Seventeenth Series, Vol. XVII No. 13 | Wednesday, March 16, 2022
Phalguna 25, 1943 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

(Original Version)

Eighth Session
(Seventeenth Lok Sabha)

सत्यमेव जयते

(Vol. XVII contains Nos.11 to 20)

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

EDITORIAL BOARD

Utpal Kumar Singh
Secretary-General
Lok Sabha

Suman Arora
Joint Secretary

Mahavir Singh
Director

Narad Prasad Kimothi
Sunita Arora
Joint Director

Anil Kumar Chopra
Editor

© 2022 Lok Sabha Secretariat

None of the material may be copied, reproduced, distributed, republished, downloaded, displayed, posted or transmitted in any form or by any means, including but not limited to, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of Lok Sabha Secretariat. However, the material can be displayed, copied, distributed and downloaded for personal, non-commercial use only, provided the material is not modified and all copyright and other proprietary notices contained in the material are retained.

C O N T E N T S

Seventeenth Series, Vol. XVII, Eighth Session, 2022/1943 (Saka)
No. 13, Wednesday, March 16, 2022/ Phalguna 25, 1943 (Saka)

S U B J E C T	P A G E S
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos. 201 to 209	13-44
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 210 to 220	45-107
Unstarred Question Nos. 2301 to 2530	108-645

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

PAPERS LAID ON THE TABLE 646-652

PUBLIC ACCOUNTS COMMITTEE

44th to 47th Reports 653

COMMITTEE ON PAPERS LAID ON THE TABLE

74th to 77th Reports 653

STANDING COMMITTEE ON DEFENCE

26th to 29th Reports 654-655

STANDING COMMITTEE ON RURAL DEVELOPMENT AND PANCHAYATI RAJ

21st to 24th Reports 655

STANDING COMMITTEE ON EDUCATION, WOMEN, CHILDREN, YOUTH AND SPORTS

336th to 339th Reports 656

STATEMENTS BY MINISTERS 657-661

(i)(a) Status of implementation of the recommendations contained in the 353rd Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Science and Technology, Environment, Forests and Climate Change on action taken by the Government on the recommendations/ observations contained in 343rd Report of the committee on Demands for Grants (2021-22) pertaining to the Department of Scientific and Industrial Research, Ministry of Science and Technology 657-658

(b) Status of implementation of the observations/ recommendations contained in the 354th Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Science and Technology, Environment, Forests and Climate Change on action taken by the Government on the recommendations/observations contained in 344th Report of the committee on Demands for Grants (2021-22) pertaining to the Department of Science and Technology, Ministry of Science and Technology

Dr. Jitendra Singh 659

(ii)(a) Status of implementation of the recommendations contained in the 157th Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Commerce on action taken by the Government on the recommendations contained in 153rd Report of the committee on Demands for Grants (2020-21) (Demand No. 11) pertaining to the Department for Promotion of Industry and Internal Trade, Ministry of Commerce and Industry 660

(b) Status of implementation of the recommendations contained in the 161st Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Commerce on "Review of the Intellectual Property Rights Regime in India" pertaining to the Department for Promotion of Industry and Internal Trade, Ministry of Commerce and Industry

Shrimati Anupriya Patel 661

BUSINESS OF THE HOUSE 662-663

MOTION RE : 30TH REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE 664

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

Cancellation of sitting of the House 664-665

MATTERS UNDER RULE 377 723-748

(i) Need to include 'Alha Khand'- epic poetic works in UNESCO's Intangible Cultural Heritage

Kunwar Pushpendra Singh Chandel 723-724

(ii) Regarding acquisition of land for Tharad-Ahmedabad National Highway

Shri Parbatbhai Savabhai Patel 725

(iii) Need to take steps to address malnutrition particularly in Satna Parliamentary Constituency, Madhya Pradesh

Shri Ganesh Singh 726

(iv) Regarding utilisation of vacant defence land in Sitapur district, Uttar Pradesh

Shri Rajesh Verma 727

(v) Need to develop Panchkula city in Ambala Parliamentary Constituency as a Smart city

Shri Rattan Lal Kataria 728

(vi) Regarding alleged shoddy construction of sewer lines in Palam and Sadhnagar area in Delhi

Shri Ramesh Bidhuri 729

(vii) Regarding implementation of traffic rules

Shri Subhash Chandra Baheria 730

(viii) Need to establish an Indian Institute of Management in Deoria Parliamentary constituency, Uttar Pradesh

Dr. Ramapati Ram Tripathi 731

(ix) Need to permit farmers in backward and tribal areas to register their complaints regarding loss of their crops through conventional methods

Shri Ashok Mahadeorao Nete 732

(x) Need to establish a centre of ICAR or an Agriculture University in Sriganganagar Parliamentary Constituency, Rajasthan

Shri Nihal Chand Chouhan 733

(xi) Need to continue the operation of level crossing No. 47-C and 28-C in Misrikh Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

Shri Ashok Kumar Rawat 734-735

(xii) Regarding new train facilities at Malda Town Railway Station, West Bengal

Shri Khagen Murmu 736

(xiii) Need to develop, conserve and beautify ancient caves situated in North Mumbai Parliamentary Constituency, Maharashtra

Shri Gopal Shetty 737

(xiv) Need to set up a Textiles Park in Chandrapur, Maharashtra

Shri Balubhau alias Suresh Narayan Dhanorkar 738

(xv) Regarding establishment of a National Corporation for the Welfare of converted Dalit Christians

Shri Kodikunnil Suresh 739

(xvi) Regarding implementation of a Tribal Circuit in Idukki under Swadesh Darshan Scheme

Adv. Dean Kuriakose 740

(xvii) Regarding celebration of Tholkappiyam Day in the country

Dr. T.R. Paarivendhar 741

(xviii) Regarding changes in minimum age for admission in class I in Kendriya Vidyalayas

Shrimati Aparupa Poddar 742

(xix) Regarding opening of a new Kendriya Vidyalaya in Uluberia Parliamentary Constituency

Shrimati Sajda Ahmed 743

(xx) Need to facilitate establishment of new Ethanol Plants in Maharashtra

Shri Sadashiv Kisan Lokhande 744-745

(xxi) Need to construct a bridge on Punpun river near Chiraili village in Nabinagar block in Karakat Parliamentary Constituency, Bihar

Shri Mahabali Singh 746

(xxii) Regarding completion of works pertaining to Medical college at Jaunpur, Uttar Pradesh

Shri Shyam Singh 747

(xxiii) Regarding filling up of vacancies in Kendriya Vidyalayas Schools in Tamil Nadu

Shri P. Ravindhranath 748

UNION BUDGET (2022-2023) – DEMANDS FOR GRANTS

Ministry of Railways 749-911

Shri Adhir Ranjan Chowdhury 749-758

Dr. Bharatiben D. Shyal 759

Dr. Kalanidhi Veeraswamy 760-761

Shrimati Gitaben V. Rathva 762-763

Shri Dulal Chandra Goswami	764-765
Adv. Adoor Prakash	766-767
Shri Ashok Mahadeorao Nete	768-772
Shri Devaji Patel	773-777
Shri G. Selvam	778-782
Shri Ratansinh Magansinh Rathod	783
Shri Hasmukhbhai Somabhai Patel	784-785
Shri Soyam Bapu Rao	786
Shri A. Ganeshamurthi	787-790
Shri Sanjay Seth	791-794
Shri A.K.P. Chinraj	795
Dr. Sujay Vikhe Patil	796-798
Dr. Dhal Singh Bisen	799-803
Shri Uday Pratap Singh	804-806
Shri D.K. Suresh	807-810
Shrimati Riti Pathak	811
Shri Arun Kumar Sagar	812-817
Shri Ashok Kumar Rawat	818-825
Shri Sunil Kumar Singh	826-832
Shri Girish Chandra	833
Shri Mohanbhai Kundariya	834-837
Shrimati Sandhya Ray	838-839
Shri Jayadev Galla	840-849

Dr. T.R. Paarivendhar	850-853
Shri Dipsinh Shankarsinh Rathod	854-855
Shri Raja Amareshwara Naik	856-858
Shri Jagdambika Pal	859-862
Shri Rakesh Singh	863-869
Shrimati Poonamben Maadam	870-872
Shri Ravindra Kushawaha	873-875
Shrimati Raksha Nikhil Khadse	876-879
Shri Ashwini Vaishnaw	879-906
Demands –Voted	911
UNION BUDGET (2022-2023) – DEMANDS FOR GRANTS	
Ministry of Road Transport and Highways	912-973
Shri Anumula Revanth Reddy	914-920
Text of Cut Motions	921-922
Shri Jagdambika Pal	923-937
Dr. Pon Gautham Sigamani	937-942
Shri Kalyan Banerjee	942-949
Shri Shrirang Appa Barne	949-951
Shri Pinaki Misra	952-959
Shri Girish Chandra	959-960
Shri Ramulu Pothuganti	961-963
Shri Ganesh Singh	964-969
Shri Vincent H. Pala	969-973

[*] ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions 867

Member-wise Index to Unstarred Questions 868-874

***ANNEXURE – II**

Ministry-wise Index to Starred Questions 875

Ministry-wise Index to Unstarred Questions 876

[*] Available in Master copy of Debate, placed in Library.

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shrimati Rama Devi

Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki

Shri Rajendra Agrawal

Shri Kodikunnil Suresh

Shri A. Raja

Shri P.V. Midhun Reddy

Shri Bhartruhari Mahtab

Shri N.K. Premachandran

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

SECRETARY GENERAL

Shri Utpal Kumar Singh

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Wednesday, March 16, 2022/ Phalguna 25, 1943 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 201, श्री केसिनेनी श्रीनिवास ।

(Q. 201)

SHRI KESINENI SRINIVAS : Sir, a separate railway zone for residual Andhra Pradesh was the promise made while the State was bifurcated. It is also mentioned in the Andhra Pradesh Reorganisation Act, 2014. But it is not yet operationalised until today. Even the hon. Prime Minister had announced that the South Coast Railway Zone would be operationalised soon. After that, I think, on 27th February, 2019, the hon. Railway Minister had also announced a separate South Coast Railway Zone for Andhra Pradesh. But it is not yet operationalised.

So, I would like to know from the hon. Minister the reasons for the delay in operationalising this Railway Zone. What is the tentative date by which they would start the operations of this Railway Zone?

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Hon. Speaker, Sir, the Government is fully committed to operationalise the South Coast Railway Zone at the earliest. Whatever steps are needed to complete the work -- especially the building work, the site location, the DPR -- all those are in very advanced stage of finalisation; and we are fully committed. I assure the hon. Member; and I had assured earlier also on the floor of this House that we are fully committed to completing this work at the earliest.

SHRI KESINENI SRINIVAS: Sir, Vijayawada railway station is one of the oldest railway stations of this country. It is the fourth biggest station in this country after Howrah, Kanpur and New Delhi railway stations.

Sir, it is also one of the busiest junctions after Mughalsarai junction. Daily, 256 passenger trains and nearly 140 freight trains are plying on this route. It is catering to nearly 1.4 lakh passengers per day with five crore passengers per annum.

But even today, it is lacking proper facilities for the passengers and other amenities. So, I would like to ask the hon. Minister: what are the steps being taken to make it a world class railway station in passenger amenities?

Thank you.

माननीय अध्यक्ष : सभी लोगों की वर्ल्ड क्लास स्टेशन की अपेक्षाएं जाग गई हैं।

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य का सुझाव नोट कर लिया है। इनका सप्लीमेंटरी प्रश्न मेन प्रश्न से अलग है। पैसेंजर एमेनिटीज को बढ़ाना एक कंटीन्युअस प्रोसेस है। वर्ल्ड क्लास स्टेशन्स के हिसाब से देखेंगे, तो देश भर के सारे स्टेशंस में सफाई का लेवल बहुत बेहतर है और बहुत सारी लिफ्ट्स और एक्सक्लेटर्स लगाए गए हैं। यह प्रक्रिया चलती रहेगी।

SHRI P.V. MIDHUN REDDY : In the Thirteenth Schedule of the AP Reorganization Act, it clearly states that high speed rail connectivity will be given between Hyderabad and Vijayawada. It has been eight years since the AP Reorganization Act has been passed. So, I would like to know from the hon. Minister when such a thing would happen and when this connectivity work will start.

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Sir, it is again a very different question from the main question. We can always discuss it. Hon. Member can come over to my place and we can discuss it.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 202, श्री मलूक नागर जी ।

(Q. 202)

श्री मलूक नागर: अध्यक्ष जी, 'वन नेशन वन राशन कार्ड' योजना बहुत अच्छी है । इसमें गांव, देहात के दूरदराज के क्षेत्रों में बायोमेट्रिक सिस्टम की बात भी है । मैं कहना चाहता हूं कि राशन कार्ड बनाने की जो प्रणाली है, वह बहुत कम्प्लीकेटिड है । मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा कि इन्होंने राज्यों को आदेश नहीं दिए हैं । लोगों को नया राशन कार्ड बनने में बहुत दिक्कतें आ रही हैं । सरकार ने क्या कोई ऐसी प्रक्रिया अपनाई है जो गांव स्तर पर जाकर मॉनिटर करे कि लोगों को नया राशन कार्ड बनवाने में कोई दिक्कत न आए । मैं नई योजना का समर्थन करता हूं कि यह एक अच्छी योजना है, लेकिन लोगों को सुविधा होने की बजाय असुविधा हो रही है । मंत्री जी कृपया इस बारे में बताएं?

श्री पीयूष गोयल : अध्यक्ष जी, कई वर्षों से यह देखा गया कि हमारे कई प्रवासी मजदूर देश के अन्य भागों में काम करते हैं, वे दो रुपये, तीन रुपये की सस्ती कीमत पर अनाज प्राप्त करने से वंचित रहते थे । केंद्र सरकार देश के 80 करोड़ लोगों को नेशनल फूड सिक्योरिटी के अंतर्गत सस्ता राशन उपलब्ध कराती है । शहरों में रहने वाले लोग इस राशन को प्राप्त नहीं कर पाते थे, इसलिए यह कोशिश की गई कि टेक्नोलॉजी का माध्यम इस्तेमाल करके पूरी व्यवस्था को सुधारा जाए । इस वजह से 'वन नेशन वन राशन कार्ड' स्कीम लागू की गई और इसमें हर पहलू पर ध्यान दिया गया कि जिस फेयर प्राइस शॉप पर अनाज मिलता है, वहां डिजिटल टेक्नोलॉजी है या नहीं, कनेक्टिविटी है या नहीं । कनेक्टिविटी होने पर ही फेयर प्राइस शॉप पर यह सिस्टम लागू किया गया और आज देश भर में करीब पांच लाख दुकानें हैं, जहां यह लागू कर दिया गया है । चूंकि असम में कोर्ट के आर्डर के कारण आधार कार्ड देने में विलम्ब हुआ था, अब वहां भी तेजी से प्रक्रिया चल रही है कि आधार कार्ड लिंक करके 'वन नेशन वन राशन कार्ड' योजना लागू की जाए । आज 97 परसेंट लाभार्थी हैं, यानी 80 करोड़ लोगों में से 77 करोड़ देशवासी चाहे देश के किसी भी हिस्से में हों, उन्हें राशन कार्ड कैरी करने की जरूरत नहीं है । वे जाकर अपना नाम दें या अपना आधार

कार्ड नम्बर दें या राशन कार्ड का नम्बर, जो भी उन्हें याद है, वे दें और अपना बायोमीट्रिक अंगूठा लगाएं। उन्हें जितना राशन मिल सकता है, वह पूरा ले सकते हैं या थोड़ा यहां से और थोड़ा गांव में ले सकते हैं। अलग-अलग तरीके से हमने सुविधाजनक व्यवस्था बनाई है। राज्य सरकारों को भी इसमें पूरी तरह से जोड़ा है। यदि किसी स्पेसिफिक गांव में किसी को दिक्कत आती है, तो हमें जरूर सूचित कीजिए, हम राज्य सरकार से चर्चा करेंगे और यदि जरूरत हुई तो केंद्र की टीम भी जाएगी। यह एक बहुत सफल प्रोग्राम है, जिससे कोविड महामारी के समय में भी पूरे देश में एनएफएसए का अनाज मिला। 80 करोड़ लोगों को 19 महीने तक पांच किलो अधिक अनाज मिला। हमने यह भी देखा कि दोनों योजनाओं का लाभ वे अलग-अलग समय पर लें। ऐसा नहीं कि एक बायोमीट्रिक पर आदमी आधा अनाज ले और आधा रह जाए। यदि लाभार्थी एक बार जाएगा तो उसे एक योजना का अनाज मिलेगा और दूसरी बार अलग बायोमीट्रिक करके आपको प्रधान मंत्री गरीब कल्याण अन्न योजना में मुफ्त में, जिसके लिए केंद्र सरकार ने 9 महीने तक तीन हजार करोड़ रुपये का अनाज लोगों तक पहुंचाया। आज हमें और पूरे सदन को गर्व करना चाहिए कि माननीय प्रधान मंत्री जी द्वारा प्रधान मंत्री गरीब अन्न कल्याण योजना लागू की गई है, उसके कारण देश में आज एक भी उदाहरण ऐसा नहीं मिलेगा, जिसमें किसी का चूल्हा न जला हो या किसी के घर में भुखमरी हुई हो। यह हम सभी के लिए गर्व की बात है।

श्री मलूक नागर : सर, यह तो मैंने भी माना है कि यह अच्छी प्रणाली है। बेसिकली इसमें इतने लंबे जवाब, इतनी लंबी डिटेल्स की जरूरत नहीं थी। मेरा सीधा प्रश्न है कि क्या उनमें नीचे तक पहुँचाने की कोई सुविधा है? अच्छा साहब, चलो आपने जवाब दे दिया, मैंने उसको मान लिया। अब सीधी बात यह है कि कोरोना काल के समय एक प्रदेश से दूसरे प्रदेशों, देशों में जितने भी गरीब और मजदूर लोग गए थे, जिनके राशन कार्ड बदल गए थे, क्या सरकार ने ऐसी कोई व्यवस्था की है कि उनको मॉनीटर करके, जो लोग बहुत परेशान हैं, उनके पास रोजी-रोटी नहीं है, क्या इसकी मॉनीटरिंग की सरकार की कोई योजना है ताकि उनको न्याय मिल सके?

श्री पीयूष गोयल : महोदय, मुझे लगता है कि मेरे मित्र सांसद भाई टीवी बहुत देखते हैं, वे बड़ी सीधी बात करते हैं, लेकिन मैं आपको बताऊँ कि आज राशन कार्ड बदलने की आवश्यकता ही हमने खत्म कर दी है। हमने तो बहुत सरल प्रणाली बना ली है, राशन कार्ड आपके गाँव में ही रहेगा, आप शहर जाते हो या कहीं और काम करने जाते हो, तो आपको सिर्फ अपना आधार नंबर याद रखना है। आज मुझे लगता है कि हम सभी देशवासियों को अपना आधार नंबर याद रहने लग गया है। इतनी सरल प्रणाली है, आज नए राशन कार्ड की तो कोई जरूरत ही नहीं रखी है। टेक्नोलॉजी के माध्यम से जो ईमानदार व्यवस्था आज देश में बनी है, मैं समझता हूँ कि यह हम सबके लिए बहुत अच्छी बात है। हम सब टैक्स भरते हैं, देश को आगे बढ़ाने के लिए हम सब यहाँ पर आते हैं, दिन-रात समाज की सेवा करने में लगे रहते हैं। यह हम सबके लिए खुशी की बात है कि बिना एक रुपये के भ्रष्टाचार के आज गरीब को उसका अधिकार मिलता है, उसको अनाज मिलता है। गरीब की हर योजना में टेक्नोलॉजी का माध्यम लेकर सुधार करने की हमारी जो प्रणाली रही है, मुझे लगता है कि पूरे देश ने और अलग-अलग देश के हिस्सों ने हमें बड़ा आशीर्वाद भी दिया है।

श्री मलूक नागर: सर, मुझे आधे मिनट का समय और दीजिए।

माननीय अध्यक्ष : नो।

श्रीमती हेमामालिनी : महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदय, प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी द्वारा, उनकी लीडरशिप में जो वन नेशन वन राशन कार्ड सिस्टम, पब्लिक डिस्ट्रिब्यूशन सिस्टम लाया गया है, ये ट्रांसफर्मेटिव चेंजेज बहुत ही सराहनीय हैं, स्पेशियली माइग्रेंट वर्कर्स और कोरोना काल में पीड़ित लोगों को इससे बहुत राहत मिली है। मेरे पास फेयर प्राइस शॉप ओनर्स द्वारा अनियमितता किए जाने की शिकायतें आती रहती हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से यही पूछना है कि क्या अन्य सरकारी योजनाओं की तरह इस योजना के तहत भी लाभार्थियों को फेयर प्राइस शॉप से सब्सिडी वाले फूड ग्रेन्स दिए जाने की बजाय डायरेक्ट बेनीफिट ट्रांसफर स्कीम से राशन कार्ड को कनेक्ट कर लाभार्थी के बैंक खाते में डायरेक्ट सब्सिडी ट्रांसफर करने की कोई योजना है?

श्री पीयूष गोयल : महोदय, इसके ऊपर भी कई बार विचार हुआ है, कई बार यह सुझाव भी सरकार के समक्ष आया है और इस पर कई बार चर्चा भी हुई है। इसके दोनों पहलू हैं। एक तरफ इसका एक लाभ भी है कि सीधा पैसा खाते में जाए तो यह पूरा अनाज एक-एक जगह पहुँचाने का खर्चा आदि सरकार के ऊपर नहीं आएगा, लेकिन इसका दूसरा पहलू यह है कि अगर पैसे बैंक के खाते में गए और जो हमारी गृहिणी है, जो घर चलाती है, हमारी माताएँ, बहनें हैं, अगर यह पैसा उनके हाथ न लगा, उनके खाते में भी पैसा डाला, लेकिन वह पैसा किसी अन्य इस्तेमाल में लग गया और उस घर को अनाज न मिला, उस बच्चे को अनाज न मिला, वह हम सबके लिए एक बहुत गंभीर समस्या होगी। इसको मद्देनजर रखते हुए फिलहाल ऐसा तय हुआ है कि इसको ही आगे चलाया जाए और इसी स्कीम के माध्यम से लोगों तक अनाज पहुँचे। मैं एक और बात कहूँगा, क्योंकि उन्होंने एक विषय रखा कि हमने इसके लगातार ऑडिट की भी प्रणाली रखी है। अलग-अलग तरीके से, यह जमीनी स्तर पर कैसे लागू हो रहा है, हम इसका ऑडिट भी करते हैं और पिछले समय में जब मिनिस्ट्री ऑफ फाइनेंस ने एक इनडिपेन्डेंट पार्टी को इसका ऑडिट करने का काम दिया तो लगभग 94 परसेंट बेनीफिशरीज तक यह सीधा पहुँच रहा है, इसका अनुमान उस रिपोर्ट में आया। उसमें अन्य चीजें सुझाव के रूप में भी आईं। सरकार पूरे तरीके से सुधार के प्रति प्रतिबद्ध है।

पूरे तरीके से संकल्पित है। मेरा मानना है कि शायद वन नेशन, वन राशन कार्ड की योजना सबसे सफल योजना है और इसके तहत आज लगभग 60 करोड़ पोर्टेबिलिटी ट्रांजेक्शंस हो चुके हैं। लगभग 60 करोड़ लोग कुछ अनाज गाँव में लेने के बदले किसी और जगह लेते हैं और कुछ अनाज गाँव में लेते हैं। यह एक बहुत बड़ी सफलता की निशानी है।

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI: States like Tamil Nadu have Universal PDS System. In Tamil Nadu, we distribute 20 kilograms of free rice to every ration card holder and many of the welfare schemes are also linked with the ration cards and the PDS system.

So, in a case like this, who bears the extra cost of providing for the migrant labourers because it will become an added burden on the States, as the PDS system is a State's subject? So, when you are bringing something like this, we need a clarity as to who is going to bear the cost of it.

श्री पीयूष गोयल : अध्यक्ष महोदय, पहली बात तो हर राज्य को... (व्यवधान) There is a translation facility also. … (*Interruptions*)

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI: Sometimes it is very difficult to understand. I know that you can speak English very well and my question was also in English. Sir, kindly reply in English.

SHRI PIYUSH GOYAL: I respect my sister. Very often, States are giving something over and above the National Food Security Programme and they are also welcome to do so. The Central Government does not object to it as long as the National Food Security Programme is respected and the eligibility under that is given at the appropriate prices defined under the NFS Act to all the beneficiaries in each State. Beyond that, if any State wants to give food grains to its ration card holders, that State will have to look after its own costs. The Central Government bears hundred per cent of the cost of providing food grains under the NFSA. Hundred per cent cost, including transport cost, storage cost, distribution cost, rice billing cost, etc., is borne by the Government of India. Beyond that is a matter of choice for the States. We do not charge any value from the States over and above what they must be spending on it.

As far as the One Nation One Ration Card Scheme is concerned, for that also, there is no additional charge. It is an UPI technology-driven solution for which there is no additional charge on any user.

SUSHRI MAHUA MOITRA : Thank you, hon. Speaker, Sir. Through you, I would like to ask a question to the hon. Minister. There is the One Nation One Ration Card Scheme. The idea behind the same is that the migrant labourers are able to use the PDS facility in a State outside their home States. My district is a migrant exodus district and I have over five to seven lakh people working outside. In the last two or three months, we have found that after COVID, most of these workers have now gone back to their places of work in other States. But the One Nation One Ration Card facility has not been made available to them. You have said sixty crore has been done. When do we expect that it will be done all over India? What is the rough timeline?

SHRI PIYUSH GOYAL: No, I did not say that sixty crore has been done. I said that sixty crore transactions have happened under portability -- seventy-seven crores out of eighty crores. Now, it includes the State of West Bengal. As you may be aware, for a very long time, the State of West Bengal has resisted from joining the One Nation One Ration Card Scheme for a variety of reasons. But after the hon. Supreme Court's verdict -- which came recently -- I am happy to share with you that the State of West Bengal has also joined that Scheme.

They have also done the Aadhaar linkage of all the beneficiaries under the Scheme. There is no question and there is no power on Earth which can stop the beneficiaries in your district from also getting the benefit of One Nation

One Ration Card Scheme. So, it is not only pravasi mazdoor or the migrant labour, but anyone, who is eligible, can get the benefit within the State of West Bengal. If you are probably eligible or are registered in one village and if you are travelling to some other village, you can take it within any village of the State. Now, it is area and geography agnostic.

Another element which I would like to add for the benefit of the hon. Members, through you, is that you do not have to take the whole ration at one time. Suppose a family is eligible for 35 kilograms of ration and if they do not want to take the whole thing, they can take 20 kilograms at one time. They can take the balance 15 kilograms in a second transaction. So, a lot of flexibility is there. It is technology-driven.

Similarly, if a family decides or some part of the family members want to take it in another State and some want to take it in the main State, they can do it. If a child is studying in Kota, hon. Speaker's constituency, let us say, for engineering and the child wants to pick up some grain, it could be the whole 35 kilograms or 10 kilograms or five kilograms if the family is eligible. We have left the total flexibility. The technology ensures that whatever is to be given, that much they take in a month. I think, this is a Scheme which has universally found a lot of blessings of the people of India for all of us. After all, the whole country is working towards collective effort to improve the lives of our people. I think, the Prime Minister's single-minded focus on the poor of the country, on the people who have been marginalised over several years, and on the marginalised sections of the society is now yielding very good results in terms

of the successful implementation for the beneficiaries without any differentiation. बिना किसी भेदभाव के हर व्यक्ति तक लाभ पहुंचाना इस सरकार के काम का प्रतिबिंब है।

DR. FAROOQ ABDULLAH : Sir, I have only one request. There are many people in the far-flung areas of my State who have still not got the benefits under the scheme that you have spoken. It is a very good scheme. I quite agree with that. But, can it be possible that till they get the benefits of cards and other things, जो उनके पुराने कार्ड थे, उन पर इनको कुछ टाइम के लिए राशन मिले, जब तक उनका नया कार्ड न बन सके।

श्री पीयूष गोयल : अध्यक्ष जी, कोई नए कार्ड की जरूरत ही नहीं है। मैंने जवाब में भी वही लिखा है कि यह टैक्नोलॉजी आने के बाद कोई नया कार्ड देने की आवश्यकता ही नहीं है। पुराना कार्ड ही आपका कार्ड है और पुराने कार्ड की भी जरूरत नहीं है। आपको कार्ड की ही जरूरत नहीं है। आपको अपना आधार नंबर देना है और बायोमीट्रिक लगाना है। लेकिन माननीय वरिष्ठ सदस्य का कोई स्पेसिफिक इंस्टेंस है तो मैं स्वागत करूंगा कि आप मुझे जानकारी दें।

मैं तुरंत उसकी छानबीन कर के उस समस्या का हल भी करूंगा, लेकिन खुशी की बात है, जो मैंने जवाब में भी लिखा है कि कोई कार्ड की जरूरत नहीं है। कोई नए कार्ड की जरूरत नहीं है। हमने जरूर एक एडवाइज़री दी है कि अगर कभी आप आगे नया कार्ड इश्यू करते हो, वह तो स्टेट के ऊपर है। हम तो कोई कार्ड ही नहीं इश्यू करना चाहते हैं। अगर राज्य देती है तो एक स्टैंडर्ड डिज़ाइन में दे तो अच्छा है, पर वह भी कोई पाबंदी नहीं है।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 203, श्री गजेन्द्र उमराव सिंह पटेल जी ।

(**Q. 203**)

श्री गजेन्द्र उमराव सिंह पटेल: माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से प्रश्न पूछना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश में मेरा खरगौन-बड़वानी जो जिला है, वह जनजातीय बाहुल्य जिला है। इसके पहले यहां पर रेल के लिए कई बार सर्वेक्षण हुआ है। उस समय वर्ष 2010 में तत्कालीन सरकार यूपीए की थी, उस समय मेरे खरगौन-बड़वानी में जो सर्वे हुआ था, नई रेल लाइन खंडवा से धार वाया खरगौन-बड़वानी का, इसमें उसको माइनस 3.34 बताया गया था, परंतु उस समय की तत्कालीन यूपीए की सरकार द्वारा भी और भी जो रेलवे के सर्वे हुए थे, उसमें माइनस 13 पर्सेंट को उन्होंने स्वीकृत किया। औरंगाबाद को, माइनस 21 पर्सेंट को स्वीकृत किया। माइनस 32 को, सबरुल को उन्होंने रेट ऑफ रिटर्न में स्वीकृत किया और माइनस 38, हरसिंदी-गोंडा रेल लाइन का भी कार्य रेट ऑफ रिटर्न माइनस के बाद उन्होंने स्वीकृत किया।

देश के प्रधान मंत्री आदरणीय नरेंद्र मोदी जी का सपना है कि जो आकांक्षी जिले हैं, उनमें विकास की गति बढ़े। और इसी विश्वास के साथ मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि मेरा खरगौन-बड़वानी लोक सभा क्षेत्र है, जहां पर इस प्रकार के सर्वेक्षण हो चुके हैं और खरगौन-बड़वानी आकांक्षी जिला है, तो क्या उसमें कोई नई रेल लाइन के सर्वे के लिए प्रस्तावना है और जनजातीय क्षेत्रों को किस प्रकार से नई रेल लाइनों को फायदा हो सकता है और कब तक स्वीकृत हो सकता है? इसके लिए मेरा आपसे आग्रह है कि अगर इसकी कुछ प्रस्तावना है तो वह कम से कम बताने का कष्ट करें।

श्री अश्वनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सांसद महोदय का जो यह निवेदन है, खारगौन-बड़वानी, यह एक ऐसा जिला है, जिस जिले में कई तरह की विशेषताएं हैं। खंडवा-खारगौन, जिस लाइन की आप बात कर रहे हैं, यह चार जिलों से निकलती है – खंडवा, खारगौन, बड़वानी और धार। माननीय अध्यक्ष जी, इस प्रोजेक्ट का पहले जो सर्वे किया गया था, प्रोजेक्ट को अनवायेबल पाया गया था।

लेकिन जो सांसद महोदय ने कहा कि यह एक एस्पिरेशनल डिस्ट्रिक्ट है, आदिवासी बाहुल्य जिला है। नर्मदा रिवर के ऊपर से दो ब्रिज जाने हैं, कई तरह से इस प्रोजेक्ट की विशेषताए हैं, इसीलिए वापस से इसका सैंक्शन कर दिया गया है। जैसे ही सर्वे का रिजल्ट आएगा, उसके बाद इसका अगला स्टेप लिया जाएगा।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 204, डॉ राजदीप राय जी ।

(Q. 204)

DR. RAJDEEP ROY : I thank the hon. Minister of Railways, Shri Ashwini Vaishnaw for his answer which is satisfactory but my thirst is still not quenched enough being a student of evidence based medicine. Recently, we have seen the United States Environmental Agency proving the fact that copper has antimicrobial and antiviral properties. Now, what happens to our life is this. Basically, we need a stamp of approval from foreign agencies to tell us that what we have been practising since ages or since years is actually the right thing. Recently, the whole world’s attention was diverted to a photograph wherein our Prime Minister, Shri Narendra Modi*ji* was having a meal with his mother. What caught my attention other than the mother and son bonhomie was the fact that they were having food in copper utensils. I checked it back with the photograph of 2019 also. During that time also, he was having food in those copper utensils. So, what I would like to say is this. When it has been almost proved that copper has got antimicrobial and antiviral properties, can we undertake a proposal of converting all the railway surfaces which are prone to be hand touched like handles, door knobs, etc. to something which is laden with copper? Keeping in mind the safety of the passengers, we can undertake such measures.

My second point is, you have allocated Rs. 1000 crore for redevelopment project in this Budget. So, I would like to ask whether we can

consider anything in this redevelopment package so that we can develop copper to be used in a better way in railway coaches.

श्री अश्वनी वैष्णव : सर, माननीय सांसद महोदय ने बहुत ही रिसर्च करके इस विषय को उठाया है। जैसे ही यह प्रश्न मेरे सामने आया तो मुझे बहुत खुशी हुई। मुझे स्वयं इसकी जानकारी नहीं थी, इसलिए माननीय सांसद जी को धन्यवाद कि इनके प्रश्न के कारण मेरी जानकारी बढ़ी।

महोदय, माननीय सांसद जी का यह निवेदन है कि कॉपर को यूज़ करने से माइक्रोबियल वायरस का डिस-इंटिग्रेशन जल्दी हो जाता है, आपने बिल्कुल सही कहा। यह बात हमारी आयुष पद्धति में है, हमारी संस्कृति में भी है और आज विज्ञान ने इसे सिद्ध भी किया है। इसका रेलवे में उपयोग किए जाने की जो बात है और माननीय सांसद जी का यह सुझाव है कि हमारे जितने भी टच सरफेसेज हैं, उनमें कॉपर का यूज़ किया जाए, तो इसका एक्सपेरिमेंट रेलवे ने किया है। करीब 300 कोचेज में इसका एक्सपेरिमेंट किया गया। जैसे जो हैंडरेल्स हैं, दो कोचेज को जोड़ने वाली वेस्टीब्यूल्स हैं, उनमें कॉपर का अधिक उपयोग किया गया। उसका रिजल्ट भी बहुत अच्छा आया। इसमें केवल एक ही समस्या है कि इसमें कॉस्ट बहुत ज्यादा बढ़ जाती है। कॉपर बहुत महँगा पदार्थ है और जिस सरफेस पर इसे लगाया जाता है, वहां से यह जल्दी ही घिस भी जाता है। इसलिए शायद 'मास्स ट्रांसपोर्टेशन' में इसका उपयोग हो न हो, पर खान-पान के बर्तनों में और हर जगह इसका उपयोग जरूर करना चाहिए।

डॉ. राजदीप राय : हम लोग आजकल देख रहे हैं कि कॉरपोरेट ऑफिसेज इत्यादि में खाने वाले और ड्रिंकिंग वेसेल्स में भी कॉपर का यूज़ हो रहा है।

Sir, I would like to ask a supplementary question which is related to my Constituency. I come from Barak valley which is a gateway of four States in North Eastern Region, Tripura, Mizoram, Meghalaya, and Manipur. वहां पर बदरपुर घाट एक जगह है। वहां पर असम की तीन डिस्ट्रिक्ट्स हैं और वह रेलवे का एन्ट्री प्वायंट है। वहां पर हमेशा सुबह से शाम तक रोज ट्रैफिक जाम होता है। I would request you to

send some of your officials to do a study and consider doing ROB in that area so that all the problems can be eased out.

श्री अश्विनी वैष्णव : सर, मान्यवर सांसद जी का सुझाव हम जरूर मानेंगे ।

DR. KALANIDHI VEERASWAMY : Sir, all the Railway Recruitment Boards are putting up their cut-off marks on the website, which is in the public domain.

माननीय अध्यक्ष: अभी यह विषय नहीं है । यह विषय आगे आएगा । This subject is not related to this Question but to the next Question.

DR. KALANIDHI VEERASWAMY : Sir, it is a very important question.

HON. SPEAKER: No, it is related to the next Question.

Now, Shri Prasun Banerjee. आप इससे संबंधित क्वेश्चन पूछिए ।

श्री प्रसून बनर्जी : सर, हम कुछ अच्छी चीज पूछना चाहते हैं, कोई खराब चीज नहीं है । यह अच्छी बात है कि उन्होंने जो किया, उसके लिए मैं बधाई देना चाहता हूँ।

सर, मैं यह बात रेल मिनिस्टर से पूछना नहीं चाहता हूँ, बल्कि उनको एक बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ। रेलवे ने हम लोगों के साथ बहुत अच्छा किया है । जिन लोगों के पास पैट रहता है, पैट का मतलब, जिन लोगों के पास कुत्ता रहता है, उनको ट्रेन में ले जाने के लिए आपने लोगों की माँग को पूरा कर दिया है । यह आप लोगों के लिए रिकॉर्ड है । यह काम पहले कभी नहीं हुआ था । पहले वे अपना पैट लेकर जा भी नहीं सकते थे और आ भी नहीं सकते थे । लेकिन, अब वे आराम से लेकर जाते हैं ।

सर, रेलवे में स्पोर्ट्स्मैन की सबसे ज्यादा नौकरी होती है, जिसमें फुटबॉल, क्रिकेट, हॉकी तथा अन्य खेलों के भी खिलाड़ी हैं । मेहरबानी करके आप उसको चालू कीजिए । बहुत से स्पोर्ट्स्मैन आपके साथ हैं । आप उनको थोड़ा अच्छा से देखिए ।

HON. SPEAKER : Question No. 205, Shri Hibi Eden.

(Q. 205)

SHRI HIBI EDEN : Sir, there is a lot of concern and ambiguity regarding the K-Rail (Silver Line) Project initiated by the Kerala Government. Is the Government of India aware about the environmental impact, economical impact, and social impact of this particular project? The Left Government in Kerala has totally failed in gaining the confidence of the local populace regarding the K-Rail (Silver Line) Project.

After 2018, Kerala has become a flood-prone State. We have very well understood that. So, when you give an answer, it is clearly told that you have given in-principle sanction, and the final project is not sanctioned, which will depend upon the techno-economic viability. In a State like Kerala which is thickly and densely populated, how can we mobilise these resources? What is the environmental impact of this particular project? How can we take this project forward?

The Government of Kerala is hiding a lot of things. The Detailed Project Report was released after constant interventions by many of the Members of the Legislative Assembly. My colleague, Shri Anwar Sadat, MLA had to give a breach of privilege notice in the Kerala Legislative Assembly in order to get the Detailed Project Report. So, Sir, when you sanction this project, kindly understand the environmental impact, financial feasibility of this project and then take a decision on this particular project.

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Sir, I will reply in English. Sir, the Silver Line Project in Kerala is a very sensitive project. Yesterday, during the discussion on the Demands for Grants also, the hon. MPs from Kerala had expressed very emotional views about this project and there were views from almost all sections of the Opposition. This is a 530-kilometre project which has about 88 kilometres viaduct and 36 kilometres tunnel. It is a standard gauge line. So, there is no interoperability. That means, a train, which goes on the normal Indian railway network, cannot really use this line.

The concerns about environmental issues are real concerns. They are genuine concerns. If it is implemented in the way the project is currently designed, we do not really understand what will be the environmental impact on the State. That is the reality. As far as Indian Railways is concerned, we have very clearly said that the project's final sanction will depend upon the detailed techno-economic feasibility. We have to see whether the technology is okay or not; whether the soil conditions are okay or not because when I met Metro man, Mr. Sreedharan, he explained that the existing tracks in Kerala are still sinking every year, which basically means that there are lots of issues on the technical side also.

On financial feasibility, the cost which is estimated is definitely an underestimate. So, we need to carefully look into all these things, then only something can come out. This is a very complex issue. I would like that this should be handled in a very systematic manner.

SHRI HIBI EDEN : I would like to thank the hon. Minister for this clarity on the issue.

माननीय अध्यक्ष जी, इसमें हमे आपका संरक्षण भी चाहिए।

Sir, my supplementary question is that when we want to build a drainage out of the track, which is not owned by the Indian Railways, we need to go to the Southern Railway, the Chennai office, to get a sanction for it. Here, in this project, a lot of land is to be taken over from the Indian Railways. But the State Government is laying foundation stone of this project across Kerala. There has been a huge resentment amongst the people on this issue. If the 'in principle' approval is not given, and if the project is not sanctioned yet, how can the State Government go ahead with the stone laying functions? How can the survey be done in this manner when local resentment is there? Is the Government of India trying to intervene in such a situation in this particular matter?

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Sir, the hon. Member has asked a question which is squarely related to the State Government's conduct. I would not like to comment on that. As far as we are concerned, the process is very straight forward. The in principle approval basically means that you can go ahead, start working on understanding what you need to do to complete that project. That basically means, feasibility studies, surveys, preparation of a Detailed Project Report (DPR), etc. But preparing a DPR does not mean that the land is given by Indian Railways to that project. That is very clear, and that is the stated position. There is nothing new about it.

If the State Government is going ahead with land acquisition, please take it up with the State Government.

SHRI BENNY BEHANAN: I would thank the hon. Minister for understanding the feelings and emotions of the Kerala people. But still without sanctioning of the project, the Kerala Government is trying to implement the scheme.

Now, the most significant problem which Kerala faces today is the question whether we need K-Rail project in Kerala. That is the biggest problem. The entire proposal is without considering any of the critical ecological and geographical stature of Kerala where the population density is very high and about 44 rivers criss-cross from East to West in the State.

This small State stretches on the Malabar coast like a line in hardly 600 kilometres with a width of about 30 to 120 kilometres. If the K-Rail project is implemented, it will divide the State overlooking its geographical position and enhance the vulnerability of natural disasters such as floods and heavy landslides which are often occurring. Therefore, I would request the Government not to sanction the K-Rail project.

I have one more supplementary question which is with regard to increasing the speed of existing trains. If you look at the revenue from the passenger trains, Kerala may be the highest amongst the Southern Railways. But the railway infrastructure in Kerala is very poor. We do not have fully automatic system there. We do not have double lines there, and because of the natural geographical landscape, there are many other limitations.

....(Interruptions) Therefore, I would request the hon. Minister to strengthen the existing infrastructure. *....(Interruptions)*

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Sir, the project has been discussed in threadbare. The politics of Kerala are unique. My friends on this side many times support some of their colleagues on that side, and many times they also support them *vice versa*. So, I do not know what they are internally deciding between themselves. *....(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ जी।

… (व्यवधान)

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I was keeping silent when they were speaking. *....(Interruptions)* Sir, please give me protection. *....(Interruptions)* I have a difference of opinion, and, therefore, I stand here to express the views of my party, that is, CPI(M) on this issue. *....(Interruptions)* It is there in our election manifesto. *....(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष: आपको पूरा संरक्षण है, आप बोलिए।

… (व्यवधान)

ADV. A.M. ARIFF : Sir, please allow me to speak. *....(Interruptions)* Sir, when they were speaking, I was silent. *....(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए। यह तरीका ठीक नहीं है।

… (व्यवधान)

ADV. A.M. ARIFF : Why are they causing disturbance? *....(Interruptions)* Please allow me to speak. *....(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष: जब उनको बोलने का मौका मिला है तो आप बैठ जाइए।

… (व्यवधान)

ADV. A.M. ARIFF : When we submitted our election manifesto before the public, they have given their mandate and approval to the K-Rail project.

Sir, the hon. Minister knows very well that the Silverline Project is included in the National Rail Plan and it is approved by the Government of India. … (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: No.

ADV. A.M. ARIFF : In 2020-21 Budget Speech, the hon. Finance Minister had stated that all projects in National Rail Plan would be completed by 2030. … (*Interruptions*) The K-Rail project is your project also. Your Government is taking initiative and implementing all projects included in the National Rail Plan. … (*Interruptions*) When you are exempting this K-Rail project alone from the National Rail Plan, there is no doubt that it is a negative approach to development. It is on the basis of narrow politics. … (*Interruptions*)

Sir, I have to make one request. Please do not depend upon the hon. K. Sreedharan's verbal talk; you may please go through the DPR which they are going to submit. … (*Interruptions*) Sir, let me complete. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज बैठिए। आप जब प्रश्न पूछ रहे थे, तब वे चुप थे। वे नहीं बोले, उनको भी संरक्षण दिया जाएगा। आपका तरीका गलत है।

… (व्यवधान)

ADV. A.M. ARIFF : I would like to say that you are announcing various development projects. Are you announcing them after getting the DPR? The DPR is submitted subsequently. … (*Interruptions*)

श्री अश्वनी वैष्णव : मान्यवर अध्यक्ष जी, प्रोजेक्ट के बारे में मैंने एक बहुत क्लियर जवाब दिया है। दिल्ली में दोस्ती और केरल में कुश्ती, इसका मैं क्या कर सकता हूं?… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपको मौका नहीं दिया है।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट बैठिए। कौन सी पार्टी किस राज्य में एक है**,** यह काम सदन में नहीं होता। सदन में प्रश्न पूछिए और मंत्री जी जवाब देंगे।

… (व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्री; **कोयला मंत्री तथा खान मंत्री (श्री प्रहलाद जोशी):** केरल और वेस्ट बंगाल में लड़ते हैं। इधर दोस्ती, उधर कुश्ती, यह कैसे होता है?… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : क्वैश्चन नंबर 206, श्री सुनील कुमार मंडल।

(Q. 206)

SHRI SUNIL KUMAR MONDAL: Hon. Speaker, Sir, I would like to express my sincere thanks to you for giving me the opportunity to speak on the most prominent topic, that is, recruitment in the Railways. In the answer paper I have received, a list of the Railway vacancies is given, but the Centralised Employment Notice Number has not been given in it. Being a Member of the Standing Committee on Railways, I have discussed about it. The Chairperson of the Standing Committee on Railways and others also spoke about the vacant posts in the Railways. I want to get details regarding it.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप प्रश्न पूछिए।

SHRI SUNIL KUMAR MONDAL : Mr. Speaker, Sir, through you, I want to ask a question to the Minister of Railways. Every notification mentions a number. As per Notification No. 1/2018, the total number of vacancies was 57,839.

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : मान्यवर अध्यक्ष जी, प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का रोजगार के ऊपर एक बहुत बड़ा हमेशा से एंफेसिस रहा है।

मान्यवर, विशेषकर रेलवे में बहुत सारी बातें रिकार्ड को स्ट्रेट करने की जरूरत है। माननीय सांसद महोदय ने जो प्रश्न पूछा है, उसका एक डिटेल आंसर दिया गया। लेकिन आपका जो विषय है, मैं रिकार्ड को स्ट्रेट करना चाहूंगा। वर्ष 2009 से 2014 तक रेलवे में मात्र 2 लाख 42 हजार 709 नियुक्तियां की गईं। वर्ष 2014 से प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने ऑलरेडी 3 लाख 44 हजार 646 नियुक्तियां की हैं। इसके साथ ही 1 लाख 40 हजार 713 वैकेंसीज पर ऑलरेडी रिक्रूटमेंट प्रोसेस चल रहा है।

अध्यक्ष जी, एक और विषय आपके सामने रखना चाहूंगा जो इस प्रश्न से रिलेटेड है। यह बहुत ही संवेदनशील सरकार है। एक फ्रेंकली, ओपन मान्डेड के साथ चीजें देखती है। प्रधानमंत्री जी का विषय रहता है कि जो सबसे गरीब तबका है, युवा है, उनका ज्यादा से ज्यादा ध्यान रखा जाए। जो विषय आप इंगित करना चाहते हैं, उस विषय में भी जैसे ही छात्रों की तरफ से कम्पलेंट्स आईं, बिना एक पल भी गवाएं एनटीपीसी कैटगरी की हों, लेवल वन कैटगरी के लिए हों, एक बहुत ही संवेदनशीलता के साथ उनको डील किया गया और उनका एक समाधान निकाला गया। इस तरह की हमारी भावना है और इस तरह की नीयत के साथ काम कर रहे हैं।

SHRI SUNIL KUMAR MONDAL: Sir, my second supplementary question is this. It has come to our notice that IRCTC takes the tender for onboard catering service, which is further given to third-parties as tender by IRCTC. As a result, the quality of food served deteriorates. I personally have received a lot of complaints about this matter previously. Also, it has come to my notice that in trains, like Sealdah Rajdhani, Howrah Rajdhani, and other Rajdhani Express Train where more than thousand passengers travel daily, there is only one pantry car in the entire train due to which food hygiene and service gets affected badly.

Mr. Honourable Speaker Sir, through you, I want to ask the question to the Railway Minister. In trains like these where we have more than thousand passengers, is there any plan of the Government to have two pantry cars for easy and smooth service?

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, यह प्रश्न काल है, अगर डिमांड्स फॉर ग्रांट्स का जवाब होता तो ओपन ,एंडेड होता। आईआरसीटीसी का विषय प्रश्न से बहुत अलग है। इस पर कभी किसी और वक्त में बात कर सकते हैं।

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE: We may have very strong political differences. I take this opportunity to put one thing on record, starting from Mr. Piyush Goyal to you, as the present Railway Minister, in Maharashtra, the toilets, the infrastructure, and the cleanliness of railways has substantially improved. I really want to put it on record that the Railways is doing a very good job in my State. I travel extensively by train. I would like to put it on record and I would like to thank Shri Piyush Goyal, you, and the entire team that worked very hard because it is not a very easy task.

I would just like to ask one question. There was an extensive debate yesterday. As my colleague Kanimozhi Ji during the debate mentioned, a lot of women, differently abled people, and young children also travel by train. Sometimes, you do not want a ticket man to come at night to wake you up. There are some sensitive needs of women where they need to travel with children. Can we employ more women in Railways as well as can we have all the jobs which are reserved specifically for them and people with disabilities? Can that quota be covered up?

SHRI ASHWINI VAISHNAW: In fact, in the RPF, a special contingent of RPF female constables was recruited and they are doing very good work. Specifically, some schemes which hon. Piyush Ji started, like ‘Meri Saheli’ where if there is a woman who is travelling alone, in that case, the passenger is basically escorted by the lady RPF constable. Such issues have been handled in a very sensitive manner. Whatever other suggestions are there, we can discuss and we can take it forward.

HON. SPEAKER: Question No. 207, Shrimati Chinta Anuradhaji.

(Q. 207)

SHRIMATI CHINTA ANURADHA: Can the hon. Minister clarify whether any proposals for creation of Exclusive Mining Zones have been accepted and cleared by the Government? If yes, please provide the details of the same, and if not, does the government propose to establish any Exclusive Mining Zones in the coming years in accordance with the National Mineral Policy?

SHRI PRALHAD JOSHI: Normally, mining blocks are identified by the Geological Survey of India. After the blocks are identified by the Geological Survey of India, the report will be handed over to the State Governments and the State Governments will decide whether to auction it, at what level it has to be auctioned, etc. We have now allowed auction even at the G3 level, G4 level. It is up to the State Governments to decide based on the reports of the GSI or any other body. But at present we are having GSI reports only and we submit it to the State Governments. The States will decide when to auction it and on what condition it has to auction them. We have given a very clear guideline that it should be done in the most transparent manner.

SHRI BELLANA CHANDRA SEKHAR: The National Mineral Policy, 2019 pertaining to non-coal and non-fuel minerals has laid down a target of increasing the production of major minerals by 200 per cent in seven years. Can the hon. Minister state how much of this target has India achieved in the last three years?

SHRI PRALHAD JOSHI: Sir, it is a continuous process. Now, it has considerably increased. Though his question is not directly related to the main Question, but I can say that in the last five years, a total of 145 mineral blocks have so far been auctioned. In the current year itself, after the amendment to MMDR Act in 2021, in just one year, 95 NITs have been issued, and only in this year, 37 blocks have been auctioned. These all have been added to the production of the minerals in the country.

I would like to share some interesting figures. By introducing some new reforms in the mining sector pro-actively the State of Odisha has increased its revenue from Rs. 13,900 crore to Rs. 41,000 crore as on today. Many States are using it. I urge upon all the States to pro-actively take up the blocks and auction it. The production, in revenue terms, has also increased from Rs. 53,000 to Rs. 78,000 crore last year.

DR. M.K. VISHNU PRASAD: I really appreciate that the Government is looking at revising the royalty rates. At the same time, in my State of Tamil Nadu, the people who gave the land for Neyveli Lignite Corporation have not got the jobs. Around 430 families are still jobless. Will the Government consider giving them jobs?

More accidents are happening now-a-days in Neyveli Lignite Corporation. I want to know, through you, whether the Government is keen in controlling these accidents in future.

SHRI PRALHAD JOSHI: Sir, the main Question is related to mines and royalties. I only appeal to the hon. Member to use his good offices to impress

upon his State Government, so that Tamil Nadu can also go for auction. Many other major States are in the process of auctioning. But as far as Tamil Nadu is concerned, they are yet to go for auction.

I only appeal to them to go for auction. As far as the Neyveli Lignite Corporation safety issues are concerned, we are very seriously looking into them. There were two major accidents. I appreciate your concern. We are very seriously looking into them. We have asked them to take all precautions and safety measures. As regards your other issue, we will look into it.

HON. SPEAKER : Question No. 208, Shri Ajay Nishad ji.

(Q. 208)

श्री अजय निषाद : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी द्वारा जो जवाब दिया गया है, देशहित के साथ समाज हित में भी है। मैं आशा करता हूं कि माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में भारतीय रेल एक नया मुकाम पाने के लिए अग्रसर हो चुका है। हमारी सरकार इस महत्वपूर्ण विषय पर काफी संवेदनशील है और हमेशा तत्पर भी रहती है कि कैसे युवाओं को रोजगार मुहैया कराया जाए। मैं एक बात पर प्रकाश डालना चाहता हूं कि कोरोना के कारण देश में सैकड़ों फ्रंटलाइन वर्कर्स ने अपनी जान गंवाई है। इन वर्कर्स में रेलकर्मी भी शामिल हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं, क्या सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता कोरोना काल में रेलवे के कोरोना योद्धाओं को सेवाकाल में हुई मृत्यु के उपरांत अनुकंपा के आधार पर नियुक्ति के लिए कोई विस्तृत और सरल प्रक्रिया है?

श्री अश्वनी वैष्णव: माननीय अध्यक्ष जी, प्रश्न स्पेशल रिक्रूटमेंट ड्राइव से संबंधित है। कोरोना काल में रेलवे कर्मचारी, जो कोरोना के साथ युद्ध करते हुए शहीद हुए, निश्चित तौर पर उनके परिवार के लिए रेलवे में बहुत अच्छी व्यवस्था है। इसी व्यवस्था के अनुसार उनके परिवार के अन्य सदस्यों को जो नियुक्ति दी जानी चाहिए, वह दी जा रही है। अगर माननीय सदस्य को कोई भी डिटेल चाहिए तो उनके साथ बैठकर सारी डिटेल दे दी जाएगी।

श्री अजय निषाद: माननीय अध्यक्ष जी, इसी प्रश्न के संदर्भ में मैं एक और बात बताना चाहता हूं। करीब ढाई साल पहले मुगलसराय मंडल में एक कर्मी की मौत हुई थी और महज चार दिनों के अंदर अनुकंपा पर नौकरी देकर माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने एक नया रिकॉर्ड बनाया था। ऐसा आजादी के बाद पहली बार हुआ और इससे पीड़ित परिवार को काफी राहत मिली। दरसअल 24 जनवरी को दीन दयाल उपाध्याय जंक्शन यार्ड में कार्यरत ट्रैक मेंटेनर दशरथ की मौत हो गई थी। काम के दौरान यह मेमू ट्रेन की चपेट में आ गए थे।

माननीय अध्यक्ष: एक व्यक्ति की जानकारी माननीय मंत्री जी को नहीं हो सकती है। आप जनरल क्वैश्चन पूछिए।

… (व्यवधान)

श्री अजय निषाद: मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं कि क्या मुगल सराय मंडल को आदर्श मानकर इसी की तर्ज पर पूरे देश के मंडलों में सेवाकाल के दौरान रेलकर्मी की मृत्यु के उपरांत अविलम्ब आश्रितों की नियुक्ति के बारे में सरकार की कोई कार्य योजना है?

श्री अश्वनी वैष्णव: माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय सदस्य के साथ बैठूंगा। माननीय सदस्य पर्टिकुलर केस की बात कह रहे हैं, इनका जो कन्सर्न है, इसकी डिटेल दे दी जाएगी।

श्री चन्देश्वर प्रसाद: माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और जो जवाब दिया गया है, उससे मैं संतुष्ट हूं।

रेलवे द्वारा पदोन्नति के लिए विभागीय परीक्षा में बैठने वाले अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति उम्मीदवारों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों में कितने लोगों को प्रशिक्षित किया गया?

श्री अश्वनी वैष्णव: माननीय अध्यक्ष जी, मूल प्रश्न है कि क्या एससी और एसटी नौजवान, जो नौकरी की तलाश में रहते हैं, उनके लिए कोई स्पेशल ड्राइव की जरूरत है?

मैं स्पष्ट उत्तर देना चाहता हूं। जब से माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने नेतृत्व संभाला है, तब से रेलवे में रिक्रूटमेंट एक रैगुलर तरीके से चल रहा है। संविधान की व्यवस्था के तहत नियमों के हिसाब से जितना रिजर्वेशन होना चाहिए, उतना हो रहा है। पुराना समय ऐसा था, जिसमें रिक्रूटमेंट एक टाइम तक नहीं होता था, तब स्पेशल ड्राइव की जरूरत पड़ती थी। स्पेशल ड्राइव की जरूरत वर्ष 2008 में पड़ी थी, अब कोई स्पेशल ड्राइव की जरूरत नहीं है। अब रैगुलर तरीके से रिक्रूटमेंट चल रहा है।

12.00 hrs

HON. SPEAKER : Question No. 209, Shri Vishnu Datt Sharma ji.

(Q. 209)

श्री विष्णु दत्त शर्मा: धन्यवाद अध्यक्ष महोदय। 'आत्मनिर्भर भारत' अभियान के तहत माननीय प्रधान मंत्री जी ने जो 'वन प्रोडक्ट, वन डिस्ट्रिक्ट' का अभियान चलाया है, उसके कारण कई आयामों में भारत को हर प्रकार से आत्मनिर्भर बनाने के अभियान के तहत मैंने माननीय मंत्री जी से मध्य प्रदेश के अंदर जानकारी चाही है कि 'वन प्रोडक्ट, वन डिस्ट्रिक्ट' योजना में मध्य प्रदेश के अंदर कितना वैल्यू एडिशन हुआ, निर्यात में कितनी वृद्धि हुई है और कितना रोजगार सृजित हुआ है? अगर, उद्यमिता में भी कोई प्रोत्साहन मिला है तो मैं माननीय मंत्री जी से मध्य प्रदेश के बारे में जानकारी चाहता हूं।

श्री पीयूष गोयल: अध्यक्ष महोदय, सरकार अन्य-अन्य योजनाओं के माध्यम से हरेक प्रदेश में, हरेक जिले में उद्योग बढ़ाना चाहती है और नये रोजगार के अवसर प्रदान करना चाहती है। उसमें राज्य सरकार की और केंद्र सरकार की कई योजनाएं शामिल होती हैं। सबका संयुक्त प्रयास एक ही दिशा में होता है कि देश का भविष्य और उज्ज्वल हो और लोगों की आर्थिक स्थिति सुधरे।

मैं समझता हूं कि अलग-अलग प्रोजेक्ट्स को एक-एक खांचे में डालना कि यह वन डिस्ट्रिक्ट, वन प्रोडक्ट है, ये कोई इंडस्ट्रियल पॉलिसी के तहत है या ये टी.आई.ई.एस. स्कीम के तहत है, तो ऐसा करना संभव नहीं होता है। लेकिन, मैं यह जरूर कहना चाहूंगा कि मध्य प्रदेश तेज गति से विकास कर रहा है। उद्योग में और सेवा क्षेत्र में मध्य प्रदेश और केंद्र की एम.एस.एम.ईज सेक्टर को प्रोत्साहन देने के लिए जो अलग-अलग इंडस्ट्रियल पॉलिसीज हैं, उसमें 'वन डिस्ट्रिक्ट, वन प्रोडक्ट' भी शामिल है। ये सब मिलकर मध्य प्रदेश में प्रगति को और आगे गति दे रहे हैं।

***WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS**

(Starred Question Nos. 210 to 220

Unstarred Question Nos. 2301 to 2530)

(Page No. 63 to 645)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न काल समाप्त ।

---

* Available in Master copy of Debate, placed in Library.

12.02 hrs

PAPERS LAID ON THE TABLE

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधानमंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; परमाणु ऊर्जा विभाग में राज्य मंत्री तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री (डॉ. जितेन्द्र सिंह): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उप-धारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) राष्ट्रीय अनुसंधान विकास निगम, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति।

(दो) राष्ट्रीय अनुसंधान विकास निगम, नई दिल्ली का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

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

[Placed in Library, See No. LT 6557/17/22]

(3) (एक) सेंटर फॉर एक्सीलेंस इन बेसिक साइंसेज, मुंबई के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सेंटर फॉर एक्सीलेंस इन बेसिक साइंसेज, मुंबई के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6558/17/22]

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अश्विनी कुमार चौबे): अध्यक्ष महोदय, मैं खाद्य निगम अधिनियम, 1964 की धारा 45 की उप-धारा (5) के अंतर्गत भारतीय खाद्य निगम

(स्टाफ) (पहला संशोधन) विनियम, 2022 जो 27 जनवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. ईपी. 1(2)/2021 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[Placed in Library, See No. LT 6559/17/22]

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): अध्यक्ष महोदय, मैं पंद्रहवीं, सोलहवीं और सत्रहवीं लोक सभाओं के विभिन्न सत्रों के दौरान मंत्रियों द्वारा दिए गए आश्वासनों, वायदों और वचनों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई दर्शाने वाले निम्नलिखित विवरणों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:-

पंद्रहवीं लोक सभा

2.	विवरण सं. 31	ग्यारहवां सत्र, 2012
3.	विवरण सं. 30	बारहवां सत्र, 2012
4.	विवरण सं. 28	पंद्रहवां सत्र, 2014

[Placed in Library, See No. LT 6560/17/22]

सोलहवीं लोक सभा

5.	विवरण सं. 28	दूसरा सत्र, 2014
6.	विवरण सं. 28	तीसरा सत्र, 2014
7.	विवरण सं. 27	चौथा सत्र, 2015
8.	विवरण सं. 24	छठा सत्र, 2015
9.	विवरण सं. 21	सातवां सत्र, 2016
10.	विवरण सं. 23	आठवां सत्र, 2016
11.	विवरण सं. 22	नौवां सत्र, 2016

12.	विवरण सं. 20	ग्यारहवां सत्र, 2017
13.	विवरण सं. 19	बारहवां सत्र, 2017
14.	विवरण सं. 15	चौदहवां सत्र, 2018
15.	विवरण सं. 16	पंद्रहवां सत्र, 2018
16.	विवरण सं. 13	सोलहवां सत्र, 2018

[Placed in Library, See No. LT 6561/17/22]

सत्रहवीं लोक सभा

17.	विवरण सं. 12	पहला सत्र, 2019
18.	विवरण सं. 9	दूसरा सत्र, 2019
19.	विवरण सं. 8	तीसरा सत्र, 2020
20.	विवरण सं. 8	चौथा सत्र, 2020
21.	विवरण सं. 7	पांचवां सत्र, 2021
22.	विवरण सं. 6	छठा सत्र, 2021
23.	विवरण सं. 1	सातवां सत्र, 2021

[Placed in Library, See No. LT 6562/17/22]

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य**,** आसन के सामने कभी पीठ नहीं करते हैं।

उपभोक्ता मामले, **खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा ग्रामीण विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री** (**साध्वी निरंजन ज्योति**): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ:-

(1) (एक) भारतीय खाद्य निगम, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय खाद्य निगम, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[Placed in Library, See No. LT 6563/17/22]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRIMATI ANUPRIYA PATEL): Sir, I beg to lay on the Table:-

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

(i) Review by the Government of the working of the PEC Limited, New Delhi, for the year 2020-2021.

(ii) Annual Report of the PEC Limited, New Delhi, for the year 2020-2021, along with Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

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

[Placed in Library, See No. LT 6564/17/22]

(3) (i) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the NEIA (National Export Insurance Account) Trust, New Delhi, for the year 2020-2021, together with Audit Report thereon.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government on the Audited Accounts of the NEIA (National Export Insurance Account) Trust, New Delhi, for the year 2020-2021.

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

[Placed in Library, See No. LT 6565/17/22]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF TEXTILES AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRIMATI DARSHANA VIKRAM JARDOSH): Sir, I beg to lay on the Table a copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Cotton Corporation of India Limited and the Ministry of Textiles for the year 2021-2022.

[Placed in Library, See No. LT 6566/17/22]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRIMATI ANUPRIYA PATEL): Sir, on behalf of my colleague, Shri Som Prakash, I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Council for Cement and Building Materials, Ballabgarh, for the year 2020-2021, along with Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Council for Cement and Building Materials, Ballabgarh, for the year 2020-2021.

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

[Placed in Library, See No. LT 6567/17/22]

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, ऑफिसर गैलरी के अंदर कोई भी माननीय सदस्य कभी-भी खड़े होकर बात न करें।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMUNICATIONS (SHRI DEVUSINH CHAUHAN): Sir, I beg to lay on the Table:-

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

(i) Memorandum of Understanding between the Bharat Sanchar Nigam Limited and the Department of Telecommunications, Ministry of Communications, for the year 2021-2022.

(ii) Memorandum of Understanding between the Mahanagar Telephone Nigam Limited and the Department of Telecommunications, Ministry of Communications, for the year 2021-2022.

[Placed in Library, See No. LT 6568/17/22]

(2) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Telecom Regulatory Authority of India, New Delhi, for the year 2020-2021, along with Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Telecom Regulatory Authority of India, New Delhi, for the year 2020-2021.

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

[Placed in Library, See No. LT 6569/17/22]

(4) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (5) of Section 7 of the Indian Telegraph Act, 1885 and sub-section (4) of Section 10 of the Indian Wireless Telegraphy Act, 1933:-

(1) The Use of Low Power Equipment in the Frequency Bank 865-868 MHz for Short Range Devices (Exemption from Licence) Rules, 2021 published in Notification No. G.S.R.853(E) in Gazette of India dated 13th December, 2021.

(2) The Use of Very Low Power Radio Frequency Devices or Equipments for Inductive Applications (Exemption from License) Rules, 2021 published in Notification No. G.S.R.870(E) in Gazette of India dated 21st December, 2021.

[Placed in Library, See No. LT 6570/17/22]

12.04 hrs

PUBLIC ACCOUNTS COMMITTEE

44th to 47th Reports

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): महोदय, मैं लोक लेखा समिति (2021-22) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं:-

(1) 'सूक्ष्म और लघु उद्यमों के लिए ऋण गारंटी निधि न्यास का कार्यकरण' संबंधी 44वां प्रतिवेदन।

(2) 'स्रोत पर कर की कटौती नहीं किये जाने' संबंधी 45वां प्रतिवेदन।

(3) 'लक्षद्वीप द्वीपसमूहों में विद्युत का उत्पादन और वितरण' संबंधी 46वां प्रतिवेदन।

(4) 'त्वरित सिंचाई लाभ कार्यक्रम' के बारे में समिति के 14वें प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी 47वां प्रतिवेदन।

12.05 hrs

COMMITTEE ON PAPERS LAID ON THE TABLE

74th to 77th Reports

श्री रितेश पाण्डेय (अम्बेडकर नगर) : महोदय, मैं सभा पटल पर रखे गए पत्रों संबंधी समिति (2021-2022) के 74वें से 77वें प्रतिवेदनों (मूल/की-गई-कार्रवाई) (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) को प्रस्तुत करता हूं।

12.05 ½ hrs

STANDING COMMITTEE ON DEFENCE

26th to 29th Reports

SHRI D. V. SADANANDA GOWDA (BANGALORE NORTH): Sir, I beg to present the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Defence:-

(1) Twenty-sixth Report (17th Lok Sabha) of the Standing Committee on Defence on 'Demands for Grants of the Ministry of Defence for the year 2022-23 on General Defence Budget, Border Roads Organisation, Indian Coast Guard, Defence Estates Organisation, Defence Public Sector Undertakings, Canteen Stores Department, Welfare of Ex-Servicemen and Defence Pensions (Demand Nos. 19 and 22)'.

(2) Twenty-seventh Report (17th Lok Sabha) of the Standing Committee on Defence on 'Demands for Grants of the Ministry of Defence for the year 2022-23 on Army, Navy, Air Force, Joint Staff, Military Engineer Services, Ex-Servicemen Contributory Health Scheme and Sainik Schools (Demand Nos. 20 and 21)'.

(3) Twenty-eighth Report (17th Lok Sabha) of the Standing Committee on Defence on `Demands for Grants of the Ministry of Defence for the year 2022-23 on Capital Outlay on Defence Services, Procurement Policy, Defence Planning and Married Accommodation Project (Demand No. 21)'.

(4) Twenty-ninth Report (17th Lok Sabha) of the Standing Committee on Defence on 'Demands for Grants of the Ministry of Defence for the year

2022-23 on Directorate of Ordnance (Coordination and Services) – New DPSUs, Defence Research 4 and Development Organisation, Directorate General of Quality Assurance and National Cadet Corps (Demand Nos. 20 and 21)'.

12.05 ¾ hrs

STANDING COMMITTEE ON RURAL DEVELOPMENT AND PANCHAYATI RAJ

21st to 24th Reports

श्री प्रतापराव जाधव (बुलढाणा) : महोदय, मैं ग्रामीण विकास संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं :-

(1) ग्रामीण विकास विभाग (ग्रामीण विकास मंत्रालय) से संबंधित 'प्रधानमंत्री आवास योजना – ग्रामीण (पीएमएवाई-जी)' के बारे में 16वें प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी 21वां प्रतिवेदन।

(2) ग्रामीण विकास विभाग (ग्रामीण विकास मंत्रालय) की अनुदानों की मांगों (2022-23) की जांच के बारे में 22वां प्रतिवेदन।

(3) भूमि संसाधन विभाग (ग्रामीण विकास मंत्रालय) की अनुदानों की मांगों (2022-23) की जांच के बारे में 23वां प्रतिवेदन।

(4) पंचायती राज मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23) की जांच के बारे में 24वां प्रतिवेदन।

12.06 hrs

STANDING COMMITTEE ON EDUCATION, WOMEN, CHILDREN, YOUTH AND SPORTS

336th to 339th Reports

डॉ. ढालसिंह बिसेन (बालाघाट) : महोदय, मैं शिक्षा, महिला, बाल, युवा और खेल संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं :-

(1) स्कूल शिक्षा और साक्षरता विभाग, शिक्षा मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23) के बारे में 336वां प्रतिवेदन।

(2) उच्च शिक्षा विभाग, शिक्षा मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23) के बारे में 337वां प्रतिवेदन।

(3) महिला और बाल विकास मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23) के बारे में 338वां प्रतिवेदन।

(4) युवा कार्यक्रम और खेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23) के बारे में 339वां प्रतिवेदन।

12.08 hrs

STATEMENTS BY MINISTERS

(i) (a) Status of implementation of the recommendations contained in the 353rd Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Science and Technology, Environment, Forests and Climate Change on action taken by the Government on the recommendations/observations contained in 343rd Report of the Committee on Demands for Grants (2021-22) pertaining to the Department of Scientific and Industrial Research, Ministry of Science and Technology*

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF EARTH SCIENCES, MINISTER OF STATE IN THE PRIME MINISTER'S OFFICE, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS, MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF ATOMIC ENERGY, AND MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF SPACE (DR. JITENDRA SINGH): Sir, I rise to lay on the Table of the House a statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 353rd Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Science and Technology, Environment, Forests and Climate Change on action taken by the Government on the recommendations/observations contained in 343rd Report of the committee on

---

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6553/17/22

Demands for Grants (2021-22) pertaining to the Department of Scientific and Industrial Research, Ministry of Science and Technology.

(b) Status of implementation of the observations/ recommendations contained in the 354th Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Science and Technology, Environment, Forests and Climate Change on action taken by the Government on the recommendations/observations contained in 344th Report of the committee on Demands for Grants (2021-22) pertaining to the Department of Science and Technology, Ministry of Science and Technology*

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF EARTH SCIENCES, MINISTER OF STATE IN THE PRIME MINISTER'S OFFICE, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS, MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF ATOMIC ENERGY, AND MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF SPACE (DR. JITENDRA SINGH): Sir, I rise to lay on the Table of the House a statement regarding the status of implementation of the observations/ recommendations contained in the 354th Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Science and Technology, Environment, Forests and Climate Change on action taken by the Government on the recommendations/observations contained in 344th Report of the committee on Demands for Grants (2021-22) pertaining to the Department of Science and Technology, Ministry of Science and Technology.

---

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6554/17/22

12.09 hrs

(ii) (a) Status of implementation of the recommendations contained in the 157th Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Commerce on action taken by the Government on the recommendations contained in 153rd Report of the committee on Demands for Grants (2020-21) (Demand No. 11) pertaining to the Department for Promotion of Industry and Internal Trade, Ministry of Commerce and Industry*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRIMATI ANUPRIYA PATEL): Sir, on behalf of Shri Som Prakash, I beg to lay on the Table of the House the status of implementation of the recommendations contained in the 157th Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Commerce on action taken by the Government on the recommendations contained in 153rd Report of the committee on Demands for Grants (2020-21) (Demand No. 11) pertaining to the Department for Promotion of Industry and Internal Trade, Ministry of Commerce and Industry.

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6555/17/22.

(b) Status of implementation of the recommendations contained in the 161st Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Commerce on "Review of the Intellectual Property Rights Regime in India" pertaining to the Department for Promotion of Industry and Internal Trade, Ministry of Commerce and Industry*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRIMATI ANUPRIYA PATEL): Sir, on behalf of Shri Som Prakash, I beg to lay on the Table of the House the status of implementation of the recommendations contained in the 161st Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Commerce on "Review of the Intellectual Property Rights Regime in India" pertaining to the Department for Promotion of Industry and Internal Trade, Ministry of Commerce and Industry.

---

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6556/17/22.

12.10 hrs

BUSINESS OF THE HOUSE

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CULTURE (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL): Sir, with your permission, I rise to announce that Government Business during the week commencing Monday, the 21st of March, 2022 will consist of:

1. Consideration of any items of Government Business carried over from today' s order paper: - [it contains (i) Further discussion and voting on Demands for Grants for 2022-23 under the control of the Ministry of Railways, (ii) Discussion and voting on Demands for Grants for 2022-23 under the control of the Ministry of Road Transport and Highways, (iii) Consideration and passing of the Constitution (Scheduled Tribes) Order (Amendment) Bill, 2022 (with respect of State of Tripura).]
2. Discussion and voting on Demands for Grants for 2022-23 under the control of the following Ministries:
   (i) Civil Aviation
   (ii) Ports, Shipping and Waterways
3. Consideration and passing of the Constitution (Scheduled Castes and Scheduled Tribes) Orders (Amendment) Bill, 2022 after it is passed by Rajya Sabha.

4. Guillotining of outstanding Demands for Grants in respect of Union Budget for 2022-23.
5. Consideration and passing of the Finance Bill, 2022.

12.11 hrs

MOTION RE: 30TH REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CULTURE (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL): Sir, I beg to move:

"That this House do agree with the Thirtieth Report of the Business Advisory Committee presented to the House on 15th March, 2022."

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है**:**

"कि यह सभा 15 मार्च, 2022 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के 30वें प्रतिवेदन से सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.12 hrs

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

Cancellation of sitting of the House

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, रंगों के उत्सव, होली पर आप सभी को बहुत-बहुत शुभकामनाएं, बहुत-बहुत बधाई। होली का त्यौहार हमारी समृद्ध सांस्कृतिक विरासत का प्रतीक है और पूरे देश को सामाजिक सौहार्द, एकता और भाईचारे का संदेश देता है। आप सभी को और पूरे देशवासियों को होली की हार्दिक शुभकामनाएं।

दिनांक 14 मार्च, 2022 को कार्य मंत्रणा समिति की बैठक में यह विचार किया गया कि होली के अवसर पर 17 तारीख, अर्थात बृहस्पतिवार को सदन की बैठक स्थगित रखी जाए, ताकि सभी माननीय सदस्य अपने-अपने क्षेत्रों में अपने लोगों के साथ होली का त्यौहार मना सकें। मुझे आशा है कि सभा इससे सहमत होगी।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे विभिन्न मुद्दों पर निम्नलिखित सदस्यों के स्थगन प्रस्ताव की सूचना प्राप्त हुई है – श्री मनीष तिवारी, ई. टी. मोहम्मद बशीर, श्री कोडिकुन्नील सुरेश, श्री एंटो एंटोनी, एडवोकेट ए.एम. आरिफ, श्री गौरव गोगोई, श्री हनुमान बेनीवाल, श्री बैन्नी बेहनन, श्री हिबी ईडन। स्थगन प्रस्ताव की किसी भी सूचना के लिए अनुमति प्रदान नहीं की गई है।

SHRIMATI SONIA GANDHI (RAEBARELI): Mr. Speaker, Sir, thank you for allowing me to take up an issue which is of paramount importance and that is the rising danger of social media being abused to hack our democracy. Global companies like Facebook and Twitter are used increasingly to shape political narratives by leaders, political parties and their proxies. It has repeatedly come to public notice that global social media companies are not providing a level-playing field to all political parties.

Last year, for instance, the Wall Street Journal reported how Facebook's own hate speech rules are being bent to favour politicians of the Ruling Party. Recently, Al Jazeera and the Reporters' Collective have demonstrated how a toxic ecosystem of proxy advertisers posing as news media is flourishing on Facebook bypassing election laws of our nation, breaking Facebook's own

rules, and completely suppressing the voice of those who are speaking up against the Government.

The blatant manner in which social harmony is being disturbed by Facebook with the connivance of the ruling establishment is dangerous for our democracy. Young and old minds alike are being filled with hate through emotionally charged disinformation. Proxy advertising companies like Facebook are aware of this and are profiting from it. These reports show a growing nexus between big corporations, the ruling establishment, and global social media giants like Facebook.

माननीय अध्यक्ष : आपकी डिमाण्ड क्या है?

SHRIMATI SONIA GANDHI : … (*Interruptions*) Sir, through you, I urge the Government to put an end to the systematic influence and interference of Facebook and other social media giants in the electoral politics of the world's largest democracy. This is beyond partisan politics. We need to protect our democracy and social harmony regardless of who is in power.

Thank you, Sir.

डॉ. सुकान्त मजूमदार (बालूरघाट) : सर, मैं इस शून्य काल में अपने क्षेत्र का एक बहुत ही महत्वपूर्ण इश्यू आपके ध्यान में लाना चाहता हूं। मेरा क्षेत्र, जो ऐस्पिरेशनल डिस्ट्रिक्ट कहा जाता है, वहां बुनियादपुर में सीपीडब्ल्यूडी का सेंट्रल डिवीजन ऑफिस था। कोरोना काल के दौरान इस ऑफिस को क्लोज किया गया है। मैंने मंत्री जी को इस विषय में बहुत बार चिट्ठी लिखी है। एक ऑफिस क्लोज करना, सिर्फ ऑफिस क्लोज करने तक ही सीमित नहीं रह जाता है, एक सेंट्रल गवर्नमेंट के ऑफिस के साथ बहुत सारे लोगों का एम्प्लॉयमेंट जुड़ा होता है, जो कैजुअल स्टाफ के रूप में वहां पर काम करते हैं। इस कोविड काल में हमारी सरकार की नीति है कि लोगों की जॉब न

जाए, नौकरी न जाए, उस समय इस सेंट्रल ऑफिस को बंद करना, मुझे लगता है कि बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है।

सर, मुझे लगता है कि एज ए जन प्रतिनिधि, एक मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट के नाते इस तरह के डिसीजन होने से पहले उस क्षेत्र के जन प्रतिनिधि के साथ इस विषय में थोड़ा डिसकस करना चाहिए । मेरा आपके माध्यम से आदरणीण मंत्री जी से निवेदन है कि वे अपने सिद्धांत की पुनर्विवेचना करें और इस ऑफिस को खोलने का निर्देश दें।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा) : अध्यक्ष महोदय**,** धन्यवाद । सर**,** यह जो कांग्रेस पार्टी है … (व्यवधान) सौ चूहे खाकर, बिल्ली चले हज को। यह संविधान है और संविधान में आर्टिकल-19 है। … (व्यवधान) ये सेपरेशन ऑफ फैक्ट, जो सोनिया जी आरटीआई लेकर आईं, वह आईटी एक्ट में 66ए लाकर, इन्होंने एक्सप्रेशन ऑफ स्पीच, फ्रीडम ऑफ स्पीच को रोकने का प्रयास किया। यह जो मानसिकता है, वह यह है कि यदि 14 अगस्त को भारत का विभाजन हुआ तो उसमें नेहरू का क्या रौल था, कांग्रेस का क्या रौल था, यह देश के सामने नहीं आना चाहिए। उसी तरह से यदि तिब्बत दे दिया, जिसके कारण … (व्यवधान) आज रूस अच्छा कर रहा है, यूक्रेन पर हमला कर रहा है। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज, आप बैठिए।

… (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे : सर, आज आप समझिए कि ये तिब्बत की हिस्ट्री को मिटाना चाहते हैं।

माननीय अध्यक्ष : नो, नो।

… (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे : सर**,** ये 62 वार की हिस्ट्री को भुलाना चाहते हैं**,** इमरजेंसी को भुलाना चाहते हैं। … (व्यवधान) मैं आपको यह कह रहा हूं कि ये कश्मीर के इतिहास को भुलाना चाहते हैं। यहां फारूख़ अब्दुल्ला साहब बैठे हुए हैं, इनको यह बताना चाहिए कि गुलाम मोहम्मद शाह को किस

आधार पर कांग्रेस ने मुख्य मंत्री बनाया था, जिसके कारण कश्मीर की इतनी बड़ी प्रॉब्लम हुई। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपकी मांग क्या है?

… (व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे: स्पीकर महोदय, फेसबुक और ट्वीटर पब्लिशर है या इंटरमिडियरी हैं, अभी इसका फैसला नहीं हो पाया है। संविधान में आर्टिकल-19 में फ्रीडम ऑफ स्पीच का अधिकार दिया हुआ है। आज यदि यासीन मलिक का फोटो मनमोहन सिंह के साथ दिखाई देता है, जिसने इण्डियन एयर फोर्स के ऑफिसर को मारा, उसको रोकने की कोशिश है। मेरा आपके माध्यम से भारत सरकार से आग्रह है कि आप एक कमेटी बनाइए और कमेटी बनाकर, कांग्रेस के समय किस तरह से फ्रीडम ऑफ एक्सप्रेशन को रोका गया, उसकी व्यवस्था कीजिए और देश को वाइट पेपर में सब जानकारी दीजिए। कांग्रेस पार्टी को बताइए कि आप इस संविधान के कितने बड़े तोड़क हैं। इन्हीं शब्दों के साथ जय हिंद, जय भारत।

SHRI B. B. PATIL (ZAHIRABAD): Thank you, Sir. With your permission I would like to change the subject as I have already spoken on the issue of railway yesterday. Today, I would like to raise a very important issue pertaining to our Telangana State.

Secunderabad cantonment area is spread over a large part of northern Hyderabad city. Two major roads connecting Nagpur, interstate highways connecting Chandrapur, and a few State roads are passing through the cantonment. Over a period of time, these roads have been widened owing to the growing traffic demand. However, the State could not do so in the cantonment limit because the local officials were not permitting the same.

Indeed, Telangana State is now proposing to have the roads further widened and construct flyovers and skyways in order to meet the fast-growing traffic requirements. Periodically, the roads in the cantonment area are closed to civilian traffic during night time. This is causing much inconvenience to the public and creating friction with the local authorities.

Sir, through you, I would like to bring to the kind notice of the hon. Defence Minister the above-mentioned issue and would request that instructions may be given to the local cantonment officials and the Ministry of Defence may extend necessary cooperation in this regard in order to provide a permanent solution to this vexatious issue at the earliest.

HON. SPEAKER: Shri Lavu Sri Krishna Devarayalu – Not present

Dr. Heena Vijaykumar Gavit – Not present

SHRI MANNE SRINIVAS REDDY (MAHBUBNAGAR): Thank you, Speaker, Sir, for giving me an opportunity to speak today.

As the House is aware, the hon. Members of Parliament can recommend ten names for admission of candidates in Kendriya Vidyalaya schools in an academic year in their parliamentary constituencies. I would say that this is quite insufficient. With much constraint I would like to draw the kind attention of the House that each parliamentary constituency may be having around seven lakh population. Constituencies surrounding the metropolitan cities may be having more than ten lakh population. My Mahbubnagar parliamentary constituency, which is near Hyderabad, in Telangana State is one among them.

The people of my constituency keep reminding me about this issue of KV admission, whenever I go on tour, and I am unable to give a convincing reply to them. I hope the entire House will agree with me that almost all the MPs are facing a lot of pressure from people coming from all walks of life, with regard to admission of their wards in KV schools. Especially, there is a lot of demand from poor and middle-class people.

I would, therefore, request the hon. Minister, through the Chair, to kindly consider increasing the quota of hon. MPs for recommending admission of students in Kendriya Vidyalayas.

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Thank you, Speaker, Sir. In Kerala, Shri Pinarayi Vijayan led Government is having an undeclared war with the local people.

Kerala Government's K-Rail SilverLine semi high-speed rail corridor project is an example of communist brutality and terror, as the project is being bulldozed through the homes and fields of people by a ... *police, revenue officials, and K-Rail employees who are nothing but *...* **of the LDF Government.

The *...* ** employees, who are the *...* ** of the State Government, violate every law of the land. They break open the homes of the people who have earned their assets through hard work during their entire life. The ... *of policemen and K-Rail officials planted survey stones inside their kitchens,

* Expunged as ordered by the Chair

** Not recorded

while the helpless women, children, senior citizens, bed-ridden patients, and even priests are terrorized and assaulted.

They cry in utter helplessness, witnessing the Government becoming a ... * to implement the SilverLine Project, which is nothing but a ticking time-bomb planted over Kerala.

Even properties belonging to churches, temples, places of worship, schools, and hospitals are being targeted for acquisition for the SilverLine Project. They do not have any permission from the Indian Railways, the Government of India or NITI Aayog.… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: What is your demand?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : I am coming to my demand. I am describing about the incidents which happened in my Constituency.

The Silver Line Project is a prodigal and a white elephant project costing nothing less than Rs. one lakh crore plus, whereas the State Government has produced fabricated and fake DPR wherein a rosy picture has been illustrated with Rs. 63,000 crore as its cost estimate and it has also been painted as an environment-friendly project. I will further explain how the police and K-Rail *… *** have terrorized people by referring to an incident which happened in Mulakkuzha village of Chengannur Taluk of my Lok Sabha Constituency, Mavelikkara. After hearing reports of police and officials of K-Rail brutally assaulting women, children, parish priests, and elderly people, I reached the

---

* Expunged as ordered by the Chair

** Not recorded

spot to resolve the issue and to save the people of my constituency from the brutality of police. But instead of consulting with me, the police and the officials of K-Rail started abusing and harassing me. They did not stop their verbal abuse and caste harassment even after knowing that I was a Member of Parliament, who represented the people there. If such kind of a violence was caused against an MP, you can very well imagine what the common people, especially the women, children, elderly, and priests had to suffer when the *…* * of K-Rail knocked at their doors like Nazis searching for Jews. The K-Rail officials and *…* * policemen -- with loyalty towards the *…* * and the Chief Minister, Shri Pinarayi Vijayan -- have been selected for carrying out the Mission SilverLine. They have terrorized and assaulted everyone.

The crimes committed by the officials and the police will turn out to be the waterloo of CPM and such actions will result in creating a Nandigram in Kerala. Now, I am concluding. I am very thankful to you for giving me an opportunity to raise a very emotional issue concerning my constituency.

Therefore, by taking note of the atrocities and illegal actions undertaken by the State Government, the Pinarayi Vijayan Government, I request the Government of India to take steps to deny permission of any kind for the K-Rail SilverLine Project so that the State is saved from a colossal disaster. Hon. Speaker, Sir, I have given a notice for privilege on this issue also. Kindly accept my privilege notice. I am also a Member of the Privileges Committee.

---

* Not recorded.

An undeclared war is going on in Kerala. War between Russia and Ukraine is going on there. But in Kerala, another similar kind of a war is going on. An undeclared war is going on. Without notice, the police and the officials of K-Rail are going to their homes and laying the stones.

SHRI LAVU SRI KRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): Thank you, hon. Speaker, Sir.

Sir, Piduguralla, which is in Palnadu area located on Guntur-Hyderabad Highway, is popularly known as the Lime City as it is the hub of the limestone industry. Since 1995, the industry has been facing a lot of crisis. But due to pandemic and also due to the recent Ukraine crisis, this whole issue has been blown out of proportion.

A tonne of coal used to cost Rs. 11,200 but now, the cost has increased to almost Rs. 14,700. In 2020, the cost of petcock was just around Rs. 8,500 per tonne.

Now, it has shot up to almost Rs. 18,500 per tonne. The availability of coal and pet coke has also become a major issue. According to the manufacturers, they are losing around Rs. 400-500 per tonne in the manufacture of lime powder.

So, respected Sir, through you, I would request the Minister of Coal to either allocate coal or subsidise coal for the local manufacturers in Piduguralla so that they will also become competitive across the country. This is also a part of Atmanirbhar Bharat. So, I hope the Minister will take this in a positive way.

Thank you very much.

SHRI S. RAMALINGAM (MAYILADUTHURAI): Sir, the textile and handloom industry in India is the second largest manufacturing industry which is presently undergoing huge financial stress and closing all its operations mainly due to tax burden. In addition to COVID distress, the Government has notified an increase in GST on natural fibre products including apparels from five per cent to 12 per cent which might affect the textiles and manufacturing units to a large extent. Due to above mentioned reasons, the textile exports comprising textile, apparel and handicraft have been affected badly. The present unsustainable price rise of cotton yarn has sabotaged the textile industry and affected the livelihood of thousands of workers. Additionally, the Union Government has brought the levy of five per cent custom duty and five percent agricultural infrastructure development cess and ten per cent social welfare cess both totalling eleven per cent on the cotton imports which have an unprecedented impact on the cotton price.

Thus, I would request the Union Government to keep the GST rate low and temporarily suspend eleven per cent import duty on cotton yarn for certain time period and take relevant policy decisions to safeguard the interest of workers.

Kindly extend the subsidy of five per cent which can save millions of small-scale workers.

Kindly take some relevant measures to revive the MSME sector and allow them to participate in the procurement process.

I humbly request the hon. Minister to take necessary intervention to control the rising price of cotton yarn.

Thank you, Sir.

श्री उन्मेश भैय्यासाहेब पाटिल (जलगाँव) : अध्यक्ष महोदय, धन्यवाद।

महोदय, सामाजिक सुरक्षा-सोशल सिक्योरिटी को ध्यान में रखते हुए ईपीएस-95 पेंशन लाभार्थियों ने अपने परिश्रम से देश के विभिन्न संगठनों को मजबूत बनाने में अपनी महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है और देश के औद्योगिक एवं आर्थिक विकास में प्रमुख योगदान दिया है। देश भर में 65 लाख से ज्यादा ईपीएस-95 पेंशनरों के लिए वर्तमान में दी जाने वाली पेंशन की राशि बहुत ही कम है, जिससे उनकी आजीविका पर नकारात्मक प्रभाव पड़ रहा है और वे बहुत सी स्वास्थ्य सेवाओं से वंचित रह जा रहे हैं।

वर्ष 2018 में श्रम संबंधित संसदीय समिति की रिपोर्ट आई ईपीएफओ की संबंधित उच्च स्तरीय समिति ने सिफारिश की है कि ईपीएस-95 पेंशन योजना के तहत राशि बढ़ाई जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त वर्ष 2013 में कोशियारी समिति ने भी इस राशि को बढ़ाने का अनुमोदन किया है । मैं सरकार से मांग करता हूं कि ईपीएस-95 पेंशन योजना के तहत आने वाले पेंशनभोगियों की मांगों पर कार्यवाही करे और इसके लिए केंद्र सरकार ईपीएस-95 पेंशन योजना में आवश्यक परिवर्तन करके ईपीएस-95 पेंशनरों को और उनके परिवारों को कम से कम दस हजार रुपये प्रतिमाह की मूल पेंशन दी जानी चाहिए। इसके साथ ही महंगाई भत्ता और मुफ्त स्वास्थ्य सेवा प्रदान की जाए, जिससे इन पेंशनभोगियों को इसका लाभ मिले और उन्हें सेवानिवृत्ति के बाद किसी वित्तीय संकट का सामना न करना पड़े।

माननीय अध्यक्ष : श्री मनोज तिवारी जी – उपस्थित नहीं।

श्री परबतभाई सवाभाई पटेल (**बनासकांठा**) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा में वर्तमान में चल रही 6 मार्गीय भारतमाला परियोजना में किसानों के खेतों के रास्ते

एवं बारिश के पानी की निकासी के संबंध में कई दिक्कतें आ रही हैं। मैं इन दिक्कतों के बारे में, इस सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूं।

आदरणीय महोदय, जिस किसान के खेत से सड़क गुजरती है, उसका सर्वे नंबर ब्लॉक के दो हिस्सों में सड़क के कारण बंट जाता है। उससे दूसरे हिस्से में जाने का रास्ता कहीं से भी नहीं बचता है। मेरा आपसे आग्रह है कि उसके लिए सड़क के दोनों तरफ सर्विस रोड का प्रावधान करना चाहिए, ताकि किसान अपने खेतों में जा सकें।

महोदय, वर्तमान में दोनों साइड सर्विस रोड न रखकर कंपनी की ओर से दोनों साइड्स में प्रोटेक्शन वॉल बनाई जा रही है। मेरा आग्रह है कि उसे बंद कर देना चाहिए, ताकि किसान अपने खेतों में आवाजाही कर सकें। इसके लिए त्वरित कार्रवाई की जाए। ऐसा सिर्फ मेरे संसदीय क्षेत्र में ही नहीं, बल्कि जालौर में भी ऐसा ही चल रहा है।

अध्यक्ष महोदय, अत: मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि उपरोक्त लिखित समस्याओं को अपने संज्ञान में लेकर जल्द से जल्द हल किया जाए, जिससे किसानों की समस्या का समाधान हो और परियोजना का कार्य भी आगे बढ़ सके।

धन्यवाद।

श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटिल (सतारा): अध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूं और आपको होली की शुभकामनाएं देता हूं।

महोदय, मैं मराठी में अपनी बात सदन के सामने रखना चाहता हूं।

*Hon’ble Speaker, Sir. I would like to speak in Marathi. In my Lok Sabha Constituency Satara, there are two hill stations namely Panchgani and Mahabaleshwar which are very popular since British era. But, the population of

---

* …*English translation of this part of the speech was originally delivered in Marathi.

my district is very low and it must be around 10.20 lac only. There are English medium schools at Panchgani. The development plans for Panchgani and Mahabaleshwar are pending with the Central Government and no decision has been taken in this regard till date. The tourists visiting here, face many problems as there is no proper road network and tourism related infrastructure. Tourists usually prefer horse riding but the horse riding trails are also in very bad shape.

Hence I would like to urge upon the Central Government to sanction the Tourism Master Plan as early as possible as it would be beneficial for commercial activities and also generate employment in this hilly area. Our Hon'ble Forest and Environment Minister should look into it urgently.

Thank you very much for allowing me to speak in Marathi.*

श्री पी. पी. चौधरी (पाली): अध्यक्ष जी, देश के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के मार्गदर्शन में गतिशक्ति प्रोजेक्ट के तहत देशभर में राष्ट्रीय राजमार्गों एवं सड़कों का जाल बिछ रहा है। मेरे संसदीय क्षेत्र पाली में भी सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गड़करी जी ने पूर्व में अनेक सौगातें देकर संसदीय क्षेत्र के लोगों को अनुग्रहित किया है। मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र पाली से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण सड़कों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं, जो वर्ष 2016 एवं 2017 में प्रिंसिपली स्वीकृत की जा चुकी हैं और उनकी रिक्वेस्ट फॉर प्रपोजल भी सबमिट किया जा चुका है। ये सड़क मार्ग सोयला से बालेसर वाया तिंवरी एवं ओसिया सड़क 126 किलोमीटर, खारिया एनएच-25 रणसी-बोरुन्दा-गोटन होते हुए एनएच 58 तक 105 किलोमीटर, देसुरी एनएच-162 से सादड़ी-लुनावा-बेरा-कागडरा होते हुए पिंडवारा तक 90 किलोमीटर, रोहट एनएच-62 से आहोर एनएच 325 तक 82 किलोमीटर, मारवाड़ जंक्शन से कामलीघाट तक 50 किलोमीटर,

सोजत से सिरयारी होते हुए देसुरी तक 93 किलोमीटर, सांडेराव से बाली होते हुए सादड़ी तक 43 किलोमीटर, जोधपुर बाईपास 61.4 किलोमीटर है।

माननीय अध्यक्ष : चर्चा के समय आप इस विषय पर डिटेल में अपनी बात कह लीजिएगा। अभी आप अपनी मांग उठाएं।

श्री पी. पी. चौधरी : अध्यक्ष जी, सिर्फ दो लाइन और कहना चाहूंगा। मेरे संसदीय क्षेत्र की ये सभी उल्लेखित सड़कें प्रमुख व्यापार और पर्यटन केंद्रों को जोड़ने वाली महत्वपूर्ण सड़कें हैं। इन सड़कों को आर्थिक दृष्टिकोण, आवागमन एवं आमजन की जरूरतों को पूरा करने के लिए तत्काल सुधार की आवश्यकता है। इसके लिए इन सभी सड़क मार्गों को नेशनल हाइवे के रूप में विकसित करने का आग्रह करता हूं।

महोदय, मेरा सदन के माध्यम से माननीय सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री जी से निवेदन है कि पूर्व की भांति आप इन मांगों पर भी सहृदयतापूर्वक कार्यवाही करते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को ये सौगातें देने की कृपा करेंगे।

SHRI KARADI SANGANNA AMARAPPA (KOPPAL): Sir, even though I have raised this matter yesterday, I would like to say a few words about it now.

I would like to thank Shri Narendra Modi ji, hon. Prime Minister and Shri Ashwini Vaishnav ji, hon. Minister of Railways for their keen personal interest in various developmental work in my parliamentary constituency, Koppal in Karnataka.

My constituency, Koppal, comes under Article 371(j) and is a backward district with over 18 large, six medium and over thousand small scale industries apart from about 150 rice mills. In 2021, the Government approved the toys manufacturing cluster which is coming up in an area of over 400 acres of land.

My constituency is surrounded by tourist as well as pilgrimage places which attracts tourists and devotees from nearby and far off places including tourists from abroad. Anjanadri Hills is a revered place which is believed to be the birth place of Lord Hanuman. The World Heritage Site for Happiness is a tourist as well as pilgrimage Centre which is situated in my constituency. Due to influx of tourists and pilgrims, the available facilities are insufficient causing inconvenience and discomfort.

Through you Sir, I would request the hon. Minister of Railways for upgrading the railway station at Gangavathi in Koppal with various facilities for the comfort of the visiting tourists and pilgrims which in turn will result in increasing the number of visitors and development of locally available trade and commerce. This would be highly appreciated.

I would also request for the following:

1. New 35 kilometre length railway line from Gangavathi to Daroji (It is very essential for trade and commerce purpose)
2. Restart of Kolapur-Hyderabad Express (Train No. 11303/11304 and Hubli-Tirupati Train No. 57273/57274)
3. Two new BG projects have to be completed within March, 2024, namely Gadag-Wadi and Munirabad to Mahabubnagar.
4. Start new trains between Ayodhya to Kishkinda, Gangavathi and Hubli to Bidar via Bellary under Vande Bharat Scheme.

SHRI PRADYUT BORDOLOI (NAWGONG): Sir, I am very constrained to point out and regret to say that due to the apathy, indifference and inaptitude of

the Ministry of Jal Shakti, a State like Assam has been continuously suffering as they have not been able to perceive the problem of flood and erosion in totality.

We have been trying to raise this problem again and again for the last couple of years. Almost 40 per cent of the land area of Assam is flood prone. Flood comes and goes away. But the phenomenon which affects Assam is river erosion and that problem of erosion has not been addressed. Assam has lost 4.4 lakh hectares of land to erosion. That is why, we have been trying to draw the attention of the Minister of Jal Shakti and we have been requesting them to address this problem in totality.

We have some suggestions to them. I will just read out those suggestions.

1. Including erosion in the admissible list of calamities for Government assistance under the National Disaster Response Force (NDRF)
2. Adding flood control and management including anti-erosion schemes to the Concurrent List.
3. Reactivate the model draft Bill for flood plain zoning and provide financial assistance especially to populous States to enact the same to facilitate compensation and provisioning of alternative lands to those displaced.

These problems have to be addressed and this is our earnest request. Thank you.

श्री धर्मवीर सिंह (भिवानी-महेन्द्रगढ़): महोदय, धन्यवाद। पिछले लगभग दो साल से कोविड-19 महामारी ने पूरी दुनिया को हिलाकर रख दिया था, जिसका असर आने वाले कई दशकों तक रहेगा। कोविड ने आम जीवन से लेकर अर्थव्यवस्था तक सबको हिलाकर रख दिया। दुनिया का हर सेक्टर इसकी चपेट में आया है। इसके कारण बेरोजगारी भी बढ़ी है। इसकी चपेट में डिफेंस सेक्टर खासकर आया है, पिछले तीन सालों में आर्मी, पैरामिलिट्री फोर्सेज की कोई भर्ती नहीं हुई है। इसकी वजह से लाखों की संख्या में देश का नौजवान ओवर ऐज हो चुका है।

अब वे नौजवान, जो कई सालों से आर्मी और पैरा मिलिट्री फोर्सेस की तैयारी कर रहे थे, लेकिन ओवर ऐज होने की वजह से आर्मी और फोर्सेस की भर्तियों में भाग नहीं ले सकेंगे।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र भिवानी-महेन्द्रगढ़ के भी हजारों प्रार्थी इसमें शामिल हैं**,** जो देश की सेवा हेतु सब काम छोड़ कर तैयारियों में जुटा हुए थे। लेकिन कोविड महामारी ने उन नौजवानों के सपनों पर पानी फेर दिया। मेरा आपके माध्यम से माननीय गृह मंत्री जी व रक्षा मंत्री जी से निवेदन है कि आर्मी और पैरा मिलिट्री फोर्सेस के लिए कोविड की वजह से ओवर ऐज प्रार्थियों को उम्र में कम से कम दो साल की छूट दी जाए ताकि उन नौजवानों की कई साल की मेहनत बेकार न जाए और इन नौजवानों को देश की सेवा का मौका मिल सके। धन्यवाद।

श्री मोहनभाई कुंडारिया (**राजकोट**): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अहमदाबाद दरभंगा साबरमती एक्सप्रेस, अहमदाबाद वाराणसी एक्सप्रेस और अहमदबाद-पटना एक्सप्रेस के टाइम टेबल की ओर आकर्षित करना चाहता हूं।

महोदय, सभी ट्रेन्स वापस अहमदाबाद पहुंच कर रेलवे यार्ड में लगभग 22 घंटे तक खड़ी रहती हैं। उक्त सभी ट्रेनों के लिए अहमदाबाद से राजकोट तक आसानी से टर्न-अराउंड के लिए पर्याप्त समय है। इन ट्रेनों का राजकोट तक विस्तार किया जाए, तो इसे राजकोट के लिए अतिरिक्त ट्रेनों के रूप में माना जा सकता है और यह रेलवे के लिए राजस्व का अतिरिक्त स्रोत भी होगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि उक्त ट्रेनों को राजकोट तक विस्तारित किया जाए। धन्यवाद।

ADV. ADOOR PRAKASH (ATTINGAL): Sir, I want to seek the immediate attention of the Government on detention of Indian fishermen in Indonesia and Seychelles.

Indonesian authorities have detained eight Indian fishermen on 7^{th} March, 2022 for crossing the sea border. These fishermen went to the sea from Andaman and Nicobar Islands. Their boat crossed the sea border due to strong winds and they were held by the Indonesian authorities for legal proceedings. Three fishermen belong to my Constituency in Kerala and five are from Tamil Nadu.

In another two incidents, the Seychelles Coast Guard has detained 58 fishermen on charges of crossing their territorial water border. The arrested fishermen were in two boats and they belong to Kerala and Tamil Nadu.

Sir, I request for an immediate intervention of the Government for release and repatriation of the fishermen detained in Indonesia and Seychelles.

SHRI KUNAR HEMBRAM (JHARGRAM): Thank you, Speaker Sir, for giving me the opportunity to raise a matter of urgent public importance of my Constituency.

Sir, in Jhargram district, there is only one Aadhaar Facilitation Centre at Jhargram Head Post Office in West Bengal. Earlier, there were two counters in operation for new enrolment, corrections etc. in Aadhaar card.

Presently, only one counter is in operation for enrolment and correction., The common people are facing enormous trouble for enrolment or necessary correction due to the closing of the other counter. It is taking more than five to six months for enrolment or correction in Aadhaar card. It is also mentioned that the pre-formalities for Aadhaar card are being done in a temporarily-placed table under the staircase.

Therefore, it is my humble request to the concerned hon. Minister, through you, to kindly set up five or more counters functional at Aadhaar Facilitation Centre at Jhargram Head Post Office and allot a dedicated room with ample space so that the common people are able to get themselves enrolled or make necessary corrections in Aadhaar card smoothly. Thank you.

श्री देवेन्द्र सिंह 'भोले' (**अकबरपुर**): माननीय अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले आपको होली के त्योहार की बहुत-बहुत शुभकामनाएं और आपके साथ ही पूरे सदन को शुभकामनाएं देता हूँ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन और सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, उत्तर प्रदेश के जनपद कानपुर नगर और अकबरपुर में जाम की समस्या के निदान हेतु आपसे कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। मान्यवर, कानपुर महानगर में जाम की विकराल समस्या है। लगभग एक करोड़ की आबादी वाला कानपुर शहर जीटी रोड के कारण दो भागों में बंटा हुआ है। इस कारण तमाम ऐसी शिक्षण संस्थाएं हैं, मेडिकल कॉलेज, यूनिवर्सिटी, कृषि विश्वविद्यालय, जेके कैंसर अस्पताल, एसपीटीआई, तमाम ऐसी शिक्षण संस्थाएं और तमाम विकास भवन, जिसके कारण आवागमन में बाधा होती है। रेलवे फाटक से मालगाड़ियां और तमाम गाड़ियां निकने के कारण अक्सर जाम की स्थिति बनी रहती है। इसके लिए हमारे द्वारा निवेदन पर वर्ष 2017-18 में वहां अनवरगंज से और मंदना तक एलिवेटिड रोड का बजट रखा गया था। लेकिन किन्हीं कारणों से वह नहीं हो पाया। इसके बाद दोबारा मेरे निवेदन पर माननीय पीयूष गोयल जी ने, तत्कालीन रेल मंत्री थे, तब कानपुर

में एक सर्वे करवाया, जिसको बिठूर से मंदना और पनकी जोड़ने की बात हुई थी । उसका सर्वे भी हो गया था, लेकिन वह समस्या आज भी उसी तरीके से पड़ी हुई है । जाम के कारण आए दिन तमाम दुर्घटनाएं होती हैं, एंबुलेंस और अस्पतालों में जाने वाले लोगों को कठिनाई होती है ।

पुन: माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है । वैसे मैंने कल इस विषय को सदन में रख दिया था । लेकिन चूंकि जीरो ऑवर में पहले जा चुका था, इसलिए मेरा निवेदन है कि इस पर संज्ञान लेते हुए एक समुचित कार्रवाई कर के निजात दिलाने की कृपा आपके माध्यम से होगी ।

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे (कल्याण): माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे शून्य काल में अपनी बात रखने का मौका दिया, उसके लिए आपका धन्यवाद ।

महोदय, भारत सरकार ने महाराष्ट्र में 44 'खेलो इंडिया' केंद्रों की स्वीकृति दी है । मेरा लोक सभा क्षेत्र एक सब-अर्बन इलाका है और वर्तमान में हमने अम्बरनाथ में एक शूटिंग रेंज अम्बरनाथ नगर पालिका के माध्यम से बनाई है । इसमें प्रशिक्षण ले कर 15 लोग नेशनल्स के लिए क्वालिफाई कर गए । एमएमआर रीजन में मेरा जो लोक सभा क्षेत्र पड़ता है, मुंबई, एमएमआर में दिन-ब-दिन आबादी बढ़ती जा रही है । मेरे लोक सभा क्षेत्र का लोकेशन एडवांटेज और अवेलेबल इंफ्रास्ट्रक्चर को देखते हुए, अगर यहां पर खेलो इंडिया सेंटर फॉर एक्सीलेंस, जिसमें मल्टीडिस्प्लेनरी स्पोर्ट कॉम्पलेक्स बनाया जाए, तो वहां पर और उसी के साथ मुंबई और महाराष्ट्र से जो खिलाड़ी आते हैं, उनको एक अच्छा प्लेटफॉर्म मिल सकेगा । भविष्य में राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रतियोगिता जैसे ओलंपिक्स, कॉमनवेल्थ और एशियन गेम्स में देश के लिए सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन वे कर सकेंगे । तो मेरे चुनाव क्षेत्र में एक खेलों इंडिया केंद्र की स्थापना हो, यह मैं मांग करता हूँ ।

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): माननीय अध्यक्ष महोदय, देश में बहुत से प्रतिभावान खिलाड़ी निशानेबाजी और तीरंदाजी में अपने खेल का प्रदर्शन करते हैं । इसमें गांव-देहात के गरीब खिलाड़ी भाग लेते हैं । इनमें प्रतिभा की कोई कमी नहीं होती है ।

इन खेलों में इस्तेमाल होने वाली किट दूसरे खेलों से मंहगी होती है। अगर तीरंदाजी की बात की जाए तो रिकर्व और कंपाउंडण तीर-धनुष का इस्तेमाल एशिया कप व ओलंपिक खेल के लिए होता है और इसकी कीमत लगभग दो लाख से ढाई लाख रुपये होती है। जबकि अगर कोई राइफल इवेंट की शुरूआत करे तो उसे ट्राउजर, जैकेट, इनर्स, गलव्स, शूज़ लेने पड़ते हैं, जिसकी कीमत 60 से 70 हजार रुपये तक जाती है। राइफल की कीमत 2.5 से ले कर 10 लाख रुपये तक होती है। पिस्टल की कीमत 4 से 5 लाख रुपये तक होती है।

इस प्रकार इस खेल किट की ज्यादा कीमत होने के कारण गरीब प्रतिभावान खिलाड़ी इसको नहीं खरीद पाते हैं। हमारे पास भी कई सारे गरीब खिलाड़ी मदद मांगने आते हैं।

महोदय, हमारे इतने बड़े देश में खिलाड़ियों को सुविधा नहीं होने के कारण ओलंपिक या अन्य प्रतियोगिता में खिलाड़ी मैडल नहीं ला पाते हैं। मैं आपसे मांग कर रहा हूँ कि केंद्र सरकार, खास कर खेल मंत्रालय से ऐसे गरीब खिलाड़ियों को मदद की जाए, ताकि वे देश के लिए खेलें।

श्री मनोज तिवारी (उत्तर पूर्व दिल्ली): महोदय, मैं आपका ध्यान दिल्ली में निरन्तर बढ़ रही आग लगने की घटनाओं की तरफ दिलाना चाहता हूं जिसमें गरीब, झुग्गी वासी के जान-माल के नुकसान की और एक के बाद एक कई लोगों की इसमें तड़प-तड़प कर मरने की बात है, लेकिन दिल्ली की जो आम आदमी पार्टी की सरकार है, वह इस पर कोई कार्रवाई करने के बजाए इसकी जो जाँच रिपोर्ट है, उसको भी नहीं आने दे रही है।

मैं अगर तीन मामलों को बताऊं तो यहां जनवरी, 2018 में 17 लोगों की दर्दनाक मौत हो गई थी। वर्ष 2019 में एक आग की घटना में 17 लोगों की मौत हो गई और वर्ष 2019 में ही 43 श्रमिक एक कमरे में जल कर मर गए, जिनके यहां अवैध बिजली का कनेक्शन दिया गया था। अभी दो दिन पहले सात लोग मर गए। उसकी जाँच रिपोर्ट को आने नहीं दिया जा रहा है।

अध्यक्ष जी, मेरा आपके मार्फत यह कहना है कि दिल्ली सरकार ऐसी घटनाओं को रोकने की कार्रवाई करे। इसकी जो जाँच रिपोर्ट है, उसे दिखाए, उसे न छिपाए। इस घटना में कई गरीब लोगों की बेटियों की शादी के लिए इकट्ठे किए गए सामान जल गए और उन्हें इसके लिए कोई

मुआवजा भी नहीं मिल रहा है। दिल्ली सरकार इस पर कुछ कार्रवाई करे, यह आपके माध्यम से मेरी प्रार्थना है।

डॉ. हिना विजयकुमार गावीत (नन्दुरबार): अध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे मेरे संसदीय क्षेत्र के एक महत्वपूर्ण विषय को उठाने का मौका दिया। मेरे संसदीय क्षेत्र में नेशनल हाईवे 753 'बी', जो कि सेवालि, नन्दुरबार, तलोदा, अंकलेश्वर को जाती है और यह हाईवे मेरे क्षेत्र से होकर गुजरती है। जब यह हाईवे सैंकशन हुआ और इसका डी.पी.आर. बनाने का काम शुरू हुआ, तब इस हाईवे पर पैसेन्जर कार यूनिट (पीसीयू) इंडेक्स बहुत कम था और इसके कारण इसकी फोर-लेनिंग का प्रोपोजल नहीं बना और थोड़े कम विड्थ का नेशनल हाईवे सैंक्शन हुआ। इसके डीपीआर बनने के कुछ महीने बाद तापी नदी पर हथोडा गांव के पास एक बहुत बड़ा ब्रिज बना, जिसके बाद इस रोड पर ट्रैफिक बढ़ गया है और इसका पीसीयू इंडेक्स 18,000 से ज्यादा हो गया है।

महोदय, मिनिस्ट्री ने नेशनल हाईवे को फोर-लेनिंग करने के लिए जो गाइडलाइन्स तय की है, उसके अनुसार अभी यह फोर-लेनिंग के लिए हो सकता है। इस हाईवे पर रोज दो से तीन बड़े एक्सीडेंट्स होते हैं। आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से मैं यह माँग करती हूं कि नन्दुरबार और तलोदा का जो स्ट्रेच है, इसकी फोर-लेनिंग सैंक्शन हो और इस पर जल्द से जल्द काम शुरू हो।

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद): अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सदन और भारत सरकार के माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र औरंगाबाद, बिहार के कुछ स्टेशनों पर महत्वपूर्ण गाड़ियों के ठहराव और एक नई गाड़ी नई दिल्ली और मुम्बई के लिए चलाने की मांग करना चाहता हूं।

महोदय, हमारे संसदीय क्षेत्र में जिला मुख्यालय का सबसे प्रमुख स्टेशन अनुग्रह नारायण रोड है। मैं अनुग्रह नारायण रोड, रफीगंज, जाखिम, फेसर, गुरारू, गया और नवीनगर रोड स्टेशनों पर गाड़ियों के ठहराव की मांग करता हूं।… (व्यवधान)

<u>12.59 hrs</u> (Shri Rajendra Agrawal *in the Chair*)

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य से यह कहना चाहूंगा कि आप भी माननीय सदस्य हैं, मैं भी मेम्बर हूं। आप भी जब बोलेंगे तो मैं आपको डिस्टर्ब नहीं करूंगा।... (व्यवधान)

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): मैं आपसे क्षमाप्रार्थी हूं। मेरे साथ नाइंसाफी हुई, इसलिए मैं उसके बारे में निवेदन कर रहा था।... (व्यवधान)

श्री सुशील कुमार सिंह: क्षमा मांगने की बात नहीं है। पर, समय कम होता है और उतने ही समय में अपनी बात पूरी करनी होती है।... (व्यवधान)

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन पर दिल्ली से सियालदह के बीच चलने वाली सियालदह राजधानी के ठहराव की मांग करता हूं।

13.00 hrs

इसके साथ ही इस स्टेशन पर और भी गाड़ियाँ हैं, जिनका नंबर मैं यहाँ पढ़ रहा हूँ। इन गाड़ियों का नंबर 12988-87, 12938-37, 12354-53, 12815-16, 13167-18, 18639-40, 12389-12390, 22805-06, 15021-22 है। इन गाड़ियों का ठहराव अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन पर किया जाए। रफीगंज स्टेशन पर गाड़ी संख्या 12321-22, 12307-08, जाखिम स्टेशन पर गाड़ी संख्या 13349-50, 12397-98, 13151-52, 13009-10, फेसर स्टेशन पर गाड़ी संख्या 13010-09, 13152-51, गुरारू स्टेशन पर गाड़ी संख्या 13350-49 और नबीनगर रोड स्टेशन पर सासाराम राँची फास्ट इंटरसिटी एक्सप्रेस की ठहराव की माँग, मैं आपके माध्यम से करना चाहता हूँ।

महोदय, साथ ही सबसे देर में दिल्ली से पहुँचने के लिए एक गाड़ी है, जिसका नाम हमसफ़र एक्सप्रेस है। इसकी संख्या 12349-12350 है, जो गोड्डा से नई दिल्ली के लिए चलती है। इन गाड़ियों के ठहराव के साथ-साथ, मैं धनबाद से गया व अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन होते हुए, नई दिल्ली और मुम्बई के लिए एक-एक नई गाड़ी, चाहे वह वंदे भारत के रूप में हो, दुरंतो के रूप में हो या किसी रूप में हो, मैं आपके माध्यम से एक सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की माँग करता हूँ।

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): Thank you, hon. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak during ‘zero hour’. This is a State issue, Sir. Our hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, before the 2019 elections, has promised the people of Andhra Pradesh that there is going to be a total ban on the sale of liquor in the State. But after becoming the Chief Minister, ban on sale has not happened. On the contrary, what is happening, right now, is that the Andhra Pradesh State Government itself is doing business of liquor. Cheap liquor brands have been created by the cronies of the Ruling Party of Andhra Pradesh. Due to this, the prices of liquor have increased exponentially. It has also led to the creation of liquor mafia and black marketing of liquor in the State of Andhra Pradesh. This has also led to severe adulteration of liquor.

As a consequence, the consumption of illicit liquor has risen alongside consumption of dangerous substitutes to liquor including hand sanitizers and other products. What is interesting here is that the Government which says that it is going to ban the total sale of liquor is earning Rs. 16,500 crore just by the sale of liquor. The most important thing is that recently because of the consumption of spurious liquor 18 people have died in Jangareddygudem in West Godavari District. This is how serious this issue is. Our hon. leader, Nara Chandrababu Naidu *garu* visited the victims’ families and spoke to the doctors. The doctors are suggesting that this number could rise in the coming days also. So, it is not going to end here.

I would like to put this issue in the notice of the Central Government because it is related to the health of the people of Andhra Pradesh. If this liquor mafia is left unchecked, this will lead to serious problems in the State of Andhra Pradesh. I would, once again, request the Central Government to look into this issue.

Thank you very much, Sir.

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): सभापति महोदय, आपने मुझे आख़िर में कम से कम बोलने का मौका दिया, बैलेट में मेरा नाम सबसे ऊपर तीसरे नंबर पर था। मैं एक महत्वपूर्ण मुद्दा यहाँ उठाना चाहता था। कल मान्यवर कांशीराम जी की 88 जयंती थी। उन्होंने बहुजन समाज को इकट्ठा करके जागरूक करने का काम किया। हमारी यह माँग है कि उनको 'भारत रत्न' दिया जाना चाहिए। मैं कल भी यह बात उठाना चाहता था। मैं विषय पर आना चाहता हूँ। मुझे उम्मीद है कि सरकार इसको ध्यान में लेगी और मान्यवर कांशीराम जी को 'भारत रत्न' से अवार्ड करेगी।

सभापति महोदय, मेरा जो विषय है, वह यह है कि मेरे क्षेत्र में बिजली के तार हैं। आप एन.एच. 9 पर जाते होंगे, वहाँ नेशनल हाइवे बन गया है। उस नेशनल हाइवे के ऊपर पावर ग्रिड कॉरपोरेशन की बड़ी लाइन जा रही है। उस लाइन से किसी भी वक्त हादसा हो सकता है। कभी हाइवे उसको खोल देता है। जब ब्रिजघाट में मेला लग रहा था, उस वक्त इसलिए नहीं खोला कि ऊपर से लाइन जा रही है। कल जब मैं क्षेत्र में जा रहा था तो मैंने देखा कि वहाँ ट्रैफिक चल रही है।

वहां किसी भी वक्त दुर्घटना हो सकती है। मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि डिपार्टमेंट को आप निर्देशित करें। मेरे लोक सभा क्षेत्र में जो जर्जर तार हैं, उनको बदलने का काम किया जाए। कई जगह रोज दुर्घटनाएं होती हैं, तार गिर जाते हैं। खास तौर से किसानों की जो मांग है, उनके जो ट्यूबवेल्स के ऊपर कनेक्शंस होते हैं, वहां ट्रांसफार्मर्स कम कैपेसिटी के हैं। कहीं 63

का ट्रांसफार्मर है, जबकि 100 की डिमांड है, लेकिन इसकी पूर्ति नहीं हो पा रही है। हमने कई बार यह डिमांड की है कि क्षमता में वृद्धि की जाए।

मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करूंगा कि कृषि क्षेत्र में जो ट्यूबवेल्स किसान चलाते हैं, उनके यहां ट्रांसफार्मर्स की क्षमता में वृद्धि की जानी चाहिए।

श्री कोथा प्रभाकर रेड्डी (मेडक): सभापति जी, आपने मुझे शून्य काल में बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद । तेलंगाना राज्य में हर जगह कोने-कोने पर कई सालों से खेतीबाड़ी के लिए हमारी सरकार ने, टीआरएस पार्टी, हमारे सीएम चंद्रशेखर राव साहब ने फार्मर्स के लिए बहुत सहूलियतें दी हैं। पिछले साल और इस साल एग्रीकल्चर दस गुना बढ़ गया है। तीन महीने से हमारे यहां पैडी का मौसम है, खेती बाड़ी का काम चालू हुए दो-ढाई महीने हो चुके हैं। वहां फर्टिलाइजर्स की बहुत दिक्कत हो रही है। हर गांव में हजारों फार्मर्स काम-धंधा छोड़कर चार-पांच घंटे, सुबह-शाम फर्टिलाइजर्स के लिए लाइन में लगते हैं । फर्टिलाइजर्स के लिए एग्रीकल्चर आफिसर के साथ बैठक भी की, मगर एक लाख टन इस साल में शार्टेज़ है। यह शार्टेज़ किसलिए हुआ?

सदन में मंत्री जी ने बताया कि यूक्रेन, रशिया की वार की वजह से कुछ भी प्रॉब्लम नहीं आएगी, उन्होंने प्रॉमिस भी किया। तीन महीने से तेलंगाना में खेत के अंदर फर्टिलाइजर्स की बहुत शार्टेज़ है। हमारे यहां फार्मर्स बहुत दुखी हैं। फार्मर्स के लिए जो एक लाख टन की शार्टेज है, उस शार्टेज के अलावा उनको और एक लाख टन, यानी कुल दो लाख टन फर्टिलाइजर्स दें। पूरे स्टेट के अंदर इसकी रिक्वायरमेंट है।… (व्यवधान)

डॉ. ढालसिंह बिसेन (बालाघाट): सभापति महोदय, वर्तमान में देश आजादी का अमृत महोत्सव मना रहा है, जिसमें सरकार द्वारा राष्ट्रवाद से प्रेरित अनेक कार्य किए जा रहे हैं। इसी परिप्रेक्ष्य में मैं आपसे और माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र बालाघाट के अंतर्गत मेरे गृह जिला सिवनी मुख्यालय में अंग्रेजी शासन काल में निर्मित पुरानी जेल है। इस जेल में आजादी में अपना सर्वस्व त्याग करने वाली अनेक विभूतियां रही हैं।

सिवनी में स्थित इस पुरानी जेल में हम सबके पूजनीय द्वितीय सरसंघचालक श्री गुरु गोलवलकर जी, सुभाष चंद्र बोस जी, शरद चंद बोस जी, आचार्य विनोबा भावे जी, पंडित द्वारिका प्रसाद मिश्र जी, काका कालेलकर जी, अभ्यंकर जी सहित 55 विभूतियां उस जेल में निरूद्ध रही हैं। 1932 से आजादी के वर्ष तक, वर्तमान में इस जेल भवन में कन्या महाविद्यालय स्थायी रूप से संचालित हो रहा है । आपसे आग्रह है कि पुराने संचालित कन्या महाविद्यालय को अन्यत्र स्थानांतरित करते हुए, इस पुरानी जेल का जीर्णोद्धार करते हुए, इन महान विभूतियों की प्रतिमा स्थापित की जाए और उनके जीवनवृत्त अंकित करते हुए स्मारक बनाए जाएं । यदि इन अमर विभूतियों की याद में जिला सिवनी में स्थित पुरानी जेल को इन अमर विभूतियों का स्मारक बनाया जाता है तो यह इन अमर विभूतियों को सच्ची श्रद्धांजलि होगी।

इसलिए आपसे आग्रह है कि सिवनी स्थित पुरानी जेल को, आजादी में अपना सर्वस्व न्यौछावर करने वाले अमर विभूतियों की याद में स्मारक बनाया जाए।

श्री दुर्गा दास उइके (बैतूल): आदरणीय सभापति जी, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने लोक हित के मुद्दे पर अपने विचारों की अभिव्यक्ति का अवसर प्रदान किया है। मेरा लोक सभा क्षेत्र मध्य प्रदेश में सतपुड़ा की सुरम्य वादियों में स्थित है । समूचा क्षेत्र इमारती लकड़ियों, सागौन, शीशम से लेकर दुर्लभ वन औषधियों के लिए प्रसिद्ध है।

माननीय सभापति जी, मेरा लोक सभा क्षेत्र जनजाति वर्ग के लिए आरक्षित है। लंबे अर्से से वन माफियाओं द्वारा धड़ल्ले से चोरी-छिपे वनों को नष्ट किया जा रहा है।

भारी क्षति पहुंचाई जा चुकी है, ऊंची-ऊंची पर्वत श्रेणियां वृक्षों से मुक्त हो चुकी हैं । मैं आपके माध्यम से केन्द्रीय वन मंत्रालय से प्रार्थना करता हूं कि वन माफिया के खिलाफ सख्त कार्रवाई की जानी चाहिए।

मैं आपके माध्यम से भारत सरकार को सुझाव देना चाहता हूं कि वन संरक्षण व अभिवर्धन की दिशा में आगामी 10 वर्षों तक शासकीय स्तर पर वनों की कटाई पर रोक लगाने की आवश्यकता है ताकि वन नैसर्गिक रूप से पल्लिवत, पुष्पित और विकसित हो सके जिससे मानव

जीवन और प्राकृतिक संसाधनों को बचाया जा सके। सभापति जी आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। जय हिन्द, जय भारत।

माननीय सभापति: माननीय सदस्यगण, शून्य प्रहर में काफी संख्या में माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं, कृपा करके 1 मिनट में अपनी बात पूरा करें, केवल एक मिनट में अपनी बात कहें नहीं तो मैं दूसरा नाम बोलूंगा।

श्री गिरीश चन्द्र (नगीना): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश में साक्षर भारत मिशन योजना के अंतर्गत वर्ष 2010, 2011 और 2012 में प्रदेश की 50563 ग्राम पंचायतों में दो शिक्षा प्रेरकों जिनमें एक महिला एवं एक पुरुष का चयन मेरिट के आधार पर ग्राम लोक शिक्षा केंद्रों पर किया गया था।

इनका काम केंद्रों की मानिटरिंग करना तथा ग्राम पंचायतों में 15 वर्ष से ऊपर के निरक्षर व्यक्तियों को साक्षर करने के साथ-साथ उन्हें सरकार द्वारा चलाई जा रही विभिन्न कल्याणकारी योजनाओं का लाभ दिलाने का था। शिक्षा प्रेरकों ने उत्तर प्रदेश में 60 प्रतिशत से 80 प्रतिशत तक साक्षरता दर पहुंचाने में बड़ी जिम्मेदारी से 8 वर्षों तक काम किया। उसके बाद वर्तमान सरकार के द्वारा 31 मार्च 2018 को बिना किसी सूचना के उन्हें बर्खास्त कर दिया गया।

महोदय, शिक्षा प्रेरक का मानदेय धनराशि 35 से 40 महीने तक का बकाया है, जिसका अभी तक सरकार द्वारा भुगतान नहीं किया गया है। अब उन्हें अपने परिवार का जीविकोपार्जन करने में परेशानी हो रही है। मेरी सरकार से मांग है कि साक्षर भारत मिशन योजना के अंतर्गत सभी कार्यरत शिक्षा प्रेरक एवं ब्लॉक समन्वयकों की पुनः बहाली की जाए और उनका बकाया मानदेय का भी भुगतान किया जाय। बहु-बहुत धन्यवाद।

SHRI C.N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): Hon. Chairperson, Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister of Chemicals and Fertilizers towards the severe shortage, rampant hoardings and black-marketing of fertilizers throughout the country, especially in Tamil Nadu. The farmers are

running from pillar to post and the productivity of various crops is declining. Since the present Government aims at doubling the income of the farmers, it is necessary that the Government must take, on priority basis, suitable action to ensure continued supply of fertilizers at subsidized rate.

SHRIMATI SARMISTHA SETHI (JAJPUR): Sir, paragraph 4.7 and paragraph 4.10 of the MPLADS Guidelines clearly state that the balance of MPLAD funds left by the predecessor MP of Lok Sabha would be passed on to the successor MP. Further, the works of MPLAD shall be completed within 18 months from the date of dissolution of Lok Sabha.

In my constituency, that is, Jajpur in the State of Odisha, the MPLAD account of my predecessor is yet to be closed despite lapse of timeline due to non-receipt of full amount from the Government of India, and the works recommended by my predecessor could not be completed as work orders were not released due to non-availability of funds.

When MPLADS was suspended for the financial years 2020-21 and 2021-22, I requested the Ministry of Statistics and Programme Implementation to issue clarification in this regard and release the funds so that the amount, including the interest accrued in my predecessor's account, can be utilized for the developmental activities of my constituency. But I am yet to get any response from the Ministry.

I humbly request the hon. Minister, through you, Sir, to look into the matter and issue necessary clarifications and instruction to the authorities concerned to release the funds accordingly.

SHRI KARTI P. CHIDAMBARAM (SIVAGANGA): Sir, technology creates new opportunities. Today we have something called the ‘gig economy’. A gig worker is somebody who has a non-traditional relationship between him and the employer because of technology. In India, there are 15 million workers in the gig economy and it is bound to grow to 25 million and, perhaps, 100 million in the long-term.

There are companies which are valued in billions, which operate in this gig economy. The companies like Swiggy, Dunzo, Zomato, Uber, Ola are all valued in billions of dollars. Their valuation is based on a principle called ‘TAT’, that is, turn around time – the shorter the turn around time of them in providing the service, the greater the valuation is. So, we have delivery companies which promise delivery of either food or groceries or any product within 10 to 30 minutes.

This delivery is done by workers who are not employees of the company. They drive their personal two-wheelers but do a commercial delivery carrying a huge weight in their carrier or in pillion seat. But there is no protection for these workers. There is no classification whether these vehicles are meant for commercial delivery. The insurance companies refuse to give them compensation if there is an accident.

There have been accidents where there have been fatalities. In Zomato, a person called Salil Tripathi died while making a delivery. So, these delivery companies need to be regulated. They cannot have this unrealistic and

unreasonable delivery time, which is putting the life of these people in great peril.

I urge upon the Government to come up with some guidelines with regard to protection for all the workers in the gig economy. Thank you.

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Thank you, Chairman, Sir. Tamil Nadu has always been a State which is very peaceful. We celebrate communal harmony and faith. But for the past few years, a new kind of politics called, 'dead body politics' has started in Tamil Nadu. Particularly, there is a retired IPS officer, who has come there from Karnataka, whose work is to create tensions in each incident of death of a young kid who commits suicide. He links it with minority communities. Christians and Muslims are linked with any kind of death which happens there. They create a lot of nuisances. They try to divide the society. They spread wrong information about the death of that kid, which is causing a division in the society. It has happened in Madurai, Thanjavur and other districts also.

Through you, I request the hon. Prime Minister to intervene in it and ask his partyman not to do this kind of cheap politics.

श्री कोमती रेड्डी वेंकेट रेड्डी (भोंगीर): माननीय सभापति जी, यह तेलंगाना की गंभीर समस्या है । मूसी प्रोजेक्ट में हैदराबाद से क्रास होकर तेलंगाना रिवर विकाराबाद से शुरू होकर पोचमपल्ली, रंगा रेड्डी डिस्ट्रिक्ट, नालगोंडा में कृष्णा रिवर में मिल जाती है । हैदराबाद का अनट्रीटेड ड्रेनेज वाटर मूसी रिवर में मिक्स हो जाता है । It goes along about 150 kilometers and passes through my constituency and other constituencies also.

About one crore people are suffering from lung diseases. बीच में कोई सीवरेज ट्रैक नहीं बनाया गया है। मैंने दो-तीन बार राज्य सरकार से रिक्वेस्ट की है।

मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से रिक्वेस्ट करता हूं। ऑनरेबल प्राइम मिनिस्टर साहब 'नमामि गंगे' प्रोजेक्ट में गंगा को क्लीन कर रहे हैं, अगर इसे नहीं करेंगे तो एक करोड़ पब्लिक की हैल्थ खराब होगी। इसके साथ ही फार्मा इंडस्ट्रीज़ अनट्रीटेड वाटर को इसमें जोड़ रही हैं, इसलिए पूरा तेलंगाना गंदा हो रहा है।

मैं आपके माध्यम से यही रिक्वेस्ट करना चाहता हूं।

श्री वीरेन्द्र सिंह (बलिया): माननीय सभापति जी, मैं बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की तरफ सदन का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। मैं बलिया लोकसभा क्षेत्र से आता हूं। पिछले दिनों मैं दो शहीदों, विजय शंकर पाल जी और मनोज सिंह जी की मूर्ति का अनावरण करके आया हूं। विजय शंकर पाल जी का जन्म स्थान हल्दी के निकट हास नगर में है और मनोज सिंह जी का जन्म स्थान चितवड़ा गांव में है। मैं दोनों जगहों के लिए भारत सरकार से मांग करता हूं कि इनके शहीद स्थल को विकसित करने के लिए जो योजना बनाई गई है, उससे इस स्थल को विकसित किया जाए।

माननीय सभापति जी, मेरा सौभाग्य है कि मैं पिछली लोकसभा में भदोही से सदस्य था। वहां भी शहीदों की लंबी कतार थी। 22 लोग कच्ची फांसी पर झूल गए थे, वहां मैंने शहीद स्मारक बनवाया था। बलिया भी वर्ष 1942 में आजाद हो गया था, जबकि देश 1947 में हुआ था। बलिया में शहीदों की लंबी कतार है।

मैं आपके माध्यम से यह मांग करना चाहता हूं कि विजय शंकर पाल और मनोज सिंह के नाम पर उस सड़क का नामकरण किया जाए तथा उनके शहीद स्थल पर जहां उनकी मूर्ति बनी है, उसको विकसित करने की योजना जो सरकार ने बनाई है, उस पर अविलम्ब काम शुरू हो।

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर): धन्यवाद सभापति महोदय। मैं पिछले दिनों यूक्रेन और रूस के युद्ध में हमारे देश के जो विद्यार्थी फंसे थे उनको लेने के लिए पोलैंड गया था। सबसे बड़ी

दुख की बात यह है कि हमारा एजुकेशन सिस्टम बहुत नीचे है। हमारे विद्यार्थी एक छोटी-सी कंट्री में एमबीबीएस की एजुकेशन ले रहे हैं। यह बहुत शर्म और दुख की बात है।

मेरा सरकार से निवेदन है कि इंडिया के एजुकेशन सिस्टम को थोड़ा बढ़िया कीजिए, ताकि विद्यार्थी यहां रह सकें। मैं जब वहां गया था, तो मैंने देखा कि बहुत सारे विद्यार्थी सरहद पार से पैदल आ रहे हैं और उनके पांव सूजे हुए हैं। खारकीव में करीब 1400 विद्यार्थी फंसे हुए थे। वहां मेरे क्षेत्र के काफी विद्यार्थी थे। वहां डॉ. करण संधु और उनकी टीम थी, जिन्होंने नीचे ग्राउंड में काम किया है।

सर, मेरी यह हम्बल रिक्वेस्ट है कि वहां चार-पांच इंडियन थे, जिन्होंने पूरा राशन दिया, उनके रख-रखाव का प्रबंध किया और उनको वहां से लेकर भी आए, वह बहुत दुखद मंजर था। एक निवेदन यह है कि सरकार उन सभी को बुलाकर सम्मानित करे। दूसरा निवेदन यह है कि हमारे देश के जितने विद्यार्थी हिन्दुस्तान में वापस आ चुके हैं, उनकी मेडिकल पढ़ाई कंटिन्यू रहनी चाहिए। वहां अभी ऑनलाइन क्लासेज शुरू नहीं हो सकती हैं, क्योंकि जंग का माहौल है। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि उनके पैरेंट्स द्वारा जितने पैसे वहां पे किए जाने थे, उतने पैसे वे देने के लिए तैयार हैं, इसलिए उन विद्यार्थियों की मेडिकल या जो दूसरे कोर्स की पढ़ाई है, उसको सरकार इंडिया में कंटिन्यू कराए। साथ में, कॉलेज में सीटें भी बढ़ाए। इससे आगे आने वाले समय में भी मेडिकल एजुकेशन के लिए बाहर नहीं जाना पड़ेगा। इंडिया में ही रहकर पढ़ाई हो सकती है।

सर, मैं एक और बात कहना चाहता हूं कि इंडिया में मेडिकल की पढ़ाई बहुत महंगी है। उसके ऊपर लगाम लगायी जानी चाहिए। इसमें बहुत बड़ा माफिया शामिल है। कम रेट में लोगों को सीटें दी जानी चाहिए। धन्यवाद।

श्री देवजी पटेल (जालौर): धन्यवाद सभापति महोदय। वर्ष 2021 में खरीफ फसल के समय राजस्थान में बहुत कम बारिश हुई थी। इस संबंध में मैंने अगस्त में सीएम और डीएम को पत्र लिखा था और अकाल घोषित करने के लिए उनसे रिक्वेस्ट की थी। राजस्थान के अंदर सरकार किसानों के साथ अन्याय कर रही है। उसका जीता-जागता उदाहरण मेरे संसदीय क्षेत्र में मिला। वर्ष 2021

में खरीफ फसल के संबंध में मैंने पत्र लिखा था। उसके बाद, केंद्र से सर्वे के लिए एक टीम भेजी गई थी। जब हम उस टीम के साथ जुडे, तो उस टीम ने हमें बताया कि मेरे संसदीय क्षेत्र में जो सिरोही जिला है, उसमें से मात्र दो ब्लॉक्स को लिया गया। रेवदर और पिंडवाड़ा ब्लॉक को छोड़ दिया गया। प्रधान मंत्री फसल बीमा योजना के तहत रेवदर और पिंडवाड़ा में फसल बीमा का लाभ मिला। लेकिन, अकाल का जो सर्वे करना था, उसके लिए केंद्रीय टीम को गुमराह किया गया और उनसे सर्वे नहीं करवाया गया।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से सरकार से एक अनुरोध है। हमने वहां पर केंद्रीय टीम को एक ज्ञापन दिया था। मेरे एमएलए ने भी ज्ञापन दिया था। ये जो दो विधान सभा क्षेत्र हैं, वहां भारतीय जनता पार्टी के एमएलए हैं। जिस ब्लॉक को लिया गया, वह कांग्रेस समर्पित एक निर्दलीय एमएलए का है। इसीलिए, उस ब्लॉक को चयनित किया गया।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि यहां से उनको निर्देश दिया जाए कि केंद्रीय टीम जो सर्वे करके आई है, उसमें रेवदर और पिंडवाड़ा के जो किसान हैं, उनको भी मुआवजा और राहत मिले। धन्यवाद।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सभापति महोदय, हमारे हिन्दुस्तान में सदियों पुरानी सिक्योरिटी प्रिंटिंग एंड मिंटिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड एक बहुत बड़ी संस्था है। शायद, इसके बारे में आपको जानकारी होगी।

सर, एसपीएमसीआईएल की चारों टकसालों में वित्त वर्ष 2022-23 में कोई उत्पादन लक्ष्य तय नहीं किया गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि पूर्व में घोषित नोटबंदी की तरह इस सरकार के द्वारा अघोषित मुद्रा बंदी की जा रही है। क्योंकि, सरकार या एसपीएमसीआईएल द्वारा आरबीआई से सिक्कों का उत्पादन लक्ष्य प्राप्त करने के लिए कोई उचित कार्रवाई नहीं की जा रही है। सिक्कों की वितरण प्रणाली को केवल आरबीआई के हाथ में रखने के अलावा बैंकों द्वारा एटीएम में नोट रखने के लिए जिस तरह से प्राइवेट कंपनियों को रखा जाता है, उसी प्रकार दुकानों पर सिक्कों का वितरण करने हेतु प्राइवेट कंपनियों से सिक्कों की वितरण व्यवस्था करायी जानी चाहिए। बैंकों के

अलावा पोस्ट ऑफिस के द्वारा भी सिक्कों की वितरण व्यवस्था की जानी चाहिए, क्योंकि डाकघर देश भर में, विशेष रूप से ग्रामीण क्षेत्रों में स्थित हैं। उनके द्वारा देश के हर क्षेत्र में सिक्कों का वितरण सुनिश्चित हो सकता है। इसलिए, मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि टकसालों को बंद करने के बजाय सिक्कों का उत्पादन लक्ष्य जारी करने के लिए आदेश दें। धन्यवाद।

श्री होरेन सिंह बे (स्वशासी जिले) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि मेरे जिले के डिस्ट्रिक्ट हेडक्वॉर्टर डिफू में पहले राजधानी एक्सप्रेस, जो कि दिल्ली से डिब्रूगढ़ तक जाती है, उसका स्टॉपेज था। जब कोरोना आया, तो उसके बाद अभी तक उस ट्रेन का स्टॉपेज नहीं दिया गया है, इसलिए वहां के लोगों को बहुत तकलीफ हो रही है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करना चाहूंगा कि वह जल्द से जल्द इसकी व्यवस्था करें।

माननीय सभापति: डॉ. भारतीबेन डी. श्याल – उपस्थित नहीं।

श्री हिबी ईडन – उपस्थित नहीं।

श्री हसनैन मसूदी जी

श्री हसनैन मसूदी (अनन्तनाग) : जनाब, आपने मुझे एक संगीन माहौलियाती आलूदगी का मामला उठाने की इजाजत दी है, उसके लिए आपका बहुत-बहुत शुक्रिया। मेरे संसदीय क्षेत्र के एरिये में करीब 8 सीमेंट फैक्ट्रीज़ हैं, जो माहौलियाती आलूदगी का सबब है, बहुत बड़े प्रदूषण का सोर्स हैं। वहां पर जो डस्ट पॉल्यूशन है, इससे पहले वहां का इलाका हॉर्टिकल्चर और सैफरान के लिए माना जाता है, वह पहले ही मुतास्सिर है।

जनाब, यही नहीं, जो पास में जंगलात हैं, वे भी मुतास्सिर हैं और दाचीगाम का नेशनल पार्क जो कि जम्मू-कश्मीर का गौरव है, वह भी खतरे में है। एक तो ये सीमेंट फैक्ट्रीज़ वाले लोकल रिसोर्सेज का इस्तेमाल करते हैं, वहां के जो लोकल लाइमस्टोन है, उसका भी इस्तेमाल करते हैं। उससे सेहत पर असर पड़ रहा है। जो दिल के मरीज हैं, उनकी तादाद बढ़ती जा रही है, जो रेस्पेरेटरी डिसीजेज़ हैं, वह भी बढ़ती जा रही हैं। मेरा यह मुतालबा होगा कि पहले एक ऑडिट

किया जाए। फैक्ट्रीज़ चलें, काम हों, लेकिन पहले ऑडिट किया जाए। यह माहौलियाती आलूदगी के लिए जो इक्विपमेन्ट्स हैं, क्या वे लगाए गए हैं?

दूसरी बात यह है कि जो लोकल पॉपुलेशन का नुकसान हो गया है, पॉल्यूटेड टू पे का जो प्रिंसिपल है, जो यूनिवर्सिली माना जाता है, क्या उसके तहत सरकार कोई एहतमाम करेगी, ताकि उनका लॉस असेस करके, इन फैक्ट्रीज़ ऑनर्स को कहा जाए कि वे क्षतिपूर्ति करें। तीसरी बात यह है कि जो मुलाज़मते हैं, वे भी वहां नहीं मिलते हैं। उसके ओनर्स श्रीनगर की पॉश कॉलोनियों में रहते हैं, लेकिन लोगों को 24 घंटे डस्ट पॉल्यूशन बर्दाश्त करना पड़ता है।...(व्यवधान)

जनाब, वहां के जो हॉस्पिटल्स हैं, सरकार उनको सब डिस्ट्रिक्ट हॉस्पिटल्स बनाएं। चौथी बात यह है कि जो ऑडिट करने जा रहे हैं....(व्यवधान) इस ऑडिट की जो भी रिपोर्ट है, उसको हाउस के सामने रखें।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, प्लीज एक मिनट की समय-सीमा का ध्यान रखें।

श्रीमती रमा देवी (शिवहर) : माननीय सभापति महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र शिवहर एक पिछड़ा हुआ इलाका है, जहां सड़क एवं परिवहन का अभाव है। इसी कड़ी में, मैं आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र से गुजरने वाले मोतिहारी, शिवहर, मुजफ्फरपुर पथ की ओर आकृष्ट कराना चाहती हूं।

ज्ञात है कि एनएच-28 मोतिहारी, रक्सौल पथ एवं एनएच-77, मुजफ्फरपुर, सीतामढ़ी पथ के बीच स्थित मोतिहारी, ढाका, बेलवा घाट, शिवहर, नरवारा, मीनापुर और मुजफ्फरपुर तक एक सड़क पथ का निर्माण कराना है, जिसकी कुल लंबाई लगभग 105 किलोमीटर है। अनुरोधपूर्वक कहना चाहती हूं कि यदि उपरोक्त दो महत्वपूर्ण एनएच के बीच में अवस्थित मोतिहारी, शिवहर, मुजफ्फरपुर पथ का चौड़ीकरण एवं सुदृढ़ीकरण जनहित में अति आवश्यक है, क्योंकि इस रूट पर प्रतिदिन सैकड़ों गाड़ियों का आवागमन होता है। इसे राष्ट्रीय राजमार्ग की श्रेणी में शामिल करते हुए यदि इसका रूट मोतिहारी, ढाका, बेलवा घाट, शिवहर, नरवारा, मीनापुर और मुजफ्फरपुर तक किया जाता है, तो पूर्वी चंपारण जिले से शिवहर जिले के बीच की दूरी कम होने के साथ-साथ, पूर्वी

चंपारण, शिवहर एवं मुजफ्फरपुर जिले आपस में एक रूट में जुड़ जाएंगे तथा इनसे जुड़े हुए पिछड़े इलाकों का विकास संभव हो सकेगा।

महोदय, अतः मेरा सदन के माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि जनता के व्यापक हितों में मोतिहारी, ढाका, बेलवा घाट, शिवहर, नरवारा, मीनापुर और मुजफ्फरपुर तक नए राष्ट्रीय राजमार्ग स्वीकृत करने का आवश्यक निर्देश देने की कृपा करें।

SHRI MANISH TEWARI (ANANDPUR SAHIB): Sir, I would like to draw the attention of this House towards the privatization of electricity utilities in Chandigarh. Chandigarh has the cheapest power in the country, but notwithstanding that, the Government is going ahead with privatizing the power utilities in the most arbitrary manner. This privatization can only be done under Section 63 of the Electricity Act after notifying the competitive biddings as per Government of India guidelines. Now, interestingly, on 20th September, 2020 when the Standard Bid Document was published, there was a disclaimer which said and I quote, "The provisions contained in the SBD do not represent the views of the Ministry."

Sir, my submission is that the privatization of electricity utilities in Chandigarh is being done in a completely illegal manner. This must be immediately stopped by the Power Ministry. I would like to request the hon. Parliamentary Affairs Minister who is sitting here to please convey our sentiments to the Power Ministry that what is being done is completely illegal.

डॉ. चन्द्र सेन जादौन (फिरोजाबाद): आदरणीय सभापति महोदय, मैं आपका अत्यंत आभारी हूँ कि आपने आज मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। मेरे संसदीय क्षेत्र में बहुत समस्याएं हैं। वहां

आए दिन रेल के दरवाजे से यात्री गिर जाते हैं और बहुत बड़ी हानि होती है। या तो उनकी मृत्यु हो जाती है या वे घायल हो जाते हैं। मेरा यह कहना है कि मेट्रो रेल की तरह सभी रेलगाड़ियों के दरवाजे स्वचालित होने चाहिए, जिससे यात्री ना गिरें और उनकी जनहानि ना हो। दूसरी बात यह है कि मेरे लोक सभा क्षेत्र, फिरोजाबाद में टूण्डला रेलवे स्टेशन है। टूण्डला रेलवे स्टेशन के आसपास एक गांव अनवाड़ा है। इस गांव में तीन से चार हजार की आबादी है। सैकड़ों वर्षों से यात्री और गांव वाले इस रेलवे स्टेशन से गांव पहुंचते हैं, लेकिन आज वहां पर पानी भरा हुआ है। वहां निकलने के लिए रास्ता नहीं है। जब गांव वालों ने रास्ता पक्का करने के लिए कहा तो रेलवे वालों ने मना कर दिया। अब वे धरना दे रहे हैं और कोई उपाय नहीं निकल पा रहा है। मेरा आपके द्वारा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि उनको पहले की तरह निकलने दिया जाए और रास्ता पक्का किया जाए।

डॉ. अमर सिंह (फतेहगढ़ साहिब): सभापति जी, धन्यवाद। मैं आज मेरी कॉन्स्टिटुएंसी फतेहगढ़ साहिब के लिए बहुत दिनों से रिक्वेस्ट कर रहा हूँ। मैं काफी दिनों से नेशनल हाईवे अथॉरिटी से और मंत्री जी से लिखा-पढ़ी कर रहा हूँ। हम तीन नेशनल हाईवेज़ की मांग कर रहे हैं। एक बस्सी पठानाँ-फतेहगढ़ साहिब है, दूसरा, खन्ना-मलेरकोटला-रायकोट-जगरांव है और तीसरा, नवांशहर-राहों-मांछीवाड़ा-समराला-खन्ना-लुधियाना है, जिसकी मांग हम करते हैं। सर, ये सारे हाईवेज़ वे हैं, जो हिस्टोरिकल टाउन्स को और सेन्ट्रल पंजाब के हाइवेज़ को कनेक्ट करते हैं। ये हमारे इलाके की तरक्की के लिए बहुत मदद करेंगे इसलिए मैं बार-बार निवेदन करता हूँ। आज जीरो आवर में भी निवेदन कर रहा हूँ। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि इन तीनों नेशनल हाईवेज़ को लिया जाए।

डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर): सभापति जी, धन्यवाद। मेरे संसदीय क्षेत्र भावनगर का एयरपोर्ट बहुत ही पुराना है। वहां पहले बोइंग की भी उड़ान थी। कुछ टाइम पहले एयर इंडिया की भावनगर-मुम्बई से एक फ्लाइट चली, बाद में स्पाइसजेट की भावनगर-मुम्बई, भावनगर-सूरत और भावनगर-दिल्ली की भी एक-एक फ्लाइट चली, जिनका इनोग्रेशन माननीय मंत्री जी ने किया था,

लेकिन बाद में क्या हुआ वह मुझे पता नहीं। लेकिन एयर इंडिया की भावनगर-मुम्बई की फ्लाइट 6 मार्च से बंद हो गई और स्पाइसजेट ने भी नोटिस दे दिया है। सूरत-दिल्ली फ्लाइट तो पहले ही बंद कर चुके हैं, लेकिन मुम्बई वाली जो एक फ्लाइट बची है, उसे भी वे बंद करने जा रहे हैं। सर, भावनगर-मुम्बई और भावनगर-सूरत का ट्विन्स सिटी जैसा व्यवहार है, अगर यह फ्लाइट भी बंद हो जाएगी तो हमारे एयरपोर्ट से एक भी फ्लाइट नहीं चलेगी। हमारे एयरपोर्ट का कोई महत्व नहीं रहेगा। भावनगर और आसपास के तीन डिस्ट्रिक्ट्स का डेवलपमेंट ठप्प हो जाएगा। मेरा आपके माध्यम से सेन्ट्रल गवर्नमेंट से अनुरोध है कि भावनगर-मुम्बई, भावनगर-सूरत और भावनगर-दिल्ली के लिए कोई भी एयर लाइन्स की या एयर इंडिया की एक-एक फ्लाइट चलाई जाए।

श्री राहुल रमेश शेवाले (मुम्बई दक्षिण-मध्य) : सभापति महोदय, मैं शून्य काल में एक महत्वपूर्ण विषय की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। केन्द्र सरकार द्वारा स्थापित महाराष्ट्र राज्य में केवल मराठी भाषी लोगों के लिए कास्ट वैरीफिकेशन, कास्ट वैलिडिटी की अनिवार्यता की हुई है। महोदय, बीएआरसी (भाभा एटोमिक रिसर्च सेंटर) मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आता है। डिपार्टमेंट ऑफ एटोमिक एनर्जी ने 8 अक्टूबर, 2020 को एक सर्कुलर जारी कर महाराष्ट्र में मराठी भाषी लोगों को कास्ट वैरीफिकेशन करने के लिए बाध्य किया है। नोटिस में कहा गया है कि वर्ष 2001 के महाराष्ट्र अधिनियम संख्या 23 के नियम संख्या 2 के अनुसार कास्ट वैरीफिकेशन समय पर जमा न करने पर उनके खिलाफ कानूनी कार्रवाई की जाएगी। कास्ट वैरीफिकेशन अधिनियम 2001, अधिनियम 2000 ई के अनुसार सरकार का उल्लेख महाराष्ट्र सरकार है। यह अधिनियम महाराष्ट्र सरकार के आरक्षित पदों के लिए केन्द्र सरकार पर लागू नहीं है।

महोदय, डॉक्टर बाबा साहेब अम्बेडकर अनुसंधान एवं प्रशिक्षण संस्थान, पुणे का एक परिपत्र दिनांक 17.12.2021 के अनुसार यह सर्कुलर नियम के विरुद्ध है। लेकिन यह बहुत दुख की बात है कि डीएई मराठी भाषी कर्मचारियों को कास्ट वैरीफिकेशन करने के लिए मजबूर कर रहा है, ताकि उपरोक्त धाराओं की गलत व्याख्या कर जान-बूझकर उन्हें परेशान किया जा सके। महाराष्ट्र सरकार का जो कास्ट वैरीफिकेशन लैटर है, वह केन्द्रीय प्रतिष्ठानों में रोजगार के लिए

पर्याप्त है, क्योंकि उन्हें राज्यों के कर्मचारियों को केवल कास्ट सर्टिफिकेट से नियोजित किया जाता है और उनका कास्ट वैरीफिकेशन नहीं होता है। … (व्यवधान)

माननीय सभापति : अभी बहुत लम्बी लिस्ट है।

श्री राहुल रमेश शेवाले: महोदय, बीएआरसी ने उन मराठी कर्मचारियों को नोटिस दिया है, जिन्होंने 35 से 40 साल तक सेवा की है। नोटिस में कास्ट वैलिडिटी के एक्ट नियम संख्या 4(2) के संदर्भ में एक माहौल पैदा किया है और 500 से अधिक मराठी कर्मचारियों के पेंशन … (व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री नायब सिंह सैनी। आप एक मिनट में अपनी बात पूरी कीजिए।

श्री नायब सिंह सैनी (कुरुक्षेत्र) : सभापति जी, आपने मुझे मेरे लोक सभा क्षेत्र कुरुक्षेत्र की समस्या को उठाने का मौका दिया। मैं सबसे पहले देश के लोकप्रिय प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी का धन्यवाद करना चाहूंगा कि आजादी के इस अमृत महोत्सव में उन्होंने पूरे देश में रेलवे के अण्डरपास और ओवरब्रिज बनाने का कार्य किया है। वह सराहनीय है। मैं उसके लिए आदरणीय प्रधान मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूं।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र कैथल के अंदर शहर के बीचों-बीच आईसी नंबर 30 फाटक है और आईसी नंबर 31 फाटक है। हाल में ही रेलवे विभाग ने आईसी नंबर 31 फाटक को बंद कर दिया है। इस फाटक के दोनों तरफ घनी आबादी है। रेलवे लाइन के एक तरफ जहां सैनी सीनियर सेकंडरी स्कूल है, वहीं दूसरी तरफ नई अनाज मण्डी व मुख्य बाजार है, जिसकी वजह से प्रतिदिन इस फाटक से स्कूल के बच्चों सहित भारी संख्या में लोगों व वाहनों का आवागम होता है।

माननीय सभापति : आप अपनी डिमाण्ड रखिए।

श्री नायब सिंह सैनी : महोदय**,** अब इस फाटक के बंद होने से स्थानीय लोगों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार एवं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इस वर्ष 2022-23 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा चल रही है तो मेरे क्षेत्र की इन मांगों को इसमें सम्मिलित करते हुए, फाटक नंबर

आईसी 30 और बंद किए गए फाटक नंबर आईसी 31 के बीच में एक लो हाइट सब वे, कम ऊंचाई के सब वे का निर्माण करवाया जाए, जिससे यहां के लोगों और छात्रों की समस्या का समाधान हो सके। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI HIBI EDEN (ERNAKULAM): Sir, I would like to draw the attention of the House to a very important matter, a heinous crime committed by the goons of the Students' Federation of India (SFI) in Trivandrum Government Law College. A girl student was brutally beaten up. Unit president of the Kerala Students' Union, KSU, Sapna and her colleagues were very brutally beaten up by the SFI *…* * in the State. Sir, Students' Federation of India should be banned like a terrorist organisation because the number of crimes committed every day by this particular organisation is unimaginable. With the help of the State Government, the students are ganged and beating the opposite parties, the students who do believe in their Left ideology have been brutally and massively attacked. The Government should take proper action. I urge the Central Government to intervene in this matter. Thank you, Sir.

श्री दिलीप शइकीया (मंगलदोई): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से आने वाली होली के लिए सभी देशवासियों को बहुत-बहुत मुबारकबाद देना चाहता हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र मंगलदोई है और मेरा होम टाउन, बर्थ प्लेस नलबाड़ी है। घगरापर हमारा रेलवे स्टेशन है। एनएच-37 से मेरे गांव की तरफ जहां नलबाड़ी मेडिकल कॉलेज का काम पूरा हो गया है, वहां तक कोई फ्लाई ओवर नहीं है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय से यह अनुरोध करता हूं, डिमांड करता हूं कि खगरापर रेलवे स्टेशन में एक रेलवे फ्लाईओवर बना दें।

---

* Not recorded

एनएच-37 नलबाड़ी से होकर कामरूप होकर गुवाहाटी जाता है। एनएच-37 में गणेश मंदिर नलबाड़ी टाउन में जाने वाला गणेश मंदिर और फिर बाइहटा शारीअली, दो जगहों पर हाइवे फ्लाइओवर नहीं है, वहां पर दो फ्लाई ओवर बनाए जाएं। आपके माध्यम से रेल मंत्री जी एवं पथ परिवहन मंत्री जी से यही निवेदन है। धन्यवाद।

श्रीमती अपरूपा पोद्दार (आरामबाग): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में अपने संसदीय क्षेत्र की बात उठाना चाहती हूं। आरामबाग लोक सभा क्षेत्र में हमेशा बाढ़ आती है। वर्ष 2021 में एक साल में तीन बार बाढ़ आ चुकी है। मैं आपके माध्यम से प्रधान मंत्री जी से यह दरख्वास्त करती हूं कि प्रधानमंत्री आवास योजना में पिछड़े क्षेत्रों की नम्बर्स बढ़ाई जाए और इसकी राशि को बढ़ाया जाए।

हमारी यह भी मांग है कि जैसे हमें केन्द्रीय विद्यालय के कुछ कूपन्स दिए जाते हैं, हर माननीय सदस्य को प्रधानमंत्री आवास योजना का कुछ कोटा दिया जाए, ताकि हम लोग अपने संसदीय क्षेत्र के पिछड़े इलाकों में लोगों की मदद कर सकें। धन्यवाद।

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा): महोदय, हमारा भारत अपनी संस्कृति और सांस्कृतिक विरासत के कारण पूरे विश्व में सर्वश्रेष्ठ है। हमारी कला और संस्कृति कलाकारों का आधार है। दुनिया के जिस देश ने संस्कृति और कला की उपेक्षा की है, उस देश का पतन ही हुआ है। हाल ही में प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के साथ विश्व ने काशी में भारत की सांस्कृतिक श्रेष्ठता की अद्भूत छटा देखी है।

महोदय, मेरा यह कहना है कि कला क्षेत्र और कलाकारों की कुछ गंभीर समस्याएं हैं। मैं स्वयं कलाकार होने की वजह से लोगों के लिए बहुत चिंतित हूं। हमारे देश के शास्त्रीय और अन्य विद्या के कलाकारों का अस्तित्व संकट में है। कोरोना महामारी की वजह से उन्हें मुश्किलों का सामना करना पड़ रहा है। जिसकी वजह से वह अपनी जीविका के लिए अपनी कला छोड़ कर दूसरे छोटे-छोटे काम करने पर मजबूर हुए हैं। मेरी सरकार से यही मांग है कि संस्कृति के वाहक इन कलाकारों के लिए आर्थिक सहायता की व्यवस्था की जाए, उनके लिए पेंशन की व्यवस्था हो। संस्कृति मंत्रालय द्वारा वर्ष 2017 में कला और कलाकारों से संबंधित सूचना इकट्ठा करने के

उद्देश्य से नेशनल मिशन ऑन कल्चरल मैपिंग की योजना शुरू की गई थी। कला और कलाकारों के संरक्षण के लिए यह अच्छी पहल थी। जिसके तहत ब्लॉक स्तर तक इन कलाकारों की सूचना इकट्ठी की जानी थी, लेकिन अब जानकारी मिली है कि नेशनल मिशन ऑन कल्चरल मैपिंग की योजना को संसाधन के अभाव में बंद कर दिया गया है। इसलिए मैं सरकार से निवेदन करती हूं कि इस योजना के उद्देश्य को पूरा करने के लिए पर्याप्त संसाधन उपलब्ध कराई जाएं।

धन्यवाद।

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Sir, medical insurance has become necessary and a must have protection for all the people in India mainly because of the high cost of treatment. However, imposition of 18 per cent GST makes it very expensive and puts the burden on the already small income group. Providing affordable quality medical care to the citizens is the fundamental duty of the Government but it is failing in providing so. On top of that, imposition of such a high GST on insurance premium is creating a dual burden on people which is literally leaving the people in a difficult position. For a premium of Rs. 15,000, the final premiumwith GST amounts to around Rs. 18,000.

This is even higher by 10 per cent and goes up to 25 per cent if the insurer has a pre-existing disease. Just imagine the pressure on the pocket. I request the Government and the hon. Finance Minister to remove the burden of GST on medical insurance or, at least, bring it down to the lowest slab, i.e. 5 per cent.

श्री संजय सेठ (राँची): माननीय सभापति महोदय, मैं इस सदन का ध्यान झारखण्ड की 40 हजार स्वास्थ्य सहियाओं की ओर दिलाना चाहता हूँ, जो ग्रामीण क्षेत्रों में स्वास्थ्य के लिए रीढ़ की हड्डी है। चाहे कोरोना काल का फर्स्ट वेव हो या सेकेंड वेव हो, उन्होंने अथक मेहनत की। वे लोग गाँव-गाँव जाकर मरीजों को ढूँढ़ना, उनकी सेवा करना, उनको अस्पताल पहुंचाना आदि करती हैं। टीकाकरण में भी उन महिलाओं ने गाँव-टोला, नदी और पहाड़ पार करके विभिन्न स्थानों पर जाकर टीकाकरण किया। उनको इंसेंटिव तो मिलता है, लेकिन उनको कोई मानदेय नहीं मिलता है। इन स्वास्थ्य सहियाओं को मानदेय देने के संबंध में, भारत सरकार को पहल करनी चाहिए।

इन स्वास्थ्य सहियाओं के पास कुछ नहीं था। मैंने अपनी तरफ से, राँची लोक सभा क्षेत्र की हजारों स्वास्थ्य सहियाओं को ऑक्सिमीटर और थर्मल स्कैनर प्रोवाइड कराया। मेरा आग्रह है कि उन महिलाओं को मानदेय देने के लिए पहल जरूर करनी चाहिए।

***SHRI K. NAVASKANI (RAMANATHAPURAM):** Hon. Chairman Sir, Vanakkam. In my Ramanathapuram parliamentary constituency, farmers of Ramanathapuram district, Tiruchuli of Virudhunagar district and Aranthangi of Pudukkottai district do not get adequate quantity of urea and fertilizers for farming activities especially during the months of October and November. Hence, there is a need for additional quantity of fertilizers. Last year, I should mention that there was no timely distribution of fertilizers from the central share.

Moreover I should say Ramanathapuram district is one of the backward districts. I urge upon the Union government should come forward to set up a fertilizer plant in Sayalgudi of Ramanathapuram district. The required raw

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

material for this fertilizer plant can be brought through the Tuticorin port. It can also generate employment opportunities for the people of this district. After due consideration I urge that a fertilizer plant should be set up in Sayalgudi. There should be adequate facilities to enhance the production of urea by the SPIC Urea plant situated in Tuticorin near the Ramanathapuram district. This may ensure adequate supply of Urea in Ramanathapuram district. I urge that a Godown for Urea should be set up in Sayalgudi, which can be used for transportation of urea to the neighbouring districts. In Ramanathapuram, a spinning Mill of National Textiles Limited, is functional in Kamudakkudi Paramakkudi. There is a need for upgradation of this Government of India enterprise. The expansion of this Mill will generate revenue besides providing employment to several thousands of people of this area. I therefore urge upon the Union Government to ensure expansion of this Spinning Mill of NTL.

श्री संतोष पान्डेय (राजनंदगाँव):माननीय सभापति महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र राजनंदगाँव एवं डीआरएम नागपुर के अधीन स्टेशन डोंगरगढ़ से लोको पायलट, सहायक लोको पायलट, कैरेज एवं वैगन, पैसेंजर एवं गुड्स पैसेंजर गार्ड यूनियन के रेलवे कर्मचारियों की संख्या लगातार कम की जा रही है। एक समय बिलासपुर जोन के नागपुर मण्डल में रेलवे के कर्मचारियों की संख्या डोंगरगढ़ में ही सबसे अधिक थी, परन्तु वर्तमान में कैरेज एवं वैगन आधी से भी कम कर दी गई, टिकट चेकर न के बराबर हैं, पैसेंजर एवं गुड्स गार्ड की संख्या तीन सौ से एक सौ कर दी गई है। लोको पायलट गुड्स, सहायक लोको पायलट एवं अन्य कर्मचारियों की संख्या डोंगरगढ़ में 650 से अधिक है, जिनको डोंगरगढ़ से पूरी तरह से खत्म किये जाने की प्रक्रिया भी शुरू कर दी गई है।

महोदय, मेरा निवेदन है कि लोको शेड का स्थानान्तरण गोंदिया न करते हुए यथावत रखकर कर्मचारियों का स्थानान्तरण न किया जाए तथा आवश्यकतानुसार कर्मचारियों की पूर्ति शीघ्र की जाए।

*__SHRI JASBIR SINGH GILL (KHADOOR SAHIB):__ Thank you, Chairman Sir.

When Punjab Reorganization Act came into being, the Bhakra-Beas Management Board was constituted to manage and clean the waters of Sutlej and Beas rivers. The Chairman was named by the Central government, the Member (Generation) was to be from Punjab and the Member (Irrigation) was to be from Haryana. Fifteen days ago, the Central Government has issued a notification and snatched away this right from Punjab and Haryana. The Central government will now appoint both Member (Generation) and Member (Irrigation). This is an injustice being meted out to Punjab. I urge upon the hon. Prime Minister to withdraw this notification immediately and restore the right of appointing Member (Generation) to Punjab. Thank you.

श्री संगम लाल गुप्ता (प्रतापगढ़) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री, भारत सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। मेरे लोक सभा क्षेत्र के जनपद मुख्यालय स्थित रेलवे स्टेशन प्रतापगढ़ जंक्शन पर पांच वर्षों से प्लेटफॉर्म विस्तार सहित अनेक परियोजनाओं का कार्य किया जा रहा है। किंतु, सभी परियोजनाओं की गुणवत्ता बेहद खराब होने और प्रगति अत्यंत धीमी होने के कारण जनमानस में मुझे बहुत ही आक्रोश का सामना करना पड़ रहा है।

---

* English translation of the speech originally delivered in Punjabi

.

अत: मैं आपके माध्यम से भारत सरकार के रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि जनपद प्रतापगढ़ में विगत पांच वर्षों से विभिन्न रेलवे स्टेशनों के विकास कार्यों के लिए एक विशेष तकनीकी समिति का गठन कर मेरी उपस्थिति में विकास कार्यों का स्थली सत्यापन कराके उसकी खराब गुणवत्ता हेतु दोषी सभी संबंधित अधिकारियों, कर्मचारियों और फर्मों के विरुद्ध कार्रवाई करते हुए उसकी गुणवत्ता में सुधार कराए जाने की कृपा करें। धन्यवाद।

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Thank you, Chairman, Sir. I request the Government, through you, to kindly give immediate necessary directions to the banks to quash the foreclosure proceedings in Koottikkal and Mundakkayam villages in Kottayam District, Kerala in my constituency. People in these flood and landslide affected regions are not yet back to normal life as their houses, shops, agricultural land, etc. were washed away in flash floods. It will take years to convert the land into cultivable agricultural land. Therefore, they are not in a position to pay back the loan amount. The banks including public sector banks are using private agencies and … *to force them to repay the loan and resorting to revenue recovery procedures. Such kind of activities are inhuman and denial of natural justice.

Hence, I would request the Government to kindly do the needful to waive off the loan amount borrowed or to declare moratorium for the repayment of loans by people who lost everything in the repeated natural calamities. In addition to that, the Govemment may introduce a rehabilitation package to these flood victims

---

* Not recorded.

The floods damaged as many as 36 bridges and roads in these areas. The Goverment may take immediate measures to reconstruct the infrastructure in these affected regions. Many families are still residing on the banks of the flood ravaged rivers. Hence, I would also request the Government to kindly instal an early warning mechanism in these landslide, earthquake and flood-prone regions so that people can prevent the damages related to flash floods to a great extent. Thank you.

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : सभापति महोदय, धन्यवाद । महोदय, मैं आपके माध्यम से राजस्थान सहित देश में बढ़ते नशे के कारोबार से उत्पन्न स्थिति के संबंध में सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा । दुनिया भर में नशे की वजह से तकरीबन दो लाख मौतें हर साल होती हैं । भारत में पिछले तीन सालों में ड्रग्स का बाजार 455 फीसदी तक बढ़ गया है, जो चिंतित करने वाला आंकड़ा है ।

सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से माननीय अध्यक्ष जी और सरकार से भी नियम-193 के तहत चर्चा के लिए बढ़ते हुए नशे की प्रवृत्ति को लेकर आग्रह रहेगा । आज नशे के कारण यह हालात हो गए हैं कि हम जब गांवों में या शहरी क्षेत्रों में जाते हैं, तो नौजवान बेराजगारी से तंग आकर या दूसरे मामलों से तंग आकर नशे के आदि हो रहे हैं । … (व्यवधान) मैं बस एक मिनट के अंदर अपनी बात समाप्त करूंगा । एक रिपोर्ट के अनुसार देश के 2.1 प्रतिशत लोग गैर-कानूनी नशीले पदार्थों का सेवन करते हैं, जिसमें मिजोरम पहले, पंजाब दूसरे और दिल्ली तीसरे नंबर पर है । 44 प्रतिशत ड्रग एडिक्ट्स नशा छोड़ने की कोशिश करते हैं, लेकिन इनमें से केवल 25 प्रतिशत को ही इलाज मिल पाता है । ये लोग मेडिकल स्टोर से नशीली दवाइयां ले लेते हैं और उनसे नशा करते हैं ।

माननीय सभापति: अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए ।

… (व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल: सभापति महोदय, मैं बस एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं, हम रात को एक-एक बजे तक बैठने वाले लोग हैं। मैं बस आधे मिनट में समाप्त करता हूं। … (व्यवधान)

मेरा सरकार से निवेदन है कि मेडिकल स्टोर्स के लिए ऐसा मॉनिटरिंग सिस्टम बनाएं कि अगर मेडिकल स्टोर्स पर नशीली दवाइयां बेची जाएं, तो वहां के संबंधित अफसर के खिलाफ भी कार्रवाई की जाए। … (व्यवधान)

देश में ड्रग्स का बढ़ता कल्चर गंभीर समस्या बन सकता है। कोकीन, अफीम, डेंडराइट, स्मैक, एमडी और इस तरह की नशीली दवाओं का नशा करने के कारण युवाओं की मानसिक स्थिति बिगड़ती जा रही है। … (व्यवधान)

मेरा निवेदन है कि सरकार इस ओर विशेष ध्यान दे क्योंकि नौजवान देश की रीढ़ है। अगर यह नौजवान ही नशे की प्रवृत्ति से कमजोर हो जाएगा, तो देश कैसे आगे बढ़ेगा? इस कारण नशे को रोका जाए और इस मामले पर कठोर कानून बनाया जाए। धन्यवाद।

श्री रवनीत सिंह (लुधियाना): सभापति जी, यह मुद्दा सारे पंजाब के लिए बहुत गंभीर है। पंजाब पहले ज्वायंट पंजाब था। जब पंजाब रीआर्गेनाइजेशन एक्ट 1996 में आया। एक रूल 1975 था, 23 फरवरी, 2022 को उसमें कुछ अमेंडमेंड्स की गईं। भाखड़ा नांगल डैम के बारे में सभी जानते हैं। जवाहर लाल नेहरू जी, कैरों साहब और दुनिया में यह मशहूर डैम है। उसमें पंजाब की 58 परसेंट और हरियाणा की 42 परसेंट थी। वहां मैम्बर पॉवर, जो यह देखते हैं कि किसे कितनी बिजली डिस्ट्रीब्यूशन कितनी करनी है वह पंजाब से होता था और इरीगेशन यानी पानी कितना देना है, वह हरियाणा की तरफ से होता था। उसमें चेंज करके हिमाचल, चंडीगढ़ और राजस्थान को यह पानी दिया गया। यह बहुत अच्छी बात है, लेकिन अब गलत मैसेज पंजाब में जाएगा क्योंकि किसान एजिटेशन खड़ा हो गया। उनके मन में भाव आता है कि दिल्ली हमारे साथ ऐसा क्यों कर रही है। वहां अब जो मैम्बर बनेगा वह या तो हाईड्रो आर्गेनाइजेशन से बनेगा या एनएचपीसी से बनेगा। इसे जल्दी से जल्दी पॉवर मिनिस्ट्री को वापस लेना चाहिए कि पंजाब को यह न लगे कि

उनके साथ इंसाफ नहीं हुआ । चंडीगढ़ में 60-40 की रेश्यो थी । पंजाब से 60 परसेंट आफिसर और 40 परसेंट आफिसर होते थे । अब दानिक्स कैडर से सारे आफिसर वहां जाने लग गए हैं । वहां भी पंजाब का हिस्सा खत्म हो रहा है । यह पंजाब में नहीं होना चाहिए । पंजाब बार्डर स्टेट है, यदि ऐसा हुआ तो बहुत महंगा पड़ेगा ।

श्रीमती जसकौर मीना (दौसा): सभापति जी, मेरे संसदीय क्षेत्र का सम्पूर्ण भाग डार्क जोन में आता है । यहां पेय जल की गंभीर समस्या उत्पन्न हो चुकी है और आने वाले गर्मी के सीजन में राजस्थान में जिस तरह से राजस्थान सरकार पेय जल और जल जीवन मिशन के कार्यों को पूरा करने में शिथिलता बरत रही है, उसकी तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहती हूं । आज मेरे संसदीय क्षेत्र के जिला मुख्यालय पर भी दस दिन में एक बार पानी आता है और वह भी आधे घंटे के लिए आता है । मैं आपके माध्यम से आने वाले संकट को ध्यान में रखते हुए कहना चाहूंगी कि राज्य सरकार को पाबंद किया जाए कि पेय जल की सम्पूर्ण व्यवस्था पूरे दौसा संसदीय क्षेत्र में की जाए ।

श्री अब्दुल खालेक (बारपेटा): सभापति जी**,** मैं आपको और सारे सदन को होली की मुबारकबाद देता हूं । भारत सरकार ने सौ सैनिक स्कूलों का प्रपोजल मांगा था, लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि असम सरकार ने कोई प्रपोजल नहीं भेजा । बरपेटा एक पिछड़ा जिला है और यहां से देश के पूर्व राष्ट्रपति फ़ख़रुद्दीन अली अहमद सदन के दो बार सदस्य रहे हैं । यह पिछड़ा जिला है, एस्पीरेशनल डिस्ट्रिक्ट है । मैं आपके माध्यम से रक्षा मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि बरपेटा जैसे पिछड़े जिले में एक सैनिक स्कूल खोला जाए ।

कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल (हमीरपुर): महोदय, अभी 'द कश्मीर फाइल्स' फिल्म रिलीज हुई है । इस फिल्म को देश के कई प्रांतों ने टैक्स फ्री किया है । थोड़ी देर पहले आदरणीय हेमामालिनी जी ने भी कहा कि हमारे कलाकारों को कोविड के दौरान दिक्कतों का सामना करना पड़ा और उन्हें वापस अपने घर जाना पड़ा । आज वर्तमान में 'द कश्मीर फाइल्स' फिल्म आने के बाद जैसे लोगों ने दोबारा सिनेमा हॉल में जाना शुरू किया है, मेरा सरकार से निवेदन है कि जितने भी ऐसे

कलाकार हैं, जिन्हें कोरोना के समय दिक्कतों का सामना करना पड़ा, उन्हें प्रमोशन मिले, उन्हें काम मिले।

मुझे पूरा विश्वास है कि सरकार ऐतिहासिक विषयों पर बनी फिल्मों को पहले से टैक्स फ्री फिल्में घोषित करेगी, जो ऐतिहासिक सत्यता को उजागर करने का काम करती हैं।

महोदय, मेरा भाव यह है कि हमारी जो ऐतिहासिक सत्यता है, उसे पुरानी सरकारों ने छुपाने का काम किया है और वे उजागर नहीं हो पाई हैं। जैसे कश्मीर की सत्यता लोग नहीं जान पाए, इमरजेंसी की सत्यता लोग नहीं जान पाए और देश में आजादी के बाद बंटवारे से जो लोग यहां आए, उनकी सत्यता देश के लोग नहीं जान पाए। ऐसे विषयों पर बनी फिल्मों को भारत सरकार और राज्य सरकारें टैक्स फ्री करने की घोषणा करें।

फिल्में बनाने में बहुत खर्चा आता है। ऐसे लोग, जो फिल्म जगत से जुड़े हैं, वे पूरी दुनिया में अपना नाम रोशन कर रहे हैं। इससे यह लाभ होगा कि कलाकारों को रोजगार भी मिलेगा और हमारी भारतीय संस्कृति के संवाहक नौजवान पीढ़ी को भी अपना इतिहास पता चलेगा।

14.00 hrs

DR. DNV SENTHILKUMAR S. (DHARMAPURI): Vanakkam, hon. Chairperson, Sir.

In the IRCTC booking portal, under the dropdown list, a word called ‘Divyang’ is mentioned instead of the word ‘physically challenged’. It is a Sanskrit word and factually, only 14,000 people speak the Sanskrit language. Is it right on the part of the Government to use the Sanskrit language which only a few people know?

Hence, through you, I request the hon. Railway Minister to direct the railway officials to change the Sanskrit word ‘Divyang’ into English word

'physically challenged', or to include all the Scheduled Languages in the Railway portal. Thank you, Sir.

श्री मलूक नागर (**बिजनौर**): महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । कल, पिछले दिन मान्यवर कांशीराम जी का जन्मदिन था, जिन्होंने दलितों के लिए, पिछड़ों के लिए, शोषितों के लिए, वंचितों के लिए अपनी पूरी जिन्दगी लगा दी । मैं उनको भारत रत्न देने की माँग करता हूँ।

मेरठ में हस्तिनापुर, मुजफ्फरनगर में शुक्रताल और बिजनौर में विदुर कुटी, इन ऐतिहासिक जगहों के पर्यटन विभाग के द्वारा विकसित किया जाए, जिससे भारतीय संस्कृति की रक्षा हो । मेरी लोक सभा से संबंधित मेरठ से मवाना तक, मवाना से किठौर तक, मवाना से मीरापुर तक, मीरापुर से बिजनौर तक, बिजनौर से चाँदपुर तक और मीरापुर से पुरकाजी तक पूरी की पूरी सड़क टूटी हुई है । आने-जाने वाले लोगों को, चाहे कोई हरिद्वार जा रहा हो, अन्य कहीं जा रहा हो, बहुत दिक्कतें होती हैं । इन सड़कों की तुरन्त मरम्मत की जाए ।

महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्री रामशिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती): महोदय, मैं अपनी तरफ से देशवासियों को होली की ढेर सारी शुभकामनाएं देता हूँ। महोदय, श्रावस्ती जनपद, हमारा लोक सभा क्षेत्र दो जनपदों का क्षेत्र है । यह नेपाल बॉर्डर से सटा हुआ क्षेत्र है, पहाड़ी क्षेत्र है और वहाँ के किसानों को सिंचाई के लिए पानी की बहुत बड़ी समस्या है । मैंने इस विषय पर कई बार सदन में बोलने का काम किया है । मैं आपके माध्यम से सिंचाई मंत्री जी से माँग करता हूँ कि किसानों की फसलों को पैदा करने के लिए कम से कम नलकूपों की व्यवस्था कराई जाए । साथ ही साथ वहाँ पहाड़ी क्षेत्र होने के नाते पीने के लिए स्वच्छ जल की बहुत समस्या है । हमारे यहाँ चाहे वह भिनगा क्षेत्र हो, चाहे गैसड़ी क्षेत्र हो या तुलसीपुर क्षेत्र हो, वहाँ पीने के पानी की बहुत बड़ी समस्या है ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से निवेदन करना चाहूँगा कि कम से कम हमारे जनपद में पीने के लिए स्वच्छ जल की व्यवस्था शासन के माध्यम से कराई जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI RAMULU POTHUGANTI (NAGARKURNOOL): Thank you, hon. Chairperson, Sir. My Nagarkurnool Parliamentary Constituency in Telangana State is one of the very backward regions in the country. The newly created districts namely Nagarkurnool, Jogulamba Gadwal, and Wanaparthy fall under my Nagarkurnool Parliamentary Constituency. The literacy rate in this place is very low. In this context, I am constrained to bring to the kind notice of the hon. Minister of Education that not even a single Kendriya Vidyalaya school is established here till now.

As a result of the same, students of this region are forced to study in private schools which are very expensive for their poor parents as most of them are farmers, workers, and labourers in this region. Opening up of Kendriya Vidyalaya schools in each district of Nagarkurnool, Jogulamba Gadwal, and Wanaparthy is the need of the hour.

Through you, I would, therefore, earnestly request the hon. Minister of Education that Kendriya Vidyalayas in Nagarkurnool, Jogulamba Gadwal, and Wanaparthy districts -- which are newly created districts in my Nagarkurnool Parliamentary Constituency -- may kindly be sanctioned in the interests of students at large.

श्री निहाल चन्द चौहान (गंगानगर): सभापति महोदय**,** मैं राजस्थान के श्रीगंगानगर संसदीय क्षेत्र से आता हूं। किसानों को फसल बीमा योजना का लाभ अभी भी सही तरीके से नहीं मिल पा रहा

है । बैंक और बीमा कम्पनियों द्वारा गलत डेटा अपलोड करने के कारण बहुत से किसानों को प्रीमियम जमा कराने के बाद भी नुकसान के हर्जाने के रूप में मिलने वाला लाभ अभी तक नहीं मिल सका है। वर्ष 2019 से 2020 तक किसान इस योजना से वंचित भी रह गए हैं।

जिला हनुमानगढ़ और श्रीगंगानगर में पीलीबंगा, सूरतगढ़ और श्रीकरणपुर में बहुत से किसान, जो नहरी और बरानी क्षेत्र है, उनका इंश्योरेंस कम्पनियों द्वारा गलत डेटा अंकित किया गया, जिसके कारण स्थानीय किसान फसल बीमा योजना के कल्याण से वंचित रह गए और पात्र होने के बावजूद भी उन्हें इस योजना का लाभ नहीं मिल सका है।

मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करना चाहूंगा कि राजस्थान प्रदेश में राजस्व विभाग के पटवारियों द्वारा किसानों की बुवाई प्रमाण पत्र जारी नहीं किए गए । ऐसी स्थिति में वे प्रमाण पत्र जमा करवाने में असमर्थ हैं और यहां के किसान पात्र होने के बावजूद भी इस योजना का लाभ नहीं ले पा रहे हैं।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से आग्रह करूँगा कि फसल बीमा योजना का लाभ किसानों को सही तरीके से मिले। धन्यवाद।

DR. M.K. VISHNU PRASAD (ARANI): Thank you Mr. Chairperson. In my Arani Parliamentary Constituency, two railway projects have been stalled for almost ten years, namely, Tindivanam - Nagari and Tindivanam – Tiruvannamalai. So, for ten years, these projects have not started.

So, I urge upon the Union Government to expedite the process. There are also Kooteripattu Junction and Vadamathimangalam Junction. Earlier, the trains used to stop there. Now, they are not stopping. So, we have requested for the stop as the trains are not stopping in these places nowadays. As a result, public are suffering a lot. So, I request that trains must have a stoppage at Kooteripattu Junction and Vadamathimangalam Junction.

Last but not least, I request that bank branches be set up in Mansurabad and Vadamathimangalam. People are asking me that I have raised these issues for eleven times in 'zero hour' but there is zero action. I said that this Government will definitely look into it seriously and so, I take this opportunity to request the Minister to expedite the entire process.

LIST OF MEMBERS WHO HAVE ASSOCIATED THEMSELVES WITH THE ISSUES RAISED UNDER MATTERS OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

सदस्य, जिनके द्वारा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय उठाये गये।	सदस्य, जिन्होंने उठाए गए विषयों के साथ स्वयं को सम्बद्ध किया।
Shri Manne Srinivas Reddy	Dr. Shrikant Eknath Shinde Shri Shrirang Appa Barne Shri Dhairyasheel Sambhajirao Mane
Shri Parbatbhai Savabhai Patel	Shri Devaji Patel Shri Malook Nagar
Dr. Nishikant Dubey	Shri Devaji Patel Shri P. P. Chaudhary
Shri Unmesh Bhaiyyasaheb Patil	Shri Devaji Patel Shri P. P. Chaudhary

	Shri Girish Chandra Shri Malook Nagar
Shri Shriniwas Dadasaheb Patil	Shri Malook Nagar Dr. Shrikant Eknath Shinde Shri Shrirang Appa Barne
Shri Mohanbhai Kundariya Adv. Adoor Prakash Shri Kunar Hembram Shri Devendra Singh 'Bhole' Shri Shrirang Appa Barne Shri Nayab Singh Saini Shri Hibi Eden Shri Dilip Saikia Shri Sanjay Seth Shri Santosh Pandey Shri Sangam Lal Gupta Shri Manoj Tiwari Shri Sushil Kumar Singh Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu Dr. Dhal Singh Bisen Shri Virendra Singh Shrimati Jaskaur Meena	Kunwar Pushpendra Singh Chandel

Shri Nihal Chand Chouhan	
Shri Hanuman Beniwal	Shri Malook Nagar Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Shrimati Hemamalini	Shri Malook Nagar Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Shri Dharambir Singh	Shri Malook Nagar Shri Girish Chandra Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Dr. Shrikant Eknath Shinde	Shri Shrirang Appa Barne Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Kunwar Danish Ali	Shri Malook Nagar Shri Girish Chandra
Shri Gurjeet Singh Aujla	Shri Girish Chandra Shri Malook Nagar
Shri Pradyut Bordoloi Shri S. Ramalingam Shri Kodikunnil Suresh Shri Lavu Srikrishna Devarayalu	Shri Malook Nagar

Shri Ramshiromani Verma	
Shrimati Sonia Gandhi	Shri B. Manickam Tagore
Shri Malook Nagar	Shri Hanuman Beniwal

माननीय सभापति : अब शून्य प्रहर समाप्त हुआ ।

14.06 hrs

MATTERS UNDER RULE 377*

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, नियम 377 के अधीन जिन माननीय सदस्यों के मामले स्वीकृत हुए हैं, वे कृपया निर्धारित समय में उसको पटल पर रखने की कृपया करें।

(i) Need to include 'Alha Khand'- epic poetic works in UNESCO's Intangible Cultural Heritage

कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल (हमीरपुर): यूनेस्को के विगत वर्ष 2021 के दिसम्बर माह में कोलकाता की दुर्गा पूजा को अमूर्त सांस्कृतिक विरासत के रूप में मान्यता दी है | इसके पूर्व 'कुंभ मेला' ,'योग' और पारसी त्यौहार 'नोरोज' को भी इस विरासत की सूची में शामिल किया गया था। कोलकाता की दुर्गा पूजा सहित देश की अन्य सांस्कृतिक धरोहरों का यूनिस्को की अमूर्त सांस्कृतिक विरासत में शामिल होना पूरे देश के लिए गर्व की बात है |

इसी क्रम में मै सरकार का ध्यान लोक महाकाव्य "आल्हा खंड " की तरफ आकृष्ट करना चाहूँगा जो विश्व के संभवत: एकमात्र खंड काव्य है जो अभी भी मौखिक रूप में जीवित है और लगभग 1000 वर्षों से बुंदेलखंड सहित देश के विभिन्न भागों में मुख्य रूप से हिंदी भाषी क्षेत्रों में गाया जाता है| यह अपने इतिहास और स्मृति तथा समुदाय की धारणा से जुड़ा हुआ है। बुंदेलखंड की सांस्कृतिक पहचान तो "आल्हा" ही है और इसको बुंदेलखंड से अलग करके सोचा ही नहीं जा सकता है |

"आल्हाखण्ड" जहाँ जोश और उत्साह का संचार करता है वही इसका उद्दात सामाजिक समरसतायुक्त पक्ष भी है| इसके कारण यह बुन्देली संस्कृति का अभिन्न अंग बना रहा है | "आल्हा" गायन में सभी समुदाय के लोग भाग लेते है और गायन के समय ऊच-नीच किसी भी तरह का भाव

* Treated as laid on the Table.

नहीं होता है | किसी भी भेदभाव के बिना, सभी तरह के लोगों के उत्साह के साथ इसमें भाग लेने से सामाजिक समरसता का विकास होता है और सभी प्रेम और सदभावना के रंग में ही रंग जाते हैं |इसके साथ यद्द्पि ‘आल्हा’ में विभिन्न लोक गाथा के रूप में विभिन्न युद्ध संघर्षों का उल्लेख है परन्तु यह देशभक्ति ,बलिदान और शांति का ही सन्देश देता है| एक लोक खंड काव्य के रूप में, आल्हा गायन दर्शाता है कि देशभक्ति, बलिदान, सहिष्णुता और सम्मिलन समकालीन दुनिया के लिए विशेष रूप से महत्वपूर्ण हैं।

अत: मेरा सरकार से यह अनुरोध है कि देश की अन्य सांस्कृतिक धरोहरों के समान आल्हा को भी “अमूर्त सांस्कृतिक विरासत “ में शामिल करने के हर संभव प्रयास किए जाने चाहिए |

(ii) Regarding acquisition of land for Tharad-Ahmedabad National Highway

श्री परबतभाई सवाभाई पटेल (बनासकांठा): मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा मैं धराद- अहमदाबाद कन्ट्रीय राजमार्ग जे की 213 किमी लम्बा है एवं जिसका निर्माण NHA) द्वारा किया जाना है। इस राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण के लिए जमीन संपादन का कार्य किया जा रहा है । इस एक्सप्रेस हाईवे के लिए किसानों से 120 मीटर चौड़ी भूमि अधिग्रहण के लिए गजट नोटिफिकेशन निकाला गया है। मैंने जब इस विषय को लेकर NHAI से जानकारी ली तो उनके अनुसार इस हाईवे के लिए केवल 70 मीटर जमीन की आवश्यकता है । इसलिए किसानों की शिकायत है की जब आवश्यकता ही 70 मीटर भूमि की है तो 50 मीटर अधिक भूमि का अधिग्रहण क्यों किया जा रहा है ।

अतः मेरा मा. मंत्री जी से आग्रह है की आवश्यकतानुसार केवल 70 मीटर भूमि का ही अधिग्रहण किया जाये जिससे किसानों की अधिक भूमि का अधिग्रहण होने से बचाया जा सके ।

(iii) Need to take steps to address malnutrition particularly in Satna Parliamentary Constituency, Madhya Pradesh

श्री गणेश सिंह (सतना): कुपोषण भारत की गंभीरतम समस्याओं में से एक है। आज भारत में दुनिया के सबसे अधिक अविकसित बच्चे 4.66 करोड़ और कमजोर 2.55 करोड़ बच्चे मौजूद हैं। इसकी वजह से देश में बीमारियों का बोझ ज्यादा है। हालाकि राष्ट्रीय परिवर्तन स्वस्थ सर्वेक्षण 4 के आंकड़े बताते हैं कि देश में कुपोषण की दर घटी है, लेकिन न्यूनतम आमदनी वर्ग वाले परिवारों में आज भी आधे से ज्यादा बच्चे 51 प्रतिशत अविकसित और सामान्य से कम वजन 49 प्रतिशत के हैं।

कुपोषण पर ताजा सरकारी आंकड़े दिखा रहे हैं, कि भारत में कुपोषण संकट और गहरा गया है, इन आंकड़ों के मुताबिक भारत में इस समय 33 लाख से अधिक बच्चे कुपोषित हैं, इनमें से आधे से ज्यादा यानी कि 17.7 लाख बच्चे गंभीर रूप से कुपोषित हैं। सरकार ने इस समस्या को दूर करने के लिये अब तक कई प्रयास किये हैं, लेकिन तेजी से बढ़ती जनसंख्या और शहरी क्षेत्रों में रहने वाली आबादी के बढ़ते अनुपात के कारण निरंतर समस्याएं पैदा हो रही हैं।

मेरे सतना जिले में सर्वाधिक कुपोषण मझगवां ब्लाक में व्याप्त हैं। उसका बड़ा कारण गरीबी है। दो वर्ग मवासी तथा खैरवार दोनों ट्रायबल हैं। इनको कुपोषण से बचाने के लिये कोई कारगर उपाय किया जायेगा।

(iv) Regarding Utilisation of vacant defence land in Sitapur district, Uttar Pradesh

श्री राजेश वर्मा (**सीतापुर**): आपका ध्यान मैं अपने संसदीय क्षेत्र जनपद सीतापुर (उत्तर प्रदेश) की तरफ आकृष्ट करना चाहता हूँ। जनपद सीतापुर में सेना की हजारों एकड़ भूमि खाली पड़ी हुई है, जिस संबंध मे रक्षा मंत्रालय के द्वारा लिखित रूप मे यह जवाब दिया गया था कि जल्द ही इस खाली पड़ी हुई भूमि पर सेना की गतिविधियां शुरू होंगी, परन्तु आज तक इस संबंध मे रक्षा मंत्रालय के द्वारा किसी भी प्रकार की कोई भी गतिविधि नही हुई हैं। अतः मैं माननीय रक्षा मंत्री जी से माँग करता हूँ कि रक्षा मंत्रालय द्वारा किये गये निर्णय का अनुपालन कराने हेतु निर्देश प्रदान करने का कष्ट करें।

(v) Need to develop Panchkula city in Ambala Parliamentary Constituency as a Smart city

श्री रतन लाल कटारिया (अम्बाला): मेरी लोकसभा क्षेत्र के पंचकूला नगर को मेट्रोपॉलिटन सिटी घोषित किया गया है। अगर आप पंचकूला जिले के इर्द-गिर्द इस नगर को स्मार्ट सिटी घोषित करेंगे और चंडीगढ़ से लगते इस नगर में विभिन्न टाउनशिप क्लास्टर विकसित करेंगे तो आने वाले समय में यह मेट्रोपॉलिटन सिटी हरियाणा के गुड़गांव जिले की तर्ज पर हरियाणा की जी.डी.पी. बढ़ाने में मदद करेगा।

मैं स्मरण कराना चाहता हूं कि पंचकूला में रोजगार प्रदान करने वाली सूरजपुर सीमेंट फैक्टरी और एच एम टी (HMT) दो संस्थाएं थी जो इस क्षेत्र के लाखों लोगों को रोजगार प्रदान कर रही थी। सूरजपुर फैक्टरी बंद होने के बाद एच एम टी में ट्रैक्टर विंग बंद किए जाने के बाद क्षेत्र में रोजगार के अवसर समाप्त हो गए हैं । अगर पंचकूला को स्मार्ट सिटी बनाकर जल आपूर्ति,स्वछता,आंतरिक सड़के, स्कूल, कॉलेज, विश्वविद्यालय और बिजली जैसी सुविधाएं विकसित कराने में निर्णय लेंगे तो इस मेट्रोपॉलिटन सिटी में भारी-भरकम निवेश और विश्वस्तरीय नगर नियोजन के क्षेत्र में प्रतिभाए आकर्षित होंगी । जब आप पंचकूला मेट्रोपॉलिटन सिटी में सुरक्षित टाउनशिप खड़ा करेंगे तो इस शहर में एप्पल,गूगल,फेसबुक, ई-कॉमर्स जैसी ट्रिलियन डॉलर वाली कंपनियां भी आकर्षित होंगी। पिछले दो-तीन दशक से केंद्र सरकार तथा हिमाचल सरकार द्वारा टैक्स की बहुत सी सुविधाएं प्रदान कराई जा रही थी। जिसके कारण बहुत से प्रदेशों के उद्योग पंचकूला से सटे बद्दी क्षेत्र में जा रहे थे। ये उद्योग ग्लोबल वैल्यू चैन बद्दी से इधर नए विकल्प तलाश रही है। इसलिए मैं मांग करता हूं कि पंचकूला मेट्रोपॉलिटन सिटी को विकसित किया जाए।

(vi) Regarding alleged shoddy construction of sewer lines in Palam and Sadhnagar area in Delhi

श्री रमेश बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली): जल ही जीवन है, पानी की बूंद बूंद कीमती है। दिल्ली सरकार ने 2014 में कहा था कि 5 साल के अंदर हर घर में पाइप से पानी पहुंचाएंगे, फिर 2015 में कहा गया कि 5 साल में पाइप लाइन बिछा के हर घर में पानी आएगा और फिर 2016 में कहा गया कि दिसंबर 2017 तक दिल्ली के हर घर के अंदर पाइप लाइन द्वारा पानी पहुंचेगा और फिर 2019 में आश्वासन दिया गया कि 2024 तक हम दिल्ली के हर नागरिक को 24 घंटे पानी मुहैया करायेंगे। जबकि सरकार का बजट माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा देश में जीएसटी लागू करने के कारण 39 हजार करोड़ रूपये से बढ़कर 69 हजार करोड़ रूपये के करीब हो गया। 2014 में क्षेत्र में गंदे पानी की निकासी के लिए सीवर लाइन व पीने के पानी की पाइप लाइन डालनी थी इनके वर्क एक्शन प्लान व टेंडर 5 सितम्बर 2014 से पूर्व आ गए थे, जो बोर्ड मीटिंग के लिए प्रस्तावित थे। मेरे पास मुख्य सचिव व सीओ, ऑफिस मिनट की कॉपी है। जल बोर्ड के उन कार्यों का प्रत्यक्ष प्रमाण है कि पालम, साधनगर क्षेत्रों में जो सीवर लाइन डाली जा रही या डाली गई कैसे काम किया गया है उसकी जांच हो। पहले तो सीवर लाइन चालू नहीं हई अगर कहीं हई भी तो काम सही ढंग से नहीं किया गया। क्योंकि जो सीवर की लाइन डाली गई वहां मेन होल कच्चे छोड़ दिए गए। पैड भी पक्के नहीं किए जिस कारण गंदा पानी जमीन में जा रहा है व कहीं कहीं ओवर फ्लो से साइड में घरों में फर्श को तोड़कर ऊपर उबल रहा है। गन्दा पानी जमीन को दूषित तो कर ही रहा है बरसात के समय में पानी का दबाव बढ़ने से कालोनी वासियों के घरों में वह पानी फर्श से बैक मार रहा है। क्योंकि सड़क तो ऊपर से पक्की हो गई, जिस कारण लोगों को नारकीय जीवन जीने को मजबूर होना पड़ रहा है, बीमारी फैलने का डर है। इसलिए मैं शहरी विकास मंत्रालय व जल शक्ति मंत्रालय से निवेदन करूंगा कि इनकी जांच कराएं और जनता के करोड़ों रूपए बचाकर दोषियों को सजा दिलाई जाए।

(vii) Regarding implementation of traffic rules

श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा): देश में दोपहिया एवं चौपहिया वाहन चलाते समय चालको एवं बैठने वालो को सुरक्षा कारणो से अनेक प्रकार की सावधानियां रखनी पड़ती है इसके लिए सरकार ने नियम भी बनाये है। गति सीमा के अलावा सभी स्थानो पर चाहे राष्ट्रीय राजमार्ग हो, राज्य सड़के हो या कस्बो की छोटी सड़के एक जैसे नियम है जबकि वाहन चालको को अनेक स्थानो पर असुविधा के कारण नियमो से हटना पड़ता है। जैसे शहर के अन्दर सकरे रास्तो पर दो पहिया वाहन चालक हेलमेट लगाकर स्कूटर मोटरसाईकिल नही चला पाते। वहां गति सीमा 20 से अधिक नही होती एवं कस्बे के अन्दर होने के कारण भीड़ होने से हेलमेट उतारना पड़ता है तब परिवहन विभाग अथवा पुलिस 1000 रूपये का चालान बनाती है यह आम आदमी के उपर बड़ा आर्थिक बोझ होता है। इस उदाहरण से मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि ट्राफिक नियमों का कठोरता से पालन हो परन्तु ये सुनिश्चित करे कि नियम समय, स्थान व परिस्थिति के अनुसार परिभाषित हो और जुर्माना भी उसी अनुसार तय किया जाये ।

(viii) Need to establish an Indian Institute of Management in Deoria Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

श्री रमापति राम त्रिपाठी (**देवरिया**): उत्तर प्रदेश के पूर्वी उत्तर प्रदेश जहाँ की आबादी बहुत घनी है और बड़ी संख्या में वहाँ के छात्र शिक्षा ग्रहण करने विभिन्न प्रदेशो के बड़े शहरों में जाते हैं ।

माननीय प्रधान मंत्री जी के कुशल नेतृत्व के कारण आज लोगों के मन में व्यवसायिक शिक्षा के प्रति आकर्षण बढ़ा है। मेरे संसदीय क्षेत्र देवरिया से बहुत बड़ी संख्या में बच्चे दिल्ली, मुम्बई, गाज़ियाबाद जैसे शहरों में जाने के लिए बाध्य होते है। अभिभावको के आर्थिक तंगी तथा मध्यम वर्ग से होने के कारण यह होनहार बच्चे शिक्षा ग्रहण नहीं कर पाते।

अतः मैं माननीय शिक्षा मंत्री जी से मांग करता हूँ की मेरे संसदीय क्षेत्र मुख्यालय देवरिया में भारतीय प्रबंधन संस्थान आई0आई0एम स्थापित करने की स्वीकृति प्रदान करें।

(ix) Need to permit farmers in backward and tribal areas to register their complaints regarding loss of their crops through conventional methods

श्री अशोक महादेवराव नेते (गड़चिरोली-चिमुर): देश के जिन किसानों की फसलें वर्षा, ओलावृष्टि,सूखे एवं प्राकृतिक आपदा से प्रभावित होती हैं, उन्हें प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना के अंतर्गत मुआवजा प्राप्त करने के लिए बीमा कंपनियों को ऑनलाइन शिकायतें दर्ज करानी पड़ती हैं। लेकिन, देश के पिछड़े, दुर्गम और आदिवासी बाहुल्य ग्रामीण क्षेत्रों में गरीब एवं अशिक्षित किसान स्मार्ट मोबाईल, तकनीकी, नेट और अन्य असुविधाओं के चलते ऑनलाईन शिकायत दर्ज नहीं करवा पाते हैं, जिस कारण उन्हें बीमा राशि नहीं मिल पाती है तथा दूसरे प्रभावित किसानों के नाम ऑनलाइन अपडेट न होने की वजह से भी केन्द्र सरकार द्वारा उन्हें मिलने वाली सहायता राशि नहीं मिल पाती है। इसका एक प्रमुख उदाहरण मेरा आदिवासी बाहुल्य संसदीय क्षेत्र गड़चिरोली-चिमूर है, जहां के गरीब आदिवासी किसान केन्द्रीय सुविधा से वंचित हो रहे हैं।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह देश के विशेषतः पिछड़े एवं जनजातीय ग्रामीण क्षेत्रों में प्रभावित किसानों को ऑनलाईन के स्थान पर पूर्व की भांति स्थानीय पटवारी, तहसीलदार के माध्यम से सर्वे करवाकर केन्द्रीय सुविधा प्रदत्त किए जाने तथा गड़चिरोली-चिमूर संसदीय क्षेत्र के सभी प्रभावित गरीब किसान, जो केन्द्रीय सहायता राशि से वंचित हो रहे हैं, उन सभी को केन्द्रीय सहायता प्रदत्त किए जाने हेतु समुचित कदम उठाए।

(x) Need to establish a centre of ICAR or an Agriculture University in Sriganganagar Parliamentary Constituency, Rajasthan

श्री निहाल चन्द चौहान (**गंगानगर**): मेरा संसदीय क्षेत्र श्रीगंगानगर एक सीमावर्ती और कृषि संपन्न क्षेत्र है, जहां गेहूं, सरसों, चना, मूंग, कपास, किन्नू आदि की बड़ी मात्रा में पैदावार होती है, इसलिए इसे राजस्थान के खाद्यान का कटोरा भी कहा जाता है। इतनी कृषि संपन्नता के बावजूद यहां पर भारतीय कृषि अनुसंधान केंद्र (ICAR) या कृषि विश्वविद्यालय का नही होना बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में केंद्र सरकार द्वारा किसानों की आय को दोगुना करने और उन्हें कृषि की नई तकनीक उपलब्ध करवाने के लिए बहुत से सराहनीय प्रयास किए जा रहे है।

इसी कड़ी में मेरा केंद्र सरकार से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र श्रीगंगानगर (राजस्थान) में एक भारतीय कृषि अनुसंधान (ICAR) केंद्र या कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना की जाए, ताकि यहां के किसानों को कृषि के नवीनतम अनुसंधानों का लाभ मिल सके और कृषि विश्वविद्यालय की स्थापना से कृषि विद्यार्थियों को कृषि संकाय की उच्च शिक्षा उपलब्ध हो सके।

(xi) Need to continue the operation of level crossing No. 47-C and 28-C in Misrikh Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

श्री अशोक कुमार रावत (मिश्रिख): मैं सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र मिश्रिख के अंतर्गत जनपद कानपुर नगर में उतरीपुरा उद्धव नेवदा रेलवे क्रासिंग संख्या 47-सी की ओर दिलाना चाहूंगा, जिसे बंद किए जाने पर विचार किया जा रहा है। इस संबंध में अवगत कराना चाहूंगा कि उक्त रेलवे क्रासिंग से 5-6 कि.मी. की दूरी पर स्थित रेलवे क्रासिंग 46 को लगभग 3 वर्ष पूर्व बंद करके 47-सी रेलवे क्रासिंग से जोड़ा गया है तथा अब इस रेलवे क्रॉसिंग को भी बंद कर 49-स्पेशल रेलवे क्रॉसिंग से जोड़ा जा रहा है। इस प्रकार से 47-सी रेलवे क्रॉसिंग, जिसके साथ रेलवे क्रॉसिंग संख्या 46 को जोड़ा गया है, को बंद किए जाने की स्थिति में जहां से गुजरने वाले ग्रामीणों को लगभग 15 कि.मी. की अतिरिक्त दूरी तय करके रेलवे क्रॉसिंग संख्या 49 से जाना होगा। इससे ग्रामीणों को न केवल अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ेगा, बल्कि समय व पैसे की भी बर्बादी होगी।

दूसरे, चौबेपुर रेलवे स्टेशन के पश्चिमी केबिन पर स्थित गेट संख्या 28 सी को भी बंद किया जा रहा है। इस संबंध में भी अवगत कराना चाहंगा कि जी.टी. रोड़ व रेलवे स्टेशन चौबेपुर से आने जाने का उक्त गेट संख्या 28-सी ही एकमात्र मार्ग है तथा इस गेट से चौबेपुर, बजराहापुरवा, ओमनगर, माला, सहज्योरा, गोगूमऊ, गजेनपुर, नादूपुर, ककराहा, गडेरियनपुरवा, देवपालपुर उमरी, उम्मेदपुर, सराय छीतम, पुरुषोत्तम विहार इत्यादि ग्राम सीधे जुड़े हुए हैं और इन ग्रामों में रहने वाले हजारों ग्रामवासियों, छात्रों, दैनिक यात्रियों, श्रमिकों का गेट संख्या 28-सी से ही आगमन होता है।

अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि आम जनता व दैनिक यात्रियों को होने वाली कठिनाईयों को ध्यान में रखते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र में स्थित उपर्युक्त दोनों रेलवे क्रॉसिंग संख्या

47-सी और 28-सी को बंद न किए जाने हेतु समुचित कार्यवाही की जाए और यदि इन्हें बंद किए जाना आवश्यक है तो इनके स्थान पर अंडरपास का निर्माण करवाया जाए।

(xii) Regarding new train facilities at Malda Town Railway Station, West Bengal

श्री खगेन मुर्मु (**माल्दहा उत्तर**): मैं इस सरकार को बताना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र माल्दहा (उत्तर) पश्चिम बंगाल का मालदा टाऊन रेलवे स्टेशन अति व्यस्त रेलवे स्टेशन है जहाँ से प्रतिदिन हजारों की संख्या में लोग यात्रा करते हैं ।विशेष रूप से ईलाज के लिए और अपने अन्य व्यावसायिक कार्यो से यहाँ से हजारों लोग दिल्ली,बेंगलुरु और दक्षिण भारत के अन्य शहरों की यात्रा करते हैं ।मालदा टाउन से होकर इन शहरों को जाने वाली ट्रेनें बहुत कम हैं और जो ट्रेनें चलती हैं उनमें मालदा टाऊन का कोटा बहुत कम होने के कारण यात्रियों को कन्फर्म टिकट नही मिल पाता है और यात्रा में बहुत कठिनाई होती है ।इन्ही तथ्यों के दृष्टिगत मैं माननीय रेलमंत्री जी का ध्यान निम्नलिखित प्रस्तावों पर आकृष्ट करना चाहता हूँ --

1-मालदा टाऊन रेलवे स्टेशन पर "वन्दे भारत एक्सप्रेस"(गुवाहाटी से नई दिल्ली)का ठहराव किया जाय।

2-मालदा टाऊन से दिल्ली और बंगलुरू के लिए दो नई सुपरफास्ट ट्रेनें चलाई जायँ।

3-मालदा टाऊन से होकर जाने वाली सभी ट्रेनों में अलग से एक-एक कोच(मालदा टाऊन कोटा) लगाया जाय,अगर यह सम्भव न हो तो मालदा के लिए अधिकतम सम्भव कोटा आबंटित किया जाय।

धन्यवाद।

(xiii) Need to develop, conserve and beautify ancient caves situated in North Mumbai Parliamentary Constituency, Maharashtra

श्री गोपाल शेट्टी (मुम्बई उत्तर): हमारे देश में ऐसी बहुत ही अति प्राचीन धार्मिक गुफाएं हैं, जिन्हें विकसित, संरक्षित और सौन्दर्यकृत किए जाने की आवश्यकता है । इस संबंध में, मैं सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र नॉर्थ मुंबई के उप-नगर बोरीवली , दहीसर में स्थित मंडपेश्वर गुफाओं की ओर आकर्षित करना चाहूंगा, जो भगवान शिव को समर्पित 8 वीं शताब्दी का रॉक-कट मंदिर है। मंडपेश्वर नाम संस्कृत शब्द ''मंडप पे ईश्वर'' से लिया गया है, जिसका अर्थ "भगवान के चित्रों के हॉल" अर्थात भगवान शिव से है ।

मैं सरकार को यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि मुंबई में चार रॉक-कट मंदिर हैं - एलिफंटा गुफाएं, जोगेश्वरी गुफाएं, महाकाली गुफाएं, मंडपेश्वर गुफाएं। इन सभी चार गुफाओं में एक ही प्रकार की मूर्तियां हैं । युग पुरुष श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के प्रधानमंत्रित्व काल में तत्कालीन संस्कृति और पर्यटन मंत्री श्री अनंत कुमार जी का वर्ष 2000 में मंडपेश्वर गुफाओं में आगमन हुआ था और उन्होंने इन गुफाओं की महत्ता को देखते हुए इनको विकसित एवं सरंक्षित किए जाने का आश्ववासन दिया था तथा इस दिशा में सकारात्मक कार्यवाही भी हुई, लेकिन बाद में कोई विशेष प्रगति नहीं हो सकी ।

आज स्थिति यह है कि महा शिवरात्रि के पावन पर्व पर ही मंडपेश्वर गुफाओं में वर्ष में केवल एक बार ही श्रद्धालु एक बड़ी संख्या में पूजा-अर्चना हेतु आते हैं । इसका एक प्रमुख कारण इन गुफाओं का विकसित, सरंक्षित और सौन्दयकृत न होना है ।

अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि देश की अति प्राचीन धार्मिक और सांस्कृतिक गुफाओं विषेशतः नॉर्थ मुंबई संसदीय क्षेत्र के बोरीवली, दहीसर में स्थित मंडपेश्वर गुफाओं को केन्द्रीय स्तर पर विकसित, संरक्षित और सौन्दर्यकृत किए जाने हेतु सकारात्मक कदम उठाए।

(xiv) Need to set up a Textiles Park in Chandrapur, Maharashtra

श्री बालूभाऊ उर्फ सुरेश नारायण धानोरकर (चन्द्रपुर): चंद्रपुर, महाराष्ट्र के किसान मुख्यतः कॉटन, पैडी, और सोयाबीन की खेती करते है , इस क्षेत्र में सबसे ज्यादा कॉटन की पैदावार होती है, लेकिन यहाँ पर कोई टेक्सटाइल पार्क नहीं है जिसके कारण किसानों को कॉटन का पूरा मूल्य नहीं मिल पाता है। किसान अपनी फसल को औने पौने दामों पर बेचने को मजबूर होते हैं ।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि चंद्रपुर में एक टैक्सटाइल पार्क लगाया जाए जिससे यहाँ के किसान अपनी फसल का पर्याप्त मुआवजा प्राप्त कर सकें और यहाँ के नौजवानों को रोजगार भी मिल सके.

(xv) Regarding establishment of a National Corporation for the Welfare of converted Dalit Christians

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): The Government must establish a National Corporation for the Welfare Of Converted Dalit Christians on the model of Kerala State Development Corporation for Christian Converts and the Recommended Communities (KSDC for CC & RC). By putting in place a legislative framework and institutional structure for the scheduled caste converted Christians, their existing socio, economic, cultural, and educational backwardness will be alleviated effectively. Avenues for employment, targeted financial schemes for enhancing access to capital, loans for education and entrepreneurship, special recruitment for employment must also be made accessible to Dalit Christians through the establishment of the corporation.

(xvi) Regarding implementation of a Tribal Circuit in Idukki under Swadesh Darshan Scheme

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): The main idea behind the Swadesh Darshan scheme was to develop thematic tourist circuits in the country. These are divided into themes like Spiritual, Heritage, tribal circuits etc. However, most of the projects are being developed in the spiritual and tourist themes only. My constituency Idukki has 8522 tribal families who make up a population of 26,647. They live in 146 settlements spread across the Devikulam, Udumbanchola and Idukki Taluks. I urge the government to implement a Tribal Circuit in Idukki under the Swadesh Darshan Scheme to showcase their rich cultural heritage and specific way of life.

Also, as regards the status of the project - "Development of the Peripheral Areas of Malankara & Idukki Dam Surroundings" under Swadesh Darshan Scheme, a detailed project report was submitted to the Tourism Ministry on 14th June, 2021, but the report has not yet been sanctioned. I urge the government to take immediate action in this regard.

(xvii) Regarding celebration of Tholkappiyam Day in the country

DR. T. R. PAARIVENDHAR (PERAMBALUR): Tholkappiyam is the first Grammar book in tamil, no one can predict the year when it was found. All languages in the world have some grammar, but Tholkappiyam in the classical Tamil language is different from the other languages and their grammars. Other languages speak the letter and words grammar, but the Tholkappiyam speaks about the human life, their way of living, nature and its beauty during the pre Sangam Era. Now, in the modern technology, everybody is finding everything. But in that ancient period, Tholkappiyar found the phonetics of the words which is approximately 5000 years ago.

The reason, why the Tholkappiyam and Tholkappiyar should be celebrated is that after Tholkappiyam, a pre Sangam Era book, all books began to be based on the Tholkappiyam grammar.

So, I would like to request the Union Government through you to celebrate Tholkappiyar Day in our country particularly in our state of Tamil Nadu to remember such a great person Thiru. Tholkappiyar.

(xviii) Regarding changes in minimum age for admission in class I in Kendriya Vidyalayas

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): The criterion for admissions into Class 1 of Kendriya Vidyalaya was 5 years of age. However, however, after the inception of National Education Policy, 2020 and the introduction of the ‘5+3+3+4' system, on February 24, 2022, all of a sudden KVS has made changes in minimum age criterion for admission in class I from five years to six years by uploading the impugned guidelines on the portal, just 4 days before the admission process starts. These guidelines have come as as a shock for several students who have been rendered ineligible to apply for class I in the academic year 2022-23. However, the National Education Policy 2020 (NEP 2020) has not mandated any such thing & admission criteria of KVS is arbitrary, discriminatory, unjust, unreasonable, violative of the fundamental right to education as guaranteed under Articles 14, 21 and 21-A of the Constitution of India. I request the Government to issue a clarification & give necessary directions to Kendriya Vidyalaya Sangathan for reframing the admission criteria in 2022-23 in accordance with the law & restoring the minimum age of admission for class I to five years to secure the future of children who have been rendered ineligible due to this decision.

(xix) Regarding opening of a new Kendriya Vidyalaya in Uluberia Parliamentary Constituency

SHRIMATI SAJDA AHMED (ULUBERIA): I would like to draw the kind attention of the Government towards a long pending public demand of the people of my constituency pertaining to the Ministry of Education to Open a KV in my Parliamentary Constituency Uluberia. There are only two KVs in the entire District of Howrah in West Bengal. Both are situated in the Sadar Sub-divisional area. Students of my Constituency are travelling around 40 Kms to attend the classes. In Uluberia Subdivision there is no Kendriya Vidyalaya . A huge number of Central as well as State Government employees and industry workers are residing in this sub urban area of Uluberia . There is an urgent need for a KV in my Constituency. Adequate land is also readily available for setting up the Central School .

I urge the Government to consider a new Kendriya Vidyalaya in my Parliamentary Constituency.

(xx) Need to facilitate establishment of new Ethanol Plants in Maharashtra

श्री सदाशिव किसान लोखंडे (शिर्डी): मैं सरकार का ध्यान महाराष्ट्र राज्य की ओर आकर्षित कर चाहूंगा, जहा देश के गन्ने की खेती दूसरे नम्बर पर होती है। लेकिन, गन्ना उत्पादकों को गन्ने की उपज का सही भाव नहीं मिल पाता है तथा आज भी उनका गन्ना मिलों पर काफी रुपया बकाया पड़ा हुआ है । आज स्थिति यह है कि स्वतंत्रता प्राप्ति से पूर्व महाराष्ट्र राज्य में जिन सहकारी चीनी मिलों की स्थापना मात्र 2 से 5 करोड़ रू० का लागत में की गई थी, आज वे चीनी मिलें राज्य सरकार के सहयोग से जिला सहकारी बैंकों द्वारा उन्हें दिए गए कई-कई सौ करोड़ रू० कर्ज में डूबी हुई है।

सरकार को यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि महाराष्ट्र राज्य में एथेनॉल के उत्पाद के लिए 25 कि.मी. का दायरा निश्चित किया गया है और गन्ना उत्पादकों को 2500 रुपये प्रति टन का भाव दिया जा रहा है । जबकि चीनी मिलें गन्ने से चीनी के अलावा अन्य उत्पाद यथा - एल्कोहल, रसायन, अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत इत्यादि भी तैयार करती है । लेकिन, इसका फायदा गन्ना उत्पादकों को नहीं मिलता है। अतः 25 कि.मी. का दायरा हटाकर किसानों को ओपन मार्केट की तरह अपना गन्ना बेचने हेतु कदम उठाने पर उन्हें गन्ने का भाव 2500 रूपये प्रति टन के स्थान पर 3000 हजार प्रति टन मिल सकगा और महाराष्ट राज्य में जो सहकारी चीनी मिलें करोड़ों रुपये के कर्ज में डबी हई हैं, वे गन्ना किसानों को एथेनॉल के उत्पाद का सही भाव किसी भी स्थिति में नहीं दे सकेगी। इसीलिए, 25 कि.मी. की परिधि की सीमा को हटाकर एथेनॉल के उत्पाद हेतु नए संयंत्र, जो 50 करोड की लागत में स्थापित किए जा सकते हैं, स्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

मेरा अनुरोध है कि एथेनॉल के उत्पादन को बढ़ाए जाने के लिए महाराष्ट्र राज्य में जहां गन्ने का सर्वाधिक उत्पादन होता है, के गन्ना किसानों के हित में राज्य सरकार की बिना अनुमति के एथेनॉल के नए प्लांट स्थापित किए जाने और भारतीय तेल कंपनियों के माध्यम से एथेनॉल की सीधे खरीद किए जाने की अनुमति प्रदान करने हेतु सकारात्मक कदम उठाए जाएं।

(xxi) Need to construct a bridge on Punpun river near Chiraili village in Nabinagar block in Karakat Parliamentary Constituency, Bihar

श्री महाबली सिंह (काराकाट): मै सरकार का ध्यान पुनपुन नदी में पुल बनाने के संबंध मे आकर्षित करना चाहता हूँ । मेरे संसदीय काराकाट लोक सभा क्षेत्र के अन्तर्गत नवीनगर प्रखण्ड के बेलाई पंचायत के ग्राम चिरैली के पास पुनपुन नदी मे पुल नही बनने के कारण वहा के सैकड़ो गाँव के लोगो को काफी कठिनाइयो का सामना करना पड़ रहा है । पुल बन जाने से ग्राम- माली से लेकर तेदुआ, बेलाई,अमोना, बसडीहा, इटवा, कुशा, इत्यादि होते हुए नवीनगर रेलवे स्टेशन के करीब 25 से 30 किलोमीटर तक के आवागमन शुरू हो जाता जबकि बेलाई पंचायत से नवीनगर रेलवे स्टेशन पांच किलोमीटर पर है मगर पुल न होने से 20 से 25 किलोमीटर की दूरी तय करके रेलवे स्टेशन जाना पड़ता है ।

अत: मै सरकार से मांग करता हूँ कि नवीनगर प्रखण्ड के बेलाई पंचायत के ग्राम चिरैली के पास पुनपुन नदी मे पुल का निर्माण कराया जाय ।

(xxii) Regarding completion of works pertaining to Medical college at Jaunpur, Uttar Pradesh

SHRI SHYAM SINGH YADAV (JAUNPUR): I draw the kind attention of Union Minister of Health and Family Affairs towards the following issues pertaining to the establishment of Medical College in Jaunpur, Uttar Pradesh.

The inauguration of Medical College at Jaunpur, Uttar Pradesh had been done by Hon'ble Prime Minister but the building is still incomplete. A couple of months back, the roof collapsed due to heavy rains. It is evident that the quality of construction is allegedly substandard. There is no OPD services, no pathology, no X-ray, no Corona related services or other emergency services in the Medical College, Jaunpur. The construction cost of the building increased manifold due to delay in completion. It is a loss to state exchequer. It may be clarified whether after inauguration of the Medical College by Hon'ble Prime Minister will the college start the process of admission of students from this year based on NEET 2021 results? There are no lecture halls, common rooms, administrative buildings, residential facilities for tutors and hostels for students. No inspection has been done by the National Medical Commission (NMC). Alleged Non-payment of wages of construction workers is also a issue due to which the construction work is getting delayed. I request the Hon'ble Minister to please look into the issues as mentioned above and taken necessary measures at the earliest.

(xxiii) Regarding filling up of vacancies in Kendriya Vidyalayas Schools in Tamil Nadu

SHRI P. RAVINDHRANATH (THENI): I urge upon the Government to ensure necessary action for filling up the vacancies of Principals, Teachers and Non-Teaching staff in Kendriya Vidyalaya in Tamil Nadu. As per the data on 1st February 2022, the vacancies in Tamil Nadu is that of 58 Principals, Vice Principals and Head-Masters taken together, 139 Post Graduate Teachers, 471 Trained Graduate Teachers and 575 Primary Teachers, apart from the vacancies of several non-teaching staff. Also, while it is recommended that schools should not be having more than 10-15% temporary teaching staff, several schools in Tamil Nadu are largely depending upon the contractual teaching staff. Teachers play a pivotal role in promoting student learning and their competency greatly depends on a combination of teaching ability, their motivation, morale and their preparation to teach. However, lack of continuity in academic works with respect to contractual teachers is found to be causing potentially serious impact on the quality of education in the state, especially in the primary classes. Therefore, I would like to urge the government to review the vacancies and take immediate action for filling up of these vacancies in the Kendriya Vidyalayas in Tamil Nadu.

14.08 hrs

UNION BUDGET (2022-2023) – DEMANDS FOR GRANTS
Ministry of Railways … Contd.

माननीय सभापति : रेलवे की अनुदान मांगों पर जो डिस्कशन चल रहा था, उसी क्रम में श्री अधीर रंजन चौधरी जी बोलेंगे।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, सबसे पहले होली के त्यौहार के अवसर पर मैं आप सब को, अपने सभी साथियों को और देशवासियों को शुभकामनाएं देना चाहता हूं।

दूसरी बात यह है कि हमारे रेल मंत्री जी और हमारी बहन दर्शना जी यहां बैठी हुई हैं। मैं आज इस मौके पर दो-चार बातें करना चाहता हूं। मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा, क्योंकि यहां सारी बातें हो चुकी हैं। मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूं। देखिए, रेल हमारे देश के लिए कितनी महत्वपूर्ण है, यह हम सब को सदन में बैठे हुए महसूस होता है। If we observe the demands of the respective MPs in Rajya Sabha or in Lok Sabha, we come to a conclusion that the predominant share of demands expressed by our hon. Members belong to Railways.

So, it is an eloquent testimony that Railway itself is recognised as a crucial infrastructure which in recognition increases the trade and naturally, it may be conveniently regarded as an institution of nation building. But having said all, I must say that the scene and glory that was earlier enjoyed by the Railways itself is a little bit battered away whether it is admitted by the Minister or not. जो मंत्री हैं, वे काफी काबिल आदमी हैं और शिक्षित आदमी हैं। दर्शना बहन जी ने सराहना कमाना शुरू कर दिया है। The Union Budget 2022-2023 was presented in the Lok Sabha on 1st February, 2022. The total budgetary estimate amounts to Rs. 39,44,909 crore out of which Rs. 1,40,367 crore have been allocated to the

Ministry of Railways which comes to merely 3.6 per cent of the total budget allocation.

Here, it has been suggested that the CapEx Fund should be increased. I think, there is no dispute about the intention and objective of the hike in CapEx Fund. But the problem is how the Railways will be able to mop up the resources to provide the fund in order to build the requisite infrastructure that has been proposed in the Railway Budget. Yes, in the Railway Budget CapEx fund has been worked out to be 14 per cent higher than the Budget Estimate of 2021-22. The hon. Minister must acknowledge the fact that the Railways has been relying upon the unbridled borrowings because your internal resources have been declining.

It has been observed by the Standing Committee concerned. Your budgetary resources are not adequate in order to meet the requisite fund that has been sought for. You are gradually relying upon borrowings which may come under Extra-Budgetary Resources. Naturally, it raises a very serious question about the financial health of the Railways.

You have also mentioned about the operating ratio of the Railways. The operating ratio of the Railways in 2021-22 was 94.54 per cent and in 2022-23 it is 98.95 per cent, more or less, 99 per cent. But again, in this year’s Budget you have suggested the operating ratio to be 96.95 per cent. It clearly indicates a fluctuation in the operating ratio. I can say that it may further increase if you take into account your other expenditures incurred by the Railways with regard

to pension and other expenses. So, it is a very dismal situation so far as the operating ratio is concerned.

Sir, it is true that the Railways should be run with a view to earning profits in order to sustain this mode of transport. We are all very much enamoured or fascinated by this mode of transport, namely, the railways or trains. `Train' is a small word which moves through a larger one, which is often called the microcosm of India. It is a nation within a nation. This kind of a great institution should be seen as an engine of growth and development and to that end, there should not be any dearth of funds in the Railway Budget. There is no dispute about it.

It is astonishing to note that each and every year, Indian Railways cater to the service of the people and the number of commuters who ply in rail is more than the commuters by rail of all the other countries in the world taken together. It is not a mean achievement. But the fact is that this achievement has been attained due to hundred years of endeavour. That should not be forgotten. Initially, rail was run on steam engines; then we brought in diesel and finally now it runs on electric engines. There is a continuous process of evolution in the growth of the Indian Railways.

But the fact is, since the initial days of our Independence, we have never made any qualm on rendering the social commitments to the people of our country. That is why, Railways should not be treated exclusively as a commercial entity. Rather we should bear in mind that Railways is destined to

serve the social commitments specially in view of the people of our country at large.

Here, I would like to draw the attention of the hon. Minister that in order to contain the spread of COVID-19 virus and to minimise the travel related reach to elderly citizens, Indian Railways withdrew the concessions available to senior citizens on unreserved and reserved railway tickets from 20th March, 2020 onwards. As per the Ministry of Railways, this step was taken to discourage them from making non-essential journeys. Concessions have continued for four categories of divyangjan, eleven categories of patients and students. Before the pandemic, the Indian Railways used to provide concession to more than 50 categories of passengers. These include certain categories of divyangjan passengers, senior citizens, freedom fighters, and sportspersons. Further, the Indian Railways provides concession to railway employees by way of privilege passes, privilege ticket orders, and complimentary passes. The concession varies from ten to 100 per cent of the fare depending on the category of passengers.

May I know whether the regime of concession has been restricted or has been restored to the pre-COVID-19 situation? I simply want to know it from our hon. Minister of Railways.

Recovery of traffic in 2021-22 is very vague and experts are of the view that the rate of growth of passengers may not match with the growth recovery at least in the short term. I mean at least in the short term. Here also, I would

like to mention that there has been an exorbitant rise in the rail fare post-COVID-19.

I will give you an example. During pre-COVID-19, the cost of a 3AC ticket from Delhi to Howrah by Rajdhani Express was Rs. 2700 which included one snacks, one dinner, one breakfast, and the cost of the bed roll. Today, the same ticket costs Rs. 2700 which does not include the cost of meals. The meal cost has to be paid separately which costs Rs. 400 for 3AC and 2AC. So, the effective cost of the journey is now Rs. 3100.

It means an increase of 17 per cent. So, you are in a better position to make yourself acquainted with the present status of the railways and also, you are going to provide other concessions which had been enjoyed for long by the people of our country.

Sir, may I also draw the attention of the Minister that a number of eminent Members have raised the issue of recruitment. My simple reaction is, I do not have any dispute on the objectives of the Ministry but the fact is, in the history of independent India, have you ever seen this kind of a chaotic situation? I am simply asking you this question. This kind of a chaotic situation or this kind of a confusion was never witnessed which resulted injuring many students by police excesses, irreversibly damaging their career prospects. Students of Bihar and Uttar Pradesh bore the brunt of such excesses. May I simply put my query? This kind of an unsavoury situation could have been averted had the Railways taken any pre-emptive measure. This must be explained by the hon. Minister.

You have made a very succulent statement in the wake of the chaos but before that time, everything had occurred.

You promised some commissions, some enquiries etc., etc. I do not know how many preventive measures you are going to take in the wake of such kind of a mismanagement. I think it is a mismanagement; it is a gross failure; it is a severe deficiency of the Railways. You must admit it.

Sir, I also like to flag the attention of the hon. Minister to one thing also. आप जानते हैं कि बंगाल में गुवाहाटी-बीकानेर ट्रेन हादसे की शिकार हुई। इस हादसे के चलते नौ पैसेंजर्स की मौत हो गई और 36 लोग घायल हो गए। आप वहाँ जरूर गए थे। आप ट्रॉली में चढ़कर गए थे, ऐसा मैंने टी.वी. में देखा है। यहाँ भी मेरा सवाल है, आप बड़ी-बड़ी बातें करते हैं कि बुलेट ट्रेन चलाएंगे, गतिशक्ति करेंगे, फलां करेंगे, सब ठीक है, लेकिन हमारे रेलवे की जो बेसिक और फंडामेंटल जिम्मेवारी होती है, क्या इसको निभाने में हम अभी भी असफल रहे हैं? इसे हमें देखना पड़ेगा।

मैं सजेस्ट करूँगा कि बैक टू बेसिक्स फिनॉमिना भी अपनाना चाहिए। बुलेट ट्रेन कब चलेगी, यह हमें पता नहीं है। अभी गुजरात में जमीन ली गयी, महाराष्ट्र में कुछ जमीन ली गयी, लेकिन उसका क्या हाल है, वह हमें पता नहीं है। यह कब शुरू होगी, मुझे पता नहीं है। अगर यह शुरू होगी तो बढ़िया बात है। लेकिन, मुझे यह देखना पड़ेगा कि जहाँ हिन्दुस्तान में रोजाना ढाई करोड़ से ज्यादा लोग रेलवे में सफर करते हैं, अगर वहाँ हमारे रेलवे का दफ्तर फंडामेंटल रेक्विज़िशन सेफ्टी एंड सिक्योरिटी देने में नाकामयाब रहा तो हमारी यह तरक्की क्या मायने रखती है, इसे आपको देखना पड़ेगा।

बंगाल में रेलवे का जो हादसा हुआ, यह हादसा जलपाईगुड़ी डिस्ट्रिक्ट में हुआ था। उसके बाद जो कारण सामने उभर कर आया, जिसकी वजह से यह हादसा हुआ था, वह यह था कि उसमें आईसीएफ कोच इस्तेमाल किया गया। वर्ष 2018 से आईसीएफ कोच डिकमिशन हो गया और

एलएचबी कोच के इस्तेमाल की सहमति हो गई । लेकिन, बीकानेर-गुवाहाटी ट्रेन में इसे क्यों नहीं अटैच किया गया था?

दूसरा, आपका ट्रैक्शन मोटर इंजन से निकल कर बाहर चला जा रहा है, ऐसा क्यों हो रहा है? इतनी बड़ी-बड़ी बात हो रही है, कवच की बात हो रही है, सुरक्षा की बात हो रही है, लेकिन ट्रैक्शन मोटर ही इंजन से बाहर निकल कर आ जाता है और उसके बारे में पायलट को पता भी नहीं चलता है । जब जर्किंग हुई तो पायलट को पता चला कि कोई हादसा हुआ । वह जाकर देखता है कि 16 कोच का डिरेलमेंट हो गया, ऐसा क्यों हुआ? क्या इसे हम संभाल नहीं सकते हैं? आप कहेंगे कि हमारा जो कॉन्सिक्वेंशियल आँकड़ा है, उसमें मौत नहीं है । यह ठीक है कि आँकड़े की बात अलग है, लेकिन क्या जलपाईगुड़ी में यह घटना नहीं घटी है? क्या 14 जनवरी को यह घटना नहीं घटी है? रेल बजट में कम से कम इसका उल्लेख होना चाहिए था । लेकिन, आप कभी भी इस बात पर नहीं बोलते हैं । बढ़-चढ़ कर बात करना, एक दूसरी चीज होती है ।… (व्यवधान) मैं पाँच मिनट में अपनी बात खत्म कर दूँगा ।

Sir, according the Ministry of Statistics and Programme Implementation, as many as 141 out of 285 projects under the Railways, that is, nearly 50 per cent, are under the delayed category. The Infrastructure and Project Monitoring Division, in its report, has also highlighted the fact that projects agencies are not reporting revised cost estimates and commissioning schedules for many projects, which suggest that time and cost overrun figures are underreported.

Secondly, I would like to draw the attention of the House to the latest report of National Crime Records bureau which states that more than 13,000 train accidents across the country have killed nearly 12,000 railway

passengers in 2020. It means that on average, 32 people lost their lives everyday in these accidents in 2020.

It is equally important to note that these are the statistics for a period when 45 per cent of the passenger trains in the country were not being operated due to the coronavirus pandemic. The Government should pay due attention to this fact and should ensure that the announcements that have been made for ascertaining safety and security, be it in the form of Kavach or otherwise, are actually capable of averting train accidents and saving the precious lives of our people.

रेल के बजट में इसका कोई जिक्र ही नहीं है। लोगों को पता ही नहीं चलता कि क्या हो रहा है? मैं नेशनल क्राइम रिकार्ड ब्यूरो की बात कर रहा हूं। मैं अपनी मनगढ़ंत कोई बात नहीं कर रहा हूं । आप बड़ी-बड़ी बातें करते हैं । यहां के बहुत सारे मेंबर्स ने यह बात उठाई कि रेलवे प्राइवेटाइजेशन या कॉरपोरेशन किस पर जा रही है? मैं यह जरूर कहूंगा कि रेलवे ने प्राइवेटाइजेशन का रास्ता अपना लिया है। इसका सबसे बड़ा उदाहरण तेजस ट्रेन है। The privatisation of Tejas Express trains recently has further proved that the Railway Ministry is going in for privatisation, as a consequence of which the railway employees, who have been serving the Railways under all adversities, under sun and rain, are being alienated because now the operators of those trains will be the individual owners.

आप लोग क्या कर रहे हैं? टी-18 एक सक्सेसफुल ट्रेन थी। While the Train 18 is a great success, what is the need to import trains from overseas? I think this insults the railwaymen’s creativity. Where is Make in India? For 150 trains, about 5,000 coaches and 400 locomotives shall be supplied by private

companies. This will have a direct effect on production units that employ thousands of workmen. क्या आपको यह देखना नहीं चाहिए? आप क्या कर रहे हैं?

आप कह रहे हैं कि 400 वंदे भारत ट्रेन चलायेंगे। इसका हल्ला तो होता है। There is a huge, highfalutin propaganda in regard to Vandhe Bharat Express trains. वंदे भारत के लिए कहा गया है कि 400 ट्रेन्स की जरूरत है। मैंने जनरल बजट में भी यह बात रखी थी कि the Finance Minister said that 400 Vandhe Bharat Express trains will be introduced. You have fixed this target. This means that 133 trains have to be made available every year; therefore, 11 trains have to be made available every month, and for the next three years, you have to manufacture 3 trains per week. I would like to know whether it is possible. If it is possible, then certainly you deserve to be praised lavishly. But I want to know what is the roadmap for achieving this target? I would like to know whether 3 trains will be manufactured per week with the present capacity that is available in our country. I would like the hon. Minister to explain this.

मैं अब अपने क्षेत्र की बात कहना चाहूंगा।

माननीय सभापति : आपका पूरा देश है।

श्री अधीर रंजन चौधरी: मैं बंगाल और अपने क्षेत्र की बात कहना चाहूंगा। मैं बंगाल के दो-चार मुद्दे रखना चाहता हूं। A number of sanctioned projects in the Eastern Railway have been pending due to land acquisition issues in West Bengal. The first one is, Azimganj-Nasirpur railway bridge. Then, only 60 per cent work has been completed in ROB No. 131 at Chunapur, Berhampore. The work for Panchanantala, Berhampore ROB No. 132 has been sanctioned, but there is no progress in this project. RUB No. 111 at Beldanga has been sanctioned, but

again there is no progress. Works have been sanctioned for a number of low-cost RUBs in Salar to Azimganj line under Howrah Division, but no work is visible there. Similarly, there is no progress with regard to the railway lines from Dhubulia to Charatola, Chopra to Islampur, Bongaon to Swarupnagar, and Krishna Nagar to Nabadwip Dham. Then, one MRI machine is required in B.R. Singh Railway Hospital at Kolkata. This demand has been placed long back, but this has not materialised so far. Proper supply of medicines instead of generic medicines in railway hospitals is very essential.

मैं यह मानता हूं कि जितने प्यार की जरूरत है, हो सकता है कि रेल उतना नहीं देती है। लेकिन यह जरूर सच है कि जब मंजिल आती है तो उतारने में मदद करती है।

*डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर) :** आपने मुझे रेल बजट 2022-23 पर चर्चा करने का अवसर दिया इसके लिए आपका धन्यवाद। सर्वप्रथम, मैं माननीय रेल मंत्री जी तथा श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश जी का आभार प्रकट करती हूँ कि उन्होंने मेरे संसदीय क्षेत्र के भावनगर, बोटाद, और सिहोर स्टेशनों का नवीनीकरण करवाया। बोटाद-साबरमती लाईन तथा ढस्सा-जैतलसर रेलवे लाईन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करवाया। इससे यात्रियों को काफी सुविधांए मिलनी शुरू हो गई हैं। इस बजट में 400 नई वंदे भारत ट्रेनों तथा 100 गतिशक्ति कार्गो का जो लक्ष्य निर्धारित किया गया है, वह रेलयात्रियों के लिए बड़ी सौगात है। इस तरह की कार्ययोजना से निवेश के साथ मुनाफा तथा रेलवे सेक्टर में रोजगार में असीम बढ़ोतरी होगी। "वन प्रोडक्ट, वन रेलवे स्टेशन" योजना से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान बनेगी तथा यात्री सुरक्षा के लिए कवच तकनीक से दुर्घटना की संभावना नही रहेगी। बहुत खुशी की बात है कि जबसे हमारी सरकार बनी है रेलवे में न के बराबर दुर्घटनाएं हुई है और कवच तकनीक से दुर्घटनांए बिलकुल ही समाप्त हो जाने की प्रबल संभावना बनेगी। इस बजट की जितनी सराहना की जाए वह कम है। बजट में छोटे व्यक्ति, किसानों और मध्यम उद्योगों की जरूरतों का जो ध्यान रखा गया है, वह भी काफी सराहनीय है।

मैं इस रेल बजट के समर्थन में बोलते हुए माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि मेरी वर्षो पुरानी मांग है, भावनगर से हरिद्वार के लिए एक नई रेलगाड़ी, क्योंकि अब यह लाईन ब्रॉडगेज में परिवर्तित हो गई है, इसमें ट्रेफिक की समस्या भी नही हैं। इसके साथ ही मैं भावनगर-सूरत इण्टरसिटी भावनगर-अहमदाबाद इण्टरसिटी प्रतिदिन चलाने की मांग करती हूँ। इस ऐतिहासिक बजट को पेश करने के लिए श्रीमती निर्मला सीतारमण जी, श्री अश्विनी वैष्णव जी तथा श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ।

* Speech was laid on the Table.

***DR. KALANIDHI VEERASWAMY (CHENNAI NORTH):** Railway is an important life line for both passenger and cargo movement in a country with the second highest population. Indian Railways has a vast network and is the organization with the highest number of employees in the country.

It is laudable that the Government has done a lot of capital expenditure for the development of rail network, but there is greater expectation from the people to handle the ever-increasing population and newer regions being developed.

It is sad to note that the Government is planning on privatization of some sectors, especially the ones which are profitable. Though Railways is a commercial undertaking of the Government of India, not all ventures should be seen only from the commercial viewpoint. Lakhs of people benefit from the subsidized rates offered by Indian Railways. Hence, it is only natural that there is bound to be a loss in passenger traffic, but this can be compensated by freight trains to offset the losses. Privatization of Railways will lead to unscrupulous increase in passenger fares which will affect crores of people. In a country with a very high population under the BPL category, privatization will deprive them of a cheap mode of transport.

It is also worth noting that the Government had proposed to import train coaches from Europe despite the fact that ICF, Chennai had developed such coaches at a much cheaper cost and successfully operating Vandhe

* Speech was laid on the Table.

Bharat/Train 18 between Gujarat and Delhi. With the hon. Prime Minister pushing for Atmanirbhar, it was shocking to see this effort to deny local production of these coaches. Finally, sense prevailed and the decision to import coaches was abandoned and ICF, Chennai was permitted to continue manufacturing the said coaches. I only hope that this situation is not subverted in future.

There are irregularities in Railway Recruitment Boards which need the urgent attention of the hon. Railway Minister. It is shocking to note that in recruitments from RRB, Chennai, the number of locals is less than 10 per cent and most of the employees are recruited from Northern States. The other issue is that the cut-off marks put on websites of RRBs reveal a shocking practice. The cut-off mark for the Unreserved Category is lower than that of the Reserved Category (SC/ST/OBC). It is curious to note that this has started only from 2018 by an internal order issued by Railway officials. This is a cruel way of subverting the Supreme Court’s orders on reservation for the socially and economically deprived population of this country. I request the Minister that this matter should be investigated. I hope he would ensure that justice is rendered.

In my constituency of North Chennai, there are 7 Level Crossing gates which are causing a lot of hardships to the local people who have to wait for long to cross over. So, I request that this issue be addressed at the earliest. This will relieve the people of their duress.

*__श्रीमती गीताबेन वी. राठवा (छोटा उदयपुर) :__ सर्वप्रथम रेल बजट 2022-23 पेश करने के लिए मैं माननीय मंत्री महोदया जी का आभार व्यक्त करती हूं। साथ ही साथ आम जनता के विश्वास तथा उनकी अपेक्षाओं पर रेल बजट खरा उतरे इसकी आशा करती हूं। 2022-23 के लिए रेलवे का राजस्व 2,40,000 करोड़ रुपए प्रस्तावित है, जिसमें 2021-22 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 19% की बढ़ोतरी है। आज देश रेल हादसों में कमी आई हैं, रेलवे की बोगियों का आधुनिकीकरण और ट्रैक इलेक्ट्रिफिकेशन जैसी सुविधा उपलब्ध हैं। भाजपा के कार्यकाल में रेल मंत्रालय की सूरत बदलने में सफलता मिली है।

2022-23 का यह रेलवे बजट में यातायात से कुल 2,39,600 करोड़ रुपए का राजस्व अनुमानित है, जिसमें 2021-22 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 19% की वृद्धि है। 2022-23 में माल ढुलाई से 1,65,000 करोड़ रुपए के राजस्व का अनुमान है, जो 2021-22 के संशोधित अनुमानों से 14% अधिक है। यात्री राजस्व 58,500 करोड़ रुपए होने का अनुमान है, जिसमें 2021-22 के कम आधार की तुलना में 32% की वृद्धि है। महोदय, रेलवे को इस आम बजट से काफी उम्मीदें थी। हालांकि, इसमें रेलवे के लिए 400 नई वंदे भारत ट्रेनों का ऐलान किया गया है। वहीं, इसके अलावा सरकार का फोकस मेट्रो विस्तार और 2 हजार किमी. का रेल नेटवर्क फैलाने पर है। साथ ही रेलवे छोटे किसानों और MSMEs के लिए नए उत्पाद विकसित करेगा।

यह रेलवे बजट से छोटे किसानों तथा छोटे एवं मझोले उद्यमों के लिए नए उत्पाद और कुशल लॉजिस्टिक्स सेवाएं विकसित करेगा। यह पोस्टल और रेलवे नेटवर्क्स के एकीकरण की दिशा में भी कदम उठाएगा ताकि पार्सल्स की आवाजाही आसान हो सके।

संसदीय क्षेत्र छोटा उदयपुर, गुजरात में निम्नलिखित रेल लाइन ऐसी हैं जो पूर्व में चल रहीं थी परंतु किसी कारणवश यह कुछ समय से बंद पड़ी हैं, जबकि यह लाइनें बनी हुई हैं, इसमें सिर्फ ट्रेन की आवागमन प्रारम्भ करने की जरूरत हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र छोटा उदयपुर, गुजरात में

---

* Speech was laid on the Table.

निम्नलिखित कार्य को पूरा कर दिया जाए तो क्षेत्र की जनता को आवागमन की परेशानियों से निजात मिल सकेगी।

(1) वडोदरा, डभोई, पुष्पपुरा, तनखला से स्टैच्यू ऑफ यूनिटी तक जोड़ने का काम किया जाए तथा पुरानी लाइन चालू किया जाए।

(2) अकलेश्वर से राजपिपला तक जो रेल मार्ग है, उसे बढ़ाकर स्टैच्यू ऑफ यूनिटी तक जोड़ने का काम किया जाए।

(3) बड़ोदरा, हालोल, शिवराजपुर, पानी माइंस, जेतपुर तक रेलवे से जोड़ने का काम किया जाए। इसमें जमीन संपादन का कोई प्रश्न ही नहीं है।

(4) बड़ोदरा-जम्बुसर रेल लाइन को ब्रॉडगेज लाइन में रूपांतरण करने का काम किया जाए।

अत: मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि उपरोक्त मांगों को ध्यान में रखकर स्वीकृत कर दिया जाए तो यह बंद लाइन प्रारम्भ हो जाएगी और क्षेत्र की जनता को यात्रा में हो रही परेशानी दूर हो सकेगी।

धन्यवाद।

*****श्री दुलाल चन्द्र गोस्वामी (कटिहार)** : मैं केन्द्रीय मंत्रालय के रेल बजट वर्ष 2022-23 के लिए नियंत्रणाधीन अनुदानो की मांगों का सर्मथन करता हूँ। आदरणीय प्रधानमंत्री जी तथा माननीय रेल मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव जी को आभार प्रकट करता हूँ। रेल बजट वर्ष 2022-23 के लिए रेलवे का राजस्व 2,40,000 करोड़ रुपए जो प्रस्तावित है, इसमें पिछले वर्ष 2021-22 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 19 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है। इसी तरह वर्ष 2022-23 में यातायात से कुल 2,39,600 करोड़ रुपए का राजस्व अनुमानित है जो वर्ष 2021-22 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 19 प्रतिशत की वृद्धि है।

वर्ष 2022-23 में माल ढुलाई से 1,65,000 करोड़ रुपए के राजस्व का अनुमान है, जो 2021-22 के संशोधित अनुमानों से 14 प्रतिशत अधिक है। यह एनडीए सरकार की सराहनीय कदम है। अगले तीन वर्षों में मल्टीमाडल लॉजिस्टिक सुविधाओं के लिए 100 पीएम गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित करने का प्रावधान किया गया है। रेलवे छोटे किसानों तथा छोटे एवं मझोले उचामों के लिए नए उत्पाद और कुशल लॉजिस्टिक्स सेवाएं विकसित करेगा। यह पोस्टल और रेलवे नेटवर्क्स के एकीकरण की दिशा में भी कदम उठाएगा ताकि पार्सल्स की आवाजाही आसान हो सके। बड़े पैमाने पर शहरी परिवहन और रेलवे स्टेशनों के बीच मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी को प्राथमिकता के आधार पर सुगम बनाया जाएगा। 400 नई वंदे भारत ट्रेनें शुरू की जाएंगी। अगले 3 सालों के दौरान इन वंदे भारत ट्रेनों को शुरू किया जाएगा। सुरक्षा और क्षमता वृद्धि के लिए 2,000 किमी रेल नेटवर्क का स्वदेशी तकनीक कवच के तहत निर्माण किया जाएगा।

यात्रियों को बेहतर यात्रा सुविधा प्रदान करने के लिए पर्यटक रूटों पर सौंदर्यपरक रूप से डिजाइन किये गये बिस्टाडोम एचएलवी कोच आरंभ किये जाएंगे। एक स्टेशन एक उत्पाद योजना के तहत रेलवे छोटे किसानों और छोटे व मध्यम उद्योगों के उत्पादों के लिए परिवहन ढाँचा

---

* Speech was laid on the Table.

विकसित होगा। इससे स्थानीय उत्पादों की आपूर्ति बढ़ाने के लिए एक स्टेशन एक उत्पाद शुरु की जाएगी। इससे देश के विकास को गति मिलेगी।

मेरा संसदीय क्षेत्र कटिहार, बिहार राज्य के अन्तर्गत आता है। यह एक आंकाक्षी जिला भी है और कटिहार रेल डिवीजन भी है। कुछ रेलवे लाइन का दोहरीकरण होना है जो अभी तक नही हुआ है। कटिहार से कुमेदपुर, कटिहार से मुकुरिया, बारसोई जंक्शन से राधिकापुर, कटिहार से जोगबनी तथा कटिहार से तेजनारायनपुर रेल लाइन के दोहरीकरण का माँग करता हूँ। न्यू जलपाईगुड़ी से रांची तक चलने वाली ट्रेन नंबर 08830 / 08861 है। कोविड के दौरान यह ट्रेन बंद कर दी गई थी। मेरा आग्रह है कि इस ट्रेन को पुनः आरंभ कर दिया जाए। कटिहार से सूरत के लिए कोई ट्रेन नहीं है। मेरा आग्रह है कि कटिहार से सूरत तक एक नई ट्रेन स्टार्ट की जाए। इसके साथ ही कुर्सेला से बिहारीगंज तक नया रेल लाइन का शिलान्यास पूर्ववर्ती रेल मंत्री जी द्वारा भी किया गया था, जो अभी भी लम्बित है। इसे भी पूरा किया जाए तथा नई दिल्ली से कटिहार के लिए भी वंदे भारत ट्रेन संचालित करने की मांग के साथ साथ एक बार पुनः मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ।

*__ADV. ADOOR PRAKASH (ATTINGAL):__ I am thankful to you for giving me this opportunity to participate in the discussion on Demand for Grants for Railways 2022-23. I request the Government to consider the following demands on priority:

The development of Nemom Railway Terminal is most important but a decision on the proposal is still pending. The DPR submitted for Rs.117 crore for the development plan has not yet been approved by the Railways. Considering the importance of this project, the same has to be approved and works should be started without further delay.

The 3rd phase upgrade of Kochuveli Railway Terminal is getting delayed due to fund shortage. Sufficient fund should be provided for completion of this project.

There are 10 railway stations under Attingal Parliament constituency. All these stations need to improve the physical conditions for the convenience of the passengers and the public. Indian Railway Stations Development Corporation (IRSDC) had proposed Varkala Sivagiri Railway station in my Constituency to develop it as a world class station. A master plan of Rs.600 crore has been prepared by RITES for the same. But no progress has happened on this project. I would request the Government to consider the development of this station on top priority.

---

* Speech was laid on the Table.

The demand for construction of over bridges at Edava (LCNo.555), Janatha Mukku(LC No.557) and Punnamoodu (LC No.558) and the construction of Varkala Sivagiri Railway Station (Maithanam) foot over bridge had been raised on many occasions but no action has been taken yet.

Consider the demand for allowing stoppage for more trains at various stations under Attingal Constituency. This demand has been raised and noted in the last meeting of Southern Railway GM with Members of Parliament in Thiruvananthapuram. Request in this regard has been submitted to the hon. Railway Minister also.

Sivagiri where the great saint and social reformer Sreenarayana Guru lived and set Sarada mutt for ascetic teaching attracts more than 20 lakhs pilgrims a year. Introduction of a train connecting famous pilgrim centres Varkala Sivagiri and Varanasi would be convenient for pilgrims across the country. A new train service connecting these two pilgrim centres should be considered.

I conclude my speech by requesting the hon. Minister to kindly consider these demands. Thank you.

*[*] **श्री अशोक महादेवराव नेते (गड़चिरोली-चिमुर) :** माननीय प्रधान मंत्री आदरणीय मोदी जी एवं आदरणीया निर्मला सीतारमण जी, माननीय वित्त मंत्री का मैं हृदय से धन्यवाद करना चाहूंगा, क्योंकि यह बजट लीक से हटकर दिखायी दिया है, जिसमें लोक-लुभावन घोषणाओं के स्थान पर बजट को कृषि एवं किसानों, गरीब एवं मध्यम वर्गीय लोगों पर केन्द्रित किया गया है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि काफी मुश्किल समय में यह बजट पेश किया गया है तथा इसमें मूलतः आधारभूत संरचना पर जोर दिया गया है, जिससे देश की अर्थव्यवस्था और अधिक मजबूत होगी।

यह हमारे लिए प्रसन्नता की बात है कि देशवासियों ने इस बजट को लेकर बहुत सारी उम्मीदें जताई थीं, जिन्हें परम श्रद्धेय माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सरकार ने पूरा किया है। यह बजट भारत की वृद्धि पर केंद्रित है और विकास दर में तेजी लाने के लिए पूर्णतः अनुकूल है। 'यह बजट 'आत्मनिर्भर भारत' के लिए है, इससे अर्थव्यवस्था मजबूत होगी।

माननीय वित्त मंत्री जी ने रेलवे बजट में अगले तीन सालों में 400 नई वंदे भारत ट्रेन प्रारम्भ करने का निर्णय लिया है, जो स्वागत योग्य है। इससे यात्रियों के लिए सीटों में इजाफा होगा और आवागमन आसान होगा। रेलवे बजट में 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन स्कीम का भी प्रावधान किया गया है । इस योजना के तहत 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन स्कीम लाई जाएगी. इस स्कीम की मदद से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान बनेगी।

यह हम सभी देशवासियों के लिए प्रसन्नता की बात है कि रेलवे बजट में वर्ल्ड क्लास कवच तकनीक की मदद से 2 हजार किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क तैयार किया जाएगा।

यह भी प्रसन्नता की बात है कि आगामी तीन सालों में 100 PM गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित किए जाएंगे। इसके अलावा मेट्रो सिस्टम के निर्माण में नए तरीके और तकनीक को शामिल किया जाएगा।

---

[*] Speech was laid on the Table.

माननीय वित्त मंत्री जी ने इस रेलवे बजट में देश के छोटे किसानों के हितों का भी पूरा ध्यान रखा है। भारतीय रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए कुशल लॉजिस्टिक्स विकसित करने का काम करेगा। इससे स्थानीय उत्पादों की सप्लाई चेन को बढ़ाया जा सकेगा। इससे उद्यमियों और किसानों को सीधे तौर पर फायदा मिलेगा।

इस प्रकार से माननीय वित्त मंत्री जी ने रेल बजट में एक ऐसे जिम्मेदार समाज देने का संकल्प सामने रखने का प्रयास किया है, जहां समाज के हर वर्ग की बेहतरी का ख्याल रखने की बात हो। इसके लिए मैं उनका हृदय से आभार व्यक्त करता हूं।

मैं सरकार के ध्यान में लाना चाहूंगा कि आज देश नक्सलवाद से बुरी तरह प्रभावित हो रहा है। इसका एक प्रमुख कारण इन क्षेत्रों का अविकसित होना ही है। यदि आदिवासी बाहुल्य क्षेत्रों का सर्वांगीण विकास करके वहां के लोगों को राष्ट्र की मुख्यधारा से जोड़ने का सतत प्रयास किया जाए तो नक्सलवाद की समस्या से काफी हद तक निपटा जा सकता है।

यह विदित ही है कि महाराष्ट्र राज्य गड़चिरौली-चिमूर जनजातीय संसदीय क्षेत्र नक्सलवाद से बुरी तरह प्रभावित है। इस क्षेत्र में मैगनीज, लोह, अभ्रक (मायक) हीरा इत्यादि खनिज पदार्थ प्रचूर मात्रा में उपलब्ध है। यहां पर खनिज आधारित और अन्य छोटे-बड़े उद्योग स्थापित करके गरीब आदिवासी लोगों को रोजगार मुहैया कराया जा सकता है। ऐसा करने से आदिवासी युवकों को न केवल रोजगार उपलब्ध होगा, बल्कि इस क्षेत्र का विकास भी होगा और वे राष्ट्र की मुख्यधारा से जुड़ सकेंगे।

मेरा संसदीय क्षेत्र गड़चिरौली-चिमुर, जो एक बहुत ही पिछड़ा हुआ आदिवासी बाहुल्य दुर्गम क्षेत्र के अन्तर्गत आता है, की रेलवे समस्याओं के निदान हेतु रेलवे बजट में प्रावधान किए जाने की आवश्यकता है, ताकि इस क्षेत्र का चहुमुखी विकास हो सके और यहां के नवयुवकों को रोजगार सुलभ हो सके तथा वे राष्ट्र की मुख्यधारा से जुड़ सकें।

महाराष्ट्र सरकार ने नक्सलवाद से बुरी तरह प्रभावित गड़चिरौली आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र की वड़सा-गड़चिरौली एवं नागपुर-नागभीड़ रेलवे लाईन से संबंधित प्रकल्पों के शीघ्र कार्यान्वयन

हेतु केन्द्र सरकार को प्रस्ताव प्रेषित किया है। महाराष्ट्र सरकार ने नक्सलवाद से प्रभावित इन रेलवे लाईनों के निर्माण कार्य में व्यय होने वाली राशि का 50 प्रतिशत हिस्सा केन्द्रीय गृह मंत्रालय, 25 प्रतिशत हिस्सा रेल मंत्रालय एवं 25 प्रतिशत हिस्सा स्वयं वहन किए जाने की पहल की है।

आदिवासी एवं नक्सलवादी क्षेत्र में स्थित वडसा- गड़चिरौली रलेवे लाईन को वर्ष 2011-12 में स्वीकृत किया गया था, जिसकी दूरी 49.5 किलोमीटर है। रेलवे बोर्ड द्वारा इसका संशोधित प्राक्कलन स्वीकृत कर दिया गया है तथा फाईनल लोकेशन सर्वे एवं भू-तकनीकी सर्वे भी पूरा किया जा चुका है । इसी क्षेत्र में स्थित नागपुर-नागभीड़ के आमान परिवर्तन (Gauge Conversion) की दूरी 106 किलोमीटर है, जिसको 2012-13 के बजट भाषण में स्वीकृत किया गया था। इसका भी संशोधित प्राक्कलन विद्युतीकरण के साथ तैयार है। लेकिन, इसके लिए अब तक बजटीय आवंटन का प्रावधान नहीं किया गया है।

आज देश नक्सलवाद से बुरी तरह प्रभावित हो रहा है। इसका एक प्रमुख कारण इन क्षेत्रों को अविकसित होना ही है । यदि आदिवासी बाहुल्य क्षेत्रों का सर्वांगीण विकास करके वहां के लोगों को राष्ट्र की मुख्यधारा से जोड़ने का सतत प्रयास किया जाए तो नक्सलवाद की समस्या से काफी हद तक निपटा जा सकता है।

अतः नक्सलवाद से बुरी तरह प्रभावित क्षेत्र की उपर्युक्त दोनों रेलवे लाईनों के निर्माण के कार्य, जो बहुत ही धीमी गति से चल रहा है, को तीव्र गति से पूरा किए जाने हेतु अंतरिम बजट में धन के आवंटन की व्यवस्था की जाए, ताकि इस क्षेत्र का विकास हो सके और इस क्षेत्र को नक्सलवाद की समस्या से निजात मिलकर वहां के युवक देश की मुख्यधारा से जुड़ सके।

जिला गड़चिरौली में वड़सा एवं जिला गोंदिया में आमगांव महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हैं। लेकिन, रेल लाईन पर ओवर ब्रिज न होने के कारण यातायात काफी समय तक अवरूद्ध रहता है। इन स्टेशनों से महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां होकर गुजरती हैं। यहां के लोगों की विगत काफी समय से रेल लाईन पर ओवर ब्रिज बनाए जाने की मांग की जा रही है। अतः वड़सा एवं आमगांव रेलवे लाईन

पर वरीयता के आधार पर ओवर ब्रिज बनाए जाने हेतु अंतरिम बजट में धन का प्रावधान किया जाए।

गड़चिरौली संसदीय जनजातीय क्षेत्र के अन्तर्गत गोंदिया जिले में देवरी आमगांव विधान सभा क्षेत्र में गोंदिया से आमगांव सालेकसा डोंगरगड होते हुए दुर्ग तक डेमो (शटल) रेलगाड़ी और दोपहर में 12 बजे के बाद दो नई रेलगाड़ियां चलाये जाने की मांग विगत काफी समय से की जा रही है, लेकिन अब तक इसको स्वीकार नहीं किया गया है। इसके कारण स्थानीय लोगों को काफी परेशानी हो रही है और उनमें क्षोभ भी व्याप्त है। मैं इस संबंध में पत्राचार के साथ-साथ सदन में भी निवेदन कर चुका हूं।

अतः जनजातीय बाहुल्य क्षेत्र को विशेष वरीयता देते हुए गोंदिया से आमगांव सालेकसा-डोंगरगड होते हुए दुर्ग तक डेमो (शटल) रेलगाड़ी और दोपहर में 12 बजे के बाद दो नई रेलगाड़ियां चलाये जाने हेतु शीघ्र स्वीकृति प्रदान की जाए, ताकि आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र की गरीब जनता को आवागमन में सुविधा हो सके।

मेरा संसदीय क्षेत्र गढ़चिरोली-चिमुर के अन्तर्गत गढ़चिरौली जिले में केवल एक मात्र ही रेलवे स्टेशन वड़सा में है। यहां के लोगों का वड़सा स्थित रेलवे स्टेशन से ही रेलगाड़ियों में आवागमन होता है। लेकिन, वड़सा रेलवे स्टेशन पर सभी रेलगाड़ियों के ठहराव न होने की वजह से क्षेत्र के लोगों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। विगत काफी समय से क्षेत्र के लोगों द्वारा वड़सा रेलवे स्टेशन पर सभी रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाने की मांग की जा रही है, लेकिन अब तक उनकी मांग को स्वीकार नहीं किया गया है । अतः नक्सलवाद से बुरी तरह प्रभावित क्षेत्र गढ़चिरौली जिले के वड़सा स्थित रेलवे स्टेशन पर सभी रेलगाड़ियों के ठहराव की व्यवस्था की जाए।

मेरा सरकार से निवेदन है कि गढ़चिरौली-चिमुर आदिवासी जिले की उपर्युक्त सभी विकास संबंधी परियोजनाओं को शीघ्र स्वीकृति प्रदान करके इनके लिए धन का आवंटन किया जाए।

अंत में, मैं प्रस्तुत रेल बजट का पुरजोर समर्थन करते हुए माननीय वित्त मंत्री को हृदय से धन्यवाद देता हूं और साथ ही यह भी विनम्र विनती करता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित उपरोक्त सभी रेलवे समस्याओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए उनके निराकरण हेतु बजट में धन का आवंटन हेतु समुचित कदम उठाने की कृपा करेंगी।

धन्यवाद ।

*श्री देवजी पटेल (जालौर) : मैं भारत सरकार द्वारा बजट 2022-23 में पेश की गई रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूं। हमारी मोदी सरकार ने विगत सात सालों में रेल परिवहन पर विशेष रूप से जोर दिया है। सरकार ने बजट में रेलवे के लिए सिर्फ पूंजीगत खर्च के लिए 1,37,000 करोड़ रुपए आवंटित किए हैं, जो निश्चय ही रेलवे के त्वरित विकास में सहायक सिद्ध होगा। रेलवे को 1,37,000 करोड़ रुपए का कैपिटल निवेश का सहयोग दिया गया है। इससे रेलवे में कई सालों से जो परियोजनाएं रुकी हुई थी उनको फिर से शुरू करने में मदद मिलेगी।

आजकल वंदे भारत ट्रेन का पहला वर्जन चल रहा है, उसका अब दूसरा वर्जन आ रहा है, उसका अभी उत्पादन हो रहा है। जैसा कि वादा किया गया है, मुझे पूर्ण विश्वास है कि अप्रैल से वंदे भारत ट्रेन के दूसरे वर्जन की टेस्टिंग शुरू होगी। अगस्त, सितंबर से फैक्ट्री से उसकी हर महीने 7-8 ट्रेने निकलेंगी और अगले तीन सालों में 400 नई वंदे भारत ट्रेन शुरू होंगी। यह निश्चय ही स्वागत योग्य है। सभी जानते हैं कि कोरोना काल में सबसे ज्यादा प्रभावित भारतीय रेलवे ही हुआ तथा आम जनता को सबसे ज्यादा मदद भी रेलवे ने ही की। कोरोना काल में लाखों प्रवासी मजदूरों को उनके घर तक पहुंचाने के लिए रेलवे ने सैकड़ों ट्रेन नि:शुल्क चलाई। यही नहीं इस काल में आक्सीजन की कमी से निपटने के लिए भी रेलवे ने जितनी तेजी से आक्सीजन की खेप एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचाई उससे हजारों कोरोना पीड़ितों की समय पर सहायता हो सकी तथा उनकी जान बच सकी।

बजट में घोषित की गई 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम एक नया प्रयोग होगा तथा इस स्क्रीम की मदद से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान बनेगी। आसान भाषा में समझें तो हर स्टेशन से किसी खास प्रोडक्ट से जोड़कर उसकी पहचान को बढ़ाने पर फोकस रहेगा।

---

* Speech was laid on the Table.

इसी प्रकार वर्ल्ड क्लास कवच तकनीक (KAWACH technology) की मदद से 2 हजार किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क तैयार किया जाएगा। यह तकनीक रेलवे नेटवर्क को सुरक्षित बनाने के साथ उसकी क्षमता को बढ़ाने का काम भी करेगी।

इस बजट में सरकार ने रेलवे के माध्यम से हमारे किसान भाईयों का विशेष रूप सुविधा मुहैया करवाई है। भारतीय रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए कुशल लॉजिस्टिक्स विकसित करने का काम करेगा। इससे स्थानीय उत्पादों की सप्लाई चेन को बढ़ाया जा सकेगा। इससे उद्यमियों और किसानों को सीधेतौर पर फायदा मिलेगा। साथ ही देश में विकास को रफ्तार मिलेगी। बजट में वित्त मंत्री निर्मला सीतारण ने साफ तौर पर कहा है कि हमारा फोकस ढांचागत सुविधाओं को बेहतर बनाना है। इस बजट से भारत को अगले 25 साल की बुनियाद मिलेगी।

मुझे आशा ही नहीं अपितु पूर्ण विश्वास है कि रेलवे द्वारा कोरोना काल से पहले उपलब्ध करवाई जा रही सेवाएं जैसे बेडिंग, खान पान सेवा आदि शीघ्र ही फिर से शुरू कर दी जाएंगी।

यहां मैं अपने जालौर सिरोही संसदीय क्षेत्र की कतिपय रेलवे से संबंधित निम्नलिखित समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं -

मेरे संसदीय क्षेत्र जालौर सिरोही के लगभग सात लाख लोग दक्षिण भारत के विभिन्न शहरों में रहते है। इसके अलावा बाडमेर जैसलमेर पाली जोधपुर जिला के लाखो लोग निवास करते है तथा अपने व्यवसाय के सिलसिले में इन लोगों का बंगलुरू चेन्नई दावनगिरि कोयम्बटुर हुबली ईरोड हैदराबाद आना जाना रहता है। परन्तु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से अनेक कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए वर्तमान में जालौर को सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए।

(क) बेंगलुरू से जोधपुर वाया समदडी भीलडी

(ख) हैदराबाद से जोधपुर वाया समदडी भीलडी

(ग) कोयम्बटुर से जोधपुर वाया समदडी भीलडी

(घ) चेन्नई से जोधपुर वाया समदडी भीलडी

जालौर जिला को राजस्थान की राजधानी जयपुर तथा देश की राजधानी दिल्ली से सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए। जालौर के लोगों को ब्रॉडगेज आमन परिवर्तन के करीब दस साल बीत जाने के बाद भी जालौर से दिल्ली व जयपुर के लिए सीधी रेल सेवा नहीं है। जबकि इस खंड पर संचालित गाड़ियों का बीकानेर जोधपुर बाडमेर तक ही संचालन किया जा रहा है। यहाँ के लोगों को जयपुर के लिए लगभग 200 कि0मी0 की दूरी सफर कर जोधपुर ट्रेन पकडने जाना पड़ता है। सांचोर रानीवाड़ा भीनमाल जालौर के लोगों के लिए दिल्ली (लगभग 800 कि०मी०) तक का सफर प्राइवेट बसों में करना पडता है। इन बसों का सफर काफी महंगा और बहुत ही कष्टदायक होता है, विशेषकर बच्चों और महिलाओ के लिए।

बाडमेर यश्वतपुर एसी एक्सप्रेस 14805/14806 को सप्ताह में सातों दिन चलाया जाए। बाडमेर यश्वंतपुर एसी एक्सप्रेस 14805/14806 जो सप्ताह में एक दिन चलती है, इसके फेरे बढाये जाये, ताकि दक्षिण भारत के प्रवासियों को इसका लाभ मिल सके। इस ट्रेन में समान्य श्रेणी के भी डिब्बे जोड़ें जाएं। दक्षिण भारत में जालोर,बाडमेर जिले के प्रवासी लाखों की संख्या में रहते हैं तथा उनका अपनी मातृभूमि के गांव से आना-जाना लगातार बना रहता है।

सिरोही जिला केन्द्र को रेलवे नेटवर्क से जोड़ने के लिए पूर्व में एक बार सर्वे कार्य भी हो चुका है जिसके तहत सिरोही को जालौर से रेल लाईन से जोड़े जाने का प्रस्ताव था। लेकिन आज तक यह योजना मूर्त रूप नहीं ले पायी है। सिरोही जिला केन्द्र को मारवाड बागरा और पिण्डवारा के मार्ग से रेलवे नेटवर्क से जोड़ा जाए।

मेहसाणा-आबूरोड मेमू ट्रेन (09437/09438) का आबूरोड से मारवाड जंक्शन तक विस्तार किया जाए। सिरोही जिला में स्थित पिण्डवाडा तहसील के अधिकतम पंचायत में 100 प्रतिशत भील गरासिया और मीना जनजाति निवास करती है। यहाँ के जनजाति दुर्गम क्षेत्र में निवासरत होने के कारण शिक्षा यातायात संचार के आधारभूत संरचाओ का अभाव है। पिंडवाडा को TSP क्षेत्र घोषित किया गया है। इस क्षेत्र में मजदूर सिलिकोसिया बीमारी से पीडित है। यहाँ प्रत्येक दिन हजारो की संख्या में मजदूर अपना इलाज कराने पालनपुर निजी गाड़ियों से जाते हैं।

पिंडवाडा के दो कस्बे और 108 गाँवो की आबादी लगभग 2 लाख 62 हजार है। मरीजों के लिए सडक मार्ग बहुत महंगा एवं असुविधाजनक होता है।

मारवाड़ जंक्शन से पालनपुर के मध्य नई दैनिक पैसेंजर/ डी एम यू ट्रेन प्रारंभ की जाए। आज से लगभग 20 वर्ष पहले अमान परिवर्तन से पूर्व मीटर गेज के समय मेहसाणा/अजमेर/दिल्ली सरायरोहिल्ला ट्रेन संख्या 19 अप /20डाउन एक पैसेंजर रेल सेवा का संचालन हुआ करता था। इसका सुबह व शाम का समय इस रेल खंड पर सभी रोड साईड छोटे स्टेशनों के लिए बहुत उपयुक्त था इस वजह से इस रेल खंड की लाइफ लाइन ट्रेन मानी जाती थी।

पिंडवाडा रेलवे स्टेशन पर अहमदाबाद जम्मुतवी एक्सप्रेस (19223-24) और अहमदाबाद वाराणसी एक्सप्रेस (19408-09) आश्रम एक्सप्रेस(12915/12916) तथा गरीब रथ एक्सप्रेस (12215/12216) का ठहाराव दिया जाए। पिण्डवाडा मार्बल पत्थर मंदिर निर्माण शिल्प कला की वजह से "शिल्प कला हब" के नाम से विश्व विख्यात है। इस क्षेत्र में दो बड़े सिमेंट प्लांट है। माल ढुलाई से हर वर्ष करोड़ों रूपये की आय अजमेर रेल-मण्डल को हो रही है। इन प्लांटों में हजारों श्रमिक कर्मचारीगण कार्यरत हैं जो भारत के विभिन्न राज्यों से हैं, परन्तु दूर दराज से आने वाले इन यात्रियो को महत्वपूर्ण ट्रेनो की स्टोपेज नहीं होने के कारण यहाँ के यात्रियों और गामीणों को काफी परेशनियों का सामना करना पड़ता है। यहाँ के 50 से 60 गाँवो की आबादी तथा एक नगर परिषद और दो नगरपालिकाको प्रमुख स्टेशन है । पिंडवाडा शहर नेशनल हाईवे संख्या 62 और नेशनल हाईवे संख्या 76 तथा राज्य मेगा हाईवे का जिरो पॉईन्ट है। जिसे रेल विभाग की भाषा मे टर्निग पॉईन्ट जंक्शन कहते है। अतः यात्रियों और ग्रामीणों की समस्या को देखते हुए महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों जैसे अहमदाबाद जम्मुतवी एक्सप्रेस (19223-24) और अहमदाबाद वाराणसी एक्सप्रेस (19408-09) आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916), गरीबरथ एक्सप्रेस (12215/12216), का ठहाराव पिंडवाडा रेलवे स्टेशन पर दिया जाए।

स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन पर हरिद्वार मेल(19105/19106) और आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916) का ठहराव दिया जाए। स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन दिल्ली अहमदाबाद मार्ग पर

पड़ता है इस मार्ग से अनेक ट्रेन गुजरती हैं परन्तु दिल्ली और हरिद्वार के लिए एक भी ट्रेन का ठहराव यहाँ पर नहीं है। जिससे यहा के आम नागरिको को हरिद्वार जाने में काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है। अतः हरिद्वार मेल (19105/19106) का ठहराव स्वरूपगज रेलवे स्टेशन होने से नागरिकों को काफी सुविधा होगी।

इन शब्दों के साथ मैं एक बाद फिर रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं तथा माननीय वित्तीय मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने देश में रेलवे नेटवर्क को मजबूत करने के लिए इतनी भारी भरकम का बजट में आवंटन किया।

*[*] **SHRI G. SELVAM (KANCHEEPURAM):** All the stations belong to the Kanchipuram constituency, should be provided with proper and safety 2-wheeler parking sheds/ stands with shelter, which is mandatory for the daily passengers to keep their vehicles safe. Waiting rooms with Clean and Hygienic rest rooms must be provided for the elderly people and for the physically challenged persons in all the stations in Kanchipuram constituency. Drinking water facilities should be provided in all the stations for the passenger's usage. Between Kanchipuram and Guindy via sunguvarchathiram, sriperumbudhur and poonamalli, Tamilnadu. Between Sriperumbuthur and Mamallapuram via Oragadam, Singaperumal koil and Chengalpet, Tamilnadu.

Even though we have a railway line between Kanchipuram and Guindy via chengalpet junction, people going for a work, education, business, etc. in this sunguvarchathiram, sriperumbudhur and poonamalli to Chennai areas are suffered a lot because of the insufficient transportation problems, since there are no railway line facilities in this route till now. Since most of the leading educational institutions, sip cots, and companies are situated in the above said region, it is very much useful for the Kanchipuram and the surrounding area people for their daily travel around these areas in economical and also in time saving modes.

Also, there is no railway line Between Sriperumbuthur and Chengalpet area, where a greater number of leading companies are located (ORAGADAM,

---

[*] Speech was laid on the Table.

SINGAPERUMAL KOIL, ETC... are situated) within this region. A greater number of People from the surrounding areas and also even from Chennai are also coming for a job in these companies. They are facing lot of difficulties and traffic issues, when they travel in these routes. And also, it is very much useful for the companies to transfer their goods and the products through railway transport.

The railway level crossing gate LC No.60, near Ottivakkam railway station is already consist of a subway which is very much interference to the daily routine life of the surrounding village people. In rainy seasons, the subway is filled by the rain water, which doesn't drain properly. Because of this subway Stinking and sewer blockage, diseases were spread by the small livings, killed by the water blocks and the subway cannot be used by the people for their daily routine through this railway crossing. Hence immediate action should be taken, to close the subway and setting the new flyover bridge on this LC No.60 level crossing.

In my Kanchipuram Constituency, the construction of the following flyover bridges is in progress for a long period. Hence provide the necessary order to accelerate the work for the completion of these flyover bridges soon. The FLYOVER BRIDGES required to be complete are, KANCHIPURAM WEST RAILWAY STATION- PONNERI KARAI FLYOVER BRIDGE, SRIPERUMBUDHUR - SINGAPERUMAL KOIL FLYOVER BRIDGE, P V KALATHUR- INCOMPLETE FLYOVER BRIDGE (WITHOUT UP & DOWN STAIRCASES)

The railway level crossing gate LC No.45, near Maraimalai nagar railway station is very much interference to the daily routine life of the general people and the surrounding village people, since it is closed by more than 160 times a day, and the time taken to open the gate for each time is around 30 minutes. Daily, in peak hours (morning & evening) the office goers, school students and daily wages workers are suffered a lot by this and are in a bad situation to wait for a long time to cross this railway crossing, which is surrounded by lot of schools, hospitals, educational institutions, companies, etc.,Hence, give the suitable order to setting up the flyover bridge or subway crossing on this LC No.45 level crossing.

Maduranthakam is a town and a II Grade Municipality in Kanchipuram district, Tamilnadu. It comprises of 3 to 4 lakhs of population in it. On this, more than 10% of people comprising of school and college students, office goers, business people, etc. are travelling up and down from maduranthakam to Chennai, daily. Due to the non-availability of the trains in maduranthakam junction, these people are facing lots of troubles in peak hours. Hence, kindly issue suitable instructions for the arrangement of unit trains between Chennai and Maduranthakam junction, and also give the order to stop the following express trains in Maduranthakamjunction at peak hours.

Sl.No.	Train no.	Train Name	Train Between
1.	16179/16180	Mannai Express	Mannargudi-Chennai Egmore
2.	16105/16106	Tiruchendur Express	Tiruchendur-Chennai Egmore

3.	16101/16102	Rameswaram Express	Rameswaram-Chennai Egmore
4.	16127/16128	Guruvayur Express	Guruvayur - Chennai Egmore

The Tirumalpur daily passenger train's running between tirumalpur and Chennai beach via kanchipuram is having a limited number of lady's compartments in it. But the number of women passengers travelling from kanchipuram to Chennai is very high compared to the seats allotted in the lady's compartment. Because of an insufficient number of seats, the women passengers are facing a lot of difficulties in their daily travel. In addition, the seats in these compartments are making them feel pain and discomfort, since it doesn't have any cushion stuff in it. Kindly issue suitable instructions, for increasing the number of ladies' compartments in tirumalpur to chennai trains (or) make the arrangements for the ladies' special trains in this route. Also provide the Hassle-free journey for the women passengers by providing, comfortable cushion seats.

I would request you to give the major priority for this issue and provide the suitable order to accelerate this 3rd railway track setting up work in between TAMBARAM and CHENGALPET junctions, which is very much useful for the people to use railway services without interferences and delays in their daily routines and also mandatory for improving the quality of railway services.

Even though we have a railway line between Kanchipuram and chengalpet junction, via walajabad the Kithiripettai and Keelottivakkam village local area peoples going for a work, education, business, etc... in this route the

area living peoples are suffered a lot because of the insufficient safety of the railway level crossing, since there are no railway gate facilities in this area till now. Since most of the leading educational institutions, and companies are situated in the above said region, it is very much useful for the surrounding area people for their life safety.

In my Kanchipuram constituency, lot of people are using the trains for their daily transportation from the surrounding villages and from the other areas of the Oovery village. Since a greater number of people are using the train transportation from the surroundings of the Oovery village, it must be very much useful for them, if there is a railway halt station in the Oovery village. Hence, give the suitable order to setting up the HALT STATION in the Oovery village, in Kanchipuram constituency. So that the people can access the railway transport conveniently without any interferences and further delays in their daily routines.

*__श्री रतनसिंह मगनसिंह राठौड़ (पंचमहल) :__ आपने मुझे केन्द्रीय बजट 2022- 23 के लिए रेलवे मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका आभार प्रकट करता हूं। जिस प्रकार इस कोरोना वैश्विक महामारी के बावजूद भी निरन्तर नई रेलवे लाइनों का विस्तार किया जा रहा है तथा स्वच्छ भारत मिशन के तहत रेलवे स्टेशनों के साफ सफाई करा कर यात्रियों को काफी हद तक बीमारियों से बचाने का कार्य किया जा रहा है, इसके लिए माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी एवं रेल मंत्री इसके लिए बधाई के पात्र हैं।

इन अनुदानों की मांगों में मेरी माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि वडोदरा मंडल के अन्तर्गत गोधरा रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन स्कीम के अंतर्गत आधुनिककरण किया जाए तथा इसी क्रम में मेरी मांग है कि गोधरा से मोडासा तक के लिए नई रेलवे लाईन बिछा कर रेल सेवा शुरू की जाए। महोदय, कोरोना काल से पहले गोधरा रेलवे स्टेशन पर निम्न मेल/एक्सप्रेस रेल गाड़ियों का ठहराव था, परन्तु अभी इनको बन्द कर दिया गया - 12910, 12909, 19332, 19331, 19575, 19576, 19024, 19023, 12930, 12929. लोकल रेलगाड़ियां (MAMU) – 69124, 69123, 69122, 69121, 69126, 69125, 69190, 69189, 69118, 69117. उपरोक्त रेलगाड़ियों का गोधरा रेलवे स्टेशन पर ठहराव न होने के कारण स्थानीय लोगों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। मेरी माननीय रेल मंत्री जी से मांग है कि जनहित में उपरोक्त रेलगाड़ियों का ठहराव गोधरा रेलवे स्टेशन पर किया जाए।

* Speech was laid on the Table.

[*] **श्री हँसमुखभाई एस. पटेल (अहमदाबाद पूर्व) :** मुझे डिमांड फॉर ग्रांट्स पर विचार व्यक्त करने का मौका दिया उसके लिए आपका बहुत- बहुत धन्यवाद।

हमारे देश की आर्थिक प्रगति और विकास में भारतीय रेल की महत्वपूर्ण भूमिका है, चाहे कृषि उत्पादों को दूरस्थ स्थानों पर ले जाना हो, उद्योगों को विकास में सहायता करनी हो और प्रमुख बंदरगाहों को जोड़ना हो रेलवे ने हमेशा हमारे देश के विभिन्न स्थानों और क्षेत्रों के बीच संपर्क स्थापित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। तुलनात्मक रूप से या पर्यावरण का एक सस्ता साधन है इसलिए आवागमन के लिए इसे अधिक वरीयता दी जाती है और यह राष्ट्र को एक सूत्र में पिरोने का एक साधन बन गया है।

मुझे बताने में गर्व होता है कि रेल बजट में पश्चिम रेलवे के अहमदाबाद डिविजन जो मेरे संसदीय क्षेत्र में है, वहां 1659 करोड़ रुपए पुराने एवं नए विकास के कार्य में खर्च के लिए आयोजन किया गया है। इसके लिए प्रधानमंत्री जी मोदी जी का एवं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं।

नई दिल्ली मुंबई के बीच दौड़ने वाली ट्रेन की स्पीड महत्तम 160 से 200 किलोमीटर प्रति घंटा करने के लिए 450 करोड़ रुपया खर्च किया जायेगा। पालनपुर से समाख्याली रेल लाइन के लिए 400 करोड़ और हिम्मतनगर खेडब्रह्मा रेल लाइन मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने के लिए 370 करोड़ रुपये दिए गए हैं। अहमदाबाद से बोटाद रेल लाइन के लिए 56 करोड़ का आयोजन किया गया है। इसके लिए प्रधानमंत्री जी मोदी जी का एवं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं।

मैं अपने क्षेत्र के विकास हेतु महत्वपूर्ण विषय उठाना चाहता हूं कि जिन्हें सरकार अपनी योजना में शामिल करती है तो इससे यात्रियों एवं जनता को सुविधा मिलेगी।

मेरे मत क्षेत्र अहमदाबाद पूर्व में एक बड़ा इंडस्ट्रियल एरिया है। इसमें वटवा रेलवे स्टेशन है जहां पर जनता, मजदूरों, एवं व्यापारियों का बड़ा आवागमन रहता है। वटवा रेलवे स्टेशन को

[*] Speech was laid on the Table.

आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत नवीनीकरण किया जाए और आदर्श स्टेशन बनाया जाए तो वहां के व्यापारी, मजदूरों एवं जनता को अच्छी सुविधा मिल सकेगी।

मेरा दूसरा बिंदु नरोडा रेलवे स्टेशन का है, जिसका नवीनीकरण हो रहा है। छात्रों, व्यापारियों, एवं जनता को रेल पटरी पार करके आवागमन करने के लिए कोई सुविधा नहीं है। उसके लिए एक पैदल पुल बनाया जाए, जिसकी वजह से छात्रों को व्यापारियों को और जनता को रेल पटरी पार करने में सरलता हो और वे दुर्घटना से बच सकें।

मैं एक बार पुनः माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

*__SHRI SOYAM BAPU RAO (ADILABAD):__ Railway demands for grant of my Parliamentary Constituency Adilabad -Telangana State are as follows.

I would like to draw your kind attention regarding submission of the following railway demands of my parliamentary constituency to be included in the Railway budget Railway line Between Armoor to Adilabad via Nirmal from Central side as the State Government ignoring for sanction. Construction of Railway Under Bridge (RUB) /Low Hight Subways (LHS) at different locations at Adilabad Parliamentary Constituency, Telangana

(1) 145/89 LC No. 22 location Talamadugu village.

(2) LC No. 27 km 155/5_6 near PONNARI village.

(3) LC No 33 km 166/7_8 Adilabad NH44 to Jamdapur road.

(4) KM 174/2_3 Gimma to Pipparwada old LC Gate location.

I shall be highly grateful if you could kindly include the above mentioned demands for grants of Railways in public interest.

* Speech was laid on the Table.

*SHRI A. GANESHAMURTHI (ERODE): I would like to put my views on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways. Earlier, there used to be a separate Budget for Railways but now it has been merged in the General Budget Because of that, the Railways are not getting focused attention of the Government and are not able to fulfill the aspirations of the people.

During the Covid pandemic, in the guise of helping senior citizens, the Railways have withdrawn the senior citizens concessions available in the railway fare. Now that almost all train services have been restored and Covid is under control, but they have not restored the concessions which were given earlier for the senior citizens in the railway fare. The railway concessions which were available to our Press media friends have also not been restored. Sir, you understand that Press is the fourth pillar of our democracy and they have to travel frequently to cover the news of various functions and events, incidents and report to the public. I would therefore demand that media concessions may please be restored at the earliest.

I also request the Hon'ble Minister about Izzat Season Ticket scheme which was useful for the daily wages and labourers for travel should be re-introduced for the benefit of workers in the industrial areas like Tiruppur, Coimbatore, Karur, Salem, etc. I am representing Erode constituency from Tamil Nadu and our people have demanded better rail services and projects. Some of them are that the rail under bridge near Erode railway station on the

---

* Speech was laid on the Table.

Erode-Dharapuram road, KM 3/2 SH 83A bridge requires extension on both sides since there is lot of traffic congestion. I request the Hon'ble Railway Minister to issue instructions for restoration of all train services on full scale, especially the following trains:

Train No. 66601 & 66600 (Erode - Coimbatore : Erode Passenger)

Train No. 66608 & 66609 (Erode - Palakkad Town : Erode Passenger)

Train No. 66602 & 66603 (Coimbatore - Salem: Coimbatore Passenger)

At the Erode railway station, three counters in the Advance booking office should continue to function from 8 am to 8 pm, in the evening since, lot of people want to do rail reservation. In the Railway mixed CBSE school, in the Erode railway colony, permanent teachers should be appointed for all classes for teaching children.

I have got one more request, namely the train service from Salem to Egmore should be extended to Erode so that the train starts from Erode to Egmore. The trucks which are loaded at Erode Railway Goods Shed Yard come all the way to Mettur road for weigh bridge, causing heavy traffic and hurdles in the area. Therefore, the railway authorities should take steps to see that one weigh bridge is provided at the Railway Goods Shed Yard so that the traffic can be regulated.

One night train from Erode to Bangalore-Mysore should be started Similarly, another night train from Erode to Tirupati, and a night train from Erode to Shirdi should be started and the Railways would get a good

patronage. One passenger train Salem-Coimbatore via Erode should be introduced.

I request Hon'ble Minister to provide funds for reconstruction of the Road under Bridge (RUB) as follows: Erode - Dharapuram Road (SH 83A) in lieu of existing Railway Bridge No. 352 at Railway KM 391/900 - 392/000 at Erode Railway Yard. Solar Bridge (Nilgiris) Bridge No. 375 KM 2/400 (Vendipalayam Barrage) to Karur Byepass State Highways Road No. MD 110. Bridge No. 361 KM 295/100 KK Nagar, Erode to Chennimalai Road, Road No. MD 108. Bridge No. 371, KM 402/600, Pungambadi Road (ODR), Mettukadai to Vellode Road. Bridge No. 378, KM 406/300, Perundurai RS, Perundurai to Chennimalai Road, No. MDR 1137.

In KM 25 Erode-Tiruchi route, between Pasur and Kodumudi rail stations, KM 29 Erode-Karur State Highway, KM 23/6 Kaaranampalayam, railway overbridges should be constructed. In KM 16 Erode-Tiruchi route, between Pasur and Kodumudi rail stations, KM 19 Pasur rail station, Velladu road 885 KM 0/2 rail overbridges need to be constructed.

In Kumarapalayam, Kangeyam and Andiyur post offices, facility of issuing advance booking of train journeys should be made available. Ernakulam-Karaikal rail should stop at Kodumudi railway station for the convenience of local passengers. In the railway underbridge RUB, at K K Nagar on the Erode-Chennimalai road, during rainy season, water stagnate, thereby throwing the traffic out of gear. So, I request that railway overbridge may be constructed at this spot. At Lokanathapuram, on the Erode-Karur

railway route, drainage water gets into the town, creating all sorts of health-related problems. At this point, there is Arch-type bridge, along with that, on the Salem - Erode route, Box-type bridge should be constructed. I would demand from the Railway Minister that new railway service from Palani-Erode. In Erode Railway station, Station Manager's office need to be shifted to ground floor to enable the public and passengers approach easily to represent their demand of EQ release and other related train travelling purposes.

I would urge upon the Hon'ble Railway Minister to consider the above demands that I have placed above and request that adequate budgetary funds may please be provided for executing all these important projects, without delay.

*[*] **श्री संजय सेठ (राँची) :** अब तक भारतीय रेलवे का बजट सिर्फ पटरी पर ट्रेन का बोझ बढ़ाने और वोट बैंक को साधने के लिए पेश किया जाता था। यह मोदी जी की सरकार का रेल बजट है, जो रेलवे को मजबूत करने के लिए है। देश में रेलवे की गति को और तेज करने के लिए है। बुनियाद मजबूत होगी, तभी घर बढ़िया बन सकता है। यही कारण है कि इस रेल बजट में इंफ्रास्ट्रक्चर पर जोर दिया गया ताकि हमारे देश में बुलेट ट्रेन दौड़ सके, हमारे देश में वंदे भारत एक्सप्रेस भी दौड़ सके। और अन्य ट्रेनों की स्पीड को भी और गति दी जा सके। इस बजट के लिए मैं आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी, आदरणीय रेल मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव जी, आदरणीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी सहित रेल से जुड़े सभी अधिकारियों कर्मचारियों के प्रति आभार प्रकट करता हूं। रांची लोकसभा क्षेत्र की जनता की तरफ से सबका अभिनंदन करता हूं।

यह बजट न सिर्फ रेलवे को मजबूती प्रदान करेगा बल्कि देश के विकास को भी गति प्रदान करेगा। आजादी के बाद पहली बार हमने हमें इस तरह के बजट को देखने और समझने का अवसर मिल रहा है, जो इंफ्रास्ट्रक्चर को मजबूत करने वाला है।

वरना मैं अपने राजनीतिक जीवन में चर्चाएं सुनता रहता था, कहीं समधन एक्सप्रेस चल रही है। ससुराल एक्सप्रेस चल रही है। भले ही यह हुआ हो या नहीं। ट्रेन चली हो या नहीं चली हो परंतु इस बात की चर्चा भी यह बताने के लिए काफी थी कि किस हद तक लोगों ने इस देश में रेलवे का मजाक बनाया।

रेलवे को दुधारू गाय की तरह अपने वोट बैंक के लिए इस्तेमाल किया। निश्चित रूप से यदि हमारे घर में गाय होती है, तो हम उसका दूध लेते हैं। उसका उपयोग करते हैं। परंतु गाय को अच्छा भोजन मिल सके। गाय को अच्छा आहार मिल सके। गाय को अच्छा वातावरण मिल सके। इस पर भी हम सब ध्यान रखते हैं। परंतु पूर्व की सरकारों ने यह किया ही नहीं। इसका परिणाम हुआ कि रेलवे कमजोर होता गया। इस बजट में रेलवे को मजबूत करने का प्रावधान है। इसके

---

[*] Speech was laid on the Table.

लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी के प्रति, माननीय रेल मंत्री जी के प्रति पुनः हृदय से आभार प्रकट करता हूं।

इस बजट में रांची रेल मंडल में भी रेल के विकास को और गति प्रदान हो, इसके लिए 1000 करोड़ रुपए से अधिक की राशि हमें दी गई है। इसके लिए भी मैं भारत सरकार के प्रति आभार प्रकट करता हूं। इससे रांची जैसे क्षेत्र में रेलवे के विकास को एक नई रफ्तार मिलेगी। रेल यात्रियों की सुविधाओं में विस्तार होगा। रेलवे यात्रियों को कई नई चीजें देखने को मिलेंगी।

माननीय रेल मंत्री जी ने जिस तरह से रांची रेल मंडल में युगपुरुष श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेई जी के सपने को साकार करने का काम किया, वह प्रशंसा के योग्य है। श्रदधेय अटल जी ने रांची लोहरदगा टोरी रेल लाइन की आधारशिला रखी थी। रांची हजारीबाग को रेल से जोड़ने का उनका सपना था। यह सपना आदरणीय अश्वनी वैष्णव जी ने पूरा किया। मैं उन्हें आभार प्रकट करता हूं।

हजारीबाग रांची रेल लाइन का काम अंतिम चरण में है। यह शीघ्र पूरा हो और इस पटरी पर राजधानी एक्सप्रेस दौड़े, इस तरफ तेजी से काम किया जाए। रांची लोक सभा क्षेत्र पूरी तरह से पर्यटन का क्षेत्र है। झरने, पहाड़, जंगल, प्राकृतिक दृश्य, यह सब कुछ है, जो लोगों को, पर्यटकों को आकर्षित करते हैं। यहां विस्टाडोम ट्रेन की आवश्यकता है ताकि पर्यटन को भी गति मिल सके। यहां के पर्यटन से देशभर के लोग रूबरू हो सकें और स्थानीय लोगों को भी रोजगार की संभावना तैयार की जा सके। हमारे यहां व्यापक पैमाने पर सब्जियों की खेती होती है। यहां से सब्जियां विदेश तक जाती हैं। प्रतिदिन बेंगलुरु, मुंबई, दिल्ली जैसे क्षेत्रों में सब्जियां भेजी जाती हैं। मेरा आग्रह माननीय रेल मंत्री जी से है कि रांची लोकसभा क्षेत्र से एक किसान रेल चलाई जाए, जो सिर्फ किसानों के लिए हो। जहां किसानों को अपनी फसल, अपनी उपज दूसरे राज्यों दूसरे महानगरों में भेजने के लिए सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं।

रांची शहर अब बहुत बड़ा हो चुका है। यहां की आबादी बढ़ती जा रही है। रांची और हटिया रेलवे स्टेशन में आबादी का दबाव बहुत ज्यादा बढ़ा है। ऐसे में रांची से सटे हुए पिस्का रेलवे

स्टेशन का उन्नयन करने की आवश्यकता है। इस स्टेशन के बगल में ही हाईकोर्ट का नया भवन, नया विधान सभा, स्मार्ट सिटी, कई शैक्षणिक संस्थान अभी चल रहे हैं। इस स्टेशन के विकास से इस क्षेत्र का विकास होगा और विकास के कई द्वार खुलेंगे। रांची लोक सभा क्षेत्र के कई क्षेत्रों में यह समस्या देखने को आई है कि 5-6 दशकों से लोग रेलवे पटरी पार कर अपने खेत में खलिहान में जाते थे। अचानक से रेलवे ने उन रास्तों को बंद करना शुरू कर दिया है। इससे ग्रामीणों को समस्या हो रही है। ग्रामीण अपने खेतों तक नहीं पहुंच पा रहे हैं। उन्हें कई किलोमीटर का अतिरिक्त चक्कर लगाना पड़ रहा है। मेरा इसके स्थाई समाधान के लिए एक पहल की जाए ताकि ग्रामीण अपने खेतों में आसानी से जा सके। उनकी फसलें उन तक पहुंच सके और ससमय उनकी खेती के कार्य हो सके। रांची से लोहरदगा एक पैसेंजर ट्रेन चलती है। यह पैसेंजर ट्रेन ग्रामीण क्षेत्रों के लिए लाइफ लाइन है। जो रांची शहर से जुड़ते हैं। सुबह और शाम यह दो समय इस ट्रेन का विस्तार मुरी रेलवे स्टेशन तक दिया जाए ताकि मुरी सहित बड़े ग्रामीण क्षेत्र के लोग भी इस ट्रेन का लाभ उठा सकें। सिल्ली रेलवे स्टेशन में हटिया पटना एक्सप्रेस का ठहराव कोरोना काल से पूर्व तक था। अभी बंद कर दिया गया है। जनहित में इस ट्रेन का ठहराव सिल्ली में पुनः आरंभ किया जाए। चांडिल रेलवे स्टेशन मेरे लोक सभा क्षेत्र का बड़ा स्टेशन है। यहां सवारी गाड़ी भी चलती है और बड़े पैमाने पर इस स्टेशन का उपयोग माल ढुलाई के लिए होता है परंतु उस अनुपात में इस स्टेशन का विकास नहीं हुआ। इस स्टेशन का उत्तरोत्तर विकास हो, इसकी योजना बनाई जाए और अच्छा खासा राजस्व देने वाले इस स्टेशन के विकास पर काम किया जाए।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में खलारी, राय और मैक्लुस्कीगंज तीन रेलवे स्टेशन हैं। मैक्लुस्कीगंज एक मात्र एंग्लो इंडियन गांव है जो पर्यटन का केंद्र भी है। मेरा आग्रह है कि खलारी रेलवे स्टेशन का समुचित विकास हो, इसके लिए कार्य योजना तैयार की जाए क्योंकि यह स्टेशन रेलवे को बड़ा राजस्व देने वाला स्टेशन है। यहां से कोयले की बड़ी मात्रा में ढुलाई होती है। मैक्लुस्कीगंज रेलवे स्टेशन का भी विकास किया जाए ताकि पर्यटन की दृष्टि से राष्ट्रीय पटल पर इसे स्थान मिल सके। इस रेल बजट में वन स्टेशन वन प्रोडक्ट का प्रावधान किया गया है। यह भी मेरे लोक सभा

क्षेत्र के लिए लाभकारी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि इसके तहत रांची लोक सभा क्षेत्र के स्टेशनों को चयनित किया जाए। वहां इस पर काम शुरू किया जाए।

*SHRI A. K. P. CHINRAJ (NAMAKKAL):** Thank you for giving me an opportunity to put my views on the Demand for Grants for the year 2022- 23. Railway budget allocation to southern railway is disheartening and painful. That nearly for nearly for 9 projects, the pink book for the year 2022-23 of railway says, it had allocated only Rs 1000, which is just mockery. And some of the Railway projects in Tamilnadu, last year also only Rs 1000 is allocated. projects for which Rs 1000 had been allocated - Tindivanam - Ginjee - Tiruvannamalai; Tindivanam - Nagari; Athipattu - Puththur; Erode - Palani; Chennai - Cuddalore; Madurai - Aruppukottai -Thoothukudi; Sriperumbudur - Guduvancheri – Irunkattukottai - Avadi; Murappur - Dharmapuri and the doubling project of Katpadi - Villupuram section.

I request the Union Government to sanction adequate funds for new railway lines and doubling projects to expedite the works and for speedy completion.

---

* Speech was laid on the Table.

*DR. SUJAY VIKHE PATIL (AHMEDNAGAR):** I stand to support the Demand for Grants relating to Ministry of Railways. I congratulate our Railway Minister Ashwini Vaishnav Ji, Raosaheb Danve Ji & Darshana Jardosh ji for successfully spearheading the operation and finances of Indian Railways through their hardwork under the visionary leadership of our Prime Minister Shri Narendra Modi Ji.

Indian Railways has a crucial role in the economic growth and development of our country. Be it carrying agriculture produce to distant places, aiding growth of industries and connecting major ports, railways have significantly helped in bridging the distance between the different places and regions of our country. As a relatively cheap mode of transport, it has been a preferred mode of travel and one of the instruments in national integration. Railways have also a played vital role in mitigating the suffering of people in natural calamities, drought, floods, famines, earthquake etc. Railways are specially suited to carry bulky materials like coal, petroleum and oars etc.

The Indian Railways (IR) being the third largest network in the world under single management and with over 68,103 route kms, strives to provide safe, efficient, competitive and world class transport system. Despite facing the unprecedented COVID related challenges, Indian Railways (IR) has not only been able to move millions of people but also able to keep national supply chain running.

---

* Speech was laid on the Table.

The following announcements have been made in the Union Budget 2022-23: (i) Annual plan of Railways is Rs.2.45,860 Crore for the year 2022-23, the maximum amount ever proposed for Railways by the Government. (i) One Station-One Product which aims to encourage indigenous and special products and crafts of India through providing display and sale outlets on railway stations. (iii) Gati Shakti Master Plan' to reduce the logistic cost and enhance export competitiveness etc. The prominent areas of attention for Railways for the year 2022-23 are as under :-> Introduction of Kavach-an indigenous Train Waming and Protection System (TWPS). > Integration of Railways and Posts for transportation of rail parcels to provide door to door service. > Introduction of 400 Vande Bharat Express Trains.

I would now like to draw the attention of the Hon'ble Minister towards local demands regarding my Ahmednagar Parliamentary Constituency. Intercity train service from ahmednagar to pune. Intercity train service from pune to shirdi. Survey and completion of Ahmednagar to aurangabad-jalna-jalgaon new railway line. Speedy completion of the work of doubling of the line of manmad - daund line central railway. Halt of kisan railway at rahuri railway station. Rahuri is onion producer taluka, and the onion is to be transportated in other parts of the country. Therefore, halt of kisan railway is needed at rahuri railway station. New railway coach factory to be initiated at the karjat/jamkhed taluka, so that there will be employment generation in both the talukas. Water filtration plant at Ahmednagar railway station. A full fledge Railway hospital at

Ahmednagar as railway employees have to go to Sholapur. I support these demands and request the Minister to consider my constituency issues.

*[*] **डॉ. ढालसिंह बिसेन (बालाघाट) :** मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का स्वागत करता हूं और बजट का समर्थन करता हूं। देश के यशस्वी प्रधानमंत्री मोदी जी के नेतृत्व में लगातार चहुंमुखी विकास की कड़ी में रेल विभाग भी लगातार सफलता के नये आयाम गढ़ रहा है। कोविड कार्यकाल में 20-21 में बजट जहां 140784 करोड़ का था वह बढ़ते हुये 2022-23 में 2 लाख 40 हजार करोड़ का हो गया है। बजट में यह लगभग दुगनी वृद्धि हुई है।

रेलवे का इलेक्ट्रीफिकेशन का कार्य जहां 2009 से 2014 के बीच 3038 कि.मी. हुआ अर्थात् प्रतिवर्ष 608 कि.मी. इलेक्ट्रीफिकेशन हुआ, वहीं 2014 से 2019 के बीच 13687 कि.मी. अर्थात प्रति वर्ष 2737 कि.मी. एवं 2019 से 2024 कर टारगेट 29201 कि.मी. में से 5840 कि.मी. हो रहा है।

इसी तरह रेल लाईन बढ़ाने का काम भी काफी तेजी से किया गया है। सिंगल लाईन का दोहरीकरण करना, तिहरीकरण करना, ROB, RUB बनाना, नई लाईन डालना मोदी जी के कार्यकाल में विशेष रूप से हुआ है।

मेरा क्षेत्र जो कि SECR बिलासपुर जोन के नागपुर मण्डल के अंतर्गत आता है, यहां अमान परिवर्तन किये जाने के लिए वर्ष 2015 में मेगा ब्लॉक लगाया गया था। अब नैनपुर से बालाघाट, मण्डला से छिंदवाड़ा वाया मेरे गृह जिला सिवनी के ब्राडगेज कन्वर्जन का कार्य पूर्ण हो चुका है इसके लिये माननीय रेल मंत्री जी चाहे वे पूर्व के हों या वर्तमान के उनका आभार व्यक्त करता हूं। उन्होनें सिवनी में बजट में पूर्व स्वीकृत कार्यो के अलावा नये कार्यों को भी स्वीकृत किया गया है जो कि पूर्णता की ओर है, चाहे वह सिवनी का अतिरिक्त सर्वसुविधा युक्त स्टेशन अतिरिक्त बिल्डिंग हो, नये रेक पाईट, प्लेटफार्म की संख्या बढ़ाना एवं सुंदर रेलवे बनाने की दिशा में कार्य किया जा रहा है। इसी तरह कटंगी तिरोड़ी नई रेल लाईन का कार्य एवं समनापुर लामटा रेल मार्ग का भी कार्य पूर्ण किया गया है।

---

[*] Speech was laid on the Table.

कोविड कार्यकाल में जहां सारा आवागमन बंद था, कोविड की भयावहता थी, वहीं रेल विभाग ने कुशलता से सारा संचालन कर चाहे वह मेडिकल सुविधा हो, आक्सीजन पहुंचाना हो, अनाज पहुंचाना हो, किसान ट्रेन चलाकर किसानों की मदद की। रेल विभाग ने सभी कार्य बड़ी ही ईमानदारी एवं कर्तव्य परायणता के साथ किया। इसके लिये भी मैं रेलवे विभाग के समस्त कर्मचारियों/अधिकारियों एवं मंत्रीजी का आभार व्यक्त करता हूं।

रेलवे ने दुर्घटनाओं को रोकने के लिए हर सक्षम उपाय किये हैं, दुर्घटनाओं में भी कमी आई है एवं अभी अभी कुछ दिनों पूर्व इसी माह कवच उपकरण के माध्यम से ट्रेन एक्सीडेंट रोकने की स्वदेशी तकनीक विकसित की इसके लिये भी बहुत बहुत बधाई।

कोविड के कारण ट्रेनों का संचालन बंद कर दिया गया था। बाद में कुछ स्पेशल ट्रेन चलाकर कुछ राहत दी गई। अब मेरे लोक सभा सहित मण्डला, छिंदवाड़ा लोक सभा क्षेत्रांतर्गत SECR के अंतर्गत आने वाले गेज परिवर्तन का कार्य पूरा हो गया है एवं कुछ पुरानी ट्रेनों का संचालन प्रारंभ हो गया है। मैं अब माननीय मंत्रीजी से अनुरोध करना चाहता हूं कि अब इन नवनिर्मित मार्ग पर यात्री गाड़ी एवं लंबी दूरी की गाड़ी चलाने का कष्ट करें। नैरोगेज पर जबलपुर से नागपुर पहले से ट्रेन चलती थी, जो अमान परिवर्तन के लिए बंद कर दी गई थी, अब इस रेल मार्ग के अमान परिवर्तन के बाद पुनः चलाने का अनुरोध करता हूं, जबलपुर से नागपुर के लिए ट्रेन चलाने से दोनो शहरों के बीच की दूरी 270 कि.मी. कम हो गई है। इसी तरह दक्षिण से नागपुर होकर इटारसी से दिल्ली एवं जबलपुर होकर जाने वाली गाड़ियों के लिए यह नया रेल मार्ग लगभग 270 से 300 कि.मी. की दूरी कम हो गई है। इसलिए उत्तर से दक्षिण की ओर चलने वाली गाड़ियों का संचालन जबलपुर से इटारसी नागपुर न करके जबलपुर से नैनपुर बालाघाट गोंदिया होकर या जबलपुर से नैनपुर सिवनी छिंदवाड़ा नागपुर किया जाये। इससे यात्रियों का समय एवं धन भी बचेगा एवं विभाग को भी अतिरिक्त लाभ होगा। महोदय मेरे संसदीय क्षेत्र लंबे समय से रेल सुविधा से वंचित रहा है। इनका दिल्ली भोपाल इंदौर जैसे बड़े शहरों से जोड़ने के लिए निम्न गाड़ी का

एक्सटेंसशन या परिचालन किया जाए। अतः मै अभी कम से कम अधोलिखित मार्ग पर ट्रेन का संचालन करने का अनुरोध करता हूं।

1. जबलपुर से इतवारी (नागपुर) वाया नैनपुर बालाघाट गोंदिया एवं इतवारी से जबलपुर
2. गोंदिया से जबलपुर वाया बालाघाट नैनपुर
3. इतवारी से जबलपुर वाया छिंदवाड़ा सिवनी नैनपुर जबलपुर
4. गोंदिया जबलपुर दिल्ली वाया प्रयागराज
5. वर्तमान में चल रही पेंचव्हेली ट्रेन का संचालन छिंदवाड़ा से आगे बढ़ाकर सिवनी नैनपुर मण्डला तक विस्तार
6. मण्डला से पुणे वाया सिवनी छिंदवाड़ा नागपुर
7. पातालकोट एक्सप्रेस ट्रेन का विस्तार छिंदवाड़ा से बढ़ाकर सिवनी नैनपुर
8. इतवारी (नागपुर) से जबलपुर व्हाया तुमसर, तिरोड़ी बालाघाट नैनपुर
9. जबलपुर से बिलासपुर वाया बालाघाट गोंदिया रेल
10. इसके अलावा मेगा ब्लॉक के पूर्व चलने वाली गाड़ियों का पुनः परिचालन प्रारंभ किया जाये जो मेगाब्लॉक के कारण बंद कर दी गई थी।

इसके अलावा मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि 400 वंदे भारत ट्रेनें चलाये जाने की योजना है। मैं बताना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र में विश्व प्रसिद्ध कान्हा नेशनल पार्क एवं पेंच नेशनल पार्क है। यहां देश विदेश से लाखों पर्यटक आते हैं। इनके आवागमन की सुविधा एवं सीधी पहुंच के लिए आपसे अनुरोध है कि वंदे भारत ट्रेन का परिचालन मेरे संसदीय क्षेत्र से किया जाये।

मैं सरकार का ध्यान एक बात की ओर भी आकृष्ट कराना चाहता हूं कि अब मेरे संसदीय क्षेत्र में ब्रॉड कन्वर्जन का कार्य पूर्ण हो चुका है। यहां सीधा मार्ग पड़ने के कारण अनेक मालगाड़ियों सहित कुछ यात्री गाड़ियों का संचालन हो रहा है। मालगाड़ियों के संचालन के कारण बालाघाट शहर में पड़ने वाली रेलवे कासिंग में फ्लाईओवर न होने की वजह से घंटो जाम लगता है। इसलिए आपसे अनुरोध करूंगा कि बालाघाट शहर में चार स्थानों पर जो रेलवे कासिंग है वहां फ्लाईओवर

बनाया जाना बहुत आवश्यक है। अभी वर्तमान में केवल गोंदिया मार्ग पर फ्लाईओवर निर्माण की स्वीकृति मिली है, जिसका कि निर्माण अभी प्रारंभ नहीं हुआ है। इसका कार्य जल्द से जल्द कराये जाने का भी अनुरोध है। रेलवे स्टेशनों के चौड़ीकरण कर प्लेटफॉर्म की संख्या बढ़ाई जाए। इसी तरह नैनपुर छिंदवाडा रेल खंड पर सिवनी शहर में भी सिवनी से बालाघाट मार्ग, सिवनी से छिंदवाड़ा मार्ग एवं सिवनी से नागपुर मार्ग पर फ्लाईओवर का बनाया जाना भी अत्यंत आवश्यक है।

मैं आपको बताना चाहूंगा कि पूर्व प्रधान मंत्री श्री नरसिंहराव जी द्वारा अपने कार्यकाल के दौरान गोटेगांव में अपनी जनसभा में रामटेक (महराष्ट्र) से गोटेगांव रेल मार्ग के निर्माण की घोषणा की थी। सर्वे उपरांत इसे अनफिजीबल बताकर रद्द कर दिया गया। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि पुनः रामटेक (महराष्ट्र) से गोटेगांव या शिकारा (जबलपुर) नये रेल मार्ग की स्वीकृति प्रदान करें। साथ ही सिवनी से कटंगी नये रेल मार्ग जिसके सर्वे की स्वीकृति पिछले बजट में की गई थी इसका सर्वे जल्द से जल्द पूर्ण कराकर इसके निर्माण की स्वीकृति प्रदान करें ताकि संसदीय क्षेत्र के दोनों जिले सिवनी एवं बालाघाट की सीधी कनेक्टिविटी रेल मार्ग से हो सके। साथ ही महोदय मैं बताना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत मलाजखंड में हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड ताम्र परियोजना है जहां रेल मार्ग न होने के कारण ढुलाई सड़क मार्ग से होती है जिससे परिवहन लागत बढ़ जाती है इसलिए माननीय मंत्री जी आपसे आगह करूंगा कि मलाजखंड से चिरईडोंगरी जिला मण्डला तक नई रेल लाईन के निर्माण की स्वीकृति प्रदान करें।

साथ ही अनुरोध है कि गोंदिया बालाघाट नैनपुर होकर जबलपुर के लिए नये मार्ग के बन जाने से उत्तर दक्षिण को जोड़ने वाला सीधा मार्ग होने इस मार्ग पर अनेक मालगाड़ियों का संचालन होने लगा है जिससे भविष्य में इस मार्ग के दोहरीकरण की आवश्यकता महसूस होने लगी है। इसलिए आपसे अनुरोध है कि जबलपुर से नैनपुर बालाघाट गोंदिया मार्ग का दोहरीकरण की स्वीकृति प्रदान करें। इसके अलावा आपसे आग्रह है कि गोंदिया जंक्शन पर मालगाड़ियों एंव सवारी गाड़ियों का भारी दबाव है। बालाघाट से रजेगांव होकर आमगांव के लिए नई बायपास लाईन

का निर्माण कराया जाता है, तो जबलपुर बालाघाट की ओर से आने/जाने वाली मालगाड़ियां एवं यात्री गाड़ी बिना गोंदिया जंक्शन जाये सीधे बायपास होकर जा सकती है।

अंत में मैं अपनी बात समाप्त करने की पूर्व SECR जोन के अंतर्गत गेज परिवर्तन या नई रेल लाईन बिछाने के लिये जिन किसानों की भूमि अधिगृहित की गई है उनमें से कुछ लोगों को नौकरी मिल गई है एवं जो शेष बचे किसान रह गये है उन्हें भी शीघ्र नौकरी प्रदान कर राहत प्रदान की जाये ताकि वे अपनी जीविका चला सके।

मैं पुनः माननीय मंत्रीजी का धन्यवाद देते हुये बजट का समर्थन करते हुये अपनी बात समाप्त करता हूं।

*[*] **श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद):** मैं सर्वप्रथम माननीय प्रधानमंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ, जिन्होंने एक नए राष्ट्र के निर्माण के स्वप्न को साकार करने के लिए लगातार प्रयास करते हुए देश ही नहीं अपितु अनेक देशों में सभी भारतीयों को गर्व की अनुभूति कराई है। माननीय मोदी जी की यह सरकार गरीबों के कल्याण एवं राष्ट्र के नए युग के निर्माण में सदैव तत्पर है। भरतीय रेलवे इस एतिहासिक मिशन में लगातार कार्य कर रहा है।

वित्तीय वर्ष 2020-21 भारतीय रेलवे के लिए प्रमुख परिवर्तन का वर्ष रहा है। वर्ष 2021 में बुनियादी ढांचे का विकास हुआ है, नेटवर्क क्षमता का विस्तार हुआ है, माल ढुलाई विविधिकरण में अभूतपूर्व वृद्धी देखी गई है।

2020-21 में 870.41 मीट्रिक टन की तुलना में 2021-22 के दौरान 31.12.2021 तक 1029.94 मीट्रिक टन माल का लदान किया गया जो इसी अवधि के दौरान किए गए लदान के मामले में (+159.53 मीट्रिक टन) +18% अधिक है। महामारी के दौरान रेलवे ने कोविड चुनौती का डटकर मुकाबला किया एवं रेलवे ऑक्सीजन एक्सप्रेस के माध्यम से राज्यों को ऑक्सीजन की डिलीवरी सुनिश्चित की,अब तक 899 से अधिक ऑक्सीजन एक्सप्रेस ट्रेनों ने अपनी यात्रा पूरी की है और 15 राज्यों में 36,840 टन से अधिक तरल ऑक्सीजन पहुंचाई है। ऑक्सीजन एक्सप्रेस ने बांग्लादेश के लिए भी (3911.41 एमटी) ऑक्सीजन का वितरण किया है। क्वारंटाइन / आइसोलेशन सुविधाओं के रूप में काम करने के लिए 4,176 कोचों का रूपांतरण: देश भर में कोविड-19 के लिए क्वारंटाइन/आइसोलेशन सुविधाओं के रूप में कार्यान्वित 4,176 ट्रेन कोचों में से 324 कोचों को दिल्ली, महाराष्ट्र, गुजरात, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, नगालैंड, असम और त्रिपुरा राज्यों में राज्य सरकार की मांग के अनुसार तैनात किया गया। रेलवे ने एक नया उत्पाद यानी थीम आधारित टूरिस्ट सर्किट ट्रेन "भारत गौरव का शुभारम्भ किया" रेलवे ने गांधीनगर राजधानी (डब्ल्यूआर) और रानी कमलापति (डब्ल्यूसीआर) स्टेशन का पुनर्विकास कार्य पूर्ण किया। सुरक्षा

---

[*] Speech was laid on the Table.

में वृद्धी हुई अप्रैल 2019 से किसी यात्री की मृत्यु नहीं हुई। 2020-21 के दौरान 14 और 2019-20 के दौरान 48 की तुलना में इसी अवधि में (30.12.2021तक) कुल 22 आनुषंगिक दुर्घटनाएं हुईं।

वित्तीय वर्ष 21-22 के दौरान बुनियादी ढांचे के विकास के लिए 2.15 लाख करोड़ का उच्चतम पूंजी आवंटन किया गया है। नवंबर 21 तक का खर्च 1,04,238 करोड़ रुपये (48.5 प्रतिशत) है। रेलवे विद्युतीकरण प्रगति: पिछले वर्ष की अवधि के दौरान 1903 की तुलना में 30.12.2021 तक 1924 किमी रूट का विद्युतीकरण किया गया। नई लाइन/दोहरीकरण/गेज परिवर्तन: 30.12.2021 तक 1330.41 किलोमीटर (एनएल: 120.5 किलोमीटर जीसी: 242.3 किलोमीटर, डीएल: 967.61 किलोमीटर)। नवंबर, 21 तक 83 आरओबी और 338 आरयूबी,नवंबर, 21 तक 172 एफओबी, 48 लिफ्ट और 50 एस्केलेटर शुरू किए गए। अगले तीन वर्षों के दौरान 400 नई पीढ़ी की बंदे भारत ट्रेनों का विकास और विनिर्माण किया जाएगा जो कि ऊर्जा क्षमता और यात्रियों के सुखद अनुभव की दृष्टि से बेहतर होगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र में होशंगाबाद स्टेशन को बदलकर नर्मदापुरम किया गया एवं भोपाल में रानी कमलापति रेलवे स्टेशन देश का पहला ऐसा स्टेशन बन गया है जहां एयरपोर्ट की तरह वर्ल्ड क्लास सुविधाएं यात्रियों को मिल सकेंगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र में इटारसी रेलवे स्टेशन भारत के महत्वपूर्ण स्टेशनों में से एक है, यहाँ से प्रतिदिन 300 से अदिक ट्रेनें गुजरती हैं। इस महत्वपूर्ण को अपग्रेड करने की आवश्यकता है।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री अश्विन वैष्णव जी से अनुरोध करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र के कुछ प्रमुख स्टेशनों पर स्टोपेज हेतु कई बार आग्रह किया है, जिसमें से कुछ ट्रेने तो महामारी के चलते बंद कर दी गई थी, जिन्हें अभी तक पुनः शुरू नहीं किया गया। इटारसी से कटनी शटल एक्सप्रेस 11273/11274 , COVID काल में बंद कर दी गयी थी, जिसे पुनः शुरू करने की आवश्यकता है। सिवनी मालवा में 1071/11072 कामायनी एक्सप्रेस एवं करेली में 22191/22192 जबलपुर - इंदौर ओवरनाइट एक्सप्रेस के स्टोपेज की आवश्यकता है।

वर्तमान में एक मेमू ट्रेन शुरू हुई है जो सुबह इटारसी से जबलपुर होते हुए कटनी की ओर जाती है और शाम को कटनी से जबलपुर होते हुए इटारसी की ओर वापिस आती है । क्षेत्रीय जनों की मांग पर एक दूसरी मेमू ट्रेन सुबह के समय जबलपुर से इटारसी की ओर और शाम को इटारसी से जबलपुर की ओर चलायी जाये, जिसका जबलपुर से प्रस्थान समय प्रात: 07.00 बजे व इटारसी आगमन का समय प्रात: 11.00 बजे एवं वापसी में इटारसी से प्रस्थान समय अप. 02.00 बजे व जबलपुर आमन का समय शाम 06.00 बजे रखा जाये, जिससे कि क्षेत्रीय जनों की समस्याओं का निराकरण हो सके।

*SHRI D.K. SURESH (BANGALORE RURAL):** Thank you for giving me an opportunity to take part in the discussion of demands for grands under the control of ministry of Railways. I appreciate the Govt for making a record allocation of Rs 140367.13 crore in the Union Budget - Rs 20,311 crore more than the revised figures of the previous fiscal.

The total allocation for Railways is Rs.2,45,800 Crore for this year. I would like to draw the attention of the government that during the last three years, the Budget Estimates are continuously being lowered at the time of Revised Estimates. The actual expenditure is nowhere matched with the reduced Revised Estimates levels. So, the financial performance of the Indian Railways during the past three consecutive years shows that even the reduced allocation at the RE stage could not be fully utilized.

On the other hand, the Government could not complete its targets for various projects and works of Railways. For example, the works related to new lines, doubling, gauge conversion, electrification were not achieved the targeted levels till 31st December 2021.

As far as Railway Electrification is concerned, total 1,926 route Km have been electrified up to 31st December 2021, against electrification of 1,903 route km in corresponding period of financial year of 2020-21.

"Railway is working for elimination of LCS (Manned) as much as possible to improve safety and mobility. As on 01.04.2021, there were 19532

---

* Speech was laid on the Table.

manned level crossings, out of which 551 manned level crossings have been eliminated up to January' 2022.

The Government has also failed to generate internal resources over the past years. There has been a steady decline in the generation of internal resources by the Railways e.g., in the year 2019-20, the actuals were only Rs. 1,685.09 crore i.e. 33% as against the RE of Rs. 5000 Crore. Similarly, in the year 2021-22, the AE remained 1,422.95 crore against the RE of Rs.2,500 Crore. Therefore, I urge upon the government that the Railways should focus more on spending the budgetary allocation and achieve its target. I hope at least this year the government would intensify the efforts to optimally utilize the budget allocation to the tune of Rs. 2,45,800 for the year 2022-23.

As far as the Operating Ratio is concerned, Operating Ratio of the Indian Railways has been consistently high, i.e., above 97% since 2018-19. It has been 97.29, 98.36, and 97.45 during the years 2018-19, 2019-20 and 202021 respectively. Further, for the year 2021-22, it has been revised to 98.93% from 96.15% of BE. For 2022-23, a target of 96.98% has been kept.

The completion of any Railway project(s) depends on various factors like quick land acquisition by State Government, forest clearance by officials of forest department etc. So, I want the government should take necessary steps to get the clearance and complete the railways projects without any delay.

Another significant issue I would like to mention that the cost share by State Government in cost sharing projects is concerned, the Union government should reconsider that the cost of the project should not burden on the state

governments. For example, in Karnataka the government has agreed to provide land free of cost. So other cost share should be borne by the Union Government or the share of the Karnataka should be minimized.

Indian Railway has developed its own indigenous Automatic Train Protection System for enhancing safety of running trains. The system is known as KAVACH. I hope this initiative would help in curbing the accidents and ensure smooth running of trains.

For suburban rail projects in Bengaluru, the amount allocated is the proposed outlay. In case the project does not start on ground, that amount won't be carried forward. There has been no improvement in railway budget allocation for Karnataka: 4,458 crore has been allocated in 2-022-2023 compared to Rs. 4,468 crore in 2021-2022.

I would like to draw the attention of the government to laying of new railway line between Hejjala-Chamarajanagar. As far as this railway line is concerned, I raised this issue several times in the House. There are number of representations given to the railway ministers. The State Governments also sent their proposals. However, there is no adequate allocation made for this project. This is very significant railway line to connect Chamarajanagar to Bangalore. So, I urge upon the Union Government to look into this very significant railway line to executive at the earliest.

On the Mysuru-Bengaluru section, many commuters, especially students, garment workers, organized sector workers from Mandya, Ramangara and Channapatna use the trains to reach their work spot in

Bengaluru. In the absence of adequate number of trains, these people now spent up to 30 per cent of their earnings on commuting.

Another reason is that there is also huge demand for special trains from Karnataka to north Indian States. Though additional services are being introduced, the occupancy levels continue to remain high. These trains mainly carry people from Uttar Pradesh and Bihar who are working in Mysuru-Bengaluru region, or their family members. All of the trains had percentage utilisation in excess of 100% with a majority of the passengers boarding the trains from Bengaluru.

Mumbai-Delhi distance is 1377 km and the fastest train takes about 17 hours. Mumbai-Bengaluru distance is 1120 km and the fastest train takes about 24 hours. There is a need to reduce the travel time between Bengaluru and Mumbai from 24 hours to 18 hours.

There needs to be electrification and doubling done between Bengaluru and Dhamavaram. There is a need to start a new train from Kalaburagi to Bengaluru. With these words I conclude my speech thank you.

*__श्रीमती रीती पाठक (सीधी):__ मैं आभार व्यक्त करती हूँ कि अनुदान माँगों पर मुझे अपने क्षेत्र से जुड़े हुये विषयों को रखने की अनुमति प्रदान किया।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद ज्ञापित करती हूँ कि देश के सर्वांगीण विकास हेतु गाँव, गरीब और किसान के संवेदनाओं को ध्यान में रखते हुये बजट में राशि आवंटित की। देश की माननीया वित मंत्री निर्मला सीतारमण जी ने अपनी बुद्धिमता दिखाते हुये देश के बजट में रेलवे की माँग को प्राथमिकता से लेते हुए देश के आवागमन को सुगम बनाने हेतु बजट का ध्यान रखा।

मैं रेलवे अनुदान माँगों का समर्थन करती हूँ, क्योंकि गति शक्ति के रूप में जिस तरह रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, वह अत्यंत सराहनीय है।

मैं रेलवे की अनुदान माँगों के अंतर्गत आपके माध्यम से आग्रह करती हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र सीधी की लंबित परियोजना जो ललितपुर सिंगरौली परियोजना है, उस परियोजना को पर्याप्त धनराशि आवंटित किया जाए, जिससे यह परियोजना अपनी तय समय-सीमा में पूर्ण हो सके।

मेरा दूसरा आग्रह है कि बंद ट्रेनों को पुन: संचालित करवाया जाए। मैं आपसे निवेदन करती हूँ कि दोहरीकरण के अंतर्गत आने वाली समस्याओं में एनओसी हेतु पर्यावरण मंत्रालय से दूर कराया जाए।

अत: सम्माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी से आग्रह करती हूँ कि भू-अधिग्रहण में क्षेत्र की जनता को नौकरी का प्रावधान यथावत रखा जाए।

---

* Speech was laid on the Table.

*श्री अरूण कुमार सागर (शाहजहाँपुर) : मैं आपका आभार प्रकट करता हूं कि मुझे रेलवे बजट पर अपनी बात रखने का अवसर प्रदान किया है । मैं अपनी ओर से माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के केन्द्रीय नेतृत्व में वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का भी हार्दिक आभार प्रकट करता हूं कि उन्होंने कोराना जैसी विश्वव्यापी महामारी के दौरान वर्ष 2022-23 के रेलवे बजट में व्यापक हित में महत्वपूर्ण प्रावधान किए गए हैं।

हमारे देश के माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी और वित्त मंत्री आदरणीया निर्मला सीतारमण जी का मैं हृदय से धन्यवाद करना चाहता हूं, क्योंकि एन0डी0ए0 सरकार द्वारा यह बजट लीक से हटकर दिखायी दिया है, जिसमें लोक-लुभावन घोषणाओं के स्थान पर बजट को कृषि एवं किसानों, गरीब एवं मध्यम वर्गीय लोगों पर केन्द्रित किया गया है तथा समाज के गरीब तबकों का भी विशेष ध्यान रखा गया है।

यह हम सभी के लिए प्रसन्नता की बात है कि केंद्रीय बजट 2022-23 में अगले तीन सालों में 400 नई वंदे भारत ट्रेन प्रारम्भ करने का निर्णय लिया गया है और यात्रियों के लिए सीटों में इजाफा होगा. इनसे आवागमन आसान होगा. इसके अलावा कनेक्टिविटी और सुरक्षा को लेकर बजट में बड़ी घोषणाएं की गई।

रेलवे बजट में 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम की भी घोषणा की गई है । इस स्कीम के तहत 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम लाई जाएगी. इस स्क्रीम की मदद से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान बनेगी और हर स्टेशन से किसी खास प्रोडक्ट से जोड़कर उसकी पहचान को बढ़ाने पर फोकस होगा।

यह प्रसन्नता की बात है कि रेलवे बजट में वर्ल्ड क्लास कवच तकनीक की मदद से 2 हजार किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क तैयार किया जाएगा. यह तकनीक रेलवे नेटवर्क को सुरक्षित बनाने के साथ उसकी क्षमता को बढ़ाने का काम भी करेगी।

* Speech was laid on the Table.

यह भी प्रसन्नता की बात है कि आगामी 3 सालों में 100 PM गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित किए जाएंगे. इसके अलावा मेट्रो सिस्टम के निर्माण में नए तरीके और तकनीक को शामिल किया जाएगा. इसके अलावा अर्बन ट्रांसपोर्ट को रेलवे को साथ जोड़ने पर फोकस रहेगा. इससे रेलवे का नेटवर्क बेहतर बन सकेगा।

इस रेलवे बजट में देश के छोटे किसानों के हितों का भी ध्यान रखा गया है । भारतीय रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए कुशल लॉजिस्टिक्स विकसित करने का काम करेगा. इससे स्थानीय उत्पादों की सप्लाई चेन को बढ़ाया जा सकेगा. इससे उद्यमियों और किसानों को सीध तौर पर फायदा मिलेगा. साथ ही देश में विकास को रफ्तार मिलेगी. बजट में वित्तमंत्री निर्मला सीतारण ने साफतौर पर कहा है कि हमारा फोकस ढांचागत सुविधाओं को बेहतर बनाना है. इस बजट से भारत को अगले 25 साल की बुनियाद मिलेगी।

मैं सदन में प्रस्तुत रेल बजट का पुरजोर समर्थन करते हुए अपने संसदीय क्षेत्र की निम्नांकित समस्याओं की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए निवेदन करना चाहूंगा कि इनके निराकरण हेतु समुचित कदम उठाए जाएं।

मेरे संसदीय क्षेत्र जनपद शाहजहाँपुर (उ0प्र0) के विकास खण्ड निगोही के ग्राम चकसफौरा हाल्ट के निकट मानवरहित गेट नं0 41 सी व किमी0 नं0 44/89 था, जिसे रेलवे विभाग द्वारा पूर्णतः बन्द किया जा रहा है।

इस संबंध में, मैं सरकार को अवगत कराना चाहूंगा कि जनपद शाहजहाँपुर व जनपद पीलीभीत के दर्जनों गांव के ग्रामीणों का इस मार्ग द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग पर आवागमन होता है और निकट के गांव के ग्रामीणों को कृषि कार्य हेतु पम्पिंग सेट, बुग्गी, ट्रैक्टर आदि इसी मार्ग से होकर ले जाना पड़ता है । अतः ऐसी स्थिति में उक्त रेलवे फाटक बन्द होने से किसानों व राहगीरों को लगभग 06 किमी0 की अत्यधिक दूरी तय करके घूमकर आना-जाना होगा, जिससे इनका सदैव के लिये जनजीवन प्रभावित होगा।

इस संबंध में, मैंने माननीय रेल मंत्री जी को दिनांक 26 जुलाई, 2021 में पत्र लिखकर और दिनांक 21-10-2021 में पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक से भेंट के माध्यम से निवेदन किया है कि जनपद शाहजहाँपुर व जनपद पीलीभीत के दर्जनों गांव के ग्रामीणों की आवागमन की दिक्कतों को ध्यान में रखते हुये उक्त तालगांव-रोहनियां सम्पर्क मार्ग के रेलवे गेट पर सदैव के लिये अण्डरपास/रेलवे क्रासिंग बनवाने हेतु समुचित कार्यवाही की जाए।

अत: ग्राम तालगांव-रोहनियां सम्पर्क मार्ग के रेलवे गेट पर अण्डरपास/रेलवे क्रासिंग बनवाने हेतु सकारात्मक कार्यवाही अविलम्ब की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर (उ0प्र0) के अन्तर्गत कृभको फर्टिलाईजर्स लि0, पिपरौला, जनपद शाहजहांपुर से बंथरा रेलवे स्टेशन तक 16 कि0मी0 लंबी रेलवे लाईन का निर्माण कार्य किया जा रहा है तथा इस निर्माण कार्य में अण्डरपास भी प्रस्तावित है।

इस संबंध में, मैं सरकार को अवगत कराना चाहूंगा कि क्षेत्र के बहादुरपुर विशुनपट्टी, गंधार, सहसपुर, सिमरिया, ढकिया परवेजपुर, खानपुर, सिरोमन नगर इत्यादि ग्रामों को एक मुख्य चक मार्ग से जोड़ता है । अतः यदि इन ग्रामों के आवागमन हेतु अण्डरपास का निर्माण होता है तो इससे क्षेत्र के किसान, जो कृषि कार्य के लिए बड़े-बड़े ट्रेक्टर-ट्रॉली एवं ट्रकों के माध्यम अपनी फसल को बेचने हेतु मण्डी लेकर पहुंचते है, उन्हें काफी परेशानियों का सामना करना पड़ेगा तथा अण्डरपास में बड़े वाहनों के फंसने की भी आशंका रहेगी, जिससे यातायात भी पूरी तरह से अवरूद्ध होगा।

अतः ऐसी स्थिति में, उक्त रेलवे लाईन निर्माण कार्य में उपरोक्त सभी ग्रामीण मार्गों के मुख्य चकमार्ग पर रेलवे लाईन निर्माण में अण्डरपास के स्थान पर रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण हेतु सकारात्मक कदम उठाए जाएं।

मेरे द्वारा लोक सभा में पूछे गए अतारांकित प्रश्न संख्या 5142, दिनांक 24-07-2019 के खंड 'ड' में मैंने जानना चाहा था कि क्या मेरे संसदीय जनपद शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन पर जनता द्वारा विशेषकर वरिष्ठ नागरिकों द्वारा सीढ़ियों के उपयोग में सामना की जाने वाली कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए स्वचालित सीढियां स्थापित करने का है ? मेरे उक्त अतारांकित प्रश्न के संदर्भ में

तत्कालीन माननीय रेल मंत्री जी द्वारा यह जानकारी दी गई थी कि शाजहांपुर रेलवे स्टेशन पर 4 अदद एस्केलेटर और 2 अदद लिफटें लगाने के लिए प्रावधान कर दिया गया है । लेकिन, संदर्भ में अब तक कोई प्रगति नहीं हई है, जिस कारण यात्रियों विशेषत: वरिष्ठ नागरिकों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है।

अतः अनुरोध है कि मेरे द्वारा लोक सभा में पूछे गए उक्त अतारांकित प्रश्न में दी गयी जानकारी के अनुसार मेरे संसदीय जनपद शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन पर एस्केलेटर और लिफ्टें स्थापित किए जाने का प्रावधान शीघ्र किए जाने हेतु समुचित कदम उठाए जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र शाजहांपुर में उत्तर रेलवे के अन्तर्गत शाहजहाँपुर रेलवे स्टेशन की मुख्य बिल्डिंग को द्वितीय प्रवेश द्वार की तरफ स्थानांतरित किए जाने, यात्रियों की सुविधा हेतु स्वचालित सीढ़ियों का निर्माण किए जाने, प्लेटफार्म संख्या 1, 2 व 3 पर वाटर कूलरों की संख्या को बढ़ाया जाने एवं प्लेटफार्म संख्या 4 व 5 पर वाटर कूलर लगाए जाने, यात्री शेड की व्यवस्था किए जाने, प्लेटफार्म संख्या 2 व 3 के फर्श का पुनर्निमाण कर ऊँचा किए जाने और एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए यात्रियों की सुविधा को मद्देनजर रखते हुए एक अतिरिक्त फुट ओवरब्रिज का निर्माण किए जाने एवं कोच गाइडेंस सिस्टम की सुविधा उपलब्ध कराने तथा रेलवे स्टेशन के द्वितीय प्रवेश द्वार की तरफ तेल टंकी से लेकर ढाका ताल रेलवे कालोनी तक सड़क का चौड़ीकरण एवं पुनःनिर्माण किए जाने की निंतात आवश्यकता है।

इस संदर्भ में, मैं पत्र के माध्यम से संबंधित रेल अधिकारियों का भी ध्यान आकृष्ट करा चुका हूं। लेकिन, क मेरे संसदीय जनपद शाहजहांपुर में स्थित रेलवे स्टेशन पर उक्त समस्याआ का निराकरण आज तक नहीं हो सका है जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

अतः मेरे संसदीय जनपद शाहजहांपुर में स्थित शाहजहाँपुर रेलवे स्टेशन की उपरोक्त सभी समस्याओं के शीघ्र निराकरण हेतु समुचित कदम उठाएं।

मैं सरकार को यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि रेलगाडी संख्या 54075/54076 जो दिल्ली से सीतापुर तक चलती थी और वर्तमान समय में दिल्ली से बरेली तक चल रही है, को पुनः दिल्ली से सीतापुर तक चलाये जाने और रेलगाड़ी संख्या 64221/64222 शाहजहाँपुर-लखनऊ मेमो ट्रेन का पुनः संचालन कराए जाने की आवश्यकता है और साथ ही रेलगाड़ी संख्या 54377/54378, जो बरेली से प्रयाग तक चलती थी और वर्तमान समय में लखनऊ से प्रयाग तक चल रही है, का भी पुनः बरेली से प्रयाग तक तक संचालन किए जाने और रेलगाड़ी संख्या 14315/14316 इण्टरसिटी एक्सप्रेस, जो बरेली से नई दिल्ली तक चलती है, को शाहजहाँपुर से नई दिल्ली तक चलाए जाने की आवश्यकता है।

इस संदर्भ में, मेरे द्वारा रेल अधिकारियों को भी पत्र लिखकर अनुरोध किया गया है । लेकिन, अब तक इस कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई है । अतः यात्रियों के हितों के मद्देनजर उपरोक्त विषयक समुचित निर्देश प्रदान किए जाएं।

मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहाँपुर के अन्तर्गत उ०रे में कटरा और तिलहर रेलवे स्टेशन आते हैं । इन रेलवे स्टेशनों पर स्थित प्लेटफॉर्म बहुत ही जर्जर स्थिति में है, जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है । इन रलव स्टेशनों के प्लेटफॉर्म का जीर्णोद्धार करते हुए सौन्दर्यकरण कर वहा पेयजल और वाटर कलर की व्यवस्था किए जाने के बारे में मेरे द्वारा रेलवे अधिकारियों को पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया है । लेकिन, अब तक इस दिशा में कोई प्रगति नहीं हुई है।

मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर में स्थित कटरा और तिलहर रेलवे स्टेशनों के प्लेटफॉर्म का जीर्णोद्धार कर सौन्दर्यकरण किया जाए और वहां पर यात्रियों के लिए पेयजल और वाटर कूलर की व्यवस्था भी किए जाने हेतु समुचित कदम उठाए जाएं।

मैं पुन: रेलवे बजट का समर्थन करते हुए माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि मेरे क्षेत्र की उपर्युक्त समस्याओं के निराकरण हेतु शीघ्र कार्यवाही करने की कृपा की जाए।

****श्री अशोक कुमार रावत (मिश्रिख) :** हमारे देश के माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी और वित्त मंत्री आदरणीया निर्मला सीतारमण जी का मैं हृदय से धन्यवाद करना चाहता हूं, क्योंकि एन0डी0ए0 सरकार द्वारा यह बजट लीक से हटकर दिखायी दिया है, जिसमें लोक-लुभावन घोषणाओं के स्थान पर बजट को कृषि एवं किसानों, गरीब एवं मध्यम वर्गीय लोगों पर केन्द्रित किया गया है तथा समाज के गरीब तबकों का भी विशेष ध्यान रखा गया है।

यह हम सभी के लिए प्रसन्नता की बात है कि केंद्रीय बजट 2022-23 में अगले तीन सालों में 400 नई वंदे भारत ट्रेन प्रारम्भ करने का निर्णय लिया गया है और यात्रियों के लिए सीटों में इजाफा होगा. इनसे आवागमन आसान होगा. इसके अलावा कनेक्टिविटी और सुरक्षा को लेकर बजट में बड़ी घोषणाएं की गईं।

रेलवे बजट में 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम की भी घोषणा की गई है । इस स्कीम के तहत 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम लाई जाएगी. इस स्क्रीम की मदद से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान बनेगी और हर स्टेशन से किसी खास प्रोडक्ट से जोड़कर उसकी पहचान को बढ़ाने पर फोकस होगा।

यह प्रसन्नता की बात है कि रेलवे बजट में वर्ल्ड क्लास कवच तकनीक की मदद से 2 हजार किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क तैयार किया जाएगा. यह तकनीक रेलवे नेटवर्क को सुरक्षित बनाने के साथ उसकी क्षमता को बढ़ाने का काम भी करेगी।

यह भी प्रसन्नता की बात है कि आगामी 3 सालों में 100 PM गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित किए जाएंगे. इसके अलावा मेट्रो सिस्टम के निर्माण में नए तरीके और तकनीक को शामिल किया जाएगा. इसके अलावा अर्बन ट्रांसपोर्ट को रेलवे को साथ जोड़ने पर फोकस रहेगा. इससे रेलवे का नेटवर्क बेहतर बन सकेगा।

---

* Speech was laid on the Table.

इस रेलवे बजट में देश के छोटे किसानों के हितों का भी ध्यान रखा गया है । भारतीय रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए कुशल लॉजिस्टिक्स विकसित करने का काम करेगा. इससे स्थानीय उत्पादों की सप्लाई चेन को बढ़ाया जा सकेगा. इससे उद्यमियों और किसानों को सीधे तौर पर फायदा मिलेगा. साथ ही देश में विकास को रफ्तार मिलेगी. बजट में वित्तमंत्री निर्मला सीतारण ने साफतौर पर कहा है कि हमारा फोकस ढांचागत सुविधाओं को बेहतर बनाना है. इस बजट से भारत को अगले 25 साल की बुनियाद मिलेगी।

मैं माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा बजट में प्रस्तुत रेलवे मंत्रालय की अनुदान मांगों का हृदय से पूरजोर समर्थन करते हुए सदन का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र मिश्रिख, जनपद सीतापुर की प्रमुख समस्याओं की ओर आकर्षित करते हुए निवेदन करना चाहूंगा कि : लोक सभा में मेरे द्वारा पूछे गए तारांकित प्रश्न संख्या 54, दिनांक 01-12-2021 एवं अतारांकित प्रश्न संख्या 669, दिनांक 01-12-2021 के माध्यम से जानकारी दी गई है कि मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख, जनपद सीतापुर (उ0प्र0) के अन्तर्गत सण्डीला रेलवे स्टेशन पर राज्य सरकार के साथ लागत में हिस्सेदारी के आधार पर उपरि सड़क पुल के कार्य को दिनांक 23-11-2021 में स्वीकृति प्रदान कर दी गई है । इसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के केन्द्रीय नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी का अपनी और अपने क्षेत्रवासियों की ओर से हदय से आभार प्रकट करता हूं।

लेकिन, अब तक कार्य प्रारम्भ नहीं हो सका है । जिस कारण स्थानीय लोगों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है । अतः सण्डीला रेलवे स्टेशन के निकट स्थित रेलवे समपार संख्या 249-सी पर रेल उपरगामी सेतु की निर्माण प्रकिया शीघ्र प्रारम्भ की जाए और इसके लिए धन का आवंटन किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख के अन्तर्गत जनपद कानपुर नगर में उतरीपुरा ऊधव नेवादा रेलवे कॉसिंग संख्या 47-सी की ओर दिलाना चाहूंगा, जिसे बंद किए जाने पर विचार किया जा रहा है । इस संबंध में अवगत कराना चाहूंगा कि उक्त रेलवे कॉसिंग से 5-6 कि0मी0 की दूरी पर स्थित रेलवे कॉसिंग 46 को लगभग 3 वर्ष पूर्व बंद करके 47-सी रेलवे कॉसिंग से जोड़ा गया था तथा अब इस

रेलवे कॉसिंग को भी बंद कर 49-स्पेशल रेलवे कॉसिंग से जोड़ा जा रहा है । इस प्रकार से 47-सी रेलवे कॉसिंग, जिसके साथ रेलवे कॉसिंग संख्या 46 को जोड़ा गया था, को बंद किए जाने की स्थिति में यहां से गुजरने वाले ग्रामीणों को लगभग 15 कि0मी0 की अतिरिक्त दूरी तय करके रेलवे कॉसिंग संख्या 49 से जाना होगा । इससे ग्रामीणों को न केवल अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ेगा, बल्कि समय व पैसे की भी बरबादी होगी।

दूसरे, मेरे संसदीय क्षेत्र के जनपद कानपुर नगर के चौबेपुर कस्बे से सटी मालव रेलवे कासिंग संख्या 28-सी को भी बंद किए जाने हेतु विचार किया जा रहा है । इस रेलवे कॉसिंग से निकटवर्ती कई ग्रामों के ग्रामीणों का आवागमन होता है । अतः इसके बंद होने की स्थिति में स्थानीय लोगों को काफी अधिक असुविधा का सामना करना पड़ेगा । अतः स्थानीय लोगों के हित में इस रेलवे क्रॉसिंग को बंद करना न्यायोचित नहीं है और यदि बंद करना आवश्यक है तो फिर यहां पर अंडरपास का निर्माण करवाया जाए।

अतः मेरे संसदीय क्षेत्र में स्थित उपर्युक्त दोनों रेलवे कॉसिंग संख्या 47-सी और 28-सी को बंद न किए जाने हेतु समुचित कार्यवाही की जाए और यदि इन्हें बंद किया जाना आवश्यक है तो इनके स्थान पर अंडरपास का निर्माण करवाया जाए।

मेरे द्वारा लोक सभा में दिनांक 22-12-2021 में नियम 377 के अन्तर्गत मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत रेल फाटक संख्या 257 एवं 258 पर अंडर पास/रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण की आवश्यकता के बारे में जानकारी दी गई है कि मुरादाबाद-लखनऊ खंड पर रेल कि0मी0 1140/17-19 पर रेल फाटक संख्या 257 लागत में भागीदारी के आधार पर रोड ओवर ब्रिज/रोड अंडरब्रिज के निर्माण के लिए अर्हक नहीं है । क्योंकि यातायात घनत्व एक लाख गाड़ी वहन इकाई में कम है । बहरहाल, इस स्थान पर रेलवे द्वारा रोड ओवर ब्रिज/रोड अंडर ब्रिज के निर्माण पर निक्षेप शर्तों पर विचार किया जा सकता है । बशर्ते कि इसकी व्यवहार्यता के अध्यधीन राज्य सरकार इसके निर्माण एवं अनुरक्षण की 100 प्रतिशत लागत वहन करने के लिए सहमत हो।

लखनऊ-मुरादाबाद खंड में बालामऊ में कि0मी0 1142/15-17 पर रेल फाटक संख्या 258 के संबंध में यह जानकारी दी गई है कि रेलवे द्वारा इस स्थान का मुआयना करने पर पाया गया कि अत्यधिक निर्माण क्षेत्र होने के कारण वहां रोड ओवर ब्रिज का निर्माण व्यवहारिक नहीं है । इस स्थान पर किनारों की ऊंचाई कम होने के कारण/जल निकासी की समस्या होने के कारण भी रोड अंडर ब्रिज का निर्माण व्यवहारिक नहीं है।

उपरोक्त रेल फाटक संख्या 257 और 258 के संबंध में निवेदन करना है कि वहां की यातायात अवरूद्ध समस्या को ध्यान में रखते हुए ब्रिज निर्माण की नितांत आवश्यकता है । अतः इस संबंध में पुनर्विचार कर सकारात्मक कार्यवाही की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ0प्र0) के जनपद हरदोई में सुठेना रेलवे कॉसिंग गेट संख्या 257सी पर अंडरपास न होने की वजह से आवागमन में काफी असुविधा हो रही है तथा आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं और आपातकालीन सेवाओं के वाहनों को भी कई-कई घंटों तक की प्रतीक्षा करनी पड़ती है।

सुठेना के निकट बालामऊ जंक्शन के गेट संख्या 258 सी पर गाड़ियों की शंटिंग और अप डाउन लाइन पर रनथ्रू गाड़ियां पास होने से कॉसिंग कई-कई घंटों तक बंद रहती है और फाटक की रोड पर मुख्य बाजार होने से भीड़-भाड़ की अधिकता रहती है। ट्रक पिकउप इत्यादि वाहनों का आवागमन बाजार के मुख्य मार्ग से होता है, जिस कारण भीड़-भाड होने की वजह से दर्घटनाओं की आशंका बनी रहती है। अतः ऐसी स्थिति में सुठेना रेलवे कॉसिंग गेट संख्या 257 सी पर एक अंडरपास बनाए जाने की स्वीकृति प्रदान की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख में मन्धना से मकनपुर के बीच मुख्यतः चौबेपुर, शिवराजपुर, बिल्हौर व अरौल रेलवे कॉसिंग आती है तथा इस क्षेत्र के किसान, जिनकी कृषि भूमि रेलवे कॉसिंग

के दूसरी ओर पड़ती है, उन्हें अपनी खेती करने में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता तथा रेलवे कॉसिंग बंद किए जाने के दौरान ग्रामीणों को भी आवागमन में काफी असुविधा होती है।

अतः स्थानीय किसानों एवं ग्रामीणों के हित में मन्धना से अरौल के बीच आने वाले लेबल कॉसिंग का सर्वे करवाकर उनके स्थान पर अंडरपास बनवाए जाने और साथ ही चौबेपुर, शिवराजपुर व बिल्हौर, अरौल व मकनपुर रेलवे स्टेशन, जो राष्ट्रीय उच्चमार्ग पर स्थित है तथा यातायात के भारी दबाव की वजह से यातायात बुरी तरह से अवरूद्ध हो जाता है, वहां रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण करवाए जाने की आवश्यकता है।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ0प्र0) के ग्राम असरफ टोला, तहसील सण्डीला, जिला हरदोई (उ0प्र0) में स्थित रेलवे फाटक संख्या 248 की ओर आकर्षित करना चाहूंगा, जिसको बंद करके उसके स्थान पर अण्डर पास बनाए जाने की स्वीकृति प्रदान किए जाने के बारे में सीनियर सेक्शन इंजीनियार, कार्य, उ०रे हरदोई ने अपने पत्र संख्या जी-5/एलएचएस/ एचआरई/2021, दिनांक 31 अगस्त, 2021 के माध्यम से जिला अधिकारी को अनुरोध किया है।

उपरोक्त रेलवे फाटक संख्या 248 लखनऊ-मुरादाबाद रलव खण्ड के सण्डीला-उमरताली स्टेशन के माध्यम कि0मी0 1122/29-31 पर स्थित है। रेलवे बोर्ड ने लखनऊ मुरादाबाद रेलवे खण्ड की स्पीड 130 कि0मी0 घंटा किया जाना तय किया है, जिसमें स्पीड बढ़ जाने के कारण फाटकों को हटाकर (लॉ हाईट सबवे) भूमिगत मार्ग का निर्माण कराकर फाटकों पर होने वाली जन हानि को रोकने हेतु निर्देशित किया गया है।

अतः रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार उपरोक्त रेलवे फाटक संख्या 248 को बंद करके उसके स्थान पर अविलम्ब अण्डर पास बनवाना सुनिश्चित किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ0प्र0) में बालामऊ रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज न होने के कारण यातायात अवरूद्ध होता है, जिससे लोगों का काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है तथा यहां पर बुकिंग विंडो जो मुख्य शहर से विपरीत दिशा में स्थित है, वहां पर यात्रियों को टिकट के लिए लेवल कॉसिंग पार करने के बाद करीब आधा कि०मी० चलकर स्टेशन के दूसरी ओर जाना पड़ता है तो यात्रीगण तब टिकट खरीद पाते हैं और जब कभी जल्दी में कोई यात्री सीधे स्टेशन में घुसकर टिकट खरीदने जाता है तो उसको टिकट निरीक्षक पकड़कर तंग करते हैं और अवैध वसूली भी करते हैं तथा कभी-कभी जल्दी में यात्री बिना टिकट यात्रा करने को भी मजबूर होते हैं, जिससे रेलवे को हानि भी होती हैं।

इस संबंध में, यह भी अवगत कराना है कि स्टेशन के दूसरी ओर मुख्य शहर की तरफ का हिस्सा खुला पडा है, जो काफी गंदा रहता है और शहर के लोगों के लिए बीमारी का कारण भी बनता है । यदि मुख्य शहर की ओर एक प्लेटफॉर्म बनाकर इस पर एक बकिंग विंडो स्थानांतरित कर दी जाए तो यहां के लोगो का सभा समस्याओं का सामधान हो जाएगा तथा यात्रियों को टिकट लेने में भी कठिनाई नहीं होगी और रेलवे को ज्यादा राजस्व प्राप्त होने के साथ-साथ शहर को भी स्वच्छ रखने में सहायक होगा।

अतः बालामऊ रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज तथा इस स्टेशन के मुख्य शहर की ओर एक प्लेटफॉर्म बनवाए जाने हेतु निर्देश प्रदान करके उस ओर बुकिंग विंडो स्थानांरित करने की कृपा करें ताकि क्षेत्र की जनता इससे लाभान्वित हो सके और स्वच्छ भारत मिशन के अन्तर्गत शहर की स्वच्छता भी बनी रहे।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत बिल्हौर एवं कछोना नगरपालिका/नगर पंचायत हैं । इन क्षेत्रों से निकलने वाली रेलवे लाईन कॉसिंग पर भारी यातायात होने के कारण कई-कई घंटों तक ट्रैफिक अवरूद्ध रहता है, जिस कारण लोगों को बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। यहां के

लोगों की पिछले काफी समय से रेलवे कासिंग पर ओवर ब्रिज अथवा अंडर पास बनाए जाने की मांग की जा रही है, लेकिन अभी तक उनकी मांग को स्वीकार नहीं किया गया है, जिस कारण उनमें भारी रोष व्याप्त है।

बिल्हौर में नेशनल हाईवे 9, जो पुराना जी0टी0 मार्ग है, पर स्थित रेलवे कॉसिंग पर यातायात अवरूद्ध होने की स्थिति बहुत ही खराब है । यहां पर कई-कई घंटे तक यातायात अवरूद्ध रहता है। विगत 14वीं एवं 15वीं लोक सभा के कार्यकाल के दौरान भी अपने संसदीय क्षेत्र के उपरोक्त बिल्हौर एवं कछोना में रेलवे कॉसिंग पर ओवर ब्रिज/अंडरपास बनाए जाने हेतु लोक सभा के विभिन्न नियमों के अन्तर्गत सरकार से मांग की गई थी, लेकिन उस समय की सरकार ने मेरे क्षेत्र की इस प्रमुख समस्या के निराकरण हेतु कोई सकारात्मक कदम नहीं उठाए | अतः पुनः अनुरोध है कि उक्त स्थलों पर आरओबी/अंडर पास के निर्माण हेतु शीघ्र कार्यवाही की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ0प्र0) के अन्तर्गत बघौली हरदोई जनपद का एक प्रमुख ब्लॉक और स्थानीय बाजार का एक बड़ा केन्द्र है। कोरोना महामारी से पूर्व बघौली रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ी संख्या 14265-14266 (वाराणसी-देहरादून जनता एक्सप्रेस), 14235-14236 (वाराणसी-बरेली एक्सप्रेस), 54377-54388 (बरेली-प्रयास पैसेन्जर) तथा 54251-54252 (सहारनपुर-बरेली एक्सप्रेस) के ठहराव थे और यहां से प्रतिदिन एक बड़ी संख्या में व्यापारी, छात्र, किसान इत्यादि का हरदोई और लखनऊ के लिए बड़ी संख्या में आवागमन होता था । लेकिन, अब यहां के लोग इन सब सुविधाओं से वंचित है | अतः बघौली रेलवे स्टेशन पर बंद पड़ी रेलगाड़ियों का पुनः संचालन कराकर पूर्व की भांति ठहराव दिए जाने और रेलवे रिजर्वेशन की सुविधा प्रदान किए जाने की आवश्यकता है।

मैं यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि बघौली रेलवे स्टेशन पर रेलवे कॉसिंग कई-कई घंटों तक बंद रहती है, जिसके परिणामस्वरूप यातायात अवरूद्ध होता है और लोगों को काफी परेशानी

का सामना करना पड़ता है । अतः इस रेलवे कॉसिग पर एक ओवर ब्रिज बनाए जाने की भी आवश्यकता है।

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

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

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

मैं माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा सदन में प्रस्तुत रेलवे मंत्रालय की अनदान मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूं और यह भी निवेदन करता हूं कि मेरा संसदीय क्षेत्र, जो अनुसूचित बाहुल्य एक अति पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, के सर्वांगीण विकास हेतु उपरोक्त सभी बिन्दुओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए केन्द्रीय बजट में धन का आवंटन करने की कृपा की जाए।

*श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : मैं रेल मंत्रालय के 2022-23 अनुदानों की मांग का समर्थन करते हुये अपनी बात रखना चाहता हूँ। रेल मंत्रालय के अनुदान मांगों पर चर्चा के इस अवसर पर मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि मंत्रालय द्वारा हाल ही में रेल दुर्घटना रोकने के लिए "कवच" तकनीक का सफलतापूर्वक परीक्षण किया गया है। इस नई तकनीक से एक ही ट्रेक पर यदि 2 ट्रेनें आमने सामने आती है तो ऐसी स्थिति में यह तकनीक अपने आप इंजन को कंट्रोल करके रेल दुर्घटना होने से बचाती है । यात्रियों की सुरक्षा और रेलवे की संपत्ति का सुरक्षित रखरखाव भारतीय रेल की सर्वोच्च प्राथमिकता है। रेल दुर्घटनाओं की संख्या में प्रतिवर्ष कमी आ रही है।

इस वर्ष बजट में रेलवे के लिए 140367.13 करोड़ रूपये का प्रावधान किया गया है । इसके लिए माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी एवं वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देते है।

रेल परियोजनाओं के निष्पादन के लिए नई राष्ट्रीय रेल योजना 2030 में 110 लाख करोड रुपए से बढ़ाकर 155 लाख करोड रुपए का एक नया बेंचमार्क स्थापित किया है । बजट में सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, संयुक्त उपक्रमों और विशेष प्रयोजन वाहनों में निवेश के लिए 38686.59 करोड़ रुपए भी निर्धारित किए गए हैं और रोलिंग स्टॉक के विकास के लिए आवंटन जो राष्ट्रयी ट्रांसपोर्टर के लिए नए आधुनिक कोच और प्रौद्योगिकी लाने में सहायक होगा, उसके लिए 7977 करोड रुपए रखा गया । मा0 वित्त मंत्री जी ने डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के लिए 15700.44 करोड रुपए भी आवंटित किए, जिसकी संपत्ति को संचालन और रखरखाव के लिए रेलवे द्वारा मुद्रित किया जाएगा। रेलवे बजट घोषणाएं रेलवे के क्षेत्र में क्रांतिकारी साबित होगी। यह माननीय प्रधानमंत्री जी की दूरदर्शी सोच को दर्शाता है।

---

* Speech was laid on the Table.

पिछले वर्षों में मोदी सरकार द्वारा जिस प्रकार से भारतीय रेल का आधुनिकीकरण किया गया है, मैं उसकी सराहना करता हूं। कोरोना महामारी के बीच रेलवे ने महत्वपूर्ण कार्य किया है। 78 ऑक्सीजन पैदा करने वाले संयंत्र स्थापित किए गए है और रेलवे अस्पतालों में कार्यान्वित है। भारतीय रेलवे ने कम से कम समय में ऑक्सीजन एक्सप्रेस का संचालन करते हुए त्वरित डिलीवरी की। मुझे पूरा विश्वास है कि सब के प्रयास से मजबूती से अपनी विकास यात्रा को जारी रखेंगे। इसके अलावा रेलवे छोटे किसानों के लिए नए उत्पाद और सेवाएं पेश करेगा। माननीय नरेंद्र मोदी जी हमारे देश के किसानों की आय बढ़ाने के लिए हमेशा प्रयासरत है इसके लिए उन्होंने बजट में किसानों के लिए "एक स्टेशन एक उत्पाद" योजना की शुरुआत की है। इसमें रेलवे छोटे किसानों और छोटे मध्यम उद्यमों के लिए नए उत्पादों के लिए परिवहन का ढांचा विकसित करेगा, इससे स्थानीय उत्पादों की आपूर्ति बढ़ेगी और देश के विकास को गति मिलेगी।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र में रेलवे संबंधित मांगों को भी सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूँ। झारखण्ड राज्य को वर्ष 2009-14 के दौरान 457 करोड़ रूपये प्रति वर्ष से बढ़ाकर हमारी सरकार ने वर्ष 2020-21 में 3,221 करोड़ रूपये तथा वर्ष 2021-22 में 4,182 करोड़ रूपये सर्वाधिक बजट परिव्यय या गया है जो 2009-14 के औसत बजट परिव्यय से 815% अधिक है। परन्तु मेरे लोक सभा क्षेत्र की रेल परियोजनाओं के लिए राशि का आबंटन ना के बराबर है। जबकि यहां से रेलवे को लगभग 13600 करोड रूपये मनवा आय होती है। आपको अवगत कराना चाहूगा कि धनबाद रेल मण्डल रेलवे के सर्वाधिक राजस्व देने वाला से एक है। जिसमें से मेरे लोक सभा क्षेत्र के चतरा एवं लातेहार जिला से धनबाद रेल मण्डल को प्रतिवर्ष 13590 करोड़ रूपयों से अधिक की आय होती है।

धनबाद मंडल रेल प्रबंधक के अनुसार चतरा व लातेहार जिलों में रेलवे के मालढुलाई/ रेक लोडिंग स्टेशनों की संख्या तथा उससे होने वाली रेलवे आय की स्थिति निम्नानुसार है।

चतरा जिला		लातेहार जिला	
साइडिंग	**औसत आय प्रतिमाह करोड़ में**	**साइडिंग**	**औसत आय प्रतिमाह करोड़ में**
शिवपुर लाइन 1	22.52	बकरू लाइन नं 1	2.00
शिवपुर लाइन 4	251.5	बकरु लाइन नं 4	158.50
शिवपुर नेक	6.00	फुलबसिया लाइन 1	निल
बचरा	120.20	फुलबसिया लाइन 4	390.50
राजधर	65.00	बालूमाथ लाइन 1	24.00
राजधर लाइन 2	42.30	बालूमाथ लाइन 4	50.00
राजधर साइला	निल	टोरी (टेस्ट) साइडिंग	निल
कुल	507.52	कुल	625.00

कुल प्रतिमाह 507.52 + 625.00 =1132.52 करोड़ अर्थात प्रतिवर्ष 13590.24 करोड़ रूपये।

दिनांक 09 मार्च 2018 को रेल भवन से वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग द्वारा टोरी - बालूमाथ नयी रेल लाईन का लोकार्पण तत्कालीन रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी द्वारा घोषणा किया गया था कि टोरी से बालूमाथ - शिवपुर तक सवारी गाडी जल्द चालू किया जायेगा। परन्तु इस रूट पर सवारी गाडी आज तक चालू नहीं हुई है, केवल मालगाडी चल रही हैं। जिससे इस क्षेत्र के लोगों में आक्रोश हैं। माननीय रेल राज्य मंत्री जी द्वारा सार्वजनिक कार्यक्रम में की गई घोषणा की पालना नहीं होने

के कारण स्थानीय नागरिकों में असंतो व अविश्वास उत्पन्न हो रहा है। इस विषय को मेरे द्वारा संसद में तथा मंत्रालय में कई बार उठाया जा चुका है। रेलवे अधिकारियों ने सी.सी.एल. से NOC उपलब्ध करवाने की मांग की थी। सी.सी.एल. द्वारा दिनांक 09 दिसम्बर 2021 को महाप्रबंधक, पूर्व मध्य रेल, हाजीपुर को NOC पत्र जारी कर दिया है। लोक सभा में मेरे अताराकित प्रश्न संख्या 2879 दिनांक 15.12.2021 के जवाब में बताया गया कि रेल संरक्षा आयुक्त का सांविधिक अनुमोदन प्राप्त नहीं है। अध्यक्ष महोदय, भारत सरकार के रेल राज्य मंत्री द्वारा रेल भवन से पत्रकारों के सामने व सार्वजनिक मंच पर घोषणा के 04 साल बाद भी, संसद सदस्य द्वारा बार - बार संसद में तथा रेल मंत्रालय में मामला उठाने के बाद, साथ ही लगभग 13600 करोड रूपये का राजस्व प्रतिवर्ष देने वाले क्षेत्र को एक सवारी गाड़ी रेलवे चालू नहीं कर रहा हैं, यह अत्यन्त खेद की बात है। अतः मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह है कि रांची से टोरी तक चलने वाली सवारी गाडी को बालूमाथ व शिवपुर तक संचालित करने की स्वीकृति शीघ्र जारी किया जायें।

सरकार सिर्फ लाभ के लिए नहीं, कल्याणकारी भी होती है। कल्याणकारी योजनाओं को लेने पर ही वह धीरे-धीरे लाभकारी बनता है। समय और पैसा बचेगा। देश आगे बढ़ेगा। देश में नया आर्थिक करिडोर का उदय होगा। कनेक्टिविटी बढेगा। इन रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने से देश के कई लोकसभा क्षेत्र जुड़ जाएंगे।

चतरा – गया रेल लाइन परियोजना - इस परियोजना के पूर्ण होने से रेलवे से अछुते रहे चतरा जिले का सम्पर्क पूरे देश से हो सकेगा। चतरा – गया रेल लाईन के माध्यम से चतरा को रेलवे से जोडने की मांग बहत परानी है। वित्तीय वर्ष 2007-08 के बजट में स्वीकृत चतरा – गया रेल लाईन निर्माण के लिए सर्वेक्षण पर्ण कर लिया गया हैं। पिंक बुक वर्ष 2008-09 में सकल बजटीय सहायता से वित्तपोषण के साथ शामिल किया गया था। तब इस योजना की लागत 416 करोड़ थी, रेलवे के अनुसार नवीनतम प्रत्याशित लागत 4543 करोड़ रूपयें हो गया है। चतरा

जिले में 37.672 एकड़ भूमि के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य भी हो चुका है। मार्च 2017 तक 31 करोड़ रूपये इस लाईन के लिए खर्च किया जा चुका हैं।

अतः मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि इस रेल लाईन के लिए राशि का आबंटन किया जायें तथा इसके परियोजना को चालू करने की दिशा में ठोस कदम उठायें।

चतरा – शिवपुर रेल लाइन परियोजना :- चतरा – शिवपुर रेल लाइन एक मिसिंग लिंक है, इसे पूरा करना अत्यंत आवश्यक है। इस परियोजना के पूर्ण होने से चतरा जिला रेल नेटवर्क से जुड़ जायेगा, जिससे रेलवे की अतिरिक्त आय बढ़ने के साथ ही समय की बचत होगी। साथ ही खनिज के ढुलाई पर किये जा रहे अनावश्यक वित्तिय भार से भी मुक्ति मिलेगी। अतः मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि चतरा - शिवपुर रेल लाईन का सर्वे कार्य शीघ्र पूर्ण करवाने तथा स्वीकृति प्रदान करने की दिशा में कार्यवाही की जायें।

बरवाडीह-चिरमिरी (अम्बिकापुर) 182किमी रेल लाइन परियोजना :- झारखण्ड प्रदेश के चतरा लोक सभा क्षेत्र में आजादी से पूर्व बरवाडीह - चिरीमिरी रेलवे लाईन परियोजना प्रस्तावित थी। जिसमें चिरीमिरी से अम्बिकापुर तक रेलवे लाईन बन चुकी है। बरवाडीह से अम्बिकापुर तक रेलवे लाईन का निर्माण लम्बित है। इस परियोजना के लिए आजादी से पूर्व में ही भूमि अधिग्रहीत की जा चुकी है। अधूरा निर्माण कार्य भी हुआ है। यह परियोजना झारखंड के पलामू संभाग को छत्तीसगढ़ के सरगुजा संभाग से जोडता है। जनजातीय बाहुल्य सरगुजा एवं झारखंड का क्षेत्र सीधे मुंबई, हावड़ा से जुडता है और अन्य मार्गों की अपेक्षा इस मार्ग से मुंबई - कोलकाता की दूरी 300 किलोमीटर कम हो जायेगी।

चिरमिरी बरवाडीह रेल लाइन द्वितीय विश्व युद्ध के समय 1935-36 मे शुरू की थी, जो युद्ध शुरू होने से बन्द हो गई। बाद में 1947-48 में फिर शुरू हुई और 1950 वित्तीय कठिनाइयों के कारण बंद कर दिया गया। 1960 में तत्कालीन रेल मंत्री स्व. श्री जगजीवन राम जी ने फिर से इस

परियोजना को स्वीकृति दी, लेकिन यह पूर्ण नहीं हो सकी। 182 किलोमीटर इस रेल लाईन के लिए 2007 में सर्वे रिपोर्ट करीब 600 करोड़ खर्च होने का अनुमान था। जो वर्ष 2013-14 के बजट में 1137 करोड़ हो गया, जिसमें से वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 में मात्र 10-10 लाख रूपये बजट आवंटित किया गया है। रेल मंत्रालय और छत्तीसगढ़ सरकार की संयुक्त उद्यम कंपनी मैसर्स छत्तीसगढ़ रेलवे कंपनी लिमिटेड द्वारा मैसर्स साउथ इस्टर्न कोलफील्ड लिमिटेड तथा कोयला मंत्रालय से उक्त परियोजना में निवेश के लिए सम्पर्क किया था। हमारी सरकार ने रेलवे बजट में इस अति महत्वपूर्ण रेल परियोजना को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (SECR) के जोन बिलासपुर के अन्तर्गत रखा है। परन्तु बजट में राशि का आबंटन नहीं किया गया है।

अतः मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि आजादी से पूर्व की प्रस्तावित बरवाडीह-चिरीमिरी रेल लाईन के लिए राशि का आबंटन किया जायें तथा इसके परियोजना को चालू करने की दिशा में ठोस कदम उठायें।

मेरे लोक सभा क्षेत्र चतरा में बरवाडीह रेलवे जंक्शन है तथा लातेहार जिला मुख्यालय का प्रमुख रेलवे स्टेशन है। इन दोनो प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर रेल गाडियों का पहले ठहराव होता था, परन्तु अब इन स्टेशनों पर ठहराव नहीं दिया गया है। इन दोनो स्टेशनों के अलावा छिपादोहर रेलवे स्टेशन पर भी ठहराव बन्द कर दिया गया है। इन स्टेशनों पर गाडियों के ठहराव के लिए मेरे द्वारा रेलवे को कई पत्र लिखे गये है। रेलवे द्वारा इन तीनों स्टेशनों से छोटे व कम राजस्व वाले स्टेशनों पर गाड़ियों का ठहराव दिया जा रहा है, परन्तु इन स्टेशनों पर ठहराव नहीं दिया है।

रांची - नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस गाडी का बरवाडीह रेलवे स्टेशन पर ऑपरेशनल स्टॉपेज पांच मिनट का दिया गया है। चतरा, लातेहार, रामगढ एवं हजारीबाग जिलों के यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से रांची - नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस का बरवाडीह में ऑपरेशनल स्टॉपेज के

स्थान पर नियमित ठहराव चतरा पर किया जाना अत्यन्त आवश्यक है तथा लातेहार या टोरी रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाना चाहिए।

अत: मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि रांची - नई दिल्ली राजधानी सुपरफास्ट स्पेशल, गाड़ी संख्या Ranchi-Sasaram express 18636-18635. Ranchi-Banaras express 100 101 Jharkhand swarn ivanti express 12874-12873. Howrah- Bhopal express 1100-150 02005/02584, 01447/01448 आदि गाड़ियों का ठहराव पुनः का ठहराव बरवाडीह, लातेहार एवं छिपादोहर रेलवे स्टेशनों पर शीघ्र चालू किया जायें।

पीएम गति शक्ति से अर्थव्यवस्था को मजबूती मिली है। 100 साल के लिए ढांचागत सुविधाएँ बढाई जाएगी। इस बजट में पीएम गतिशक्ति को बढावा देने के लिए मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक के लिए 100 पीएम गतिशक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित करने की घोषणा की गई है। मेरी माननीय रेल मंत्री जी से मांग है कि मेरे लोक सभा क्षेत्र के चतरा एवं लातेहार जिलों में पीएम गतिशक्ति कार्गो टर्मिनल स्वीकृत किये जायें।

मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुये माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ।

*__श्री गिरीश चन्द्र (नगीना)__ : आपने मुझे रेलवे अनुदान पर विचार व्यक्त करने का अवसर दिया। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मेरे लोक सभा क्षेत्र नगीना से प्रतिदिन विभिन्न ट्रेनों का आवागमन होता है, जिसमें कुछ ही ट्रेनों का स्टापेज मेरे क्षेत्र में रहता है, कुछ सुपर फास्ट ट्रेनों के स्टापेज कराने की मॉग काफी समय से जनता द्वारा की जा रही है, क्योंकि स्टापेज न होने के कारण लोगों को 50 से 60 किमी0 का सफर बेवजह तय करना पड़ता है। इस क्षेत्र में रेलवे प्लेटफार्म की हालत भी बहुत खराब अवस्था में है। यात्रियों को बैठने के लिए कुर्सी व टिन सेड तथा स्वच्छ पेयजल की स्थिति में भी सुधार कराने की आवश्यकता है। मेरे द्वारा कुछ कार्यों को जनहित में प्राथमिकता के आधार पर कराने की कृपा करें। ट्रेन सं0 02091/02092 नैनी जनशताब्दी एक्सप्रेस काठगोदाम से देहरादून का स्टापेज धामपुर, नगीना में कराया जाय। ट्रेन सं0 04649/04650 शहीद एक्सप्रेस जयनगर से अमृतसर का स्टापेज धामपुर, स्योहारा, नगीना में कराया जाय। ट्रेन सं0 02317/02318 अमृतसर से कोलकाता एक्सप्रेस का स्टापेज धामपुर, नगीना में कराया जाय। ट्रेन सं0 05001/05002 राप्ती गंगा एक्सप्रेस गोरखपुर देहरादून का स्टापेज धामपुर, नगीना, स्योहारा में कराया जाय। रेलवे स्टेशन धामपुर, नगीना, स्योहारा पर शुद्ध पेयजल, शौचालय, यात्री प्रतीक्षालय कक्ष, प्लेट फार्मों पर बैठने के लिए कुर्सी व बरसात के मौसम व गर्मी से बचने के लिए टिन सेड की सुविधा उपलब्ध करायी जाय। नजीबाबाद से किरतपुर, बिजनौर, चॉदपुर, गजरौला दिल्ली से होते हुए मुम्बई को जाने के लिए एक नई ट्रेन का संचालन किया जाय। नजीबाबाद रेलवे स्टेशन पर एक ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाय। नगीना, धामपुर या स्योहारा में से कहीं भी आरक्षण की सुविधा जो प्रातः 8 बजे से रात्रि 8 बजे तक रहती है, वह नहीं है। यह सुविधा यहाँ पर प्रातः 8 बजे से सिर्फ 3 बजे तक है। कृपया उसका समय 8 बजे से रात्रि 7 बजे तक करने का कष्ट करें।

---

* Speech was laid on the Table.

*__SHRI MOHANBHAI KUNDARIYA (RAJKOT):__ I would like to thank you and my party for giving me an opportunity to express my views on the demands for grants of the railway 2022-23.

I would like to express my gratitude to Hon. Prime Minster and all the Railways ministers for special consideration for development of railways in Rajkot (Saurashtra).

The Indian railways has envisaged the National Rail Plan for India -2030 to create a future ready railway system by 2030. For that, the allocation of Rs. 60,000 crore per annum for the next five years as Gross Budgetary Support for capital expenditure stands justified. I wish to welcome here the allocation of Rs. I crore as Gross Budgetary Support for 2022-23, which is a 1 7 per cent upward change compared to the Budgetary Estimates of 2021-22, which will further help in augmenting its infrastructure during the period 2021-51.

I would like to take this opportunity to thank our hon. Railway minister and his predecessors Shri. Piyush Goyal and Shri Suresh Prabhu for their exceptional support for getting long pending works expedited falling within my Lok Sabha constituency that have been affecting the passengers as well as the local residents for past several years.

Under the guidance of Hon. Prime Minister, the Hon. Railways Ministers took cognizance of Rajkot as gateway to Saurashtra region due to which they were extremely generous for sanctioning of Rs. 1002.39 Cr towards doubling

---

* Speech was laid on the Table.

of track with electrification of Rajkot Surendranagar section of 1 1 6.17 km and which is nearing for completion and operational in due course. And sanctioning a cost of Rs. 5.4 crore towards construction new pit line at Rajkot, so that it could handle all sorts of maintenances of trains including Rajdhani.

The Hon. Railways Ministers were kind enough to consider the demand of extension of train no. 12268 / 12267 Mumbai Central - Ahmedabad - Mumbai Central Duroroto Express up to Rajkot, erection of escalators at Rajkot.

Now I come to the issue of starting new direct trains from Rajkot to Delhi and Mumbai which would cater to the entire Saurashtra (9 Lok Sabha constituencies) having population of around 2.5 crore.

Due to lack of direct trains from Rajkot to Delhi, sometimes it is very inconvenient for pilgrims at large visiting the historical Dwarka, Somnath temples and Gir forests and as well as public representatives to reach Delhi to attend meetings.

Hence, the Government should consider the demand of extension of Swarna Jayanti Rajdhani New Delhi Ahmedabad express upon its arrival at Ahmedabad, its services can be extended up to Rajkot as intercity express on sidelines of Gatiman Express, the said extension would benefit entire Saurashtra region and it could be considered as direct train.

I kindly draw your attention towards the ambition of the Government of introducing as many as 400 indigenously built new generation Vande Bharat Express Trains in the next three years, out of which through you sir, I humbly

request the Hon. Minister to prioritise and allot few trains to Rajkot and Saurashtra region.

Few demand of trains such as Ahmedabad - Dharbanga Sabarmati Express, Ahmedabad - Varanasi Express, Ahmedabad - Patna express that are idle lying for more than 22 hrs at Ahmedabad which could considered for extension up to Rajkot are at abeyance, in spite of having ample time for turnaround, paving way for stress free operation of Ahmedabad – Rajkot.

The operation of the above said trains up to Rajkot, which would not only help the passengers from Rajkot & Saurashtra region to travel to Dharbanga, Varanasi & Patna but also generate revenue to the railways.

Another important issue pending since long time of operating Train - 19565 Okha - Haridwar express train which is plying with 24 coaches bi-weekly or tri weekly, of which operational feasibility has been submitted.

Morbi railway station, regardless ready to use broad gauge for providing rail connectivity to Mumbai, Delhi or any northern states, has been neglected and unutilised for past several years, only 2-3 DEMU trains are in daily operation.

Whereas Morbi which provides employment to around 25-30 lakhs of migrant work force from Bihar, Uttar Pradesh and Rajasthan ceramic industries, watch, automobile, jewellery, food processing.

Due to which the business fraternity as well as migrant work force has been suffering due to lack of train connectivity, they either have to travel by road (2-3 hours) to Halvad, Wakaner or Rajkot to embark their journey by train.

I am informed that, many times after 2-3 hours of road journey they could not board the trains as the train charting done before 3 hrs of the departure.

Hence, I kindly request you to instruct the concerned authorities to redirect the trains originating & terminating from Gandhidham / Kutch via Morbi to Mumbai & others junctions.

Upon consideration of above request, those would be an additional source of revenue to railways as well as means of travel to the habitants of Morbi district.

Keeping in view of support of the Ministry of Railways in the past and hoping of considering implementing the pending requests at the earliest.

[*] **श्रीमती संध्या राय (भिंड):** मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी व माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद करती हूं। उन्होंने रेल मंत्रालय में कई अभूतपूर्व कार्य किए कई नई रेल लाइनों का दिया जाना, कई लाइनों का विद्युतीकरण किया जाना, व किसानों की आय दुगुना करने के उददेश्यों की पूर्ति के लिए किसान ट्रेन चलाई गई है।

मैं अपने भिंड जिला की बात करूं तो सबसे पिछड़ा जिला है विकास की धारा से छुटा हुआ इसे विकास की धारा से जोड़ने के लिए तथा वहां पर व्यापारियों, किसानों व आम जनों लाभ की दृष्टि से ग्वालियर भिंड इटावा के रास्ते बलरामपुर तक चलाए जाए। ओखा गोरखपुर एक्सप्रेस गाड़ी क्रमांक 15045/46 सूरत, मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस गाड़ी का क्रमांक 19053/54 दोनों गाड़ियों को सीधा गुना शिवपुरी, ग्वालियर भिंड होते हुए इटावा डाइवर्ट किया जाए। भिंड से भोपाल के लिए काफी समय से गाड़ी की मांग जनता द्वारा लगातार की जा रही है ।

इंदौर से भोपाल, झांसी, कानपुर होते हुए बनारस, पटना, गुवाहाटी की तरफ से कोई गाड़ी चलाई जाए। मुंबई से वेस्टर्न रतलाम, शिवपुरी, ग्वालियर, इटावा होते हुए लखनऊ, गोरखपुर, पटना, गुवाहटी ट्रेन और झांसी से इटावा लिंक एक्सप्रेस गाड़ी क्रमांक 11801/2 स्टापेज सनिचरा, गोहद, इटावा फुप, आदि होना चाहिए। रतलाम भिंड इंटरसिटी एक्सप्रेस का संचालन सप्ताह में तीन बार है उक्त गाड़ी का संचालन नियमित होना चाहिए और ट्रेन जो आने के बाद 7 घंटे खड़ी रहती है उसे कानपुर तक बढ़ा दिया जाना चाहिए। बसई से पिछोर मार्ग पर रेलवे ओवरब्रिज बनावाने की कृपा करें। उत्कल को बसई स्टेशन पर रूकवाने की कृपा करें।

भिंड जिला से भोपाल व दिल्ली दोनों राजधानी में नवीन ट्रेन चलाई जाएं। दतिया मां पीतांबरा की नगरी है वहां पर देश-विदेश के श्रद्धालु का आना जाना रहता है। आम जनमानस की सुविधा है हेतु शताब्दी, गतिमान, पातालकोट एक्सप्रेस, मंगला जैसी महत्वपूर्ण ट्रेनों का दतिया स्टेशन पर स्टॉपेज किया जाए।

---

[*] Speech was laid on the Table.

भिंड जिला में तीन बार ओवर ब्रिज अति आवश्यक है ।

(i) भिंड अटेर ब्रिज

(ii) सोनी मेंहगांव ब्रिज

(iii)गोहद चौराहा एव पिपरी हेड मार्ग ब्रिज बनवाने की कृपा कर।

2015 में भिंड से कोच रेलवे लाइन का सर्वे किया गया था सर्वे के बाद की प्रगति की स्थिति से अवगत कराएं । कब तक भिंड को नई रेलवे लाइन की सौगात देने की कृपा करें। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं ।

[*] **SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR):** After looking at the overview of the Railway finances presented by the hon. Finance Minister, along with the Union Budget, on 19 February, I wish to compliment the hon. Railway Minister and his team of officials for the efforts being made to push railways for writing a new growth story.

I feel happy that internal revenue of railways is estimated to see a jump of 19% to Rs. 2.4 lakh crores and traffic revenue is pegged at 2.39 lakh crores with estimated growth of more than 18% in the coming fiscal. But, I should point out that the Operating Ratio of 97%- even though it is better than the RE of 2021-22 - for 2022-23 is on a higher side and hence there is a need to tighten the expenditure. And, the Russia-Ukraine conflict really poses a great challenge to railways in view of shooting up of crude oil prices. The expenditure on fuel would certainly go beyond the anticipated 15%. But, I am sure, under your able leadership, Railways boldly face the challenges, raise revenue and bring in better Operating Ratio in 2022-23 and subsequent years.

There are announcements made in the Budget, be it efficient logistics services for farming community, integration of postal and railways networks for seamless movement of parcels, GatiShakti Cargo Terminals, new Vande Bharat trains, one-station-one-product, expanding rail network, electrification, etc. I pray that your Ministry achieve all goals set for next FY.

---

[*] Speech was laid on the Table.

As you know that people have a lot of expectations from Railways, be it electrification, stoppage, new trains, additional coaches, ROBs/RUBs, etc., and Guntur - my Lok Sabha Constituency in Andhra Pradesh - is no exception. There are some requests from my district Guntur and Andhra Pradesh and I am mentioning the same below with a request to kindly go through them and do the needful for which I shall ever be grateful.

Existing Railway over Bridge (ROB) at Arundalpet, which connects from St. Joseph's Hospital to Sankar Vilas Centre was constructed in the year 1957. The life of the structure is 65 years as per the Railway norms i.e. almost achieved. The traffic in Guntur city has increased multi folded and it takes about 30 Mins to pass the ROB in peak hours. Guntur being a Gateway City to the new Capital Amaravati, the traffic in Guntur city is increasing day by day. Hence, there is every need to reconstruct a new Railway Over Bridge (ROB) in place of the existing bridge.

The approximate cost for proposed elevated corridor / flyover from Municipal Travellers Bungalow junction up to Lodge Centre junction comes to Rs.175.00 Crores and the Detailed Project Report (DPR) is under progress.

It may also be noted that Guntur Municipal Corporation has completed 150 Years since its inception as Urban Local Body (ULB). Under these circumstances, some Major Financial Rewarding and City Level Developmental projects were identified for development of sustainable growth of the Guntur Municipal Corporation.

Construction of RUB's at both directions at km 1/2 of Guntur - Amaravati in Guntur Municipal Corporation limits near the existing ROB in lieu of L.C.No.497-A of Km0/5-6 in between Guntur – Nallapadu section on cost sharing basis - It is further informed that, during the Joint inspection held on 23.09.2017 with railways, GMC and (R&B) department has decided to proceed with RUB's. As per action plan, the estimate is prepared for Rs. 5400.00 Lakhs with the following provisions.

South Central Railway has furnished the cost of box for Rs.35,89,88,616/- under Railway track including pushing and other charges vide Lr No.GNT/W/351/Arundalpet ROB dt.17.11.2017. Municipal Commissioner, Guntur Municipal Corporation has given consent to bear the Land acquisition, structural compensation, shifting of utilities from the Corporation during the meeting held on 28.11.2017 with Hon'ble Minister T(R&B).

RVNL (Rail Vikas Nigam Limited) has completed the survey to connect Amaravati to various places in the State and submitted the proposal to Railway board. The Project cost is Rs 2679 crore, Track construction of about 106 route Kms, Considering Errapalem and Nambur the total new lanes will be 189 Kms. Times lines to complete the project is 4 years.

To follow up with the railway ministry to speed up the process and ground the project at the earliest. The long pending project taken up 3 years back with an intention to complete within 18 months is yet to be completed. The snail pace movement of this project tells upon the efficiency of railways.

The line is just 24.5 KM, and it is moving at a snail's pace after all the sanctions have been given. Hope this project will not see another calendar year to get completed. In addition to expediting the work, extend the line to New Guntur station. Between Guntur-Tenali, Vadlamudi is a place where Sangam Dairy and Fodder Factory in addition to Vignan University and its affiliated colleges are there. In the near future, two medical colleges with attached hospitals are coming up. To reach Vadlamudi, people are using only road route. If a halt is provided near Suddapalli LC where the railways have got their own lands it will be of utmost use to the present commuters and future traffic.

At present this single line has been proposed for electrification which is yet to be started. There is a necessity to go in for the doubling of this line in view of the new railway line coming up with diversion from this, the Nadikudi - Kalahasthi and also a new line to be planned to the AP Capital, Amaravati. Hence Doubling and Electrification of this line should be included in the budget.

The shortest patch of new line in Andhra Pradesh after independence laid to bypass the rush of goods trains and some of the passenger trains from Grand Trunk route between Tsundur-Vijayawada was opted to be removed after some years of functioning. This needs to be reviewed once again and revived to have a shorter route for approaching capital Amaravati from southern states. This line was used to run Circar Express between Kakinada-Madras Central. As this is more useful, this may be restored by including in the

Guntur-Tenali doubling project for running goods trains and superfast Express trains.

After several repeated requests for the last 10 years from the Members of Parliament, sanctions were made to revive the crossing station, to reduce the travelling time and to have more number of trains between Tenali- Repalle. This crossing station is yet to be opened for traffic.

After selection of Thulluru Mandal of Guntur district as the New Capital area of Andhra Pradesh, Guntur Station needs to be given the status of one of the capital stations and providing facilities. The long pending blue print to improve the Guntur Station is to be made a reality at the earliest.

Development of western side of the station with another (No.8) platform par with platform No. 1 so as to receive all types of trains and to provide with all the facilities like waiting hails, restaurant and parking place. All the platforms are to be connected with a new Foot Over Bridge (FOB) provided with escalators wherever necessary and convenient to passengers.

A foot over bridge is required at the station connecting east side (Govt. General Hospital Road) to west side (1st lane Arundalpet) of the station for the public to crossover to other side. The participation of Guntur Municipal Corporation (GMC) whereever required will also to be informed to them.

The symbolic four lions pillar on platform no.4 be shifted to a prominent and convenient place on eastern side of the station giving facelift.

Presently this station is being used as a bypass station to Guntur providing passage for three by weekly long distance trains and two daily run

trains to Chennai from Vijayawada (Janasatabdi) and from Kakinada (Circar express) trains. This station needs to be made a coaching station by providing connectivity to Guntur station.

Most of the important long distance trains of Grand Trunk route can be routed through new Guntur station. The present goods loading, unloading can be shifted to Nambur to create more space here for coaching purpose.

A Pit line at this place will be of utmost use to originate some trains from Guntur to New Delhi, Howra and Mumbai and beyond these places.

This is situated between Guntur-Vijayawada and the nearest point to the new capital of Andhra Pradesh. The 1000 bedded AIIMS super speciality hospital of AP is coming up at a distance of 3 KM and many important offices like police academy are being established nearby. This station will have to be provided with all facilities and all the express trains are to be provided with halts.

In spite of the double line with electrification the running time between Vijayawada-Guntur is taking at about 100 to 120 minutes irrespective of whether it is a passenger or an express train. By road the journey takes around 40 minutes in spite of stopping at toll gate in between. This time needs to be reduced to attract more number of passengers on trains between Guntur and Vijayawada.

In spite of providing two crossing stations in between Tenali-Repalle, still the trains take longer time in reaching destinations on either side. Lack of a crossing station between Tenali Repalle has become very inconvenient to run

some more trains to Repalle from Tenali. Previously Vemuru was a crossing station and there used to be a train from Repalle to Vijayawada. It is beyond imagination what made the railways to discontinue this crossing at Vemuru and as a result of this all the trains connected with Repalle are running late. Hence the long back sanctioned work to lay the crossing line at Vemuru be provided with funds to complete at the eatliest. In this connection as Repalle is one of the terminus points of Guntur Division one Pit line may also be sanctioned so that some passenger trains can be organised from this point. Repalle station is serving the passengers from Machilipatnam areas of Krishna District.

As Guntur-Mangalagiri-Vijayawada stations are more approachable to the proposed Capital of Andhra Pradesh, new trains introduced will have to be originated from a location covering these three places. Hence all the trains introduced towards North and East may be originated from Guntur station and all the trains introduced towards South and West be originated from Vijayawada station. For all these trains halt be provided at Mangalagiri station.

Express train to New Delhi is needed. The present Visakha Rajadhani Express is only with AC accommodation. A new train with all classes should be introduced from Guntur so as to extend it to capital city Amaravati in future

Vijayawada-Mysore-Vijayawada, Express via. Guntur-Gooty-Bengaluru is requested. The increasing rush towards Bengaluru demands this train. Reaching Bengaluru in early hours will be of utmost use for the passengers. As most of the IT Professionals working at Bengaluru are from this area the existing trains are not in a position to accommodate them. Hence introduction

of a new train from BZA/GNT--Bangalore via NRT, NDL and Gooty is requested.

Guntur-Tirupathi-Guntur, Intercity Express via. Tenali, Gudur is needed. A day train connecting Bapatla, Chirala, Ongole and Nellore will be useful to students and employees. Guntur-Chennai-Guntur, Intercity Express Via. Tenali, Gudur is needed. It is necessary to have a direct train in day time to reach Chennai. Vijayawada-Done-Vijayawada...Intercity Express Via. Guntur, Nandyal is also needed. This train is useful for all the passengers reaching Vijayawada, Guntur junctions from various places and also provides an express in day time in this route to reach Srisailam.

Some of the Passenger and Express trains having Vijayawada as terminus may be extended to Guntur providing direct train facility. Mumbai-Secunderabad, Devagiri Express be extended to Guntur via. Nalgonda-Nadikudi Howrah-Sai Prasanthinilayam Express be extended to Bengaluru. Increase in Frequency of Kakinada-LTT from by-weekly as daily, Howrah-Sai Prasanthinilayam as Tri-weekly and Kakinada-Bhavanagar Express as Tri-weekly.

To provide Halt to Train no: 12709/12710 Gudur-Secunderabad –Gudur Express at NIDUBROLU . To Provide halt to train no: 17209/17210 Bangalore-Kakinada-Bangalore at NIDUBROLU. To Provide halt to Train no: 17401/17402 Tirupati-Machilipatnam-Tirupati at NIDUBROLU. To provide Halt to Train no: 17225/17226 Vijayawada-Hubli-Vijayawada (Amaravati Express) at Mangalagiri. To provide Halt to Train no: 12795/12796 Secunderabad-

Vijayawada- Secunderabad Express at Mangalagiri. To provide halt at Sangamjagarlamudi for Delta Fast Passenger train. To provide halt at Pedakurapadu for Palanadu Express. To provide halt at Siripuram for Janmabhoomi Express.

Syamalanagar-Ngo Colony Road LC. RUB was sanctioned previously. Financial approvals given. This has to be completed at the earliest to meet the day by day increasing rush. ROB to be sanctioned at LC on Old Guntur-Nandivelugu Road on Guntur- Tenali Railway line which is being doubled with electrification. To be grounded at the earliest. Some of the LCs is being closed in Tenali-Guntur route. The farmers of the villages are finding it difficult to reach their agricultural lands. Hence where ever it is possible the LCs may be converted as RUBs in this route. The proposal for the new ROB as suitable for railways in place of the existing ROB connecting one and two towns near Guntur station be given to the state government (R&B Department) so as to prepare DPR as the present one is not adequate for the growing traffic towards capital.

In the first railway budget of this government there was a proposal to establish five railway universities required to give education pertaining to railway functions. So far only one has been established. Hence we request one of such university be given to Andhra Pradesh in and around Guntur.

Special Trains are running beyond schedule timings without providing any facilities in the running trains. This is after the charges for these trains are three times the normal.

The State Re-Organization Act has provided for a rail zone which is still to be materialized. I propose that a decision be taken to establish anywhere in Andhra Pradesh immediately so that it can be at any time changed to Visakhapatnam once it gets all clearances so that the rail development works of AP are supervised. The railway zone can come at Guntur since; where the CM is there GM should be there. Most of the doubling, electrification works are happening in and around Guntur.

To name the Secunderabad-Guntur Intercity Train No. 12705/12706 as ANAVEMA Express. Revival of Nagarjuna Express: - Janma Bhoomi Express is not able to accommodate the passengers of Tenali and Guntur. Earlier Nagarjuna Express running between Tenali - Secunderabad was reaching at scheduled timings and the intermediate station passengers were also getting accommodation. Hence Nagarjuna Express be revived. To convert Pedakakani as fully fledged station with all the facilities like water, toilets on platforms and regular booking facility to issue season tickets and reservation tickets. Full shade cover on the platforms be provided.

With these above observations, I request the Hon'ble Railways Minister to kindly consider the said requests and instruct the concerned authorities so as to obtain the necessary administrative sanction for the above mentioned proposals. This would help make Amaravati, the people's capital, a true gateway to the people of the state.

*DR. T. R. PAARIVENDHAR (PERAMBALUR):** I would like to present my points in the discussion and voting on demands for Grants under the Ministry of Railways for 2022-23. In this Union Budget 2022 documents show that the railway ministry has been allocated Rs 1,40,367.13 crore.

It is the continuation of the trend that we have been witnessing since 2014. The Economic Survey had also spoken about the need for more funds for better performance by the national transporter. The Union Budget 2022, which is seen as the roadmap for next financial year, saw a clear focus on the infrastructural reforms.

PM Gati Shakti Masterplan, which would see massive government spending in the fields of road, railways, highways, ports and public transport. Terming them as seven 'engines' of growth.

My long pending issues of my Perambalur parliamentary constituency also, I would like to mention in this Demands for grants for 2022-23. Perambalur parliamentary constituency is an under developed constituency and there are no big industries. So, there is no job opportunity for educated youths. In the absence of the Railway link the industrialists are hesitating to invest and establish industries including MSME.

This particular constituency is agriculture-based one. 70% of the people are farmers. Due to the want of railway link, the produce of the farmers unable to transport to nearest towns and adjoining districts at cheaper cost. So, the

---

* Speech was laid on the Table.

farmers are ever poor and the youths are un-employed. In the past, a railway line was planned from Ariyalur-Perambalur-Thuraiyur and Namakkal. The distance of connecting these four places is about 108kms. The Government of India surveyed the land by the railway authorities few years ago for which Government has sanctioned around Rs. 16 lakhs for the survey and still it is pending.

And also, I have already spoken this matter in Parliament twice and met the Minister of Railways many times. On 4th March, 2020 1 met the Chairman, Railway Board regarding this railway lane project and he told me that the concern State Chief Minister has to forward the proposal to the Central Government. So I met our Tamil Nadu Chief Minister on 6th March, 2020 regarding this project and our Chief Minister is also very positive about this railway proposal.

Recently during the southern railway Tiruchirappalli division railway meeting (19.11.2021), I raised this matter again and I received this return reply from the General Manager, Southern Railways.

“UPDATING RECONNAISSANCE ENGINEERING CUM TRAFFIC SURVEY FOR NEW LINE BETWEEN ARIYALUR AND NAMAKKAL VIA PERAMBALUR, TURAIYUR, TATTAYYANGARPETTAI FOR 108 KM HAS BEEN SANCTIONED BY RAILWAY BOARD VIDE LETTER DATED 08.08.2018. FIELD SURVEY HAS BEEN COMPLETED. ABSTRACT ESTIMATE IS UNDER PROCESS".

I am very sad to state that my constituency people after the several decades of our country's independence they had never seen a railway line in their place. Considering the farmers problem and un-employment situation in these regions, the laying of the railway link for the above places is very important. This is the 50 years dream of my constituency people. There I request the ministry of Railway to consider this proposal as early possible.

And also, I would like to bring the demands of my Perambalur Parliamentary constituency for necessary action. I request the Ministry of Railways to construct a Railway over-bridge in Kulithalai --- Manaparai road, due to lack of Railway over bridge, public facing many problems like a heavy traffic in peak hours, delay of school vehicles, more fuel consumption and even ambulance struggles to reach Kulithalai GH and other private hospitals at Kulithalai. Because of the frequent closure of this railway gate, a sad incident had happened in 10.08.2015, whereas Panchayat President of the same village expired due to cardiac arrest as they could not reach the hospital which is on other side of the railway gate. This Railway over bridge request is pending for several decades. Also, there is request from my Lalgudi assembly constituency people from Tiruchirappalli District for a Railway over-bridge in Pullambadi which is also pending for several decades. I request our railways department to construct a under pass in Valanthur near Kulithalai Railway Station, where my constituency people are using the railway track for entering into their village without any safety measures for past three decades. There are five villages in adjacent to the Kulithalai railway station so far, no proper

road link or any other connectivity is provided. Kindly consider this matter into an urgent case and pass necessary instruction for quick action.

Kindly consider the above demands and do the needful as early possible.

*SHRI DIPSINH SHANKARSINH RATHOD (SABARKANTHA):** I would like to thank you and my party for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants on the Ministry of Railways, 2022-23.

I would like to express my gratitude to the hon. Prime Minister and all the Railway Ministers so far for special consideration for development of railways in Rajkot (Saurashtra).

The Indian Railways has envisaged the National Rail Plan for India – 2030 to create a future ready railway system by 2030. For that, the allocation of Rs. 60,000 crore per annum for the next five years as Gross Budgetary Support for capital expenditure stands justified. I wish to welcome here the allocation of Rs. 1,37,300 crore as gross budgetary support for 2022-23 which is a 17 per cent upward change compared to the Budgetary Estimates of 2021-22, which will further help in augmenting its infrastructure during the period 2021-51.

I would like to take this opportunity to thank our hon. Railway Minister and his predecessors, Shri Piyush Goyal and Shri Suresh Prabhu for their exceptional support for getting long pending works expedited falling within my Lok Sabha constituency that have been affecting the passengers as well as the local residents for past several years.

In my Sabarkantha Lok Sabha Constituency, broad gauge railway line from Himmat Nagar to Udaipur (Rajasthan) is going on and which is very much

* Speech was laid on the Table.

slow. I request you to complete the same on ASAP. Also, I would like a new train to start from Ahmedabad via Himmatnagar to New Delhi and new routes to Mumbai also connecting to other parts of the country.

Also, there was a budget allocation already made between Himmat Nagar to Khedbrahma but the fund was not used on time and it was rejected. I request you to reallocate the budget and finish the meter gauge railway track in to broad gauge railway track.

In addition, the railway track work is also not in good speed. I request you to advise the concerned authority to complete this railway track working on high priority and start the railway service. Madasa to Dahod (Panchamahal district) work survey is not in good speed. I equest you to look into it on priority. Madasa to Baswada (Rajasthan) survey was planned but project report is not submitted till date. I request you to look into this matter also. Upon consideration of above request, those would become an additional source of revenue to railways as well as means of travel for the habitants of Sabarkantha.

Keeping in view of support of the Ministry of Railways in the past, I hope you will consider implementation of the pending requests at the earliest.

*[*] **SHRI RAJA AMARESHWARA NAIK (RAICHUR):** Today, when India is celebrating the Amrit Mahotsav on 75 years of its independence, then this determination power of every Indian instils immense faith in India's bright future. Following the mantra of 'Sabka Saath, Sabka Vikas, Sabka Vishwas, and Sabka Prayas', the Government is working fast on a strong foundation for the next 25 years. The most important resolution of this foundation is the creation of an all-inclusive, all-beneficial, strong India and self-reliance of the country. The challenges of this difficult time of Corona have inspired the countrymen to achieve their goals at the earliest.

The Government is also modernizing the Indian Railways at a fast pace. The new Vande Bharat trains are adding to the aura of the Indian Railways. In the last seven years, 24 thousand km of railway route has been electrified. The work of laying new railway lines and doubling is also going on at a fast pace. Gandhinagar Railway Station in Gujarat and Rani Kamalapati Railway Station in Madhya Pradesh have emerged as the new picture of modern India today. The railway arch bridge being built on the Chenab River in Kashmir is becoming the centre of attraction.

The Government has also done extraordinary work in increasing the facilities of public transport to make life easier for the poor and middle class. Services have been started on 11 new metro lines in the country, which are

---

[*] Speech was laid on the Table.

benefiting lakhs of people in 8 states every day. India today also joins the four countries with the largest driver-less train network in the world.

Hon. Minister of Railways has already announced several schemes for the railways. Some of them are:

Railways will develop new products and efficient logistics services for small farmers, and small and medium enterprises. It will also take steps towards integration of postal and railway networks to provide seamless solutions for movement of parcels. One hundred PM-GatiShakti Cargo Terminals for multimodal logistics facilities will be developed over next three years. Multimodal connectivity between mass urban transport and railway stations will be facilitated on priority. Four hundred new-generation Vande Bharat trains will be manufactured over next three years.

'One Station-One Product' concept will be popularised to help local businesses and supply chains. Now, I would like to bring in the notice of Hon'ble Railway Minister the railway related demands of my parliamentary constituency, RAICHUR, Karnataka.

As far as Gadag-Wadi new B.G. line is concerned, the project was started during 2019 with a target to land acquisition of 1584 hecters, with a cost of Rs.2842 crores and with an aim to complete the project up to 2025. Land acquisition of 1140 hectares completed from Talekal Kushtagi. Land acquisition work from Shapur to Wadi is under progress. In Raichur Member of Parliamentary Constituency from Raichur at Jumlapur-Kidadur Village Road (of Koppal Dist.) upto Gurugunta village is pending. The project has entrusted to

SLAO, KIADB, Kalburgi, from whom Land acquisition work progressing is going slowly. State Government has to give proper instructions to the concerned to complete the land acquisition work in a speed manner with a request to release amount of Rs. 40 crores for 2020-21 and Rs. 100 crores may be allotted for 2022-23 for early completion of the land acquisition

Upgradation of Raichur & Yadgiri Railway station under Model Railway Development Scheme of Government of India. Ginigera Raichur New BG Line work Has started in the year 1997-98, the latest anticipated cost is Rs. 2000 Crores. Out of which 1107.19 acres of Koppal District has completed. From Sindhanur to Raichur 1360 acres only 235.27 acres acquisition completed, From Sindhanur 7 villages, Manvi & Sirwar 18 villages files submitted total still 1124.36 acres acquisition yet to complete. State Government has to take serious steps to complete land acquisition as early as possible and also request to deposit a sum of Rs.200 crores for early land acquisition.

The Government has discontinued discounts to Sr. Citizens in Train Fares due to COVID Pandemic which now needs to be restored as we are receiving many representations from senior citizens and life is returning to normal. With these words, I support the demands for grants of the Railways.

*SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ):** I would like to lay my views on the General Discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways under the Union Budget of 2022-23. Hence, I support the Union Budget of 2022-23 for the Ministry of Railways presented by the Hon. Minister of Finance, Smt. Nirmala Sitharaman on 1st February, 2022. For the first time since independence under the guidance of Hon. PM Shri Narendra Modi, the thrust on the holistic development of our nation is escalating with a trajectory. It behooves me to mention that "History tells us that powerful people come from powerful places." However, I think history was wrong! There was a time when Chhatrapati Shivaji Maharaj proved history wrong and now, there is a time when our Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi has shown this world that "Powerful people make places powerful." We are in an era that belongs to 'Jagadguru Bharat'.

Indian Railways is one of the world's largest rail networks, spread over 68,400 route Km. Indian Railways is the lifeline of the country carrying nearly 23 million passengers every day making it the largest passenger carrying system in the world. It is also the 4th largest freight transporter in the world moving 1,160 million tonnes of freight annually, as it traverses the length and breadth of the country. Rail-based transport is the most environment-friendly mass transport system due to the inherent gains it provides in terms of energy efficiency and resource optimization. Railways are about 12 times more

* Speech was laid on the Table.

efficient in freight traffic and three times more efficient in passenger traffic as compared to road transport. As the Indian economy transitions, with economic growth and sustainable development as twin goals, mobility will play a key role. It has been estimated that for the sustainable development of the Indian Economy, the inter-modal share of freight traffic by rail should go up from the current share of 36% to 45% by 2030. Accordingly, Indian Railways is gearing up for massive growth to achieve such an increase in inter-modal share by augmentation of its network and rolling stock feet along with an increase in productivity.

According to the Budget presented for Railways' internal revenue for 2022-23 is estimated at Rs. 2,40,000 crore, an increase of 19% over the Revised Estimates of 2021-22. In 2021-22, revenue is estimated to be 7% lower than the Budget Estimates. Also, the total revenue from traffic for 2022-23 is estimated to be Rs 2,39,600 crore, an increase of 19% over Revised Estimates of 2021-22. Freight revenue is estimated to be Rs 1,65,000 crore in 2022-23, an increase of 14% over the Revised Estimates of 2021-22. The passenger revenue is estimated to be Rs 58,500 crore, an increase of 32% over a low base in 2021-22 due to COVID-19. In 2021-22, passenger revenue is estimated to be 27% lower than the Budget Estimates, whereas freight revenue is estimated to be 5% higher than the Budget Estimates. The total revenue expenditure by Railways for 2022-23 is projected to be Rs 2,34,640 crore, an increase of 17% over Revised Estimates of 2021-22. In 2021-22, revenue expenditure is estimated to be 5% lower than the Budget Estimates.

In 2022-23, capital expenditure is projected at Rs 2,45,800 crore, an increase of 14% over the Revised Estimates of 2021-22. The Revised Estimates for capital expenditure in 2021-22 is marginally higher than the Budget Estimates. Further, the Operating Ratio is a ratio of working expenses to the receipts from traffic. A lower ratio implies better profitability and availability of resources for capital spending. In 2022-23, the Railways' Operating Ratio is estimated to be 96.98%. This would be an improvement over the operating ratio of 98.93% in 2021-22 Revised Estimates. An operating ratio of 96.15% was estimated at the Budget stage in 2021-22.

Railways will be developing new products and efficient logistics services for small farmers, and small and medium enterprises. It will also take steps towards the integration of postal and railway networks to provide seamless solutions for the movement of parcels. Also, 100 PM-GatiShakti Cargo Terminals for multimodal logistics facilities will be developed over next three years. Multimodal connectivity between mass urban transport and railway stations will be facilitated on priority. About 400 new-generation Vande Bharat trains will be manufactured over next three years. About 2,000 km of network will be brought under Kavach, the indigenous technology for safety and capacity augmentation. 'One Station-One Product' concept will be popularized to help local businesses and supply chains.

Indian Railways has prepared a National Rail Plan (NRP) for India - 2030. The Plan is to create a 'future ready' Railway system by 2030. The NRP is aimed to formulate strategies based on both operational capacities and commercial policy initiatives to increase modal share of the Railways in freight to 45%. The objective of the Plan is to create capacity ahead of demand, which in turn would also cater to future growth in demand right up to 2050 and also increase the modal share of Railways to 45% in freight traffic and to continue to sustain it. To achieve this objective all possible financial models including Public Private Partnership (PPP) are being considered. The Government under the leadership of PM Shri Narendra Modiji is well oriented to develop and modernize the Indian Railway.

Jai Hindi! I, therefore, strongly support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways under the Union Budget of 2022-23.

****श्री राकेश सिंह (जबलपुर) :** रेलवे मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांग पर चर्चा में मुझे अपने विचार प्रकट करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ इसके लिए मै आपका आभार व्यक्त करता है।

सर्वप्रथम मैं यशस्वी प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व के प्रति अपना सम्मान और आभार प्रकट करता हूँ जिनके दूरगामी सोच, कुशल नेतृत्व और समर्पण भाव ने देश को एक नई उंचाई और दिशा दी है।

आज देश में प्रत्येक क्षेत्र विकास की नई उंचाई पर पहुंच रहा है और हर भारतीय को देश के ही नहीं बल्कि विश्व के सबसे लोकप्रिय नेता यशस्वी प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व पर गर्व हो रहा है।

रेलवे की बात करें तो यह देश की जीवन रेखा होने के साथ हर भारतीय के जीवन में अहम् भूमिका निभाती है । रेलवे का जीर्णोद्धार करने के साथ ही इसे विश्व में शीर्ष स्थान दिलाने में आदरणीय प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व और माननीय रेल मंत्री जी के प्रबंधन का बहुत बड़ा योगदान है।

रेलवे को अत्याधुनिक करने के साथ पर्यावरण को ध्यान में रखते हए जो काम किये जा रहे है वह अद्भुत है । रेलवे का विकास आज इतिहास रच रहा है । विकास के साथ - साथ आज भारतीय रेलवे अप्रतीम मानवीय संवेदना का उदाहरण भी बन रहा है। कोरोना की विकट संकट की स्थिति में रेलवे ने अतलनीय काम किया । हजारों रेलवे कोच को कोविड केयर सेंटर के रूप में स्थापित किया गया। कोनित उपरान्त यात्रा के लिए बेहतर डिजाइन युक्त कोविड सुरक्षित कोच का अनावरण किया गया। कोविड काल में श्रमिकों की सुरक्षित यात्रा के लिए हजारों श्रमिक स्पेशल ट्रेन चलाये गए जिनके माध्यम से 63 लाख से अधिक प्रवासी श्रमिक अपने गंतव्य तक पहुंचाए गए। इसके साथ - साथ करोडों खाने के पैकेट और पानी की बोतलें निःशुल्क उपलब्ध कराई गई।

* Speech was laid on the Table.

रेलवे की सुरक्षा की बात करें तो माननीय प्रधानमंत्री जी के कुशल और योग्य नेतृत्व में भारतीय रेलवे आज सबसे सुरक्षित परिवहन का साधन बना है। भारतीय रेलवे के इतिहास में अप्रैल 2019 के बाद से आज तक किसी भी दुर्घटना में किसी भी यात्री की मृत्य नहीं हुई है। इसके अलावा रेलवे सुरक्षा के लिए अत्याधुनिक तकनीक के माध्यम से निरंतर उत्कृष्ट कार्य कर रहा है। मानव रहित रेलवे क्रासिंग बनाने, रेल ट्रैक का नवीनीकरण करने, पुराने पुलों का सुदृढीकरण करने से लेकर सी सी टी वी लगाने जैसे काम बहुत तेजी से हो रहे है।

किसी भी क्षेत्र के विकास का आकलन उसके इंफ्रास्ट्रक्चर पर निवेश और उसकी स्थिति से किया जाता है। इस दिशा में भारतीय रेलवे ने रिकॉर्ड स्थापित किया है। वर्ष 2014 से 2020 में कल पूंजीगत व्यय 6,45,600 करोड़ रुपये रहा जो कि वर्ष 1951 से 2014 तक के कुल संचयी निवेश 4,95,958 करोड़ रुपये को पार कर गया। यह अपने आप में एक बड़ी उपलब्धि है।

इसी प्रकार इस अवधि में 1,353 किलोमीटर लम्बी कुल 32 परयोजनाएं पूरी की गई है। रेलवे की नगण्य सुविधा वाले पूर्वोत्तर के दुर्गम राज्यों में रेलवे के विकास ने एक नई इबारत लिखी है। त्रिपुरा में 112 किमी अगरतला- सबरूम रेल लाइन परी की गई साथ ही 45 किमी लम्बी लामडिंग से होजाई रेलखंड की दोहरीकरण की परियोजना पूर्ण की गई।

भारतीय रेलवे आज पर्यावरण फ्रेंडली हो गई है जिसका उदाहरण है शत प्रतिशत कोच बायो टॉयलेट युक्त होना। साथ ही रेलवे के इलेक्ट्रिफिकेशन की रफ़्तार देखें तो यह पांच गुना तेजी से बढ़ी है। करीब एक हजार से अधिक रेलवे स्टेशन पर सोलर पावर प्लांट लगाए गए हैं, साथ ही कई जगहों पर विंड पावर प्लांट भी लगाए गए हैं। स्वच्छ और ग्रीन रेलवे की दिशा में काम करते हुए भारतीय रेलवे ने 12,000 हॉर्सपावर के 43 मेड इन इंडिया इलेक्ट्रिक लोको का निर्माण एक महत्वपूर्ण कदम है।

भारतीय रेलवे ने रिफोर्स के लिए अनेकानेक उत्कृष्ट प्रयास के माध्यम से आज रेलवे का कायापलट कर दिया है जिसका श्रेय माननीय प्रधानमंत्री जी के दूरदर्शी, योग्य और कुशल नेतृत्व और माननीय रेल मंत्री जी के प्रयासों को जाता है।

रेलवे की विकास यात्रा जो विगत सात वर्षों में हुई है वह भारतीय रेलवे के इतिहास में स्वर्णाक्षरों में लिखा जाएगा। मेरे संसदीय क्षेत्र जबलपुर की बात करें तो जबलपुर रेलवे स्टेशन को विश्व स्तरीय स्टेशन के रूप में विकास करने के लिए मै माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ।

संसदीय क्षेत्र जबलपुर पश्चिम मध्य रेल जोन का मुख्यालय है। यहां रक्षा क्षेत्र की कई बड़ी इकाइयां, केन्द्रीय आयुध डिपो के साथ सेना के साथ ही सैन्य संस्थान स्थित हैं। जबलपुर शहर महाकौशल क्षेत्र का शैक्षणिक हब भी है। यह वन्य क्षेत्र, धार्मिक स्थल एवं पर्यटन की दृष्टि से भी अग्रणी है। इन सभी उपलब्धताओं को दृष्टिगति रखते हुए मेरे द्वारा जबलपुर रेलवे स्टेशन को विश्व स्तरीय स्टेशन के रूप में विकसित करने हेतु मांग की गयी थी। जिसके लिए केन्द्र द्वारा 26.97 करोड़ राशि स्वीकृत की गयी थी।

स्वतंत्रता के बाद हमारे देश में एक से बढ़कर एक योजनाएँ भारतीय रेल विभाग द्वारा बनाई गई। निसंदेह उन योजनाओं में जबलपुर - गोंदिया गेज परिवर्तन योजना महत्वपूर्ण योजना रही है।

जबलपुर से गोंदिया तक गेज परिवर्तन होने के बाद यह रुट उत्तर भारत को दक्षिण भारत से सीधा जोड़ रहा है और पुराने रूट के तुलना में लगभग 270 किलोमीटर की कटौती हुई है।

वर्ष 2001 में तत्कालीन प्रधानमंत्री स्व. श्री अटलबिहारी बाजपेयी जी द्वारा प्रारम्भ हुई ब्रॉडगेज परियोजना यूपीए शासन आने के बाद लगातार उपेक्षा का शिकार रही है। इस परियोजना

को पूर्ण करने सड़क से संसद तक संघर्ष की ऐसी अलख जगी जिसमे इस क्षेत्र के नागरिकों ने अपनी सक्रिय भागीदारी सुनिश्चित की।

वर्ष 2014 में केंद्र में माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में हमारी सरकार बनते ही इस परियोजना को पंख लग गए और अब जब यह परियोजना पूर्ण हो गई है और इस रूट में रेलगाड़ियां दौड़ने लगी है तो निश्चित ही यह सम्पूर्ण महाकोशल क्षेत्र के विकास में नई इबारत लिखेगी।

क्षेत्र की जनता की लगातार मांग पर हमने इसे प्रारम्भ करने हेतु प्रयास किये और माननीय रेल मंत्री जी और रेलवे विभाग ने इसके पुनः संचालन की स्वीकृति दी है और इस रूट पर जबलपुर - नैनपुर पैसेंजर ट्रेन का संचालन पुनः करा दिया है। जबलपर से गोंदिया का यह रूट महाकौशल क्षेत्र के कम से कम दस जिलों के लिए प्रगति के नए आयाम स्थापित करेगा।

जबलपुर से नैनपुर तक पैसेंजर ट्रेन के पुनः संचालन हेतु मैं क्षेत्र की जनता की ओर से माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी और रेलवे विभाग का धन्यवाद देता हूं और रेल मंत्री जी से आग्रह है इस रूट के दोहरीकरण तथा इस रूट पर अन्य पैसेंजर और एक्सप्रेस ट्रेनों को भी प्रारम्भ किया जाए ताकि रेल यातायात के माध्यम से विकास की नई इबारत लिखी जा सके।

इनके साथ ही मैं माननीय रेलमंत्री से अपने क्षेत्र के लोगों की परिवहन सुविधा के सम्बन्ध में कुछ मांग भी प्रस्तुत करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र स्थित भेड़ाघाट पर्यटनीय स्थल जबलपुर का गौरव है। अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के इस पर्यटन स्थल के कारण भेड़ाघाट रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया गया है। आदर्श स्टेशन में यात्री सुविधा एवं रेल सुविधाओं के लिए प्लेटफार्म का मानक के अनुरूप निर्माण कराये जाने हेतु मेरा निवेदन है। साथ ही क्षेत्रीय लोगों की सुविधा हेतु यहां पर रेल आरक्षण केन्द्र की सुविधा होना आवश्यक है। भेड़ाघाट स्टेशन में इंदौर-बिलासपुर (08233) एवं बिलासपुर से इंदौर (08234) एक्सप्रेस टेन का स्टापेज दिया जावे। शहपुरा

(भिटौनी) सघन जनसंख्या का क्षेत्र है, जिसके अंतर्गत लगभग 300 ग्राम आते हैं । साथ ही तेल कंपनियों के डिपो, एलपीजी फिलिंग पाइंट होने के कारण इस स्टेशन का उन्नयन भी आवश्यक है । अधारताल रेलवे स्टेशन सघन आबादी वाला क्षेत्र है जो कि बेहतर पहंच मार्ग पर स्थित है । इस स्टेशन के विकास की आवश्यकता है । कोविड 19 के पश्चात् जबकि यात्री गाड़ियों का परिचालन सामान्य होता जा रहा है ऐसे में अधारताल रेलवे स्टेशन पर विकास कार्य एवं रेल आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध किया जाना नितांत आवश्यक है । प्लेटफार्म नीचा होने के कारण यात्रियों को उतरने-चढ़ने में अत्यधिक परेशानियों का सामना करना पड़ता है । अतः प्लेटफार्म की उंचाई बढ़ाई जाये एवं कोच के हिसाब से प्लेटफार्म की लंबाई बढ़ायी जाये । यात्रियों की बैठने के लिए बैंच, पेयजल हेतु पानी की व्यवस्था एवं वर्षा से बचाव हेतु शेड निर्माण किया जावे ।

पनागर (देवरी) एक सघन आबादी वाला क्षेत्र है । यहां पर प्रमुख ट्रेनों का स्टापेज नहीं होने के कारण क्षेत्रीयजनों को जबलपुर या कटनी की ओर जाने के लिए सड़क मार्ग का सहारा लेना पड़ता है । क्षेत्रीयजनों की मांग पर जबलपुर-रीवा इंटरसिटी का स्टापेज दिये जाने की आवश्यकता है । गोसलपुर स्टेशन पर जबलपुर - सिंगरौली इंटरसिटी ट्रेन, नर्मदा एक्सप्रेस, विंध्याचल एक्सप्रेस, जबलपुर - रीवा इंटरसिटी, व कटनी - इटारसी ट्रेन के स्टापेज की मांग क्षेत्रीयजनों द्वारा की जा रही है । अतः उक्त ट्रेन का स्टापेज गोसलपुर स्टेशन में दिये जाने हेतु प्रस्ताव पुनः अखिल भारतीय समय सारणी सभा में भेजा जावे । इंडी क्षेत्र की जनता की मांग को देखते हुए जबलपुर-रीवा इंटरसिटी एक्सप्रेज के स्टापेज हेत् मांग की गयी थी । प्रस्ताव अखिल भारतीय समय सारणी सभा में भेजा गया था किन्तु स्वीकृति नहीं मिली । क्षेत्रीय जनों की मांग को देखते हुए प्रस्ताव पुनः भेजा जाये । जबलपुर रेल मंडल के अंतर्गत जबलपुर-कटनी रेल खंड सिहोरा रोड स्टेशन से इंडी स्टेशन के मध्य ग्राम पहरूआ (छपरा) सहित लगभग 20 ग्राम जिनकी आबादी लगभग 20,000 से अधिक है के नागरिकों के लिए यातायात की कोई उपयुक्त सुविधा उपलब्ध न होने के कारण पहरूआ में स्टेशन के निर्माण देत मांगा की गयी थी । विभाग द्वारा इसे व्यवहारिक नहीं माना गया ।

जिस प्रकार से स्लीमनाबाद एवं निवार के बीच में संसारपुर स्टेशन बनाया गया है उसी तर्ज पर जनता की मांग को देखते हुए डूंडी और सिहोरा के मध्य पहरूआ (छपरा) में स्टेशन निर्माण किया जावे। पश्चिम मध्य रेल जोन जबलपुर के अंतर्गत हजारों रेल कर्मचारियों के बच्चों को गुणवत्तायुक्त शिक्षण सुविधा प्रदान करने हेतु मेरे द्वारा पश्चिम मध्य रेल जबलपुर के अधीनस्थ केन्द्रीय विद्यालय खोले जाने हेतु मांग की गयी थी। तत्संबंध में रेल मंत्रालय को अनुमोदन हेतु प्रेषित प्रस्ताव के बारे में कार्यवाही की जाए। जबलपुर से भगवान श्री जगन्नाथपुरी के लिए भी सीधी ट्रेन की मांग लंबे समय से की जा रही है। अतः जबलपुर से पुरी के लिए वैकल्पिक व्यवस्था के तहत साप्ताहिक ट्रेन चलायी जाये एवं जबलपुर-नैनपुर-गोंदिया होते हुए सीधी ट्रेन प्रारंभ की जावे। तथा जबलपुर से जगन्नाथपुरी के लिए सीधी ट्रेन प्रारंभ की जावे। जबलपुर से मुम्बई वर्तमान में एकमात्र गरीब रथ एक्सप्रेस के रूप में संचालित है जो सप्ताह में 3 दिन चल रही है। उक्त ट्रेन को हमसफर या दुरंतो में परिवर्तित कर प्रतिदिन चलाया जाये के संबंध में विभाग द्वारा जानकारी दी गयी है कि हमसफर या दुरंतो में परिवर्तित करने से यात्रियों को किराए का अतिरिक्त बोझ पड़ेगा। अतः गरीब रथ ट्रेन को सप्ताह में 3 दिवस एवं यात्रियों के बढ़ते दबाव को देखते हुए 3 दिवस इस ट्रेन को हमसफर एवं दुरंतों में परिवर्तित कर चलायी जाये।

जबलपर से इंदौर आने-जाने के लिए गाड़ियों पर यात्रियों का काफी दबाव रहता है तथा उपलब्ध गाड़ियां पर्याप्त नहीं हैं। अतः जबलपुर से इंदौर के लिए चलने वाली गाड़ी क्र0 11701/02 जबलपुर-इंदौर को संचालित किया गया था, जिसे बंद कर दिया गया है। कोविड के कारण पर्याप्त यात्री न मिल पाये थे किन्तु अब उक्त मार्ग पर यात्रियों का दबाव होने के कारण इसे पुनः संचालित किया जावे। जबलपुर से अमरावती ट्रेन में यातायात के दबाव को देखते हुए जबलपुर से नागपुर के लिए एक अतिरिक्त ट्रेन की अत्यंत आवश्यकता है। अतः यात्रियों की सुविधा को देखते हुए जबलपुर से नागपुर (व्हाया नैनपुर-गोंदिया) जनशताब्दी ट्रेन चलायी जावे। जबलपुर - रायपुर व्हाया नैनपुर - गोंदिया होते हुए सीधी ट्रेन चलायी जाये, जिससे कटनी-शहडोल रेलमार्ग में गाड़ियों

की अधिकता के कारण यात्री दबाव में कमी आयेगी एवं साथ ही डोंगरगढ़ धार्मिक स्थल से भी श्रद्धालु सीधे जुड़ सकेंगे। रेल मंत्रालय दवारा जबलपुर-बालाघाट नये रूट पर एक नियमित ट्रेन जबलपुरचांदाफोर्ट एक्सप्रेस (व्हाया नैनपुर) संचालन हेतु स्वीकृति प्रदान की गई थी। चूंकि इस ट्रेन का संचालन प्रारंभ नहीं हुआ है, अतः ट्रेन के संचालन हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाये, ताकि स्थानीय लोगों को नागपुर के लिए सीधी रेल सेवा उपलब्ध हो सके।

*SHRIMATI POONAMBEN MAADAM (JAMNAGAR):** We often say that Indian Railways is the lifeline of our nation. Trains not only take us to our destination but, the experience of the journey is also our cherished memory. Railways have a special place in my heart as I understand for a common man, it is the train that connects him to the market, college, tertiary care hospital, and his extended family. Railways touch every person's life -small traders, business people, farmers, and students. I get to see and people tell me that their experience of the train journey has improved so much in the past few years. There is a remarkable change in the cleanliness, pantry services, bio-toilets, and waiting rooms. The passenger services and 'Divyang friendly' measures are improving even for small stations. I belong to a slightly remote area of our country and in the past seven years, we have witnessed drastic differences in terms of connectivity. Trains not only connect our large nation, but they have also been an integral part of the common man's life. Therefore, I want to take this opportunity to express gratitude as the Government's efforts to strengthen infrastructure are bearing fruits now. There has been a consistent effort to ensure the completion of the projects, unlike previous Governments where only announcements were highlighted.

Under the leadership of the Hon'ble Prime Minister, we are certainly taking decisive and crucial steps towards holistic and sustainable development. Railway Budget is growth-supportive, yet inclusive. It is a proven

---

* Speech was laid on the Table.

fact that the nation which invests in infrastructure leads on the path of development. This approach is aligned with the Government's commitment to 'Sabka Sath Sabka Vikas'. We as a nation has embarked upon a progressive journey towards Atmanirbhar Bharat under the leadership of Hon'ble Prime Minister, Narendra Modiji and we are crossing milestones after milestones since then. There has always been the conviction that Indian Railways is going to be one of the most important mediums to reach the destination of self-reliant India. We are marching with unprecedented speed towards our desired goal with a confident approach. The seven growth engines mentioned by hon. Finance Minister, Shrimati Nirmala Sitharamanji – railways, roads, airports, ports, mass transport, waterways and logistic infrastructure will drive our country towards the growth path. I congratulate hon. Finance Minister and hon. Prime Minister for emphasising on all of them especially railways. While the Government is giving extra thrust on PM Gati Shakti, the Indian Railway’s revenue expenditure for 2022-23 is projected to be Rs.2,34,640 crore, an increase of 17 per cent over Revised Estimates of 2021-22. 400 new generation Vande Bharat trains will be manufactured in the next three years and 2,000 kilometres of the rail network will be brought under indigenous technology. 'One Station One Product’ concept will be popularized to help local businesses and supply chains.

Indian Railways has proved itself going beyond everyone's expectations during the pandemic. Mammoth tasks like supplying rations and essential things were undertaken when the whole world was reeling under confusion.

Special Shramik Trains ensured lakhs of families reunite. In the past few years, not only large but even small railway stations have been transformed in terms of passenger facilities. Railway electrification is taken up in mission mode and features like bio-toilets are becoming universal. Even our Opposition leaders will agree that these are futuristic steps. In a large country like India, political and administrative willpower is the prerequisite to even dream for it. Hon. Railway Minister, Shri Ashwini Kumar ji has successfully taken up the challenge.

I have already given a representation to the Railway Minister about enhancing railway connectivity in my constituency especially Jodiya and Kalavad tehsil. Kanalus-Rajkot doubling project is sanctioned and I request to initiate the work at the earliest. There are also demands to increase frequency of Humsafar express which connects Mumbai with my constituency, Jamnagar. We also have submitted to extend it till Okha. I have also been submitting about the Hapa -Dahisar coastal project which will reduce the distance to Delhi and will be very beneficial for the Saurashtra region. I am assured that the Hon. minister will look into those submissions. I support the Demands for Grants of the Ministry of Railways. Thank You.

*__श्री रविन्दर कुशवाहा (सलेमपुर) :__ धन्यवाद, रेलवे अनुदान मांग पर विचार व्यक्त करने का मुझे मौका देने के लिए मैं आभार प्रकट करता हूं।

माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के मार्गदर्शन तथा माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी के नेतत्व में देश के रेलवे में अभतपूर्व विकास हो रहा है। देश के कोने-कोने तक रेलवे में नित्य नई टेक्नोलाजी सेफ्टी एवं सुरक्षा हेतु अवश्यक कदम उठाये गये हैं, जिससे रेल दुर्घटना में काफी कमी आई है, सबसे बड़ी बात है कि पूर्व की अपेक्षा रेलवे स्टेशनों एवं ट्रेनो में स्वक्ष्ता का विशेष ध्यान रखा जा रहा है।

रेल बजट 2022-23 में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा अनेक जन उपयोगी घोषणाओं को शामिल किया गया है जिसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को अपने संसदीय क्षेत्र की महान जनता की ओर से अभार प्रकट करता हूं, तथा सभापति महोदय आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी का अपने संसदीय क्षेत्र से संबंधित कुछ प्रमुख रेल जनसमस्याओं और मांगों के तरफ ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। दिल्ली से गोरखपुर प्रतिदिन एक नई वन्दे भारत ट्रेन का संचालन किया जाय। गोरखपुर से भटनी-सलेमपुर होते हुए वाराणसी, प्रयागराज तक शताब्दी ट्रेन का संचालन किया जाय। भटनी से देहरादुन तक एक दैनिक एक्स. ट्रेन का संचालन किया जाय। पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी मण्डल के गोरखपुर-भटनी-छपरा रेलखण्ड पर इन्गुरी सराय गांव के सामने नवनिर्मित अण्डर पास संख्या-107, गाढ़ा गांव के सामने अण्डरपास संख्या-109, विशुनपुरा ढाला संख्या-113, बड़का गांव के सामने अण्डर पास संख्या-114, इन अण्डर पासों का निर्माण यात्रियों के आवागमन को सुचारू रूप से गति प्रदान करने हेतु हुआ था। परन्तु तकनीकी कारणों से उक्त अंडर पासों में बरसात के समय भारी जल जमाव रहता है। जल जमाव के कारण गाड़ीयों तथा पैदल यात्रियों का अवागमन बाधित होता है, जिस कारण लोगों को इन अण्डर पास का लाभ नहीं मिल पा रहा है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर तुर्तिपार रेलवे समपार संख्या

* Speech was laid on the Table.

11 पिडब्लूडी मार्ग के अतिरिक्त रेल परिक्षेत्र का रोड काफी जर्जर हो चका के जय कारण काफी दुर्घटनायें बढ़ गयी हैं। जिसका प्राथमिकता के आधार पर विशेष मरम्मत जनहित में अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के गोरखपर भटनी-छपरा रेलखण्ड पर भटनी स्टेशन के समिप ढाला संख्या 115-116 के बिच का मार्ग जर्जर हो चुका है जिसका विशेष मरम्मत जनहित में अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड के अन्तर्गत बिल्थरा रोड स्टेशन से जुड़े सर्पक मार्ग जो कण्डैल ढाले तक की सड़क काफी खराब व जर्जर हो गया है, जिसका नवनिर्माण किया जाना अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर किडिहरापर स्टेशन से जडे सम्पर्क मागे काफी क्षतिग्रस्त है जिसके कारण यात्रियों को काफी कठिनाइयों का सामना कराना पड़ता है। जनहित में उक्त मार्ग का जीणोद्धार किया जाना अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के गोरखपुर-भटनी-छपरा रेलखण्ड भाटपार स्टेशन वीरपार ढाला तक जाने वाली सड़क का जीर्णोद्धार कर यात्रिहित में विशेष मरम्मत किया जाना अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर बिल्थरा रोड के समपार संख्या 19-17 पर ओवर ब्रिज बनाने का प्रस्ताव दिया गया है। उक्त दोनों समपार ढाले पर काफी संख्या में गाड़ीयों का आवागमन होता रहता है। जिसके कारण घण्टों जाम की स्थिति बनी रहती है। उक्त दोनों समपार पर ओवर ब्रिज का बनाया जाना जनहित में अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर बेल्थरा रोड स्टेशन पर वी.आई.पी. लाउन्ज कक्ष का अभाव है। उक्त स्टेशन 'ए' श्रेणी का है, जिसको प्राथमिकता के आधार पर शीघ्र सुविधा उपलब्ध कराया जाना अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर सलेमपुर जं0 में रेल गेस्ट हाउस स्वीकृत है। जिसको प्राथमिकता के आधार पर पूर्ण किया जाय। उपरोक्त मण्डल के गोरखपुर-भटनी-छपरा रेलखण्ड पर बनकटा स्टेशन से बंजरिया तक सड़क का नवनिर्माण जनहित में अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर बेल्थरा रेलवे स्टेशन पर लगा हुआ शेड तकनीकी कारणों से जगह-जगह से पानी टपक रहा है, जिसके कारण यात्रियों को शेड का लाभ नही मिल पा रहा है।

यात्रिहित में बेल्थरा रोड स्टेशन पर लगे शेड की जांच कर उक्त शेड का जीर्णोद्धार किया जाना अतिआवश्यक है।

***SHRIMATI RAKSHA NIKHIL KHADSE (RAVER**) : Thank you for this opportunity to express my views on an important issue of the life line connecting almost every corner of the country, Demands of Grants related to Railways. I take the opportunity to congratulate Hon'ble Finance Minister Smt Nirmala Sitaraman Ji for the general budget 2022-23 merged Railway Budget, the one of its kind when not only the Country but whole world in heavily gasping in covid pandemic concerns from last two to two & half years, but this Pro-Active & Futuristic Vision budget presented under our dynamic & visionary Prime Minister Respected Shri. Narendra Ji Modi still showing progressive Indian economy.

I also want to congratulate and thankful to our Respected Prime Minister Shri Narendra Modi ji for successfully operating the 1000th Kisan Rail trips transporting the agri-produce of farmers from the small towns of the rural parts of the country to take those to the metros and big cities across the country. Presently Kisan Rail is operating with 72 different important routes connecting Metros, Big cities, Cities and towns with the areas where the farmers are cultivating the respective agri-produce. Banana crop is the most prominent crop with Cotton, Soyabean and Corn(Makka) from my Raver loksbah Constituency. There are Kisan Rail loading is available for banana only from two stations Savda & Raver Railway Station in CR under Bhusawal Division delivering to Adarshnagar Station at Delhi in Northern part of the Country, till

* Speech was laid on the Table.

January 2022 the revenue generated from Banana belt alone from my region presently only from these two station loading has earned Rs 3620 Cr by transporting 118197 tones of Banana. There are still large demand to increase the frequency with starting loading from Nimbhora another station required for loading of Banana which can further save transport cost to the Farmers. Also there are demands to make available the Kisan Rail route from Savda, Nimbhora Raver to connect Lucknow and Kanpur cities where the banana from my region has large potential and farmers presently have to pay & bear huge transport cost there by scarifying on their income further add revenue generation from this region of Banana belt. I request to Hon'ble Railway Minister to make available more kisan rail trips staring loading of Banana from Nimbhora to the added destinations of Lucknow & Kanpur with Delhi. Recently with the experience of the Kisan Train many demand for different routes have suggested by the group of farmers from my region one of which is from the very busy railway Station in Central Railway Bhusawal to transport different kind of agri- produce.

I and the citizens of my Constituency are thankful to Hon'ble Railway Minister for starting a train suggested to run the premium train special Rajdhani Express (22221/22222) from Chatrapati Shivaji Maharaj Terminal in Mumbai to Hazart Nizamuudin sation in Delhi via Bhusawal operating daily. I request Hon'ble Railway Minister to grant the permission for this Rajdhani Express 22221/22222 to provide stoppage at Bhusawal as the staff joining at Jalgaon has all the way travel from Bhusawal to Jalgaon and vice versa thereby

incurring cost for the Railways so also more of the travellers of this train are from the belt of Banana growing farmers and for them joining the train at Bhusawal is preferable and time & cost saving.

There is a long standing demand of the people of my constituency for having separate train from Bhusawal to Mumbai, as lot of trains are moving in the direction towards Chatrapati Shivaji Maharaj Terminal in Mumbai but all are long distance trains and getting reservations is a big issue. I request Hon'ble Railway Minister to operate a special train from Bhusawal to Mumbai. Similarly many private buses are running from Jalgaon/Bhusawal to Pune hence | also request through this house for providing a train from Bhusawal to Pune via Manmad.

As there are no Fast & Super Fast premium train operating on the route from Mumbai/Pune to Bhusawal like Shatabdi | request Hon'ble Railway Minister to sanction at least one premium train on this route from Bhusawal going towards Mumbai/Pune. I once again Congratulate Hon'ble Railway Minister working hard under the vision & guidance of Respected Prime Minister Shri Narendra Modi Ji and Hon'ble Finance Minister Smt Nirmala Sitaraman Ji for providing highest ever Budgetary support, this higher capital budget will help in completion of the priority projects and leads to increased transportation capacity, faster transits and reduced logistic costs. The indigenously developed Train Collision Avoidance Systems (TCAS) which will help Railway Organisation Goal of 'ZERO Accidents' strengthening the Railway network and infrastructure with enhancing Railways carrying capacity both for Goods as

well as passenger trains with Safety First Policy enhancing Women Safety and proposing all railway stations to be developed with multi-storied commercial buildings on PPP mode thereby fetching more revenue generation for Railways and utilisation of land, I support the Demands on Grants for Railways and once again forward my sincere thanks to Respected Speaker Sir for the opportunity given to express my views for the demands on grants for railways.

14.29 hrs (Hon. Speaker *in the Chair*)

रेल मंत्री; संचार मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्वनी वैष्णव): अध्यक्ष जी, बहुत-बहुत धन्यवाद। मान्यवर सांसदों को बहुत धन्यवाद। आपने बड़ी संख्या में रेल बजट की इस डिबेट में भाग लिया।

बहुत सारे महत्वपूर्ण सुझाव भी आए। Some of the suggestions were eye-openers for me also. निशिकांत जी ने इतिहास की बात बताई, कनिमोझी जी ने मल्टीप्लायर की बात बताई, बहुत अच्छे-अच्छे सुझाव आए, बहुत सारे सुझाव बहुत प्रैक्टिकल थे। सुभाष चन्द्र बहेड़िया जी के सुझाव आए, इतिहास की एक नई झलक भी मिली। सांसद गणों ने अपने-अपने क्षेत्र की समस्याओं को प्रखर रूप से रखा।

अध्यक्ष जी, आपका विशेष धन्यवाद कि आपने कल रात 12 बजे तक सदन में चर्चा कराई। इससे देश भर में एक अच्छा संदेश जाता है कि जिन सांसदों को चुन कर हम भेजते हैं, उन सांसदों ने इतनी मेहनत करके अपने क्षेत्र की समस्या, देश में और समाज में इकोनॉमी में एक इम्पॉर्टन्ट व्यवस्था है, उसके बारे में एक डिटेल चर्चा हुई। डेमोक्रेसी में इस तरह की घटनाओं से विश्वास बढ़ता है न कि केवल शोरगुल से।

मान्यवर, प्रधानमंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद। उन्होंने मेरे जैसे साधारण कार्यकर्ता को इस तरह की जिम्मेदारी दी। उन्होंने अपना बहुत डिटेल में अपना विजन शेयर किया। प्रधानमंत्री

जी का जीवन बचपन से रेल से जुड़ा है। वह रेल को भलीभांति से समझते हैं। तकनीकी तौर से, एक साधारण मानवी के दृष्टिकोण से और एक साधारण पैसेंजर्स के दृष्टिकोण से देश का भविष्य रेल से कैसे बदल सकता है, उस दृष्टिकोण से अपने दूरगामी विचार बहुत डिटेल में शेयर किए, जिससे भविष्य में कार्य करने में मदद मिलती है। सबका साथ सबका विकास, उनका एक मूलमंत्र रहता है, आत्मनिर्भर भारत की कल्पना हरेक कार्यक्रम के मूल में रहती है।

अध्यक्ष जी, अंत्योदय और आत्मनिर्भर भारत की कल्पना से जुड़ा यह बजट है। मैं दो-तीन तरीके से जवाब दे सकता था। एक तरीका था कि जो भी माननीय सांसद ने पॉइंट्स रेज किए हैं, उनको एक-एक करके जवाब देता, दूसरा तरीका था कि दृष्टि क्या है, विजन क्या है और रेल आज कहां पर है? इस अमृतकाल में अगले 10 वर्षों में, 15 वर्षों में या 20 वर्षों में रेलवे को किस दिशा में लेकर जाना है, उसके लिए क्या काम कर रहे हैं?

मैं सभी सांसद महोदय से मिलता रहता हूं। आप कभी पधारें, 5 बजे के बाद आप बिना अप्वाइंटमेंट के कभी भी कार्यालय में पधारें, सुबह करीब 9 बजे से रात साढ़े 9-10 बजे तक कार्यालय में रहता ही हूं। आप कभी भी 5 बजे के बाद आएं तो आपका स्वागत है। बैठ कर समस्याओं का समाधान करेंगे, वहां ऑफिसर्स भी होते हैं।

रेलवे का विजन क्या है और हम क्या काम कर रहे हैं, उस पर फोकस रख करके बात करूंगा। मैं कोशिश करूंगा कि जो मुद्दे उठाए गए हैं, उन मुद्दों को भी एड्रेस करूं। इसके अलावा जो विषय रह जाएंगे, उसके लिए मैं सांसद महोदय से मिलकर या फोन से बात करके या पत्र के द्वारा सभी को इंडिविज़ुअली जानकारी दे दूंगा।

आज रेलवे किस मोड़ पर है। यह जानने के लिए थोड़ा पीछे जाना पड़ेगा। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने जब नेतृत्व संभाला तब policy paralysis का माहौल था। हम सभी जानते हैं, उसके बारे में मुझे विशेष कहने की जरूरत नहीं है। वैसे ही मायूसी का वातावरण रेलवे में भी था। उसका कारण भी था। सबसे बड़ा कारण लैक ऑफ इन्वेस्टमेंट था। मैं ऑब्जेक्टिव रहूंगा, I will be very objective. Lack of investment सबसे बड़ा कारण था। एक डायरेक्शनलेस वाली

बात थी। डीजल की दिशा में जाना है, इलेक्ट्रिकल की दिशा में जाना है, किस दिशा में जाना है। सेफ्टी के लिए क्या करना है। यूरोपीयन सिस्टम लाना है या भारत का कोई सिस्टम डेवलप करना है। इस तरह के बहुत सारे विषय थे।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): पॉलिसी परालाइसिस क्या था?

श्री अश्वनी वैष्णव: दादा, आप बैठ जाइए। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज माननीय सदस्य, आप पूरे 20 मिनट बोले, अब आप मंत्री जी को बोलने दीजिए।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, कई वर्ष पुरानी, कई दशकों पुरानी टेक्नोलॉजी की बात थी, टेक्नोलॉजी चेंज नहीं हो पा रही थी। जैसे अभी माननीय सदस्य ने कुछ देर पहले लाकोमोटिव की बात कही थी, ट्रैक्शन मोटर नीचे गिरने की बात कही थी। ये सब वर्ष 1950-60 टेक्नोलॉजी के सिस्टम चल रहे थे। एक ऐसी परिस्थिति थी, जिसमें एम्पलाइज़ में डिपार्टमेंटल राइवलरी के कारण रेलवे और देश को आगे रखने के बजाय अपने डिपार्टमेंट की ज्यादा चिंता थी। ऐसी परिस्थितियां थीं, जिसमें रेलवे लगातार मार्केट शेयर लूज़ करता जा रहा था। यह फैक्ट है कि आजादी के टाइम रेल का फ्रेट मोडल शेयर 85 परसेंट था … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: इससे तो संतुष्ट हैं।

… (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी: ये क्या करना चाहते हैं? ये रेल को बेचना चाहते हैं। … (व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्री; **कोयला मंत्री तथा खान मंत्री (श्री प्रहलाद जोशी)**: जब हाईवे पर चर्चा शुरू होगी तो पहले कितन हाईवे थे और अब कितने हैं। यह सब बता देंगे। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अब आप बैठिए। बहुत हो गया है। वातावरण सीरियस हो गया है।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: रेलवे का शेयर लगातार गिरता जा रहा था। इसके कारण सिग्निफिकेंटली देश को सिग्निफिकेंट लॉस हो रहा था, इकोनॉमी को लॉस हो रहा था। रेलवे में डीजल का बिल बढ़ता जा रहा था, फ्यूल का बिल बढ़ता जा रहा था। यह ऐसी परिस्थिति थी, जब प्रधानमंत्री जी ने नेतृत्व संभाला तो सबसे पहले सफाई पर ध्यान दिया गया। सबसे पहले स्टेशन्स और ट्रेन्स की सफाई की गई। … (व्यवधान) एक परिवर्तन आया। … (व्यवधान)

इसके बाद रेलवे में जितने फील्ड ऑफिसिस थे, डीआरएम ऑफिस, जनरल मैनेजर ऑफिस, बहुत सारी पावर्स नीचे डेलिगेट की गईं और फील्ड ऑफिसिस का एम्पावर्मेंट किया गया। आज प्रेक्टिकली 99 परसेंट सारे टेंडर्स फील्ड ऑफिसिस में डिसाइड होते हैं, रेलवे बोर्ड में नहीं आते हैं। यह एक बहुत बड़ा परिवर्तन आया।

महोदय, सबसे बड़ा परिवर्तन आया, जब माननीय प्रधान मंत्री जी ने टेक्नोलॉजी में विशेष रुचि ली कि किस तरह से वर्ष 1950-60 की तकनीक का जो रोलिंग स्टॉक चला आ रहा था, 1970 के जमाने की जो व्यवस्थाएं चली आ रही थीं, उसमें नई व्यवस्था लाई जाए। कई उदाहरण हैं, मैं एक-एक करके उदाहरणों पर आऊंगा।

महोदय, स्पीड की बात हुई, सेफ्टी की बात हुई और पैसेंजर एक्सपीरियंस की बात हुई, उन सबमें एक अलग परिवर्तन आया है, प्रभाव आया है। सबसे बड़ी बात है कि हर एक टेक्नोलॉजी पर माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा कि हो सकता है कुछ सीखने के लिए बाहर से लेना पड़े लेकिन हमें आत्मनिर्भर होना जरूरी है। हम इस भावना के साथ, इस संकल्प के साथ हर चीज पर आगे बढ़े।

महोदय, डीजल पर निर्भरता हटाने का क्लियर डिसीजन लिया गया। इस डिसीजन का सीरियसली मिशन मोड में एग्जीक्यूशन किया गया कि ब्रॉड गेज का 100 परसेंट इलैक्ट्रिफिकेशन करना है। मीटर गेज का नहीं, ब्रॉड गेज का 100 परसेंट इलैक्ट्रिफिकेशन करना है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने इस तरह की क्लियर दिशा दी।

महोदय, यात्री सुविधाओं पर विशेष ध्यान दिया गया। बहुत जगहों पर लिफ्ट, एस्कलेटर बनाए गए। मैं नहीं कहता कि सारे बन गए, लेकिन बहुत बड़ी मात्रा में बने। मेरे ख्याल से जितने माननीय सांसद मुझसे मिलते हैं, सभी कहते हैं कि बहुत बड़ा परिवर्तन आया है और यह परिवर्तन दिखता है।

महोदय, कई माननीय सांसदों ने क्रिटिसिज्म किया कि क्यों रेलवे बजट को मेन बजट, जनरल बजट में इन्कलूड किया? इसका बहुत महत्वपूर्ण कारण है। भारतीय रेल की सबसे बड़ी मूल प्रॉब्लम लैक ऑफ इन्वेस्टमेंट्स थी। इन्वेस्टमेंट्स नहीं हो पा रही थीं। हाईवेज़ में बहुत सिग्निफिकेंट इन्वेस्टमेंट्स हुई। वर्ष 2002 में माननीय अटल जी ने गोल्डन क्वार्डिलेटरल आरंभ किया। हाईवे, एयरपोर्ट्स और पोर्ट्स में अच्छी इन्वेस्टमेंट रही। लेकिन रेलवे बजट सैपरेट एंटिटी है, जिसके कारण जनरल बजट से सपोर्ट मिलना मुश्किल था। इसी धारणा को माननीय प्रधान मंत्री जी ने लिया। मैं निशिकांत जी को धन्यवाद देता हूं कि इन्होंने इस प्वाइंट को बहुत अच्छे से प्रस्तुत किया। इसी कारण से जनरल बजट के साथ इसे मिक्स किया गया ताकि रिजल्ट आ सके। मैं इसका रिजल्ट आंकड़ों के साथ दिखाऊंगा। कहना बहुत आसान है, क्रिटिसाइज करना बहुत आसान है। शायद कल्याण बनर्जी साहब अभी यहां नहीं हैं।

कल वे बड़े ड्रामेटिक अंदाज में कह रहे थे कि ये टारगेट था, ये एचीवमेंट हुआ, ईयर बाई ईयर उन्होंने बड़े अच्छे तरीके से इसको पेश किया। माननीय के. सुरेश जी, जो ओपनिंग स्पीकर थे, उन्होंने तो यहां तक कह दिया कि सात वर्षों में कुछ काम नहीं हुआ है, केवल प्रोपेगेंडा हुआ है। इस तरह की भी बातें हुई हैं। एक हमारे यंग सांसद रितेश पाण्डेय जी हैं, मैं उनका बहुत सम्मान करता हूं, उन्होंने कहा कि 'अरे भाई यह तो सिर्फ मुंगेरी लाल के हसीन सपने हैं।'

श्री प्रहलाद जोशी: उत्तर प्रदेश में उसका रिप्लाई मिल गया है। … (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: मैं आपके क्रिटिसिज्म को बहुत कंस्ट्रक्टिव्ली लेता हूं। हमारी सरकार ओपन माइंडेड गवर्नमेंट है। हम बहुत ही संजीदगी और संवेदना के साथ हरेक प्वाइंट को लेते हैं। लेकिन, रेकॉर्ड ठीक करना जरूरी है। रेकॉर्ड पर चीजें ऐसी नहीं जानी चाहिए जो फैक्चुअल न हों।

अध्यक्ष महोदय, जिनको काम करने के लिए कई दशक मिले, उन्हें आज स्वीकार नहीं होता कि साढ़े सात वर्षों में इतना काम कैसे हो गया? मोदी जी ने इतना परिवर्तन कैसे कर दिया? लेकिन, सही बात यही है और मैं केवल फैक्ट्स की बात करूंगा । सबसे पहले कैपिटल इंवेस्टमेंट का विषय है। इंवेस्टमेंट की कमी रेलवे की मूलभूत समस्या थी। वर्ष 2009 से वर्ष 2014 तक रेलवे में वार्षिक एवरेज कैपिटल इंवेस्टमेंट 45,980 करोड़ होता था। यह सभी के सामने फैक्ट्स है। ये कोई नये फैक्ट्स नहीं हैं। मोदी जी ने आते ही वर्ष 2014 से 2019 के बीच में इसको डबल कर दिया। इंवेस्टमेंट 99,511 करोड़ रुपये पर ईयर हो गया। ये फैक्ट्स हैं। रेलवे में इंवेस्टमेंट को डबल किया गया। उसका रिजल्ट आप सब देख रहे हैं। हम उस संख्या पर नहीं रुके। हमने उसको वर्ष 2019-20 में बढ़ाया, वर्ष 2020-21 में बढ़ाया और वर्ष 2022-23 में हमने रेकॉर्ड 2,45,800 करोड़ का कैपिटल एलोकशन किया। अब यह हमारे ऊपर निर्भर है कि प्रधान मंत्री जी ने जो आशीर्वाद दिया है, उस पर हम कितना तेजी से और दिल लगाकर मेहनत करें। इसमें आप सबका सहयोग चाहिए। लैंड एक्विजीशन में स्टेट गवर्नमेंट्स का भी सहयोग चाहिए। हम जल्दी से जल्दी काम करें और 2,45,800 करोड़ के नम्बर को अगले आने वाले वर्षों में और बढ़ाएं। मेरा मानना है कि हमें इतनी मेहनत करनी चाहिए कि साल में तीन लाख करोड़ का इंवेस्टमेंट आए, तभी जाकर हम देश के प्रति न्याय कर पाएंगे।

अध्यक्ष महोदय, नये ट्रैक यानी, न्यू लाइन, गेज कन्वर्जन, डबलिंग, ट्रिपलिंग और मल्टी ट्रैकिंग, यह वर्ष 2009 से वर्ष 2014 के बीच मात्र 15 सौ किलोमीटर प्रतिवर्ष होता था। हमने इसको वर्ष 2014 से वर्ष 2019 में एग्जीक्यूशन और इंवेस्टमेंट के कारण सीधा डबल कर दिया। वर्ष 2014 से वर्ष 2019 में यह 2531 किलोमीटर पर ईयर रहा। इस वर्ष हमने 3000 किलोमीटर का टारगेट लिया है। उसके लिए हम व्यवस्थाओं को बदल रहे हैं। हम किस तरह से फील्ड में काम करते हैं, उसको बदल रहे हैं। हम फील्ड ऑफिसेज का एम्पॉवरमेंट कर रहे हैं, ताकि काम और ज्यादा तेजी से हो सके।

अध्यक्ष महोदय, आज दुनिया में सभी भारतीय रेलवे के इलेक्ट्रिफिकेशन की कहानी के बारे में बात कर रहे हैं कि किस तरह से रेलवे ने इलेक्ट्रिफिकेशन में एक मिशन मोड में काम करके प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में, जहां रेलवे का इलेक्ट्रिफिकेशन वर्ष 2009 से वर्ष 2014 के बीच मात्र 608 किलोमीटर पर ईयर होता था, वर्ष 2014 से वर्ष 2021 में वह 3440 किलोमीटर पर ईयर होने लगा। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सुन लीजिए अधीर जी।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: आप पहले सुन लीजिए। मैं आपको सारे नम्बर्स दे रहा हूं। … (व्यवधान) मैं आपको वर्ष 2009 से 2014 का नम्बर दे रहा हूं और उसके कॉम्पेरिजन में दे रहा हूं। … (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, इस फाइनेंशियल ईयर के एंड तक 50,000 किलोमीटर रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन कम्पलीट हो जाएंगे। यह बहुत बड़ी बात है। उसके कारण रेलवे की सस्टेनेबिलिटी बढ़ती है। देश का पॉल्यूशन का मामला सुलझता है। यह बहुत बड़ा फैक्टर है। हमने अगले साल के लिए 6500 किलोमीटर का टारगेट लिया है। हम इस टारगेट को पूरा करने के लिए पूरी मेहनत करेंगे। … (व्यवधान) दादा बैठ जाइए। … (व्यवधान) दादा मैं आपको जाफर शरीफ साहब के टाइम से रेलवे का इतिहास बता सकता हूं। … (व्यवधान) हम आपके साथ बैठेंगे।

श्री प्रहलाद जोशी: ये रेल राज्य मंत्री थे। … (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: दादा आप मेरा मुंह मत खुलवाइए। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका संरक्षण चाहता हूं।…(व्यवधान) नॉर्थ-ईस्ट कनेक्टिविटी का इस देश के लिए एक बहुत ही स्ट्रैटिजिक इंपार्टेंस है। यह नॉर्थ ईस्ट के भाइयों और बहनों के एस्पिरेशंस का प्रश्न था। उस प्रश्न पर भी यूपीए सरकार के वर्ष 2009 से 2014 के पीरियड में मात्र 2,122 करोड़ रुपये इन्वेस्ट हुआ था। मोदी जी की सरकार आते ही वर्ष 2014 से 2019 तक

इसे 5,531 करोड़ रुपये यानी लगभग ढाई गुना बढ़ा दिया और इस साल यानी वर्ष 2022-23 में 9,970 करोड़ रुपये नॉर्थ-ईस्ट के लिए एलोकेशन है। इसके लिए किस तेजी से काम हो रहा है, वह सबको दिख रहा है। जो भी माननीय सांसद और गोगोई जी नॉर्थ-ईस्ट से आते हैं, वे सभी जानते हैं कि वाकई वहां पर किस स्पीड से काम हो रहा है।

अध्यक्ष जी, अगर उसको संख्या में देखें, तो वर्ष 2009 से 2014 में नॉर्थ-ईस्ट में केवल 67 किलोमीटर रेल लाइन प्रति वर्ष होती थी। वर्ष 2014 से 2019 में 194 किलोमीटर प्रति साल हुई है, तीन गुने से ज्यादा बढ़ गया है। देश के लिए फ्रेट कॉरिडोर अति महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट था। वह आपके समय में शुरू हुआ था। यह होता था कि ढिंढोरा पीट दिया, पत्थर डाल दिए, काम करने की बात अलग थी। काम हमारे समय में हुआ, काम मोदी जी के आने के बाद हुआ।…(व्यवधान) वर्ष 2009 से 2014 में कितने किलोमीटर कमीशन हुआ? …(व्यवधान) मात्र शून्य किलोमीटर। …(व्यवधान) वर्ष 2009 से 2014 में जीरो किलोमीटर कमीशन हुआ। मोदी जी के आने के बाद हम 1,010 किलोमीटर का फ्रेट कॉरिडोर पूरा कर चुके हैं। यह होता है काम।…(व्यवधान)

अध्यक्ष जी, मैं सिर्फ आंकड़े दे रहा हूं, मैं सिर्फ फैक्ट्स बता रहा हूं।…(व्यवधान) मैं और भी बहुत सारे आंकड़े दे सकता हूं, लेकिन मैं और आंकड़े नहीं दूंगा। आरओबी हो, आरयूबी हो, जो 2009-14 में 763 होता था, उसकी जगह 2014-19 में 1,258 हुआ। इलेक्ट्रिक लोको प्रोडक्शन 2009-14 में मात्र 246 प्रति वर्ष होता था, इस बार का टारगेट 685 है और 2014-19 में एवरेज 473 प्रति वर्ष रहा है। एलएचबी कोच का प्रोडक्शन चार गुना बढ़ा है। पहले 2009-14 में 372 प्रति वर्ष होता था, अब 2014-19 में 2,933 है। कई सारी चीजें हैं। ये हार्ड फैक्ट्स हैं। ये एक्चुअल अचीवमेन्ट्स हैं। माननीय सुरेश जी ने कल ओपनिंग स्पीच दी थी, उन्होंने कहा था कि यह प्रोपेगेंडा है। मैं इस सदन से यह पूछना चाहता हूं कि क्या यह प्रोपेगेंडा है? ये हार्ड फैक्ट्स हैं।

अध्यक्ष जी, इनकी समस्या कुछ और है। ये इनकी समस्या नहीं है, ये इनके दल की समस्या है। इनका कल्चर ही कुछ और है। हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी दिन-रात राष्ट्र निर्माण की तपस्या कर रहे हैं और इनके नेता कब और कहां छुट्टी पर चले जाते हैं, किसी को पता नहीं

होता है। ये इनकी समस्या नहीं है। ये बेचारे सब के सब सिंसियर हैं। इनकी समस्या नहीं है। ये पूरे दिन बैठते हैं। मैं एक माननीय सदस्य को धन्यवाद दूंगा, उन्होंने सही बात बोली कि पहले आरआरबी में कैसे करप्शन होता था, लेकिन अब बिना करप्शन के रिक्रूटमेंट होता है। माननीय प्रेमचन्द्रन जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

अध्यक्ष जी, हमारे नेता जमीन से जुड़े हुए हैं, उन्होंने अभाव की जिंदगी जी है। गरीबी क्या होती है, उन्होंने देखी है। रेल की पटरियां क्या होती हैं, रेल प्लेटफॉर्म क्या होता है, उन्होंने देखा है। जब इनके नेता ने अपने परिवार में जन्म लिया, तो अपने आपको एक एन्टाइटलमेंट कि राष्ट्र को आभार मानना चाहिए, परिवारवाद आना चाहिए, तो क्या होगा?...(व्यवधान) कैसे मानेंगे? ये कहेंगे ही कहेंगे…(व्यवधान) ये आपकी समस्या नहीं है, आप ये कहेंगे ही कहेंगे कि यह प्रोपेगेंडा है। …(व्यवधान) आप ये कहेंगे ही कहेंगे कि ये मुंगेरीलाल के हसीन सपने हैं। आप कहेंगे ही कहेंगे कि ये संभव नहीं है।…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी: सर**,** मैं नियम 354 के तहत एक पॉइंट ऑफ ऑर्डर उठाना चाहता हूँ।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: नियम 354 क्या है? नियम 354 में यह है कि आप सदस्य हैं और आप सदन के सदस्य के बारे मे बोल सकते हैं। वे तो सदन के सदस्य हैं।

… (व्यवधान)

कुंवर दानिश अली (**अमरोहा**): सर, फॉर्मर कैबिनेट मिनिस्टर जाफर शरीफ साहब थे**,** जो इस दुनिया में भी नहीं हैं तो ये उनके बारे में भी बोल रहे हैं।… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: मैंने क्या बोला है? ऐसा वे बोल रहे हैं।… (व्यवधान)

KUNWAR DANISH ALI: Sir, I was sitting quiet. *....(Interruptions)* He called the name, Sir. *....(Interruptions)* Please call the records. *....(Interruptions)* I challenge it, Sir. *....(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप बैठिए। इन्होंने किसी के बारे में कुछ नहीं कहा है। मंत्री जी ने किसी माननीय सदस्य का नाम नहीं लिया है। मंत्री जी, आप बोलिए। मैं देख रहा हूँ कि मंत्री जी ने किसी का नाम नहीं लिया है। मंत्री जी, आप एक मिनिट बैठिए। मंत्री जी ने पूरे वक्तव्य में किसी भी व्यक्ति या किसी नेता का नाम नहीं लिया है।

… (व्यवधान)

कुंवर दानिश अली : सर, इन्होंने जाफर शरीफ साहब का नाम लिया है।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, बैठ जाइए।

… (व्यवधान)

जल शक्ति मंत्री (श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत): माननीय अध्यक्ष महोदय**,** दानिश अली जी चेयर को चैलेंज कर रहे हैं। आप देखिए कि ये किसको चैलेंज कर रहे हैं?… (व्यवधान) ये कह रहे है कि 'I challenge you, Sir.'

माननीय अध्यक्ष : अगर चेयर को चैलेंज करेंगे तो सदन से बाहर जाएंगे। चलिए, अब बैठ जाइए।

… (व्यवधान)

श्री प्रहलाद जोशी: दानिश अली जी**,** आप इनके साथ मिलकर एक हो रहे हैं। अभी आप जीरो हो जाएंगे इसलिए आप बैठ जाइए।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं आपकी बात समझ गया हूँ। आप बैठ जाइए। अधीर रंजन जी**,** मैं बात कर लूंगा। आप प्लीज बैठ जाइए।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: अध्यक्ष जी, यह इस मेहनत का, इस इन्वेस्टमेंट का, इस पूरे विजन का और इस पूरे विजन को इंप्लीमेंट करने का नतीजा है कि 70 वर्षों में पहली बार भारतीय रेलवे ने अपना कार्गो में शेयर बढ़ाया है। जहां वह 26 परसेंट होता था, अब वह 28 परसेंट की तरफ बढ़ा है।

अध्यक्ष जी, वर्ष 2014 में मोदी जी ने नेतृत्व संभाला था, तब 1052 मिलियन टन की लोडिंग होती थी और इस वर्ष 1400 मिलियन टन से अधिक लोडिंग 31 मार्च तक कंपलीट होने

का अनुमान है । चाइना, यूएस और रूस, जो टॉप लोडिंग कंट्रीज़ हैं, उनकी तुलना में आज हम यूएस के समकक्ष आ रहे हैं। रूस पीछे रह जाएगा और दुनिया भर में भारतीय रेलवे का एक अलग नाम होगा।

अध्यक्ष जी, रेलवे एक यूनिक ऑर्गेनाइजेशन है। जैसा सभी माननीय सदस्यों ने कहा है कि इसका एक सीरियस सोशल ऑब्लिगेशन भी है, जिसका आज तक हमेशा पालन किया गया है और उसका और भी अच्छे तरीके से पालन किया जाएगा। इसकी कमर्शियल वाइबिलिटी की भी अपेक्षा रहती है, क्योंकि रेलवे को अपनी ही इंकम से पेंशन भी देनी है, सैलेरी भी देनी है और सारे खर्चे भी निकालने हैं तो कमर्शियल वाइबिलिटी की भी अपेक्षा रहती है और एक सोशल कमिटमेंट की बात भी रहती है । यह दोनों चीजों का एक ऐसा समावेश है, जो इसे एक यूनिक ऑर्गेनाइजेशन बनाता है।

अध्यक्ष जी, यदि इन सभी कन्स्ट्रेन्ट्स को ध्यान में रखकर एक फेयर इवैल्यूएशन किया जाए तो विपक्ष के सदस्यगण जो भी कह रहे थे, मैं मेरी तरफ से मानता हूँ कि as a very fair observer of Railways, आज रेलवे एक नई ऊर्जा के साथ राष्ट्र की सेवा में तत्पर है। वह पहले की अपेक्षा मजबूत है। टेक्नोलॉजी की दिशा में अग्रसर है और किस तरह से जन सेवा में नए से नए कार्य किए जाए, उसके लिए तैयार है।

अध्यक्ष जी, अब हम दूसरे प्रश्न पर आते हैं । आज हम यहां पर हैं, हमें कहां पर जाना है और वहां तक पहुंचने के लिए क्या करने की जरूरत है। उसमें कई स्टेप्स इस बजट में लिए गए हैं और कई अन्य स्टेप्स भविष्य में लिए जाएंगे, लेकिन एक दिशा क्लियर है।

अध्यक्ष जी, आज रेलवे करीब 800 करोड़ पैसेंजर्स साल भर में ट्रांसपोर्ट करती है। हमारी जनसंख्या 135 करोड़ है, लेकिन कई व्यक्ति ऐसे होते हैं जो वर्ष में एक से अधिक ट्रिप करते हैं, इसलिए टोटल संख्या 800 करोड़ बनती है। 1400 मिलियन टन कार्गो पर हम लोग आज हैं, दो लाख करोड़ रुपये का रेवेन्यू है, इस बजट में करीब ढाई लाख करोड़ रुपये का कैपिटल इनवेस्टमेंट करने का प्रावधान है और एक करोड़ लोगों का रेल परिवार है।

इस परिस्थिति में जो सबकी एक्सपेक्टेशन्स देश की लॉजिस्टिक्स कॉस्ट कम करने की और 135 करोड़ जनसंख्या के देश को ट्रांसपोर्टेशन का सोल्यूशन देने के लिए हैं, क्योंकि सब लोग फ्लाइट से नहीं जा पाएंगे। फ्लाइट से जाना 1000 किलोमीटर से ऊपर के लिए ठीक रहता है, जो ट्रांसपोर्ट की इकोनोमिक्स कहती है। हमारी एक बहुत बड़ी जनसंख्या है, जो रेल से ही जाती है।

इन सबको देखते हुए अगले दस वर्षों में हमें क्या विज़न और टारगेट लेकर चलना चाहिए? प्रधानमंत्री जी की गाइडेंस है कि हमें अगले 10 वर्षों में यह सोचना चाहिए कि आज अगर 800 करोड़ पैसेंजर्स हैं तो हमें कम से कम 1000 करोड़ पैसेंजर्स को ले जाने की हमारी क्षमता बढ़ानी चाहिए और उनको अच्छे तरीके से, सुगम, सेफ्टी वाली ट्रेन्स और कम्फर्टेबल ट्रेन्स में लेकर जाएं। आज अगर हम 1400 मिलियन टन कार्गो पर हैं तो हमें 3 हजार मिलियन टन पर जाना चाहिए। इसका कारण यह है कि हमारे देश की जो लॉजिस्टिक्स कॉस्ट है, आज वह हमारी जीडीपी का करीब 14 प्रतिशत है। हमारी जीडीपी 232 लाख करोड़ रुपये की है। अगर लॉजिस्टिक्स कॉस्ट एक प्रतिशत कम होती है तो देश में 2 लाख 32 हजार करोड़ रुपये की सेविंग होती है, जो हमारे किसान, उद्यमी और जितने भी काम करने वाले लोग हैं, उनके लिए एक बेनिफिट रहता है। जब तक हम रेल का शेयर नहीं बढ़ाएंगे, तब तक वह बेनिफिट लोगों को नहीं मिलेगा। इसलिए हम 1400 मिलियन टन से बढ़ाकर इसे 3 हजार मिलियन टन करने का एक विज़न लेकर चल रहे हैं।

अध्यक्ष जी, प्रति वर्ष हमें करीब 3 लाख करोड़ रुपये की इनवेस्टमेंट के लेवल पर पहुंचना होगा। उसके लिए बहुत सारे रिफॉर्म्स करने होंगे, काम करने की शैली में परिवर्तन करना पड़ेगा। प्रधानमंत्री जी कहते हैं कि 21वीं शताब्दी में 20वीं शताब्दी के माइण्ड सेट से काम नहीं हो सकता है, इसलिए हमें अपना माइण्ड सेट भी चेंज करना पड़ेगा और हर जगह बहुत सारे प्रैक्टिकल परिवर्तन लाने पड़ेंगे।

इस विज़न के बहुत सारे डायमेंशन्स हैं। यदि इस विज़न को यात्रियों की दृष्टि से देखें, आम नागरिकों के प्वाइंट ऑफ व्यू से देखें तो सबसे बड़ा विषय है – विश्वस्तरीय स्टेशन । सबसे बड़ी

बात यह है कि अगर एक पैसेंजर रेलवे स्टेशन पर आता है तो उसे ठीक फेसिलिटीज मिलनी चाहिए, इसलिए विश्वस्तरीय स्टेशन्स हों।

अध्यक्ष जी, इसके लिए दो बहुत अच्छे एक्सपेरिमेंट्स हुए हैं – गांधी नगर रेलवे स्टेशन और रानी कमलावती स्टेशन । इनके अलावा अन्य बहुत से स्टेशन्स में इम्प्रूवमेंट्स हुए हैं। अभी बेंगलुरु के पास बायपनहल्ली रेलवे स्टेशन भी कम्पलीट हो गया है। अब इन स्टेशन्स से जो लर्निंग आई है, उससे लार्ज स्केल पर वर्ल्ड क्लास स्टेशन्स का निर्माण करने का प्रधानमंत्री जी का विज़न है। हमें अपनी परिस्थितियों के हिसाब से सीखना पड़ेगा। हम किसी मॉडल को बाहर से इम्पोर्ट करके सीधा यहां नहीं लगा सकते हैं। अपनी जमीन की जरूरतों के हिसाब से हमें अपना मॉडल डेवलप करना पड़ेगा और हमारे इंजीनियर्स में काबिलियत है।

अध्यक्ष जी, आधुनिक ट्रेन्स की बात है, जो मान्यवर एलओपी साहब इम्पोर्ट करने की बात कह रहे थे, इम्पोर्ट करने की कोई बात नहीं है। चालीस-पचास वर्षों से पुराने आईसीएफ कोच चल रहे थे, वर्ष 1970-1980 की टेक्नोलॉजी के एलएचबी कोच और 1950 की टेक्नोलॉजी के आईसीएफ कोच चल रहे थे। वर्ष 2017 में प्रधानमंत्री जी ने संकल्प दिया कि वर्ल्ड क्लास ट्रेन का डिजाइन भारत में ही तैयार कीजिए, उसे डेवलप करिए, भारत में ही मैन्यूफैक्चर करिए और यह संकल्प करिए कि कुछ वर्षों में वह एक्सपोर्ट करने की स्थिति में आना चाहिए। … (व्यवधान)

दादा, मैं अध्यक्ष जी से बात करूंगा। आप अध्यक्ष जी से कहिए। आपका एक्सपीरियंस मुझसे ज्यादा है। अध्यक्ष जी से रिक्वेस्ट कीजिए।… (व्यवधान)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, a world-class station was proposed, and all decisions were taken and tabled on the floor of the House in the Budget Speech when Mamata Banerjee was the Railway Minister.

श्री अश्वनी वैष्णव: लेकिन काम क्या किया? आपने काम नहीं किया, केवल एनाउंस कर दिया। **…**(व्यवधान)

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय: अब आप मुझे बोलने दीजिए, स्पीकर साहब ने मुझे बोलने के लिए कहा है।

Secondly, I have the right to know what a world-class train means. उन्होंने कहा कि हम लोग बुलेट ट्रेन की तरह ट्रेन्स चलाएंगे।

15.00 hrs

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, वर्ष 2017 में इस संकल्प पर काम चालू हुआ। टी-18, जिसका इंजीनियरिंग कोड नेम था, वंदे भारत प्रोडक्ट 2019 में निकला। उसमें दो ट्रेन्स बनीं। ये बहुत शानदार तरीके से चलीं। आप नॉर्मल ट्रेन देखेंगे तो उसमें कोच होता है और कोच के आगे इंजन है, लोकोमोटिव है, उसमें चाहे बिजली का इंजन हो या डीजल का इंजन हो। इन ट्रेन्स में कोई लोकोमोटिव नहीं होता है, ये डिस्ट्रीब्यूटेड पावर की होती हैं, यानी हरेक दूसरे कोच में नीचे मोटर लगी हुई है, ऊपर पेंटोग्राफ से बिजली आती है।

माननीय अध्यक्ष : आप एक बार सबको दिखा देना।

श्री प्रहलाद जोशी : सर, उन लोगों की प्रॉब्लम है कि वे देखना नहीं चाहते हैं।

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, यह एक ऐसी सक्सेस स्टोरी है, जिससे दुनिया भर की रेलवे इंडस्ट्री हिल गई। ऐसा क्यों, जैसे अगर हम बाहर की यूरोपीयन ट्रेन्स या जैपनीज ट्रेन्स की बात करें तो 190 से 200 करोड़ रुपये के आस-पास एक ट्रेन आती है। इसकी कॉस्ट 110 से 115 करोड़ के आस-पास पड़ी है। यह किसी भी टेक्निकल पैरामीटर पर दुनिया की बेस्ट ट्रेन के मुकाबले में कहीं पर पीछे नहीं है। जनाब, यह वर्ल्ड क्लास है। इसको वर्ल्ड क्लास कहते हैं। …(व्यवधान) यह वर्ल्ड क्लास है। …(व्यवधान) आपने वर्ल्ड क्लास कहा तो मैंने कह दिया कि यह वर्ल्ड क्लास है। …(व्यवधान) लड़ेंगे जी, जरूर लड़ेंगे, वह भी करेंगे। मैं नहीं कहता हूं कि मेरा कोई एक्सपीरियंस है। मैंने शुरू में बोला था कि मैं तो एक साधारण कार्यकर्ता था, जिसको एक जिम्मेदारी दे दी है। मैं आज भी यही कहता हूं। आप इस चीज को रहने दीजिए।

अध्यक्ष जी, अगर कोई भी मशीन बनती है, उस मशीन का वर्जन वन होता है, वर्जन टू होता है, वर्जन थ्री होता है और हर बार इम्प्रूवमेंट करना होता है। सारी दुनिया उसी तरह से आगे बढ़ी है। हमने भी वंदे भारत के पहले दो रैक्स के एक्सपीरिंयस के बेसिस पर उसमें इम्प्रूवमेंट किया। अभी 15 अगस्त पर माननीय प्रधान मंत्री जी ने लाल किले से हम सभी को 75 ट्रेन्स का संकल्प दिया है। यह जो ट्रेन बन रही है, इसमें एयर क्युशन है, एयर स्प्रिंग है। एयर स्प्रिंग का मीनिंग यह रहेगा कि ट्रेन में जिस तरह से नॉर्मल झटके लगते हैं, वह ट्रैक की कण्डीशन पर भी निर्भर करते हैं और ट्रेन की कण्डीशन पर भी निर्भर करते हैं। उसमें इस तरह की टेक्नोलॉजी लाई जा रही है, जिससे पैसेंजर्स की जर्नी में एक सिग्नीफिकेंट इम्प्रूवमेंट आए। इस सोच के साथ काम कर रहे हैं।

अध्यक्ष जी, एक प्रश्न उठा कि क्या हमारी इतनी मैन्युफैक्चरिंग की कैपेसिटी है। आज सितम्बर के महीने से जब वंदे भारत का सीरियल प्रोडक्शन चालू होगा, उसमें शुरुआत में 4 ट्रेन्स प्रति मंथ निकलेंगी, फिर धीरे-धीरे वह रैम्प अप होकर 8 ट्रेन्स प्रति मंथ निकलेंगी। इसके साथ ही साथ रायबरेली में एमसीएफ को डेवलप किया जा रहा है और आरसीएफ, कपूरथला को डेवलप किया जा रहा है, जिससे सारे के सारे जो प्रोडक्शन यूनिट्स हैं, उन सब में इस नई टेक्नोलॉजी का उपयोग हो सके, इस नई टेक्नोलॉजी से मैन्युफैक्चरिंग हो सके। इन परिस्थितियों में मुझे पूरा विश्वास है। जो इस बजट में अगले तीन वर्षों में 400 ट्रेनों का संकल्प लिया गया है, वह निश्चित तरीके से पूरा होगा। हमें ट्रेन्स को इम्पोर्ट करने की जरूरत नहीं है। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप मंत्री जी के जवाब के बाद बोलिएगा।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): He is simply giving the statement. Let him explain what is Vande Bharat. What is the policy?

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, मैं इसमें पूरा टेक्निकल लैक्चर दे सकता हूं, लेकिन मुझे टेक्निकल लैक्चर नहीं देना है। आप मुझे कभी मिलें तो मैं आपको डिटेल में समझाऊंगा।

सर, एश्योर्ड सेफ्टी रेलवे का संकल्प है। इसमें बहुत ज्यादा मेहनत करने की जरूरत है। सबसे पहले जो टेक्नोलॉजी चेंज हो रही है, उस टेक्नोलॉजी के चेंज होने से बहुत बड़ा फायदा होता है।

अध्यक्ष जी, सरकार ने वर्ष 2018 में एक क्लीयर डिसीजन लिया कि आईसीएफ के कोचेज मैन्युफैक्चर नहीं करेंगे, सिर्फ एलएचएबी के कोचेज मैन्युफैक्चर करेंगे, जो एग्जिस्टिंग हैं, उनको तेजी से चेंज किया जा रहा है, तेजी से रिप्लेस किया जा रहा है, प्लस जो ट्रेन सेट्स आएंगी, उनकी सेफ्टी का लेवल ही अलग है। सबसे बड़ी बात यह है कि ऑटोमैटिक ट्रेन प्रोटेक्शन जो किसी भी रेलवे सिस्टम के लिए सबसे क्रुशियल टेक्नोलॉजी होती है, उसके लिए भारत में अपने ही इंजीनियर्स के द्वारा डेवलप्ड कवच का बहुत शानदार सफल डेवलपमेंट हुआ है।

अध्यक्ष जी, यह बताने में हमें बहुत खुशी होती है कि इसकी सेफ्टी का सर्टिफिकेशन, वर्ल्ड का हाइएस्ट लेवल एसआईएल-4, Safety Integrity Level 4 होता है। अगर हम आम भाषा में बात करें तो सील-4 का मिनिंग होता है, 11,415 वर्षों तक जो मशीन काम करे, उसकी सिर्फ एक बार फेल होने की संभावना है। यह सील-4 का लेवल होता है। इस लेवल का सर्टिफिकेशन इंटरनेशनल सेफ्टी असेसर के द्वारा किया गया है, जो इस लेवल का है। दूसरे अन्य विदेशी सिस्टम से उसकी कॉस्ट सिग्निफिकैंटली कम है। इस तरह का सिस्टम डेवलप किया गया। इस वर्ष बजट में दो हजार किलोमीटर का टारगेट लिया गया है, उससे सिखेंगे, फिर उसे और अपग्रेड करना पड़ेगा। तीन हजार, चार हजार, पांच हजार किलोमीटर पर इयर इसको आगे इंस्टॉल करना है। अध्यक्ष जी, यह यात्रियों की दृष्टि से हुआ है।

अगर हम इंडस्ट्री की दृष्टि से देखेंगे, तो वैगन की अवेलिबिलिटी 100 प्रतिशत होनी चाहिए, यह संकल्प लेकर हम आगे बढ़ रहे हैं, ताकि कोई भी हो, चाहे फूड ग्रेन्स हो, फर्टिलाइजर्स हो, सीमेंट हो, मिनरल्स ओर्स हों या कोल हो, उसके लिए इंडस्ट्री को कहीं पर वेट न करना पड़े। जैसा कि मैने बताया है कि अगर लॉजिस्टिक्स की कॉस्ट एक प्रतिशत भी कम होती है, तो देश को बहुत

बड़ा बेनिफिट होता है। Freight EMUs बनाने के लिए Assured Time Table for Cargo की भी एक व्यवस्था चल रही है।

हम छोटे किसानों और छोटे उद्यमियों की नजर से देखें कि उनकी दृष्टि से क्या प्लानिंग है, तो अध्यक्ष जी, बहुत अच्छे एक्सपेरिमेंट किए जा रहे हैं। Cuboid ढाई टन का कार्गो ले जा सकता है, वह देखा जा रहा है। एयरलाइन्स में एल्यूमिनियम के कंटेनर्स यूज होते हैं, उस पर एक्सपेरिमेंट चल रहा है, तीसरा एक्सपेरिमेंट प्लास्टिक के कंटेनर पर चल रहा है। मुझे पूरी आशा है कि इसके बहुत जल्दी अच्छे रिजल्ट निकलेंगे।

बहुत जल्दी छोटे किसानों के लिए एमएसएमई सेक्टर, माइक्रो एन्टरप्रेन्योर्स, ग्रामीण क्षेत्रों के स्वयं सेवी समूह के लिए एक व्यवस्था बन जाएगी, जिससे रेल और पोस्ट दोनों की जो स्ट्रेन्थ है, उसका उपयोग करके देश के किसी भी कोने से किसी भी कोने में छोटा उद्यमी अपना छोटा-सा पार्सल पहुंचा सकेगा। हम उस व्यवस्था पर काम कर रहे हैं। यह सफल होगा और हम लोग इस पर पूरे कमिटमेंट के साथ काम कर रहे हैं।…(व्यवधान) आप आईने में झांक लीजिए।

अध्यक्ष जी, कल एक माननीय सदस्य ने कहा था कि टूरिज्म में रेलवे का बहुत अच्छा उपयोग हो सकता है। इस पर भी प्रधान मंत्री जी ने भारत गौरव ट्रेन का एक बहुत अच्छा कॉन्सेप्ट दिया है। जिसका पहला उदाहरण रामायण एक्सप्रेस बहुत अच्छा चल पड़ा है और इसके साथ ही साथ बहुत सारे सर्किट्स की परिकल्पना चल रही है। जिसमें आईआरसीटीसी भी काम कर रही है, टूर ऑपरेटर्स भी काम कर रहे हैं, देश की संस्कृति को दिखाने का इससे सुंदर क्या तरीका हो सकता है? इसी तरह से देश की संस्कृति का एक्सपीरिएंस करवाने का प्रयास चल रहा है।

अध्यक्ष जी, आने वाली जेनरेशन की दृष्टि से देखें। कल एक माननीय सांसद महोदया ने कहा कि भारत की मिट्टी में बुलेट ट्रेन को चलाने की क्षमता ही नहीं है। यह कितनी शर्म की बात है। …(व्यवधान)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: It is a fact. … (*Interruptions*).

श्री अश्वनी वैष्णव : जो लोग मां, माटी और मानुष की बात करते हैं, वे मां पर भी विश्वास नहीं करते हैं, माटी पर भी विश्वास नहीं करते हैं, ऐसे हैं।… (व्यवधान)

वे लोग माँ पर भी विश्वास नहीं करते और माटी पर भी विश्वास नहीं करते हैं। ये कैसे मानुष हैं? … (व्यवधान) मैं आंकड़े दूँगा।… (व्यवधान) I am not yielding. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट आप लोग बैठिए।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, एक मिनट रुक जाइए।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं सभी माननीय सदस्यों से आग्रह करता हूँ कि रेल बजट पर लगातार 13 घंटे चर्चा हो चुकी है। मंत्री जी ने पूरे 13 घंटे बैठकर शांतिपूर्वक सभी की एक-एक बात सुनी है। ये पूरे टाइम तक यहाँ पर रहे। यदि आपकी कोई ऐसी बात होगी, तो पहले मंत्री जी को पूरा जवाब देने दें, यदि कोई बात होगी, तो मैं आपको मौका दूँगा।

… (व्यवधान)

श्री प्रहलाद जोशी: सर, यह नहीं चलेगा। आप लोग यह क्या कर रहे हो? … (व्यवधान) हम लोगों ने इधर 13 घंटे तक बैठकर आपकी बातें सुनी हैं।… (व्यवधान)

KUNWAR DANISH ALI: The Chair has given him permission to speak. … (*Interruptions*)

SHRI PRALHAD JOSHI : No, he has not yielded. … (*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: Sir, with your permission, … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी जवाब दे रहे हैं, यदि उसके बाद आपके मन में कोई क्लैरिफिकेशन होगा, तो मैं आपको मंत्री जी के जवाब के बाद इजाजत दूँगा।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, मुम्बई से अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट में गुजरात … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट आप बैठिए।

श्री कल्याण जी, जब आप बोल रहे थे, तो क्या आपको किसी ने टोका था?

… (व्यवधान)

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, how can he speak in this way? … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : फिर यह क्या तरीका है, आप बताइए? क्या आपको किसी ने टोका?

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अगर आप भी बोलेंगे तो ये भी आपको अच्छी तरह से टोकेंगे। जब मैंने आपको कह दिया कि मंत्री जी के जवाब के बाद मैं आपके नेता जी को बोलने का मौका दूँगा। ये एक वरिष्ठ सदस्य हैं। मैंने कहा है कि मैं इनको मौका दूँगा। No. आप बैठिए।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, मुम्बई से अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट में… (व्यवधान)

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय: सर, आपने मुझको बोलने के लिए कहा।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी के जवाब के बाद मैं आपको परमिशन दूँगा, यह मैंने कहा है।

… (व्यवधान)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: Sir, I have to mention about a point that was mentioned here. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : मैंने श्री सुदीप बंद्योपाध्याय जी से यह आग्रह किया है कि मंत्री जी के जवाब के बाद आपका क्लैरिफिकेशन कराऊँगा। यह मैंने कहा है। यह बिल्कुल करेक्ट है।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैंने एकदम कहा है कि मंत्री जी के जवाब के बाद मैं सुदीप बद्योपाध्याय जी को मौका दूँगा।

… (व्यवधान)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Sir, I was the Chairman for three years of your Railways Standing Committee. … (*Interruptions*) A report stated that the Indian soil is not fit to accept the load of running bullet trains. You can run fast speed trains. … (*Interruptions*) Do not mislead the House. I would like to tell this to you. … (*Interruptions*)

श्री अश्वनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, मुम्बई से अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट का डिजाइन कम्प्लीट हुआ, उसमें गुजरात वाले सेक्शन में लैंड एक्विजिशन 99 परसेंट हुआ है।… (व्यवधान) लैंड एक्विजिशन के बाद काम चालू हुआ।… (व्यवधान) इनकी आदत है ऐसा करने की ही है।… (व्यवधान) ये ऐसे ही करते रहेंगे।… (व्यवधान)

99 परसेंट लैंड एक्विजिशन के बाद काम शुरू हुआ और आज 750 से अधिक पिल्लर बन चुके हैं।… (व्यवधान) इनकी आदत ऐसा करने की है।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, आप बोलते रहिए।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, इनकी आदत हमेशा ऐसा करने की ही है और ऐसा ही करते रहेंगे। हर महीने आठ किलोमीटर की गति से पिल्लर्स का कंस्ट्रक्शन चल रहा है, जो कि आने वाले समय में 10 किलोमीटर प्रति महीने काम चलेगा। सारी की सारी बड़ी नदियां नर्मदा, ताप्ती आदि पर ब्रिज का काम चल रहा है। कौन कहता है कि भारत की मिट्टी में बुलेट ट्रेन नहीं चल सकती है? जो यह कहता है, उसके लिए यह शर्म की बात है।… (व्यवधान) यह उनके लिए शर्म की बात है। हमें अपने इंजीनियर्स पर, हमारी काबलियत पर विश्वास करना चाहिए।… (व्यवधान) ऐसा नहीं चलेगा। हम कब तक विदेशियों पर विश्वास करते रहेंगे? … (व्यवधान) हमें अपनी काबलियत पर विश्वास

करना होगा। आपको यह विश्वास करना होगा, आपको करना होगा यह विश्वास।… (व्यवधान) ऐसे नहीं चलेगा। ये ऐसे ही करते रहेंगे। यह ऐसे ही करते रहेंगे, क्योंकि यह इनकी आदत है।… (व्यवधान) साथ ही साथ 'वंदे भारत' को भी दो सौ किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड पर अपग्रेड किया जा रहा है। वर्जन-1 160-180 का था। वर्जन-2 160-180 प्लस बैटर पैसेंजर एमिनिटीज बन रहा है और उसके आगे वाला वर्जन 180 से 200 का बन रहा है।… * (व्यवधान)।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, बैठ जाएं। बहुत हो गया है। सदन की गरिमा को बनाए रखें। यह सदन की गरिमा का प्रश्न है। मेरा आपसे आग्रह है कि आप वरिष्ठ सदस्य हैं, आप गरिमा मत तोड़ें।

मंत्री जी, आप बोलिए।

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, लॉस्ट पाइंट पर आता हूं।… (व्यवधान) भारत की डायवर्सिटी … (व्यवधान) आप नार्थ से साउथ में जाएं, ईस्ट से वेस्ट में जाएं या देश के किसी भी कोने में जाएं, हर जगह का अपना एक स्पेशल प्रोडक्ट है, एक विशेषता है।

अपना विशेष खान-पान है। अपना विशेष कल्चरल हैरिटेज है। उस गरिमा को, डायवर्सिटी को ध्यान में रखते हुए प्रधान मंत्री जी ने 'वन स्टेशन वन प्रोडक्ट' का कंसेप्ट इस बार बजट में पेश किया है। इस कंसेप्ट में देश… (व्यवधान)। देश के कोने-कोने में चाहे बिहार की मधुबनी पेंटिंग हो, चाहे आंध्रा का एटिकोप्पका टॉयज़ हो।

चाहे बंगाल में तांती हैंडलूम साड़ीज हो, तांत की हैंडलूम साड़ी हो, हैंडलूम्स टैक्सटाइल्स हो, चाहे असम का गमछा हो, चाहे बेंगलुरु के चन्नापटना वुडेन टॉयेज हो, चाहे चेन्नई की कांचीपुरम साड़ी हो, चाहे तिरुपति के पास में जो कलमकारी साड़ी का काम होता है, चाहे ओडिशा में कोकोनट मैट के प्रोडक्ट्स हों, सिल्वर और स्टोन की ज्वैलरी हो।… (व्यवधान) चाहे नागपुर के बैम्बू हैंडीक्राफ्ट्स हों।… (व्यवधान)

* Not recorded.

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री; कोयला मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दानवे रावसाहेब दादाराव): साहब, इन्हें बाहर निकालो ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बैठिए। कोई भी बात रिकॉर्ड में नहीं जा रही है। आप बैठ जाइए।

...*

श्री दानवे रावसाहेब दादाराव : सर, इन्हें मार्शल से हटवा दीजिए ।... (व्यवधान) मार्शल को बुलाकर इन्हें हटा दीजिए ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक बार सब बैठ जाइए।

माननीय सदस्य, किसी भी माननीय सदस्य ने यदि सदन की गरिमा को तोड़ने का प्रयास किया तो मैं सदन से सहमति चाहता हूँ कि सदन की गरिमा को तोड़ने नहीं दिया जाएगा।

कई माननीय सदस्य : महोदय, ठीक है।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी।

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, खान-पान के विशेष जितने भी देश भर में प्रोडक्ट्स हैं, अपनी-अपनी कल्चरल हेरिटेज है, उस हेरिटेज को, टैक्सटाइल्स को, हैंडलूम्स को, इन सबको लेकर वन स्टेशन वन प्रोडक्ट के जरिए, इस कांसेप्ट के जरिए कैसे रेलवे के माध्यम से देश की डाइवर्सिटी को, देश के कल्चर को अनुभव किया जाए, उस पर भी इस बजट में घोषणा हुई है। इस पर काम होगा और बहुत जल्दी इसका पायलट प्रोजेक्ट भी आगे बढ़ेगा।

महोदय, चाहे यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से हो, चाहे इंडस्ट्री की दृष्टि से हो, चाहे छोटे उद्यमी, एमएसएमई, छोटे किसान आदि की दृष्टि से हो, चाहे टूरिज्म की दृष्टि से हो, चाहे भारत के कल्चर और आने वाली जनरेशन की दृष्टि से हो या भारत की डाइवर्सिटी की दृष्टि से हो, प्रधानमंत्री जी का जो एक मल्टी डाइमेंशियल विजन है, वह इस रेल बजट में क्लियरली दिखाई देता है। इसको हम तेजी से अब आगे इम्प्लीमेंटेशन पर फोकस करेंगे, एग्जीक्यूशन पर फोकस करेंगे।

* Not recorded.

महोदय, यह सरकार, हमारी सरकार, प्रधानमंत्री जी की सरकार में गरीब, वंचित, छोटे किसान, युवाओं, माताओं, लघु उद्योगों को, साधारण मानव को ध्यान में रखकर सारे के सारे प्रोग्राम बनाए जाते हैं और उसी के बेसिस पर यह रेल बजट भी बना है। यह विजन था कि रेलवे किस तरह से काम कर रहा है, आज वह कहाँ है, उसे कहाँ ले जाना है, उसके लिए क्या स्टेप्स ले रहे हैं और साथ ही साथ माननीय संसद सदस्यों ने जो पॉइंट्स रेज किए हैं, बाकी इश्यूज रेज किए हैं, एक-एक करके उनके ऊपर जवाब देने की मैं कोशिश करूँगा। मैं सभी को कवर करने की कोशिश करूँगा, जो इश्यू रह जाएंगे, आप सबको मैं इंडिविजुअली बता दूँगा।

सबसे पहले केरल की बात आई, हालाँकि आज सुबह प्रश्न काल में इस विषय पर चर्चा हो चुकी है, इसलिए शायद उस पर जवाब देने की जरूरत नहीं है। वेस्ट बंगाल की बात आई। वेस्ट बंगाल का डेटा मैं आपके सामने रखूँगा। कुछ हमारे सांसद महोदय बोल रहे थे कि नेग्लेक्ट किया जा रहा है।… (व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई (कलियाबोर): सर, केरल का बताइए।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप गाइड करना छोड़िए। वे बोलेंगे, जो उन्हें बोलना है। आप गाइड मत कीजिए।

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वे बोलेंगे। आप गाइड मत कीजिए।

सुरेश जी, बैठ जाइए।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, कल वेस्ट बंगाल की बात आई।

माननीय अध्यक्ष : मैंने ही कहा था कि अधिकतम माननीय सदस्यों ने जिन विषयों के बारे में बोला है, आप उनका जवाब दे दें। बाकी जो 90 के करीब और तकरीबन 30-40 माननीय सदस्य हैं, सबको लिखित में 72 घंटे या जब मंत्री जी को सुविधा होगी, जितनी जल्दी संभव होगा, वे जवाब दे देंगे।

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय: मंत्री जी की मेडेन स्पीच है, हम लोग थोड़ा शांत रहेंगे।

माननीय अध्यक्ष : ठीक है। धन्यवाद।

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, बंगाल की बात आई, बंगाल के 18 प्रोजेक्ट्स 44,060 करोड़ रुपये के पेन्डिंग हैं, केवल और केवल बंगाल सरकार के सहयोग की कमी के कारण। मैं यह बहुत क्लियरली कहना चाहता हूँ। अध्यक्ष जी, रेलवे को अकेले भारत सरकार नहीं बना सकती है।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बैठे-बैठे क्यों बात कर रहे हैं?

श्री अश्वनी वैष्णव : चाहे कोई भी राज्य हो, कल बंगाल के बारे में स्पेसिफिकली पूछा था, इसलिए मैंने बंगाल का बोला है। लेकिन कोई भी राज्य हो, जब तक स्टेट और सेंटर कोलेबोरेट नहीं करेंगे तब तक रेलवे की प्रोग्रेस नहीं हो सकती है। मेरा सभी सांसद महोदय से निवेदन है कि आप अपने-अपने राज्य में कोऑपरेशन करें, आप एक कदम बढ़ाएं, हम दो कदम आपके साथ बढ़ाने के लिए पूरी तरह से तैयार हैं। चाहे कोई भी प्रोजेक्ट हो, प्रधान मंत्री जी स्पष्ट कहते हैं कि सबका साथ, सबका विकास, कोई डिस्क्रिमिनेशन की बात नहीं है।

किसी भी स्टेट के प्रति, किसी भी राज्य के प्रति कोई डिस्क्रिमिनेशन की बात नहीं है। जिस प्रोजेक्ट में जहां आपका सहयोग लगे, आप करिए जहां हमारा काम पड़ेगा, चाहे फंडिंग की तरफ से हो या एग्जिक्यूशन की तरफ से हो, वह हम करेंगे।

अध्यक्ष जी, यहां केरल की बात हुई। केरल का जो सिल्वर लाइन प्रोजेक्ट है, उसके बारे में कई माननीय सदस्यगणों ने इस पर अपना पक्ष रखा। यह एक बहुत ही कॉम्प्लेक्स प्रोजेक्ट है। इस प्रोजेक्ट के लिए अगर सारे डायमेन्शन देखें तो इसमें एनवायर्नमेंटल इश्यू एक बहुत बड़ा इश्यू है। यह 530 किलोमीटर का प्रोजेक्ट है, जिसमें Viaduct 88 किलोमीटर और 36 किलोमीटर की टनल है। यह स्टैंडर्ड गेज में बनाया जा रहा है, जिससे inter-operability नहीं हो पाती है, बाकी ट्रेन के नेटवर्क से। इसकी 63 हजार की कॉस्ट है और जो टेक्नीकल एक्सपर्ट्स हैं, उनका मानना

है कि इसमें सीरियस एनवायर्नमेंटल इश्यूज़ हैं, अगर इसे आगे ले जाना है तो इन्हें रिजॉल्व करना जरूरी है।

इसके अलावा केरल के कुछ मान्यवर सांसदों ने बोला कि केरल के प्रति भेदभाव किया जा रहा है। वर्ष 2009 से 2014 में केरल को मात्र 372 करोड़ रुपये पर एनम मिलते थे। वर्ष 2014 से 2019 में 950 करोड़ रुपये लगभग ढाई गुना केरल को मिलना चालू हो गया है। कोई भेदभाव की बात नहीं है, किसी भी राज्य के प्रति कोई भेदभाव नहीं है। वर्ष 2022-23 में 1085 करोड़ रुपये की रिकॉर्ड अलॉटमेंट है।… (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी : सर, सेंट्रल विस्टा का डेटा है? … (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : किसी भी स्टेट के प्रति भेदभाव की बात नहीं है। हर जगह मिलकर ही काम करना पड़ेगा। जमीन स्टेट गवर्नमेंट ही दिला पाएगी, उसके बिना काम आगे नहीं बढ़ सकता है।

अध्यक्ष जी, स्टॉपेजेज की बात बहुत सारे सदस्यों ने कही है। स्टॉपेजेज का एक रेशनल डिसिजन लिया गया था। आईआईटी बॉम्बे और ऑपरेशनल रिसर्च तथा रेलवे की जो प्लानिंग विंग है, इन सब ने मिलकर एक सिस्टमैटिक साइंटिफिक तरीके से डिसिजन लिया, जिसमें मूल यह था कि रेलवे को मेन्टेनेंस के लिए ब्लॉक नहीं मिल रहे हैं। यानी अगर किसी पाथ पर कन्टीन्यूअसली ट्रेन्स लगातार चल रही है, तो कम से कम तीन घंटे का उसमें ब्लॉक पीरियड चाहिए, जिसमें रेलवे अपने मेन्टनेंस का काम कर सके। उसके लिए टाइम टेबल को रेशनलाइज करने की जरूरत थी और इसी कारण यह किया गया है।

मान्यवर सुभाष जी ने कल एक बहुत अच्छा सजेशन दिया है और हम उस सजेशन पर विचार करेंगे। उस पर जो भी प्रेक्टिकल सॉल्यूशन होगा, वह सॉल्यूशन किया जाएगा। पैसेंजर्स एमेनिटीज़ की बात हुई। कल एक मान्यवर सदस्य ने बहुत अच्छा सुझाव दिया कि जैसे आपने इलैक्ट्रिफिकेशन का काम मिशन मोड में किया, वैसे ही प्लेटफॉर्म्स को रेज करने का काम हो या फिर कवर वाला काम हो या फिर बैंचेज का काम हो, उसको भी मिशन मोड में लेकर कम्पलीट

करें। यह बहुत अच्छा सुझाव है। इसके ऊपर भी कोई न कोई प्लान बना कर इसे आगे ले जाने का प्रयास करेंगे।

अध्यक्ष जी, वैकेंसीज और रिक्रूटमेंट की बहुत बात हुई। वर्ष 2009 से 2014 में 2 लाख 42 हजार 709 अपॉइंटमेंट्स रेलवे ने दिए थे। वर्ष 2014 से अब तक 3 लाख 44 हजार 646 अपॉइंटमेंट्स ऑलरेडी दे दिए प्लस 1 लाख 40 हजार 713 का रिक्रूटमेंट प्रोसेस चल रहा है।

कल कई सदस्य बोल रहे थे कि रिक्रूटमेंट पर बैन है। रिक्रूटमेंट पर कोई बैन की बात नहीं है। रिक्रूटमेंट ऑलरेडी चल रहा है। आप थोड़ा सा होमवर्क करके आए, क्योंकि यह सदन की गरिमा की बात है। कोई बैन की बात नहीं है, ऑलरेडी रिक्रूटमेंट चल रहा है।… (व्यवधान)

कुंवर दानिश अली : इलाहाबाद में क्या हुआ था? … (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, मैंने बताया कि जो मिस-अंडरस्टैंडिंग स्टूडेंट्स के साथ हुईं, हमने एकदम संवेदनशीलता के साथ छात्रों के साथ संवाद किया और छात्रों की प्रॉब्ल्म को समझा। उस प्रॉब्लम का समाधान किया है, इसका समाधान किया है। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य मैं आपको अंतिम बार कह रहा हूँ। आप हर बार बीच में बोलते हैं। आपकी पार्टी को जितना समय था, मैंने उससे ज्यादा मौका दे दिया है। बीच में बोलने से आप स्कोर करने की कोशिश न करें।

… (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, इसके अलावा जितने भी विषय मान्यवर सदस्यों ने रखे हैं, मैं किसी इंडिविजुअल प्रोजेक्ट पर इसलिए नहीं बोलना चाहता, क्योंकि इस पर बहुत समय भी लगेगा और हरेक प्रोजेक्ट के ऊपर डीटेल्ड डिस्कशन करने की जरूरत है। जब तक डिटेल्ड डिस्कशन नहीं हो, आप हमारा मत समझें, हम आपका मत समझें और उसके लिए एक चर्चा की जरूरत रहती है। मैं निवेदन करूंगा कि सभी सदस्यों के पॉइंट्स इसमें रखे गए हैं, एक साथ टीम ने कम्पाइल किया है। … (व्यवधान) अध्यक्ष जी, यह एकदम प्योर हाईपोथेटिकल पॉइंट है सदस्यों

की तरफ से, जिन्होंने भी यह मुद्दा उठाया है। अध्यक्ष जी, मैं निवेदन करूंगा कि ट्रैक किसका है? ट्रैक भारतीय रेलवे का है। पटरी किसकी है? पटरी भारतीय रेलवे की है। स्टेशन किसका है? रेलवे का है। ऊपर के जो बिजली के तार हैं, वे किसके हैं? वे रेलों के हैं। इंजन किसका है? रेलवे का है। ट्रेन के जो कोचेस हैं, वे किसके हैं? रेलवे के हैं। सिग्नलिंग सिस्टम किसका है? रेलवे का है। अध्यक्ष जी, फिर कहां प्राइवेटाइज़ेशन की बात है? कहीं कोई प्राइवेटाइज़ेशन की बात नहीं है। मेरे पूर्ववर्ती माननीय मंत्री श्री पीयूष गोयल जी ने सदन के फ्लोर पर क्लियरली कहा था कि रेलवे एक ऐसा कॉम्पलेक्स ऑर्गनाइज़ेशन है, इसमें कहीं पर भी प्राइवेटाइज़ेशन की कोई बात ही नहीं है। … (व्यवधान) अध्यक्ष जी, रेलवे के प्राइवेटाइज़ेशन की कोई बात नहीं है। यह एकदम स्पष्ट है। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि फ्रेट ट्रेंस को प्राइवेटाइज़ किया जा रहा है। ऐसा बिल्कुल नहीं है। फ्रेट ट्रेन को प्राइवेटाइज़ेशन का बिल्कुल प्लान नहीं है। अध्यक्ष जी, प्राइवेटाइज़ेशन के बारे में भारत सरकार की जो स्पष्ट नीति है, उसमें क्लियरली रेलवे को लिखा गया है कि रेलवे एक स्ट्रेटेजिक सैक्टर है। उस स्ट्रेटेजिक सैक्टर की सोशल ऑब्लीगेशंस हैं। उन सोशल ऑब्लीगेशंस और कमर्शियल वॉयबिलिटी को देखते हुए इसके प्राइवेटाइज़ेशन की कहीं पर कोई चर्चा नहीं है, कोई प्लानिंग नहीं है। अध्यक्ष जी, ये सारे बड़े-बड़े पॉइंट्स आए। … (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, अगर ऑपरेटिंग रेश्यो की बात करें तो रेलवे का आज सोशल ऑब्लीगेशन का आमाउंट कैलकुलेट करें, रेलवे पैसेंजर ट्रेंस चलाती है। … (व्यवधान) सुनिए तो, अगर आप पूछेंगे तो सुनना तो पड़ेगा न। … (व्यवधान) पेसेंजर ऑपरेशन पर, 1 रुपये 16 पैसे कॉस्ट आती है, उसकी जगह 48 पैसे लेते हैं। सोशल ऑब्लीगेशन की अगर टोटल अमाउंट क्वांटिफाई करें तो रेलवे पैसेंजर्स सर्विसिज़ पर सब्सिडी देती है, जो देश भर में करीब-करीब 60 हज़ार करोड़ रुपये से थोड़ी सी ज्यादा है। उसमें सब-अर्बन के लिए करीब-करीब 7 हज़ार करोड़ रुपये की सब्सिडी देती है। अगर सोशल ऑब्लीगेशन की कॉस्ट निकाल देते हैं, जो कि दुनिया के सारे रेलवेज़ से आप कल कम्पेयर कर रहे थे, तो दुनिया की रेलवे से अगर कम्पेयर करते, सोशल ऑब्लिगेशन की कॉस्ट निकाल देते तो रेलवे का ऑपरेटिंग रेश्यो करीब-करीब 85 पर्सेंट आता। लेकिन सोशल

ऑब्लीगेशन की कॉस्ट को मिलाने के बाद ज़रूर 100 से थोड़ा नीचे है, वायबिलिटी है, लेकिन जैसे-जैसे फ्रेट बढ़ेगा, कार्गो बढ़ेगा, वैसे-वैसे बढ़ेगा। … (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, मैं आपका एक बार फिर धन्यवाद देता हूँ और मान्यवर सांसदों का धन्यवाद देता हूँ कि एक बहुत ही अच्छी भावना के साथ, बहुत ही अच्छे कंस्ट्रक्टिव वे में चर्चा हुई। आपके जो भी सुझाव हैं, उन सुझावों पर हम ओपन माइंड के साथ काम करेंगे। धन्यवाद। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सुदीप जी, आप कुछ बोलना चाहते थे।

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय : सर, आपने मुझको पिछली रेलवे स्टेंडिंग कमिटी का चेयरमैन बनाया था। मैंने तीन साल काम किया। बहुत सारे रेल के विषय पर मेरी अब जानकारी है। मैंने इसलिए कल भाषण नहीं दिया कि जो चेयरमैन रहते हैं, वे नहीं बोलते हैं।

I would like to repeat what I have said, इंडियन सॉयल में जापान की तरह बुलेट ट्रेन नहीं चलेगी। जो ट्रेन चलेगी, वह फास्ट स्पीड ट्रेन होगी। That can be compared with the Euro Rail. मैं पेरिस से लंदन तक ट्रेन में आया। I covered 1,050 kms. in three hours. It comes to 350 kms. per hour, which is possible in India. But we cannot have high-speed train like Japan's Bullet Train.

Secondly, I have incorporated in my Report, मेरी कमेटी में तो बी.जे.पी. के ही मेरे भाई और दोस्त ज्यादा हैं। We still have 1,50,000 vacancies. What is the harm if the hon. Minister agrees to it?

Thirdly, if any untoward exchanges हुआ, इसके लिए मैं दु:खी हूं। आप भी थोड़े एक्साइटेड थे, कभी भी मैंने किसी मिनिस्टर को घूंसा मारने जैसी बात को भारत की लोक सभा में नहीं देखा। आपके साथ हमारी पार्टी का ऐसा कुछ विरोध नहीं होगा। हम लोग आगे भी एक साथ रेल को आगे बढ़ाने के लिए काम करेंगे।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, मैं यह कहना चाहता हूं कि आप जो ऑपरेटिंग रेशियो की बात कर रहे थे तो मैं आँकड़ा पेश करना चाहता हूं। मान लीजिए कि वर्ष 2012-13 में

ऑपरेटिंग रेशियो 90.2 था। वर्ष 2013-14 में 93.6, वर्ष 2014-15 में 91, वर्ष 2015-16 में, आपके जमाने में, 90 हो गया। फिर अभी कैसे यह 98 होने लगा?

दूसरी बात यह है कि इसमें सी. एण्ड ए.जी. के ऑब्जर्वेशन्स भी हैं। सी. एण्ड ए.जी. का ऑब्जर्वेशन कहता है - "C&AG noted that the Railways has adjusted advance payments to improve its operating ratio. This was seen in 2017-18 when advance payment for freight allowed it to decrease the operating ratio from 102.7 per cent to 98 per cent. And, again in 2018-19, it helped reduce the operating ratio from 101 per cent to 97.3 per cent."

सैंक्शंड पोस्ट्स के बारे में आपसे पूछा कि सैंक्शंड पोस्ट्स कितने हैं और आपके यहां कितनी वैकेन्सीज हैं? आपने सबका ब्यौरा दिया है, मगर सैंक्शंड पोस्ट्स का ब्यौरा नहीं दिया है।

श्री विनायक भाउराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग): अध्यक्ष महोदय, आदरणीय मंत्री जी से भारतीय रेल का नया विजन हम लोग अच्छी तरह से सुन रहे थे। मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। आपने भारतीय रेल का नया विजन रखा है। कोंकण रेलवे एक महत्वपूर्ण ट्रैक है, जिसके ऊपर उत्तर और दक्षिण की ओर आने-जाने वाली सारी ट्रेनें चलती हैं। कोंकण रेलवे एक पी.एस.यू. सेक्टर है। दुर्भाग्य से, कोरोना के काल में कोंकण रेल समस्याओं से बहुत परेशान हो चुका है, जिससे आज वहां के कर्मचारियों को तनख्वाह देना भी मुश्किल हो गया है।

अध्यक्ष महोदय जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि कोंकण रेलवे भी भारतीय रेल का एक पार्ट है। क्या भविष्य में आप रेल के बजट से भारतीय रेल के माध्यम से कोंकण रेलवे को भी आर्थिक सहायता देने पर विचार करेंगे?

महोदय, इसके साथ-साथ एक और मुद्दे की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जैसा कि मेरे साथी राहुल और श्रीकान्त जी ने बताया था कि मुम्बई में ऐसी कई ट्रेनें चालू हुई हैं, लेकिन उनके फेयर इतने ज्यादा हैं कि आम आदमी उस फेयर को बर्दाश्त नहीं कर सकता। क्या भविष्य

में मुम्बई सबअर्बन के प्रवासियों को एक ए.सी. ट्रेन में प्रवास करने के लिए सहूलियत दर पर टिकट उपलब्ध कराने के संबंध में सरकार की कोई नीति है?

माननीय अध्यक्ष: कल्याण जी, आप तो यही कहने के लिए खड़े हो रहे हैं न कि 'मैं ऐसा व्यवहार सदन में नहीं करूंगा'?

श्री कल्याण बनर्जी : क्या सर?

माननीय अध्यक्ष: आप सदन की मर्यादा को बनाए रखेंगे, मर्यादा नहीं तोड़ेंगे।

… (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी: हाँ, सर।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप उन्हें मत सिखाइए, ये सीनियर हैं।

… (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी : सर, मर्यादा पालन करने की रिस्पॉन्सिब्लिटी सिर्फ मेम्बर की ही नहीं, मंत्री की भी होती है।

माननीय अध्यक्ष: हाँ।

श्री कल्याण बनर्जी : सर, I may tell you with great respect कि … *

Under the Railways Act, there is a provision that the Railways has the power to acquire land and also, the Railways has to pay a fair compensation. I think, this provision is mentioned in Section 80. Maybe, I am quoting an incorrect Section.

In 2011, a circular was issued by the Railway Board that wherever the Railways will be acquiring land, the Railways will provide employment to the

* Not recorded as ordered by the Chair.

affected families and that was given effect to. You can opt any … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: बहुत हो गया, आपके नेता ने भी बोल दिया है।

श्री कल्याण बनर्जी : सर, मैं एक सेकेंड चीज बोल रहा हूँ। आप एक और चीज सुन लीजिए। इसमें एक कहावत है। There is a saying that, in the court, if you do not have any argument or if you do not have any reason, तब आप टेबल ठोकते हैं।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आपका भी व्यवहार ठीक नहीं है। आप बहुत सीनियर मेम्बर हैं। मैं आपकी रिस्पेक्ट करता हूँ। यदि सदन में कोई गर्माहट हो जाती है तो सीनियर लीडर सदन में मर्यादा बनाकर रखते हैं और ऐसे ही कहते हैं। आप ऐसे ही गरिमा बना कर रखें।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Thank you, hon. Speaker, Sir,

I am thankful to the hon. Minister for giving a specific assurance to the House that Indian Railways will not be privatised. We are all thankful to you.

I would like to raise two issues. The hon. Minister gave a maiden reply. The House would like to know about the Vande Bharat Trains. It is a very good thing. We fully appreciate it. How is it going to be operated? What is the speed and all? The House would like to know about it. I do not want to go into the controversial issue concerning my State. In our State, the K-Rail will run trains at a speed of 200 kilometres per hour. It can be substituted with the Vande Bharat Trains.

My second point is with regard to the railway stations. About four hundred railway stations have already been taken up for modernisation and also, for redevelopment into world-class stations. Earlier, it was a joint venture.

Now, the Railways has taken a very wise decision that it will be done by the Indian Railway Stations Development Corporation. Kindly give specific answer.

कुंवर दानिश अली : अध्यक्ष जी, मैं एक छोटा-सा सवाल पूछना चाहता हूँ। रेलवे में ग्रुप-'ए' की जो वैकेंसी थी, जिसको यू.पी.एस.सी. कंडक्ट करता था, शायद वह पिछले दो वर्षों से नहीं हुआ है। क्या इस साल रेलवे इसे नोटिफाई करेगा?

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Thank you, hon. Speaker, Sir. I would like to thank the hon. Minister for his very calm reply.

I would like to get an explanation from the hon. Minister regarding the stoppages which have been taken away during COVID. In many places, a lot of small-time traders and people -- who cannot afford to take other means of transportation -- depend entirely on passenger trains.

So, in view of the surveys and other things, taking away these stoppages have created a lot of problems for the normal people who depend entirely on the Railways. Thank you.

माननीय अध्यक्ष: हनुमान जी, आप क्या बोल रहे थे?

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): अध्यक्ष जी, आप भी राजस्थान से आते हैं और मंत्री जी भी राजस्थान से आते हैं। इन्होंने जब जवाब दिया… (व्यवधान) राजस्थान से चुनकर नहीं आते हैं, लेकिन राज्य सभा से आते हैं। इन्होंने हर स्टेट के बारे में लंबी-चौड़ी बातें कही। आप हर स्टेट की बात करते हैं। आपके पास पर्याप्त समय भी था। एक माननीय सदस्य ने बात कही कि कारोना से पहले रेल के जो स्टॉपेज थे, आप उन सब को बहाल करें। मेरे संसदीय क्षेत्र में फलौदी से नागौर और नागौर से डीडवाना तक भी रेल को चलाएं।

श्री अश्वनी वैष्णव: अध्यक्ष जी, ये सारे के सारे प्वाइंट्स किसी न किसी रूप में पहले भी चर्चा में आ चुके हैं। इन सब को कम्पाइलेशन में लेकर मैं सभी का जवाब दूँगा। I request the august House and all the hon. Members to approve the Demands for Grants.

माननीय अध्यक्ष : अब मैं रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग सभा के मतदान के लिए रखता हूं।

प्रश्न यह है**:**

"कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में रेल मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 85 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।"

Demand for Grants for 2022-2023 submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant submitted to the Vote of the House	
1	2	3	
		Revenue Rs.	Capital Rs.
85	Ministry of Railways	303064,14,00,000	329089,70,00,000

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

15.46 hrs

UNION BUDGET (2022-2023) – DEMANDS FOR GRANTS

Ministry of Road Transport and Highways

माननीय अध्यक्ष : अब सभा में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग संख्या 86 से संबंधित अनुदान की मांग को चर्चा तथा मतदान के लिए लिया जायेगा।

सभा में उपस्थित जिन माननीय सदस्यों के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग पर कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं तो 15 मिनट के भीतर सभापटल पर पर्चियां भेज दें, जिनमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्याएं लिखी हों, जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं।

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

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 86 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।"

Demand for Grants for 2022-2023 to be submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant to be submitted to the Vote of the House	
1	2	3	
		Revenue Rs.	Capital Rs.
86	Ministry of Road Transport and Highways	22584,19,00,000	369171,14,00,000

SHRI ANUMULA REVANTH REDDY (MALKAJGIRI): Thank you Speaker Sir for allowing me to speak on Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23.

Speaker Sir, this is a very important subject. यह नेशन बिल्डिंग सब्जेक्ट है। इस पर मुझे बोलने के लिए मेरी पार्टी ने मुझे मौका दिया है। श्रीमती सोनिया जी को मैं धन्यवाद देना चाहता हूं। इंडियन सड़क पर नेशनल हाईवेज़ टू पर्सेंट है।… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट। माननीय सदस्य, प्लीज।

माननीय सदस्य, अब आप बोलिए।

SHRI ANUMULA REVANTH REDDY: Speaker Sir, the Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and Highways is a very important subject for the nation. नेशन बिल्डिंग में इनका रोल बहुत इंपोर्टेंट है। जो हिंदुस्तान में रोड्स हैं, उसमें टू पर्सेंट नेशनल हाईवेज़ हैं। इसमें इनवेस्टमेंट की प्रॉब्लम है। इसमें इनवेस्टमेंट जरूरी है। इसमें कोई प्राइवेट प्लेयर्स इनवेस्ट करने नहीं आ रहे हैं। भारत सरकार इसमें इनवेस्टमेंट लाने में फेल हो गई थी। आज की तारीख में इसका डेफीसिट 3.3 लाख करोड़ रुपये है।

हिंदुस्तान में टू पर्सेंट जो नेशनल हाईवेज़ का पर्सेंटेज़ है, इसमें इनका ड्यूज़ 3.3 लाख करोड़ है। मतलब भारत सरकार इसमें इनवेस्टमेंट करने की कोशिश नहीं कर रही है। … (व्यवधान)

<u>15.48 hrs</u> (Shri N. K. Premachandran *in the Chair*)

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, let the House be in order.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Minister *Saab*, please.

… (*Interruptions*)

SHRI ANUMULA REVANTH REDDY: Can I continue Sir. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Minister *Saab*, let the House be in order.

… (*Interruptions*)

SHRI ANUMULA REVANTH REDDY: The Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and Highways is one of the important subjects. इसका बहुत इंपोर्टेंट रोल है। रोड्स बनाने में भारत सरकार, मोदी सरकार बनने के बाद फेल हो गई। 2014-15 में जब यूपीए सरकार समाप्त हुई थी, तब उनकी लोन बॉरोइंग्स 24 हजार करोड़ रुपये थी। आज की तारीख में 3 लाख 30 हजार करोड़ रुपये की बॉरोइंग्स है।

It has increased by 1300 per cent. 2 पर्सेंट के लिए 3 लाख 30 हजार करोड़ रुपये की बॉरोइंग्स है। इसके ऊपर भारत सरकार को ध्यान देना है और इसके इनवेस्टमेंट में भारत सरकार को कुछ प्रावधान करना है।

इतना परसेंट इन्क्रीज हो गया, वर्ष 2014-15 में लोन कैपेसिटी 6 परसेंट था, आज की तारीख में It is increased up to 37 per cent. इसीलिए मैं भारत सरकार से कहना चाहता हूं कि इसमें सरकार का पैसा डालकर रोड बनाने पर ध्यान देने की जरूरत है। लोन से रोड बने तो फाइनली यह नॉन-परफर्मिंग असेट्स बनने वाली है।

उसके अलावा, फाइनेंस मिनिस्टर ने घोषणा की थी कि मार्च 2023 तक 25 हजार किलोमीटर रोड एक्सपेन्शन करने वाले हैं। उस हिसाब से मार्च 2023 तक 25 हजार किलोमीटर नेशनल हाईवे बनाना है तो हर दिन 68 किलोमीटर रोड बनाना होगा। आज की तारीख में 37 किलोमीटर रोड प्रति दिन बन रहा है। अगर इस तरीके से काम चलेगा तो 7-8 साल और लगेंगे। इस सरकार का टाइम वर्ष 2024 तक है, इसीलिए रोड वर्कस को इम्प्रूव करने के लिए सरकार को ध्यान देने की जरूरत है। भारत सरकार ने वर्ष 2022 तक हर गरीब को घर देने का वायदा किया था। यह जुमला हो गया, किसानों के इनकम को डबल करने का वायदा था, आज की तारीख में यह भी नहीं हुआ, यह भी जुमला हो गया, इसीलिए तीसरा जुमला नहीं बन सकता है।

हिन्दुस्तान में 100 स्मार्ट सिटी बनाने के लिए वायदा किया था। अभी तक वर्ल्ड मैप में मैं ढूंढ रहा हूं कि स्मार्ट सिटी कहां बना है, हिन्दुस्तान में तो बना ही नहीं है। ये सरकार स्मार्ट प्रोमिसेज करते जा रही है मगर काम से ऐसा नहीं लग रहा है। रोड बनाने का भी वैसे ही नहीं बन सकता है इसीलिए सरकार को इस काम को आगे ले जाने के लिए हम एडवाइस दे रहे हैं।

उसके अलावा भी हर साल दो करोड़ नौकरी देने का वायदा मोदी सरकार ने किया था। 8 साल में 16 करोड़ इम्पलायमेंट क्रिएट करने का वायदा था। अगर ये लोग हर साल 2 करोड़ बेरोजगार लोगों को नौकरी देते तो तेलंगाना के लिए 50 लाख नौकरी मिल जाता। लेकिन तेलंगाना में केवल एक ही को नौकरी मिली है, किशन रेड्डी जी को मंत्री पद की नौकरी मिली है। इसके अलावा तेलंगाना में किसी को कोई नौकरी नहीं मिली है।

नेशनल हाईवे और रोड ट्रांसपोर्ट में 40 परसेंट वैकेन्सीज हैं, अभी 60 परसेंट स्ट्रैन्थ से नेशनल हाईवे डिपार्टमेंट चलाने की कोशिश कर रही है। इसमें खासकर सीजीएम से डेप्यूटी मैनेजर इन फाइनेंस काडर रेंज में 50 परसेंट से लेकर 90 परसेंट वैकेन्सी है। लाखों-करोड़ों रुपये इसमें इन्वेस्टमेंट लगा रहे हैं। इस इन्वेस्टमेंट को जूनियर अकाउंट्स ऑफिसर चला रहे हैं। हम लोग सरकार को याद दिलाना चाहते हैं कि सीजीएम से डेप्यूटी मैनेजर पोस्ट की इमिडिएट रिक्रूटमेंट होनी चाहिए। There are huge investments. जूनियर अकाउंट्स ऑफिसर सिस्टम को नहीं चला सकता है इसीलिए सरकार को इस पर अटैंशन देने की जरूरत है।

भारतमाला प्रोजेक्ट में मोदी जी ने कहा था कि 34 हजार 800 किलोमीटर निर्माण वर्ष 2022 तक करने के लिए कहा था। अभी तक 7 हजार 375 किलोमीटर का काम भारतमाला में हुआ है। इस तरीके से अगर काम करते गए तो वर्ष 2027 तक भी पूरा नहीं होगा। लोगों ने मोदी जी को वर्ष 2024 तक सरकार चलाने के लिए चुना है इसलिए 21 परसेंट भारतमाला में काम हुआ है। लगभग 80 परसेंट काम पेन्डिंग पड़ा हुआ है, इसको आगे कैसे लेकर जाना है, स्पीड-अप करना है, इस पर भी सरकार को सोचने की जरूरत है। उसके अलावा नेशनल एसेट्स बेचने में सरकार बहुत तेजी से चल रही है। अभी तक बुलेट ट्रेन और बाकी चीजों के बारे में मंत्री महोदय

कह रहे थे। नेशनल असेट्स सेलिंग में सरकार बहुत तेजी से चल रही है, एयरपोट्स बेच दिए, फ्लाइट्स बेच दिए, हर चीज में प्राइवेट इन्वेस्टमेंट आ रहा है। नेशनल हाइवे बनाने में प्राइवेट इन्वेस्टमेंट नहीं ला रहे हैं।

मैं सरकार से पूछना चाहता हूं कि आपके दोस्त, आपके मित्र पोर्ट्स खरीद रहे हैं, एयरपोर्ट्स खरीद रहे हैं, हवाईजहाज खरीद रहे हैं। मित्रों को फोन क्यों नहीं लगाते? नेशनल हाईवेज़ में इन्वेस्टमेंट करने के लिए प्राइवेट प्लेयर्स को ला सकते हैं, लेकिन भारत सरकार कोशिश नहीं कर रही है, क्योंकि इसमें इन्वेस्टमेंट करके हाईवेज़ बनाने पड़ेंगे। एयरपोर्ट्स सरकार ने बनाए, हवाई जहाज सरकार ने खरीदे, पोर्ट्स भी सरकार ने खरीदे, लेकिन अब बेचने के लिए सरकार तेजी से चल रही है। इस तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है।

महोदय, वर्ष 2014-15 यूपीए सरकार का काल समाप्त हुआ था तब प्राइवेट इन्वेस्टमेंट्स 37 परसेंट थीं। वर्ष 2020-21 में इन्वेस्टमेंट्स डिक्लाइन होकर सात परसेंट पर आ गई। जब माननीय यूपीए सरकार में मनमोहन जी प्रधान मंत्री थे, प्राइवेट इन्वेस्टमेंट्स 37 परसेंट थीं, जब माननीय मोदी जी प्राइम मिनिस्टर बने, सात साल बाद पीछे पलटकर देखें तो इन्वेस्टमेंट सात परसेंट पर आ गई। इस तरफ भी सरकार को ध्यान देना चाहिए।

महोदय, मेरा अनुभव है, मैं कुछ कहना चाहता हूं। हर परिवार में दो तरह के बेटे होते हैं। एक, जब परिवार की संपत्ति हाथ में आती है तो उसको आगे बढ़ाता है, नाम रोशन करता है और कमाई को आगे ले जाने की कोशिश करता है। दूसरा, अच्छी गाड़ियों और दोस्तों के लिए संपत्ति बेच देता है। पहले बेटे मनमोहन जी हैं और दूसरे बेटे मोदी जी हैं। दोस्तों, गाड़ी और अच्छी ड्रैस के लिए यह सब बेचने में लगे हैं। यह भी सोचने की बात है। सात साल से हिंदुस्तान में यही होता जा रहा है।

महोदय, इसी सरकार ने नीति आयोग और फाइनेंस कमीशन को एपाइंट किया। सरकार ने जो कमीशन एपाइंट किए, वे एडवाइज दे रहे हैं, अपोजिशन माने या न माने, सरकार को मानना ही पड़ता है, लेकिन इस सरकार ने, नीति आयोग और फाइनेंस कमीशन ने जो रिकमेंडेशन्स कीं,

उनको कभी भी कंसीडरेशन में नहीं लिया। I want to give you two or three examples. NITI Aayog in 2018 has noted that the amount allocated for road maintenance should be at least ten per cent of the Ministry's Annual Budget whereas it is only 1.3 per cent of the total budget. आपने नीति आयोग बनाया, बजट में 10 परसेंट मैन्टेनेंस के लिए फंड्स एलोकेट करने के बारे में सरकार को सुझाव दिया, लेकिन सरकार ने 1.3 परसेंट एलॉट किया। इसी कारण से रोड मैन्टेनेंस अच्छे तरीके से नहीं हो पा रही है।

मैं एक और एग्जाम्पल देना चाहता हूं। माननीय प्रधान मंत्री जी यूएस गए थे, इनके खास दोस्त ट्रम्प के इलैक्शन कैम्पेन करने के लिए गए थे, उनको जिताने के लिए गए थे। यूएस में इन्वेस्टमेंट्स की इतनी परसेंटेज है। बजट में 51 परसेंट रोड मैन्टेनेंस और रिपेयर्स के लिए यूएस एलोकेट कर रहा है, जबकि भारत में मोदी सरकार ने 1.3 परसेंट एलोकेट किया। मोदी जी के खास दोस्त ट्रम्प ने, यूएस सरकार में रोड मैन्टेनेंस और रिपेयर्स के लिए 51 परसेंट बजट एलोकेट किया है। सरकार की नेग्लिजेंस से यह समस्या आ रही है। सरकार द्वारा मैन्टेनेंस नहीं करने की वजह से एक्सीडेंट्स तेजी से हो रहे हैं।

महोदय, वर्ष 2020-21 में सरकार ने रोड मैन्टेनेंस के लिए 81 करोड़ रुपये खर्च किए। बजट लगभग 39 लाख 44 हजार 909 है, इसमें रोड मैन्टेनेंस के लिए वर्ष 2020-21 में 81 करोड़ रुपये का फंड यूटिलाइज किया। इसका मतलब है, The Union Government has completely neglected road maintenance. मैं वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट क्योट करना चाहता हूं। As per the recent report of World Bank, India's rank is number one in deaths caused by road accidents. पूरी दुनिया में रोड एक्सीडेंट्स में जो डैथ्स हो रही हैं, India is number one.

16.00 hrs

अगर, वर्ल्ड बैंक की रिपोर्ट पढेंगे, तब सरकार को पता लगेगा। One per cent of the vehicles of the whole world is in India. But 11 per cent of the accidents of the whole world occur in India. इसका मतलब, हमारे रोड की मेंटेनेंस सही तरीके से नहीं हो रही है। उसके लिए बजट एलोकेट नहीं हो रहा है। कैजुअल डेथ्स को सरकार इस तरह से नहीं ले सकती है, क्योंकि एक परिवार में किसी की एक्सीडेंट में डेथ होती है, तो उस परिवार का सर्वनाश हो जाता है। परिवार को चलाने वाला और परिवार को भरोसा देने वाले की एक्सीडेंट में डेथ हो जाए तो It is a crime. The Government is committing this crime deliberately. इस क्राइम को रोकने के बारे में भी सोचना है।

दूसरा, हिन्दुस्तान में हर चार मिनट में एक आदमी एक्सीडेंट में मर रहा है। इसकी वजह भी भारत सरकार है, क्योंकि सरकार रोड की मेंटेनेंस के लिए बजट एलोकेट नहीं कर रही है। इसी कारण ये सब हो रहा है। हम इस सरकार से पूछना चाहते हैं कि नेशनल हाइवेज बनाने के लिए आपका इवेंस्टमेंट का कोई प्रपोजल है या नहीं? क्योंकि आप पूरी तरह से बोरोंविंग के ऊपर निर्भर हो रहे हैं। बैंक से जो लोन्स उठाये जा रहे हैं, वे नॉन परफॉर्मिंग एसेट बनने वाले हैं। इसलिए, सरकार को क्लीयर्ली बजट एलोकेशन और बजट एश्योरेंस के बारे में बोलना चाहिए।

सर, 'भारतमाला' प्रोजेक्ट के अंतर्गत नरेन्द्र मोदी जी ने 34,800 किलोमीटर रोड्स बनाने का वादा किया था। आज की तारीख में केवल 7375 किलोमीटर रोड्स बने हैं। It is only 16 per cent. बाकी, 84 परसेंट पेंडिंग पड़ा हुआ है। इसको पूरा करने के लिए भारत सरकार ने वर्ष 2027 का टारगेट रखा है। मैं कहना चाहता हूं कि आप लोगों को मैंडेट केवल वर्ष 2024 तक मिला है। लेकिन, आप लोग वर्ष 2027 का सपना दिखा रहे हैं। बाकी, तीन साल का मौका तो अभी आपको मिला ही नहीं है। सरकार जुमला वादा करके लोगों को गलत डॉयरेक्शन में लेकर जा रही है। इसीलिए, इसके लिए भी एक निश्चित समय-सीमा होनी चाहिए।

Secondly, budget allocation should be increased for road maintenance. All these accidents are happening just because of Government's negligence. The Government has to take care of this thing. इसलिए, बजट का भी एलोकेशन होना चाहिए।

सर, यह सरकार बोलने के लिए अलग है और करने के लिए अलग है। एक कहावत है- 'हाथी के दाँत खाने के और होते हैं और दिखाने के और होते हैं।'

सर, मोदी जी कहते हैं कि हमने चाय बेची है। आप चाय बेचकर प्रधान मंत्री बने, अच्छी बात है। लेकिन, पूरे हिन्दुस्तान को चाय बेचने में मत लगाइए। एक परिवार में अगर किसी की एक्सीडेंट में डेथ हो जाती है, तो उसके परिवार को रेलवे प्लेटफॉर्म पर चाय बेचनी पड़ती है। आपको इस पर ध्यान देना चाहिए। इसको सुधारने की जरूरत है। National Highways must be increased.

Sir, Hyderabad is the capital of Telangana and Amravati is the capital of Andhra Pradesh. We have a four-lane road. अब सिक्स लेन रोड सैंक्शन हो चुका है। लेकिन, वह प्राइवेट प्लेयर रोड नहीं बना रहा है। Time and again, our people and our representatives have given representations to the Minister concerned. But they are least bothered about the Hyderabad-Vijayawada National Highway. We have the four-lane Hyderabad-Bengaluru National Highway.

A proposal to expand it up to eight lanes is pending. The proposal for Hyderabad-Bijapur National Highway is also pending. हैदाराबाद से मणुगुरु के लिए जो रोड है, उसको भी आगे लेकर जाना है। The Mahaboobnagar-Chincholi State Highway should be converted into a national highway. But they have not done it in the last four years. महबूबनगर-चिंचोली नेशनल हाइवे को भी सरकार को तुरंत बनाना चाहिए। मैं इन सभी चीजों के बारे में सरकार से रिप्लाई मांग रहा हूं। धन्यवाद।

TEXT OF CUT MOTIONS

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

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (PAGE 295) BE REDUCED BY RS. 100. **86**

Need to formulate an effective policy for road management system. (13)

Need to formulate an effective policy to ensure the safety of pedestrians on roads. (14)

Need to formulate an effective policy for providing medical care to road accident victims.(15)

Need to provide adequate compensation to victims of road accidents due to the bad condition of roads. (16)

Need for an effective policy for comprehensive development of rural roads under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana. (17)

Need to formulate an effective policy for using new technology and raw materials for the construction of roads. (18)

Need to provide more funds for development of National Highways. (19)

Need to provide financial assistance to state governments for development of roads other than National Highways. (20)

Need to provide funds for establishment of a research institute for road engineering. (21)

Need to provide advance funds to states for maintenance and repair of National Highways. (22)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): मैं प्रस्ताव करता हूँ कि:

(सांकेतिक)

कि सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 295) में 100 रूपये कम किए जाएं। **86**

नागौर-जोधपुर राष्ट्रीय राजमार्ग पर स्थित खिवसर में पदमसर क्रॉसिंग पर दुर्घटनाओं को नियंत्रित करने के लिए फलाईओवर बनाने की आवश्यकता। (23)

नागौर संसदीय क्षेत्र में बीकानेर रेलवे क्रॉसिगं से गोगेलाव तक 6.2 किमी के चार लेन वाले राष्ट्रीय राजमार्ग पर पर डिवाइडर, रोड लाइट आदि के लिए निधियाँ आवंटित करने की आवश्यकता। (24)

नागौर-लाडनुन राष्ट्रीय राजमार्ग और बीकानेर-नागौर राष्ट्रीय राजमार्ग के बीच रिंग रोड के निर्माण के लिए परियोजना को मंजूरी देने की आवश्यकता। (25)

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : अधिष्ठाता महोदय, आपने मुझे वर्ष 2022-23 के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों की चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, अभी हमारे प्रतिपक्ष के एक साथी बोल रहे थे। पिछले पांच वर्षों में जिस तरह से हमारी रोड कनेक्टिविटी, रेल कनेक्टिविटी, एयर कनेक्टिविटी, परिवहन या वॉटर वेज का स्ट्रक्चर बढ़ा है, हमने पीएम गति शक्ति में इनको रखा है, तो मुझे लगता है कि इससे पूरी दुनिया आश्चर्यचकित है। मैं केवल आंकड़ों के माध्यम से कहना चाहता हूं कि वर्ष 2022-23 के लिए हमारी सरकार ने इस मंत्रालय के लिए 1,99,108 करोड़ रुपये का बजट एलोकेट किया है। हमने निश्चय किया है कि India is the fastest growing economy in the world. जब आज कोविड की वैश्विक चुनौती है, पूरी दुनिया में चाहे चाइना हो, अमेरिका हो, जिनकी डबल डिजिट इकोनॉमी थी, आज वह घटकर हमारे बराबर आ गए हैं। हमारा वर्ष 2022-23 की इकोनॉमी का जो अनुमान है, हमारा आर्थिक विकास दर 9.2 प्रतिशत होगा। इसलिए उसमें सबसे बड़ा रोल रोड कनेक्टिविटी का होता है। इस साल इसमें 1,99,108 करोड़ रुपये का बजट एलोकेट किया है।

मान्यवर, जो हमारा पिछले साल का बजट था, उस बजट की तुलना में हमने इस मद में 52 प्रतिशत की वृद्धि की है, शायद आजादी के बाद का यह पहला रिकॉर्ड है, जो कि हमने अपने देश की रोड कनेक्टिविटी के लिए किया है। जब माननीय वित्त मंत्री श्रीमती सीतारमण जी ने बजट रखा था, तो उन्होंने उस समय सबसे महत्वपूर्ण बिंदु के बारे में कहा था। उन्होंने कहा था कि जब माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में आजादी का अमृत महोत्सव मनाया जा रहा है, तो हम केवल इस वर्ष के लिए नहीं, बल्कि अगले 25 सालों के बाद जब आजादी के 100 साल हो जाएंगे, तो उसको देखते हुए करें। आज हमारे देश में जो रोड का नेटवर्क है, मैं इस बात के लिए निश्चित तौर से अपनी सरकार को बधाई दूंगा। अगर पूरे विश्व में अमेरिका रोड नेटवर्क में नंबर एक पर है, तो पूरे विश्व में दूसरे नंबर पर भारत ही है, ऐसा माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में हुआ है।

हमने जो प्राथमिकता रखी है, आप देखिए कि हमने पहली बार पीएम गति शक्ति योजना को रखा है। अभी तक रोड अपनी कनेक्टिविटी देखती थी, रेल अपनी कनेक्टिविटी देखती थी, एयर अपनी कनेक्टिविटी देखती थी, सभी अपना-अपना विस्तार करते थे। एक तरह से ग्रोथ के जो सात इंजन हैं, किसी देश या समाज के जो सबसे पावरफुल इंजन हैं, चाहे वह सड़क हो, रेलवे हो, हवाई जहाज हो, विमानपत्तन हो, माल परिवहन हो, जलमार्ग हो या लॉजिस्टिक अवसंरचना हो, इन सातों के लिए एक राष्ट्रीय मास्टर प्लान बनाने के लिए पीएम गति शक्ति में फैसला किया गया है। जो हमारे सात ग्रोथ के इंजन हैं, इनकी परियोजनाओं को प्रधानमंत्री गति शक्ति के फ्रेमवर्क से जोड़ा जाएगा, पहली बार हमारी सरकार की ऐसी सोच है। हमारे देश के डेवलपमेंट के लिए जो स्कीम्स हैं, उन सबके डेटा एक्सचेंज हों, हम सबको एक प्लेटफॉर्म पर लाएंगे, क्योंकि पीएम गति शक्ति में आर्थिक वृद्धि और सतत विकास की दिशा में जो एक परिवर्तनकारी योजना है, हम उसको किस तरीके से करेंगे।

मान्यवर, अगर हम देखें, तो जो दो एक्सपेंडिचर होते हैं, चाहे रेवेन्यू एक्सपेंडिचर हो या कैपिटल एक्सपेंडिचर हो, जहां वर्ष 2020-21 में रेवेन्यू एक्सपेंडिचर 9,964 करोड़ रुपये का था, वहां वर्ष 2021-22 में रेवेन्यू एक्सपेंडिचर, जो कि हम इस्टैब्लिशमेंट, सैलरीज़ इत्यादि पर खर्च कर रहे हैं। जब कैपिटल एक्सपेंडिचर से इन्फ्रास्ट्रक्चर पर, जिससे हम परिसंपत्तियों या रोड्स का निर्माण करते हैं, वह लगातार डिक्लाइन हो रहा है।

वर्ष 2022-23 का जो बजट एस्टिमेट था, उसमें रेवेन्यू एक्सपेंडिचर में पिछले सालों की तुलना में 15 प्रतिशत की वृद्धि हो रही है और कैपिटल एक्सपेंडिचर वर्ष 2020-21 में 89,195 करोड़ रुपये का था, वर्ष 2021-22 में 1 लाख 21 हजार 251 करोड़ रुपये का था और आज वर्ष 2022-23 में कैपिटल एक्सपेंडिचर 1 लाख 87 हजार 744 करोड़ रुपये का हो गया है। हमारी सरकार ने कैपिटल एक्सपेंडिचर में 55 प्रतिशत की वृद्धि की है। अगर हम वर्ष 2022-23 का बजट देखें तो इस तरह से कैपिटल एक्सपेंडिचर पर 94 परसेंट खर्च किया जाएगा और मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि रेवेन्यू एक्सपेंडिचर लगातार डिक्लाइन हो रहा है।

मान्यवर, लगातार बात कही जा रही है कि रोड्स के लिए कहां पर इन्वेस्टमेंट हो रहा है। सरकार इसे किस तरीके से कर रही है तो आज मैं आपके माध्यम से अपने प्रतिपक्ष के साथियों को कहना चाहता हूँ कि दिनांक 31.03.2004 के आँकड़ों के तहत एन.एच. की लम्बाई 65,569 किलोमीटर की थी। वर्ष 2014 से पहले कांग्रेस की सरकार थी तो उन्होंने उस समय इस देश में नेशनल हाईवे का 91,287 किलोमीटर का निर्माण किया था। कांग्रेस के 10 वर्षों के कार्यकाल में नेशनल हाईवे 25,718 किलोमीटर का बना था। यह दस वर्षों में बना था, जबकि वर्ष 2014 में प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में सरकार बनी तो उस समय नेशनल हाईवे, जो कि 49,339 किलोमीटर का था, जहां कांग्रेस सरकार दस वर्षों में 25,718 किलामीटर का नेशनल हाईवे बना सकी, वहीं हमने वर्ष 2022 में 91,287 से 1,41,190 किलोमीटर के नेशनल हाईवे का इस देश में निर्माण करने का कार्य किया है, जो अपने आप में एक अभूतपूर्व रिकॉर्ड है।

मुझे लगता है कि इस बात को प्रतिपक्ष के लोगों को सोचना चाहिए कि दस वर्षों में आपने पूरे देश को कुल 25,718 किलोमीटर की कुल सड़कें नेशनल हाईवे की दी थीं और हमने आठ वर्षों में उस 25,000 की तुलना में 49,339 किलोमीटर्स के नेशनल हाईवेज़ दिए। लगभग 50,000 किलोमीटर के हाईवेज़ हमारी भाजपा की सरकार ने नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में इस मंत्रालय ने दिए हैं। इसका नतीजा यह है कि जहां दस वर्षों में कांग्रेस की सरकार ने 25,000 किलोमीटर के हाईवेज़ बनाए थे, वहां इस बार पीएम गति शक्ति योजना में यह तय किया गया है, चूँकि आपने देखा भी होगा, जब श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने कहा था कि इसमें प्रधान मंत्री जी ने टारगेट दिया है और सड़क परिवहन मंत्रालय ने गड़करी जी के कुशल नेतृत्व में यह तय किया था कि वर्ष 2022-23 में, जहां कांग्रेस ने 10 वर्षों में कुल 25 हजार हाईवेज़ बनाए थे, वहीं इस बार वर्ष 2022-23 में पूरी दुनिया देखेगी कि भारत सरकार के नेतृत्व में अकेले एक वर्ष में 25 हजार किलोमीटर के नेशनल हाईवे का निर्माण करने का काम हमारी सरकार करने जा रही है।

यह निश्चित तौर से अपने आप में अभूतपूर्व है। यह मैं इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि आपको पता लगे कि आपके माध्यम से हमारी किस तरह से स्पीड बढ़ी है। वर्ष 2013-14 में इस मंत्रालय

के लिए बजट का जो एलोकेशन था, वह 26 हजार 90 करोड़ रुपये का था। आज इस वर्ष का जो बजट है, जिसका हमने शुरू में उल्लेख किया है, चूँकि गडकरी जी हमेशा कोटेशन देते हैं कि अमेरिका इसलिए रिच नहीं है, क्योंकि अमेरिका रिच है, बल्कि अमेरिका की सड़कें अच्छी हैं। अमेरिका की सड़कें अच्छी हैं इसलिए अमेरिका रिच है। आज दुनिया में अमेरिका के लिए यह माना जाता है कि उसकी इकोनॉमी और डॉलर रिच है इसलिए वहां की सड़कें अच्छी हैं। वर्ष 2014 तक कांग्रेस का इसके लिए 26 हजार 90 करोड़ रुपये का बजट था, वहीं आज वर्ष 2022-23 में 1,99,108 करोड़ रुपये का बजट दिया गया है।

सभापति महोदय, यह निश्चित तौर से कोई राजनीति का विषय नहीं है। इस पर पूरे सदन से देश को यह संदेश जाना चाहिए कि हमने इन आठ वर्षों में अपने सड़क परिवहन राजमार्ग मंत्रालय का बजट 7.5 गुना इंक्रीज किया है तो यह इस बात का द्योतक भी है कि हमारे लिए देश की कनेक्टिविटी सबसे ऊपर है।

वर्ष 2004-05 से 2013-14 तक कांग्रेस-यूपीए की सरकार में जो कुल बजट खर्च हुआ, वह 1 लाख 54 हजार 394 करोड़ रुपये है। ये आंकड़े हैं। उन्होंने हर साल बजट प्रस्तुत किया था और प्रत्येक वर्ष इस मंत्रालय का औसत बजट 15 हजार 440 करोड़ रुपये था। आज लोग कह रहे हैं कि सड़क कैसे बनेगी, इनवेस्टमेंट क्या है, तो सड़क-राजमार्ग के लिए एक साल में औसत 15 हजार 440 करोड़ रुपये का कांग्रेस-यूपीए का बजट था। जहां उनके 10 वर्षों में 1 लाख 54 हजार 394 करोड़ रुपये का टोटल बजट इस मंत्रालय को एलोकेट किया गया, वहीं वर्ष 2014-15 से 2021-22 तक, भारतीय जनता पार्टी और एनडीए सरकार के आठ वर्षों में हमने 5 लाख 85 हजार 578 करोड़ रुपये, हमने मोदी जी के नेतृत्व में इस मंत्रालय को दिए हैं। जिससे आज देश में सड़कें बन रही हैं और एक्सप्रेस वे बन रहे हैं, चाहे दिल्ली-मुंबई हाईवे हो, दिल्ली-कटरा, कटरा-अमृतसर हाईवे हो, दिल्ली-देहरादून आर्थिक गलियारा हो, गंगा एक्सप्रेस वे हो, पूर्वांचल एक्सप्रेस वे हो, राम-जानकी मार्ग हो, अयोध्या से जनकपुर तक का हाईवे हो । मैं इन सारी बातों को कहूंगा। जहां कांग्रेस-यूपीए की सरकार में इस मंत्रालय के द्वारा हर साल मात्र 15 हजार 440 करोड़ रुपये खर्च

किए जाते थे, वहीं हमारी सरकार में प्रत्येक वर्ष औसत 15 हजार करोड़ रुपये की तुलना में 73 हजार 197 करोड़ रुपये सड़कों के, राजमार्गों के निर्माण पर खर्च किए जा रहे हैं। मैं इसके लिए मंत्रालय को बधाई देना चाहूंगा। मैं इसके लिए माननीय गडकरी जी और माननीय प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। आज 'पीएम गति शक्ति' में हम चार स्थानों पर मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक्स पार्क बनाने जा रहे हैं। अगले 25 सालों के लिए देश का जो आर्थिक विकास होगा, उसमें आने वाले दिनों में इसका निश्चित रूप से लाभ होगा। मैं कहना चाहता हूं कि भारत माला परियोजना की बात हो रही है। भारत माला परियोजना के अंतर्गत हम मल्टीपल कॉरिडोर्स ऑफ इकोनोमिक इम्पोर्टेंस बना रहे हैं, उनमें हम 22 ग्रीनफील्ड कॉरिडोर्स बनाने जा रहे हैं, जिनमें से पांच एक्सप्रेस कॉरिडोर्स होंगे और 17 एक्सेस कंट्रोल्ड कॉरिडोर्स होंगे और इनकी टोटल लम्बाई 8 हजार 400 किलोमीटर होगी।

अधिष्ठाता महोदय, किस तरीके से कोविड की चुनौती में भी हम दुनिया की सबसे तेज अर्थव्यवस्था बन सकें और कोविड के समय हमने भारत में देखा कि जब रेल ठहर गई, लोग ग्राउण्डेड हो गए, तो किसी तरह से कन्याकुमारी से कश्मीर तक लोगों के सामने खाद्यान्न का संकट न हो, उससे निपटने के लिए 80 करोड़ लोगों तक रोड से और रेल से खाद्यान्न पहुंचाने की जिम्मेदारी दी गई। उस समय प्रधानमंत्री जी ने महसूस किया और वह इस बजट में 'पीएम गति शक्ति' में परिलक्षित है कि हम आने वाले दिनों में किस तरह से मूवमेंट को सबसे तेज कर सकें, चाहे वह मूवमेंट गुड्स का हो या पैसेंजर्स का हो। उस दिशा को ध्यान में रखते हुए यह तय किया गया है कि हम ये कॉरिडोर्स बनाने जा रहे हैं। इसीलिए भारत माला परियोजना के अंतर्गत उन्होंने इसका जिक्र नहीं किया कि हम 22 ग्रीनफील्ड कॉरिडोर्स बनाने जा रहे हैं, जिनमें से पांच एक्सप्रेस वे होंगे और 17 एक्सेस कंट्रोल्ड कॉरिडोर्स होंगे। यह काम पूरा हो जाने से हर साल 110 करोड़ लीटर फ्यूल की बचत होगी। अभी इस तरीके से चीजें हो रही हैं, जैसे टोल टैक्स में भी पिछले दिनों फास्ट एक्सप्रेस वे बनाया गया है और इस तरह का सिस्टम हमारी सरकार ने किया है। इससे 15 करोड़ से ऊपर मैनडेज रोजगार क्रिएट होगा। भारत माला परियोजना के अंतर्गत 3.30

लाख टन सीमेंट और 8.50 लाख टन स्टील की खपत होगी। इससे साफ है कि पिछले दिनों कोविड के नाते चाहे इंफ्रास्ट्रक्चर हो, निर्माण हो, फैक्टरीज-इंडस्ट्रीज हों, इस तरीके से पूरी दुनिया के सामने चुनौती आई।

भारत की उन चुनौतियों में, विश्व में डब्ल्यूएचओ ने तारीफ की है। आपने देखा कि हमारी सरकार ने लोगों की जिंदगी को बचाने का काम किया और 80 करोड़ लोगों को 5 किलो प्रति यूनिट के साथ खाद्यान्न देने का काम किया, जो अभी भी लगातार जारी है। अभी चार राज्यों के चुनाव हुए हैं, उनमें इसके परिणाम भी आए हैं। उनमें मणिपुर, समंदर के किनारे का गोवा, नार्थ-ईस्ट का राज्य हो या वह राज्य चाइना के बॉर्डर पर हो, चाहे हिमालय की गोद में उत्तराखण्ड हो या उत्तर प्रदेश हो, इन चारों राज्यों ने पिछले 37 वर्षों का रिकॉर्ड तोड़ा है। जो सरकार सत्ता में पांच साल का टेन्योर पूरा करे, वह एंटी इनकंबेंसी के बजाय, प्रो इनकंबेसी में दोबारा दो तिहाई बहुमत से चारों राज्यों में आई है। यह इस बात को साबित करता है कि अब चाहे वह देश की सीमा गोवा हो, मणिपुर हो, नेपाल के बॉर्डर पर उत्तराखण्ड हो, मध्य भारत का उत्तर प्रदेश हो, इस देश की जनता नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में विश्वास कर रही है। इसका परिणाम चार राज्यों के चुनाव में दिखाई दिया है। निश्चित तौर पर यह इस बात का द्योतक है।

माननीय सभापति : जगदम्बिका पाल जी, आपको कितना समय चाहिए?

SHRI JAGDAMBIKA PAL : Sir, please give me 15 minutes.

HON. CHAIRPERSON: Fifteen minutes are already over.

SHRI JAGDAMBIKA PAL: Sir, I have just started. I will try to conclude within 15 minutes.

HON. CHAIRPERSON: Please try to conclude within five to ten minutes.

श्री जगदम्बिका पाल: सर, यह बड़ा मंत्रालय है और देश के विकास के साथ जुड़ा हुआ है और मैंने इसको इनिशिएट किया है। यहां पर प्रतिपक्ष के साथी बात कर रहे थे। कांग्रेस (यूपीए) की सरकार में प्रतिदिन सड़कें बनती थीं। उस समय 11.7 किलोमीटर सड़क प्रतिदिन बनती थी। आप

परिणाम देखिए। मैं देश के आंकड़ों की बात नहीं कर रहा हूं, मैं देश के परिणाम की बात कर रहा हूं, जो देश की जनता के सामने है। कांग्रेस (यूपीए) की सरकार में वर्ष 2014 में 11.7 किलोमीटर प्रतिदिन रोड का निर्माण हो रहा था। आज वर्ष 2014 से 2022 में पिछले 8 वर्षों में प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के गडकरी जी और वी. के. सिंह जी बैठे हैं तो मैं बधाई दूंगा कि जहां देश में कुल 11 किलोमीटर प्रति दिन सड़क बन रही थी, वहीं आज वर्ष 2020-21 में 37 किलोमीटर प्रति दिन नेशनल हाइवेज की सड़क बनाने का काम हो रहा है। निश्चित तौर पर यह अपने आप में देश के लिए एक अभूतपूर्व उपलब्धि है।

सर, मैं कहना चाहूंगा कि अगर यूएसए में देखें तो आज 66.45 लाख किलोमीटर का रोड नेटवर्क है। आज भारत में पिछले दिनों में जिस तरह से स्टेट हाइवेज और नेशनल हाइवेज का काम हुआ है, उस हिसाब से यह भारत में 63.71 लाख किलोमीटर है। हम विश्व में दूसरे नंबर पर आ गए हैं। अगर वह 66 लाख किलोमीटर पर हैं तो हम भी 64 लाख किलोमीटर तक पहुंच गए हैं। यह कैसे हुआ? आप यह देखिए कि वर्ष 2004-05 से वर्ष 2013-14 में 41,736 किलोमीटर सड़क निर्माण का कार्य हुआ था। मैंने बताया कि उस समय काम करने का ऐवरेज रेट 11.4 किलोमीटर का रहा था, वहीं वर्ष 2014-15 से वर्ष 2022 तक हमने 71,000 किलोमीटर सड़क का निर्माण किया है। यह पिछले साल 28 परसेंट था और पिछले साल की तुलना में हमने इस साल 30.4 परसेंट की वृद्धि की है। हम 28 से 37 पर पहुंच गए हैं। इससे स्वाभाविक है कि आज हमारा फोकस इन निर्माण कार्यों पर है। आज मैं नेशनल इन्फ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन फॉर नेशनल हाइवेज सेक्टर की बात कर रहा हूं। नेशनल इन्फ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन, जिसमें वर्ष 2024-25 तक 2,677 नंबर ऑफ प्रोजेक्ट्स इम्प्लिमेंट है, जिसमें 1 लाख 3 हजार 400 किलोमीटर में टोटल ऐस्टिमेट 22.2 लाख करोड़ रुपये का है।

यह नेशनल इंफ्रास्ट्रक्चर पाइप लाइन फॉर नेशनल हाइवेज बनाना है। 358 प्रोजेक्ट्स 18,688 किलोमीटर के हैं, जिनकी कॉस्टिंग 2,05,567 करोड़ रुपए है। इसी तरह से हमारे 1226 प्रोजेक्ट्स 41,516 किलोमीटर के हैं, जिनकी कॉस्ट 9.2 लाख करोड़ रुपए है। आपको याद होगा,

हम भी सदन में थे और आप भी सदन में थे, जून, 2013 में उत्तराखंड में बाढ़ आई थी, हजारों लोगों की जानें गईं, पूरे उत्तराखंड की सड़कें क्षतिग्रस्त हो गईं, आवागमन बंद हो गया, कई दिनों तक लोगों की कनेक्टिविटी नहीं हो पाई। केदारनाथ, बद्रीनाथ, गंगोत्री और यमुनोत्री में जो लोग फंसे, उनकी जान चली गई। उस समय हमारे प्रधान मंत्री जी गुजरात के मुख्य मंत्री थे। उन्होंने सबसे पहले उत्तराखंड के सहयोग के लिए मुख्य मंत्री के रूप में हाथ बढ़ाया था।

जब वर्ष 2014 में हमारी सरकार बनी, तो उन्होंने सबसे पहले 27 दिसम्बर, 2016 को चार धाम, जहां केवल देश के ही लोग नहीं, बल्कि पूरी दुनिया के लोग आते हैं, बद्रीनाथ, केदारनाथ, गंगोत्री, यमुनोत्री, ये चार धाम हैं, के 825 किलोमीटर के लिए 12 हजार करोड़ रुपए खर्च होंगे। ये चार धाम भारत और दुनिया के आस्था के केन्द्र बिन्दु हैं। वहां हजारों-हजार लोग हर राज्य से आते हैं, चाहे वह आपका राज्य हो, राजस्थान हो, मध्य प्रदेश हो, बंगाल हो, महाराष्ट्र हो या यूपी हो, लोग हर साल चारों धाम जाते हैं। यह 27 दिसम्बर, 2016 को हो गया। इसमें 25 ब्रिजेज हैं, 107 माइनर ब्रिजेज हैं, कलवर्ड्स हैं, लेकिन उत्तराखंड में 825 किलोमीटर हाइवे बनाने का काम कितना कठिन है, इसके लिए मैं कहना चाहता हूं कि इस तरीके से प्रधान मंत्री जी ने बजट में एक प्राथमिकता दी है कि यह पीएम गति शक्ति योजना का सबसे बड़ा थ्रस्ट होगा, फिर समेकित विकास पर होगा, उत्पादन संवर्द्धन निवेश पर होगा और जो इन्वेस्टमेंट में होगा, उसको वित्तीय मदद मिलेगी। इसलिए पीएम गति शक्ति योजना में मास्टर प्लान बनाने की बात की गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग के नेटवर्क के लिए, हमने इस बार लक्ष्य तय कर दिया है। यूपीए, कांग्रेस के शासन काल के 10 वर्षों में यह 25 किलोमीटर बनी थी, हम वह 25 हजार किलोमीटर मार्ग एक वर्ष में बनाएंगे। इस 25 हजार किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए 20 हजार करोड़ रुपए का प्रावधान भी करेंगे। आज आप पैसे की बात कह रहे हैं। कई बार गडकरी जी ने कहा है कि money is no problem, money is no issue, इसके लिए इच्छा शक्ति होनी चाहिए और हमारी सरकार में इच्छा शक्ति है, आज जिसका परिणाम आ रहा है।

मान्यवर आपने देखा है कि हमने पर्वतमाला योजना में रोप वे की बात की है। टूरिस्ट्स कई जगहों पर जाते हैं, चाहे वे मसूरी, पहलगाम, कश्मीर या गुलमर्ग जाएं। हमने राष्ट्रीय रोप वे विकास कार्यक्रम तय किया है और वर्ष 2022-23 में 60 किलोमीटर लंबी आठ रोप वेज बनाने का निर्णय हमारी सरकार ने लिया है। मैं चाहूंगा कि यह विकास का मामला है, इसमें कोई विरोध नहीं होना चाहिए। इस बजट को सत्ता पक्ष और प्रति पक्ष को ध्वनिमत से पारित करना चाहिए। इस सरकार का उद्देश्य केवल यह है कि किस तरह से कन्याकुमारी से कश्मीर तक या महाराष्ट्र से बंगाल तक, सभी लोगों की फास्ट मूवमेंट हो सके। हम गुड्स को मूव कर सकें। कोविड के समय जब चुनौती आ गई तो आपने देखा होगा कि किस तरह से एक्सप्रेस रेल वेज बनाई गईं और ऑक्सीजन के टैंकर्स पहुंचाए गए। हम इसमें ज्यादा से ज्यादा फास्ट मूवमेंट कर सकें। इसीलिए हमने इसे पर्वतमाला कार्यक्रम के अंतर्गत किया है।… (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI JAGDAMBIKA PAL : Sir, I have already told you that I will not take more than 15 minutes. You are very kind enough to give me time. It is so nice of you. Thank you, Sir.

HON. CHAIRPERSON: No, you have already taken 23 minutes' time.

SHRI JAGDAMBIKA PAL : Sir, please give me time.

सर, मैं कहना चाहता हूं कि हम ने यह इस तरह से डेवलप किया है। हम ने शुरू में कहा था कि ग्रोथ के सात इंजन हैं, चाहे वह सड़क हो, रेल हो, इनलैंड वाटरवेज हो, ट्रांसपोर्ट हो या एयर कनेक्टिविटी हो, इनके लिए हम डाटा एक्सचेंज प्रोग्राम में, हम किस तरह से ऐप्लिकेशन प्रोग्राम और एपीआई करेंगे।

उस कार्यक्रम से हम सबको एक प्लेटफॉर्म देने का काम करेंगे। आज लास्ट माइल कनेक्टिविटी की बहुत-सी बातें प्रतिपक्ष की ओर से उठाई जाती हैं। आजादी के बाद पहली बार

इस सरकार ने देश की जनता को लास्ट माइल कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए बजट में प्रावधान किया है। निश्चित रूप से यह एक स्वागत योग्य कदम है।

हमने भारतमाला परियोजना के अंतर्गत जो मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क्स की बात कही है, आप देखिए कि हम भारत माला परियोजना के अंतर्गत कितने बड़े पैमाने पर काम करने जा रहे हैं। इस मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क्स में हम 35 पार्क्स प्लान कर रहे हैं और उनको डेवलप कर रहे हैं। इस पर 46 हजार करोड़ रुपए का इंवेस्टमेंट आएगा। वर्ष 2014 में इस मंत्रालय का कुल बजट ही केवल 36 हजार करोड़ का था। हम 35 मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क्स के लिए 46 हजार करोड़ रुपए देने जा रहे हैं। अभी श्री अधीर रंजन जी यहाँ पर नहीं हैं, वे भी इस बात का स्वागत करते। जिस दिन यह काम कम्प्लीट हो जाएगा, तो मैं प्रॉमिस कर सकता हूँ कि जब ये सारे फंक्शनल हो जाएंगे, तो कार्गो की जो हैंडलिंग क्षमता होगी, वह 700 मिलियन मीट्रिक टन की होगी। इससे रेवेन्यू भी जेनरेट होगा। आज हम इस तरह से वेलफेयर वर्क में काम कर रहे हैं। आखिर आज दुनिया हमारी तरफ क्यों देख रही है, चाहे क्लाइमेट चेंज की बात हो या ग्लोबल वार्मिंग की बात हो या वर्ल्ड में कोविड वैक्सिनेशन के अभियान की बात हो, अगर भारत जिस तरह से 130 करोड़ लोगों को फ्री में वैक्सिनेशन कर रहा है, यह वर्ल्ड का सबसे बड़ा वैक्सिनेशन अभियान है।

मैं इसके रेवेन्यू की बात कर रहा हूँ कि अगर आज वह व्यवस्था हो रही है, मैंने इसलिए इस ओर ध्यान दिलाया कि इनकी समझ में आ जाए कि किस तरह से हम रिसोर्सेज को जेनरेट कर रहे हैं। मैं बजट की बात ही कर रहा हूँ।

इसमें व्हीकल स्क्रैपिंग पॉलिसी की बात भी आई है। उसमें क्या है? Any 15 years old commercial vehicle and 20 years old personal vehicle will be covered under this policy. आज पूरी दुनिया में यह बात हो रही है कि कार्बन का उत्सर्जन कम हो। हमने इसके लिए प्रॉमिस भी किया। जब पेरिस समझौते में, आपको याद होगा कि जब डोनाल्ड ट्रम्प उसमें से बाहर चले गए, तो पूरी दुनिया ने पेरिस समझौते को आगे बढ़ाने का काम विश्व के किसी नेता ने

किया तो वह श्री नरेन्द्र मोदी जी ने किया। यह पूरे भारत के लिए गौरव का विषय है और भारत के लिए संतोष का विषय है। बाद में श्री जो बाइडन को ग्लासगो कांफ्रेंस में इससे जुड़ना पड़ा। मैं उसमें नहीं जाना चाहता हूँ। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ कि हम अपना भी कार्बन उत्सर्जन कम करेंगे। इसलिए हम पहली बार यह पॉलिसी बनाकर लाए हैं कि व्हीकल स्क्रैपिंग पॉलिसी क्या होनी चाहिए।

This policy will boost an investment of Rs10,000 crore per annum. कम से कम प्रतिपक्ष इस सरकार की दिशा को तो देखे, कम से कम इस सरकार की सोच को देखे। व्हीकल स्क्रैपिंग पॉलिसी से 10 हजार करोड़ रुपए का इंवेस्टमेंट बढ़ेगा। इससे कम से कम 35 हजार करोड़ रुपए की जॉब अपॉर्चुनिटीज बढ़ेंगी। इस तरह से लोगों की इससे इनकम होगी। जब यह एक बार लागू हो जाएगी, तो इससे लाभ होगा।

इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि हमने इसमें जो किया है, इस काम को करने के बाद निश्चित रूप से… (व्यवधान)

माननीय सभापति : निश्चित रूप से समाप्त भी करना है।

श्री जगदम्बिका पाल : मैं निश्चित रूप से अपनी बात समाप्त करूँगा।

मैं थोड़ी अयोध्या की बात कर लूँ क्योंकि यूपी में इतने काम हो रहे हैं। आप सोचिए कि भगवान राम कैसे आए होंगे या भगवान राम अयोध्या से कैसे सीता जी के स्वयंवर में गए होंगे? आजादी के बाद आज तक उसकी चिन्ता किसी को नहीं थी, सरकारें तो बहुत आईं, लोग आज बहुत दावा कर रहे हैं कि हमने भी दावा किया था कि अयोध्या में राम मन्दिर का निर्माण होगा। वे तब तक तो सुप्रीम कोर्ट में एफिडेविट लगाते थे। वे सोचते थे कि इसका फैसला न किया जाए, चुनाव के बाद इसका फैसला हो।

सभापति जी, चुनाव के बाद इसका फैसला हो और वे वकील थे, मंत्री थे। आज अयोध्या में मंदिर का निर्माण हो रहा है। हमारे कांग्रेस के नेता अधीर रंजन जी सदन में आ गए हैं। आज खुशी है कि अयोध्या में राम मंदिर का निर्माण हो रहा है। भगवान राम की जन्म स्थली से माँ सीता

की जन्म स्थली जनक, जो नेपाल और बिहार में है, उस उत्तर प्रदेश से बिहार के राम-जानकी मार्ग का हाईवे हमारी सरकार ने सिक्स्थ लेन उत्तर प्रदेश और बिहार में चार लेन का किया है। उत्तर प्रदेश में लखनऊ से अयोध्या होकर गोरखपुर तक 275 किलोमीटर का बनाएंगे। उसके बाद बिहार तक यह मार्ग जाएगा। हमारा पहला विकल्प है कि उसे सिक्स्थ लेन बनाएं। यहां से बुंदेलखंड तक डिफेंस कोरिडोर बन रहा है। हम केवल एक्सप्रेस-वे नहीं दे रहे हैं। हमारी सरकार ने फैसला किया कि डिफेंस के इक्विपमेंट्स हम देश में बनाएंगे। कोविड के बाद आत्म निर्भर भारत की बात प्रधान मंत्री जी ने कही है कि हम दुनिया पर आश्रित नहीं होंगे। हमने दुनिया के डेढ़ सौ देशों को वैक्सीन दी। भारत को आत्म निर्भर भारत बनाने के लिए जो पीएम गति शक्ति योजना बनाई है और इन योजनाओं को हमने आपस में इंटर कनेक्टेड किया है।

HON. CHAIRPERSON: Now, please conclude.

SHRI JAGDAMBIKA PAL : I will take only five minutes.

HON. CHAIRPERSON: You had demanded 15 minutes and those 15 minutes are already over. Please conclude now.

SHRI JAGDAMBIKA PAL : Sir, I will take you to Sitamarhi; I will take you to Janakpur. You will be happy. I tell you. आप देखिए हम कोच्चि जाते हैं, हम मुन्नार जाते हैं, आप भी जनकपुर, सीतापुर चलिए। आपको लगेगा कि सीतामढ़ी जिले के बीठा चौक से जनकपुर है, उसके बन जाने से अयोध्या जाना कितना आसान हो जाएगा। गौरव गोगोई जी भी सदन में हैं। वे सदन में हैं, इसलिए मैं यह बात कह रहा हूं। He is quite a technical person. He is very sensible also. He has full knowledge of all these things. पीएम गति शक्ति योजना में Unified Logistic Interface Platform है। जब यह यूनिफाइड लॉजिस्टिक इंटरफेस प्लेटफार्म बन जाएगा, तो इसमें जो ऑपरेटर्स हैं, उनका सारा डेटा एक्सचेंज हो सकेगा। यात्रियों की यात्रा के लिए ओपन सोर्स मोबिलिटी हो जाएगी। इसी तरह से एकीकृत पोस्टल रेलवे नेटवर्क का भी विषय है। आपने मंत्री जी से आज सुना है कि One Station, One Product.

इनलैंड वॉटर वेज में सौ नदियों को गडकरी साहब ने लिया है। आज प्रयाग से हल्दिया तक कार्गो जा रहा है। ट्रांसपोर्ट से रोड पर बहुत दबाव पड़ रहा है।

महोदय, जो महत्वपूर्ण बात है वह यह है कि जो सार्वजनिक शहरी परिवहन है चाहे शहर में सिटी बस हो या बीआईटी हो, शहरी परिवहन और रेलवे स्टेशन के बीच मल्टी मॉडल संपर्क होना चाहिए। यदि मेट्रो से उतरते हैं तो आगे जाने के लिए यातायात के साधन होने चाहिए। पीएम गति शक्ति में मल्टी मॉडल कनेक्टिविटी प्रोवाइड करेंगे। परम्परागत सड़कों के दीर्घकालिक विकल्प के रूप में नेशनल रोडवेज डेवलपमेंट प्रोग्राम बनाएंगे और इसी तरह से इंफ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं की क्षमता का निर्माण करेंगे। मैं कहना चाहता हूं कि हमारी परियोजनाओं में हमने सभी पहलुओं को कवर किया है। चेन्नई-सेलम गलियारा एक्सप्रेस की पूंजी 9681 करोड़ रुपये है। रायपुर-विशाखापट्नम की राशि दो करोड़ रुपये है। इसी तरह कानपुर लखनऊ एक्सप्रेस वे 4183 करोड़ रुपये है।

HON. CHAIRPERSON: Shri Jagdambika Palji, please conclude now. You have already taken 35 minutes.

श्री जगदम्बिका पाल : ये सभी महत्वपूर्ण हाईवेज़ हैं। अमृतसर से जाम नगर है। इसके लिए राशि चार हजार करोड़ रुपये है। दिल्ली-कटरा-अमृतसर बहुत लोग जाते हैं। इस एक्सप्रेस वे की लागत के लिए 39500 करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं। जितने भी महत्वपूर्ण एक्सप्रेस हैं, उनका काम हम करने जा रहे हैं चाहे दिल्ली-कटरा हो अमृतसर-जाम नगर हो।

हम कहना चाहते हैं कि आज हम सड़क परिवहन पर डिस्कशन कर रहे हैं। पूरे भारत में चाहे यात्रियों के लिए या माल की ढुलाई के लिए जो परिवहन होता है, वह एक तरह से किफायती होता है। Railways is the lifeline of the common man. इसी तरीके से ट्रांसपोर्ट भी है। यह सबसे किफायती और सुविधाजनक है। इसमें लोगों के घर तक डिलिवरी हो सके, इस स्तर पर हमारी सरकार सोच रही है।

मैं कहना चाहता हूं कि अभी आपने देखा कि केन्द्रीय मंत्री नितिन गडकरी जी ने कहा कि हम भारतमाला परियोजना के तहत जो परियोजनाओं के लिए बुनियादी ढांचा है, उसके लिए हमने 4500 करोड़ रुपये जारी कर दिए हैं। आप कह रहे हैं कि भारतमाला परियोजना में कुछ नहीं हो रहा है। मैं कह रहा हूं कि यह 22 फरवरी की बात है। मैं उनकी बात का जवाब भी दे दूं, क्योंकि उन्होंने अभी कहा कि भारतमाला परियोजना में कुछ नहीं हो रहा है।... (व्यवधान) इसमें जो मंजूर की गई परियोजनाएँ हैं, वह केवल यूपी की नहीं हैं बल्कि असम, तेलंगाना, कर्नाटक और आंध्र प्रदेश की भी हैं।... (व्यवधान) I am raising concerns which are very important. You will agree with me. सर, मैं कन्क्लूड कर रहा हूं। राकेश जी, कुछ समय और बचा है? ... (व्यवधान)

माननीय सभापति: समय यहां से डिसाइड होता है, उधर से नहीं।

... (व्यवधान)

श्री राकेश सिंह (जबलपुर): सर, पार्टी का टाइम यहीं से डिसाइड होता है। लेकिन आपको बोलते हुए आधा घंटा हो गया है। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप सीनियर मैम्बर हैं और समय चेयर से डिसाइड होता है।

... (व्यवधान)

श्री राकेश सिंह: आपको बोलते हुए 40 मिनट हो गए हैं। सर, इनको कन्क्लूड करने दीजिए।... (व्यवधान)

श्री जगदम्बिका पाल : मैं कन्क्लूड कर रहा हूं। वर्ष 2014 तक जैसे बजट ऐस्टिमेट होता था, फिर एक्चुअल एक्सपेंडिचर होता था, तो क्या आप यकीन करेंगे कि जब जोशी जी इनके परिवहन मंत्री थे, तो 74 परसेंट खर्च होता था। जो बजट एलोकेट होता था, वह बजट 74 परसेंट खर्च होता था। आज जो बजट एलोकेट हो रहा है, हमारी सरकार 111 परसेंट खर्च कर रही है। स्वाभाविक है कि आज हम केवल अपने टारगेट को ही पूरा नहीं कर रहे हैं, बल्कि टारगेट से भी ज्यादा अचीव

कर रहे हैं। मोदी जी के नेतृत्व में देश का विकास बदलेगा और इस देश की तस्वीर को बदल रहा है। हम आत्मनर्भिर भारत की तरफ बढ़ रहे हैं। आपने समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

DR. PON GAUTHAM SIGAMANI (KALLAKURICHI): Thank you, Chairperson Sir, for allowing me to speak on the Demand for Grant under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23.

Budget is naturally called ‘statement of accounts’, that is, amount of revenue to be generated and amount for expenditure, but the budget for 2022-23 does not speak anything about this. It is just an echo of the Government’s tilt towards the corporates and the big business houses. It gives a heavy motivation to the private sector and neglects the middle class and social sectors.

At a time when India suffered from COVID pandemic, people from all sectors were affected. The unorganised sector was the worst hit, which led to huge unemployment. The Reserve Bank of India announced a moratorium on loan payments in 2020 and the Union Government’s Atmanirbhar Bharat programme was talked about, but there was hardly any follow through in 2021 and even now in 2022.

The budget has laid, of course, a foundation for large investments in infrastructure to flow under public-private partnership. But roads and highways are dependent on States for making available the land, and the States have not been taken into confidence and consideration. Several State-led projects were not supported by the Union Government. Hikes have been announced in

capital expenditure as well as push on the expansion of the National Highway network by adding 25,000 kilometres to it. The Finance Minister also announced the PM Gati Shakti Master Plan for infrastructure development and a master plan for expressways to boost economic growth for the next financial year.

Regarding the allocation for road transport and highways in the budget, it is mentioned that PM Gati Shakti Master Plan for Expressways will be formulated in 2022-23.

The National Highways network will be expanded by 25,000 km in 2022-23.

The Ministry of Road Transport and Highways formulates and administers policies for road transport & transport research. It is also involved with the construction and maintenance of the National Highways (NHs) through the National Highways Authority of India (NHAI) and the National Highways and Infrastructure Development Corporation Limited (NHIDCL).

In 2022-23, the Ministry of Road Transport & Highways has been allocated nearly Rs. 68,000 crore more than the revised expenditure in 2021-22. As of November 2021, NHAI's total debt stood at Rs. 3.38 lakh crore, which is nearly 150 per cent more than the allocation to NHAI in 2022-23. In the Budget Speech in 2020-21, the Finance Minister made several announcements for the road sector, including awarding 8,500 km and constructing another 11,000 km of NH corridors, but never mentioned how

many have been completed in her Budget speech. In the Budget Speech 2022-23, the Finance Minister announced that by March 2023, the NH network will be expanded by 25,000 kilometer.

Our hon. Chief Minister of Tamil Nadu Thalapathy Thiru M.K. Stalin, has requested the Union Government for declaring eight State roads, Tiruvannamalai-Kallakurichi, Vallior-Tiruchendur, Kollegal-Hanur-MM Hills-Palar, Palani-Dharapuram, Arcot-Tindivanam, Mettupalayam-Bhavani, Avinashi-Mettupalayam and Bhavani-Karur, as National Highways. In-principle approval has been granted by the Road Transport & Highways Ministry. Proposals for declaration of these roads have been presented to Ministry of Road Transport and Highways on 6th December, 2018, but formal notification for declaration of these roads as National Highways is yet to be issued. I request the hon. Minister to approve this immediately.

Sir, I wish to bring to the attention of the House a very important issue regarding the incomplete four-way National Highway (NH-79) track between Ulundurpettai and Salem in my Kallakurichi Parliamentary Constituency. This National Highway project, estimated at a cost of Rs. 941 crores, was started in the July, 2008 and was to be completed in September, 2013. But the work is incomplete. Eight bye-pass roads at congested towns like Attur, Vazhapadi, Udaiyarpatti, Chinnasalem, Kallakurichi, Thiagadurgam, Elavarasanoor and Ulundurpettai were left as two-way roads. Sir due to the delay in completion of this NH-4, accidents are taking place daily. More than 600 people lost their

lives in the road accidents. I myself raised this issue several times, but no step has been taken.

Sir, at this moment of great tragedy, I want to press for an early completion of the four-way National Highway lying incomplete for more than 10 years. The Union Government says it is very keen in developing infrastructure of the country. National Highway connecting Salem to Chennai via Ulundurpettai and Villupuram is very vital as it facilitates large number of small scale and medium scale industries existing in Salem, Namakkal, Cuddalore, and Villupuram districts. The full-fledged widened highway will help bringing in new industrial units as well.

Further, the Salem-Ulundurpettai corridor has many educational institutions, mostly higher secondary schools catering to these backward districts. The early completion of the National Highway will go a long way in helping those Institutions as well.

Sir, I also draw your attention to the fact that the proposed Salem-Chennai eight-way green fast track will put farmers to lots of hardships. There is already a National Highway connecting Salem to Chennai. NH-48 & NH-2 go from Chennai via Kancheepuram, Krishnanagar, Dharmapuri to Salem and the distance is 352.7 km and it is already a six-way track. So, it would be a better idea if all the three-tracks or any one of them could be upgraded and extended to facilitate the fast track from Salem to Chennai. So, I request the Hon'ble

Minister for Road Transport and Highways to abandon the Salem-Chennai eight-way track.

Sir, another disturbing news is the increase of toll gates. The Union Government is set to install six new toll gates in Tamil Nadu, two toll gates each on Vellore-Tiruvannamalai-Villupuram stretch (121 km) of NH-234 & Cuddalore-Virudachalam-Salem section (92 km) of NH-532, Avinashi-Avinashi Palayam section (33 km) of NH-381 & Perambalur-Thanjavur section (66 km) of NH-226E to have one Gate each. Sir, increase of more toll gates will increase transportation costs, which will again affect the common man, causing hardship for local residents. NHAI has already hiked toll gate fee by four per cent to 21 per cent, which led to rise in prices of essential commodities. Besides essential commodities, toll fees also affect transportation of raw materials across the state.

Sir, the Union Budget 2022-23 is hugely disappointing, mainly to Tamil Nadu as it has not provided the pending GST compensation and also not sanctioned funds for schemes & relief for meeting the losses incurred during the recent floods in Tamil Nadu.

The GST due to Tamil Nadu is around Rs. 16,728 crore, and Rs. 8,987 crore is still pending under the National Disaster Relief Fund. There is also no funding for Tamil Nadu Government’s project proposals, which clearly shows partiality towards non-BJP ruled States. Our hon. Chief Minister, Thiru M. K.

Stalin has met the Prime Minister and has written many letters to stress upon the Union Government regarding this issue frequently, but the Union Government has so far not responded favourably.

Finally, through you, I would request that the Government should speed up the work on National Highway-79 with regard to the road connecting Salem and Ulundurpettai lying unfinished for several years and other pending projects in Kallakurichi, and the demand for upgrading of eight roads as National Highways and release the pending GST dues as requested by our hon. Chief Minister.

I would like to conclude with the words of my Leader and hon. Chief Minister, Thiru M. K. Stalin : "*Nangal engal nilaipatilirindhu vilaga matoom. Nangal engal manila urimaigalai vittu kodukka mattom. Yendha savalaiyum edhir kolvom*." I would like to translate this in English. It says that : "We will not budge from our stand, we will not cede our State's right, and we will face any challenge. Thank you, Sir.

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, while speaking on the Budget for the Ministry of Road, Transport and Highways, I will be committing a great error unless I take the name of the great stalwart and former hon. Prime Minister, late Shri Atal Bihari Vajpayee ji. The Golden Quadrilateral or GQ was former Prime Minister, late Shri Atal Bihari Vajpayee ji's first dream project and is enshrined as the biggest infrastructure intervention in the roadways sector in post-Independent India of making 5,846 kms. of highways with the start of the first phase of the National Highways Development Project.

Late Shri Atal Bihari Vajpayee ji used to say 'हमारे देश में सड़कों में गड्ढे हैं या गड्ढे में सड़क है ।' The stalwart who dreamed and has achieved his greatest contribution to infrastructure in India. Within months of assuming charge as Prime Minister in 1999, late Shri Atal Bihari Vajpayee ji called a meeting in the PMO to direct the Road Transport Ministry to map out 20 most congested areas of India and make a plan to create four-lane highways to ease congestion. What emerged was the grand design to connect Delhi, Mumbai, Kolkata and Chennai for seamless movement of freight. Therefore, no one can ever forget the stalwart and great statesman of our country late Shri Atal Bihari Vajpayee ji for development of roads and transport facilities in the country as the pathway has been shown by him in this country.

In the present fiscal, the Road Transport and Highways Ministry strives to reconstruct or construct 68.49 kms. of National Highways per day. The goal targeted by the Ministry is higher than the record development of 37 kms. daily during 2019-2020 period. India has one of the largest road networks in the world. Roads have been in existence since ancient times after Ashoka and Chandragupta made great efforts to build roads. Having 32,87,263 square kms. area of the country, Indian Railway covers 67,956 square kms. area with track length of 99,230 kms. as on March, 2020. The length of National Highways has grown up from 1,01,011 kms. in 2016 to 1,36,440 kms. in 2021 at an average of 7,086 kms. per year with 19.41 kms. per day construction rate.

Most of the Indian roads are unsurfaced, that is, 42.65 per cent, and are not suitable for use of vehicular traffic. The poor maintenance of the roads aggravates the problem especially in the rainy season. According to an estimate, there is about per year loss of Rs. 200 crore on the wear and tear of the vehicles, due to poor quality of roads.

Road transportation has gradually increased over the years with improvement in connectivity between cities, towns, and villages. Highway construction has increased at 17 per cent CAR between 2016 and 2021. In cities, streets are very congested and most of the bridges and culverts are old and narrow. For the development of roads in rural and backward areas, Rs.15,000 crores were announced in the Union Budget 2021 under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana (PMGSY) but still the States are waiting for the funds from the budget for the work which they have already completed.

According to a study conducted by a global consultancy firm in 2018, traffic congestion during peak hours in four major cities - Delhi, Mumbai, Bengaluru and Kolkata – costs the economy around Rs.1.47 lakh crore annually. Wayside amenities like repair shops, first aid centres, telephones, clean toilets, restaurants, rest places, trauma hospitals are lacking along the Indian roads and in the national highways. There is very little attention on road safety and land traffic laws are wilfully violated due to lack of proper observations.

There has been no stability in policy-making relating to highway development in the country. Due to long gestation period and low-returns,

there is very little participation of private sector in road development in India and is around seven per cent of the total budget expenditure. The legislative framework for private investment in roads is also not satisfactory. Since there is no co-ordination between expert agencies and Government, their decisions are often conflicting and contradictory. Even there is little cooperation and co-ordination among different states.

On the issue of Bank of Sanctions with the State Government, recently the Standing Committee on Transport has suggested: "The Committee is of the view that the existing mechanism of bank of sanctions is causing a visible lack of clarity between the State Government departments concerned and the Ministry of Road Transport & Highways, regarding the amount that the State is yet to be awarded.

The Committee recommends that the Ministry may look into the issue and come up with suitable guidelines to ensure that there is no confusion among the State Government Departments and the Ministry, regarding the share of funds to be received by the State, in any particular year, after factoring in the Bank of Sanctions."

Roads are bad and inadequate in India. There are 34 km. long roads per 100 sq. km area in India while in Japan 270 km. and in West Germany 167 km. long roads per 100 sq. km area. India has 11 km highways per one lakh population and 3.32 km. road per thousand population. Sir, 60 percent of villages still are without roads in India which adversely affects our agriculture

and rural economy. Therefore, the Government should spend more on the development and construction of roads.

Another major problem is that roads are not maintained and repaired properly in India. Less than 0.1 per cent of the national income is spent on the maintenance of roads in India, while in Japan it is three percent of the national income. It causes discomfort and quick depreciation of vehicles. India tops the world with 11 per cent of global deaths in road accidents with about 4.5 lakh road crashes per annum, in which 1.5 lakh people die which account for 11 per cent of all road crash deaths, witnessing 53 road crashes every hour; killing one person every four minutes.

17.00 hrs

The total vehicle production till December 2021 is estimated at 2,40,67,787 units, which is not even one per cent growth from the corresponding number in 2015-16 at 2,40,16,599 units. Two-wheeler sales data of the lower-middle-class families for April-December, 2021, is just 10 million units which shows that this demand is at a decadal low in the country. The low level of consumption in the economy needs immediate remedy.

The new budget calls for a 35 per cent increase in spending, mainly on infrastructure related projects while allocation to roads and bridges dip over -2%. Since 2014-15 to 2020-21, the expenditure against the revised budget has been an average of 95 per cent of the allocation. Road engineering and construction are yet to gear up to meet the challenges of the future like

achieving the target of expanding the National Highway network by 25,000 km construction.

The Government stressed that the emphasis on construction would expand the economy. But the Committee on Public Undertakings reported several issues in the financial performance of the National Highway Authority on insufficiency of funds, gap between the funds allocated and released by the Ministry, and under-utilisation of funds. The C&AG has also objected to several procedural inefficiencies and lapses of the Ministry. Having all the data and information, the Government is silent on the cumulative cost overrun of road sector projects.

Sir, I am giving a summarised report of the National Highway Authority. The National Highway Authority itself pressed these projects to the Government as far as our State is concerned. For slope protection and landslide mitigation at vulnerable locations in Sevoke-Rangpo section of NH-10 in West Bengal, the project cost was Rs. 355.25 crore. This has been pressed but no decision has been taken. For the emergency repairing fund – FDR work FDR (N)/FDR (C), OR(C), the cost estimated was Rs. 47.27 crore. The Government has sanctioned Rs. 25.82 crore. For IRQP work from 148 km to 156 km, the project cost was Rs. 10.16 crore which was not sanctioned. For IRQP work from 173 km to 181 km, the project cost was Rs. 12.13 which was not sanctioned. For PR work from Ch.72 to 82.4, the fund required was Rs. 15.22 crore which was not sanctioned. For the improvement of Riding Quality Programme on NH-10 for the year 2021-22, under NH division-IX in the district

of Kalimpong for road stretches from 28 km to 35 km, the project cost was Rs. 4.23 crore which was not released. For the improvement of Riding Quality Programme on NH-10 for the year 2021-22, under NH division in the district of Kalimpong for road stretches, the project cost was Rs. 2.39 crore which has not been released. For the road safety work on NH-10 for the year 2021-22 under NH division, the cost of the project was Rs. 4.8 crore which was not released. The total demand was Rs. 504.2 crore. This has been pressed by the National Highway Authority itself but the funds have not been sanctioned.

Before I conclude, I would like to say that a modern nation is built upon a smart and efficient transportation system which will require the effective measures that can address the problem ranging from infrastructure challenges to governance inefficiencies.

A holistic traffic management approach is necessary to find a sustainable solution. IT-enabled smart traffic management and smart transportation can be a game changer.

Sir, I have a suggestion to make. The Government must make stringent rules under the Motor Vehicles Act in respect of overburdening trucks and vehicles. Overloading not only causes damage to the roads but leads to traffic congestions. It should be ensured that officers of the Transport Department conduct checks on roads, instead of sitting in offices, to see if any overloading of transport vehicles is happening. If this menace is not checked, we cannot improve the condition of roads. That is my practical experience. Overloading of vehicles creates traffic congestions also.

Thank you, Sir.

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): माननीय सभापति महोदय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग वर्ष 2022-23 पर मैं अपनी पार्टी की तरफ से भाग ले रहा हूं। मैं अपनी बात मराठी में रखना चाहता हूं।

*Hon'ble Chairman Sir, thank you very much. I would like to speak in Marathi. Mumbai-Pune expressway was the first expressway in our country and it was constructed by Shri Nitin Gadkari ji in Maharashtra. This expressway was conceptualized by Hon'ble Balasaheb Thakre ji. Shri Gadkari is devoted to develop a road network throughout our country and I would like to congratulate and thank Shri Gadkari ji, V.K. Singh ji and his team. We also cannot forget the contribution of Atal Bihari Vajpayee ji as he successfully connected our internal road network with the border roads under Golden Quadrilateral Project.

Chairman Sir, the CRF fund was with this ministry and hence they were able to construct roads at a faster pace. But, now this fund has been diverted to Finance Ministry. Road construction work are going on throughout the country but we should be concerned about quality of the roads also. Now, we can see that the officers and their family members and relatives have become contractors and the quality of road construction is compromised.

.... English translation of this part of the speech was originally delivered in Marathi.

Bhiwandi-Murbad-Palasdari National highway passes through my Lok Sabha Constituency and it intersects with NH-4 and connects to Mumbai-Goa Highway. This is a 19km stretch.

MSRDC and MSRD are the controlling authority 50% share is paid by Central Government.

But, construction quality is not up to the mark and I have complained about it many times Dehu-Katraj road is an outer road which goes upto Kohlapur. The contract for construction of this road had been given to Reliance Infrastructure in 2010. The project is still incomplete. Gadkari ji went to Supreme Court in this case but the work is still pending. In my Lok Sabha Constituency in Pimpri-Chinchwad area, at Tathawade-Punawale, service roads are very narrow. It causes huge logjam and people there face problems. Due to urbanization the population is increasing and the people from adjoining areas cannot get easy access to the road. A new DPR should be prepared for this outer ring road and it should be converted into service road.

NH-4 which runs through my constituency and it goes upto Lonavala. At Karla-Panepat Wadgaon over bridge should be constructed on this road. It is necessary to avoid accidents and save lives.

On NH-248D Talegaon-Chakan-Shikrapur which connects Solapur Highway. Gadkari ji has sanctioned this road but the pace of work is very slow.

Heavy Trucks and containers coming from Chakan MIDC, Talegaon MIDC ply on this road. Many times accidents also take place. So, this work should be expedited. Pilgrimage cities like Dehu and Alandi also fall under my

Lok Sabha Constituency. A street procession from Dehu to Pandharpur is organized every year for ‘Palkhis’. Around 10-12 lac people use this ‘Palkhi Road’. I met Shri Gadkari ji many times in this regard and the Central Government has sanctioned this ‘Palkhi Road’. The construction work is going on at some stretches on this road, some of its part is under Defence control and therefore, this stretch has not been completed yet. Kindly complete this road as early as possible.

Panel to JNPT stretch is completed and I am really thankful to you.

DPR of entire Maharashtra under PMGSY had been finalized and sent to Central Government. But not a single road has been sanctioned under this scheme. Please take an immediate action in this regard to ensure better road connectivity in rural Maharashtra.

Lastly, I would like to thank Shri Gadkari ji and his team for doing commendable work.

Thank you, *

माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय गडकरी जी, माननीय सिंह जी को मैं अपनी तरफ से धन्यवाद देता हूं। अगर रोड्स का पूरा मैप देखा जाए तो साढ़े सात वर्षों में पूरा काम मंत्रालय द्वारा हुआ है।

मैं फिर से सबको धन्यवाद देते हुए अपनी बात खत्म करता हूं।

माननीय सभापति: आप डिमांड्स फॉर ग्रांट्स का समर्थन करते हैं?

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे : जी, हां।

माननीय सभापति: श्री पिनाकी मिश्रा जी।

SHRI PINAKI MISRA (PURI): Thank you hon. Chairperson for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways. This is regarded as one of the great success stories of this Government. Therefore, kudos are due to the hon. Cabinet Minister Shri Gadkari and the hon. Minister of State, who is present here very kindly to listen to us, Gen. (Retd.) Dr. V. K. Singh.

HON. CHAIRPERSON: Are you supporting the Demands?

SHRI PINAKI MISRA: Yes, Sir, I am supporting the Demands, without doubt, as all shades of this House have to. That is the duty of this House.

HON. CHAIRPERSON: It is a unique thing. Even the Opposition is supporting the Demands.

SHRI PINAKI MISRA: Hon. Chairperson, that is the great thing about bipartisan politics as far as Budgets are concerned. We must, by and large, support the Budgetary provisions on bipartisan basis because that is our duty to the nation.

Having praised the performance of the Ministry, I must say that there are certain alarm bells that ring, which I think will not have gone noticed in the sharp eyes of the Ministers, particularly the very sharp eyes of Gen. Singh, who is here, who has very admirably led the country's Defence forces in the past.

It is heartening that the Ministry has actually got its due and more. The allocation this year is Rs.68,000 crore more than the Revised Estimate of 2021-22, which is the highest percentage increase in allocation after the

Ministry of Communications, which got 93 per cent growth. This Ministry has got a 52 per cent jump. I think, the Government has obviously recognised that this is one of its flagship ministries, it is one of its well-performing ministries and therefore, this Ministry must be given all support. But, as I said there are some alarm bells that need to stand out, that are being rung, that need to be recognised.

The total debt of NHAI, which is really the heart and soul of this Ministry, if I may say so, stands at Rs, 3,38,000 crore. It is almost 150 per cent more than the allocation in 2022-23. Such a heavy debt is a very alarming position. How this debt is going to be redeemed is anybody's guess, and I hope the Ministry has some good answers for this.

The Bharatmala Pariyojana works under the State PWDs, which is a matter of concern for all the Members of Parliament representing different States here. The allocation this year is very disappointing, which is only Rs.200 crore against the projected requirement of Rs.500 crore. We all thought it was a very low-projected requirement. This projected requirement under Bharatmala Pariyojana should actually be not less than Rs.5,000 crore. This is a much-touted project. It is a much-advertised project. The States have great aspirations from this project, and only Rs.200 crore have been allocated to it.

The project delays resulting in increase in project cost is again a matter of great concern. The funds released to the NHAI has almost tripled since the financial year 2016-17, while the length of roads constructed by NHAI has

increased by only 63 per cent. This is a matter of very great concern. The Standing Committee has, in fact, pointed out on the rising cost of construction in this country, one of the main components of which, of course, is land acquisition cost. We have brought in the new Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act on a bipartisan basis in this House. I feel there is a shortage of dialogue with the farmers to make them understand the importance and the vitality of these projects, and what it does to their lands eventually. It raises their land value manifold. I am surprised that the farmers in this country are still hesitant to give their stretches of land for express highways. It really improves their land holding cost. Some degree of education, therefore, is necessary. This is something which we must start at the Panchayat level itself. The Government must start a panchayat level education programme to teach the farmers about how it is in their benefit that they should not put hurdles in land acquisition for expressways and highways.

The other concern, I have personally remarked about it in the past, is that the NHAI did not have a full-time Chairman for many, many months. That is not something which is very good for an organisation of that size. It is still working at only 61 per cent of the sanctioned strength with a large number of vacancies at higher levels. It is recruiting officials under deputation quota. It is continuing to do that. Every now and then we hear that hundreds and hundreds of officers are on deputation, which does not give them the requisite loyalty to the organisation, to work overtime to make that organisation a great success.

In fact, a very few direct recruitments are happening at the level of GM which was not the case earlier.

Now, I come to the arbitration cases in NHAI. It is a matter of great concern and I am personally aware of this. I am a Counsel myself. The amount of claims pending, under arbitration, has risen to nearly 90,000 crores – Rs. 88,100 crore, plus climbing. When this Rs. 90,000 crore is locked in arbitration, it does two things. It firstly locks up a huge amount of public money and also, it literally bankrupts concessionaires who are then locked to these arbitrations and who are not able to do further projects. So, this becomes a matter of concern. I think, the Government must seriously look at bringing in some law for these kinds of infrastructural projects and infrastructural sectors. Perhaps, there can even be a fast-track arbitration which can cut through the normal arbitration procedure that this country or this Parliament has put in place.

I am sorry. How much time do I have, hon. Chairperson?

HON. CHAIRPERSON: How much time do you require?

SHRI PINAKI MISRA: Hon. Chairperson, if it is possible, another five minutes.

HON. CHAIRPERSON: Three minutes.

SHRI PINAKI MISRA : I am grateful to you, Sir.

Now, the other point of great concern that the States have is the Central Road and Infrastructure Fund, which is a funding for the State Governments. The allocation of state roads from the CRIF in 2022-23 is estimated at Rs. 250 crore, while the RE was Rs. 295 crore. So, that has also come down. Although it is a paltry R.E. figure, even then, that paltry R.E. figure has further been

slashed and the road projects pertaining to only ten States/UTs, have been approved under the Head 'Scheme of States Finances from CRIF'. This is very disappointing in such a large country. If NHAI and the Ministry are going to have this kind of shortage of funds from the CRIF, again, I believe, the Ministry must look at getting innovative means of financing for something like the CRIF. It can be done.

If the Finance Ministry and the Ministry concerned put their heads together and if you give them the incentives, I am sure that there is a great and a large amount of public money that is locked away needlessly which can easily flow into this sector. You only have to think up new ways of getting money and incentives. This is the best way.

Another area of some concern for me is that since 2017-18, the allocation for state roads has also substantially been decreasing. It was Rs. 677 crore in 2017-18 and today, it is Rs. 250 crore in 2022-23. The States are being short-changed continuously in this regard. This is again a matter of great concern for States like Odisha, which has the potential. That one area or that one mining belt between Paradip, Barbil and Keonjhar, has the potential to literally wipe out the entire debt of NHAI in two years or three years. …(*Interruptions*) That is right. The CRIF was, in fact, part of NHAI which has now been hived off. I am grateful to my distinguished colleague. I do not know whether this is something that should have been done at all. I think, Dubey Ji is right that this is something that should have been revisited.

The expenditure on a scheme on women's safety has been decreasing again particularly under the Nirbhaya Framework. This is a very sorry state of affairs. Hundred crore of rupees were allocated for women's safety in 2021-22. Out of this, only 33 per cent was utilised. So, even that paltry amount, that is, 33 per cent, was utilised. In 2020-21, Rs. 139 crore was the actual expenditure because actually, the Centre cannot help as many of the States have not opted for this scheme under the Nirbhaya Framework. This year's Budget Estimates now only provide for Rs. 20 crore for schemes on women's safety. I think, this is not fair to the women of this country.

Mr. Chairperson, I would like to make a couple of last points. The Ministry has allocated Rs. 2,586 crore towards maintenance of roads and highways, which is seven per cent less than the Revised Estimates on maintenance in 2021-22.

In both the years of 2018-19 and 2019-20, the actual expenditure on maintenance was less than sixty per cent of the Budget Estimates. This does not speak well for the situation of maintenance. I do not why the full amount allocated is not being spent on maintenance. This again speaks poorly for the man-management as well as the interface with the concessionaires that the NHAI and all these other major organisations here are looking at.

The Ministry has managed to spend just eleven per cent more than the Budget Estimate of 2021-22. This is something that the Standing Committee again has highlighted as far as utilization figures are concerned. Many of the

heads are under-funded and under-utilized and that is again a matter of concern.

On a personal level - and this is something I think all shades of MPs in the House will agree - the mechanical devices which the concessionaires have put up at these toll booths are woefully inadequate and woefully poor.

Speaking for myself, the Members of Parliament have been fortunate. We get these smart cards which are supposed to have seamless drive through. Fifty per cent of the times, my smart card in my car does not work. Therefore, there has to be some halt. Somebody has to come out, put a manual machine there and get the car moving. Invariably, this has happened with the MPs. With the smart cards, it has happened fifty per cent of the times. Very often, when I am on clients' expense, I go out in taxis etc to other States to attend other High Courts and that is almost eighty per cent of the times. Eighty per cent of the times, I have found that each and every car has to halt, which is supposed to be a smooth passage. It has to halt and somebody has to come out of the booth and has to start again the entire process manually. Therefore, I do not know why these concessionaires are not able to get start of the art equipment.

Mr. Chairman, I speak for everybody here. Never in my life have I seen this in the New York tunnels, for instance. In the German autobahn, never in our lives, have we ever had to halt for even a fraction of a second when we are driving through. The pass troughs are absolutely seamless. So, obviously,

there is something wrong with the kind of systems that we are putting in place here. These are very antiquated systems.

So, with all these words, I would request the hon. Minister who is here to kindly look at some of these problems that I have flagged. Otherwise, as I said, at the outset, it is one of the success stories of this Government and may the success continue unabated.

I wish the Government well and, therefore, I raise my voice again once more in support of the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways for 2022-23.

श्री गिरीश चन्द्र (नगीना): सभापति महोदय, आपने मुझे सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूं।

महोदय, आपके माध्यम से मैं सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र नगीना, जनपद बिजनौर, उत्तर प्रदेश की तरफ दिलाना चाहता हूं। यह क्षेत्र अच्छी सड़कों के अभाव में बहुत पिछड़ा हुआ है। सरकार से मेरी मांग है कि इन सड़कों का सौन्दर्यीकरण और चौड़ीकरण किया जाना बहुत आवश्यक है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री को बताना चाहूंगा कि नगीना से अकबरपुर, किरतपुर मार्ग, नगीना से नहटौर जाने वाला मार्ग, किरतपुर से मण्डावर मार्ग का चौड़ीकरण, धामपुर-नहटौर से हल्दौर-बिजनौर मार्ग का चौड़ीकरण होना है। नूरपुर वाया नहटौर से कोतवाली मार्ग का चौड़ीकरण कराया जाए। मेरे क्षेत्र में सड़कों की वजह से बहुत परेशानी है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि इन सड़कों पर यदि माननीय मंत्री जी की कृपा हो जाए तो मेरे क्षेत्र का समुचित विकास हो जाएगा।

मेरे क्षेत्र में एक सड़क जसपुर, उत्तराखण्ड से स्योहारा होते हुए नूरपुर, चांदपुर, हस्तिनापुर मार्ग से सीधे दिल्ली को जोड़ने का काम करती है। इस मार्ग पर स्योहारा में रेलवे लाइन है और वहां ओवरब्रिज न होने के कारण, हमारे जो यात्री दिल्ली से सीधे उत्तराखण्ड को जाते हैं, उनको

वहां काफी जाम का सामना करना पड़ता है । मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि वहां पर यात्रियों को आवागमन में सुविधा हो और जाम से निजात दिलाई जाए । इस मांग को मैं सदन में पहले भी कई बार माननीय मंत्री जी के सामने उठा चुका हूं । मैं चाहूंगा कि इस बार माननीय मंत्री जी कृपा करके, अगर उस ओवरब्रिज को बनवाने का काम करें तो मैं निश्चित रूप से उनको धन्यवाद ज्ञापित करना चाहूंगा । मेरे क्षेत्र में सरकार के द्वारा बिजनौर से नजीबाबाद और हरिद्वार के लिए नेशनल हाइवे बन रहा है । आपने यह बहुत अच्छा कार्य किया है, इसके लिए मैं सरकार को धन्यवाद दूंगा और कहना चाहूंगा कि उस मार्ग का चौड़ीकरण कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है । उस काम को तेजी से कराया जाए, ताकि लोगों को आने-जाने में असुविधा न हो और आवागमन प्रभावित न हो ।

एक मार्ग हमारे संसदीय क्षेत्र में है, जिससे धामपुर से नगीना और नगीना से नजीफाबाद होते हुए, उत्तराखण्ड को जोड़ने का काम किया है । उस मार्ग पर भी कार्य चल रहा है । मैं चाहूंगा कि उस मार्ग को जोड़ने के लिए शेरकोट से एक रोड निकली है, अगर आप उस रोड का चौड़ीकरण कराने का काम करेंगे तो निश्चित तौर से हमारे क्षेत्र की सड़कों में काफी सुधार होगा और मुझे पूर्ण विश्वास भी है । मैं सरकार से मांग रखता हूं कि इन सड़कों को प्राथमिकता के आधार पर चौड़ीकरण करके अतिशीघ्र बनवाया जाए, जिससे क्षेत्र की जनता के लिए आवागमन की सुविधा हो । मैं यही कहते हुए, अपनी वाणी को विराम देता हूं ।

*SHRI RAMULU POTHUGANTI (NAGARKURNOOL) :** I thank the honourable Chairman for allowing me to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways for the financial year 2022-23.

Roads are a symbol of our civilisation. It is an indication of our culture. Roads are the pillars of our country's development. About 90% of the 130 crore population of our country use roadways. Rs.1,99,108 crores have been allocated for this Ministry for the financial year 2022-23.

The State of Telangana is surging ahead in all sectors under the leadership of our Chief Minister Shri K. Chandrasekhara Rao and our State stands ahead in the development in our country. Our State stands at number one in development. There is a need to approve all the proposals sent by our State, which are pending with the Union Government.

As per the proposal sent by our State Government, the Central Government has approved the Regional Ring Road Project on 24.11.2016. This is the biggest ring road which has been proposed to provide better transportation facility, in and around the city of Hyderabad in Telangana.

This project will pass through Sanga Reddy on NH-161 and Narsapur, Toopran, Gajwel, Jaidevpur, Bhuvanagiri, Choutuppal on NH-65, north side of Hyderabad. The first phase of this project has been approved. Now, there is a need to notify the 185 km stretch of road on the southern side of Hyderabad. That is Choutuppal on NH-65 and Shad Nagar, Sanga Reddy on NH-65. Only

* English translation of the speech originally delivered in Telugu.

when this stretch is notified, can the northern corridor be used. Therefore, the Central Government should take immediate steps in this regard by notifying the above mentioned stretch.

Some proposals to upgrade state highways to National Highways have been sent to the union government. But these proposals are pending with the government. The Choutuppal – Shad Nagar – Sanga Reddy, Mahbub Nagar-Nagarkurnool -Mananuru road falls under my Parliamentary Constituency, Nagarkurnool. Mahabubnagar to Nagarkurnool and Mananuru road goes up to the pilgrim centre of Lord Shiva, Srisailam. This road is in high demand. This is a State Highway which should be upgraded to a National Highway at the earliest.

Similarly, there are Kothakota-Atmakuru-Mantralayam, and Zaheerabad-Bidar, Karim Nagar-Kama Reddy-Ella Reddy-Pitlam, Jadcharla-Bijinepalli-Vanaparthi. Two more minutes, sir. I am speaking in Telugu; you are giving me less time. These stretches should also be converted as National Highways. Also, National Highway-167K, Kalvakurthi-Nagarkurnool, Kalvakurthi-Kollapur, Somasila-Nandyal, stretches connect to Tirupati Highway. This is 180 kms of road. Rs.1200 crores have been sanctioned by the Central Government. I appreciate the Government for this gesture. The DPR has been prepared. Tenders should be invited at the earliest so that works can commence soon. This stretch also comes under my Parliamentary Constituency.

Similarly, Kalvakurthi to Srisailam Road is presently in two lanes. This should be expanded to four lanes as there is heavy traffic on this stretch.

Proposals for this stretch are being sent and I request the Ministry to approve the same. As requested by the Ministry, the State government has sent a proposal for upgradation of Mahbubnagar-Mananuru Highway. I request the Ministry to allocate a highway number for this stretch and start the work at the earliest.

The Union Government has approved in principle six laning of the Hyderabad-Bengaluru National Highway which is presently of four lanes. One minute, Sir. I request the Government, through you, to start that work as well. On Hyderabad-Bengaluru Highway, in Jogulamba Gadwal district, near Yerravelli X-roads, proposals have been sent for an under bridge. These proposals may be expedited.

Similarly on the stretch of Kodada-Nalgonda-Devorakonda-Kalvakurthi-Jadcherla, bridge construction near Charuguda is going on at snail's pace. That work should be expedited and completed at the earliest.

Today, Telangana state is surging ahead in all fields. If National Highways for our state are sanctioned generously, Telangana state under the leadership of Shri K. Chandrasekhara Rao will emerge as number one in our country. I thank you once again for giving me this opportunity.

Thank you.

श्री गणेश सिंह (सतना): सभापति महोदय, मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की वर्ष 2022-23 की अनुदान मांगों के समर्थन में अपने विचार रख रहा हूं। वर्ष 2022-23 के लिए केन्द्रीय बजट से 1,99,00,108 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। यह अब तक का सबसे अधिक बजट है। वर्ष 2014 तक हमारे देश में कुल 91,287 किलोमीटर सड़कें थीं। आज की तारीख तक 1,41,190 किलामीटर सड़कें बन कर तैयार हो चुकी हैं। यूपीए के जमाने में 11 किलोमीटर प्रति दिन सड़क बन रही थी और अब वह बढ़ कर 37 किलोमीटर प्रति दिन के हिसाब से बन रही है।

यह अभूतपूर्व परिर्वतन हम लोगों को देखने को मिला है। सचमुच देश बदल रहा है। खराब सड़कों का युग समाप्त हो गया है। पूरब से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक सड़कों का पूरा जाल बिछा हुआ है। इसलिए मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, आदरणीय गडकरी जी और आदरणीय श्री वी.के. सिंह जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ और उनके प्रति धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ।

देश के समग्र विकास के लिए माननीय प्रधानमंत्री जी ने इस बजट में पीएम गतिशक्ति योजना लाया है, जो देश की आर्थिक समृद्धि और सतत विकास की दिशा में एक परिवर्तनकारी कदम है, उन्होंने इस पर फोकस किया है। उसमें सड़क, रेलवे, एयरपोर्ट, पत्तन, सार्वजनकि परिवहन, जलमार्ग, लॉजिस्टिक्स और अवसंरचना ये सातों इंजन एक साथ मिलकर देश की अर्थव्यवस्था को मजबूत करेंगे। यह कल्पना दरअसल आजादी के बाद से ही होनी चाहिए थी, जो आज तक किसी ने नहीं किया। प्रधानमंत्री जी का विज़न है कि देश के चारों दिशाओं में, सभी राज्यों का एक साथ समावेशी विकास हो और उस दिशा में उन्होंने काम शुरू किया है। कोई भी देश तभी आगे बढ़ेगा, जब उसकी कनेक्टिविटी मजबूत होगी और विभिन्न क्षेत्रों की कनेक्टिविटी मजबूत होनी चाहिए, चाहे वह सड़क, रेल, वायुयान, जलमार्ग की हो। इस बार केन्द्रीय बजट में पीएम गतिशक्ति को एक मास्टर प्लान के रूप में प्रस्तुत किया गया है। उसी के मुताबिक लगातार विस्तार का काम शुरू है। राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के तहत वर्ष 2022-23 में 25 हजार

किलोमीटर सड़क बनाने का लक्ष्य तय किया गया है और इसमें से राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क में 20 हजार करोड़ रुपए धनराशि भी जुटाई जाएगी। पहले ऐसा कभी नहीं हुआ था।

मैं पूर्वोत्तर के राज्यों की बात करना चाहूँगा, जहाँ पहले सड़कें थी ही नहीं। आज पूरे पूर्वोत्तर राज्यों की राजधानियों को सड़क, रेलमार्ग और वायुयान से जोड़ने का नेटवर्क शुरू हो गया है। ईटानगर तक फोर लेन सड़क 167 किलोमीटर की बन रही है और कुल 4,784 किलोमीटर की, मैं उसका उल्लेख कर रहा हूँ। नुमालीगढ़-डिब्रुगढ़ फोर लेन रोड 4,017 करोड़ रुपए की लागत से 183 किलोमीटर की सड़क बन रही है। दिल्ली-मुम्बई एक्सप्रेस हाइवे, जो 1380 किलोमीटर का है, यह 98,300 करोड़ रुपए की लागत से बन रहा है और लगभग इसका काम भी पूरा होने वाला है। बंगलुरू-चेन्नई एक्सप्रेस वे, जिसकी लागत 16,730 करोड़ रुपए है, यह 262 किलोमीटर लम्बी है। यह कार्य भी वर्ष 2024 समाप्त होते-होते पूरा हो जाएगा।

दिल्ली-देहरादून आर्थिक गलियारा 329 किलोमीटर का है, यह 17,146 करोड़ रुपए की लागत से बनाया जा रहा है। इसी तरह से, कानपुर-लखनऊ एक्सप्रेस वे 4,183 करोड़ रुपए की लागत से बन रहा है और अब तक 63 किलोमीटर बनकर तैयार भी हो गया है। चेन्नई-सेलम गलियारा लगभग 9,681 करोड़ रुपए की लागत से बन रहा है। यह गलियारा 270 किलोमीटर का है। इसमें बहुत ही तेज गति से काम शुरू है। रायपुर-विशाखापतनम 464 किलोमीटर की है, जो 16,102 करोड़ रुपए की लागत से तैयार हो रहा है। अमृतसर-जामनगर एक्सप्रेस वे, जिसकी लागत 4 हजार करोड़ रुपए है, इसके निर्माण की शुरुआत हो चुकी है। दिल्ली-कटरा एक्सप्रेस वे 39,500 करोड़ रुपए की लागत से 670 किलोमीटर दूरी की सड़क का निर्माण किया जा रहा है।

वर्ष 2020-21 में एनएचएआई को 1 लाख 56 हजार 823 करोड़ रुपए मिले थे, वर्ष 2021-22 में 1 लाख 83 हजार 103 करोड़ रुपए मिले थे और इस बार वर्ष 2022-23 में 1 लाख 99 हजार 107 करोड़ रुपए का बजट उपलबध कराया गया है।

हमारा देश संयुक्त राज्य अमेरिका के बाद सड़क निर्माण के क्षेत्र में दूसरे स्थान पर आ चुका है। वर्ष 2009 से 2014 के बीच में, मैं बताना चाहता हूँ कि यूपीए के काल में मात्र 11,710

किलोमीटर सड़कों का निर्माण हुआ था। जब भाजपा की सरकार आई, तो वर्ष 2014 से 2018 के बीच में, 34,290 किलोमीटर सड़कें बनाई गईं। जैसा कि मैंने पहले कहा कि 11 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से सड़क बनाई जाती थी, जो बढ़कर अब लगभग 37 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से है। यह नई टेक्नोलॉजी के उपयोग करने का परिणाम है।

महोदय, वर्ष 2020-21 में 13327 किलोमीटर सड़क का निर्माण किया गया। वर्ष 2021-22 में 3824 किलोमीटर नई सड़क का निर्माण हुआ, जो विगत वर्ष की तुलना में 36.5 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से बनाई गई है। भारत माला प्रोजेक्ट सबसे महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है। चार सड़क बुनियादी ढांचा परियोजना के लिए 45 सौ करोड़ रुपये दिए गए। असम, तेलंगाना, कर्नाटक और आंध्र प्रदेश की सड़कों के चौड़ीकरण का उन्नयन इस प्रोजेक्ट के माध्यम से किया जा रहा है। भारत माला परियोजना के प्रथम चरण के तहत दस हजार किलोमीटर की एनएचडीपी परियोजनाओं पर 34800 किलोमीटर की कुल लम्बाई में से 19363 किलोमीटर की सड़कें वर्ष 2022 जनवरी तक पूरी होने की संभावना है और लगभग पूरी भी हो चुकी हैं। इसी तरह से सड़कों पर जो दुर्घटनाएं होती थीं, उनमें बहुत गिरावट आई है क्योंकि सड़कें अच्छी बन गईं। नई टेक्नोलॉजी आ गई। मैं उदाहरण के तौर पर बताना चाहता हूं कि वर्ष 2018 में 140843 दुर्घटनाएं हुई थीं और वर्ष 2019 में 137191 और वर्ष 2020 में घटकर 116496 हो गईं। यह इस बात का प्रमाण है कि कहीं न कहीं जो ब्लैक स्पॉट थे, उन स्पॉट्स को ठीक करने का काम हुआ है और यह अद्भुत है। सभी सांसदों के क्षेत्र में ब्लैक स्पॉट्स चिन्हित किए गए। सांसदों की अध्यक्षता में एक कमेटी बनी है। उस कमेटी का काम ही यही है कि जहां लगातार एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, उन जगहों को चिन्हित किया जाए, उन्हें कैसे ठीक किया जाए ताकि दोबारा दुर्घटनाएं न हों। यह बहुत अच्छा काम हुआ है।

महोदय, हमारे मंत्री श्री गडकरी जी ने नए-नए तरीके से चाहे ड्राइवरों के लाइसेंस की बात हो, चाहे गाड़ियों की फिटनेस का मामला हो, जिन लोगों ने लाइसेंस यहां बनवाया है और विदेश में रह रहे हैं, यदि वे चाहें तो उनका रिन्युवल नहीं होता था। अब वे राजदूत कार्यालय में जाकर यदि

फार्म भर देंगे तो उनका लाइसेंस रिन्यु हो जाएगा । ई-लाइसेंस बनाने का काम शुरू हो चुका है । मध्य प्रदेश में भी लगभग 58 सड़कें रार्ष्टीय राजमार्ग के रूप में हैं, उनका काम चल रहा है । कुछ का लोकार्पण भी हो चुका है । मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जो सड़कें समय पर पूरी नहीं हुई, कहीं न कहीं उनके काम में जो विलम्ब हुआ है, उनकी देख-रेख जरूर करें । कुछ सड़कों की गुणवत्ता का भी मामला है । एक राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 30 है, जिसका लोकार्पण माननीय मंत्री जी ने किया था लेकिन वह सड़क उखड़ गई । मेरे पास फोटो है । ये सड़कें बड़ी कम्पनी ने बनाई थी । मैं उसका नाम नहीं लेना चाहता हूं लेकिन झुकेही से लेकर बेला तक पूरी सड़क खराब हो चुकी है । हमारे यहां भारत माला परियोजना है, उसके तहत छह लाख करोड़ रुपये की लागत से 20 हजार किलोमीटर से अधिक के राजमार्ग पर जो कार्य चल रहा है, उसमें से एक हमारे यहां का भी है, जिसका मैंने उल्लेख किया है । इसी तरह से जो 30 ग्रीन एक्सप्रेस हाईवे बनाए जा रहे हैं । अयोध्या से चित्रकूट के लिए मैंने माननीय प्रधान मंत्री जी और मंत्री जी से निवेदन किया था कि उसे चित्रकूट से मैहर तक एक्सटेंड करने के लिए सैद्धांतिक सहमति हो चुकी है और मैहर से सतना उसके पहले चरण का टेंडर हो चुका है तथा काम भी शुरू हो गया है लेकिन कुछ मुआवजे की दिक्कत आ रही है । वर्ष 2013 का कानून है उसके तहत किसानों को मुआवजा नहीं मिल पा रहा है । इस वजह से किसान जमीन देने में दिक्कत कर रहे हैं । मुझे लगता है कि माननीय मंत्री जी उसका परीक्षण कराएंगे तो अच्छा होगा । आज भारत माला परियोजना में एक सैद्धांतिक सहमति दो राज्यों को जोड़ने की सतना से सिमरिया और सिमरिया से सिरमौर और सिरमौर से जवा और जनार्दन मिश्रा जी सदन में बैठे हैं, उनका बहुत बड़ा क्षेत्र इससे जुड़ेगा और आगे प्रयागराज से जुड़ेगा । भारत माला प्रोजेक्ट-2 में है । हम चाहते हैं कि जल्दी से जल्दी उसका डीपीआर तैयार करके उसकी स्वीकृति के लिए भेजा जाए । बमीठा से सतना बेला तक और बीच में पन्ना, हमारे प्रदेश अध्यक्ष जी खजुराहो के सांसद हैं, उनके क्षेत्र में जंगल का क्षेत्र है, जहां सड़क नहीं बनाई गई है ।

बाकी सड़क तो बन चुकी है, लेकिन वह क्षेत्र अभी भी छूटा हुआ है। उसका निर्माण कब तक पूरा हो जाएगा? इसी तरह से जो सतना का बाइपास है, उस बाइपास का काम भी अधूरा पड़ा हुआ है। चूंकि दो-तीन बार एक्सटेंशन हो चुका है, लेकिन अभी तक वह काम पूरा नहीं हुआ है। मैं चाहता हूं कि उस काम को भी पूरा किया जाए।

एक राष्ट्रीय राजमार्ग दमोह से नागोद के लिए था, उसमें भी काम बहुत धीमी गति से चल रहा है और कोरोना काल में तो पूरी तरह से बंद ही था। हम चाहते हैं कि उस काम की जल्दी शुरुआत की जाए। मैं माननीय मंत्री जी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जो राष्ट्रीय राजमार्ग है, वहां 40 किलोमीटर की दूरी पर कहीं न कहीं एक क्रेन और एक एम्बुलेंस की सुविधा होनी चाहिए।

सैंद्धातिक रूप से आपके आदेश हैं, लेकिन वह प्रेक्टिकली में हो नहीं पा रहा है। मैं चाहता हूं कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाए। जो फोर लेन बनी है, उस फोर लेन के बीचोंबीच जो सर्विस लेन है, जैसे मैंने झुकेही से बेला के बीच में बताया है, उसके लोकार्पण को डेढ़ साल हो चुके हैं, लेकिन वह सर्विस लेन नहीं बनी है। लोगों को आने-जाने में बहुत दिक्कतें हो रही हैं। मैं चाहता हूं कि सर्विस लेन का काम जल्दी हो जाए और गुणावत्ता पर हो जाए। अभी बहुत बड़ी संख्या में किसानों को मुआवजा भी नहीं मिला है। मैं चाहता हूं कि उसकी भी समीक्षा हो जाए, ताकि उनको मुआवजा मिल सके।

महोदय, मैं एक मांग जरूर करना चाहता हूं कि हमारे यहां एक बाणसागर डैम है। वहां पर फॉरेस्ट है, सेंचुरी भी है और बीच में बाणसागर का डैम है। मैं चाहता हूं कि जो बाणसागर का डैम है, वहां पर मार्कण्डेय आश्रम है। वहां एक ब्रिज बन जाए, जिससे जो टूरिस्ट आते हैं, उनको आने-जाने में सुविधा हो जाए। चूंकि वह राष्ट्रीय राजमार्ग में ही बन सकता है, राज्य सरकार उतना बड़ा ब्रिज बना नहीं सकती है। आपने नॉर्थ ईस्ट के तमाम राज्यों में इतने बड़े-बड़े ब्रिजेज बनाए हैं। जिस तरह से माननीय प्रधान मंत्री जी ने ब्रह्मपुत्र नदी पर 25 करोड़ रुपये की लागत से उस ब्रिज

का शिलान्यास किया है, उसी तरह से मैं चाहता हूं कि वहां पर भी एक ब्रिज की स्वीकृति आपकी तरफ से मिल जाए।

अंत में, मैं एक ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर के बारे में कहना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी ने कहा था कि सभी सांसद चाहे तो अपने-अपने क्षेत्रों में एक ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर खोल सकते हैं। मैंने अप्लाई किया है और रूडी साहब जब कौशल विकास मंत्री थे, तो उसमें उन्होंने सिफारिश भी की थी।… (व्यवधान) मैं चाहता हूं कि उसकी स्वीकृत कर दी जाए। मैं अनुदान मांगों का पूरी तरह से समर्थन करता हूं और माननीय प्रधान मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। वे देश को बहुत ऊँचाइयों तक ले जाने का काम कर रहे हैं। वे एक विजन से सभी क्षेत्रों का विकास, सभी तरह का विकास और सभी लोगों का विकास तथा 'सबका साथ, सबका विश्वास' लेकर काम कर रहे हैं। उनको बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI VINCENT H. PALA (SHILLONG): Hon. Chairperson, I am very grateful to my party for giving me this opportunity to speak in this august House where I can raise my genuine concerns in the discussion on Demand for Grant relating to the Ministry of Road Transport and Highways for the year 2022-23.

Sir, like many of my colleagues have said, this Ministry is a very important Ministry. As of March, 2019, there were 1.3 lakh kilometres of the National Highways and 1.8 lakh kilometres of the State Highways. Out of this, almost 60 per cent of the total goods were transported through these Highways with 85 per cent of total passenger traffic. Therefore, this Ministry of Road Transport and Highways is a very important Ministry.

But at the same time, I would like the hon. Minister to clarify it. There has always been a comparison between the UPA regime and the present regime. But many of the people do not know that there is a change in the

formula for calculations of the highway construction system from a linear system to a length kilometre system. For example, during the UPA Government, if a 10-kilomtre road was constructed, whether it was a 2-lane or a 4-lane, we said, it was 10 kilometres construction. But in the present system, a 10-kilometre road is constructed for 2-lanes, they say it is 20 kilometres construction; and for 6-lanes, they say, it is 60 kilometres construction.

So, I think, it is totally wrong to compare the UPA regime with the present regime as regards construction of highways.

My colleague had said that during the Congress time, the Government did not do well, but it is totally wrong because there is a change in the formula of calculation. In changing names also, the present Government is very famous. So, they should not take credit for all those things.

Rather if you see, out of 388 projects which had been allotted, not even half of them has been completed.

In terms of debt, the NHAI has got almost Rs. 3.3 lakh crore debt in it which is almost Rs. 63,300 crore per year. When this Government took over, investment from the private sector was almost 37 per cent. As of now, it is only seven per cent. So, there is a deficit of trust by the private parties as far as investment in the national highways is concerned.

So, they do not trust this Government. That is why, the investment is reduced from 37 per cent to seven per cent. In terms of borrowing, when this Government took over, the borrowing was only five per cent. But, as on today, the borrowing is 14 per cent. So, more liabilities than assets have been

created by this Government. Not only that, the projects have been delayed. If you see the cost overrun, the Government has to bear more than Rs. 8,120 crore. It is only because there is delay in the projects.

If you look in terms of delays, the main delay is due to land acquisition. When the UPA Government was there, we used to pay almost Rs. 92 lakh per hectare but the present Government pays Rs. 3.13 crore per hectare for the land acquisition. So, there is an increase of 240 per cent in terms of the cost in the last six years even though there is a lot of delay in the completion of these projects.

When it comes to road safety, I will be happy if the Minister takes note of this, in my constituency, in a span of 200 kilometers, there are 22 check gates. I will be happy if you initiate an inquiry. I have written a letter to the Minister to know why these check gates are there at almost every five or ten kilometers. There is a check gate and the police is there to collect money from the people. I used to drive my vehicle from Delhi to Shillong. I hardly see any check gates on the highways. When I raised this question in this House, they said that these check gates are illegal. How can they perform on the property of the national highways if they are illegal? If the officers and the Government are not involved, how is this happening?

Therefore, I request you to take an initiative to initiate an inquiry. A lot of accidents are taking place due to this. As of today, almost 1.5 lakh people have died because of these accidents. In my constituency, I have seen many a time accidents happen because of these check gates. During nights, these

check gates are no more the check gates but become a place where they can loot the people or, I can say, they become ATMs for the Government. Therefore, I request you to take a serious note of this issue.

Some of my colleagues have said about the black spots. Around 3,996 black spots have been identified but you have rectified only 60 per cent of them. There are certain areas in every constituency. We have written to the Ministers. They have identified them.

We have written letters to the State Government to send it further to the Central Government about all these things. Unfortunately, up till now, this problem has not been rectified. This has caused a lot of traffic jams.

In my constituency, there are some proposed roads which have been approved in-principle. I have got a letter from the hon. Union Minister that the road has been approved in-principle. But I am told that the Minister has approved it whereas the *…* * has stalled these programmes. I have two very important roads, that is, from Nongstoin, it goes up to the border of Bangladesh and from Nongstroin, it goes right up to Guwahati to connect this road. This road has been approved in-principle but stalled, as they said, by the *…* *. The other road is from National Highway Dkhiah upto Halflong to connect Meghalaya ad Halflong. These roads were approved in-principle to be considered as national highway. That also has been stalled. So, I will be

*Not recorded.

happy if you can, at least, clarify to my people why this has been stalled. Is there any scarcity of fund?

In the North-East, there is SARDP. The name is very good but actually, on the ground, they have not done any work because of paucity of funds. The capacity is over.

18.00 hrs (Hon. Speaker *in the Chair*)

Also, I would say that road work is a challenge especially in the North-East. … (*Interruptions*) Therefore, the sale of cement has to be increased. At least, the roads have to be in a good condition. Therefore, I would request the hon. Minister to specially take note of this so that the work is done at a fast pace in the North-East. We have almost 400 kilometres of road along the border. The condition of all these roads which connect the main land, the cities and the border, be it in Tura or Dawki, is very bad. I think, the funds for the repair of roads are insufficient. Therefore, overall, the present Government is doing very good marketing. But if we see the ground reality, this Government has failed in everything, especially as regards development of highways.

With these words, I conclude. Thank you.

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही, सोमवार, 21 मार्च, 2022 को प्रात: ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

18.02 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday, March 21, 2022/Phalguna 30, 1943 (Saka).

INTERNET

The Original Version of Lok Sabha proceedings is available on Parliament of India Website and Lok Sabha Website at the following addresses:

http://www.parliamentofindia.nic.in

http://www.loksabha.nic.in

LIVE TELECAST OF PROCEEDINGS OF LOK SABHA

Lok Sabha proceedings are being telecast live on Sansad T.V. Channel. Live telecast begins at 11 A.M. everyday the Lok Sabha sits, till the adjournment of the House.

Published under Rules 379 and 382 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha (Sixteenth Edition)