

Vol. 253  
No.17



Wednesday,  
17<sup>th</sup> March, 2021  
26 Phalguna, 1942 (Saka)

PARLIAMENTARY DEBATES

# **RAJYA SABHA**

## OFFICIAL REPORT (FLOOR VERSION)

PART-II

CONTENTS

Papers Laid on the Table (pages 1-17)

Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on  
Commerce - *Presented* (page 17)

Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Health and  
Family Welfare- *Presented* (page 17)

[P.T.O]

©

RAJYA SABHA SECRETARIAT

NEW DELHI

PRICE: ₹ 100.00

Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Industry - *Presented* (page 18)

Report of the Department- related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture - *Presented* ( page 18)

Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Agriculture - *Laid on the Table* ( page 18)

Reports of the Department- related Parliamentary Standing Committee on Chemicals and Fertilizers - *Laid on the Table* ( page 19)

Report of the Department- related Parliamentary Standing Committee on External Affairs- *Laid on the Table* ( page 19)

Reports of the Department- related Parliamentary Standing Committee on Urban Development- *Laid on the Table* (pages 19- 20)

Statements of the Department- related Parliamentary Standing Committee on Urban Development - *Laid on the Table* ( page 20)

Statement of the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes- *Laid on the Table* (pages 20- 21)

Leave of Absence- *Granted* (page 21)

Matters raised with Permission—

Corruption in Maa Mahamaya Cooperative Sugar Mills, Kerta in Surajpur district of Chhattisgarh (pages 21-22)

Rise in prices of LPG cylinders ( pages 22-24)

Acquiring of fertile land for NTPC plant in Barauni, Bihar ( page 24)

Safety of women and girls in rural areas ( pages 24-26)

Need to honour freedom fighters and to confer Bharat Ratna on Shri Biju Patnaik, posthumously (pages 26-28)

Website : <http://rajyasabha.nic.in>  
<http://parliamentofindia.nic.in>  
E-mail : [rsedit-e@sansad.nic.in](mailto:rsedit-e@sansad.nic.in)

Need to release funds under the *Saansad Adarsh Gram Yojana* for the development of villages (pages 28-29)

Need to develop the birthplace of Sri Sai Baba at Pathri in Prabhani District of Maharashtra (pages 29-30)

Need for suitable housing facility for construction workers at their work place ( pages 30-31)

Controversial statements by persons holding public offices ( pages 32-33)

Need to confer Bharat Ratna on Dr. Ram Manohar Lohia posthumously on his 111th birth anniversary (pages 33-35)

Need to enact law for sharing of revenue earned on news items by social media with print and electronic media (pages 35-36)

Need for financial and medical aid for children suffering from Spinal Muscular Atrophy (pages 36-38)

Need to establish a separate bench of the Allahabad High Court in Western Uttar Pradesh (page 39)

Need to enact Women Reservation Bill and obligatory paternity leave to bridge gender pay gap in the country ( pages 40-41)

Need to make OTP mandatory for withdrawal from ATMs ( pages 41-42)

Fraudulent activities through online platforms, fake call centers and fake domains of various banks (pages 42-44)

Need to fill up the vacant faculty posts in premier educational institutions ( pages 52-53)

#### Special Mentions —

Demand to recognize PG Diploma in Clinical Cardiology from IGNOU (pages 44-45)

Demand to declare birthplace of Rashtriya Kavi Ramdhari Singh Dinkar as a national heritage monument at Simariya in Begusarai district of Bihar ( pages 45-46)

Demand to set up a National River Rejuvenation mechanism ( pages 46-47)

Demand to extend the benefit of the P.M. Kisan Yojana and Kisan Credit Card to all farmers (pages 47-48)

Demand for survey by Archaeological Department and removal of encroachments from the Chandi Devi temple in Meerut ( pages 48-49)

Demand to provide adequate banking facilities in tribal dominated KBK region of Odisha (pages 49-50)

Demand for establishing Indian Institutes of Science Education and Research (IISER) in Manipur (pages 50-51)

Demand to introduce One District One Product (ODOP) programme as implemented in Uttar Pradesh in other States ( pages 51-52)

Oral Answers to Questions (pages 53- 92)

*[Answers to Starred and Unstarred Questions ( Both in English and Hindi) are available as Part-I to this Debate, published electronically on the Rajya Sabha website under the link <https://rajyasabha.nic.in/Debates/OfficialDebatesDateWise>]*

Statement by Minister (pages 92-98)

Discussion on the working of the Ministry of Railways - *Discussion concluded* ( pages 98- 155 and pages 156- 173)

Resignation by Member- *Accepted* (page 155)

Supplementary Demands for Grants of Union Territory Jammu and Kashmir, 2020- 21 - *Laid on the Table* ( page 155)

The Budget of Union Territory of Jammu and Kashmir, 2021 - 2022 - *Laid on the Table* (page 156)

Supplementary Demands for Grants of Union Territory Puduchery, 2020- 21 - *Laid on the Table* ( page 156)

The Budget of Union Territory of Puduchery, 2021 - 2022 - *Laid on the Table* (page 156)

Message from Lok Sabha- *Reported*

The Appropriation (No.2) Bill, 2021 - *Laid on the Table* (page 174)

## RAJYA SABHA

*Wednesday, the 17th March, 2021/ 26 Phalguna, 1942 (Saka)*

*The House met at eleven of the clock,*

*MR. CHAIRMAN in the Chair.*

### PAPERS LAID ON THE TABLE

#### **Report and Accounts (2019-20) of NALSA, New Delhi and related papers**

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS; AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI V. MURALEEDHARAN): Sir, on behalf of Shri Ravi Shankar Prasad, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:—

(i) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (5) of Section 18 of the Legal Services Authorities Act, 1987:—

(a) Annual Report and Accounts of the National Legal Services Authority (NALSA), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.

(b) Statement by Government accepting the above Report.

(ii) Statement (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (i) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3889/17/21]

#### **Reports and Accounts (2019-20) of EPCH, New Delhi; CEPC, New Delhi and IICT, Uttar Pradesh and related papers**

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, on behalf of Shrimati Smriti Zubin Irani, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:—

(i) (a) Thirty-fourth Annual Report and Accounts of Export Promotion Council for Handicrafts (EPCH), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.

(b) Review by Government on the working of the above Council.

(c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4016/17/21]

(ii) (a) Thirty-seventh Annual Report and Accounts of the Carpet Export

Promotion Council (CEPC), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.

- (b) Review by Government on the working of the above Council.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4018/17/21]

- (iii) (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Carpet Technology (IICT), Bhadohi, Uttar Pradesh, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Institute.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4017/17/21]

- I. Notifications of the Ministry of Petroleum and Natural Gas**
- II. Reports and Accounts (2019-20) of ONGC, New Delhi; OIL, Assam and HPCL, Mumbai and related papers**
- III. MoU between the Government of India and EIL, New Delhi**

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, on behalf of Shri Dharmendra Pradhan, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:—

I. A copy each (in English and Hindi) of the following Notifications of the Ministry of Petroleum and Natural Gas, under Section 62 of the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board Act, 2006:—

- (1) G.S.R. 373 (E), dated the 12<sup>th</sup> June, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Annual Statement of Accounts and Records) Amendment Rules, 2020.
- (2) G.S.R. 569 (E), dated the 17<sup>th</sup> September, 2020, publishing Corrigendum to Notification No. G.S.R. 373 (E), dated the 5<sup>th</sup> June, 2020.
- (3) No. PNGRB/COM/2-NGPL Tariff(2)/2012(P-910), dated the 18<sup>th</sup> November, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Imbalance Management Services) Second Amendment Regulations, 2020.
- (4) F. No. PNGRB/Tech/7-T4spl (1)/2020, dated the 18<sup>th</sup> November, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Technical Standards and Specifications including Safety Standards

for Petroleum Installations) Regulations, 2020.

- (5) F. No. PNGRB/COM/2-NGPL/Tariff (3)/2014 Vol-IV (Part — 1) (P-1439), dated the 24<sup>th</sup> November, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Determination of Natural Gas Pipeline Tariff) Second Amendment Regulations, 2020.
- (6) F. No. PNGRB/Tech/14-IMSNGPL/(1)/2019 (P-2016), dated the 24<sup>th</sup> November, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Integrity Management System for Natural Gas Pipelines) Amendment Regulations, 2020.
- (7) F. No. PNGRB/Tech/27-PDT4S(1)/2020 (P-1922), dated the 24<sup>th</sup> November, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Procedure for development of Technical Standards and Specifications including Safety Standards) Amendment Regulations, 2020.
- (8) F. No. PNGRB/COM/1-CGD Tariff (1)/2015(P-2750), dated the 24<sup>th</sup> November, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Determination of Transportation Rate for CGD and Transportation Rate for CNG) Regulations, 2020.
- (9) F. No. PNGRB/COM/2-NGPL/Tariff (3)/2014 Vol-IV) (Part-1) (P-1439), dated the 24<sup>th</sup> November, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Determination of Natural Gas Pipeline Tariff) Third Amendment Regulations, 2020.
- (10) F. No. PNGRB/COM/2-NGPL Tariff (2)/2012 (P-3116) dated the 24<sup>th</sup> November, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Imbalance Management Services) Third Amendment Regulations, 2020.
- (11) F. No. PNGRB/Auth/1-CGD(16)/2020 (P- 2748), dated the 24<sup>th</sup> November, 2020, publishing the Petroleum and Natural Gas Regulatory Board (Access Code for City or Local Natural Gas Distribution Networks) Regulations, 2020.

[Placed in Library. For (1) to (11), See No. L.T. 3836/17/21]

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

- (i) (a) Annual Report and Accounts of the Oil and Natural Gas Corporation Limited (ONGC), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the

Comptroller and Auditor General of India thereon.

- (b) Review by Government on the working of the above Corporation.

[Placed in Library. See No. L.T. 3835/17/21]

- (ii) (a) Sixty-first Annual Report and Accounts of the Oil India Limited (OIL), Duliajan, Assam, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.

- (b) Review by Government on the working of the above Company.

[Placed in Library. See No. L.T. 4097/17/21]

- (iii) (a) Annual Report and Accounts of the Hindustan Petroleum Corporation Limited (HPCL), Mumbai, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.

- (b) Statement by Government accepting the above Report.

- (2) Statements (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (I) (i) & (ii) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3834/17/21]

III. A copy (in English and Hindi) of the Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Petroleum and Natural Gas) and the Engineers India Limited (EIL), New Delhi, for the year 2020-21.

[Placed in Library. See No. L.T. 4099/17/21]

### **ILO Convention No. 190 and Recommendation No. 206 concerning the Recommendations on Violence and Harassment adopted by the ILC**

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, on behalf of Shri Santosh Kumar Gangwar, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the ILO Convention No. 190 and Recommendation No. 206 (R-206) concerning the Recommendation on Violence and Harassment adopted by the International Labour Conference in its 108<sup>th</sup> Session held in Geneva in June, 2019.

[Placed in Library. See No. L.T. 4101/17/21]

### **Reports and Accounts (2019-20) of NSIL, Bengaluru; IIST, Thiruvananthapuram and SCL, Punjab and related papers**

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, on behalf of Dr. Jitendra Singh, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:—



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

- (a) Annual Report and Accounts of the New Space India Limited, (NSIL), Bengaluru, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor's General of India thereon.
- (b) Review by Government on the working of the above Report.

[Placed in Library. See No. L.T. 3906/17/21]

(2) A copy each (in English and Hindi) of the following papers :—

- (i) (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Space Science and Technology (IIST), Thiruvananthapuram, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers, mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3909/17/21]

- (ii) (a) Annual Report and Accounts of the Semi-Conductor Laboratory (SCL), SAS Nagar, Punjab, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers, mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3908/17/21]

- I. Notifications of the Ministry of Housing and Urban Affairs**
- II. Notifications of the Ministry of Civil Aviation**
- III. Reports and Accounts (2019-20) of various organisations and related papers**
- IV. MoU (2019-20) between the Government of India and NCRPB, New Delhi**
- V. Report and Accounts (2018-19 & 2019-20) of various Institute and Councils and related papers**

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, on behalf of Shri Hardeep Singh Puri, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers :—

- I. (i) A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Housing and Urban Affairs Notification No. G.S.R. 489 (E), dated the 5<sup>th</sup> August, 2020, publishing the Central Government General Pool Residential Accommodation (Amendment) Rules, 2020,

issued under Article 309 of the Constitution, along with Delay Statement.

[Placed in Library. See No. L.T. 4283/17/21]

(ii) A copy each (in English and Hindi) of the following Notifications of the Ministry of Housing and Urban Affairs, under Section 58 of the Delhi Development Act, 1957:-

- (1) S.O. 4046 (E), dated the 11<sup>th</sup> November, 2020, notifying the Predetermined rate (PDR) for the year 2019-20 for allotment of land to chemical traders at Holambi Kalan.
- (2) S.O. 4675 (E), dated the 23<sup>rd</sup> December, 2020, notifying the charges of implementing the policy to enable the development of privately owned lands notified vide S.O. 3249 (E), dated the 4<sup>th</sup> July, 2018.

[Placed in Library. See No. L.T. 3992/17/21]

(iii) A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Housing and Urban Affairs Notification No. S.O. 936 (E), dated the 26<sup>th</sup> February, 2021, regarding alignment of Ahmedabad Metro Rail Project, Phase-I and Phase-II in respect of the area of Ahmedabad and Gandhinagar, issued under clause (a) of sub-section (1) of Section 32 of the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978.

[Placed in Library. See No. L.T. 3990/17/21]

II. (i) A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Civil Aviation Notification No. AAI/PERS/EDPA/Reg./2002, dated the 19<sup>th</sup> October, 2020, publishing the Airports Authority of India (Management of Airports) Second Amendment Regulations 2020, under Section 43 of the Airports Authority of India Act, 1994.

[Placed in Library. See No. L.T. 3995/17/21]

(ii) A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Civil Aviation Notification No. G.S.R. 770 (E), dated the 18<sup>th</sup> December, 2020, publishing the Ministry of Civil Aviation (Height Restrictions for Safeguarding of Aircraft Operations) Amendment Rules, 2020, under Section 14A of the Aircraft Act, 1934.

[Placed in Library. See No. L.T. 3994/17/21]

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

- (i) (a) Annual Report and Accounts of the Pawan Hans Limited, New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.

[Placed in Library. See No. L.T. 3987/17/21]

- (ii) (a) Annual Report and Accounts of the Rohini Heliport Limited, New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.

- (b) Statement by Government accepting the above Report.

[Placed in Library. See No. L.T. 3988/17/21]

- (iii) (a) Annual Report and Accounts of the Kochi Metro Rail Limited (KMRL), Kochi, Kerala, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon, under sub-section (1) (b) of Section 394 of the Companies Act, 2013.

- (b) Review by Government on the working of the above Company.

[Placed in Library. See No. L.T. 3984/17/21]

- (iv) (a) Annual Report and Accounts of the Uttar Pradesh Metro Rail Corporation Limited (UPMRL), Lucknow, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon, under sub-section (1) (b) of Section 394 of the Companies Act, 2013.

- (b) Review by Government on the working of the above Company.

[Placed in Library. See No. L.T. 3986/17/21]

- (v) (a) Annual Report and Accounts of the Noida Metro Rail Corporation Limited (NMRC), Noida, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon, under sub-section (1) (b) of Section 394 of the Companies Act, 2013.

- (b) Review by Government on the working of the above Corporation.

[Placed in Library. See No. L.T. 3983/17/21]

- (vi) (a) Thirteenth Annual Report and Accounts of the Chennai Metro Rail Limited (CMRL), Tamil Nadu, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.

- (b) Review by Government on the working of the above Company.

[Placed in Library. See No. L.T. 3982/17/21]

- (vii) (a) Seventh Annual Report and Accounts of the National Capital Region Transport Corporation Limited, (NCRTC), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the

Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.

- (b) Review by Government on the working of the above Corporation.
- (2) Statements (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (i) to (vii) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3981/17/21]

(B) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under Section 19 and sub-section (4) of Section 20 of the Delhi Urban Art Commission Act, 1973:-

- (a) Annual Report of the Delhi Urban Art Commission (DUAC), New Delhi, for the year 2019-20.
- (b) Annual Accounts of the Delhi Urban Art Commission (DUAC), New Delhi, for the year 2019-20 and the Audit Report thereon.
- (c) Review by Government on the working of the above Commission.

[Placed in Library. See No. L.T. 3976/17/21]

(C) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under Section 26 of the National Capital Region Planning Board Act, 1985:-

- (a) Annual Report and Accounts of the National Capital Region Planning Board (NCRPB), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Board.

[Placed in Library. See No. L.T. 3973/17/21]

(D) A copy each (in English and Hindi) of the following papers:—

- (a) Annual Report and Accounts of the Building Materials and Technology Promotion Council (BMTPC), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Council.

[Placed in Library. See No. L.T. 3974/17/21]

(E) A copy (in English and Hindi) of the Annual Report and Accounts of the Airports Economic Regulatory Authority of India (AERA), New Delhi, for the year 2019-20, and the Audit Report thereon, under sub-section (4) of Section 35 and sub-section (3) of Section 36 of the Airports Economic Regulatory Authority Act, 2008.

[Placed in Library. See No. L.T. 3977/17/21]

(F) A copy each (in English and Hindi) of the following papers:—

- (i) (a) Annual Report and Accounts of the Rajghat Samadhi Committee (RSC), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Committee.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers

mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3975/17/21]

- (ii) (a) Annual Report and Accounts of the National Institute of Urban Affairs (NIUA), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Company.

[Placed in Library. See No. L.T. 3249/17/21]

IV. Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Housing and Urban Affairs), and the National Capital Region Planning Board (NCRPB), for the year 2019-20.

[Placed in Library. See No. L.T. 3993/17/21]

V. A copy each (in English and Hindi) of the following papers:-

- (i) (a) Annual Report and Accounts of the Footwear Design and Development Institute, (FDDI), NOIDA, Uttar Pradesh, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Institute.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3491/17/21]

- (ii) (a) Thirty-sixth Annual Report and Accounts of the Council for Leather Exports (CLE), Chennai, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Council.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3916/17/21]

- (iii) (a) Sixty-second Annual Report and Accounts of the Sports Goods Export Promotion Council (SGEPC), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Council.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3915/17/21]

- (iv) (a) Sixteenth Annual Report and Accounts of the Pharmaceuticals Export Promotion Council of India, (Pharmexcil), Hyderabad, for

the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Account.

- (b) Review by Government on the working of the above Council.  
[Placed in Library. See No. L.T. 3914/17/21]
- (v) (a) Sixty-fifth Annual Report and Accounts of the EEPIC INDIA, Kolkata, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Council.  
[Placed in Library. See No. L.T. 3913/17/21]

**Reports and Accounts (2019-20) of M/s Bridge and Roof Co. Ltd., Kolkata and BPCL, Allahabad and related papers**

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, on behalf of Shri Arjun Ram Meghwal, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:—

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

- (i) (a) Annual Report and Accounts of the M/s Bridge and Roof Co. (India) Limited, Kolkata, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.  
[Placed in Library. See No. L.T. 4150/17/21]
- (ii) (a) Fiftieth Annual Report and Accounts of the Bharat Pumps and Compressors Ltd. (BPCL), Naini, Allahabad, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.  
[Placed in Library. See No. L.T. 4151/17/21]

**Reports and Accounts (2019-20) of NHIDCL, New Delhi and IAHE, Uttar Pradesh and related papers**

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, on behalf of Gen. (Retd.) Shri V.K. Singh, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:—

- (i) (1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers under sub-section 1

(b) of Section 394 of the Companies Act, 2013:—

- (a) Annual Report and Accounts of the National Highways and Infrastructure Development Corporation Limited (NHIDCL), New Delhi, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.

- (b) Review by Government on the working of the above Corporation.

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

[Placed in Library. See No. L.T. 3517/17/21]

(ii) A copy each (in English and Hindi) of the following papers:—

- (a) Annual Report and Accounts of the Indian Academy of Highway Engineers (IAHE), Noida, Uttar Pradesh, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Academy.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3518/17/21]

### **Reports and Accounts of various Educational institutes for various years and related papers**

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, on behalf of Shri Dhotre Sanjay Shamrao, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:—

(A)(1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (5) of Section 28 and sub-section (3) of Section 37 of the Indian Institutes of Information Technology (Public-Private Partnership) Act, 2017:—

- (i)
  - (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Information Technology (IIIT), Una, Himachal Pradesh, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
  - (b) Review by the Government on the working of the above Institute.

[Placed in Library. See No. L.T. 4124/17/21]

- (ii)
  - (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Information Technology (IIIT), Chittoor, Andhra Pradesh, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
  - (b) Review by Government on the working of the above Institute.

[Placed in Library. See No. L.T. 4122/17/21]

- (iii) (a) Annual Report of the Indian Institute of Information Technology, Pune, for the year 2018-19.
- (b) Annual Accounts of the Institute of Information Technology Pune, for the year 2018-19, and the Audit Report thereon.
- (c) Review by Government on the working of the above Institute.

[Placed in Library. See No. L.T. 4121/17/21]

- (iv) (a) Annual Report of the Indian Institute of Information Technology (IIIT), Vadodara, for the year 2017-18.
- (b) Annual Accounts of the Indian Institute of Technology Information (IIIT), Vadodara, for the year 2017-18, and the Audit Report thereon.
- (c) Review by Government on the working of the above Institute.
- (v) (a) Annual Report of the Indian Institute of Information Technology (IIIT), Vadodara, for the year 2018-19.
- (b) Annual Accounts of the Indian Institute of Technology Information (IIIT), Vadodara, for the year 2018-19, and the Audit Report thereon.
- (c) Review by Government on the working of the above Institute.

[Placed in Library. For (iv) and (v), See No. L.T. 4115/17/21]

- (vi) (a) Annual Report of the Indian Institute of Information Technology (IIIT), Lucknow, for the year 2018-19.
- (b) Annual Accounts of the Indian Institute of Technology Information (IIIT), Lucknow, for the year 2018-19, and the Audit Report thereon.
- (c) Review by Government on the working of the above Institute.

(2) Statements (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4123/17/21]

(B) (1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (5) of Section 23 and sub-section (4) of Section 28 of the Indian Institute of Management Act, 2017:—

- (i) (a) Fifty-eighth Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Management Ahmedabad (IIM), Ahmedabad, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Institute.

[Placed in Library. See No. L.T. 3581/17/21]

- (ii) (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Management (IIM), Kashipur, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.



- (b) Review by Government on the working of the above Institute.  
[Placed in Library. See No. L.T. 3586/17/21]
  - (iii)
    - (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Management (IIM), Nagpur, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
    - (b) Review by Government on the working of the above Institute.  
[Placed in Library. See No. L.T. 3577/17/21]
  - (iv)
    - (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Management (IIM), Lucknow, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
    - (b) Review by Government on the working of the above Institute.  
[Placed in Library. See No. L.T. 4284/17/21]
  - (v)
    - (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Management (IIM), Shillong, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
    - (b) Review by Government on the working of the above Institute.  
[Placed in Library. See No. L.T. 4285/17/21]
  - (vi)
    - (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Management (IIM) Calcutta, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
    - (b) Review by Government on the working of the above Institute.  
[Placed in Library. See No. L.T. 4286/17/21]
  - (vii)
    - (a) Annual Report and Accounts of the Indian Institute of Management (IIM), Ranchi, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
    - (b) Review by Government on the working of the above Institute.
- (2) Statements (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4287/17/21]

(C) (1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (4) of Section 22 of the National Institutes of Technology Act, 2007:-

- (i)
  - (a) Annual Report and Accounts of the National Institute of Technology, Uttarakhand, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
  - (b) Review by Government on the working of the above Institute.  
[Placed in Library. See No. L.T. 3579/17/21]
- (ii)
  - (a) Annual Report and Accounts of the National Institute of Technology, Agartala, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on

the Accounts.

- (b) Review by Government on the working of the above Institute.  
[Placed in Library. See No. L.T. 4126/17/21]
- (iii) (a) Annual Report and Accounts of the National Institute of Technology, Patna, Bihar, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Institute.
- (2) Statements (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4127/17/21]

(D)(1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (5) of Section 25 of the School of Planning and Architecture Act, 2014:—

- (i) (a) Annual Report and Accounts of the School of Planning and Architecture (SPA), Vijayawada, Andhra Pradesh for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above School.  
[Placed in Library. See No. L.T. 4288/17/21]
- (ii) (a) Annual Report and Accounts of the School of Planning and Architecture (SPA), Bhopal, for the year 2019-20, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above School.

(2) Statements (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4125/17/21]

(E) (1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (4) of Section 22 of the National Institutes of Technology, Science Education and Research Act, 2007:—

- (i) (a) Annual Report of the Indian Institute of Science Education and Research (IISER), Bhopal, for the year 2019-20.
- (b) Annual Accounts of the Indian Institute of Science Education and Research (IISER), Bhopal, for the year 2019-20, and the Audit Report thereon.
- (c) Review by Government on the working of the above Institute.  
[Placed in Library. See No. L.T. 4128/17/21]
- (ii) (a) Annual Report of the Indian Institute of Science Education and Research (IISER), Mohali, for the year 2018-19.
- (b) Annual Statement of Accounts of the Indian Institute of Science Education and Research (IISER), Mohali, for the year 2018-19 and the

Audit Report thereon.

- (c) Review by Government on the working of the above Institute.
- (2) Statements (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4129/17/21]

(F) (1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (4) of Section 22 of the National Institutes of Technology Act, 2007:—

- (a) Annual Report of the Sardar Vallabhbhai National Institute of Technology, Surat, for the year 2019-20.
- (b) Annual Accounts of the Sardar Vallabhbhai National Institute of Technology, Surat, for the year 2019-20, and the Audit Report thereon.
- (c) Review by Government on the working of the above institute.
- (2) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) and (b) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4120/17/21]

(G) A copy each (in English and Hindi) of the following papers—

- (i) (a) Annual Report of the the Samagra Shiksha, UT of Jammu and Kashmir, for the year 2018-19.
- (b) Review by Government on the working of the above Society.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3574/17/21]

- (ii) (a) Annual Report of the Samagra Shiksha, Andhra Pradesh, for the year 2018-19.
- (b) Review by Government on the working of the above Society.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 3549/17/21]

- (iii) (a) Annual Report of the Samagra Shiksha, Nagaland, for the year 2018-19.
- (b) Review by Government on the working of the above Society.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. See No. L.T. 4289/17/21]

- (iv) (a) Annual Report of the National Council for Promotion of Urdu Language (NCPUL), New Delhi, for the year 2019-20.

- (b) Annual Accounts of the National Council for Promotion of Urdu Language (NCPUL), New Delhi, for the year 2019-20, and the Audit Report thereon.
  - (c) Review by Government on the working of the above Council.
  - (d) Statements giving reasons for the delay in laying the paper mentioned at (a) and (b) above.
- [Placed in Library. See No. L.T. 4114/17/21]
- (v) (a) Annual Report and Accounts of the National Institute of Educational Planning and Administration (NIEPA) (erstwhile NUEPA), New Delhi, for the year 2016-17, together with the Auditor's Report on the Accounts.
  - (b) Review by Government on the working of the above Institute.
  - (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (vi) (a) above.
- [Placed in Library. See No. L.T. 3597/17/21]
- (vi) (a) Annual Report and Accounts of the National Institute of Technical Teachers' Training and Research (NITTTR), Kolkata, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
  - (b) Review by Government on the working of the above Institute.
  - (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.
- [Placed in Library. See No. L.T. 3563/17/21]
- (vii) (a) Annual Report and Accounts of the National Institute of Technical Teachers Training and Research (NITTTR), Chennai, for the year 2018-19, together with the Auditor's Report on the Accounts.
  - (b) Review by Government on the working of the above Institute.
  - (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (viii) (a) above.
- [Placed in Library. See No. L.T. 3564/17/21]

### **Notifications of the Ministry of Home Affairs**

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, on behalf of Shri Nityanand Rai, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:-

- (i) A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Home Affairs Notification No. G.S.R. 03, dated January 10 - January 16, 2021, (Weekly Gazette) publishing the Border Security Force Inspector (Librarian) (Combatised, Non-Gazetted, Group 'B'

Posts) Recruitment Rules, 2020, under sub-section (3) of Section 141 of the Border Security Force Act, 1968.

[Placed in Library. See No. L.T. 3808/17/21]

(ii) A copy each (in English and Hindi) of the following Notifications of the Ministry of Home Affairs, under Section 77 of the Disaster Management Act, 2005:-

(1) G.S.R. 620 (E), dated the 9<sup>th</sup> October, 2020, publishing the Ministry of Home Affairs, National Disaster Response Force, Assistant Commandant (Technical) Recruitment Rules, 2020.

(2) G.S.R. 621 (E), dated the 9<sup>th</sup> October, 2020, publishing the Ministry of Home Affairs, National Disaster Response Force, Level 4 and Level 3 Technical posts) Recruitment Rules, 2020.

(3) G.S.R. 622 (E), dated the 9<sup>th</sup> October, 2020, publishing the Ministry of Home Affairs, National Disaster Response Force, Level 7 and Level 6 (Technical posts) Recruitment Rules, 2020.

[Placed in Library. For (1) to (3), See No. L.T. 4177/17/21]

## REPORTS OF THE DEPARTMENT- RELATED PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON COMMERCE

**श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला** (गुजरात): महोदय, मैं विभाग-संबंधित वाणिज्य संबंधी संसदीय स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (अंग्रेजी तथा हिन्दी में) प्रस्तुत करता हूँ:-

- (i) वाणिज्य विभाग, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय की अनुदान मांगों (2021-22) (मांग सं. 10) के संबंध में 159वां प्रतिवेदन; और
- (ii) उद्योग संवर्धन और आंतरिक व्यापार विभाग, वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय की अनुदान मांगों (2021-22) (मांग सं. 11) के संबंध में 160वां प्रतिवेदन।

## REPORT OF THE DEPARTMENT- RELATED PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE

DR. L. HANUMANTHAIAH (Karnataka): Sir, I present the 128<sup>th</sup> Report (in English and Hindi) of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Health and Family Welfare on the Demands for Grants (2021-22) (Demand No. 4) of the Ministry of AYUSH.

## REPORTS OF THE DEPARTMENT- RELATED PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON INDUSTRY

DR. K. KESHAHA RAO (Telangana): Sir, I present the following Reports (in English and Hindi) of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Industry:-

- (i) 304<sup>th</sup> Report on the Demands for Grants (2021-22) pertaining to the Ministry of Micro, Small and Medium Enterprises;
- (ii) 305<sup>th</sup> Report on the Demands for Grants (2021-22) pertaining to the Department of Public Enterprises (Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises);
- (iii) 306<sup>th</sup> Report on the Demands for Grants (2021-22) pertaining to the Department of Heavy Industry (Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises); and
- (iv) 307<sup>th</sup> Report on the 'Impact of Covid-19 on PSUs and the initiatives taken by the PSUs under Atmanirbhar Bharat Abhiyaan'.

---

## REPORT OF THE DEPARTMENT - RELATED PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT, TOURISM AND CULTURE

SHRI T. G. VENKATESH (Andhra Pradesh): Sir, I present the Two Hundred Ninety First Report (in English and Hindi) of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture on the Demands for Grants (2021-22) of the Ministry of Civil Aviation.

---

## REPORTS OF THE DEPARTMENT- RELATED PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE

**श्रीमती छाया वर्मा** (छत्तीसगढ़): महोदय, मैं विभाग-संबंधित कृषि संबंधी संसदीय स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति (अंग्रेज़ी तथा हिन्दी में) सभा पटल पर रखती हूँ:-

- (i) मत्स्यपालन, पशुपालन और डेयरी मंत्रालय (मत्स्यपालन विभाग) की अनुदान मांगों (2021-22) के संबंध में सत्ताईसवां प्रतिवेदन; और
  - (ii) मत्स्यपालन, पशुपालन और डेयरी मंत्रालय (पशुपालन और डेयरी विभाग) की अनुदान मांगों (2021-22) के संबंध में अट्ठाईसवां प्रतिवेदन।
-

**REPORTS OF THE DEPARTMENT- RELATED PARLIAMENTARY STANDING  
COMMITTEE ON CHEMICALS AND FERTILIZERS**

SHRI G.C. CHANDRASHEKHAR (Karnataka): Sir, I lay on the Table a copy each (in English and Hindi) of the following Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Chemicals and Fertilizers:-

- (i) Sixteenth Report on 'Demand and Availability of Petrochemicals including Imports and Exports' of the Ministry of Chemicals and Fertilizers (Department of Chemicals and Petrochemicals);
- (ii) Seventeenth Report on 'Review of Pradhan Mantri Bhartiya Janaushadhi Pariyojana' of the Ministry of Chemicals and Fertilizers (Department of Pharmaceuticals);
- (iii) Eighteenth Report on 'Revival of closed and sick Fertilizers Units' of the Ministry of Chemicals and Fertilizers (Department of Fertilizers);
- (iv) Nineteenth Report on the Demands for Grants (2021-22) of the Ministry of Chemicals and Fertilizers (Department of Chemicals and Petrochemicals);
- (v) Twentieth Report on the Demands for Grants (2021-22) of the Ministry of Chemicals and Fertilizers (Department of Fertilizers);
- (vi) Twenty-first Report on the Demands for Grants (2021-22) of the Ministry of Chemicals and Fertilizers (Department of Pharmaceuticals); and
- (vii) Twenty-second Report on 'Status of COVID-19 Vaccine Production in India' of the Ministry of Chemicals and Fertilizers (Department of Pharmaceuticals).

---

**REPORT OF THE DEPARTMENT- RELATED PARLIAMENTARY STANDING  
COMMITTEE ON EXTERNAL AFFAIRS**

SHRIMATI JAYA BACHCHAN (Uttar Pradesh): Sir, I lay on the Table a copy (in English and Hindi) of the Eighth Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on External Affairs on the 'Demands for Grants' of the Ministry of External Affairs for the year 2021-22.

---

**REPORTS OF THE DEPARTMENT- RELATED PARLIAMENTARY STANDING  
COMMITTEE ON URBAN DEVELOPMENT**

SHRI SUSHIL KUMAR MODI (Bihar): Sir, I lay on the Table a copy each (in English and Hindi) of the following Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Urban Development:-

- (i) Sixth Report on Action Taken by the Government on the Recommendations/Observations contained in its Twenty-fourth Report (Sixteenth Lok Sabha) on 'Rainwater Harvesting in Metropolitan Cities.'; and
- (ii) Seventh Report on Action Taken by the Government on the Recommendations/Observations contained in its Twenty-fifth Report (Sixteenth Lok Sabha) on 'Solid Waste Management including Hazardous waste, Medical waste and E-waste.'

---

#### **STATEMENTS OF THE DEPARTMENT- RELATED PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON URBAN DEVELOPMENT**

SHRI SUSHIL KUMAR MODI (Bihar): Sir, I lay on the Table a copy each (in English and Hindi) of the following Statements of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Urban Development:-

- (i) Final Action Taken Statement on the Third Report on Action Taken by the Government on its First Report (Seventeenth Lok Sabha) on the 'Demands for Grants (2019-20)' of the Ministry of Housing and Urban Affairs; and
- (ii) Final Action Taken Statement on the Fourth Report on Action Taken by the Government on its Second Report (Seventeenth Lok Sabha) on the 'Demands for Grants (2020-21)' of the Ministry of Housing and Urban Affairs.

---

#### **STATEMENT OF THE COMMITTEE ON THE WELFARE OF SCHEDULED CASTES AND SCHEDULED TRIBES**

**श्रीमती कांता कर्दम** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं 'अनुसूचित जातियों और जनजातियों के सामाजिक-आर्थिक विकास में विश्वविद्यालयों, तकनीकी, चिकित्सा और इंजीनियरिंग संस्थानों सहित शैक्षणिक संस्थाओं की भूमिका-दिल्ली विश्वविद्यालय में आरक्षण नीति का कार्यान्वयन' विषय पर शिक्षा मंत्रालय (उच्चतर शिक्षा विभाग) से संबंधित समिति के पांचवें प्रतिवेदन (सोलहवीं लोक सभा) में सरकार द्वारा की गई कार्रवाई के संबंध में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति के बाइसवें प्रतिवेदन (सोलहवीं लोक सभा) के



अध्याय। में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई संबंधी अंतिम विवरण की एक प्रति (अंग्रेज़ी तथा हिन्दी में) सभा पटल पर रखती हूँ।

---

### LEAVE OF ABSENCE

MR. CHAIRMAN: I have to inform Members that a letter has been received from Shri M.V. Shreyams Kumar, Member, stating that he is not able to attend the sittings of the House from 8<sup>th</sup> March to 8<sup>th</sup> April, due to personal reasons. He has, therefore, requested for grant of leave of absence from 8<sup>th</sup> March to 8<sup>th</sup> April, 2021 during the second part of the ongoing 253<sup>rd</sup> Session of Rajya Sabha.

Does he have the permission of the House to remain absent from all meetings of the House during the current Session?

(No hon. Member dissented)

Permission to remain absent is granted.

---

### MATTERS RAISED WITH PERMISSION

#### Corruption in Maa Mahamaya Cooperative Sugar Mills, Kerta in Surajpur District of Chhattisgarh

**श्री राम विचार नेताम** (छत्तीसगढ़): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ, जो आपने मुझे ज़ीरो ऑवर में बोलने का अवसर दिया।

महोदय, मां महामाया सहकारी शक्कर कारखाना मर्यादित करता, जिला सूरजपुर में स्थापित है। इसमें बड़े पैमाने पर भ्रष्टाचार किया जा रहा है, जिसके कारण किसानों को भारी आर्थिक क्षति हो रही है तथा कारखाने को चपत भी लगाई जा रही है। छत्तीसगढ़ के दूसरे शक्कर कारखाने में molasses 6,500 रुपए प्रति टन से लेकर 7,000 रुपए प्रति टन की दर से विक्रय किया गया है, जबकि महामाया सहकारी शक्कर कारखाने में बिना निविदा आमंत्रित किए, भ्रष्टाचार करके 5,500 रुपए की दर से अपनी चहेती फर्म को molasses बेच दिया गया। केन्द्र सरकार के द्वारा 33 रुपए प्रति किलो की दर से शक्कर बेचने की दर तय की गई है, जिसमें बगैर निविदा के कम कीमत में शक्कर बेची गई। इसमें बड़े पैमाने पर भ्रष्टाचार किया गया है। मैंने इस संबंध में लगातार पत्राचार भी किया और इस भ्रष्टाचार को उजागर करने के बाद वहां तमाम तरह के आंदोलन भी हुए। इसके बावजूद वहां अभी तक कोई कार्रवाई नहीं हुई है। वहां गन्ना परिवहन से लेकर बड़े पैमाने पर मनमाने तरीके से जो नियुक्तियां करने का प्रकरण सामने आया है, मैं

आपके माध्यम से सरकार का इस ओर ध्यान आकर्षित कराना चाहूंगा कि इसकी विस्तृत जांच करके दोषियों के खिलाफ सख्त कार्रवाई की जाए।

SHRI SUBHAS CHANDRA BOSE PILLI (Andhra Pradesh): Sir, I associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

**श्रीमती छाया वर्मा** (छत्तीसगढ़): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करती हूँ।

### **Rise in prices of LPG cylinders**

SHRIMATI JHARNA DAS BAIDYA (Tripura): Sir, my Zero Hour mention relates to the concern over the price hike of subsidized and non-subsidized domestic gas cylinder by the oil companies which is unjustified and will be an intolerable burden on the people already suffering from price rise.

The price of LPG has been hiked again. The fourth upward revision in just four weeks has made the cooking gas refills dearer by Rs. 125 each for households. Since February, cooking gas rates in Delhi have been hiked for the fourth time. The prices were first hiked by Rs.25 on February 4<sup>th</sup>, and then by Rs.50 on February 14<sup>th</sup>. On February 25<sup>th</sup>, the prices were once again hiked by Rs.25.

The Finance Minister claimed that 8 crore connections were provided under the Ujjwala Yojana and this coverage expanded by an additional one crore connections. Further, the direct benefit transfer to LPG companies for providing subsidised connections or free connections under the Ujjwala scheme has been slashed by about 52 per cent. The cutback in the entire LPG subsidy amounts to 60 per cent. And, even the existing subsidies were not reaching the bank accounts of the beneficiaries. So 'free connections' loses its meaning. For a poor family, it is impossible to bear this cost. This is a matter of serious concern. This will affect the health and the food security of women. Hence, these must be placed and discussed in Parliament.

SHRIMATI JAYA BACHCHAN (Uttar Pradesh): Sir, I associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्या द्वारा उठाये गये विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्रीमती छाया वर्मा** (छत्तीसगढ़) : महोदय, मैं भी माननीय सदस्या द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करती हूँ।

**श्री राजमणि पटेल** (मध्य प्रदेश) : महोदय, मैं भी माननीय सदस्या द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

**श्री रेवती रमन सिंह** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्या द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

**श्री सुभाष चंद्र सिंह** (ओडिशा) : महोदय, मैं भी माननीय सदस्या द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

**श्रीमती फूलो देवी नेतम** (छत्तीसगढ़) : महोदय, मैं भी माननीय सदस्या द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करती हूँ।

SHRIMATI VANDANA CHAVAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. AMEE YAJNIK (Gujarat): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRIMATI PRIYANKA CHATURVEDI (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

### **Acquiring of fertile land for NTPC plant in Barauni, Bihar**

SHRI A. D. SINGH (Bihar): Hon. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak. It relates to a matter of very urgent importance. It relates to saving the livelihood of hundreds of farmers in Bihar. It is about NTPC plant at Barauni in Bihar, which needed land for taking out the waste of the coal plant. That said land is available next to the NTPC plant which is about ten metres. Hundreds of acres are infertile and barren. Instead, in its own wisdom, the Bihar State Government, allocated them 290 acres of land, five kilometres away from the plant, which is highly fertile and which should not have been taken over, and our hon. Prime Minister's view is that fertile land should not be taken for non-agriculture purpose. So, this matter should be taken up with the State Government.

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Sir, I associate myself with the issue raised by the hon. Member.

**श्री सुभाष चंद्र सिंह (ओडिशा) :** महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

### **Safety of women and girls in rural areas**

DR. AMEE YAJNIK (Gujarat): Sir, my topic is public safety for women and girls in rural areas. Seventy per cent of our population is in rural areas and the public spaces in rural areas are more as compared to urban areas. Available data and studies show that these spaces pose a serious threat to the safety and security of women. There is

a perceived or a real kind of thought that is prevalent in these areas that women cannot come out of their safe homes and that is why there is a drop-out from middle schools and the girls are devoid of getting education. This kind of a perception has to be completely broken and as a result, these public spaces need to be made safer for women and girls. On the one hand, we talk about bringing girls outside their homes, giving them education, asking them to come and study, and, on the other hand, despite the efforts of the State and despite the society trying to change its perception for women and girls, the girls do not feel safe, whether they are walking on urban roads, rural roads, working in fields or going out to work in community centres. As a result, I think, there is a distortion in the equitable distribution which is happening in society and the developmental goals are not getting achieved in the sense that being 50 per cent partner in society, she would like to be provided safety and security. Sir, I would urge, through you, to the Government to bring out some immediate, concrete, comprehensive steps so that they can feel safe and secure in these places. Thank you.

**श्री राजमणि पटेल (मध्य प्रदेश) :** महोदय, मैं माननीय सदस्या द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

**श्री सुभाष चंद्र सिंह (ओडिशा) :** महोदय, मैं भी माननीय सदस्या द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

SHRI SUJEET KUMAR (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRIMATI PRIYANKA CHATURVEDI (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्या द्वारा उठाये गये विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

SHRIMATI VANDANA CHAVAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

**Need to honour freedom fighters and to confer Bharat Ratna on Shri Biju Patnaik, posthumously**

**श्री मुजीबुल्ला खान** (ओडिशा) : माननीय सभापति महोदय, आपने आज मुझे स्वाधीनता सेनानियों के बारे में बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। वे स्वाधीनता सेनानी, जिन्होंने देश के लिए बहुत कुछ किया है, मैं सोचता हूँ कि उनको सम्मान नहीं मिला है। महोदय, हजारों उदाहरण हैं, लेकिन मैं सिर्फ तीन उदाहरण देना चाहता हूँ। पहला यह है कि जिस कश्मीर को लेकर आज हम गर्व करते हैं, जिसके कारण हमारे देश का सिर ऊंचा है, उस कश्मीर पर जब पाकिस्तानी घुसपैठिए आक्रमण करने के लिए अंदर घुस गए थे, तो उस वक्त तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री जवाहरलाल नेहरू ने उनको भेजा था। वे ऐसे pilot थे, जिन्होंने पंजाब रेजिमेंट को first time श्रीनगर में उतारा, इसलिए वे पूरे कश्मीर को occupy नहीं कर सके। दूसरी बात, आजकल 'आत्मनिर्भर भारत' चल रहा है, हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी 'आत्मनिर्भर भारत' को जोर-शोर से चला रहे हैं, लेकिन 'आत्मनिर्भर भारत' को 60 साल पहले बीजू पटनायक जी ने शुरू किया था। अगर वह 60 साल पहले Hindustan Aeronautics Limited, HAL नहीं बनाते, तो हम आज आत्मनिर्भर भारत के पास नहीं पहुँच पाते। इसे वे 60 साल पहले सोच चुके थे। बीजू पटनायक एक ऐसे स्वाधीनता सेनानी थे, जो तीन देशों के लिए लड़े थे। उन्होंने तीन देशों के स्वाधीनता संग्राम में भाग लिया था। इसीलिए जब बीजू बाबू का निधन हुआ, तो उनके लिए तीन देशों के झंडे झुके। वे देश हैं - रशिया, इंडोनेशिया और भारतवर्ष।

माननीय सभापति महोदय, मैं इसके संबंध में आपके माध्यम से प्रधान मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ, सारे सदन से अनुरोध करना चाहता हूँ और कहना चाहता हूँ कि बीजू बाबू जैसे नेता को आज तक 'भारत रत्न' नहीं दिया गया। महोदय, उनको यह सम्मान मिलना चाहिए। हमारे जितने भी राज्य सभा के सदस्य हैं, मैं सबसे हाथ जोड़कर विनती करता हूँ कि आप लोग सब बोलिए कि बीजू पटनायक जैसे नेता को 'भारत रत्न' जरूर मिलना चाहिए।

**श्री सभापति:** जो सदस्य एसोसिएट करना चाहते हैं, वे अपने नाम की स्लिप भेज दीजिए। चौधरी सुखराम सिंह यादव।

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**प्रो. राम गोपाल यादव** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री रेवती रमन सिंह** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री राजमणि पटेल** (मध्य प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**डा. फौजिया खान** (महाराष्ट्र): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करती हूँ।

**श्री संजय सिंह** (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री सुभाष चंद्र सिंह** (ओडिशा): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला** (गुजरात): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

SHRI SUJEET KUMAR (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

SHRI PRASANNA ACHARYA (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

SHRIMATI PRIYANKA CHATURVEDI (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

**Need to release funds under the Saansad Adarsh Gram Yojana for the development of villages**

**चौधरी सुखराम सिंह यादव** (उत्तर प्रदेश): सभापति जी, मैं जो विषय लेकर आया हूँ, वह विषय हम लोगों के सम्मान से जुड़ा हुआ है। हम लोग जब एमपी बने, तो जिला अधिकारी का पत्र आया कि आपको एक गांव 'आदर्श गांव' के रूप में गोद लेना है। इसे 'सांसद आदर्श ग्राम योजना' के अंतर्गत रखा गया है। इसके तहत हर साल एक गांव हमने गोद लिया। हमने कानपुर में ही पहला गांव गोद लिया - विधनू ब्लॉक में पिपौरी, दूसरा गांव लिया - विधनू ब्लॉक में मर्दनपुर, तीसरा गांव लिया - विधनू ब्लॉक में सपई और चौथा गांव गोद लिया - घाटमपुर में वेन्दा। मैंने चार साल में चार गांवों को गोद लिया। महोदय, यह दुर्भाग्य की बात है कि उन चारों गांवों में अब तक विकास के कोई काम नहीं हुए हैं। हम लोगों के पास निधि का जो धन था, वह भी दो साल के लिए बंद कर दिया गया। ऐसी स्थिति में उन गांवों में विकास नहीं हो रहा है। गांव वाले परेशान करते हैं कि हमारे गांव में कुछ नहीं हुआ। हम कहते हैं कि हमारे पास धन नहीं है। माननीय सांसदों के लिए एक समस्या पैदा हो गई है। इसके बारे में आपको निर्णय करना होगा और आपको कुछ व्यवस्था देनी होगी, ताकि जो गांव 'आदर्श गांव' के रूप में गोद लिए गए हैं, उन गांवों में विकास हो, ताकि हम लोगों का मान-सम्मान भी रहे और इस सदन का भी सम्मान रहे। मैं आपसे यह अपील करूंगा और मैं चाहूंगा कि आप इस संबंध में निर्देश दें। मेरी मांग है कि सरकार अविलम्ब 'सांसद आदर्श ग्राम योजना' के तहत अलग से निधि जारी करने का नीतिगत निर्णय करे, जिससे इस योजना में हम लोगों का सम्मान बढ़े और गांव में विकास भी हो।

**श्री सभापति:** एसोसिएट करने के लिए आपको अपना नाम भेजना पड़ेगा।

**श्रीमती छाया वर्मा** (छत्तीसगढ़): महोदय, मैं माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करती हूँ।

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।



**प्रो. राम गोपाल यादव** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**प्रो. मनोज कुमार झा** (बिहार): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

SHRI SUJEET KUMAR (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

SHRI SUBHASH CHANDRA SINGH (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

DR. AMEE YAJNIK (Gujarat): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

SHRIMATI VANDANA CHAVAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

### **Need to develop the birthplace of Sri Sai Baba at Pathri in Prabhani District of Maharashtra**

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Mr. Chairman, Sir, generally, the percentage of tourists visiting a tourist destination for religious purposes is said to be 30-35 per cent. It means, a large number of people undertake tourism for religious purposes. And, I feel, the Government needs to place more emphasis on religious tourism programmes.

In Marathwada region of Maharashtra — it is a backward region — we have Shirdi visited by many people to pay their reverence to Sai Baba. But, Pathri, which

is 40 kms. from Parbhani, is said to be the birth place of Sai Baba. So, attention also needs to be paid on this since thousands of devotees visit this place. Even the Hon'ble President of India had visited Pathri to pay his obeisance to Sai Baba and he made a statement that this place should be developed. So, this place can be developed for religious tourism.

So, I request the Government to pay attention to Pathri and make it a development model. I would also request the Government that if Pathri, Nanded, Aurangabad, Mahurgad, Ajanta, Ellora, Aundha Nagnath, Parli Vaidyanath, Daulatabad is made as a tourist hub and a luxury train is started, Marathwada can receive a lot of upliftment through this. Thank you.

SHRI PRASHANTA NANDA (Odisha): Sir, I associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

SHRI SUBHASH CHANDRA SINGH (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

SHRIMATI VANDANA CHAVAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

DR. AMEE YAJNIK (Gujarat): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the Zero Hour submission made by the hon. Member.

#### **Need for suitable housing facility for construction workers at their work place**

**श्री महेश पोद्दार** (झारखंड): सभापति महोदय, दिल्ली के बॉर्डर पर किसान और मजदूरों के कुछ नेता धरना दे रहे हैं। इस तरह की खबरें आ रही हैं कि उनके लिए वहां पर पक्के मकान भी बन रहे हैं, बोरवेल भी बन रहे हैं और शायद पंखे, कूलर भी लगने वाले हैं।

महोदय, यह दुखद है कि हमारा ध्यान कंस्ट्रक्शन वर्कर्स की साइट की ओर, उनकी लिविंग कंडिशन की ओर नहीं जाता है। वे अपनी पूरी जिंदगी टीन की शैड में साइट-टू-साइट माइग्रेट करते हुए बिता देते हैं। उनके बच्चों का बचपन भी उसी माहौल में बीतता है, उनके लिए न पढ़ाई की सुविधा होती है, न मिनिमम लिविंग स्टैंडर्ड की सुविधा होती है।

महोदय, हो सकता है कि उसके लिए कुछ कानून भी होंगे, लेकिन इन कानूनों का पालन नहीं हो रहा है या कानून है ही नहीं। महोदय, पिछले साल कोरोना के दौरान हमारे समाज की बहुत सारी कमियां उभर कर आई थीं, उनमें से कंस्ट्रक्शन वर्कर्स के माइग्रेशन का भी एक मुद्दा सामने आया था। यदि उनकी लिविंग कंडिशन अच्छी होती, उनके रहने की व्यवस्था अच्छी होती, तो शायद वे माइग्रेट करने के लिए मजबूर नहीं होते।

महोदय, आज टेक्नोलॉजी ने यह सुविधा दे रखी है कि पोर्टेबल मकान बनते हैं, सस्ते मकान बनते हैं, लेकिन मुझे आश्चर्य होता है कि जब वे महलों का निर्माण करते हैं, तो उनके लिए दो-चार साल तक कुछ छोटी-छोटी व्यवस्थाएं हम क्यों नहीं सुनिश्चित कर सकते हैं? मैं गरीब और मजदूरों के लिए संवेदनशील सरकार से आपके माध्यम से और सदन के माध्यम से आग्रह करना चाहूंगा कि इस स्थिति में तुरंत सुधार लाया जाए और अविलम्ब कुछ कार्रवाई की जाए, धन्यवाद।

**श्री जयप्रकाश निषाद** (उत्तर प्रदेश): सर, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

SHRI SUBHASH CHANDRA SINGH (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

**Controversial statements by persons holding public offices**

SHRI K.T.S. TULSI (Chhattisgarh): Mr. Chairman, Sir, I am very grateful for having given me this opportunity. I wanted to express my concern over deteriorating standards of public discourse. That is a matter of concern for all of us because the country, particularly the young people, looks to us as role models. Do such statements deserve any support from anybody, what to talk of persons who are representing in the Upper House of Parliament? I would not like to name anybody; I would not like to identify anybody. But, I would like to place these statements before you to be able to make your own judgements about them. We know that even the most reprehensible crime of rape is sometimes justified. For example, it was said by a very responsible Member of ...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: Tulsiji, please do not go into individual cases. You wanted to raise a general issue and I allowed it. But, if you start quoting individuals, they will say इन्होंने किया, उन्होंने किया। You are a highly educated person. ...*(Interruptions)*...

SHRI K.T.S. TULSI: Sir, I am only saying that so far as crimes, like rape, are concerned, they cannot be justified by one reason or the other. Saying that 'boys will be boys' will actually add fuel to fire. Some of these statements need reflection by us as to how to prevent them. A senior politician had said in the context of rape that ...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: Please don't quote those statements in the Upper House. You understand what I am saying.

SHRI K.T.S. TULSI: Okay, Sir. Thank You.

SHRI SUBHASH CHANDRA SINGH (Odisha): Sir, I associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

SHRIMATI JHARNA DAS BAIDYA (Tripura): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

SHRIMATI JAYA BACHCHAN (Uttar Pradesh): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

SHRIMATI PRIYANKA CHATURVEDI (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. AMEE YAJNIK (Gujarat): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

MR. CHAIRMAN: The concern over controversial statements by persons holding public office is a larger issue. You have raised it and the people who are concerned should take note of the same. Now, Shri Vishambhar Prasad Nishad.

**Need to confer Bharat Ratna on Dr. Ram Manohar Lohia posthumously on his 111th Birth Anniversary**

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद** (उत्तर प्रदेश): माननीय सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री सभापति:** इस धन्यवाद में ही आधा मिनट का समय गया।

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद:** सभापति महोदय, आपने मुझे देश के महान नेता, समाजवादी चिंतक डा. राम मनोहर लोहिया जी को "भारत रत्न" प्रदान करने की मांग करने हेतु बोलने का मौका दिया है।

सभापति महोदय, डा. लोहिया ने देश को आज़ाद कराने के लिए अपने जीवन में पूरा योगदान दिया। देश के जितने भी हमारे महान नेता थे, उन्होंने महात्मा गांधी जी के साथ और तमाम नेताओं के साथ काम किया है। उन्होंने गांधी जी के साथ दांडी यात्रा में भाग लिया, "भारत छोड़ो आंदोलन" में जब 9 अगस्त, 1942 को गांधी जी को गिरफ्तार कर लिया गया, तब डा. लोहिया ने "भारत छोड़ो आंदोलन" की बागडोर अपने हाथ में सम्भाली। महोदय, डा० राम मनोहर लोहिया के बारे में जितना भी कहा जाए, उतना कम है।

मान्यवर, इतने दिन हो गए हैं, इनको बहुत पहले "भारत रत्न" मिल जाना चाहिए था। हमारी समाजवादी पार्टी के राष्ट्रीय अध्यक्ष माननीय मुलायम सिंह यादव जी ने शुरू से ही लगातार इस बात की मांग की है और कहा है कि देश में समाजवाद को लाने के लिए डा० राम मनोहर लोहिया ने बहुत प्रयास किए और बहुत काम किया है।

मान्यवर, 23 मार्च को उनकी 111वीं जयंती है। हम चाहते हैं कि भारत सरकार उनकी 111वीं जयंती के शुभ अवसर पर उन्हें "भारत रत्न" से सम्मानित करने का काम करे - ऐसी मेरी मांग है। मान्यवर, आपने मुझे यहाँ बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. CHAIRMAN: Those who want to associate may send their names.

**प्रो राम गोपाल यादव** (उत्तर प्रदेश) : महोदय, मैं स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करता हूँ।

**श्रीमती जया बच्चन** (उत्तर प्रदेश) : महोदय, मैं भी स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करती हूँ।

**श्री संजय सिंह** (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली) : महोदय, मैं भी स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करता हूँ।

**श्री रेवती रमन सिंह** (उत्तर प्रदेश) : महोदय, मैं भी स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करता हूँ।

**प्रो. मनोज कुमार झा** (बिहार) : महोदय, मैं भी स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करता हूँ।

**श्री राजमणि पटेल** (मध्य प्रदेश) : महोदय, मैं भी स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करता हूँ।

**श्री सुभाष चंद्र सिंह** (ओडिशा) : महोदय, मैं भी स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करता हूँ।

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

**Need to enact law for sharing of revenue earned on news items by social media with print and electronic media**

SHRI SUSHIL KUMAR MODI (Bihar): Sir, as we all know that the traditional news media like the print media, news channels and news broadcasters are passing through their worst phase in recent history. They are in deep financial crisis. Earlier, it was because of pandemic and now it is because of tech giants like YouTube, Facebook and Google. We all know that these traditional news media make heavy investments employing anchors, journalists and reporters. They gather the news, verify the news and they deliver credible information. Advertisement is the main source of revenue for the news industry. But, in the past few years, with the advent of tech giants like Google, Facebook and YouTube, the largest share of advertisements is taken away by these tech giants. हाल के वर्षों के अंदर और जैसा मैंने कहा कि advertisements से जो आमदनी होती है, उसका बड़ा हिस्सा इन tech giants के पास चला जा रहा है। इसके कारण जो प्रिंट मीडिया और न्यूज चैनल्स हैं, they are passing through a financial crisis. I would urge that we should follow country like Australia because we all know that Australia has taken a lead by enacting a law, 'News Media Bargaining Code'. Last week, the Australian Parliament passed a law by which they have compelled Google to share advertisement revenue with the news media. In Australia, the Google threatened and for one week, they blacked out the news on their portal, but, ultimately, it was enacted and they had to surrender. Australia has set precedence and now France and other European countries are making laws for sharing of advertisement revenue. मैं भारत सरकार से आग्रह करूंगा कि the way they have notified Intermediary Guidelines and Digital Media Ethics Code, 2011, to regulate social media OTT platforms, in the the same way they should enact a law on the pattern of Australian Code, so that we could compel Google to share its revenue with traditional media. India should take a lead in making Google and Facebook pay a fair share of earnings they make from domestically-produced news content on the Internet.

MR. CHAIRMAN: Okay. This is a suggestion worth considering. आपका टाइम खत्म हो गया है। Now, Shri Vivek K. Tankha.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRI ASHWINI VAISHNAW (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRI JUGALSINH MATHURJI LOKHANDWALA (Gujarat): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the issue raised by the hon. Member.

**डा. फौजिया खान** (महाराष्ट्र) : महोदय, मैं भी स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करती हूँ।

**श्री सुभाष चंद्र सिंह** (ओडिशा) : महोदय, मैं भी स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करता हूँ।

**श्री महेश पोद्दार** (झारखंड) : महोदय, मैं भी स्वयं को इस विषय के साथ संबद्ध करता हूँ।

#### **Need for financial and medical aid for children suffering from Spinal Muscular Atrophy**

**श्री विवेक के. तन्खा** (मध्य प्रदेश) : सभापति जी, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे यहाँ बोलने का अवसर दिया है। मान्यवर, आज मैं जो बोल रहा हूँ, it is a very painful thing. इस देश में, there is a disease called spinal muscular disease जिसमें जो बच्चे होते हैं, from the time they are born up to two years, they have all kinds of movement disorders. बात बहुत लंबी है, लेकिन इसको शॉर्ट में कह सकता हूँ कि उसकी एक ही ड्रग है, which is manufactured in the US and that drug costs Rs.16 crores. वही एक ड्रग है जो इन बच्चों को बचा सकती है। इस देश में करीब ढाई हजार बच्चे हर साल पैदा होते हैं, who have some degree of disorder. But इसमें दूसरी प्रॉब्लम भी है that on that Rs. 16 crores, Rs. 7 crores is also tax. So, it is Rs. 23 crores, and mostly these genetic disorders come to very poor children. The Prime Minister was very kind, in one case recently from Poona, Teera, the name of the little child, उनका टैक्स उन्होंने माफ़ किया, and the rest of the money was collected through fund-raising, crowd-funding. Now my problem is, there is a little girl called Shristi. गरीब फैमिली की है, भिलाई में रहती है। She is on ventilator. She has a time-line. She can't even be sent to a bigger hospital, ड्रग तो



दूर की बात है। There is Ayansh Gupta who is from Bhilai. His parents have taken him to Hyderabad and they came to meet me in Jabalpur. The desperation of these parents is so high कि किसी को यह समझ में नहीं आ रहा कि इन बच्चों को कैसे बचाया जाए।

I have some suggestions for that. Novartis does an annual lot of hundred children world-over. उसमें भारत में फ़ातिमा नाम की एक बच्ची को मिला chance to live. Now we can't depend on these lots to let our children live.

So, I have four suggestions. One is that Government may bargain and get us a better price for these drugs collectively because बच्चों की संख्या बहुत है और गवर्नमेंट बार्गेनिंग से इस ड्रग का प्राइस कम हो सकता है। Number two, tax-waiver should be compulsory in all these cases; have no tax on it, please. Third, the States and Centre must have a revolving fund to help these children. And the fourth is, CSR can also be encouraged to save some of these children, and there are 2,500 children who get impacted every year by this disease. We have to just save those little children. ...*(Interruptions)*...

SOME HON. MEMBERS: Sir, we associate. We associate ourselves with it.

MR. CHAIRMAN: Please send your names, all those who want to associate.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I would like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

DR. L. HANUMANTHAIAH (Karnataka): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

SHRI G.C. CHANDRASHEKHAR (Karnataka): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

SHRIMATI VANDANA CHAVAN (Maharashtra): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

SHRI SUBHASH CHANDRA SINGH (Odisha): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

DR. AMEE YAJNIK (Gujarat): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

**प्रो. मनोज कुमार झा** (बिहार): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

**श्रीमती छाया वर्मा** (छत्तीसगढ़): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करती हूँ।

**श्रीमती फूलो देवी नेतम** (छत्तीसगढ़): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करती हूँ।

**श्री शक्तिसिंह गोहिल** (गुजरात): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

**श्री नीरज डांगी** (राजस्थान): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद** (उत्तर प्रदेश) : महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

**श्री संजय सिंह** (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली) : महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

MR. CHAIRMAN: Shri Vijay Pal Singh Tomar.

### Need to establish a separate bench of the Allahabad High Court in Western Uttar Pradesh

**श्री विजय पाल सिंह तोमर** (उत्तर प्रदेश) : माननीय सभापति महोदय, इस सदन में आए हुए मेरा यह करीब तीसरा वर्ष है। पहले वर्ष में मैंने एक विषय उठाया था, जिसे मैं आज फिर दोहराना चाहता हूँ। पश्चिमी उत्तर प्रदेश में करीब 22 जिले हाई कोर्ट की बेंच को लेकर आंदोलनरत हैं। दो वर्ष पहले हमारा एक प्रतिनिधि मंडल माननीय विधि मंत्री जी से मिला था। उन्होंने वहां सर्किट बेंच स्थापित करने के लिए विचार करने को कहा था, लेकिन अभी तक उस पर कुछ नहीं हुआ। हमारे यहां 750 किलोमीटर दूर सहारनपुर हाई कोर्ट से पड़ता है, मेरठ 620 किलोमीटर दूर पड़ता है, जबकि राजस्थान, हिमाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश और अन्य प्रदेशों की राजधानियों के हाई कोर्ट्स उत्तर प्रदेश के हाई कोर्ट से नज़दीक हैं। इस कोरोना के काल में बहुत से गरीब लोग न्याय से वंचित रह गए हैं इसलिए मुझे दोबारा यह विषय उठाने की आवश्यकता पड़ी।

उत्तर प्रदेश की आबादी करीब 23 करोड़ है। कई देशों की आबादी इससे कम है। हमारे राज्य का क्षेत्रफल भी काफी बड़ा है। उत्तर प्रदेश के हाई कोर्ट में करीब नौ लाख से ज्यादा केसेज़ पेंडिंग हैं। इनमें से करीब 50 प्रतिशत इन 22 जिलों के हैं जहां के लोग आंदोलन कर रहे हैं। मैं यहां पर यह भी बताना चाहता हूँ कि बहुत से ऐसे राज्य हैं, जहां हाई कोर्ट की चार-चार बेंचें हैं। उत्तर प्रदेश की आबादी और क्षेत्रफल को देखते हुए चार बेंच भी बना दी जाएं, गोरखपुर, आगरा और मेरठ, तब भी कम हैं। मैं इतना ही निवेदन करना चाहता हूँ कि जब इस विषय पर बात होती है तो कहा जाता है कि इसके लिए हाई कोर्ट के चीफ जस्टिस की रिकमंडेशन की आवश्यकता है, लेकिन यह केस अलग है। प्रदेश सरकार दो बार रिकमंड कर चुकी है, जसवंत सिंह आयोग बना, उसकी रिकमंडेशन आई है। जब Reconstitution of the State Act, 1956 बना, तो उसमें यू.पी. और बिहार अलग रखे गए थे। बिहार में रांची में जो बेंच बनी थी, वह केन्द्र द्वारा कानून बनाकर ही बनी थी। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि ये 22 जिले मेरठ में हाई कोर्ट की बेंच स्थापित करने की मांग को लेकर लम्बे समय से आंदोलनरत हैं, इस बेंच को स्थापित किया जाए।

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I would like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

SHRI SUBHASH CHANDRA SINGH (Odisha): Sir, I would also like to associate myself with the Zero Hour mention made by the hon. Member.

**श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा** (हरियाणा) : महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को संबद्ध करता हूँ।

**Need to enact Women Reservation Bill and obligatory paternity leave to bridge gender pay gap in the country**

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, Article 39 of our Constitution promises equal pay for equal work for both men and women. We also have the Equal Remuneration Act, 1976. Several judgements of the Supreme Court have emphasized the same point but gender-pay gap still remains a big issue in our country.

India has slipped to the 112<sup>th</sup> spot from its 108<sup>th</sup> position in 2018 in the World Economic Forum's Global Gender Gap Index, 2020 amongst 153 countries. We rank 149<sup>th</sup> in economic participation and opportunity and 117<sup>th</sup> in wage equality for similar work. The most distressing fact is that the economic gender gap in our country is larger than the political gender gap. Women are paid most unequally in India compared to men when it comes to hourly wages for labour. A Report by the International Labour Organisation says, "On an average, women are paid 34 per cent less than men." Many researches also said that one of the main issues here is the cultural norms where woman is projected as the primary care-giver, the person who raises the family. Even if she has attained the position of a doctor, a lawyer or Head of State, that stereotype remains. Many of the factors causing this pay gap have, of course, declined over the years, but this stereotype remains. There is a term that is popularly called 'motherhood penalty'. Many studies have said that this motherhood penalty results in loss of about 20 per cent in the income of woman. I would like to point out two countries. One is Rwanda. This is one country where 30 per cent of representatives at all levels of Government are women; 61 per cent of the seats in Parliament, the highest in the world, are women; female labour force participation is 88 per cent and the gender pay gap is the lowest, that is, 86 per cent women get almost the same pay as the men get. Similarly, the other country is Iceland. They have done it through legislation. In India, the National Human Rights Commission has made several recommendations. Now, I would like to make these suggestions based on those two recommendations. One, more women should be in positions of decision making. That could be done through Women's Reservation Bill. The second and very important is, changing the expectation that women should be the ones who raise children. How could it be done? It could be done through obligatory paternity leave for fathers. It should be made compulsory for both the parents to take leave. I think by doing that, women and men would be put in the same position and the gender gap would decrease.

SHRI SUJEET KUMAR (Odisha): Sir, I associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

SHRI PRASHANTA NANDA (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

**श्री सुभाष चंद्र सिंह** (ओडिशा) : महोदय, मैं भी स्वयं को माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय के साथ सम्बद्ध करता हूँ।

#### **Need to make OTP mandatory for withdrawal from ATMs**

**श्री रामकुमार वर्मा** (राजस्थान) : सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं ATM से सम्बन्धित transactions के सम्बन्ध में अपनी बात कहना चाहूँगा। मैं आपके माध्यम से यह भी बताना चाहूँगा कि 'Digital India' की क्रांति अप्रत्याशित रिज़ल्ट लाई है। मैं अपनी तरफ से उन करोड़ों लोगों की वह खुशी व्यक्त करना चाहता हूँ, जिनको दशकों बाद बिचौलियों से छुटकारा मिला और आज इस माध्यम से लाखों-करोड़ों रुपए का transaction हो रहा है। इसके various modes हैं, जिनमें UPI या अन्य online banking system भी है। ATM से सम्बन्धित बहुत सारे safety points रखने के बावजूद, क्योंकि गवर्नमेंट और रिज़र्व बैंक ऑफ इंडिया ने भी समय-समय पर इस दिशा में कई steps लिए हैं, fraud करने वाले और भी चालाक होते जा रहे हैं। वे PIN के जरिए या नम्बरों की cloning करते हुए अभी भी fraud कर रहे हैं। रिज़र्व बैंक की जो रिपोर्ट आई है, उससे लगता है कि ATM fraud के cases बढ़ रहे हैं।

मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि 'Digital India' ने हमें लाभ दिया, बहुत अच्छा दिया, लेकिन ATM fraud के मामले कम हों, हमें इसके लिए प्रयास करना चाहिए। इसके लिए मैं मंत्री महोदया से अनुरोध करना चाहूँगा कि PIN की जगह या PIN के बाद OTP को mandatory किया जाए। Financial institutions, जो banking system को follow करते हैं, transaction करते हैं,

अगर उन पर यह सिस्टम लागू हो जाता है, तो उससे इसमें काफी रुकावट होगी। यह मेरा अनुरोध है, आग्रह है कि आप इसको जरूर संज्ञान में लें, धन्यवाद।

**श्री सुभाष चंद्र सिंह** (ओडिशा): महोदय, मैं स्वयं को माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय के साथ सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री सुजीत कुमार** (ओडिशा): महोदय, मैं भी स्वयं को माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय के साथ सम्बद्ध करता हूँ।

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

**Fraudulent activities through online platforms, fake call centers and fake domains of various banks**

**श्री शिव प्रताप शुक्ल** (उत्तर प्रदेश) : मान्यवर, मैं एक बहुत महत्वपूर्ण मामला उठाना चाहता हूँ, जो online platforms, फर्जी कॉल सेंटर्स तथा कई बैंकों और उपभोक्ता संस्थानों के फर्जी domain का उपयोग करके कुछ अपराधी तत्वों द्वारा की जा रही गम्भीर धोखाधड़ी के संदर्भ में है। ये साइबर अपराधी बिना सोचे-समझे उपभोक्ताओं को call करते हैं, call करके उनसे KYC नंबर की बात करते हैं और मानदंडों को सत्यापित भी कर देते हैं। अगर ऐसा नहीं किया गया, तो वे बैंक खाते के निष्क्रिय होने तक की बात मोबाइल पर लिख कर भेज देते हैं। स्वाभाविक रूप से आदमी घबरा कर उनसे OTP को share कर देता है। परिणाम यह होता है कि अचानक उपभोक्ता के खाते से न जाने कितने पैसे निकल जाते हैं। मुझे इस तरह के कई मामले पता चले हैं, जिनमें पीएनबी का एक ताजा मामला भी शामिल है, जहां सम्बन्धित बैंक से लेन-देन की चेतावनी और पुष्टिकरण का संदेश भी नहीं मिला था, लेकिन पैसा वापस ले लिया गया। कुछ मामलों में तो क्रेडिट सीमा से भी अधिक पैसा निकाल लिया जाता है। बाद में उन्हें पता चलता है कि जितनी क्रेडिट सीमा थी, उससे भी अधिक पैसा निकाल लिया गया। सामान्य परिस्थिति में अगर कोई व्यक्ति क्रेडिट सीमा से अधिक पैसा निकालता है, तो वह बैंक द्वारा अनुमोदित नहीं होता है, लेकिन ऐसे मामलों में वह भी

अनुमोदित हो रहा है। यह काफी हैरान करने वाला विषय है कि सम्बन्धित बैंक ऐसे साइबर अपराधियों तथा धोखाधड़ी करने वालों को निकासी की अनुमति कैसे दे रहे हैं! माननीय मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं, मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि इस विषय पर त्वरित कार्यवाही की जानी चाहिए। बैंकों द्वारा चेतावनी दिए बिना ऐसी निकासी को जो बहाल किया जा रहा है, तो जिन उपभोक्ताओं का पैसा धोखाधड़ी में चला गया है, उनको उनका पैसा वापस मिलना चाहिए। बहुत कहने के बावजूद भी बैंक वाले पैसा वापस देने को तैयार नहीं होते हैं, उल्टा बार-बार लिख कर देते रहते हैं। अभी अगर हम अपने मोबाइल के बारे में भी बताएं, तो हमारे मोबाइल में भी इस प्रकार के कई संदेश आते रहते हैं। अगर ऐसे संदेशों को डिलीट न किया जाए, तो उनके आधार पर हम लोग फंस भी सकते हैं।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से यह निवेदन है कि इस विषय पर तुरन्त कार्यवाही की जानी चाहिए।

**श्री सभापति** : सबको ऐसे मैसेज आते रहते हैं - 'आपको पांच लाख की लॉटरी मिली'। केवल पांच रुपये देने से क्या पांच लाख की लॉटरी मिलेगी?

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I associate myself with the matter raised by Shri Shiv Pratap Shukla.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the matter raised by Shri Shiv Pratap Shukla.

**श्री सुभाष चंद्र सिंह** (ओडिशा) : सर, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री सुजीत कुमार** (ओडिशा) : सर, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by Shri Shiv Pratap Shukla.

SHRIMATI PRIYANKA CHATURVEDI (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the matter raised by Shri Shiv Pratap Shukla.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the matter raised by Shri Shiv Pratap Shukla.

MR. CHAIRMAN: Now, we will take up the Special Mentions. Shri Kanakamedala Ravindra Kumar.

---

### SPECIAL MENTIONS

#### **Demand to recognize PG Diploma in Clinical Cardiology from IGNOU**

SHRI KANAKAMEDALA RAVINDRA KUMAR (Andhra Pradesh): Sir, PG Diploma in Clinical Cardiology (PGDCC) doctors, after MBBS, have done two years' full-time course from IGNOU. The IGNOU applied to the Medical Council of India for recognition in 2010 and 2012, which were rejected. The PGDCC doctors appealed in the Delhi High Court, which got decided in their favour on 17.09.2019, stating that IGNOU did not require prior MCI permission, quashing Section 10A(1)(b)(i) and that the MCI should not rely on Post-Graduation Medical Education Regulations, 2000 (PGMER). The Court directed the Government of India, in consultation with MCI, to reconsider recognition of PGDCC under Section 11(2) of the IMC Act on merits. The IGNOU again applied to the MCI for the PGDCC recognition. The MCI, on 18.12.2019, did not recommend PGDCC recognition, by relying on the PGMER, 2000 (although it was prohibited by the Court). The IGNOU submitted response to MCI's rejection to the Ministry of Health and Family Welfare, and, in turn, the Ministry directed the Board of Governors, MCI, to re-evaluate PGDCC course for recognition. Hon. Union Health Minister held two meetings on 06.08.2020 and 19.01.2021, wherein all stakeholders unanimously agreed that PGDCCs are worthy of being recognised as Clinical Cardiologists. Thereafter, the Ministry of Health and Family Welfare sent repeated reminders to the National Medical Commission. Meanwhile, similar two-year post-MBBS Diploma in Cardiology by GVSM Medical College, Kanpur, and Diploma in Non-Invasive Cardiology from AIIMS, Rishikesh, were recognised in 2019-2021. Why has PGDCC recognition as Clinical Cardiologists got delayed after 18 months of Delhi High Court order dated 17.09.2019? Why has the Board of Governors, MCI, again relied upon PGMER, 2000, although the Delhi High Court prohibited it? Constant denial by the MCI/BOG/NMC and not upholding the court judgment is leaving the PGDCC doctors, our Corona warriors, with no career growth and in persistent threat of penalization. I request the Ministry of Health and Family Welfare to implement Court orders. Thank you, Sir.



DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I associate myself with the Special Mention made by Shri Kanakamedala Ravindra Kumar.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by Shri Kanakamedala Ravindra Kumar.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I Also associate myself with the Special Mention made by Shri Kanakamedala Ravindra Kumar.

**Demand to declare birthplace of Rashtriya Kavi Ramdhari Singh Dinkar as a national heritage monument at Simariya in Begusarai district of Bihar**

**श्री राकेश सिन्हा** (नाम निर्देशित): महोदय, श्रेष्ठ साहित्यकार अपनी कालजयी रचना से समाज को प्रगतिशील बनाता है। वह वर्तमान ही नहीं, पीढ़ियों को प्रभावित एवं प्रेरित करता है। चाहे ब्रिटेन के शेक्सपियर हों या रूस के एलेक्जेंडर पुश्किन, लेटिन अमेरिका के गेब्रियल गार्सिया मार्खेज़, फ्रांस के पॉल इल्यार या भारत के रामधारी सिंह दिनकर, वे सभी अपनी प्रभावी रचनाओं के कारण काल और भूगोल की सीमाओं को लांघ गये हैं। दिनकर की रचनाओं में व्यापक मानवीय मूल्यों को संबोधित किया गया है। उनकी लेखनी ने न सिर्फ साहित्य को समृद्ध किया है, बल्कि सामाजिक चेतना और सार्वभौमिक नैतिकता के भाव को जागृत करने का भी कार्य किया है। उनकी कृतियां रश्मिरथी, उर्वशी, परशुराम की प्रतीक्षा, संस्कृति के चार अध्याय राष्ट्रीय साहित्य के साथ-साथ विश्व साहित्य का हिस्सा हैं। 1959 में उन्हें 'पद्म भूषण' से सम्मानित किया गया था एवं 1972 में प्रतिष्ठित 'ज्ञानपीठ' पुरस्कार दिया गया था। उनका व्यक्तित्व समानता, समरसता और जन पक्षधरता का प्रतीक है। मनोनीत सदस्य के रूप में राज्य सभा में अभिव्यक्त विचार इसे पुष्ट करता है। ऐसे महान व्यक्तित्व की स्मृति को सहेज कर रखना सरकार और समाज दोनों का स्वाभाविक दायित्व होता है। उनका जन्म बिहार में बेगूसराय के सिमरिया में हुआ था। आज सैकड़ों लोग उनके जन्म स्थान को देखने जाते हैं। उनके घर और उनसे जुड़ी चीजों को परिवार और गांव के लोगों ने संभाल कर रखा है। संस्कृति मंत्रालय से अपेक्षा है कि वह उनके घर को राष्ट्रीय धरोहर घोषित करे। राष्ट्रकवि दिनकर का सम्मान साहित्य, साहित्यकार और समाज - तीनों के प्रति सम्मान ही नहीं, बल्कि पीढ़ियों का उत्साहवर्धन करने वाला साबित होगा। यह साहित्य, कला और संस्कृति के प्रति सरोकार और संवेदनशीलता का भी परिचायक होगा, धन्यवाद।

**प्रो. मनोज कुमार झा** (बिहार): महोदय, मैं माननीय सदस्य द्वारा उठाये गये विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

### **Demand to set up a National River Rejuvenation mechanism**

SHRIMATI VANDANA CHAVAN (Maharashtra): Sir, there is a need to set up National River Rejuvenation Mechanism for monitoring pollution mitigation efforts and rejuvenation of all polluted river stretches in the country. Despite Government's efforts to curb water pollution, the condition of our country's rivers continues to deteriorate.

In 2018, the Central Pollution Control Board identified 351 river stretches on 323 rivers as polluted. Maharashtra has the highest number of polluted river stretches, at 53. Our rivers continue to be polluted due to mismanagement of waste water treatment and disposal. For instance, urban India produces nearly 62,000 million litres of sewage. The capacity to treat sewage is 62 per cent while only 44 per cent of that capacity is utilized, as per the National Green Tribunal. This would result in nearly 28,000 million litres of waste water flow directly into our water bodies.

Another contributor to river pollution is industrial effluents. The NGT observed that 1,831 industries were operating without effluent treatment plants, effectively allowing the disposal of untreated effluents into the rivers.

In light of the continued pollution of rivers, the NGT directed the Ministry of Jal Shakti to take steps to control and monitor water pollution in rivers, as also to take up rejuvenation of all polluted stretches of rivers, which may be named as the National River Rejuvenation Mechanism.

With the increasing need for unpolluted and clean water, the Ministry of Jal Shakti must follow the direction of the NGT and set up the National River Rejuvenation Mechanism at the earliest.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

**श्री रेवती रमन सिंह** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाये गये विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाये गये विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाये गये विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**चौधरी सुखराम सिंह यादव** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाये गये विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**Demand to extend the benefit of the P.M. Kisan Yojana and Kisan Credit Card to all farmers**

**श्री राम नाथ ठाकुर** (बिहार): सभापति महोदय, देश में 2015-16 में कृषि गणना हुई थी, जिसके अंतर्गत 14.5 करोड़ कृषक परिवारों की पहचान की गई। इनमें से 79 प्रतिशत परिवार छोटे तथा मझोले स्तर के थे तथा 14 प्रतिशत परिवार ऐसे थे, जिनके पास जोत के लिए अपनी भूमि नहीं थी, लेकिन 'पीएम किसान योजना' के तहत केवल 9 करोड़ परिवार ही इसका लाभ प्राप्त कर रहे हैं। मसलन इस गणना के अनुसार बिहार में कुल 1.64 करोड़ किसान परिवार हैं, लेकिन उनमें से केवल 52 लाख परिवार ही इस योजना के तहत 6 हजार रुपये वार्षिक प्राप्त कर पा रहे हैं।

यदि किसानों को बैंकों द्वारा दिये जाने वाले अल्पावधिक कर्ज की बात करें तो केवल 6.5 करोड़ किसानों के पास ही किसान क्रेडिट कार्ड हैं, जिनके माध्यम से वे खाद, बीज, आदि के लिए जरूरत के समय कर्ज ले पाते हैं। बैंकों के लिए यह लक्ष्य निर्धारित किया जाना चाहिए कि सभी किसानों को किसान क्रेडिट कार्ड उपलब्ध कराये। ऐसा प्रायः देखा गया है कि बैंक इस मामले में उदासीन रहते हैं तथा कोताही बरतते हैं। उनके लिए केन्द्र सरकार की तरफ से स्पष्ट दिशा-निर्देश जारी किया जाना चाहिए कि उन्हें सभी किसानों, बटाई पर खेती करने वाले भूमिहीन किसानों को अनिवार्यतः किसान क्रेडिट कार्ड देना है, ताकि किसान निजी सूदखोरों के जाल में न फँसें।

महोदय, मैं इस विशेष उल्लेख के माध्यम से सरकार से यह आग्रह करता हूँ कि देश में नये सिरे से कृषक परिवारों की गणना करायी जाए ताकि लाभार्थियों की सही जानकारी मिले। साथ ही मैं यह

भी अनुरोध करता हूँ कि बैंकों को यह स्पष्ट निर्देश दिया जाए कि वे सभी किसानों को किसान क्रेडिट कार्ड जारी करें।

**श्री विजय पाल सिंह तोमर** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री संजय सेठ** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**श्री विशम्भर प्रसाद निषाद** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

**चौधरी सुखराम सिंह यादव** (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं भी माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए विषय से स्वयं को सम्बद्ध करता हूँ।

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

**Demand for survey by Archaeological Department and removal of encroachments from the Chandi Devi temple in Meerut**

**श्रीमती कान्ता कर्दम** (उत्तर प्रदेश): माननीय सभापति महोदय, मैं अत्यन्त लोक महत्व के विषय के अन्तर्गत आपके माध्यम से मेरठ महानगर में रामायण काल व महाभारत काल की विभिन्न प्राचीनतम व ऐतिहासिक धरोहरों में से एक धरोहर - जो मुगल काल में भी संघर्ष कर बची रही - माँ चंडी देवी मन्दिर परिसर की प्रतिष्ठा उसके अनुसार कराये जाने की ओर इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ।

महोदय, उक्त ऐतिहासिक मन्दिर का सम्बन्ध रामायण काल में पतिव्रता मंदोदरी के बाल्यकाल के पूजन स्थलों में से एक है। महाभारत काल में पाण्डवों के द्वारा हस्तिनापुर क्षेत्र का एक भाग होने के कारण इसकी पवित्रता, ऐतिहासिकता व धार्मिक निष्ठा सम्पूर्ण समाज में तब से लेकर आज तक चली आ रही है। सरकारी रिकॉर्ड में भी चंडी देवी मन्दिर के नाम से यह धार्मिक आस्था का केन्द्र दर्ज है। अंग्रेजों द्वारा मेरठ के विषय में प्रकाशित गजट में इस धार्मिक स्थल पर होने वाले प्रतिवर्ष के विभिन्न उत्सवों व ऐतिहासिक मेला स्थल का विस्तृत उल्लेख है।

महोदय, इस धार्मिक स्थल की उपेक्षा लगातार समाज को प्रताड़ित करने के लिए की जाती रही है। इस मन्दिर परिसर के चारों ओर की भूमि को कुछ अतिक्रमणकारियों द्वारा कब्जा लिया गया है।

अतः आपके माध्यम से सरकार से मेरी माँग है कि इस ऐतिहासिक स्थल की सुरक्षा हेतु सरकारी स्तर से पुरातत्व विभाग द्वारा एक सर्वे करा कर इसकी विस्तृत रिपोर्ट मँगायी जाए और तहसील मेरठ के समस्त पुराने राजस्व रिकॉर्ड के आधार पर इसकी जाँच कराकर परिसर की बची सम्पत्ति की सुरक्षा सुनिश्चित की जाए तथा अतिक्रमणकारियों को वहाँ से हटा कर अन्य जगह स्थापित किया जाए।

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

### **Demand to provide adequate banking facilities in tribal dominated KBK region of Odisha**

SHRI SUJEET KUMAR (Odisha): Sir, the tribal people across the undivided KBK region of Odisha are facing economic hardship due to severe lack of access to banks. They are not able to take full benefits of DBT schemes like MGNREGS, *Mamata Yojana*, *Pradhan Mantri Jan Dhan Yojana*, *Pradhan Mantri Awas Yojana*, etc. Despite an RBI order in 2014 to open branches in unbanked rural areas, no significant progress has happened in the KBK region. The example of the Thuamul Rampur block in Kalahandi illustrates this issue. This block comprises of 24 Gram Panchayats and has a population of 77,840 as per the 2011 census. There is only one commercial bank branch of State Bank of India to cater to this tribal population. The sole bank branch is unable to meet the demands of the people and has inadequate staff, infrastructure, and facilities. Such situations are common across the KBK region. May I request the Government of India to take appropriate action to solve this crisis and open at least one bank branch in every Gram Panchayat of the country?

MR. CHAIRMAN: In each village?

SHRI SUJEET KUMAR: Sir, a bank branch in every Gram Panchayat.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by the hon. Member.

**Demand for establishing Indian Institutes of Science Education and Research (IISER) in Manipur**

SHRI MAHARAJA SANAJAOBA LEISHEMBA (Manipur): Sir, the Indian Institutes of Science Education and Research (IISER) are a group of institutions of national importance which promote high quality education in science and research activities in the country to meet and exceed the current global standards of science and technological advancements focussing to groom our young brilliant minds, nurturing the scientific creativity and research aptitude to compete with global scenario of research domain. The establishment of IISER was highly envisaged by many scientists as the road to broaden the scope of education in basic science amongst the young brilliant minds of the country.

This is a well-known fact that the development in all aspects in the entire North Eastern States is comparatively lagging far behind. So far, seven IISERs have been established in the entire country with an exception of North Eastern Region of India. So, the people of Manipur wish to embrace the new culture of education for training our future human resource in basic sciences and fundamental research, its strategies and solid platform. I honestly appeal to the Government of India to support our cause in Science, Technology, Engineering and Mathematics (STEM) education and basic research.

Till today, Manipur has no institutes of national importance of the level of IIT, IIM, etc. But considerable number of scientists from this region is performing well at national and international levels with commendable contributions in their respective fields.

Therefore, Sir, I request the Government of India to establish IISER in Manipur as a special case. Thank you, Sir.

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I associate myself with the Special Mention made by Shri Maharaja Sanajaoba Leishemba.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by Shri Maharaja Sanajaoba Leishemba.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by Shri Maharaja Sanajaoba Leishemba.

**Demand to introduce One District One Product (ODOP) programme as implemented in Uttar Pradesh in other States**

**श्री बृजलाल** (उत्तर प्रदेश) : महोदय, 'प्रधानमंत्री कौशल विकास योजना' के तहत उत्तर प्रदेश सरकार ने One District One Product (एक जिला एक उत्पाद - ODOP) कार्यक्रम का सफल प्रयोग किया है, जिसमें उत्तर प्रदेश के सभी 75 जिलों की स्थानीय कलाओं जैसे लकड़ी की कला, मिट्टी की कला, कोई विशेष कृषि संबंधी कला इत्यादि की पहचान कर विकसित करने का काम किया गया है। इस कार्यक्रम की वजह से न केवल कौशल विकास हो रहा है, बल्कि स्थानीय लोगों को रोजगार भी प्राप्त हो रहा है। मैं भारत सरकार से आग्रह करता हूँ कि ODOP जैसे सफल कार्यक्रम को अन्य राज्यों में भी लागू करने पर विचार किया जाए।

DR. SASMIT PATRA (Odisha): Sir, I associate myself with the Special Mention made by Shri Brijlal.

SHRI BHASKAR RAO NEKKANTI (Odisha): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by Shri Brijlal.

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, I also associate myself with the Special Mention made by Shri Brijlal.

MR. CHAIRMAN: Now, Shrimati Priyanka Chaturvedi regarding demand to fill vacancies.

SHRIMATI PRIYANKA CHATURVEDI (Maharashtra): I am sorry, Sir. I am unaware of it.

MR. CHAIRMAN: I am allowing your notice regarding demand to fill faculty posts during Special Mentions.

SHRIMATI PRIYANKA CHATURVEDI: That was the Zero Hour notice. Okay, Sir.

श्री सभापति : चूँकि टाइम है, इसलिए आपको allow कर रहा हूँ। She knows.

---

**MATTERS RAISED WITH PERMISSION - *Contd.***

**Need to fill up the vacant faculty posts in premier educational institutions**

SHRIMATI PRIYANKA CHATURVEDI (Maharashtra): Sir, it is a matter of concern. According to recent report of the HRD Ministry, approximately 38 per cent faculty posts are lying vacant at India's premier institutions like IITs, NITs, IIMs and IISERs. As a consequence of such shortage of faculty, quality of education in these premier institutes is gradually degrading which is against the national interest. Therefore, through this august House, I urge that urgent and suitable directions may please be issued to the Government of India to take necessary and appropriate steps to initiate the process of filling up these vacancies at the earliest. Thank you, Sir.

DR. AMAR PATNAIK (Odisha): Sir, I associate myself with the matter raised by the hon. Member.

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Sir, I also associate myself with the matter raised by the hon. Member.

MR. CHAIRMAN: Members should note that if they have given notice and I have already admitted one in a week, priority will be given to the Member who has not got even one chance in that week. If I find time, then I will call them also. Prima facie, every Member should get an opportunity depending on the importance of the issue that is being raised. This has to be kept in mind.

SHRI JAIRAM RAMESH (Karnataka): Sir, what about Calling Attention and Short Duration Discussion?



**श्री सभापति :** कृपया आप बैठिए। If they are admitted, it will be informed. If these are not admitted, that would also be informed to hon. Members. I am going through each and every notice and examining whether there is possibility of discussing the same issues in this Session either during the Bills or during the discussion on Demands for Grants. They are not being given priority.  
Now, Question Hour.

---

**12.00 Noon**

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

### **ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

#### **Schemes for upliftment of Scheduled Caste**

**\*226. DR. L. HANUMANTHAIAH:** Will the Minister of SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT be pleased to state:

(a) whether Government proposes to formulate any new policy/scheme for the economic upliftment of Scheduled Caste;

(b) if so, the details thereof; and

(c) the time by when the said policy/scheme is likely to be implemented?

THE MINISTER OF SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT (SHRI THAAWARCHAND GEHLOT): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

#### **Statement**

(a) to (c) The Ministry has formulated/revamped a series of schemes for the upliftment of the SCs — including access to education, skill development, providing income generating assets, and infrastructure development in the SC localities. Some of the major initiatives are given below:

The Government is implementing the Development Action Plan for Scheduled Castes (DAPSC) covering forty-one (41) departments of Government of India with a mandate to take up activities under identified schemes, which would directly benefit the SCs. An amount of Rs. 1,26,259 cr. has been provisioned in the annual budget for 2021-22, which is about 52% higher than the previous year.

Further, the Government has completely revamped the Post Matric Scholarship scheme for Scheduled Castes to provide universal access to the SC youth for higher education. The funding pattern under the Scheme has been changed from the committed liability formula to a fixed sharing pattern of 60:40 between the Centre and the States (90:10 for the North Eastern States), thus increasing the Govt. of India commitment in the scheme by almost four (4) times. An amount of Rs.35,534 cr. has been committed by Central Govt. for this scheme till 2025-26 and it is estimated that about 4 crore SC youth will be benefitted during this period. Apart from increasing the central share in the scheme, the Government had brought in several process improvements to avoid delays in payment of scholarships using the DBT system.

The Government is going to introduce a scheme named "Scheme of Residential Education for Students in High School in Targeted Area" (SRESHTA) for providing top class education from classes 9<sup>th</sup> to 12<sup>th</sup> in the best schools, to bright SC boys and girls. The cost of their education would be met under the scheme.

Under the PM Adarsh Gram Yojana (PMAGY), about 27,000 villages with over 50% SC population are being developed as model villages by providing 50 basic facilities and services covering infrastructure, access to government schemes and economic benefits.

Further, to optimise the resources and improve the implementation framework, the Pradhan Mantri Anusuchit Jaati Abhyuday Yojana (PM-AJAY) has been formulated by merging and revamping three existing schemes of the Ministry, namely Special Central Assistance to Scheduled Caste Sub Plan (SCA to SCSP), Pradhan Mantri Adarsh Gram Yojana (PMAGY) and Babu Jagjivan Ram Chhatrawas Yojana (BJRCY). PM-AJAY is proposed to be implemented from 2021-22 with the objective of:

- Reducing poverty of the SC communities by generation of additional employment opportunities through skill development, income generating projects and other initiatives.

- Improving socio-economic developmental indicators by ensuring adequate infrastructure and requisite services in the SC dominated villages.

- Increasing literacy and encourage enrolment of SCs in schools and higher educational institutions by providing adequate residential facilities in quality institutions, as well as residential schools where required.

Apart from this, the Government has also recently undertaken the following initiatives:-

- The Pradhan Mantri Dakshta Aur Kushalta Sampann Hitgrahi (PM-DAKSH) Yojana was launched during 2020-21 by rationalising and revamping the Skill Development components under various schemes of the Ministry and Corporations. The Scheme is being implemented through the Corporations of the Ministry, including National Schedule Caste Finance and Development Corporation (NSFDC). It aims to improve the all-round competency and adeptness of the artisans, including SCs, through vocational training to improve their revenue generation capacities and make them employable. It also tries to promote self-employment activities through long-term training and specialization in employable vocations, especially for youths.

- The Vanchit Ikai Samooch aur Vargo Ke Liye Arthik Sahayta (VISHVAS) Yojana was launched during 2020-21 and is being implemented by the Ministry's Corporations, including NSFDC with the aim to provide 5% interest subvention to SC/OBC borrowers having annual income up to Rs. 3.00 lakh, for income generating schemes financed by various Banks & other such financial institutions. The subvention is available on individual loans up to Rs.2 lakh and SHG loans up to Rs. 4 lakh.

- Ambedkar Social Innovation Incubation Mission (ASIIM) was launched as a part of the existing Scheme of Venture Capital Fund for SCs to enable start-ups and innovation ideas of SC entrepreneurs to be benefited through Government interventions. ASIIM is aimed at supporting innovators in different stages of the life cycle of an idea, from conceptualization to the ultimate harvesting of the ventures so as to help them set up successful ventures/ businesses. One thousand innovative ideas shall be supported through liberal equity support till 2024 through synergistic work with the Technology Business Incubators (TBIs) set up by Department of Science and Technology and others in various higher education campuses. Eligible initiatives of SC youth will be entitled to funding of up to Rs.30 lakhs in a three-year period i.e. Rs.10 lakhs every year as equity in the companies promoted by the SC entrepreneurs.

DR. L. HANUMANTHAIAH: Sir, there are elaborate schemes, which the Government has given and followed. My question is, even after so many programmes, the SC population in the country is not uplifted. They are still homeless, jobless and socially backward. They have not come to the mainstream. So, are there any specific programmes which the Government is going to have in the next coming year?

**जल शक्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रतन लाल कटारिया) :** माननीय उपसभापति महोदय, भारत सरकार के मंत्रालय के माध्यम से दलित समाज के उत्थान के लिए पिछले वर्ष 83,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था और इस वर्ष के बजट में भी 1,26,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। सर, यह राशि भारत सरकार के 41 मंत्रालयों के माध्यम से वितरित की जाती है। इसके लिए हमारा डिपार्टमेंट एक नोडल एजेंसी है और वह इस बारे में समय-समय पर बैठकें करके सारा संज्ञान लेता रहता है कि जो राशि एलॉट की गई है, उसमें से कितनी खर्च हुई है। महोदय, जैसा कि हम सब जानते हैं कि भारत के संविधान के Preamble में बाबासाहेब डा. भीमराव अम्बेडकर व संविधान के अन्य निर्माताओं ने इस बात की व्यवस्था की थी कि यह जो हमारा समाज है, इसके आर्थिक और सामाजिक उत्थान के लिए हम हर कदम उठाएंगे और उन कदमों को प्राप्त करने के लिए ही...

**श्री उपसभापति :** मेरा आग्रह है कि आप briefly answer दें, ताकि अधिक से अधिक सदस्य सवाल पूछ सकें।

**श्री रतन लाल कटारिया :** उपसभापति महोदय, मैंने महोदय को बताया है कि आने वाले समय में हम उनके लिए एक 'श्रेष्ठ योजना' शुरू करेंगे, जिसमें हम दलित छात्रों का सारा खर्च उठाकर उनकी पढ़ाई की व्यवस्था करेंगे। हमने तीन स्कीम्स को मिलाकर एक 'अभ्युदय योजना' शुरू की है। इसी तरह से, हमने 'पीएम-दक्ष योजना' शुरू की है, जिसके द्वारा हम दलित वर्ग के छात्रों को स्किल डेवलपमेंट के माध्यम से कई चरणों में ट्रेनिंग दिलवाएंगे, ताकि वे रोजगार प्राप्त कर सकें।

DR. L. HANUMANTHAIAH: Sir, my second supplementary is this. Both, the State Governments and the Central Government are implementing these schemes. Is there any survey to show how many people have been uplifted? How many people have still not benefitted from these programmes? If there is no survey in the Government, why don't you have a survey and find out how many families in the country have been uplifted? Is that survey available or not?

**श्री रतन लाल कटारिया :** माननीय उपसभापति महोदय, माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है, मैं आपके माध्यम से उन्हें बताना चाहता हूँ कि जब भारत की जनगणना होती है, उसमें इन सब बातों का जिक्र किया जाता है, लेकिन इस प्रकार का कोई सर्वे अलग से नहीं होता है। हमारे डिपार्टमेंट

में जितनी भी योजनाएं चल रही हैं, उनके कितने लाभार्थी हैं, माननीय सदस्य इस बारे में कोई जानकारी चाहते हैं, तो मैं उन्हें प्रदान करा दूंगा।

**श्री उपसभापति :** माननीय शमशेर सिंह जी, आप specific सवाल पूछिए।

**श्री शमशेर सिंह दुलो :** सर, मंत्री जी ने अपने जवाब में लिखा है कि हमने लगभग 1,26,000 करोड़ रुपये allocate किए हैं। सर, स्कीम्स बहुत हैं। 75 साल से एससी-एसटी और बीपीएल की बड़ी स्कीम्स बनती हैं, वे कागजों में हैं, पर सवाल उनके इम्प्लिमेंटेशन का है। इन्होंने स्कॉलरशिप स्कीम की बात की है। हिन्दुस्तान में तकरीबन majority States में स्कॉलरशिप्स के \*

**श्री उपसभापति :** आप सवाल पूछिए।

**श्री शमशेर सिंह दुलो :** सर, यह इनके जवाब में है। इन्होंने स्कॉलरशिप की भी बात की है, एजुकेशन की भी बात की है और स्किल डेवलपमेंट की भी बात की है। ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति :** आप उस पर सवाल पूछें।

**श्री शमशेर सिंह दुलो :** सर, हमें प्रोटेक्शन चाहिए। हिन्दुस्तान में \* यहाँ से सरकारें फंड ऐलोकेट करती हैं ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति :** इस टिप्पणी के लिए इजाजत नहीं है। मैं अब आगे बढ़ूंगा। ...(व्यवधान)...

**श्री शमशेर सिंह दुलो :** ऐसी स्कीमों का जो फंड जाता है, वह revert होता है। दूसरा, स्कॉलरशिप्स के \* ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति :** आपका सवाल हो गया, अब यह रिकॉर्ड पर नहीं जाएगा। ...(व्यवधान).... माननीय सदस्यों से और माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि आप लोग अपने सवाल और जवाब में संक्षिप्त रहें, नहीं तो मैं आगे बढ़ूंगा। ...(व्यवधान).... माननीय मंत्री जी।

**श्री रतन लाल कटारिया :** माननीय उपसभापति महोदय, अभी केन्द्र सरकार ने एक बहुत महत्वपूर्ण निर्णय लिया है। हम शेड्यूल्ड कास्ट्स के बच्चों को जो post-matric scholarship देते थे, उसमें हम केवल 1,000 करोड़ रुपये ही एक साल में दे पाते थे, क्योंकि committed liability का एक फॉर्मूला बीच में बाधा बन रहा था, जिसकी वजह से केन्द्र की ओर से राज्यों को बहुत ज्यादा सहायता नहीं दी जा सकती थी। अब उस committed liability के फॉर्मूले को हटाकर एक 60:40 का फॉर्मूला हमने बनाया है।...(व्यवधान)...

---

\* Not recorded.

**श्री शमशेर सिंह ढुलो :** \*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Not allowed. ...(*Interruptions*)... Not allowed. ...(*Interruptions*)...

**श्री रतन लाल कटारिया :** मैं जवाब दे रहा हूँ। ...(**व्यवधान**)...

**श्री उपसभापति :** मंत्री जी, आप अपनी बात खत्म कीजिए। ...(**व्यवधान**)...

**श्री रतन लाल कटारिया :** अब हमारे डिपार्टमेंट ने 60:40 का फॉर्मूला बनाया है। ...(**व्यवधान**)...

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

**श्री रतन लाल कटारिया :** सर, मैं पूरे सदन को यह जानकारी देना चाहूँगा कि यह राशि 1,000 करोड़ रुपये से बढ़कर 60,000 करोड़ रुपये हो गई है, ताकि पाँच साल में 4 करोड़ दलित छात्रों को इसका लाभ मिले। ...(**व्यवधान**)...

**श्री उपसभापति :** ठीक है, आपका जवाब हो गया।...(**व्यवधान**)... माननीय रामचंद्र जांगड़ा जी।

**श्री शमशेर सिंह ढुलो :** \*

**श्री उपसभापति :** आप unauthorized बोल रहे हैं। आपको बोलने की अनुमति नहीं है, आप बैठिए। कोई चीज़ रिकॉर्ड पर नहीं जाएगी। ...(**व्यवधान**)...

**श्री रतन लाल कटारिया :** \*

**श्री उपसभापति :** कोई चीज़ रिकॉर्ड पर नहीं जा रही है, प्लीज़ आप बैठें। माननीय रामचंद्र जांगड़ा जी।...(**व्यवधान**)... आप सीट पर बैठकर टिप्पणी न करें। आप वरिष्ठ सदस्य हैं, प्लीज़। ...(**व्यवधान**)... माननीय रामचंद्र जांगड़ा जी, आप सवाल पूछें।

**श्री रामचंद्र जांगड़ा :** सर, पूरक प्रश्न के तौर पर मैं मंत्री जी से एक जानकारी चाहता हूँ कि पहले SC Corporation में direct loaning की व्यवस्था थी, लेकिन जो लिखित जवाब दिया गया है, उसमें लिखा है- 'Generating Schemes financed by various Banks.' हमारा यह अनुभव है कि बैंक इसमें cooperate नहीं करते हैं। बैंकों में फॉर्म्स पड़े रहते हैं और वे लोगों को चक्कर कटवाते रहते हैं।

---

\* Not recorded.

सर, मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूँगा कि National Scheduled Castes Finance and Development Corporation से direct loaning की व्यवस्था हो जाए, क्या सरकार ऐसी कोई व्यवस्था करना चाहेगी? सर, इसी में मेरा एक दूसरा प्रश्न भी है।

**श्री उपसभापति :** नहीं, आप एक ही सवाल पूछें।

**श्री रामचंद्र जांगड़ा :** सर, यह सवाल इसी में है।

**श्री उपसभापति :** आपको दूसरा सवाल पूछने का अवसर नहीं मिल सकता। जांगड़ा जी, जो सवाल पूछता है, उसको दो अवसर मिलते हैं। आप प्लीज बैठ जाएँ।

**श्री रतन लाल कटारिया :** माननीय उपसभापति महोदय, हमारे वित्त विभाग की जो Scheduled Castes की Corporation है, उसकी कोशिश रहती है कि सभी लोगों को उसके अंतर्गत लोन का प्रावधान हो। इसी दृष्टि से, हमने जो 'प्रधानमंत्री अभ्युदय योजना' शुरू की है, उसके अंतर्गत Scheduled Castes के ऐसे सभी लोग, जिनकी income चार लाख रुपये तक है, उनके लिए दो लाख रुपये तक का लोन और जो Self-help Groups हैं, उनके लिए चार लाख रुपये तक के लोन की व्यवस्था हम करते हैं। हमारे जो बैंक्स हैं, वे भी ब्याज में पाँच परसेंट तक की छूट देकर हमारे दलित समुदाय के लोगों को आगे बढ़ाने का काम करते हैं।

**श्री उपसभापति :** धन्यवाद। श्रीमती प्रियंका चतुर्वेदी जी।

**श्रीमती प्रियंका चतुर्वेदी :** सर, मेरा सवाल बहुत स्पष्ट है। एचआरडी मिनिस्ट्री की रिपोर्ट यह दिखा रही है कि जो reservation का रूल है, वह 16 IIMs में से 9 में under ten per cent है, जिसमें faculty को hire किया गया है। क्या माननीय मंत्री जी के मंत्रालय ने इस मुद्दे को एचआरडी मिनिस्ट्री के सामने उठाया है और जो vacancies हैं, क्या उनको भरने का काम हुआ है?

**श्री रतन लाल कटारिया :** आप हमारे संज्ञान में यह बात लायी हैं। हम इसको देखेंगे और आपको इसके बारे में जानकारी भी देंगे।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Q.No. 227. The questioner is not present.

\*227. [The Questioner was absent]

**Crimes against underprivileged**

\*227. SHRI M.V. SHREYAMS KUMAR: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether crimes of rape against girls of the underprivileged classes of the society and Scheduled Caste and Scheduled Tribe women are increasing recently in the country;

(b) if so, the details thereof, State-wise, for the last two years;

(c) whether Government has done any study/enquiry on this growing menace of cruelty where the culprits often escape the arms of the law; and

(d) if so, the details thereof and if not, the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI G. KISHAN REDDY): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.

**Statement**

(a) to (d) 'Police' and 'Public Order' are State subjects under the Seventh Schedule to the Constitution of India. The responsibilities to maintain law and order, protection of life and property of the citizens, and investigation and prosecution of crime including crime against girls and women who are members of Scheduled Castes and Scheduled Tribes rests with the respective State Governments. The State Governments are competent to deal with such offences under the extant provisions of laws and any study on any such specific aspect is in their jurisdiction. National Crime Records Bureau (NCRB) compiles and publishes information on crimes reported to it by States and Union Territories in its publication "Crime in India". Published reports are available till the year 2019. As per the published information, details of cases registered under rape of women who are Scheduled Castes and Scheduled Tribes, age-category wise (below and above 18 years) during 2018 and 2019 are at Annexure.



**Annexure**

**State/UT-wise Cases Registered (CR) for rape of women and children under belonging to Scheduled Castes (SCs) and Scheduled Tribes (STs) during 2018 and 2019**

SL	State/UT	Cases registered for crimes against SC				Cases registered for crimes against ST			
		Rape of women (Sec. 376 IPC) above 18 years		Rape of Children (Sec 4 & 6 of POCSO Act or POCSO Act r/w 376 IPC) (below 18 Years)		Rape of women (Sec. 376 IPC) above 18 years		Rape of Children (Sec 4 & 6 of POCSO Act or POCSO Act r/w 376 IPC) (below 18 Years)	
		2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
1	Andhra Pradesh	65	74	36	38	10	22	10	4
2	Arunachal Pradesh	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Assam	0	1	0	0	0	0	0	0
4	Bihar	68	66	8	6	1	2	0	0
5	Chhattisgarh	57	58	36	64	77	78	85	102
6	Goa	1	0	0	0	0	0	0	0
7	Gujarat	42	41	50	66	20	15	20	40
8	Haryana	99	120	72	101	0	0	0	0
9	Himachal Pradesh	5	5	10	5	0	0	0	0

10	Jammu & Kashmir*	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Jharkhand	11	18	3	3	8	15	0	2
12	Karnataka	46	97	33	86	6	11	7	11
13	Kerala	74	59	77	81	15	24	12	11
14	Madhya Pradesh	304	296	169	214	199	219	170	139
15	Maharashtra	178	196	135	181	72	72	49	42
16	Manipur	0	0	0	0	1	0	0	0
17	Meghalaya	0	0	0	0	0	0	0	0
18	Mizoram	0	0	0	0	0	0	0	0
19	Nagaland	0	0	0	0	0	0	0	0
20	Odisha	144	188	18	11	75	88	9	7
21	Punjab	19	12	11	7	0	0	0	0
22	Rajasthan	346	491	33	63	70	97	7	4
23	Sikkim	0	0	0	0	0	1	0	0
24	Tamil Nadu	36	41	35	56	1	2	1	3
25	Telangana	124	126	53	61	44	33	21	25
26	Tripura	0	0	0	0	0	0	0	0
27	Uttar Pradesh	438	466	88	71	4	29	7	6
28	Uttarakhand	7	6	1	1	2	2	1	0
29	West Bengal	2	2	1	1	4	4	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>2066</b>	<b>2363</b>	<b>869</b>	<b>1116</b>	<b>609</b>	<b>714</b>	<b>399</b>	<b>396</b>

	STATE(S)								
30	A&N Islands	0	0	0	0	0	0	0	0
31	Chandigarh	0	1	0	0	0	0	0	0
33	D&N Haveli **	0	0	0	0	0	0	0	0
34	Daman & Diu **	0	0	0	0	0	0	0	0
35	Delhi	1	5	0	1	0	0	0	0
38	Lakshadweep	0	0	0	0	0	0	0	0
39	Puducherry	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>TOTAL UT(S)</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>TOTAL (ALL INDIA)</b>	<b>2067</b>	<b>2369</b>	<b>869</b>	<b>1117</b>	<b>609</b>	<b>714</b>	<b>399</b>	<b>396</b>

Source: Crime in  
India

Note : Due to non-receipt of data from West Bengal in time for 2019, Data furnished for 2018 has been used

\*Now UT of Jammu & Kashmir and UT of Ladakh

\*\*UTs of D&N Haveli and UT of Daman & Diu have been merged

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Any supplementaries?

**श्री रामकुमार वर्मा:** उपसभापति महोदय, प्रश्न के हिसाब से उत्तर दिया गया है और स्टेटवाइज़ ब्यौरा भी दिया है।

**श्री उपसभापति :** आप सवाल पूछिए।

**श्री रामकुमार वर्मा :** महोदय, Atrocities Act में जिस तरह से वर्ष 2015 में और भी इश्यूज़ लिए गए, उसको strengthen किया गया और कोर्ट के द्वारा जो हुआ, उसको भी बदला। यह स्टेट का क्षेत्र है, इसमें कोई दो राय नहीं हैं, इसका implementation होना चाहिए। मैं राजस्थान स्टेट से आता हूँ, मैं राजस्थान को रिप्रेज़ेंट करता हूँ। आज वहां एससी-एसटीज़ पर जो अत्याचार हो रहे हैं, वे इतने ज्यादा हो रहे हैं - मैं कहता हूँ कि वह भारत में नम्बर-1 पर है।

**श्री उपसभापति :** आप सवाल पूछिए।

**श्री रामकुमार वर्मा :** महोदय, मैं मंत्री महोदय से और भारत सरकार से यह कहना चाहता हूँ कि ऐसे राज्य जो एक्शन नहीं लेते हैं, क्या उन पर कार्यवाही कर रहे हैं? दूसरा यह कि...

**श्री उपसभापति :** आपके पास एक ही सवाल पूछने का मौका है।

**श्री रामकुमार वर्मा :** महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण है।

**श्री उपसभापति :** आप एक सवाल ही पूछ सकते हैं।

**श्री जी. किशन रेड्डी :** उपसभापति महोदय, पुलिस, लॉ एण्ड ऑर्डर स्टेट का सब्जेक्ट है। स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से ही इस पर कार्यवाही होती है। स्टेट गवर्नमेंट हर साल के अंत में एनसीआरबी की जो रिपोर्ट सेंट्रल गवर्नमेंट को देती है, हम उसकी रिपोर्ट संसद के सामने व देश के सामने रखते हैं।

SHRI AYODHYA RAMI REDDY: Sir, with the objective of making the criminal justice system tougher against an offender committing sexual crimes against women and children, the State of Andhra Pradesh has passed the Disha Bill, 2019. The Bill provides for awarding death sentence for offences of rape and gang rape and expediting the trials of such cases within 21 days. I would like to know from the hon. Minister as to whether the Government is considering giving assent to the Disha Bill.

**श्री जी. किशन रेड्डी :** उपसभापति महोदय, नरेन्द्र मोदी जी के सत्ता में आने के बाद गवर्नमेंट ऑफ इंडिया ने शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के साथ जो रेप केसेज़ व अन्य क्राइम्स होते हैं, उनको रोकने के लिए अलग-अलग कदम उठाए हैं। वर्ष 2015 में the Scheduled Castes and Scheduled Tribes (Prevention of Atrocities) Act, 1989 में modification किया गया है, इसमें new offences भी जोड़े गए हैं। हम POCSO एक्ट भी लाए हैं, जिसके अंतर्गत 2 महीने के अंदर ट्रायल complete करने का भी प्रावधान किया है। एक revolutionary Act है, जो भारत सरकार देश की महिलाओं को protection देने के लिए लायी है। उसके साथ-साथ एससी-एसटी एक्ट में 2015 में to ensure better justice system, हम संशोधन लाए हैं, इसमें additional offences भी जोड़े गए हैं, exclusive and special courts भी देश भर में लाए हैं। भारत सरकार के आदेश पर अलग-अलग प्रांतों में 190 स्पेशल कोर्ट्स भी बनाए गए हैं। एससी-एसटी महिलाओं के साथ जो अत्याचार होते हैं, उसके लिए भी अलग कोर्ट्स बनाए हैं। उसके साथ-साथ rights of victims of witnesses के बारे में भी अलग-अलग कदम उठाए हैं। भारत सरकार एससी-एसटी के protection के लिए कटिबद्ध है।

**श्री उपसभापति :** माननीय मंत्री जी, आप संक्षेप में उत्तर दीजिए।

**श्री जी. किशन रेड्डी :** सरकार के द्वारा जो भी हो सकता है, हम वह सब करने वाले हैं।

SHRI G.C. CHANDRASHEKHAR: Sir, nine States accounted for 84 per cent of all crimes against Dalits in India in 2019 though they accounted for only 54 per cent of the country's SC population, according to the data by NCRB. There were nearly 46,000 crimes against SCs in 2019 which is up by about 7 per cent from the previous year. A total of 8,257 rape cases were registered for committing crimes against STs.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Chandrashekharji, please ask your question.

SHRI G.C. CHANDRASHEKHAR: An increase of 26 per cent over 2018! 6,528 cases were registered.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Chandrashekharji, please ask your question. Don't give explanations.

SHRI G.C. CHANDRASHEKHAR: Sir, how is the Government planning to curb the atrocities against dalits, mainly in nine States and what are the reasons for increase in the crime in these States?

**श्री उपसभापति :** माननीय सदस्य, अगर आप ब्रीफली प्रश्न पूछेंगे, तो दूसरे सदस्यों को भी मौका मिलेगा, क्योंकि वे बार-बार कहते हैं कि हमें भी मौका मिलना चाहिए, इसलिए प्लीज़, आप समझें। मेरा माननीय मंत्री जी से भी आग्रह है कि सवाल का उत्तर संक्षेप में दें।

**श्री जी. किशन रेड्डी :** मैं सदन को पहले भी यह बता चुका हूँ कि SC/ST महिलाओं के ऊपर जो अत्याचार होता है और general women के ऊपर भी जो अत्याचार होता है, हम अलग-अलग Acts में बदलाव करके उनको देश में implement कर रहे हैं। Particularly law and order स्टेट का subject है। हम प्रांत सरकारों को advisories देते हैं, उनकी financial help भी करते हैं। हम police, judiciary को भी training देते हैं और उनमें awareness लाते हैं। इस दृष्टिकोण से भारत सरकार लगातार अलग-अलग कार्यक्रम कर रही है। सर, मैं इसके पूरे details सदन के पटल पर रख दूंगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Q.No. 228

#### **Arrests made under section 124A of IPC**

<sup>†</sup>\*228. SHRIMATI CHHAYA VERMA: Will the Minister of HOME AFFAIRS be pleased to state:

(a) the details of arrests made under section 124 'A' of Indian Penal Code during last five years, State-wise;

(b) the percentage of persons acquitted and punished with respect to the arrests made in last five years;

(c) whether it is a fact that about 90 per cent of the accused arrested under this section get acquitted from courts;

(d) the date when Indian Penal Code was enacted along with the timeline of its amendments; and

(e) whether Government propose to amend this section of IPC, in view of the figures of arrests and acquittals made under the section?

---

<sup>†</sup> Original notice of the question was received in Hindi.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI G. KISHAN REDDY): (a) to (e) A Statement is laid on the Table of the House.

**Statement**

(a) to (c) ‘Public Order’ and ‘Police’ are State subjects as per the Seventh Schedule of the Constitution of India. The responsibility of maintaining law and order, including investigation, registration and prosecution of crimes, protection of life and property, etc. rests primarily with the respective State Government. National Crime Records Bureau (NCRB) compiles and publishes information on crimes in its Publication “Crime in India”. Published reports are available till the year 2019. State-wise published data is available in respect of persons arrested, convicted and acquitted under Section 124 A of the Indian Penal Code during the period 2015 to 2019 and is placed at Annexure.

(d) The Indian Penal Code was enacted vide Act 45 of 1860. Section 124 A was inserted by Act 27 of 1870 and further amended in the years 1937, 1948, 1950, Act 3 of 1951 and Act 26 of 1955.

(e) Amendments in criminal law is a continuous process.

## Annexure

[illegible]





34	Daman & Diu **	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
35	Delhi	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
36	Lakshadweep	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
37	Puducherry	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	TOTAL UT(S)	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
	TOTAL (ALL INDIA)	73	0	0	11	48	1	1	1	22	8	4	0	7	56	2	0	21	96	2	0	29

Source: Crime in India

Note: Due to non-receipt of data from West Bengal for 2019 in time, data furnished for 2018 has been used

\* Now UT of Jammu and Kashmir and Ladakh

\*\* Union Territories of Dadra and Nagar Haveli and Daman and Diu have now been merged

State/UT-wise Person Arrested(PAR), Person Convicted (PCV), Persons Discharged (PDC) and Persons Acquitted (PAQ) under Sedition During 2015-2019

**श्रीमती छाया वर्मा :** सर, यह नियम 1860 में अंग्रेजों द्वारा बनाया हुआ है और लोगों का शोषण करने के लिए यह नियम बनाया गया है। आठ वर्ष पहले सरकार ने एक सुझाव मांगा था और न्याय मंत्रालय को आवेदन दिया था। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि क्या वे इस नियम में संशोधन करेंगे?

**श्री जी. किशन रेड्डी :** जो यह IPC Act है, इसमें लगातार amendments होते रहते हैं। भारत सरकार ने कांग्रेस के ज़माने में 1948 में इस Act में amendment किया है, इसमें 1950 में amendment किया है, 1951 में amendment किया है और 1955 में भी amendment किया है। यह कोई नया Act नहीं है, यह पुराना Act है। भारत सरकार इस विषय पर एक बड़ा कदम उठाने वाली है। Committee on Criminal Reforms under the Chairmanship of the Vice-Chancellor; National Law University के Vice-Chancellor के नेतृत्व में एक नई committee का गठन किया गया है। इस दृष्टिकोण से आदरणीय गृह मंत्री श्री अमित शाह जी ने सभी Chief Ministers को, देश की सभी UTs को, LGs को, Governors को, various Universities of law institutes को, NGOs को तथा women organizations को पत्र लिखकर उनके inputs मांगे हैं। उन inputs के आने के बाद ही भारत सरकार इस विषय पर सोचेगी। यह एक continuing process है।

**श्रीमती छाया वर्मा :** सर, उत्तर के जवाब में आया है कि लोक व्यवस्था और पुलिस राज्य का विषय है। पिछले दिनों इस मामले में 165 प्रतिशत वृद्धि हुई है, अधिक मामले दर्ज हुए और केवल दो प्रतिशत आरोप ही सिद्ध हुए हैं। मैं यह जानना चाहूंगी कि आरोप सिद्ध होने का प्रतिशत इतना कम क्यों है, क्या फर्जी मुकदमे दर्ज हो रहे हैं? महोदय, पिछले पांच वर्षों में कितने मामले धारा 124-'क' के तहत पंजीकृत हुए और कितने मामलों में चार्जशीट दाखिल नहीं हुई, यह मैं जानना चाहती हूं।

**श्री जी. किशन रेड्डी :** सर, पहले इस Sedition Act के बारे में भारत सरकार अलग data NCRB नहीं रखती थी। कांग्रेस के जमाने में इसको छिपाते थे, ...(व्यवधान)...मोदी जी की सरकार आने के बाद पहली बार Sedition Act के अंदर हम देश के सामने अलग data रखने का प्रयास कर रहे हैं। मैं यह भी बताना चाहता हूं कि देश में 130 crore population है। आज देश में social media अपनी अलग-अलग टिप्पणी देश की integrity के बारे में, देश की security के बारे में कर रहा है। अभी कोई ज्यादा संख्या नहीं है।...(व्यवधान)... Two digits के अंदर ही cases हैं। माननीय सांसद जी ने conviction के बारे में पूछा है, तो conviction सरकार तय नहीं करती है, पुलिस तय नहीं करती है, बल्कि कोर्ट तय करता है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The next supplementary is of Shri K.T.S. Tulsi. I think, the mike is not working.

SHRI K.T.S. TULSI: Sir, according to the statistics that have been given in answer to this question, there is 160 per cent increase in the sedition cases under 124-A in 2019. My learned friend asked that क्या फर्जी मुकदमे लिखे जा रहे हैं, तो यह इस बात से साबित होता है, 96 suspects were arrested under 124-A in 2019 and only two were convicted. All others according to the court judgement were false cases. I would like to ask the hon. Minister how are they going to stop using 124-A to muzzle freedom of Press and muzzle freedom of speech and expression.

**श्री जी. किशन रेड्डी :** केन्द्र सरकार किसी भी स्टेट को इस एक्ट में किसी को भी अरेस्ट करने के लिए आदेश नहीं देती है। यह एक्ट कांग्रेस पार्टी के समय का है। हमने इसमें कोई भी बदलाव नहीं किया है। दूसरा, यह कांग्रेस पार्टी के समय का एक्ट है, उसमें अमेंडमेंट किया गया है। उपसभापति महोदय, मैं आपके द्वारा अवगत कराना चाहता हूँ कि conviction के बारे में डेटा 2019 के बारे में बताया गया है और जो आपने 96 केसेज़ बताए हैं, उनमें investigation है और उनमें chargesheet के लेवल पर पूरा जजमेंट नहीं आया है, वह आने वाला है। इसलिए हमारा इससे कोई संबंध नहीं है। स्टेट गवर्नमेंट्स, including राजस्थान, जहां कांग्रेस पार्टी की सरकार है, उसने भी 2015 में नौ केसेज़ register किए हैं, इसलिए इसका कोई राजनीतिक संबंध नहीं है। स्टेट गवर्नमेंट इन केसेज़ का registration करती है, स्टेट गवर्नमेंट इन केसेज़ को prosecute करती है और स्टेट गवर्नमेंट इन केसेज़ को न्यायालय के सामने ले जाती है, केन्द्र सरकार इसमें कोई भी डायरेक्शन नहीं देती है।

PROF. MANOJ KUMAR JHA: Sir, thank you for giving me an opportunity to raise a supplementary. Hon. Minister, Sir, I have a straight question to you. Let us agree that large number of people were acquitted. The fact is there is a tendency, of late, to look at critiquing the Government and critiquing the nation as one and the same which is not fundamentally the same, democracy survives. Do you plan to train your investigating agencies, police personnel that they should make a distinction between a critique of the nation and critique of the Government.

**श्री जी. किशन रेड्डी :** उपसभापति महोदय, भारत सरकार ने किसी भी व्यक्ति के ऊपर और किसी भी संस्था के ऊपर कोई false case नहीं लगाया है। भारत सरकार के खिलाफ अलग-अलग मतभेद रहने के बाद भी आपको बताना चाहता हूँ कि इसी संसद में आपके सामने सीएए बिल पास होने के बाद जो आंदोलन किया गया है, ...(व्यवधान)... अभी किसान आंदोलन चल रहा है। अभी आंदोलन को सौ दिन से ज्यादा हो गए हैं। ...(व्यवधान)...अलग-अलग स्टेटमेंट दे रहे हैं। ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति:** प्लीज़, प्लीज़। मंत्री जी के जवाब के अलावा कोई चीज़ रिकॉर्ड पर नहीं जाएगी। ...(व्यवधान)...

**श्री जी. किशन रेड्डी :** सरकार इसमें कोई हस्तक्षेप नहीं कर रही है।...(व्यवधान)... इसलिए democracy के ऊपर, प्रजातंत्र के ऊपर, freedom of press के ऊपर, freedom of statement के ऊपर हम कभी भी रुकावट नहीं लगाते हैं। Constitution के अंतर्गत जो बोलना चाहते हैं, वे बोल सकते हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Question No. 229. The questioner is not present.

\*229. [*The Questioner was absent.*]

### **Oil and gas infrastructure**

\*229. SHRI B. LINGAIAH YADAV: Will the Minister of PETROLEUM AND NATURAL GAS be pleased to state:

(a) whether Government is working to reduce import dependence and proposes to increase the share of renewable sources in the energy basket to 40 per cent by year 2030 and to work towards clean and green sources of energy and reduce energy dependence and increasing focus on clean and green energy sources and ethanol, and planning to spend around Rs 7.5 trillion in creating oil and gas infrastructure over five years; and

(b) if so, the details and the present status thereof, as on date?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND NATURAL GAS (SHRI DHARMENDRA PRADHAN):

(a) and (b) A statement is laid on the Table of the House.

### **Statement**

(a) and (b) Indian Energy Basket has a predominant share of Coal, followed by Oil, Natural Gas and Renewables etc. Government is working to reduce import dependence and has taken multiple steps towards green and clean sources of energy like promotion of renewables and alternate fuels like ethanol, second generation ethanol, compressed bio gas and biodiesel, which are being given high priority in the energy mix and will help in reducing country's import dependence. The National

Biofuel policy of 2018 also focuses on giving impetus to advanced biofuels. Other initiatives include promotion of natural gas as clean fuel/feedstock in the country with a view to move towards a gas based economy, refinery process improvements, promoting energy efficiency and conservation, efforts for increasing production of oil and natural gas through various policies under Production Sharing Contract (PSC) regime, Discovered Small Field Policy, Hydrocarbon Exploration and Licensing Policy, Setting up of National Data Repository, etc.

Ethanol blending in Petrol by Oil Marketing Companies has increased from 38 crore litres in Ethanol Supply Year (ESY) 2013-14 to 173 crore litres in ESY 2019-20. Under the plan for setting up Compressed Bio Gas under SATAT initiative, 871 Lols have been issued till date. After completion of 10th round City Gas Distribution bidding, CGD would be available in 232 geographical areas comprising 407 districts spread over 27 States and Union Territories covering approximately 70 percent of India's population and 53 percent of its geographical spread. As on February 2021, 92.97 GW of renewable energy capacity (excluding large hydro) has been installed in the country.

As a part of its Nationally Determined Contributions under the Paris Agreement on Climate Change, India has committed to achieve at least forty percent of its total electricity generation capacity from non-fossil fuel sources by 2030. The share of renewable energy (excluding large hydro) in the total installed capacity is already about 24.5 percent.

Development of India's energy infrastructure will involve huge investments in oil and gas infrastructure of more than Rs 7.50 trillion including in exploration and production of oil & gas, oil refining, pipelines, city gas distribution networks and LNG terminals. Important sectors having thousands of crores of investment potential include, upstream oil and gas exploration and production, gas pipelines infrastructure for connecting national gas grid, city gas distribution networks in the newly authorized geographical areas, LNG terminals, compressed bio-gas plants, capacity addition of

refineries, fertilizer plants and petro-chemical parks and ancillary industries and CNG auto sector.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Any supplementaries?

SHRI SUBHAS CHANDRA BOSE PILLI: Sir, the hon. Minister already knows that fire accidents are occurring frequently due to leakages in existing pipelines in the Konaseema region of Andhra Pradesh. I would like to know from the hon. Minister is there any proposal to change the entire pipeline network in the Konaseema region of Andhra Pradesh especially East Godavari District. If yes, what is the action plan?

SHRI DHARMENDRA PRADHAN: Mr. Deputy Chairman, Sir, the hon. Member has raised a pertinent issue, but this is not related to the main question asked today. This is a separate question. It is not related to today's question.

SHRI A. VIJAYAKUMAR: Sir, as a public interest, I want to ask one more question regarding the Ministry. Sir, the bill which is given to public at the petrol pumps in that we are mentioning only the round cost. Is it possible to mention the taxes of the Centre and the States separately in the petrol bill?

SHRI DHARMENDRA PRADHAN: Mr. Deputy Chairman, Sir, my learned friend is a very smart MP. So, he has put some unrelated question to the main question today. But, there are certain practices. All marketing companies are always advised to go by that practice. There is one bill for all the components of the price.

**श्री विजय पाल सिंह तोमर:** उपसभापति महोदय, पेट्रोल के आयात को कम करने के लिए इथेनॉल को मिलाने की बात आई है। मैं बधाई भी देना चाहता हूँ कि इसको बढ़ा रहे हैं। बहुत देशों में 40 प्रतिशत तक इथेनॉल पेट्रोल में मिल रहा है। इथेनॉल की अधिक से अधिक मैनुफैक्चरिंग हो और यह ज्यादा से ज्यादा मिले, इसके लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं?

**श्री धर्मेन्द्र प्रधान:** उपसभापति महोदय, माननीय सदस्य ने एक अच्छा प्रश्न पूछा है। विश्व में अनेक देशों में इथेनॉल को पेट्रोल में मिलाने का initiative लिया गया है। जब स्वर्गीय अटल बिहारी वाजपेयी प्रधान मंत्री थे, तब भारत में पहली बार इथेनॉल ब्लेंडिंग पॉलिसी लाई गई। उस समय कुछ ब्लेंडिंग हुई, लेकिन दुर्भाग्य से 2004 से 2014 तक के कालखंड में इथेनॉल ब्लेंडिंग प्रोग्राम की अनदेखी की गई, जिसके कारण 2014 में जब माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने जिम्मेवारी संभाली तब देश में पेट्रोल की जो रिक्वायरमेंट है, उसकी 0.67 परसेंट ब्लेंडिंग होती थी, जिसका

मूल्य 500 करोड़ रुपये के नीचे था। आज मैं इसी पवित्र गृह में आपके माध्यम से देश के सामने एक तथ्य रखना चाहता हूँ। इसी साल 2020-21 के इथेनॉल ईयर में, यह 0.67 परसेंट, जो 2014 में 500 करोड़ रुपये के नीचे के मूल्य का था, वह इस बार बढ़कर 325 करोड़ लीटर यानी 8.5 परसेंट हुआ और इसमें 18,000 करोड़ रुपये के मूल्य की बढ़ोतरी हुई। हम इतने में ही नहीं अटके हैं। प्रधान मंत्री जी की ऊर्जा और खेती के संबंध में स्पष्टता है - आखिर डब्लिंग ऑफ फार्मर्स इन्कम कैसे होगी - यह केवल एमएसपी से ही नहीं होगी। एमएसपी एक उपाय है। अनेक उपायों को लाना पड़ेगा। इथेनॉल केवल sugarcane molasses से बनता था और अभी भी बनता है। उसके कई सारे पॉलिसी रिफॉर्म किए गए। Be heavy molasses, sugarcane juice और sugar से भी आवश्यकता पड़ने पर पहली बार हमने इथेनॉल बनाने की नीति बनाई। केवल इतना ही नहीं है। आज देश में चावल और मकई का सरप्लस प्रोडक्शन है, इसके बारे में भी हमने पॉलिसी बनाई। पहले टूटे हुए चावल, ब्रोकन राइस की पॉलिसी थी। पिछले साल हम लोग पॉलिसी लाए। सरप्लस राइस और मकई पूरे भारत के आदिवासी इलाके में, जंगल के इलाके में होती है। आज उपसभापति जी जिस प्रदेश से आते हैं, मकई विशेषकर कोसी की बेल्ट में खूब होती है। इसके संबंध में समस्या होती थी। आप जिस राज्य के हैं, वहां के राज्य के मुख्य मंत्री ने अभी publicly बयान दिया है कि हमें इसको priority देनी है। कई राज्य भारत सरकार की इस इथेनॉल ब्लेंडिंग पॉलिसी में साथ दे रहे हैं। आने वाले दिनों में हमारा लक्ष्य है कि हम 2025 आते-आते इथेनॉल ब्लेंडिंग 20 परसेंट, लगभग एक लाख करोड़ की नई इथेनॉल अर्थ नीति भारत में लाने के लिए, उसके कारखाने और उसके मूल्य के संबंध में कार्य करेंगे - यह आत्मनिर्भरता की ओर एक बड़ा कदम होगा और इसी दिशा में भारत सरकार प्रतिबद्ध है।

**श्री उपसभापति:** प्रश्न संख्या 230.

#### **Poshan Abhiyan for elderly**

\*230. SHRI SANJAY SETH: Will the Minister of SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT be pleased to state:-

(a) whether Government is planning a Poshan Abhiyan for Elderly which will provide cooked meals to elderly and if so, the details thereof alongwith the number of elderly persons who are likely to be covered;

(b) the steps taken by Government to implement this Abhiyan in a time bound manner for the welfare of elderly persons whose population is growing fast; and

(c) whether Government has decided to set up an employment exchange for senior citizens and if so, the details thereof and the time by when the said exchange will start functioning?



THE MINISTER OF SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT (SHRI THAAWARCHAND GEHLOT): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

**Statement**

(a) and (b) Yes, Sir. The Ministry of Social Justice and Empowerment aims to launch a Poshan Abhiyan for the Elderly, to provide nutrition support to the indigent elders who are victims of severe malnutrition, by focusing on procuring locally available cooked meals for a total of 55,000 senior citizens, through 2000 gram panchayats and 200 urban municipalities, across the country. The funding for the Scheme is from the Senior Citizens Welfare Fund (SCWF). The Inter Ministerial Committee (IMC) for administration of the SCWF, has approved Rs. 39.60 crore for this Poshan Abhiyan for Elderly for the financial year 2021-22.

(c) The Inter-Ministerial Committee, on Senior Citizens Welfare Fund, has also approved setting up of an employment exchange for senior citizens, that is "Senior Able Citizens for Re-Employment in Dignity (SACRED)". The said portal will be functional from 2021-22 which aims for collaboration between such senior citizens who have experience, time and energy and are looking for gainful employment and those business enterprises which are looking for stable employees with experience.

**श्री संजय सेठ:** उपसभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि बुजुर्ग व्यक्तियों की वित्तीय स्थिति सुधारने व स्वास्थ्य संबंधी समस्याओं से निपटने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है?

**सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रामदास अठावले):** उपसभापति महोदय, जो हमारे सीनियर सिटिज़न्स हैं, उन सीनियर सिटिज़न्स के पोषण के संबंध में यह प्रश्न है। माननीय सदस्य जी ने पूछा है कि जो वृद्धजन हैं, उनकी आर्थिक प्रगति करने के लिए सरकार क्या करने वाली है। इसके संबंध में सरकार ने निर्णय लिया है कि हम एक री-एम्प्लॉयमेंट स्कीम शुरू करेंगे। जो रिटायर्ड लोग हैं, जो वृद्धजन लोग हैं, उनके लिए एक एम्प्लॉयमेंट शुरू करेंगे और उनको काम देने के संबंध में हमारा मंत्रालय प्रयत्न करने वाला है।

**श्री संजय सेठ:** उपसभापति महोदय, आज वृद्धजनों के रहने के लिए ओल्ड एज होम्स बन रहे हैं, जिनमें बुजुर्ग व्यक्तियों को मेडिकल, मनोरंजन, खान-पान, सेफ्टी, सिक्योरिटी की सुविधा दी जाती है। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि इस तरह के ओल्ड एज होम्स के निर्माण को बढ़ावा देने के लिए क्या सरकार कोई स्कीम बनाने जा रही है?

**श्री रामदास अठावले:** उपसभापति महोदय, ओल्ड एज होम्स की स्कीम है। आज तक पूरे भारतवर्ष में 613 ओल्ड एज होम्स हैं। उनमें 30 हजार से ज्यादा ओल्ड एज के लोगों को सुविधा उपलब्ध है। वहां पर उनको मेडिकल ट्रीटमेंट मिलता है, खाना मिलता है, रहने के लिए मिलता है और इसके अलावा डेकेयर होम्स भी हैं। वहां पर ओल्ड एज के लोग जाते हैं और शाम को वापस अपने घर पर आ जाते हैं, ऐसी भी एक योजना है।

SHRI TIRUCHI SIVA: Sir, the POSHAN Abhiyan is extended to elderly people. The focus is only on 55,000 senior citizens through 2,000 Gram Panchayats and 200 urban municipalities. Approximately, it is just 20 from every place. Sir, just calculate the number of senior citizens who have no support and no way of living. The amount approved is only Rs.39.6 crore. It is from the Union Government and it extends to the whole of India but it is covering only 2,000 Gram Panchayats and 200 urban municipalities. Only 55,000 senior citizens means it is a paltry amount and it would not serve the purpose. Under the POSHAN Abhiyan, Rs. 3,700 crore was allocated but only Rs.600 crore was spent. During the Covid pandemic period, when everyone was looking at the Government for their requirements,--when you are focusing on a new scheme, it should serve the purpose--do you have any plans to extend it to reach more senior citizens? Then alone will it serve the purpose. Otherwise, it just remains--on paper.

**श्री रामदास अठावले:** उपसभापति महोदय, तिरुची शिवा जी ने ओल्ड एज के लोगों के लिए पोषण योजना के बारे में पूछा है। इस वर्ष 2021-22 के लिए दो हजार ग्राम पंचायतें हैं और 200 शहरी नगर पालिकाएं हैं, उनके माध्यम से 55,000 वरिष्ठ नागरिकों को पोषण सहायता प्रदान की जा रही है और इसके लिए 39.60 करोड़ रुपए का प्रावधान है। वर्ष 2022-23 में 5,000 ग्राम पंचायतों और 500 शहरी नगर पालिकाओं के लिए 99 करोड़ रुपए का प्रावधान करने का संकल्प है। वर्ष 2023-24 में कम से कम 8,000 ग्राम पंचायतों और 2024-25 में करीब 10,000 ग्राम पंचायतों को इस योजना में लिया जाएगा और इसके लिए 693 करोड़ रुपए का प्रावधान करने का निर्णय सरकार ने ले लिया है। इसकी संख्या बढ़ती जाएगी और जितने भी गरीब वृद्धजन हैं, उनको पोषण देने के संबंध में सरकार ने निर्णय ले लिया है। मोदी सरकार ऐसे लोगों की मदद करती है और मदद करती रहेगी।

**श्री नीरज डांगी :** उपसभापति जी, मेरा आपके माध्यम से यह प्रश्न है कि क्या सरकार ने कोई अध्ययन या विश्लेषण कराया है, जिससे यह पता चले कि वृद्धजनों में से ऐसे कितने वृद्ध पोषणविहीन हैं, जिन्हें पोषण अभियान में सम्मिलित किए जाने की आवश्यकता है?

**श्री रामदास अठावले :** उपसभापति जी, अभी वह आंकड़ा उपलब्ध नहीं है, लेकिन जो आंकड़े हैं, उनमें 2011 की जनगणना के मुताबिक 10 करोड़, 38 लाख वृद्धजनों की संख्या है और tentatively

2021 तक यह संख्या 14 करोड़ तक की हो सकती है। महोदय, जो सर्वे है कि कितने गरीब लोग हैं, मैं इसके लिए बताना चाहूंगा कि इस सर्वे का आंकड़ा अभी हमारे पास उपलब्ध नहीं है, लेकिन आपको वह आंकड़ा बाद में दे दिया जाएगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Question No. 231. The questioner is not present.

\*231. [*The Questioner was absent*]

### **Welfare of Transgenders**

\*231. DR. VIKAS MAHATME: Will the Minister of SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT be pleased to state:-

(a) the steps taken by Government to reduce or minimize the social stigmas about Transgender and Sexuality;

(b) whether there is any plan to give ID Cards to transgenders as is done in Bhopal district and whether Government is planning to have some schemes for welfare of transgenders;

(c) the impact of the above mentioned scheme, (ID Cards to Transgenders); and

(d) how the Ministry is planning to support the Transgenders to earn respect and their livelihood?

THE MINISTER OF SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT (SHRI THAAWARCHAND GEHLOT):

(a) to (d) A statement is laid on the Table of the House.

### **Statement**

(a) The Government has enacted The Transgender Persons (Protection of Rights) Act, 2019 and formulated The Transgender Persons (Protection of Rights) Rules, 2020. Section 3 of the Act speaks about 'Prohibition against Discrimination' and deals with the prohibition of discrimination in

- employment or occupation, health care services;
- provision of any goods, accommodation, service, facility, benefit, privilege or opportunity dedicated to the use of general public;
- right of the movement;
- right to reside, purchase, rent or otherwise occupy a property;
- opportunity to stand for or hold public or private office; and
- Government or private establishment in whose care or custody a transgender person may be.

(b) and (c) Ministry has launched National Portal for Transgender Persons on 25<sup>th</sup> September, 2020. This National Portal provides an end to end online facility to the Transgender Persons to apply for a Certificate of Identity and Identity card from anywhere in the country. This application directly goes to the concerned District Collector who is the competent authority to issue the Certificate of Identity. On issue of the Certificate, the applicant can download the Certificate and ID Card. The most important benefit of The National Portal for Transgender Persons through which the Identity Certificate issued is that it helps the Transgender person to get the I-Card without any physical interface and without having to visit any office. Through the Portal, applicants can monitor the status of their application that ensures transparency in the process. Getting Transgender Certificate and Identity Cards as per their self-perceived identity is an important provision of The Transgender Persons (Protection of Rights) Act, 2019.

(d) The Transgender Persons (Protection of Rights) Act, 2019 provides formulation of a scheme for Transgender Persons including generation of livelihood opportunities for them. The Rules under the Act mandate the Central and State Governments to take up schemes that address the issues of access of Transgender Persons to health, education, welfare, shelter and economic support for livelihood. A scheme is being formulated for addressing the same which includes skill upgradation and ensures dignity and integration into the society.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Any supplementaries?

DR. AMAR PATNAIK: Sir, while passing the Transgender Persons (Protection of Rights) Act, 2019, the entire House had expressed concern that it had not been aligned with the IPC. For example, the rape laws were not in alignment, the IPC

required inclusion of transgenders also under Section 376. So, is the Government thinking of bringing any change in IPC to include transgender in its ambit?

**जल शक्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रतन लाल कटारिया) :** उपसभापति जी, इस पर कोई विचार नहीं हुआ है।

उपसभापति जी, माननीय सदस्य ने जानना चाहा है कि इंडियन पीनल कोड के अंदर हमने 2019 में जो कानून पास किया है, जिसमें इनके लिए व्यवस्था की गई है, उस परिप्रेक्ष्य में मैं बताना चाहता हूँ कि अभी तक इसमें इसकी व्यवस्था नहीं हुई है।

उपसभापति जी, माननीय सदस्य ने जो अन्य प्रश्न पूछा है कि ट्रांसजेंडर्स के मान-सम्मान के लिए और उनकी livelihood को बरकरार रखने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं, उस पर मैं यह बताना चाहता हूँ कि यह पहला अवसर है कि जब भारत के यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में हमने पहली बार एक ट्रांसजेंडर मंजम्मा जोगती को "पद्म श्री" से सम्मानित किया है। इससे पहले भी एक ट्रांसजेंडर नटराज को "पद्म श्री" से सम्मानित किया गया है। सरकार ट्रांसजेंडर्स की शिक्षा के मामले में, कौशल विकास के मामले में, सामाजिक सुरक्षा के मामले में, उनके स्वास्थ्य के मामले में, उनके पुनर्वास के मामले में और उनके रोजगार से संबंधित ऐसे बहुत से कदम उठा रही है, जिससे कि आने वाले समय में rehabilitation के लिए इन ट्रांसजेंडर्स को बहुत सहायता मिलने वाली है।

**श्री राकेश सिन्हा :** सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। भारत सरकार ने पहली बार एक ट्रांसजेंडर को recognize करके, उनको सम्मान देकर एक बड़ा काम किया है, इसके लिए सरकार को बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभापति जी, मेरा एक छोटा प्रश्न है कि ट्रांसजेंडर समुदाय के जो लोग किसी क्राइम के कारण या एक्ज्यूज होने के कारण जेल जाते हैं, वहाँ उन्हें किस रूप में रखा जाता है? क्या जेलों में ट्रांसजेंडर्स के लिए अलग व्यवस्था है या नहीं है? चूंकि उन्हें लेकर जो भ्रम होता है, उसको लेकर ट्रांसजेंडर्स को बहुत तरह की परेशानियों का सामना करना पड़ता है, क्योंकि वे न तो महिला कैदी की श्रेणी में आते हैं और न ही पुरुष कैदी की श्रेणी में आते हैं। मुझे लगता है कि जब सरकार ने यह कानून पारित किया है, तो जेलों में इसकी भी व्यवस्था करने के लिए मंत्रालय पहल करे। आपने मुझे प्रश्न पूछने का अवसर दिया है, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री रतन लाल कटारिया :** उपसभापति महोदय, माननीय सदस्य ने अच्छा सुझाव दिया है। जो इंडियन पीनल कोड है, वह देश के सभी नागरिकों पर समान दृष्टि से लागू होता है, लेकिन ट्रांसजेंडर्स के बारे में विशेष ध्यान देने की जो बात माननीय सदस्य ने कही है, हम उसके ऊपर विचार करेंगे।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Question No. 232. The questioner is not present.

\*232. [*The Questioner was absent.*]

### **Incentives for use of biofuels**

\*232. SHRI MD. NADIMUL HAQUE: Will the Minister of PETROLEUM AND NATURAL GAS be pleased to state:

- (a) whether Government has taken any steps or has any plans to grant incentive for use of biofuels across various industries, if so, the details thereof;
- (b) whether Government has a National Biofuel Policy, the details thereof;
- (c) the prominent features of the policy;
- (d) whether Government has any plan to revise the policy considering the increased levels of pollution-related problems in major cities, the details thereof; and
- (e) whether Government has any plans of focused implementation of the policy in the most polluted cities or geographical areas in the country, the details thereof?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND NATURAL GAS (SHRI DHARMENDRA PRADHAN) : (a) to (e) A Statement is laid on the Table of the House.

### **Statement**

(a) The Government is encouraging usage of biofuels by various means like inclusion in GST, availability through Oil Marketing Companies. Government has various schemes to promote production of biofuels in the country:

(i) Schemes for extending financial assistance through interest subvention to sugar mills/ distilleries/private entrepreneurs for setting up of new distilleries, expansion of existing capacity, setting up of distilleries with dual feedstocks, conversion of molasses/grain based distilleries to dual feed stock distilleries, installation of Zero Liquid Discharge (ZLD) System and Molecular Sieve Dehydration (MSDH) Column etc. by the Department of Food and Public Distribution.

(ii) “Pradhan Mantri JI-VAN (Jaiv Indhan- Vatavaran Anukool fasal awashesh Nivaran) Yojana” of Ministry of Petroleum and Natural Gas for providing financial support to integrated bio-ethanol projects for setting up second generation ethanol projects in the country using lignocellulosic biomass and other renewable feedstock.

(iii) Central Financial Assistance for Waste to Energy scheme namely Programme on Energy from Urban, Industrial, Agricultural Wastes/ Residues and Municipal Solid Waste for recovery of energy in the form of Biogas or Bio-CNG or Power from Waste / Residues such as Municipal Solid Waste (MSW), vegetable and fruit market

wastes, livestock waste, agricultural residues and industrial wastes of the Ministry of New and Renewable Energy (MNRE).

(b) and (c) The Government notified the National Policy on Biofuels-2018 on 4<sup>th</sup> June 2018 which has the following salient features:

- (i) Categorization of biofuels as “Basic Biofuels” and “Advanced Biofuels”,
- (ii) Incentives, off-take assurance and viability gap funding for advanced biofuels,
- (iii) Allowing B-molasses, sugarcane juice, damaged food grains, surplus food grains, lignocellulosic biomass i.e. agri-residues like rice / wheat straw, cane trash, corn cobs and stover, cotton stalk, bagasse, etc. for ethanol production.
- (iv) Setting up of supply chain mechanisms for biodiesel production from non-edible oilseeds, Used Cooking Oil, short gestation crops, and
- (v) Synergy of efforts by defining roles and responsibilities of all the concerned Ministries/Departments with respect to biofuels.

(d) and (e) As of now, there is no plan for revision of National Policy on Biofuels. However, various studies have shown that blending of fuels with ethanol and bio-diesel helps in reducing vehicular pollution. Furthermore, all the biofuel schemes of the Government are now being implemented on a pan-India basis and the ethanol blending in many of the major cities is now almost 10%.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Any supplementaries?

SHRI ANIL DESAI: Sir, the hon. Minister while replying to some earlier question said that mixing ethanol would be increased from ten per cent to 20 per cent till 2025. My question to the hon. Minister, through you, Sir, is, when the fuel prices of petrol and diesel have gone through the sky, which has really impacted Budget of every household in India, why is the Ministry thinking of increasing the percentage of mixing ethanol in fuel from ten per cent to 25 per cent for such a long period? Instead, why not immediate steps be taken where some relief would come to the consumer if the Central Government brings down its tax rate which is really the need of the hour?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You ask your question. It is a suggestion.

SHRI ANIL DESAI: Sir, I am asking my question.

**श्री धर्मेन्द्र प्रधान :** उपसभापति जी, मिस्टर देसाई मेरे अच्छे मित्र हैं। मैं यहां कोई राजनीति नहीं करना चाहता हूं, लेकिन उन्होंने यह विषय उठाया कि केन्द्र सरकार टैक्स क्यों नहीं घटाती है। केन्द्र सरकार की वित्त मंत्री जी ने इस विषय पर कहा भी है, लेकिन रिकॉर्ड स्ट्रेट करने के लिए मैं

कहना चाहता हूं, श्री देसाई वहां की सरकार में एक प्रमुख फिलर हैं, वे महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री जी से अनुरोध करें। महाराष्ट्र, विशेषकर मुम्बई, जहां की वे राजनीति करते हैं, उस राज्य और उस शहर के अंदर सारे देश से ज्यादा टैक्स है। अगर वहां की राज्य सरकार टैक्स घटाएगी, तो निश्चित रूप से मुम्बई की जनता को राहत मिलेगी।...**(व्यवधान)**

SHRIMATI PRIYANKA CHATURVEDI: Sir, what reply is this? ...*(Interruptions)*...

SHRI SHAKTISINH GOHIL: Sir, this is not fair. ...*(Interruptions)*... This cannot be the reply. ...*(Interruptions)*...

**श्री धर्मेन्द्र प्रधान :** प्रियंका जी, क्या आप अनिल देसाई जी से अलग हैं? मैं देसाई जी को उत्तर दे रहा हूं। देसाई जी के घर में अच्छा चिकन बनता है। हमारी भाभी जी मेरी अत्यंत शुभेच्छु हैं। मुझे उनके बजट की भी चिंता है, लेकिन यहां इस पर राजनीति नहीं होनी चाहिए। उन्होंने एक अच्छा प्रश्न यहां उठाया है। उन्होंने कहा कि 2025 क्यों, उसके पहले क्यों नहीं। मैं देसाई जी से कहना चाहता हूं कि खराब हालत में हमें 2014 में यह मिला। इस बारे में अटल जी ने एक योजना शुरू की थी, लेकिन बाद में उसे साइड में रख दिया गया। हमने फिर उसे प्राथमिकता दी है। पहले 2030 तक 20 प्रतिशत ब्लेंडिंग का टारगेट था, उसे अब घटाकर 2025 किया गया है। इसके लिए अलग से डिस्टिलरी बनानी पड़ती है, अलग से स्टोरेज फैसिलिटी का प्रबंध करना पड़ता है। इस काम पर हम युद्धस्तर पर लगे हुए हैं। इसलिए हमने 2030 के टारगेट को 2025 किया। आपका सुझाव हमारे लिए एक अच्छा सुझाव है। हम कैसे इसे और जल्दी पूरा करके 2025 तक 20 प्रतिशत से भी आगे बढ़ जाएं, इस पर भी हम चिंता करेंगे। वैसे आपका सुझाव है, लेकिन मैंने जो महाराष्ट्र वाली बात कही है, उस पर भी आप ध्यान दीजिए।

DR. FAUZIA KHAN: Sir, I would like to inform the hon. Minister that a policy was launched in 2018 called SATAT (Sustainable Alternatives Towards Affordable Transportation). What is the status of this? It is learnt that 106 Letters of Intent were given, but not a single project has commenced. So, is there any plan to revisit this policy? Have any alternative schemes to reduce dependence on fossil fuel been planned?

**श्री धर्मेन्द्र प्रधान :** माननीय सभापति जी, शायद माननीय सदस्या को सही जानकारी नहीं है। मैं उन्हें सही जानकारी उपलब्ध कराऊंगा। उन्होंने कहा कि SATAT पॉलिसी को रीविज़िट करने की आवश्यकता है। मैं कहना चाहता हूं कि इसकी कोई आवश्यकता नहीं है, इसे हमने 2018 में बनाया था। म्यूनिसिपल सॉलिड वेस्ट, खेतों का कचरा और जंगलों के कचरे से compressed biogas, इतना बड़ा एम्बीशियस टारगेट और स्ट्रेटेजी, बैंकों द्वारा ऋण देने की सहूलियत, उसमें interest-subvention scheme, ये सब हमारी सरकार के पिछले दो-ढाई साल के इनीशिएटिव्स हैं। इस कारण लगभग 1,000 entities को हमने LoI दिया है। उसमें से कई प्रोजेक्ट्स different stages of



implementation में थे। जिनमें से 10-12 प्रोजेक्ट्स में प्रोडक्शंस भी शुरू हो गया है। मैं इस बारे में सटीक तथ्य आदरणीय सदस्या जी को उपलब्ध करा दूंगा। यह एक बहुत ही महत्वाकांक्षी प्रकल्प होगा, जिसके कारण हम 15 मिलियन मीट्रिक टन compressed biogas (CBG) आने वाले दिनों में भारत के आत्मनिर्भर वाले अभियान के तहत निकालेंगे।

**डा. अनिल जैन:** धन्यवाद, उपसभापति जी, वैसे तो माननीय मंत्री जी ने प्रश्न का जवाब आंशिक रूप से लिखित जवाब में ही दिया है, वर्ष 2018 से 2023 तक के बायो -फ्यूल डीटी में 20 प्रतिशत तक एथेनॉल का मिश्रण होना था। पेट्रोल में और पांच प्रतिशत डीज़ल में मिश्रण करके आयात निर्भरता कम करना, रोज़गार सृजित करना, किसानों को अपेक्षाकृत ज्यादा पारिश्रमिक देना, ऐसे बेहतर अपशिष्ट प्रबंधन को बढ़ावा दिया गया है। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व को और माननीय पेट्रोलियम मिनिस्टर साहब को इस बात के लिए कोटि-कोटि धन्यवाद देता हूँ।

**श्री उपसभापति :** आप सवाल पूछिए।

**डा. अनिल जैन :** मेरा सवाल यह है कि अब तक इस नीति के तहत इस जैव इंधन की वजह से रोजगार के कितने अवसर सृजित हुए हैं, किसानों की आय में क्या परिवर्तन आया है और तेल विपणन कंपनियों द्वारा भंडारण किए गए इथेनॉल का ब्योरा क्या है?

**श्री उपसभापति :** आप एक ही सवाल पूछिए, आपने अब तक तीन सवाल पूछ लिए। माननीय मंत्री जी एक ही सवाल का जवाब देंगे।

**डा. अनिल जैन :** मान्यवर, यह एक ही सवाल है। मेरा दूसरा सवाल इसके बारे में है कि चावल और मकई से कितना इथेनॉल बनाया गया है, अगर इसका भी विवरण मिल सके, तो अच्छा रहेगा।

**श्री उपसभापति :** प्लीज़।

**श्री धर्मेन्द्र प्रधान :** उपसभापति जी, माननीय सदस्य ने कई तथ्यात्मक चीजें पूछी हैं। अभी जैसा उन्होंने कहा कि चावल और मकई से कितना इथेनॉल बना, हमने अभी पिछले साल, 2020 के नवंबर-दिसंबर में इसकी अनुमति दी है। अभी इसकी distillery लगनी शुरू हुई है और अभी इसके लिए बैंक के साथ tie-up होना शुरू हुआ है।

कुछ विषयों पर उन्होंने कहा कि तेल कंपनियों ने इसे कितने में खरीदा है, हमने इसके बारे में कुछ तथ्य पहले वाले प्रश्न के जवाब में दिए भी हैं। इन सभी के विषय में हम उनको विशेष विवरण से अवगत करवा देंगे।

**श्री उपसभापति :** माननीय मंत्री जी, धन्यवाद। प्रश्न संख्या 233.

<sup>†</sup>233. SHRI KAILASH SONI: Will the Minister of SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT be pleased to state:

(a) whether the age limit of widows would be reduced from 40 to 18 years under Indira Gandhi National Widow Pension Scheme (IGNWPS), if so, by when and if not, the reasons therefor; and

(b) whether abandoned and unmarried females of over 50 years would be included in Indira

Gandhi National Widow Pension Scheme, if so, by when, and if not, the reasons therefor?

THE MINISTER OF SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT (SHRI THAAWARCHAND GEHLOT): (a) and (b) A Statement is laid on the Table of the House

### Statement

(a) The Indira Gandhi National Widow Pension Scheme (IGNWPS), under National Social Assistance Programme (NSAP), a 100% centrally funded Centrally Sponsored Programme of the Ministry of Rural Development is being implemented by the States and Union Territories in respect of such widows who are in the age-group of 40-79 years and belong to Below Poverty Line (BPL) households. The selection of beneficiaries and disbursement of pension are done by States/UTs. There is no proposal for reduction of age limit from 40 years to 18 years for the widows.

(b) The abandoned and unmarried females are not covered under Indira Gandhi National Widow Pension Scheme (IGNWPS) and no proposal for inclusion of abandoned and unmarried females under IGNWPS is under consideration.

**श्री कैलाश सोनी :** उपसभापति महोदय, क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि विधवा के पुनर्विवाह के लिए कोई प्रोत्साहन राशि की योजना है और क्या केन्द्र के collaboration से मध्य प्रदेश में यह राशि प्रदान की जाती है?

**श्री थावरचन्द गहलोत :** सर, अभी इस प्रकार की कोई प्रणाली प्रचलित नहीं है।

**श्री उपसभापति :** दूसरा सवाल।

---

<sup>†</sup> Original notice of the question was received in Hindi.

**श्री कैलाश सोनी :** उपसभापति महोदय, क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि महिला हितग्राही की पेंशन को प्रति माह 600 रुपए से बढ़ाने की सरकार की कोई योजना है?

**श्री थावरचन्द गहलोत :** सर, इस प्रकार का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। यह ग्रामीण विकास मंत्रालय द्वारा निर्धारित किया जाता है। समय-समय पर वह इस बात को ध्यान में रखते हुए विचार-विमर्श करता है।

**श्रीमती रमीलाबेन बेचरभाई बारा :** सर, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहती हूँ कि जो राष्ट्रीय विधवा पेंशन योजना है, उसमें विधवाओं को शामिल किया गया है, लेकिन मैं एक महिला हूँ, मैं जानती हूँ कि समाज में परित्यक्ता और अविवाहित महिलाओं की परिस्थिति कितनी दयनीय होती है। इसलिए माननीय मंत्री जी से मेरा प्रश्न है कि क्या in future वे यह पेंशन योजना उन दोनों प्रकार की महिलाओं के लिए भी लागू करना चाहते हैं या नहीं?

**श्री थावरचन्द गहलोत :** सर, जैसा मैंने बताया कि भारत सरकार का ग्रामीण विकास मंत्रालय पेंशन सम्बन्धी निर्णय करने का अधिकार रखता है। वह समय-समय पर इस प्रकार के विषयों पर विचार करता है।

**श्री उपसभापति :** प्रश्न संख्या 234.

#### **Central Vista project model**

\*234. SHRI A. VIJAYAKUMAR: Will the Minister of HOUSING AND URBAN AFFAIRS be pleased to state:

- (a) the number of existing building to be remodelled and demolished under Central Vista Projects in Delhi;
- (b) the number of steps taken to complete Central Vista as per planned completion dates;
- (c) whether Government will construct Central Vista Project model in other metro cities; and
- (d) if so, the details thereof?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS (SHRI HARDEEP SINGH PURI): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.

**Statement**

- (a) The number of existing buildings to be remodelled and demolished under Central Vista Project have not been finalized.
- (b) The works for construction of new Parliament Building and Central Vista Avenue have commenced. Other components of the project are in planning stage.
- (c) No such decision has been taken.
- (d) Question does not arise in view of (c) above.

SHRI A. VIJAYAKUMAR: Sir, does the Government has any proposal to provide the existing building of Parliament to the Archeological Survey of India for maintenance and to make it a public property?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, if I may be given a minute to provide a perspective, we are in the process of constructing a new Parliament Building for which the tender has been given and work is in progress. We hope to complete that by next year, so that the Winter Session of 2022, the 75<sup>th</sup> year of Independence, can be held and celebrated in the new Parliament Building.

Also, the work pertaining to redesign of Central Vista Avenue has been granted. Once the new Parliament Building is ready and we are able to relocate the work of Parliament to the new building, then, the existing building will have to be repaired, regartered, and made available for alternate uses. At this point of time, no comprehensive thought has been given as to what precise use the old Parliament building would be put to. Several suggestions keep coming including that there should be an institute of democratic or parliamentary style. These are merely suggestions. No decisions have been taken, and, therefore, the question that the hon. Member has asked in terms of specific usage, I think, is a little premature.

SHRI A. VIJAYAKUMAR: Sir, my second supplementary is this. Throughout India, the Government offices in metro cities are scattered and functioning in rental buildings. I would like to know whether the Government has any proposal to construct an integrated Government office complex as an extension part of the Central Vista Project.

SHRI HARDEEP SINGH PURI: I am very happy that the hon. Member has asked this supplementary and there is a trace of it in the question itself. The Central Vista Project is an ambitious project and it was long overdue. It was hinted at when late Shri Rajiv Gandhi was the Prime Minister and also when Shrimati Meira Kumar was

the Presiding Officer of the Lok Sabha. The question is whether there is a plan to replicate and do that at the level of States. While considering that this will be a very successful project, I am sure, some State Governments will draw inspiration and take steps necessary to recommend and integrate all Government buildings, different State Departments and other subsidiary offices, rather than being scattered all over the State capital. They may wish to consider it, but, at this stage, that is hypothetical. Also, given the federal structure of our Constitution, surely, this recommendation would have to come from the State Government. But it is an inspirational question. All I can say for the record and with a sense of responsibility that so far no demand has come from any State Government on this specific suggestion. But, I am sure, as we proceed and as the Central Vista Project begins to take shape, a lot of us, in different parts of the country, will draw inspiration from that and make suggestions to that effect. To the actions which fall within the domain of the Central Government, we will provide an adequate response, but the proposal will have to come from the State Governments.

DR. AMEE YAJNIK: Sir, I thank you for giving me this opportunity. The question asked by the hon. Member of Parliament is in seven lines and the answer given by the Minister is in six lines. The question which was asked was: “The number of existing buildings to be remodelled and demolished under Central Vista Projects in Delhi,” to which the answer is, “The number of existing buildings to be remodelled and demolished under Central Vista Project has not been finalised.” The matter has traversed to the apex court. A counter affidavit in detail has been filed. The hon. Court’s judgement mentions that in the counter-affidavit, the original master plan, the zonal development plan and a modified plan have been given. I would like to know from the hon. Minister whether this is as vague as it is in the affidavit or the affidavit is vague. Sir, an answer is required because the people of this country would like to know what is happening on the Central Vista Project.

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, the arithmetic of six lines and seven lines, which first produces a narrative and then wants to...*(Interruptions)*..

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

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Allow me to answer the question. ...*(Interruptions)*.. For all your excitement, there are some decisions taken. ..*(Interruptions)*.. Please have the patience to listen. You may actually get a few facts which might come in

handy for your other purposes. The specific question the hon. Member has asked is: Which buildings have been earmarked for demolition? On that, I say with a sense of responsibility that the only decisions which have been taken and announced so far are the following: There are 90 acres of hutments which are of 1942 variety. Those 90 acres of hutments are being removed and the offices there are being relocated to Kasturba Gandhi Marg and Africa Avenue. So, all those people who were in those sub-standard office spaces across these 90 acres since 1947 and those who should have been addressed, they are moving. Now, comes something additional. ..(*Interruptions*).. I also mentioned this in my first response. ...(*Interruptions*).. We have taken a decision, who filed the affidavit in the Supreme Court, what is the affidavit, each has a context. If you like, I am very happy to share that context with you. So far, we have obtained the necessary approvals for a new Parliament Building to be completed by 2022, for a new Central Vista Avenue. When we come to the next step, the third step is, 90 acres of hutments are being relocated. When we come to the next step, which is Central Secretariat buildings, the new Central Secretariat Complex, at that stage, some of the buildings may have to be relocated. But let me now help you a little, not a single historical building, not a single iconic building, which is part of our history, culture will be removed. The entire narrative was built on 'that this block will come down, that block will come down, that the traditional buildings which are part of our history and which are iconic', not a single of those buildings will go down. If at all and for that, if it becomes necessary -- no; I am not referring to any building named after an individual because I am talking to a category ...(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please address the Chair. ...(*Interruptions*)...

**श्री हरदीप सिंह पुरी:** आपने गिराने का काम किया है, हम बनाने का काम कर रहे हैं। देखिये, ऐसा है जो बिल्डिंग बनाई जाएंगी, 90 एकड़ हटमेन्ट्स को रिमूव करने से, उसके बाद हमें कुछ बिल्डिंग गिरानी होंगी, परंतु वे तभी गिराई जाएंगी, जब ऑल्टरनेट ऑफिसेज़ तैयार हो जाएंगे। आप जो समझ रहे थे कि बहुत डिसरप्शन होने जा रहा है, सारे शहर का काम रुक जाएगा, none of that is going to happen. ...(*Interruptions*)...

DR. AMEE YAJNIK: No, I have not asked ... ..(*Interruptions*)...

**श्री हरदीप सिंह पुरी:** पार्लियामेन्ट तो चल रही है, पार्लियामेन्ट चलेगी...(व्यवधान).....(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, please. ...*(Interruptions)*... Madam, please. ...*(Interruptions)*...

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Why are you getting so excited? Let me tell you, Madam, that if buildings like Krishi Bhavan, buildings like Shastri Bhavan, ...*(Interruptions)*... buildings like Nirman Bhavan have to come down, will you be sorry because you built those buildings and they were substandard buildings and they are not fit for a Capital city. ....*(Interruptions)*...

**श्री उपसभापति:** प्लीज़, आपस में बात न करें। ..*(व्यवधान)*..

SHRI HARDEEP SINGH PURI: You built those buildings. We are going to now relocate you. ...*(Interruptions)*... Madam, we will relocate you into a new Parliament Building where you will have enough place to sit. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please address the Chair. ...*(Interruptions)*... माननीय रेवती रमन सिंह जी। ...*(Interruptions)*... Please. Please. ...*(Interruptions)*... माननीय रेवती रमन सिंह जी। ..*(व्यवधान)*..

SHRI JAIRAM RAMESH: Is this the way to answer a question? ...*(Interruptions)*...

**श्री उपसभापति:** प्लीज़ प्लीज़ ..*(व्यवधान)*.. माननीय रेवती रमन सिंह जी, आप बोलिये।

**श्री रेवती रमन सिंह:** उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि न्यू विस्टा प्लान के अंतर्गत न्यू पार्लियामेन्ट के अलावा और कौन-कौन सी बिल्डिंग्स और मकानात बनेंगे और किनके मकानात बनेंगे, यह बताने का कष्ट करें।

**श्री हरदीप सिंह पुरी:** मैं माननीय सदस्य का धन्यवाद करना चाहता हूँ, उन्होंने बड़ा एक प्रिसाइज़ सवाल पूछा है कि जो प्लान है, यह एक इवॉल्विंग प्लान है। अभी जो थिंकिंग है, हम नयी पार्लियामेन्ट, सेन्ट्रल विस्टा एवेन्यू और जो इस समय हमारे भारत सरकार के बाकी सारे ऑफिसोज़ हैं, इनमें कुछ मंत्रालय हैं, जो सेन्ट्रल सेक्रेटेरिएट बिल्डिंग्स में हैं, नॉर्थ ब्लॉक और साउथ ब्लॉक में हैं, कुछ बिल्डिंग्स हैं, जो सारे शहर में they are spread out. The idea is to bring all those offices in the Central Vista Secretariat Complex जिसमें all offices will be together and this Central Vista Secretariat will have space for 50,000 people working. It will be connected through an underground shuttle tunnel so that transportation is very easy. On these, Sir, as I said, we have still to take the final decision. We have a plan; we have a Master Plan, but as we are going ahead, पहले हवा फैलाई गई कि 27

हज़ार करोड़ रुपये खर्च होंगे, यह सब बंद हो जाएगा, डिस्लोकेशन हो जाएगी। Sir, nothing like that is going to happen. Each step will be taken with a time-line, with cost estimates, etc., and the next step, in a few days when we take the final decision, they will be put in the public domain and tendering will be done. लेकिन जो माननीय सदस्य ने पूछा, मैं उन्हें जानकारी देना चाहूंगा, क्योंकि along the Central Vista Avenue, these nine buildings will come, Central Secretariat Office complexes और उपराष्ट्रपति जी का रेज़िडेन्स and a new Prime Minister's residence and complexes.

**1.00 P.M.**

One will move on this side of the North Block, जहाँ पर 90 acres में hutments थीं, और दूसरा on the South Block side. All these decisions are being taken in an orderly manner. Construction will be completed in a time-bound manner.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. Question Hour is over. The House stands adjourned till 2.00 p.m.

*[Answers to Starred and Unstarred Questions (Both in English and Hindi) are available as Part-I to this Debate, published electronically on the Rajya Sabha website under the link [https://rajyasabha.nic.in/business/floor\\_official\\_debate.aspx](https://rajyasabha.nic.in/business/floor_official_debate.aspx)]*

*The House then adjourned for lunch at one of the clock.*

*The House reassembled after lunch at two of the clock,*

MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair.*

## **STATEMENT BY MINISTER**

### **India's Vaccine Maitri Initiative**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Statement by the Minister. ...*(Interruptions)*...

SHRI SHAKTISINH GOHIL (Gujarat): Sir, I have a point of order.



**श्री उपसभापति :** आपको नियम पता होगा कि जब जो बिज़नेस होता है, उस पर ही प्वाइंट ऑफ ऑर्डर होता है।...(व्यवधान)...

SHRI SHAKTISINH GOHIL: Sir, this is related to Question Hour and this is the right time to raise it. ...(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, no. ...(*Interruptions*)... अभी माननीय मंत्री जी का बयान है। ...(व्यवधान)... Nothing is going on record. ...(*Interruptions*).. माननीय शक्तिसिंह गोहिल जी, nothing is going on record. ...(*Interruptions*)...

SHRI SHAKTISINH GOHIL: \*

THE MINISTER OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI S. JAISHANKAR): Sir, I rise to apprise this august House of the progress we have made in taking forward the Vaccine Maitri Initiative. Before I share the details of the Initiative Itself, I seek the indulgence of the House to explain the thinking behind it.

Mr. Deputy Chairman, Sir, as Indians, we are all naturally internationalist by virtue of our culture, traditions, heritage and history. We have never seen a contradiction between this internationalism and the nationalism that was the driver of our Independence struggle and subsequent endeavours at nation building. Indeed, this experience of the freedom movement has even further reinforced our internationalism by creating a strong solidarity with other nations who similarly struggled for their freedom. In recent years, as democracy struck deeper roots, we have found our own cultural expressions and identities that define us in a diverse world. In fact, drawing from our heritage, we have become even stronger voices for international cooperation and solidarity. That, of course, is most in demand at times of global stress, such as the Covid pandemic.

Mr. Deputy Chairman, Sir, many of us may share these sentiments and beliefs. The challenge of policy-making is to give that a practical shape. In the case of our Government, Prime Minister Modi's vision has provided an over-arching framework to make our goodwill meaningful in terms of practical initiatives and activities. We already saw that in our humanitarian assistance and disaster responses, whether in Yemen and Nepal or Mozambique and Fiji. As a result, in the last few years, India has developed a reputation of being the first and reliable responder in the region. We saw that too in critical negotiations of global importance like the Paris Agreement, where

---

\* Not recorded.

we had a key bridging role. Or indeed in the International Solar Alliance or the Coalition for Disaster Resilient Infrastructure, two notable initiatives envisioned by the Prime Minister. When it came to Africa, we raised the level of our cooperation very substantially at the IAFS-3 Summit in 2015. Our projects, training and presence has today spread widely across that continent. From the Caribbean to the Pacific Islands, the message has been clear that the Prime Minister of India not only has the willingness to engage them personally, but to back that up with concrete development programmes. It is this outlook of human-centric global cooperation that is the driving force of Vaccine Maitri.

Even as the Covid pandemic was in full fury, there were already demands for our pharmaceutical and medical capabilities. If we could meet them, it was largely due to the extraordinary ramp up of our Covid-related capabilities with which the House is already familiar. We are all cognizant of the low fatality rates and the high recovery rates that resulted from the Prime Minister's leadership and the Government's focused efforts. But there was an external beneficial impact of our capabilities as well. India could meet the spiking requirements of hydroxychloroquine, paracetamol and other relevant drugs across the world. In fact, we supplied 150 nations with medicines, 82 of them as grants by India. As our own production of masks, PPEs and diagnostic kits grew, we made them available to other nations as well. This generous approach, so characteristic of our culture, was also extended to the Vande Bharat Mission. Starting from Wuhan, we brought back nationals of other countries while looking after our own.

The House would, therefore, appreciate that as we contemplated the prospect of vaccination against Covid-19, a similar approach was natural. Our domestic vaccination programme started in January, 2021, and within a few days, we also started assisting our immediate neighbours.

The basis for doing so was the assurance that hon. Prime Minister gave in his virtual address to the U.N. General Assembly in September, 2020. On that occasion, he declared that India's vaccine production and delivery capacity will be used to help all humanity in fighting this crisis. We also offered to enhance cold chain and storage capacities for the delivery of vaccines. This approach is not only in keeping with our age-old tradition of Vasudhaiva Kutumbakam, as I have noted earlier, it is also the contemporary outlook of this Government to utilize India's growing capacities for the benefit of humankind. As a prominent nation in an increasingly multi-polar world, the international community has greater expectations of us. We, in turn, are prepared to demonstrate our willingness to shoulder greater responsibilities.

From the very beginning, India has always believed that the pandemic threatens the entire humanity and that the rightful response would be a collective one. Accordingly, even as early as 15<sup>th</sup> March, 2020, hon. Prime Minister took the initiative to hold a meeting of SAARC Heads of Government to fashion a regional solution. An important outcome was the creation of the SAARC COVID-19 Fund that supported the early exchanges on this issue within the region. We then held workshops and training courses to strengthen capacities for handling vaccines and other aspects of public health and COVID-19 management. Most recently, that was followed up by a meeting of senior health officials of the region on 18<sup>th</sup> February 2021. They shared the outcome of their deliberations with hon. Prime Minister, who urged a special visa scheme for doctors and nurses, coordinating a regional air ambulance agreement, a platform for studying data on the effectiveness of vaccines and a network for technology-assisted epidemiology for preventing future pandemics.

Our efforts, of course, went well beyond the neighbourhood when it came to online training and capability building. The Ministry of External Affairs organized 14 e-ITEC courses in partnership with premier institutions like AIIMS and PGI Chandigarh. There was even an exclusive one conducted in Bangla for Bangladeshi professionals, and one by Armed Forces Medical Services for the military doctors in South-East Asia. These 14 courses had a total of 1,131 professional participants from 47 countries.

In planning and executing Vaccine Maitri, we are naturally guided by a determination to make a difference at a difficult moment for global society. Our reputation as the 'Pharmacy of the World' has been reinforced in that process; so indeed has the faith in 'Make in India'. But more than the vaccines themselves, our policies and conduct have emerged as a source of strength for the stressed and vulnerable nations of the world. They can see that there is, at least, one major nation that truly believes in making vaccines accessible and affordable to others in dire need.

The House should be aware that the supply of vaccines abroad is based on the assessment of adequate availability at home. This is continuously monitored and takes into account the requirements of our domestic vaccination programme as it unfolds in different phases. An empowered Committee oversees this entire process. Quite appropriately, Vaccine Maitri began in the immediate neighbourhood, starting with the Maldives, Bhutan, Bangladesh, Nepal, Sri Lanka and Myanmar, as also Mauritius and Seychelles. The extended neighbourhood followed thereafter, especially the Gulf. Supplying smaller and more vulnerable nations was then the logic of reaching out to regions from Africa to the CARICOM. There are also contracts that our producers have entered into with other nations, either bilaterally or through the

COVAX initiative. To date, we have supplied 'Made in India' vaccines to 72 nations across geographies.

Sir, the House should recognize the enormous feeling for India that our initiative has generated. Those sentiments have naturally been expressed by leaders and prominent personalities of many nations. But more than that, our Ambassadors feel every day the warmth of ordinary people across the world for India. In the truest sense, this has been people-centric diplomacy at work. The world sees not just the selfless outlook of India but also the quality of our products and capabilities. The Covid pandemic has been a test of fire for all of us. But I can confidently state that even in the midst of a global crisis, the Prime Minister's initiative of such deep friendship has raised India's standing and generated great international goodwill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. Now, clarifications. Shri Jairam Ramesh.

SHRI JAIRAM RAMESH (Karnataka): Sir, I would like to refer to para 10 of the Minister's statement and I am sure that the hon. Minister, who is amongst the most learned and most erudite Ministers of this Government, recognizes that the roots of the post-2014 success in the foundations that we laid before 2014. I would like to mention only three aspect of it. We became 'Pharmacy of the World'. How? We had the Patents Act of 1970 that recognized only process patents and not product patents, and that led to an upsurge of Indian entrepreneurship in the pharmaceutical industry. Then, we had the Foreign Exchange Regulation Act (FERA) in 1973, which diluted the equity stakeholdings of the multi-national companies and allowed the Indian pharmaceutical companies to emerge. And, thirdly, huge investments in science and technology were made in research laboratories, public institutions, publicly funded institutions, across the country, which created enormous successes.

In the Covaxin, which has been developed by Bharat Biotech, people do not recognize that the crucial element of Covaxin which is the 'adjuvant', was developed at the Indian Institute of Chemical Technology in Hyderabad, which is a sixty-year old organization, again, publicly-funded. And, Bharat Biotech itself owes its origin to the Department of Biotechnology that was established in 1986 and the Technology Development Board that was established in 1996. So, while we pat ourselves at the back for being 'Pharmacy of the World' and for being a major vaccine manufacturer, let us recognize that there has been a lot of continuity in these policies and the foundations that have been laid in the past few decades has led to a situation where we can take legitimate pride in our achievements.

I wish that the hon. Minister, who knows this history very well as I do, will, at some point of time, recognize the continuity in this achievement. Thank you.

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Sir, I rise to appreciate the statement made by the hon. Minister. We appreciate that this great country of ours has helped the world by supplying vaccines to 72 countries across the globe.

As my colleague, Shri Jairam Ramesh rightly mentioned, India has become 'Pharmacy of the World' not in a matter of few days. It involved great efforts and the political ideas behind those efforts. I would like to remember late Shrimati Indira Gandhi and the role she played in making India the 'Pharmacy of the World'. Here, that ideology, that political wisdom of this great country needs a mention. I hope the Minister and the Government will take care of that point also.

Sir, before concluding, I would like to make one more point. Sir, charity has to begin at home. We help everybody outside the country. That is good but what about the poor in India, what about the migrant labourers and the rural poor of this country? When can we assure that this vaccine will reach them? I request the Government to ensure that those sections of the country, the downtrodden, the migrant labourers, the poor people, are also taken care of. Thank you.

SHRI ANAND SHARMA (Himachal Pradesh): Sir, while appreciating the initiative that India has taken, what is expected of our country by our partner nations is that in time of distress, in time of global pandemic, India would rise to the occasion. Therefore, we take note of the countries that have been reached, the bridges of friendship built and the trust generated because of this initiative. At the same time, we also know, as the hon. Minister has said, that we are taking care of adequate availability, as the Health Minister also mentioned yesterday, in our own country. But I would like to join the sentiments expressed in the House. It would be in order that we not only acknowledge and appreciate but also place on record the contribution of our institutions built over decades after independence, including the ICMR, the Indian Institute of Integrative Biology, the IIIM (Jammu) and the IICT, Hyderabad, as Shri Jairam Ramesh has mentioned. And the fact is that India became the pharmacy of the world in the 90s, to be acknowledged not only as the largest producer of generic medicine but also the office of the world. Not only that, we are by far the largest vaccine manufacturer. It is not only the Bharat Biotech -- I won't repeat what has been said -- but also the Serum Institute at Pune. If you look at the year of establishment, it was in the 60s. So, this House must appreciate the contribution of

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

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

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

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

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

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

---

## DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF RAILWAYS

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

श्री संजय सिंह : सर...

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

श्री संजय सिंह : \*

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

श्री संजय सिंह : \*

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

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

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

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

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

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

---

\* Not Recorded.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

This leads me to my third point, Sir, which is about the green initiatives by the Indian Railways. The Indian Railways has fixed itself a stiff target of being a net-zero emitter of carbon by 2030. This would mean eliminating emissions of 7.5 million tonne of CO<sub>2</sub> equivalent each year, about the same as two coal power plants. This includes an ambitious target for complete electrification of Indian Railways network by 2023 and an equally ambitious target for generation of renewable energy using the Railways' assets. India's transport sector contributes to 12 per cent of the country's greenhouse gas emissions, with the Railways accounting for about 4 per cent of that. To reduce overall emissions from transportation, the Indian Railways has committed itself to increase the amount of freight moved by it to over 40 per cent by 2030. On behalf of my party, which has always pioneered green initiatives in our State of Odisha, I applaud the Ministry and the hon. Minister and hope it sets an example worldwide of being a very green transport mode.

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

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

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

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude now.

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

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

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

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

Sir, the Government of Odisha is committed to extend all help to the Ministry of Railways for implementation of railway projects including filling the viability gap, formation of JVs or SPVs, directly financing constructions besides offering free land. Sir, I would like to make a very quick mention of KBK region of Odisha which is a cluster of eight districts in Southern and Western Odisha, seven of which are a part of Aspirational Districts Programme of hon. Prime Minister. The railway density in KBK region is six. It is truly shocking. Railway density of the country is 19 and railway

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

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Sujeetji.

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

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

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

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

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

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

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

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

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Sujeetji

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

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

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Binoy Viswamji, please do not interrupt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

महोदय, यह उल्लेखनीय है कि भारतीय रेल का संपूर्ण बुनियादी ढाँचा रेलवे बोर्ड के अधीन है और भारतीय रेल सेवाओं पर उसका पूरा अधिकार है, परन्तु पिछले 7 वर्षों में भारतीय रेलवे में privatization का विषय चर्चा का केन्द्र बिन्दु रहा है। यह किसी से छिपा नहीं है कि भारतीय रेल दुनिया के सबसे बड़े लोकतंत्र में सेवाएँ देने हेतु प्रशंसा की हकदार रही है। वर्ष 1947 में आजादी के पश्चात् भारत को एक पुराना रेल नेटवर्क विरासत में मिला। ऐसी स्थिति में यह आवश्यकता महसूस की गई थी कि कुछ लाइनों की मरम्मत की जाए, कुछ नई लाइनों को बिछाया जाए, ताकि देश के दूरदराज के क्षेत्रों को देश के अन्य हिस्सों से जोड़ा जा सके। इसी तथ्य को ध्यान में रखते हुए वर्ष 1952 में तत्कालीन रेल नेटवर्क को ज़ोन में बदलने का निर्णय लिया गया था और उस वर्ष के दौरान 6 ज़ोन्स अस्तित्व में आए थे। महोदय, इससे पूर्व रेलवे सम्बन्धी उत्पादन देश के अन्दर काफी कम होता था, परन्तु देश ने जैसे-जैसे विकास किया, रेल सम्बन्धी उत्पादन भी देश के अन्दर बढ़ने लगा। सितंबर, 2003 में रेलवे प्रशासन को मजबूत करने के उद्देश्य से देश के विभिन्न राज्यों में माननीय सांसदों की माँगों को लेकर रेलवे ज़ोन्स की संख्या को बढ़ा कर 12 कर दिया गया, जिसके बाद कई अन्य मौकों पर भी जब रेलवे ज़ोन्स को बढ़ाने की बात आई, तो उसके अन्दर संख्या बढ़ाई गई और वर्तमान में देश के अन्दर 17 ज़ोन्स मौजूद हैं। मुझे आज सदन में यह उल्लेख करते हुए दुख भी हो रहा है कि केन्द्र सरकार रेलवे की उपलब्धियों की जगह उन्हें भी बेचने का कार्य कर रही है और रोजगार के अवसर बंद कर रही है। महोदय, केन्द्र की सरकार दक्षिण-पूर्व ज़ोन के चार डिवीज़ंस में 3,000 से अधिक पद और रेलवे के 16 ज़ोन्स में, 11,000 से अधिक पद समाप्त करते हुए, रेलवे में आधी नियुक्तियां समाप्त करने जा रही है। हबीबगंज के बाद अब जबलपुर रेलवे स्टेशन को भी 75,000 करोड़ रुपये में ठेके पर देने की तैयारी हो रही है। देश की आज़ादी के पश्चात से ही तत्कालीन प्रधान मंत्री, पंडित जवाहरलाल नेहरू जी, श्रीमती इन्दिरा गांधी जी, श्री राजीव गांधी जी तथा यूपीए-1 और यूपीए-2 के समय में प्रधान मंत्री रहे डा. मनमोहन सिंह जी, जिन्होंने विश्वव्यापी मंदी के दौरान भी देश को आर्थिक संकट से बचाया था, ने रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर को सुधारने और इसे मजबूत करने की दिशा में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।

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

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

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

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

**3.00 P.M.**

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

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

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

मैं आपके माध्यम से सदन को यह अवगत कराना चाहूंगा कि यदि रेलवे पूरी तरह से सरकार के पास ही रहती है तो उसका सबसे बड़ा फायदा यह है कि वह प्रॉफिट की परवाह किये बिना राष्ट्रव्यापी कनेक्टिविटी प्रदान करती है। परन्तु रेलवे के प्राइवेटाइजेशन से यह संभव नहीं हो पायेगा, क्योंकि प्राइवेट सेक्टर का मुख्य उद्देश्य प्रॉफिट कमाना है और उन्हें जिस क्षेत्र में प्रॉफिट नहीं होता है, वे वहां कार्य बंद करके छोड़ देते हैं।

दूसरा रेलवे में प्रॉफिट पाने का सबसे सरल तरीका है कि किराये में वृद्धि करो और यदि ऐसा है तो उसका सबसे ज्यादा असर आम नागरिकों और गरीब मध्यम यात्रियों के ऊपर पड़ेगा।

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

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

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

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

हैं। रेलवे में हजारों चालकों की, टेक्निशियंस की और कर्मचारियों की कमी है, जिससे यात्री एवं कर्मचारियों की सेफ्टी का प्रश्न उठता है।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

The Railways are building dedicated freight corridors by taking loan from the World Bank and the Asian Development Bank. In the recent Budget, the hon. Finance Minister has announced about monetizing these corridors which result in private players running freight trains and would make huge profits. If these routes are put to use, 52 per cent of railway freight share will be handled by private players.

Already two train services between New Delhi and Lucknow and Mumbai and Ahmedabad are privatized through IRCTC. While railways were running New Delhi-Lucknow Tejas Express, the fare for New Delhi-Lucknow, in AC Chair Car, was only Rs. 1,165 and in the Executive Chair Car it was Rs. 1,855. Whereas, after privatization and run by IRCTC, the AC Chair Car fare is Rs. 1,755 which means Rs. 600 more and

the Executive Chair Car fare has been increased to Rs. 2,450 which means Rs. 595 more! Also, 152 different concessions, which otherwise were allowed by railways, are not allowed by the IRCTC.

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

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

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

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

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

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

SHRI P. WILSON: The Budget, however, does not offer much scope to expand the railway network in the State of Tamil Nadu. The total allocation for infrastructure and safety for 2021-22 in Tamil Nadu is only Rs. 2,972 crores. It is just to keep projects alive. In fact, if the amount that has been sanctioned by way of grant is utilized in Tamil Nadu, all projects will take about 15-20 years for completion.

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

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

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

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

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

In the Andhra Pradesh (Reorganization) Act, the assurance No. 10, given under 13<sup>th</sup> Schedule says, "The Indian Railways shall, within six months from the appointed day, examine the feasibility of establishment of rail coach factory in the successor State of Telangana and improve rail connectivity in the State and take an expeditious decision thereon". The assurance No. 11 even talks about improving the land connectivity in the States of Telangana and Andhra Pradesh. In this regard, we have made requests a number of times to the hon. Minister. We had a discussion even in the House on 24<sup>th</sup> July, 2018. On that day, after discussion on the Andhra Pradesh (Reorganization) Bill, the then Home Minister, Raj Nath Singhji had said that it will be

implemented and the Government is committed to fulfill its obligations and implement the statutes in true letter and spirit. However, one RTI activist had recently sought information about its status. The answer was very surprising that no more coach factories are required by the Indian Railways, at present and in foreseeable future.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

SHRI SUBHAS CHANDRA BOSE PILLI (Andhra Pradesh): Madam Vice-Chairperson, I thank you very much for having given me the opportunity to speak on Demands for Grants for Railways for the current financial year. I would like to utilize the short time to mention the long-pending projects in my State of Andhra Pradesh. So many projects have been pending in Andhra Pradesh. I request the hon. Minister to allocate sufficient funds for early and speedy progress of the pending projects. There are about 11 long-pending projects, which are: New line of Macherla to Vinokonda project, of 65 kilometers length, which is pending since 2011. Then, Tenali-Repalle, double line project, of 37 kilometers length; then, Pakala-Tirupathi double line, of 41.94 kilometers length; then, Mahabubnagar to Gooty double line, of 240 kilometers length; Dharmavaram-Pakala double line, of 227.70 kilometers length; Singarayakonda-Kanigiri new line of 66.53 kilometers length, and Narasapur-Machilipatnam new line of 85 kilometers length and Darsi-Narasaraopeta new line of 65 kilometers — these are all pending projects in the State of Andhra Pradesh. The Kakanada —Narasapuram via Kotipalli, a new line project. The construction of the bridge on the river Godavari at Kotipalli has already been started but the progress of

work is very slow. I don't know what the reason is. I request the hon. Minister to please review the progress of construction of this bridge and issue suitable orders to the concerned authorities for the speedy completion of the work.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

महोदया, मैं बुंदेलखंड से आता हूँ। इस बजट में बुंदेलखंड के लिए ट्रेन आदि के लिए कुछ विशेष नहीं दिया गया है। माननीय रेल मंत्री जी, जो कुली हमारा सामान उठाते हैं, आपने उनके बजट में एक रुपया भी नहीं बढ़ाया है। लॉकडाउन के समय बहुत से कुली अपने घरों को वापस चले गए हैं। मैंने एक पत्र माननीय मंत्री जी को लिखा था। जो रेलवे वेंडर थे, जो रेलवे स्टेशनों पर छोटी-छोटी दुकान लगाकर खाने-पीने का सामान देते थे, कोरोना काल में उनका बुरा हाल रहा और वे हताश और निराश रहे। पहले प्लेटफॉर्म का टिकट 10 रुपए में मिलता था, उसको बढ़ाकर आज 30 रुपए का कर दिया गया है। आज तो ऐसे इमरजेंसी लगा दी गई है कि कोई आदमी रेलवे स्टेशन में घुस नहीं सकता है। RPF के जवान और TTE सब लोग खड़े रहते हैं, कोई एक व्यक्ति भी अंदर नहीं जा सकता है, इस तरह की व्यवस्था कर दी गई है। पहले लोग गांव से चलते थे और दोपहर में रेलवे स्टेशन पर इंतज़ार करते थे, खाना खाते थे और जब ट्रेन आती थी तो उसमें बैठकर चले जाते थे। अब यह निश्चित कर दिया गया है कि ट्रेन आने के 10 मिनट पहले ही स्टेशन में प्रवेश होगा। इससे बहुत से लोगों की ट्रेनें छूट जाती हैं, आज रेलों की यह स्थिति है।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

मैं कुछ निवेदन करना चाहता हूँ, निवेदन इस अर्थ में कि आप रिजर्वेशन देते हैं, एक वर्ष हो गया है, आपने जो सुविधाएं दीं - रिजर्वेशन में उतने ही पैसे लेते हैं, लेकिन सुविधाएं नहीं देते

हैं। यह ट्रेन गरीब लोगों की है। गरीब के साथ अन्याय नहीं होना चाहिए, यह मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ। मैंने कई बार बिहार के लिए आपको पत्र दिया, आपसे निवेदन किया, आपसे आग्रह किया कि बिहार की लम्बित परियोजनाओं को पूर्ण करने की क्या योजना है? बिहार की आबादी का एक हिस्सा देश के विभिन्न प्रदेशों में रहता है - खासकर दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई - तो बिहार के लिए विभिन्न जगहों से नई ट्रेनें चलाने की आपकी क्या योजना है?

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

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

**श्री राम नाथ ठाकुर:** उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं कन्क्लूड कर रहा हूँ। केवल एक मिनट दे दीजिए। हाजीपुर, भगवानपुर और कर्पूरीग्राम में नई रेल लाइन के लिए सर्वे हो चुका है। आप इस वित्तीय वर्ष में उसका काम कब स्टार्ट करेंगे, मैं यह आपसे आग्रह करना चाहता हूँ। सोनपुर डिविजन में कर्पूरीग्राम स्टेशन का सौंदर्यीकरण कब तक करेंगे, यह मैं आपसे निवेदन कर रहा हूँ। महान स्वतंत्रता सेनानी खुदीराम बोस ने पूसा रोड स्टेशन से मुजफ्फरपुर जाकर बम फेंका था। उस स्टेशन के लिए मैं कई बार आपसे निवेदन कर चुका हूँ, आग्रह कर चुका हूँ और पत्र भी लिख चुका हूँ। उस पर आपका ध्यान नहीं गया। पूसा रोड रेलवे स्टेशन का सौंदर्यीकरण, कर्पूरीग्राम रेलवे स्टेशन का सौंदर्यीकरण आप कब तक करेंगे, मेरा यह आपसे निवेदन है। इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ:

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

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

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

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

दूसरी चीज़ मैं यह कह रहा हूं कि आजकल एक शब्द monetization आपने बहुत popular किया है। ऐसा लगता है कि यह कोई अद्भुत शब्द है। यह बाजार के समक्ष आत्मसमर्पण का एक नया आत्मनिर्भर वाला श्लोक है। इससे बचने की कोशिश करनी चाहिए। Monetise करिए, अगर आप सोच रहे हैं कि इसके अलावा कोई विकल्प नहीं है, लेकिन जैसे मैं कहना चाहता हूं कि RLDA आपका काम नहीं कर पा रहा है। आपको नई agencies और Departments के साथ एक multilateral engagement में जाना होगा। आप जो भी monetization के बाद चीज़ें खड़ी करें, वे passenger amenities को समर्पित हों। वह किसी crony, समृद्धि के टापू के समक्ष जाकर कहें कि भाई, जो तुम्हें चाहिए वह ले लो, आप लोगों को वह temptation हो रही है, लेकिन उससे बचने की कोशिश होनी चाहिए, मेरा मानना है कि कई इलाकों में आप देखेंगे कि झुग्गी-झोंपड़ियां हैं, उनके पुनर्वास की व्यवस्था जरूर करें। मैंने अक्सर इस सदन में स्पेशल मेशन में, Zero Hour में उठाया है, उस पर कोई पहल-कदमी नहीं हो रही है। Project Sanction Expenditure, उसमें भी मैं आपसे आग्रह करूंगा, It should be done in consultation with independent watchdog.

उपसभाध्यक्ष महोदया, अब मैं एमएसटी के बारे में कहना चाहता हूं। मुझे हमारे राज्य सभा के भी कई स्टाफ मिले हैं। Normal train operation - जो local चल रही हैं, वे नहीं हो पा रहे हैं। कभी पूछकर देखिएगा कि कितनी दिक्कतें होती हैं कि जब सदन 6 बजे से आगे चलता है, क्योंकि 6.20

पर आखिरी ट्रेन है - गाजियाबाद, फरीदाबाद वगैरह के लिए - जैसे दानापुर से लोग चलकर आ रहे हैं और उसी तरह दिल्ली, मुम्बई और अन्य इलाकों में है, अगर उनकी दिक्कतों को नहीं समझेंगे, तो क्या कहा जाए। मैं समझता हूँ कि एमएसटी की शीघ्र से शीघ्र बहाली हो। माननीय मंत्री महोदय, "कहां तक सुनोगे, कहां तक सुनाऊं, हजारों हैं शिकवे, क्या-क्या बताऊं।" मैं आपकी थोड़ी तवज्जो चाहता हूँ, आपकी नज़रे-इनायत इधर हो। सर, कल रेलवे मिनिस्ट्री का Twitter पर एक विज्ञापन आया, which says, "Railways eclipses previous year's freight loading numbers." फिर मैंने चेक किया। आपकी 0.06 परसेंट बढ़ोतरी हुई है। सर, आप Twitter चेक कर लीजिएगा, मैं अपने मन से आंकड़े नहीं बता रहा हूँ। यह शोक और चिंता का विषय हो रहा है। आप उसमें होली, ईद, दिवाली मना रहे हैं, यह उचित नहीं है। आप उसको चेक करिएगा। मुझे तो अद्भुत लगा कि रेलवे यह Twitter पर क्यों डाल रहा है?

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

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

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

**प्रो. मनोज कुमार झा:** मैडम, वहां देखिए।

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

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

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

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

पूरा इलाका अछूता रह जाता है, अगर एक को आप वाया सहरसा ले आएं, तो एक पूरे क्षेत्र को एक संदेश जाएगा। एक बहुत पुरानी ट्रेन चलती थी - जीएल एक्सप्रेस।

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

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

**उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण):** बोलिए।

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

SHRI KANAKAMEDALA RAVINDRA KUMAR (Andhra Pradesh): Madam Vice-Chairman, first of all, I thank you for giving me this opportunity. In the Union Budget of 2021-22, Rs. 1,10,055 crores have been allocated for the Railways. Out of this, Rs. 1,07,100 crores is capital expenditure. Madam, the hon. Finance Minister, while presenting the Union Budget has mentioned about three dedicated freight corridors. East Coast Freight Corridor from Kharagpur to Vijayawada, North-South Corridor from Itarsi to Vijayawada will be undertaken and this will benefit the people of my State. I am very thankful to the Minister for these two proposals.

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



mentioned that the Central Government shall take steps to develop rail and road connectivity.

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

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

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

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

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

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

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

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

महोदया, रेल सेफ्टी के बारे में आप सभी जानते हैं कि पिछले दो सालों में इस पर कितना काम हुआ है। मैं इसको दोहराता नहीं हूँ, मैं इसको कहना भी नहीं चाहता हूँ क्योंकि नज़र न लगे कि अभी तक कोई दुर्घटना नहीं हुई है। जो कैपिटल एक्सपेंडिचर है, वह लगातार बढ़ रहा है। इंजन का लोकोमोटिव प्रोडक्शन पिछले छह-सात सालों में तिगुना हुआ है। डबल लाइनिंग का काम है, अन्य काम है - मेरे पास इन सबके आंकड़े हैं, अगर मैं ये सारे आंकड़े दूंगा तो मेरा समय निकल जाएगा। मैं पूछना भूल गया, I am sorry. मैडम, मेरा कितना समय है?

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

**श्री नीरज शेखर** : क्योंकि मेरी मांगें भी ज्यादा हैं, इसलिए मैं, जो सबसे महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ और माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ, केवल उस पर बोलूंगा। सभी लोग चाहते हैं कि नई ट्रेन बने, लेकिन मैं आपसे हमेशा एक आग्रह करता हूँ और मुझे जब भी रेलवे पर बोलने का मौका मिलता है, मैं वह बात जरूर दोहराता हूँ कि हम लोग ए.सी. फर्स्ट क्लास में और सेकंड ए.सी. में चढ़ते हैं, लेकिन हमें जो ख्याल रखना है, वह यह है कि इस देश का आम नागरिक किसमें चढ़ता है? वह स्लीपर क्लास में चढ़ता है, हम उसकी सुविधा और किस तरह से बढ़ा सकें, हमें इस पर ध्यान देना होगा। मैं मानता हूँ कि पिछले कई सालों में उसमें बहुत सुधार

हुआ है और जो डिब्बे हैं, उनमें भी कई और तरह के बहुत से सुधार हुए हैं, लेकिन अभी भी बहुत काम करने की जरूरत है। जो लोग जनरल बोगी में चढ़ते हैं - मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी से आग्रह भी करता हूं और बार-बार कहता हूं कि आप उन बोगियों को ज्यादा से ज्यादा बढ़ाने की सोचें। इसके साथ ही जनरल ट्रेन्स भी चलें। मैं आपको अपने क्षेत्र उत्तर प्रदेश की और बिहार की बात बता सकता हूं कि जब मैं ट्रेन में चढ़ता हूं तो मुझे दिखता है कि उन जनरल बोगियों में बहुत भीड़ होती है। मैं आग्रह करूंगा कि ऐसी ट्रेन्स हैं, जिनमें जनरल बोगी होती है। क्योंकि मैं पूर्वा ट्रेन में बहुत चढ़ता हूं, हम लोग जानते हैं कि ए.सी. के बाद ही जनरल बोगी लगी होती है, आप विश्वास नहीं करेंगे कि उसमें लोग कैसे चढ़ते हैं, इसलिए अगर उसमें और जनरल बोगी लग सकें, तो यह एक बहुत बड़ा कार्य होगा।

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

महोदय, मैं बलिया के बारे में कहना चाहता था। मैं बलिया, पूर्वांचल के लोगों की, बलिया गाजीपुर के लोगों की बात कहना चाहता था। मैं माननीय मंत्री से आग्रहपूर्वक बताना चाहता हूं कि जब से कोविड हुआ है और ट्रेनें कुछ कम चल रही हैं, तब से लोगों के बीच में एक आशंका फैल गई है कि जब फिर से ट्रेन्स शुरू होंगी, तो रेलवे स्टेशन्स, जहाँ कम ट्रेन्स रुकती हैं, उन रेलवे स्टेशन्स को हॉल्ट स्टेशन कर दिया जाएगा। लोगों में यह एक भ्रम फैल गया है और मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि वे इस भ्रम को जरूर दूर करें। बलिया, गाजीपुर, बनारस, आजमगढ़ के जो छोटे स्टेशन हैं, वहाँ के सभी लोग मुझ से आग्रह करते हैं कि अब ट्रेन्स भी रुकनी बंद हो जाएंगी। पता नहीं, सब लोगों को कहाँ से और कैसे यह भ्रम हो गया है कि वे एक हॉल्ट स्टेशन्स हो जाएंगे, वहाँ पर टिकट नहीं मिलेगा। मैं बता रहा हूं कि रेलवे लोगों से जुड़ा हुआ है, उनके सम्मान से जुड़ा हुआ है और लोग इसको अपने सम्मान पर ले लेते हैं कि अगर हमारे स्टेशन पर ट्रेन नहीं रुकेगी, टिकट नहीं मिलेगा, हम लोगों का हॉल्ट स्टेशन हो जाएगा, तो बुरा लगेगा, क्योंकि आज़ादी के समय से हमारा स्टेशन है, इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि यह जो भ्रम फैल रहा है, इसको रोकने की जरूरत है।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं अब बलिया के बारे में रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा। सन् 1857 से बलिया पूरे देश में चर्चित रहा है। मंगल पाण्डेय जी भी बलिया के थे। सन् 1942 में बलिया 14 दिन तक आज़ाद रहा और वह उन तीन जिलों में से था, जो उस वक्त आज़ाद रहे। इसके अलावा 1975 में जब जयप्रकाश जी ने आंदोलन किया, हम सबको पता है, तब भी बलिया चर्चा में था। बलिया के

लोगों की बार-बार मांग रही है कि वहां बकुलाह स्टेशन है, मैं रेल मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से आग्रह करूंगा कि आदरणीय योगी जी से बात करके उस स्टेशन का नाम जयप्रकाश जी के नाम पर कर दिया जाए। यह उन लोगों के लिए भी बड़े सम्मान की बात होगी जो 1975 में जेल गए थे। सिर्फ बलिया के ही हम लोग नहीं, बल्कि जो भी आपातकाल के समय 1975 में जेल गए, वे सभी चाहते हैं कि उस स्टेशन का नाम जयप्रकाश जी के नाम पर हो।

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

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

मैं एक बात और कहना चाहूंगा। अभी रेल पटरियों के दोहरीकरण का काम हो रहा है, लेकिन कोविड के कारण इसमें कमी आई थी। आज देश में रेलवे को विकास देने के लिए दोहरीकरण और विद्युतीकरण बहुत आवश्यक है। हमारे बलिया के क्षेत्र से लोग पूर्वांचल और पूर्वोत्तर के राज्य असम तक जा सकते हैं। हमारे यहां से असम भी ट्रेन जाती है। दिल्ली-गुवाहाटी जो राजधानी ट्रेन चलती है, वह बलिया होकर जाती है। मैं रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहूंगा कि पहले वह ट्रेन सप्ताह में तीन दिन चलती थी, लेकिन अब उसे डेली कर दिया गया है।

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

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

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

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

4.00 P.M.

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

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

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

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं सदन में प्रधान मंत्री जी को सुन रहा था। वे कह रहे थे कि "सौगंध हमें इस मिट्टी की, मैं देश नहीं बिकने दूँगा, मैं देश नहीं बिकने दूँगा।" हमें लगा कि 56 इंच के सीने वाले देश के प्रधान सेवक जी बोल रहे हैं, लेकिन जब आगे सुना, पढ़ा और समझा, तब समझ में आया कि वे कह रहे हैं कि सरकार का काम व्यापार करना नहीं है, रोजगार-धंधा करना नहीं है, इसलिए भारतीय रेल को बेच देंगे, चाय बेचने वाले प्लेटफॉर्म को बेच देंगे, एयरपोर्ट बेच देंगे, टेलीफोन कंपनी बेच देंगे, कोल इंडिया बेच देंगे, इंडियन ऑयल बेच देंगे, बंदरगाह बेच देंगे, सारे Public Sector Undertakings बेच देंगे, किसान की जमीन बेच देंगे, गरीबों के हक और अधिकार को बेच देंगे, उनका स्वाभिमान और सम्मान बेच देंगे, फिर भी देश नहीं बिकने देंगे। तब ऐसा लगा कि ये देश के प्रधान सेवक नहीं, बल्कि प्राइवेट कंपनी के वकील साहब बोल रहे हैं।

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

सरकार की कथनी और करनी में अन्तर है। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, सरकार की नीयत रेलवे के प्रति ठीक नहीं है। एक शायर ने कहा था कि

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

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

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, यदि यह इतना ही विशेष बजट है, लाभकारी बजट है और देश की जनता का बजट है, तो फिर पीपीपी मोड के नाम पर रेलवे का निजीकरण करने की आवश्यकता क्या है? इस बात पर विचार करने की जरूरत है। दूसरी तरफ सरकार मानती है कि तमाम प्रयासों के बावजूद पिछले कई वर्षों से रेलवे लगातार घाटे में चल रही है। रेलवे के सभी अंश, चाहे यात्रियों की सुरक्षा हो, यात्रा से जुड़ी अन्य सेवाएं हों, आधुनिक मशीनें हों या प्रशिक्षण की कमी हो, रेलवे बेहतर सेवा सुविधा उपलब्ध कराने में सक्षम साबित नहीं हो रही है। यह कठिनाई लम्बे समय से चल रही है, जिससे सरकारी खज़ाने का भार बढ़ता जा रहा है। यात्री भाड़े को कम करने की कोशिश में माल भाड़े को बढ़ाना पड़ता है, जिससे अनेकों कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। इसके विकल्प के तौर पर इसे निजीकरण के रूप में देखा जा रहा है और कहा जा रहा है कि निजीकरण से सुविधाएं बढ़ेंगी, दुर्घटनाओं में कमी आएगी, लागत में कमी आएगी, प्रतिस्पर्धा में बढ़ावा मिलेगा, यात्रियों को लाभ होगा और माल ढुलाई करने वालों को लाभ होगा। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, इन्हीं तर्कों के आधार पर 109 चुनिन्दा रेल मार्गों की 150 रेल गाड़ियों और 50 रेलवे स्टेशनों का, सार्वजनिक निजी साझेदारी के नाम पर, निजीकरण किया जा रहा है और इसी माध्यम से 50 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता को पूरा किया जा रहा है, लेकिन यह हकीकत नहीं है।

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

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

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

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

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

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

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं अंत में केवल सरकार से इतना ही कहना चाहता हूँ —

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

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

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

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

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

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

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

There is an urgent demand of the two localities of South Tripura district to introduce new train services in Santirbazar Sub division and Sonaichhari of Belonia Sub division, both tribal inhabited areas having population of near about 15,000 in each area, cannot avail the rail services as the rail stations from their locality are at far distance. The people mostly tribals of both the areas have to



travel about 8 to 10 kilometers to reach rail station in either sides. It would be very much helpful for the patients intending to attend Ratanpur PHC if a halting station is set up at Sonaichhari. But due to the hike in the passenger and freight charges several times prior to the Budget, it was only natural that further hikes in the Budget were not announced. The people of India were hoping that the Budget will address the issue of expanding railway connectivity and take substantive measures for improving passenger amenities. On both these counts, the Budget was very disappointing. Indian Railways is the world's largest passenger carrier and fourth largest freight carrier. It is a safe, efficient and competitive means of transport.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**श्री उपसभापति :** संजय जी, कृपया आप conclude कीजिए।

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

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

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

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

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

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

महोदय, हमने देखा कि पूरे साल किस प्रकार 4,450 स्पेशल श्रमिक ट्रेनें चलाई गईं। उन ट्रेनों का किराया 600 रुपए निश्चित किया गया, जो कि एक एक्सप्रेस ट्रेन के किराये के बराबर किराया था, न कि स्पेशल ट्रेन के। इसके साथ ही 60 लाख लोगों को गंतव्य स्थान पर पहुंचाया गया और

इसके लिए उनसे सिर्फ 15 फीसदी किराया ही वसूला गया, 85 प्रतिशत किराया केंद्र सरकार ने वहन किया। मुझे यह कहते हुए बड़ा दुख हो रहा है कि इसमें भी बहुत बड़ी राजनीति की गई। एक ऐसी सरकार, जो वोट हथियाने के लिए, वोट लेने के लिए कहती है कि हम बिजली फ्री देंगे, पानी फ्री देंगे, लेकिन जब लोगों के जान-माल की रक्षा की बात आई, तब उन्होंने हाथ खड़े कर दिए। वे 15 प्रतिशत किराया भी नहीं दे सके। ...**(व्यवधान)**...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

सर, मैं आपको यह बताना चाहता हूँ कि बिहार जाने वाले कर्मचारियों और लेबर्स को जो 15 प्रतिशत किराया देना था, उन्होंने उसके लिए भी हाथ खड़े कर दिए। सबसे बड़े दुख की बात यह

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

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

आदरणीय उपसभापति महोदय, हमारी सरकार ने जिस प्रकार से प्रवासी मजदूरों को घर पहुंचाने का काम किया, उसके लिए मैं आदरणीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। इस कोरोना पीरियड के बावजूद भी हमारे रेल मंत्रालय ने माल ढुलाई का रिकॉर्ड तोड़ काम किया है। महोदय, यह काम ऐसे ही नहीं हो गया है। हमने ट्रेनों में शक्तिशाली इंजन लगाकर, आत्मनिर्भर भारत के तहत अपने देश में बने इंजनों को लगाकर यह कार्य किया है। इसके साथ ही, एक अदभुत कार्य के लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा। यह रेलवे मंत्रालय का काम ही नहीं था। उन्होंने अपने डिब्बों को वेंटिलेटर्स से सजाकर, हर प्रकार की सुविधाओं से सजाकर इस महामारी से मुकाबला करने के लिए अपने आपको पूर्णतः तैयार करने का काम किया। आदरणीय उपसभापति महोदय, यही नहीं, हमने इस दौरान आधुनिक प्लेटफॉर्मों का भी निर्माण किया। आज आप उन प्लेटफॉर्मों को देखते होंगे। पहले वे प्लेटफॉर्म हुआ करते थे, जहाँ गंदगी हुआ करती थी, रेल की पटरियों पर शौच होता था, लोग वहाँ रुक भी नहीं सकते थे, लेकिन आज हम बहुत बढ़िया, पोर्ट के जैसा प्लेटफॉर्म देने का काम कर रहे हैं। यही नहीं, साफ-सफाई के लिए प्रधान मंत्री जी ने 'स्वच्छ भारत मिशन' की शुरुआत की थी, हम उसे सार्थक करने का काम भी कर रहे हैं। रेल गाड़ियों के आधुनिक इंजन से लेकर आधुनिक डिब्बों तक और बड़ी मात्रा में इस्तेमाल होने वाला सामान, टेक्नोलॉजी, यह सब अब भारत में ही बन रहा है। देश के प्रधान मंत्री जी आत्मनिर्भर भारत का जो सपना देखते हैं, हम उसे सार्थक करने में बहुत अच्छे से कामयाब हुए हैं। सिर्फ यही नहीं, आज हमने विश्व में सबसे बढ़िया, एयरपोर्ट के समतुल्य रेलवे टर्मिनल बनाया है। हमने 314 करोड़ रुपया खर्च करके एम. विश्वेश्वरैया रेलवे स्टेशन बनाने का काम किया है। यही नहीं, ए.सी. थ्री टियर इकोनॉमी क्लास कोचेज बनाए गए हैं, जो लोगों को आधुनिक सुविधा प्रदान करने व आरामदायक सफर के लिए उपलब्ध रहते हैं। सबसे बड़ी बात यह है कि हमने इस काल के अंदर एक 'रेल मदद' पोर्टल बनाया है। उस पोर्टल के माध्यम से बिछड़ों को मिलाने, बीमार यात्रियों को मेडिकल सहायता पहुंचाने एवं गुम हुए पार्सल्स को ढूँढ़ने का काम भी हमारे द्वारा हो रहा है।

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

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

आदरणीय महोदय, रेलवे द्वारा चलाई गई 'किसान रेल' महाराष्ट्र के चीकू सहित अन्य फल व सब्जी उत्पादक किसानों को आय-वृद्धि के अवसर प्रदान कर रही है। साथ ही, नोटिफाइड फलों व सब्जियों के परिवहन पर 50 प्रतिशत की सब्सिडी से रेलवे किसानों के जीवन में समृद्धि ला रही है। यही नहीं, हमने 'किसान उत्पादक संघ' के माध्यम से सब्जियाँ, फल, डेयरी एवं मत्स्य उत्पादों से जुड़े किसानों को बड़े बाजारों तक पहुँचाने का काम किया है।

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

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

यही नहीं, पारदर्शिता को आगे बढ़ाने के मामले में प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में पारदर्शिता को बढ़ावा देते हुए रेलवे ने कान्ट्रैक्ट पर काम करने वाले श्रमिकों को 'श्रमिक कल्याण' पोर्टल द्वारा पेमेंट करना सुनिश्चित किया है, जिससे उनकी न्यूनतम मजदूरी के भुगतान की प्रक्रिया में

पारदर्शिता आई है। इस प्रकार, हमारा रेल मंत्रालय हर परेशानी और तकलीफ में देश के साथ चला है, जनता के साथ चला है, समाज के साथ चला है। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

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

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

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

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

अभी मैं हमारे एक वरिष्ठ नागरिक को सुन रहा था, जो गुजरात से सांसद भी थे। वे स्टेट के रेल मंत्री भी रह चुके हैं। उन्होंने काफी सारी रेलें गिनायीं, यह रेल, वह रेल। वे अभी यहां मौजूद नहीं हैं। वे जब रेल मंत्री थे, तब न communication था, न साथ बैठने का मौका मिलता था। आज आप देखिए कि माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी, माननीय वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी और माननीय पीयूष गोयल जी साथ मिलकर discuss करते हैं कि किस तरह से देश को बढ़ा करना है, किस तरह से देश को आगे ले जाना है। मैं इन चीज़ों को तथ्य के साथ रखूंगा। मैं यह बताना चाहूंगा कि जिस तरह रायबरेली के अंदर वर्ष 2012 में एक भी कोच नहीं बनता था। वर्ष 2014 में जब माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार आयी, उसके बाद पहला कोच रायबरेली के अंदर बना। वह सरकार की फैक्ट्री थी, जो सरकार की ओर से चल रही थी। उसके बाद वर्ष 2015-16 में जब उस फैक्ट्री में काम चालू किया गया, तब 140 कोच बने थे, उसके बाद वर्ष 2015-16 में 285 कोच बने। उसके बाद वर्ष 2016-17 में 576 कोच बने। जहां एक भी कोच नहीं बनता था। वहां चेन्नई या कहीं और से कोच आते थे, उनमें कलर वगैरह करके भेज दिए जाते थे। इसके बाद वर्ष 2017-18 में करीब 711 कोच बने। उसके बाद माननीय पीयूष गोयल जी और प्रधान

मंत्री नरेन्द्र मोदी जी रायबरेली गए और वहां के जो कोच बनाने वाले कर्मचारी थे, उनके साथ विचार-विमर्श किया, उनको इतना motivate किया कि वर्ष 2018-19 में करीब 1,425 कोच बनाए गए, जहां पहले एक भी कोच नहीं बनता था। वर्ष 2017-18 में जो संख्या 711 थी, वह almost double हो गई। आप देखिए कि इस तरह का जो काम सरकार कर रही है - हम मानते हैं कि आप opposition में हैं, आपको बोलना पड़ता है, पर जो अच्छी बात है, वह भी बतानी चाहिए।

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

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

**श्री उपसभापति :** आप conclude करिए।



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

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

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

महोदय, आदिवासी बहुल मयूरभंज जिला में बांगरीपोसी-गोरूमहिसिआनी रेलवे लाइन की मांग वर्षों से लंबित है। दक्षिण पूर्व रेलवे एसईआर के तहत चक्रधरपुर डिविज़न, गोरूमहिसिआनी-टाटा-बादाम पहाड़ लाइन के साथ खड़गपुर डिविज़न के रूपसा-बांगरीपोसी रेल लाइन को जोड़ने की आवश्यकता है। प्रस्तावित रेलवे लाइन मयूरभंज जिले की जीवन-रेखा के रूप में काम कर सकती है, क्योंकि यह लाइन दिल्ली मार्ग से बारीपोदा, बांगरीपोसी और रायरंगपुर के माध्यम से जुड़ेगी, जिससे पुरी से दिल्ली की दूरी लगभग 50 किलोमीटर कम हो जाएगी। हालांकि यह प्रस्ताव पहले भी लाया गया था, लेकिन केन्द्र सरकार की लापरवाही और उदासीनता के कारण इसे लागू नहीं किया गया। बात यह है कि परियोजना के लिए सर्वेक्षण का काम लगभग तीन साल पहले पूरा हो गया था और 42 किलोमीटर की रेलवे लाइन के लिए 211 करोड़ रुपये का अनुमान लगाया गया था। इसके बाद यह अनुमान 521.63 करोड़ रुपये हो गया। रेलवे बोर्ड की इस परियोजना को मंजूरी देना बाकी है, जबकि टाटा नगर से बादाम पहाड़ रेल लाइन दस साल पुरानी है। यह देश की स्वाधीनता के पहले बनी थी। इस रेलवे लाइन से करोड़ रुपये का राजस्व कमाया जाता है, परंतु अब तक इस एरिया के लिए सिवाय electric के कुछ भी काम नहीं हुआ है। बांगरीपोसी-गोरूमहिसिआनी प्रोजेक्ट के मंजूर न होने से इस एरिया के लोग समाज की मुख्य धारा में नहीं जुड़ सकते हैं, लेकिन बोर्ड द्वारा रिपोर्ट के आधार पर फायदा नहीं है, बोलकर बात टाल देते हैं, जबकि जनता के विकास के लिए यह बहुत जरूरी है। मान्यवर, प्रधान मंत्री जी मयूरभंज जिले में गए थे और उन्होंने कहा था कि मयूरभंज जिला रेलवे सेवा दिल्ली तक जोड़ेंगे, लेकिन अब तक कुछ भी नहीं हुआ है। सर, मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करती हूं

और प्रधान मंत्री जी से भी अनुरोध करती हूँ कि इस प्रोजेक्ट बांगरीपोसी-गोरुमहिसिआनी लाइन को मंजूर करके बजट में स्थान दिया जाए, धन्यवाद।

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

माननीय उपसभापति महोदय, आज़ादी के बाद लगभग प्रति वर्ष लोकतंत्र के इस मंदिर में वित्तीय बजट पेश किया गया है, परंतु महामारी की इस विपरीत परिस्थिति में एक दूरदर्शी, नए भारत के निर्माण के लिए सभी वर्गों और सभी क्षेत्रों को ध्यान में रखकर, विशेषकर रेलवे के लिए बजट में जो प्रावधान किए हैं, इसके लिए मैं माननीय वित्त मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करती हूँ। माननीय प्रधान मंत्री जी के 'डिजिटल इंडिया' के सपने को साकार करने की दिशा में माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा पहली बार पेपरलैस बजट पेश किया गया। इसके लिए माननीय वित्त मंत्री जी बधाई की पात्र हैं। बजट में रेल के विकास के लिए लगभग 1,10,055 करोड़ की रिकॉर्ड राशि प्रदान की गई है। साथ ही बजट में रेल के विकास के लिए और भी बहुत से प्रावधान किए गए हैं। सरकार द्वारा दिसम्बर, 2023 तक ब्रॉड गेज मार्गों का शत प्रतिशत विद्युतीकरण करने के कार्य को पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। माल ढुलाई को आसान बनाने के लिए जून, 2022 तक freight corridor का काम पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। माननीय उपसभापति महोदय, इससे स्पष्ट होता है कि माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व वाली हमारी सरकार निरंतर देश के विकास के लिए समर्पण भाव से काम कर रही है। कोरोना जैसी महामारी की विषम परिस्थिति में भी भारतीय रेलवे ने अपना मानवीय चेहरा दिखाया है। मुझे यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि कोरोना के समय में विश्व की पहली हॉस्पिटल ट्रेन का संचालन भारतीय रेलवे द्वारा किया गया। कोरोना वायरस के समय जिस प्रकार से सरकार द्वारा निर्णय लिए गए, उसने सम्पूर्ण विश्व को अचंभित कर दिया है।

माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व वाली हमारी सरकार ने विश्व को यह दिखा दिया है कि कठिन से कठिन परिस्थितियों में भी भारत विश्व का नेतृत्व करने को तैयार है।

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

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

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

**श्री उपसभापति:** माननीय चंद्रप्रभा जी, समय के अंदर खत्म करने के लिए धन्यवाद। माननीय श्री अनिल देसाई जी।

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

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

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

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

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

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

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

5.00 P.M.

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

उपसभापति महोदय, रेल का 168 साल का इतिहास है। मैं इसको तीन खंडों में रखना चाहता हूँ। ब्रिटिश राज में रेल पोर्ट से पोर्ट तक थी। बंदरगाह से बंदरगाह तक कच्चे माल को पहुंचाने का काम रेल का था और उनका उद्देश्य भी यही था। कांग्रेस के 65 सालों के शासन में, पॉपुलिज्म से लेकर पेपर तक की रेल थी। पॉपुलिज्म की बातें तो बहुत होती थीं, रेल पेपर पर दौड़ती थी, वह ट्रैक पर नहीं थी। मैं दो उदाहरण देना चाहता हूँ कि कश्मीर में रेल लाइन बिछाने की योजनाएं बनीं, नॉर्थ-ईस्ट में रेल लाइन बनाने की योजनाएं बनीं। 2008 से कश्मीर में रेल लाइन बनाने की योजनाएं ठप पड़ी हुई थीं, लेकिन प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी का जो होलिस्टिक दृष्टिकोण है, जिसमें उन्होंने रेल को पीपल सेन्ट्रिक बनाया, पीपल टू पीपल तक की रेल बनाई, मैं उसको चार भागों में रखना चाहता हूँ - पहला है, एक्सपेंशन। एक्सपेंशन का क्या रूप है, मैं उसके दो उदाहरण देना चाहता हूँ। मिज़ोरम में जो 51 किलोमीटर की 32 सुरंगों वाली रेल लाइन बन रही है, वह बैराबी से लेकर सायरेंग तक की रेल लाइन है। वह 32 सुरंगों को पार कर रही है। मणिपुर में 49 सुरंगों को पार करते हुए 148 मीटर के पिलर्स पर जो रेल लाइन बन रही है, वह यह दिखाती है कि हमने कैसे रेल का एग्रेसिव एक्सपेंशन किया है।

महोदय, सिक्किम को भारत में मिले हुए 46 ईयर्स हो गए हैं। रेल के मैप पर सिक्किम नहीं था और आप कहते हैं कि एक्सपेंशन नहीं हुआ! 2022-23 तक, रेल मंत्री जी बताएंगे कि आने वाले वर्षों में सिक्किम हमारे रेल मैप पर होगा। नॉर्थ-ईस्ट की जितनी राजधानियाँ हैं, उनको रेल से जोड़ दिया गया है। मैं इस बात से असहमत हूँ कि हमने चीन को देखकर रेल का एक्सपेंशन किया है। चीन को चाहे जो करना है, वह करता रहे, हम तो देश में रेल की लाइन बिछा रहे हैं। हम वह जनता के लिए बिछा रहे हैं, जनता के हित के लिए बिछा रहे हैं, चीन को देखकर हमारे विकास की नीतियाँ तय नहीं होती हैं। दूसरा एक सवाल है - एक्सपेंशन के बाद इक्विटी। उपसभापति महोदय, हम सब जानते हैं कि जब रेल मंत्री जी भाषण देते थे, तो उनकी

कॉन्स्टीट्यूएन्सी और उनका राज्य भारत बन जाता था। चाहे जिस पार्टी की सरकार होती थी, रेल का केंद्रीकरण उस राज्य, उस कॉन्स्टीट्यूएन्सी में होता था। सारा भारत सिर्फ यह देखता था कि टिकट 2 रुपये ऊपर हुआ या नीचे हुआ। मैं अपने रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूँ, ऐसा लगता है कि ये रेल मंत्री राज्य के नहीं, बल्कि पूरे देश के रेल मंत्री हैं और आज देश के हर हिस्से में, जहाँ पर भी रेल की मांग होती है, वहाँ रेल पहुँच रही है। मैं उसका एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि रेल की पटरियाँ, ट्रैक्स का मॉडर्नाइज़ेशन आप तब तक नहीं कर सकते थे, आप जब तक एक्सिलेंस नहीं लाएंगे, जब तक इक्विटी के बाद एक्सिलेंस नहीं आएगा, तब तक रेल का विकास नहीं हो सकता था। महोदय, एक्सिलेंस क्या होता है? एबीबी लोकोमोटिव, बोम्बारडियर इंजन और हमारी रेल की जो बोगी होती थी, एलएचबी कोच, हमने उस कोच को बदला है जो कोच एक्सिडेंट का कारण बनतम था, असुविधा का कारण होता था। हम दुनिया का जो सबसे एक्सिलेंट, सबसे वैज्ञानिक, सबसे विकसित तंत्र था, उसको लाए। हमने उसको लाकर अपने यहाँ पर सिर्फ इम्पोर्ट नहीं किया, बल्कि उसको कस्टमाइज़ किया। वह चाहे चितरंजन हो, वाराणसी हो या रायबरेली हो, जितनी भी रेल की फैक्ट्रीज़ हैं, वे चाहे लोकोमोटिव बना रही हों, इंजन बना रही हों या कोचेज बना रही हों, हमने उस टेक्नोलॉजी को कस्टमाइज़ किया, इंडियनाइज़ किया। आज 'मेक इन इंडिया' के तहत जो आधुनिक कोचेज का उत्पादन हो रहा है, वह हाइएस्ट स्टेज पर हो रहा है, जिसके बारे में हमने कभी सोचा भी नहीं था। ये कहते हैं कि एक्सपेंशन नहीं हुआ। मैं एक घटनाक्रम का जिक्र करना चाहता हूँ। सन् 2009 से लेकर 2014 तक राजस्थान में विद्युतीकरण की बात करें, तो शून्य किलोमीटर था। जब हमारी सरकार बनी तो छः बरसों में 1,433 किलोमीटर रेल लाइन का विद्युतीकरण किया।

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

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

हमारे पास सात high-density corridors हैं। ये हावड़ा, दिल्ली, चेन्नई, मुम्बई को कवर करते हैं और वहां 68 प्रतिशत ट्रैफिक है। उसे कम करने के लिए dedicated Eastern and

Western Freight Corridors बनाये जा रहे हैं। वे न सिर्फ अर्थव्यवस्था को विकसित करेंगे, बल्कि यात्रियों को भी सुविधा देंगे।

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

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

These questions are very relevant and most pertinent. So, I would like to ask you, my dear Minister, kindly let this House and the people of India know your concept of the Indian Railways for the future. I remember, on 22<sup>nd</sup> of July, 1853, when the first railways was launched by the Britishers, Karl Marx wrote an article titled, "The future results of British rule in India", in which he mentioned the launching of the railways. He wrote, a new worker is born; a new culture is born and he even imagines that it may hit the roots and foundations of caste system in India. That was the greatest expectation. If somebody would like to write an article today, he may write, 'the future of British rule in India, and one of the first casualties will be the Indian Railways'. No doubt. You talk a lot about the Tejas train. Actually, what is it? It is Delhi-Lucknow bound train which you offer now as the great achievement. What is the cost of ticket? How much is it higher than the present rate? For 1000 kilometers, at present, the railways charge around Rs.700 to Rs.800. But for Tejas train, you are

going to sell the ticket at Rs. 2,000 to Rs. 3,000. It may sometimes go up to Rs. 4,000. And you talk about the common man! *Garibon ka Bharat!* That is a very confusing word for the BJP now. You don't know who the real *Garib* of this country are. What has happened to Shramik trains. Shramik train was driven, for the first time, on 1<sup>st</sup> of May. Lockdown came into effect in March, 2020. For more than one month, you waited for it. When the Shramik trains were run for the poor people and labourers, they were filled in the trains like refugees. There was no water and no food. Ninety-seven people died in those trains. I may ask the hon. Minister to tell this House whether your Government of the poor has a plan to offer a compensation for those poor families whose kith and kin were killed in those Shramik trains. You forgot the Shramik trains and you turned your face to Tejas trains. I am very sure that in the course of time the foreign capital, in the name of FDI, will come to conquer the Indian Railways.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

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

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

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

**श्री बी. एल. वर्मा** (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने और मेरी पार्टी ने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का समय दिया है। उपसभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री, आदरणीय श्री मोदी जी, माननीय वित्त मंत्री, श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और हमारे माननीय रेल मंत्री, श्री पीयूष गोयल जी के प्रति धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ, जिन्होंने 2021-22 का यह बजट पेश किया है। महोदय, यह बजट इसलिए भी अत्यंत महत्वपूर्ण हो जाता है, क्योंकि यह मोदी सरकार के दूसरे कार्यकाल का तीसरा बजट है। जिस प्रकार कोरोना जैसी वैश्विक महामारी को मात देकर एवं उसके बाद पैदा हुए



आर्थिक संकट की समस्या को मात देकर यह बजट पेश हुआ है, उससे वास्तव में यह और भी महत्वपूर्ण बजट हो जाता है। माननीय रेल मंत्री जी ने इसमें एक लाख करोड़ रुपये से भी अधिक का प्रावधान किया है। उन्होंने रेल को एक ऐसा विज़न दिया है, जिससे आधुनिक विकास में रेलवे की महत्वपूर्ण भागीदारी सुनिश्चित हो गई है।

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

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

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

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

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

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

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

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

**श्री उपसभापति:** माननीय वर्मा जी, आप कन्क्लूड करिये।

**श्री बी.एल.वर्मा:** ज्यादातर लोग काम-काज के लिए दिल्ली और लखनऊ आते-जाते हैं, परन्तु लखनऊ-दिल्ली के लिए कोई सीधी ट्रेन न होने के कारण परिवहन के अन्य संसाधनों पर निर्भर होना पड़ता है। इसलिए मैं मांग करता हूं कि बदायूं जिला को दिल्ली से लखनऊ सीधी ट्रेन से जोड़ा जाए, यहां पर रेलवे ट्रैक भी है, बड़ी लाइन है, स्टेशंस भी हैं, लेकिन ट्रेनों का परिचालन नहीं होने के कारण क्षेत्र के व्यापारी, किसान, रोज़गार की तलाश में जाने वाले श्रमिकों के लिए दिल्ली तथा लखनऊ एक तरह से दुर्लभ जैसा होता है। मैं बदायूं की जनता को रेल के माध्यम से दिल्ली और लखनऊ से सीधे जोड़ने का आपसे निवेदन करता हूं। कृपया दिल्ली वाया बदायूं होते हुए लखनऊ तक सीधी ट्रेन चलाने का गम्भीरता के साथ विचार किया जाए।

**श्री उपसभापति:** धन्यवाद।

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

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

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

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

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

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

महोदय, मैं आगरा का रहने वाला हूँ, आगरा टूरिज़्म का सबसे बड़ा क्षेत्र है, इसे ताजनगरी भी कहा जाता है। वहां देश-विदेश से अनेकों पर्यटक आते हैं। वहां की चार चीज़ें भी बड़ी प्रसिद्ध हैं - जिनमें सबसे पहले ताजमहल है, दूसरा पेठा है और तीसरा जूता है, चौथे का नाम मैं नहीं लूंगा। लेकिन मैं चाहूंगा कि आप इसके लिए अलग से एक ट्रेन की व्यवस्था करें, जो इन मालों को तुरंत सप्लाई करके सुदूर क्षेत्रों में जाने की व्यवस्था कर सके। चूंकि जब लोग इस सारे सामान को भेजते हैं तो वे इसे यात्री ट्रेनों में भेजते हैं, जबकि उनमें केवल एक-दो कोचेज़ ही इसके लिए होते हैं, जिसके कारण उनका सामान पहुंच नहीं पाता है। इसलिए अलग से इसकी व्यवस्था कराई जाए, जिससे आगरा की जो चार प्रसिद्ध चीज़ें हैं, एक तो ला नहीं सकते, लेकिन दो चीज़ें, जो जूता और पेठा हैं उनकी व्यवस्था हो सके, इसके लिए प्रबंध किया जाए। विश्व में आगरा का स्थान ताजमहल के कारण है, इसलिए यहां के स्टेशन को भी तदनुरूप बनाया जाए और उसी के आधार पर यहां की व्यवस्था की जाए। मैं माननीय मंत्री जी से बात करूंगा, मैं उनसे एक बहुत प्रमुख बात करना चाहूंगा कि वर्ष 2001 में माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने अपने गांव बटेश्वर, जो एक तीर्थ स्थल भी है, यह जैनियों का भी तीर्थ स्थल है, वहां आगरा से इटावा तक के लिए एक रेल लाइन का शुभारम्भ किया था। यह लाइन दो साल तक बनी, लेकिन यूपीए सरकार के आने के बाद यह पूरा

काम

10 साल तक ठप हो गया। माननीय मोदी जी के आने बाद इस कार्य को पूरा किया गया और 3-4

साल पहले तत्कालीन रेल मंत्री, माननीय मनोज सिन्हा जी ने उस पर एक मेमो रेलगाड़ी चलाकर उसका शुभारम्भ किया। उन्होंने घोषणा की थी कि इस रूट को अधिक उपयोगी बनाने के लिए तथा अधिकतम लोग बटेश्वर का दर्शन कर सकें, बटेश्वर में पूजा कर सकें और जैन समाज के लोग भी वहाँ पर अधिक संख्या में जा सकें, क्योंकि बटेश्वर जैन तीर्थकर का भी नाम आता है। इसलिए यहाँ पर कुछ यात्री ट्रेनें और कुछ एक्सप्रेस ट्रेनें, जिनका उन्होंने नाम भी लिया था, इटावा से चलेंगी, जिसके कारण टुंडला और आगरा फोर्ट का जो भीड़भाड़ वाला सेक्शन है, उससे बचाव हो जाएगा, परन्तु कोरोना के कारण यह काम नहीं हो पाया। मान्यवर, मैं चाहूँगा कि मंत्री जी इस पर ध्यान दें और इस कार्य को सुलभ करायें, धन्यवाद।

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

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

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

महोदय, 'स्वच्छ भारत अभियान' माननीय प्रधान मंत्री जी का सपना था और मुझे बताते हुए हर्ष हो रहा है कि भारतीय रेल भी बढ़-चढ़ कर इस अभियान की भागीदार बनी और आज इसका परिणाम हम सभी के सामने है कि किस प्रकार से देश के स्टेशंस को स्वच्छ किया जा रहा है। रेल में बायो-टॉयलेट को बढ़ावा देकर जिस प्रकार से रेल के डिब्बों को स्वच्छ किया गया है, मैं इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

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

महोदय, इस वित्तीय बजट में भी सरकार ने रेलवे की उपयोगिता को समझते हुए बजट में लगभग 1 लाख 10 हजार करोड़ की रिकॉर्ड धनराशि उपलब्ध करायी है। मैं इसके लिए माननीय वित्त मंत्री

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**श्री उपसभापति :** डा. फौजिया खान जी।

DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra): Sir, Indian Railways are the lifeline of the common man. They have existed and served quietly for years and years playing a critical role in the economic growth and development of the nation. It is beautifully said that a seed grows with no sound, but a tree falls with a huge noise. Destruction has noise. But creation is quiet. This is the power of silence. So let us guard ourselves against the noise. Let us safeguard what has been quietly created and grown by our forefathers and not be tempted to sell, to disinherit and to disinvest. Instead, let us rise up, improve, innovate and enhance our skills, remaining steadfast on the tracks. Let us not derail ourselves and hand over our national wealth to hands that know nothing, but profiteering. Our Railways after all are the lifeline of the common man. It is the world's largest passenger carrier. One does not need an outstanding foresight to see that the inevitable consequence of privatization will have an overall impact on the economy at large. The National Rail Plan Vision 2030 gives great hopes. As we moved from steam engine to diesel engine and then to the electric one, let us work faster on moving to solar energy and to the hyperloop which has the potential to be the changemaker. Isn't it, Sir? Mahatma Gandhi had said, "Our greatness lies not so much in being able to remake the world, as in being able to remake ourselves." Let us remake ourselves. We are happy and proud that the Department of Railways is headed by Piyush Goyal ji, a dynamic and modern thinking personality, the son of the soil from my own State, well informed and always responding positively. Therefore, we were certainly not unfair in our expectations that when the meal is served we will be getting a larger share. We, however, were very surprised and disappointed to see that Marathwada, the deprived region of Maharashtra, has once again been left deprived and ignored. Out of the total Central Budget of Rs.1.10 lakh crore, the South Central Railway got Rs.7,221 crore. Out of that, Marathwada got Rs.175 crore for electrification between Manmad and Mudkhed. Out of 89 projects in India, Maharashtra gets only four. Doubling of lines between Parbhani and Manmad was denied but Guntur-Guntakal got Rs.364 crore; Vijayawada-Gudivada got Rs.1,200 crore; Jalna-Khamgaon is pending for decades; Aurangabad-Chalisgaon is stuck in surveys; Nanded-Latur is approved but no progress; Nanded-Bidar is approved but no provision. Andhra-Telangana Division gets four new railway lines in 2020-21 and three electrification projects are underway,

but why is there nothing for Marathwada? Sir, eight new railway projects got fund in South-Central Railway but there is no new project in Marathwada. I earnestly request the Minister to please join Nanded Division to Central Railway to rectify the injustice.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude now.

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

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude it.

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

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

---

### RESIGNATION BY MEMBER

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

---

### SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS OF UNION TERRITORY JAMMU AND KASHMIR, 2020-21

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Supplementary Demands for Grants (Union Territory of Jammu and Kashmir), 2020-21. Shrimati Nirmala Sitharaman to lay.

THE MINISTER OF FINANCE; AND THE MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): Sir, I rise to lay a statement (Hindi and English versions) showing the Supplementary Demands for Grants in respect of the Union Territory of Jammu and Kashmir (with Legislature) for the year 2020-21.

---

### **THE BUDGET OF UNION TERRITORY OF JAMMU AND KASHMIR, 2021—2022**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Budget of Union Territory of Jammu and Kashmir, 2021-22. Shrimati Nirmala Sitharaman to lay.

THE MINISTER OF FINANCE; AND THE MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): Sir, I rise to lay on the Table, statements (in English and Hindi) of the estimated receipts and expenditure (2021-22) of the Union Territory of Jammu and Kashmir (with Legislature ).

---

### **SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS OF UNION TERRITORY PUDUCHERRY, 2020-21**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Supplementary Demands for Grants of Union Territory of Puducherry, 2020-21. Shrimati Nirmala Sitharaman to lay.

THE MINISTER OF FINANCE; AND THE MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): Sir, I rise to lay on the Table, a statement (in English and Hindi) showing the Supplementary Demands for Grants in respect of Union Territory of Puducherry (with Legislature) for the year 2020-21.

---

### **THE BUDGET OF UNION TERRITORY OF PUDUCHERRY, 2021-22**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Budget of Union Territory of Puducherry, 2021-22. Shrimati Nirmala Sitharaman to lay.

THE MINISTER OF FINANCE; AND THE MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): Sir, I rise to lay on the Table, statements (in English and Hindi) of the estimated receipts and expenditure (2021-22) of the Union Territory of Puducherry (with Legislature).

---

### **DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF RAILWAYS - *Contd.***

**श्री उपसभापति :** रेल चर्चा पर अंतिम वक्ता, श्री सकलदीप राजभर।



**श्री सकलदीप राजभर** (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदय, मैं रेल बजट की अनुदान माँगों के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

महोदय, आज देश के यशस्वी प्रधान मंत्री, माननीय नरेन्द्र मोदी जी के सान्निध्य में न केवल रेल सुविधाएं, वरन् अन्य सुविधाओं में भी दिन-प्रतिदिन बढ़ोतरी दर्ज की जा रही है, जैसे, सड़क परिवहन, हवाई यातायात इत्यादि। मैं आज माननीय रेल मंत्री जी को अपनी तरफ से तथा देश की जनता तरफ से धन्यवाद भी देता हूँ कि इनके प्रयास से पूरे भारत की जनता की सुविधा के लिए रेल लाइनों का जाल बिछ रहा है। रेलवे लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण तथा सभी रेलवे स्टेशनों पर सुरक्षा, स्वच्छता एवं शुद्ध जल, जनमानस के बैठने के लिए विश्राम स्थल, प्लेटफॉर्मों पर कुर्सियां तथा स्टेशनों की साफ-सफाई एवं चकाचौंध की व्यवस्था कर दी गई है। जब शाम होती है तो ऐसा लगता है कि स्टेशन दीपावली के दिन जैसे जगमगा रहे हैं। यहाँ तक कि बुजुर्गों और बीमार व्यक्तियों के लिए लोअर सीट के रिज़र्वेशन की व्यवस्था भी की गई है। रेलवे के उक्त सारे कार्य सराहनीय हैं। इसी कड़ी में, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश के मेरे गृह जनपद बलिया समेत जनपद आजमगढ़ और मऊ के चहुमुखी विकास के लिए आजमगढ़ मुख्यालय से सगड़ी, जियनपुर, दोहरीघाट, मधुबन, बेलथरा रोड, सिकन्दरपुर, मनियर, बॉसडीह होते हुए बकुलहाघाट, सुरेमनपुर तक नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता है।

भूतपूर्व रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी ने अपने मंत्रित्व कार्यकाल में बेलथरा रोड, सिकन्दरपुर से सुरेमनपुर तक नई रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वे भी कराया था, लेकिन आज तक किसी भी सरकार ने उसके प्रति सकारात्मक रवैया नहीं अपनाया। इसके साथ ही, मेरे स्टेशन बेलथरा रोड से दिल्ली के लिए गुजरने वाली एकमात्र गाड़ी लिच्छवी एक्सप्रेस 14005/14006 है। मैं जब से सांसद बना, तब से लिच्छवी एक्सप्रेस गाड़ी में ए.सी. प्रथम श्रेणी का कोच लगाने के लिए लगातार माँग कर रहा हूँ, लेकिन दुर्भाग्य है कि इस गाड़ी में ए.सी. प्रथम श्रेणी का कोच नहीं लग सका। मैं यह बताना भी उचित समझता हूँ कि यदि इसमें प्रथम श्रेणी का ए.सी. कोच लगाया जाएगा, तो प्रथम श्रेणी कोच में चलने वाले उस जनमानस को इसकी सुविधा मिल जाएगी, जो इसकी प्रतीक्षा कर रहा है। अभी हम सभी एवं जनता-जनार्दन उचित गाड़ी को लेने के लिए 100 से 150 किलोमीटर की सड़क यात्रा कर वाराणसी, गोरखपुर तथा देवरिया से ट्रेन की सुविधा प्राप्त करते हैं, जिससे समय और धन, दोनों की बरबादी होती है।

इसके अलावा, मैं गोरखपुर से दिल्ली के लिए एक राजधानी ट्रेन की भी माँग करता हूँ। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि वे आजमगढ़ से बलिया के सुरेमनपुर तक नई रेल लाइन बिछाने तथा लिच्छवी एक्सप्रेस में प्रथम श्रेणी के ए.सी. कोच लगाने की माँग को अपनी अनुदान माँगों में शामिल कराकर इस कार्य को कराने का कष्ट करें।

माननीय झा साहब ने स्वर्गीय कर्पूरी ठाकुर और माननीय स्वर्गीय चन्द्रशेखर जी के नाम पर ट्रेन चलाने की जो माँग की है, उसका मैं भी समर्थन करता हूँ। बकुलहाघाट रेलवे स्टेशन का नाम जयप्रकाश नारायण जी के नाम तथा किरीहरापुर रेलवे स्टेशन का नाम स्वर्गीय चन्द्रशेखर

जी के नाम पर रखा जाए, यह माँग में पहले से करता आ रहा हूँ। जय हिन्द, जय भारत।

**श्री उपसभापति :** माननीय अठावले जी, आपके पास एक मिनट का समय है।

**सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रामदास अठावले) :** डिप्टी चेयरमैन सर, रेल का जो बजट है और देश को प्रगति की दिशा में आगे ले जाने की हमारी सरकार की जो कोशिश है, उसका सपोर्ट करने के लिए मैं यहाँ पर खड़ा हुआ हूँ। "कुछ लोग तो जा रहे हैं जेल, लेकिन मोदी जी के नेतृत्व में पीयूष गोयल जी की तेजी से चल रही है रेल। वैस्ट बंगाल में भी पहुँच रही है बीजेपी की मेल, टीएमसी का बन्द होने वाला है वहाँ से खेला।"

**श्री उपसभापति :** प्लीज़, अब आप खत्म करें।

**श्री रामदास अठावले :** इसलिए यह जो रेल बजट है, इसमें महाराष्ट्र की बहुत सारी योजनाओं को सपोर्ट किया गया है, यानी उनको बजट दे दिया गया है। मुम्बई शहर में जो लोकल सेवा है, उसके लिए भी अच्छी सुविधाएँ दी गई हैं। पीयूष गोयल जी हमारे मुम्बई, महाराष्ट्र के रहने वाले हैं, मैं भी मुम्बई का हूँ, इसलिए मुम्बई की तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। महोदय मैं इस बजट का सपोर्ट करता हूँ, धन्यवाद।

**श्री उपसभापति :** धन्यवाद, माननीय अठावले जी। अब, माननीय मंत्री जी का जवाब।

**रेल मंत्री; वाणिज्य और उद्योग मंत्री; तथा उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री पीयूष गोयल) :** उपसभापति महोदय, रेल मंत्रालय के कार्यकरण के ऊपर बहुत ही अच्छी चर्चा रही। वास्तव में, यह Upper House है, Council of States है, तो स्वाभाविक रूप से सभी माननीय सांसद अपने-अपने दल की प्राथमिकताओं से ऊपर उठकर देश की चिन्ता करते हैं। देश में विकास को किस प्रकार से गति मिले, देश के उज्ज्वल भविष्य के लिए किस प्रकार से हम सब मिलकर काम करें, इस पर हम सब चिन्ता करते रहते हैं। डिबेट का स्तर अच्छा था, कई सुझाव आए, कुछ टिप्पणियाँ भी हुई, थोड़ी तारीफ हुई, कुछ आलोचनाएँ भी हुई, लेकिन एक प्रकार से लोकतांत्रिक परम्परा को कायम रखते हुए जिस अच्छे वातावरण में आज की बहस, आज की बातचीत हुई, वह सही मायने में यह दर्शाती है कि हम सबका लक्ष्य एक ही है। कैसे भारतीय रेल, जो इस देश की संपत्ति है, इस देश का एक अंग है - हम सबका कितना जुड़ाव रेलवे के साथ है, वह भी आज मुझे देखने को मिला। मुझे याद है कि पिछली बार जब दोनों सदनों में रेलवे पर डिबेट हुई थी, तब लोक सभा में लगभग 174 माननीय सांसदों ने और राज्य सभा में लगभग 30 माननीय सांसदों ने अपनी-अपनी बात रखी थी। कई माननीय सदस्यों ने अपनी स्पीच को पटल पर रखा था। उपसभापति महोदय, उन सदस्यों ने जो विषय चर्चा के दौरान उठाए, उस समय हमने हर एक सांसद को व्यक्तिगत जवाब भेजा। अभी भी लोक सभा में एक दिन डिबेट चली, मेरा उत्तर कल यानी मंगलवार को था। रेलवे के हमारे सभी अधिकारी रात भर बैठे और सोमवार को चर्चा में जितने भी विषय निकले थे, उन्होंने हर एक विषय पर समाधान - जहाँ समाधान हो सके या जहाँ

पर कोई कठिनाई हो तो उस कठिनाई को बताते हुए पूरी तैयारी करके मेरे कमरे में रख दी, जिससे लगभग सब सांसदों को, अगर किसी ने कोई डिमांड रोज़ की हो, नीरज जी ने कुछ कहा, मनोज जी ने कुछ कहा, अलग-अलग माननीय सदस्यों ने अपने-अपने राज्य की और क्षेत्र की डिमांड रखी, हमने हर एक का व्यक्तिगत जवाब तैयार किया। लोक सभा का तो रात को ही तैयार कर लिया था, मेरे पास जवाब की एक प्रतिलिपि भी है। माननीय सदस्यों ने जो एक-एक विषय उठाया, मैं साथ-ही-साथ उनका जवाब भी तैयार करके गया था। सभी माननीय सदस्यों की अनुमति से आज के उनके व्यक्तिगत विषयों पर भी लिखित रूप से ज़रूर जवाब दूंगा, लेकिन मैं समझता हूँ कि इस बहस का स्तर समझते हुए यह चर्चा करें कि रेलवे किस दिशा में चल रही है, आगे की हमारी क्या योजनाएं हैं और माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की क्या सोच है। जब वे भारत की रेलवे का आगे का विस्तार प्लान करते हैं, रेलवे आगे किस प्रकार से देश की सेवा करेगी, दोनों वर्गों की - चाहे यात्री हों या उद्योग जगत के लिए एमएसएमई सेक्टर हो या हमारे एक्सपोर्टर्स हों। उद्योग जगत को बल मिलता है तो उससे नौकरियां आती हैं, उससे अर्थव्यवस्था ज्यादा आगे बढ़ती है। इन सभी पहलुओं को ध्यान में रखा गया कि आगे किस प्रकार से भारतीय रेल देश को एक अच्छा भविष्य देने के लिए नियंत्रित रूप से तैयार की जाए।

कई माननीय सांसदों ने कोविड का भी जिक्र किया, यह स्वाभाविक भी है। हम सब कोविड की महामारी के दौर से गुज़र रहे हैं। मेरे अपने प्रदेश महाराष्ट्र में कोविड की संख्या बहुत तेज़ गति से बढ़ रही है। आज लगभग 60 प्रतिशत केसेज़ महाराष्ट्र से ही हैं, वहां रोज़ लगभग 15,000 केसेज़ सामने आ रहे हैं। आज माननीय प्रधान मंत्री जी ने सबके साथ चर्चा करके कोशिश की है कि सब लोग मिलकर इसको नियंत्रण में रखें। कोविड का समय एक बड़ा भयानक समय था। आप सबको याद है कि जब lockdown announce किया गया, तब कुछ टिप्पणियां भी हुई थीं, कहा गया कि अभी तो 500 केस भी नहीं हुए हैं, lockdown की क्या ज़रूरत है, लेकिन हम सबने देखा कि जिन देशों ने समय रहते उचित कदम उठाए, निर्णायक कदम उठाए, सही फैसले किए, उन देशों ने कैसे rapidly recover किया, अपने लोगों की जान बचायी, लोगों को मृत्यु से बचाया, लोगों को जल्दी ठीक किया और साथ-ही-साथ वे देश की अर्थव्यवस्था को भी पटरी पर लाने में सफल हुए। उन देशों में भारत का सर्वप्रथम अंक माना जाता है। जो देश अपने आपको बड़े modern, बड़े advanced countries, बड़े developed countries मानते थे, उन देशों ने, जिन्होंने सिर्फ अर्थव्यवस्था की चिंता की, समय पर lockdown नहीं लगाया, समय पर लोगों को नहीं संभाला - समय पर मास्क का उपयोग हो, social distancing हो, personal hygiene हो, इन सब चीज़ों की चिंता नहीं की। अपनी स्वास्थ्य सेवाओं को ठीक करने की चिंता नहीं की, आज आप देखिए कि उन देशों का क्या भविष्य है? मैं समझता हूँ कि रेलवे भी उसी का एक प्रतीक है। मुझे अभी भी याद है कि पिछले वर्ष कोविड के समय 22 या 23 मार्च को रेलवे की व्यवस्थाओं को पूरे तरीके से विराम दे दिया गया था, उनको रोक दिया गया था, तो तुरंत ध्यान में आया कि आखिर देश को चलाना है, देश की अति-आवश्यक वस्तुएं सभी लोगों तक पहुंचानी हैं, सबको अनाज पहुंचाना है, किसानों को fertilizer चाहिए। इसी प्रकार अगर बिजली नहीं होगी तब तो हम lockdown में भी घरों में नहीं बैठ पाएंगे। बिजली और बिजली से चलने वाले उपकरणों जैसे television और entertainment के दूसरे साधनों से गर्मी में कुछ सुविधा हो और सर्दी में भी बचा जा सके, इन सबके लिए बिजली का एक बहुत महत्वपूर्ण रोल है। देश में बिजली के बिना कोयला उपलब्ध ही

नहीं हो सकता है। ऐसी परिस्थिति में बिना अपनी जान की परवाह किए रेलवे कर्मचारियों ने काम किया है। आखिर रेलवे कर्मचारी भी तो परिवार के ही लोग हैं, वे भी तो सामान्य आदमी ही हैं, उनमें पुरुष भी हैं, उनमें महिलाएं भी हैं। उनके परिवारों में भी तो कोविड के बारे में किसी को कुछ जानकारी नहीं थी। उस समय सबको tension थी, सबको डर लगा हुआ था। मैंने लोक सभा में भी इस बात का जिक्र किया और मैं इस बात के प्रति पूरे सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि पूरे महामारी के दौरान रेलवे के एक भी कर्मचारी ने कभी अपनी ड्यूटी पर आने से मना नहीं किया, वे 24 घंटे तत्पर रहते थे। जहां पर वस्तुओं को पहुंचाने की जरूरत थी, वे लगातार वस्तुएं पहुंचाते रहे। चाहे अनाज हो, fertilizer हो, कोयला हो, दवाइयां हों, सभी वस्तुएं लोगों तक सीधे पहुंचती रहीं। जब और कोई साधन नहीं था तब ट्रेनें ही साधन थीं। लोगों तक सब वस्तुएं आसानी से पहुंचने के कारण देश इतनी बड़ी महामारी से जूझने में भी सफल हुआ और एक प्रकार से पूरे देश में अमन, शांति बनी रही। आपने कहीं कोई ऐसी बात नहीं सुनी कि लोगों को खाने-पीने की कमी रही हो। ऐसे समय में कोई बिजली की आपूर्ति बंद नहीं हुई, किसी भी किसान को कोई तकलीफ नहीं हुई। आखिर उसी का प्रमाण है कि आज हमारे मेहनती किसानों ने एकमात्र कृषि के क्षेत्र में लगभग साढ़े तीन प्रतिशत पैदावार में वृद्धि की है। किसानों ने मेहनत की है और यह इसलिए संभव हुआ है कि चाहे fertilizer हो, चाहे pesticides हों, उनको हर वस्तु समय पर पहुंचाई गई है। मैं समझता हूं कि समय-समय पर निर्णय लेने की जरूरत पड़ी, जब लगा कि देश में स्वास्थ्य सवाएं कम होंगी, आगे चलकर यदि कोविड के मरीजों के नम्बर बहुत बढ़ गए और ICU beds या अस्पताल के beds यदि कम हो गए, तो isolation में लोगों को कहां रखेंगे क्योंकि साधारणतया हम सबके घर छोटे होते हैं। यदि किसी व्यक्ति को कोविड हो जाए, तो उसको isolate करना आवश्यक है। ऐसी परिस्थिति में देश के पास पर्याप्त सुविधाएं नहीं थीं, खास तौर पर गांवों में ऐसी सुविधाएं नहीं थीं। माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक दिन मुझे सुबह-सुबह फोन करके कहा कि आजकल passenger coaches तो बंद हैं, क्या ये हमारी स्वास्थ्य सेवाओं में काम नहीं आ सकते?

उपसभापति महोदय, ईमानदारी की बात तो यह है कि उनकी बात सुनकर एक बार तो मैं भी हैरानी में रह गया कि इसका क्या मतलब है। माननीय प्रधान मंत्री जी क्या कहना चाह रहे हैं, जब उन्होंने मुझे समझाया कि आखिर कोविड की कोई दवाई तो है नहीं और यह भी कहा जाता है कि कोविड में air-conditioner में रहना ठीक नहीं है, इस महामारी में air-conditioner हानिकारक है, हमारे कई डॉक्टर्स साथी यहां पर बैठे हैं, वे इस बात की पुष्टि करेंगे - इसलिए बिना air-conditioner के रहना है। इसके लिए चाहिए क्या, उस समय Hydroxychloroquine शुरू हुई थी, कुछ समय तक Remdesivir थी, साधारणतः तो FabiFlu और temperature control करने और fever control करने की दवाइयों पर ही बल दिया जाता था। उस समय यह जरूरत थी कि एक अच्छा और साफ-सुथरा माहौल हो, उसमें IV line वगैरह देने की जरूरत पड़े। सुविधा ऐसी हो कि attendants देख सकें कि किसी को कोई तकलीफ न हो। जैसे दूर-दराज के गांव - जैसे बलिया में, कोविड का outbreak हो जाए, तो वहां की व्यवस्थाएं संभल नहीं पाएंगी। ऐसी परिस्थिति में हम वहां पर फटाफट घंटों के अंदर ट्रेन्स पहुंचा सकते हैं और उन कोचेज को इस तरीके से बनाया जाए कि वे कोविड केयर सेंटर्स, isolation centers बन सकें। मैं सिर्फ एक उदाहरण दे रहा हूं और इस चीज़ के लिए समय-समय पर मुझे प्रधान मंत्री जी का मार्गदर्शन

मिलता रहा कि कैसे रेलवे ने इस कोविड की आपदा को भी एक प्रकार से सुधार का अवसर बनाया, देश की सेवा का अवसर बनाया और जनता की सेवा का अवसर बनाया।

उपसभापति महोदय, रेलवे का पूरा परिवार चाहे अधिकारी हों, कर्मचारी हों, इस काम में जी-जान से जुट गए। हमने करीब-करीब 80,000 बेड्स की isolation capacity तैयार कर दी। उत्तर प्रदेश के तो कई गांवों में इसका इस्तेमाल भी हुआ। कुछ प्रदेश उस पर राजनीति करते रहे कि आपने इसमें वेंटिलेटर नहीं लगाया है, आप डॉक्टर्स दीजिए, वगैरह-वगैरह। मैं समझता हूं कि सुविधाएं भी दें और उसके बाद उसमें राजनीति की जाए, तो यह बहुत दुख की बात है। इसी प्रकार से कोविड के दौरान अलग-अलग तरीके से, चाहे वह किसान रेल चलाने की बात हो, जिससे कि हमारे किसानों का सामान देश के कोने-कोने तक पहुंच सके, विचार किया गया है।

उपसभापति महोदय, अब तक 43 अलग-अलग routes पर 377 किसान रेलें चल चुकी हैं और अलग-अलग जगहों पर सवा लाख टन किसानों की उपज पहुंचा चुकी हैं। इस दौरान 'श्रमिक स्पेशल' की बात आती है। जब ध्यान में आया कि लोग अपने घर जाने के लिए उत्सुक हो रहे हैं, तो बंद व्यवस्था के बावजूद भी देश भर में स्पेशल ट्रेन्स, "श्रमिक स्पेशल" के नाम से चलाई गईं। करीब 4,600 ट्रेन्स चलाई गईं। किसी माननीय सदस्य को यह लगा कि 40 ट्रेन्स भटक गई हैं, तो ऐसा कभी नहीं होता है कि ट्रेन ही भटक जाए। यह दुर्भाग्य है कि कुछ लोग भ्रमित रहते हैं, जिसका इलाज मेरे पास नहीं है। हमारी 4,600 ट्रेन्स से 64 लाख रजिस्टर्ड प्रवासी मजदूर सुरक्षित अपने घर पहुंचे। उनकी यात्रा सुगम रही। हमने लगभग दो करोड़ से अधिक मुफ्त में भोजन दिया और सवा दौ करोड़, सोलह लाख के करीब packaged drinking water bottles दी गईं। ट्रेन्स में आरपीएफ की व्यवस्था की गई। हरेक राज्य ने जितनी ट्रेन्स मांगीं, उतनी ट्रेन्स उनको मिलीं। उसमें भी यदि कभी-कभार राजनीति करने की कोशिश की गई, तो उसका भी एक प्रकार से तुरंत समाधान किया गया। यदि किसी ने कह दिया कि हमें ट्रेन चाहिए थी, लेकिन नहीं मिली, तो हमने कहा कि बताइए कितनी ट्रेन्स चाहिए और 12-14 घंटे के अंदर उतनी ट्रेन्स खड़ी कर दीं। यह अलग बात है कि फिर उन ट्रेन्स को इस्तेमाल नहीं कर पाए। उनकी जरूरत नहीं थी, केवल राजनीति चलती रहती है, पर मैं समझता हूं कि कोविड के समय जिस प्रकार से पूरे रेल परिवार ने देश की सेवा की, यह अपने आप में एक मिसाल है। यह एक गर्व की बात है। यह देश अपने रेल परिवार पर गर्व करेगा और मुझे खुशी है कि जब यहां दो-दो पूर्व रेल मंत्री जी भी विपक्ष में बैठे हुए हैं, तो उन सबके लिए भी यह एक प्रकार से आनन्द का विषय है कि उनके परिवार ने, इस देश के रेल परिवार ने देश की सेवा की और मैं समझता हूं कि इसमें तो पूरे सदन को एक साथ देश के रेल कर्मचारियों की सराहना करनी चाहिए। इस पर राजनीति करने की कोई आवश्यकता नहीं है। इसी दौरान एक और बड़ी अच्छी घटना रेलवे के हिसाब से हमारे अनुभव आपके साथ शेयर करना चाहता हूं। कई सारे ऐसे प्रोजेक्ट्स थे, जो हम वर्षों तक implement नहीं कर पा रहे थे। जैसे कोलकाता में पन्द्रह रेल लाइन्स हैं। पन्द्रह रेल लाइन्स के ऊपर एक पुराना ब्रिज था, जिसको तोड़ नहीं पा रहे थे। उसको तोड़ने के लिए सब ट्रेन्स को बंद करना पड़ेगा। पन्द्रह लाइन्स की ट्रेन बंद करने का मतलब यह है कि पूरे कोलकाता, पश्चिमी बंगाल में मुश्किल हो जाती। इस दौरान हमें एक लंबा ट्रैफिक ब्लॉक मिल गया, जिससे गाड़ियां रोक सकें। हम उस रोड ओवर ब्रिज को dismantle कर पाए, जिससे सेफ्टी बढ़ गई।

6.00 P.M.

माननीय उपसभापति महोदय, लगभग 350 प्रोजेक्ट्स जो लंबे अरसे से लंबित थे, जो खत्म नहीं हो पा रहे थे और शायद भविष्य में कभी हो भी नहीं पाते, उन सबको रेलवे ने...

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी, 6 बज गए हैं।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS; AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI V. MURALEEDHARAN): Sir, the Ministry of Railways is not only a Department for the whole country, but, it is very close to the heart of every citizen. Many of the Members have expressed their opinions and views on the Demands for Grants for the Ministry of Railways and every hon. Member would like to hear the response of the hon. Minister also. So, I would suggest that the House may agree to sit till the Minister's reply is over.

**श्री उपसभापति:** क्या माननीय मंत्री जी के जवाब तक सदन की सहमति है? सदन की सहमति है। मंत्री जी, आप अपनी बात कहिए।

SHRI PIYUSH GOYAL: My good friend, Jairamji is concerned because there are so many good things to speak about the performance of the Ministry of Railways. उपसभापति महोदय, पहले के ज़माने में एक रेल बजट अलग से आया करता था और उसके बारे में कई बार चर्चा होती है कि वह बड़ा अच्छा सिस्टम था, वह क्यों बद कर दिया? मैंने भी कई पुराने रेल बजट पढ़े और देखे कि उनमें क्या रहता था। महोदय, रेल बजट कुछ और कहता था, वह अलग-अलग प्रकार की announcements करता था, लेकिन बजट में जो उसका allocation होता था, निवेश के लिए जो पैसा उपलब्ध कराया जाता था, वह अपने आप में बहुत थोड़ा रहता था। इसी के चलते देखा गया कि announcement पर announcement होती थी। लगभग 500-550 प्रोजेक्ट्स की announcements हो चुकी हैं। मैं उसकी पूरी लिस्ट लेकर आया हूँ, उनका स्टेटस हर प्रदेश, हर राज्य के हिसाब से है। आप जिस राज्य का जो प्रोजेक्ट कहें, मेरे पास उसकी डिटेल्स हैं। आप यह सुनकर हैरान हो जाएंगे कि कैसे प्रोजेक्ट्स announce होते गए। अब कोई पश्चिमी बंगाल से रेल मंत्री बने, तो उठाकर 2009-10, 2010-11 में नई लाइनें, डब्लिंग आदि के 15-20 प्रोजेक्ट्स announce कर दिए गए। Announce करने में क्या जाता है - लोग अपनी खुशी मना लेंगे, सांसद भी खुश और जनता को भी भ्रमित कर देंगे, लेकिन उसके बाद उसके आवंटन के लिए पैसा ही नहीं था। उसको कम्प्लीट करने के लिए कभी पैसा आवंटित ही नहीं किया गया। अगर पैसा भी उपलब्ध हो जाए, तो जमीन देने के लिए राज्य सरकार तैयार नहीं है, जमीन एक्वायर करके देने में परेशानी है। जब हमने देखा कि एक-एक प्रोजेक्ट में - हमारे चाहते हुए भी कि हम और पैसा दें, कई प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जो लंबे समय से अटके पड़े हैं। पश्चिमी बंगाल का तो सबसे पुराना प्रोजेक्ट सुनने लायक है। 1974-75 में 110 किलोमीटर announce हुआ, जो

Howrah से Amta, Bargachia, Champadanga, Tarakeswar, Amta, Bagnan जाने वाला था। उसमें 42 किलोमीटर ही बन पाया, बाकी की जमीन ही उपलब्ध नहीं हुई। कुछ patches में जमीन उपलब्ध हुई, लेकिन patches में, हवा में उड़ते हुए, नीचे-ऊपर - ऐसे रेल नहीं चल सकती है। वह भी आहिस्ते-आहिस्ते एन्क्रोच हो गई। कुछ इलाकों में उन्होंने कहा हमने जमीन ले ली है, पैसा जमा करो, तो हमने पैसा जमा कर दिया। अब वह पैसा भी वापस नहीं आ रहा है। न जमीन आई, न पैसा आया।...(व्यवधान)...

**श्री जयराम रमेश (कर्नाटक):** यह चुनावी भाषण है...(व्यवधान)...यह सवाल किसी ने नहीं उठाया है।...(व्यवधान)...

**श्री पीयूष गोयल:** मैं महाराष्ट्र के बारे में बता देता हूं।...(व्यवधान)...आपकी सरकार महाराष्ट्र में चल रही है। मेरे अपने राज्य महाराष्ट्र की बात कर लेते हैं। महाराष्ट्र में माननीय बहन फौजिया खान जी ने बताया कि महाराष्ट्र के लिए पर्याप्त राशि उपलब्ध नहीं की जा रही है या प्रोजेक्ट्स कम्प्लीट नहीं हो रहे हैं। जब एक सरकार 2009 से 2014 के बीच काम कर रही थी, तो उस समय पांच वर्षों में 1,171 करोड़ रुपये एवरेज प्रति वर्ष महाराष्ट्र या महाराष्ट्र से गुजरने वाली लाइनों के लिए allocate किए गए। इस वर्ष के बजट में आप अंदाजा लगाइए कि कितना पैसा महाराष्ट्र के लिए अलॉट किया गया है। आपको यह जानकर हैरानी होगी कि लगभग सात हजार करोड़ रुपये महाराष्ट्र के लिए इस वर्ष में आवंटित किए गए हैं। यह है स्केल ऑफ इन्वेस्टमेंट - एक स्टेट के अंदर - और मैं समझता हूं कि जब तक निवेश नहीं होगा, तब तक प्रोजेक्ट्स कम्प्लीट नहीं होंगे, डेवलपमेंट नहीं होगा। मुझे किसी सांसद ने पूछा कि आप बताइए कि यह लाइन कब तक पूरी होगी? मैं लाइन की डिटेल्स लेकर आया हूं। अगर आप ज़मीन न दें, अगर वाइल्डलाइफ क्लियरेंस न दें, अगर यूटिलिटी शिफ्टिंग न करें, अगर किसी रिहेबिलिटेशन की आवश्यकता है, वह न करें, तो आप बताइए कि मैं डेट कैसे दे सकता हूं! मेरी डेट तो रेलवे की राज्य सरकार पर निर्भर करेगी। इसी क्रम में आप जिस भी राज्य को देखो - अभी केरल की भी बात निकली। केरल में कई प्रोजेक्ट्स हैं, लेकिन एक भी प्रोजेक्ट चल नहीं रहा है, क्योंकि ज़मीन ही उपलब्ध नहीं है। कहां पर रेलवे लाइन लगायें? डिमांड नई रेलवे लाइन की आती है, लेकिन पुरानी लाइन के लिए ज़मीन नहीं मिलती है। जो राज्य हमें ज़मीन उपलब्ध कराने में चुस्ती दिखाते हैं, प्रोएक्टिव होते हैं, वहां हम तेज़ी से काम कर पाते हैं। आज मध्य प्रदेश के माननीय सांसद अपने प्रदेश की बात बता रहे थे। इसी प्रकार उत्तर प्रदेश की बात हुई, हमने इस बजट में भी बलिया की एक लाइन का सर्वे एपूव किया है। जहां पर हमें ज़मीन के लिए प्रोएक्टिव एप्रोच मिले, जहां पर हमें दिखे कि जरूरत पड़ने पर ज़मीन की कठिनाई नहीं होगी, वहां पर हम तुरंत काम शुरू करते हैं।

[उपसभाध्यक्ष (डा. सस्मित पात्रा) पीठासीन हुए]

महोदय, हमने एक सोच बनाई है और मैं इस सोच पर सदन का आशीर्वाद चाहूंगा कि जिस प्रोजेक्ट में ज़मीन उपलब्ध हो, एपूवल्स पूरे हों, वाइल्डलाइफ वगैरह की फॉरेस्ट क्लियरेंस पूरी हो, अगर कोई ओवरहेड शिफ्टिंग है, वह पूरी हो जाए, तो उस प्रोजेक्ट को प्राथमिकता दी जाए,

उस प्रोजेक्ट को जल्दी किया जाए, उस प्रोजेक्ट को कम्प्लीट किया जाए। अगर हम इस प्रकार से फोकस करेंगे, तो आज 2,15,000 करोड़ रुपए अपने आप में रिकॉर्ड हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आज से 15 साल पहले सालाना 25,000 करोड़ रुपए capex में रेलवे 2004 से 2009 के बीच में एवरेज खर्चा करती थी। इसको 2009 से 2014 के बीच में बढ़ाकर 45,000 करोड़ रुपए किया। पांच वर्ष तक एवरेज 25,000 करोड़ रुपए, अगले पांच वर्ष तक एवरेज 45,000 करोड़ रुपए और इस वर्ष उसको बढ़ाकर 2,15,000 करोड़ रुपए किया गया है। आप सोचिए कि scale of capex कितना बढ़ा है? मैं इसके आंकड़े भी बताऊंगा कि कैसे काम करने में तेज़ गति आई है। अगर हम उस पैसे को 500 प्रोजेक्ट्स में थोड़ा-थोड़ा डिवाइड कर दें...(व्यवधान)...

**श्री जयराम रमेश:** आप प्राइवेटाइज़ेशन की बात कीजिए।

**श्री पीयूष गोयल :** महोदय, हम आधे-आधे और अधूरे प्रोजेक्ट्स ही रखें, तो बताइए देश को क्या फायदा होगा, जनता क्या लाभ ले पाएगी, उससे यात्रियों को क्या फायदा होगा? आधे-अधूरे प्रोजेक्ट्स में तो ट्रेन नहीं चल सकती है। हमारी कोशिश है कि अधिक से अधिक प्रोजेक्ट्स को, जो 70 परसेंट, 80 परसेंट कम्प्लीट हुए हैं, जहां पर ज़मीन पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है, उस पर फोकस किया जाए, उन पर तेज़ गति से काम खत्म किया जाए। इस प्रकार से ये सभी प्रोजेक्ट्स देश की सेवा में आएंगे। इससे रेलवे का भी रेवेन्यू बढ़ेगा, फ्रेट की पॉसिबिलिटी भी बढ़ेगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आप ओडिशा से आते हैं, यहां पर ओडिशा का विषय भी उठा था। मुझे आपको बताते हुए खुशी होती है कि वर्ष 2009 से 2014 के बीच में 838 करोड़ रुपया ओडिशा को मिलता था, प्रति वर्ष एवरेज ओडिशा की लाइनों को capex के रूप में मिलता था। वह 2021-22 में बढ़कर 5,528 करोड़ रुपए हो गया है, यानी लगभग छह-साढ़े छह गुना हो गया है। मेरे ख्याल से रेलवे की जो सोच बदली है, वह इसी कारण से बदल पाई है कि हमने दोनों बजट्स को मिला दिया है। जितना पैसा उपलब्ध है, उसके हिसाब से नई लाइनों की प्लानिंग, इलेक्ट्रिफिकेशन की प्लानिंग, गेज कन्वर्जन, डबलिंग अलग-अलग चीज़ें हैं। जब में जितने पैसे हैं, उसके हिसाब से प्लान करो, अनाउंस करो, लोगों को भ्रमित क्यों करना है? आपको जानकर खुशी होगी कि जब हमने इसी क्रम में इन मापदंडों से आइडेंटिफाई किया तो आइडेंटिफाई करने की प्रक्रिया भी बड़े पारदर्शी तरीके से की। हमने एक नेशनल रेल प्लान बनाया कि 2030 तक देश की सबसे ज्यादा अति आवश्यक रेल लाइनें कौन-सी हैं, कौन सी लाइनों पर यात्रियों की ज्यादा डिमांड है, उन्हें सेवा चाहिए, कहाँ पर फ्रेट की डिमांड है। जैसे पोर्ट कनेक्टिविटी है, आपके पारादीप से कनेक्टिविटी देनी है, जेएनपीटी से कनेक्टिविटी देनी है, कोचेज़ से कनेक्टिविटी देनी है, हावड़ा से कनेक्टिविटी देनी है, कोयले की खदानों से कनेक्टिविटी देनी है, पोर्ट को आयरन ओर की खदानों से कनेक्टिविटी देनी है, जिससे एक्सपोर्ट बढ़ सके। इस प्रकार से सोचकर एक बड़ी सोची-समझी रणनीति के तहत 2030 तक का एक नेशनल रेल प्लान बनाया। उस पर 58 प्रोजेक्ट्स को सुपर क्रिटिकल अनाउंस किया। मुझे आपको बताते हुए खुशी होती है कि हम उनमें से 25 प्रोजेक्ट्स पूरे कर चुके हैं, दिसंबर तक 31 प्रोजेक्ट्स पूरे हो जाएंगे और आखिरी 2 अगले वर्ष मार्च तक पूरे हो जाएंगे। यानी पूरे 58 सुपर क्रिटिकल प्रोजेक्ट्स इस आने वाले वर्ष में पूरी तरह



से देश की सेवा में हाजिर हैं। इसी प्रकार से 68 क्रिटिकल प्रोजेक्ट्स को भी क्रिटिकल घोषित किया गया है, जिनको हम अगले तीन वर्षों में पूरा करके एक प्रकार से पूरे देश में कनेक्टिविटी का विस्तार बढ़ाएंगे और कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक, गुजरात से लेकर अपने अंतिम छोर नॉर्थ-ईस्ट तक पूरे देश को रेलवे से जोड़ पाएंगे। महोदय, हम इस प्रकार की कल्पना के साथ अपने काम में जुटे हुए हैं।

महोदय, कश्मीर का एक बहुत महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है, जो वर्षों से चल रहा था, लेकिन बीच में पीआईएल्स डलने और कोर्ट केसेज़ वगैरह होने से उसमें काफी समय तक तकलीफ भी आई थी। यद्यपि कुछ समय खरगे जी भी थे, तब भी शायद उसमें स्टे वगैरह हो गया था। उन सभी समस्याओं को पीछे करके पिछले दो ढाई साल से उसमें अधिक रूप से पैसा दिया गया और मुझे आप सबको यह बताते हुए खुशी होती है कि जो एक लार्ज सेक्शन है, जो बनिहाल से कटरा को ज्वाइन करेगा, उस सेक्शन पर तेज गति से काम चल रहा है। महोदय, जल्द से जल्द, मेरे ख्याल से अगले दो-ढाई सालों में वह सेक्शन पूरा होने से कन्याकुमारी से लेकर पूरे बारामूला तक व्यक्ति एक ही गाड़ी में ट्रेवल कर सकता है।

महोदय, हम इन ट्रेनों में vistadome coaches भी लगा रहे हैं, जो पूरे कांच के हैं, जिसमें चारों तरफ कांच हो। आप सोचिए कि कश्मीर में जब उन vistadome coaches में बैठेंगे तो कितना आनंद आएगा, यात्री बर्फ का आनंद लेंगे, चारों तरफ से वादियों का आनंद लेंगे। अभी तक ऐसे 33 vistadome के coaches सेवा में हैं, अलग-अलग रूट्स पर चल रहे हैं, कुछ अराकू वैली में चल रहे हैं, कुछ दादर से मडगाँव कोंकण रेलवे में चल रहे हैं, एक माथेरान, केवड़िया, बेंगलुरु, मंगलौर के बीच में चल रहा है, एक नीलगिरि माउंटेन रेलवे पर चल रहा है। कश्मीर में अभी एक पहुंचा है। हम उसकी सिक्युरिटी क्लियरेंस की बात शुरू करेंगे और उसे सक्सेसफुल करेंगे। हमने उसको बुलेटप्रूफ किया है। कुछ कोचेज़ को कालका-शिमला में किया था, लेकिन अब उनको भी नये डिज़ाइन से नया बना रहे हैं, जिससे अगले डेढ़ वर्ष में शिमला का जो पूरा रूट है, उससे इतने सुंदर नये vistadome coaches बनेंगे कि मैं उम्मीद करूंगा कि हमारे माननीय सांसद एक बार जब शिमला जाएंगे, तो उसका स्वाद जरूर लेंगे। वह पठानकोट बैजनाथ और पपरोला के बीच चल रही है। दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे में अब 33 vistadome coaches चल रहे हैं और हम 100 और बनाकर पर्यटन को भी एक बड़ा बूस्ट देने का काम कर रहे हैं।

सर, कश्मीर का जो चिनाब ब्रिज है, वह भी अपने आप में एक बड़ा अद्भुत और टेक्नोलॉजिकल मार्वल है। वह एफ़िल टॉवर से भी 30 मीटर ऊँचा है। उस पर बहुत तेज गति से काम चल रहा है। वास्तव में उस प्रोजेक्ट की लेन्थ 111 किलोमीटर है, पर उसके लिए हैवी इक्विपमेंट्स लेकर जाने के लिए 205 किलोमीटर की तो रोड्स बनानी पड़ीं। वहाँ पर इतने टनल्स हैं और देश का सबसे लंबा, 12 किलोमीटर से ज्यादा लंबा टनल भी वहीं पर है। मैं इन सबकी पर्सनली मॉनिटरिंग करता हूँ। मैं डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर को हर हफ्ते मॉनिटर करता हूँ, कश्मीर का प्रोजेक्ट हर 15 दिन में अपने स्तर पर मॉनिटर करता हूँ। माननीय प्रधान मंत्री जी बार-बार हमें यह सिखाते हैं कि एक बार जब खुद इन्वॉल्व हो जाओगे, तो समस्याओं का समाधान जल्द होगा और काम में तेज गति आएगी। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर अपने आप में एक मिसाल है कि कैसे इस सरकार ने स्पीड चेंज की है, speed of execution of projects में गति लाई है। कहां तो इस प्रोजेक्ट में यानी 2014 से पहले सिर्फ 10,000 करोड़ रुपए खर्च हुए थे, लेकिन हमने 2014 से 2019

के बीच, पांच सालों में, 38,000 करोड़ रुपए निवेश किए। इस साल के बजट में भी लगभग 14,000 या 16,000 करोड़ रुपए डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर में दे रहे हैं। उससे देश भर में हमारे एमएसएमई सेक्टर को, हमारे उद्योग जगत को एक बड़े रूप में सस्ते दामों पर तेज गति से फ्रेट पहुंचाने को मिलेगा। इसके साथ ही रेल लाइन्स जहां आज फ्रेट ट्रेन्स चलती हैं, वे पैसेंजर्स सर्विस के लिए फ्री हो जाएंगी, जिससे हम यात्रियों की सेवाएं और अधिक सुगम बना सकेंगे। इसके अलावा रेलगाड़ियां भी तेज गति से चल पाएंगी और ज्यादा रेलगाड़ियां चल पाएंगी। इसी प्रकार से फ्रेट में हमने कई प्रकार के बदलाव करके एमएसएमई सेक्टर को, एक्सपोर्ट सेक्टर को ज्यादा बल दिया है। 'किसान' मेल में फल और सब्जियों को ट्रांसपोर्ट करने के लिए हमने किराए में 50 प्रतिशत की छूट दी है।

इस कोविड के दौरान हमने एक सबसे बड़ी उपलब्धि हासिल की। हमने आपदा को अवसर में बदलते हुए फ्रेट की स्पीड को बढ़ाया। ऐसा नहीं है कि आज कम गाड़ियां चल रही हैं इसलिए स्पीड ज्यादा है। लगभग 80 प्रतिशत मेल एक्सप्रेस ट्रेन्स फिर से चलनी शुरू हो गई हैं। Suburban तो करीब 90 प्रतिशत दोबारा शुरू हो गई हैं। बाकी ट्रेन्स की जहां-जहां से मांग आती है, जहां-जहां पर कोविड प्रोटोकॉल मेन्टेन हो सकते हैं, हम उन्हें भी धीरे-धीरे शुरू कर रहे हैं। इस सबके बावजूद मेहनत करके फ्रेट ट्रेन्स की स्पीड डबल करने में हम सफल हुए हैं। पहले जहां 22-23 किलोमीटर प्रति घंटा फ्रेट ट्रेन्स की एवरेज स्पीड थी, वह आज 45 किलोमीटर प्रति घंटा की गति से साधारणतः चल रही है।

आप इससे देश की अर्थव्यवस्था का अनुमान लगा सकते हैं कि लॉजिस्टिक कॉस्ट को कैसे लाभ होगा। पहले जो ट्रेन मुम्बई से गुवाहाटी सात दिन में जाती थी, वह अब दो-ढाई दिन में पहुंच जाती है। अगर सामान जल्दी पहुंचेगा तो हम और अधिक ट्रेन्स चला सकते हैं, छूट दे सकते हैं, किराया कम कर सकते हैं। उससे देश की अर्थव्यवस्था को बल मिलेगा। अगर तेज गति से अर्थव्यवस्था रिवाइव होगी, तो नया निवेश आएगा, नई फैक्ट्रीज लगेंगी, नई नौकरियों के अवसर बनेंगे। इसी से देश आगे बढ़ेगा और हम देश की अर्थव्यवस्था को भी तेज गति से आगे बढ़ाने में सफल होंगे।

[उपसभापति महोदय पीठासीन हुए।]

एक माननीय सदस्य ने उसका मजाक उड़ाने की कोशिश की, यह बड़ा दुर्भाग्यपूर्ण है, मैं समझता हूं कि अगर कोई अच्छी उपलब्धि हो, चाहे कोई भी करे, किसी भी पार्टी की सरकार करे, उसको देश में सेलिब्रेट करना चाहिए।

मुझे आप सबको बताते हुए यह खुशी होती है कि कोविड महामारी के बावजूद भारतीय रेल ने पिछले वर्ष 16 मार्च, 2020 से लेकर अंत तक, मालगाड़ी ने जितने माल की दुलाई की थी, उसे हमने 16 अप्रैल, 2021 तक यानी इस वर्ष कोविड के बावजूद पार कर लिया है। जबकि पहले तीन-चार महीने में जब महामारी पीक पर थी, लॉकडाउन था, तब 70 मिलियन का शॉर्टफॉल था। लेकिन उसके बाद हमने लगातार मेहनत की, नई-नई योजनाएं बनाईं।

उपसभापति जी, आपको जानकर खुशी होगी, देश को और सभी माननीय सदस्यों को भी जानकर खुशी होगी कि सितम्बर, 2020 से फरवरी 2021, तक छः महीने में हर महीने जो फ्रेट लोडिंग हुई है, वह भारत के 168 साल के इतिहास में सबसे अधिक रही है। यानी अगर हम

सितंबर, 2020 देखें, तो आप इस साल के पहले कोई भी सितंबर महीना ले लीजिए, उससे अधिक सितंबर, 2020 में loading हुई है। अक्टूबर में, नवंबर में, दिसंबर में, हर महीने maximum loading ever in that month, इन 6 महीनों में consistently की गई। इस consistency से मुझे उम्मीद है कि रेलवे और तेज गति से आगे बढ़ेगी, हमने जो एक customer scheme का बीड़ा उठा रखा है। आजकल freight के लिए किसी को रेलवे स्टेशन के धक्के नहीं खाने पड़ते, रेलवे ऑफिसों के धक्के नहीं खाने पड़ते। अगर आपको कुछ सामान पार्सल से भेजना हो, चाहे वह छोटा सामान हो, छोटा लॉट हो, किसान मेल से भेजना हो, कुछ सामान मालगाड़ी से भेजना हो, तो आपको जूते नहीं घिसने पड़ते, आपको किसी की सिफारिश नहीं लगती है, आज कल सब online होता है। आप पारदर्शी तरीके से booking करिए, पैसा भी online भरिए, आपको कहीं भी धक्के नहीं खाने पड़ते। हाँ, मज़ाक में मेरे रेलवे के एक अधिकारी ने मुझसे कहा कि साहब, आप यह बोलते हैं, तो ठीक है, लेकिन सामान पहुँचाने के लिए तो आदमी को स्टेशन आना पड़ेगा, सामान तो online नहीं आएगा। Loading के लिए सामान लाने के अलावा सब कुछ online कर दिया गया है। आज इस सुविधा से लोग अपना सामान और ज्यादा रेलवे से transport करते हैं, फिर चाहे वह अनाज हो, फिर चाहे वे automobiles हों - two-wheelers, three-wheelers, four-wheelers - फिर चाहे वह सीमेंट हो, iron ore हो। हर चीज में आज उद्योग जगत को दिखने लगा है, MSME Sector का confidence बढ़ा है कि हम रेलवे से सामान सस्ता भी भेजेंगे, वह ठीक-ठाक से टिकारू भी पहुँचेगा और समय पर पहुँचेगा। मैं समझता हूँ कि यह आगे के लिए इसलिए जरूरी है कि जिस प्रकार से एक के बाद एक Pay Commission के कारण रेलवे के खर्चों का मॉडल बदल रहा है, उसमें हमें अपनी capacity expand करनी पड़ेगी और ज्यादा सेवाएँ expand करके revenue बढ़ाना पड़ेगा। इसमें मैं जरूर आप सबका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि रेलवे के खर्चों का क्या मॉडल है। कुछ माननीय सदस्यों ने operating ratio या profitability की भी बात की। वैसे मैं समझ नहीं पाया, एक तरफ बात हुई कि यह तो सेवा का काम है, इसमें तो देखना ही नहीं चाहिए कि ठीक से चला या नहीं चला और कुछ माननीय सदस्य कह रहे थे कि operating ratio देखो, पर हमने दोनों पर चिंता की है। यह विशेषता है मोदी सरकार की। हमने सेवाएँ बढ़ाने का बीड़ा भी उठाया, लेकिन साथ ही साथ रेलवे को आत्मनिर्भर बनाने का भी बीड़ा उठाया। हमने दोनों का बीड़ा एक साथ उठाया। मुझे याद है, मेरे ख्याल से 2007 और 2009 के बीच जब Sixth Pay Commission आया था, तो रेलवे का operating ratio सीधा 75 प्रतिशत से बढ़ कर 95 प्रतिशत हो गया था। इसमें 20 प्रतिशत operating ratio deteriorate हुआ था, क्योंकि स्वाभाविक है कि जब लाखों employees की salary एक साथ इतनी बढ़ी बढ़ेगी और salary के साथ pension बढ़ेगी, तो एक साथ इतना revenue तो बढ़ेगा नहीं। उपसभापति महोदय, जब हम सरकार में आए, तो operating ratio 94 परसेंट के आस-पास था। उसके बाद Seventh Pay Commission आया। उपसभापति महोदय, मैं आपको थोड़ा आँकड़ों से बताना चाहूँगा और यह बात समझनी जरूरी है, क्योंकि यह दर्शाएगी कि रेलवे किन कठिन परिस्थितियों से गुजरते हुए इतना बड़ा निवेश भी कर रही है और इतने सारे सुविधा के काम भी आगे बढ़ा रही है। 2009 से 2014 के बीच स्टाफ की औसत cost 40 हजार करोड़ रुपए थी और 2014 से 2019 के बीच वह बढ़ कर औसत 65 हजार करोड़ रुपए हो गयी है। इस वर्ष 2021-22 में वह 65 हजार करोड़ रुपए से बढ़ कर आज के दिन 92 हजार करोड़ रुपए हो गयी है, यानी इसमें लगभग 27 हजार करोड़ रुपए

की बढ़ोतरी हुई है। इसी प्रकार से pension का outgo, जो 2009 से 2014 के बीच 38 हजार करोड़ रुपए average था, वह 2021-22 में बढ़ कर 54 हजार करोड़ रुपए हो गया है। यानी इसमें भी 16 हजार करोड़ रुपए की बढ़त है। अब ऐसी परिस्थिति में आप अंदाजा लगाइए कि एक तरफ रेलवे स्टाफ और पेंशन में 1 लाख, 46 हजार करोड़ रुपए खर्च करती है, lease rent, जो हम capital expenditure करते हैं, जो हम locomotives, coaches, वगैरह लेते हैं, उसमें हम 15 हजार करोड़ रुपए खर्च करते हैं। इस तरह 1,61,000 करोड़ की तो fixed cost है। जो भी यहां finance को समझते हैं, वे समझ पाएंगे कि 1,61,000 करोड़ रुपये fixed cost है, जिसमें हम कुछ बदलाव नहीं कर सकते हैं। वह fixed cost रेलवे के ऊपर बोझ है। इसके बाद जो other expenses हैं, जिनमें maintenance है, fuel है, diesel है, बिजली है, स्टेशनों की साफ-सफाई है, अगर आप इन सब other expenses के आंकड़े सुनेंगे, तो हैरान हो जाएंगे। 2014-15 में ये सब other expenses 54,000 करोड़ रुपये थे, लेकिन इस वर्ष, 2021-22 में वे घट कर 48,000 करोड़ रुपये हो जाएंगे। यानी 6-7 साल के बाद भी ये operating expenses, which are other than fixed cost, कम हुए हैं। जिन variable costs पर हमारा कुछ नियन्त्रण हो सकता है, जिनको हम बचा सकते हैं या जिनको हम संभाल सकते हैं, उनको हम actually 6,000 से 7,000 करोड़ रुपये कम करने में सफल हुए हैं, वह भी सात साल का समय बीत जाने के बाद। इससे यह बात भी साबित होती है कि हमने महंगाई को नियन्त्रण में रखा है और हम अनाप-शनाप खर्चों पर भी नियन्त्रण लाए। हमने एक प्रकार से पारदर्शी व्यवस्थाओं को अपनाया, जैसे GeM से सामान खरीदना, हर चीज में यह देखना कि इसकी जरूरत है या नहीं है, अच्छे coaches और अच्छे locomotives लाना, ताकि maintenance cost कम हो सके, ज्यादा से ज्यादा electrification करना - ये सब काम हमने पिछले 6-7 सालों में किए हैं।

आप एक बात से इसका अंदाजा लगा सकते हैं कि मोदी जी की सरकार के आने से पहले जहां हर वर्ष 600 से 650 किलोमीटर के करीब electrification होता था, वहीं इस वर्ष 5,500 किलोमीटर से भी अधिक का electrification हुआ है, यानी लगभग आठ गुणा अधिक। हमारी कोशिश है कि यह आंकड़ा 6,000 किलोमीटर प्रति वर्ष तक जाए। इस तरह अलग-अलग कामों को तेज गति से करने में हमारा विश्वास है। हम यात्रियों को सब प्रकार की सुविधाएं देने में सफल हुए हैं, चाहे ट्रेनों की स्वच्छता का काम हो, स्टेशनों की स्वच्छता का काम हो या ट्रैक्स की स्वच्छता का काम हो। रेलवे में स्वच्छता के लिए शत-प्रतिशत बायो-टॉयलेट्स लगाए गए हैं। इससे पहले ट्रैक पर हर रोज लगभग 4,000 टन मल गिरता था। ज़रा सोचिए, पर्यावरण के लिए वह कितना बड़ा खतरा था। आपको याद होगा कि एक ज़माने में इसमें हर जगह कैसी बास आती थी, कैसी स्मैल आती थी? आज आप किसी भी ट्रेन पर चले जाइए, किसी भी स्टेशन पर चले जाइए, आपको कहीं कोई स्मैल नहीं आएगी। हर स्टेशन पर हमने सफाई, अच्छे शौचालय, महिलाओं के लिए अलग शौचालय की पूरी व्यवस्था खड़ी कर दी है। अब आहिस्ता-आहिस्ता स्टेशनों पर हम दिव्यांग लोगों के लिए भी व्यवस्थाएं बढ़ा रहे हैं। प्रमुख स्टेशन्स में दिव्यांग लोगों के लिए toilet में access की facility देने में तो हम ऑलरेडी सफल हो चुके हैं, आप सबको अपने-अपने क्षेत्रों में यह सब देखने को मिला होगा। चाहे foot-over bridge हो, escalators हों या lifts हों, इन सब सुविधाओं में भी गत सात वर्षों में बहुत तेज गति से वृद्धि हुई है।

महोदय, मुझे बहुत पीड़ा हुई, एक माननीय सदस्य ने कुछ इस प्रकार की बात कही, मैं यह तो नहीं कहूंगा कि उन्होंने मज़ाक किया, क्योंकि यह मेरी तरफ से बड़ा ओछा शब्द हो जाएगा, लेकिन उन्होंने हमें बड़ा belittle किया और हमारी एक बहुत बड़ी उपलब्धि को बहुत छोटा बताया। महोदय, पिछले दो वर्षों में, मार्च, 2019 से लेकर अभी तक ट्रेन दुर्घटना में एक भी यात्री की मृत्यु नहीं हुई है। मैं समझता हूं कि यह तो हम सबके लिए आनन्द की बात होनी चाहिए कि हमने लोगों को सुरक्षित और सुगम सफर उपलब्ध कराया। एक माननीय सदस्य ने कहा कि कोविड में ट्रेन ही नहीं चली, तभी ऐसा हुआ है। ट्रेनें तो कुछ समय के लिए ही रुकीं, लेकिन उसके बाद तो ट्रेनें शुरू होती जा रही हैं, 80 प्रतिशत mail express तो शुरू हो चुकी हैं। उससे पहले 2019-20 का पूरा वर्ष भी तो बीता है, तब तो पूरी ट्रेनें चली थीं, लेकिन उनमें एक भी दुर्घटना नहीं हुई थी। अब यह दूसरा वर्ष चल रहा है और मैं भगवान से प्रार्थना करता हूं, साथ ही मैं अपने साथियों और अपने बड़ों का भी आशीर्वाद चाहूंगा कि हम इस काम में सफल रहें। हमारे लिए हर व्यक्ति का जीवन कीमती है, हर व्यक्ति का जीवन हमारे लिए बहुत महत्व रखता है। ये साढ़े बारह, तेरह लाख कर्मचारी दिन-रात मेहनत करते हैं, यह साधारण उपलब्धि नहीं है। यह अपने आप नहीं होता है, ये लोग दिन-रात सेफ्टी के लिए मेहनत करते हैं, चाहे वे trackman हैं, track checking कर रहे हैं, चाहे loco pilot एकदम तेज़ नजर रख रहे हैं कि ठीक से ट्रेन चले, चाहे वह स्टेशन मास्टर हो और चाहे वह signalling का अफसर हो, mechanical कर्मचारी हो या electrical कर्मचारी हो। इस पूरी व्यवस्था की संयुक्त जिम्मेदारी को उठाकर अपने कर्तव्य का पालन करने का जो संकल्प है, उसके कारण ही यह हो सकता है। मैं वास्तव में उनका धन्यवाद करना चाहूंगा, जो दिन-रात एक करके रेलवे को सुरक्षित रखते हैं, रेलवे के यात्रियों का सफर कैसे अच्छा हो, उसकी चिन्ता करते हैं।

माननीय महोदय, हमने कई विषयों पर एक root cause analysis करके उसका समाधान किया है। हमने गहराई से समस्या की जड़ में जाकर समाधान किया है। समस्या कई बार ऐसी थी कि जब गहराई से देखो तो उसका एक बड़ा सरल उपाय भी मिल जाता है। मैं सिर्फ सोच बताने के लिए एकाध उदाहरण आपके सामने रखता हूं कि कैसे रेलवे की सोच बदली है। कई माननीय सांसद कई बार शिकायतें करते थे, खास तौर पर गरमी के दिनों में ट्रेन में पानी खत्म हो जाता है। आपको ध्यान होगा, पहले कई बार ऐसा होता था कि बाथरूम में पानी खत्म हो गया या wash basin में पानी खत्म हो गया। जब उसका rootcause analysis किया तो यह ध्यान आया कि जब किसी वर्ष ये पाइप लगे थे, जिनसे watering होती है, water tanks भरे जाते हैं, तब वे पाइप छोटे थे, दूसरा कुछ पाइप्स जंग पकड़ गये, तीसरा मिट्टी वगैरह लगने से पाइप का डायामेटर कम होता चला गया और इन सब कारणों से बड़ी धीमी गति से अंदर पानी भरा जाता था। इसके अलावा ये पाइप्स तब बने थे, जब स्टीम इंजन्स चलते थे। कभी किसी ने इस बात को नहीं सोचा कि स्टीम इंजन के समय ट्रेन आधा घंटा रुकती थी तो आधे घंटे में पानी भर जाता था। आहिस्ता-आहिस्ता डीज़ल ट्रेन आई, उसके बाद इलेक्ट्रिक ट्रेन आई, वह दो-तीन-चार मिनट रुकती है और उतने समय में पानी नहीं भरता है। इसके लिए हमने देश में एक मुहिम चलाई। जहां-जहां वॉटरिंग होती है, वहां पाइप्स बड़े किये, nozzle ठीक किये, उनका maintenance protocol किया और साधारणतः अब हमारी helpline, complaint line में ऐसी कोई समस्या नहीं आती है कि पानी खत्म हो गया। अगर आती है तो उस पर तुरंत एक्शन होता है कि किस स्टेशन पर पानी भरा गया, पूरा क्यों नहीं भरा गया,

कौन अफसर जिम्मेदार है, कौन कर्मचारी जिम्मेदार है, उस पर तुरंत एक्शन लिया जाता है। हमारे यहां एक्शन इस हद तक है कि आज के दिन हर ट्रेन, चाहे वह passenger हो, mail express हो या freight train हो, हर ट्रेन आज मोबाइल फोन पर देखी जा सकती है। इस समय 6 बजकर 32 मिनट पर कौन सी ट्रेन कहां पर है, उसे आप इस समय अपने मोबाइल फोन पर देख सकते हैं। इसी के फलस्वरूप एक तरफ फ्रेट ट्रेन्स की स्पीड भी डबल हुई है, अभी साधारणतः फॉग के दिनों को छोड़कर - इस बार ज्यादा फॉग पड़ा था, पिछले वर्ष कम था। यह मैं अपने मोबाइल फोन पर रोज मॉनिटर करता हूं। मैं कल की जानकारी अभी बता सकता हूं कि कल कितनी ट्रेन्स समय पर चलीं, समय पर पहुंचीं और एक-एक ट्रेन जो समय पर नहीं पहुंची, उसका क्या कारण था। मैं सिर्फ सदन को जानकारी देता हूं, कल की पोजिशन मुझे सुबह नौ बजे आ जाती है। कल 1,026 मेल एक्सप्रेस ट्रेन्स चली थीं, जिनमें से 1,013 right time पर स्टार्ट हुई, 992 राइट टाइम पहुंचीं, यानी जो कुल ट्रेन्स डिले हुई, वे मात्र 34 थीं। पूरे रेलवे में मात्र 34 मेल, एक्सप्रेस ट्रेन्स डिले हुई, मतलब punctuality लगभग 97 परसेन्ट है। उसमें भी 14 ट्रेन्स 30 मिनट के अंदर, 9 ट्रेन्स एक घंटे के अंदर और सिर्फ 11 ट्रेन्स - एक हजार में से सिर्फ 11 ट्रेन्स यानी एक प्रतिशत, एक घंटे से ज्यादा डिले हुई।

उपसभापति महोदय, इन 34 की 34 ट्रेनों में से हर ट्रेन की यह जानकारी कि वह कितने समय पर चली, कितने बजे पहुंची, कितनी लेट हुई, उसका कारण क्या था और हर रोज इन कारणों के ऊपर निगरानी रखी जाती है तथा देखा जाता है कि इसमें कैसे सुधार करें। इस प्रकार की पारदर्शिता और निगरानी रखने से मैं समझता हूँ कि customers' satisfaction भी बढ़ा है और कस्टमर्स को सुविधाएँ भी उपलब्ध हुई हैं।

महोदय, station development के ऊपर कुछ आलोचनाएँ की गयीं। हमने अपना पैसा खर्च करके देश भर में बहुत सारे स्टेशंस का सौन्दर्यीकरण किया है। कई माननीय सांसदों ने अनुभव भी किया होगा। कई स्टेशंस में अच्छी लाइटिंग की गयी है। लगभग सभी main stations में एयरपोर्ट की तरह bright LED lights लग गयी हैं, टॉयलेट्स सुधर गये हैं, स्वच्छता अच्छी हो गयी है। अब हम चाहते हैं कि इसको विश्वस्तरीय बनाया जाए। किसी ने हबीबगंज स्टेशन की भी आलोचना की। मैं तो हैरान हूँ। आखिर कोई व्यक्ति आकर वहाँ 100 करोड़ से अधिक खर्च करके - मैंने by chance, by coincidence कल लोक सभा डिबेट के बाद कल शाम को ही हबीबगंज का review किया है। उपसभापति महोदय, वह स्टेशन देखने लायक है, उस पूरे स्टेशन को इतना सुन्दर कर दिया गया है। नये subways बन गये हैं, ऊपर concourse बन गया है, arrival passengers अलग रास्ते से निकलेंगे, ट्रेन में जाने वाले पैसेंजर्स अलग रास्ते से अन्दर आयेंगे, तो कभी दोनों का clash नहीं होगा और बहुत अच्छे तरीके से लोग आवागमन कर पायेंगे। अगर निजी क्षेत्र के कैपिटल के निवेश से हम यह सुधार कर पाते हैं, तो इसमें privatization कहाँ हुआ? स्टेशन तो हमारा ही है, स्टेशन तो आप सबका है। वह इस देश की सम्पत्ति है, उसे किसी को बेचा नहीं गया है, उस पर किसी का मालिकाना हक नहीं बना। उसने वहाँ सुविधाएँ बनाने में निवेश किया है और अगले 30 वर्षों में उस स्टेशन से वह जो कमाई करेगा, वह कमाई भी पैसेंजर्स को सुविधाएँ देकर ही करेगा न? उससे वह अपने उस निवेश का पैसा, उसका ब्याज और maintenance पर जो उसका खर्च होगा, उसको make up कर लेगा। उसको अच्छे तरीके से maintain करना भी उसकी जिम्मेदारी होगी। तो मैं समझता हूँ कि यह समझदारी का काम है कि

स्टेशनस सुधरें, हमारे पास जो जमीन है, उसका अच्छे तरीके से उपयोग हो। ऐसे ही मैंने कल लोक सभा में भी यह बात रखी, मैं आप सबके समक्ष पूछना चाहूँगा कि जब सड़क बनती है, तो सड़क किसकी होती है, वह देश की है, सरकार की है, तो सड़क पर क्या सिर्फ सरकारी गाड़ियाँ ही चलती हैं, सबकी गाड़ियाँ चलती हैं, हमारी निजी गाड़ियाँ भी चलती हैं। तो अगर रेलवे ट्रैक पर कुछ अच्छी निजी गाड़ियाँ, जो अच्छी सुविधाएँ दें, हजारों करोड़ रुपये खर्च करके लोग उनको लायें, अति आधुनिक विश्व स्तरीय ट्रेन्स हमारे ट्रैक्स पर आयें, तो उससे पैसेंजर्स को लाभ होगा या नुकसान होगा? स्वाभाविक रूप से अच्छी सुगम यात्रा होगी, तेज गति की ट्रेन्स होंगी, comfortable journey के साथ उनके ऊपर नियंत्रण रखने के लिए रेलवे का पूरा यन्त्र बैठेगा कि वे ठीक से चलें, ठीक से pricing हो, हर प्रकार की सुविधा ठीक से दे, लेकिन यह एक पुरानी सोच में रहना - एक माननीय सदस्य ने इसकी बड़ी आलोचना की। उनकी खुद की विचारधारा की जो सरकार हमारे से सटे हुए एक देश में चलती है, उस विचारधारा की सरकार ने भी अपने देश में पूरे तरीके से private capital investment को attract करके देखिए, सुविधाएँ कहाँ से कहाँ पहुँचा दी, अर्थव्यवस्था को कहाँ से कहाँ पहुँचा दिया। वह वही विचारधारा है, जो उस देश को आगे लेकर जा रही है और हमारे देश में उस विचारधारा को थोप कर पीछे लेकर जाने का काम करने का सुझाव कुछ लोग दे रहे हैं। मैं समझता हूँ कि समय आ गया है कि अति आधुनिक व्यवस्थाएँ रेलवे में आयें, लोगों को अच्छी सुविधाएँ मिलें। इसमें किसी को कोई चिन्ता करने की आवश्यकता नहीं है। रेलवे भारत की सम्पत्ति है, आगे भी रहेगी, इसका कोई निजीकरण नहीं करेगा, कोई कर भी नहीं सकता है। निवेश बढ़े, निवेश ज्यादा आए और देश की सेवा करे, उसमें सरकार भी अपना डाल रही है और जैसा मैंने बताया कि आज सरकार पहले की बनिस्बत पाँच गुना निवेश कर रही है, लेकिन आवश्यकताएँ तो उससे कहीं ज्यादा बड़ी हैं। जब हम नेशनल रेल प्लान को देखते हैं, तो तीन और डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की आवश्यकता दिखती है, उसमें हजारों करोड़, लाखों करोड़ रुपए के निवेश की आवश्यकता है। हमने सोचा है कि जैसे बुलेट ट्रेन मुम्बई से अहमदाबाद आएगी, ऐसे ही 6-7 और routes identify किए गए हैं। जो-जो राज्य सरकार सहयोग करेगी, जमीन उपलब्ध कराएगी, उधर यह high speed railway routes भी बनाएँगे। अब अगर इन नए routes को प्राइवेट कैपिटल आकर तेज गति से बनाए और सेवा दे, तो उसमें देश का कैसे नुकसान होगा - यह मेरी समझ के बाहर है। मैं समझता हूँ कि नई व्यवस्थाएँ देश के कोने-कोने तक पहुँचेंगी, नई व्यवस्थाएँ अर्थव्यवस्था को भी बल देंगी, लाखों लोगों को मजदूरी और नौकरी देंगी। इसमें हम सबको एकजुट होकर सभी राज्यों को persuade करना पड़ेगा कि वह भी अपना शेयर, जो प्रोजेक्ट है, वह दे। अब आंध्र प्रदेश के हमारे मित्र बार-बार कह रहे थे कि आंध्र प्रदेश के प्रोजेक्ट्स की स्पीड क्यों नहीं है? मुझे जमीन मिल जाए और आंध्र प्रदेश सरकार ने जो कमिट किया है, जो share of their support है, वह मिल जाए, तो तेज गति से प्रोजेक्ट पूरा हो जाएगा। हमारे राजस्थान में स्थिति देखें, तो लगभग सभी प्रोजेक्ट्स, जिनमें राज्य सरकार ने सहमति दी कि हम इसमें आपको जमीन देंगे, 50 परसेंट शेयर देंगे, वे उससे मुकर गए हैं, निवेश नहीं कर रहे हैं। महाराष्ट्र में बुलेट ट्रेन के लिए जमीन अधिग्रहण नहीं हो रहा है। गुजरात में लगभग 95 परसेंट जमीन आ गई, जबकि महाराष्ट्र में मात्र 24 परसेंट जमीन आई। अब हम क्या करें? हमने उस प्रोजेक्ट को आधा-अधूरा बनाना, गुजरात का portion बनाना शुरू तो कर दिया है, पर अगर मुम्बई का टर्मिनल मिल जाए, बांद्रा कुर्ला कॉम्प्लेक्स और जमीन मिल जाए, तो पूरे रीजन का

economic development होगा। महाराष्ट्र का हिस्सा महाराष्ट्र के अर्थव्यवस्था को गति देगा, गुजरात का हिस्सा गुजरात के अर्थव्यवस्था को गति देगा और यह एक रोल मॉडल बनेगा। आखिर विश्व की सबसे safest और best technology जापान से लाई जा रही है। उसका पैसा जापान गवर्नमेंट सिर्फ 0.1 परसेंट इंटरेस्ट पर दे रही है। 50 वर्ष का लोन सिर्फ 0.1 परसेंट इंटरेस्ट पर पहली बार भारत में आया है और यह प्रधान मंत्री मोदी जी ने जो अंतरराष्ट्रीय रिश्ते बनाए हैं, जो international relations diplomacy है, उसके फलस्वरूप रेलवे को यह बहुत बड़ी सौगात मिली है कि इतने सस्ते पैसे से बुलेट ट्रेन लगेगी, भारत में टेक्नोलॉजी आएगी। उससे हम देश भर में अच्छी सुविधाएँ दे पाएँगे।

महोदय, अब हमारी सोच एक long term vision है। हमारा दृष्टिकोण छोटा-मोटा नहीं है कि आज वोटर्स को लुभाने के लिए announcement कर दो। कैसे देश को एक मजबूत ताकत बनाएँ, कैसे देश की व्यवस्थाओं को एक लंबे अरसे के लिए अच्छा बनाएँ - इस सोच के साथ यह सरकार रेलवे में काम कर रही है। मुझे विश्वास है कि इस तेज गति से काम करने में सभी राज्य सरकारें भी हमारी मदद करेंगी। चाहे प्रदेश में किसी भी पार्टी की सरकार हो, मैं समझता हूँ कि विकास के कामों में हमें एक-दूसरे का हाथ थामना चाहिए, एक-दूसरे के साथ काम करना चाहिए। 2014 में जिस दिन प्रधान मंत्री मोदी जी की सरकार आई, तब और फिर 2019 में हम सबके लिए दोहराया था और हम सबको निर्देश दिया था कि चुनाव तक राजनीतिक प्रतिस्पर्धा हो सकती है, चुनाव के बाद हम 135 करोड़ के देश के प्रतिनिधि हैं, 135 करोड़ का देश हमारा है। बिना भेदभाव के हर राज्य की जरूरतें, हर राज्य के प्रोजेक्ट्स पर रेलवे काम करती है, आगे भी करती रहेगी। सुविधाओं का हक 135 करोड़ भारतवासियों का है, परंतु ताली दोनों हाथों से बजती है और मैं समझता हूँ कि जो House of Elders हैं, जो representatives आज यहाँ पर स्टेट का प्रतिनिधित्व करते हैं, हम सब Council of States में बैठे हैं, अगर हम थोड़ा इसमें लग जाएँ, थोड़ा मदद करें, अपने-अपने राज्य सरकारों को थोड़ा प्रोत्साहित करें कि वे मिल कर रेलवे की सुविधाएँ बढ़ाने में, उनके प्रोजेक्ट्स को तेज गति देने में अगर हम सब मिल कर काम करते हैं, तो आगे आने वाले दिनों में इस देश में भारतीय रेल का सफर हवाई जहाज के सफर से अच्छा और सुविधाजनक हो जाएगा। यात्री एक अच्छी, safe, secure, comfortable train service

prefer करेंगे, जो यात्रियों को कम समय में एक सिटी सेंटर से दूसरे सिटी सेंटर ले जाएगी। माननीय प्रधान मंत्री, नरेन्द्र मोदी जी ने ऐसी सुविधाएँ देने की कल्पना की है और मैं समझता हूँ कि रेलवे को मोदी जी से ज्यादा बेहतर कोई और नहीं पहचान सकता है। उन्होंने तो अपना पूरा बचपन रेलवे स्टेशन पर बिताया है। उन्होंने गहराई से रेलवे को समझा है, वे गहराई से रेलवे की चिंता करते हैं और इसी के फलस्वरूप रेलवे पर उनका इतना ध्यान रहता है, इतनी चिंता रहती है। आज 2,15,000 करोड़ का Capex budget, जो सेफ्टी और नए इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स के लिए दिया जाएगा, जो आज बजट में एक लाख करोड़ से अधिक रुपए आवंटित किए गए हैं, वे सिर्फ भारतीय रेल के लिए हैं। यह अपने आप में एक रिकॉर्ड है। हम सबको मिलकर इसकी सराहना करनी चाहिए, प्रधान मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहिए और आगे चलकर इन सब प्रोजेक्ट्स को और गति देने में सहयोग करना चाहिए।



DR. BANDA PRAKASH: What about the implementation of the assurances given in the Andhra Pradesh (Reorganisation) Act? ...(*Interruptions*)...

**श्री पीयूष गोयल :** सर, वैसे तो मैंने शुरुआत में ही कहा था कि मैं एक-एक प्रश्न का जवाब व्यक्तिगत तौर पर दूँगा, पर माननीय सदस्य कई बार इस विषय को उठाते हैं। मेरे हिसाब से, जो लोग उस समय Reorganisation Act को बना रहे थे, यह आपको उनसे पूछना पड़ेगा कि क्या उन्होंने कोई feasibility study की थी? आप देखिएगा कि उसमें लिखा है, examine the feasibility. आज भारतीय रेल के पास पर्याप्त मात्रा में जो facilities हैं, आप तो नहीं चाहेंगे कि जो आपका मेहनत से कमाया हुआ पैसा है, जिस पर आप सबने टैक्स भरा है, हम उस पैसे का दुरुपयोग करें। स्वाभाविक रूप से, जिन सुविधाओं की जरूरत है, उन्हीं सुविधाओं पर निवेश होना चाहिए और आज भारत में coach manufacturing की बहुत पर्याप्त सुविधा है। मैं आपकी जानकारी के लिए LHB coaches के विषय में कुछ बताना चाहूँगा। उपसभापति महोदय, मैं एक मिनट और लूँगा। माननीय सदस्य ने coaches का विषय उठाया है, मैं बताना चाहता हूँ कि जब 2014 में हमारी सरकार आई, तब LHB coaches ढाई हजार से भी कम थे, less than 2,500, लेकिन आज वे बढ़कर 25,000 के करीब हो गए हैं। सर, LHB coaches safe हैं, बड़ी अच्छी, comfortable journey देते हैं, पर पता नहीं क्यों देश ICF coaches बना रहा था? हमने 2018 से ICF coaches बनाने पूरे तरीके से बंद कर दिए हैं। भले ही ये महंगे हैं, पर हम अच्छे coaches बना रहे हैं। जहाँ तक capacity की बात है, Modern Coach Factory, Raebareli बनी थी। शायद आज भी किसी माननीय सदस्य ने इस बात का जिक्र किया। इस factory का निर्माण 2008 में शुरू हुआ और 2011 या 2012 में यह बनकर तैयार हुई, लेकिन 2014 तक वहाँ स्वयं का बनाया हुआ एक भी कोच नहीं था। Not one! वहाँ कोचेज़ कपूरथला या चेन्नई से आते थे और वहाँ सिर्फ रंग लगता था, थोड़ी denting-painting होती थी, लेकिन बताया जाता था कि MCF (Modern Coach Factory) ने प्रोडक्शन किया है। महोदय, आपको जानकर खुशी होगी, इसे माननीय सदस्य ने भी बताया कि वहाँ सिर्फ 711 coaches बन रहे थे, लेकिन जब माननीय प्रधान मंत्री ने उस factory को विज़िट किया, उन्हें प्रोत्साहित किया, शायद दिसंबर, 2018 की बात है, इसके बाद हमारे कर्मचारियों ने 2018-19 में प्रोडक्शन डबल, यानी 1,425 कर दिया और पिछले वर्ष 2019-20 में इससे भी बढ़ाकर, 1,900 से ज्यादा कर दिया। आप कल्पना कीजिए कि एक रेल कोच फैक्टरी, जिसकी installed capacity 1,000 कोचेज़ है, रेलवे की सरकारी फैक्टरी है, वह 1,900 से अधिक कोचेज़ बनाती है, यानी almost 200 per cent capacity utilisation. मैं समझता हूँ कि रेल कोच factory ने यह अपने आप में एक रिकॉर्ड बनाया है, जिसके कारण आज देश में पर्याप्त मात्रा में रेल कोचेज़ बन रहे हैं।

**MESSAGE FROM LOK SABHA****The Appropriation (No.2) Bill, 2021**

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Appropriation (No.2) Bill, 2021, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 17<sup>th</sup> March, 2021.

2. The Speaker has certified that this Bill is a Money Bill within the meaning of article 110 of the Constitution of India."

Sir, I lay a copy of the Bill on the Table.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned to meet at 11.00 a.m. on Thursday, the 18<sup>th</sup> March, 2021.

*The House then adjourned at fifty-one minutes past six of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 18th March, 2021.*

