a decisive step in its fight against the Maoists. A bridge called the *Gurupriya Setu* was inaugurated on this day right in the Maoist heartland of KBK region, connecting over 30,000 people of 151 villages, who were completely cut-off from the nation until then. This area was previously known as *Bichhinnanchala*, meaning the region of disconnected.

Today, the same area is called Swabhiman Anchal, the region of self respect. This is the power of connectivity. If Odisha Government, with its limited resources, can achieve this, we can all imagine what all can we achieve with greater connectivity. However, we are severely lacked by adequate rail connectivity in the KBK region. As I have mentioned, our rail density is only 6. Hon. Prime Minister has been talking about *Purvodaya* and he has been giving a lot of thrust to the development of Eastern Region, which we all applaud and compliment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Sujeet*ji*

SHRI SUJEET KUMAR: But how his vision of *Purvodaya* will be achieved unless we have proper rail connectivity in KBK?

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Sir, please give him some more time.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Binoy Viswam*ji,* please do not interrupt.

SHRI SUJEET KUMAR: So, my last sentence is this. I hope that in the interest of internal security of the country, in the interest of regional balance, the hon. Minister will give a special thrust and focus to the KBK region of Odisha and improve rail connectivity in this region. Thank you.

श्री राम विचार नेताम (छत्तीसगढ़): उपसभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। सबसे पहले मैं इस देश के यशस्वी रेल मंत्री जी को, जो बहुत ही संवेदनशील होने के साथ-साथ इतने क्रांतिकारी परिवर्तन करने का माद्दा रखने वाले ऐसे मंत्री हैं, जिन पर हम पूरे देशवासियों को गर्व होता है कि देश को एक ऐसा रेल मंत्री मिला है, जो हर क्षेत्र में, खासकर हमारे देश के यशस्वी माननीय प्रधान मंत्री जी के सपने को साकार करने की दिशा में अग्रसर है। माननीय प्रधान मंत्री जी का जो सपना है कि देश में जो रेलवे है, उसमें विश्वस्तरीय सुविधा कैसे दी जा सके और वह स्टेटस कैसे यहां मेन्टेन कर सकें - ऐसी सोच को लेकर चलने वाले हमारे देश के यशस्वी माननीय रेल मंत्री जी का मैं अभिनंदन करता हूं। उनको मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने अपने कार्यकाल में रेलवे के इतिहास में जो मील का पत्थर रखा है, मैं समझता हूं कि शायद ही इस कल्पना को साकार करने में कोई कामयाब हो पाएगा। महोदय, हमारे देश के आर्थिक विकास और प्रगति में भारतीय रेल की महत्वपूर्ण भूमिका रही है, चाहे वह कृषि उत्पाद को दूर-दराज़ के स्थानों तक ले जाने की बात हो या औद्योगिक विकास में सहायता देनी हो या प्रमुख बंदरगाहों को परस्पर जोड़ना हो, भारतीय रेल हमारे देश के विभिन्न स्थानों और क्षेत्रों के बीच की दूरी को पाटने में सदैव सहायक रही है। यातायात का अपेक्षाकृत सस्ता साधन होने के साथ-साथ यह लोगों की सबसे पहली प्राथमिकता है। रेलवे के यातायात को ही लोग

पसंद करते हैं और यही कारण है कि आज 67,580 किलोमीटर लम्बे रेल मार्ग के साथ भारतीय रेल विश्व का तीसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है। इतने बड़े नेटवर्क का संचालन करना, उसकी पूरी व्यवस्था देखना एक जोखिम भरा काम है। इसके बावजूद हमारे यशस्वी रेल मंत्री जी बिना टेंशन लिए और टेंशन फ्री होकर जिस प्रकार से इस काम को कर रहे हैं, उसका सीधा फायदा रेल मंत्रालय के साथ-साथ जो यात्रीगण हैं, पेसेन्जर्स हैं, उनको भी मिल रहा है और यही कारण है कि अगर हम सुरक्षा की दृष्टि से भी बात करें या माल ढुलाई की दृष्टि से बात करें, तो उसमें भी यह साफ दृष्टिगोचर होता है। रेलवे की वित्तीय स्थिति में सुधार के बारे में तो समय-समय पर कई उपाय किए गए हैं। अक्सर परिचालन उत्पाद को रेलवे में हो रहे घाटे के लिए उत्तरदायी कारक माना जाता है। यह कारक रेलवे के लगभग सभी ज़ोन्स में व्याप्त है। हम सब ने देखा है कि देश में कोविड-19 के दौरान किस प्रकार से अफरा-तफरी का माहौल था। लोग रास्ते में विभिन्न स्थानों पर फंसे थे, लाखों-करोड़ों की संख्या में अलग-अलग राज्यों में श्रमिक फंसे हुए थे, कहीं पर छात्र फंसे थे, कहीं पर यात्रीगण फंसे हुए थे, चारों तरफ अफरा-तफरी का माहौल था। ऐसे माहौल में भी रेलवे ने बहुत अच्छा काम किया है। मैं समझता हूं कि हम सब को गर्व होना चाहिए कि रेल मंत्रालय ने हम सब के लिए अभूतपूर्व काम किया। खासकर करोड़ों श्रमिकों को इधर से उधर लाने और ले जाने के लिए उनकी जो मदद की है, उनको घर पर पहुंचाने के लिए जो सेवा दी है, सुविधा के साथ जो सेवा दी है, वह बहुत ही अभिनंदनीय है। इसको देश का इतिहास कभी भुला नहीं सकता है।

उपसभापति महोदय, ऐसे समय में स्वाभाविक है कि रेलवे को बहुत सारी आर्थिक परेशानियों से भी गुजरना पड़ा है। यही कारण है कि पिछले साल कोविड-19 महामारी के कारण लगे लॉकडाउन में लगभग सभी यात्री रेलगाड़ियों का संचालन बंद कर दिया गया, जिसके कारण पिछले वर्ष की तुलना में रेलवे के सभी ज़ोन्स से संचालित होने वाली गाड़ियों में कमी के कारण रेलवे की आय में करीब 37,000 करोड़ रुपए की कमी आई है। महोदय, यह स्वाभाविक है, लेकिन हमारे सामने चुनौती थी कि देश के जो गरीब मज़दूर और लाखों की संख्या में छात्र तथा प्रवासी लोग लॉकडाउन में फंसे हुए थे, उनको गंतव्य स्थान तक कैसे सुरक्षित पहुंचा सकें, उनकी मदद कैसे की जा सके, इसके लिए रेलवे डिपार्टमेंट ने बहुत ही सराहनीय कार्य किया।

उपसभापति महोदय, लॉकडाउन के दौरान विभिन्न राज्यों में फंसे प्रवासी श्रमिकों, यात्रियों और छात्रों को ले जाने के लिए स्पेशल श्रमिक गाड़ियां चलाई गईं और उन्हें मिशन मोड में चलाया गया। यही कारण है कि राज्य सरकारों की मांग के अनुरूप एक मई से 31 अगस्त, 2020 तक 4,621 श्रमिक स्पेशल गाड़ियां चलाई गईं। महोदय, यह छोटी-मोटी बात नहीं है। इतनी बड़ी हिम्मत का काम इतने बड़े साहस के साथ किया गया। इसके साथ-ही-साथ यह काम एक मानवीय संवेदना को दर्शाता है कि हमारे देश के यशस्वी प्रधान मंत्री सभी देशवासियों के प्रति कितने संवेदनशील हैं और उनके सपने तथा उनकी बातों को साकार करने के लिए उतनी ही संवेदनशीलता दिखाते हुए हमारे देश के रेल मंत्री जी ने जो काम किया है, वह काबिले तारीफ है।

उपसभापति महोदय, यात्री गाड़ियों की सेवा बहाल कर दिए जाने के बाद भी Time Tabled Parcel Special Train सेवाएं जारी रखी गईं। इसके साथ ही साथ 7,267 विशेष पार्सल गाड़ियां चलाई गईं, जिनमें से 7,014 गाड़ियां टाइम टेबल सेवाओं के अधीन चलाई गईं और लगभग 6.6 लाख टन माल इन सेवाओं के माध्यम से भेजा गया।

उपसभापति महोदय, हमारी सरकार रेल सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता देती है। सरकार रेलवे में दुर्घटनाओं को रोकने के लिए और सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए नियमित आधार पर विभिन्न उपाय अपनाती है। यही कारण है कि वर्ष 2016-17 में हुई 104 दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2019-20 में हुई दुर्घटनाओं की संख्या 55 थी, जबकि इस अवधि के दौरान भारतीय रेल के यातायात परिवहन में अधिक वृद्धि हुई है। महोदय, जहां तक रेल दुर्घटनाओं की बात करें, तो यह हम सब के लिए बहुत ही खुशी की बात है कि इस अवधि में कोई ऐसी बड़ी रेल दुर्घटना कम से कम देश के समाचार पत्रों में पढ़ने को नहीं मिली है और हम लोगों ने ऐसा कुछ सुना भी नहीं है। महोदय, इन सबके बावजूद माननीय मंत्री जी की सूझ-बूझ से इसमें बेहतर तरीके से काम करने का जो निर्णय लिया है, उसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। ..(**व्यवधान**)..

श्री उपसभापति : राम विचार नेताम जी, आप कृपया समाप्त कीजिए।

श्री राम विचार नेताम : महोदय, जहाँ तक बजट की बात है, मैं बताना चाहता हूं कि देश के इतिहास में पहली बार एक ऐतिहासिक बजट आया है। रेलवे को जिस प्रकार से काम करने का एक सुअवसर मिला है, उसमें हम निश्चित रूप से कह सकते हैं कि इसमें जहाँ रेल का विकास होगा, वहीं यात्रियों के लिए सुविधा और सुरक्षा की दृष्टि से भी विशेष ख्याल रखा गया है। इसके साथ ही रेल की स्पीड, जो औसत होती थी, उसको बढ़ाने के लिए भी एक कार्य योजना बनाकर काम किया जा रहा है।

महोदय, अगर हम रेलवे के 2020-21 और 2021-22 के बजट की बात करें तो सकल बजटीय सहायता 2020-21 में जहाँ 70,250 करोड़ थी, वहीं 2021-22 में बजट अनुमान 1,07,300 करोड़ रुपये दिया गया है, आंतरिक संसाधन पर 7,500 करोड़ रुपये दिए गए हैं। उसके साथ ही साथ अतिरिक्त बजटीय संसाधन जहाँ 2020-21 में 83 हज़ार, 292 करोड़ रुपये था, वहीं 2021-22 में 1 लाख, 258 करोड़ का अनुमान देकर कुल पूंजीगत व्यय 2 लाख, 15 हज़ार, 58 करोड़ का जो इतना भारी भरकम बजट दिया गया है, उससे रेलवे को काम करने में, खास कर के जो बहुत सारी स्कीम्स हैं, जो कि ऑनगोइंग हैं, उन सबको पूरा करने के लिए तथा फ्यूचर प्लान की दृष्टि से जो और आगामी योजनाएं हैं, उनको भी पूरा करने की शुरुआत करने के लिए एक बहुत बड़ी सुविधा मिलेगी।

महोदय, जहाँ तक माल भाड़ा से प्राप्त राजस्व की बात है, जहाँ 2017-18 में 1,159 मिलियन टन माल की ढुलाई की गई, वहीं 2019-20 में 1,208 मिलियन टन की ढुलाई की गई। महोदय, यदि 2019-20 की बात करें तो रेलवे को 1 लाख, 13 हज़ार, 487 करोड़ का राजस्व प्राप्त हुआ। इस तरह से अगर हम तुलनात्मक बजट की बात करें, तो जिस प्रकार से योजना बनाकर रेलवे ने काम करना शुरू किया है, वह सराहनीय है। जो नई रेल लाइन की बात करते हैं, बहुत सारे माननीय सांसदगणों, माननीय जन-प्रतिनिधिगणों और राज्यों की ओर से भी बहुत सारी डिमांड्स आती हैं। बहुत सारी रेल लाइनें, जो अधूरी पड़ी हैं, उनको कैसे पूरा करना है, इसके लिए नई रेल लाइन बिछाने के लिए जहाँ 2020-21 में 26,971 करोड़ रुपये के बजट का अनुमान रखा गया था, वहीं इस बार इसको बढ़ाकर 40,932 करोड़ रुपये के बजट का आवंटन किया गया है, जो कि पिछले साल की अपेक्षा 52 प्रतिशत अधिक है।

महोदय, इसी प्रकार से दोहरीकरण के लिए 21,545 करोड़ रुपये की एवज में 26,116 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। इसमें 21 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इसी प्रकार से हम जहाँ देखते हैं कि यातायात सुविधाओं के लिए 156 प्रतिशत की वृद्धि है, वहीं रेलवे उपरि ब्रिज/रेलवे अंडर ब्रिज के लिए भी इसमें दिया गया है। ..(**व्यवधान**)..

श्री उपसभापति : माननीय नेताम जी, कृपया कन्क्लूड कीजिए, आपका टाइम खत्म होने वाला है।

श्री राम विचार नेताम : महोदय, मैं अभी बजट की बात कर रहा था।..(**व्यवधान**)..

श्री उपसभापति : माननीय नेताम जी, आपके पास बस अब एक मिनट का समय है। आपको एक मिनट में जितनी बातें कहनी हैं, कह लीजिए।

श्री राम विचार नेताम : महोदय, मुझे बीस मिनट का समय दिया गया है और मैं समझता हूं कि मैं इसको अपने समय में पूरा कर दूंगा। मैं छत्तीसगढ़ के बारे में बात करना चाहता हूं। छत्तीसगढ़ के लिए हमें निरंतर रेल विभाग से आवंटन प्राप्त हो रहा है, लेकिन इतिहास में यह पहली बार हुआ है कि छत्तीसगढ़ में रेल सम्बन्धी विकास कार्यों के लिए 3,650 करोड़ रुपए प्राप्त हुए हैं। वहां पर रेलवे की कई योजनाएं चल रही हैं। महोदय, मैं आपसे अनुमति चाहूंगा और निवेदन भी करूंगा कि कृपया इस तरफ न देखा जाए।

श्री उपसभापति : आप मेरी तरफ ही देखें तो अच्छा रहेगा। माननीय नेताम जी, आपकी पार्टी का जो समय निर्धारित है, उसे देखते हुए मैं कह रहा हूं कि आप कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री राम विचार नेताम: मैं अपनी पार्टी का समय देखकर ही अपनी बात कह रहा हूं। मेरे क्षेत्र में Chirmiri-Barwadih जो लाइन है, उसके बारे में हम लोगों ने, झारखंड के भी सांसदों ने मंत्री जी से चर्चा की है, संसद भवन में और बाहर भी इस बारे में हमने बात की है।

श्री उपसभापति : अब आप अपने साथियों का समय ले रहे हैं इसलिए कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री राम विचार नेताम: मैं यह निवेदन करना चाहता हूं की कृपया उस लाइन की स्वीकृति दे दी जाए। इसके अलावा छत्तीसगढ़ में एक रेलवे टर्मिनल दे दिया जाए। यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए अम्बिकापुर से रायपुर तक एक इंटरसिटी ट्रेन चला देंगे तो बहुत अच्छा होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आपने मुझे समय दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री नारण भाई जे. राठवा (गुजरात) : उपसभापति जी, सबसे पहले मैं आपका आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे देश के एक बहुत ही महत्वपूर्ण मंत्रालय, रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर

हो रही चर्चा में बोलने का अवसर प्रदान किया। आदरणीय वित्त मंत्री जी ने 1 फरवरी, 2021 को वित्तीय वर्ष 2021-22 का केन्द्रीय बजट पेश किया था। उसमें रेल मंत्रालय का बजट भी शामिल था। रेल मंत्रालय भारतीय रेलवे का प्रशासन सम्भालता है और रेलवे बोर्ड के जरिए नीतियों का निर्माण करता है। भारतीय रेलवे सरकार की कमर्शियल अंडरटेकिंग है।

वर्ष 2021-22 के लिए भारतीय रेलवे का 2 लाख, 17 हजार, 460 करोड़ रुपए का राजस्व अनुमानित है। इस तरह से 2019-20 की तुलना में 12 प्रतिशत की आर्थिक वृद्धि है। भारतीय रेल हमारे देश की संरचनात्मक क्षमताओं के लिए महत्वपूर्ण है। मंत्री जी ने बताया कि कोविड-19 के कारण 2020-21 में रेलवे की अपेक्षित कमाई या राजस्व काफी बाधित हुआ है, लेकिन खराब वित्तीय प्रबंधन की प्रवृत्ति इस महामारी के पहले से ही एनडीए सरकार में चली आ रही है।

रेलवे की वित्तीय स्थिति में सुधार हेतु समय-समय पर कई उपाय किए गए हैं। अक्सर परिचालन अनुपात को रेलवे में हो रहे घाटे के लिए उत्तरदाई कारक माना जाता है। यह कारक रेलवे के लगभग सभी ज़ोन्स में व्याप्त है। कोविड-19 की महामारी के कारण देश में लॉकडाउन के कारण लगभग सभी यात्री रेलगाड़ियों का संचालन बंद कर दिया गया था, जिसके कारण पिछले वर्ष की तुलना में रेलवे के सभी ज़ोन्स में संचालन सम्बन्धी घाटे में 36,000 करोड़ रुपए की कमी हुई है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह बताना चाहूँगा कि पहले जब रेल बजट पेश होता था, तो दोनों सदनों में सभी सांसदों को एक रुचि रहती थी। रेल मंत्री जब रेल बजट पेश करते थे, तो रेलवे के संदर्भ में सांसदों को भी ऐसा लगता था कि हमारे चुनाव क्षेत्र में, हमारे स्टेट में कहीं नई गाड़ी आएगी, कोई नई गाड़ी चलाई जाएगी, कोई नया रेल प्रोजेक्ट आ जाएगा, पिछली गवर्नमेंट्स में जो ongoing project था, उसके लिए बजट के अन्दर कुछ ज्यादा पैसा आवंटित किया जाएगा। ऐसी बहुत सी ख्वाहिशें माननीय सांसदगणों को रहती थीं, लेकिन चूँकि मैं भी पूर्व में रेल राज्य मंत्री रहा हूँ, तो मुझे अभी लगता है कि रेलवे मिनिस्ट्री का जो charm था, रेलवे मिनिस्ट्री की जो इज्ज़त थी, वह मैं आज नहीं देख रहा हूँ। सांसदों की जो भी demand है, वह demand भी पूरी नहीं हो रही है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन को बताना चाहूँगा कि हमारे देश के आर्थिक विकास और प्रगति में भारतीय रेल की महत्वपूर्ण भूमिका रही है, चाहे कृषि उत्पादों को दूरदराज के स्थानों तक ले जाना हो, औद्योगिक विकास में सहायता देनी हो या प्रमुख बंदरगाहों को आपस में परस्पर जोड़ना हो। भारतीय रेल हमारे देश के विभिन्न स्थानों और क्षेत्रों के बीच की दूरी को कम करने में सदैव मददगार रही है। यातायात का अपेक्षाकृत सस्ता साधन होने के कारण यह यात्रियों का पसंदीदा साधन रही है तथा देश की एकता और अखंडता को सुदृढ़ करने में भी सहायक रही है। प्राकृतिक आपदाओं, जैसे सूखा, बाढ़, अकाल, भूकंप आदि के समय लोगों के दुखों को कम करने में भी भारतीय रेल ने महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। महोदय, कोयला, पेट्रोलियम और आयरन जैसे भारी सामानों की ढुलाई हेतु रेलवे विशेष रूप से उपयोगी रही है। पिछले वर्षों में स्टीम इंजन से चलने वाली रेल, पहले डीजल इंजन में और अब मुख्य रूप से इलेक्ट्रिक इंजन में परिवर्तित हो गई है। इसके परिणामस्वरूप रेलगाड़ियाँ पहले के मुकाबले तेजी से चलने लगी हैं और माल ढुलाई और यात्रियों के आवागमन में भी तेजी आई है। आज भारत के पास अमेरिका, चीन और रूस के बाद दुनिया में चौथा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। एक अनुमान के मुताबिक

भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग ढाई करोड़ यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाती है और इस कार्य के लिए इसके पास तकरीबन 1.3 मिलियन कर्मचारी हैं।

महोदय, यह उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल का संपूर्ण बुनियादी ढाँचा रेलवे बोर्ड के अधीन है और भारतीय रेल सेवाओं पर उसका पूरा अधिकार है, परन्तु पिछले 7 वर्षों में भारतीय रेलवे में privatization का विषय चर्चा का केन्द्र बिन्दु रहा है। यह किसी से छिपा नहीं है कि भारतीय रेल दुनिया के सबसे बड़े लोकतंत्र में सेवाएँ देने हेतु प्रशंसा की हकदार रही है। वर्ष 1947 में आजादी के पश्चात् भारत को एक पुराना रेल नेटवर्क विरासत में मिला। ऐसी स्थिति में यह आवश्यकता महसूस की गई थी कि कुछ लाइनों की मरम्मत की जाए, कुछ नई लाइनों को बिछाया जाए, ताकि देश के दूरदराज के क्षेत्रों को देश के अन्य हिस्सों से जोड़ा जा सके। इसी तथ्य को ध्यान में रखते हुए वर्ष 1952 में तत्कालीन रेल नेटवर्क को ज़ोन में बदलने का निर्णय लिया गया था और उस वर्ष के दौरान 6 ज़ोन्स अस्तित्व में आए थे। महोदय, इससे पूर्व रेलवे सम्बन्धी उत्पादन देश के अन्दर काफी कम होता था, परन्तु देश ने जैसे-जैसे विकास किया, रेल सम्बन्धी उत्पादन भी देश के अन्दर बढ़ने लगा। सितंबर, 2003 में रेलवे प्रशासन को मजबूत करने के उद्देश्य से देश के विभिन्न राज्यों में माननीय सांसदों की माँगों को लेकर रेलवे ज़ोन्स की संख्या को बढ़ा कर 12 कर दिया गया, जिसके बाद कई अन्य मौकों पर भी जब रेलवे ज़ोन्स को बढ़ाने की बात आई, तो उसके अन्दर संख्या बढ़ाई गई और वर्तमान में देश के अन्दर 17 ज़ोन्स मौजूद हैं। मुझे आज सदन में यह उल्लेख करते हुए दुख भी हो रहा है कि केन्द्र सरकार रेलवे की उपलब्धियों की जगह उन्हें भी बेचने का कार्य कर रही है और रोजगार के अवसर बंद कर रही है।

महोदय, केन्द्र की सरकार दक्षिण-पूर्व ज़ोन के चार डिवीज़ंस में 3,000 से अधिक पद और रेलवे के 16 ज़ोन्स में, 11,000 से अधिक पद समाप्त करते हुए, रेलवे में आधी नियुक्तियां समाप्त करने जा रही है। हबीबगंज के बाद अब जबलपुर रेलवे स्टेशन को भी 75,000 करोड़ रुपये में ठेके पर देने की तैयारी हो रही है। देश की आज़ादी के पश्चात से ही तत्कालीन प्रधान मंत्री, पंडित जवाहरलाल नेहरू जी, श्रीमती इन्दिरा गांधी जी, श्री राजीव गांधी जी तथा यूपीए-1 और यूपीए-2 के समय में प्रधान मंत्री रहे डा. मनमोहन सिंह जी, जिन्होंने विश्वव्यापी मंदी के दौरान भी देश को आर्थिक संकट से बचाया था, ने रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर को सुधारने और इसे मज़बूत करने की दिशा में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सदन को अवगत कराना चाहूंगा कि ऐसा नहीं है कि जब से भाजपा की सरकार सत्ता में आई है, तभी से रेलवे ने यह उपलब्धि हासिल की है। मुझे भी रेलवे में राज्य मंत्री के तौर पर काम करने का अवसर मिला था। श्री लालू प्रसाद यादव ने भी केन्द्र में रेल मंत्री के रूप में रहते हुए, रेलवे को मुनाफ़े में आगे ले जाने में सहयोग दिया था। महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन को इस बात से भी अवगत कराना चाहूंगा कि वेस्टर्न रेलवे के अंतर्गत, वर्ष 2007-08 में दाहोद-इन्दौर, वर्ष 2007-08 में छोटा उदयपुर-धार, वर्ष 1990-91 में भीलड़ी-वीरमगाम, वर्ष 2011-12 में मियागम-करजन-दबोही, 2011-12 में विरमगाम-सामाखीअली, 2013-14 में वातवा-अहमदाबाद, वर्ष 2008-09 में अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर, 2012-13 में धासा-जेतलसर, वर्ष 2012-13 में अहमदाबाद-बोटाद और अन्य रेलवे ज़ोन्स में अब से सात साल पहले रेलवे प्रोजेक्ट्स स्वीकृत हुए। इनके लिए तत्कालीन केन्द्रीय सरकारों ने धन का आवंटन करने का पूरा प्रोसेस भी किया था। मैं इस सन्दर्भ में इसलिए बता रहा हूं, क्योंकि लोक सभा में प्रश्न काल के

दौरान माननीय रेल मंत्री जी ने, दिनांक 10 मार्च, 2021 को प्रश्न संख्या 224 का उत्तर देते हुए यह वक्तव्य दिया था, "इस बात को सदन को बताते हुए मुझे बड़ा खेद है कि पिछली सरकारों ने सन् 2014 से पहले अनाप-शनाप घोषणाएं की थीं और योजनाओं के बारे में लोगों को भ्रमित किया था। बिना कोई आवंटन किए, बिना पैसे की उपलब्धता के और बिना निवेश के, सिर्फ लोगों को खुश करने के लिए अनाउंसमेंट्स की थीं।" यह जो बात मंत्री जी ने 10 मार्च, 2021 को, लोक सभा के प्रश्न काल के दौरान कही, इससे मुझे बहुत दुख पहुंचा है, क्योंकि इतनी सरकारें गईं और इतने प्रोजेक्ट्स बने, तब जाकर हमारी रेल चली थी। लेकिन आप लोग सभी स्टेट्स के अंदर, अपने-अपने लोक सभा क्षेत्रों के अन्दर लोगों को यह बताते हैं कि उनकी सरकार ने रेल का इतना बड़ा नेटवर्क बिछाया है। मैं कहना चाहूंगा कि लगभग पिछले साठ वर्षों में रेलवे ने जो उपलब्धियां हासिल की हैं, उनके सामने इन सात वर्षों की उपलब्धियां कुछ भी नहीं है, लेकिन मंत्री जी के वक्तव्य से तो ऐसा लगता है कि रेलवे ने सारी उपलब्धियां केवल पिछले सात वर्षों के अंदर ही प्राप्त की हैं। महोदय, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि वे इस तरह के भ्रमित करने वाले वक्तव्य देकर सदन को गुमराह न करें।

महोदय, तत्कालीन केन्द्रीय सरकार द्वारा रेलवे के जो प्रोजेक्ट्स स्वीकृत किए गए थे, जिनके कार्य आज भी बीच में रुके पड़े हैं तथा जिनकी लागत बढ़ती जा रही है, उन सभी रेलवे प्रोजेक्ट्स को प्राथमिकता के आधार पर धन का आवंटन करके पूरा करने में अपना सहयोग दें।

महोदय, मुझे यह कहने में जरा भी संकोच नहीं है कि पिछले सात वर्षों के दौरान केन्द्र की सरकार ने रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर की आवश्यकताओं की तरफ ध्यान न देकर इसके privatization पर अधिक जोर दिया है। देश की पहली प्राइवेट ट्रेन 'तेजस एक्सप्रेस' के बाद अब नीति आयोग ने देश की कुछ अन्य ट्रेनों और रेलवे स्टेशनों के संचालन के लिए निजीकरण का सुझाव दिया है।

3.00 P.M.

इससे पता चलता है कि भाजपा की केन्द्र सरकार के नेतृत्व में नीति आयोग अब ऐसी व्यापक योजनाओं पर कार्य कर रहा है, जिनमें रेलवे स्टेशनों के आसपास के क्षेत्रों के समग्र विकास का नहीं, बल्कि कॉरपोरेट सेक्टर को रेलवे की प्रॉपर्टी बेचकर निजीकरण किया जा रहा है, जिससे इन्हें निजी लाभ पहुंचाया जा सके।

महोदय, 2019 में लखनऊ से नई दिल्ली के बीच भारत की पहली प्राइवेट ट्रेन ‘तेजस एक्सप्रेस’ की शुरुआत हुई थी, जिसे रेलवे में निजीकरण की दिशा में एक बहुत ही उल्लेखनीय कदम बताया था।

[**उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण)** *पीठासीन हुईं*]

मैं आपके माध्यम से सदन को यह अवगत कराना चाहूंगा कि यदि रेलवे पूरी तरह से सरकार के पास ही रहती है तो उसका सबसे बड़ा फायदा यह है कि वह प्रॉफिट की परवाह किये बिना राष्ट्रव्यापी कनेक्टिविटी प्रदान करती है। परन्तु रेलवे के प्राइवेटाइज़ेशन से यह संभव नहीं हो

पायेगा, क्योंकि प्राइवेट सेक्टर का मुख्य उद्देश्य प्रॉफिट कमाना है और उन्हें जिस क्षेत्र में प्रॉफिट नहीं होता है, वे वहां कार्य बंद करके छोड़ देते हैं।

दूसरा रेलवे में प्रॉफिट पाने का सबसे सरल तरीका है कि किराये में वृद्धि करो और यदि ऐसा है तो उसका सबसे ज्यादा असर आम नागरिकों और गरीब मध्यम यात्रियों के ऊपर पड़ेगा। जैसे अभी फिलहाल हमने लगभग 15 दिन पहले सुना था कि रेलवे प्लेटफॉर्म के टिकट का मूल्य जो पांच रुपये था, उसे बढ़ाकर सीधे 30 रुपये कर दिया गया। एक पैसेंजर को खाली प्लेटफॉर्म पर जाने या किसी को छोड़ने जाने के लिए इतना पैसा बढ़ा दिया, यह चीज़ आम आदमी को बहुत परेशान करती है। प्राइवेट सेक्टर अपने व्यवहार में कुछ अलग ही होते हैं तथा उनमें नागरिकों के प्रति जवाबदेही में कमी पाई जाती है, इसलिए यह सोचने की बात है कि जहां पर आज की तारीख में रेलवे का एक पूरा नेटवर्क मंडल ज़ोन से लेकर मंत्रालय स्तर तक काम कर रहा है और सभी की एक-दूसरे के ऊपर जिम्मेदारी सुनिश्चित है, ऐसी स्थिति में प्राइवेटाइज़ेशन सेक्टर में भी क्या यह नेटवर्क कायम रहेगा और देश के नागरिकों को अच्छी सेवा प्रदान कर सकेगा? यह देश के लिए बहुत ही दुख की बात है कि केन्द्र सरकार ने प्राइवेटाइज़ेशन की तरफ एक बड़ा कदम उठा लिया है। रेल मंत्रालय ने 109 रूट्स पर यात्री ट्रेनें चलाने के लिए प्राइवेट पार्टीज़ को इन्विटेशन दे दिया है। इसके लिए प्राइवेट पार्टीज़ को 30 हज़ार करोड़ रुपये का निवेश करना होगा। रेलवे में पहली बार यात्री ट्रेन चलाने के लिए प्राइवेट पार्टीज़ को आमंत्रित किया गया है। रेलवे के मुताबिक उसका मकसद भारतीय रेलवे में नया तकनीकी विकास करना है, ताकि मेन्टेनेन्स कॉस्ट को कम किया जा सके। इसके अलावा रेलवे का दावा है कि इससे नई नौकरियों के अवसर भी पैदा होंगे।

महोदया, माननीय प्रधान मंत्री जी का देश भर में एक नया नारा काफी जोर-शोर से प्रचलित है - 'सबका साथ, सबका विकास'। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकारी सम्पत्ति को बेचकर या उसे प्राइवेट सेक्टर में देकर 'सबका साथ, सबका विकास' संभव है? बिल्कुल भी नहीं है। यह तो सरकारी सम्पत्ति को औने-पौने दामों में बेचकर 'सबका साथ, सबका विकास' न करके देश के गरीबों का विनाश जैसा लग रहा है, क्योंकि यह किसी से छिपा नहीं है कि प्राइवेटाइज़ेशन अधिक भ्रष्टाचार, अधिक कानून और बहुत सारी आर्थिक समस्याएं पैदा करेगा और मूल रूप से इससे गरीब यात्री अधिक प्रभावित होंगे, इसलिए केन्द्र सरकार को प्राइवेटाइज़ेशन से दूर रहना चाहिए, ऐसा मेरा सुझाव है। लेकिन यह चिंता का विषय भी है कि केन्द्र सरकार जिस प्रकार से रेलवे के प्राइवेटाइज़ेशन पर झुकी है, उससे न केवल देश का आम नागरिक परेशान होगा, बल्कि गरीब, दलित, आदिवासी समुदाय के लोग और जिन्हें नौकरियों में आरक्षण, रिज़र्वेशन मिलता था, वह भी चला जाएगा, वह भी समाप्त हो जाएगा, जिससे उनके परिवार बेकार होंगे और उनकी हालत भी खराब हो जाएगी।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि क्या सरकार सरकारी कम्पनियों के प्राइवेटाइज़ेशन होने पर इन परिवारों की नौकरियां बरकरार रखने हेतु कोई कदम उठायेगी तथा कॉरपोरेट कम्पनियों के एग्रीमेन्ट के साथ क्या इस तरह का भी कोई प्रावधान किया गया है कि उनकी सेवाएं संतोषजनक न होने पर आगे चलकर जब केन्द्र में गैर भाजपा सरकार बने तो वह उनके साथ किये गये एग्रीमेन्ट के अनुसार आसानी से उन्हें दी गई रेलवे सेवा व प्रॉपर्टी को वापस ले सकेगी?

महोदया, यह भी हमारे लिए चिन्ता का विषय है कि पिछले वर्षों में रेल दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है। यह सही है कि अभी माननीय सदस्य बोल रहे थे कि दुर्घटनाएँ बहुत कम हुईं। लॉकडाउन के कारण एक साल से सभी गाड़ियाँ बन्द कर दी थीं, तो एक्सीडेंट होने का मतलब ही नहीं है। ...(**व्यवधान**)... जब गाड़ियाँ ही नहीं चल रही हैं, तो एक्सीडेंट कहाँ से होगा? ...(**व्यवधान**)... यह सही है कि दुर्घटनाओं में अधिकतम दुर्घटनाएँ मानवीय भूल के कारण होती हैं। रेलवे में हज़ारों चालकों की, टेक्निशियंस की और कर्मचारियों की कमी है, जिससे यात्री एवं कर्मचारियों की सेफ्टी का प्रश्न उठता है।

महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि लॉकडाउन के कारण जो रेलगाड़ियाँ बन्द की गयी हैं, उन्हें कब तक चालू करेंगे और क्या उनको चालू करने का विचार है? डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) और हाई स्पीड रेल कॉरिडोर प्रोजेक्ट का काम देश के अन्दर किन-किन स्थानों पर चल रहा है और वह कार्य प्रोजेक्टवार कब तक पूरा होगा तथा उसमें कितने बजट का आवंटन किया है, वह बताने की कृपा करें।

अतः मेरा अनुरोध है कि इस सम्बन्ध में गम्भीरता से विचार किया जाए और मंत्रालय में चालकों सहित अन्य रिक्त पदों को, जो खाली हैं, तुरन्त भरने हेतु आवश्यक कदम उठायें एवं यह भी सुनिश्चित करें कि रेल चालकों को अन्य कामों में न लगा कर केवल उनके लिए निर्धारित रेल चालक के कार्य में ही लगाया जाए। इसी तरह रेलवे के अन्दर जो भी ongoing projects हैं - जो ट्रेनें बन्द हो गयी हैं, उन ट्रेनों को दोबारा चालू करने के लिए विचार करें, जहाँ कोरोना नहीं है। बहुत गरीब क्षेत्रों से जो-जो ट्रेनें चलती थीं, वे ट्रेनें नौकरी करने वालों के लिए, बच्चों को स्कूल-कॉलेज जाने के लिए, कोर्ट-कचहरी में जाने के लिए जरूरी थीं, वे सभी रूट्स बन्द कर दिये हैं। उनको खोलने के लिए ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (**श्रीमती वंदना चव्हाण**): राठवा जी, आपके दो मिनट ही रह गये हैं।

श्री नारण भाई जे. राठवा: जी। हम उनको खोलने के लिए आग्रह करते हैं। ऐसे स्थानों पर ट्रेनों को चालू किया जाए। मैं और कुछ नहीं कहना चाहता हूँ।

मैडम, इस बजट को देख कर मुझे ऐसा लग रहा है कि 60 साल का जतन और 7 साल में पतन, इसे कहते हैं -शीघ्र ही पतन। GST से उद्योग-धंधे खत्म, नोटबन्दी से अर्थव्यवस्था खत्म, बेरोज़गारी से युवा वर्ग का भविष्य खत्म, कर्ज़ से डूबे कृषि उद्योग खत्म, सरकारी खजाना खत्म, ...(**व्यवधान**)... हिन्दू-मुस्लिम का भाई-चारा खत्म, लोकतंत्र खत्म, ...(**व्यवधान**)... SC, ST, OBC की नौकरियाँ खत्म ...(**व्यवधान**)... Unplanned lockdown से यह पूरा देश खत्म हो रहा है, पूरी रेल मिनिस्ट्री खत्म हो रही है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ, जय हिन्द। ...(**व्यवधान**)...

SHRI P. WILSON (Tamil Nadu): Madam, with over 67,580 route kilometres, Indian Railways is the largest network in the world. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Please don't talk in between. Let him speak. ...*(Interruptions)*... Please maintain discipline. Let the hon. Member speak and let us all listen to him.

SHRI P. WILSON: Madam, I should have full six minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Yes, you will.

SHRI P. WILSON: With over 67,580 route kilometres, Indian Railways is the largest network in the world. The Congress Government mooted the nationalisation of some sectors with a view that the men and women equally have the right to an adequate means of livelihood and that the material resources of the community are so distributed to subserve the common good. This was done so that the economic system does not result in the concentration of wealth and means of production to the common detriment. This was in furtherance to achieve the Directive Principles of State policy. In fact, DMK party also strives for the same. Now, you are promoting few crony capitalists in India and the entire material resources are left at their disposal, including the Railways. The centralisation of wealth of this nation and natural resources only with them is very dangerous and is working against the citizens of this country. Why I said this? Privatisation of trains on some routes, even as infrastructure like tracks and stations belong to the Indian Railways, would result in an undue burden on the common man in the form of increased ticket fares.

Private trains are decided by railways to be operated by private players in 12 clusters on 109 routes by bringing in 150 trains. These routes are prime routes and prime time has been given to private players with freedom to decide the class of composition i.e., 1AC, 2AC and 3AC, stoppages and even fares!

The Railways got a revenue share of 36 per cent out of 2.2 per cent upper class passengers travelled during 2018 and 2019. If private players decide to carry only upper class passengers, the Railways will lose its revenue to a great extent.

Sir, everyone knows that ICF has manufactured train sets which meet all qualifications and successful in running two routes as Vande Bharat for the last two years which is costing Rs. 97 crores. If this is purchased from the Western countries, it would cost more than Rs. 200 crores.

The Railways are building dedicated freight corridors by taking loan from the World Bank and the Asian Development Bank. In the recent Budget, the hon. Finance Minister has announced about monetizing these corridors which result in

private players running freight trains and would make huge profits. If these routes are put to use, 52 per cent of railway freight share will be handled by private players.

Already two train services between New Delhi and Lucknow and Mumbai and Ahmedabad are privatized through IRCTC. While railways were running New Delih-Lucknow Tejas Express, the fare for New Delhi-Lucknow, in AC Chair Car, was only Rs. 1,165 and in the Executive Chair Car it was Rs. 1,855. Whereas, after privatization and run by IRCTC, the AC Chair Car fare is Rs. 1,755 which means Rs. 600 more and the Executive Chair Car fare has been increased to Rs. 2,450 which means Rs. 595 more! Also, 152 different concessions, which otherwise were allowed by railways, are not allowed by the IRCTC.

During the height of COVID-19 pandemic, the Indian Railways invited Expression of Interest from multinationals/private and subsequently released tenders to finalize running of 224 express trains on 109 routes from 11 corridors and intended to introduce private express trains in busy trunk routes from 2023 onwards.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Mr. Wilson, you have two minutes.

SHRI P. WILSON: Already Railways have made plans to privatize three loco/wagon manufacturing production units like Modern Coach Factory, Raebareli; RCF, Kapurthala; and, ICF, Perambur.

Railways intend to privatize 5,500 kms. of railway track this year. When assets of railways, such as train service, locos, maintenance activities are privatized, Indian Railways will lose income. Although the hon. Minister claims that the Indian Railways will not be privatized, when the activities of the railways are privatized, the income of Indian Railways will deplete resulting in financial crisis for the Indian Railways which, eventually, become like Air India and Indian Airlines.

Madam, catering activities were privatized nearly 2-3 decades back. Yet, there are complaints from passengers regarding catering services. So, privatization does not mean improvement in service or efficiency.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, you will have to wind up.

SHRI P. WILSON: The Budget, however, does not offer much scope to expand the railway network in the State of Tamil Nadu. The total allocation for infrastructure and safety for 2021-22 in Tamil Nadu is only Rs. 2,972 crores. It is just to keep projects

alive. In fact, if the amount that has been sanctioned by way of grant is utilized in Tamil Nadu, all projects will take about 15-20 years for completion.

Therefore, I would request that ample grants may be sanctioned for the projects in Tamil Nadu. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Now, we have Dr. Banda Prakash. You have six minutes.

DR. BANDA PRAKASH (Telangana): Madam Vice-Chairman, in the General Budget itself, proposals have been initiated for the Railways. The Indian Railways plan to create future-ready railway system by 2030. It intends to construct dedicated freight corridors; one hundred electrification for broad gauge railway lines by December 2023; highest-ever total plan of Rs. 2,15,058 crores, this year, out of that Rs. 1,07,100 crores are coming from capital expenditure.

Madam, the Indian Railways, which have 67,500 kilometers of line, is the third largest network in the world, under single management. During the Financial Year, 2019-20, the Indian Railways carried 1.2 billion tones of freights and 8.1 billion passengers, thereby making it the world's largest passenger carrier and the fourth largest freight carrier.

Madam, because of the shortage of time, I want to confine my observations particularly to South-Central Railway. The South-Central Railway has always been contributing significantly for the Indian Railways. In 2017-18, our contribution had been Rs. 13,770 crores; in 2018-19, it was Rs. 15,880 crores. In terms of revenue generation, the South-Central Railway in the country is second after the East Coast Zone. The South-Central Railway has five Divisions. Two Divisions have gone to Andhra Pradesh area, two Divisions are with Telangana, and only one Division is with Nanded, which is in Maharashtra. But, out of Rs. 7,024 crores, which have been allotted in 2020-21, Rs. 4,660 crores have gone to Andhra area. In the present year Budget also, out of Rs. 7,220 crores, Rs. 5,812 crores are going to Andhra area Divisions. Hon. Minister, if you want to create a separate Zone for Andhra Pradesh, you can do so. But allotting grants to the South-Central Railway and giving a major chunk of that to Andhra Pradesh, is a lot of injustice to Telangana. Telangana is contributing almost 60 per cent of the South-Central Railway revenues. A lot of coal and cement factories are under the Secundarabad area. Hence, you are getting substantial revenue from Telangana through freight charges.

In the Andhra Pradesh (Reorganization) Act, the assurance No. 10, given under 13th Schedule says, "The Indian Railways shall, within six months from the

appointed day, examine the feasibility of establishment of rail coach factory in the successor State of Telangana and improve rail connectivity in the State and take an expeditious decision thereon". The assurance No. 11 even talks about improving the land connectivity in the States of Telangana and Andhra Pradesh. In this regard, we have made requests a number of times to the hon. Minister. We had a discussion even in the House on 24th July, 2018. On that day, after discussion on the Andhra Pradesh (Reorganization) Bill, the then Home Minister, Raj Nath Singh*ji* had said that it will be implemented and the Government is committed to fulfill its obligations and implement the statutes in true letter and spirit. However, one RTI activist had recently sought information about its status. The answer was very surprising that no more coach factories are required by the Indian Railways, at present and in foreseeable future.

Madam, we strongly feel that the Government is dishonouring the statutory provisions of the law of the land. All these years, the public reprsentatives at the national level and the people of Telangana State are hopeful of establishment of various statutory and assured obligations on the part of..

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, you have two more minutes.

DR. BANDA PRAKASH: Madam, after six minutes, you can remind me.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Then, you will say that you want two more minutes.

DR. BANDA PRAKASH: Regarding setting up of a railway coach factory, I would like to say that a coach factory for our State was first assured by hon. Shri P.V. Narasimha Rao, who was the then Central Minister, in 1980. To our surprise, after 1984, it went to Punjab State, through some accord. They have established it in Kapurthala. After that, again, it went to Rai Bareilly. One factory has gone to Bihar; after that, it has gone to Bengal when Railway Ministers were from there. Some Railway Ministry is there. No Southern State has got any factory after Independence. Earlier we had the Perambadur Railway Coach Factory. That has improved a lot. I request the hon. Minister to sanction a coach factory for Telangana. This was the assurance given under the A.P. Reorganisation Act.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Kindly conclude.

DR. BANDA PRAKASH: One minute, Madam. Regarding POH workshops,...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): You will have to conclude, Banda Prakash*ji.*

DR. BANDA PRAKASH: Madam, Telangana is a backward State. ...*(Interruptions)*..

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): It is okay but there is limitation of time, hon. Member. That is why I warned you two minutes before.

DR. BANDA PRAKASH: I request you to give some more time. It is a new State; it has no voice.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Kindly wind up.

DR. BANDA PRAKASH: Madam, earlier they had sanctioned a wagon factory in 2010. Later, it was changed to POH workshop. They requested for 160 acres of land. Recently, we handed over 150 acres, by paying double compensation. We paid to farmers and also to the Endowment Department. Rs.2 crores are allotted in this Budget.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Thank you.

DR. BANDA PRAKASH: I am concluding, Madam. Please give me one minute. I request the hon. Minister to allocate not only those Rs.2 crores but also the Budget you have allocated for the POH workshop. Please give us that. I request you to kindly sanction a division for Vizag and also for Kazipet. Thank you very much.

SHRI SUBHAS CHANDRA BOSE PILLI (Andhra Pradesh): Madam Vice-Chairperson, I thank you very much for having given me the opportunity to speak on Demands for Grants for Railways for the current financial year. I would like to utilize the short time to mention the long-pending projects in my State of Andhra Pradesh. So many projects have been pending in Andhra Pradesh. I request the hon. Minister to allocate sufficient funds for early and speedy progress of the pending projects. There are about 11 long-pending projects, which are: New line of Macherla to Vinokonda project, of 65 kilometers length, which is pending since 2011. Then, Tenali-Repalle,

double line project, of 37 kilometers length; then, Pakala-Tirupathi double line, of 41.94 kilometers length; then, Mahabubnagar to Gooty double line, of 240 kilometers length; Dharmavaram-Pakala double line, of 227.70 kilometers length; Singarayakonda-Kanigiri new line of 66.53 kilometers length, and Narasapur-Machilipatnam new line of 85 kilometers length and Darsi-Narasaraopeta new line of 65 kilometers — these are all pending projects in the State of Andhra Pradesh. The Kakanada —Narasapuram via Kotipalli, a new line project. The construction of the bridge on the river Godavari at Kotipalli has already been started but the progress of work is very slow. I don't know what the reason is. I request the hon. Minister to please review the progress of construction of this bridge and issue suitable orders to the concerned authorities for the speedy completion of the work.

Then, another important pending project is to link up the Kakinada town to Samarlakota-Pithapuram main line. Madam, this is also a long-pending project from two decades. It is pending with the Government, with the Railway Department for two decades. The project is a long-pending desire and demand of people of East Godavari of Andhra Pradesh; long-pending desire and demand. All the paper works have already been completed. The Railway Department has also, in principle, agreed for this proposal. The allocation of funds is the only pending thing for this project. I request the hon. Minister to please look into the matter and sanction the required funds at the earliest possible convenience.

Then, Sir, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister towards the pending provisions of the A.P. Reorganization Act, 2014. Under the A.P. Reorganization Act, 2014, the Government of India had assured the people of Andhra Pradesh a new railway zone comprising three divisions, that is, Guntakal, Guntur and Vijayawada with its Headquarters at Visakhapatnam.

The decision to announce the formation of South Coast Railway is testimony to the resilience of the people of Andhra Pradesh. More than four years of struggle inside and outside the Parliament lay behind our rightful demand for this declaration. But there is no positive reply from the Ministry of Railways till today.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, please conclude in two minutes.

SHRI SUBHAS CHANDRA BOSE PILLI: In the end, I would like to thank the Indian Railways for providing services during Covid-19 pandemic.

Like the Railways' manufacturing are being used to manufacture items like PPE kits, beds, medical trolleys, etc., the Railways has also provided bulk cooked food to the nearby places where IRCTC base kitchens are located.

The coaches were converted to isolation wards and Railways also opened up its hospitals for Covid patients. I congratulate the Railways for rendering such service to the nation.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, please conclude.

SHRI SUBHAS CHANDRA BOSE PILLI: Finally, I, on behalf of our YSR Congress Party, support the demand for this current financial year proposed by the hon. Finance Minister. Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Thank you. Now, Vishambhar Prasad Nishadji; four minutes.

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदया, मुझे रेल मंत्रालय के कार्यकरण पर चर्चा करने के लिए हमारी पार्टी की ओर से मौका दिया गया है, इसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं। महोदया, पहले रेल का बजट अलग से होता था। पूरे देश की निगाहें लगी रहती थीं कि आज रेल का बजट आने वाला है। टी.वी. पर यह देखने के लिए लोग बैठे रहते थे कि कितना किराया कम हो रहा है, कौन सी ट्रेन किस एरिया में चलायी जा रही है, लोग बड़ी बेसब्री से इंतज़ार करते थे, लेकिन जब से एनडीए की सरकार आयी और रेल बजट को मेन बजट के साथ मर्ज कर दिया गया, तब से लोगों में हताशा और निराशा देखने को मिली है।

महोदया, प्रतिदिन करीब ढाई करोड़ लोग रेल से यात्रा करते हैं। रेल एक सुलभ और सस्ता यात्रा का साधन है। रेल से लोग अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंचते हैं। इस समय सबसे बड़ी समस्या यह है कि रेलवे का प्राइवेटाइज़ेशन किया जा रहा है। सारे सेक्टर प्राइवेट की तरफ जा रहे हैं, उनमें सफाई से लेकर पटरी की मरम्मत आदि जितने भी काम होते हैं, उन सबको प्राइवेट करने की बात चल रही है। एक तरफ बेरोज़गार हताश हैं, आत्महत्याएं कर रहे हैं और दूसरी तरफ आरक्षण का नुकसान होगा। रेलवे बोर्ड जो भर्ती करता था, उसमें आरक्षण वर्ग के अभ्यार्थी, एससी-एसटी, ओबीसी का नुकसान किया जा रहा है और कुछ चन्द उद्योगपतियों को रेलवे की सारी बेशकीमती ज़मीन देने का काम किया जा रहा है।

महोदया, मैं बुंदेलखंड से आता हूं। इस बजट में बुंदेलखंड के लिए ट्रेन आदि के लिए कुछ विशेष नहीं दिया गया है। माननीय रेल मंत्री जी, जो कुली हमारा सामान उठाते हैं, आपने उनके बजट में एक रुपया भी नहीं बढ़ाया है। लॉकडाउन के समय बहुत से कुली अपने घरों को वापस चले गए हैं। मैंने एक पत्र माननीय मंत्री जी को लिखा था। जो रेलवे वेंडर थे, जो रेलवे स्टेशनों पर छोटी-छोटी दुकान लगाकर खाने-पीने का सामान देते थे, कोरोना काल में उनका बुरा हाल रहा

और वे हताश और निराश रहे। पहले प्लेटफॉर्म का टिकट 10 रुपए में मिलता था, उसको बढ़ाकर आज 30 रुपए का कर दिया गया है। आज तो ऐसे इमरजेंसी लगा दी गई है कि कोई आदमी रेलवे स्टेशन में घुस नहीं सकता है। RPF के जवान और TTE सब लोग खड़े रहते हैं, कोई एक व्यक्ति भी अंदर नही जा सकता है, इस तरह की व्यवस्था कर दी गई है। पहले लोग गांव से चलते थे और दोपहर में रेलवे स्टेशन पर इंतजार करते थे, खाना खाते थे और जब ट्रेन आती थी तो उसमें बैठकर चले जाते थे। अब यह निश्चित कर दिया गया है कि ट्रेन आने के 10 मिनट पहले ही स्टेशन में प्रवेश होगा। इससे बहुत से लोगों की ट्रेनें छूट जाती हैं, आज रेलों की यह स्थिति है।

हमारे उत्तर प्रदेश के फतेहपुर में रेलवे फूड पार्क की बड़े जोर-शोर से चर्चा हुई थी। हमारे माननीय मंत्री जी भी वहां आए थे और उनका खूब स्वागत भी हुआ था। मंत्री जी, जो रेलवे फूड पार्क की घोषणा हुई थी, अभी उस रेलवे फूड पार्क का कोई अता-पता नहीं है।

महोदया, मैं कुछ मांगें अपने क्षेत्र की रखना चाहता हूं; जैसे झांसी-खैरार, खैरार-मानिकपुर- भीमसेन में जो रेलवे लाइन का काम चल रहा है, उस क्षेत्र में वह काम धीमी गति से चल रहा है। उसको तेज किया जाए। मैं मांग करता हूं कि फतेहपुर रेलवे स्टेशन पर सियाल दह अजमेर एक्सप्रैस का ठहराव किया जाए, नागपुर से फतेहपुर होकर मुम्बई जाने वाली जो स्पेशल ट्रेन चल रही है, उसको रेग्युलर किया जाए।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण) : निषाद जी, अब आपको conclude करना पड़ेगा।

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद : मैडम, मेरी दो-तीन मांगें हैं और कुछ खास नहीं है। पहले हम सुना करते थे कि लोग अनजान रास्ते से जाते हुए रास्ता भटक जाते थे। माननीय मंत्री जी के जमाने में ट्रेनें रास्ता भटक गईं - उसको जाना दिल्ली था, लेकिन पता नहीं कहां चली गई- यह एक ऐतिहासिक घटना हुई है, इसलिए आपको अपने विभाग को सुधारना होगा। मेरे क्षेत्र की कुछ मांगें हैं, मैं उनके बारे में बता देता हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण) : निषाद जी, अब आपको conclude करना पड़ेगा। Your time is over.

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद : गतिमान एक्सप्रेस व ताज एक्सप्रेस को चित्रकूट तक चलाया जाए, बेतवा एक्सप्रेस को कानपुर से दुर्ग तक प्रतिदिन चलाया जाए, रीवांचल एक्सप्रेस को दिल्ली से कानपुर वाया बांदा होते हुए रीवा तक चलाया जाए, तुलसी एक्सप्रेस प्रतिदिन चलाई जाए, चित्रकूट कानपुर एक्सप्रेस को बढ़ाकर दरगाह शरीफ बाराबंकी तक चलाया जाए, उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति में 2nd AC और 3rd AC के ज्यादा डिब्बे लगें और स्लीपर कोच लगाए जाएं।

मैं मंत्री जी से यही कहना चाहूंगा कि यह विभाग जो प्राइवेटाइज़ेशन की तरफ जा रहा है- आपने विकलांगों के लिए, सीनियर सिटिज़न्स के लिए और महिलाओं के लिए जो कोटा होता था, उसको समाप्त कर दिया है। लोग जिस मासिक पास पर यात्रा करते थे...(**व्यवधान**)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Nishadji, please conclude.

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद : दिल्ली से गाजियाबाद पैसेंजर ट्रेनें चालू की जाएं। जो वाटर वेंडिंग मशीनें खराब पड़ी हुई हैं, उनको तत्काल ठीक कराया जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण) : श्री राम नाथ ठाकुर। राम नाथ जी, आपके पास बोलने के लिए चार मिनट का समय है।

श्री राम नाथ ठाकुर (बिहार): महोदया, आपने मुझे 2021-22 के आम बजट पर रेलवे मंत्रालय के कार्यकरण पर चर्चा में भाग लेने के लिए समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं कुछ निवेदन करना चाहता हूं, निवेदन इस अर्थ में कि आप रिज़र्वेशन देते हैं, एक वर्ष हो गया है, आपने जो सुविधाएं दीं - रिजर्वेशन में उतने ही पैसे लेते हैं, लेकिन सुविधाएं नहीं देते हैं। यह ट्रेन गरीब लोगों की है। गरीब के साथ अन्याय नहीं होना चाहिए, यह मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं। मैंने कई बार बिहार के लिए आपको पत्र दिया, आपसे निवेदन किया, आपसे आग्रह किया कि बिहार की लम्बित परियोजनाओं को पूर्ण करने की क्या योजना है? बिहार की आबादी का एक हिस्सा देश के विभिन्न प्रदेशों में रहता है - खासकर दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई - तो बिहार के लिए विभिन्न जगहों से नई ट्रेनें चलाने की आपकी क्या योजना है?

रेलवे में निजीकरण बढ़ रहा है, ऐसे में रेलवे के कर्मचारियों को उनकी सेवा की शीर्षता प्रदान करने की क्या योजना है? मैं पांच वर्ष से सुन रहा हूं कि समस्तीपुर से दरभंगा तक दोहरीकरण हो रहा है। मैं वहां के काम की स्थिति को देख रहा हूं, तो मुझे ऐसा लगता है कि उसमें अभी दस वर्षों से अधिक का समय लगेगा। इसको पूर्ण करने में आपकी क्या समय-सीमा है? जब आप जवाब देंगे, तो इसके बारे में भी बताने की कृपा करें। मैंने समस्तीपुर से नई दिल्ली तक नई ट्रेन चलाने के लिए हज़ारों पत्र आपको दिए, आपसे निवेदन किया और सोनपुर डिविज़न के जनरल मैनेजर से भी निवेदन किया। मैं सात वर्ष से एक नई ट्रेन चलाने के लिए निवेदन कर रहा हूं, पत्र लिख रहा हूं, लेकिन आपने उस पर ध्यान नहीं दिया। आप कृपा करके बताएं कि समस्तीपुर से नई दिल्ली के लिए या अन्य राजधानियों के लिए ट्रेन्स कब से शुरू करने जा रहे हैं? आप रेलवे की 66 लाख हेक्टेयर ज़मीन का सही से उपयोग नहीं कर पा रहे हैं। मेरा यह निवेदन है कि उस ज़मीन का सही उपयोग करें। पहले के ज़माने में उसकी नीलामी होती थी और उससे रेलवे को आय होती थी, लेकिन अब दूसरे लोग उस ज़मीन का उपयोग कर रहे हैं, जिस पर आपका ध्यान नहीं रहा है। रेलवे में जो घाटा हो रहा है, उससे उसकी पूर्ति होगी। **...(व्यवधान)...**

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण) : ऑनरेबल मेम्बर, आपको कन्क्लूड करना पड़ेगा।

श्री राम नाथ ठाकुर: उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं कन्क्लूड कर रहा हूं। केवल एक मिनट दे दीजिए। हाजीपुर, भगवानपुर और कर्पूरीग्राम में नई रेल लाइन के लिए सर्वे हो चुका है। आप इस वित्तीय वर्ष में उसका काम कब स्टार्ट करेंगे, मैं यह आपसे आग्रह करना चाहता हूं। सोनपुर डिविज़न में कर्पूरीग्राम स्टेशन का सौंदर्यीकरण कब तक करेंगे, यह मैं आपसे निवेदन कर रहा हूं। महान स्वतंत्रता सेनानी खुदीराम बोस ने पूसा रोड स्टेशन से मुजफ्फरपुर जाकर बम फेंका था। उस

स्टेशन के लिए मैं कई बार आपसे निवेदन कर चुका हूं, आग्रह कर चुका हूं और पत्र भी लिख चुका हूं। उस पर आपका ध्यान नहीं गया। पूसा रोड रेलवे स्टेशन का सौंदर्यीकरण, कर्पूरीग्राम रेलवे स्टेशन का सौंदर्यीकरण आप कब तक करेंगे, मेरा यह आपसे निवेदन है। इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं:

"मैं नहीं कहता कि तू सवेरा कर दे,
दो काम में एक काम तू मेरा कर दे,
रोशनी तेज कर दे कि मैं कुछ देख सकूं,
नहीं तो घनघोर अंधेरा कर दे।"
जय हिन्द, जय भारत।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Shrimati Jharna Das Baidya; I think she is not in the House. Prof. Manoj Kumar Jha, you have four minutes.

प्रो. मनोज कुमार झा (बिहार): शुक्रिया, उपसभाध्यक्ष महोदया। यहां माननीय मंत्री जी मौजूद हैं, वे बहुत महत्वपूर्ण मंत्री हैं और इनकी साफगोई के बारे में मैं क्या कह सकता हूं। अभी कल-परसों ही कहा गया है कि किसी कीमत पर निजीकरण नहीं होगा। लड़ाई भी लड़ रहे हैं, लेकिन तलवार के बगैर! कोई बात नहीं, सब ठीक है। बड़ी मेजॉरिटी है।I just wish to start with the fact कि रेलवे पर बोलने के लिए..., माननीय मंत्री जी, आप रेलवे के साथ कितना चले हैं, पता नहीं है, लेकिन हमारी तो ज़िदंगी रेलवे में ही चली है। अभी भी choice होती है, तो हवाई जहाज छोड़कर रेल में ही जाते हैं। सिर्फ मेरा नहीं, इस पूरे देश का एक नैसर्गिक सा रिश्ता है। इस पर फिल्म्स बनी हैं, फिल्म्स में song sequence है। रेलवे सिर्फ एक ऐसा उद्यम नहीं है, जिसको लाभ-हानि के चश्मे से देखा जाए और उसको एक human relationship के आयाम से न देखा जाए। मैं यह उचित नहीं मानता हूं। सर, मेरा मानना है कि what stops you in resuming the normal train operations at pre-Covid level.

आपने बहुत सारी चीज़ें खोल दी हैं। बार चल रहे हैं, केवल रेलवे ऑपरेशन्स नहीं हो रहे हैं। जैसा मेरे पूर्व के वक्ता ने कहा कि टिकट उतने ही हैं, लेकिन गरीब आदमी के लिए जो सुविधाएं थीं, उन सुविधाओं को बहाल नहीं किया गया है। केटरिंग स्टाफ किस परिस्थिति में है, यह आप कभी पता कर लीजिएगा, हालांकि आप जानते होंगे, लेकिन जानने और महसूस करने में थोड़ा फर्क होता है, यहां पर वही फर्क है।

दूसरी चीज़ मैं यह कह रहा हूं कि आजकल एक शब्द monetization आपने बहुत popular किया है। ऐसा लगता है कि यह कोई अद्भुत शब्द है। यह बाजार के समक्ष आत्मसमर्पण का एक नया आत्मनिर्भर वाला श्लोक है। इससे बचने की कोशिश करनी चाहिए। Monetise करिए, अगर आप सोच रहे हैं कि इसके अलावा कोई विकल्प नहीं है, लेकिन जैसे मैं कहना चाहता हूं कि RLDA आपका काम नहीं कर पा रहा है। आपको नई agencies और Departments के साथ एक multilateral engagement में जाना होगा। आप जो भी monetization के बाद चीज़ें खड़ी करें, वे

passenger amenities को समर्पित हों। वह किसी crony, समृद्धि के टापू के समक्ष जाकर कहें कि भाई, जो तुम्हें चाहिए वह ले लो, आप लोगों को वह temptation हो रही है, लेकिन उससे बचने की कोशिश होनी चाहिए, मेरा मानना है कि कई इलाकों में आप देखेंगे कि झुग्गी-झोंपड़ियां हैं, उनके पुनर्वास की व्यवस्था जरूर करें। मैंने अक्सर इस सदन में स्पेशल मेंशन में, Zero Hour में उठाया है, उस पर कोई पहल-कदमी नहीं हो रही है। Project Sanction Expenditure, उसमें भी मैं आपसे आग्रह करूंगा, It should be done in consultation with independent watchdog.

उपसभाध्यक्ष महोदया, अब मैं एमएसटी के बारे में कहना चाहता हूं। मुझे हमारे राज्य सभा के भी कई स्टाफ मिले हैं। Normal train operation - जो local चल रही हैं, वे नहीं हो पा रहे हैं। कभी पूछकर देखिएगा कि कितनी दिक्कतें होती हैं कि जब सदन 6 बजे से आगे चलता है, क्योंकि 6.20 पर आखिरी ट्रेन है - गाजियाबाद, फरीदाबाद वगैरह के लिए - जैसे दानापुर से लोग चलकर आ रहे हैं और उसी तरह दिल्ली, मुम्बई और अन्य इलाकों में है, अगर उनकी दिक्कतों को नहीं समझेंगे, तो क्या कहा जाए। मैं समझता हूं कि एमएसटी की शीघ्र से शीघ्र बहाली हो। माननीय मंत्री महोदय, "कहां तक सुनोगे, कहां तक सुनाऊं, हज़ारों हैं शिकवे, क्या-क्या बताऊं।" मैं आपकी थोड़ी तवज्जो चाहता हूं, आपकी नज़रे-इनायत इधर हो। सर, कल रेलवे मिनिस्ट्री का Twitter पर एक विज्ञापन आया, which says, "Railways eclipses previous year's freight loading numbers." फिर मैंने चेक किया। आपकी 0.06 परसेंट बढ़ोतरी हुई है। सर, आप Twitter चेक कर लीजिएगा, मैं अपने मन से आंकड़े नहीं बता रहा हूं। यह शोक और चिंता का विषय हो रहा है। आप उसमें होली, ईद, दिवाली मना रहे हैं, यह उचित नहीं है। आप उसको चेक करिएगा। मुझे तो अद्भुत लगा कि रेलवे यह Twitter पर क्यों डाल रहा है?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): You will have to start concluding.

प्रो. मनोज कुमार झाः मैडम अभी तो चार मिनट हैं। वहां पर दो ही दिखा रहा है।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण): चार मिनट हो गए हैं।

प्रो. मनोज कुमार झाः मैडम, वहां देखिए।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण): सामने बोर्ड पर गलत टाइम आ रहा है।

प्रो. मनोज कुमार झाः मैं तो उसी के भरोसे बोल रहा था। मुझे एक-डेढ़ मिनट का और समय दे दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण): ठीक है। आप बोलिए।

PROF. MANOJ KUMAR JHA: Actually, the growth in freight loading has dropped by 6.34 per cent since 2018-19, for Minister's kind information. मैं कुछ मांग करना चाहता हूं और कई लोग सदन में आज इस बात से इत्तेफाक रखेंगे। मैं कह चुका हूं कि हमारा राज्य तो labour supply State है। अलग-अलग राज्यों को हमारे राज्य के लेबर चाहिए, लेकिन वे लेबर कैसे आएंगे, इसकी व्यवस्था नहीं है। मैं चाहता हूं कि आप उन व्यवस्थाओं को बहाल करिए क्योंकि हम तो मजदूर भेजने वाले राज्य हैं, हम तो कभी भी समृद्धि के सरोकार के साथ नहीं खड़े हो पाएंगे। माननीय मंत्री महोदय, मैं आपसे एक मांग करता हूं, क्योंकि रिकॉर्ड में जाएगा, दिल्ली से समस्तीपुर एक सुपरफास्ट ट्रेन कर्पूरी ठाकुर जी के नाम से - कर्पूरी एक्सप्रेस हो, दिल्ली से बलिया होते हुए छपरा तक भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्री चन्द्रशेखर जी के नाम से एक सुपरफास्ट ट्रेन - चन्द्रशेखर एक्सप्रेस हो। तीसरी चीज़ असम से दो राजधानी ट्रेनें चलती हैं। मैं चाहूंगा कोसी का पूरा इलाका अछूता रह जाता है, अगर एक को आप वाया सहरसा ले आएंगे, तो एक पूरे क्षेत्र को एक संदेश जाएगा। एक बहुत पुरानी ट्रेन चलती थी - जीएल एक्सप्रेस।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, please conclude.

प्रो. मनोज कुमार झाः मैडम, केवल 30 सेकंड का समय और दीजिए। कभी-कभी तो आप वहां पर होती हैं। उस जीएल एक्सप्रेस का परिचालन बहाल किया जाए। New line construction and gauge conversion में 2017-18 से लगातार decline हुआ है, उसका तो आप जवाब बेहतर दे देंगे। मैं आखिरी टिप्पणी रेलवे के निजीकरण के संबंध में करूंगा। आपने बहुत जोर से कहा कि निजीकरण नहीं होगा। वहां employees काम करते हैं, वहां जब एक बार privatization करेंगे, तो संविधान की धाराएं, आरक्षण के सरोकार खारिज हो जाएंगे। आप बताइए कि कितने corporate houses में आप रिज़र्वेशन ensure कर पा रहे हैं। महोदया, बस यह आखिरी है। आप जय हिन्द बोल लेने दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण): बोलिए।

प्रो. मनोज कुमार झाः महोदया, जय हिन्द बोलने से पूर्व मैं आपसे कहूंगा कि यह तय मानिएगा कि इतिहास सिर्फ तात्कालिक लोगों के तालियां बजाने से नहीं चलता है। इतिहास दर्ज करेगा कि आपने जो फैसला लिया, उस फैसले से अवाम को कितना फायदा हुआ, न कि समृद्धि के पांच टापुओं को, जय हिन्द।

SHRI KANAKAMEDALA RAVINDRA KUMAR (Andhra Pradesh): Madam Vice-Chairman, first of all, I thank you for giving me this opportunity. In the Union Budget of 2021-22, Rs. 1,10,055 crores have been allocated for the Railways. Out of this, Rs. 1,07,100 crores is capital expenditure. Madam, the hon. Finance Minister, while presenting the Union Budget has mentioned about three dedicated freight corridors.

East Coast Freight Corridor from Kharagpur to Vijayawada, North-South Corridor from Itarsi to Vijayawada will be undertaken and this will benefit the people of my State. I am very thankful to the Minister for these two proposals.

Madam, I would like to draw the attention of the hon. Minister about the 13th Schedule of the A.P. Reorganisation Act. It states, "The Central Government shall take measures to establish rapid rail and road connectivity from the new capital of successor State of Andhra Pradesh to Hyderabad and other important cities of Telangana". Madam, it is a fact that in spite of new capital of Andhra Pradesh, Amaravati, being located close to Vijayawada and Guntur, it is deprived of railway connectivity, and, it is precisely the reason why the A.P. Reorganisation Act explicitly mentioned that the Central Government shall take steps to develop rail and road connectivity.

Madam, now I come to another important aspect, namely, South Coast Railway Zone at Visakhapatnam. A new railway zone has been created with headquarters at Visakhapatnam but it has not come into full fledged operation. Till now, the territorial jurisdiction for this zone has not been finalized. I urge the Government to take steps to make it fully operational very soon.

Madam, the Ministry of Railways is silent on new Amaravati railway line announced in the year 2016 with an estimated cost of Rs. 3,273 crore. It is 106 kilometres line from Errabalem-Amaravati-Nambur - 57 kilometres; Pedakurapadu and Amaravati - 27 kilometres; Sattenapalli and Narasaraopet - 25 kilometres.

Madam, I am raising this issue on the floor of the House since a long time but no allocation has been made in 2018, 2019, 2020 or even in 2021. Only a sum of Rs. 1,000 crore has been given, which indicates the non-seriousness of the Railways towards new capital of Amaravati. If the recent reports in the media are to be believed, it appears that the Centre is going to shelve the Amaravati line citing lack of support from the present State Government.

Madam, there are several other pending projects. Tenali-Guntur doubling of railway line; allocation has been taken up. It had to be completed within 18 months but it is still going on. Likewise, development of Guntur and New Guntur stations has become really important after making Tallur Mandal as the new capital of the area, and, secondly, Guntur station has to be given the status of capital station and has to be provided all the facilities. Along with this, Mangalagiri station, situated between Vijayawada and Guntur, also need to be developed. The survey of Pagidipalli-Guntur railway line was completed long back. In the absence of second line, passengers are facing a lot of problems and also, Madam, the delays due to heavy traffic lead to loss

of revenue to the Railways. I request the hon. Minister to show some generosity for sanctioning the second line.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, please start winding up.

SHRI KANAKAMEDALA RAVINDRA KUMAR: Madam, with regard to the projects in the State of Andhra Pradesh, these have to be given priority since it is a newly formed State by virtue of the provisions of A.P. Reorganisation Act, it should not be neglected in any manner. With these observations, I support the Demands for Grants of the Ministry of Railways. Thank you.

श्री नीरज शेखर (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मनोज जी चले गए हैं, लेकिन मैं पहले उनका आभार व्यक्त करना चाहता हूं। मैं कई बातों पर उनका समर्थन नहीं करता, लेकिन आज उन्होंने जो कहा है, वह बहुत अच्छा कहा है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि आदरणीय कर्पूरी ठाकुर जी और पिताजी के लिए ट्रेन की जो मांग की गई है, मैं उसका सपोर्ट करता हूं और उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, मैं अपनी पार्टी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि मुझे रेल मंत्रालय के कार्यकरण की चर्चा पर बोलने का मौका दिया गया है। मैं इस बात से अपनी बात शुरू करना चाहता हूं, मैं उन सभी रेलवे कर्मचारियों का आभार व्यक्त करना चाहता हूं, जिन्होंने कोविड महामारी के इस काल में भी काम किया और अपनी जान की परवाह नहीं की। आज हम सभी लोगों को उनका नमन करना चाहिए, उनका आभार व्यक्त करना चाहिए। मैं आभार व्यक्त करना चाहता हूं माननीय प्रधान मंत्री जी का और माननीय रेल मंत्री जी का कि उन्होंने ऐसा बजट दिया है। आप देख रहे हैं कि देश में कैसी आर्थिक परिस्थितियाँ हैं, फिर भी उन्होंने पिछले साल से ज्यादा का बजट दिया है। मैं इसके लिए माननीय प्रधान मंत्री जी का और माननीया वित्त मंत्री जी का भी आभार व्यक्त करना चाहूंगा। मेरे पास सारे आंकड़े रखे हुए हैं, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी की एक बात के लिए तारीफ़ करना चाहूंगा। हमारे कुछ साथी बोल रहे थे कि नए प्रोजेक्ट्स, नई ट्रेनें शुरू नहीं हुईं। वे कह रहे थे कि नए प्रोजेक्ट्स शुरू नहीं हो रहे हैं, नए काम ही नहीं हो रहे हैं, इस पर मैं यह कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी, जो काम आप कर रहे हैं, वह सबसे जरूरी काम है। जो पिछले काम हैं, जो पिछले तीस-चालीस सालों से पूरे नहीं हुए, जो सरकारों ने नहीं किए, आप उनको पूरा करने का काम कर रहे हैं - आप वह सबसे बड़ा काम कर रहे हैं। मैं आग्रह करूंगा कि नया काम शुरू करने से पहले वे पुराने काम पूरे हो जाएं, जो कई सालों से पूरे नहीं हो पाए हैं।

महोदया, रेल सेफ्टी के बारे में आप सभी जानते हैं कि पिछले दो सालों में इस पर कितना काम हुआ है। मैं इसको दोहराता नहीं हूं, मैं इसको कहना भी नहीं चाहता हूं क्योंकि नज़र न लगे कि अभी तक कोई दुर्घटना नहीं हुई है। जो कैपिटल एक्सपेंडिचर है, वह लगातार बढ़ रहा है। इंजन का लोकोमोटिव प्रोडक्शन पिछले छह-सात सालों में तिगुना हुआ है। डबल लाइनिंग का

काम है, अन्य काम है - मेरे पास इन सबके आंकड़े हैं, अगर मैं ये सारे आंकड़े दूंगा तो मेरा समय निकल जाएगा। मैं पूछना भूल गया, I am sorry. मैडम, मेरा कितना समय है?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): You have ten minutes.

श्री नीरज शेखर: क्योंकि मेरी मांगें भी ज्यादा हैं, इसलिए मैं, जो सबसे महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं और माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं, केवल उस पर बोलूंगा। सभी लोग चाहते हैं कि नई ट्रेन बने, लेकिन मैं आपसे हमेशा एक आग्रह करता हूं और मुझे जब भी रेलवे पर बोलने का मौका मिलता है, मैं वह बात जरूर दोहराता हूं कि हम लोग ए.सी. फर्स्ट क्लास में और सेकंड ए.सी. में चढ़ते हैं, लेकिन हमें जो ख्याल रखना है, वह यह है कि इस देश का आम नागरिक किसमें चढ़ता है? वह स्लीपर क्लास में चढ़ता है, हम उसकी सुविधा और किस तरह से बढ़ा सकें, हमें इस पर ध्यान देना होगा। मैं मानता हूं कि पिछले कई सालों में उसमें बहुत सुधार हुआ है और जो डिब्बे हैं, उनमें भी कई और तरह के बहुत से सुधार हुए हैं, लेकिन अभी भी बहुत काम करने की जरूरत है। जो लोग जनरल बोगी में चढ़ते हैं - मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी से आग्रह भी करता हूं और बार-बार कहता हूं कि आप उन बोगियों को ज्यादा से ज्यादा बढ़ाने की सोचें। इसके साथ ही जनरल ट्रेन्स भी चलें। मैं आपको अपने क्षेत्र उत्तर प्रदेश की और बिहार की बात बता सकता हूं कि जब मैं ट्रेन में चढ़ता हूं तो मुझे दिखता है कि उन जनरल बोगियों में बहुत भीड़ होती है। मैं आग्रह करूंगा कि ऐसी ट्रेन्स हैं, जिनमें जनरल बोगी होती है। क्योंकि मैं पूर्वा ट्रेन में बहुत चढ़ता हूं, हम लोग जानते हैं कि ए.सी. के बाद ही जनरल बोगी लगी होती है, आप विश्वास नहीं करेंगे कि उसमें लोग कैसे चढ़ते हैं, इसलिए अगर उसमें और जनरल बोगी लग सकें, तो यह एक बहुत बड़ा कार्य होगा।

महोदया, स्वच्छता पर जो काम हुआ है, मैं उसके लिए भी माननीय रेल मंत्री जी का भी आभार व्यक्त करना चाहता हूं। यदि रेलवे स्टेशन पर जाएं, तो अब दिखाई देता है कि रेलवे स्टेशन्स पहले से कितने परिवर्तित हैं, मैं यह मानता हूं। मैं आज यहाँ बोलकर लोगों तक यह बात पहुंचाना चाहता हूं कि अगर हम लोग सफाई रखें, तो रेलवे स्टेशन का जो दृश्य होता है, वह बिलकुल बदल जाता है। अगर साफ-सफाई रहे, तब भी दृश्य बदल जाता है। मैं आपको अपने रेलवे स्टेशन बलिया के बारे में बता सकता हूं कि पिछले कई सालों से वहाँ के लोग उसको खुद साफ रखते हैं, इसलिए वह स्टेशन बिल्कुल बदल गया है। मैं दिल्ली का स्टेशन देखता हूं। अगर हम लोग सफाई रखेंगे, तो दृश्य बदल जाता है। मैं उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं, क्योंकि मैं हमेशा कहता था कि जो रेलवे के टॉयलेट्स हैं, उनमें बहुत परिवर्तन हुआ है। मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह होगा कि उसमें और परिवर्तन की जरूरत है। जो बायो-टॉयलेट्स बने हैं, मैं उसके लिए भी उनका आभार व्यक्त करना चाहूंगा।

महोदय, मैं बलिया के बारे में कहना चाहता था। मैं बलिया, पूर्वांचल के लोगों की, बलिया ग़ाजीपुर के लोगों की बात कहना चाहता था। मैं माननीय मंत्री से आग्रहपूर्वक बताना चाहता हूं कि जब से कोविड हुआ है और ट्रेनें कुछ कम चल रही हैं, तब से लोगों के बीच में एक आशंका फैल गई है कि जब फिर से ट्रेन्स शुरू होंगी, तो रेलवे स्टेशन्स, जहाँ कम ट्रेन्स रुकती हैं, उन रेलवे स्टेशन्स को हॉल्ट स्टेशन कर दिया जाएगा। लोगों में यह एक भ्रम फैल गया है और मैं माननीय

मंत्री जी से चाहूंगा कि वे इस भ्रम को जरूर दूर करें। बलिया, ग़ाजीपुर, बनारस, आज़मगढ़ के जो छोटे स्टेशन हैं, वहाँ के सभी लोग मुझ से आग्रह करते हैं कि अब ट्रेन्स भी रुकनी बंद हो जाएंगी। पता नहीं, सब लोगों को कहाँ से और कैसे यह भ्रम हो गया है कि वे एक हॉल्ट स्टेशन्स हो जाएंगे, वहाँ पर टिकट नहीं मिलेगा। मैं बता रहा हूं कि रेलवे लोगों से जुड़ा हुआ है, उनके सम्मान से जुड़ा हुआ है और लोग इसको अपने सम्मान पर ले लेते हैं कि अगर हमारे स्टेशन पर ट्रेन नहीं रुकेगी, टिकट नहीं मिलेगा, हम लोगों का हॉल्ट स्टेशन हो जाएगा, तो बुरा लगेगा, क्योंकि आज़ादी के समय से हमारा स्टेशन है, इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि यह जो भ्रम फैल रहा है, इसको रोकने की जरूरत है।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं अब बलिया के बारे में रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा। सन् 1857 से बलिया पूरे देश में चर्चित रहा है। मंगल पाण्डेय जी भी बलिया के थे। सन् 1942 में बलिया 14 दिन तक आज़ाद रहा और वह उन तीन जिलों में से था, जो उस वक्त आज़ाद रहे। इसके अलावा 1975 में जब जयप्रकाश जी ने आंदोलन किया, हम सबको पता है, तब भी बलिया चर्चा में था। बलिया के लोगों की बार-बार मांग रही है कि वहां बकुलाह स्टेशन है, मैं रेल मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से आग्रह करूंगा कि आदरणीय योगी जी से बात करके उस स्टेशन का नाम जयप्रकाश जी के नाम पर कर दिया जाए। यह उन लोगों के लिए भी बड़े सम्मान की बात होगी जो 1975 में जेल गए थे। सिर्फ बलिया के ही हम लोग नहीं, बल्कि जो भी आपातकाल के समय 1975 में जेल गए, वे सभी चाहते हैं कि उस स्टेशन का नाम जयप्रकाश जी के नाम पर हो।

मुझे आज भी याद है कि जब स्वर्गीय अटल बिहारी वाजपेयी जी जयप्रकाश जी की सौवीं सालगिरह के समारोह में भाग लेने वहां गए थे, तब उन्होंने इसकी घोषणा की थी। मैं चाहूंगा कि उनकी उस घोषणा को पूरा किया जाए। एक और आग्रह मैं रेल मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से भी कर चुका हूं और वे स्वीकार भी करते हैं कि मैं करूंगा। देश में कई जगह ऐसी सिचुएशंस हैं कि कई रेलगाड़ियां एक स्टेशन पर आकर रुक जाती हैं और वहां घंटों रुकी रहती हैं। जैसे गाज़ीपुर में दो ट्रेंस हैं। एक गाज़ीपुर से बांद्रा जाती है और दूसरी गाज़ीपुर से दिल्ली जाती है। ये ट्रेंस वहां आकर काफी देर तक रुकी रहती हैं। ये ट्रेंस गाज़ीपुर से बलिया आ जाएं, जो कि वहां से 50 किलोमीटर दूर है और इतना समय ट्रेन के पास है कि वह बलिया होकर फिर गाज़ीपुर जा सकती है। इसलिए इन ट्रेंस को अगर बलिया तक बढ़ा दिया जाए या छपरा तक बढ़ा दिया जाए, तो बिहार के लोगों को भी इससे फायदा होगा।

हमारे कई साथियों ने कहा कि कई चीज़ें नहीं मिल रही हैं। मैं बाकी चीज़ों की बात तो नहीं करता, क्योंकि अब भी कोविड जारी है, लेकिन लगता है कि आगामी अप्रैल से सभी ट्रेंस चलनी शुरू हो जाएंगी। स्टॉपेज के बारे में भी मंत्री जी को थोड़ा ध्यान देना चाहिए। मैं मानता हूं कि पहले कई पोलिटिकल स्टॉपेज होते थे। किसी ने कहा कि हमें यहां स्टॉपेज चाहिए, वहां हो गया, जबकि उसका कोई मतलब नहीं होता था, लेकिन हो जाता था। ट्रेन की स्पीड बढ़ाने के लिए आपको स्टॉपेज कम करने पड़ेंगे, लेकिन कुछ स्टॉपेज ज़रूरी थे। कुछ लोगों को लगता है कि हमारे यहां से इतना रेवेन्यू जाता है, फिर भी स्टॉपेज हटा दिया। इस तरह से लोगों के मन में जो भ्रम फैल गया है, मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इसे दूर करने का काम करें।

मैं एक बात और कहना चाहूंगा। अभी रेल पटरियों के दोहरीकरण का काम हो रहा है, लेकिन कोविड के कारण इसमें कमी आई थी। आज देश में रेलवे को विकास देने के लिए

दोहरीकरण और विद्युतीकरण बहुत आवश्यक है। हमारे बलिया के क्षेत्र से लोग पूर्वांचल और पूर्वोत्तर के राज्य असम तक जा सकते हैं। हमारे यहां से असम भी ट्रेन जाती है। दिल्ली-गुवाहाटी जो राजधानी ट्रेन चलती है, वह बलिया होकर जाती है। मैं रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहूंगा कि पहले वह ट्रेन सप्ताह में तीन दिन चलती थी, लेकिन अब उसे डेली कर दिया गया है।

पिछले कई सालों में रेल लाइंस के दोहरीकरण का काम बहुत अच्छी तरह से और बहुत जोरों से चल रहा है। बलिया में जो दोहरीकरण और विद्युतीकरण का काम है, उसे जल्द से जल्द पूरा कराया जाए।

हमारे पूर्व रेल मंत्री मनोज जी थे, जो गाज़ीपुर से आते थे इसलिए गाज़ीपुर के काम हो जाते थे। लेकिन अब वहां के लोगों की भी मांग है कि वहां पर जो छोटे स्टेशंस हैं, उन पर कई सालों से काम नहीं हुआ है, उनकी हालत थोड़ी खराब है। मैं चाहूंगा कि उन स्टेशंस पर भी कुछ काम हो।

उपसभाध्यक्ष (**श्रीमती वंदना चव्हाण**): अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री नीरज शेखर : मैं अब समाप्त ही कर रहा हूं। मेरा अगर समय बच जाए तो मेरे साथियों को दे दिया जाए। मैं अंत में फिर से रेल मंत्री जी से यह आग्रह करना चाहूंगा कि जो श्रमिक हैं और जनरल डिब्बों में यात्रा करते हैं, उनकी यात्रा का ज़रूर ध्यान रखें।

4.00 P.M.

उपसभाध्यक्ष (**श्रीमती वंदना चव्हाण**) : श्री राजमणि पटेल। वैसे तो आपकी पार्टी के लिए 32 मिनट्स थे, लेकिन राठवा जी ने 22 मिनट्स ले लिए, इसलिए आपके पास 10 मिनट्स हैं।

श्री राजमणि पटेल (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं सरकार की कथनी और करनी दर्शाते एक शेर से अपनी बात प्रारम्भ कर रहा हूँ।

"सरकार की फाइलों में देश का मौसम गुलाबी है,
मगर ये आँकड़े झूठे और दावा किताबी है,
तुम्हारी मेज चाँदी की और जाम सोने के,
मगर जुम्मन के घर में आज भी फूटी रकाबी है।"

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं सदन में प्रधान मंत्री जी को सुन रहा था। वे कह रहे थे कि "सौगंध हमें इस मिट्टी की, मैं देश नहीं बिकने दूँगा, मैं देश नहीं बिकने दूँगा।" हमें लगा कि 56 इंच के सीने वाले देश के प्रधान सेवक जी बोल रहे हैं, लेकिन जब आगे सुना, पढ़ा और समझा, तब समझ में आया कि वे कह रहे हैं कि सरकार का काम व्यापार करना नहीं है, रोजगार-धंधा करना नहीं है, इसलिए भारतीय रेल को बेच देंगे, चाय बेचने वाले प्लेटफॉर्म को बेच देंगे, एयरपोर्ट बेच देंगे, टेलीफोन कंपनी बेच देंगे, कोल इंडिया बेच देंगे, इंडियन ऑयल बेच देंगे, बंदरगाह बेच

देंगे, सारे Public Sector Undertakings बेच देंगे, किसान की जमीन बेच देंगे, गरीबों के हक और अधिकार को बेच देंगे, उनका स्वाभिमान और सम्मान बेच देंगे, फिर भी देश नहीं बिकने देंगे। तब ऐसा लगा कि ये देश के प्रधान सेवक नहीं, बल्कि प्राइवेट कंपनी के वकील साहब बोल रहे हैं।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, भारतीय रेल दुनिया का सबसे बड़ा नेटवर्क है। यह रोजाना सवा दो करोड़ से अधिक यात्री और 33 लाख टन से अधिक माल ढुलाई करती है। रेलवे का देश की प्रगति और विकास में बड़ा योगदान है। हमारी संस्कृति, भाषा, सभ्यता तथा इतिहास से जोड़ने में भी इसकी अहम भूमिका रही है। रेलवे गरीबों के लिए एक बहुत बड़ा सहारा है। यह रोजगार उपलब्ध कराने वाला सबसे बड़ा उपक्रम है। सरकार एक तरफ कहती है कि भारतीय रेल सर्वजन के कल्याण को बढ़ाने के लिए चलाई जाती है, लाभ कमाने के लिए नहीं। यदि सरकार की नीयत में खोट नहीं है, तो रेलवे के घाटे से उबरने के प्रयास क्यों नहीं किए जाते? संसाधन जुटाने और जनता की समस्याओं का समाधान कर सुविधा उपलब्ध कराने का प्रयास क्यों नहीं किया जाता? सरकार अपनी जिम्मेदारी से भागना क्यों चाहती है? ऐसा प्रतीत होता है कि सरकार की कथनी और करनी में अन्तर है। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, सरकार की नीयत रेलवे के प्रति ठीक नहीं है। एक शायर ने कहा था कि

"यदि लहर-लहर पर कगारों की नज़र टेढ़ी हो,
कल के चमन पर बहारों की नज़र टेढ़ी हो,
कैसे पहुँचेगी डोली पिया के देस,
यदि भोली दुल्हन पर कहारों की नज़र टेढ़ी हो।"

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, आज सरकार की नीयत रेलवे के प्रति ठीक नहीं है। ऐसा लगता है कि देश के प्रधान सेवक और सरकार की नीयत भारतीय रेल और Public Sector Undertakings के प्रति ठीक नहीं है। इसलिए रेलवे और सार्वजनिक सेक्टर के सामने इस तरह की परिस्थितियाँ जान-बूझ कर निर्मित की जाती हैं, जिनके कारण वे घाटे में चले जाते हैं और जब घाटा होता है, तो घाटे का बहाना बता कर निजी हाथों में सौंपने की साज़िश और कार्यवाही की जाती है। इसी व्यवस्था का शिकार आज हमारी भारतीय रेल भी है, जिसे निजी हाथों में सौंपने की कोशिश की जा रही है। माननीय वित्त मंत्री जी का कहना है कि भारतीय रेल बजट 1.10 लाख करोड़ का है। बजट की विशेषताओं का उल्लेख करते हुए वे कहती हैं कि पिछले वर्ष की तुलना में 60 मीट्रिक टन अधिक अनाज की ढुलाई हुई है। यात्रियों की संख्या 8,085.74 लाख के स्थान पर, 8,593.93 लाख हुई है। रेलवे की कुल प्राप्तियां 2,17,460 करोड़ रुपये है। राजस्व व्यय 2,10,093 करोड़ रुपये है, इस तरह शुद्ध राजस्व 6,561 करोड़ रुपये है। रेलवे के माध्यम से यात्रियों के हितों को मज़बूत किया जा रहा है। यह एक क्रान्तिकारी बजट है। यह बजट देश की सूरत बदलने वाला बजट है और आत्मनिर्भर भारत का बजट है।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, यदि यह इतना ही विशेष बजट है, लाभकारी बजट है और देश की जनता का बजट है, तो फिर पीपीपी मोड के नाम पर रेलवे का निजीकरण करने की आवश्यकता क्या है? इस बात पर विचार करने की जरूरत है। दूसरी तरफ सरकार मानती है कि तमाम प्रयासों के बावजूद पिछले कई वर्षों से रेलवे लगातार घाटे में चल रही है। रेलवे के सभी

अंश, चाहे यात्रियों की सुरक्षा हो, यात्रा से जुड़ी अन्य सेवाएं हों, आधुनिक मशीनें हों या प्रशिक्षण की कमी हो, रेलवे बेहतर सेवा सुविधा उपलब्ध कराने में सक्षम साबित नहीं हो रही है। यह कठिनाई लम्बे समय से चल रही है, जिससे सरकारी खज़ाने का भार बढ़ता जा रहा है। यात्री भाड़े को कम करने की कोशिश में माल भाड़े को बढ़ाना पड़ता है, जिससे अनेकों कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। इसके विकल्प के तौर पर इसे निजीकरण के रूप में देखा जा रहा है और कहा जा रहा है कि निजीकरण से सुविधाएं बढ़ेंगी, दुर्घटनाओं में कमी आएगी, लागत में कमी आएगी, प्रतिस्पर्धा में बढ़ावा मिलेगा, यात्रियों को लाभ होगा और माल ढुलाई करने वालों को लाभ होगा। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, इन्हीं तर्कों के आधार पर 109 चुनिन्दा रेल मार्गों की 150 रेल गाड़ियों और 50 रेलवे स्टेशनों का, सार्वजनिक निजी साझेदारी के नाम पर, निजीकरण किया जा रहा है और इसी माध्यम से 50 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता को पूरा किया जा रहा है, लेकिन यह हकीकत नहीं है।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस तरह से रेलवे के निजीकरण से केवल पूंजीपति मालामाल होंगे, लेकिन दूसरी तरफ गरीब और आम जनता कंगाल होगी। निजी कम्पनियां मुनाफा कमाने के लिए आ रही हैं। वे मुनाफे वाले क्षेत्र में ही निवेश करेंगी, लेकिन कम मुनाफे वाले क्षेत्र उपेक्षित रह जाएंगे। इसका उदाहरण हमारे मध्य प्रदेश का गोटेगांव है। वहां सड़क रेलमार्ग का काम निजी कम्पनी के हाथों में दिया गया था, लेकिन वह कम्पनी उसको छोड़ कर चली गई। वह कार्य आज भी वहीं पड़ा हुआ है।

महोदया, ज्यादा लाभ कमाने के चक्कर में किराये में मनमानी वृद्धि की जाएगी, जिससे गरीब और मध्यम वर्ग बरबाद होगा। निजी कम्पनियां अपनी प्रशासनिक संरचना और कार्य प्रणाली को अपने हित के हिसाब से चलाएंगी, जिससे अनेक समस्याएं पैदा होंगी। प्रतिस्पर्धा के बजाय निजी कम्पनियों का एकाधिकार हो जाएगा, जिसका एक उदाहरण शिक्षा विभाग है। आज शिक्षा विभाग में क्या हो रहा है? जब से निजी संस्थाएं आई हैं, हमारी सरकारी संस्थाएं बन्द होने के कगार पर हैं। निजी शिक्षण संस्थाओं में किस तरीके से गरीबों का और मध्यम वर्ग का शोषण होता है, किस तरह से वहां के कर्मचारियों का शोषण होता है और किस तरह से उनका भविष्य बरबाद होता है, यह किसी से छिपा नहीं है। इसकी कल्पना भी नहीं की जा सकती है। यह हमारे सामने जीता-जागता एक उदाहरण है। इसी तरह की नसीहत रेलवे के निजीकरण से भी मिलने वाली है।

उपसभाध्यक्ष (**श्रीमती वंदना चव्हाण**) : ऑनरेबल मेम्बर, अब आपको कन्क्लूड करना पड़ेगा। आपके पास सिर्फ एक मिनट बाकी है।

श्री राजमणि पटेल: माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, निजीकरण से लाखों लोग बेरोज़गार हो जाएंगे। आज रेलवे विभाग में लाखों पद खाली पड़े हैं, लेकिन उन्हें सरकार द्वारा भरा नहीं जा रहा है। निजीकरण से जो सबसे बड़ा नुकसान होगा, वह यह होगा कि इससे एससी/एसटी, ओबीसी, माइनॉरिटीज़ तथा गरीब वर्ग का आरक्षण पूर्णतः समाप्त हो जाएगा, जो गरीबों और वंचितों का संवैधानिक अधिकार है और जिसकी गारंटी हमारा संविधान देता है। संविधान, प्रजातंत्र व्यवस्था भेदभाव को समाप्त करने के लिए गारंटी देता है इससे हर वर्ग की भागीदारी समाप्त हो जाएगी।

महोदया, मैं अपने प्रदेश, मध्य प्रदेश के बारे में निवेदन करना चाहता हूं कि रेल बजट में मध्य प्रदेश की घोर उपेक्षा हुई है। मध्य प्रदेश के इंदौर-जबलपुर नई रेल लाइन के लिए एक हजार रुपये का बजट में प्रावधान किया गया है। कई वर्ष पहले जबलपुर से दमोह सीधी रेल लाइन के लिए सर्वे किया गया था, उसके लिए मात्र एक हजार रुपये का प्रावधान किया गया है। गाडरवारा-बुधनी-इंदौर लाइन के लिए भी एक हजार रुपये का प्रावधान किया गया, जिसे प्राइवेट कम्पनी छोड़कर चली गई। इसी वजह से हमने अपने क्षेत्र की रीवा जिले की रेलवे सुविधा के बारे में माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा था, लेकिन उस पर अभी कोई कार्रवाई नहीं हुई है। वह सुविधा बढ़ाई जानी जरूरी है। इलाहाबाद से चाक-त्योथर-कटरा होते हुए रीवा तक सीधे नवीन रेल पथ का निर्माण किया जाए तथा इसके आगे सतना से पन्ना, छतरपुर, सागर, रायसेन होते भोपाल तक नवीन रेल पथ का निर्माण किया जाए और मुम्बई, इंदौर, भोपाल, सागर, छतरपुर, सतना, रीवा, चाक, इलाहाबाद, दिल्ली को, सीधे मार्ग को राष्ट्रीय रेल मार्ग घोषित किया जाए।

दूसरा मिर्जापुर से चुनार, हनुमना, मऊगंज, मनगवा होते रीवा तक रेल पथ का निर्माण किया जाए। मेरा सुझाव है कि बैढ़न रेलवे स्टेशन से कटनी, सिंगरौली लाइन को बरगवा से होते शक्ति नगर, उत्तर प्रदेश से जोड़ा जाए।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं अंत में केवल सरकार से इतना ही कहना चाहता हूं –

'उमंगों की नदी बढ़कर किसी दिन सूख जाती है,
कभी होता जो अपना है, वही अनजान होता है,
कहो इन हुक्मरानों से कि भूलें नहीं सच को,
तिलक के अक्षतों में भी लिखा वनवास होता है।'

मैं देश की जनता से आग्रह करना चाहता हूं कि जागते रहो, सतर्क रहो, सावधान रहो, अपने हक और अधिकार की लड़ाई लड़ते रहो, वरना श्रम के पुजारी अगर थक गये तुम, कलम के पुजारी अगर रुक गये तुम तो धन के पुजारी चमन बेच देंगे, वतन बेच देंगे, अगर मर गये तो कफ़न बेच देंगे, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Thank you Patel*ji*. I request Shrimati Jharna Das Baidya to make her intervention. You have four minutes to speak.

SHRIMATI JHARNA DAS BAIDYA (Tripura): Thank you Madam Chairperson for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Railways for the year 2021-22.

Madam, much was expected from this Government regarding infrastructure and development of railways including laying of new lines, doubling, electrification, freight corridors, etc.

In this year's Railway Budget, there is no new project in the North-Eastern States. This Budget is "direction-less" and "pro-corporate". This Budget could not fulfil the aspirations of the people of the North-Eastern region as well as our State Tripura.

The people of our State had expected that there would be announcement for new trains from Agartala as the city has already come under the broad gauge map of the country.

There is an urgent demand of the two localities of South Tripura district to introduce new train services in Santirbazar Sub division and Sonaichhari of Belonia Sub division, both tribal inhabited areas having population of near about 15,000 in each area, cannot avail the rail services as the rail stations from their locality are at far distance. The people mostly tribals of both the areas have to travel about 8 to 10 kilometers to reach rail station in either sides. It would be very much helpful for the patients intending to attend Ratanpur PHC if a halting station is set up at Sonaichhari. But due to the hike in the passenger and freight charges several times prior to the Budget, it was only natural that further hikes in the Budget were not announced. The people of India were hoping that the Budget will address the issue of expanding railway connectivity and take substantive measures for improving passenger amenities. On both these counts, the Budget was very disappointing. Indian Railways is the world's largest passenger carrier and fourth largest freight carrier. It is a safe, efficient and competitive means of transport.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, you will have to conclude.

SHRIMATI JHARNA DAS BAIDYA: Now, there are technological advances in Indian Railways. The question before us is how to save Indian Railways from the economic crisis. Ninety per cent of the total revenue is from the budgetary means only.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*.]

For two years, the MPLAD fund is not there. The common man is affected due to the increase in the rate of platform ticket. It is now Rs.50. This has been increased too much. I demand that this should be rolled back to the previous level so that the common man is not affected. It is once again a blatant attack on the poor and the oppressed. This is a Budget to appease the rich, accentuating the problems of

unemployment and rising inequality. With these words, I conclude. Thank you very much.

श्री संजय सिंह (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली): मान्यवर, आपने इस रेल मंत्रालय के कार्यकरण पर मुझे बोलने का जो मौका दिया है, इसके लिए आपका धन्यवाद।

महोदय, सरकार की ओर से मंत्री जी का बयान आया कि रेलवे का निजीकरण नहीं किया जाएगा। उनकी यह बात सुन कर ऐसा लगता है कि यह सरकार देश की निजी कम्पनियों और पूँजीपतियों के लिए गाने की एक लाइन गाती है कि :

"बताना भी नहीं आता, छिपाना भी नहीं आता,
हमें तुमसे मुहब्बत है, जताना भी नहीं आता।"

निजीकरण करना भी है और मना भी करना है। आपने कहा कि निजीकरण नहीं करेंगे। आप 109 प्राइम रूट्स पर 150 ट्रेनें चलाने जा रहे हैं, देश के 50 रेलवे स्टेशंस को आप निजी हाथों को देने जा रहे हैं। आपने हबीबगंज रेलवे स्टेशन निजी हाथ को दिया। मान्यवर, वहाँ की हालत जाकर पता कीजिए, वहाँ पर 50 रुपये मोटरसाइकिल रखने के लगते हैं, वहाँ कार की पार्किंग के लिए 150 रुपये देने पड़ते हैं। आपने प्लेटफॉर्म टिकट 30 रुपये का कर दिया, पैसेंजर ट्रेन का किराया तीन गुना बढ़ा दिया। जब आपसे पूछा जाता है, तो आप बहुत हास्यास्पद तर्क देते हैं। आप कहते हैं कि कोरोना के समय में पैसेंजर ट्रेन में भीड़ न हो, इसलिए हमने किराया बढ़ा दिया; पेट्रोल का दाम क्यों बढ़ाया, तो बोले, कार न चलाने पाये, मोटरसाइकिल न चलाने पाये; डीज़ल का दाम क्यों बढ़ा दिया, तो कहते हैं, माल की ढुलाई न होने पाये; गैस का दाम क्यों बढ़ा दिया, तो लोग खाना न खाने पायें, यह आपका तर्क है!

देश में किसी भी चीज़ की महँगाई बढ़ने के पीछे आप एक नया हास्यास्पद तर्क लेकर आते हैं, जिसका सच्चाई से कोई लेना-देना नहीं होता है। आप निजीकरण कैसे कर रहे हैं- maintenance के क्षेत्र में निजीकरण, सफाई कार्यों के क्षेत्र में निजीकरण, फैक्टरी और उत्पादन के क्षेत्र में निजीकरण, सिग्नल के क्षेत्र में निजीकरण, इलेक्ट्रिफिकेशन के क्षेत्र में निजीकरण।

मान्यवर, 1974 के स्वर्गीय जॉर्ज फर्नांडीस जी के आन्दोलन में, रेल हड़ताल में, रेलवे के मजदूरों की, सरकारी कर्मचारियों की संख्या 17 लाख होती थी। तब ट्रेनें कम थीं, तब यात्री एक जगह से दूसरी जगह कम यात्रा करते थे। आज रेलवे के माध्यम से प्रतिदिन ढाई करोड़ लोग एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाते हैं और आज आपने कर्मचारियों की संख्या घटाकर 12,26,000 तक पहुँचा दी। 17 लाख से घटा कर 12 लाख पर पहुँचा दी। यह निजीकरण के कारण हुआ। हर क्षेत्र में निजीकरण के कारण हुआ। अब आप तो एक नया तरीका लेकर आ गए हैं लेटरल एंट्री। आप आईएएस भी लेटरल एंट्री के जरिए बना रहे हैं। आपने 39 आईएएस लेटरल एंट्री के जरिए बनाए और उसमें आरक्षण के नियमों को, एससी, एसटी, ओबीसी के आरक्षण को पूरी तरह से खत्म कर दिया। आज आप रेलवे में जो निजीकरण लेकर आ रहे हैं, इसके पीछे जो आपकी सबसे खतरनाक मंशा है, वह एससी, एसटी, ओबीसी के आरक्षण को धीरे-धीरे समाप्त करने योजना है। यह आपकी मूल मंशा है।

मान्यवर, खुद आपने माना है कि लॉकडाउन के दौरान रेल के माध्यम से 21.6 प्रतिशत ज्यादा माल की ढुलाई हुई, यानी रेलवे के कर्मचारी पूरी निष्ठा और ईमानदारी के साथ काम करते हैं। उस लॉकडाउन में काम करने के कारण कई कर्मचारी, जिनको आप कोरोना योद्धा कह सकते हैं, उनकी जान भी गई। कर्मचारी संगठन ने 50 लाख रुपए की मुआवजे की माँग की, आपने 20 लाख रुपए का मुआवजा दिया, फिर उसको बढ़ा कर 35 लाख रुपए किया, लेकिन कोरोना काल में जिन रेल कर्मचारियों की जान गई, आज तक उनको मुआवजा नहीं मिल पा रहा है। एक दिन में ढाई करोड़ यात्रियों को एक जगह से दूसरी जगह तक पहुँचाने की क्षमता रेलवे की है, लेकिन हमने देखा कि किस तरीके से रो-रो कर ट्रेनें चलाई गईं, ट्रेन चलाने के नाम पर किस तरह से लोगों को तरसाया गया और 40 ट्रेनें रास्ता भटक जाती हैं, 80 लोगों को जान चली जाती है। मुजफ्फरपुर स्टेशन का वह दृश्य आज भी हम लोग नहीं भूल पाते हैं, जिसमें एक माँ के ऊपर से उसका छोटा बच्चा आँचल हटा रहा था, जबकि उसकी माँ की मृत्यु हो चुकी थी।

श्री उपसभापति : संजय जी, कृपया आप conclude कीजिए।

श्री संजय सिंह : मान्यवर, मैं बस समाप्त कर रहा हूँ।

मान्यवर, अंत में मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ कि आप कृपा करके रेलवे कर्मचारियों को निजी हाथों में मत दीजिए। यह एक बहुत बड़ा सेक्टर है, जहाँ से रोज़गार भी मिलता है और गरीब लोगों को एक भरोसा होता है कि हम इसके माध्यम से सस्ते किराए में यात्रा कर पाएँगे। जिस दिन आप इसको निजी हाथों में देंगे, कर्मचारियों का तो आप आरक्षण के तहत उनकी नौकरियाँ खत्म करेंगे, यह एक बात है और दूसरी बात यह है कि हिन्दुस्तान के लोगों की तकलीफें और उनकी दुश्वारियाँ बढ़ेंगी।

अंत में मैं यह कहना चाहता हूँ कि यहाँ पर कुलियों की बात आई। इस देश के कुलियों के लिए बहुत पहले एक योजना लाई गई थी कि उनके परिवार के लोगों को नौकरी दी जाएगी, उस पर पुनर्विचार कीजिए। सरकार उस पर फिर से एक बार निर्णय ले। जो स्टेशन पर दिन भर मेहनत करते हैं, माल ढुलाई करते हैं, उनके बच्चों को रेलवे में नौकरियों में आरक्षण देने की योजना बनाइए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति : धन्यवाद, संजय जी। माननीय दुष्यंत गौतम जी।

श्री दुष्यंत गौतम (हरियाणा) : उपसभापति महोदय, मैं सुबह से बैठा हुआ विपक्ष की सारी बातें सुन रहा था और मुझे बड़ी खुशी है कि विपक्ष ने अपनी विपक्ष की भूमिका निभाते हुए अपनी बातों को रखा, लेकिन अंत में हमारे लिए यह करना चाहिए, यह करना चाहिए - यह अपेक्षा काम करने वाली सरकार से होती है। उनको भी लगता है कि मोदी है, तो मुमकिन है, उसके अलावा कुछ नहीं हो सकता। अभी संजय जी बोल रहे थे, हमारी पार्टी को कोस रहे थे कि आपने कोरोना का बहाना लेकर किराया डबल कर दिया कि कोरोना नहीं होगा या यह नहीं होगा। यह मापदंड तो आपने दिल्ली में भी दारू बेचने पर अपनाया था। आपने भी यही कह कर दारू की कीमत 60 प्रतिशत

ज्यादा बढ़ा दी थी। आप विरोध कीजिए, यह अच्छी बात है, लेकिन उस मापदंड को अपने ऊपर भी लागू करना चाहिए।

महोदय, मंत्रालय हो या सरकार हो, चाहे घर हो या कुनबा हो, उसके कार्य करने की स्थिति आपदा के समय पर ही मापी जाती है कि आपदा के समय में उसने क्या किया। मैं सदन को यह बताना चाहता हूँ कि मैं यह समझता था और आम जनता भी यह जानती है कि रेल मंत्रालय का काम सवारियों को ढोना होता है, लेकिन मैं देश के माननीय प्रधान मंत्री जी और आदरणीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ, जिन्होंने रेल के अनेकोंनेक आयामों को छूते हुए इस कोरोना काल के अंदर जो कार्यशैली दिखाई है, उसको देखते हुए मैं माननीय पीयूष जी को यह कहना चाहूँगा कि रेल मंत्रालय के जितने भी कर्मचारी हैं, उनको भी कोरोना योद्धा घोषित करना चाहिए, क्योंकि उन्होंने एक साल लगातार गरीबों की सेवा करने का काम किया है।

महोदय, हमने देखा कि पूरे साल किस प्रकार 4,450 स्पेशल श्रमिक ट्रेनें चलाई गईं। उन ट्रेनों का किराया 600 रुपए निश्चित किया गया, जो कि एक एक्सप्रेस ट्रेन के किराये के बराबर किराया था, न कि स्पेशल ट्रेन के। इसके साथ ही 60 लाख लोगों को गंतव्य स्थान पर पहुंचाया गया और इसके लिए उनसे सिर्फ 15 फीसदी किराया ही वसूला गया, 85 प्रतिशत किराया केंद्र सरकार ने वहन किया। मुझे यह कहते हुए बड़ा दुख हो रहा है कि इसमें भी बहुत बड़ी राजनीति की गई। एक ऐसी सरकार, जो वोट हथियाने के लिए, वोट लेने के लिए कहती है कि हम बिजली फ्री देंगे, पानी फ्री देंगे, लेकिन जब लोगों के जान-माल की रक्षा की बात आई, तब उन्होंने हाथ खड़े कर दिए। वे 15 प्रतिशत किराया भी नहीं दे सके। ...(**व्यवधान**)...

श्री संजय सिंह : महोदय, ये सरासर झूठ बोल रहे हैं। ...(**व्यवधान**)... आप झूठ मत बोलिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री दुष्यंत गौतम : मैंने आपका नाम नहीं लिया। ...(**व्यवधान**)... मैंने नाम नहीं लिया। ...(**व्यवधान**)... 'चोर की दाढ़ी में तिनका' है। ...(**व्यवधान**)... मैंने नाम नहीं लिया। ...(**व्यवधान**)...

श्री संजय सिंह : सर, ये झूठ बोल रहे हैं। ...(**व्यवधान**)... झूठ बोल रहे हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति : माननीय दुष्यंत गौतम जी ...(**व्यवधान**)... माननीय दुष्यंत गौतम जी ...(**व्यवधान**)...

श्री दुष्यंत गौतम : 15 प्रतिशत किराया भी बिहार से लिया गया। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति: आप प्लीज़ मुझे एक मिनट दीजिए। ...(**व्यवधान**)... माननीय सदस्य कृपया सीट पर बैठकर एक-दूसरे को संबोधित न करें। चेयर को संबोधित करें।

श्री दुष्यंत गौतम : सर, मैं आप ही को संबोधित कर रहा हूँ। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति : प्लीज़। अगर आप किसी सदस्य का नाम लेते हैं, तो उन्हें बोलने का भी अधिकार दें।...(**व्यवधान**)...

श्री दुष्यंत गौतम : सर, मैंने नाम नहीं लिया। ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति : प्लीज़, प्लीज़ ...(**व्यवधान**)... माननीय सदस्य पीछे बैठकर मत बोलिए। ...(**व्यवधान**)....

श्री दुष्यंत गौतम : महोदय, मैंने किसी पार्टी का नाम नहीं लिया है, किसी व्यक्ति का नाम नहीं लिया है। मैंने तो 'चोर की दाढ़ी में तिनका' कहा। ...(**व्यवधान**)...

सर, मैं आपको यह बताना चाहता हूँ कि बिहार जाने वाले कर्मचारियों और लेबर्स को जो 15 प्रतिशत किराया देना था, उन्होंने उसके लिए भी हाथ खड़े कर दिए। सबसे बड़े दुख की बात यह है कि यहाँ पर एक पार्टी ने अपने नेता के कहने से कहा था कि हम यूपी के बॉर्डर पर हज़ारों बसें लगा देंगे। ...(**व्यवधान**)... उन्होंने हज़ार बसों की बजाय 100-50 बसें लाकर खड़ी कर दीं और उस स्टेट से जो कर्मचारी बिहार जाने वाले थे, उनके लिए कोई भी सुविधा मुहैया नहीं कराई, बल्कि सुविधा के नाम पर वहाँ की पुलिस ने उन्हें ट्रकों में बैठा दिया है, जिनका एक्सीडेंट होने से उनमें से कुछ की मौत भी हो गई। महोदय, उनके साथ ऐसा व्यवहार किया गया। जो कहते थे कि हम गरीबी हटाएंगे, उन्होंने इस कोरोना पीरियड में गरीबों को निपटाने के लिए काम किया।

सर, इस दौरान आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि stay at home. इसमें सबसे बड़ी बात यह है कि हमारी पार्टी और सरकार के एक-एक मंत्री और एक-एक व्यक्ति इसका पालन करते हुए कोरोना योद्धाओं के लिए कोरोना से पीड़ित लोगों के बीच आकर खड़े हो गए और उन्हें मौत के मुंह से बचाने का काम किया, लेकिन विपक्ष ने stay at home का पूरा 100 परसेंट पालन किया। इसी कारण, आज आप देख रहे हैं, इस बात को अन्यथा नहीं लीजिएगा, stay at home के कारण ही चाहे पुदुच्चेरी हो, जम्मू-कश्मीर हो, चाहे दक्षिण भारत में केरल हो और आप आगे वैस्ट बंगाल में भी देख लीजिएगा, उन्हें जनता ने सभी जगह stay at home कर दिया है।

आदरणीय उपसभापति महोदय, हमारी सरकार ने जिस प्रकार से प्रवासी मजदूरों को घर पहुंचाने का काम किया, उसके लिए मैं आदरणीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। इस कोरोना पीरियड के बावजूद भी हमारे रेल मंत्रालय ने माल ढुलाई का रिकॉर्ड तोड़ काम किया है। महोदय, यह काम ऐसे ही नहीं हो गया है। हमने ट्रेनों में शक्तिशाली इंजन लगाकर, आत्मनिर्भर भारत के तहत अपने देश में बने इंजनों को लगाकर यह कार्य किया है। इसके साथ ही, एक अदभुत कार्य के लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा। यह रेलवे मंत्रालय का काम ही नहीं था। उन्होंने अपने डिब्बों को वेंटिलेटर्स से सजाकर, हर प्रकार की सुविधाओं से सजाकर इस महामारी से मुकाबला करने के लिए अपने आपको पूर्णतः तैयार करने का काम किया। आदरणीय उपसभापति महोदय, यही नहीं, हमने इस दौरान आधुनिक प्लेटफॉर्म्स का भी निर्माण किया। आज आप उन प्लेटफॉर्म्स को देखते होंगे। पहले वे प्लेटफॉर्म हुआ करते थे, जहाँ गंदगी हुआ करती थी, रेल की पटरियों पर शौच होता था, लोग वहाँ रुक भी नहीं सकते थे, लेकिन आज हम बहुत

बढ़िया, पोर्ट के जैसा प्लेटफॉर्म देने का काम कर रहे हैं। यही नहीं, साफ-सफाई के लिए प्रधान मंत्री जी ने 'स्वच्छ भारत मिशन' की शुरुआत की थी, हम उसे सार्थक करने का काम भी कर रहे हैं। रेल गाड़ियों के आधुनिक इंजन से लेकर आधुनिक डिब्बों तक और बड़ी मात्रा में इस्तेमाल होने वाला सामान, टेक्नोलॉजी, यह सब अब भारत में ही बन रहा है। देश के प्रधान मंत्री जी आत्मनिर्भर भारत का जो सपना देखते हैं, हम उसे सार्थक करने में बहुत अच्छे से कामयाब हुए हैं। सिर्फ यही नहीं, आज हमने विश्व में सबसे बढ़िया, एयरपोर्ट के समतुल्य रेलवे टर्मिनल बनाया है। हमने 314 करोड़ रुपया खर्च करके एम. विश्वेश्वरैया रेलवे स्टेशन बनाने का काम किया है। यही नहीं, ए.सी. थ्री टियर इकोनॉमी क्लास कोचेज़ बनाए गए हैं, जो लोगों को आधुनिक सुविधा प्रदान करने व आरामदायक सफर के लिए उपलब्ध रहते हैं। सबसे बड़ी बात यह है कि हमने इस काल के अंदर एक 'रेल मदद' पोर्टल बनाया है। उस पोर्टल के माध्यम से बिछड़ों को मिलाने, बीमार यात्रियों को मेडिकल सहायता पहुँचाने एवं गुम हुए पार्सल्स को ढूँढ़ने का काम भी हमारे द्वारा हो रहा है।

हमारे मंत्रालय ने मानवता का एक बहुत बड़ा काम, हृदय को छू लेने वाला काम यह किया कि हमने मुम्बई के सीएसएमटी स्टेशन पर नेत्रहीन दिव्यांग यात्रियों को सुविधाओं की जानकारी पहुँचाने के लिए ब्रेल साइनेज की व्यवस्था की। आज हमारे दिव्यांग यात्री को किसी भी प्रकार की परेशानी होने वाली नहीं है। हमने हावड़ा-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस में आधुनिकतम तकनीक से युक्त एक smart window system लगाया है, जिसके द्वारा केवल एक स्विच की मदद से ही यात्रीगण विंडोज़ के शीशों को अपनी सुविधानुसार पारदर्शी या अपारदर्शी बना सकते हैं।

यही नहीं, हमारे सामने जब भी कोई चुनौती आई है, चाहे वह देश की कैसी भी चुनौती हो, हमारे रेल मंत्रालय ने आगे बढ़कर उसके लिए काम किया है। सर, मैं बताना चाहता हूँ कि 'ऑपरेशन ग्रीन्स' योजना के तहत स्पेशल किसान रेल चलाई गई, जिसके अंदर सब्जियों और फलों के परिवहन पर 50 प्रतिशत की सब्सिडी दी गई। उसका परिणाम यह निकला कि आज हमारे किसान अपनी सब्जियों को अन्य बाजारों में आसानी से ले जा सकते हैं। हमने इस दौरान किसानों की आय-वृद्धि हेतु किसान रेल से 70 टन अंगूर एवं 166 टन प्याज नागरसोल, महाराष्ट्र से गौड़ मालदा, पश्चिमी बंगाल भेजा। तेलंगाना की पहली किसान रेल वारंगल से बारासात तक हल्दी के परिवहन के साथ शुरू की गई। हमने पहली बार 'किसान रेल' की कल्पना की। पहले छोटे किसान का माल बिकता नहीं था, लेकिन आज किसान रेल के कारण गाँव का किसान रेलवे के माध्यम से मुम्बई के बाजार तक अपना माल बेचने लगा है, फल-सब्जी बेचने लगा है। इस प्रकार, छोटे किसानों को फायदा हो रहा है। किसानों की आय-वृद्धि करने के लिए उनकी उपज को विदेशी बाजारों तक भेजने में हम सहायक बने हैं। यही नहीं, इन प्रयासों से गौरीगंज, अमेठी को कृषि निर्यात का हब बनाकर हमने 55,000 टन गेहूँ बंगलादेश को भी निर्यात किया है। इस तरह, 'किसान रेल' और 'किसान उड़ान' के माध्यम से छोटे किसानों को बड़े बाजारों तक पहुँचाने में मदद मिली है। 'किसान रेल' कहने को तो सामान ढोने वाली एक व्यवस्था है, लेकिन उसने दूर-सुदूर के किसानों को किसी दूसरे राज्य के बाजारों के साथ जोड़ने का काम किया है।

आदरणीय महोदय, रेलवे द्वारा चलाई गई 'किसान रेल' महाराष्ट्र के चीकू सहित अन्य फल व सब्जी उत्पादक किसानों को आय-वृद्धि के अवसर प्रदान कर रही है। साथ ही, नोटिफाइड फलों व सब्जियों के परिवहन पर 50 प्रतिशत की सब्सिडी से रेलवे किसानों के जीवन

में समृद्धि ला रही है। यही नहीं, हमने 'किसान उत्पादक संघ' के माध्यम से सब्जियाँ, फल, डेयरी एवं मत्स्य उत्पादों से जुड़े किसानों को बड़े बाजारों तक पहुँचाने का काम किया है।

श्री उपसभापति : माननीय गौतम जी, आप कन्क्लूड करें, आपका समय खत्म होने वाला है।

श्री दुष्यंत गौतम : महोदय, हर क्षेत्र की तरह ही रेलवे ने भी महिला सशक्तिकरण को प्राथमिकता पर लिया है। भारतीय रेल के दीनदयाल उपाध्याय यार्ड से चली ट्रेन की लोको पायलट पूनम कुमारी, सह-लोको पायलट ज्योति कुमारी और गार्ड ज्योति कुमारी देश में महिला सशक्तिकरण का एक अनुपम उदाहरण हैं।

यही नहीं, पारदर्शिता को आगे बढ़ाने के मामले में प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में पारदर्शिता को बढ़ावा देते हुए रेलवे ने कान्ट्रैक्ट पर काम करने वाले श्रमिकों को 'श्रमिक कल्याण' पोर्टल द्वारा पेमेंट करना सुनिश्चित किया है, जिससे उनकी न्यूनतम मजदूरी के भुगतान की प्रक्रिया में पारदर्शिता आई है। इस प्रकार, हमारा रेल मंत्रालय हर परेशानी और तकलीफ में देश के साथ चला है, जनता के साथ चला है, समाज के साथ चला है। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति : धन्यवाद। अब, माननीय श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला।

श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला (गुजरात) : माननीय उपसभापति महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ, साधुवाद करता हूँ।

महोदय, कई लोगों ने बहुत सारी बातें बताईं, लेकिन मुझे कुछ to the point बातें कहनी हैं। 67,580 किलोमीटर के अंदर -- चाहे माननीय प्रधान मंत्री, नरेन्द्र मोदी जी हों, माननीय वित्त मंत्री जी हों, जिन्होंने रेलवे बजट प्रस्तुत किया है या उनके साथ-साथ माननीय पीयूष गोयल जी हों, हमने सात वर्षों के अंदर जो काम किया है, वह काम मुझे आपको बताना है। आज जिस तरह कोरोना महामारी चल रही है। उसके तहत जहां-जहां जिसको जो ज़रूरत थी - अभी काफी लोग बता रहे थे कि कोरोना महामारी के समय ट्रेनें नहीं चली थीं। मैं उनको बताना चाहता हूं कि उस वक्त जो श्रमिक थे, उनको उनके गाँव तक, घर-घर पहुंचाने का काम अगर किसी ने किया है तो वह प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने किया है। उसके साथ ही कहीं फल पहुंचाने का काम हो, कहीं सब्ज़ी पहुंचाने का काम हो, कहीं दूध पहुंचाने का काम हो, वे सारे काम रेलवे के माध्यम से हुए। महोदय, हमारे देश में करीब ढाई करोड़ लोग ट्रेनों में सफर करते हैं, कई देशों की तो इतनी जनसंख्या भी नहीं होती। उन लोगों को उनके गन्तव्य स्थान तक पहुंचाने का काम यदि कोई करता है, तो वह हमारा रेल मंत्रालय करता है।

आज मैं बताना चाहूंगा कि पिछली सरकार का वर्ष 2013-14 का बजट कितना था। वह करीब 61 हज़ार करोड़ रुपये था। आप उसके बाद का बजट देखिए, वर्ष 2014-15 के बाद वर्ष 2018-19, वर्ष 2019-20, वर्ष 2020-21 और वर्ष 2021-22 का बजट 2 लाख 15 करोड़ रुपये दिया, इतना बजट किसी ने नहीं दिया।

अभी मैं हमारे एक वरिष्ठ नागरिक को सुन रहा था, जो गुजरात से सांसद भी थे। वे स्टेट के रेल मंत्री भी रह चुके हैं। उन्होंने काफी सारी रेलें गिनायीं, यह रेल, वह रेल। वे अभी यहां मौजूद नहीं है। वे जब रेल मंत्री थे, तब न communication था, न साथ बैठने का मौका मिलता था। आज आप देखिए कि माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी, माननीय वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी और माननीय पीयूष गोयल जी साथ मिलकर discuss करते हैं कि किस तरह से देश को बड़ा करना है, किस तरह से देश को आगे ले जाना है। मैं इन चीज़ों को तथ्य के साथ रखूंगा। मैं यह बताना चाहूंगा कि जिस तरह रायबरेली के अंदर वर्ष 2012 में एक भी कोच नहीं बनता था। वर्ष 2014 में जब माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार आयी, उसके बाद पहला कोच रायबरेली के अंदर बना। वह सरकार की फैक्टरी थी, जो सरकार की ओर से चल रही थी। उसके बाद वर्ष 2015-16 में जब उस फैक्ट्री में काम चालू किया गया, तब 140 कोच बने थे, उसके बाद वर्ष 2015-16 में 285 कोच बने। उसके बाद वर्ष 2016-17 में 576 कोच बने। जहां एक भी कोच नहीं बनता था। वहां चेन्नई या कहीं और से कोच आते थे, उनमें कलर वगैरह करके भेज दिए जाते थे। इसके बाद वर्ष 2017-18 में करीब 711 कोच बने। उसके बाद माननीय पीयूष गोयल जी और प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी रायबरेली गए और वहां के जो कोच बनाने वाले कर्मचारी थे, उनके साथ विचार-विमर्श किया, उनको इतना motivate किया कि वर्ष 2018-19 में करीब 1,425 कोच बनाए गए, जहां पहले एक भी कोच नहीं बनता था। वर्ष 2017-18 में जो संख्या 711 थी, वह almost double हो गई। आप देखिए कि इस तरह का जो काम सरकार कर रही है - हम मानते हैं कि आप opposition में हैं, आपको बोलना पड़ता है, पर जो अच्छी बात है, वह भी बतानी चाहिए।

इसके साथ ही साथ मैं आपको यह भी बताऊंगा कि 2020-21 के समय में देश में 1,604 कोच थे, उसके बाद करीब-करीब 4,238 कोच बनाए गए। जो हमारे कर्मचारी हैं, ये अपनी पूरी मेहनत के साथ काम करते हैं। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि कोरोना महामारी के समय में भी हमने ट्रेनें चलाई हैं और अपना काम किया है। इसके बावजूद भी यहां पर माननीय सदस्य बोलते हैं कि सुविधाएं नहीं हैं। यदि हम उनको सुविधाएं देना चाहते हैं, तो बोलते हैं कि अभी कोरोना आ जाएगा। अभी मेरे वरिष्ठ साथी बता रहे थे कि हमारे यहां पर आप इतना किराया लेते हैं। आपको फैसिलिटी तो चाहिए, लेकिन फैसिलिटी के लिए पैसा नहीं देना चाहते। इसके साथ ही साथ मैं इनको यह भी बताना चाहूंगा कि - मैं यहां किसी का नाम नहीं लूंगा, जो 2003-04 में मंत्री थे, उन्होंने बताया था कि चाहे रेलवे के निजीकरण की बात हो, चाहे एयरपोर्ट के निजीकरण की बात हो - आज हम जो रोड टैक्स दे रहे हैं, यह क्या है? आज हम निजीकरण नहीं कर रहे हैं, हमारे माननीय मंत्री पीयूष जी ने बताया कि हम उसको फैसिलिटी के लिए दे रहे हैं। आप लोगों को फैसिलिटी चाहिए, तो फैसिलिटी के लिए पैसा देना पड़ता है। हम बाहर जाते हैं, तो बाहर की बहुत अच्छी-अच्छी बातें करते हैं। यहां पर ट्रेनें अच्छी नहीं हैं, तो शिकायत करते हैं। आप देखिए, पर्यटकों का कहीं भी आना-जाना होता है, तो बोलते हैं कि ट्रेनें अच्छी नहीं होती हैं और शिकायतें करते रहते हैं। जब ट्रेनें टाइम पर नहीं पहुंचती हैं तब भी शिकायतें करते हैं। हमें पूरे देश को साथ लेकर आगे चलना है।

इसके साथ ही साथ आप यह देखिए कि पहले के ज़माने में प्लेटफॉर्म गंदा रहता था, कहीं भी बैठने की जगह नहीं होती थी और न ही कहीं रुकने की जगह होती थी। उस समय यही होता था कि ट्रेनों में बैठो और वहां से भागो। इसके साथ ही किसी माननीय सदस्य ने शौचालय की बात

भी बताई है कि शौचालय के कारण प्लेटफॉर्म के आस-पास गंदगी रहती थी। वह कब क्लीन हुआ, कब स्वच्छ हुआ - जब माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने स्वच्छता का अभियान चलाया। मैं यहां पर किसी पार्टी या किसी व्यक्ति विशेष की बात नहीं करूंगा, देश के सभी लोगों ने स्वच्छता के अभियान में सहयोग दिया। जहां-जहां जिसको लगा कि यहां पर सफाई नहीं है, वहां-वहां सफाई अभियान चलाया गया। यदि किसी जगह एस्क्लेटर नहीं था, तो एस्क्लेटर की बात की और यदि कहीं पर लिफ्ट नहीं थी, तो लिफ्ट की बात की। हम सब लोगों ने मिलकर देश को आगे बढ़ाना है। हमें न तो यहां कोई कमियां निकालनी हैं और न ही देश को पीछे ले जाना है, बल्कि हमको देश को आगे ले जाना है। हम देश को किस तरह आगे ले जा सकते हैं, इसके बारे में सोचना है। अगर कोई काम करता है, तो उसमें कमियां रह ही जाती हैं।

श्री उपसभापति : आप conclude करिए।

श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला : सर, मैं अपनी अंतिम बात कहकर समाप्त करूंगा कि हमारे गुजरात के एक साथी बता रहे थे, मैं उनके लिए quote करूंगा, क्योंकि यहां से जो message जाता है, उनको लगता है कि हमारे गुजरात के कई लोग देख रहे हैं और देखते भी होंगे, मैं मना भी नहीं करता हूं, लेकिन उनको सच्चाई बोलनी चाहिए। उस ज़माने में जब आप मंत्री थे तब आप जा भी नहीं पाते थे और आपकी कोई बात भी नहीं सुनता था। आज नरेन्द्र मोदी जी की सरकार है, यह गरीबों की सरकार है और आज जिस तरह से हम गरीबों के लिए काम कर रहे हैं, हमेशा इसी तरह से करते रहेंगे, धन्यवाद।

श्रीमती ममता मोहंता (ओडिशा) : उपसभापति महोदय, भारतीय रेल के लिए हम यह कह सकते हैं कि यह देश को एक सूत्र में पिरोने वाले धागे के समान है, जो देश की अखंडता और अखिल भारतीय स्वरूप को प्रदर्शित करती है। यह विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क है। भारतीय रेल भारत के परिवहन की मूलभूत आवश्यकता को पूर्ण करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। दूसरी ओर यह देश के विभिन्न भागों को एक साथ जोड़ने का काम भी करती है।

महोदय, मेरे राज्य ओडिशा के मयूरभंज की बहुत वर्षों से डिमांड है। बांगरीपोसी से गोरूमहिसिआनी, बादाम पहाड़ से केन्दुझर और बुडामारा से चाकुलिया तक ये नई रेलवे लाइन्स हैं, जिनके लिए बुडामारा से चाकुलिया के लिए मंजूरी दी गई है। इस साल बजट में इसके लिए सिर्फ एक हज़ार रुपये रखे गए हैं, यह मयूरभंज-वासियों के लिए दुर्भाग्यजनक बात है। यह प्रोजेक्ट कब तक संपूर्ण होगा?

महोदय, आदिवासी बहुल मयूरभंज जिला में बांगरीपोसी-गोरूमहिसिआनी रेलवे लाइन की मांग वर्षों से लंबित है। दक्षिण पूर्व रेलवे एसईआर के तहत चक्रधरपुर डिविज़न, गोरूमहिसिआनी-टाटा-बादाम पहाड़ लाइन के साथ खड़गपुर डिविज़न के रूपसा- बांगरीपोसी रेल लाइन को जोड़ने की आवश्यकता है। प्रस्तावित रेलवे लाइन मयूरभंज जिले की जीवन-रेखा के रूप में काम कर सकती है, क्योंकि यह लाइन दिल्ली मार्ग से बारीपोदा, बांगरीपोसी और रायरंगपुर के माध्यम से जुड़ेगी, जिससे पुरी से दिल्ली की दूरी लगभग 50 किलोमीटर कम हो जाएगी। हालांकि यह प्रस्ताव पहले भी लाया गया था, लेकिन केन्द्र सरकार की लापरवाही और

उदासीनता के कारण इसे लागू नहीं किया गया। बात यह है कि परियोजना के लिए सर्वेक्षण का काम लगभग तीन साल पहले पूरा हो गया था और 42 किलोमीटर की रेलवे लाइन के लिए 211 करोड़ रुपये का अनुमान लगाया गया था। इसके बाद यह अनुमान 521.63 करोड़ रुपये हो गया। रेलवे बोर्ड की इस परियोजना को मंज़ूरी देना बाकी है, जबकि टाटा नगर से बादाम पहाड़ रेल लाइन दस साल पुरानी है। यह देश की स्वाधीनता के पहले बनी थी। इस रेलवे लाइन से करोड़ रुपये का राजस्व कमाया जाता है, परंतु अब तक इस एरिया के लिए सिवाय electric के कुछ भी काम नहीं हुआ है। बांगरीपोसी-गोरूमहिसिआनी प्रोजेक्ट के मंज़ूर न होने से इस एरिया के लोग समाज की मुख्य धारा में नहीं जुड़ सकते हैं, लेकिन बोर्ड द्वारा रिपोर्ट के आधार पर फायदा नहीं है, बोलकर बात टाल देते हैं, जबकि जनता के विकास के लिए यह बहुत जरूरी है। मान्यवर, प्रधान मंत्री जी मयूरभंज जिले में गए थे और उन्होंने कहा था कि मयूरभंज जिला रेलवे सेवा दिल्ली तक जोड़ेंगे, लेकिन अब तक कुछ भी नहीं हुआ है। सर, मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करती हूं और प्रधान मंत्री जी से भी अनुरोध करती हूं कि इस प्रोजेक्ट बांगरीपोसी-गोरूमहिसिआनी लाइन को मंज़ूर करके बजट में स्थान दिया जाए, धन्यवाद।

श्रीमती गीता उर्फ चंद्रप्रभा (उत्तर प्रदेश) : धन्यवाद, उपसभापति महोदय। मैं सर्वप्रथम अपनी पार्टी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करती हूं कि सदन में सदस्य निर्वाचित होने के पश्चात् रेलवे जैसे महत्वपूर्ण विषय पर मुझे अपने विचार रखने का अवसर प्रदान किया। माननीय महोदय, रेल सिर्फ यात्रा या मालवाहक का साधन नहीं है। यह भारत के आम जन की भावना है और इस आम जन की भावना को समझते हुए माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व वाली सरकार रेलवे के विकास के लिए पूर्ण रूप से समर्पित है। पिछले छह वर्षों में देश ने रेल के क्षेत्र में विकास के कार्यों को देखा है। वर्ष 2014 से निरंतर माननीय प्रधान मंत्री जी देश के उन हिस्सों में, जहां आज़ादी के बाद अभी तक रेल की पटरी भी नहीं पहुंची, वहां रेल को पहुंचाने के लिए प्रयासरत हैं। मुझे यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि विगत छह वर्षों में, चाहे जम्मू-कश्मीर हो या हिमाचल प्रदेश में हिमालय की कठिनाइयां हों, उत्तर पूर्वी राज्यों की चुनौतियां हों या झारखंड जैसे पठारी राज्य हों - माननीय प्रधान मंत्री जी के दृढ़ संकल्प ने देश के विभिन्न हिस्सों में पहली बार रेल की पटरियों को पहुंचाया है। कुछ वर्ष पूर्व बुलेट ट्रेन की कल्पना एक सपना मात्र लगता था, परंतु सरकार के दृढ़ संकल्प से आने वाले कुछ वर्षों में हम अहमदाबाद-मुम्बई व दिल्ली-बनारस के बीच बुलेट ट्रेन की यात्रा के साथ इस सपने को साकार होते देखेंगे। हम जिस आत्मनिर्भर भारत की कल्पना करते हैं, किसान व कृषि के विकास के बिना यह कल्पना असंभव है। देश को आत्मनिर्भर बनाने के लिए सर्वप्रथम हमें किसानों को आत्मनिर्भर बनाना होगा। 'किसान रेल' इसी दिशा में सरकार द्वारा एक अनूठा प्रयास है। मैं इसके लिए माननीय प्रधान मंत्री जी का हृदय से आभार व्यक्त करती हूं।

माननीय उपसभापति महोदय, आज़ादी के बाद लगभग प्रति वर्ष लोकतंत्र के इस मंदिर में वित्तीय बजट पेश किया गया है, परंतु महामारी की इस विपरीत परिस्थिति में एक दूरदर्शी, नए भारत के निर्माण के लिए सभी वर्गों और सभी क्षेत्रों को ध्यान में रखकर, विशेषकर रेलवे के लिए बजट में जो प्रावधान किए हैं, इसके लिए मैं माननीय वित्त मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करती हूं। माननीय प्रधान मंत्री जी के 'डिजिटल इंडिया' के सपने को साकार करने की दिशा में माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा पहली बार पेपरलैस बजट पेश किया गया। इसके लिए माननीया वित्त

मंत्री जी बधाई की पात्र हैं। बजट में रेल के विकास के लिए लगभग 1,10,055 करोड़ की रिकॉर्ड राशि प्रदान की गई है। साथ ही बजट में रेल के विकास के लिए और भी बहुत से प्रावधान किए गए हैं। सरकार द्वारा दिसम्बर, 2023 तक ब्रॉड गेज़ मार्गों का शत प्रतिशत विद्युतीकरण करने के कार्य को पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। माल ढुलाई को आसान बनाने के लिए जून, 2022 तक freight corridor का काम पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। माननीय उपसभापति महोदय, इससे स्पष्ट होता है कि माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व वाली हमारी सरकार निरंतर देश के विकास के लिए समर्पण भाव से काम कर रही है। कोरोना जैसी महामारी की विषम परिस्थिति में भी भारतीय रेलवे ने अपना मानवीय चेहरा दिखाया है। मुझे यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि कोरोना के समय में विश्व की पहली हॉस्पिटल ट्रेन का संचालन भारतीय रेलवे द्वारा किया गया। कोरोना वायरस के समय जिस प्रकार से सरकार द्वारा निर्णय लिए गए, उसने सम्पूर्ण विश्व को अचंभित कर दिया है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व वाली हमारी सरकार ने विश्व को यह दिखा दिया है कि कठिन से कठिन परिस्थितियों में भी भारत विश्व का नेतृत्व करने को तैयार है।

महोदय, मैं उत्तर प्रदेश के औरैया, इटावा जनपद से आती हूं। आपके माध्यम से औरैया से फफूंद, इटावा, मैनपुरी जैसे क्षेत्रों में व्यापारी हो या विद्यार्थी, शिक्षा व व्यापार के लिए अधिकांश लोग कानपुर या आगरा जाते हैं और रेल उनके लिए आवागमन का एक प्रमुख साधन है। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करती हूं कि कानपुर से फंफूद होते हुए इटावा, आगरा से इटावा के बीच सवारी गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए। साथ ही इटावा से मैनपुरी के मध्य नई रेल लाइन शुरू की गई है। मैं इस लाइन पर यात्रियों की सुविधा को देखते हुए सवारी गाड़ी की संख्या बढ़ाने का अनुरोध करती हूं। रेलवे बोर्ड द्वारा इटावा-मैनपुरी रेलवे लाइन को एटा तक विस्तारित करने की योजना बनाई गई है। मुझे पूर्ण विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी इस योजना को प्राथमिकता देते हुए जल्द से जल्द इस लाइन का विस्तार एटा तक कराने का प्रयास करेंगे। साथ ही कानपुर से चलकर कन्नौज-फर्रुखाबाद-मैनपुरी से जाने वाली साप्ताहिक आनन्द विहार एक्सप्रेस को दैनिक रूप से चलाया जाए, जिससे उस क्षेत्र के लोगों को आने-जाने का लाभ मिल सके।

महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आती हूं, वह कृषि बाहुल्य क्षेत्र है। वहां पर बड़ी संख्या में किसान लहसुन और आलू का उत्पादन करते हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहती हूं कि जिस प्रकार से देश के अन्य हिस्सों में "किसान रेल" चलाई गई है, उसी तरीके से हमारे क्षेत्र के किसानों के हितों को देखते हुए, इस क्षेत्र में भी "किसान रेल" चलाई जाए।

अंत में, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी एवं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करती हूं कि जिस प्रकार से सरकार के दृढ़ संकल्प द्वारा भारतीय रेल को आधुनिकता की ओर ले जाने का प्रयास किया गया है, मुझे पूर्ण विश्वास है कि भारतीय रेल नए भारत के निर्माण में विशेष योगदान देगी। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापतिः माननीय चंद्रप्रभा जी, समय के अंदर खत्म करने के लिए धन्यवाद। माननीय श्री अनिल देसाई जी।

SHRI ANIL DESAI (Maharashtra): Mr. Deputy Chairman, Sir, in this Union Budget, Indian Railways has received a record outlay of Rs.1,10,000 crores, of which Rs.1,07,000 crores is the capital expenditure for the year 2021-22. Hence, Indian railways has now the highest ever total Capex plan of Rs. 2,15,000 crores. With the increase in capital expenditure, Indian Railways is expected to be the driver of the Indian economy. It is expected that these funds would be utilised to boost the ambitious 'Atmanirbhar Bharat Mission' and also towards completion of vital infrastructure projects, capacity building passenger amenities and safety enahancement. In the coming year, the Government expects its revenue receipts from the railways, including passengers, goods, coaching traffic and other sundry heads, to be about Rs. 2,17,000 crores, which was Rs.1,46,000 crores in 2020-21.

However, it is seen that measures taken from time to time to improve the financial position of railways have fallen short as railways' operating ratio has often cited losses at the end of the financial year. In the wake of Covid-19, operation of all passenger trains stopped due to lockdown. In this period, operating losses to the railways across all zones amounted to around Rs.36,000 crores, being the difference in the total traffic revenue between the year ending December 2019 and December, 2020.

The Government needs to take measures on a continuing basis to improve the financial position and to bring the operating ratio at a reasonable level. It should aim at maximising revenue receipts and minimising controllable revenue expenses. Revenue enhancing measures like targetting higher traffic throughput, expansion of commodity basket, effective and innovative marketing strategies to capture more and more traffic, creation of additional capacity and optimum utilization of existing rail infrastructure, periodic rationalisation of fare and freight rates, these measures should be adopted to bring Indian railways in a sound financial position.

The Government of India has allowed private players to operate in the railways sector through the PPP mode under the 'New India New Railway' initiative. The initiative is expected to bring in an investment of about Rs. 30,000 crores from the private sector. The Ministry of Railways has identified over 150 pairs of train services for the introduction of 151 modern train sets or rakes through private participation. This move will amount to privatisation of Indian railways which has served the nation for decades together. The massive infrastructure and network of thousands of kilometers built up over the years will go in the hands of private players who will utilise the same for their own benefit and the very purpose of cheap and affordable public transport will be lost. Similarly, monetising the assets, especially landed assets of railways which have been created over the years, will also be an unwelcome step.

Instead, a thrust should be given on improving the infrastructure and bettering the passenger service and increasing freight business, which is of very much importance.

Sir, in the entire budgetary provisions of the railways hardly anything is mentioned for my State of Maharashtra, especially train services in Marathwada region and Mumbai local services which cater its services to the lakhs of commuters daily. The metro rail projects which are being implemented in Maharashtra need part funding from the Centre. This year's budget has provided only for Nasik and Nagpur metro rails. The rest of the metro projects too should have been provided for proportionately in the Budget. The hon. Railway Minister may please explain in his reply as to why other metro projects in Maharashtra are left out.

Sir, the 'Bullet Train Project' of Mumbai-Ahmedabad is certainly not the need of the hour. Instead, people of Maharashtra are looking forward to better services like development of terminal facilities, augmentation of speed of trains, signalling systems, improvement of passengers and users' amenities, safety works of Road Over Bridges (ROBs) and Road Under Bridges (RUBs).

With this, I hope the hon. Railway Minister will take cognizance of these suggestions and implement them positively. Thank you.

5.00 P.M.

श्री राकेश सिन्हा (नाम निर्देशित): उपसभापति महोदय, सबसे पहले तो मैं अपने रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने पिछले दिनों उस भ्रम का, उस अफवाह का खंडन किया, जो विपक्ष के कुछ लोग बार-बार इस देश में फैला रहे थे कि रेल को बेचा जा रहा है, रेल का निजीकरण किया जा रहा है। 2014 में, जब नरेन्द्र मोदी जी की सरकार बनी, तब विरासत के रूप में हमें जो रेल मिली और आज जो रेल की स्थिति है, यदि उसका थोड़ा जायज़ा ले लेंगे, तो देश को पता चलेगा कि हम कहां थे और कहां पहुंचे हैं।

उपसभापति महोदय, रेल का 168 साल का इतिहास है। मैं इसको तीन खंडों में रखना चाहता हूं। ब्रिटिश राज में रेल पोर्ट से पोर्ट तक थी। बंदरगाह से बंदरगाह तक कच्चे माल को पहुंचाने का काम रेल का था और उनका उद्देश्य भी यही था। कांग्रेस के 65 सालों के शासन में, पॉपुलिज्म से लेकर पेपर तक की रेल थी। पॉपुलिज्म की बातें तो बहुत होती थीं, रेल पेपर पर दौड़ती थी, वह ट्रैक पर नहीं थी। मैं दो उदाहरण देना चाहता हूं कि कश्मीर में रेल लाइन बिछाने की योजनाएं बनीं, नॉर्थ-ईस्ट में रेल लाइन बनाने की योजनाएं बनीं। 2008 से कश्मीर में रेल लाइन बनाने की योजनाएं ठप पड़ी हुई थीं, लेकिन प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी का जो होलिस्टिक दृष्टिकोण है, जिसमें उन्होंने रेल को पीपल सेन्ट्रिक बनाया, पीपल टू पीपल तक की रेल बनाई, मैं उसको चार भागों में रखना चाहता हूं - पहला है, एक्सपेंशन। एक्सपेंशन का क्या रूप है, मैं उसके दो उदाहरण देना चाहता हूं। मिज़ोरम में जो 51 किलोमीटर की 32 सुरंगों वाली रेल लाइन बन रही है, वह बैराबी से लेकर सायरेंग तक की रेल लाइन है। वह 32 सुरंगों को पार कर रही है। मणिपुर में

49 सुरंगों को पार करते हुए 148 मीटर के पिलर्स पर जो रेल लाइन बन रही है, वह यह दिखाती है कि हमने कैसे रेल का एग्रेसिव एक्सपेंशन किया है।

महोदय, सिक्किम को भारत में मिले हुए 46 ईयर्स हो गए हैं। रेल के मैप पर सिक्किम नहीं था और आप कहते हैं कि एक्सपेंशन नहीं हुआ! 2022-23 तक, रेल मंत्री जी बताएंगे कि आने वाले वर्षो में सिक्किम हमारे रेल मैप पर होगा। नॉर्थ-ईस्ट की जितनी राजधानियाँ हैं, उनको रेल से जोड़ दिया गया है। मैं इस बात से असहमत हूं कि हमने चीन को देखकर रेल का एक्सपेंशन किया है। चीन को चाहे जो करना है, वह करता रहे, हम तो देश में रेल की लाइन बिछा रहे हैं। हम वह जनता के लिए बिछा रहे हैं, जनता के हित के लिए बिछा रहे हैं, चीन को देखकर हमारे विकास की नीतियाँ तय नहीं होती हैं। दूसरा एक सवाल है - एक्सपेंशन के बाद इक्विटी। उपसभापति महोदय, हम सब जानते हैं कि जब रेल मंत्री जी भाषण देते थे, तो उनकी कॉन्स्टीट्युएंसी और उनका राज्य भारत बन जाता था। चाहे जिस पार्टी की सरकार होती थी, रेल का केंद्रीकरण उस राज्य, उस कॉन्स्टीट्युएंसी में होता था। सारा भारत सिर्फ यह देखता था कि टिकट 2 रुपये ऊपर हुआ या नीचे हुआ। मैं अपने रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूं, ऐसा लगता है कि ये रेल मंत्री राज्य के नहीं, बल्कि पूरे देश के रेल मंत्री हैं और आज देश के हर हिस्से में, जहाँ पर भी रेल की मांग होती है, वहाँ रेल पहुंच रही है। मैं उसका एक उदाहरण देना चाहता हूं कि रेल की पटरियाँ, ट्रैक्स का मॉडर्नाइज़ेशन आप तब तक नहीं कर सकते थे, आप जब तक एक्सिलेंस नहीं लाएंगे, जब तक इक्विटी के बाद एक्सिलेंस नहीं आएगा, तब तक रेल का विकास नहीं हो सकता था। महोदय, एक्सिलेंस क्या होता है? एबीबी लोकोमेटिव, बोम्बारडियर इंजन और हमारी रेल की जो बोगी होती थी, एलएचबी कोच, हमने उस कोच को बदला है जो कोच एक्सिडेंट का कारण बनतम था, असुविधा का कारण होता था। हम दुनिया का जो सबसे एक्सिलेंट, सबसे वैज्ञानिक, सबसे विकसित तंत्र था, उसको लाए। हमने उसको लाकर अपने यहाँ पर सिर्फ इम्पोर्ट नहीं किया, बल्कि उसको कस्टमाइज़ किया। वह चाहे चितरंजन हो, वाराणसी हो या रायबरेली हो, जितनी भी रेल की फैक्ट्रीज़ हैं, वे चाहे लोकोमोटिव बना रही हों, इंजन बना रही हों या कोचेज बना रही हों, हमने उस टेक्नोलॉजी को कस्टमाइज़ किया, इंडियनाइज़ किया। आज 'मेक इन इंडिया' के तहत जो आधुनिक कोचेज़ का उत्पादन हो रहा है, वह हाइएस्ट स्टेज पर हो रहा है, जिसके बारे में हमने कभी सोचा भी नहीं था। ये कहते हैं कि एक्सपेंशन नहीं हुआ। मैं एक घटनाक्रम का जिक्र करना चाहता हूं। सन् 2009 से लेकर 2014 तक राजस्थान में विद्युतीकरण की बात करें, तो शून्य किलोमीटर था। जब हमारी सरकार बनी तो छः बरसों में 1,433 किलोमीटर रेल लाइन का विद्युतीकरण किया।

उपसभापति जी, 1978 में जयराज कमेटी का गठन किया गया था, जिसने विद्युतीकरण को रिकमंड किया था। वर्ष 1978 से लेकर 2014 तक विद्युतीकरण की गति क्या थी, यह हम सब जानते थे। आपके पास ट्यूबलाइट जलाने के लिए बिजली तक नहीं थी, तो विद्युतीकरण क्या होता? आपने 2013-14 में 610 किलोमीटर रेल लाइन का विद्युतीकरण किया, जबकि हमने 2018-19 में 4,400 किलोमीटर रेल लाइन का विद्युतीकरण किया, जो 679 प्रतिशत अधिक था। मुझे उम्मीद है, जैसा रेल मंत्री जी ने बताया है और इनकी रिपोर्ट से भी ज़ाहिर होता है कि 2022-23 तक देश में विद्युतीकरण की प्रकिया पूरी हो जाएगी।

चौथी बात मैं एम्पावरमेंट की कहना चाहूंगा, excellence and empowerment. जब तक आप अपने यात्रियों को एम्पावर नहीं करते हैं, उन्हें आत्मविश्वास नहीं देते हैं, तब तक रेल को आगे नहीं ले जा सकते। रेल परलोक जाने के लिए नहीं है, इस लोक की यात्रा है। मैं बताना चाहता हूं कि पहले क्रॉसिंग्स मानव रहित थे। जब वे मानवीकृत नहीं होंगे, तो एक्सीडेंट होंगे। हम लोग दुर्घटनाओं को देखते रहे और अफ़सोस ज़ाहिर करते रहे। वर्ष 2018-19 में 631 रेलवे क्रॉसिंग्स को मानवीकृत किया गया। अगले साल लगभग 2,000 रेलवे क्रॉसिंग्स को मानवीकृत किया गया। जिस प्रकार से रेल को वैज्ञानिक तरीके से विकसित करके, होलिस्टिक प्रॉस्पेक्टिव में प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के दृष्टिकोण से विकसित किया गया, आज रेल पूरे भारत में एक भावनात्मक रूप से ही नहीं, कम्युनिकेशन के मूल साधन के रूप में विकसित हो रही है।

हमारे पास सात high-density corridors हैं। ये हावड़ा, दिल्ली, चेन्नई, मुम्बई को कवर करते हैं और वहां 68 प्रतिशत ट्रैफिक है। उसे कम करने के लिए dedicated Eastern and Western Freight Corridors बनाये जा रहे हैं। वे न सिर्फ अर्थव्यवस्था को विकसित करेंगे, बल्कि यात्रियों को भी सुविधा देंगे।

अंत में मैं रेल मंत्री जी से एक गुज़ारिश करके अपनी बात समाप्त करूंगा। वैसे तो मैं किसी निर्वाचन क्षेत्र से सम्बन्धित नहीं हूं, लेकिन जो मेरा जन्म स्थान है, वहां लखमिनिया स्टेशन है। वहां पर 2017-18 में 4 करोड़, 56 लाख रुपए के टिकटों की बिक्री हुई। इसी तरह से 2018-19 में 4 करोड़, 32 लाख रुपए के टिकट बिके और 2019-20 में 4 करोड़, 16 लाख रुपए के टिकट बिके, तब भी वह स्टेशन काफी उपेक्षित है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि लखमिनिया स्टेशन को विकसित करते हुए अवध-असम एक्सप्रेस, वैशाली एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को वहां रोकने की व्यवस्था की जाए। लखमिनिया से दिल्ली के लिए जॉर्ज फर्नांडीज़ एक्सप्रेस ट्रेन शुरू की जाए, क्योंकि रेलवे को सजाने में, संवारने में, रेलकर्मियों की रक्षा करने में जॉर्ज फर्नांडीज़ साहब का काफी योगदान है और यह उनके प्रति हमारा डेडिकेशन होगा। हमें मालूम है कि 1974 में यदि उन्होंने हड़ताल का आह्वान नहीं किया होता, तो रेल कर्मियों की क्या दशा होती। इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं।

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Sir, the hon. Railway Minister, Shri Piyush Goyal, is the Minister for Commerce also. Many a time we feel that the interests of the Commerce Minister overtake the interests of the Railway Minister. He is a very good man while talking to us, very friendly and dynamic; there is no doubt about it. But the philosophy, the ideas, the way in which he works show that he is an ardent supporter of private capitalization and to put it more clearly, of the FDI. And they call it *atmanirbharta*. Sir, if we understand the meaning of the words '*atmanirbhar Bharat*', what they are doing now is just the opposite. What will happen to the Railways in the future? Can you tell us how long the Railways would continue as the Indian Railways? When are you going to change the Railways into a private entity?

These questions are very relevant and most pertinent. So, I would like to ask you, my dear Minister, kindly let this House and the people of India know your concept of the

Indian Railways for the future. I remember, on 22nd of July, 1853, when the first railways was launched by the Britishers, Karl Marx wrote an article titled, "The future results of British rule in India", in which he mentioned the launching of the railways. He wrote, a new worker is born; a new culture is born and he even imagines that it may hit the roots and foundations of caste system in India. That was the greatest expectation. If somebody would like to write an article today, he may write, 'the future of British rule in India, and one of the first casualties will be the Indian Railways'. No doubt. You talk a lot about the Tejas train. Actually, what is it? It is Delhi-Lucknow bound train which you offer now as the great achievement. What is the cost of ticket? How much is it higher than the present rate? For 1000 kilometers, at present, the railways charge around Rs.700 to Rs.800. But for Tejas train, you are going to sell the ticket at Rs. 2,000 to Rs. 3,000. It may sometimes go up to Rs. 4,000. And you talk about the common man! *Garibon ka Bharat!* That is a very confusing word for the BJP now. You don't know who the real *Garib* of this country are. What has happened to Shramik trains. Shramik train was driven, for the first time, on 1st of May. Lockdown came into effect in March, 2020. For more than one month, you waited for it. When the Shramik trains were run for the poor people and labourers, they were filled in the trains like refugees. There was no water and no food. Ninety-seven people died in those trains. I may ask the hon. Minister to tell this House whether your Government of the poor has a plan to offer a compensation for those poor families whose kith and kin were killed in those Shramik trains. You forgot the Shramik trains and you turned your face to Tejas trains. I am very sure that in the course of time the foreign capital, in the name of FDI, will come to conquer the Indian Railways.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI BINOY VISWAM: And this Government of the BJP, which talk a lot about *Bharat Mata*, will pave the way for that surrender to the foreign capital. I will tell you one more thing about the Kerala State. It is the one State from where the Government gets the maximum revenue. Almost everybody travels in trains by buying tickets; nobody travels in Kerala without a ticket. But all the coaches in Kerala are very, very old; they are decades old. Please give us reasonably clean coaches. Please do it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI BINOY VISWAM: There is one more thing. There was a great saying about a coach factory in Kerala. Where is it? For decades and decades, you offer that. At least now, please tell whether this coach factory is going to be given or not. ...*(Interruptions)*...

श्री बी. एल. वर्मा (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने और मेरी पार्टी ने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का समय दिया है।
उपसभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री, आदरणीय श्री मोदी जी, माननीय वित्त मंत्री, श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और हमारे माननीय रेल मंत्री, श्री पीयूष गोयल जी के प्रति धन्यवाद ज्ञापित करता हूं, जिन्होंने 2021-22 का यह बजट पेश किया है। महोदय, यह बजट इसलिए भी अत्यंत महत्वपूर्ण हो जाता है, क्योंकि यह मोदी सरकार के दूसरे कार्यकाल का तीसरा बजट है। जिस प्रकार कोरोना जैसी वैश्विक महामारी को मात देकर एवं उसके बाद पैदा हुए आर्थिक संकट की समस्या को मात देकर यह बजट पेश हुआ है, उससे वास्तव में यह और भी महत्वपूर्ण बजट हो जाता है। माननीय रेल मंत्री जी ने इसमें एक लाख करोड़ रुपये से भी अधिक का प्रावधान किया है। उन्होंने रेल को एक ऐसा विज़न दिया है, जिससे आधुनिक विकास में रेलवे की महत्वपूर्ण भागीदारी सुनिश्चित हो गई है।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार इसलिए भी व्यक्त करना चाहता हूं, क्योंकि उन्होंने उत्तर प्रदेश के लिए सर्वाधिक श्रमिक स्पेशल ट्रेनों के संचालन का कार्य किया है। मैं रेलवे के उन सभी कर्मचारियों का भी धन्यवाद करना चाहता हूं, जिन्होंने कोरोना जैसी वैश्विक महामारी की स्थिति में भी हमें अपनी सेवाएं देने का कार्य किया है। सामाजिक और आर्थिक दृष्टि से भी यह बहुत महत्वपूर्ण बजट है। पिछले पांच वर्षों में कुछ खास-खास बातों पर ध्यान दिया गया है, जिनमें यात्री किराये में बढ़ोतरी का न होना, साफ-सफाई, खान-पान, हेल्पलाइन नम्बर्स, प्लेटफॉर्म और स्टेशनों का पुनर्विकास इत्यादि शामिल हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन को बताना चाहता हूं कि इस वर्ष एक भी बड़ा रेल हादसा नहीं हुआ है। पिछले कई सालों से हमेशा हमें यह सुनने को मिलता रहता था कि सैकड़ों लोगों की जानें चली गईं, सैकड़ों लोग घायल हो गए, इसलिए आज की तारीख़ में यह बजट और भी अधिक महत्वपूर्ण हो जाता है। जब से माननीय मोदी जी की सरकार आई है, रेलवे को तब से लगातार बहुत ही महत्वपूर्ण बजट दिया जा रहा है। माननीय रेल मंत्रालय द्वारा लगभग 1,000 रेलवे स्टेशनों और 400 भवनों पर सौर पैनल लगाए गए हैं। हमारी सरकार का यह मानना है कि वर्ष 2030 तक भारतीय रेलवे 'Net Zero Carbon Emission' वाला दुनिया का पहला देश होगा।
महोदय, लॉकडाउन की स्थिति में जब कोरोना महामारी बढ़ रही थी, उस समय हमारे विपक्षी दल के लोगों ने हमारी आलोचना की थी, लेकिन वह आलोचना सही नहीं थी। अगर उस समय ट्रेनों की सेवा जारी रखी जाती, तो देश भर में कोरोना और भी ज्यादा फैल जाता। इसके विपरीत, कोरोना पीरियड में रेलवे ने 2 करोड़ लोगों को मुफ्त भोजन और पानी का वितरण किया, साथ ही प्रवासी मज़दूरों के लिए रेलवे ने लगभग 4,600 स्पेशल श्रमिक ट्रेनों की व्यवस्था की। यह वास्तव में रेलवे के प्रशंसनीय कार्यों को दर्शाता है।

हमने कोविड महामारी के दौरान भी मालवाहक ट्रेनों की गति को दोगुना करने का काम किया है। कोविड महामारी से पहले मालगाड़ी की रफ्तार 22-23 किलोमीटर प्रति घंटा की होती थी, लेकिन हमारी सरकार ने इतनी बेहतर योजनाएं बनाईं कि 22-23 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार बढ़ कर अब 45 किलोमीटर प्रति घंटा तक पहुंच गई है। रेलवे ने हर डिवीज़न में एक बिज़नेस डेवलपमेंट यूनिट खोली है और 'Customer is King' के लक्ष्य को सामने रखते हुए, ग्राहकों के पास जाकर रेलवे ने उनके सामान का परिवहन करने की व्यवस्था की है।

महोदय, 'किसान रेल' चालू करने में माननीय प्रधान मंत्री जी ने जिस तरह का साहसिक निर्णय लिया है, वह उनकी दूरदर्शिता और किसानों के प्रति उनके गहरे लगाव को दर्शाता है। 'किसान रेल' के माध्यम से किसान अपना दूध, फल, सब्जी, मांस, मछली इत्यादि खराब होने वाली चीज़ों को समय पर उनके गंतव्य तक पहुंचाने में सक्षम हुए हैं, जिसके कारण आज उन्हें बेहतर बाज़ार के अवसर उपलब्ध हो रहे हैं। आज वे अपने उन उत्पादों को समय पर कहीं भी ले जाकर बेच सकते हैं।

रेलवे ने अब तक 23 रूटों में 'किसान रेल सेवा' को परिचालित करने का काम किया है। जनवरी, 2020 से अब तक 34,000 टन से अधिक माल का वहन करके 'किसान रेल' ने कुल 120 दौरे किए हैं।

महोदय, मैं अपने गृह जनपद बदायूं के रेलवे सम्बन्धित मागों को माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं। मान्यवर, मेरा गृह जनपद बंदायू लखनऊ और दिल्ली के मध्य स्थित है, जहां एक तरफ बहुत बड़े क्षेत्रफल में गंगा बहती है, तो दूसरी तरफ रामगंगा बहती है। दुर्भाग्य यह है कि गंगा के इस पार, बॉर्डर से 25 किलोमीटर पहले कासगंज में ट्रेन के माध्यम से लखनऊ एवं दिल्ली आने-जाने की सुविधा है। दूसरी तरफ, रामगंगा से 25 किलोमीटर और आगे जाकर बरेली, लखनऊ और दिल्ली आने-जाने की सुविधा है।

मान्यवर, मैं एक और बात आप सबके समक्ष रखना चाहता हूं। मुझे लगता है कि ट्रेन की पटरियों की बात तो सब करते हैं, लेकिन ट्रेन की पटरियों को जितना मैंने जाना है, उतना शायद ही किसी और ने जाना हो। मैं कई वर्षों तक ट्रेन की पटरियों पर चला हूं। आप सबने ट्रेन के ऊपर यात्रा की होगी, लेकिन छठी क्लास से लेकर हाई स्कूल तक मैंने जो पढ़ाई की है, मैं रोज़ाना ट्रेन की पटरियों पर, उन पत्थर की राहों पर 12 किलोमीटर चलकर जाता था। इस प्रकार मैंने अपनी पढ़ाई पूरी की थी।

महोदय, मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं कि गृह जनपद बदायूं जो बता रहा हूं, यहां की अर्थव्यवस्था कृषि पर आधारित है।

श्री उपसभापति: माननीय वर्मा जी, आप कन्क्लूड करिये।

श्री बी.एल.वर्मा: ज्यादातर लोग काम-काज के लिए दिल्ली और लखनऊ आते-जाते हैं, परन्तु लखनऊ-दिल्ली के लिए कोई सीधी ट्रेन न होने के कारण परिवहन के अन्य संसाधनों पर निर्भर होना पड़ता है। इसलिए मैं मांग करता हूं कि बदायूं जिला को दिल्ली से लखनऊ सीधी ट्रेन से जोड़ा जाए, यहां पर रेलवे ट्रैक भी है, बड़ी लाइन है, स्टेशंस भी हैं, लेकिन ट्रेनों का परिचालन नहीं होने के कारण क्षेत्र के व्यापारी, किसान, रोज़गार की तलाश में जाने वाले श्रमिकों के लिए

दिल्ली तथा लखनऊ एक तरह से दुर्लभ जैसा होता है। मैं बदायूं की जनता को रेल के माध्यम से दिल्ली और लखनऊ से सीधे जोड़ने का आपसे निवेदन करता हूं। कृपया दिल्ली वाया बदायूं होते हुए लखनऊ तक सीधी ट्रेन चलाने का गम्भीरता के साथ विचार किया जाए।

श्री उपसभापति: धन्यवाद।

श्री बी.एल.वर्मा: महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करता हूं कि उक्त मांग को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किये जाने के साथ अपना सहयोग प्रदान करने की कृपा करें, साथ ही मैं पुनः इस रेल बजट पर आपका समर्थन करता हूं।

उपसभापति जी, आपने मुझे इतने महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं।

श्री हरद्वार दुबे (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभापति जी, आज रेल मंत्रालय के अनुदान पर चर्चा हो रही है और मैं अपनी पार्टी को धन्यवाद दे दूं कि उन्होंने मुझे इस चर्चा में भाग लेने के लिए समय दिया।

महोदय, सबसे पहले इस कोरोना काल में जहां विश्व इस महामारी से ग्रसित था और भारत को इससे निकालने के लिए देश के यशस्वी प्रधान मंत्री ने जो कार्य किया, उसके लिए मैं सबसे पहले प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और फिर इस दौरान ऐसा सुलभ रेल बजट आया, उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देता हूं।

महोदय, रेलवे को 1,10,055 करोड़ रुपये इस बजट में आवंटित हुए हैं, निश्चय ही इससे रेलवे का विकास होगा और विकास के लिए सुदूर – अभी राकेश जी पूर्वोत्तर के राज्य गिना रहे थे कि पूर्वोत्तर के सारे राज्य, जो सेवन सिस्टर्स कहे जाते हैं, उनकी राजधानी को जोड़ा जा रहा है और सुदूर पश्चिमी कश्मीर और बनिहाल तक रेल लाइनें बिछ गई हैं। अभी तक लोग जिसे एक सपना समझते थे, बुलेट ट्रेन की बात अभी आ चुकी है। इसके बारे में पहली घोषणा मुम्बई से अहमदाबाद के बीच में हुई थी और अब कोलकाता से बनारस के बीच भी बुलेट ट्रेन की घोषणा हो चुकी है।

मैं बहुत कम शब्दों में निवेदन करना चाहूंगा, चूंकि आपने समय का प्रतिबंध लगा दिया है। माननीय चंद्रशेखर जी, जब प्रधान मंत्री थे, उन्होंने बलिया से सिवान, बिहार की एक रेलवे लाइन का सर्वे कराया था। मैं उसमें याद दिलाना चाहता हूं, शायद हमारे माननीय रेल मंत्री जी को याद आ जाए कि उस सर्वे में जो स्टेशन थे, उनमें हुसैनाबाद, बिहार का बड़आ और पिपरपाती होते हुए सिवान जाने की बात थी। मैं चाहूंगा कि इस रेलवे लाइन को उनसे जोड़ा जाए। इस रेलवे लाइन के बन जाने से उस क्षेत्र के लोगों को बहुत सुविधा होगी। भले ही आप चंद्रशेखर जी के नाम पर यह रेलवे लाइन चालू कर दीजिए।

महोदय, मैं आगरा का रहने वाला हूं, आगरा टूरिज़्म का सबसे बड़ा क्षेत्र है, इसे ताजनगरी भी कहा जाता है। वहां देश-विदेश से अनेकों पर्यटक आते हैं। वहां की चार चीज़ें भी बड़ी प्रसिद्ध हैं - जिनमें सबसे पहले ताजमहल है, दूसरा पेठा है और तीसरा जूता है, चौथे का नाम मैं नहीं लूंगा। लेकिन मैं चाहूंगा कि आप इसके लिए अलग से एक ट्रेन की व्यवस्था करें, जो इन मालों को तुरंत

सप्लाई करके सुदूर क्षेत्रों में जाने की व्यवस्था कर सके। चूंकि जब लोग इस सारे सामान को भेजते हैं तो वे इसे यात्री ट्रेनों में भेजते हैं, जबकि उनमें केवल एक-दो कोचेज़ ही इसके लिए होते हैं, जिसके कारण उनका सामान पहुंच नहीं पाता है। इसलिए अलग से इसकी व्यवस्था कराई जाए, जिससे आगरा की जो चार प्रसिद्ध चीज़ें हैं, एक तो ला नहीं सकते, लेकिन दो चीज़ें, जो जूता और पेठा हैं उनकी व्यवस्था हो सके, इसके लिए प्रबंध किया जाए। विश्व में आगरा का स्थान ताजमहल के कारण है, इसलिए यहां के स्टेशन को भी तदनुरूप बनाया जाए और उसी के आधार पर यहां की व्यवस्था की जाए। मैं माननीय मंत्री जी से बात करूंगा, मैं उनसे एक बहुत प्रमुख बात करना चाहूंगा कि वर्ष 2001 में माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने अपने गांव बटेश्वर, जो एक तीर्थ स्थल भी है, यह जैनियों का भी तीर्थ स्थल है, वहां आगरा से इटावा तक के लिए एक रेल लाइन का शुभारम्भ किया था। यह लाइन दो साल तक बनी, लेकिन यूपीए सरकार के आने के बाद यह पूरा काम 10 साल तक ठप हो गया। माननीय मोदी जी के आने बाद इस कार्य को पूरा किया गया और 3-4 साल पहले तत्कालीन रेल मंत्री, माननीय मनोज सिन्हा जी ने उस पर एक मेमो रेलगाड़ी चलाकर उसका शुभारम्भ किया। उन्होंने घोषणा की थी कि इस रूट को अधिक उपयोगी बनाने के लिए तथा अधिकतम लोग बटेश्वर का दर्शन कर सकें, बटेश्वर में पूजा कर सकें और जैन समाज के लोग भी वहाँ पर अधिक संख्या में जा सकें, क्योंकि बटेश्वर जैन तीर्थंकर का भी नाम आता है। इसलिए यहाँ पर कुछ यात्री ट्रेनें और कुछ एक्सप्रेस ट्रेनें, जिनका उन्होंने नाम भी लिया था, इटावा से चलेंगी, जिसके कारण टुंडला और आगरा फोर्ट का जो भीड़भाड़ वाला सेक्शन है, उससे बचाव हो जाएगा, परन्तु कोरोना के कारण यह काम नहीं हो पाया। मान्यवर, मैं चाहूँगा कि मंत्री जी इस पर ध्यान दें और इस कार्य को सुलभ करायें, धन्यवाद।

श्री समीर उरांव (झारखंड): आदरणीय उपसभापति महोदय, सर्वप्रथम आपका बहुत-बहुत आभार कि आपने मुझे रेल जैसे महत्वपूर्ण विषय पर सदन के समक्ष अपने विचार रखने का अवसर प्रदान किया है।

महोदय, रेल का इंजन देश के विकास का इंजन है। 1837 में पहली मालगाड़ी और 1853 में सवारी गाड़ी प्रारम्भ होने से लेकर आज तक भारतीय रेल भारत के आम जनों की एक जीवन रेखा बन गयी है और आवागमन का प्रमुख साधन बनी हुई है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में जिस प्रकार से रेलवे को नये भारत की रेल और एक आधुनिक रेल व्यवस्था के रूप में विकसित किया जा रहा है, मुझे विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व की सबसे आधुनिक सेवाएँ उपलब्ध कराने वाली रेल व्यवस्था होगी।

महोदय, सरकार की दृढ़ इच्छा शक्ति से पिछले 6 वर्षों में भारतीय रेल ने ऐसे कार्य किये हैं, जो विश्व के लिए उदाहरण बन गये हैं। विश्व का सबसे ऊँचा रेलवे पुल जम्मू और कश्मीर में चिनाब नदी के ऊपर बनाया जा रहा है। इस पुल का निर्माण होने से जम्मू-कश्मीर उसी प्रकार से भारतीय रेल के अन्य मार्गों से जुड़ेगा, जिस प्रकार से जम्मू और कश्मीर धारा 370 हटाने के पश्चात् भारत की भावनाओं से जुड़ा है।

महोदय, 'स्वच्छ भारत अभियान' माननीय प्रधान मंत्री जी का सपना था और मुझे बताते हुए हर्ष हो रहा है कि भारतीय रेल भी बढ़-चढ़ कर इस अभियान की भागीदार बनी और आज इसका परिणाम हम सभी के सामने है कि किस प्रकार से देश के स्टेशंस को स्वच्छ किया जा रहा

है। रेल में बायो-टॉयलेट को बढ़ावा देकर जिस प्रकार से रेल के डिब्बों को स्वच्छ किया गया है, मैं इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

महोदय, देश के सामान्य लोग कुछ वर्ष पूर्व तक सिर्फ रेल की जो व्यवस्था थी, उसको ठीक करने के बारे में सोचते थे कि यह ठीक हो जाए, तो अच्छा है, लेकिन हमारे देश में पिछले दिनों में इस प्रकार से जो व्यवस्थाओं को शुरू किया है, मैं सोचता हूँ कि देश में जो हाई स्पीड की आधुनिक रेल की सम्भावना है, इसके बारे में लोगों ने नहीं सोचा था, परन्तु हमारी सरकार ने कुछ ही वर्षों में देश को 'तेजस', 'वन्दे भारत' जैसी आधुनिक ट्रेनें देने के साथ ही भविष्य में बुलेट ट्रेन चलाने की योजना बनायी है और जल्द ही देश मुम्बई-अहमदाबाद और दिल्ली-बनारस के बीच नये भारत की नयी रेल को देखेगा।

महोदय, इस वित्तीय बजट में भी सरकार ने रेलवे की उपयोगिता को समझते हुए बजट में लगभग 1 लाख 10 हजार करोड़ की रिकॉर्ड धनराशि उपलब्ध करायी है। मैं इसके लिए माननीय वित्त मंत्री जी का भी बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। बजट में नये भारत के लिए नयी रेल नीति तैयार करने की बात कही गयी है, साथ ही 2023 तक सभी ब्रॉड गेज के शत-प्रतिशत विद्युतीकरण का लक्ष्य सरकार द्वारा रखा गया है। माल ढुलाई को आसान बनाने की दिशा में सरकार ने फ्रेट कॉरिडोर बनाने की योजना बनायी थी और मुझे बताते हुए हर्ष हो रहा है कि सरकार ने बजट में सन् 2022 तक इस फ्रेट कॉरिडोर का कार्य पूरा करने का लक्ष्य रखा है। आज सरकार की इच्छा शक्ति से जो काम कभी असम्भव लगते थे, वे भी सम्भव होते दिखायी दे रहे हैं। इससे आम जन का विश्वास इस सरकार पर बढ़ता ही जा रहा है।

उपसभापति महोदय, मैं झारखंड राज्य का निवासी हूँ और वहीं से सदन का सदस्य भी हूँ। कुछ सप्ताह पूर्व झारखंड का गोड्डा जिला स्वतंत्रता के बाद पहली बार रेल नेटवर्क से जुड़ा है। मैं इसके लिए माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने झारखंड के विकास के लिए अति आवश्यक रेल लाइन का कार्य पूरा कराया।

महोदय, मैं आपके माध्यम से झारखंड के कुछ अन्य अति आवश्यक रेल विषयों को माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष रखना चाहता हूँ।

श्री उपसभापति : माननीय समीर जी, कृपया आप समाप्त कीजिए।

श्री समीर उरांव : महोदय, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री उपसभापति : नहीं, नहीं, अब जल्दी समाप्त कीजिए।

श्री समीर उरांव : महोदय, मैं बस समाप्त कर रहा हूँ। वर्षों से राँची, लोहरदगा, गुमला, छत्तीसगढ़ की जशपुर-कोरबा रेल लाइन लंबित है, जो वहाँ के लोगों की चिर-प्रतीक्षित माँग है। पिछले दिनों भी कहा गया था कि अब सर्वे का काम पूरा होगा, बजटीय प्रावधान हो गया है। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से माँग करता हूँ कि यह लाइन वहाँ के आदिवासी, किसानों और वहाँ के माइन्स में काम करने वाले लोगों के लिए बहुत उपयोगी होगी, इसलिए इस रेल लाइन को पूरा कराने की कृपा करें।

श्री उपसभापति : माननीय समीर जी, कृपया आप समाप्त कीजिए।

श्री समीर उरांव : महोदय, मैं बस समाप्त कर रहा हूँ। माननीय राम विचार नेताम जी ने जो चिरिमिरी से बरवाडीह रेल लाइन की माँग की है, यह भी बहुत वर्षों से, आज़ादी के पहले से प्रोजेक्टेड है, उसको भी पूरा करने की कृपा करें।

श्री उपसभापति : माननीय समीर जी, कृपया आप समाप्त कीजिए, अब मैं दूसरे स्पीकर को बुला रहा हूँ।

श्री समीर उरांव : महोदय, अंत में, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से माँग करता हूँ कि ये सारी योजनाएँ, जो चिर-प्रतीक्षित है, इनको जल्द से जल्द पूरा कराने की कृपा करें, धन्यवाद।

श्री उपसभापति : डा. फौजिया खान जी।

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, Indian Railways are the lifeline of the common man. They have existed and served quietly for years and years playing a critical role in the economic growth and development of the nation. It is beautifully said that a seed grows with no sound, but a tree falls with a huge noise. Destruction has noise. But creation is quiet. This is the power of silence. So let us guard ourselves against the noise. Let us safeguard what has been quietly created and grown by our forefathers and not be tempted to sell, to disinherit and to disinvest. Instead, let us rise up, improve, innovate and enhance our skills, remaining steadfast on the tracks. Let us not derail ourselves and hand over our national wealth to hands that know nothing, but profiteering. Our Railways after all are the lifeline of the common man. It is the world's largest passenger carrier. One does not need an outstanding foresight to see that the inevitable consequence of privatization will have an overall impact on the economy at large. The National Rail Plan Vision 2030 gives great hopes. As we moved from steam engine to diesel engine and then to the electric one, let us work faster on moving to solar energy and to the hyperloop which has the potential to be the changemaker. Isn't it, Sir? Mahatma Gandhi had said, "Our greatness lies not so much in being able to remake the world, as in being able to remake ourselves." Let us remake ourselves. We are happy and proud that the Department of Railways is headed by Piyush Goyal *ji*, a dynamic and modern thinking personality, the son of the soil from my own State, well informed and always responding positively. Therefore, we were certainly not unfair in our expectations that when the meal is served we will be getting a larger share. We, however, were very

surprised and disappointed to see that Marathwada, the deprived region of Maharashtra, has once again been left deprived and ignored. Out of the total Central Budget of Rs.1.10 lakh crore, the South Central Railway got Rs.7,221 crore. Out of that, Marathwada got Rs.175 crore for electrification between Manmad and Mudkhed. Out of 89 projects in India, Maharashtra gets only four. Doubling of lines between Parbhani and Manmad was denied but Guntur-Guntakal got Rs.364 crore; Vijayawada-Gudivada got Rs.1,200 crore; Jalna-Khamgaon is pending for decades; Aurangabad-Chalisgaon is stuck in surveys; Nanded-Latur is approved but no progress; Nanded-Bidar is approved but no provision. Andhra-Telangana Division gets four new railway lines in 2020-21 and three electrification projects are underway, but why is there nothing for Marathwada? Sir, eight new railway projects got fund in South-Central Railway but there is no new project in Marathwada. I earnestly request the Minister to please join Nanded Division to Central Railway to rectify the injustice.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude now.

DR. FAUZIA KHAN: Sir, a very small issue remains.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude it.

DR. FAUZIA KHAN: Sir, please extend Jan Shatabdi to Nanded. I have so many issues about Marathwada. So, I request him to please have a meeting with all the Members belonging to Marathwada, including Lok Sabha and Rajya Sabha, so that we can come and voice our woes because there is no other way in which Marathwada can get justice. Thank you, Sir.

श्री उपसभापति : अंतिम स्पीकर को बुलाने से पहले, there is an announcement to make.

RESIGNATION BY MEMBER

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have to inform Members that the hon. Chairman has received a letter dated the 16th of March, 2021 from Shri Swapan Dasgupta, a Nominated Member, resigning his seat in the Rajya Sabha. The hon. Chairman has accepted his resignation with effect from the 17th of March, 2021.