

>

Title: Further discussion on the Demand for Grant No. 82 under the control of the Ministry of Railway.

**\*श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी):** रेलवे अनुदान वर्ष 2019-20 वर्तमान के साथ साथ आने वाले 10 वर्षों का रोड मैप भी है पूर्ववर्ती सरकारों की अदूरदर्शिता के कारण रेलवे का जितना विकास और आधुनिकीकरण होना चाहिए था उतना हो नहीं पाया है, इसके कारण भारतीय रेल दुनिया की रेलों की विकास गति से पीछे छूट गयी है और उसको पूरा करने के लिए वर्तमान में लगभग 50 लाख करोड़ रुपए की आवश्यकता है। माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा रेलवे के आधुनिकीकरण और विकास के लिए पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप मॉडल का जो प्रस्ताव दिया गया है। इससे निश्चित रूप से रेलवे के आधुनिकीकरण, उच्चीकरण और विकास में गति आएगी इसके साथ साथ इससे लाखों युवाओं के लिए रोजगार के अवसर उपलब्ध होंगे। सरकार ने एक अच्छा बजट पेश किया है, जिसका समाज के हर वर्ग ने स्वागत किया है। इस बार के बजट में भी यात्री किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं करके रेल यात्रियों को राहत देने का काम किया गया है। हमारी सरकार ने सुरक्षा बढ़ाने के लिए कुछ महत्वपूर्ण कदम उठाये हैं, जो निम्नवत हैं: नैदानिक प्रणाली वाले स्मार्ट कोच, पहिया और ट्रैक की स्थिति के बारे में अग्रिम जानकारी प्रदान करते हैं। इसके अलावा, कोच में व्हील स्लिप प्रोटेक्शन मॉनिटरिंग की सुविधा दी गई है। आपातकालीन निकासी के लिए यात्री घोषणा और सूचना प्रणाली के साथ एकीकृत आग और धुआं पहचान इकाई के माध्यम से अग्नि सुरक्षा प्रदान करने के लिए और सुधार किए जा रहे हैं। रक्षा और सुरक्षा को बढ़ाने के लिए वीडियो एनालिटिक्स के साथ चरणबद्ध पहचान और असामान्य घटना की सुविधाएं दी जा रही हैं। भारतीय रेलवे ने 2018-19 से मुख्य लाइन कोचों के निर्माण को पूरी तरह से एलएचबी डिजाइन वाली कोचों में रूपांतरित करने का फैसला किया है। पिछले कुछ वर्षों से उत्पादन इकाइयों में एलएचबी कोचों का उत्पादन लगातार बढ़ा है। 2004-05 से 2013-14 के बीच एलएचबी कोच का निर्माण 2327 था, जबकि 2014-15 से 2017-18 के बीच 5548 कोचों का निर्माण किया गया। 2018-19 के दौरान 4016 कोच बनाने की योजना प्रस्तावित है।

रेलवे द्वारा किए गए अथक प्रयासों के कारण, पिछले वर्ष की इस अवधि की तुलना में 2017-18 के दौरान रेल दुर्घटनाएँ 104 से घटकर 73 रह गई हैं। वर्ष 2018-19 (1 अप्रैल, 2018 से 30 नवंबर, 2018 तक) ट्रेन दुर्घटनाओं में पिछले वर्ष की इस अवधि की तुलना में 51 से लेकर 44 तक की कमी आई।

निम्नलिखित तालिका में दुर्घटनाओं का श्रेणी-वार विवरण दिया गया है: -

दुर्घटना के प्रकार	(अप्रैल से मार्च) 2016-17	(अप्रैल से मार्च) 2017-18	2017-18 (1अप्रैल से 30 नवम्बर )	2018-19 (1अप्रैल से 30 नवम्बर)
टक्कर	5	3	3	0
पटरी से उतरना	78	54	39	35
मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग दुर्घटनाएँ	0	3	1	3
मानव रहित लेवल क्रॉसिंग दुर्घटनाएँ	20	10	8	3
ट्रेन में आगजनी	1	3	0	2
विविध प्रकार का	0	0	0	1
<b>कुल</b>	<b>104</b>	<b>73</b>	<b>51</b>	<b>44</b>

चालू वर्ष के दौरान अब तक 3478 मानवरहित लेवल क्रॉसिंग फाटकों को समाप्त कर दिया गया है। प्रभावी रूप से, भारतीय रेलवे के ब्रॉड गेज पर सभी मानव रहित लेवल क्रॉसिंग को समाप्त कर दिया गया है, एक को छोड़कर। चालू वित्त वर्ष में इसे भी समाप्त कर दिया जाएगा। 16 में से कुल 15 जोनल रेलवे अब ब्रॉड गेज पर मानवरहित



लेवल क्रॉसिंग से मुक्त हैं। चालू वर्ष में दिसंबर, 2018 तक, मानवरहित लेवल क्रॉसिंग दुर्घटनाएं 2017-18 में 20 के मुकाबले घटकर 3 रह गई है। 2017-18 में अबतक का सर्वाधिक 4405 किमी का रेल नवीनीकरण किया गया है और वर्तमान वर्ष के दौरान 11,450 करोड़ के परिव्यय के साथ 5,000 किमी रेल नवीनीकरण की योजना बनाई गई है। चालू वर्ष के दौरान अब तक 2812 किलोमीटर का काम पूरा हो चुका है। ट्रैक नवीनीकरण सहित सुरक्षा संबंधी कार्यों के लिए 1 लाख करोड़ रुपये की विशेष आरआरएसके निधि की व्यवस्था 5 वर्ष की अवधि के लिए किया गया है, 2017 में 20,000 करोड़ रुपये का वार्षिक परिव्यय बजट बनाया गया है। रेल/वेल्ड के टूट फूट का पता लगाने के लिए अल्ट्रासोनिक ब्रोकन रेल डिटेक्शन सिस्टम का परीक्षण एनआर और एनसीआर में प्रत्येक 25 किमी ट्रैक की लंबाई पर शुरू किया गया है। परीक्षण के सफल होने के बाद, रेल/वेल्ड फ्रैक्चर की जानकारी समय पर प्राप्त करने के लिए भारतीय रेलवे में इस प्रणाली का उपयोग किया जाएगा। किसी भी अप्रिय घटना/आपात स्थिति के वास्तविक समय की जानकारी प्राप्त करने के लिए कीमैन और पैट्रोलमैन को जीपीएस आधारित ट्रैकर्स प्रदान किए गए हैं। चालू ट्रैक पर काम कर रहे ट्रैकमेन को किसी भी ट्रेन के आने की पूर्व-चेतावनी देने के लिए वीएचएफ पर आधारित ट्रेन चेतावनी प्रणाली का परीक्षण पांच क्षेत्रीय रेलवे में पूरा किया जा चुका है और भारतीय रेलवे के स्वर्णिम चतर्भुज और उसके विकर्ण मार्गों पर यह प्रणाली लागू करने के निर्देश जारी किए गए हैं। इससे ट्रैक पर काम करने के दौरान ट्रैक अनुरक्षकों की व्यक्तिगत सुरक्षा सुनिश्चित करने में मदद मिलेगी।

2014-18 के दौरान पूर्ण मशीनीकरण के लिए प्रति वर्ष मशीनों की औसत मंजूरी लगभग 1547 करोड़ रूपये की लागत से 117 हो गई है, जबकि 2014 में यह लगभग 560 करोड़ रूपये की लागत 63 थी। मशीनीकरण को प्रोत्साहन देने के लिए चालू वर्ष के बजट में 7268 करोड़ रूपये की लागत से अब तक का सर्वाधिक 538 मशीनों की स्वीकृति प्रदान की गई है।

विषय	वर्ष			
मशीनों की औसत	2004-09	2009-14	2014-18	2018-19

मंजूरी				
निधि (करोड़ रू० में)	433	563	1547	7268
मशीन (संख्या में)	63	52	117	538

भारतीय रेलवे के रखरखाव बेड़े में पहली बार 7 उच्च आउटपुट इंटीग्रेटेड ट्रैक मशीनों को शामिल किया गया है, जो कि प्रभावी ब्लॉक घंटों की समान अवधि में 60 प्रतिशत ज्यादा आउटपुट देने वाली है। इस प्रकार की 22 और मशीनों का ऑर्डर दिया गया है और चालू वर्ष में सभी उच्च घनत्व वाले मार्गों को कवर करने के लिए 24 अन्य मशीनों को लगाया जाएगा। इसका उपयोग व्यस्त मार्गों पर यातायात ब्लॉक का बेहतर उपयोग के साथ व्यस्त मार्गों पर ट्रैक रखरखाव के लिए काम करने वाली मशीनों में ' बेहतर सुरक्षा और अल्पव्यय के लिए हो सकेगा । भारतीय रेलवे में पहली बार मशीन के उत्पादन की वर्तमान क्षमता को दोगुना करने के लिए आउटपुट बीसीएम ! (एचओबीसीएम) के साथ स्टेबलाइजर और गिट्टी विनियमन प्रणाली को मार्च, 2019 से शुरू करने की योजना है। यह ट्रैक रखरखाव में, सुरक्षा और अल्पव्यय में सुधार के साथ-साथ व्यस्त मार्गों पर रखरखाव स्लॉट का बेहतर उपयोग कर सकेगा । एक नया 3 डी अत्याधुनिक टैपिंग सिम्युलेटर, उन्नत ट्रैक रखरखाव मशीनों के संचालन के लिए और ट्रैक मशीन ऑपरेटर के कौशल विकास और व्यवहारिक हैन्ड-ऑन प्रशिक्षण के लिए भारतीय रेलवे ट्रैक मशीन ट्रेनिंग सेंटर इलाहाबाद (आईआरटीएमटीसी) में पहली बार स्थापित और चालू किया गया है। इस प्रकार का उन्नत प्रौद्योगिकी सिम्युलेटर अब तक भारत सहित केवल पांच देशों में ही उपलब्ध है। इसके परिणामस्वरूप, अत्याधुनिक टैपिंग मशीन का बेहतर उपयोग और रखरखाव के लिए दिए जाने वाले प्रशिक्षण में सुधार हो सकेगा । मानव इंटरफ़ेस पर निर्भरता को कम करने के लिए प्रौद्योगिकी का उपयोग- मानव इंटरफ़ेस और संसाधनों के कुशल आवंटन पर निर्भरता को कम करने और सुरक्षा में सुधार के लिए सर्वश्रेष्ठ उपलब्ध तकनीक का चयन किया। ट्रैकों का बेहतर निरीक्षण, रखरखाव और निगरानी के लिए निम्नलिखित नई तकनीकों के प्रवर्तन और प्रसार करने का निर्णय लिया गया है ।

ग्राउंड पेनिट्रेशन रडार (जीपीआर) ट्रैक गिट्टी सतह के स्थिति की निगरानी करने (बैलास्ट कुशन की सफाई, बैलास्ट पिंडिका तैयार करना और निर्माण में बैलास्ट को

डालना) और 500 जीएमटी या 10 साल की अवधि की जांच के वर्तमान अभ्यास के स्थान पर ट्रैक की गहराई से जांच को प्राथमिकता देने के लिए उच्च घनत्व ट्रंक मार्गों पर तेज गति के ट्रेन में पायलट आधार पर 40 रैकों में एक्सल बॉक्स माउंटेड एक्सेलेरोमीटर, ट्रैक की आवश्यकता पर तत्काल ध्यान देने और व्यवस्था को बनाए रखने के लिए दैनिक आधार पर अलर्ट जारी करने के लिए जोनल रेलवे द्वारा मध्यवर्ती निरीक्षण के लिए मशीन वीजन के साथ ट्रैक कंपोनेंट कंडीशन मॉनिटरिंग सिस्टम को 16 एलएचबी आधारित ओएमएस कोच में लगाने की योजना है, जिससे ट्रैक घटकों की दोष सूची प्राप्त करके मानव निरीक्षण पर निर्भरता को कम किया जा सके। रोलिंग संपर्क श्रम के कारण होने वाले फ्रैक्चर को नियंत्रित करने और रेल के रखरखाव के लिए पूरक स्विच ग्राइंडिंग मशीनों के साथ रेल ग्राइंडिंग मशीनें और आरआईवी से पूरे भारतीय रेलवे ट्रैक को कवर करने की योजना है। यह फ्रैक्चर में कमी लाकर परिसंपत्तियों की विश्वसनीयता को बढ़ावा देगा। भारतीय रेल में पहली बार 2 स्विच रेल ग्राइंडिंग मशीन (एसआरजीएम) और 2 रेल निरीक्षण वाहन (आरआईवी) का ऑर्डर दिया गया है। लंबे रेल पैनल का संचालन: - रेलवे सेवा के प्रदर्शन में सुधार के लिए, लंबे रेल पैनलों की लोडिंग/ अनलोडिंग के लिए अत्याधुनिक मशीनीकृत प्रणाली को मंजूरी दी गई है जिससे कि लंबी रेल का परिचालन सुरक्षित किया जा सके। रेल/ वेल्ड दोषों के प्रसार की निगरानी और पहचान करके ट्रैक की सुरक्षा में सुधार कर संपूर्ण भारतीय रेलवे नेटवर्क को कवर करने के लिए यूएसएफडी वाहन (एसपीयूआरटीकार) की मंजूरी दी गई है। संपूर्ण भारतीय रेलवे नेटवर्क को कवर करने के लिए, कंपोनेंट मोनिटरिंग, एक्सल बॉक्स मेजरमेंट और क्लीयरेंस मेजरमेंट सिस्टम की सुविधा के साथ लेजर आधारित इंटीग्रेटेड ट्रैक रिकॉर्डिंग कारों की स्वीकृत दी गई हैं। 2009-2014 में, बजट में सिर्फ 5970 किमी का दोहरीकरण/ तीसरी और चौथी लाइन के कार्यों को शामिल किया गया था। इसके अलावा, 2013-14 तक, निधियों की सामान्य रूप से सीमित उपलब्धता के कारण, अधिकांश परियोजनाएँ संतोषजनक रूप से प्रगति नहीं कर पा रही थीं। जिसके कारण यातायात अवरोध और मौजूदा नेटवर्क पर यातायात रखरखाव ब्लॉकों की उपलब्धता में गंभीर रूप से कमी और सुरक्षा की चिंता उत्पन्न हुई थी। 2014-15 से, 14,480 किमी दोहरीकरण/ तीसरी और चौथी लाइन के कार्यों को बजट में शामिल किया गया है। इन क्षमता संवर्धन परियोजनाओं में तेजी लाने के लिए, संस्थागत वित्तपोषण के माध्यम से धन की व्यवस्था की गई है। इसके अलावा, परियोजनाओं की भौतिक प्रगति के आधार पर, अंतिम मील तक की कनेक्टिविटी

परियोजनाएं और मौजूदा मार्गों को समाप्त करने की परियोजनाओं के आधार पर, प्रत्येक परियोजना के लिए पर्याप्त धन का आवंटन किया जा रहा है।

पिछले 4 वर्षों में उत्तर पूर्व क्षेत्र में 970 किमी लंबी गेज का रूपांतरण पूरा किया गया है। इस प्रकार, सभी एमजी अनुभाग बीजी में परिवर्तित हो गए हैं और संपूर्ण उत्तर पूर्व क्षेत्र में अब कोई एमजी ऑपरेशन नहीं रहा। 2014-15 से 2017-18 की अवधि के दौरान प्रति वर्ष 353.15 किमी नई लाइन/ गेज रूपांतरण/ दोहरीकरण किया गया, जबकि 2009 से 2014 की अवधि में उत्तर पूर्व क्षेत्र में प्रति वर्ष 110 किमी काम प्रति वर्ष की औसत से किया जाता था। 1,397 किमी लंबाई वाली 15 नई लाइनों की परियोजनाएं, जिनका कुल लागत 47,695 करोड़ रूपये हैं, यह योजना/ मंजूरी/ निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं जो कि उत्तर पूर्व राज्यों के क्षेत्र में आंशिक या पूर्ण रूप से आते हैं। 482 किमी लंबाई वाली 6 परियोजनाएँ दोहरीकरण के लिए, जिनकी कुल लागत 9,305 करोड़ रूपये है, यह योजना मंजूरी/ निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं जो कि उत्तर पूर्व क्षेत्र के राज्यों में आंशिक या पूर्ण रूप से आते हैं।

उत्तर पूर्व भारत का सेवन सिस्टर राज्य (असम, मेघालय, नागालैंड, त्रिपुरा, मिजोरम, मणिपुर और अरुणाचल प्रदेश) रेल नेटवर्क के माध्यम से जुड़े हुए हैं। मेघालय को रेल मानचित्र पर माननीय प्रधानमंत्री, श्री नरेंद्र मोदी द्वारा दिनांक 29.11.2014 को लाया गया जब उन्होंने मेघालय के मेंदीपाथर से गुवाहाटी के लिए पहली ट्रेन को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। त्रिपुरा को रेलवे के ब्रॉड गेज मानचित्र पर लाया गया, दिनांक 31 जुलाई, 2016 को तत्कालीन रेल मंत्री श्री प्रभु ने अगरतला-नई दिल्ली के लिए 'त्रिपुरा सुंदरी एक्सप्रेस' को हरी झंडी दिखाई। अगरतला-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस की शुरुआत 28 अक्टूबर, 2017 से की गई। यह सेवा किसी भी राजधानी एक्सप्रेस के लिए सबसे लंबे मार्ग (2,422 किलोमीटर) पर प्रदान की जाने वाली सेवा है। मणिपुर का पहला रेलवे स्टेशन जिरीबाम, ब्रॉड गेज लाइन के साथ जोड़ा गया। माननीय प्रधान मंत्री, श्री नरेंद्र मोदी ने 27 मई, 2016 को जिरीबाम के लिए पहली यात्री ट्रेन सेवा को हरी झंडी दिखाई। मिजोरम में भैरबी के लिए पैसेंजर ट्रेन सेवा को भी उनके द्वारा हरी झंडी दिखाई गई। लुमडिंग- सिलचर ब्रॉड गेज खंड का उद्घाटन 20 नवंबर, 2015 को गेज परिवर्तन के बाद किया गया, जिससे पश्चात, असम की बराक घाटी को निर्बाध रूप से ब्रॉड गेज कनेक्टिविटी मिल गई।



भारतीय रेलवे का उत्तर पूर्व क्षेत्र के दृष्टिकोण के अनुसार, सभी आठ उत्तर पूर्व राज्य की राजधानियों को 2020-21 तक ब्रॉड गेज के रेल लिंक के साथ जोड़ दिया जाएगा। पहले, केवल गुवाहाटी ही ब्रॉड गेज रेल लिंक से जुड़ा हुआ था। इसके बाद, अरुणाचल प्रदेश और त्रिपुरा राज्य की राजधानियों को जोड़ा गया है। मणिपुर के तामेंगलॉंग जिले के नोनी में ईरांग नदी पर 141 मीटर की ऊँचाई वाला भारत का सबसे ऊँचे पुल का निर्माण जिरीबाम-तुपुल-इम्फाल नई लाइन परियोजना के हिस्से के रूप में किया जा रहा है। इसकी ऊँचाई संयुक्त रूप से दो कुतुबमीनार के बराबर होगी। भैरबी-सियारंग नई लाइन परियोजना (51.3 किमी) में 70 मीटर से अधिक ऊँचाई वाले छह लम्बे पुल होंगे। यह भारत का सबसे लंबा रेल-सह-रोड ब्रिज (4.94 किमी लंबा) है। असम राज्य में डिब्रूगढ़ के नजदीक ब्रह्मपुत्र नदी के आर-पार, भारत के प्रधान मंत्री, माननीय श्री नरेंद्र मोदी जी द्वारा 25 दिसंबर, 2018 को राष्ट्र के नाम समर्पित किया गया। इस परियोजना को 1997-98 में 1000 करोड़ रुपये की लागत के साथ स्वीकृत किया गया था और अप्रैल, 2002 में भारत के तत्कालीन प्रधान मंत्री, भारत रत्न श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा इसके कार्य की शुरुआत की गई थी। परियोजना की कुल लागत लगभग 5,820 करोड़ रुपये है। 2016-17 में, एनएफ रेलवे के तिनसुकिया डिवीजन में डीईएमयू सेवाएं की शुरुआत की गई। असम के बराक घाटी क्षेत्र के सिलचर में और त्रिपुरा के अगरतला में नए कोचिंग डिपो क्रियाशील किए गए हैं। इन उपायों के माध्यम से अलग-थलग पड़े नॉर्थ ईस्ट क्षेत्र को बेहतर कनेक्टिविटी प्रदान की गई है। वर्ष 2017-18 में 90 करोड़ रुपये की लागत से न्यू बोंगाईगांव में एलएचबी कोचों के नवीनीकरण के लिए कार्यशाला की मंजूरी प्रदान की गई। निविदा प्रदान कर दी गई है, जल्द ही शुरू होने के लिए तैयार। 73.67 करोड़ रुपये की लागत से लुमडिंग में डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट/ मेनलाइन इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट शेड का प्रावधान, पिक बुक 2018-19 में शामिल। निविदा प्रदान कर दी गई है, जल्द ही शुरू होने के लिए तैयार है।

भारतीय रेलवे ने स्थानीय कलाकारों, निजी समूहों और स्वयंसेवकों की भागीदारी के साथ पेंट, भित्तिचित्रों और स्थानीय दीवार कला के माध्यम से स्टेशन सौंदर्यीकरण के लिए एक नई पहल की शुरुआत की है। अबतक स्थानीय कलाकारों के कौशल, चित्रकला शैली, स्थानीय विषयों और समकालीन कलाओं का उपयोग करके सभी जोनल रेलवे के 65 स्टेशनों को इस पहल के अंतर्गत सौंदर्यीकरण किया जा चुका है। इस पहल ने उभरती क्षेत्रिय प्रतिभाओं को अभिव्यक्ति और यात्रियों को स्थानीय

कलाओं के रूपों को देखने के लिए एक मंच प्रदान किया है। बल्हारशाह और चंद्रपुर रेलवे स्टेशन (मध्य रेलवे), मधुबनी रेलवे स्टेशन (पूर्व मध्य रेलवे), मदुरै रेलवे स्टेशन (दक्षिण रेलवे), गांधीधाम रेलवे स्टेशन (पश्चिम रेलवे), कोटा रेलवे स्टेशन (पश्चिम मध्य रेलवे) और सिकंदराबाद रेलवे स्टेशन (दक्षिण मध्य रेलवे) आदि का सौंदर्यीकरण किया जा चुका है। भारतीय रेलवे ने 68 स्टेशनों में सॉफ्ट आधुनिकीकरण का काम शुरू किया है। इसे 31 मार्च, 2019 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। यह पहल विभिन्न यात्रियों को आवश्यक सुविधाओं जैसे ट्रैफिक सर्कुलेशन, इंटर प्लेटफॉर्म ट्रांसफर, वेटिंग हॉल, गृह-मुख सुधार, प्रकाश व्यवस्था और दिव्यांगजनों के लिए सुलभ स्टेशनों की प्राप्ति में समुचित सुधार लाने के लिए है। मंत्रीमंडल ने 03.10.2018 को रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए मंजूरी प्रदान की है, जिसमें सरलीकृत प्रक्रियाओं के माध्यमसे विभिन्न व्यावसायिक मॉडल, वाणिज्यिक और साथ ही रेलवे स्टेशनों पर आवासीय विकास को अपनाया जाएगा और यह 99वर्षों के लिए पट्टे पर दिया गया है।

भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम (आईआरएसडीसी) को सभी स्टेशनों के लिए तकनीकी-वित्तीय व्यवहार्यता अध्ययन करने और व्यवसाय योजना को तैयार करने का काम सौंपा गया है। इस पर चार स्टेशनों में काम चल रहा है, हबीबगंज (भोपाल), गांधीनगर, लखनऊ (चारबाग), लखनऊ (गोमतीनगर)। हबीबगंज और गांधीनगर में फरवरी 2019 तक कार्य पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित है।

भारतीय रेलवे ने निम्नलिखित नई आधुनिक ट्रेनें कोचों की शुरूआत की हैं: हमसफर ट्रेनों के कोचों में वातानुकूलित तृतीय श्रेणी की आरामदायक यात्रा प्रदान करने के लिए हाल ही में अतिरिक्त सुविधाओं को डाला गया है। अब तक 29 हमसफर रैक (2016-17 में 9 रैक, 2017-18 में 10 रैक, 2018-19 में 10 रैक 30.11.18 तक) का निर्माण प्रोडक्शन यूनिट्स से किया गया है। निम्नलिखित प्रमुख विशेषताएं प्रस्तुत की गई हैं: जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली, यात्री घोषणा प्रणाली, सभी रास्तों पर कूड़ादान, कॉफी वेंडिंग मशीन, मनभावन रंग योजना के लिए बेहतर सौंदर्यशास्त्र, क्लोज्ड-सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) आधारित निगरानी प्रणाली, एकीकृत ब्रेल डिस्प्ले आदि। लंबी दूरी की पूर्ण रूप से अनारक्षित ट्रेन, गलियारे के साथ एलएचबी सामान्य द्वितीय श्रेणी के कोच, गद्देदार सामान के रैक, खड़े यात्रियों के आराम के लिए डोरवे क्षेत्र में अतिरिक्त रेलिंग, कैरी बैग के लिए लंबवत सामान रैक के पास हुक, मोबाइल चार्जिंग पॉइंट की संख्या में वृद्धि, अंदर और बाहर के लिए अधिक सुखदायक रंग योजना, प्रत्येक कोच में लोको के साथ ट्रेन सेवा चलाने के लिए दोनों सिरों पर एमयू

केबल। अब तक उत्पादन इकाइयों द्वारा 15 अंत्योदय रैक (2016-17 में 3 रैक, 2017-18 में 10 रैक और 2018-19 में 3 रैक) का उत्पादन किया जा चुका है। दीनदयालु कोचों की अतिरिक्त मुख्य विशेषताएं हैं: गद्देदार सामान का रैक, डोरवे एरिया में अतिरिक्त रेलिंग, कैरी बैग के लिए लेंबवत सामान रैक के पास हुक, शौचालय के बारे में बतानेवाला संकेत बोर्ड, मोबाइल चार्ज करने की सुविधा में वृद्धि, आग बुझाने की व्यवस्था के साथ चोरी-रोधक व्यवस्था, जल स्तर सूचक यंत्र, मनभावन इन्टीरीअर,एंटी-भित्तिचित्र कोटिंग के साथ बेहतर बाहरी रंग योजना, शौचालयों में पॉलीमराइज़्ड फर्श कोटिंग। अब तक उत्पादन इकाइयों द्वारा 1100 दीन दयालु कोचों का निर्माण किया जा चुका है। मुंबई सीएसटीएम- करमाली/ गोवा के बीच मुंबई सीएसटी- करमाली तेजस ट्रेन की शुरूआत 24. 05.2017 से करदी गई है। चालू वर्ष में दो और तेजस रैकों का निर्माण पीयू से किया गया है। 200 किमी प्रति घंटे के गति की क्षमता वाली इन अति आधुनिक ट्रेनों की प्रमुख विशिष्ट विशेषताएं हैं: स्वचालित प्रवेश द्वार; यात्री सूचना प्रदर्शन प्रणाली (इलेक्ट्रॉनिक आरक्षण चार्ट प्रणाली); जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली; आग और धुआं पहचान प्रणाली; बेहतर शौचालय फिटिंग; बंद गलियारा; एलईडी रोशनी; सीसीटीवी; और सौंदर्यपरकता रूप से मनभावन रंग योजना । इन कोचों के द्वारा बड़े हुए दृश्यांत क्षेत्र, जिसमें छत भी शामिल है, प्रदान किया जाता है जिससे कि पर्यटकों को यात्रा के दौरान मनोरम दृश्य का आनंद लेने को सुविधाजनक बनाया जा सके। इन सुविधाओं को अच्छी तरह से प्रदान किया गया है। इस प्रकार के कुल चार कोच दर्शनीय क्षेत्रों में सेवारत हैं। मॉडल रैक में निम्नलिखित विशेषताएं शामिल हैं: मॉड्यूलर पैनल; पैनल के लिए बेहतर सामग्री; श्रम-दक्षता की दृष्टि से डिजाइन सीढ़ी; सौंदर्यपरकता के साथ शौचालय मॉड्यूल; बड़े आकार के दर्पण; प्लेटफार्म वॉशबेसिन; पानी के नियंत्रित नल; गंध नियंत्रण प्रणाली; और शौचालय के अंदर कूड़ेदान । पहली मॉडल रैक की शुरूआत जनवरी 2016 में नई दिल्ली-वाराणसी के बीच महामना एक्सप्रेस में शुरू की गई थी। भोपाल एमएलआर वर्कशॉप ने 120 से अधिक मॉडल रैक कोच बनाए हैं । आईसीएन ने भी 24 मॉडल रैक कोच बनाए हैं। वर्तमान समय में इस प्रकार की कुल चार रैक सेवारत हैं । स्वर्ण परियोजना को राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेनों की स्थिति में विकास करने के उद्देश्य से शुरू किया गया, जिसका उद्देश्य अनुभव को बेहतर बनाने के लिए 9 आयामों को शामिल करना था, जिसमें कोच की आंतरिक साज-सज्जा, शौचालय, ऑनबोर्ड सफाई, कर्मचारी व्यवहार, खानपान, लिनेन, समय की पाबंदी, सुरक्षा शामिल हैं। सही समय पर फीडबैक भी प्रोजेक्ट स्वर्ण का हिस्सा है। इस योजना के अंतर्गत कुल 29

रेलगाड़ियों को 50 लाख रूपये प्रति रैक के हिसाब से कवर दिया गया है। उत्कर्ष परियोजना को 66 पक र्ण मेलों/ एक्सप्रेस ट्रेनों में स्थिति को सुधार करने के लिए शुरू की गई है। प्रति रैक 60 लाख रूपया, जिसमें 140 रैक शामिल हैं। इस परियोजना के अंतर्गत कोच आंतरिक भाग, कोच बहिर्भाग, टॉयलेट्स, लाइटिंग और यात्री सुख-सुविधा जैसी चीजों में सुधार किया जाएगा। इसे 2018-19 में कक का लक्ष्य रखा गया है। उत्कर्ष परियोजना के दर चरण की भी मंजूरी दी गई है, जिसमें मेल एक्सप्रेस ट्रेनों के 500 रैकों को 2019-20 तक उन्नयन करने का लक्ष्य रखा गया है।

सभी टीएल/ एसी और स्व-चालित (ईएमयू/ एमईएमयू/ डेमू) कोचों में सीएफएल/ एफएल लाइट को एलईडी लाइटों से बदल दिया गया है, जिससे प्रति एसी कोच 19764 रूपये प्रति वर्ष और प्रति गैर एसी कोच 8424 रूपये प्रति वर्ष विद्युत ऊर्जा पर खर्च के बचत होने की संभावना है।

2014-15 से 2016-17 तक कोचों की संख्या	2017-18 के दौरान कोचों की संख्या	2018-19 के दौरान कोचों की संख्या
820 कोच	4180 कोच	6465 कोच

कैशलेस और डिजिटल लेनदेन को बढ़ावा देने के लिए, रेल मंत्रालय ने निम्नलिखित पहल की है:

क्रेडिट/ डेबिट कार्ड के माध्यम से भुगतान की स्वीकृति के लिए विभिन्न यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस)/ अनारक्षित टिकट प्रणाली (यूटीएस), बुकिंग कार्यालयों और पार्सल और माल स्थानों पर प्वाइंट ऑफ सेल (पीओएस) मशीनों की स्थापना; आरक्षित/ अनारक्षित टिकटों के भुगतान के विकल्प के रूप में यूनिफाइड पेमेंट इंटरफेस (यूपीआई) / भारत इंटरफेस फॉर मनी (भीम) की स्वीकृति; ऑनलाइन बुकिंग टिकट सेवा पर शुल्क की वापसी; पीआरएस/ यूटीएस काउंटरों पर यात्रा टिकट खरीदने के लिए क्रेडिट/ डेबिट कार्ड पर लेनदेन सेवा शुल्क की वापसी लागू; डिजिटल माध्यम से खरीदे गए सीजन टिकटों पर 0.5 प्रतिशत की छूट का प्रावधान; 100 रूपये या उससे अधिक के टिकटों पर यूपीआई/ भीम के माध्यम से किए गए भुगतानों पर टिकट की कीमत पर 5 प्रतिशत की रियायती छूट, अधिकतम 50 रुपए



तक; रिचार्ज कराते समय बोनस के रूप में रिचार्ज मूल्य का 5 प्रतिशत कमीशन; मोबाइल फोन से अनारक्षित टिकट बुकिंग कराने के मामले में आर-वॉलेट; और स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीन (एटीवीएम) के माध्यम से टिकट बुकिंग को प्रचारित करने के लिए प्रोत्साहन के रूप में स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीन (एटीवीएम) के प्रत्येक रिचार्ज पर 3 प्रतिशत के बोनस का प्रावधान।

यात्रियों को उच्च स्तर की सुविधा और अत्यधिक संतोषजनक अनुभव प्रदान करने के लिए, रेल मंत्रालय ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

मोबाइल फोन के माध्यम से टिकट बुकिंग की शुरुआत - अनारक्षित टिकट बुकिंग के लिए यूटीएसऑनमोबाइलऐप और आरक्षित टिकट बुकिंग के लिए आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट ऐप;

सार्वजनिक निजी भागीदारी के आधार पर टिकट जारी करने के लिए यात्री टिकट सुविधा केंद्र (वाईटीएसके) की स्थापना;

अगले पीढ़ी के ई-टिकटिंग सिस्टम (एनजीईटी) का शुभारंभ, ई-टिकटिंग के सुगमता में सुधार; रक्षा कर्मियों के लिए टिकटों की ऑनलाइन बुकिंग के लिए रक्षा यात्रा प्रणाली की शुरुआत; विकलांग व्यक्तियों और मान्यता प्राप्त प्रेस संवाददाताओं के लिए रियायती ऑनलाइन टिकट बुकिंग की सुविधा का प्रावधान; और कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली को युक्तिसंगत बनाना, जिससे आरक्षण चार्ट की समयबद्ध तैयारी और खाली बर्थ को अगले दूरस्थ स्थान तक स्थानांतरित करने को अधिक सुविधाजनक बनाया जा सके; प्रतीक्षारत यात्रियों को सुनिश्चित सीट प्रदान करने के लिए सभी ट्रेनों में वैकल्पिक ट्रेन सामंजस्य योजना जिसे विकल्प योजना के रूप में भी जाना जाता है। ट्रेन के परिचालन की स्थिति में परिवर्तन के दौरान यात्रियों के लिए एसएमएस अलर्ट की सुविधा का प्रावधान, जैसे ट्रेनों को एक घंटा से अधिक समय के लिए रद्द होना/ विलंब होना आदि। किसी भी आरक्षित वर्ग में यात्रा करने के लिए पहचान प्रमाण के रूप में डाउनलोड किए गए ई-आधार और एम-आधार को मान्यता प्रदान की गई है। पूरी टीम का समन्वय और ट्रेन की पूरी यात्रा के दौरान सभी सेवाओं को सुविधाजनक बनाने के लिए जिम्मेदार "एकल व्यक्ति/ नेता" के रूप में "ट्रेन कप्तान" की अवधारणा को प्रस्तुत किया गया है। पहली बार, यात्रियों से कमाई के साथ-साथ यात्रियों की संख्या के आधार पर स्टेशनों पर यात्रियों के लिए सुविधाएं प्रदान की गई हैं। स्टेशनों का वर्गीकरण करने के लिए, संशोधित मानदंडों को 22.11.2017 को जारी किया गया है।

संशोधित मानदंड का उद्देश्य बड़े स्टेशनों पर उच्च स्तर की सुविधाएं प्रदान करना है, जो आमदनी/ यात्रियों के साथ व्यवहार के साथ मेल खाती है। विभिन्न श्रेणियों के स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधाओं के कार्यान्वयन के लिए व्यापक संशोधित निर्देश जारी किए गए हैं। फुट ओवर ब्रिज और उच्च स्तरीय प्लेटफार्म, सभी स्टेशनों के लिए न्यूनतम आवश्यक श्रेणी में शामिल किया गया है और इसके अनुसार भारतीय रेलवे के सभी स्टेशनों को चरणबद्ध तरीके से एफओबी और उच्च स्तरीय प्लेटफार्म प्रदान किया जाएगा। साथ ही हॉल्ट स्टेशनों सहित ब्रॉड गेज के सभी स्टेशनों का निर्माण, उच्च स्तरीय प्लेटफार्मों और फुट ओवर ब्रिज के साथ किया जाएगा। पार्किंग के लिए आरक्षित मूल्य का निर्धारण, पे एंड यूज टॉयलेट, रिटायरिंग रूम शुल्क/ शयनगृह. संवहन शुल्क आदि के लिए डीआरएम और फील्ड ऑफिसर के शक्तियों का पूर्ण विकेंद्रीकरण किया गया है ।

मंडल रेल प्रबंधकों (डीआरएम) को विकलांग पीसीओ बूथ धारकों के लाइसेंस को संतोषजनक प्रदर्शन के आधार पर अनुबंध की अवधि को एक वर्ष तक बढ़ाने का अधिकार दिया गया है।

जोनल रेलवे को प्रति प्लेटफॉर्म एक व्हीलचेयर प्रदान करने की सलाह दी गई है और आइलैंड प्लेटफॉर्म के मामले में सभी ए-1 और ए श्रेणी के स्टेशनों पर दो प्लेटफार्मों के लिए एक व्हीलचेयर प्रदान की गई है। महाप्रबंधकों को स्टेशन पर यात्री यातायात की संख्या के आधार पर और स्टेशनों में व्हील चेयर की आवश्यकता के आकलन के आधार पर, स्टेशनों में व्हीलचेयर की संख्या को कम करने/बढ़ाने के लिए अधिकृत किया गया है। **प्रतीक्षालय के अंदर, स्तनपान कराने वाली माताओं को स्तनपान कराने के लिए एक कोने के रूप में एक अलग क्षेत्र का प्रावधान।** प्रति घंटे की बुकिंग के हिसाब से प्रतीक्षागृह की ऑनलाइन बुकिंग। प्रचार मार्ग या सीएसआर के माध्यम से स्टेशनों पर बैटरी संचालित वाहनों(बीओवी) के लिए "सारथी सेवा" का शुभारंभ। व्हील चेयर सेवा सह कुली सेवाओं की बुकिंग के लिए प्रमुख स्टेशनों पर: "यात्री मित्र सेवा" का शुभारंभ किया गया है ।

मार्च 2018 तक 488 रेलवे स्टेशनों पर एकीकृत यंत्रीकृत सफाई की सुविधा प्रदान की गई। जिसे अब 697 स्टेशनों पर उपलब्ध करवाया गया है। 407 प्रमुख रेलवे स्टेशनों की स्वच्छता मानकों पर यात्री धारणाओं की स्वतंत्र तृतीय पक्ष का सर्वेक्षण 2016 में पहली बार किया गया और जिसे 2017 और 2018 में दोहराया गया । 2008-09 से

बोर्ड हाउस कीपिंग सर्विस (ओबीएचएस) प्रदान किया जा रहा है। 2008-09 से, मार्च, 2014 तक ओबीएचएस सेवा को 416 जोड़ी ट्रेनों में प्रदान किया जा रहा था। 2014-15 से 2016-17 तक 3 वर्षों में 448 जोड़े ट्रेनों को इसमें जोड़ा गया। 2017-18 में 139 को इसमें जोड़ा गया और 2018-19 में 65 को जोड़ा गया। वर्तमान समय में कुल 1068 ट्रेनों में इस प्रकार की सेवाएं उपलब्ध है।

सभी राजधानी, शताब्दी, दुरंतो और अन्य महत्वपूर्ण लंबी दूरी के मेल। एक्सप्रेस ट्रेनों में ट्रेनों के संचालन के दौरान यात्री डिब्बों के शौचालयों की सफाई, दरवाजों, गलियों की सफाई के लिए ओबीएचएस को प्रदान किया जाता है। एसएमएस सेवा के आधार पर 1059 ट्रेनों में "स्वच्छ-मेरे-कोच" की सेवा प्रदान की गई है, 2017-18 से "कोच-मित्र" सेवा में वृद्धि करते हुए वर्तमान में 1020 ट्रेनों को कवर किया गया है। एसी कोच के यात्रियों को दी जाने वाली लिनन की धुलाई की गुणवत्ता में सुधार के लिए रेलवे, मशीनीकृत लॉन्ड्री की स्थापना कर रहा है। 2009-10 से मार्च, 2014 तक 25 मशीनीकृत लॉन्ड्री की स्थापना की गई। 2014-15 से 2018-19 तक 32 और मशीनीकृत लॉन्ड्री स्थापित किए गए। 81 टन प्रति दिन (टीपीडी) की कुल क्षमता वाले 14 और मशीनीकृत लॉन्ड्री के ऑर्डर दिए जा चुके हैं। वर्तमान समय में लगभग 283 टीपीडी मशीनीकृत लॉन्ड्री की आपूर्ति की जा रही है। अगले वित्तीय वर्ष में मशीनीकृत लॉन्ड्री के माध्यम से 100 प्रतिशत लिनन की सफाई की आवश्यकताओं को कवर करने का लक्ष्य रखा गया है।

ये केवल कोचों के बहिर्भाग को अधिक प्रभावी और कुशलता से साफ-सुथरा नहीं करते हैं बल्कि पानी की आवश्यकता से अधिक अपव्यय को सीधे कम भी करते हैं। इसके अलावा, यह जल पुनर्चक्रण सुविधा आवश्यकता में कमी के साथ आते हैं। स्थान व्यवहार्यता के आधार पर, एसीडब्लूपी की शुरूआत के लिए 122 स्थानों की पहचान की गई है। 10 संयंत्र स्थापित किए जा चुके हैं और 7 अन्य स्थानों के लिए एलओए जारी किए गए हैं। जोनल रेलवे 31 जायके हैं। निविदा का काम कर रहा है। 10 संयंत्र स्थापित किए जा चुके हैं और 7 अन्य स्थानों के लिए एलओए जारी किए जा चुके हैं। "स्वच्छ भारत मिशन" के एक भाग के रूप में, भारतीय रेलवे ने अपने सभी कोचिंग स्टॉक पर जैव-शौचालयों का प्रसार कर रहा है, जिससे कोई भी मानव अपशिष्ट डिब्बों से ट्रेक पर न आ सके। 2017-18 के दौरान, 40000 के लक्ष्य के मुकाबले, 57429 जैव-शौचालय 15017 कोचों में प्रदान किए गए हैं, जबकि पिछले तीन वर्षों में 3374 जैव-

शौचालय को 10159 कोचों में, 3961 जैव-शौचालय को 15442 कोचों में और 87884 जैव-शौचालय को 34134 कोचों में लगाए गए थे ।

	2004-2014	2014-2017	2017-2018	2018-19 (नवम्बर तक)
जैव-शौचालय	9587	59735	57086	40937
कोच	3647	16123	15017	11107

वैक्यूम फ्लशिंग सिस्टम, शौचालयों में फ्लशिंग के लिए पानी की आवश्यकताओं को काफी हद तक कम कर देता है, जबकि पैन से मल के प्रभावी। उचित फ्लशिंग को सुनिश्चित करता है। मुंबई और गोवा के बीच चलने वाली ट्रेन, "तेजस" में जैव-वैक्यूम शौचालय की व्यवस्था प्रदान की गई है। 2018-19 से सभी नव निर्मित तेजस और हमसफर कोचों में वैक्यूम शौचालय की व्यवस्था प्रदान की जा रही है। अन्य 2000 जैव-रिक्त शौचालयों को उपलब्ध कराने की प्रक्रिया चल रही है। रेलवे को यह निर्देश दिया गया है कि सभी प्रीमियम ट्रेनों के कोचों में बायो-वैक्यूम टॉयलेट उपलब्ध कराने की व्यवस्था की जाए, जिससे तेज गति से वैक्यूम टॉयलेट का प्रसार सुनिश्चित किया जा सके। 2019-20 से पीयू अपने सभी नए उत्पादन में इन सुविधाओं को प्रदान करेगा। एमसीएफ ने सितंबर 2018 में एक स्मार्ट कोच तैयार किया है, जो कि बेहतर यात्री सुरक्षा सुविधाएं प्रदान करता है और साथ ही भविष्यसूचक रखरखाव को सक्षम बनाता है। डायग्नोस्टिक सिस्टम मॉनिटर बेयरिंग वाइब्रेशन, पहीया और ट्रैक के स्वास्थ्य के बारे में अग्रिम जानकारी प्रदान करता है। इसके अलावा, कोच में व्हील स्लिप प्रोटेक्शन मॉनीटरिंग, जल स्तर सूचक यंत्र वाई-फाई, आपातकालीन बातचीत की सुविधा के साथ इंफोटेनमेंट सिस्टम, और यात्री घोषणा और सूचना प्रणाली के साथ/ डिजिटल गंतव्य बोर्ड भी उपलब्ध कराई गई है। हवा अनुकूलन को बेहतर बनाने और उसकी निगरानी करने के लिए और सुधार किए जा रहे हैं जो कि ताजी हवा और बिजली के खपत की मात्रा के साथ कोच के अंदर प्रदूषित कणों की निगरानी करेंगे। आपातकालीन निकासी के लिए यात्री घोषणा और सूचना प्रणाली के साथ एकीकृत अग्नि और धुआं पहचान इकाई का प्रावधान क्या गया है, जिसके माध्यम से अग्नि सुरक्षा, चरणबद्ध पहचान के साथ वीडियो विश्लेषण और असामान्य घटना के लिए सुविधाएँ, सुरक्षा और बचाव को



बढ़ाया जाएगा। राज्य सरकारों के साथ लंबित मुद्दों की ऑनलाइन जानकारी प्राप्त करने के लिए समन्वय पोर्टल ([www.railsamanvay.co.in](http://www.railsamanvay.co.in)) विकसित किया गया है, जो कि विभिन्न रेलवे एजेंसियों द्वारा किए जा रहे ढांचागत विकास परियोजनाओं से संबंधित हैं। संबंधित राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया है कि वे अपने राज्यों में रेलवे के लंबित मुद्दों का समाधान करें जिन्हें समन्वय पोर्टल पर अपलोड किया गया है और रेलवे को उसके विकास/ विस्तार परियोजनाओं में तेजी लाने में आवश्यक प्रदान करें।

अंत में इस बजट का समर्थन करते हुए अपनी निम्नलिखित मांगों को आपके समक्ष रखते हुए इनकी स्वीकृति के लिए आग्रह करता हूँ। सन् 2018-19 के बजट में प्रयाग से लेकर ऊंचाहार तक वाया कुंडा- हरनामगंज रेलवे लाइन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण का सर्वे स्वीकृत हुआ था इसे पूरा करके शीघ्र इस पर काम शुरू कराया जाए; ग्राम बिगानपुर में एक अंडरब्रिज का निर्माण शीघ्र करवाया जाए; कुंडा में एक ओवर ब्रिज का निर्माण शुरू कराया जाए; सिराथू रेलवे स्टेशन पर कोलकाता जाने वाली ट्रेनों का ठहराव किया जाये ; मनौरी से अठसराय तक पढ़ने वाले छोटे-छोटे रेलवे स्टेशनों की हालत बहुत खराब है यहां पर मूलभूत आवश्यकता के साधन भी जर्जर हालत में है। धूप और बरसात तथा जाड़े से बचने के लिए बने टीनशेड अत्यंत जीर्ण शीर्ण अवस्था में हैं। उनको तत्काल रिपेयर कराए जाने या फिर इनका पुनः निर्माण कराए जाने की आवश्यकता है। मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि इस पर ध्यान अवश्य दिया जाए। यहां पर पेयजल और शौचालय के निर्माण की भी बहुत आवश्यकता है; सिराथू रेलवे स्टेशन पर एक नए प्लेटफार्म का निर्माण कराया जाए और प्लेटफॉर्म नंबर 1 और 2 को जोड़ने के लिए 1 फुट रेस्ट का निर्माण किया जाए; भरवारी रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नंबर 1 और 2 को जोड़ने के लिए 1 फुट रेस्ट बनाया जाए; मनौरी रेलवे स्टेशन पर अप-डाउन में संगम एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए; परियांवा रेलवे स्टेशन पर कानपुर और प्रयागराज के बीच चलने वाली इंटरसिटी एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए; और कानपुर से प्रयाग को जाने वाली इंटरसिटी सुबह कानपुर से चलकर शाम को प्रयाग पहुंचती है मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि इसे सुबह प्रयाग से कानपुर की ओर चलाया जाए।

अंत में इस रेलवे अनुदान सन 2019-20 का समर्थन करता हूँ।

**\*श्री कपिल मोरेश्वर पाटिल (भिवंडी):** मैं सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने हमारे लोकप्रिय प्रिय प्रधान मंत्री जी के साथ और सबका विकास और विश्वास के मूल मंत्र को ध्यान में रखते हुए विकसित रेल सेवाएं जनता को समर्पित की हैं ।

विकास का मार्ग रेल द्वारा ही सबके पास पहुंच सकता है, वर्ष 2014 से पहले जितने रेल मंत्री रहे हैं, उन्होंने 20,25 वर्षों में एक के बाद एक नई रेल परियोजनाएं शुरू किए जाने की उद्घोषणाएं कीं जिनमें से अधिकांश अभी तक सिर्फ कागजों तक ही सीमित रही हैं । इन वर्षों में मेरे कई साथियों ने अपने-अपने क्षेत्रों में रेल परियोजनाएं आदि शुरू किए जाने की मांग उन सरकारों से की परंतु वे मांगें मंजूर नहीं हो सकीं । ऐसी कई परियोजनाएं धरातल पर नहीं आ सकी हैं ।

माननीय रेल मंत्री जी ने सभी वर्ग के यात्रियों की सुविधा, उनके सामान की सुरक्षा, यात्रा की गुणवत्ता, रेल की स्वच्छता, खान-पान की क्वालिटी में सुधार, रेल के समय पर परिचालन, उनकी मौजूदा स्पीड को बढ़ाने की दिशा में जिन कदमों को उठाए जाने का उल्लेख इस बजट में किया है, वह असाधारण है । गरीब यात्रियों के लिए पहली बार अनारक्षित ट्रेन चलाया जाना एक अच्छा कदम है । इस प्रकार कहा जा सकता है कि रेल बजट रेल को आधुनिक, स्वावलंबी, सक्षम, प्रत्येक यात्री की सुविधानुसार बनाए जाने की दिशा में परिपक्व है ।

रेल बजट में 65,837 करोड़ यात्री सुविधा पर ध्यान देकर यह आबंटन हुआ है । वित्त वर्ष 2019-20 के बजट में नई लाइनों के निर्माण के लिए 7255 करोड़ रुपये की धनराशि, गेज परिवर्तन के लिए 2200 करोड़ रुपये, रोलिंग स्टाफ के लिए 6,114.82 करोड़ रुपये देकर सरकार ने 130 करोड़ भारतीयों को (अमीर या गरीब) उद्यमियों, उद्योग, नए काम और अवसरों को बढ़ावा देने वाला यह बजट है ।

मेरा संसदीय क्षेत्र भिवंडी महाराष्ट्र है । मेरे क्षेत्र को भारतीय रेल से बहुत उम्मीदें हैं । मैं उनका जिक्र करूंगा । मेरे क्षेत्र भिवंडी सहित सम्पूर्ण महाराष्ट्र में रेलवे नेटवर्क को बढ़ावा देने की जरूरत है ।

मेरे क्षेत्र में मुरवाइड तहसील है, इस क्षेत्र को नए रेल मार्ग से शीघ्र जोड़ा जाए । पिछले बजट में यह पास हो चुका है । टिटवाल-मुरवाइड मंजूर रेल लाइन का फाइनल लोकेशन, सर्वे तथा डिटेल प्रोजेक्ट रिपोर्ट जल्द बनाकर इस नए मार्ग के निर्माण का

कार्य शुरू किया जाए। टिटवाला-खड़बली स्थानकों के दरमियान गुरबली स्थानक का निर्माण किया जाए। डहानु-करसा-कर्जन और डहानु-दिवा-पनवेल से नई लोकल ट्रेनों की शुरुआत शीघ्र की जाए। पनवेल-दिवा-भिवंडी रोड-बसई रोड, रूट पर रेल सेवा को बढ़ाया जाए। वाग्णी-बदलापुर के दरमियान चामटोली स्थानक का निर्माण शुरू किया जाए। दिवा से बसई रूट पर आने वाले पिंपलास स्थानक निर्माण हेतु मान्य दी जाए। मध्य रेल के आढ आंव और तामशेत इन स्थानकों के बीच आरयूबी 98/2 को यथाशीघ्र चौड़ा किया जाए ताकि सम्पूर्ण महाराष्ट्र में रेल गति को यथा समय में पूरा किया जाए।

देश के विकास के लिए बुलेट ट्रेन चलाई जा रही है। हमारे देश के सभी नागरिक इस बुलेट ट्रेन की राह देख रहे हैं। बुलेट ट्रेन के प्रकल्प में सभी मार्गों पर सर्विस रोड बनाना आवश्यक है। जहां नदी, खाड़ी पर ब्रिज बनाने वाले हैं, वहां दोनों तरफ एक्सीडेंट होते रहते हैं। अगर इन जगहों पर सर्विस रोड बनाई जाए तो यात्रियों को बड़ी राहत मिलेगी।

रेल बजट की विशेषताओं में रेल पर्यटन बढ़ाने के लिए महाराष्ट्र के तीर्थ स्थलों और पर्यटन स्थलों को बढ़ावा दिया गया है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और रेल बजट की अनुदान मांगों का पूरी तरह से समर्थन करता हूँ।

**\*श्री प्रभुभाई नागरभाई वसावा (बारडौली):** मैं रेल बजट के अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ और अपने सुझाव सभा पटल पर रखता हूँ।

आज हमारे देश में जो रेलवे का विकास कार्य पिछले पांच वर्षों में हुआ है वह हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के कुशल नेतृत्व से और वर्तमान रेल मंत्री के प्रयासों से हो रहा है। यह एक सराहनीय कार्य है जिसका वर्णन करने में बहुत समय लगेगा। आज हमारे गुजरात में अहमदाबाद से मुम्बई बुलेट ट्रेन का जो सपना देशवासियों ने देखा था उसे माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी ने पूरा कराया इसके लिए मेरा अभिनंदन और वंदन हैं। यहां तक कि नई रेलवेलाइन बिछाई जा रही है, रेल का विद्यतीकरण हो रहा है, प्लेटफार्म की साफ-सफाई अच्छी हो रही है और ट्रेन के अंदर स्वच्छता का अभियान प्रतिदिन चलता रहता है। मेरे मतदार संघ बारडौली जो सरदार पटेल की कर्मभूमि है। बारडौली रेलवे स्टेशन पर एकत्रित बुकिंग काउंटर की आवश्यकता है। सूरत से बारडौली होते हुए गोरखपुर को जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है। इस तरह की एक ट्रेन चलाने की अति आवश्यकता है। सूरत-

भागलपुर, बांद्रा-पटना, नवजीवन एक्सप्रेस इनमें से किन्हीं दो गाड़ियों का स्टॉपेज बारडोली स्टेशन पर अति आवश्यक है। इसके साथ-साथ हमारे ही मतदार संघ में व्यारा रेलवे स्टेशन है जो तापी जिले के अर्न्तगत आता है। वहां के प्लेटफार्म को बड़ा कर सौंदर्यीकरण करने की आवश्यकता है। बांद्रा- भुसावल (खानदेश एक्सप्रेस, गाड़ी नं. 19003 /19004) को तत्काल व्यारा स्टेशन पर रोका जाए और उत्तर प्रदेश एवं बिहार में जाने वाली गाड़ियां, उधना-वाराणसी इसे दैनिक चलाया जाए, अहमदाबाद-प्रयागराज, बांद्रा-पटना, हमसफर एक्सप्रेस आदि को गुजरने वाली गाड़ियों को व्यारा रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज दिया जाए। जनहित की समस्या को रखते हुए उधना-जलगांव रेलवे लाईन, एल.सी. गेट नं. 3 चलथान, तालुका, पलसाणा में अन्डरपास बनाया जाए क्योंकि रेलवे लाईन के दोनों तरफ से शहर बसा हुआ है। वर्ष 2015-16 के रेलवे बजट (20 लाख रू० आबंटित हुए थे) कोशांबा से उमरपाड़ा नेरो गेज रेलवे लाईन को ब्रॉडगेज में रूपांतर कर नई रेलवे लाईन शीघ्र ही बनाई जाए। सूरत-धुलिया राष्ट्रीय राजमार्ग-53 पर दस्तान रेलवे क्रासिंग के पास रेलवे ब्रिज का निर्माण लंबे समय से रूका हुआ है उसे अति शीघ्र रेलवे ब्रिज का निर्माण कराया जाए। जनहित की समस्या के निदान हेतु साउथ ईस्टर्न रेलवे जोन के (लिम्बायत) रेलवे लाईन पर ओवरब्रिज का निर्माण अति आवश्यक है। सूरत से व्यारा तालुका होते हुए नवापुर तक एक मेमो गाड़ी चलाई जाए। मैं माननीय मंत्री जी द्वारा लाए गए अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ।



**\*श्रीमती शारदा अनिल पटेल (महेसाणा):** माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने देश की बागडोर थामते ही इंफ्रास्ट्रक्चर को सशक्त बनाने का बीड़ा उठा लिया है। सबसे ताजा उदाहरण 2 किमी लम्बा “जोजिला टनल” है, जिसका प्रधानमंत्री ने शिलान्यास किया है। 3100 मीटर ऊंचाई पर बनने वाले इस सुरंग से श्रीनगर, कारगिल और लेह लदाख के बीच हर मौसम में संपर्क बना रहेगा तथा 5 घंटे का सफर 15 मिनट का हो जाएगा। यह नए भारत के निर्माण की सुनहरी तस्वीर है। वर्ष 2019-20 का रेल बजट भारतीय रेल को और नए आयामों की तरफ ले जाएगा। यह बजट में रेल इंफ्रास्ट्रक्चर को और तेजी से विकास की तरफ ले जाने का प्रयास माननीय प्रधानमंत्री जी और रेलवे मंत्री जी ने किया है, उसके लिए भारत सरकार और मंत्री जी को अभिनंदन देती हूं।

मेरे महेसाणा लोक सभा मतक्षेत्र में एम.एन. कॉलेज और ए.पी.एम.सी. के पास रेलवे ट्रैक के ऊपर ओवर-ब्रिज की विशेष जरूरत है। यहाँ रेलवे क्रॉसिंग वाला रोड मेरे मतक्षेत्र का बहुत बिजी रोड है। यह रोड ए.पी.एम.सी. प्रसिद्ध यात्राधाम अंबाजी और स्थानिक शिक्षा संस्थानों की ओर यातायात हेतु महत्तम उपयोगी है और ट्रेन यहाँ से गुजरती है तो उस समय भारी यातायात रहता है, जिसकी वजह से समय की भारी बर्बादी होती है।

अतः मेरी रेल मंत्रालय से बिनती है कि इस जगह पर जल्द से जल्द यातायात सरल हो, ऐसी कार्यवाही की जाए।

**\*श्री राहुल कस्वां (चुरू):** मैं रेलवे की डिमांड ऑफ ग्रांट पर अपने विचार रखता हूं।

मैं सबसे पहले माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र जी मोदी को व माननीया वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमन जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, जिन्होंने हर वर्ग को ध्यान में रखते हुए इतना शानदार बजट पेश किया। ये बजट निश्चित रूप से भारत को

विकसित देशों की श्रेणी में ले जाने का कार्य करेगा तथा इससे आने वाले समय में भारत की अर्थव्यवस्था 5 ट्रिलियन डॉलर तक बढ़ने की संभावना है ।

भारतीय रेल देश के नागरिकों के लिए यातायात का प्रमुख साधन है । भारतीय रेल देश के लिए लाईफ लाईन का काम करती है । विश्व का सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क भारत का ही है । लेकिन आज भी देश के कई मुख्य क्षेत्र रेल सेवा से वंचित हैं । रेलवे द्वारा नई रेल लाईन बिछाने के लिए पहले सर्वे किए जाते हैं, सर्वे में अधिकतर समय आरओआर निगेटिव आने पर उन क्षेत्रों में रेलवे सुविधा देने में अपनी असहमति कर उन क्षेत्रों को वंचित किया जाता है । इसीतीर मेरे लोक सभा क्षेत्र में सरदारशहर-सादुलपुर-तारानगर, सरदारशहर-हनुमानगढ़, आदमपुर (बेर)-भादरा व सीकर-नोखा मार्गों पर नई रेल लाईन डालने की आवश्यकता है, लेकिन कई बार सर्वे किए जाने के बाद नेगेटिव आरओआर की वजह से इन क्षेत्रों को अभी भी रेल सुविधा से वंचित रखा गया । ये मार्ग सामरिक एवं आर्थिक दृष्टि से भी अत्यंत महत्वपूर्ण है । अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि आमजन की सुविधा को देखते हुए ऐसे क्षेत्रों को भी पोलिसी में बदलाव करते हुए जहां माल भाड़ा कम है और यात्री भार अधिक है उन्हें भी रेल सुविधा से जोड़ा जाए ।

सरकार द्वारा राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष की स्थापना की गई है, जिसके तहत रेलवे सुरक्षा संबंधी विभिन्न मदों पर खर्च किया जाना प्रस्तावित है । ग्रामीण क्षेत्रों में समपार नहीं होने की स्थिति में ग्रामीणों द्वारा अपने खेतों एवं गांवों में जाने हेतु रेलवे लाईन क्रॉस की जाती है जो कि रेलवे नियमों में अवैध माना जाता है । रेल लाईन पर अंडर ब्रीज बनाने का कार्य राज्य सरकार का होता है लेकिन राज्य सरकार इसमें उदासीनता दिखाती है । अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि किसानों व ग्रामीणों की उक्त समस्या को ध्यान में रखते हुए रेल अंडर पास व समपार को भी राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष में शामिल किया जाए ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में उ.प.रे. के अधीन सादुलपुर से हनुमानगढ़,सादुलपुर से बीकानेर, रतनगढ़ से सरदारशहर व रतनगढ़ से डेगाना का विद्युतीकरण का कार्य चल रहा है । चूरू लोक सभा क्षेत्र क्षेत्रफल की दृष्टि से काफी बड़ा है । यह क्षेत्र दिल्ली, श्रीगंगानगर, बीकानेर व जयपुर के मध्य में स्थिति है । भविष्य में यहां काफी ट्रेनों का आवागमन रहेगा । यह क्षेत्र रोजगार की दृष्टि से भी काफी पिछड़ा हुआ है । यदि चूरू लोक सभा क्षेत्र में इन ट्रेनों के रखरखाव व मैटिनस हेतु ईएमयू (Electrical

Multiple Unit) शेड खोला जाता है तो क्षेत्र की जनता व रेलवे को अत्यधिक फायदा होगा व यहां के लोगों को इससे संबंधित रोजगार के अवसर भी मिलेंगे । उ.प.रे. के अधीन सादुलपुर रेलवे स्टेशन पर विद्युत ईंधन के रखरखाव ईएमयू (Electrical Multiple Unit) शेड खोलने की स्वीकृति प्रदान करावें । नई ट्रेनों का संचालन करने के संबंध में:- आमान परिवर्तन के बाद श्रीगंगानगर से जयपुर तथा श्रीगंगानगर से दिल्ली सीधी एक्सप्रेस गाड़ी एक भी नहीं चल रही है, श्रीगंगानगर-जयपुर (वाया सादुलपुर, चूरू, सीकर) श्रीगंगानगर-दिल्ली (वाया सादुलपुर, रेवाड़ी) श्रीगंगानगर-जोधपुर (वाया सादुलपुर, चूरू, डगाना) बीकानेर-जयपुर (वाया रतनगढ़, चूरू) बीकानेर-डेगाना (वाया रतनगढ़) व जोधपुर-हरिद्वार (वाया रतनगढ़-सादुलपुर) नई गाड़ियों का संचालन किया जावे । जिससे चूरू, सीकर, बीकानेर, श्रीगंगानगर व हनुमानगढ़ के लोगों को सीधा जयपुर व दिल्ली से जुड़ने की सुविधा मिलेगी । रेलवे एक्सटेंशन व ठहराव के संबंध में :- उ.प.रे. के अधीन संचालित चूरू-लुधियाना एक्सप्रेस गाड़ी को बढ़ाकर रतनगढ़ तक करने की मांग क्षेत्र की जनता द्वारा काफी समय से की जा रही है साथ ही तिलकब्रिज फास्ट पैसेंजर गाड़ी का नोहर के बाद सादुलपुर तक सभी स्टेशनों पर तथा अन्तोदय एक्सप्रेस गाड़ी का सिधमुख स्टेशन पर ठहराव किए जाने हेतु मेरे क्षेत्र की जनता द्वारा बार-बार मांग उठायी जा रही है । रेलवे के आमदनी के हिसाब से भी ये ठहराव किए जाने उचित रहेंगे । आमजन की भावनाओं को देखते हुए चूरू-लुधियाना एक्सप्रेस को रतनगढ़ तक बढ़ाया जाए, अन्तोदय एक्सप्रेस का सिधमुख व तिलकब्रिज फास्ट पैसेंजर गाड़ी का नोहर के बाद सभी स्टेशनों पर ठहराव किया जाए ।

प्लेटफार्म निर्माण एवं सुदृढीकरण के संबंध में:- उत्तर पश्चिम रेलवे के सादुलपुर जं. पर दो अतिरिक्त प्लेटफार्म स्वीकृत हुए काफी समय हो चुका है, लेकिन उनका कार्य चालू नहीं किया गया है । प्लेटफार्म के अभाव में अधिकांश गाड़ियों को काफी लम्बे समय तक आउटर सिग्नल पर ही खड़ा करना पड़ रहा है, जिस कारण गाड़ियां विलम्ब से चलती हैं, साथ ही यात्रियों को भारी परेशानी होती है, आवश्यक धनराशि जारी कर उक्त कार्य शीघ्रताशीघ्र किया जावे साथ ही उ.प.रे. के रतनगढ़-डेगाना खंड पर छापर, पड़िहारा एवं सादुलपुर-श्रीगंगानगर खंड पर भादरा व नोहर रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म काफी नीचे बने हुए हैं, उनका सुदृढीकरण एवं सुधार कर ऊपर उठाया जावे । रतनगढ़, सुजानगढ़, चूरू, सादुलपुर, सरदारशहर, नोहर, भादरा, छापर, पड़िहारा, सिधमुख व अनूपशहर रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं को देखते हुए दिन

शैड व पीने के पानी की उचित सुविधा किया जाना अति आवश्यक है । अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि उक्त स्टेशनों पर टिन शैड व पीने के पानी की सुविधा हेतु अतिरिक्त बजट आवंटित किया जावे । और रेलवे द्वारा जो सुविधाएं 'ए' श्रेणी के स्टेशनों पर दी जाती है उन यात्री सुविधाओं का विस्तार 'बी' व 'सी' श्रेणी के स्टेशनों पर करने के लिए अतिरिक्त बजट आवंटित किया जाए । अंडर ब्रिज निर्माण एवं सुदृढीकरण व सुधार करने के संबंध में :- उ.प.रे. के नोहर तहसील के भूकरका-खिनानियां रेलवे स्टेशन के मध्य लालखं की ढाणी से 79 आर.पी.एम. एवं अन्य गांवों में जाने के लिए रेल किलोमीटर 60/45 पर रेल अंडर ब्रिज निर्माण की मांग, रतनगढ़-बीकानेर खंड पर राजलदेसर रेलवे स्टेशन के पूर्व की ओर 340/7 व 340/8 किमी के मध्य एवं भरपालसर एवं भ्रावन्देसर के मध्य 337/6-7 किमी के बीच रेल अंडर ब्रिज निर्माण की मांग काफी समय से की जा रही है । रतनगढ़-सरदारशहर खंड पर रतनगढ़ केबिन स्टेशन के पास 10 नं. अंडर ब्रिज बना हुआ है जो बहुत छोटा है, जिसको बड़ा बनाया जावे ।

इसके अलावा मेरे संसदीय क्षेत्र के अधीन सादुलपुर-रतनगढ़, सादुलपुर-श्रीगंगानगर, रतनगढ़-बीकानेर व रतनगढ़-डेगाना खंड पर काफी रेल अण्डर ब्रिज बने हुए हैं, जहां वर्षा के दौरान पानी भर जाता है, और गांवों के रास्ते अवरुद्ध हो जाते हैं, लोगों को जन-धन की हानि होती है, कई बार अप्रिय दुर्घटनाएं भी हो चुकी है । इस समस्या के समाधान के लिए ऐसे सभी अंडर ब्रिजों पर पानी भराव को डाइवर्ट किया जावे, बोरवेल जलग्रहण कूपों का निर्माण किया जावे, शैड निर्माण किया जावे तथा शैड के माध्यम के इक्वटा होने वाले पानी को संग्रहण के लिए जलग्रहण हौजों का निर्माण किया जावे ।

सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर सादुलपुर में सी-43 के पास रेल अंडर ब्रिज का निर्माण किया गया है, उक्त अंडर ब्रिज का डिजाईन सही नहीं होने एवं मोहल्ले वासियों के विरोध के चलते उक्त अंडर ब्रिज का संचालन नहीं किया जा सका । इस संबंध में मेरा सुझाव है कि सी-43 को यथावत रखते हुए उक्त अंडर ब्रिज में 3 फुट का भराव कर उसका निर्माण पूर्ण करवाया जावे ताकि छोटे वाहनों का इससे आवगमन हो सके । भादरा रेलवे स्टेशन के दक्षिण-पूर्व साइड में किमी 115/1-2 पर सी-66 रेल अंडर ब्रिज रहा है, जिसे बाद में बंद कर दिया गया है । उक्त किलोमीटर पर 4X5 मीटर का रेल अंडर ब्रिज बनाने का प्रस्ताव भेजा गया था जिसे डीएमआर बीकानेर द्वारा फिजिबल नहीं माना गया । मेरा सुझाव है कि उक्त स्थान पर 4X3 मीटर का



अंडर ब्रिज (ऊंचाई कम करते हुए) बनाया जा सकता है ताकि राज्य सरकार से मिलकर इसके निर्माण की कार्यवाही की जा सके। यह अत्यंत महत्वपूर्ण हैं, भादरावासी इसकी काफी लम्ब समय मांग कर रहे हैं। सरदार शहर रेलवे स्टेशन के पूर्व साइड में रेल समपार सी-24 को बंद कर दिया गया है इसके स्थान पर स्टेशन के पश्चिम साइड में किसी 42 पर रेल अंडर ब्रिज का निर्माण किया जाए। यह मार्ग सरदार शहर बस स्टेंड व शहर को काफी गांवों से जोड़ने वाला मार्ग है। इसकी मांग काफी समय से की जा रही है। वर्तमान में रेलवे अधिकारियों द्वारा रेल अंडर ब्रिज सी-24 के स्थान पर बनाया जा रहा है उसका आम नागरिक को कोई लाभ होने वाला नहीं है और न ही वहां कोई बस्ती आबाद है, और ना ही बस्ती आबाद होने की संभावना है क्योंकि वहां सिर्फ गौशाला की भूमि है। प्रस्तावित रेल अंडर ब्रिज से मात्र 200 मीटर की दूरी पर ही सरदारशहर-बीकानेर सड़क मार्ग पर रेल समपार है। इस स्थान पर रेल अंडर ब्रिज की आवश्यकता नहीं है, अतः इस रेल अंडर ब्रिज का निर्माण रेलवे स्टेशन के उत्तर पश्चिम में किमी 42 पर किया जाए जहां आम नागरिक की मांग है।

मैं पुनः माननीय प्रधानमंत्री जी और वित्तमंत्री जी को इस बेहतरीन बजट के लिए धन्यवाद देता हूँ।

**\*श्री देवजी पटेल (जालौर):** स्वतंत्र भारत के पहले संयुक्त बजट में रेलवे अनुदान मांगों से संबंधित इस चर्चा में, मैं अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ-

जहाँ न पहुंचे बैलगाड़ी वहाँ पहुंचे मारवाड़ी

आज भी भारत में रेल छोटी व लम्बी यात्रा का सबसे सस्ता और सुगम माध्यम है। देश में एक कोने से दूसरे कोने की यात्रा का इससे सुविधयुक्त दूसरा कोई माध्यम नहीं है। भारतीय रेल देश की धड़कन है। इसका देश की तरक्की में अहम योगदान है।

संस्कृति सभ्यता की पहचान है। भारत को एक सूत्र में जोड़ने का कार्य करती है। प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष लाखों रोजगार के अवसर उपलब्ध कराती है। सिनेमा कहानियों, यात्रा वृत्तांत से लेकर अर्थ जगत में रेलवे की भूमिका सराहनीय है। हम कह सकते हैं- भारतीय रेलवे देश की रीढ़ है। माननीय प्रधानमंत्री नरेद्र मोदी जी की सरकार बनने



के सा ही रेलवे के कायाकल्प के संकेत दिए थे । प्रधानमंत्री जी ने रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने का लक्ष्य रखा है ।

मैं अपने क्षेत्र जालौर सिरोही से संबंधित समस्याओं की ओर आपका ध्यान चाहता हूँ जिससे जालौर सिरोही के नागरिक भी कदम से कदम मिलाकर देश के साथ चल सकें । जालौर सिरोही उदयपुर और अंबाजी आबूरोड को रेलवे लाइन से जोड़ने की घोषणा की गई थी परन्तु इसका कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया है । मेरे संसदीय क्षेत्र जालौर सिरोही स्थित जसवंतपुरा में सुंधा माताजी का भव्य मंदिर है । यह मंदिर लगभग 900 वर्षों के करीब पुराना है जो ऊंची पहाड़ी पर बसा है इसमें माँ सुंधाजी की मूर्ति स्थापित है । राजस्थान का पहला रोपवे यहां लगा हुआ है । सुंधा माता जी का मंदिर लगभग 850 मीटर की ऊंचाई पर स्थित है । जहां पर देशभर से लाखों श्रद्धालु दर्शन के लिए आते हैं । श्री सुंधा माताजी से लाखों श्रद्धालुओं की आस्था जुड़ी हुई है । अतः आपसे निवेदन है कि भगत की कोठी से साबरमती एक्सप्रेस 14819/20 प्रारम्भ होने वाली इस ट्रेन का नाम सुंधा माताजी एक्सप्रेस रखा जाए । चेन्नई-जोधपुर एक्सप्रेस अप डाउन 16125/16126 तीन दिनों का सफर लम्बा सफर तय करती है इतनी लम्बी दूरी की ट्रेन में पैट्रीकार नहीं होने से इसमें सफर कर रहे यात्रियों को काफी असुविधा होती है । इस ट्रेन में पैट्रीकार लगाया जाए तथा इसके फेरे भी बढ़ाने की आवश्यकता है । आज आजादी के कई दशक बीत जाने के बाद भी जालौर जिला जयपुर प्रदेश मुख्यालय से नहीं जुड़ पाया है । यह ट्रेन (22478) प्रतिदिन सुबह जयपुर से 6:00 बजे चलकर जोधपुर 10:40 को पहुंच जाती है और यह ट्रेन दिन भर जोधपुर में रहती है । इस ट्रेन को 233 किमी आगे रानीवाडा तक बढ़ाया जा सकता है । इससे रेलवे के राजस्व में भारी वृद्धि होगी साथ ही साथ यहाँ के नागरिकों को जयपुर तक की यात्रा सुगम हो जाएगी । उत्तर पश्चिम रेलवे के अंतर्गत समदंडी-भीलडी रेल लाइन को ब्रोडगेज में तब्दील हुए करीब आठ वर्षों हो गए हैं लेकिन यात्री सुविधाओं का नितांत अभाव है । नाम मात्र की यात्री गाड़िया इस रूट पर चल रही हैं । मेरे संसदीय क्षेत्र जालौर सिरोही के लगभग सात लाख लोग दक्षिण भारत के विभिन्न शहरों में रहते हैं । इसके अलावा बाड़मेर, जैसलमेर, पाली जोधपुर जिला के लाखों लोग निवास करते हैं तथा अपने व्यवसाय के सिलसिले में बंगलुरू चेन्नई दावनगिरि कोयम्बटूर हुबली ईरोड हैदराबाद आना जाना रहता है । परन्तु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । अहमदाबाद से दक्षिण की ओर चलने वाली सभी ट्रेनों का टिकट काउंटर

खुलते ही बुक हो जाता है । इस क्षेत्र को दक्षिण से जोड़ने से रेलवे के राजस्व में भारी वृद्धि होगी तथा नागरिकों को काफी सुविधा हो जाएगा । इसलिए वर्तमान में जालौर एवं पालनपुर को सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए । बेंगलोरु, हैदराबाद, कोयम्बटूर और चेन्नई से जोधपुर वाया समदडी भीलडी रेल सेवा उपलब्ध कराई जाए; डीएमयू (79437/79438, 79431/79432) फास्ट ट्रेन आबूरोड से सुबह 5 बजे रवाना होकर 10 बजे अहमदाबाद पहुंचती है । अहमदाबाद से 3.3. पर रवाना होकर रात्रि 8.15 पर आबूरोड पहुंचती है । यह ट्रेन रातभर आबूरोड पड़ी रहती है, इस ट्रेन को फालना तक बढ़ाने से ग्रामीण किसान और व्यापारियों को पालनपुर, महेसाना एवं अहमदाबाद तक यात्रा करना अत्यंत सुविधाजनक हो जाएगा । साथ ही ट्रेन को फालना तक करने से रेलवे मंत्रालय को राजस्व में काफी वृद्धि होगी । जोधपुर-मेडता-बीकानेर जाने हेतु स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन से कोई ट्रेन नहीं है । बीकानेर-ब्राद्रा-बीकानेर (14707/14708) ट्रेन हमेशा स्वरूपगंज से गुजरती है । स्वरूप गंज के आस-पास लगभग 100 गांवों की आबादी है । सड़क मार्ग बहुत महंगा एवं असुविधाजनक है । ग्रामीण जनता की सुविधा हेतु बीकानेर-ब्राद्रा-बीकानेर का ठहराव स्वरूपगंज स्टेशन पर करावें । आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916) और हरिद्वार मेल (19105/19106) का ठहराव स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन पर होने से नागरिकों को काफी सुविधा होगी । आज से आठ दशक पहले यानि 15 मार्च 1929 को जालौर में पहली बार रेल दोड़ी थी आज जालौर जिले की जनसंख्या 20 लाख से ऊपर हो गई है । अबतक जिले में यात्री सुविधाओं का विस्तार नहीं हुआ है । सांचौर जिले का एक उपखंड हैं तथा यह अंतर्राष्ट्रीय सीमा क्षेत्र घोषित हैं और अत्यंत ही पिछड़ा क्षेत्र है । आठ साल पूर्व रेल बजट में सर्वे की घोषणा की गई थी । परन्तु अब तक सांचौर रेल सेवा से नड़ी जुड़ पाया है । इस क्षेत्र में रेलवे लाइन के आने से यहां रोजगार के अवसर भी बढ़ेंगे । सांचौर रेलवे लाइन आने से स्थानीय नागरिकों को सस्ता और आरामदायक सफर का फायदा मिलेगा । इस रेलवे लाइन से बॉडर के मुख्य गांव और कस्बों को रेल सेवा से जुड़ जाएगा । जिससे हमारी सेना को भी आवागमन में सुविधा होगी ।

**\*श्री विष्णु दयाल राम (पलामू):** रेलवे की कार्यप्रणाली को जानने समझने वाला कोई भी विशेषज्ञ आम बजट 2019-20 को देखने के बाद सबसे पहले यही कहेगा कि माननीया वित्त मंत्री जी ने आम बजट में रेलवे के लिए रखे प्रस्तावों में किसी नई रेल की घोषणा न करके एक सही फैसला लिया है। दरअसल बीते वर्ष की यह प्रवृत्ति रही थी कि राजनीतिक लाभ की दृष्टि से कई रेल मंत्री लोकलुभावन तरीके अपनाकर नई रेलगाड़ियों की घोषणा कर देते थे जबकि Infrastructure अवसंरचना की स्थिति जस की तस बनी रहती थी।

केन्द्र में माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेद्र मोदी जी की सरकार सत्तासीन होने के बाद नई रेलगाड़ियों को शुरू करने के लोकलुभावन तरीके पर रोक लगी है। अब सरकार का ध्यान नई पटरियों को बिछाने पर है। माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने बजट भाषण में कहा है कि रेलवे में पीपीपी मॉडल के आधार पर विकास की जाएगी। रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर के बुनियादी ढांचे को सुदृढ़ करने के लिए साल 2019 से 2030 के बीच 50 लाख करोड़ रुपए के निवेश की आवश्यकता होगी। 2019 से 2030 के बीच रेल अवसंरचना के लिए 50 लाख करोड़ रुपए के निवेश की आवश्यकता होगी। इसे देखते हुए रेलवे का पूंजी परिव्यय प्रति वर्ष 1.5 से 1.6 लाख करोड़ रुपए है। सभी मंजूर परियोजनाएं पूरी करने में कई दशक लग जाएंगे। इसलिए रेलवे ने यह प्रस्ताव किया है कि तीव्र विकास और पटरियां बिछाने, रौलिंग स्टॉक विनिर्माण तथा यात्री मालभाड़ा सेवाओं की सुपुर्दगी के लिए सरकारी निजी भागीदारी (पीपीपी) का इस्तेमाल किया जाएगा। मुंबई और दिल्ली जैसे महानगरों में सब अर्बन बेहद सफल रहा है। रेल मंत्रालय सब अर्बन रेलवे का विस्तार स्पेशल परपज व्हीकल (एसपीव्ही) के जरिए किया जाएगा। इसके लिए भी पीपीपी मॉडल के जरिए निवेश किया जाएगा। भारतीय रेलवे की उपशहरी तथा लम्बी दूरी वाली सेवाएं मुंबई जैसे शहर तथा छोटे शहरों में चमत्कारी कार्य कर रही हैं। रेलवे को दिल्ली मेरठ मार्ग पर प्रस्तावित रैपिड रीजनल ट्रंसपोर्ट सिस्टम (आरआरटीएस) जैसी विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) संस्थाओं के जरिए उपशहरी रेलवे में अधिक निवेश करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा। 2022 तक डेडीकेटेड फ्रंट कॉरीडोर पार्ट योजना पूरी कर लेंगे जो यात्री रेलगाड़ियों के लिए मौजूदा रेलवे नेटवर्क को मुक्त रखेगी। रेलवे स्टेशनों का मॉर्डनाइजेशन आम नागरिकों के लिए रेल यात्रा को आरामदायक और सुखद अनुभव बनाने के लिए इस वर्ष बड़े पैमाने पर रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण के कार्यक्रम शुरू किए जाएंगे। देश में लगातार बढ़ते मेट्रो रेल नेटवर्क कुल 300 किमी की लम्बाई

वाले मार्ग की नई मेट्रो रेल परियोजनाओं को 2018-19 के दौरान मंजूरी दी गई थी । साथ ही, 2019 के दौरान लगभग 210 किमी मेट्रो लाइनों पर प्रचालन शुरू हो गया है । इसके चलने के साथ देशभर में 657 किमी का मेट्रो रेल नेटवर्क प्रचालनरत है ।

रेल मंत्रालय के लिए मेरे कतिपय सुझाव निम्न प्रकार हैं- रेलवे की सर्वोच्च प्राथमिकता Safety, Security, Punctuality और Cleanliness होनी चाहिए; Operational ratio को कम करने की आवश्यकता है ; Down Sizing of Staff होना चाहिए; रेलवे बोर्ड Top Heavy है इसको कम करना चाहिए; रेलवे को Accounting का काम केवल Indian Railway Account Services के पदाधिकारियों को नहीं देना चाहिए, बल्कि India Audit & Account Services से भी पदाधिकारियों को Deputation पर लेना चाहिए; और C.S.O. (Chief Safety Officer) GM से वरीय पदाधिकारी होना चाहिए, समकक्ष पंक्ति का नहीं ।

यह अच्छी बात है कि सरकार ने मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को बंद करने का निर्णय लिया जो स्वागत योग्य कदम है । परन्तु मेरा अनुरोध है बिना किसी वैकल्पिक व्यवस्था के (आरयूबी या आरओबी के निर्माण के) एकाएक रेलवे क्रॉसिंग को बंद कर देने से ग्रामीण क्षेत्र के निवासियों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । अगर मैं अपने संसदीय क्षेत्र पलामू (झारखंड ) की ही बात करूं तो ऐसे कई रेलवे क्रॉसिंग हैं जिनको बंद कर दिए जाने के कारण गांव नदी के दो छोर बनकर रह गए हैं, ये रेलवे क्रॉसिंग जैसे डाली, पंजरीकला, लालगढ़ इत्यादि ऐसे क्रॉसिंग हैं जिनके बंद हो जाने से ग्रामीणों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है । मैं सिर्फ उससे उत्पन्न व्यावहारिक कठिनाइयों की ओर आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं और जनता की कठिनाइयों को देखते हुए वैकल्पिक व्यवस्था के तहत जनता की समस्या का निदान चाहता हूं । इस संबंध में मेरा एक सुझाव है कि अनमैंड रेलवे क्रॉसिंग के स्थल पर या उसके अगल-बगल के स्थान पर जहाँ पर भी संभव हो एल.एच.एस. का निर्माण कराकर समस्या का समाधान बहुत हद तक किया जा सकता है । एल.एच.एस. के निर्माण कार्य में व्यय होने वाली राशि का कुछ हिस्सा आवश्यकता पड़ने पर मैं अपने सांसद निधि से भी देने को तैयार हूं ताकि जनता की यातायात में उत्पन्न समस्या का समाधान हो सके । जब तक वैकल्पिक व्यवस्था (आरयूबी या आरओबी का निर्माण) नहीं कर लिया जाता, तब तक पूर्व की भाँति रेलवे क्रॉसिंग से यातायात को चालू रखा जाए ।



साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू से संबंधित क्षेत्र पलामू से संबंधित कुछ अन्य मांगें भी हैं जिसे मैं संक्षेप में रखना चाहता हूँ नई दिल्ली-रांची राजधानी एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए । रफीगंज से होते हुए डालटनगंज तक बड़ी लाइन बनाने की ओर शीघ्र ध्यान दिया जाए । 12877/12878 रांची नई दिल्ली गरीब रथ वाया बरकाकाना-डालटनगंज होकर सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे प्रतिदिन चलायी जाए । 18613/18614 रांची चोपन एक्सप्रेस जो सप्ताह में तीन दिन बरकाकाना चलती है उसे प्रतिदिन वाया टोरी लोहरदगा होकर चलायी जाए । 11447/11448 हावड़ा जबलपुर शक्ति एक्सप्रेस प्रतिदिन का विस्तार मुम्बई तक किया जाए । 12453/12454 रांची नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस जो सप्ताह में दो दिन चलती है, उसमें डालटनगंज में रिजर्वेशन का कोटा बढ़ाया जाए । 13025/13026 हावड़ा भोपाल एक्सप्रेस साप्ताहिक जो कि धनबाद चद्रपुरा लाइन बंद होने के कारण बंद कर दिया गया था, उसे पुनः चालू करवायी जाए, क्योंकि धनबाद चन्द्रपुरा लाइन फिर से चालू हो गई है । 18631/18632 रांची अजमेर गरीब नवाज साप्ताहिक एक्सप्रेस का ठहराव बनस्थली निवाई में किया जाए, क्योंकि इधर की बहुत बच्चियां वहां पढ़ाई करती हैं, जिनको जयपुर से वापस जाना पड़ता है । पलामू एक्सप्रेस का रजहरा, करकटा एवं कजरात नावाडीह स्टेशनों पर ठहराव दिया जाए । गढ़वा से रांची के बीच एमएमयू चलायी जाए। ट्रेन संख्या 14372/14371 (त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस) का रांची तक विस्तार किया जाए । ट्रेन संख्या 14372/14371 (त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस) बरवाडीह चोपन तक चलती है तथा चोपन में त्रिवेणी एक्सप्रेस से जुड़ कर लखनऊ, बरेली होते हुए टनकपुर तक जाती एवं आती है । विदित है कि यह ट्रेन सं.-14372 (त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस) चोपन से सुबह 05.57 बजे खुलती है तथा रेणुकूट, बिन्दमगंज, नगर उटारी, रमुना, मेराल ग्राम, गढ़वा, रेहला (गढ़वा रोड), डालटनगंज होते हुए बरवाडीह सुबह 10.30 बजे पहुंचती है । यह ट्रेन बरवाडीह यार्ड में ही खड़ी रहती है तथा दूसरे दिन 13.00 बजे बरवाडीह से चोपन के लिए अप त्रिवेणी लिंक 14371 के रूप में खुलती है । यदि इस ट्रेन 14372 का विस्तार बरवाडीह से आगे लातेहार, टोरी (चंदवा) होते हुए लोहरदगा के रास्ते रांची तक कर दिया जाए, तो इस क्षेत्र पलामू, गढ़वा, लातेहार के लोगों को अपनी राजधानी रांची के लिए एक और ट्रेन सुविधा का लाभ मिल जाएगा । पुनः इस ट्रेन को 14371 त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस के रूप में रांची से सुबह खोला जाए, तो इस रैक का सबसे बेहतर सदुपयोग होगा । इसको चलाने के लिए रेलवे को भी चोपन से रांची वाया लोहरदगा एक्सट्रा मैन पावर की आवश्यकता नहीं होगी ।



अंत में, मैं रेलवे संबंधी मांग का अनुमोदन करता हूँ ।

**\*श्री राजू बिष्ट (दार्जिलिंग):** न्यू जलपाईगुड़ी जंक्शन के मॉडर्नीजेशन की आवश्यकता है । नॉर्थ-ईस्ट एवं नॉर्थ बंगाल का बड़ा जंक्शन है । सिलिगुड़ी टाऊन स्टेन एक ऐतिहासिक रेलवे स्टेशन है, जो 1878 में शुरू हुआ था, अब यह स्टेशन खाली रहता है । अगर इस स्टेशन पर भी बड़ी ट्रेनों का आवागमन शुरू होता है तो एनजेपी स्टेशन का लोड कम होगा । गुलमा रेलवे स्टेशन एनजेपी से 15 कि.मी. की दूरी पर स्थित है और सुकना रेलवे से 3 कि.मी. दूरी पर है । अगर दार्जिलिंग मेल ट्रेन को गुलमा से सियालदाह तक कर दिया जाए तो आम आदमी और दार्जिलिंग तथा सिक्किम में आने वाले टूरिस्ट के लिए आसानी होगी और साथ ही लोकल एम्प्लॉयमेंट बढ़ेगा । अन-मैन्ड रेलवे क्रॉसिंग की बात करें तो सिलीगुड़ी टाऊन स्टेशन के पास वार्ड नं0 28 और वार्ड नं0 20 के बीच थोड़ी दूर में जो **बागराकोट स्टेशन** पड़ता है वहां अन-मैन्ड रेलवे रेलवे क्रॉसिंग है यहां स्कूली बच्चों सहित हजारों लोग हर दिन अपनी जान जोखिम में डालते हैं । इस पर एक अंडरपास या फ्लायओवर बने । पूरा डूअर्स बायो-डायवर्सिटी के लिए मशहूर है और यहां हाथी, बाघ, भालू, चीता, बाईसन जैसे बड़े प्राणी भारी मात्रा में पाए जाते हैं । लेकिन खेद की बात है कि पिछले पांच सालों में यहां 500 से अधिक वन्य प्राणी, जिनमें अधिकतर हाथी हैं, उनकी मौत ट्रेन के टकराने से हुई है । इसीलिए दार्जिलिंग के सिलीगुड़ी से लेकर असम के कोकराझार तक वाइल्ड लाइफ कॉरीडोर बने । डीएचआर 1999 में यूनेस्को की वर्ल्ड हेरीटेज की पहचान पाने वाली दुनिया की पहली पर्वतीय ट्रेन बन गई । दार्जिलिंग रेलवे स्टेशन में डीएचआर इंजिन-शेड के ऊपर भूस्खलन से जो नुकसान हुआ था, उसे अभी तक ठीक नहीं किया गया । डीएचआर वर्कशॉप की लगातार उपेक्षा जारी है ।

**\*श्री जुगल किशोर शर्मा (जम्मू):** हमारी भारतीय जनता पार्टी (एनडीए) की पूर्ण बहुमत की सरकार केंद्र में 2014 से नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में बनी तब से लेकर रेलवे में बड़े बदलाव हुए हैं एक समय था जब रेलवे की स्थिति अत्यंत दयनीय थी परन्तु आज वो समय है जब रेलवे मजबूत स्थिति में है वन्दे मातरम जैसी ट्रेन का परिचालन इसका प्रत्यक्ष उदाहरण है देश भर के छोटे बड़े शहरों को रेलमार्ग से जोड़ने का काम हमारी

सरकार द्वारा किया जा रहा है क्योंकि जो क्षेत्र रेल सेवा से वंचित हो अध्यक्ष महोदय जी उस क्षेत्र का सर्वांगीण विकास संभव नहीं है । मेरे संसदीय क्षेत्र जम्मू में बहुत सी ऐसी जगह है जो आज भी रेल सुविधा से वंचित है ।

किसी क्षेत्र के रेल विहीन होने का दर्द क्या होता है ये मुझे बखूबी पता है मेरे संसदीय क्षेत्र के कई जगह अति पिछड़ा मात्र इसीलिए है क्योंकि वहां रेल नहीं है अध्यक्ष महोदय जी यह साझा करते हुए बहुत ही गर्व हो रहा है कि जम्मू से पूछ तक रेल लाइन बिछाने का सर्वे पूरा हो चुका है । 2014 में केंद्र में नरेंद्र भाई मोदी जी के नेतृत्व वाली एनडीए की सरकार पूर्ण बहुमत की बनी मेरे संसदीय क्षेत्र जम्मू एक पर्यटक और धार्मिक स्थल है यहां रोजाना रेल द्वारा देश विदेश से लाखों लोग घूमने और दर्शन करने आते हैं ।

मेरे संसदीय क्षेत्र जम्मू स्टेशन आदर्श रेलवे स्टेशन की सूची में शामिल सहित अनेकों ऐतिहासिक सौगातें प्राप्त हुई हैं इस हेतु भी मैं केंद्र सरकार व माननीय नरेन्द्र भाई मोदी जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं ।

भारतीय जनता पार्टी के आशीर्वाद व संसदीय क्षेत्र वासियों के विश्वास से पुनः 17वीं लोक सभा के लिए सदन का सदस्य निर्वाचित हुआ हूं और केंद्र में पुनः नरेंद्र भाई मोदी जी के नेतृत्व वाली भारतीय जनता पार्टी की सरकार बनी है ।

मैं रेल मंत्रालय का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र जम्मू की ओर दिलाना चाहता हूं कि जम्मू में कई ऐसी जगह है जहां रेलवे ओवर ब्रिज एवं रेलवे अंडर ब्रिज नहीं है जिसके कारण अक्सर रेल दुर्घटनाएं होती रहती हैं । जैसे - चक बजालता, विजयपुर, साम्बा, उक्त जगह पर रेलवे ओवर ब्रिज एवं रेलवे अंडर ब्रिज जल्द बने । जम्मू स्टेशन का काम पिछले 5 सालों में बहुत ही अच्छा हुआ है और करने की जरूरत है । दो और स्वचालित सीढ़ियां लगाने की जरूरत है साथ ही तीन नये प्लेटफार्म जल्द बनाये जायें । जम्मू रेलवे स्टेशन पर सुरक्षा की दृष्टि से कमियों को दूर करने की जरूरत है स्टेशन की दीवारें भी टूटी हुई हैं और सीसीटीवी कैमरे भी कम हैं, जो हैं वो भी काम नहीं करता है ।

रेल मंत्रालय ने पिछले पांच सालों में रेल से संबंधित कई सुधार किये हैं नए शहरों में रेल पहुंचाने का काम किया है । मैं आभार प्रकट करना चाहता हूं कि राजौरी, पूँछ

के लोगों की मांग को मानते हुए जम्मू से पूँछ तक रेलवे लाईन बिछाने का सर्वे पूरा कर लिया है । अब मंत्री जी से प्रार्थना है कि जम्मू से पूँछ तक रेल लाईन बिछाने का काम जल्द शुरू करने के लिये बजट में धनराशि आवंटित करें ताकि रेल का लाभ अखनूर, नौशेरा, राजौरी और पूँछ के लोग भी ले सकें और इस क्षेत्र के लोग भी रेल द्वारा जम्मू और देश के दूसरे भागों में आ जा सकें ।

**\*श्री पशुपति नाथ सिंह (धनबाद):** मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत 2019-20 के रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ । इस रेलवे बजट में आम आदमी की सुविधा का विशेष ध्यान रखा गया है और बढ़ती महंगाई में रेलवे के टिकट पर कोई बढ़ोतरी नहीं की है और न ही माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है । माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के विजन एवं कुशल नेतृत्व की छाप रेलवे बजट पर दिखाई दे रही है । इससे देश के विकास में तीव्र गति मिलेगी । माननीय प्रधान मंत्री जी के सुझाव पर रेलवे के राजस्व को बढ़ाने के लिए माल भाड़े एवं किराये पर बढ़ाने के स्थान पर रेलवे राजस्व के बढ़ाने के अन्य स्रोत की खोज करने के कार्यों पर किया जाएगा ।

रेलवे को आधुनिक बनाने एवं उनके विकास के लिए रेलवे बजट में कई प्रावधान रखे गये हैं ।

रेलवे भूमि से अतिक्रमण रोकने के लिए 30 साल से काम हो रहा है फिर भी आज 2033 हेक्टेयर भूमि पर लोगों का अवैध कब्जा है और इस संबंध में न्यायालय में 159323 अवैध कब्जे के मामले गये और आज भी 39733 मामले कोर्ट में अवैध कब्जे के संबंध में चल रहे हैं । यह अवैध कब्जे मुख्यतः शहरों में हैं और रेलवे सुरक्षा की दृष्टि

से भी बहुत खतरनाक है और उत्तर रेलवे ज्यादा चपेट में है जहां पर 1145 अवैध कब्जे के मामले हैं। जो कब्जे हैं उसमें रेलवे अधिकारियों का हाथ भी है।

रेलवे में 3.2 प्रतिशत के हिसाब से रेलवे में ढुलाई कार्य बढ़ रहा है एवं माल ढुलाई से रेलवे की आय आठ फीसदी दर से बढ़ रही है। रेलवे के कुल राजस्व वस्तुओं की ढुलाई से 66 प्रतिशत आय प्राप्त होती है जिसमें कोयला का भाग 45 प्रतिशत के लगभग एवं उर्वरक का प्रतिशत 3.7 प्रतिशत है। देखा गया है कि जब किसानों की बुआई का समय होता है तो उन्हें यूरिया की आवश्यकता होती है परन्तु यूरिया रेलवे गोदामों में पड़ा रहता है और यह पड़े-पड़े पत्थर बन जाते हैं। उन्हें गंतव्य स्थान पर नहीं पहुंचाया जाता है उसी तरह से कई उद्योगों को कोयले की आवश्यकता पड़ती है उनको भी समय पर कोयला नहीं मिल पाता है जिनके कारण कई दिनों तक उनके कारखानों बंद रहते हैं। रेलवे वेगन एक तरफ से भरे जाते हैं दूसरी तरफ से खाली आते हैं। इस तरह से वेगनों का समुचित उपयोग नहीं किया जा रहा है। वेगनों की जो कमी है उसको भी पूरा नहीं किया जा रहा है इससे रेलवे लाईनों के समुचित उपयोग से रेलवे की आमदनी बढ़ेगी।

रेलवे के पास 10.65 लाख एकड़ भूमि है जिस पर 10 प्रतिशत यानि 1.13 लाख एकड़ भूमि बेकार में पड़ी है जिसमें से केवल 3760 एकड़ भूमि का कमर्शियल प्रयोग किया है बाकी अभी तक बेकार में पड़ी हुई है सरकार कहती है कि इसका भविष्य में उपयोग रेलवे परियोजना के लिए होगा परन्तु वर्तमान समय में उसका उपयोग तो राष्ट्र के हित में होना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद के रेलवे विकास के संबंध में मैं मांग करता हूं कि धनबाद से नई दिल्ली ट्रेन चलाई जाये; हटिया यशवंतपुर एक्सप्रेस को धनबाद तक बढ़ाया जाये; धनबाद से अहमदाबाद के लिए नई रेल सेवा की शुरुआत की जाये; बंगाल के बॉर्डर स्टेशन में जो ट्रेन ठहरती है उन ट्रेनों का ठहराव झारखंड के बॉर्डर स्टेशन पर भी किया जाये; गोमो स्टेशन से आसनसोल तक प्रतिदिन 10 खेप पैसेन्जर ट्रेन चलाई जाये; बोकारो से भोजपूरीह होते 10 फेरा पैसेन्जर ट्रेन चलायी जाये; भोजपूरीह से चन्दनकियारी चास होते हुए बोकारो तक रेलवे लाईन बिछाने का कार्य पूरा किया जाये; चास स्टेशन पर एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव हो; धनबाद से गिरीडीह तक स्वीकृत योजना रेलवे लाईन बिछाने का कार्य पूरा किया जाये; बोकारो को रेल मंडल बनाया जाये अन्यथा इसे आद्रा छोड़ धनबाद या रांची मंडल से जोड़ा जाये; और झारखंड में



धनबाद, चक्रधरपुर और झारखंड क्षेत्र में आद्रा रेल मंडल के क्षेत्र को छोड़कर एक जोन बनाया जाये ।

सरकार द्वारा प्रस्तावित अनुदान मांग का समर्थन करता हूं ।

**\*DR. SUBHAS SARKAR (BANKURA)** : I would like to thank Shrimati Nirmala Sitharaman, Minister of Finance and Shri Piyush Goyal, Minister of Railway for such a citizen friendly visionary Budget.

But any opposition leader and Member have not uttered a single sentence that this Budget has not given any burden on passenger fare.

I would like to place the following demands for Jangal Mahal area of West Bengal, Chhatna – Mukutmanipur Railpath – 48 km; Year of sanction 2005-2006; Purulia – Jhargram – Railpath ; Bishnupur – Tarakeswar; Bowaichandi – Khana Jn. and Escalator at Bankura Jn.

**\*श्री कृष्ण पाल सिंह यादव (गुना)** : मेरा संसदीय क्षेत्र रेलवे के दृष्टिकोण से बहुत पिछड़ा हुआ है । मेरे संसदीय क्षेत्र के अशोकनगर से अगर दिल्ली आना हो तो कोई



भी ट्रेन डायरेक्ट नहीं है । पहले हमें ग्वालियर या भोपाल जाना होता है फिर वहां से दिल्ली के लिए ट्रेन से आना पड़ता है । मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए प्रमुख मांग है:- जबलपुर-इंदौर एक ट्रेन चलती थी लेकिन उसे भी अब बंद कर दिया गया है । मेरा अनुरोध है कि कृपया जबलपुर-इंदौर ट्रेन को शीघ्र शुरू कराया जाए; अशोकनगर जिला मुख्यालय में रेलवे अंडर ब्रिज बनाने हेतु पैसा का आवंटन हो चुका है लेकिन अभी तक इसका काम शुरू नहीं हुआ है; अशोकनगर रेलवे स्टेशन पर आज तक यात्री प्रतीक्षालय तक नहीं बना है तथा अशोकनगर रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण कराना अति आवश्यक है; सवाई माधोपुर - शिवपुरी - झांसी रेलवे लाइन का सर्वे का काम पूरा हो चुका है लेकिन अभी तक वहां काम शुरू नहीं हुआ है । इसे कृपया जल्द शुरू करना अति आवश्यक है; गुना बमोरी रोड पर अण्डर ब्रिज या ओवर ब्रिज बनाया जाए; पिपरई - ललितपुर रेलवे लाइन का प्राइमरी सर्वे हो चुका है लेकिन यहां भी अभी तक कोई काम शुरू नहीं हो सका है । चंदेरी के रास्ते पिपरई और ललितपुर को जोड़ने वाली 80 कि.मी. रेल लाइन पर बजट राशि 395.52 करोड़ को शीघ्र आवंटित किया जाए; अशोकनगर से दिल्ली आने के लिए सुपर फास्ट ट्रेन शुरू कराई जाए; ग्राम शाढ़ौरा रेलवे फाटक पर अण्डर ब्रिज या ओवर ब्रिज बनाया जाए; गुना - इटावा वाया शिवपुरी - ग्वालिया - भिंड लगभग 348 किलोमीटर की नई रेल लाइन का काम अभी तक शुरू नहीं हो सका है; गुना - बीना रेल खण्ड से गुजरने वाली विभिन्न ट्रेनें रेल विभाग द्वारा अस्थायी रूप से बन्द कर दी गई हैं, जिस कारण से क्षेत्र के लोगों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है । जो ट्रेनें इस खण्ड पर अस्थायी रूप से बन्द की गई हैं, वो निम्नानुसार है:-

क्र.	ट्रेन का नाम एवं नम्बर	वर्तमान स्थिति
1.	ट्रेन- अप 59341 नागदा-बीना ट्रेन- डाउन 59342 बीना-नागदा	गुना से बीना के बीच अस्थायी रूप से बन्द है ।
2.	ट्रेन- अप 11701 जबलपुर-इंदौर इंटरसिटी ट्रेन- डाउन 11702 इंदौर-जबलपुर इंटरसिटी	गुना से बीना अस्थायी रूप से डेढ़ वर्ष से बन्द है ।
3.	ट्रेन- अप 19659 शालीमार-उदयपुर एक्सप्रेस	अशोकनगर जिला मुख्यालय पर स्टॉपेज नहीं है ।

अतः जनता की समस्याओं को दृष्टिगत रखते हुए, उपरोक्त ट्रेनों को यथाशीघ्र प्रारंभ करने एवं अशोकनगर जिला मुख्यालय पर स्टॉपेज करने का अति आवश्यक है । मेरे संसदीय क्षेत्र गुना से अभी तक वीवीआईपी जनप्रतिनिधि चुने जाते हैं । लेकिन दुर्भाग्य है कि मेरे संसदीय क्षेत्र में अन्य विकासकामों के साथ-साथ रेलवे का भी विकास नहीं हो सका है । मेरा आपसे आग्रह है कि कृपया मेरे इन सभी मांगों पर विशेष ध्यान दिया जाए ताकि मेरे संसदीय क्षेत्र के लोग भी इसका लाभ उठा सकें ।

**\*प्रो. एस. पी. सिंह बघेल (आगरा) :** मैं रेल बजट पर डिमांड फार ग्रांट का समर्थन करता हूँ ।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री माननीय पीयूष गोयल जी को इस लोक कल्याणकारी बजट के लिए धन्यवाद देता हूँ ।

मेरी मांग है कि- आगरा कैंट रेलवे स्टेशन के सर्कूलेटिंग एरिया का विस्तार किया जाए तथा द्वितीय प्रवेश व निकास द्वारा सराय ख्वाजा की तरफ शुरू किया जाए, आगरा में रेलवे के बहुयामी (मल्टीडिस्प्लनरी ट्रेनिंग सेंटर) गधापाडा, बेलनगंज में विभिन्न तकनीकी प्रशिक्षण एवं कोर्सेस जैसे सिग्नल, टेलिकम्यूनिकेशन, गैंगमैन, ट्रॉलीमैन, प्वाइंटमैन आदि के प्रशिक्षण कोर्स प्रारंभ हो सके, आगरा शाहगंज, अर्जुन नगर रेलवे ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाए, राजामंडी रेलवे स्टेशन पर चामुण्डा देवी के साईड पुल की तरफ टिनशैड लगाया जाए, आगरा सिटी स्टेशन का सौन्दर्यीकरण एवं आरक्षण केंद्र निर्माण कराया जाए, फिरोजाबाद एवं टूण्डला रेलवे स्टेशनों पर स्वचालित सीढ़ी (एक्सलेटर) लगाए जाएं, जिससे बुजुर्ग यात्रियों को राहत मिल सके, टूण्डला रेलवे स्टेशन के लिए बनाई गई सौन्दर्यीकरण की योजना हेतु रेलवे बोर्ड में लम्बे समय से पड़े बजट को जारी किया जाए, गाड़ी सं. 04191/04192 एटा-आगरा फोर्ट पैसेंजर स्पेशल को, जिसको नवम्बर 2017 से बंद कर दिया गया है, उसे पुनः संचालित किया जाए, बरहन रेलवे जंक्शन पर पेयजल हेतु समर्सीबल पम्प बोरिंग कर लगाया जाए । इसके अतिरिक्त यात्री एवं वेटिंग रूम की व्यवस्था की जाए, बरहन जंक्शन रेलवे स्टेशन पर पुरी तथा संगम एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए, निजामुद्दीन से मुम्बई तक चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस (गाड़ी सं. 222222/222221) का ठहराव आगरा कैंट स्टेशन पर प्रतिदिन किया जाए , इलाहाबाद से नई दिल्ली तक चलने वाली प्रयागराज एक्सप्रेस (गाड़ी सं. 12417/12418) का ठहराव टूण्डला जंक्शन पर किया जाए, मूरी एक्सप्रेस (गाड़ी सं.

8101/8102) एवं (गाड़ी सं. 4114/4164 ) संगम एक्सप्रेस का ठहराव बरहन जंक्शन पर किया जाए वन्दे भारत एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव टूण्डला जंक्शन पर किया जाए और लखनऊ से नई दिल्ली गोमती एक्सप्रेस (गाड़ी सं.12419/12420) ट्रेन का ठहराव जलेसर रोड स्टेशन पर किया जाए ।

**\*DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE (DHULE) :** Indian Railways (IR) is one of the world's largest rail network with 67,368 route kilometres of route length. It has 61,680 Route kms. of broad gauge, 3479 kms. of metre gauge and 2209 kms. of narrow gauge as on 31<sup>st</sup> March, 2017. With its more than

150 years old history, Indian Railways is a State owned public utility of the Government of India under the Ministry of Railways. As a national common carrier transporting passenger and goods over its vast network, Indian Railways have always played a key role in India's social and economic development. It is a cheap and affordable means of transportation for millions of passengers. As a carrier of bulk freight viz. ores and minerals, iron and steel, cement, mineral oils, food grains and fertilizers, containerized cargo etc., the importance of Indian Railways for agriculture, industry and the common man is well recognized. On an average, Indian Railways carried 22.24 million passengers and 3.04 million tonnes of freight each day.

Rail infrastructure would need an estimated investment of Rs. 50 lakh crore between 2018-2030. PPS will be used to help with faster development and completion of tracks, rolling stock manufacturing and delivery of passenger freight services. Indian Railways will be encouraged to invest more in suburban railways through Special Purpose Vehicle structures such as the Rapid Regional Transport System proposed on the Delhi- Meerut route. Transit Oriented Development will be encouraged to ensure commercial activity around transit hubs. To make railway travel a pleasant and satisfying experience for the common citizen, a massive railway station modernisation programme will be launched this year. In 2019-20, the gross budgetary support from central government is proposed at Rs 66,105 crore. This is a 25% increase from the revised estimates of 2018-19 (Rs 53,060 crore). Budget Estimates under Gross Traffic Receipts for the year 2019-20 have been placed at 2,16,675 crore involving an increase of Rs. 19,961 crore over the Revised Estimates 2018-19. The targeted increase is 10.1%. While the passenger earnings at Rs 56,000 crore are based on a 2.9% growth in originating passengers, the goods earnings at Rs 1,43,000 crore are keeping in view an incremental loading of 58 million tonnes of revenue earnings freight and an average freight lead of 564 kilometres. Railways has got a budgetary allocation of Rs 65,837 crore and the highest ever outlay for capital

expenditure amounting to Rs. 1.60 lakh crore from Union Finance Minister Smt. Nirmala Sitharaman in her Budget. Last year, the outlay for the railways was Rs 1.48 lakh crore while the Budget allocation was Rs. 55,088 crore.

In the budget, funds of Rs 7,255 crore have been allocated for construction of new lines, Rs 2,200 crore for gauge conversion, Rs 700 crore for doubling, Rs 6,114.82 crore for rolling stock and Rs 1,750 crore for signaling and telecom. Complete elimination of unmanned level crossings on Broad Gauge network has been achieved in 2018-19. Now, the national transporter is aiming to eliminate all 2,568 manned level crossings, present on Golden quadrilateral and diagonal routes in mission mode by building ROBs/RUBs. The electrification of Indian Railways' broad gauge network will be done by 2021-22. In 2019-20, 7000 route kilometres has been targeted for electrification. Also, for 2019-20, the target of new lines, doubling 'tripling, gauge conversion, etc. is 3750 kilometres as against 3596 kms. in the last financial year. In a bid to enhance safety, create additional capacity and increase train efficiency, the Railway Budget 2019 also talked about introducing an Automatic Train Protection (ATP) system using a mix of European Train Control System as well as an indigenously developed system.

Indian Railways has launched a massive programme for modernization of railway stations, making railway travel a pleasant and satisfying experience for passengers. The railways has also introduced fully indigenous semi high-speed Train 18 under 'Make in India'. Indian Railways is providing free Wi-Fi at all railway stations (excluding halt stations) in a bid to improve rail travel experience and bridge the digital divide between urban and rural India. So far, the facility has been provided at 1,603 stations and the remaining 4,882 stations are targeted for the provision by 31 August 2019. Indian Railways to provide CCTV cameras at all stations (excluding halt stations) as well as in trains to enhance the safety of passengers. So far, CCTV cameras have been provided at 455 railway stations and the balance stations are targeted by 2020-



21. Similarly, CCTV cameras have been provided at 1,203 coaches and the rest of the passenger carrying coaches are targeted by 2021-22. The Railway Budget 2019 said to launch a scheme of Integrated Skill Development, where all 13 lakh railway employees will be given a foundational training. The programme will focus on 3Cs- Customer, Cost, and Work Culture. The employees who demonstrate high learning agility, as well as greater skill mastery, shall be offered an Advanced Program.

The Indian Railways has witnessed tremendous growth in the first innings of the Modi government, registering the best ever performance in the areas of rail safety and modernisation. The Railways managed to go from a state-run operation, ignorant to the needs of the passengers and obstinate to change, to sleek, comfortable and consumer-friendly. Customer service has undergone a major change. The Railways has built a robust customer-interface ecosystem across social media platforms. Real-time complaint redressal is now just a message away. Instances of people getting diapers or medical help delivered on moving trains with just a tweet are part of this success story. UPA government shied away from finalising the Ahmedabad-Mumbai Bullet Train project, the NDA government lost no time in approving it. It advanced the deadline by a year to 2022 as Prime Minister Modi took his Japanese counterpart Shinzo Abe to Ahmedabad to lay the foundation stone for the project. The land acquisition process has started, and the project is on course. The induction of modern, engine-less train sets, the first proper rolling stock upgrade since the LHB coaches in India, will happen later this year. The

NDA government spent the last five years on long-term infrastructure building in railways. Laying of second, third and fourth lines on the busy routes to enhance network capacity and bringing in Northeast connectivity through broad-gauge conversion have been top on the government's to-do list.

## Railways Budget 2019-20 Summary

Table 3: Railways Revenue and Expenditure for 2019-20 (in Rs. Crore)

	2017-18 Actuals	2018-19 Budget	2018-19 Revised	% Change (2018- 19RE/ 2018- 19BE)	2019-20 Budget	% Change (2019- 20BE/ 2018- 19RE)	
<b>Receipts</b>							
1	Passenger	48,643	52,000	52,000	0%	56,000	8%
2	Freight	1,17,055	1,21,950	1,29,750	6%	1,43,000	10%
3	Other traffic sources	13,027	26,890	14,964	-44%	17,675	18%
4	<b>Gross Traffic Receipts (1+2+3)</b>	<b>1,78,725</b>	<b>2,00,840</b>	<b>1,97,214</b>	<b>-2%</b>	<b>2,16,675</b>	<b>10%</b>
5	Miscellaneous	204	250	500	100%	260	-48%
6	<b>Total Internal Revenue (4+5)</b>	<b>1,78,930</b>	<b>2,01,090</b>	<b>1,97,214</b>	<b>-2%</b>	<b>2,16,935</b>	<b>10%</b>
<b>Expenditure</b>							
7	Ordinary Working Expenses	1,28,947	1,38,000	1,41,000	2%	1,55,000	10%
8	Appropriation to Pension Fund	45,798	47,500	47,300	0%	50,000	6%
9	Appropriation to Depreciation Reserve Fund	1,540	500	500	0%	500	0%
10	<b>Total Working Expenditure (7+8+9)</b>	<b>1,75,834</b>	<b>1,86,000</b>	<b>1,88,800</b>	<b>2%</b>	<b>2,05,500</b>	<b>9%</b>
11	Miscellaneous	1,430	2,100	2,400	14%	2,400	0%
12	<b>Total Revenue Expenditure (10+11)</b>	<b>1,77,264</b>	<b>1,88,100</b>	<b>1,91,200</b>	<b>2%</b>	<b>2,07,900</b>	<b>9%</b>
13	<b>Net Surplus (6+12)</b>	<b>1,666</b>	<b>12,990</b>	<b>6,014</b>	<b>-54%</b>	<b>9,035</b>	<b>50%</b>
14	Appropriation to Development Fund	1,506	1,000	1,000	0%	1,000	0%
15	Appropriation to Capital Fund	-	6,990	14	-100%	3,035	21579%
16	Appropriation to Debt Service Fund	-	-	-	-	-	-
17	Appropriation to Railway Safety Fund	160	-	-	-	-	-
18	Appropriation	-	5,000	5,000	0%	5,000	-

19	<b>Operating Ratio</b>	<b>98.4%</b>	<b>92.8%</b>	<b>96.2%</b>	<b>95.0%</b>
----	------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

---

**\*SHRIMATI SUMALATHA AMBAREESH (MANDYA)** :The Indian Railway's contribution to national integration has been unparalleled. It has knit India together by connecting all the regions, and almost all the states, in a single transport network. Railways is serving all the sections of the society. It focuses on the underprivileged and the poor, and also it serves the more fortunate. It has always played a unique role in meeting the transportation needs of the common man, while simultaneously serving as a critical infrastructure facilitator for the carriage of goods. The Budget Speech of the hon. Finance Minister Indicates that the railway is moving towards privatization. We have proposed world-class railways stations. A lot has been told about it but in reality, world-class railway stations are not progressing in a very fast mode. The occupancy rate of the super quality trains like Palace on Wheels, Maharaja Express, Golden Chariot, Royal Rajasthan on Wheels and Deccan Odyssey has come down to less than 30 per cent. The NDA government has attached top priority for significance by emphasizing on "Swachh Bharat" initiative. However, cleanliness in Indian Railways is still a distant dream. Even though Several initiatives have been taken by the government towards improvement of cleanliness in coaches it is not sufficient.

I would like to point out that INDIAN RAILWAYS, is the premier transport organization of the country with the largest rail network in Asia and the world's third largest under one management.

But the ONE MANAGEMENT failed to notice the unhygienic condition of the compartments, worst toilets and food served to the public who pay quite a sum and suffers the lack of basic needs on long journeys in the train with tolerance. India claims having considerable high technologies but no effort taken or couldn't think of a way on the lavatory systems improved.

There is an urgent need to create more awareness of hygiene, cleanliness and the usage of public toilets with concern. There are huge complaints regarding cleanliness in coaches and foul smell from toilets. The compartments are very old. Toilets basically are unhygienic and disgusting in all compartments. There is no sufficient water. There is no health faucets in all new AC and non-AC coaches. No provision made for dustbins in Sleeper coaches and ordinary coaches. Foul smell in bio-toilets is unbearable. 'Coach Mitra' facility is there but no end to the problems. The railways has to improve cleaning standards further as there are huge complaints regarding cleanliness in coaches and foul smell from toilets. So these issues must be addressed immediately. Though it is expected to be cleaned at every other station, but the cleaners just flush out water and fill the tanks. It has not been brushed nor anti detergent applied for ages and it's unbearable. The compartments are very old. It has not been refurbished time to time. The window panels are dusty. The cleaners just flip with a wiper just for the sake of cleaning at every few stations when the train stops. Forget about the idea of sightseeing views.

I urge upon the Government to conduct a third party survey for assessment of cleanliness in all the railway stations and trains. And also take



necessary measures to upgrade the facilities in the trains and railway stations. Regular inspections at various levels should be carried out and deficiencies are made good whenever noticed. Suitable action is taken against the contractors who are found wanting in the performance of their duties.

As far as transference is concerned Hon'ble Prime Minister, Shri Narendra Modi Ji's Government has focused on people of India and has become a Government accountable to every farmer, youth, poor, middle class and all those who have relations of any kind with this government. I welcome this as it is the responsibility of any Government to showcase its report card to public every year. I appreciate the steps taken by the NDA government in this regard. Rail Drishti Dashboard has been launched to make people of India aware of the projects going-on in Railways. The customer or railway passenger will get an exposure through this dashboard to the multifaceted transformation underway in Indian Railways across the country.

The Indian Railways are the country's largest employer with regard to employment opportunities are concerned. I would like to point out that women are not recruited in adequate number in the Indian railways. As far as employment of the women is concerned the number of women employees in the Indian Railways is very insignificant. As per the available reports around 3,650 women candidates have been given employment in the Indian Railways in technical categories in the last three years. It is very small in comparison to men. It is learnt from the available reports of the Government that against notifications issued for various technical posts, a total of 2,79,60,224 applications were received. Out of these, only 46,76,928 (16.73%) applications were from women.

Therefore, I would like to suggest the government that wide publicity is given to railway recruitment notifications and every candidate, irrespective of gender, etc. fulfilling eligibility criteria is free to apply. Apart from this the government should scrap the application fee for women applicants. As of

now the examination fee is collected from women candidates and it will be refunded to those who appear in the examination. I would like to suggest that the fee for women candidates should be scrapped to encourage more women candidate to apply for the posts notified by the Government. I would like to point out that the provisions of separate rest rooms, cloak rooms for women are made in all the railway stations of two tiers and three tier cities and towns also.

As far as E-catering services to passengers is concerned E-catering was started by IRCTC of Indian Railways in 2015 for trains without pantry and allows customers to order food online to be delivered at their seat from the list of over 500 partner restaurants including Domino's Pizza, Comesum, railrestr, and at some stations Haldiram and McDonald/s empanelled by the Government.

As per the information available, the revenue earned from the e-catering venture is less than the expenditure. In fact, the highest expenditure of Rs 3.9 crore was made in the year 2017-18 on e-catering by the Indian Railways but earned only Rs 1.8 crore. As per the reports the train passengers are not happy with the e-catering service as the quality and taste of the food is not good and also it is very expensive.

Therefore, I would like to request the Hon'ble Minister for Railways to kindly look into the e-catering service to ensure better quality food is served and also it should not incur loss to the exchequer of the Government. As far as the safety of train journey is concerned, since the last budget was announced, nearly 78 people have died in railway accidents across the country. While the railway ministry has repeatedly promised heavy investments into ensuring greater safety, continued accidents point to loopholes in the existing infrastructure plugging which could result in fewer tragedies. The government is yet to come close to its target of eliminating 4,267 unmanned railway crossings by 2020.

Indian Railways is the fourth largest network in the world, despite that it is yet to expand to welcome more passengers aboard from the different regions of the country. Several areas of the country still don't have easy access to trains. There are several existing railway lines which do not have adequate infrastructure to meet the growing demands for railways services of the people. Therefore, I would like to request the hon'ble minister to expedite the works pertaining to Conversion of entire railway network into broad gauge, Chalk out plan for doubling, third and fourth line works of the railway lines as per increasing traffic of railways.

As far as redevelopment of railway stations is concerned still a large number of stations are not considered for the redevelopment. And there is no significant progress made in the installation of escalators at railway stations. As far as women passengers are concerned I would like to urge upon the Government to introduce a separate train for women commuters between Bangalore and Mysore railway line.

I also request to add more coaches to the existing trains to accommodate more passengers on the railway line between Bangalore and Mysore. It would be great help to people of my Parliamentary constituency Madya, which is situated between both the cities Bangalore and Mysore. Another railway line Kengeri (Hejjala) to Chamarajanagara via Kanakapura, Malavalli, Kollegala, was sanctioned in 1996. However it is still crawling due to paucity of funds and other issues. The project secured approval almost five years ago, but there is no budgetary support has been given to it. Against the estimated cost of Rs. 1,382 crore, it has received only Rs.10 crore by way of funding. There is no significant support for this new railway line. Hence I urge upon the Government to allocate and release adequate fund to expedite the project, it will bring vast parts of the Cauvery basin in the state of Kanakapura including commercial centres like Kankapura,, Malavalli and Kollegal, on the railway map of India.

Apart from this, Suburban Rail project should be taken up on priority. Bangalore has an estimated population of 12.34 million in its urban area in 2017, up from 8.5 million in 2011. The fastest growing Bangalore urban district is crying out for an infrastructure of both rail and road. Bangalore city has added six times more people than neighboring Chennai in the last decade. There is an urgent need to implement the Suburban rail project. I would also request to allocate sufficient funds for the suburban rail project to decongest the roads in Bangalore city. The Union Government has proposed for construction of New Metro Rail Projects for a total route length of 300 kilometers during 2018-19. It is also a bold step taken by the Government for increasing the Metro Rail network in the country. I urge upon the Union Government to look into these demands and take all necessary steps to address them at the earliest.

**\*DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT (NANDURBAR):** I would like to first of all congratulate the Hon'ble Minister of Railways for changing the face and pace of Indian Railways under the visionary leadership of Prime Minister Shri Narendra Modiji. After getting elected as an M.P. of Nandurbar, the major projects undertaken taken by me are of Railways. I represent a tribal area and the work of Railways was a game changer for us. When for the first time the Railway Budget was implemented in Modi 1.0 Government, the most important doubling work and electrification work of the Surat Bhusaval Line which was pending for ages, got funds of Rs. 550 crores. I am happy to share that today this work is completed and functioning. The



inauguration of this double line was done by the Prime Minister Modi. Today, I also wish to share that the long standing demand of Nandurbar was starting of train from Nandurbar to Mumbai. This was also fulfilled by the Government during its last tenure and Khandesh Express was started. This train runs thrice a week. I request the Hon'ble Railway Minister to make this train daily as there is demand from my constituents. The train runs in full strength and it is also difficult to get tickets. This itself shows that this train is like a 'life line' for Nandurbar.

Also there is a demand for starting of a new train to Pune from Nandurbar. There are thousands of students from Nandurbar constituency who live and study in Pune. So, if a 'NEW TRAIN' is started, it will facilitate the people of Nandurbar constituency who want to travel to Pune as Pune is an educational hub. I also would like to request the Hon'ble Railway Minister if the demand of the stoppages of Railways of my constituency is fulfilled, it will benefit passengers of my constituency. At Nandurbar Railway Station, if an elevator is made available, it will benefit the senior citizens and handicapped persons. I congratulate the Minister and Government for bringing in new modernised technologies in Railways.

**\*श्री सुदर्शन भगत (लोहरदगा):** मैं सर्वप्रथम माननीया वित्त मंत्री महोदया को धन्यवाद देना चाहूंगा, उन्होंने भारतीय रेल में सुधार और विस्तार को समर्पित बजट प्रस्तुत किया इसके लिए उनका अभिनंदन करता हूं ।

रेल सेवा देश में यात्रा/आवागमन का प्रमुख साधन है, इसे कैसे जनोपयोगी बनाया जाए, सुगम और सुरक्षित यात्रा बनाने हेतु, माल ढुलाई हेतु देश के दुर्गम क्षेत्रों तक कैसे पहुंच बढ़े इस ओर गत पांच वर्षों में विशेष प्रयास किए गए हैं, आदरणीय मोदी जी के

नेतृत्व में “आदर्श रेलवे स्टेशन ” चिन्हित कर देश के अनेकों रेलवे स्टेशनों को सौन्यदर्पकरण किया गया, जिसमें से एक मेरे संसदीय क्षेत्र लोहरदगा रेलवे स्टेशन को भी आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने हेतु लोहरदगा और पूरे झारखंड की जनता की ओर से आपका अभिनंदन करना चाहूंगा ।

मैं लोक सभा में झारखंड राज्य के जनजातीय बहुल लोहरदगा संसदीय क्षेत्र प्रतिनिधित्व करता हूं यह क्षेत्र कृषि उत्पाद तथा वनोत्पाद सहित प्राकृतिक संपदा से संपन्न है, कृषि पर आधारित जीवनशैली के लिए जाना जाता है । समृद्ध सांस्कृतिक विरासत यहां की पहचान है । मूल रूप से कृषि ही यहां के लोगों की आय का प्रमुख स्रोत होने के साथ-साथ यहां की जनता रोजगार एवं व्यवसाय के लिए अन्य प्रदेशों तथा महानगरों की आरे जाते हैं, छात्रों को उच्च शिक्षा के लिए, रोगियों को इलाज के लिए तथा किसानों को मण्डियों तक जाने के लिए रेलवे एक प्रमुख साधन है, खनन कार्य होने के कारण, रेलवे के अभाव में ट्रकों से माल ढुलाई करने को विवश होना पड़ता है, जिससे क्षेत्रीय जनता को प्रदूषण तथा अन्य प्रकार की समस्याओं का सामना करना पड़ता है ।

मैं विशेष रूप से उल्लेख करना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र तथा आसपास के पूरे क्षेत्र में कृषि कार्य के माध्यम से सब्जियों की उपलब्धता, प्राकृतिक संपदा में कोयला तथा बॉक्साइट की उपलब्धता, अच्छी मेन पावर, युवाओं में खेलों के प्रति रूझान, लोगों का लघु व कुटीर उद्योगों की अपार संभावनाएं हैं । यदि इस क्षेत्र को रेल सेवा से जोड़ दिया जाए तो यह क्षेत्र भी विकास की ओर अग्रसर हो सकेगा, विशेषकर गुमला जिले को रेल सेवा से जोड़ना अत्यावश्यक हो गया है, यह झारखंड का एक बड़ा जिला है, दो अन्य प्रदेशों की सीमाओं (छत्तीसगढ़ और ओडिशा) से जुड़ा हुआ है ।

देश के बजट 2019-20 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगों पर हो रही चर्चा के माध्यम से मेरे संसदीय क्षेत्र पर विशेष ध्यान देने हेतु निवेदन करता हूं । जनहित में मुझे लगता है कि इस क्षेत्र के विकास हेतु रेलवे के निम्नलिखित विषय अत्यावश्यक हैं, जैसे- रांची-नई दिल्ली-रांची राजधानी एक्सप्रेस का सप्ताह में कम से कम दो दिन लोहरदगा से परिचालन किया जाए; गुमला को रेलवे से जोड़ना अत्यंत आवश्यक है इसलिए रांची-लोहरदगा-गुमला-जशपुर-कोरबा रेलवे जोड़ा जा सकेगा अपितु इसके निर्माण से बॉक्साइट तथा अन्य खनन पदार्थों ढुलाई में भी इसका उपयोग हो सकेगा; रांची-लोहरदगा-टुरी रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने सहित का

दोहरीकरण किया जाए; ट्रेन संख्या- 58659 हटिया राऊरकेला पैसेंजर का परिचालन लोहरदगा तक किया जाए; ट्रेन संख्या- 13320 रांची देवघर बैजनाथ धाम इंटरसिटी एक्सप्रेस का परिचालन लोहरदगा तक किया जाए ।

इस अवसर पर मैं यह भी बतना अपनी जिम्मेदारी समझता हूं कि गत पांच वर्षों में माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में सरकार द्वारा किए गए विकास कार्यों का जन जातीय बहुल क्षेत्रों में अच्छा प्रभाव पड़ा है, जन-धन योजना के तहत बैंकों से जोड़ने का काम किया गया है, वृहद स्तर पर प्रधानमंत्री आवास योजना के तहत ग्रामीणों को घर मुहैया कराए गए, देश में स्वच्छ भारत अभियान के तहत शौचालय निर्माण का कीर्तिमान स्थापित किया गया, जनजाति समाज के कल्याण हेतु समर्पित जन जातीय कार्य मंत्रालय के बजट को बढ़ाया गया अपितु “ एकलव्य आदर्श आवासीय विद्यालय “ जनजाति बहुल हर प्रखण्ड में खोले जा सकें इसका मार्ग प्रशस्त किया । किसान और कृषि कल्याण हेतु विशेष प्रयास किए गए, कौशल विकास कर, अन्य माध्यमों से युवाओं के लिए रोजगार के नवीन अवसरों का सृजन किया गया । इसलिए मैं इस रेलवे संबंधी विकासोन्मुखी बजट का समर्थन करता हूं, स्वागत करता हूं, यह बजट “ नए भारत “ के संकल्प को साकार करने में महती भूमिका निभाएगा ।

मेरा सरकार से निवेदन है कि देश के उग्रवाद प्रभावित जन जातीय बहुल क्षेत्रों पर अधिक से अधिक ध्यान दिया जाए, जिससे कि यहां के लोगों का जीवन स्तर न केवल सुधर सके अपितु यह देश के विकास की मुख्य धारा में कंधे से कंधा मिलाकर राष्ट्र निर्माण में भागीदार बन सकें । इसलिए मैं देश के बजट- 2019-20 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगों पर चर्चा के माध्यम से उपरोक्त मांगों को सम्मिलित करवाना चाहूंगा ।

**\*श्री राजेन्द्र धेड्या गावित (पालघर):** मैं महाराष्ट्र से आता हूं । चूंकि मेरा क्षेत्र मुंबई के नजदीक होने के कारण और भी संवेदनशील है, खासकर रेलवे यात्रियों के लिए । लाखों यात्री रोजाना मुंबई आते हैं । आसपास के क्षेत्र में नौकरी, व्यवसाय, शिक्षा एवं तमाम तरह के कार्यों के लिए ट्रेनों में भीड़ को देखकर लगता है कि पूरे देश के लोग मुंबई की ट्रेन में ही सवार हैं । मुंबई से चलने वाली लोकल ट्रेनों की संख्या में वृद्धि करने की आवश्यकता है, जिसमें विशेषकर महिला ट्रेनों की अधिक जरूरत है । लोकल ट्रेनों में भीड़ के कारण बहुत सारी समस्याएं खड़ी होती हैं । जिसमें सबसे



प्रमुख हैं, महिलाओं की सुरक्षा, शौचालय की साफ-सफाई, बुजुर्ग यात्रियों एवं गर्भवती महिलाओं को बैठने के लिए आरक्षित सीट आदि इन सुविधाओं को लागू करना बेहद जरूरी है। विरार, पालघर, वोडसर के लिए कई ट्रेनें गुजरती हैं लेकिन कई महत्वपूर्ण ट्रेनों का ठहराव नहीं होने के कारण यात्रियों को काफी परेशानी होती है और इसका बोझा अन्य स्टेशनों पर पड़ता है और लोकल ट्रेनों में अनावश्यक भीड़ भी बढ़ती है। रेल यात्रियों में, विशेषकर महिलाओं एवं बच्चों की सुरक्षा अति संवेदनशील विषय है।

रेलवे में अनुसूचित जाति/जनजाति और अन्य पिछड़ा वर्ग की नियुक्तियों को भरने के लिए विशेष भर्ती अभियान की आवश्यकता है। लोकल ट्रेनों में डिब्बों की संख्या में वृद्धि की भी नितांत आवश्यकता है। रेल आरक्षण में भारी संख्या में अनियमितता की खबरें आती रहती हैं, इस पर अंकुश लगाने की आवश्यकता है। रेल स्टेशनों एवं गाड़ी में चिकित्सा सुविधा देना भी अनिवार्य होना चाहिए। रेल स्टेशनों एवं रेलवे कॉलोनियों को भी आधुनिकीकरण करना आवश्यक है। बजट में यात्री सुविधा एवं पीपीपी मॉडल पर जोर दिया गया है। माननीय मंत्री से मेरा निवेदन है कि इसे अमल में लाने की बेहद आवश्यकता है। रेल में हाऊस कीपिंग में भी ध्यान देना जरूरी है एवं खान-पान की शुद्धता के लिए मानदंड तय करना भी आवश्यक है। रेलवे स्टेशन पर मानसून के दिनों में खाद और अनाज के आवागमन होता है और बरसात के दिनों में शेड न होने के कारण खाद एवं अनाज का काफी नुकसान होता है। इसलिए रैक प्वाइंट पर शेड और फ्लोरिंग की व्यवस्था होना नितांत आवश्यक है।

मैं पुनः माननीय रेल मंत्री जी को इस बजट पर हार्दिक धन्यवाद देता हूँ और रेल बजट की अनुदानों की मांगों का वर्ष 2019-2020 का समर्थन करता हूँ।

**\*श्रीमती केशरी देवी पटेल (फूलपुर):** मैं जनपद प्रयागराज जो कि संपूर्ण उत्तर प्रदेश का सर्वाधिक आबादी वाला जनपद है, की फूलपुर लोक सभा सीट से भारतीय जनता पार्टी की सांसद निर्वाचित हुई हूँ। मैं सरकार एवं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान जनपद प्रयागराज में रेलवे से जुड़ी हुई कुछ विसंगतियों की ओर आकृष्ट कराते हुए निम्नलिखित सुझावों जो जनहित के हैं, जन भावनाओं के अनुकूल है को रेल मंत्रालय की बजट चर्चा में सम्मिलित कराकर इन सुझावों को अमल में लाने का निर्देश देने की कृपा करें।

जनपद प्रयागराज से अभी तक सप्ताह में तीन दिन इलाहाबाद-दूरान्तों का संचालन हो रहा है । इस ट्रेन को बंद किया जा रहा है, जो उचित नहीं है । कृपया इस ट्रेन को पूर्व की भांति अनवरत चलाई जाए; प्रयागराज से नई दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन (हमसफर एक्सप्रेस) का प्रारंभ किया गया है । उक्त ट्रेन में सारे कोच एसी थ्री टियर के हैं तथा यह रेलवे विभाग के फ्लेक्सी फेयर नियम से संचालित होती है । उक्त ट्रेन में जनरल कोच लगाए जाएं तथा फ्लेक्सी फेयर नियम को समाप्त की जाए; प्रयागराज जंक्शन जो उत्तर प्रदेश ही नहीं, बल्कि संपूर्ण उत्तर प्रदेश भारत के महत्वपूर्ण जंक्शन में से एक है किंतु अभी तक बहुत सारी ट्रेन ऐसी हैं जिनका ठहराव इस जंक्शन से नहीं है । जिसमें सियालदाह राजधानी एक्सप्रेस, नई दिल्ली कोलकाता दूरान्तों एक्सप्रेस, भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस जैसी कई महत्वपूर्ण ट्रेने हैं, जिनका ठहराव अभी तक इलाहाबाद जंक्शन में नहीं है । इलाहाबाद जंक्शन से गुजरने वाली समस्त ट्रेन का ठहराव इलाहाबाद जंक्शन पर सुनिश्चित की जाए एवं यहां से सीटों का कोटा निर्धारित की जाए; प्रयागराज से इंदौर जाने वाले यात्रियों की बड़ी संख्या है, रेल विभाग ने भी इसको स्वीकार किया है तथा इस दृष्टि से इंदौर के लिए एक स्पेशल ट्रेन का संचालन रेलवे के द्वारा प्रयागराज से किया जा रहा है । उपरोक्त इंदौर स्पेशल ट्रेन को नियमित किया जाए; प्रयागराज से मुंबई के लिए जाने वाले यात्रियों की संख्या तादाद में है, इस दृष्टि से इलाहाबाद से मुंबई के लिए इलाहाबाद मुंबई दूरान्तों एक्सप्रेस का संचालन हो रहा है, जो सप्ताह में मात्र दो दिवस है । इलाहाबाद मुंबई दूरान्तों एक्सप्रेस को पूरे सप्ताह भर नियमित चलाया जाए ।

उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ है तथा राज्यस्तरीय कई विभागों का मुख्यालय जनपद प्रयागराज में है । प्रयागराज से लखनऊ तथा लखनऊ से प्रयागराज आने-जाने वाले लोगों की बहुत बड़ी संख्या है । अतः प्रयागराज से लखनऊ के लिए शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए एवं उक्त शताब्दी एक्सप्रेस को लखनऊ से बढ़ाकर बरेली तक कर दिया जाए, तो प्रयागराजवासियों की बहुत बड़ी समस्या का समाधान हो जाएगा; प्रयागराज से दक्षिण भारत को जोड़ने के लिए गंगा कावेरी एक्सप्रेस एक महत्वपूर्ण ट्रेन है, उक्त ट्रेन का संचालन कई वर्षों से हो रहा है । उक्त ट्रेन के संचालन के समय में सप्ताह में मात्र दो दिवस है तथा उक्त ट्रेन में प्रयागराज से सीटों का कोटा बहुत कम है । प्रयागराज से दक्षिण भारत को जोड़ने के लिए कोई सीधी एयर कनेक्टिविटी भी नहीं है । अतः गंगा कावेरी एक्सप्रेस का संचालन पूरे सप्ताह किए जाने का तथा प्रयागराज से बर्थ कोटा बढ़ाया जाए; काफी वर्षों से प्रयागराज से



लखनऊ के लिए गंगा गोमती एक्सप्रेस का संचालन इलाहाबाद जंक्शन से हो रहा था, किंतु कुछ माह पूर्व इस ट्रेन का संचालन इलाहाबाद जंक्शन से हटाकर प्रयागघाट जंक्शन से कर दिया गया है। जिससे प्रयागवासियों को अत्यंत असुविधा हो रही है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करती हूं कि गंगा गोमती एक्सप्रेस का संचालन अगर इलाहाबाद जंक्शन में जगह की असुविधा है तो इस ट्रेन को नवनिर्मित सूबेदारगंज स्टेशन से संचालित किया जाए। माननीय योगी जी की सरकार ने उत्तर प्रदेश में इलाहाबाद का मान बदलकर प्रयागराज कर दिया है जो हम सब प्रयागराजवासियों के लिए अत्यंत ही गौरव का विषय है व जनपद का नाम परिवर्तित हो चुका है, किंतु रेल विभाग में अभी भी जनपद इलाहाबाद के नाम से जाना जा रहा है। प्रयागराज में सुगम रेल यात्रा के संचालन के लिए सूबेदारगंज रेलवे स्टेशन का

निर्माण किया गया है। सूबेदारगंज नाम से भ्रम की स्थिति पैदा होती है। अतः इलाहाबाद जंक्शन का नाम बदलकर प्रयागराज जंक्शन तथा सूबेदारगंज स्टेशन का नाम बदलकर प्रयागराज कैंट अथवा प्रयागराज से जुड़ा हुआ कोई अन्य नाम दिया जाए।

बक्शी बांध आर० ओ० बी० की स्वीकृति रेल मंत्रालय द्वारा प्रदान की जा चुकी हैं, किंतु इसका निर्माण कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हो पाया है। अतः उक्त निर्माण कार्य तुरंत प्रारंभ कराने का निर्देश दिया जाए।

**\*श्री मुकेश राजपूत (फर्रुखाबाद):** भारतीय रेल की स्थापना 16 अप्रैल, 1853 में हुई और पहली ट्रेन मुंबई से ठाणे के बीच चलाई गई थी। तब से लेकर अब तक उत्तरोत्तर विकास के पथ पर बढ़ती हुई भारतीय रेल दुनिया का सबसे बड़ा नेटवर्क बन गई है। प्रतिदिन 3.5 करोड़ से अधिक यात्रियों को अपने गन्तव्य तक पहुंचाने वाली भारतीय रेल भारत वर्ष की जीवन रेखा कही जा सकती है।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में जब से सरकार बनी है तब से सुरक्षा संरक्षा तथा नागरिक सुविधाओं पर विशेष ध्यान केंद्रित किया गया है। स्वच्छता की दिशा में अभूतपूर्व बदलाव देखने को मिले हैं। रेलगाड़ी तथा रेलवे स्टेशनों पर साफ-सफाई, स्वच्छ पेय जल स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा तथा अन्य नागरिक सुविधाओं में सुधार हुआ है। चलती ट्रेन में यात्रियों द्वारा विभिन्न समस्याओं को लेकर

किए गए ट्वीट को तुरंत संज्ञान में लेकर त्वरित निस्तरण किया जा रहा है जो बहुत ही सराहनीय है। महिला सुरक्षा को लेकर भारतीय रेलवे ने एक मिसाल पेश की है।

पूर्व रेल मंत्री माननीय सुरेश प्रभु जी व माननीय पीयूष गोयल जी के कुशल नेतृत्व में रेलवे के आधारभूत ढांचे के विकास की ओर महत्वपूर्ण कदम बढ़ाए गए। रेलगाड़ियों की गति बढ़ाने, रेलवे के विद्युतीकरण की दिशा में कार्य तेजी से हुआ है। जहां एक ओर तेजस, वन्दे भारत जैसी रेल गाड़ियां चलाई गईं, वहीं दूसरी ओर बुलेट ट्रेन चलाने की दिशा में कार्य तेजी से हा रहा है।

हमारे संसदीय क्षेत्र में रेलवे में कुछ महत्वपूर्ण कार्य एवं नई रेलगाड़ियां चलाने की आवश्यकता है जो कि निम्नवत् हैं -

फर्रुखाबाद में 4 रेलवे उपरगामी सेतु का निर्माण होना था जिनमें से दो पर निर्माण कार्य प्रारंभ हो गया है किंतु अन्य दो के निर्माण की दिशा में कोई प्रगति नहीं हुई है। अतः उनका अतिशीघ्र निर्माण कराया जाए; कासगंज से अलीगढ़ तक नई रेल लाइन का निर्माण कर दिया जाए जिसकी लम्बाई 63 किमी है इससे कानपुर से दिल्ली जाने के लिए एक नया रेल मार्ग मिल जाएगा जिससे हावड़ा दिल्ली मार्ग का ट्रैफिक कम हो जाएगा और दूरी घट जाने के कारण समय व धन की भी बचत होगी; कानपुर-फर्रुखाबाद-कासगंज-मथुरा रेल लाइन का दोहरीकरण कर दिया जाए। इस रेल खंड का विद्युतीकरण लगभग पूर्ण हो गया है और रेल गाड़ियों की संख्या में वृद्धि हुई है; रेलवे द्वारा संपूर्ण भारत में बनाए गए अंडरपास में पानी भर जाने की समस्या है। गत वर्ष फर्रुखाबाद में रेलवे अंडरपास में भरे पानी में डूब कर एक किशोर की जान भी जा चुकी है और बरसात के चार माह तक अंडरपास में भरे पानी से होकर निकलना पड़ता है। अतः अंडरपास में जल भराव के कारण करोड़ों रुपयों लागत से बनें अंडरपास शीघ्र ध्वस्त हो जाने की संभावना बनी रहेगी। अतः अंडरपास से जल निकासी की समुचित व्यवस्था की जाए; फर्रुखाबाद से बाबा निमकरोरी धाम-मैनपुरी-टूंडला-आगरा-मथुरा होते हुए हजरत निजामुद्दीन तक प्रतिदिन एक इण्टर सिटी एक्सप्रेस चलाई जाए; फर्रुखाबाद से प्रयागराज तक एक ट्रेन चलवाई जाए। प्रयागराज में उच्च न्यायालय है उत्तर प्रदेश बोर्ड का मुख्यालय है एवं तीर्थ नगरी है और फर्रुखाबाद से कोई ट्रेन नहीं है; और फर्रुखाबाद से कासगंज के रास्ते बरेली तक के लिए एक ट्रेन चलवाई जाए। पूर्व में जब छोटी लाईन थी तब कई गाड़ियां चलती थीं किन्तु अमान परिवर्तन के बाद कोई ट्रेन नहीं चलती है।

अतः जनहित को दृष्टिगत रखते हुए रेलवे की अनुदानों की मांगों में सम्मिलित किया जाए ।

**\*श्रीमती गीताबेन वी. राठवा (छोटा उदयपुर):** मैं रेल बजट के समर्थन में अपना वक्तव्य सभा पटल पर रखने की अनुमति चाहती हूँ ।

आज देश में कई वर्षों बाद पिछले पांच वर्ष के अंदर रेल व्यवस्था और रेलवे लाइन का विस्तार पूर्व से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक बहुत ही सुन्दर तरीके से हो रहा है । ट्रेनों में यात्रियों के लिए पहले के मुकाबले सुरक्षा से लेकर आवश्यक संसाधनों का उपयोग किया जा रहा है । आज देश प्रत्येक क्षेत्र में प्रगति की और आगे बढ़ रहा है । आज बड़ोदरा से आलीराजपुर रेल लाइन का कार्य पूर्ण हो चुका है और इस कार्य के लिए हमारे क्षेत्र की जनता में बहुत खुशी का माहौल है और इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को अपने संसदीय क्षेत्र छोटा उदयपुर, गुजरात के आदिवासी क्षेत्र की जनता की ओर से धन्यवाद और आभार प्रकट करती हूँ । मेरा संसदीय क्षेत्र छोटा उदयपुर (वडोदरा) गुजरात राज्य का आदिवासी बहुल क्षेत्र है, पावागढ़ स्थित सिद्ध पीठ माता काली का प्रसिद्ध मन्दिर और 'स्टेचू ऑफ यूनिटी' पर्यटन स्थल और आय का भी स्रोत बन गया है । माननीय प्रधानमंत्री जी के अथक प्रयास से किए गए कार्य 'स्टेचू ऑफ यूनिटी' के कारण हमारे विस्तार में भी स्थानीय जनता में बहुत ही खुशी का माहौल है, उनके कारण ही हमारे देश के साथ-साथ गुजरात का भी गौरव बढ़ा है और नए भारत का युग शुरू हुआ है । इसलिए यहां इस क्षेत्र में रेलवे की सुविधा को पर्यटन की दृष्टि से और अधिक बेहतर बनाने के लिए जनता की मांग जो पिछले कई वर्षों से रही है , को पूरा करने के लिए अलग से नई रेलवे लाइन हेतु बजट दिए जाने की आवश्यकता है । विशेषतः- 43 किमी छोटा उदयपुर से उमराली रोड दशहरा मैदान सब स्टेशन तक; 48.5 किमी छोटा उदयपुर से सेजा में आलीराजपुर रेलवे स्टेशन तक; और 72.5 किमी

छोटा उदयपुर से लेकर जोबट तक और 90 किमी छोटा उदयपुर से जोबट के आगे जिले की अंतिम सीमा तक की

गई है जिससे जनता में बहुत खुशी है; बडोदरा से हालोल पावागढ़ शिवराजपुर पानी माइन्स होकर जैतपुर लाइन में जोड़ा जाए, जो पिछले कई वर्षों से जनता की मांग रही है; दभोई पुरानी रेल लाइन छूछापुरा होकर तमखला होकर 'स्टेचू ऑफ यूनिटी' तक जोड़ने की आवश्यकता है; और अंकलेश्वर से राजयामला होकर 'स्टेचू ऑफ यूनिटी', मध्य प्रदेश का आलीराजपुर रेल लाइन में जोड़ने की आवश्यकता है ।

**रेल मंत्री तथा वाणिज्य और उद्योग मंत्री (श्री पीयूष गोयल):** अध्यक्ष महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद । कल आपने जिस प्रकार से लगभग 12 घंटे तक पूरे सदन में सभी मैम्बर्स को अपनी-अपनी बात रखने का मौका दिया । वास्तव में पूरे संसद के लिए यह गर्व की बात है कि आपने सभी सदस्यों को बड़े विस्तार से रेलवे के डिमाण्ड्स फॉर ग्रांट्स पर चर्चा करने का मौका दिया । आपने अपने आप में एक नया कीर्तिमान स्थापित किया । मैं आपका और सभी मैम्बर्स का धन्यवाद करना चाहूंगा साथ ही हमारे कर्मठ कर्मचारी, जो रात को 12 बजे के बाद भी अपना रूटीन काम करने के लिए बैठे होंगे, और इसके पहले भी जिन्होंने इतना को-ऑपरेट करके इस सदन को चलाने में मदद की । मैंने कई मीडिया के मित्रों को भी देखा जो रात तक बैठे थे, और मैं सभी का धन्यवाद करके शुरू करना चाहूंगा । आज बहुत ही शुभ अवसर है, हम सभी के लिए खुशी की बात है कि आषाढी एकादशी के दिन हम इस चर्चा को आगे लेकर जा रहे हैं । यह एकादशी महाराष्ट्र, कर्नाटक, आंध्र प्रदेश और सभी जगहों पर हर्ष और उल्लास से मनाई जाती है ।

मैं महाराष्ट्र से आता हूं वहां वर्कर्स लाखों की संख्या में आज के दिन भगवान विठ्ठल के दर्शन करने, उनके आर्शीवाद लेने पंढरपुर जाते हैं । मैं उनके आर्शीवाद से अपनी बात रखना चाहूंगा । वास्तव में विठ्ठल भगवान ने पूरे वैश्विक भाईचारे, शांति और समरसता के लिए जो सीख हम सबको दी थी कि बिना भेदभाव के देश चले, बिना भेदभाव के हर एक व्यक्ति अपना काम करे, मैं समझता हूं कि माननीय प्रधान मंत्री श्री



नरेन्द्र मोदी जी ने पिछले पांच वर्ष बिना भेदभाव के पूर्ण विकास का काम किया है, समाज के हर वर्ग की चिंता की है; हर वर्ग को साथ लेकर चले हैं। विकास प्रगति के मार्ग पर तेज गति से चले और वैसे ही रेलवे ने गत पांच वर्षों में तेज गति ली है, देश को प्रगति देने का एक बड़ा योगदान दिया। इसकी मैं कुछ झलक दिखाने का प्रयत्न करूंगा। इस डिबेट पर मेरे से पूर्व लगभग 99 वक्ता बोले हैं। मेरा सौभाग्य है कि मैं 100वें स्पीकर के रूप में बोल रहा हूं...(व्यवधान)

**संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल):** मंत्री जी को मिलाएंगे तो सेंचुरी हो ही जाएगी। सुरेश अंगड़ी साहब बोले हैं, तो अब 100 हो गए...(व्यवधान)

**श्री पीयूष गोयल:** मैं समझता हूं कि मेरे से पूर्व सदानंद गौडा जी और माननीय सुरेश प्रभु जी ने रेलवे के सभी कार्यों को गति दी थी। जिस प्रकार से उन्होंने रेलवे का एक बड़ा विजन बनाया, उसको आगे लेकर जाने की जिम्मेदारी मुझे मिली। सुरेश अंगड़ी जी ने कल 12 घंटे बिना ब्रेक लिए सबकी बातों को यहां बैठकर सुना। सभी के मार्गदर्शन और प्रभावी कदमों से आज रेलवे बहुत उज्वल भविष्य की तरफ तेज गति से बढ़ रहा है।

कल 11 जुलाई एक और याद रखने वाला दिन था जब मुंबई, की ट्रेन्स में लगभग सात बम ब्लास्ट हुए थे, जिनमें करीब 209 लोगों की मृत्यु हुई, उन्होंने वीरगति प्राप्त की और 700 से अधिक लोग घायल हुए। यह अलग बात है कि वह वर्ष 2006 था, उस समय इतनी बड़ी घटना होने के बावजूद कोई जवाब नहीं दिया गया, कोई कदम नहीं उठाए गए।...(व्यवधान) अगर मोदी जी की सरकार होती तो आप समझ सकते हैं कि किस प्रकार से मुंहतोड़ जवाब दिया जाता।...(व्यवधान)

सर, यह बहुत अच्छी बात है कि कल रेलवे की अलग-अलग उपलब्धियों की बहुत सारी बातें हुईं। रेलवे के बारे में बहुत सारे अच्छे सुझाव आए। बहुत सारे मेंबर्स ने डिटेल में रेलवे के बजट को स्टडी किया और रेलवे के बजट में से बहुत सारे नए-नए पहलू हमारे समक्ष रखे। माननीय अध्यक्ष जी पूरे समय अपने हंसमुख चेहरे से हम सबको प्रोत्साहित भी करते रहे, किसी को रोका-टोका भी नहीं। इन सब चर्चाओं से मैं समझता हूं कि जब चारों दिशाओं से नए-नए सुझाव आते हैं, नए-नए विचार आते हैं तो हमें भी प्रोत्साहन मिलता है कि कैसे हम और अच्छे तरीके से रेलवे का काम आगे बढ़ा सकते हैं। वास्तव में, अगर हम भारत के इतिहास को देखें तो आज़ादी की लड़ाई के



समय से ही भारतीय रेल का एक बहुत प्रमुख स्थान रहा है । हम इस वर्ष महात्मा गांधी जी की 150वीं जयन्ती मनाने जा रहे हैं । अगर उस समय साउथ अफ्रीका में महात्मा गांधी जी को ट्रेन से बाहर नहीं निकाला गया होता तो शायद इतिहास कोई अलग ही मोड़ ले सकता था । इसलिए मैं आज इस अवसर पर जरूर महात्मा गांधी जी को याद करना चाहूंगा और अपनी श्रद्धांजलि देना चाहूंगा । ... (व्यवधान)

महोदय, मेरे ख्याल से रेलवे एक ऐसी ऑर्गनाइजेशन है, जो 24 घण्टे काम करती है और 365 दिन तत्पर रहती है । जो 13 लाख कर्मचारी दिन-रात रेलवे की सेवा करते हैं, मैं उनके कर्मठ प्रयासों के लिए, आज इस अवसर पर उनको जरूर धन्यवाद देना चाहूंगा । गत पांच वर्षों में जिस प्रकार से उन्होंने हमारी सहायता की है और कामों में गति लाएं हैं, यह करना संभव नहीं होता, अगर इन सब लोगों ने अपना-अपना योगदान नहीं दिया होता । लगभग सभी मेंबर्स से मेरा मिलना-जुलना होता है, सब नए मेंबर्स अभी तक नहीं मिले होंगे । लेकिन सभी मेंबर्स की फीडबैक लेना, मेंबर्स के कामों की चिन्ता करना और मुझे विश्वास है कि ऐसा कोई मेंबर नहीं होगा, जिसका कोई न कोई काम किसी न किसी तरीके से पिछले पांच वर्षों में करने की हमने कोशिश न की हो, परन्तु यह भी सच्चाई है कि जिस प्रकार की व्यवस्था वर्ष 2014 में हमें मिली थी, वह बहुत जर्जर थी । मैं एक ही आंकड़ा शुरू में रखना चाहूंगा, जिससे सभी मेंबर्स को एक प्रकार से अनुभव होगा कि क्या बदलाव गत पांच वर्षों में आया है । कल काफी बातें हुई हैं स्टॉपेजेज की, नई रेल लाइन्स की, मैंने बीच में उठकर थोड़ा इंटरवीन भी किया था कि यह वास्तविकता भी है कि रेलवे ओवरबर्डन्ड भी है, ट्रैफिक ज्यादा है । मैं उसकी थोड़ी डिटेल्स आपके समक्ष रखना चाहूंगा । वर्ष 1950 में पूरे देश में 77,609 ट्रेक किलोमीटर्स थे ।

वर्ष 2014 में जब प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार ने काम संभाला, तब 116,765 ट्रेक किलोमीटर थे और अगले पांच वर्षों में यह ट्रेक किलोमीटर वर्ष 2019 में बढ़ कर 123,236 किलोमीटर हुआ । ... (व्यवधान)

माननीय सदस्य को चिन्ता है कि इतना काम नहीं हुआ तो मैं बता दूं कि जिस तेज गति से हम ने अलग-अलग काम, चाहे वह गेज कन्वर्ज़न हो - नैरो गेज से ब्रॉड गेज, डबलिंग, ट्रिपलिंग, क्राडरप्लिंग हो या नई लाइन्स कमीशन करनी हो, इन सभी चीजों में हम ने लगभग 59 प्रतिशत इन्क्रीज किया । [2009 and 2014 की तुलना में] कल वैसे अधीर रंजन जी ने एक विचित्र बात कही कि विद्युतीकरण में यूपीए के समय में 3000

किलोमीटर का काम होता था और हमारे समय में सिर्फ 3300 किलोमीटर का काम हुआ है । मैं बड़ी हैरानी में था क्योंकि मुझे जानकारी थी कि केवल पिछले साल हम ने 4000 किलोमीटर से ज्यादा काम किया है । मैंने जब डिटेल देखी तो वर्ष 2009 से 2014 के बीच में भारतीय रेल का विद्युतीकरण मात्र 3,038 किलोमीटर का हुआ था, लगभग 600 किलोमीटर हर साल । हम ने सिर्फ पांच वर्षों में 13,687 यानी साढ़े चार गुना विद्युतीकरण, इनके बनिस्पत पांच वर्षों में करके दिखाया ।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, वर्ष 2013-14 में एक वर्ष में लगभग 650 किलोमीटर लाइन का विद्युतीकरण हुआ है । पिछले केवल एक ही वर्ष में (2017-18), हमने 4,087 किलोमीटर का काम किया ।...(व्यवधान) और वर्ष 2018-19 में 5200 किलोमीटर का काम कर दिया ।

मेरे ख्याल से सच्चाई बड़ी कड़वी लगती है, बड़ा मुश्किल होता है । कई बार क्या होता है कि हारने वालों और जीतने वालों में बस एक फर्क रहता है । हारने वाले मुश्किलों को देखते हैं और जीतने वाले मंजिलों की तरफ जाते हैं । मैं समझता हूं कि हम सभी माननीय सांसद भली-भाँति जानते हैं कि रेलवे एक अतिआवश्यक सुविधा है; सब चाहते हैं कि हमारे क्षेत्र में बढ़े, हमारे गांवों तक पहुंचे क्योंकि रेलवे ज्यादा इकोनॉमिकल है ।

यह सच्चाई हमारे सामने आनी चाहिए और हमें समझना भी चाहिए कि क्यों रेल मंत्री नया स्टापेज नहीं दे पाते हैं या नई रेलगाड़ी क्यों नहीं चला पाते हैं । मैंने बताया है कि रेल ट्रैक किलोमीटर और इतना कम बढ़ा, रूट किलोमीटर इतना कम बढ़ा, लेकिन फ्रेट लोडिंग, पिछले 64 सालों में लगभग 1300 प्रतिशत बढ़ा है । उसी ट्रैक में इतना लोड बढ़ाना, आप समझ सकते हैं कि कैपेसिटी कितनी ओवरलोडेड है । अगर पैसेंजर्स की बात करें, तो पैसेंजर्स किलोमीटर में लगभग 1642 परसेंट की वृद्धि हुई है । जब इतनी वृद्धि डिमांड की होगी और सप्लाई पर कभी निवेश नहीं किया जाएगा, जिस प्रकार से निवेश होना चाहिए, तो स्वाभाविक रूप से तकलीफें आएंगी । मोदी जी की सरकार आने के बाद कैपेक्स पर होने वाला निवेश पिछले पांच वर्षों में लगभग ढाई गुना हुआ है । उसी के कारण इतना सारा काम हम पूरे देश में कर पाए । अटल जी ने एक बात कही थी और वह आज के संदर्भ में बहुत एप्रोप्रिएट है ।...(व्यवधान)

**SHRI BENNY BEHANAN (CHALAKUDY):** You should address the Chair. ...(*Interruptions*)

**SHRI PIYUSH GOYAL :** Are you insulting the hon. Members? Sir, it seems that he is insulting the hon. Members and I think I have every right to look where I want. ...(*Interruptions*) अटल जी ने कहा था कि 'मैं हमेशा से ही वायदे लेकर नहीं आया, इरादे लेकर आया हूँ ।' मैं समझता हूँ कि मोदी जी ने अटल जी के दिखाए हुए उन इरादों को तेज गति दी । जिस प्रकार से मोदी जी ने रेलवे के पूरे काम पर एक प्रकार से निगरानी भी रखी और मार्गदर्शन भी दिया, वह बहुत प्रशंसनीय है । मोदी जी ने काम के अलग-अलग पहलुओं में चिंता व्यक्त की है और विशेष रूप से रेलवे में पांच वर्षों के अंदर मोदी जी के मार्गदर्शन और सानिध्य में हमारा मंत्रालय आगे बढ़ता रहा । मैं इस सदन को बताना चाहता हूँ कि अपने आप में शायद एक चाय वाला, जिसने रेलगाड़ियों के सामने चाय बेचकर छोटी आयु में देश को जाना है, वही समझ सकता था कि रेलवे कितनी अहम भूमिका निभा सकता है ।

अध्यक्ष जी, रेलवे के विषय में माननीय सदस्यों द्वारा कई बातें कही गईं । रात भर बैठ कर उन सभी बातों को कम्पाइल किया गया और ये करीब-करीब 74 पेजेज हैं, जिनमें सभी एमपीज द्वारा उठाए मुद्दे हैं । कई सदस्यों ने स्टापेज या नई ट्रेनों की बात कही है । आप जानते हैं कि वह सब काम रात भर में नहीं हो सकता है, उसे विभाग स्टडी करेगा और सभी को पत्र लिखकर आपसे संबंधित विषयों का जवाब मिलेगा । शुरूआत में विपक्ष की सबसे बड़ी पार्टी के नेता ने कुछ इंटरेस्टिंग विषय उठाए थे जिन्हें मैं आज सदन में रखना चाहता हूँ । उन्होंने कहा कि - The sheen and glamour which were visible in the Railway Budget have been lost after the Railway Budget and the General Budget were combined. मैं समझता हूँ कि आज पूरे देश ने और दुनिया ने एक बजट की सराहना की है जो पहले सिर्फ और सिर्फ देश को और माननीय सदस्यों को गुमराह करने वाला बजट दिखाया जाता था, सैकड़ों ट्रेनों, नए ट्रेक्स इलेक्शन जीतने के लिए और अपने क्षेत्र के लोगों को खुश करने के लिए एनाउंस होते थे । उन्हें ख्वाबी पुलाव दिखाने की कोशिश पहले के रेल बजट्स में की जाती थी, प्रधान मंत्री जी ने उस विषय को समाप्त करके देशहित और जनता के हित का काम किया है । जनता को कोई गुमराह न कर सके और जो काम किया जा सकता है, वही देश के समक्ष रखा जाए । ...(*व्यवधान*)

**माननीय अध्यक्ष:** माननीय मंत्री जी के अलावा कोई भी बात रिकॉर्ड में नहीं जाएगी ।

...(*व्यवधान*) ... \*

**श्री पीयूष गोयल:** माननीय अध्यक्ष महोदय, डिबेट के समय बड़ी ही इंटरस्टिंग बातें रखी गईं। हम हर बार सुनते हैं कि जो विषय होता है, उसके बारे में कहा जाता है कि यह हमारे समय में शुरू हुआ था, ...(व्यवधान) ठीक है, देश में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर लगाने चाहिए। देश आपका धन्यवाद करता है, इसे आपने वर्ष 2007 में शुरू किया। लेकिन वर्ष 2007 के बाद आपने क्या किया? वर्ष 2007 से 2014 के दौरान सात वर्षों में मात्र नौ हजार करोड़ रुपये उस प्रोजेक्ट पर खर्च किए और एक किलोमीटर भी ट्रैक लिंकिंग नहीं कर पाए; टेंडर तक नहीं दिए गए थे सात वर्षों में ...(व्यवधान) वर्ष 2014 के बाद हमने इस काम को तेज गति दी। इस काम को तेजी से अपने हाथ में लिया और मात्र पाँच वर्षों में इस प्रोजेक्ट पर 39 हजार करोड़ रुपये खर्च किए और अब तक हम 1900 किलोमीटर का ट्रैक लिंकिंग पूरा कर चुके हैं। वर्ष 2021 तक ये दोनों डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर हम पूरा कर देंगे। ...(व्यवधान) हम एक बार नहीं, आपके साथ दस बार डिबेट कर लेंगे। ...(व्यवधान) सात साल में आपने जो काम किया था, हमने पाँच साल में उसका चार गुना से अधिक निवेश करके 1900 किलोमीटर ट्रैक लिंकिंग कर दिया। ...(व्यवधान)

उन्होंने थोड़ी-बहुत बातें रेलवे के प्राइवेटाइजेशन की भी रखीं। उसके बारे में, मैं पहले भी प्रश्नकाल में जवाब दे चुका हूँ। लेकिन, वही बात बार-बार बोलने से कोई सच्चाई बदल नहीं सकती है। सच्चाई यह है कि यदि हमको रेलवे की सुविधाओं को बढ़ाना है, रेलवे की सुविधाओं को गाँव-गाँव और देश के चारों कोनों तक पहुँचाना है, तो स्वाभाविक है कि इसमें बड़े पैमाने पर निवेश करना होगा। सभी यात्री अच्छी और सुगम यात्रा चाहते हैं। हम चाहते हैं कि देश का जो फ्रेट है, माल है, उसे ढोने के लिए रेलवे की क्षमता बढ़े। इसलिए सरकार ने निर्णय लिया कि आगे चलकर हम और ज्यादा पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप्स को एनकरेज करेंगे और हमारी जो क्षमता है, उसको बढ़ाने के लिए बाहर से निवेश लाने के लिए कुछ यूनिट्स को कॉरपोरेटाइज़ करेंगे। यह कोई हमारी नहीं, यह भी आपके समय का ही काम है। आपने जो काम अधूरा छोड़ा था, हम उसको पूरा कर रहे हैं। ...(व्यवधान) यह तो हमारा काम ही रहा है, शायद जनता ने इसीलिए हमको चुनकर भेजा है...(व्यवधान) कि आप जिन कामों को करने में विफल रहे थे, हम उनको पूरा कर रहे हैं, आज आप सदन में क्यों क्रोकोडाइल टीयर्स बहा रहे हैं कि कॉरपोरेटाइजेशन क्यों हो रहा है। ... (व्यवधान) हमें समझ नहीं आता है कि उनके कहने का हेतु क्या है। ...(व्यवधान) मैं समझता हूँ कि जब हमारे वित्त मंत्री जी ने बहुत ही विश्वास के साथ इस बात को रखा



कि हम रेल और रेल से जुड़ी हुई सुविधाओं में लगभग 50 लाख करोड़ रुपये अगले 10-12 सालों में निवेश करेंगे, तो मैं समझता हूँ कि यह हिम्मत का काम है। सभी मेम्बर्स यही तो चाहते हैं। इसीलिए तो हम चुनकर भेजे गए हैं। यही काम करने की तो हमारी जिम्मेदारी है।

माननीय वित्त मंत्री जी ने जो कहा कि नई सोच और नई दिशा के साथ यह सरकार काम करेगी, मैं माननीय वित्त मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूँगा, हमारी बहन ने देश के सामने जिस प्रकार का एक विस्तृत चित्र रखा है कि आगे देश और रेलवे कैसे प्रगति करेगा, उसमें हम सभी प्रतिबद्ध हैं और हम सब उसे पूरा करने के लिए दिन-रात काम करने वाले हैं।

**माननीय अध्यक्ष :** माननीय सदस्यगण, आपस में नई संसद मत चलाएं। कल रात को 12 बजे तक सदन चला। कोई टेक्निकल कारण था, नहीं तो रात 2 बजे तक भी चलता। जिन माननीय सदस्यों को बोलने का मौका देना था, मैंने दिया। फिर भी यदि आपके मन में कोई बात होगी, तो मैं और सवाल-जवाब करा लूँगा। लेकिन माननीय सदस्यगण, मेरा आपसे आग्रह है। मैं इधर के माननीय सदस्यों से विशेष रूप से आग्रह करना चाहता हूँ। मंत्री जी सक्षम हैं, आप बीच में टोका-टोकी मत करें। आप बैठे-बैठे मत बोलिए। इसकी मैंने अनुमति नहीं दी है। जब माननीय मंत्री जी बोलेंगे तो कोई भी माननीय सदस्य बैठे-बैठे टिप्पणी नहीं करेगा। माननीय मंत्री जी कृपया आप बोलें।

**श्री पीयूष गोयल:** धन्यवाद अध्यक्ष जी। ... (व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष :** आप लोगों को जो भी स्पष्टीकरण चाहिए वह मैं दिलाऊँगा।

**श्री पीयूष गोयल:** हमने 50 लाख करोड़ रुपये की जो आगे की योजना सोची है, उसमें जो हाई डेंसिटी नेटवर्क्स हैं, जहां-जहां पर बहुत ज्यादा कैपेसिटी कंसट्रेंट है, बहुत ज्यादा गाड़ियों की डिमांड है, वहां पर अगर हम लगभग 6 लाख करोड़ रुपये खर्च करते हैं, तो उसकी कैपेसिटी बड़े रूप में बढ़ सकती है और अच्छी तरह से लोगों की सुविधाएं बढ़ाई जा सकती हैं। मैं समझता हूँ कि इसमें कोई गलत बात नहीं है। आप लोगों को तो स्वागत करना चाहिए। हमने कल्पना की है कि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर और बनाए जाएं, जिससे जहां-जहां पर माल गाड़ियों की डिमांड है, वह और बढ़ सके। उसमें लगभग साढ़े 4 लाख करोड़ रुपये खर्च होंगे। इसमें भी किसी को कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए। इसी प्रकार से जो मेन गोल्डन क्राइलीलेटरल है जिससे मुंबई से



दिल्ली जाते हैं, मुंबई से कोलकाता जाते हैं, जो मेन लाइंस है और उनके इंटरसेक्शन है, उसकी गति बढ़ाने के काम पर अगर हम करीब डेढ़ लाख करोड़ खर्च करते हैं तो मैं समझता हूं कि वह स्वागत योग्य है। इस प्रकार से हमने एक-एक विषय पर गहराई से, समस्याओं की जड़ तक जाकर, रूट काँज एनालिसिस करके, बिना राजनीतिक हस्तक्षेप से, किन्तु देश की भलाई के लिए, जनता की सुविधा के लिए, किन-किन चीजों पर निवेश करने से आगे रेलवे देश की और अच्छी तरीके से सेवा कर सके, उस पर ज्यादा बल दिया है। आप सब भलीभांति जानते हैं कि पहले आईसीएफ कोचेज़ हुआ करते थे। अभी भी बड़ी संख्या में आईसीएफ कोचेज़ इस देश में चल रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, 30 साल पहले एलएचबी कोच का एक डिजाइन स्विट्जरलैण्ड, जर्मनी से आया था। उसका काम शुरू हुआ, लेकिन बहुत थोड़ी मात्रा में एलएचबी कोचेज़ बनते थे। आईसीएफ कोचेज़ हमारे आने तक बड़ी मात्रा में बनते ही जा रहे थे। हमने निर्णय लिया कि जो पुराने आईसीएफ कोचेज़ हैं, जिनके कारण इतने बड़े एक्सीडेंट्स होते हैं, जिससे लोगों की मृत्यु होती है, उनको क्यों न हम पूरी तरह से फेज़ आउट कर दें और सिर्फ एलएचबी कोचेज़ बनाएं। आज देश में एक भी नया आईसीएफ कोच नहीं बन रहा है। पुराने आईसीएफ कोचेज़, जो चल रहे हैं, जैसे-जैसे उसकी लाइफ खत्म होगी, उसको हम फेज़ आउट कर देंगे। उनको ओवरहॉल करके फिर से आपके लिए नहीं भेजेंगे, उसको एलएचबी कोचेज़ से रिप्लेस करेंगे। इस सब में तो जरूर बड़े पैमाने पर खर्चा होगा। अब यह खर्चा करना चाहिए कि नहीं करना चाहिए? स्वाभाविक रूप से जनता चाहेगी ही कि करना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, सुरक्षा की दृष्टि से सिग्नलिंग सिस्टम बहुत इंपॉर्टेंट है। अगर ज्यादा गाड़ियां चलती हैं तो कैपेसिटी भी बढ़ जाती है, जैसे मुंबई लोकल में हर 3-4 मिनट में एक गाड़ी चलती है जिसके लिए ऑटोमेटिक सिग्नलिंग सिस्टम लगाया हुआ है।

पूरे देश को क्यों न उसका लाभ मिले और पूरे देश में आटोमेटिक सिग्नलिंग हो। ऐसे काम करने के लिए सरकार पहल करती है और उसके लिए बड़ा निवेश लाने की चेष्टा भी करती है तो मुझे लगता था कि विपक्ष भी शायद हमारी सहायता करेगा और हमारी सराहना करेगा कि अच्छा काम हो रहा है। कभी-कभार राजनीति से ऊपर उठकर भी देखना चाहिए कि कैसे अच्छा काम हो सकता है और हम कैसे उसमें योगदान दे सकते हैं। परंतु, टीका-टिप्पणी करनी है तो मैं इतना बताना चाहता हूं कि

कोई ऐसा विषय नहीं है, जिस पर मैं अच्छे तरीके से समझा नहीं सकता हूँ कि कैसे पुराने जमाने में काम होता था और कैसे आज होता है। मैंने पिछले टर्म में जवाब देते हुए मॉडर्न कोच फैक्ट्री जो रायबरेली, उत्तर प्रदेश में स्थित है, उसका जिक्र किया था। यह प्रोजेक्ट वर्ष 2007-08 में मंजूर हुआ और बनना शुरू हुआ था।

माननीय अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2014 में जब हम आए थे तो वहां एक भी कोच नहीं बनता था। वहां कपूरथला और चैन्नई से कुछ शैल लाए जाते थे, उन पर पेंट करते थे या पेंच कसते थे और बोलते थे कि प्रोडक्शन हो गया। यह सब छोड़िए, जनरल मैनेजर तक अपॉइंट नहीं हुआ था, एक आदमी भी अपॉइंट नहीं हुआ था, टेम्परीज़ भेजे जाते थे। जब माननीय प्रधान मंत्री जी ने सत्ता संभाली और उनके समक्ष यह गम्भीर विषय आया तो उन्होंने तुरन्त ऑर्डर किया कि इसमें लोगों की भर्ती तुरन्त की जाए। अफसरों को अपॉइंट किया जाए और यहां प्रोडक्शन शुरू करवाया जाए। अगस्त, 2014 में वहां से पहला कोच बनकर निकला। उसके बाद हमारी कार्यशैली देखिए, हम हर वर्ष प्रोडक्शन को बढ़ाते रहे और आज हम वहां सौ प्रतिशत एलएचबी कोचेज़ बना रहे हैं। अच्छे और सुरक्षित कोचेज़ बना रहे हैं। आपको जानकर खुशी होगी कि दिन-रात हम प्रोडक्शन को बढ़ाते रहे और लगभग 711 कोचिज़ वर्ष 2017-18 में बने। उसकी क्षमता 1000 कोचेज़ की है और आप समझ सकते हैं कि सरकारी फैक्ट्री में साधारणतया 70 परसेंट कैपेसिटी का यूटिलाइजेशन होता है तो लोग छाती पीट-पीटकर अपना गुणगान सब जगह करते हैं, लेकिन हमारे प्रधान मंत्री किसी काम से संतुष्ट नहीं होते हैं। माननीय प्रधान मंत्री जी ने मुझ से पूछा कि 711 कोचेज़ बने हैं तो ज्यादा क्यों नहीं बन सकते हैं। मैंने कहा कि साहब उसकी कैपेसिटी ही 1000 की है और 711 बन रहे हैं। कोई भी फैक्ट्री इतना नहीं बनाती है। उन्होंने कहा कि मैं खुद देखने आऊंगा। माननीय प्रधान मंत्री जी एमसीएफ गए। उन्होंने पूरी फैक्ट्री का राउंड लिया, कर्मचारियों से मिले, हमारे नौजवान इंजीनियर्स से बातचीत की और उन्हें दिशा-निर्देश दिया कि अगले वर्ष इस फैक्ट्री के प्रोडक्शन को डबल किया जाए। हमने वर्ष 2018-19 में 1425 कोचिज़ वहां बनाए। 1000 की क्षमता वाली फैक्ट्री में हमने 1425 कोचेज़ बनाए और प्रोडक्शन डबल किया। नामुमकिन को मुमकिन करने के मैं ऐसे सैंकड़ों उदाहरण दे सकता हूँ। अगर हम इसमें निवेश करें, टेक्नोलॉजी लाएं और इसको कोर्पोरेटाइज़ करें, तो रायबरेली स्थित फैक्ट्री पांच हजार की क्षमता वाली विश्व की सबसे बड़ी फैक्ट्री बन सकती है। आप सोचिए इससे कितने लोगों को नौकरी मिलेगी, कितनी छोटी एंसिलियरी यूनिट्स चारों तरफ लगेंगी, कैसे हमारे छोटे उद्योग

और व्यापार को बल मिलेगा । यह सोच इस सरकार की है । वहां से पूरे विश्व में भारत में बनी ट्रेन, ट्रेन सेट और कोचों का निर्यात होगा ।...(व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष :** माननीय सदस्य प्लीज़ ।

माननीय सदस्य, मैं आपसे फिर आग्रह कर रहा हूं और यह मेरा इस सदन में अंतिम आग्रह है ।

**श्री पीयूष गोयल :** कई बार यह कहा जाता है कि हम रेलवे को प्राइवेटाइज़ करने जा रहे हैं । मेरा तो वैसे भी गला जल्दी बैठ जाता है, पर गला फाड़-फाड़ के बार-बार बोल चुके हैं कि कोई रेलवे को प्राइवेटाइज़ कर ही नहीं सकता है ।

रेलवे को प्राइवेटाइज़ करने का कोई मतलब ही नहीं है, यह कोई सवाल ही नहीं है । लेकिन अगर कुछ नई सुविधाएं आती हैं, कोई नए प्रोजेक्ट्स लगते हैं, कोई नए रूप से टेक्नोलॉजी लाते हैं, कोई नई क्षमता बढ़ाई जाती है, ट्रेक्स, रूट्स, लाइन्स, कुछ नए स्टेशन्स बनाना चाहते हैं, किसी जगह पर हाई स्पीड ट्रेन, सेमी हाई स्पीड ट्रेन चलाना चाहते हैं, तो मैं यह समझता हूं कि यह देश हित का काम है । इसमें निवेश को इन्वाइट करना चाहिए ।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, कई सारे विषय उठाए गए हैं । मैं आपके माध्यम से एक विषय के बारे में माननीय सदस्यों को जरूर बताना चाहूंगा कि हमारी सरकार ने संरक्षा और सुरक्षा इन दोनों को प्रमुख लक्ष्य मानकर काम किया है । अगर मैं वर्ष 2009-10 को एक उदाहरण के लिए लूं, क्योंकि कई माननीय सदस्य उस पार्टी से आते हैं, जिनकी नेता तब रेल मंत्री थीं । रेलवे में वर्ष 2009-10 में 2,107 करोड़ रुपये महिलाओं, बच्चों और यात्रियों की सुरक्षा पर खर्च होते थे । इस वर्ष हम लगभग 5,690 करोड़ रुपये सिर्फ यात्रियों की सुरक्षा पर खर्च करने वाले हैं, यह कितना बड़ा बदलाव है ।

माननीय अध्यक्ष जी, अगर हम वर्ष 2004 से 2009 के बीच में एक्सीडेंट्स की संख्या देखें, तो लगभग 206 एक्सीडेंट्स हर वर्ष होते थे । वर्ष 2009 से 2011 के बीच 153 एक्सीडेंट्स हुए । हमारे समय वह घटकर 100 से भी नीचे आ गए हैं, 95.6 एक्सीडेंट्स हर वर्ष होते हैं, यानी हमारे समय में एक्सीडेंट्स भी कम हुए और उन एक्सीडेंट्स में जिन लोगों की जान जाती थी, उसकी फिगर वर्ष 2009-11 में लगभग 300 तक पहुंच गई थी ।...(व्यवधान) आज हमने उसको घटाकर शायद 50 के

आसपास किया है ।...(व्यवधान) ऐसा सुधार शायद रेलवे में पहले कभी नहीं देखा गया होगा ।...(व्यवधान)

एक विषय माननीय सदस्यों ने ऑपरेटिंग रेशियो का पूछा है । स्वाभाविक है कि ऑपरेटिंग रेशियो में जो मैन पावर कॉस्ट है, वह भी इन्क्लूडेड होती है । आज रेलवे में जो 12-13 लाख कर्मचारी काम करते हैं, उनको हमने सेवेन्थ पे कमीशन के बाद लगभग 22 हजार करोड़ रुपये ज्यादा दिए हैं । उसके बावजूद रेलवे को प्रॉफिट में रखा है और रेलवे सही तरीके से अपना काम कर पा रही है, निवेश कर पा रही है । मेरा विश्वास है कि जो ये एफिशियेंसी के पैरामीटर्स हैं, जिसमें हम इंप्रूवमेंट्स कर रहे हैं, उससे आगे चलकर रेल सुविधाओं में बढ़ोतरी होगी और जनता को उसका लाभ मिलेगा ।

एक विषय है, पता नहीं कहां-कहां से कुछ-कुछ फिगर्स बताए जाते थे, एलआईसी बॉरोइंग दो हजार करोड़ रुपये की हुई है । पांच हजार जोड़ लें, तो सात हजार, ऐसे कई सारे विषय हैं, जो एकदम बेबुनियाद हैं । जब हमें जरूरत होगी, तो हम एलआईसी से पैसा ले लेंगे । अगर हमें नहीं होगी, तो क्या हम जबरदस्ती बॉरोइंग करके अपना ब्याज का खर्चा बढ़ाएं? क्या कोई अपने बहीखाते में ऐसा करता है कि जब जरूरत नहीं है, तो ब्याज पर पैसा ले लो । फिर भी सांसद महोदय की जानकारी के लिए बता दूं कि हम अब तक लगभग 18,000 करोड़ रुपये ले चुके हैं । जब-जब हमें जरूरत पड़ेगी, तब हम उसके हिसाब से उनसे बात करके ले सकते हैं । वैसे बॉरोइंग के और भी बहुत-से ऑप्शन्स हैं, हम तो उनसे बॉरो करते हैं, जहां से सबसे सस्ता पैसा मिलता है ।

इसी प्रकार से कई एमओयू का जिक्र किया गया है, मेरे पास डिटेल्स है । मैं उसे लिखित रूप से भी भेज दूंगा कि हमने कैसे एक-एक एमओयू के ऊपर काम करके रेलवे में सुविधाएं बढ़ाने के लिए प्रयत्न किए हैं ।...(व्यवधान)

इनको तो इतना भी नहीं मालूम है कि मैं अमरीका से पढ़ाई करने के लिए कभी लंबे अर्से के लिए नहीं गया था । शॉर्ट कोर्सिज़ वगैरह जरूर मैंने बहुत सारे किए हैं । मैंने एक रूल बनाया है कि रेलवे में हर कर्मचारी की एक हफ्ते की ट्रेनिंग हर साल कम्पलसरी होनी चाहिए । जिससे रीलर्निंग होती है । माननीय अध्यक्ष महोदय ने नए सांसदों के लिए ट्रेनिंग प्रोग्राम आजकल चला रखा था । Training is something, which is necessary for everybody. बड़े से बड़े व्यक्ति को भी रीलर्न करना पड़ता है,

नहीं तो वह इतिहास के पन्नों के हिसाब से जीता है । दुर्भाग्य है कि शायद कुछ लोगों को यह बात ध्यान नहीं है, हमारी पार्टी में तो ट्रेनिंग प्रोग्राम्स हर वर्ष किए जाते हैं । हमारी पार्टी के कार्यकर्ताओं के लिए, हमारी पार्टी के एमपीज़ के लिए किए जाते हैं, जिससे कंटीन्यूएस हम भी इवॉल्व हों और दुनिया के साथ-साथ हम भी आगे बढ़ें । परंतु आपकी जानकारी के लिए मैं बताना चाहूंगा कि मैं शॉर्ट कोर्सेज़ के लिए जरूर अमरीका गया । मैं स्वदेशी पढ़ाई कर के यहां तक पहुंचा हूँ और स्वदेशी पढ़ाई कर के मैं यहां पर मंत्री बना हूँ । ... (व्यवधान) आपने शब्द यह इस्तेमाल किया कि अगर कांग्रेस नहीं होती तो आप पढ़ाई करने यू.एस. कैसे जाते? यह शब्द आपने इस्तेमाल किया था, वह भी लिखा हुआ है । आपकी वर्बेटिंग ट्रांस्क्रिप्ट ले कर हमने यह बनाया है । ... (व्यवधान)

महोदय, इन्होंने ट्रैक रिन्युअल की भी बात की थी । मुझे तो यह बात समझ ही नहीं आई कि ये क्या कहना चाह रहे थे । ... (व्यवधान) जब हम सरकार में आए, तब टैक्स की जर्जर स्थिति थी, ट्रैक रिन्युअल कितने पुराने समय से नहीं हुआ था, हमने उन सबको टेकअप किया, उसको बढ़ाया और उसी के कारण आज यह सेफ्टी का फिगर इतना सुधरा है, ट्रेन एक्सिडेंट्स सन् 2013-14 में जो 118 होते थे, आज 2018-19 में घट कर 59 रह गए हैं, आधे हो गए हैं ।

महोदय, विद्युतीकरण का वैसे तो मैंने जवाब दे ही दिया है, परंतु हमें विश्वास है और हमारा संकल्प है कि आगे आने वाले कुछ वर्षों में पूरी भारतीय रेल का ब्रॉडगेज नेटवर्क शत प्रतिशत विद्युतीकृत हो जाएगा । ... (व्यवधान) हजारों-करोड़ रुपयों का डीजल बचेगा । विदेश से कूड ऑयल लाने में देश की विदेशी मुद्रा बचेगी । साथ ही साथ, पर्यावरण में इसका बहुत बड़ा प्रभाव होगा, दिल्ली में आने वाली गाड़ियां भी सभी इलैक्ट्रिसिटी से चलेंगीं, दिल्ली का भी पर्यावरण सुधरेगा, मुंबई का भी पर्यावरण सुधरेगा और जहां-जहां से रेलवे जाएगी, उन गांवों का भी पर्यावरण सुधरेगा ।

महोदय, वैसे मेरे मैनिफैस्टो की भी चर्चा की गई । मैं बताना चाहूंगा कि प्रधान मंत्री मोदी जी इतनी चिंता करते हैं कि देश में एक भी ऐसा विषय हमारे मैनिफैस्टो में नहीं है जिस पर लगातार मंत्रियों को देखना नहीं पड़ता हो, मॉनिटर नहीं करना पड़ता हो । मैं समझता हूँ कि मैनिफैस्टो के ऊपर इस सरकार ने पिछले पांच सालों में जितने काम किए हैं, इसके पहले किसी सरकार ने मैनिफैस्टो को इतना सीरियसली नहीं लिया होगा ।



महोदय, सिर्फ जानकारी के लिए बता रहा हूँ, क्योंकि पहले मैंने एक विषय – ट्रैक किलोमीटर का कहा था। उसको मैं सिर्फ संशोधित कर दूँ कि वह रनिंग किलोमीटर था। रेलवे की अलग-अलग भाषा होती है। जो मैंने 89 हजार 919 फिगर दी थी, वह रनिंग किलोमीटर था। कृपया स्टॉफ उसको ट्रैक किलोमीटर के बदले रनिंग किलोमीटर ठीक से कर दे। ... (व्यवधान) मुझे लगता है कि करैक्शन करने का तो मुझे अधिकार है। मैं पूरा ही संशोधित कर देता हूँ।

### **13.00 hrs**

जो 64 साल में 30 हजार रनिंग किलोमीटर बढ़ाया था, वह हमारे समय में सिर्फ पाँच साल में पाँच हजार किलोमीटर बढ़ा। टोटल ट्रैक किलोमीटर, जो 64 साल में लगभग 39 हजार किलोमीटर बढ़ा था, वह हमारे समय में सिर्फ पाँच साल में सात हजार किलोमीटर बढ़ा। यह मैं संशोधित कर दूँ कि वह फिगर्स बोलने में मुझसे गलती हुई। उसको मैंने संशोधित कर दिया।

एक बात यह बताई गई कि वन्दे भारत पूरी क्षमता से नहीं चलती है। स्वाभाविक है, क्योंकि पहले तो किसी ने हिम्मत ही नहीं की थी कि इतनी अच्छी और बढ़िया ट्रेन भारत में बनाई जाए। हमने हिम्मत और साहस किया तथा पहली बार हमारे इंजीनियर्स ने भारत की शुद्ध डिजाइन वाली एक सेमी हाई स्पीड ट्रेन वन्दे भारत ट्रेन सैट के रूप में बनाई। ... (व्यवधान) आप तो पहले रेल मंत्री रह चुके हैं, आपको इतना भी नहीं पता कि कोच को जॉइन करना और एक ट्रेन सैट के बीच में फर्क क्या होता है? पहली बार देश में ट्रेन सैट बनी, जो वन्दे भारत के नाम से दिल्ली से बनारस जाती है। आप सब को जानकर खुशी होगी कि इसका लगभग शत-प्रतिशत ऑक्युपेंसी पहले दिन से आज तक चल रहा है, अच्छे तरीके से सेवा कर रही है। एक लाख से अधिक किलोमीटर की जर्नी वन्दे भारत कर पाई है। आप में से कुछ मित्रों को याद होगा कि कैसे छोटी सी घटना पर कुछ लोगों ने वन्दे भारत को लेकर हमारे इंजीनियर्स, हमारे कर्मचारियों का मज़ाक उड़ाया था। आज उन सब के लिए मेरी एक दरख्वास्त है कि जब हमारे भारत के इंजीनियर्स और कर्मचारी कुछ काम करते हैं तो उनकी सराहना की जाए, उनकी तारीफ की जाए। उनका मनोबल, उनका प्रोत्साहन बढ़ाया जाए। उनको रिडिक्चूल करके अपनी नकारात्मक सोच को देश के सामने मत दर्शाइये।

मुझे कहा गया कि एग्रीकल्चर प्रोडक्ट्स की हमने बात की थी और उस पर हमने काम नहीं किया । आपने मॉडल शेयर रेलवे का 89 परसेंट से घटकर 30 परसेंट के आस-पास कुछ फिगर्स रेज़ की थी । इसको कहते हैं- अपने पांव पर कुल्हाड़ी मारना, क्योंकि मॉडल शेयर ज़रूर वर्षों पहले 89 परसेंट था ।... (व्यवधान) वर्ष 1950 के पहले 89 परसेंट मॉडल शेयर था, लेकिन घटते-घटते और आज़ादी के बाद लगभग पूरे समय एक ही सरकार चली है, उसमें भी ज़्यादा समय एक ही परिवार ने डायरेक्ट और इनडायरेक्ट सरकार चलाई है । वर्ष 1950 से पहले 89 परसेंट से घट कर 2014 में 34 परसेंट हो गया था । अब उसकी ज़िम्मेदारी किसकी है । आप बता दें कि वह ज़िम्मेदारी लेने को तैयार हैं कि नहीं, वह क्यों घटा, क्यों इतना कम हो गया?

मैं समझता हूँ कि हमारी सरकार ने जिस प्रकार से एग्रीकल्चरल प्रोडक्ट्स को ट्रेन से जोड़ने का प्रयास किया है और आगे चल कर हम और बढ़ाने वाले हैं, यह अपने आप में कृषि क्षेत्र को और हमारे किसानों के आगे आने वाले काम में और फूड प्रोसेसिंग के काम में बल देगा ।

कई सारी और भ्रांतियाँ फैलाने की कोशिश की गई । एक बड़ी ही आश्चर्यजनक फिगर्स आई थी कि बायो-टॉयलेट्स का काम धीरे चल रहा है । मैं परेशान हुआ । मैंने कहा कि यह कहां से हो गया, हमारा तो बहुत तेज गति से काम चल रहा है । अध्यक्ष महोदय, आपको जानकर खुशी होगी कि लगभग 58400 कोचेज में बायो-टॉयलेट्स लगाने थे । जिसमें टोटल लगभग 2 लाख 40 हजार के आस-पास बायो-टॉयलेट्स लगाने थे । हमने आज के दिन 2 लाख 10 हजार के करीब बायो-टॉयलेट्स ऑलरेडी लगा दिए हैं । पहले टारगेट था कि वर्ष 2021-22 तक सब ट्रेन्स में बायो-टॉयलेट्स लग जाएं । मुझे आपको बताते हुए खुशी हो रही है और मुझे लगता है कि अगले 12 महीने में ही हम यह सभी ट्रेन्स में बायो-टॉयलेट्स लगा देंगे ।

फिर बताया गया कि एस्केलेटर्स, लिफ्ट और दिव्यांगों की चिंता करनी चाहिए । बड़े-बड़े अच्छे उपदेश दिए गए । मैं स्वागत करता हूँ, लेकिन सच्चाई भी सामने रखनी आवश्यक है ।

वर्ष 2004 से वर्ष 2009 के बीच, अलग-अलग मंत्री थे, मेरे पास पूरी लिस्ट भी है, बहुत सारे मंत्री आए और गए । वर्ष 2004 से वर्ष 2009 के बीच रेलवे में मात्र 28 एस्केलेटर बने और 19 लिफ्ट लगीं । वर्ष 2009 से वर्ष 2014 के बीच वह संख्या बढ़ी और 115 एस्केलेटर और 78 लिफ्ट लगीं । हमने 5 साल में क्या किया, हमने 457

एस्केलेटर लगाए और 377 लिफ्ट बनाईं यानी 19 लिफ्ट से बढ़कर 78 लिफ्ट लगीं और हमने 377 लिफ्ट लगाईं । 28 एस्केलेटर से बढ़कर 115 एस्केलेटर और हमने 457 एस्केलेटर लगाए । यह काम करने का ढंग होता है ।... (व्यवधान) पंच्युएलिटी की भी बड़ी-बड़ी बातें की गईं । जब हमारी सरकार आई, हमने देखा कि पंच्युएलिटी वास्तव में एक चिंताजनक विषय है । हम सबको याद है कि पंच्युएलिटी के विषय पर सब त्रस्त रहते थे और स्वाभाविक रूप से लोग समय पर पहुँचें, यह हमारी प्राथमिकता रहनी चाहिए । यह अलग बात है कि ट्रेक्स पर्याप्त नहीं हैं, ट्रेन्स की कमी है, इंफ्रास्ट्रक्चर बढ़ाने की आवश्यकता है, इसलिए थोड़ी-बहुत समस्याएं तो नेचुरल हैं । सिग्नलिंग सिस्टम बाबा आदम के जमाने का है और इस सबको सुधारने में समय लगेगा । हमने देखा कि पंच्युएलिटी की वजह से जनता त्रस्त है । सरकारी आंकड़े बताते हैं कि पंच्युएलिटी इतनी खराब नहीं है ।

महोदय, जब हम इसकी गहराई में गए तो हमें बहुत ही विचित्र बात मालूम पड़ी । आजादी के लगभग 67 वर्ष बाद भी, वर्ष 2014 तक पंच्युएलिटी का जो पुराना सिस्टम था, उसके अनुसार किस समय स्टेशन पर ट्रेन पहुँची, किस समय ट्रेन स्टेशन से निकली, स्टेशन मास्टर इस समय को लिखता था । वह सत्य माना जाता था और उसी हिसाब से पंच्युएलिटी के फिगरर्स बताए जाते थे, जिससे पूरे रूप में असलियत पता नहीं चलती थी । हमारी सरकार ने आकर उसे टेक्नोलॉजी के साथ जोड़ा । हमने ऑटोमेटिक डेटा लॉगर्स लगाए कि ट्रेन का समय एकदम शत-प्रतिशत सच देश के समक्ष आए । जैसे हम डॉक्टर के पास इलाज के लिए जाते हैं, तो जब डॉक्टर को बीमारी पता हो तभी तो वह इलाज कर सकता है, उसी तरह से यह बीमारी सामने आई और इसका हल निकला । ओवरनाइट जब ये डेटा लॉगर्स लग गए, पंच्युएलिटी फिगर 20 प्रतिशत घटा, क्योंकि अब सच्चाई, सामने आ गई । इसके बाद पूरी रेलवे उसको सुधारने में लग गई । आज मुझे बताते हुए हर्ष है कि मैंने पंच्युएलिटी के ऊपर इस प्रकार की शिकायतें और इस प्रकार की गहरी चिंता ऑफ लेट नहीं सुनी हैं, जैसी कई वर्षों पहले तक हम सुनते थे । किसी ट्रेन के डिले होने पर जो मिनिट्स लूज होते हैं, एक-एक ट्रेन कितनी लेट होती है, अब हम उसे मिनिटों में मॉनीटर करते हैं और वह हम सबके पास तो रहता ही है और साथ ही हमने यह पूरी जानकारी “रेल दृष्टि” ऐप के माध्यम से आज पूरे देश के समक्ष रख दी है । “रेल दृष्टि” ऐप के माध्यम से आपको सब जानकारियाँ प्राप्त हो जाएंगी । हर स्टेशन की फोटोज उस पर मिलेंगी कि कैसे स्टेशन सुन्दर होते जा रहे हैं, कैसे स्टेशंस पर स्वच्छता हो रही है, टॉयलेट कितने साफ हैं, हर

समय-सीमा के हिसाब से, हर स्टेशन की फोटो उस पर अपलोड होती है। अगर कहीं भी हमें लगता है कि यहाँ सफाई कम-ज्यादा है तो इसके लिए अधिकारियों की जिम्मेदारी तय की जाती है। आज “रेल दृष्टि” ऐप पर आप हर ट्रेन की जानकारी प्राप्त कर सकते हैं।

1 बजकर 09 मिनट पर जब अब हम यहाँ पर हैं, तो इस समय भारतीय रेल की हर ट्रेन कहाँ-कहाँ, किस-किस स्टेशन से गुजर रही है, यह सब आप सभी “रेल दृष्टि” ऐप पर देख सकते हैं। इतनी सारी जानकारी हमने पब्लिक कर दी है। यह सब पारदर्शिता से हो रहा है।

महोदय, मैं बहुत सारे विषयों पर यहाँ कह सकता हूँ, लेकिन मुझे नोट आ रहा है कि हम ये और सब चीजें बाद में देते रहें, लेकिन मैं एक-दो चीजें जरूर सदन के सामने रखना अपना दायित्व समझूँगा।

अध्यक्ष महोदय, पश्चिम बंगाल के बारे में बहुत-सी बातें हुई हैं। पश्चिम बंगाल में 54 नए प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं - 16 नई रेल लाइन, 4 गेज कन्वर्जन, 34 डबलिंग के कार्य। इनका अनुमानित खर्च 42,000 करोड़ रुपये है। आपको यह जानकर हैरानी होगी कि पश्चिम बंगाल में जो सबसे पुराना प्रोजेक्ट चल रहा है, वह वर्ष 1974-75 से चल रहा है।... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, हावड़ा से अम्टा और बरगछिया से चम्पादंगा प्रोजेक्ट्स में से आज तक हम सिर्फ 43 किलोमीटर कमीशन कर सके हैं क्योंकि वहाँ की सरकार हमें जमीन ही नहीं देती है। हम कैसे काम करें? रेलवे के पास पैसे की कोई कमी नहीं है। अगर हमें जमीन मिल जाए तो हम तुरन्त काम करने को तैयार हैं। दूसरा प्रोजेक्ट भी बड़ा पुराना है। यह वर्ष 1983-84 का है। एकलाखी से बालूरघाट के बीच लगभग 163 किलोमीटर का प्रोजेक्ट है। इसमें 76 किलोमीटर का काम हेल्ड-अप है, क्योंकि वहाँ की सरकार जमीन नहीं देती है। इसी तरह से, एक वर्ष 1984-85 का प्रोजेक्ट है, जो तामलुक से दीघा के बीच 168 किलोमीटर का प्रोजेक्ट है। इसमें 80 किलोमीटर का काम अटका पड़ा है क्योंकि पश्चिम बंगाल की सरकार जमीन ही नहीं देती है।

अध्यक्ष महोदय, मैं ऐसे कई उदाहरण दे सकता हूँ। मैं बार-बार पत्र लिखता रहता हूँ। 15 जून को भी मैंने प्रोजेक्ट-वाइज डिटेल देकर एक पत्र माननीय दीदी को भेजा है



कि हमारे क्या-क्या काम अटके पड़े हैं । अगर आप लोग मेरी मदद कर सकें तो मैं आपका ऋणी रहूंगा ।...(व्यवधान)

महोदय, अब केरल की बात करते हैं । केरल के बारे में भी कई सारी चिंताएं व्यक्त की गईं । केरल में आज 9 प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं । इसमें एक बहुत महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है, जिसके लिए हम सभी को, मैं समझता हूं कि पूरे सदन को चिंता होगी । यह तिरूनवया से गुरुवायूर के बीच का प्रोजेक्ट है । गुरुवायूर मन्दिर जाने की इच्छा सभी श्रद्धालु भक्तों की होती है । रेलवे ने इस प्रोजेक्ट को लेने का निर्णय लिया । आज से 24 साल पहले से यह प्रोजेक्ट चल रहा है, पर हम उसका फाइनल लोकेशन सर्वे भी जमीन पर नहीं कर पा रहे हैं क्योंकि वहां की सरकार सहायता नहीं देती है । एक प्रोजेक्ट अंगामाली से सबरीमाला के बीच का है । हम सबकी इच्छा होती है कि सबरीमाला जाकर दर्शन करें । सबरीमाला जाने से काम करने का हमारा मनोबल और बढ़ता है । वह प्रोजेक्ट भी आज से बीस साल पहले बजट में लिया गया था । बजट में तो सभी कुछ ले लेते हैं । उसमें केरल सरकार ने पहले नवम्बर, 2015 में कहा कि हम 50 प्रतिशत कॉस्ट बियर करेंगे । अब वे बोलते हैं कि हम इसे बियर नहीं करेंगे, हम पैसे नहीं देंगे । बाकी सारे राज्य इसके लिए पैसे देते हैं । चाहे झारखण्ड हो, महाराष्ट्र हो, गुजरात हो, उत्तर प्रदेश हो, सभी राज्य पैसा देते हैं, प्रोजेक्ट लगाने में सहायता करते हैं, पर केरल सरकार कहती है कि हम नहीं देंगे । यहां फाइनल लोकेशन सर्वे करने में राज्य सरकार हमारी मदद नहीं कर पा रही है ।

मैं ऐसे कई उदाहरण दे सकता हूं । इस बारे में भी मैंने 15 जून को माननीय मुख्य मंत्री जी को चिट्ठी लिखकर अवगत कराया था कि अगर आप मदद कर दें तो हमें बहुत सारे फायदे होंगे ।

कर्नाटक में हम बहुत सारे प्रोजेक्ट्स करने के लिए प्रतिबद्ध हैं । प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में निर्णय लिया गया है कि कर्नाटक के बेंगलुरु में सब-अर्बन रेलवे बनाई जाए । वहां लोगों को घंटों तक जो तकलीफ़ होती है, उसको हम कैसे कम कर सकें, वहां लोगों को सुविधा दे सकें, मेरे पास कर्नाटक के भी बहुत सारे प्रोजेक्ट्स की जानकारियां हैं । अब मैं और समय न लेते हुए बताना चाहता हूं कि अलग-अलग मेम्बर्स के जो विषय सामने आए थे, उनको लिखित रूप से सब का जवाब देने के लिए

आपको विश्वास दिलाता हूँ । मैं सभी माननीय सांसदों, माननीय अध्यक्ष जी और सभी स्टाफ का पुनः एक बार धन्यवाद करते हुए, आप सब से अर्ज करता हूँ कि आप डिमांड फॉर ग्रांट, डिमांड नं. 82 रेलवेज़ को अपना अनुमोदन, समर्थन और आशीर्वाद देकर हमको अनुगृहीत करें । धन्यवाद ।

**माननीय अध्यक्ष:** माननीय सदस्यगण, आज से अध्यक्ष की नई व्यवस्था है कि जो सदस्य माननीय मंत्री जी के भाषण के बीच में व्यवधान पैदा करेंगे, उनको आज के बाद क्लैरिफिकेशन की अनुमति नहीं दी जाएगी और जो सदस्य मंत्री जी का पूरा भाषण सुनेंगे एवं उसके बाद क्लैरिफिकेशन मांगेंगे, तो मैं सभी का क्लैरिफिकेशन कराऊंगा । क्या पूरा सदन यह व्यवस्था चाहता है?

**अनेक माननीय सदस्य:** हाँ, चाहते हैं ।

**माननीय अध्यक्ष:** यह सदन सर्वसम्मति से चलना चाहिए । सर्वसम्मति से सदन चले, सभी दलों की सहमति से चले, तो सदन ठीक से चलता है ।

अधीर रंजन जी, अब आप एक प्रश्न पूछ लें ।

**श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर):** अध्यक्ष महोदय, मैं दो-तीन मिनट बात करना चाहता हूँ, क्योंकि उन्होंने बहुत सारी बातें बोल दी है । ...(व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष:** आपको नया भाषण नहीं देना है ।

...(व्यवधान)

**श्री अधीर रंजन चौधरी :** सर, कोई झगड़ा नहीं होगा । ...(व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष:** आप केवल क्लैरिफिकेशन पूछ लें ।

...(व्यवधान)

**श्री अधीर रंजन चौधरी :** सर, आज के बाद वह चालू होगा । गोयल साहब, आप देखिए । ...(व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष:** अधीर रंजन जी, आप इधर देखिए ।

...(व्यवधान)

**श्री अधीर रंजन चौधरी:** सर, हमारे बीच दोस्ती है ।...(व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष:** अगर माननीय मंत्री जी भी इस तरह से बोलेंगे तो मैं उनको भी टोकूंगा । आप निश्चित रहें, माननीय मंत्री जी हों या कोई अन्य वरिष्ठ सदस्य हो, जो इधर की जगह उधर से पूछेंगे तो मैं उनको भी बोलूंगा ।

...(व्यवधान)

**श्री अधीर रंजन चौधरी:** सर, बिल्कुल झगड़ा नहीं होगा, मैं आपसे वादा करता हूँ ।... (व्यवधान) इस तरह से बातें करना अच्छा लगता है । अगर कोई गोयल साहब को पायल, डोयल या कोयल पुकारे, तो वह नहीं होगा, क्योंकि गोयल तो गोयल ही रहेंगे । ऐसे ही अगर रेल को हम किसी तरह से देखें, लेकिन रेल रेल ही रहेगी । बात यह है कि बचपन में आप और हम सभी रेडियो सुनते थे, उसके बाद टीवी आ गया और अभी हाथ में मोबाइल आ गया, यह सब राजीव गांधी जी की देन है । लेकिन, आप यह कहें कि हमने मोबाइल को तय कर दिया, आपने कुछ नहीं किया, यह कहना बिल्कुल गलत होगा । इसलिए, मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे की जो सारी तरक्की हो रही है, यह ऑन गोइंग प्रोसेस है, जैसे कि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर हमने शुरू किया, हाई स्पीड रेल कॉरिडोर हमने शुरू किया, यानी बुलेट ट्रेन तक हमने सोचा था, अभी यह ऑन गोइंग प्रोसेस है । कल से हमने अपनी तरफ से सुझाव देने की कोशिश की, इसके अलावा कुछ नहीं किया । मैंने सिर्फ सुझाव देने का कोशिश की । जैसा कि वे सेफ्टी सिक्योरिटी की बात कहने लगे । गोयल साहब, आप सेफ्टी सिक्योरिटी की बात करते हो, लेकिन सेफ्टी सिक्योरिटी में 'सी' तथा 'डी' ग्रेड के जो कर्मचारी हैं, उनका बड़ा योगदान रहता है । आप देखें कि रेलवे के 'सी' तथा 'डी' ग्रेड में दो लाख 64 हजार वैकेंसी फिल अप नहीं की जा रही है । इसका असर क्या होगा? इसका असर रेलवे की सेफ्टी तथा सिक्योरिटी पर होगा । मैं इनको सजेशन देना चाहता हूँ, जैसे कि डीआरएफ में अंडर प्रोविज़निंग होता है, इसको आप बजट कहते हैं । आप कहते हैं कि ऑपरेटिंग रेश्यो 9-10 परसेन्ट इसके-उसके या सेवेन्थ पे कमीशन के लिए है । यह ठीक है, लेकिन आपको कहना चाहिए कि आप अपने टारगेट को अचीव नहीं कर पा रहे हैं । आप यह मत सोचिए कि हमारी तरफ से आपको कोई सहयोग नहीं होगा ।

हम तो कल से आपको सहयोग करने के लिए कह रहे हैं। हम आपको कुछ सलाह देते हैं, आप उसको थोड़ा ध्यान में रखिए। A total of 49719 deaths were reported between 2015 and 2017.

and my clarification is regarding privatisation of the Railways. In the Budget of 2015-16, the then hon. Finance Minister had earmarked a five-year development programme for the Railways by which a sum of Rs. 8.5 lakh crore was supposed to be attracted from private investment by way of PPP and all those things. Now, the Government proposes to invest a sum of Rs. 50 lakh crore by 2030 for infrastructure development. I would like to know wherefrom this money would come ...*(Interruptions)*

**SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR):** Sir, first of all I would like to say that hon. Minister mentioned about the Eklakhi – Balurghat Railway line in his reply. I would like to invite him to board the Eklakhi – Balurghat express train and I can assure him that it would be a joy for him to have travelled in that train. This train is running in full command.

Sir, I am raising a very crucial point. There are more than 1,74,000 railways bridges in this country. Of them, many are more than 100 years old and this is related to the question of safety and security of the Railways. What steps the Government proposes to take for these bridges which are more than 100 years old. I would like to know if any repair work of those bridges would be taken up or not. ...*(Interruptions)*

**डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा):** अध्यक्ष महोदय, कल मैंने एक स्पेसिफिक प्रश्न पूछा था कि वर्ष 2008 में डोमेस्टिक ट्रैफिक और एक्सपोर्ट ट्रैफिक के बीच में जो घपला कांग्रेस



की सरकार ने और उसके बाद ...(व्यवधान) इसके मंत्रियों ने किया । उस पर 30 हजार करोड़ की जो सीएजी की रिपोर्ट आई है, उसके बारे में भारत सरकार क्या एक्शन ले रही है? ...(व्यवधान)

**श्री नामा नागेश्वर राव (खम्माम):** मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से एक बात कहना चाहता हूँ । कल हमारे दो सदस्यों ने टीआरएस पार्टी की तरफ से अपनी बात रखी । उन्होंने यह कह दिया कि वे उन क्लेरिफिकेशंस का उत्तर देंगे । ए.पी. रिहैबिलिटेशन एक्ट में रेलवे के इश्यूज के बारे में उसको प्रायोरिटी देकर उसको कंप्लीट करें ।

दूसरा, एक ही प्वाइंट है, उसमें भद्राचलम, सतुपल्ली और कोव्वुरु, जो दो स्टेट को कंबाइंड करता है । यह वर्ष 2012 में सैंक्शंड हुआ था । हमारी रिक्वैस्ट है कि हमारा नया स्टेट है, इसकी तरफ आप ध्यान दें । ...(व्यवधान)

**SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK):** Hon. Speaker, Sir, I would like to inform the House about one thing. It is today, I think, that the return journey of Lord Jagannath. The hon. Minister is very much aware of it. I would like to remind the hon. Minister that there are two long pending projects – one is the Haridaspur – Paradip line. Land acquisition was a problem which has already been sorted out. The other is the Khurda Road – Bolangir line. The problem now has been sorted out by the State Government and the State Government also is participating in it. How long will it take to fully operationalise these two lines?

**SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI):** Sir, I would like to put just two to three quick questions. The hon. Minister talked about land acquisition issues in the States of Kerala and West Bengal. The bullet train was a flagship programme of this Government and it has now been over five years. It is your Government at the Centre and also at Maharashtra. So,

why has there been no land acquisition in Maharashtra and why is the work of the Bullet train not started?

Sir, secondly, I would just like to elaborate on what Shri Premachandran ji said. You used words like `corporatisation' `SPV' `PPP' etc. Can the hon. Minister please elaborate on these?

Finally, my point is on the running kilometres and track kilometres. Can the hon. Minister please explain what exactly these mean? ...(*Interruptions*)

**SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR):** Sir, this is regarding the Railway Zone for the State of Andhra Pradesh which the Government announced just before the elections. It was also mentioned in the AP Re-organisation Act also. You are saying now that it has been fulfilled. But I just wanted to know regarding the Waltier Division which has been split. The goods traffic has all been given to the State of Odisha and only the passenger traffic remains with the State of Andhra Pradesh now.

**माननीय अध्यक्ष :** माननीय मंत्री जी, क्या आप स्पष्टीकरण देना चाहते हैं?

**SHRI JAYADEV GALLA :** So, all the incomes are with Odisha and all the expenditure are with Andhra Pradesh. Earlier the Railway Zone was considered unviable.....(*Interruptions*)

**माननीय अध्यक्ष:** माननीय मंत्री जी आप स्पष्टीकरण देना चाहते हैं?

**श्री पीयूष गोयल:** अध्यक्ष महोदय, मुझे अच्छा लगा कि विपक्ष के कई सांसदों ने मेरे भाषण को अच्छी तरह सुना इसलिए प्रश्न भी अच्छे आए हैं । अधीर रंजन जी, आपके समर्थन के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद । आपने जरूर शब्दों का कुछ किया, कोयल गोयल वगैरह रेल रेल ही रहेगा, लेकिन पीयूष का एक मतलब अमृत भी होता है । मैं आपको अमृत ही दूंगा, आप चिंता मत कीजिए । प्रेमचन्द्रन जी, हमने बजट में कभी भी प्राइवेट इन्वेस्टमेंट साढ़े आठ लाख करोड़ रुपये नहीं कहा था, आप बजट पुनः पढ़

लें । हमने उस समय कहा था कि लगभग साढ़े आठ लाख करोड़ रुपये का निवेश रेलवे अलग-अलग माध्यम से करेगी । कुछ सरकारी खर्च से, कुछ प्राइवेट इन्वेस्टमेंट आए, कुछ ईबीआर बॉरोइंग से हो, उस दिशा में रेलवे ने बहुत से अलग-अलग माध्यम से पैसा लिया है । उन सभी माध्यमों को जोड़ कर लगभग ढाई गुना निवेश पहले की तुलना में पिछले पांच सालों में हुआ है । सुदीप दादा, आपने बहुत ही अहम प्रश्न पूछा । वास्तव में ब्रिजेज हम सब की चिंता की बात है । आपने सही कहा कि कई ब्रिज सौ सालों से भी ज्यादा पुराने हैं । हम सबको चिंता है, मैं समझता हूं कि शायद हर रेल मंत्री रात को सोने के पहले भगवान से जरूर प्रार्थना करता होगा कि सभी ब्रिजेज सही सलामत रहें, लेकिन हम प्रार्थना के साथ-साथ पूरे रेलवे की व्यवस्था का रेग्युलर ऑडिट करवाते हैं । हर डिवीजन और जोन में ब्रिजेज के ऑडिट होते हैं और हाल ही में मैंने एक नया प्रोजेक्ट शुरू किया है जिसमें हर ब्रिज और आगे चलकर हर आरओबी और एफओबी पर बोर्ड लगाने वाले हैं जिस पर हर ब्रिज के बारे में कि यह कब बना था, लास्ट इन्सपेक्शन कब हुआ था, इन्सपेक्शन में क्या पाया गया और इसके लिए आगे कुछ कार्रवाई की जरूरत है और क्या-क्या कार्रवाई हो रही है, इससे हम सभी को थोड़ी सांत्वना होगी कि ब्रिजेज के ऊपर भी काम हो रहा है और यह डेटा आपके मोबाइल फोन में 'रेल दृष्टि' में भी डालेंगे ।

जितनी ट्रांसपेरेंसी और पारदर्शिता बढ़ेगी, लोग जिम्मेदार होते जाएंगे और जिम्मेदार होंगे जनता और मीडिया के द्वारा निगरानी रखी जाएगी, इससे काम भी अच्छा होगा । माननीय निशिकांत जी, कोई विषय कोर्ट में है या इन्वेस्टिगेटिव एजेंसी के पास है, अगर भ्रष्टाचार के कुछ भी विषय कोर्ट के समक्ष हैं तो हमारी सरकार उसमें दखलंदाजी नहीं करती है । उनका काम वह करें, हम विकास और प्रगति के काम में अपने आपको लिमिटेड रखते हैं, बिजी रखते हैं । एजेंसी का जो भी दायित्व है, वह उसे पूरी ईमानदारी से इंडिपेंडेंटली निभाएं ।

राव जी ने कुछ लाइनों का जिक्र किया है, उसका मैं लिखित जवाब नहीं दे पाऊंगा, आज के आज नहीं होगा । महताब भाई ने याद दिलाया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । आज भगवान जगन्नाथ जी के यात्री अपनी रिटर्न जर्नी करेंगे । हमने उन श्रद्धालुओं को स्पेशल ट्रेन से यात्रा की सुविधा दी है । मैं उसका दो लाइन में लिखित जवाब दूंगा । माननीय सुप्रिया जी ने महाराष्ट्र में बुलेट ट्रेन के लिए एक्विजिशन की बात की, स्वाभाविक रूप से यह बहुत महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है । उसका PERTH चार्ट के हिसाब से काम अलग-अलग चल रहा है । महाराष्ट्र में पालघर में थोड़ा लैंड एक्विजिशन

में विलंब चल रहा है, लेकिन यह कोई चालीस या पचास साल पुराना विलंब नहीं है । इस विलंब पर एक डेढ़ साल से चर्चा चल रही है । हम संवेदनशील सरकार हैं । आदिवासी भाई-बहनों के साथ चर्चा कर रहे हैं कि हम उनके सुख-दुख में क्या कर सकते हैं, कैसे हम उनकी मदद कर सकते हैं, भाईचारे से जमीन को लेकर ट्रेन अपने निर्धारित समय पर चलेगी । कॉरपोरेटाइजेशन, पीपीपी, एसपीवी वगैरह अलग-अलग शब्द हैं, ये अलग-अलग तरीके होते हैं, जिनसे निवेश लाया जाता है, ये सब अच्छे तरीके होते हैं और देश हित के लिए हम सब इन तरीकों को अपनाते हैं । आपने रनिंग किलोमीटर और ट्रेक किलोमीटर का फर्क पूछा । मुझसे गलती हुई थी और मैं उसे स्वीकार करता हूँ क्योंकि दोनों फिगर्स इंटरप्ले हो गए थे । जो रनिंग किलोमीटर होते हैं, वे यार्ड्स के अंदर लाइन होती हैं या सर्टिंग लाइन होती है उसको नहीं गिनते हैं । उसको बाहर निकाल कर रनिंग किलोमीटर बनाया जाता है ।

अब 1 लाख 23 हजार ट्रेक किलोमीटर है, रनिंग किलोमीटर 94,735 है, the difference is of shunting lines, yard lines and all that.

माननीय गाला जी ने वाल्टियर डिवीजन के बारे में पूछा है । गाला जी, आप तो बड़े उद्योगपति हैं, अर्थव्यवस्था और आर्थिक जगत कैसे चलता है, इसकी बहुत समझ रखते हैं । हम जोन्स की प्रॉफिटेबिलिटी के हिसाब से, निवेश या सुविधाओं में कोई भेदभाव नहीं करते हैं । पूरे देश की रेल की चिंता रेलवे करती है । स्वाभाविक है कि अलग एरियाज़ में अलग-अलग प्रॉफिट एंड लॉस होगा । इधर फ्रेट से ज्यादा है, ऐसे देखें तो भारत की रेल का पूरा निवेश सिर्फ झारखंड या उसके आसपास करना पड़ेगा । झारखंड, छत्तीसगढ़ के इलाके से बहुत बड़े रूप में मिनरल वैल्यू आती है । ऐसे नहीं होता है । रेलवे पूरे देश का चित्र देखकर आवश्यकता के हिसाब से निवेश करती है । आंध्र प्रदेश के भाई-बहनों को कोई चिंता करने की जरूरत नहीं है, कोई छोटी लाइन रहे, न रहे या दूसरे डिवीजन में जाए, पूरे रेल की प्रॉफिटेबिलिटी के हिसाब से निवेश होता है । आंध्र प्रदेश के साथ कोई भेदभाव कभी नहीं होगा । धन्यवाद ।

**माननीय अध्यक्ष:** रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों पर सदस्यों द्वारा अनेक कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए हैं । मैं अब सभी कटौती प्रस्ताव सभा के मतदान हेतु रखूंगा जिन्हें पेश किया गया माना गया है ।

कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

**माननीय अध्यक्ष:** प्रश्न यह है –

“ कि अनुदान की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में रेल मंत्रालय से संबंधित मांग सेख्या 82 के सामने दर्शाए गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2020 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 4 में दर्शायी गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

**माननीय अध्यक्ष:** सभा की कार्यवाही दो बजकर तीस मिनट तक के लिए स्थगित की जाती है ।

**13.32 hrs**

*The Lok Sabha then adjourned for lunch till Thirty Minutes past Fourteen of the Clock.*

**14.33 hrs**

*The Lok Sabha re-assembled after Lunch at Thirty Three Minutes past Fourteen of the Clock.*

*(Shri Bhartruhari Mahtab in the Chair)*