

Seventeenth Loksabha

p>

Title: Further discussion on the Demand for Grant No. 85 under the control of the Ministry of Railway. – continued

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

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

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

So, it is an eloquent testimony that Railway itself is recognised as a crucial infrastructure which in recognition increases the trade and naturally, it may be conveniently regarded as an institution of nation building. But having said all, I must say that the scene and glory that was earlier enjoyed by the Railways itself is a little bit battered away whether it is admitted by the Minister or not. जो मंत्री हैं, वे काफी काबिल आदमी हैं और शिक्षित आदमी हैं । दर्शना बहन जी ने सराहना कमाना शुरू कर दिया है । The Union Budget 2022-2023 was presented in the Lok Sabha on 1st February, 2022. The total budgetary estimate amounts to Rs. 39,44,909 crore out of which Rs. 1,40,367 crore have been allocated to the Ministry of Railways which comes to merely 3.6 per cent of the total budget allocation.

Here, it has been suggested that the CapEx Fund should be increased. I think, there is no dispute about the intention and objective of the hike in CapEx

Fund. But the problem is how the Railways will be able to mop up the resources to provide the fund in order to build the requisite infrastructure that has been proposed in the Railway Budget. Yes, in the Railway Budget CapEx fund has been worked out to be 14 per cent higher than the Budget Estimate of 2021-22. The hon. Minister must acknowledge the fact that the Railways has been relying upon the unbridled borrowings because your internal resources have been declining.

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

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

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

It is astonishing to note that each and every year, Indian Railways cater to the service of the people and the number of commuters who ply in rail is more

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

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

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

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

Recovery of traffic in 2021-22 is very vague and experts are of the view that the rate of growth of passengers may not match with the growth recovery at

least in the short term. I mean at least in the short term. Here also, I would like to mention that there has been an exorbitant rise in the rail fare post-COVID-19.

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

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

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

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

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

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

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

बंगाल में रेलवे का जो हादसा हुआ, यह हादसा जलपाईगुड़ी डिस्ट्रिक्ट में हुआ था। उसके बाद जो कारण सामने उभर कर आया, जिसकी वजह से यह हादसा हुआ था, वह यह था कि उसमें आईसीएफ कोच इस्तेमाल किया गया। वर्ष 2018 से आईसीएफ कोच डिकमिशन हो गया और एलएचबी कोच के इस्तेमाल की सहमति हो गई। लेकिन, बीकानेर-गुवाहाटी ट्रेन में इसे क्यों नहीं अटैच किया गया था?

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

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

Secondly, I would like to draw the attention of the House to the latest report of National Crime Records Bureau which states that more than 13,000 train accidents across the country have killed nearly 12,000 railway passengers in 2020. It means that on average, 32 people lost their lives everyday in these accidents in 2020.

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

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

आप लोग क्या कर रहे हैं? टी-18 एक सक्सेसफुल ट्रेन थी। While the Train 18 is a great success, what is the need to import trains from overseas? I think this

insults the railwaymen's creativity. Where is Make in India? For 150 trains, about 5,000 coaches and 400 locomotives shall be supplied by private companies. This will have a direct effect on production units that employ thousands of workmen. क्या आपको यह देखना नहीं चाहिए? आप क्या कर रहे हैं?

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

मैं अब अपने क्षेत्र की बात कहना चाहूंगा।

माननीय सभापति : आपका पूरा देश है।

श्री अधीर रंजन चौधरी: मैं बंगाल और अपने क्षेत्र की बात कहना चाहूंगा। मैं बंगाल के दो-चार मुद्दे रखना चाहता हूँ। A number of sanctioned projects in the Eastern Railway have been pending due to land acquisition issues in West Bengal. The first one is, Azimganj-Nasirpur railway bridge. Then, only 60 per cent work has been completed in ROB No. 131 at Chunapur, Berhampore. The work for Panchanantala, Berhampore ROB No. 132 has been sanctioned, but there is no progress in this project. RUB No. 111 at Beldanga has been sanctioned, but again there is no progress. Works have been sanctioned for a number of low-cost RUBs in Salar to Azimganj line under Howrah Division, but no work is visible there. Similarly, there is no progress with regard to the railway lines from Dhubulia to Charatola, Chopra to Islampur, Bongaon to Swarupnagar, and Krishna Nagar to Nabadwip Dham. Then, one MRI machine is required in B.R.

Singh Railway Hospital at Kolkata. This demand has been placed long back, but this has not materialised so far. Proper supply of medicines instead of generic medicines in railway hospitals is very essential.

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

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

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

***DR. KALANIDHI VEERASWAMY (CHENNAI NORTH):** Railway is an important life line for both passenger and cargo movement in a country with the

second highest population. Indian Railways has a vast network and is the organization with the highest number of employees in the country.

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

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

It is also worth noting that the Government had proposed to import train coaches from Europe despite the fact that ICF, Chennai had developed such coaches at a much cheaper cost and successfully operating Vandhe Bharat/Train 18 between Gujarat and Delhi. With the hon. Prime Minister pushing for Atmanirbhar, it was shocking to see this effort to deny local production of these coaches. Finally, sense prevailed and the decision to import coaches was abandoned and ICF, Chennai was permitted to continue manufacturing the said coaches. I only hope that this situation is not subverted in future.

There are irregularities in Railway Recruitment Boards which need the urgent attention of the hon. Railway Minister. It is shocking to note that in recruitments from RRB, Chennai, the number of locals is less than 10 per cent and most of the employees are recruited from Northern States. The other issue is that the cut-off marks put on websites of RRBs reveal a shocking practice. The cut-off mark for the Unreserved Category is lower than that of the Reserved

Category (SC/ST/OBC). It is curious to note that this has started only from 2018 by an internal order issued by Railway officials. This is a cruel way of subverting the Supreme Court's orders on reservation for the socially and economically deprived population of this country. I request the Minister that this matter should be investigated. I hope he would ensure that justice is rendered.

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

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

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

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

संसदीय क्षेत्र छोटा उदयपुर, गुजरात में निम्नलिखित रेल लाइन ऐसी हैं जो पूर्व में चल रहीं थीं परंतु किसी कारणवश यह कुछ समय से बंद पड़ी हैं, जबकि यह लाइनें बनी हुई हैं, इसमें सिर्फ ट्रेन की आवागमन प्रारम्भ करने की जरूरत है। मेरे संसदीय क्षेत्र छोटा उदयपुर, गुजरात में निम्नलिखित कार्य को पूरा कर दिया जाए तो क्षेत्र की जनता को आवागमन की परेशानियों से निजात मिल सकेगी।

- (1) वडोदरा, डभोई, पुष्पपुरा, तनखला से स्टैच्यू ऑफ यूनिटी तक जोड़ने का काम किया जाए तथा पुरानी लाइन चालू किया जाए।
- (2) अकलेश्वर से राजपिपला तक जो रेल मार्ग है, उसे बढ़ाकर स्टैच्यू ऑफ यूनिटी तक जोड़ने का काम किया जाए।
- (3) बड़ोदरा, हालोल, शिवराजपुर, पानी माइंस, जेतपुर तक रेलवे से जोड़ने का काम किया जाए। इसमें जमीन संपादन का कोई प्रश्न ही नहीं है।
- (4) बड़ोदरा-जम्बुसर रेल लाइन को ब्रॉडगेज लाइन में रूपांतरण करने का काम किया जाए।

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

धन्यवाद।

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

वर्ष 2022-23 में माल ढुलाई से 1,65,000 करोड़ रुपए के राजस्व का अनुमान है, जो 2021-22 के संशोधित अनुमानों से 14 प्रतिशत अधिक है। यह एनडीए सरकार की सराहनीय कदम है। अगले तीन वर्षों में मल्टीमाडल लॉजिस्टिक सुविधाओं के लिए 100 पीएम गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित करने का प्रावधान किया गया है। रेलवे छोटे

किसानों तथा छोटे एवं मझोले उचामों के लिए नए उत्पाद और कुशल लॉजिस्टिक्स सेवाएं विकसित करेगा। यह पोस्टल और रेलवे नेटवर्क के एकीकरण की दिशा में भी कदम उठाएगा ताकि पार्सल्स की आवाजाही आसान हो सके। बड़े पैमाने पर शहरी परिवहन और रेलवे स्टेशनों के बीच मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी को प्राथमिकता के आधार पर सुगम बनाया जाएगा। 400 नई वंदे भारत ट्रेनें शुरू की जाएंगी। अगले 3 सालों के दौरान इन वंदे भारत ट्रेनों को शुरू किया जाएगा। सुरक्षा और क्षमता वृद्धि के लिए 2,000 किमी रेल नेटवर्क का स्वदेशी तकनीक कवच के तहत निर्माण किया जाएगा।

यात्रियों को बेहतर यात्रा सुविधा प्रदान करने के लिए पर्यटक रूटों पर सौंदर्यपरक रूप से डिजाइन किये गये बिस्टाडोम एचएलवी कोच आरंभ किये जाएंगे। एक स्टेशन एक उत्पाद योजना के तहत रेलवे छोटे किसानों और छोटे व मध्यम उद्योगों के उत्पादों के लिए परिवहन ढाँचा विकसित होगा। इससे स्थानीय उत्पादों की आपूर्ति बढ़ाने के लिए एक स्टेशन एक उत्पाद शुरू की जाएगी। इससे देश के विकास को गति मिलेगी।

मेरा संसदीय क्षेत्र कटिहार, बिहार राज्य के अन्तर्गत आता है। यह एक आंकाक्षी जिला भी है और कटिहार रेल डिवीजन भी है। कुछ रेलवे लाइन का दोहरीकरण होना है जो अभी तक नहीं

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

महाराष्ट्र सरकार ने नक्सलवाद से बुरी तरह प्रभावित गड़चिरौली आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र की वडसा-गड़चिरौली एवं नागपुर-नागभीड़ रेलवे लाईन से संबंधित प्रकल्पों के शीघ्र कार्यान्वयन हेतु केन्द्र सरकार को प्रस्ताव प्रेषित किया है। महाराष्ट्र सरकार ने नक्सलवाद से प्रभावित इन रेलवे लाईनों के निर्माण कार्य में व्यय होने वाली राशि का 50 प्रतिशत हिस्सा केन्द्रीय गृह मंत्रालय, 25 प्रतिशत हिस्सा रेल मंत्रालय एवं 25 प्रतिशत हिस्सा स्वयं वहन किए जाने की पहल की है।

आदिवासी एवं नक्सलवादी क्षेत्र में स्थित वडसा- गड़चिरौली रेलवे लाईन को वर्ष 2011-12 में स्वीकृत किया गया था, जिसकी दूरी 49.5 किलोमीटर है। रेलवे बोर्ड द्वारा इसका संशोधित प्राक्कलन स्वीकृत कर दिया गया है तथा फाईनल लोकेशन सर्वे एवं भू-तकनीकी सर्वे भी पूरा किया जा चुका है। इसी क्षेत्र में स्थित नागपुर-नागभीड़ के आमाम परिवर्तन (Gauge Conversion) की दूरी 106 किलोमीटर है, जिसको 2012-13 के बजट

भाषण में स्वीकृत किया गया था । इसका भी संशोधित प्राक्कलन विद्युतीकरण के साथ तैयार है । लेकिन, इसके लिए अब तक बजटीय आवंटन का प्रावधान नहीं किया गया है ।

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

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

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

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

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

आवागमन में सुविधा हो सके ।

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

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

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

धन्यवाद ।

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

आजकल वंदे भारत ट्रेन का पहला वर्जन चल रहा है, उसका अब दूसरा वर्जन आ रहा है, उसका अभी उत्पादन हो रहा है । जैसा कि वादा किया गया है, मुझे पूर्ण विश्वास है कि अप्रैल से वंदे भारत ट्रेन के दूसरे वर्जन की टेस्टिंग शुरू होगी । अगस्त, सितंबर से फैक्ट्री से उसकी हर महीने 7-8 ट्रेने निकलेंगी और अगले तीन सालों में 400 नई वंदे भारत ट्रेन शुरू होंगी । यह निश्चय ही स्वागत योग्य है । सभी जानते हैं कि कोरोना काल में सबसे ज्यादा प्रभावित भारतीय रेलवे ही हुआ तथा आम जनता को सबसे ज्यादा मदद भी रेलवे ने ही की । कोरोना काल में लाखों प्रवासी मजदूरों को उनके घर तक पहुंचाने के लिए

रेलवे ने सैकड़ों ट्रेन निःशुल्क चलाई । यही नहीं इस काल में आक्सीजन की कमी से निपटने के लिए भी रेलवे ने जितनी तेजी से आक्सीजन की खेप एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचाई उससे हजारों कोरोना पीड़ितों की समय पर सहायता हो सकी तथा उनकी जान बच सकी ।

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

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

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

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

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

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

- (क) बेंगलूरु से जोधपुर वाया समदडी भीलडी
- (ख) हैदराबाद से जोधपुर वाया समदडी भीलडी
- (ग) कोयम्बटुर से जोधपुर वाया समदडी भीलडी
- (घ) चेन्नई से जोधपुर वाया समदडी भीलडी

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

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

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

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

इलाज कराने पालनपुर निजी गाड़ियों से जाते हैं । पिंडवाडा के दो कस्बे और 108 गाँवों की आबादी लगभग 2 लाख 62 हजार है । मरीजों के लिए सडक मार्ग बहुत महंगा एवं असुविधाजनक होता है ।

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

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

स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन पर हरिद्वार मेल(19105/19106) और आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916) का ठहराव दिया जाए । स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन दिल्ली अहमदाबाद मार्ग पर पड़ता है इस मार्ग से अनेक ट्रेन गुजरती हैं परन्तु दिल्ली और हरिद्वार के लिए एक भी ट्रेन का ठहराव यहाँ पर नहीं है । जिससे यहा के आम नागरिकों को हरिद्वार जाने में काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है । अतः हरिद्वार मेल (19105/19106) का ठहराव स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन होने से नागरिकों को काफी सुविधा होगी ।

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

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

Between Kanchipuram and Guindy via sunguvarchathiram, sriperumbudhur and poonamalli, Tamilnadu. Between Sriperumbuthur and Mamallapuram via Oragadam, Singaperumal koil and Chengalpet, Tamilnadu.

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

Also, there is no railway line Between Sriperumbuthur and Chengalpet area, where a greater number of leading companies are located (ORAGADAM, SINGAPERUMAL KOIL, ETC... are situated) within this region. A greater number of People from the surrounding areas and also even from Chennai are also coming for a job in these companies. They are facing lot of difficulties and traffic issues, when they travel in these routes. And also, it is very much useful for the companies to transfer their goods and the products through railway transport.

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

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

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

Maduranthakam is a town and a II Grade Municipality in Kanchipuram district, Tamilnadu. It comprises of 3 to 4 lakhs of population in it. On this, more than 10% of people comprising of school and college students, office goers, business people, etc. are travelling up and down from maduranthakam to

Chennai, daily. Due to the non-availability of the trains in maduranthakam junction, these people are facing lots of troubles in peak hours. Hence, kindly issue suitable instructions for the arrangement of unit trains between Chennai and Maduranthakam junction, and also give the order to stop the following express trains in Maduranthakamjunction at peak hours.

Sl.No.	Train no.	Train Name	Train Between
1.	16179/16180	Mannai Express	Mannargudi-Chennai Egmore
2.	16105/16106	Tiruchendur Express	Tiruchendur-Chennai Egmore
3.	16101/16102	Rameswaram Express	Rameswaram-Chennai Egmore
4.	16127/16128	Guruvayur Express	Guruvayur - Chennai Egmore

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

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

Even though we have a railway line between Kanchipuram and chengalpet junction, via walajabad the Kithiripettai and Keelottivakkam village local area peoples going for a work, education, business, etc... in this route the area living peoples are suffered a lot because of the insufficient safety of the railway level crossing, since there are no railway gate facilities in this area till now. Since most of the leading educational institutions, and companies are situated in the above said region, it is very much useful for the surrounding area people for their life safety.

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

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

इन अनुदानों की मांगों में मेरी माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि वडोदरा मंडल के अन्तर्गत गोधरा रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन स्कीम के अंतर्गत आधुनिककरण किया जाए तथा इसी क्रम में मेरी मांग है कि गोधरा से मोडासा तक के लिए नई रेलवे लाइन बिछा कर रेल सेवा शुरू की जाए । महोदय, कोरोना काल से पहले गोधरा रेलवे स्टेशन पर निम्न मेल/एक्सप्रेस रेल गाड़ियों का ठहराव था, परन्तु अभी इनको बन्द कर दिया गया - 12910, 12909, 19332, 19331, 19575, 19576, 19024, 19023, 12930, 12929.

लोकल रेलगाड़ियां (MAMU) – 69124, 69123, 69122, 69121, 69126, 69125, 69190, 69189, 69118, 69117. उपरोक्त रेलगाड़ियों का गोधरा रेलवे स्टेशन पर ठहराव न होने के कारण स्थानीय लोगों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। मेरी माननीय रेल मंत्री जी से मांग है कि जनहित में उपरोक्त रेलगाड़ियों का ठहराव गोधरा रेलवे स्टेशन पर किया जाए।

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

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

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

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

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

मेरे मत क्षेत्र अहमदाबाद पूर्व में एक बड़ा इंडस्ट्रियल एरिया है। इसमें वटवा रेलवे स्टेशन है जहां पर जनता, मजदूरों, एवं व्यापारियों का बड़ा आवागमन रहता है। वटवा रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत नवीनीकरण किया जाए और आदर्श

स्टेशन बनाया जाए तो वहां के व्यापारी, मजदूरों एवं जनता को अच्छी सुविधा मिल सकेगी ।

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

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

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

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

- (1) 145/89 LC No. 22 location Talamadugu village.
- (2) LC No. 27 km 155/5_6 near PONNARI village.
- (3) LC No 33 km 166/7_8 Adilabad NH44 to Jamdapur road.
- (4) KM 174/2_3 Gimma to Pipparwada old LC Gate location.

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

***SHRI A. GANESHAMURTHI (ERODE):** I would like to put my views on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways. Earlier, there used to be a separate Budget for Railways but now it has been merged in the General

Budget Because of that, the Railways are not getting focused attention of the Government and are not able to fulfill the aspirations of the people.

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

I also request the Hon'ble Minister about Izzat Season Ticket scheme which was useful for the daily wages and labourers for travel should be re-introduced for the benefit of workers in the industrial areas like Tiruppur, Coimbatore, Karur, Salem, etc. I am representing Erode constituency from Tamil Nadu and our people have demanded better rail services and projects. Some of them are that the rail under bridge near Erode railway station on the Erode-Dharapuram road, KM 3/2 SH 83A bridge requires extension on both sides since there is lot of traffic congestion. I request the Hon'ble Railway Minister to issue instructions for restoration of all train services on full scale, especially the following trains:

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

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

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

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

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

One night train from Erode to Bangalore-Mysore should be started. Similarly, another night train from Erode to Tirupati, and a night train from Erode to Shirdi should be started and the Railways would get a good patronage. One passenger train Salem-Coimbatore via Erode should be introduced.

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

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

In Kumarapalayam, Kangeyam and Andiyur post offices, facility of issuing advance booking of train journeys should be made available. Ernakulam-Karaikal rail should stop at Kodumudi railway station for the convenience of local passengers. In the railway underbridge RUB, at K K Nagar on the Erode-Chennimalai road, during rainy season, water stagnate, thereby throwing the

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***SHRI A. K. P. CHINRAJ (NAMAKKAL):** Thank you for giving me an opportunity to put my views on the Demand for Grants for the year 2022- 23. Railway budget allocation to southern railway is disheartening and painful. That

nearly for nearly for 9 projects, the pink book for the year 2022-23 of railway says, it had allocated only Rs 1000, which is just mockery. And some of the Railway projects in Tamilnadu, last year also only Rs 1000 is allocated. projects for which Rs 1000 had been allocated - Tindivanam - Ginjee -Tiruvannamalai; Tindivanam - Nagari; Athipattu - Puththur; Erode - Palani; Chennai - Cuddalore; Madurai - Aruppukottai -Thoothukudi; Sriperumbudur - Guduvancheri – Irunkattukottai - Avadi; Murappur - Dharmapuri and the doubling project of Katpadi - Villupuram section.

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

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

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

The Indian Railways (IR) being the third largest network in the world under single management and with over 68,103 route kms, strives to provide safe, efficient, competitive and world class transport system. Despite facing the unprecedented COVID related challenges, Indian Railways (IR) has not only

been able to move millions of people but also able to keep national supply chain running.

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

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

***डॉ. ढालसिंह बिसेन (बालाघाट) :** मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का स्वागत करता हूं और बजट का समर्थन करता हूं । देश के यशस्वी प्रधानमंत्री मोदी जी के नेतृत्व में लगातार चहुंमुखी विकास की कड़ी में रेल विभाग भी लगातार सफलता के नये आयाम गढ़ रहा है । कोविड कार्यकाल में 20-21 में बजट जहां 140784 करोड़ का था

वह बढ़ते हुये 2022-23 में 2 लाख 40 हजार करोड़ का हो गया है । बजट में यह लगभग दुगनी वृद्धि हुई है ।

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

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

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

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

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

कोविड के कारण ट्रेनों का संचालन बंद कर दिया गया था । बाद में कुछ स्पेशल ट्रेन चलाकर कुछ राहत दी गई । अब मेरे लोक सभा सहित मण्डला, छिंदवाड़ा लोक सभा

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

1. जबलपुर से इतवारी (नागपुर) वाया नैनपुर बालाघाट गोंदिया एवं इतवारी से जबलपुर

2. गोंदिया से जबलपुर वाया बालाघाट नैनपुर

3. इतवारी से जबलपुर वाया छिंदवाड़ा सिवनी नैनपुर जबलपुर

4. गोंदिया जबलपुर दिल्ली वाया प्रयागराज

5. वर्तमान में चल रही पेंचव्हेली ट्रेन का संचालन छिंदवाड़ा से आगे बढ़ाकर सिवनी नैनपुर

मण्डला तक विस्तार

6. मण्डला से पुणे वाया सिवनी छिंदवाड़ा नागपुर

7. पातालकोट एक्सप्रेस ट्रेन का विस्तार छिंदवाड़ा से बढ़ाकर सिवनी नैनपुर

8. इतवारी (नागपुर) से जबलपुर व्हाया तुमसर, तिरोड़ी बालाघाट नैनपुर

9. जबलपुर से बिलासपुर वाया बालाघाट गोंदिया रेल

10. इसके अलावा मेगा ब्लॉक के पूर्व चलने वाली गाड़ियों का पुनः परिचालन प्रारंभ किया

जाये जो मेगाब्लॉक के कारण बंद कर दी गई थी ।

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

मैं सरकार का ध्यान एक बात की ओर भी आकृष्ट कराना चाहता हूं कि अब मेरे संसदीय क्षेत्र में ब्रॉड गैजट का कार्य पूर्ण हो चुका है । यहां सीधा मार्ग पड़ने के कारण अनेक मालगाड़ियों सहित कुछ यात्री गाड़ियों का संचालन हो रहा है । मालगाड़ियों के संचालन के कारण बालाघाट शहर में पड़ने वाली रेलवे कासिंग में फ्लाईओवर न होने की वजह से घंटों जाम लगता है । इसलिए आपसे अनुरोध करूंगा कि बालाघाट शहर में चार स्थानों पर जो रेलवे कासिंग है वहां फ्लाईओवर बनाया जाना बहुत आवश्यक है । अभी वर्तमान में केवल गोंदिया मार्ग पर फ्लाईओवर निर्माण की स्वीकृति मिली है, जिसका कि निर्माण अभी प्रारंभ नहीं हुआ है । इसका कार्य जल्द से जल्द कराये जाने का भी अनुरोध है । रेलवे स्टेशनों के चौड़ीकरण कर प्लेटफॉर्म की संख्या बढ़ाई जाए । इसी तरह नैनपुर छिंदवाड़ा रेल खंड पर सिवनी शहर में भी सिवनी से बालाघाट मार्ग, सिवनी से छिंदवाड़ा मार्ग एवं सिवनी से नागपुर मार्ग पर फ्लाईओवर का बनाया जाना भी अत्यंत आवश्यक है ।

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

है इसलिए माननीय मंत्री जी आपसे आग्रह करूंगा कि मलाजखंड से चिरईडोंगरी जिला मण्डला तक नई रेल लाईन के निर्माण की स्वीकृति प्रदान करें ।

साथ ही अनुरोध है कि गोंदिया बालाघाट नैनपुर होकर जबलपुर के लिए नये मार्ग के बन जाने से उत्तर दक्षिण को जोड़ने वाला सीधा मार्ग होने इस मार्ग पर अनेक मालगाड़ियों का संचालन होने लगा है जिससे भविष्य में इस मार्ग के दोहरीकरण की आवश्यकता महसूस होने लगी है । इसलिए आपसे अनुरोध है कि जबलपुर से नैनपुर बालाघाट गोंदिया मार्ग का दोहरीकरण की स्वीकृति प्रदान करें । इसके अलावा आपसे आग्रह है कि गोंदिया जंक्शन पर मालगाड़ियों एवं सवारी गाड़ियों का भारी दबाव है । बालाघाट से रजेगांव होकर आमगांव के लिए नई बायपास लाईन का निर्माण कराया जाता है, तो जबलपुर बालाघाट की ओर से आने/जाने वाली मालगाड़ियां एवं यात्री गाड़ी बिना गोंदिया जंक्शन जाये सीधे बायपास होकर जा सकती है ।

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

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

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

वित्तीय वर्ष 2020-21 भारतीय रेलवे के लिए प्रमुख परिवर्तन का वर्ष रहा है । वर्ष 2021 में बुनियादी ढांचे का विकास हुआ है, नेटवर्क क्षमता का विस्तार हुआ है, माल ढुलाई विविधिकरण में अभूतपूर्व वृद्धि देखी गई है ।

2020-21 में 870.41 मीट्रिक टन की तुलना में 2021-22 के दौरान 31.12.2021 तक 1029.94 मीट्रिक टन माल का लदान किया गया जो इसी अवधि के दौरान किए गए लदान के मामले में (+159.53 मीट्रिक टन) +18% अधिक है । महामारी के दौरान रेलवे ने

कोविड चुनौती का डटकर मुकाबला किया एवं रेलवे ऑक्सीजन एक्सप्रेस के माध्यम से राज्यों को ऑक्सीजन की डिलीवरी सुनिश्चित की, अब तक 899 से अधिक ऑक्सीजन एक्सप्रेस ट्रेनों ने अपनी यात्रा पूरी की है और 15 राज्यों में 36,840 टन से अधिक तरल ऑक्सीजन पहुंचाई है। ऑक्सीजन एक्सप्रेस ने बांग्लादेश के लिए भी (3911.41 एमटी) ऑक्सीजन का वितरण किया है। क्वारंटाइन / आइसोलेशन सुविधाओं के रूप में काम करने के लिए 4,176 कोचों का रूपांतरण: देश भर में कोविड-19 के लिए क्वारंटाइन/ आइसोलेशन सुविधाओं के रूप में कार्यान्वित 4,176 ट्रेन कोचों में से 324 कोचों को दिल्ली, महाराष्ट्र, गुजरात, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, नगालैंड, असम और त्रिपुरा राज्यों में राज्य सरकार की मांग के अनुसार तैनात किया गया। रेलवे ने एक नया उत्पाद यानी थीम आधारित टूरिस्ट सर्किट ट्रेन "भारत गौरव का शुभारम्भ किया" रेलवे ने गांधीनगर राजधानी (डब्ल्यूआर) और रानी कमलापति (डब्ल्यूसीआर) स्टेशन का पुनर्विकास कार्य पूर्ण किया। सुरक्षा में वृद्धि हुई अप्रैल 2019 से किसी यात्री की मृत्यु नहीं हुई। 2020-21 के दौरान 14 और 2019-20 के दौरान 48 की तुलना में इसी अवधि में (30.12.2021 तक) कुल 22 आनुषंगिक दुर्घटनाएं हुईं।

वित्तीय वर्ष 21-22 के दौरान बुनियादी ढांचे के विकास के लिए 2.15 लाख करोड़ का उच्चतम पूंजी आवंटन किया गया है। नवंबर 21 तक का खर्च 1,04,238 करोड़ रुपये (48.5 प्रतिशत) है। रेलवे विद्युतीकरण प्रगति: पिछले वर्ष की अवधि के दौरान 1903 की तुलना में 30.12.2021 तक 1924 किमी रूट का विद्युतीकरण किया गया। नई लाइन/ दोहरीकरण/गोज परिवर्तन: 30.12.2021 तक 1330.41 किलोमीटर (एनएल: 120.5 किलोमीटर जीसी: 242.3 किलोमीटर, डीएल: 967.61 किलोमीटर)। नवंबर, 21 तक 83 आरओबी और 338 आरयूबी, नवंबर, 21 तक 172 एफओबी, 48 लिफ्ट और 50 एस्केलेटर शुरू किए गए। अगले तीन वर्षों के दौरान 400 नई पीढ़ी की बंदे भारत ट्रेनों का विकास और विनिर्माण किया जाएगा जो कि ऊर्जा क्षमता और यात्रियों के सुखद अनुभव की दृष्टि से बेहतर होगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र में होशंगाबाद स्टेशन को बदलकर नर्मदापुरम किया गया एवं भोपाल में रानी कमलापति रेलवे स्टेशन देश का पहला ऐसा स्टेशन बन गया है जहां एयरपोर्ट की तरह वर्ल्ड क्लास सुविधाएं यात्रियों को मिल सकेंगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र में इटारसी रेलवे स्टेशन भारत के महत्वपूर्ण स्टेशनों में से एक है, यहाँ से प्रतिदिन 300 से अधिक ट्रेनें गुजरती हैं। इस महत्वपूर्ण को अपग्रेड करने की आवश्यकता है।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री अश्विन वैष्णव जी से अनुरोध करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र के कुछ प्रमुख स्टेशनों पर स्टोपेज हेतु कई बार आग्रह किया है, जिसमें से कुछ ट्रेने तो महामारी के चलते बंद कर दी गई थी, जिन्हें अभी तक पुनः शुरू नहीं किया गया । इटारसी से कटनी शटल एक्सप्रेस 11273/11274 , COVID काल में बंद कर दी गयी थी, जिसे पुनः शुरू करने की आवश्यकता है । सिवनी मालवा में 1071/11072 कामायनी एक्सप्रेस एवं करेली में 22191/22192 जबलपुर - इंदौर ओवरनाइट एक्सप्रेस के स्टोपेज की आवश्यकता है ।

वर्तमान में एक मेमू ट्रेन शुरू हुई है जो सुबह इटारसी से जबलपुर होते हुए कटनी की ओर जाती है और शाम को कटनी से जबलपुर होते हुए इटारसी की ओर वापिस आती है । क्षेत्रीय जनों की मांग पर एक दूसरी मेमू ट्रेन सुबह के समय जबलपुर से इटारसी की ओर और शाम को इटारसी से जबलपुर की ओर चलायी जाये, जिसका जबलपुर से प्रस्थान समय प्रातः 07.00 बजे व इटारसी आगमन का समय प्रातः 11.00 बजे एवं वापसी में इटारसी से प्रस्थान समय अप. 02.00 बजे व जबलपुर आगमन का समय शाम 06.00 बजे रखा जाये, जिससे कि क्षेत्रीय जनों की समस्याओं का निराकरण हो सके ।

***SHRI D.K. SURESH (BANGALORE RURAL):** Thank you for giving me an opportunity to take part in the discussion of demands for grants under the control of ministry of Railways. I appreciate the Govt for making a record allocation of Rs 140367.13 crore in the Union Budget - Rs 20,311 crore more than the revised figures of the previous fiscal.

The total allocation for Railways is Rs.2,45,800 Crore for this year. I would like to draw the attention of the government that during the last three years, the Budget Estimates are continuously being lowered at the time of Revised Estimates. The actual expenditure is nowhere matched with the reduced Revised Estimates levels. So, the financial performance of the Indian Railways during the past three consecutive years shows that even the reduced allocation at the RE stage could not be fully utilized.

On the other hand, the Government could not complete its targets for various projects and works of Railways. For example, the works related to new lines, doubling, gauge conversion, electrification were not achieved the targeted levels till 31st December 2021.

As far as Railway Electrification is concerned, total 1,926 route Km have been electrified up to 31st December 2021, against electrification of 1,903 route km in corresponding period of financial year of 2020-21.

"Railway is working for elimination of LCS (Manned) as much as possible to improve safety and mobility. As on 01.04.2021, there were 19532 manned level crossings, out of which 551 manned level crossings have been eliminated up to January' 2022.

The Government has also failed to generate internal resources over the past years. There has been a steady decline in the generation of internal resources by the Railways e.g., in the year 2019-20, the actuals were only Rs. 1,685.09 crore i.e. 33% as against the RE of Rs. 5000 Crore. Similarly, in the year 2021-22, the AE remained 1,422.95 crore against the RE of Rs.2,500 Crore. Therefore, I urge upon the government that the Railways should focus more on spending the budgetary allocation and achieve its target. I hope at least this year the government would intensify the efforts to optimally utilize the budget allocation to the tune of Rs. 2,45,800 for the year 2022-23.

As far as the Operating Ratio is concerned, Operating Ratio of the Indian Railways has been consistently high, i.e., above 97% since 2018-19. It has been 97.29, 98.36, and 97.45 during the years 2018-19, 2019-20 and 202021 respectively. Further, for the year 2021-22, it has been revised to 98.93% from 96.15% of BE. For 2022-23, a target of 96.98% has been kept.

The completion of any Railway project(s) depends on various factors like quick land acquisition by State Government, forest clearance by officials of forest department etc. So, I want the government should take necessary steps to get the clearance and complete the railways projects without any delay.

Another significant issue I would like to mention that the cost share by State Government in cost sharing projects is concerned, the Union government should reconsider that the cost of the project should not burden on the state governments. For example, in Karnataka the government has agreed to provide

land free of cost. So other cost share should be borne by the Union Government or the share of the Karnataka should be minimized.

Indian Railway has developed its own indigenous Automatic Train Protection System for enhancing safety of running trains. The system is known as KAVACH. I hope this initiative would help in curbing the accidents and ensure smooth running of trains.

For suburban rail projects in Bengaluru, the amount allocated is the proposed outlay. In case the project does not start on ground, that amount won't be carried forward. There has been no improvement in railway budget allocation for Karnataka: 4,458 crore has been allocated in 2-022-2023 compared to Rs. 4,468 crore in 2021-2022.

I would like to draw the attention of the government to laying of new railway line between Hejjala-Chamarajanagar. As far as this railway line is concerned, I raised this issue several times in the House. There are number of representations given to the railway ministers. The State Governments also sent their proposals. However, there is no adequate allocation made for this project. This is very significant railway line to connect Chamarajanagar to Bangalore. So, I urge upon the Union Government to look into this very significant railway line to executive at the earliest.

On the Mysuru-Bengaluru section, many commuters, especially students, garment workers, organized sector workers from Mandya, Ramangara and Channapatna use the trains to reach their work spot in Bengaluru. In the absence of adequate number of trains, these people now spent up to 30 per cent of their earnings on commuting.

Another reason is that there is also huge demand for special trains from Karnataka to north Indian States. Though additional services are being introduced, the occupancy levels continue to remain high. These trains mainly carry people from Uttar Pradesh and Bihar who are working in Mysuru-Bengaluru region, or their family members. All of the trains had percentage

utilisation in excess of 100% with a majority of the passengers boarding the trains from Bengaluru.

Mumbai-Delhi distance is 1377 km and the fastest train takes about 17 hours. Mumbai-Bengaluru distance is 1120 km and the fastest train takes about 24 hours. There is a need to reduce the travel time between Bengaluru and Mumbai from 24 hours to 18 hours.

There needs to be electrification and doubling done between Bengaluru and Dhamavaram. There is a need to start a new train from Kalaburagi to Bengaluru. With these words I conclude my speech thank you.

***श्रीमती रीती पाठक (सीधी):** मैं आभार व्यक्त करती हूँ कि अनुदान माँगों पर मुझे अपने क्षेत्र से जुड़े हुये विषयों को रखने की अनुमति प्रदान किया ।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद ज्ञापित करती हूँ कि देश के सर्वांगीण विकास हेतु गाँव, गरीब और किसान के संवेदनाओं को ध्यान में रखते हुये बजट में राशि आवंटित की । देश की माननीया वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी ने अपनी बुद्धिमता दिखाते हुये देश के बजट में रेलवे की माँग को प्राथमिकता से लेते हुए देश के आवागमन को सुगम बनाने हेतु बजट का ध्यान रखा ।

मैं रेलवे अनुदान माँगों का समर्थन करती हूँ, क्योंकि गति शक्ति के रूप में जिस तरह रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, वह अत्यंत सराहनीय है ।

मैं रेलवे की अनुदान माँगों के अंतर्गत आपके माध्यम से आग्रह करती हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र सीधी की लंबित परियोजना जो ललितपुर सिंगरौली परियोजना है, उस परियोजना को पर्याप्त धनराशि आवंटित किया जाए, जिससे यह परियोजना अपनी तय समय-सीमा में पूर्ण हो सके ।

मेरा दूसरा आग्रह है कि बंद ट्रेनों को पुनः संचालित करवाया जाए । मैं आपसे निवेदन करती हूँ कि दोहरीकरण के अंतर्गत आने वाली समस्याओं में एनओसी हेतु पर्यावरण मंत्रालय से दूर कराया जाए ।

अतः सम्माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी से आग्रह करती हूँ कि भू-अधिग्रहण में क्षेत्र की जनता को नौकरी का प्रावधान यथावत रखा जाए ।

***श्री अरूण कुमार सागर (शाहजहाँपुर) :** मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ कि मुझे रेलवे बजट पर अपनी बात रखने का अवसर प्रदान किया है । मैं अपनी ओर से माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के केन्द्रीय नेतृत्व में वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का भी हार्दिक आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने कोराना जैसी विश्वव्यापी महामारी के दौरान वर्ष 2022-23 के रेलवे बजट में व्यापक हित में महत्वपूर्ण प्रावधान किए गए हैं ।

हमारे देश के माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी और वित्त मंत्री आदरणीया निर्मला सीतारमण जी का मैं हृदय से धन्यवाद करना चाहता हूँ, क्योंकि एन0डी0ए0 सरकार द्वारा यह बजट लीक से हटकर दिखायी दिया है, जिसमें लोक-लुभावन घोषणाओं के स्थान पर बजट को कृषि एवं किसानों, गरीब एवं मध्यम वर्गीय लोगों पर केन्द्रित किया गया है तथा समाज के गरीब तबकों का भी विशेष ध्यान रखा गया है ।

यह हम सभी के लिए प्रसन्नता की बात है कि केंद्रीय बजट 2022-23 में अगले तीन सालों में 400 नई वंदे भारत ट्रेन प्रारम्भ करने का निर्णय लिया गया है और यात्रियों के लिए सीटों में इजाफा होगा. इनसे आवागमन आसान होगा. इसके अलावा कनेक्टिविटी और सुरक्षा को लेकर बजट में बड़ी घोषणाएं की गईं ।

रेलवे बजट में 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम की भी घोषणा की गई है । इस स्कीम के तहत 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम लाई जाएगी. इस स्कीम की मदद से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान बनेगी और हर स्टेशन से किसी खास प्रोडक्ट से जोड़कर उसकी पहचान को बढ़ाने पर फोकस होगा ।

यह प्रसन्नता की बात है कि रेलवे बजट में वर्ल्ड क्लास कवच तकनीक की मदद से 2 हजार किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क तैयार किया जाएगा. यह तकनीक रेलवे नेटवर्क को सुरक्षित बनाने के साथ उसकी क्षमता को बढ़ाने का काम भी करेगी ।

यह भी प्रसन्नता की बात है कि आगामी 3 सालों में 100 PM गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित किए जाएंगे. इसके अलावा मेट्रो सिस्टम के निर्माण में नए तरीके और तकनीक को शामिल किया जाएगा. इसके अलावा अर्बन ट्रांसपोर्ट को रेलवे को साथ जोड़ने पर फोकस रहेगा. इससे रेलवे का नेटवर्क बेहतर बन सकेगा ।

इस रेलवे बजट में देश के छोटे किसानों के हितों का भी ध्यान रखा गया है । भारतीय रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए कुशल लॉजिस्टिक्स विकसित करने का काम करेगा. इससे स्थानीय उत्पादों की सप्लाई चेन को बढ़ाया जा सकेगा. इससे उद्यमियों और किसानों को सीधे तौर पर फायदा मिलेगा. साथ ही देश में विकास को रफ्तार मिलेगी. बजट में वित्तमंत्री निर्मला सीतारमण ने साफतौर पर कहा है कि हमारा फोकस ढांचागत सुविधाओं को बेहतर बनाना है. इस बजट से भारत को अगले 25 साल की बुनियाद मिलेगी ।

मैं सदन में प्रस्तुत रेल बजट का पुरजोर समर्थन करते हुए अपने संसदीय क्षेत्र की निम्नांकित समस्याओं की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए निवेदन करना चाहूंगा कि इनके निराकरण हेतु समुचित कदम उठाए जाएं ।

मेरे संसदीय क्षेत्र जनपद शाहजहाँपुर (उ0प्र0) के विकास खण्ड निगोही के ग्राम चकसफौरा हाल्ट के निकट मानवरहित गेट नं0 41 सी व किमी0 नं0 44/89 था, जिसे रेलवे विभाग द्वारा पूर्णतः बन्द किया जा रहा है ।

इस संबंध में, मैं सरकार को अवगत कराना चाहूंगा कि जनपद शाहजहाँपुर व जनपद पीलीभीत के दर्जनों गांव के ग्रामीणों का इस मार्ग द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग पर आवागमन होता है और निकट के गांव के ग्रामीणों को कृषि कार्य हेतु पम्पिंग सेट, बुग्गी, ट्रैक्टर आदि इसी मार्ग से होकर ले जाना पड़ता है। अतः ऐसी स्थिति में उक्त रेलवे फाटक बन्द होने से किसानों व राहगीरों को लगभग 06 किमी० की अत्यधिक दूरी तय करके घूमकर आना-जाना होगा, जिससे इनका सदैव के लिये जनजीवन प्रभावित होगा।

इस संबंध में, मैंने माननीय रेल मंत्री जी को दिनांक 26 जुलाई, 2021 में पत्र लिखकर और दिनांक 21-10-2021 में पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक से भेंट के माध्यम से निवेदन किया है कि जनपद शाहजहाँपुर व जनपद पीलीभीत के दर्जनों गांव के ग्रामीणों की आवागमन की दिक्कतों को ध्यान में रखते हुये उक्त तालगांव-रोहनियां सम्पर्क मार्ग के रेलवे गेट पर सदैव के लिये अण्डरपास/रेलवे क्रॉसिंग बनवाने हेतु समुचित कार्यवाही की जाए।

अतः ग्राम तालगांव-रोहनियां सम्पर्क मार्ग के रेलवे गेट पर अण्डरपास/रेलवे क्रॉसिंग बनवाने हेतु सकारात्मक कार्यवाही अविलम्ब की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहाँपुर (उ०प्र०) के अन्तर्गत कृभको फर्टिलाईजर्स लि०, पिपरौला, जनपद शाहजहाँपुर से बंधरा रेलवे स्टेशन तक 16 कि०मी० लंबी रेलवे लाईन का निर्माण कार्य किया जा रहा है तथा इस निर्माण कार्य में अण्डरपास भी प्रस्तावित है।

इस संबंध में, मैं सरकार को अवगत कराना चाहूंगा कि क्षेत्र के बहादुरपुर विशुनपट्टी, गंधार, सहसपुर, सिमरिया, ढकिया परवेजपुर, खानपुर, सिरोमन नगर इत्यादि ग्रामों को एक मुख्य चक मार्ग से जोड़ता है। अतः यदि इन ग्रामों के आवागमन हेतु अण्डरपास का निर्माण होता है तो इससे क्षेत्र के किसान, जो कृषि कार्य के लिए बड़े-बड़े ट्रैक्टर-ट्रॉली एवं ट्रकों के माध्यम अपनी फसल को बेचने हेतु मण्डी लेकर पहुंचते हैं, उन्हें काफी परेशानियों का सामना करना पड़ेगा तथा अण्डरपास में बड़े वाहनों के फंसने की भी आशंका रहेगी, जिससे यातायात भी पूरी तरह से अवरुद्ध होगा।

अतः ऐसी स्थिति में, उक्त रेलवे लाईन निर्माण कार्य में उपरोक्त सभी ग्रामीण मार्गों के मुख्य चकमार्ग पर रेलवे लाईन निर्माण में अण्डरपास के स्थान पर रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण हेतु सकारात्मक कदम उठाए जाएं।

मेरे द्वारा लोक सभा में पूछे गए अतारांकित प्रश्न संख्या 5142, दिनांक 24-07-2019 के खंड 'ड' में मैंने जानना चाहा था कि क्या मेरे संसदीय जनपद शाहजहाँपुर रेलवे स्टेशन पर जनता द्वारा विशेषकर वरिष्ठ नागरिकों द्वारा सीढ़ियों के उपयोग में सामना की जाने वाली कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए स्वचालित सीढ़ियां स्थापित करने का है? मेरे उक्त अतारांकित प्रश्न के संदर्भ में तत्कालीन माननीय रेल मंत्री जी द्वारा यह जानकारी दी गई थी कि शाहजहाँपुर रेलवे स्टेशन पर 4 अदद एस्केलेटर और 2 अदद लिफ्टें लगाने के लिए प्रावधान कर दिया गया है। लेकिन, संदर्भ में अब तक कोई प्रगति नहीं हुई है, जिस कारण यात्रियों विशेषतः वरिष्ठ नागरिकों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है।

अतः अनुरोध है कि मेरे द्वारा लोक सभा में पूछे गए उक्त अतारांकित प्रश्न में दी गयी जानकारी के अनुसार मेरे संसदीय जनपद शाहजहाँपुर रेलवे स्टेशन पर एस्केलेटर और लिफ्टें स्थापित किए जाने का प्रावधान शीघ्र किए जाने हेतु समुचित कदम उठाए जाएं।

मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर में उत्तर रेलवे के अन्तर्गत शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन की मुख्य बिल्डिंग को द्वितीय प्रवेश द्वार की तरफ स्थानांतरित किए जाने, यात्रियों की सुविधा हेतु स्वचालित सीढ़ियों का निर्माण किए जाने, प्लेटफार्म संख्या 1, 2 व 3 पर वाटर कूलरों की संख्या को बढ़ाया जाने एवं प्लेटफार्म संख्या 4 व 5 पर वाटर कूलर लगाए जाने, यात्री शेड की व्यवस्था किए जाने, प्लेटफार्म संख्या 2 व 3 के फर्श का पुनर्निर्माण कर ऊँचा किए जाने और एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए यात्रियों की सुविधा को मद्देनजर रखते हुए एक अतिरिक्त फुट ओवरब्रिज का निर्माण किए जाने एवं कोच गाइडेंस सिस्टम की सुविधा उपलब्ध कराने तथा रेलवे स्टेशन के द्वितीय प्रवेश द्वार की तरफ तेल टंकी से लेकर ढाका ताल रेलवे कालोनी तक सड़क का चौड़ीकरण एवं पुनःनिर्माण किए जाने की नितात आवश्यकता है।

इस संदर्भ में, मैं पत्र के माध्यम से संबंधित रेल अधिकारियों का भी ध्यान आकृष्ट करा चुका हूँ। लेकिन, क मेरे संसदीय जनपद शाहजहांपुर में स्थित रेलवे स्टेशन पर उक्त समस्या का निराकरण आज तक नहीं हो सका है जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

अतः मेरे संसदीय जनपद शाहजहांपुर में स्थित शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन की उपरोक्त सभी समस्याओं के शीघ्र निराकरण हेतु समुचित कदम उठाएं।

मैं सरकार को यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि रेलगाड़ी संख्या 54075/54076 जो दिल्ली से सीतापुर तक चलती थी और वर्तमान समय में दिल्ली से बरेली तक चल रही है, को पुनः दिल्ली से सीतापुर तक चलाये जाने और रेलगाड़ी संख्या 64221/64222 शाहजहांपुर-लखनऊ मेमो ट्रेन का पुनः संचालन कराए जाने की आवश्यकता है और साथ ही रेलगाड़ी संख्या 54377/54378, जो बरेली से प्रयाग तक चलती थी और वर्तमान समय में लखनऊ से प्रयाग तक चल रही है, का भी पुनः बरेली से प्रयाग तक तक संचालन किए जाने और रेलगाड़ी संख्या 14315/14316 इण्टरसिटी एक्सप्रेस, जो बरेली से नई दिल्ली तक चलती है, को शाहजहांपुर से नई दिल्ली तक चलाए जाने की आवश्यकता है।

इस संदर्भ में, मेरे द्वारा रेल अधिकारियों को भी पत्र लिखकर अनुरोध किया गया है। लेकिन, अब तक इस कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई है। अतः यात्रियों के हितों के मद्देनजर उपरोक्त विषयक समुचित निर्देश प्रदान किए जाएं।

मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर के अन्तर्गत उ०रे में कटरा और तिलहर रेलवे स्टेशन आते हैं। इन रेलवे स्टेशनों पर स्थित प्लेटफॉर्म बहुत ही जर्जर स्थिति में है, जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है। इन रेलवे स्टेशनों के प्लेटफॉर्म का जीर्णोद्धार करते हुए सौन्दर्यकरण कर वहा पेयजल और वाटर कूलर की व्यवस्था किए जाने के बारे में मेरे द्वारा रेलवे अधिकारियों को पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया है। लेकिन, अब तक इस दिशा में कोई प्रगति नहीं हुई है।

मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर में स्थित कटरा और तिलहर रेलवे स्टेशनों के प्लेटफॉर्म का जीर्णोद्धार कर सौन्दर्यकरण किया जाए और वहां पर यात्रियों के लिए पेयजल और वाटर कूलर की व्यवस्था भी किए जाने हेतु समुचित कदम उठाए जाएं।

मैं पुनः रेलवे बजट का समर्थन करते हुए माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि मेरे क्षेत्र की उपर्युक्त समस्याओं के निराकरण हेतु शीघ्र कार्यवाही करने की कृपा की जाए।

***श्री अशोक कुमार रावत (मिश्रिख) :** हमारे देश के माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी और वित्त मंत्री आदरणीया निर्मला सीतारमण जी का मैं हृदय से धन्यवाद करना चाहता हूँ, क्योंकि एनडीए सरकार द्वारा यह बजट लीक से हटकर दिखायी दिया है, जिसमें लोक-लुभावन घोषणाओं के स्थान पर बजट को कृषि एवं किसानों, गरीब एवं मध्यम वर्गीय लोगों पर केन्द्रित किया गया है तथा समाज के गरीब तबकों का भी विशेष ध्यान रखा गया है।

यह हम सभी के लिए प्रसन्नता की बात है कि केंद्रीय बजट 2022-23 में अगले तीन सालों में 400 नई वंदे भारत ट्रेन प्रारम्भ करने का निर्णय लिया गया है और यात्रियों के लिए सीटों में इजाफा होगा। इनसे आवागमन आसान होगा। इसके अलावा कनेक्टिविटी और सुरक्षा को लेकर बजट में बड़ी घोषणाएं की गईं।

रेलवे बजट में 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम की भी घोषणा की गई है। इस स्कीम के तहत 'वन प्रोडक्ट वन रेलवे स्टेशन' स्कीम लाई जाएगी। इस स्कीम की मदद से हर स्टेशन की अपनी नई पहचान बनेगी और हर स्टेशन से किसी खास प्रोडक्ट से जोड़कर उसकी पहचान को बढ़ाने पर फोकस होगा।

यह प्रसन्नता की बात है कि रेलवे बजट में वर्ल्ड क्लास कवच तकनीक की मदद से 2 हजार किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क तैयार किया जाएगा। यह तकनीक रेलवे नेटवर्क को सुरक्षित बनाने के साथ उसकी क्षमता को बढ़ाने का काम भी करेगी।

यह भी प्रसन्नता की बात है कि आगामी 3 सालों में 100 PM गति शक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित किए जाएंगे। इसके अलावा मेट्रो सिस्टम के निर्माण में नए तरीके और तकनीक को शामिल किया जाएगा। इसके अलावा अर्बन ट्रांसपोर्ट को रेलवे को साथ जोड़ने पर फोकस रहेगा। इससे रेलवे का नेटवर्क बेहतर बन सकेगा।

इस रेलवे बजट में देश के छोटे किसानों के हितों का भी ध्यान रखा गया है। भारतीय रेलवे छोटे किसानों और उद्यमों के लिए कुशल लॉजिस्टिक्स विकसित करने का काम करेगा। इससे स्थानीय उत्पादों की सप्लाई चेन को बढ़ाया जा सकेगा। इससे उद्यमियों और किसानों को सीधे तौर पर फायदा मिलेगा। साथ ही देश में विकास को रफ्तार मिलेगी। बजट में वित्तमंत्री निर्मला सीतारमण ने साफतौर पर कहा है कि हमारा फोकस ढांचागत सुविधाओं को बेहतर बनाना है। इस बजट से भारत को अगले 25 साल की बुनियाद मिलेगी।

मैं माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा बजट में प्रस्तुत रेलवे मंत्रालय की अनुदान मांगों का हृदय से पूरजोर समर्थन करते हुए सदन का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र मिश्रिख, जनपद सीतापुर की प्रमुख समस्याओं की ओर आकर्षित करते हुए निवेदन करना चाहूंगा कि : लोक सभा में मेरे द्वारा पूछे गए तारांकित प्रश्न संख्या 54, दिनांक 01-12-2021 एवं अतारांकित प्रश्न संख्या 669, दिनांक 01-12-2021 के माध्यम से जानकारी दी गई है कि मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख, जनपद सीतापुर (उ0प्र0) के अन्तर्गत सण्डीला रेलवे स्टेशन पर राज्य सरकार के साथ लागत में हिस्सेदारी के आधार पर उपरि सड़क पुल के कार्य को दिनांक 23-11-2021 में स्वीकृति प्रदान कर दी गई है। इसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के केन्द्रीय नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी का अपनी और अपने क्षेत्रवासियों की ओर से हृदय से आभार प्रकट करता हूँ।

लेकिन, अब तक कार्य प्रारम्भ नहीं हो सका है। जिस कारण स्थानीय लोगों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। अतः सण्डीला रेलवे स्टेशन के निकट स्थित रेलवे समपार संख्या 249-सी पर रेल उपरगामी सेतु की निर्माण प्रक्रिया शीघ्र प्रारम्भ की जाए और इसके लिए धन का आवंटन किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख के अन्तर्गत जनपद कानपुर नगर में उतरीपुरा ऊधव नेवादा रेलवे कॉसिंग संख्या 47-सी की ओर दिलाना चाहूंगा, जिसे बंद किए जाने पर विचार किया जा रहा है । इस संबंध में अवगत कराना चाहूंगा कि उक्त रेलवे कॉसिंग से 5-6 कि०मी० की दूरी पर स्थित रेलवे कॉसिंग 46 को लगभग 3 वर्ष पूर्व बंद करके 47-सी रेलवे कॉसिंग से जोड़ा गया था तथा अब इस रेलवे कॉसिंग को भी बंद कर 49-स्पेशल रेलवे कॉसिंग से जोड़ा जा रहा है । इस प्रकार से 47-सी रेलवे कॉसिंग, जिसके साथ रेलवे कॉसिंग संख्या 46 को जोड़ा गया था, को बंद किए जाने की स्थिति में यहां से गुजरने वाले ग्रामीणों को लगभग 15 कि०मी० की अतिरिक्त दूरी तय करके रेलवे कॉसिंग संख्या 49 से जाना होगा । इससे ग्रामीणों को न केवल अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ेगा, बल्कि समय व पैसे की भी बरबादी होगी ।

दूसरे, मेरे संसदीय क्षेत्र के जनपद कानपुर नगर के चौबेपुर कस्बे से सटी मालव रेलवे कॉसिंग संख्या 28-सी को भी बंद किए जाने हेतु विचार किया जा रहा है । इस रेलवे कॉसिंग से निकटवर्ती कई ग्रामों के ग्रामीणों का आवागमन होता है । अतः इसके बंद होने की स्थिति में स्थानीय लोगों को काफी अधिक असुविधा का सामना करना पड़ेगा । अतः स्थानीय लोगों के हित में इस रेलवे कॉसिंग को बंद करना न्यायोचित नहीं है और यदि बंद करना आवश्यक है तो फिर यहां पर अंडरपास का निर्माण करवाया जाए ।

अतः मेरे संसदीय क्षेत्र में स्थित उपर्युक्त दोनों रेलवे कॉसिंग संख्या 47-सी और 28-सी को बंद न किए जाने हेतु समुचित कार्यवाही की जाए और यदि इन्हें बंद किया जाना आवश्यक है तो इनके स्थान पर अंडरपास का निर्माण करवाया जाए ।

मेरे द्वारा लोक सभा में दिनांक 22-12-2021 में नियम 377 के अन्तर्गत मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत रेल फाटक संख्या 257 एवं 258 पर अंडर पास/रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण की आवश्यकता के बारे में जानकारी दी गई है कि मुरादाबाद-लखनऊ खंड पर रेल कि०मी० 1140/17-19 पर रेल फाटक संख्या 257 लागत में भागीदारी के आधार पर रोड ओवर ब्रिज/रोड अंडरब्रिज के निर्माण के लिए अर्हक नहीं है । क्योंकि यातायात घनत्व एक लाख गाड़ी वहन इकाई में कम है । बहरहाल, इस स्थान पर रेलवे द्वारा रोड ओवर ब्रिज/रोड अंडर ब्रिज के निर्माण पर निक्षेप शर्तों पर विचार किया जा सकता है । बशर्ते कि इसकी व्यवहार्यता के अध्यधीन राज्य सरकार इसके निर्माण एवं अनुरक्षण की 100 प्रतिशत लागत वहन करने के लिए सहमत हो ।

लखनऊ-मुरादाबाद खंड में बालामऊ में कि०मी० 1142/15-17 पर रेल फाटक संख्या 258 के संबंध में यह जानकारी दी गई है कि रेलवे द्वारा इस स्थान का मुआयना करने पर पाया गया कि अत्यधिक निर्माण क्षेत्र होने के कारण वहां रोड ओवर ब्रिज का निर्माण व्यवहारिक नहीं है । इस स्थान पर किनारों की ऊंचाई कम होने के कारण/जल निकासी की समस्या होने के कारण भी रोड अंडर ब्रिज का निर्माण व्यवहारिक नहीं है ।

उपरोक्त रेल फाटक संख्या 257 और 258 के संबंध में निवेदन करना है कि वहां की यातायात अवरुद्ध समस्या को ध्यान में रखते हुए ब्रिज निर्माण की नितांत आवश्यकता है । अतः इस संबंध में पुनर्विचार कर सकारात्मक कार्यवाही की जाए ।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ०प्र०) के जनपद हरदोई में सुठेना रेलवे कॉसिंग गेट संख्या 257सी पर अंडरपास न होने की वजह से आवागमन में काफी असुविधा हो रही है तथा आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं और आपातकालीन सेवाओं के वाहनों को भी कई-कई घंटों तक की प्रतीक्षा करनी पड़ती है ।

सुठेना के निकट बालामऊ जंक्शन के गेट संख्या 258 सी पर गाड़ियों की शंटिंग और अप डाउन लाइन पर रनथू गाड़ियां पास होने से कॉसिंग कई-कई घंटों तक बंद रहती है और फाटक की रोड पर मुख्य बाजार होने से भीड़-भाड़ की अधिकता रहती है। ट्रक पिकअप इत्यादि वाहनों का आवागमन बाजार के मुख्य मार्ग से होता है, जिस कारण भीड़-भाड़ होने की वजह से दर्घटनाओं की आशंका बनी रहती है। अतः ऐसी स्थिति में सुठेना रेलवे कॉसिंग गेट संख्या 257 सी पर एक अंडरपास बनाए जाने की स्वीकृति प्रदान की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख में मन्धना से मकनपुर के बीच मुख्यतः चौबेपुर, शिवराजपुर, बिल्हौर व अरौल रेलवे कॉसिंग आती है तथा इस क्षेत्र के किसान, जिनकी कृषि भूमि रेलवे कॉसिंग के दूसरी ओर पड़ती है, उन्हें अपनी खेती करने में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता तथा रेलवे कॉसिंग बंद किए जाने के दौरान ग्रामीणों को भी आवागमन में काफी असुविधा होती है।

अतः स्थानीय किसानों एवं ग्रामीणों के हित में मन्धना से अरौल के बीच आने वाले लेबल कॉसिंग का सर्वे करवाकर उनके स्थान पर अंडरपास बनवाए जाने और साथ ही चौबेपुर, शिवराजपुर व बिल्हौर, अरौल व मकनपुर रेलवे स्टेशन, जो राष्ट्रीय उच्चमार्ग पर स्थित है तथा यातायात के भारी दबाव की वजह से यातायात बुरी तरह से अवरूद्ध हो जाता है, वहां रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण करवाए जाने की आवश्यकता है।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ0प्र0) के ग्राम असरफ टोला, तहसील सण्डीला, जिला हरदोई (उ0प्र0) में स्थित रेलवे फाटक संख्या 248 की ओर आकर्षित करना चाहूंगा, जिसको बंद करके उसके स्थान पर अण्डर पास बनाए जाने की स्वीकृति प्रदान किए जाने के बारे में सीनियर सेक्शन इंजीनियर, कार्य, उ०रे हरदोई ने अपने पत्र संख्या जी-5/एलएचएस/एचआरई/2021, दिनांक 31 अगस्त, 2021 के माध्यम से जिला अधिकारी को अनुरोध किया है।

उपरोक्त रेलवे फाटक संख्या 248 लखनऊ-मुरादाबाद रेलवे खण्ड के सण्डीला-उमरताली स्टेशन के माध्यम कि०मी० 1122/29-31 पर स्थित है। रेलवे बोर्ड ने लखनऊ मुरादाबाद रेलवे खण्ड की स्पीड 130 कि०मी० घंटा किया जाना तय किया है, जिसमें स्पीड बढ़ जाने के कारण फाटकों को हटाकर (लॉ हाईट सबवे) भूमिगत मार्ग का निर्माण कराकर फाटकों पर होने वाली जन हानि को रोकने हेतु निर्देशित किया गया है।

अतः रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार उपरोक्त रेलवे फाटक संख्या 248 को बंद करके उसके स्थान पर अविलम्ब अण्डर पास बनवाना सुनिश्चित किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ0प्र0) में बालामऊ रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज न होने के कारण यातायात अवरूद्ध होता है, जिससे लोगों का काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है तथा यहां पर बुकिंग विंडो जो मुख्य शहर से विपरीत दिशा में स्थित है, वहां पर यात्रियों को टिकट के लिए लेवल कॉसिंग पार करने के बाद करीब आधा कि०मी० चलकर स्टेशन के दूसरी ओर जाना पड़ता है तो यात्रीगण तब टिकट खरीद पाते हैं और जब कभी जल्दी में कोई यात्री सीधे स्टेशन में घुसकर टिकट खरीदने जाता है तो उसको टिकट निरीक्षक पकड़कर तंग करते हैं और अवैध वसूली भी करते हैं तथा कभी-कभी जल्दी में यात्री बिना टिकट यात्रा करने को भी मजबूर होते हैं, जिससे रेलवे को हानि भी होती है।

इस संबंध में, यह भी अवगत कराना है कि स्टेशन के दूसरी ओर मुख्य शहर की तरफ का हिस्सा खुला पड़ा है, जो काफी गंदा रहता है और शहर के लोगों के लिए बीमारी का कारण भी बनता है। यदि मुख्य शहर की ओर एक प्लेटफॉर्म बनाकर इस पर एक बकिंग विंडो स्थानांतरित कर दी जाए तो यहां के लोगो का सभा समस्याओं का सामधान हो जाएगा तथा यात्रियों को टिकट लेने में भी कठिनाई नहीं होगी और रेलवे को ज्यादा राजस्व प्राप्त होने के साथ-साथ शहर को भी स्वच्छ रखने में सहायक होगा।

अतः बालामऊ रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज तथा इस स्टेशन के मुख्य शहर की ओर एक प्लेटफॉर्म बनवाए जाने हेतु निर्देश प्रदान करके उस ओर बुकिंग विंडो स्थानांतरित करने की कृपा करें ताकि क्षेत्र की जनता इससे लाभान्वित हो सके और स्वच्छ भारत मिशन के अन्तर्गत शहर की स्वच्छता भी बनी रहे।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत बिल्हौर एवं कछोना नगरपालिका/नगर पंचायत हैं। इन क्षेत्रों से निकलने वाली रेलवे लाईन कॉसिंग पर भारी यातायात होने के कारण कई-कई घंटों तक ट्रैफिक अवरुद्ध रहता है, जिस कारण लोगों को बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है। यहां के लोगों की पिछले काफी समय से रेलवे कासिंग पर ओवर ब्रिज अथवा अंडर पास बनाए जाने की मांग की जा रही है, लेकिन अभी तक उनकी मांग को स्वीकार नहीं किया गया है, जिस कारण उनमें भारी रोष व्याप्त है।

बिल्हौर में नेशनल हाईवे 9, जो पुराना जी0टी0 मार्ग है, पर स्थित रेलवे कॉसिंग पर यातायात अवरुद्ध होने की स्थिति बहुत ही खराब है। यहां पर कई-कई घंटे तक यातायात अवरुद्ध रहता है। विगत 14वीं एवं 15वीं लोक सभा के कार्यकाल के दौरान भी अपने संसदीय क्षेत्र के उपरोक्त बिल्हौर एवं कछोना में रेलवे कॉसिंग पर ओवर ब्रिज/अंडरपास बनाए जाने हेतु लोक सभा के विभिन्न नियमों के अन्तर्गत सरकार से मांग की गई थी, लेकिन उस समय की सरकार ने मेरे क्षेत्र की इस प्रमुख समस्या के निराकरण हेतु कोई सकारात्मक कदम नहीं उठाए। अतः पुनः अनुरोध है कि उक्त स्थलों पर आरओबी/अंडर पास के निर्माण हेतु शीघ्र कार्यवाही की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ0प्र0) के अन्तर्गत बघौली हरदोई जनपद का एक प्रमुख ब्लॉक और स्थानीय बाजार का एक बड़ा केन्द्र है। कोरोना महामारी से पूर्व बघौली रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ी संख्या 14265-14266 (वाराणसी-देहरादून जनता एक्सप्रेस), 14235-14236 (वाराणसी-बरेली एक्सप्रेस), 54377-54388 (बरेली-प्रयास पैसेन्जर) तथा 54251-54252 (सहारनपुर-बरेली एक्सप्रेस) के ठहराव थे और यहां से प्रतिदिन एक बड़ी संख्या में व्यापारी, छात्र, किसान इत्यादि का हरदोई और लखनऊ के लिए बड़ी संख्या में आवागमन होता था। लेकिन, अब यहां के लोग इन सब सुविधाओं से वंचित हैं। अतः बघौली रेलवे स्टेशन पर बंद पड़ी रेलगाड़ियों का पुनः संचालन कराकर पूर्व की भांति ठहराव दिए जाने और रेलवे रिजर्वेशन की सुविधा प्रदान किए जाने की आवश्यकता है।

मैं यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि बघौली रेलवे स्टेशन पर रेलवे कॉसिंग कई-कई घंटों तक बंद रहती है, जिसके परिणामस्वरूप यातायात अवरुद्ध होता है और लोगों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। अतः इस रेलवे कॉसिंग पर एक ओवर ब्रिज बनाए जाने की भी आवश्यकता है।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत ही अरवल एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, क्योंकि इस स्टेशन के पास ही मकरनपुर में मदारशाह की विश्व प्रसिद्ध मजार है। अरवल रेलवे स्टेशन, जो मकरनपुर के पास में ही है, यात्रियों/ श्रद्धालुओं के लिए जरूरी मूलभूत सुविधाओं का भारी अभाव है। अरवल रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यकरण करते हुए यहां पर पेयजल, शौचालय, विश्रामालय इत्यादि की सुविधा उपलब्ध करवायी जाये।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत चौबेपुर, शिवराजपुर, बिल्हौर, अरौल स्टेशनों पर यात्रियों के लिए जरूरी सुविधाओं का भारी अभाव है। इन रेलवे स्टेशनों का सौन्दर्यकरण करते हुए वहां पर पेयजल, विद्युत, प्रतीक्षालय आदि की समुचित व्यवस्था करवायी जाये।

मिश्रिख संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत मल्लावां, माधौगंज रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म काफी नीचे हैं, जिसकी वजह से यात्रियों को काफी परेशानी होती है। अतः प्लेटफॉर्म को ऊंचा करते हुए सीमेंट की शेड डलवायी जाये और अरौल-मकरनपुर रेलवे स्टेशन पर कालिन्दरी एक्सप्रेस (14723-14724) एवं पवन एक्सप्रेस (15037-15038) का ठहराव दिया जाये।

मैं माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा सदन में प्रस्तुत रेलवे मंत्रालय की अनदान मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूं और यह भी निवेदन करता हूं कि मेरा संसदीय क्षेत्र, जो अनुसूचित बाहुल्य एक अति पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, के सर्वांगीण विकास हेतु उपरोक्त सभी बिन्दुओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए केन्द्रीय बजट में धन का आवंटन करने की कृपा की जाए।

***श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) :** मैं रेल मंत्रालय के 2022-23 अनुदानों की मांग का समर्थन करते हुये अपनी बात रखना चाहता हूँ। रेल मंत्रालय के अनुदान मांगों पर चर्चा के इस अवसर पर मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि मंत्रालय द्वारा हाल ही में रेल दुर्घटना रोकने के लिए "कवच" तकनीक का सफलतापूर्वक परीक्षण किया गया है। इस नई तकनीक से एक ही ट्रेक पर यदि 2 ट्रेनों आमने सामने आती है तो ऐसी स्थिति में यह तकनीक अपने आप इंजन को कंट्रोल करके रेल दुर्घटना होने से बचाती है। यात्रियों की सुरक्षा और रेलवे की संपत्ति का सुरक्षित रखरखाव भारतीय रेल की सर्वोच्च प्राथमिकता है। रेल दुर्घटनाओं की संख्या में प्रतिवर्ष कमी आ रही है।

इस वर्ष बजट में रेलवे के लिए 140367.13 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इसके लिए माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी एवं वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देते हैं।

रेल परियोजनाओं के निष्पादन के लिए नई राष्ट्रीय रेल योजना 2030 में 110 लाख करोड़ रुपए से बढ़ाकर 155 लाख करोड़ रुपए का एक नया बेंचमार्क स्थापित किया है। बजट में सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, संयुक्त उपक्रमों और विशेष प्रयोजन वाहनों में निवेश के लिए 38686.59 करोड़ रुपए भी निर्धारित किए गए हैं और रोलिंग स्टॉक के विकास के लिए आवंटन जो राष्ट्रीय ट्रांसपोर्ट के लिए नए आधुनिक कोच और प्रौद्योगिकी लाने में सहायक होगा, उसके लिए 7977 करोड़ रुपए रखा गया। मा0 वित्त मंत्री जी ने डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के लिए 15700.44 करोड़ रुपए भी आवंटित किए, जिसकी संपत्ति को संचालन और रखरखाव के लिए रेलवे द्वारा मुद्रित किया जाएगा। रेलवे बजट घोषणाएं रेलवे के क्षेत्र में क्रांतिकारी साबित होगी। यह माननीय प्रधानमंत्री जी की दूरदर्शी सोच को दर्शाता है।

पिछले वर्षों में मोदी सरकार द्वारा जिस प्रकार से भारतीय रेल का आधुनिकीकरण किया गया है, मैं उसकी सराहना करता हूँ। कोरोना महामारी के बीच रेलवे ने महत्वपूर्ण कार्य किया है। 78 ऑक्सीजन पैदा करने वाले संयंत्र स्थापित किए गए हैं और रेलवे अस्पतालों में कार्यान्वित है। भारतीय रेलवे ने कम से कम समय में ऑक्सीजन एक्सप्रेस का संचालन करते हुए त्वरित डिलीवरी की। मुझे पूरा विश्वास है कि सब के प्रयास से मजबूती से अपनी विकास यात्रा को जारी रखेंगे। इसके अलावा रेलवे छोटे किसानों के लिए नए उत्पाद और सेवाएं पेश करेगा। माननीय नरेंद्र मोदी जी हमारे देश के किसानों की आय बढ़ाने के लिए हमेशा प्रयासरत है इसके लिए उन्होंने बजट में किसानों के लिए "एक स्टेशन एक उत्पाद" योजना की शुरुआत की है। इसमें रेलवे छोटे किसानों और छोटे मध्यम उद्यमों के लिए नए उत्पादों के लिए परिवहन का ढांचा विकसित करेगा, इससे स्थानीय उत्पादों की आपूर्ति बढ़ेगी और देश के विकास को गति मिलेगी।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र में रेलवे संबंधित मांगों को भी सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूँ। झारखण्ड राज्य को वर्ष 2009-14 के दौरान 457 करोड़ रुपये प्रति वर्ष से बढ़ाकर हमारी सरकार ने वर्ष 2020-21 में 3,221 करोड़ रुपये तथा वर्ष 2021-22 में 4,182 करोड़ रुपये सर्वाधिक बजट परिव्यय या गया है जो 2009-14 के औसत बजट परिव्यय से 815% अधिक है। परन्तु मेरे लोक सभा क्षेत्र की रेल परियोजनाओं के लिए राशि का आबंटन ना के बराबर है। जबकि यहां से रेलवे को लगभग 13600 करोड़ रुपये मनवा आय होती है। आपको अवगत कराना चाहूंगा कि धनबाद रेल मण्डल रेलवे के सर्वाधिक राजस्व देने वाला से एक है। जिसमें से मेरे लोक सभा क्षेत्र के चतरा एवं लातेहार जिला से धनबाद रेल मण्डल को प्रतिवर्ष 13590 करोड़ रूपयों से अधिक की आय होती है।

धनबाद मंडल रेल प्रबंधक के अनुसार चतरा व लातेहार जिलों में रेलवे के मालढुलाई/ रेक लोडिंग स्टेशनों की संख्या तथा उससे होने वाली रेलवे आय की स्थिति निम्नानुसार है।

चतरा जिला		लातेहार जिला	
साइडिंग	औसत आय प्रतिमाह करोड़ में	साइडिंग	औसत आय प्रतिमाह करोड़ में
शिवपुर लाइन 1	22.52	बकरू लाइन नं 1	2.00
शिवपुर लाइन 4	251.5	बकरू लाइन नं 4	158.50
शिवपुर नेक	6.00	फुलबसिया लाइन 1	निल
बचरा	120.20	फुलबसिया लाइन 4	390.50
राजधर	65.00	बालूमाथ लाइन 1	24.00
राजधर लाइन 2	42.30	बालूमाथ लाइन 4	50.00
राजधर साइला	निल	टोरी (टेस्ट) साइडिंग	निल
कुल	507.52	कुल	625.00

कुल प्रतिमाह $507.52 + 625.00 = 1132.52$ करोड़ अर्थात प्रतिवर्ष 13590.24 करोड़ रूपये ।

दिनांक 09 मार्च 2018 को रेल भवन से वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग द्वारा टोरी - बालूमाथ नयी रेल लाईन का लोकार्पण तत्कालीन रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी द्वारा घोषणा किया गया था कि टोरी से बालूमाथ - शिवपुर तक सवारी गाडी जल्द चालू किया जायेगा । परन्तु इस रूट पर सवारी गाडी आज तक चालू नहीं हुई है, केवल मालगाडी चल रही हैं । जिससे इस क्षेत्र के लोगों में आक्रोश हैं । माननीय रेल राज्य मंत्री जी द्वारा सार्वजनिक कार्यक्रम में की गई घोषणा की पालना नहीं होने के कारण स्थानीय नागरिकों में असंतो व अविश्वास उत्पन्न हो रहा है । इस विषय को मेरे द्वारा संसद में तथा मंत्रालय में कई बार उठाया जा चुका है । रेलवे अधिकारियों ने सी.सी.एल. से NOC उपलब्ध करवाने की मांग की थी । सी.सी.एल. द्वारा दिनांक 09 दिसम्बर 2021 को महाप्रबंधक, पूर्व मध्य रेल, हाजीपुर को NOC पत्र जारी कर दिया है । लोक सभा में मेरे अताराकित प्रश्न संख्या 2879 दिनांक 15.12.2021 के जवाब में बताया गया कि रेल संरक्षा आयुक्त का सांविधिक अनुमोदन प्राप्त नहीं है । अध्यक्ष महोदय, भारत सरकार के रेल राज्य मंत्री द्वारा रेल भवन से पत्रकारों के सामने व सार्वजनिक मंच पर घोषणा के 04 साल बाद भी, संसद सदस्य द्वारा बार - बार संसद में तथा रेल मंत्रालय में मामला उठाने के बाद, साथ ही लगभग 13600 करोड़ रूपये का राजस्व प्रतिवर्ष देने वाले क्षेत्र को एक सवारी गाड़ी रेलवे चालू नहीं कर रहा हैं, यह अत्यन्त खेद की बात है । अतः मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह है कि रांची से टोरी तक चलने वाली सवारी गाडी को बालूमाथ व शिवपुर तक संचालित करने की स्वीकृति शीघ्र जारी किया जायें ।

सरकार सिर्फ लाभ के लिए नहीं, कल्याणकारी भी होती है । कल्याणकारी योजनाओं को लेने पर ही वह धीरे-धीरे लाभकारी बनता है । समय और पैसा बचेगा । देश आगे बढ़ेगा । देश में नया आर्थिक करिडोर का उदय होगा । कनेक्टिविटी बढ़ेगा । इन रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने से देश के कई लोकसभा क्षेत्र जुड़ जाएंगे ।

चतरा – गया रेल लाइन परियोजना- इस परियोजना के पूर्ण होने से रेलवे से अछुते रहे चतरा जिले का सम्पर्क पूरे देश से हो सकेगा । चतरा –गया रेल लाईन के माध्यम से चतरा को रेलवे से जोडने की मांग बहत परानी है । वित्तीय वर्ष 2007-08 के बजट में स्वीकृत चतरा –गया रेल लाईन निर्माण के लिए सर्वेक्षण पूर्ण कर लिया गया हैं । पिंक बुक वर्ष 2008-09 में सकल बजटीय सहायता से वित्तपोषण के साथ शामिल किया गया था । तब इस योजना की लागत 416 करोड़ थी, रेलवे के अनुसार नवीनतम प्रत्याशित लागत 4543 करोड़ रूपयें हो गया है । चतरा जिले में 37.672 एकड़ भूमि के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य भी हो चुका है । मार्च 2017 तक 31 करोड़ रूपये इस लाईन के लिए खर्च किया जा चुका हैं ।

अतः मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि इस रेल लाईन के लिए राशि का आबंटन किया जायें तथा इसके परियोजना को चालू करने की दिशा में ठोस कदम उठायें ।

चतरा – शिवपुर रेल लाइन परियोजना:- चतरा –शिवपुर रेल लाइन एक मिसिंग लिंक है, इसे पूरा करना अत्यंत आवश्यक है । इस परियोजना के पूर्ण होने से चतरा जिला रेल नेटवर्क से जुड़ जायेगा, जिससे रेलवे की अतिरिक्त आय बढ़ने के साथ ही समय की बचत होगी । साथ ही खनिज के ढुलाई पर किये जा रहे अनावश्यक वित्तिय भार से भी मुक्ति मिलेगी । अतः

मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि चतरा - शिवपुर रेल लाईन का सर्वे कार्य शीघ्र पूर्ण करवाने तथा स्वीकृति प्रदान करने की दिशा में कार्यवाही की जायें।

बरवाडीह-चिरमिरी (अम्बिकापुर) 182किमी रेल लाइन परियोजना :- झारखण्ड प्रदेश के चतरा लोक सभा क्षेत्र में आजादी से पूर्व बरवाडीह - चिरीमिरी रेलवे लाईन परियोजना प्रस्तावित थी। जिसमें चिरीमिरी से अम्बिकापुर तक रेलवे लाईन बन चुकी है। बरवाडीह से अम्बिकापुर तक रेलवे लाईन का निर्माण लम्बित है। इस परियोजना के लिए आजादी से पूर्व में ही भूमि अधिग्रहीत की जा चुकी है। अधूरा निर्माण कार्य भी हुआ है। यह परियोजना झारखंड के पलामू संभाग को छत्तीसगढ़ के सरगुजा संभाग से जोड़ता है। जनजातीय बाहुल्य सरगुजा एवं झारखंड का क्षेत्र सीधे मुंबई, हावड़ा से जुड़ता है और अन्य मार्गों की अपेक्षा इस मार्ग से मुंबई - कोलकाता की दूरी 300 किलोमीटर कम हो जायेगी।

चिरमिरी बरवाडीह रेल लाइन द्वितीय विश्व युद्ध के समय 1935-36 में शुरू की थी, जो युद्ध शुरू होने से बन्द हो गई। बाद में 1947-48 में फिर शुरू हुई और 1950 वित्तीय कठिनाइयों के कारण बंद कर दिया गया। 1960 में तत्कालीन रेल मंत्री स्व. श्री जगजीवन राम जी ने फिर से इस परियोजना को स्वीकृति दी, लेकिन यह पूर्ण नहीं हो सकी। 182 किलोमीटर इस रेल लाईन के लिए 2007 में सर्वे रिपोर्ट करीब 600 करोड़ खर्च होने का अनुमान था। जो वर्ष 2013-14 के बजट में 1137 करोड़ हो गया, जिसमें से वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 में मात्र 10-10 लाख रुपये बजट आवंटित किया गया है। रेल मंत्रालय और छत्तीसगढ़ सरकार की संयुक्त उद्यम कंपनी मैसर्स छत्तीसगढ़ रेलवे कंपनी लिमिटेड द्वारा मैसर्स साउथ इस्टर्न कोलफील्ड लिमिटेड तथा कोयला मंत्रालय से उक्त परियोजना में निवेश के लिए सम्पर्क किया था। हमारी सरकार ने रेलवे बजट में इस अति महत्वपूर्ण रेल परियोजना को दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (SECR) के जोन बिलासपुर के अन्तर्गत रखा है। परन्तु बजट में राशि का आबंटन नहीं किया गया है।

अतः मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि आजादी से पूर्व की प्रस्तावित बरवाडीह-चिरीमिरी रेल लाईन के लिए राशि का आबंटन किया जायें तथा इसके परियोजना को चालू करने की दिशा में ठोस कदम उठायें।

मेरे लोक सभा क्षेत्र चतरा में बरवाडीह रेलवे जंक्शन है तथा लातेहार जिला मुख्यालय का प्रमुख रेलवे स्टेशन है। इन दोनो प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर रेल गाड़ियों का पहले ठहराव होता था, परन्तु अब इन स्टेशनों पर ठहराव नहीं दिया गया है। इन दोनो स्टेशनों के अलावा छिपादोहर रेलवे स्टेशन पर भी ठहराव बन्द कर दिया गया है। इन स्टेशनों पर गाड़ियों के ठहराव के लिए मेरे द्वारा रेलवे को कई पत्र लिखे गये हैं। रेलवे द्वारा इन तीनों स्टेशनों से छोटे व कम राजस्व वाले स्टेशनों पर गाड़ियों का ठहराव दिया जा रहा है, परन्तु इन स्टेशनों पर ठहराव नहीं दिया है।

रांची - नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस गाडी का बरवाडीह रेलवे स्टेशन पर ऑपरेशनल स्टॉपेज पांच मिनट का दिया गया है। चतरा, लातेहार, रामगढ़ एवं हजारीबाग जिलों के यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से रांची - नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस का बरवाडीह में ऑपरेशनल स्टॉपेज के स्थान पर नियमित ठहराव चतरा पर किया जाना अत्यन्त आवश्यक है तथा लातेहार या टोरी रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाना चाहिए।

अतः मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि रांची - नई दिल्ली राजधानी सुपरफास्ट स्पेशल, गाड़ी संख्या Ranchi-Sasaram express 18636-18635. Ranchi-Banaras express 100 101 Jharkhand swarn ivanti express 12874-12873. Howrah- Bhopal express 1100-150 02005/02584, 01447/01448 आदि गाड़ियों का ठहराव पुनः का ठहराव बरवाडीह, लातेहार एवं छिपादोहर रेलवे स्टेशनों पर शीघ्र चालू किया जायें।

पीएम गति शक्ति से अर्थव्यवस्था को मजबूती मिली है। 100 साल के लिए ढांचागत सुविधाएँ बढ़ाई जाएगी। इस बजट में पीएम गतिशक्ति को बढ़ावा देने के लिए मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक के लिए 100 पीएम गतिशक्ति कार्गो टर्मिनल विकसित करने की घोषणा की गई है। मेरी माननीय रेल मंत्री जी से मांग है कि मेरे लोक सभा क्षेत्र के चतरा एवं लातेहार जिलों में पीएम गतिशक्ति कार्गो टर्मिनल स्वीकृत किये जायें।

मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुये माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***श्री गिरीश चन्द्र (नगीना) :** आपने मुझे रेलवे अनुदान पर विचार व्यक्त करने का अवसर दिया। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मेरे लोक सभा क्षेत्र नगीना से प्रतिदिन विभिन्न ट्रेनों का आवागमन होता है, जिसमें कुछ ही ट्रेनों का स्टापेज मेरे क्षेत्र में रहता है, कुछ सुपर फास्ट ट्रेनों के स्टापेज कराने की माँग काफी समय से जनता द्वारा की जा रही है, क्योंकि स्टापेज न होने के कारण लोगों को 50 से 60 किमी० का सफर बेवजह तय करना पड़ता है। इस क्षेत्र में रेलवे प्लेटफार्म की हालत भी बहुत खराब अवस्था में है। यात्रियों को बैठने के लिए कुर्सी व टिन सेड तथा स्वच्छ पेयजल की स्थिति में भी सुधार कराने की आवश्यकता है। मेरे द्वारा कुछ कार्यों को जनहित में प्राथमिकता के आधार पर कराने की कृपा करें। ट्रेन सं० 02091/02092 नैनी जनशताब्दी एक्सप्रेस काठगोदाम से देहरादून का स्टापेज धामपुर, नगीना में कराया जाय। ट्रेन सं० 04649/04650 शहीद एक्सप्रेस जयनगर से अमृतसर का स्टापेज धामपुर, स्योहारा, नगीना में कराया जाय। ट्रेन सं० 02317/02318 अमृतसर से कोलकाता एक्सप्रेस का स्टापेज धामपुर, नगीना में कराया जाय। ट्रेन सं० 05001/05002 राप्ती गंगा एक्सप्रेस गोरखपुर देहरादून का स्टापेज धामपुर, नगीना, स्योहारा में कराया जाय। रेलवे स्टेशन धामपुर, नगीना, स्योहारा पर शुद्ध पेयजल, शौचालय, यात्री प्रतीक्षालय कक्ष, प्लेट फार्मों पर बैठने के लिए कुर्सी व बरसात के मौसम व गर्मी से बचने के लिए टिन सेड की सुविधा उपलब्ध करायी जाय। नजीबाबाद से किरतपुर, बिजनौर, चॉदपुर, गजरौला दिल्ली से होते हुए मुम्बई को जाने के लिए एक नई ट्रेन का संचालन किया जाय। नजीबाबाद रेलवे स्टेशन पर एक ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाय। नगीना, धामपुर या स्योहारा में से कहीं भी आरक्षण की सुविधा जो प्रातः 8 बजे से रात्रि 8 बजे तक रहती है, वह नहीं है। यह सुविधा यहाँ पर प्रातः 8 बजे से सिर्फ 3 बजे तक है। कृपया उसका समय 8 बजे से रात्रि 7 बजे तक करने का कष्ट करें।

***SHRI MOHANBHAI KUNDARIYA (RAJKOT):** I would like to thank you and my party for giving me an opportunity to express my views on the demands for grants of the railway 2022-23.

I would like to express my gratitude to Hon. Prime Minister and all the Railways ministers for special consideration for development of railways in Rajkot (Saurashtra).

The Indian railways has envisaged the National Rail Plan for India -2030 to create a future ready railway system by 2030. For that, the allocation of Rs. 60,000 crore per annum for the next five years as Gross Budgetary Support for capital expenditure stands justified. I wish to welcome here the allocation of Rs. 1 crore as Gross Budgetary Support for 2022-23, which is a 17 per cent upward change compared to the Budgetary Estimates of 2021-22, which will further help in augmenting its infrastructure during the period 2021-51.

I would like to take this opportunity to thank our hon. Railway minister and his predecessors Shri. Piyush Goyal and Shri Suresh Prabhu for their exceptional support for getting long pending works expedited falling within my Lok Sabha constituency that have been affecting the passengers as well as the local residents for past several years.

Under the guidance of Hon. Prime Minister, the Hon. Railways Ministers took cognizance of Rajkot as gateway to Saurashtra region due to which they were extremely generous for sanctioning of Rs. 1002.39 Cr towards doubling of track with electrification of Rajkot Surendranagar section of 116.17 km and which is nearing for completion and operational in due course. And sanctioning a cost of Rs. 5.4 crore towards construction new pit line at Rajkot, so that it could handle all sorts of maintenances of trains including Rajdhani.

The Hon. Railways Ministers were kind enough to consider the demand of extension of train no. 12268 / 12267 Mumbai Central - Ahmedabad - Mumbai Central Duronto Express up to Rajkot, erection of escalators at Rajkot.

Now I come to the issue of starting new direct trains from Rajkot to Delhi and Mumbai which would cater to the entire Saurashtra (9 Lok Sabha constituencies) having population of around 2.5 crore.

Due to lack of direct trains from Rajkot to Delhi, sometimes it is very inconvenient for pilgrims at large visiting the historical Dwarka, Somnath temples and Gir forests and as well as public representatives to reach Delhi to attend meetings.

Hence, the Government should consider the demand of extension of Swarna Jayanti Rajdhani New Delhi Ahmedabad express upon its arrival at Ahmedabad, its services can be extended up to Rajkot as intercity express on sidelines of Gatiman Express, the said extension would benefit entire Saurashtra region and it could be considered as direct train.

I kindly draw your attention towards the ambition of the Government of introducing as many as 400 indigenously built new generation Vande Bharat Express Trains in the next three years, out of which through you sir, I humbly request the Hon. Minister to prioritise and allot few trains to Rajkot and Saurashtra region.

Few demand of trains such as Ahmedabad - Dharbanga Sabarmati Express, Ahmedabad - Varanasi Express, Ahmedabad - Patna express that are idle lying for more than 22 hrs at Ahmedabad which could considered for extension up to Rajkot are at abeyance, in spite of having ample time for turnaround, paving way for stress free operation of Ahmedabad – Rajkot.

The operation of the above said trains up to Rajkot, which would not only help the passengers from Rajkot & Saurashtra region to travel to Dharbanga, Varanasi & Patna but also generate revenue to the railways.

Another important issue pending since long time of operating Train - 19565 Okha - Haridwar express train which is plying with 24 coaches bi-weekly or tri weekly, of which operational feasibility has been submitted.

Morbi railway station, regardless ready to use broad gauge for providing rail connectivity to Mumbai, Delhi or any northern states, has been neglected and unutilised for past several years, only 2-3 DEMU trains are in daily operation.

Whereas Morbi which provides employment to around 25-30 lakhs of migrant work force from Bihar, Uttar Pradesh and Rajasthan ceramic industries, watch, automobile, jewellery, food processing.

Due to which the business fraternity as well as migrant work force has been suffering due to lack of train connectivity, they either have to travel by road (2-3 hours) to Halvad, Wakaner or Rajkot to embark their journey by train. I am informed that, many times after 2-3 hours of road journey they could not board the trains as the train charting done before 3 hrs of the departure.

Hence, I kindly request you to instruct the concerned authorities to redirect the trains originating & terminating from Gandhidham / Kutch via Morbi to Mumbai & others junctions.

Upon consideration of above request, those would be an additional source of revenue to railways as well as means of travel to the habitants of Morbi district.

Keeping in view of support of the Ministry of Railways in the past and hoping of considering implementing the pending requests at the earliest.

***श्रीमती संध्या राय (भिंड):** मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी व माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद करती हूँ । उन्होंने रेल मंत्रालय में कई अभूतपूर्व कार्य किए कई नई रेल लाइनों का दिया जाना, कई लाइनों का विद्युतीकरण किया जाना, व किसानों की आय दुगुना करने के उद्देश्यों की पूर्ति के लिए किसान ट्रेन चलाई गई है ।

मैं अपने भिंड जिला की बात करूँ तो सबसे पिछड़ा जिला है विकास की धारा से छुटा हुआ इसे विकास की धारा से जोड़ने के लिए तथा वहां पर व्यापारियों, किसानों व आम जनोँ लाभ की दृष्टि से ग्वालियर भिंड इटावा के रास्ते बलरामपुर तक चलाए जाए । ओखा गोरखपुर एक्सप्रेस गाड़ी क्रमांक 15045/46 सूरत, मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस गाड़ी का क्रमांक 19053/54 दोनों गाड़ियों को सीधा गुना शिवपुरी, ग्वालियर भिंड होते हुए इटावा डाइवर्ट किया जाए । भिंड से भोपाल के लिए काफी समय से गाड़ी की मांग जनता द्वारा लगातार की जा रही है ।

इंदौर से भोपाल, झांसी, कानपुर होते हुए बनारस, पटना, गुवाहाटी की तरफ से कोई गाड़ी चलाई जाए । मुंबई से वेस्टर्न रतलाम, शिवपुरी, ग्वालियर, इटावा होते हुए लखनऊ,

गोरखपुर, पटना, गुवाहटी ट्रेन और झांसी से इटावा लिंक एक्सप्रेस गाड़ी क्रमांक 11801/2 स्टापेज सनिचरा, गोहद, इटावा फुप, आदि होना चाहिए । रतलाम भिंड इंटरसिटी एक्सप्रेस का संचालन सप्ताह में तीन बार है उक्त गाड़ी का संचालन नियमित होना चाहिए और ट्रेन जो आने के बाद 7 घंटे खड़ी रहती है उसे कानपुर तक बढ़ा दिया जाना चाहिए । बसई से पिछोर मार्ग पर रेलवे ओवरब्रिज बनावाने की कृपा करें । उत्कल को बसई स्टेशन पर रूकवाने की कृपा करें ।

भिंड जिला से भोपाल व दिल्ली दोनों राजधानी में नवीन ट्रेन चलाई जाएं । दतिया मां पीतांबरा की नगरी है वहां पर देश-विदेश के श्रद्धालु का आना जाना रहता है । आम जनमानस की सुविधा है हेतु शताब्दी, गतिमान, पातालकोट एक्सप्रेस, मंगला जैसी महत्वपूर्ण ट्रेनों का दतिया स्टेशन पर स्टॉपेज किया जाए ।

भिंड जिला में तीन बार ओवर ब्रिज अति आवश्यक है ।

(i) भिंड अटेर ब्रिज

i) सोनी मेंहगांव ब्रिज

ii) गोहद चौराहा एव पिपरी हेड मार्ग ब्रिज बनवाने की कृपा कर ।

2015 में भिंड से कोच रेलवे लाइन का सर्वे किया गया था सर्वे के बाद की प्रगति की स्थिति से अवगत कराएं । कब तक भिंड को नई रेलवे लाइन की सौगात देने की कृपा करें । मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं ।

***SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR):** After looking at the overview of the Railway finances presented by the hon. Finance Minister, along with the Union Budget, on 19 February, I wish to compliment the hon. Railway Minister and his team of officials for the efforts being made to push railways for writing a new growth story.

I feel happy that internal revenue of railways is estimated to see a jump of 19% to Rs. 2.4 lakh crores and traffic revenue is pegged at 2.39 lakh crores with estimated growth of more than 18% in the coming fiscal. But, I should point out that the Operating Ratio of 97%- even though it is better than the RE of 2021-22 - for 2022-23 is on a higher side and hence there is a need to tighten the

expenditure. And, the Russia-Ukraine conflict really poses a great challenge to railways in view of shooting up of crude oil prices. The expenditure on fuel would certainly go beyond the anticipated 15%. But, I am sure, under your able leadership, Railways boldly face the challenges, raise revenue and bring in better Operating Ratio in 2022-23 and subsequent years.

There are announcements made in the Budget, be it efficient logistics services for farming community, integration of postal and railways networks for seamless movement of parcels, GatiShakti Cargo Terminals, new Vande Bharat trains, one-station-one-product, expanding rail network, electrification, etc. I pray that your Ministry achieve all goals set for next FY.

As you know that people have a lot of expectations from Railways, be it electrification, stoppage, new trains, additional coaches, ROBs/RUBs, etc., and Guntur - my Lok Sabha Constituency in Andhra Pradesh - is no exception. There are some requests from my district Guntur and Andhra Pradesh and I am mentioning the same below with a request to kindly go through them and do the needful for which I shall ever be grateful.

Existing Railway over Bridge (ROB) at Arundalpet, which connects from St. Joseph's Hospital to Sankar Vilas Centre was constructed in the year 1957. The life of the structure is 65 years as per the Railway norms i.e. almost achieved. The traffic in Guntur city has increased multi folded and it takes about 30 Mins to pass the ROB in peak hours. Guntur being a Gateway City to the new Capital Amaravati, the traffic in Guntur city is increasing day by day. Hence, there is every need to reconstruct a new Railway Over Bridge (ROB) in place of the existing bridge.

The approximate cost for proposed elevated corridor / flyover from Municipal Travellers Bungalow junction up to Lodge Centre junction comes to Rs.175.00 Crores and the Detailed Project Report (DPR) is under progress.

It may also be noted that Guntur Municipal Corporation has completed 150 Years since its inception as Urban Local Body (ULB). Under these circumstances, some Major Financial Rewarding and City Level Developmental

projects were identified for development of sustainable growth of the Guntur Municipal Corporation.

Construction of RUB's at both directions at km 1/2 of Guntur - Amaravati in Guntur Municipal Corporation limits near the existing ROB in lieu of L.C.No.497-A of Km0/5-6 in between Guntur – Nallapadu section on cost sharing basis - It is further informed that, during the Joint inspection held on 23.09.2017 with railways, GMC and (R&B) department has decided to proceed with RUB's. As per action plan, the estimate is prepared for Rs. 5400.00 Lakhs with the following provisions.

South Central Railway has furnished the cost of box for Rs.35,89,88,616/- under Railway track including pushing and other charges vide Lr No.GNT/W/351/Arundalpet ROB dt.17.11.2017. Municipal Commissioner, Guntur Municipal Corporation has given consent to bear the Land acquisition, structural compensation, shifting of utilities from the Corporation during the meeting held on 28.11.2017 with Hon'ble Minister T(R&B).

RVNL (Rail Vikas Nigam Limited) has completed the survey to connect Amaravati to various places in the State and submitted the proposal to Railway board. The Project cost is Rs 2679 crore, Track construction of about 106 route Kms, Considering Errapalem and Nambur the total new lanes will be 189 Kms. Times lines to complete the project is 4 years.

To follow up with the railway ministry to speed up the process and ground the project at the earliest. The long pending project taken up 3 years back with an intention to complete within 18 months is yet to be completed. The snail pace movement of this project tells upon the efficiency of railways. The line is just 24.5 KM, and it is moving at a snail's pace after all the sanctions have been given. Hope this project will not see another calendar year to get completed. In addition to expediting the work, extend the line to New Guntur station. Between Guntur-Tenali, Vadlamudi is a place where Sangam Dairy and Fodder Factory in addition to Vignan University and its affiliated colleges are there. In the near

future, two medical colleges with attached hospitals are coming up. To reach Vadlamudi, people are using only road route. If a halt is provided near Suddapalli LC where the railways have got their own lands it will be of utmost use to the present commuters and future traffic.

At present this single line has been proposed for electrification which is yet to be started. There is a necessity to go in for the doubling of this line in view of the new railway line coming up with diversion from this, the Nadikudi - Kalahasthi and also a new line to be planned to the AP Capital, Amaravati. Hence Doubling and Electrification of this line should be included in the budget.

The shortest patch of new line in Andhra Pradesh after independence laid to bypass the rush of goods trains and some of the passenger trains from Grand Trunk route between Tsundur-Vijayawada was opted to be removed after some years of functioning. This needs to be reviewed once again and revived to have a shorter route for approaching capital Amaravati from southern states. This line was used to run Circar Express between Kakinada-Madras Central. As this is more useful, this may be restored by including in the Guntur-Tenali doubling project for running goods trains and superfast Express trains.

After several repeated requests for the last 10 years from the Members of Parliament, sanctions were made to revive the crossing station, to reduce the travelling time and to have more number of trains between Tenali- Repalle. This crossing station is yet to be opened for traffic.

After selection of Thulluru Mandal of Guntur district as the New Capital area of Andhra Pradesh, Guntur Station needs to be given the status of one of the capital stations and providing facilities. The long pending blue print to improve the Guntur Station is to be made a reality at the earliest.

Development of western side of the station with another (No.8) platform par with platform No. 1 so as to receive all types of trains and to provide with all the facilities like waiting hails, restaurant and parking place. All the platforms are to be connected with a new Foot Over Bridge (FOB) provided with escalators wherever necessary and convenient to passengers.

A foot over bridge is required at the station connecting east side (Govt. General Hospital Road) to west side (1st lane Arundalpet) of the station for the public to crossover to other side. The participation of Guntur Municipal Corporation (GMC) wherever required will also to be informed to them.

The symbolic four lions pillar on platform no.4 be shifted to a prominent and convenient place on eastern side of the station giving facelift.

Presently this station is being used as a bypass station to Guntur providing passage for three by weekly long distance trains and two daily run trains to Chennai from Vijayawada (Janasatabdi) and from Kakinada (Circar express) trains. This station needs to be made a coaching station by providing connectivity to Guntur station.

Most of the important long distance trains of Grand Trunk route can be routed through new Guntur station. The present goods loading, unloading can be shifted to Nambur to create more space here for coaching purpose.

A Pit line at this place will be of utmost use to originate some trains from Guntur to New Delhi, Howra and Mumbai and beyond these places.

This is situated between Guntur-Vijayawada and the nearest point to the new capital of Andhra Pradesh. The 1000 bedded AIIMS super speciality hospital of AP is coming up at a distance of 3 KM and many important offices like police academy are being established nearby. This station will have to be provided with all facilities and all the express trains are to be provided with halts.

In spite of the double line with electrification the running time between Vijayawada-Guntur is taking at about 100 to 120 minutes irrespective of whether it is a passenger or an express train. By road the journey takes around 40 minutes in spite of stopping at toll gate in between. This time needs to be reduced to attract more number of passengers on trains between Guntur and Vijayawada.

In spite of providing two crossing stations in between Tenali-Repalle, still the trains take longer time in reaching destinations on either side. Lack of a

crossing station between Tenali Repalle has become very inconvenient to run some more trains to Repalle from Tenali. Previously Vemuru was a crossing station and there used to be a train from Repalle to Vijayawada. It is beyond imagination what made the railways to discontinue this crossing at Vemuru and as a result of this all the trains connected with Repalle are running late. Hence the long back sanctioned work to lay the crossing line at Vemuru be provided with funds to complete at the earliest. In this connection as Repalle is one of the terminus points of Guntur Division one Pit line may also be sanctioned so that some passenger trains can be organised from this point. Repalle station is serving the passengers from Machilipatnam areas of Krishna District.

As Guntur-Mangalagiri-Vijayawada stations are more approachable to the proposed Capital of Andhra Pradesh, new trains introduced will have to be originated from a location covering these three places. Hence all the trains introduced towards North and East may be originated from Guntur station and all the trains introduced towards South and West be originated from Vijayawada station. For all these trains halt be provided at Mangalagiri station.

Express train to New Delhi is needed. The present Visakha Rajadhani Express is only with AC accommodation. A new train with all classes should be introduced from Guntur so as to extend it to capital city Amaravati in future

Vijayawada-Mysore-Vijayawada, Express via. Guntur-Gooty-Bengaluru is requested. The increasing rush towards Bengaluru demands this train. Reaching Bengaluru in early hours will be of utmost use for the passengers. As most of the IT Professionals working at Bengaluru are from this area the existing trains are not in a position to accommodate them. Hence introduction of a new train from BZA/GNT--Bangalore via NRT, NDL and Gooty is requested.

Guntur-Tirupathi-Guntur, Intercity Express via. Tenali, Gudur is needed.

A day train connecting Bapatla, Chirala, Ongole and Nellore will be useful to students and employees. Guntur-Chennai-Guntur, Intercity Express Via. Tenali, Gudur is needed. It is necessary to have a direct train in day time to reach Chennai. Vijayawada-Done-Vijayawada...Intercity Express Via. Guntur,

Nandyal is also needed. This train is useful for all the passengers reaching Vijayawada, Guntur junctions from various places and also provides an express in day time in this route to reach Srisailam.

Some of the Passenger and Express trains having Vijayawada as terminus may be extended to Guntur providing direct train facility. Mumbai-Secunderabad, Devagiri Express be extended to Guntur via. Nalgonda-Nadikudi Howrah-Sai Prasanthinilayam Express be extended to Bengaluru. Increase in Frequency of Kakinada-LTT from by-weekly as daily, Howrah-Sai Prasanthinilayam as Tri-weekly and Kakinada-Bhavanagar Express as Tri-weekly.

To provide Halt to Train no: 12709/12710 Gudur-Secunderabad –Gudur Express at NIDUBROLU . To Provide halt to train no: 17209/17210 Bangalore-Kakinada-Bangalore at NIDUBROLU. To Provide halt to Train no: 17401/17402 Tirupati-Machilipatnam-Tirupati at NIDUBROLU. To provide Halt to Train no: 17225/17226 Vijayawada-Hubli-Vijayawada (Amaravati Express) at Mangalagiri. To provide Halt to Train no: 12795/12796 Secunderabad-Vijayawada- Secunderabad Express at Mangalagiri. To provide halt at Sangamjagarlamudi for Delta Fast Passenger train. To provide halt at Pedakurapadu for Palanadu Express. To provide halt at Siripuram for Janmabhoomi Express.

Syamalanagar-Ngo Colony Road LC. RUB was sanctioned previously. Financial approvals given. This has to be completed at the earliest to meet the day by day increasing rush. ROB to be sanctioned at LC on Old Guntur-Nandivelugu Road on Guntur- Tenali Railway line which is being doubled with electrification. To be grounded at the earliest. Some of the LCs is being closed in Tenali-Guntur route. The farmers of the villages are finding it difficult to reach their agricultural lands. Hence where ever it is possible the LCs may be converted as RUBs in this route. The proposal for the new ROB as suitable for railways in place of the existing ROB connecting one and two towns near Guntur

station be given to the state government (R&B Department) so as to prepare DPR as the present one is not adequate for the growing traffic towards capital.

In the first railway budget of this government there was a proposal to establish five railway universities required to give education pertaining to railway functions. So far only one has been established. Hence we request one of such university be given to Andhra Pradesh in and around Guntur.

Special Trains are running beyond schedule timings without providing any facilities in the running trains. This is after the charges for these trains are three times the normal.

The State Re-Organization Act has provided for a rail zone which is still to be materialized. I propose that a decision be taken to establish anywhere in Andhra Pradesh immediately so that it can be at any time changed to Visakhapatnam once it gets all clearances so that the rail development works of AP are supervised. The railway zone can come at Guntur since; where the CM is there GM should be there. Most of the doubling, electrification works are happening in and around Guntur.

To name the Secunderabad-Guntur Intercity Train No. 12705/12706 as ANAVEMA Express. Revival of Nagarjuna Express: - Janma Bhoomi Express is not able to accommodate the passengers of Tenali and Guntur. Earlier Nagarjuna Express running between Tenali - Secunderabad was reaching at scheduled timings and the intermediate station passengers were also getting accommodation. Hence Nagarjuna Express be revived. To convert Pedakakani as fully fledged station with all the facilities like water, toilets on platforms and regular booking facility to issue season tickets and reservation tickets. Full shade cover on the platforms be provided.

With these above observations, I request the Hon'ble Railways Minister to kindly consider the said requests and instruct the concerned authorities so as to obtain the necessary administrative sanction for the above mentioned proposals. This would help make Amaravati, the people's capital, a true gateway to the people of the state.

***DR. T. R. PAARIVENDHAR (PERAMBALUR):** I would like to present my points in the discussion and voting on demands for Grants under the Ministry of Railways for 2022-23. In this Union Budget 2022 documents show that the railway ministry has been allocated Rs 1,40,367.13 crore.

It is the continuation of the trend that we have been witnessing since 2014. The Economic Survey had also spoken about the need for more funds for better performance by the national transporter. The Union Budget 2022, which is seen as the roadmap for next financial year, saw a clear focus on the infrastructural reforms.

PM Gati Shakti Masterplan, which would see massive government spending in the fields of road, railways, highways, ports and public transport. Terming them as seven 'engines' of growth.

My long pending issues of my Perambalur parliamentary constituency also, I would like to mention in this Demands for grants for 2022-23. Perambalur parliamentary constituency is an under developed constituency and there are no big industries. So, there is no job opportunity for educated youths. In the absence of the Railway link the industrialists are hesitating to invest and establish industries including MSME.

This particular constituency is agriculture-based one. 70% of the people are farmers. Due to the want of railway link, the produce of the farmers unable to transport to nearest towns and adjoining districts at cheaper cost. So, the farmers are ever poor and the youths are un-employed. In the past, a railway line was planned from Ariyalur-Perambalur-Thuraiyur and Namakkal. The distance of connecting these four places is about 108kms. The Government of India surveyed the land by the railway authorities few years ago for which Government has sanctioned around Rs. 16 lakhs for the survey and still it is pending.

And also, I have already spoken this matter in Parliament twice and met the Minister of Railways many times. On 4th March, 2020 I met the Chairman, Railway Board regarding this railway lane project and he told me that the

concern State Chief Minister has to forward the proposal to the Central Government. So I met our Tamil Nadu Chief Minister on 6th March, 2020 regarding this project and our Chief Minister is also very positive about this railway proposal.

Recently during the southern railway Tiruchirappalli division railway meeting (19.11.2021), I raised this matter again and I received this return reply from the General Manager, Southern Railways.

“UPDATING RECONNAISSANCE ENGINEERING CUM TRAFFIC SURVEY FOR NEW LINE BETWEEN ARIYALUR AND NAMAKKAL VIA PERAMBALUR, TURAIYUR, TATTAYYANGARPETTAI FOR 108 KM HAS BEEN SANCTIONED BY RAILWAY BOARD VIDE LETTER DATED 08.08.2018. FIELD SURVEY HAS BEEN COMPLETED. ABSTRACT ESTIMATE IS UNDER PROCESS”.

I am very sad to state that my constituency people after the several decades of our country's independence they had never seen a railway line in their place. Considering the farmers problem and un-employment situation in these regions, the laying of the railway link for the above places is very important. This is the 50 years dream of my constituency people. There I request the ministry of Railway to consider this proposal as early possible.

And also, I would like to bring the demands of my Perambalur Parliamentary constituency for necessary action. I request the Ministry of Railways to construct a Railway over-bridge in Kulithalai --- Manaparai road, due to lack of Railway over bridge, public facing many problems like a heavy traffic in peak hours, delay of school vehicles, more fuel consumption and even ambulance struggles to reach Kulithalai GH and other private hospitals at Kulithalai. Because of the frequent closure of this railway gate, a sad incident had happened in 10.08.2015, whereas Panchayat President of the same village expired due to cardiac arrest as they could not reach the hospital which is on other side of the railway gate. This Railway over bridge request is pending for several decades. Also, there is request from my Lalgudi assembly constituency

people from Tiruchirappalli District for a Railway over-bridge in Pullambadi which is also pending for several decades. I request our railways department to construct a under pass in Valanthur near Kulithalai Railway Station, where my constituency people are using the railway track for entering into their village without any safety measures for past three decades. There are five villages in adjacent to the Kulithalai railway station so far, no proper road link or any other connectivity is provided. Kindly consider this matter into an urgent case and pass necessary instruction for quick action.

Kindly consider the above demands and do the needful as early possible.

***SHRI DIPSINH SHANKARSINH RATHOD (SABARKANTHA):** I would like to thank you and my party for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants on the Ministry of Railways, 2022-23.

I would like to express my gratitude to the hon. Prime Minister and all the Railway Ministers so far for special consideration for development of railways in Rajkot (Saurashtra).

The Indian Railways has envisaged the National Rail Plan for India – 2030 to create a future ready railway system by 2030. For that, the allocation of Rs. 60,000 crore per annum for the next five years as Gross Budgetary Support for capital expenditure stands justified. I wish to welcome here the allocation of Rs. 1,37,300 crore as gross budgetary support for 2022-23 which is a 17 per cent upward change compared to the Budgetary Estimates of 2021-22, which will further help in augmenting its infrastructure during the period 2021-51.

I would like to take this opportunity to thank our hon. Railway Minister and his predecessors, Shri Piyush Goyal and Shri Suresh Prabhu for their exceptional support for getting long pending works expedited falling within my Lok Sabha constituency that have been affecting the passengers as well as the local residents for past several years.

In my Sabarkantha Lok Sabha Constituency, broad gauge railway line from Himmat Nagar to Udaipur (Rajasthan) is going on and which is very much slow.

I request you to complete the same on ASAP. Also, I would like a new train to start from Ahmedabad via Himmatnagar to New Delhi and new routes to Mumbai also connecting to other parts of the country.

Also, there was a budget allocation already made between Himmat Nagar to Khedbrahma but the fund was not used on time and it was rejected. I request you to reallocate the budget and finish the meter gauge railway track in to broad gauge railway track.

In addition, the railway track work is also not in good speed. I request you to advise the concerned authority to complete this railway track working on high priority and start the railway service. Madasa to Dahod (Panchamahhal district) work survey is not in good speed. I request you to look into it on priority. Madasa to Baswada (Rajasthan) survey was planned but project report is not submitted till date. I request you to look into this matter also. Upon consideration of above request, those would become an additional source of revenue to railways as well as means of travel for the habitants of Sabarkantha.

Keeping in view of support of the Ministry of Railways in the past, I hope you will consider implementation of the pending requests at the earliest.

***SHRI RAJA AMARESHWARA NAIK (RAICHUR):** Today, when India is celebrating the Amrit Mahotsav on 75 years of its independence, then this determination power of every Indian instils immense faith in India's bright future. Following the mantra of 'Sabka Saath, Sabka Vikas, Sabka Vishwas, and Sabka Prayas', the Government is working fast on a strong foundation for the next 25 years. The most important resolution of this foundation is the creation of an all-inclusive, all-beneficial, strong India and self-reliance of the country. The challenges of this difficult time of Corona have inspired the countrymen to achieve their goals at the earliest.

The Government is also modernizing the Indian Railways at a fast pace. The new Vande Bharat trains are adding to the aura of the Indian Railways. In the last seven years, 24 thousand km of railway route has been electrified. The work of laying new railway lines and doubling is also going on at a fast pace. Gandhinagar Railway Station in Gujarat and Rani Kamalapati Railway Station in Madhya Pradesh have emerged as the new picture of modern India today. The railway arch bridge being built on the Chenab River in Kashmir is becoming the centre of attraction.

The Government has also done extraordinary work in increasing the facilities of public transport to make life easier for the poor and middle class. Services have been started on 11 new metro lines in the country, which are benefiting lakhs of people in 8 states every day. India today also joins the four countries with the largest driver-less train network in the world.

Hon. Minister of Railways has already announced several schemes for the railways. Some of them are:

Railways will develop new products and efficient logistics services for small farmers, and small and medium enterprises. It will also take steps towards integration of postal and railway networks to provide seamless solutions for movement of parcels. One hundred PM-GatiShakti Cargo Terminals for multimodal logistics facilities will be developed over next three years. Multimodal connectivity between mass urban transport and railway stations will be facilitated on priority. Four hundred new-generation Vande Bharat trains will be manufactured over next three years.

'One Station-One Product' concept will be popularised to help local businesses and supply chains. Now, I would like to bring in the notice of Hon'ble Railway Minister the railway related demands of my parliamentary constituency, RAICHUR, Karnataka.

As far as Gadag-Wadi new B.G. line is concerned, the project was started during 2019 with a target to land acquisition of 1584 hectares, with a cost of Rs.2842 crores and with an aim to complete the project up to 2025. Land

acquisition of 1140 hectares completed from Talekal Kushtagi. Land acquisition work from Shapur to Wadi is under progress. In Raichur Member of Parliamentary Constituency from Raichur at Jumlapur-Kidadur Village Road (of Koppal Dist.) upto Gurugunta village is pending. The project has entrusted to SLAO, KIADB, Kalburgi, from whom Land acquisition work progressing is going slowly. State Government has to give proper instructions to the concerned to complete the land acquisition work in a speed manner with a request to release amount of Rs. 40 crores for 2020-21 and Rs. 100 crores may be allotted for 2022-23 for early completion of the land acquisition

Upgradation of Raichur & Yadgiri Railway station under Model Railway Development Scheme of Government of India. Ginigera Raichur New BG Line work Has started in the year 1997-98, the latest anticipated cost is Rs. 2000 Crores. Out of which 1107.19 acres of Koppal District has completed. From Sindhanur to Raichur 1360 acres only 235.27 acres acquisition completed, From Sindhanur 7 villages, Manvi & Sirwar 18 villages files submitted total still 1124.36 acres acquisition yet to complete. State Government has to take serious steps to complete land acquisition as early as possible and also request to deposit a sum of Rs.200 crores for early land acquisition.

The Government has discontinued discounts to Sr. Citizens in Train Fares due to COVID Pandemic which now needs to be restored as we are receiving many representations from senior citizens and life is returning to normal. With these words, I support the demands for grants of the Railways.

***SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ):** I would like to lay my views on the General Discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways under the Union Budget of 2022-23. Hence, I support the Union Budget of 2022-23 for the Ministry of Railways presented by the Hon. Minister of Finance, Smt. Nirmala Sitharaman on 1st February, 2022. For the first time since independence under the guidance of Hon. PM Shri Narendra Modi, the thrust on the holistic development of our nation is escalating with a trajectory. It behooves me to mention that "History tells us that powerful people

come from powerful places." However, I think history was wrong! There was a time when Chhatrapati Shivaji Maharaj proved history wrong and now, there is a time when our Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi has shown this world that "Powerful people make places powerful." We are in an era that belongs to 'Jagadguru Bharat'.

Indian Railways is one of the world's largest rail networks, spread over 68,400 route Km. Indian Railways is the lifeline of the country carrying nearly 23 million passengers every day making it the largest passenger carrying system in the world. It is also the 4th largest freight transporter in the world moving 1,160 million tonnes of freight annually, as it traverses the length and breadth of the country. Rail-based transport is the most environment-friendly mass transport system due to the inherent gains it provides in terms of energy efficiency and resource optimization. Railways are about 12 times more efficient in freight traffic and three times more efficient in passenger traffic as compared to road transport. As the Indian economy transitions, with economic growth and sustainable development as twin goals, mobility will play a key role. It has been estimated that for the sustainable development of the Indian Economy, the inter-modal share of freight traffic by rail should go up from the current share of 36% to 45% by 2030. Accordingly, Indian Railways is gearing up for massive growth to achieve such an increase in inter-modal share by augmentation of its network and rolling stock feet along with an increase in productivity.

According to the Budget presented for Railways' internal revenue for 2022-23 is estimated at Rs. 2,40,000 crore, an increase of 19% over the Revised Estimates of 2021-22. In 2021-22, revenue is estimated to be 7% lower than the Budget Estimates. Also, the total revenue from traffic for 2022-23 is estimated to be Rs 2,39,600 crore, an increase of 19% over Revised Estimates of 2021-22. Freight revenue is estimated to be Rs 1,65,000 crore in 2022-23, an increase of 14% over the Revised Estimates of 2021-22. The passenger revenue is estimated to be Rs 58,500 crore, an increase of 32% over a low base in 2021-22 due to COVID-19. In 2021-22, passenger revenue is estimated to be 27% lower than the Budget Estimates, whereas freight revenue is estimated to be 5% higher than

the Budget Estimates. The total revenue expenditure by Railways for 2022-23 is projected to be Rs 2,34,640 crore, an increase of 17% over Revised Estimates of 2021-22. In 2021-22, revenue expenditure is estimated to be 5% lower than the Budget Estimates. In 2022-23, capital expenditure is projected at Rs 2,45,800 crore, an increase of 14% over the Revised Estimates of 2021-22. The Revised Estimates for capital expenditure in 2021-22 is marginally higher than the Budget Estimates. Further, the Operating Ratio is a ratio of working expenses to the receipts from traffic. A lower ratio implies better profitability and availability of resources for capital spending. In 2022-23, the Railways' Operating Ratio is estimated to be 96.98%. This would be an improvement over the operating ratio of 98.93% in 2021-22 Revised Estimates. An operating ratio of 96.15% was estimated at the Budget stage in 2021-22.

Railways will be developing new products and efficient logistics services for small farmers, and small and medium enterprises. It will also take steps towards the integration of postal and railway networks to provide seamless solutions for the movement of parcels. Also, 100 PM-GatiShakti Cargo Terminals for multimodal logistics facilities will be developed over next three years. Multimodal connectivity between mass urban transport and railway stations will be facilitated on priority. About 400 new-generation Vande Bharat trains will be manufactured over next three years. About 2,000 km of network will be brought under Kavach, the indigenous technology for safety and capacity augmentation. 'One Station-One Product' concept will be popularized to help local businesses and supply chains.

Indian Railways has prepared a National Rail Plan (NRP) for India - 2030. The Plan is to create a 'future ready' Railway system by 2030. The NRP is aimed to formulate strategies based on both operational capacities and commercial policy initiatives to increase modal share of the Railways in freight to 45%. The objective of the Plan is to create capacity ahead of demand, which in turn would also cater to future growth in demand right up to 2050 and also increase the modal share of Railways to 45% in freight traffic and to continue to sustain it. To achieve this objective all possible financial models including Public Private

Partnership (PPP) are being considered. The Government under the leadership of PM Shri Narendra Modiji is well oriented to develop and modernize the Indian Railway.

Jai Hindi! I, therefore, strongly support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways under the Union Budget of 2022-23.

***श्री राकेश सिंह (जबलपुर) :** रेलवे मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांग पर चर्चा में मुझे अपने विचार प्रकट करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ ।

सर्वप्रथम मैं यशस्वी प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व के प्रति अपना सम्मान और आभार प्रकट करता हूँ जिनके दूरगामी सोच, कुशल नेतृत्व और समर्पण भाव ने देश को एक नई उंचाई और दिशा दी है ।

आज देश में प्रत्येक क्षेत्र विकास की नई उंचाई पर पहुंच रहा है और हर भारतीय को देश के ही नहीं बल्कि विश्व के सबसे लोकप्रिय नेता यशस्वी प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व पर गर्व हो रहा है ।

रेलवे की बात करें तो यह देश की जीवन रेखा होने के साथ हर भारतीय के जीवन में अहम् भूमिका निभाती है । रेलवे का जीर्णोद्धार करने के साथ ही इसे विश्व में शीर्ष स्थान दिलाने में आदरणीय प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व और माननीय रेल मंत्री जी के प्रबंधन का बहुत बड़ा योगदान है ।

रेलवे को अत्याधुनिक करने के साथ पर्यावरण को ध्यान में रखते हुए जो काम किये जा रहे हैं वह अद्भुत हैं । रेलवे का विकास आज इतिहास रच रहा है । विकास के साथ - साथ आज भारतीय रेलवे अप्रतीम मानवीय संवेदना का उदाहरण भी बन रहा है । कोरोना की विकट संकट की स्थिति में रेलवे ने अतलनीय काम किया । हजारों रेलवे कोच को कोविड केयर सेंटर के रूप में स्थापित किया गया । कोनित उपरान्त यात्रा के लिए बेहतर डिजाइन युक्त कोविड सुरक्षित कोच का अनावरण किया गया । कोविड काल में श्रमिकों की सुरक्षित यात्रा के लिए हजारों श्रमिक स्पेशल ट्रेन चलाये गए जिनके माध्यम से 63 लाख से अधिक प्रवासी श्रमिक अपने गंतव्य तक पहुंचाए गए । इसके साथ - साथ करोड़ों खाने के पैकेट और पानी की बोतलें निःशुल्क उपलब्ध कराई गई ।

रेलवे की सुरक्षा की बात करें तो माननीय प्रधानमंत्री जी के कुशल और योग्य नेतृत्व में भारतीय रेलवे आज सबसे सुरक्षित परिवहन का साधन बना है । भारतीय रेलवे के इतिहास में अप्रैल 2019 के बाद से आज तक किसी भी दुर्घटना में किसी भी यात्री की मृत्यु नहीं हुई है । इसके अलावा रेलवे सुरक्षा के लिए अत्याधुनिक तकनीक के माध्यम से निरंतर उत्कृष्ट कार्य कर रहा है । मानव रहित रेलवे क्रासिंग बनाने, रेल ट्रैक का नवीनीकरण करने, पुराने पुलों का सुदृढीकरण करने से लेकर सी सी टी वी लगाने जैसे काम बहुत तेजी से हो रहे हैं ।

किसी भी क्षेत्र के विकास का आकलन उसके इंफ्रास्ट्रक्चर पर निवेश और उसकी स्थिति से किया जाता है। इस दिशा में भारतीय रेलवे ने रिकॉर्ड स्थापित किया है। वर्ष 2014 से 2020 में कुल पूंजीगत व्यय 6,45,600 करोड़ रुपये रहा जो कि वर्ष 1951 से 2014 तक के कुल संचयी निवेश 4,95,958 करोड़ रुपये को पार कर गया। यह अपने आप में एक बड़ी उपलब्धि है।

इसी प्रकार इस अवधि में 1,353 किलोमीटर लम्बी कुल 32 परियोजनाएं पूरी की गई हैं। रेलवे की नगण्य सुविधा वाले पूर्वोत्तर के दुर्गम राज्यों में रेलवे के विकास ने एक नई इबारत लिखी है। त्रिपुरा में 112 किमी अगरतला- सबरूम रेल लाइन पूरी की गई साथ ही 45 किमी लम्बी लामडिंग से होजाई रेलखंड की दोहरीकरण की परियोजना पूर्ण की गई।

भारतीय रेलवे आज पर्यावरण फ्रेंडली हो गई है जिसका उदाहरण है शत प्रतिशत कोच बायो टॉयलेट युक्त होना। साथ ही रेलवे के इलेक्ट्रिफिकेशन की रफ्तार देखें तो यह पांच गुना तेजी से बढ़ी है। करीब एक हजार से अधिक रेलवे स्टेशन पर सोलर पावर प्लांट लगाए गए हैं, साथ ही कई जगहों पर विंड पावर प्लांट भी लगाए गए हैं। स्वच्छ और ग्रीन रेलवे की दिशा में काम करते हुए भारतीय रेलवे ने 12,000 हॉर्सपावर के 43 मेड इन इंडिया इलेक्ट्रिक लोको का निर्माण एक महत्वपूर्ण कदम है।

भारतीय रेलवे ने रिफोर्स के लिए अनेकानेक उत्कृष्ट प्रयास के माध्यम से आज रेलवे का कायापलट कर दिया है जिसका श्रेय माननीय प्रधानमंत्री जी के दूरदर्शी, योग्य और कुशल नेतृत्व और माननीय रेल मंत्री जी के प्रयासों को जाता है।

रेलवे की विकास यात्रा जो विगत सात वर्षों में हुई है वह भारतीय रेलवे के इतिहास में स्वर्णाक्षरों में लिखा जाएगा। मेरे संसदीय क्षेत्र जबलपुर की बात करें तो जबलपुर रेलवे स्टेशन को विश्व स्तरीय स्टेशन के रूप में विकास करने के लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ।

संसदीय क्षेत्र जबलपुर पश्चिम मध्य रेल जोन का मुख्यालय है। यहां रक्षा क्षेत्र की कई बड़ी इकाइयां, केन्द्रीय आयुध डिपो के साथ सेना के साथ ही सैन्य संस्थान स्थित हैं। जबलपुर शहर महाकौशल क्षेत्र का शैक्षणिक हब भी है। यह वन्य क्षेत्र, धार्मिक स्थल एवं पर्यटन की दृष्टि से भी अग्रणी है। इन सभी उपलब्धताओं को दृष्टिगति रखते हुए मेरे द्वारा जबलपुर रेलवे स्टेशन को विश्व स्तरीय स्टेशन के रूप में विकसित करने हेतु मांग की गयी थी। जिसके लिए केन्द्र द्वारा 26.97 करोड़ राशि स्वीकृत की गयी थी।

स्वतंत्रता के बाद हमारे देश में एक से बढ़कर एक योजनाएँ भारतीय रेल विभाग द्वारा बनाई गईं। निसंदेह उन योजनाओं में जबलपुर - गोंदिया गेज परिवर्तन योजना महत्वपूर्ण योजना रही है।

जबलपुर से गोंदिया तक गेज परिवर्तन होने के बाद यह रूट उत्तर भारत को दक्षिण भारत से सीधा जोड़ रहा है और पुराने रूट के तुलना में लगभग 270 किलोमीटर की कटौती हुई है।

वर्ष 2001 में तत्कालीन प्रधानमंत्री स्व. श्री अटलबिहारी बाजपेयी जी द्वारा प्रारम्भ हुई ब्रॉडगेज परियोजना यूपीए शासन आने के बाद लगातार उपेक्षा का शिकार रही है। इस परियोजना को पूर्ण करने सड़क से संसद तक संघर्ष की ऐसी अलख जगी जिसमें इस क्षेत्र के नागरिकों ने अपनी सक्रिय भागीदारी सुनिश्चित की।

वर्ष 2014 में केंद्र में माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में हमारी सरकार बनते ही इस परियोजना को पंख लग गए और अब जब यह परियोजना पूर्ण हो गई है और इस रूट में रेलगाड़ियां दौड़ने लगी है तो निश्चित ही यह सम्पूर्ण महाकोशल क्षेत्र के विकास में नई इबारत लिखेगी।

क्षेत्र की जनता की लगातार मांग पर हमने इसे प्रारम्भ करने हेतु प्रयास किये और माननीय रेल मंत्री जी और रेलवे विभाग ने इसके पुनः संचालन की स्वीकृति दी है और इस रूट पर जबलपुर - नैनपुर पैसेंजर ट्रेन का संचालन पुनः करा दिया है। जबलपुर से गोंदिया का यह रूट महाकोशल क्षेत्र के कम से कम दस जिलों के लिए प्रगति के नए आयाम स्थापित करेगा।

जबलपुर से नैनपुर तक पैसेंजर ट्रेन के पुनः संचालन हेतु मैं क्षेत्र की जनता की ओर से माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी और रेलवे विभाग का धन्यवाद देता हूं और रेल मंत्री जी से आग्रह है इस रूट के दोहरीकरण तथा इस रूट पर अन्य पैसेंजर और एक्सप्रेस ट्रेनों को भी प्रारम्भ किया जाए ताकि रेल यातायात के माध्यम से विकास की नई इबारत लिखी जा सके।

इनके साथ ही मैं माननीय रेलमंत्री से अपने क्षेत्र के लोगों की परिवहन सुविधा के सम्बन्ध में कुछ मांग भी प्रस्तुत करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र स्थित भेड़ाघाट पर्यटनीय स्थल जबलपुर का गौरव है। अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के इस पर्यटन स्थल के कारण भेड़ाघाट रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया गया है। आदर्श स्टेशन में यात्री सुविधा एवं रेल सुविधाओं के लिए प्लेटफार्म का मानक के अनुरूप निर्माण कराये जाने हेतु मेरा निवेदन है। साथ ही क्षेत्रीय लोगों की सुविधा हेतु यहां पर रेल आरक्षण केन्द्र की सुविधा होना आवश्यक है। भेड़ाघाट स्टेशन में इंदौर-बिलासपुर (08233) एवं बिलासपुर से इंदौर (08234) एक्सप्रेस ट्रेन का स्टापेज दिया जावे। शहपुरा (भिटौनी) सघन जनसंख्या का क्षेत्र है, जिसके अंतर्गत लगभग 300 ग्राम आते हैं। साथ ही तेल कंपनियों के डिपो, एलपीजी फिलिंग पाइंट होने के कारण इस स्टेशन का उन्नयन भी आवश्यक है। आधारताल रेलवे स्टेशन सघन आबादी वाला क्षेत्र है जो कि बेहतर पहुंच मार्ग पर स्थित है। इस स्टेशन के विकास की आवश्यकता है। कोविड 19 के पश्चात् जबकि यात्री गाड़ियों का परिचालन सामान्य होता जा रहा है ऐसे में आधारताल रेलवे स्टेशन पर विकास कार्य एवं रेल आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध किया जाना नितांत आवश्यक है। प्लेटफार्म नीचा होने के कारण यात्रियों को उतरने-चढ़ने में अत्यधिक परेशानियों का सामना करना पड़ता है। अतः प्लेटफार्म की उंचाई बढ़ाई जाये एवं कोच के हिसाब से प्लेटफार्म की लंबाई बढ़ायी जाये। यात्रियों की बैठने के लिए बेंच, पेयजल हेतु पानी की व्यवस्था एवं वर्षा से बचाव हेतु शेड निर्माण किया जावे।

पनागर (देवरी) एक सघन आबादी वाला क्षेत्र है। यहां पर प्रमुख ट्रेनों का स्टापेज नहीं होने के कारण क्षेत्रीयजनों को जबलपुर या कटनी की ओर जाने के लिए सड़क मार्ग का सहारा लेना पड़ता है। क्षेत्रीयजनों की मांग पर जबलपुर-रीवा इंटरसिटी का स्टापेज दिये जाने की आवश्यकता है। गोसलपुर स्टेशन पर जबलपुर - सिंगरौली इंटरसिटी ट्रेन, नर्मदा एक्सप्रेस, विंध्याचल एक्सप्रेस, जबलपुर - रीवा इंटरसिटी, व कटनी - इटारसी ट्रेन के स्टापेज की मांग क्षेत्रीयजनों द्वारा की जा रही है। अतः उक्त ट्रेन का स्टापेज गोसलपुर स्टेशन में दिये जाने हेतु प्रस्ताव पुनः अखिल भारतीय समय सारणी सभा में भेजा जावे। इंडी क्षेत्र की जनता की मांग को देखते हुए जबलपुर-रीवा इंटरसिटी एक्सप्रेस के स्टापेज हेतु मांग की गयी थी। प्रस्ताव अखिल भारतीय समय सारणी सभा में भेजा गया था किन्तु स्वीकृति नहीं मिली। क्षेत्रीय जनों की मांग को देखते हुए प्रस्ताव पुनः भेजा जाये।

जबलपुर रेल मंडल के अंतर्गत जबलपुर-कटनी रेल खंड सिहोरा रोड स्टेशन से इंडी स्टेशन के मध्य ग्राम पहरूआ (छपरा) सहित लगभग 20 ग्राम जिनकी आबादी लगभग 20,000 से अधिक है के नागरिकों के लिए यातायात की कोई उपयुक्त सुविधा उपलब्ध न होने के कारण पहरूआ में स्टेशन के निर्माण देत मांगा की गयी थी। विभाग द्वारा इसे व्यवहारिक नहीं माना गया। जिस प्रकार से स्लीमनाबाद एवं निवार के बीच में संसारपुर स्टेशन बनाया गया है उसी तर्ज पर जनता की मांग को देखते हुए डूंडी और सिहोरा के मध्य पहरूआ (छपरा) में स्टेशन निर्माण किया जावे। पश्चिम मध्य रेल जोन जबलपुर के अंतर्गत हजारों रेल कर्मचारियों के बच्चों को गुणवत्तायुक्त शिक्षण सुविधा प्रदान करने हेतु मेरे द्वारा पश्चिम मध्य रेल जबलपुर के अधीनस्थ केन्द्रीय विद्यालय खोले जाने हेतु मांग की गयी थी। तत्संबंध में रेल मंत्रालय को अनुमोदन हेतु प्रेषित प्रस्ताव के बारे में कार्यवाही की जाए। जबलपुर से भगवान श्री जगन्नाथपुरी के लिए भी सीधी ट्रेन की मांग लंबे समय से की जा रही है। अतः जबलपुर से पुरी के लिए वैकल्पिक व्यवस्था के तहत साप्ताहिक ट्रेन चलायी जाये एवं जबलपुर-नैनपुर-गोंदिया होते हुए सीधी ट्रेन प्रारंभ की जावे। तथा जबलपुर से जगन्नाथपुरी के लिए सीधी ट्रेन प्रारंभ की जावे। जबलपुर से मुम्बई वर्तमान में एकमात्र गरीब रथ एक्सप्रेस के रूप में संचालित है जो सप्ताह में 3 दिन चल रही है। उक्त ट्रेन को हमसफर या दुरंतो में परिवर्तित कर प्रतिदिन चलाया जाये के संबंध में विभाग द्वारा जानकारी दी गयी है कि हमसफर या दुरंतो में परिवर्तित करने से यात्रियों को किराए का अतिरिक्त बोझ पड़ेगा। अतः गरीब रथ ट्रेन को सप्ताह में 3 दिवस एवं यात्रियों के बढ़ते दबाव को देखते हुए 3 दिवस इस ट्रेन को हमसफर एवं दुरंतो में परिवर्तित कर चलायी जाये।

जबलपुर से इंदौर आने-जाने के लिए गाड़ियों पर यात्रियों का काफी दबाव रहता है तथा उपलब्ध गाड़ियां पर्याप्त नहीं हैं। अतः जबलपुर से इंदौर के लिए चलने वाली गाड़ी क्र0 11701/02 जबलपुर-इंदौर को संचालित किया गया था, जिसे बंद कर दिया गया है। कोविड के कारण पर्याप्त यात्री न मिल पाये थे किन्तु अब उक्त मार्ग पर यात्रियों का दबाव होने के कारण इसे पुनः संचालित किया जावे। जबलपुर से अमरावती ट्रेन में यातायात के दबाव को देखते हुए जबलपुर से नागपुर के लिए एक अतिरिक्त ट्रेन की अत्यंत आवश्यकता है। अतः यात्रियों की सुविधा को देखते हुए जबलपुर से नागपुर (व्हाया नैनपुर-गोंदिया) जनशताब्दी ट्रेन चलायी जावे। जबलपुर - रायपुर व्हाया नैनपुर - गोंदिया होते हुए सीधी ट्रेन चलायी जाये, जिससे कटनी-शहडोल रेलमार्ग में गाड़ियों की अधिकता के कारण यात्री दबाव में कमी आयेगी एवं साथ ही डोंगरगढ़ धार्मिक स्थल से भी श्रद्धालु सीधे जुड़ सकेंगे। रेल मंत्रालय द्वारा जबलपुर-बालाघाट नये रूट पर एक नियमित ट्रेन जबलपुरचांदाफोर्ट एक्सप्रेस (व्हाया नैनपुर) संचालन हेतु स्वीकृति प्रदान की गई थी। चूंकि इस ट्रेन का संचालन प्रारंभ नहीं हुआ है, अतः ट्रेन के संचालन हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाये, ताकि स्थानीय लोगों को नागपुर के लिए सीधी रेल सेवा उपलब्ध हो सके।

***SHRIMATI POONAMBEN MAADAM (JAMNAGAR):** We often say that Indian Railways is the lifeline of our nation. Trains not only take us to our destination but, the experience of the journey is also our cherished memory. Railways have a special place in my heart as I understand for a common man, it is the train that connects him to the market, college, tertiary care hospital, and his extended family. Railways touch every person's life -small traders, business people, farmers, and students. I get to see and people tell me that their experience of the train journey has improved so much in the past few years. There is a remarkable change in the cleanliness, pantry services, bio-toilets, and waiting

rooms. The passenger services and 'Divyang friendly' measures are improving even for small stations. I belong to a slightly remote area of our country and in the past seven years, we have witnessed drastic differences in terms of connectivity. Trains not only connect our large nation, but they have also been an integral part of the common man's life. Therefore, I want to take this opportunity to express gratitude as the Government's efforts to strengthen infrastructure are bearing fruits now. There has been a consistent effort to ensure the completion of the projects, unlike previous Governments where only announcements were highlighted.

Under the leadership of the Hon'ble Prime Minister, we are certainly taking decisive and crucial steps towards holistic and sustainable development. Railway Budget is growth-supportive, yet inclusive. It is a proven fact that the nation which invests in infrastructure leads on the path of development. This approach is aligned with the Government's commitment to 'Sabka Sath Sabka Vikas'. We as a nation has embarked upon a progressive journey towards Atmanirbhar Bharat under the leadership of Hon'ble Prime Minister, Narendra Modiji and we are crossing milestones after milestones since then. There has always been the conviction that Indian Railways is going to be one of the most important mediums to reach the destination of self-reliant India. We are marching with unprecedented speed towards our desired goal with a confident approach. The seven growth engines mentioned by hon. Finance Minister, Shrimati Nirmala Sitharamanji – railways, roads, airports, ports, mass transport, waterways and logistic infrastructure will drive our country towards the growth path. I congratulate hon. Finance Minister and hon. Prime Minister for emphasising on all of them especially railways. While the Government is giving extra thrust on PM Gati Shakti, the Indian Railway's revenue expenditure for 2022-23 is projected to be Rs.2,34,640 crore, an increase of 17 per cent over Revised Estimates of 2021-22. 400 new generation Vande Bharat trains will be manufactured in the next three years and 2,000 kilometres of the rail network will be brought under indigenous technology. 'One Station One Product' concept will be popularized to help local businesses and supply chains.

Indian Railways has proved itself going beyond everyone's expectations during the pandemic. Mammoth tasks like supplying rations and essential things

were undertaken when the whole world was reeling under confusion. Special Shramik Trains ensured lakhs of families reunite. In the past few years, not only large but even small railway stations have been transformed in terms of passenger facilities. Railway electrification is taken up in mission mode and features like bio-toilets are becoming universal. Even our Opposition leaders will agree that these are futuristic steps. In a large country like India, political and administrative willpower is the prerequisite to even dream for it. Hon. Railway Minister, Shri Ashwini Kumar ji has successfully taken up the challenge.

I have already given a representation to the Railway Minister about enhancing railway connectivity in my constituency especially Jodiya and Kalavad tehsil. Kanalus-Rajkot doubling project is sanctioned and I request to initiate the work at the earliest. There are also demands to increase frequency of Humsafar express which connects Mumbai with my constituency, Jamnagar. We also have submitted to extend it till Okha. I have also been submitting about the Hapa -Dahisar coastal project which will reduce the distance to Delhi and will be very beneficial for the Saurashtra region. I am assured that the Hon. minister will look into those submissions. I support the Demands for Grants of the Ministry of Railways. Thank You.

***श्री रविन्दर कुशवाहा (सलेमपुर) :** धन्यवाद, रेलवे अनुदान मांग पर विचार व्यक्त करने का मुझे मौका देने के लिए मैं आभार प्रकट करता हूँ ।

माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के मार्गदर्शन तथा माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में देश के रेलवे में अभूतपूर्व विकास हो रहा है । देश के कोने-कोने तक रेलवे में नित्य नई टेक्नोलाजी सेफ्टी एवं सुरक्षा हेतु अवश्यक कदम उठाये गये हैं, जिससे रेल दुर्घटना में काफी कमी आई है, सबसे बड़ी बात है कि पूर्व की अपेक्षा रेलवे स्टेशनों एवं ट्रेनों में स्वक्षता का विशेष ध्यान रखा जा रहा है ।

रेल बजट 2022-23 में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा अनेक जन उपयोगी घोषणाओं को शामिल किया गया है जिसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को अपने संसदीय क्षेत्र की महान जनता की ओर से आभार प्रकट करता हूँ, तथा सभापति महोदय आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी का अपने संसदीय क्षेत्र से संबंधित कुछ प्रमुख रेल जनसमस्याओं और मांगों के तरफ ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ । दिल्ली से गोरखपुर प्रतिदिन एक नई वन्दे भारत ट्रेन का संचालन किया जाय । गोरखपुर से भटनी-सलेमपुर होते हुए वाराणसी, प्रयागराज तक शताब्दी ट्रेन का संचालन किया जाय । भटनी से देहरादुन तक एक दैनिक

एक्स. ट्रेन का संचालन किया जाय। पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी मण्डल के गोरखपुर-भटनी-छपरा रेलखण्ड पर इन्गुरी सराय गांव के सामने नवनिर्मित अण्डर पास संख्या-107, गाढ़ा गांव के सामने अण्डरपास संख्या-109, विशुनपुरा ढाला संख्या-113, बड़का गांव के सामने अण्डर पास संख्या-114, इन अण्डर पासों का निर्माण यात्रियों के आवागमन को सुचारु रूप से गति प्रदान करने हेतु हुआ था। परन्तु तकनीकी कारणों से उक्त अंडर पासों में बरसात के समय भारी जल जमाव रहता है। जल जमाव के कारण गाड़ीयों तथा पैदल यात्रियों का आवागमन बाधित होता है, जिस कारण लोगों को इन अण्डर पास का लाभ नहीं मिल पा रहा है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर तुरिपार रेलवे समपार संख्या 11 पिडब्लूडी मार्ग के अतिरिक्त रेल परिक्षेत्र का रोड काफी जर्जर हो चका के जय कारण काफी दुर्घटनायें बढ़ गयी हैं। जिसका प्राथमिकता के आधार पर विशेष मरम्मत जनहित में अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के गोरखपुर भटनी-छपरा रेलखण्ड पर भटनी स्टेशन के समिप ढाला संख्या 115-116 के बिच का मार्ग जर्जर हो चुका है जिसका विशेष मरम्मत जनहित में अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड के अर्न्तगत बिल्थरा रोड स्टेशन से जुड़े सर्पक मार्ग जो कण्डैल ढाले तक की सड़क काफी खराब व जर्जर हो गया है, जिसका नवनिर्माण किया जाना अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर किडिहरापर स्टेशन से जडे सम्पर्क मागे काफी क्षतिग्रस्त है जिसके कारण यात्रियों को काफी कठिनाइयों का सामना कराना पड़ता है। जनहित में उक्त मार्ग का जीर्णोद्धार किया जाना अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के गोरखपुर-भटनी-छपरा रेलखण्ड भाटपार स्टेशन वीरपार ढाला तक जाने वाली सड़क का जीर्णोद्धार कर यात्रिहित में विशेष मरम्मत किया जाना अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर बिल्थरा रोड के समपार संख्या 19-17 पर ओवर ब्रिज बनाने का प्रस्ताव दिया गया है। उक्त दोनों समपार ढाले पर काफी संख्या में गाड़ीयों का आवागमन होता रहता है। जिसके कारण घण्टों जाम की स्थिति बनी रहती है। उक्त दोनों समपार पर ओवर ब्रिज का बनाया जाना जनहित में अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर बेल्थरा रोड स्टेशन पर वी.आई.पी. लाउन्ज कक्ष का अभाव है। उक्त स्टेशन 'ए' श्रेणी का है, जिसको प्राथमिकता के आधार पर शीघ्र सुविधा उपलब्ध कराया जाना अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर सलेमपुर जं० में रेल गेस्ट हाउस स्वीकृत है। जिसको प्राथमिकता के आधार पर पूर्ण किया जाय। उपरोक्त मण्डल के गोरखपुर-भटनी-छपरा रेलखण्ड पर बनकटा स्टेशन से बंजरिया तक सड़क का नवनिर्माण जनहित में अतिआवश्यक है। उपरोक्त मण्डल के भटनी-वाराणसी रेलखण्ड पर बेल्थरा रेलवे स्टेशन पर लगा हुआ शेड तकनीकी कारणों से जगह-जगह से पानी टपक रहा है, जिसके कारण यात्रियों को शेड का लाभ नहीं मिल पा रहा है। यात्रिहित में बेल्थरा रोड स्टेशन पर लगे शेड की जांच कर उक्त शेड का जीर्णोद्धार किया जाना अतिआवश्यक है।

***SHRIMATI RAKSHA NIKHIL KHADSE (RAVER)** : Thank you for this opportunity to express my views on an important issue of the life line connecting almost every corner of the country, Demands of Grants related to Railways. I take the opportunity to congratulate Hon'ble Finance Minister Smt Nirmala Sitaraman Ji for the general budget 2022-23 merged Railway Budget, the one of its kind when not only the Country but whole world in heavily gasping in covid pandemic concerns from last two to two & half years, but this Pro-Active & Futuristic Vision budget presented under our dynamic & visionary Prime Minister Respected Shri. Narendra Ji Modi still showing progressive Indian economy.

I also want to congratulate and thankful to our Respected Prime Minister Shri Narendra Modi ji for successfully operating the 1000th Kisan Rail trips transporting the agri-produce of farmers from the small towns of the rural parts of the country to take those to the metros and big cities across the country. Presently Kisan Rail is operating with 72 different important routes connecting Metros, Big cities, Cities and towns with the areas where the farmers are cultivating the respective agri-produce. Banana crop is the most prominent crop with Cotton, Soyabean and Corn(Makka) from my Raver loksbah Constituency. There are Kisan Rail loading is available for banana only from two stations Savda & Raver Railway Station in CR under Bhusawal Division delivering to Adarshnagar Station at Delhi in Northern part of the Country, till January 2022 the revenue generated from Banana belt alone from my region presently only from these two station loading has earned Rs 3620 Cr by transporting 118197 tones of Banana. There are still large demand to increase the frequency with starting loading from Nimbhora another station required for loading of Banana which can further save transport cost to the Farmers. Also there are demands to make available the Kisan Rail route from Savda, Nimbhora Raver to connect Lucknow and Kanpur cities where the banana from my region has large potential and farmers presently have to pay & bear huge transport cost there by scarifying on their income further add revenue generation from this region of Banana belt. I request to Hon'ble Railway Minister to make available more kisan rail trips starring loading of Banana from Nimbhora to the added destinations of Lucknow & Kanpur with Delhi. Recently with the experience of the Kisan Train many demand for different routes have suggested by the group of farmers from my region one of which is from the very busy railway Station in Central Railway Bhusawal to transport different kind of agri- produce.

I and the citizens of my Constituency are thankful to Hon'ble Railway Minister for starting a train suggested to run the premium train special Rajdhani Express (22221/22222) from Chatrapati Shivaji Maharaj Terminal in Mumbai to Hazart Nizamuddin sation in Delhi via Bhusawal operating daily. I request Hon'ble Railway Minister to grant the permission for this Rajdhani Express

22221/22222 to provide stoppage at Bhusawal as the staff joining at Jalgaon has all the way travel from Bhusawal to Jalgaon and vice versa thereby incurring cost for the Railways so also more of the travellers of this train are from the belt of Banana growing farmers and for them joining the train at Bhusawal is preferable and time & cost saving.

There is a long standing demand of the people of my constituency for having separate train from Bhusawal to Mumbai, as lot of trains are moving in the direction towards Chatrapati Shivaji Maharaj Terminal in Mumbai but all are long distance trains and getting reservations is a big issue. I request Hon'ble Railway Minister to operate a special train from Bhusawal to Mumbai. Similarly many private buses are running from Jalgaon/Bhusawal to Pune hence | also request through this house for providing a train from Bhusawal to Pune via Manmad.

As there are no Fast & Super Fast premium train operating on the route from Mumbai/Pune to Bhusawal like Shatabdi | request Hon'ble Railway Minister to sanction at least one premium train on this route from Bhusawal going towards Mumbai/Pune. I once again Congratulate Hon'ble Railway Minister working hard under the vision & guidance of Respected Prime Minister Shri Narendra Modi Ji and Hon'ble Finance Minister Smt Nirmala Sitaraman Ji for providing highest ever Budgetary support, this higher capital budget will help in completion of the priority projects and leads to increased transportation capacity, faster transits and reduced logistic costs. The indigenously developed Train Collision Avoidance Systems (TCAS) which will help Railway Organisation Goal of 'ZERO Accidents' strengthening the Railway network and infrastructure with enhancing Railways carrying capacity both for Goods as well as passenger trains with Safety First Policy enhancing Women Safety and proposing all railway stations to be developed with multi-storied commercial buildings on PPP mode thereby fetching more revenue generation for Railways and utilisation of land, I support the Demands on Grants for Railways and once again forward my sincere thanks to Respected Speaker Sir for the opportunity given to express my views for the demands on grants for railways.

14.29 hrs*(Hon. Speaker in the Chair)*

रेल मंत्री; संचार मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्वनी वैष्णव): अध्यक्ष जी, बहुत-बहुत धन्यवाद । मान्यवर सांसदों को बहुत धन्यवाद । आपने बड़ी संख्या में रेल बजट की इस डिबेट में भाग लिया ।

बहुत सारे महत्वपूर्ण सुझाव भी आए । Some of the suggestions were eye-openers for me also. निशिकांत जी ने इतिहास की बात बताई, कनिमोझी जी ने मल्टीप्लायर की बात बताई, बहुत अच्छे-अच्छे सुझाव आए, बहुत सारे सुझाव बहुत प्रैक्टिकल थे । सुभाष चन्द्र बहेड़िया जी के सुझाव आए, इतिहास की एक नई झलक भी मिली । सांसद गणों ने अपने-अपने क्षेत्र की समस्याओं को प्रखर रूप से रखा ।

अध्यक्ष जी, आपका विशेष धन्यवाद कि आपने कल रात 12 बजे तक सदन में चर्चा कराई । इससे देश भर में एक अच्छा संदेश जाता है कि जिन सांसदों को चुन कर हम भेजते हैं, उन सांसदों ने इतनी मेहनत करके अपने क्षेत्र की समस्या, देश में और समाज में इकोनॉमी में एक इम्पोर्टन्ट व्यवस्था है, उसके बारे में एक डिबेट चर्चा हुई । डेमोक्रेसी में इस तरह की घटनाओं से विश्वास बढ़ता है न कि केवल शोरगुल से ।

मान्यवर, प्रधानमंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद । उन्होंने मेरे जैसे साधारण कार्यकर्ता को इस तरह की जिम्मेदारी दी । उन्होंने अपना बहुत डिबेट में अपना विजन शेयर किया । प्रधानमंत्री जी का जीवन बचपन से रेल से जुड़ा है । वह रेल को भलीभांति से समझते हैं । तकनीकी तौर से, एक साधारण मानवी के दृष्टिकोण से और एक साधारण पैसेंजर्स के दृष्टिकोण से देश का भविष्य रेल से कैसे बदल सकता है, उस दृष्टिकोण से अपने दूरगामी विचार बहुत डिबेट में शेयर किए, जिससे भविष्य में कार्य करने में मदद मिलती है । सबका साथ सबका विकास, उनका एक मूलमंत्र रहता है, आत्मनिर्भर भारत की कल्पना हरेक कार्यक्रम के मूल में रहती है ।

अध्यक्ष जी, अंत्योदय और आत्मनिर्भर भारत की कल्पना से जुड़ा यह बजट है । मैं दो-तीन तरीके से जवाब दे सकता था । एक तरीका था कि जो भी माननीय सांसद ने पॉइंट्स रेज किए हैं, उनको एक-एक करके जवाब देता, दूसरा तरीका था कि दृष्टि क्या है, विजन क्या है और रेल आज कहां पर है? इस अमृतकाल में अगले 10 वर्षों में, 15 वर्षों में या 20 वर्षों में रेलवे को किस दिशा में लेकर जाना है, उसके लिए क्या काम कर रहे हैं?

मैं सभी सांसद महोदय से मिलता रहता हूँ। आप कभी पधारें, 5 बजे के बाद आप बिना अप्वाइंटमेंट के कभी भी कार्यालय में पधारें, सुबह करीब 9 बजे से रात साढ़े 9-10 बजे तक कार्यालय में रहता ही हूँ। आप कभी भी 5 बजे के बाद आएँ तो आपका स्वागत है। बैठ कर समस्याओं का समाधान करेंगे, वहाँ ऑफिसर्स भी होते हैं।

रेलवे का विजन क्या है और हम क्या काम कर रहे हैं, उस पर फोकस रख करके बात करूँगा। मैं कोशिश करूँगा कि जो मुद्दे उठाए गए हैं, उन मुद्दों को भी एड्रेस करूँ। इसके अलावा जो विषय रह जाएंगे, उसके लिए मैं सांसद महोदय से मिलकर या फोन से बात करके या पत्र के द्वारा सभी को इंडिविजुअली जानकारी दे दूँगा।

आज रेलवे किस मोड़ पर है। यह जानने के लिए थोड़ा पीछे जाना पड़ेगा। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने जब नेतृत्व संभाला तब policy paralysis का माहौल था। हम सभी जानते हैं, उसके बारे में मुझे विशेष कहने की जरूरत नहीं है। वैसे ही मायूसी का वातावरण रेलवे में भी था। उसका कारण भी था। सबसे बड़ा कारण लैक ऑफ इन्वेस्टमेंट था। मैं ऑब्जेक्टिव रहूँगा, I will be very objective. Lack of investment सबसे बड़ा कारण था। एक डायरेक्शनलेस वाली बात थी। डीजल की दिशा में जाना है, इलेक्ट्रिकल की दिशा में जाना है, किस दिशा में जाना है। सेफ्टी के लिए क्या करना है। यूरोपीयन सिस्टम लाना है या भारत का कोई सिस्टम डेवलप करना है। इस तरह के बहुत सारे विषय थे।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): पॉलिसी परालाइसिस क्या था?

श्री अश्वनी वैष्णव: दादा, आप बैठ जाइए। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज माननीय सदस्य, आप पूरे 20 मिनट बोले, अब आप मंत्री जी को बोलने दीजिए।

... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, कई वर्ष पुरानी, कई दशकों पुरानी टेक्नोलॉजी की बात थी, टेक्नोलॉजी चेंज नहीं हो पा रही थी। जैसे अभी माननीय सदस्य ने कुछ देर पहले लाकोमोटिव की बात कही थी, ट्रैक्शन मोटर नीचे गिरने की बात कही थी। ये सब वर्ष 1950-60 टेक्नोलॉजी के सिस्टम चल रहे थे। एक ऐसी परिस्थिति थी, जिसमें एम्पलाइज़ में डिपार्टमेंटल राइवलरी के कारण रेलवे और देश को आगे रखने के बजाय अपने डिपार्टमेंट की ज्यादा चिंता थी। ऐसी परिस्थितियाँ थीं, जिसमें रेलवे लगातार मार्केट

शेयर लूज़ करता जा रहा था । यह फैक्ट है कि आजादी के टाइम रेल का फ्रेट मोडल शेयर 85 परसेंट था ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: इससे तो संतुष्ट हैं ।

... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी: ये क्या करना चाहते हैं? ये रेल को बेचना चाहते हैं । ... (व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्री; कोयला मंत्री तथा खान मंत्री (श्री प्रहलाद जोशी): जब हाईवे पर चर्चा शुरू होगी तो पहले कितन हाईवे थे और अब कितने हैं । यह सब बता देंगे । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अब आप बैठिए । बहुत हो गया है । वातावरण सीरियस हो गया है ।

... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: रेलवे का शेयर लगातार गिरता जा रहा था । इसके कारण सिग्निफिकेंटली देश को सिग्निफिकेंट लॉस हो रहा था, इकोनॉमी को लॉस हो रहा था । रेलवे में डीजल का बिल बढ़ता जा रहा था, फ्यूल का बिल बढ़ता जा रहा था । यह ऐसी परिस्थिति थी, जब प्रधानमंत्री जी ने नेतृत्व संभाला तो सबसे पहले सफाई पर ध्यान दिया गया । सबसे पहले स्टेशनस और ट्रेन्स की सफाई की गई । ... (व्यवधान) एक परिवर्तन आया । ... (व्यवधान)

इसके बाद रेलवे में जितने फील्ड ऑफिसिस थे, डीआरएम ऑफिस, जनरल मैनेजर ऑफिस, बहुत सारी पावर्स नीचे डेलिगेट की गईं और फील्ड ऑफिसिस का एम्पावर्मेंट किया गया । आज प्रेक्टिकली 99 परसेंट सारे टेंडर्स फील्ड ऑफिसिस में डिसाइड होते हैं, रेलवे बोर्ड में नहीं आते हैं । यह एक बहुत बड़ा परिवर्तन आया ।

महोदय, सबसे बड़ा परिवर्तन आया, जब माननीय प्रधान मंत्री जी ने टेक्नोलॉजी में विशेष रुचि ली कि किस तरह से वर्ष 1950-60 की तकनीक का जो रोलिंग स्टॉक चला आ रहा था, 1970 के जमाने की जो व्यवस्थाएं चली आ रही थीं, उसमें नई व्यवस्था लाई जाए । कई उदाहरण हैं, मैं एक-एक करके उदाहरणों पर आऊंगा ।

महोदय, स्पीड की बात हुई, सेफ्टी की बात हुई और पैसेंजर एक्सपीरियंस की बात हुई, उन सबमें एक अलग परिवर्तन आया है, प्रभाव आया है । सबसे बड़ी बात है कि

हर एक टेक्नोलॉजी पर माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा कि हो सकता है कुछ सीखने के लिए बाहर से लेना पड़े लेकिन हमें आत्मनिर्भर होना जरूरी है। हम इस भावना के साथ, इस संकल्प के साथ हर चीज पर आगे बढ़ेंगे।

महोदय, डीजल पर निर्भरता हटाने का क्लियर डिसीजन लिया गया। इस डिसीजन का सीरियसली मिशन मोड में एग्जीक्यूशन किया गया कि ब्रॉड गेज का 100 परसेंट इलैक्ट्रिफिकेशन करना है। मीटर गेज का नहीं, ब्रॉड गेज का 100 परसेंट इलैक्ट्रिफिकेशन करना है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने इस तरह की क्लियर दिशा दी।

महोदय, यात्री सुविधाओं पर विशेष ध्यान दिया गया। बहुत जगहों पर लिफ्ट, एस्कलेटर बनाए गए। मैं नहीं कहता कि सारे बन गए, लेकिन बहुत बड़ी मात्रा में बने। मेरे ख्याल से जितने माननीय सांसद मुझसे मिलते हैं, सभी कहते हैं कि बहुत बड़ा परिवर्तन आया है और यह परिवर्तन दिखता है।

महोदय, कई माननीय सांसदों ने क्विस्टिंसिज्म किया कि क्यों रेलवे बजट को मेन बजट, जनरल बजट में इन्कलूड किया? इसका बहुत महत्वपूर्ण कारण है। भारतीय रेल की सबसे बड़ी मूल प्रॉब्लम लैक ऑफ इन्वेस्टमेंट्स थी। इन्वेस्टमेंट्स नहीं हो पा रही थीं। हाईवेज में बहुत सिग्निफिकेंट इन्वेस्टमेंट्स हुईं। वर्ष 2002 में माननीय अटल जी ने गोल्डन कार्डिलेटरल आरंभ किया। हाईवे, एयरपोर्ट्स और पोर्ट्स में अच्छी इन्वेस्टमेंट रही। लेकिन रेलवे बजट सैपरेट एंटीटी है, जिसके कारण जनरल बजट से सपोर्ट मिलना मुश्किल था। इसी धारणा को माननीय प्रधान मंत्री जी ने लिया। मैं निशिकांत जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इस प्वाइंट को बहुत अच्छे से प्रस्तुत किया। इसी कारण से जनरल बजट के साथ इसे मिक्स किया गया ताकि रिजल्ट आ सके। मैं इसका रिजल्ट आंकड़ों के साथ दिखाऊंगा। कहना बहुत आसान है, क्विस्टिसाइज करना बहुत आसान है। शायद कल्याण बनर्जी साहब अभी यहां नहीं हैं।

कल वे बड़े ड्रामेटिक अंदाज में कह रहे थे कि ये टारगेट था, ये एचीवमेंट हुआ, ईयर बाई ईयर उन्होंने बड़े अच्छे तरीके से इसको पेश किया। माननीय के. सुरेश जी, जो ओपनिंग स्पीकर थे, उन्होंने तो यहां तक कह दिया कि सात वर्षों में कुछ काम नहीं हुआ है, केवल प्रोपेगेंडा हुआ है। इस तरह की भी बातें हुई हैं। एक हमारे यंग सांसद रितेश पाण्डेय जी हैं, मैं उनका बहुत सम्मान करता हूँ, उन्होंने कहा कि 'अरे भाई यह तो सिर्फ मुंगेरी लाल के हसीन सपने हैं।'

श्री प्रहलाद जोशी: उत्तर प्रदेश में उसका रिप्लाइ मिल गया है। ...(व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: मैं आपके क्रिटिसिज्म को बहुत कंस्ट्रक्टिव्ली लेता हूँ। हमारी सरकार ओपन माइंडेड गवर्नमेंट है। हम बहुत ही संजीदगी और संवेदना के साथ हरेक प्वाइंट को लेते हैं। लेकिन, रेकॉर्ड ठीक करना जरूरी है। रेकॉर्ड पर चीजें ऐसी नहीं जानी चाहिए जो फैक्चुअल न हों।

अध्यक्ष महोदय, जिनको काम करने के लिए कई दशक मिले, उन्हें आज स्वीकार नहीं होता कि साढ़े सात वर्षों में इतना काम कैसे हो गया? मोदी जी ने इतना परिवर्तन कैसे कर दिया? लेकिन, सही बात यही है और मैं केवल फैक्ट्स की बात करूंगा। सबसे पहले कैपिटल इंवेस्टमेंट का विषय है। इंवेस्टमेंट की कमी रेलवे की मूलभूत समस्या थी। वर्ष 2009 से वर्ष 2014 तक रेलवे में वार्षिक एवरेज कैपिटल इंवेस्टमेंट 45,980 करोड़ होता था। यह सभी के सामने फैक्ट्स है। ये कोई नये फैक्ट्स नहीं हैं। मोदी जी ने आते ही वर्ष 2014 से 2019 के बीच में इसको डबल कर दिया। इंवेस्टमेंट 99,511 करोड़ रुपये पर ईयर हो गया। ये फैक्ट्स हैं। रेलवे में इंवेस्टमेंट को डबल किया गया। उसका रिजल्ट आप सब देख रहे हैं। हम उस संख्या पर नहीं रुके। हमने उसको वर्ष 2019-20 में बढ़ाया, वर्ष 2020-21 में बढ़ाया और वर्ष 2022-23 में हमने रेकॉर्ड 2,45,800 करोड़ का कैपिटल एलोकेशन किया। अब यह हमारे ऊपर निर्भर है कि प्रधान मंत्री जी ने जो आशीर्वाद दिया है, उस पर हम कितना तेजी से और दिल लगाकर मेहनत करें। इसमें आप सबका सहयोग चाहिए। लैंड एक्विजीशन में स्टेट गवर्नमेंट्स का भी सहयोग चाहिए। हम जल्दी से जल्दी काम करें और 2,45,800 करोड़ के नम्बर को अगले आने वाले वर्षों में और बढ़ाएं। मेरा मानना है कि हमें इतनी मेहनत करनी चाहिए कि साल में तीन लाख करोड़ का इंवेस्टमेंट आए, तभी जाकर हम देश के प्रति न्याय कर पाएंगे।

अध्यक्ष महोदय, नये ट्रैक यानी, न्यू लाइन, गेज कन्वर्जन, डबलिंग, ट्रिपलिंग और मल्टी ट्रैकिंग, यह वर्ष 2009 से वर्ष 2014 के बीच मात्र 15 सौ किलोमीटर प्रतिवर्ष होता था। हमने इसको वर्ष 2014 से वर्ष 2019 में एग्जीक्यूशन और इंवेस्टमेंट के कारण सीधा डबल कर दिया। वर्ष 2014 से वर्ष 2019 में यह 2531 किलोमीटर पर ईयर रहा। इस वर्ष हमने 3000 किलोमीटर का टारगेट लिया है। उसके लिए हम व्यवस्थाओं को बदल रहे हैं। हम किस तरह से फील्ड में काम करते हैं, उसको बदल रहे हैं। हम फील्ड ऑफिसेज का एम्पॉवरमेंट कर रहे हैं, ताकि काम और ज्यादा तेजी से हो सके।

अध्यक्ष महोदय, आज दुनिया में सभी भारतीय रेलवे के इलेक्ट्रिफिकेशन की कहानी के बारे में बात कर रहे हैं कि किस तरह से रेलवे ने इलेक्ट्रिफिकेशन में एक मिशन मोड में काम करके प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में, जहां रेलवे का इलेक्ट्रिफिकेशन

वर्ष 2009 से वर्ष 2014 के बीच मात्र 608 किलोमीटर पर ईयर होता था, वर्ष 2014 से वर्ष 2021 में वह 3440 किलोमीटर पर ईयर होने लगा । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सुन लीजिए अधीर जी ।

... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: आप पहले सुन लीजिए । मैं आपको सारे नम्बर्स दे रहा हूँ ।... (व्यवधान) मैं आपको वर्ष 2009 से 2014 का नम्बर दे रहा हूँ और उसके कॉम्पेरिजन में दे रहा हूँ । ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, इस फाइनेंशियल ईयर के एंड तक 50,000 किलोमीटर रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन कम्प्लीट हो जाएंगे । यह बहुत बड़ी बात है । उसके कारण रेलवे की सस्टेनेबिलिटी बढ़ती है । देश का पॉल्यूशन का मामला सुलझता है । यह बहुत बड़ा फैक्टर है । हमने अगले साल के लिए 6500 किलोमीटर का टारगेट लिया है । हम इस टारगेट को पूरा करने के लिए पूरी मेहनत करेंगे । ... (व्यवधान) दादा बैठ जाइए ।... (व्यवधान) दादा मैं आपको जाफर शरीफ साहब के टाइम से रेलवे का इतिहास बता सकता हूँ । ... (व्यवधान) हम आपके साथ बैठेंगे ।

श्री प्रहलाद जोशी: ये रेल राज्य मंत्री थे । ... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: दादा आप मेरा मुंह मत खुलवाइए । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका संरक्षण चाहता हूँ ।... (व्यवधान) नॉर्थ-ईस्ट कनेक्टिविटी का इस देश के लिए एक बहुत ही स्ट्रैटिजिक इंपार्टेंस है । यह नॉर्थ ईस्ट के भाइयों और बहनों के एस्पिरेशंस का प्रश्न था । उस प्रश्न पर भी यूपीए सरकार के वर्ष 2009 से 2014 के पीरियड में मात्र 2,122 करोड़ रुपये इन्वेस्ट हुआ था । मोदी जी की सरकार आते ही वर्ष 2014 से 2019 तक इसे 5,531 करोड़ रुपये यानी लगभग ढाई गुना बढ़ा दिया और इस साल यानी वर्ष 2022-23 में 9,970 करोड़ रुपये नॉर्थ-ईस्ट के लिए एलोकेशन है । इसके लिए किस तेजी से काम हो रहा है, वह सबको दिख रहा है । जो भी माननीय सांसद और गोगोई जी नॉर्थ-ईस्ट से आते हैं, वे सभी जानते हैं कि वाकई वहां पर किस स्पीड से काम हो रहा है ।

अध्यक्ष जी, अगर उसको संख्या में देखें, तो वर्ष 2009 से 2014 में नॉर्थ-ईस्ट में केवल 67 किलोमीटर रेल लाइन प्रति वर्ष होती थी । वर्ष 2014 से 2019 में 194 किलोमीटर प्रति साल हुई है, तीन गुने से ज्यादा बढ़ गया है । देश के लिए फ्रेट कॉरिडोर

अति महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट था । वह आपके समय में शुरू हुआ था । यह होता था कि ढिंढोरा पीट दिया, पत्थर डाल दिए, काम करने की बात अलग थी । काम हमारे समय में हुआ, काम मोदी जी के आने के बाद हुआ ।...(व्यवधान) वर्ष 2009 से 2014 में कितने किलोमीटर कमीशन हुआ? ...(व्यवधान) मात्र शून्य किलोमीटर । ...(व्यवधान) वर्ष 2009 से 2014 में जीरो किलोमीटर कमीशन हुआ । मोदी जी के आने के बाद हम 1,010 किलोमीटर का फ्रेट कॉरिडोर पूरा कर चुके हैं । यह होता है काम ।...(व्यवधान)

अध्यक्ष जी, मैं सिर्फ आंकड़े दे रहा हूं, मैं सिर्फ फैक्ट्स बता रहा हूं ।...(व्यवधान) मैं और भी बहुत सारे आंकड़े दे सकता हूं, लेकिन मैं और आंकड़े नहीं दूंगा । आरओबी हो, आरयूबी हो, जो 2009-14 में 763 होता था, उसकी जगह 2014-19 में 1,258 हुआ । इलेक्ट्रिक लोको प्रोडक्शन 2009-14 में मात्र 246 प्रति वर्ष होता था, इस बार का टारगेट 685 है और 2014-19 में एवरेज 473 प्रति वर्ष रहा है । एलएचबी कोच का प्रोडक्शन चार गुना बढ़ा है । पहले 2009-14 में 372 प्रति वर्ष होता था, अब 2014-19 में 2,933 है । कई सारी चीजें हैं । ये हार्ड फैक्ट्स हैं । ये एक्चुअल अचीवमेन्ट्स हैं । माननीय सुरेश जी ने कल ओपनिंग स्पीच दी थी, उन्होंने कहा था कि यह प्रोपेगेंडा है । मैं इस सदन से यह पूछना चाहता हूं कि क्या यह प्रोपेगेंडा है? ये हार्ड फैक्ट्स हैं ।

अध्यक्ष जी, इनकी समस्या कुछ और है । ये इनकी समस्या नहीं है, ये इनके दल की समस्या है । इनका कल्चर ही कुछ और है । हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी दिन-रात राष्ट्र निर्माण की तपस्या कर रहे हैं और इनके नेता कब और कहां छुट्टी पर चले जाते हैं, किसी को पता नहीं होता है । ये इनकी समस्या नहीं है । ये बेचारे सब के सब सिंसियर हैं । इनकी समस्या नहीं है । ये पूरे दिन बैठते हैं । मैं एक माननीय सदस्य को धन्यवाद दूंगा, उन्होंने सही बात बोली कि पहले आरआरबी में कैसे करप्शन होता था, लेकिन अब बिना करप्शन के रिक्रूटमेंट होता है । माननीय प्रेमचन्द्रन जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूं ।

अध्यक्ष जी, हमारे नेता जमीन से जुड़े हुए हैं, उन्होंने अभाव की जिंदगी जी है । गरीबी क्या होती है, उन्होंने देखी है । रेल की पटरियां क्या होती हैं, रेल प्लेटफॉर्म क्या होता है, उन्होंने देखा है । जब इनके नेता ने अपने परिवार में जन्म लिया, तो अपने आपको एक एन्टाइटलमेंट कि राष्ट्र को आभार मानना चाहिए, परिवारवाद आना चाहिए, तो क्या होगा?... (व्यवधान) कैसे मानेंगे? ये कहेंगे ही कहेंगे... (व्यवधान) ये आपकी समस्या नहीं है, आप ये कहेंगे ही कहेंगे कि यह प्रोपेगेंडा है । ... (व्यवधान) आप ये कहेंगे ही कहेंगे कि ये मुंगेरीलाल के हसीन सपने हैं । आप कहेंगे ही कहेंगे कि ये संभव नहीं है ।... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी: सर, मैं नियम 354 के तहत एक पॉइंट ऑफ ऑर्डर उठाना चाहता हूँ । ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: नियम 354 क्या है? नियम 354 में यह है कि आप सदस्य हैं और आप सदन के सदस्य के बारे में बोल सकते हैं । वे तो सदन के सदस्य हैं ।

... (व्यवधान)

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): सर, फॉर्मर कैबिनेट मिनिस्टर जाफर शरीफ साहब थे, जो इस दुनिया में भी नहीं हैं तो ये उनके बारे में भी बोल रहे हैं । ...(व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: मैंने क्या बोला है? ऐसा वे बोल रहे हैं । ...(व्यवधान)

KUNWAR DANISH ALI: Sir, I was sitting quiet.*(Interruptions)* He called the name, Sir.*(Interruptions)* Please call the records.*(Interruptions)* I challenge it, Sir.*(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप बैठिए । इन्होंने किसी के बारे में कुछ नहीं कहा है । मंत्री जी ने किसी माननीय सदस्य का नाम नहीं लिया है । मंत्री जी, आप बोलिए । मैं देख रहा हूँ कि मंत्री जी ने किसी का नाम नहीं लिया है । मंत्री जी, आप एक मिनट बैठिए । मंत्री जी ने पूरे वक्तव्य में किसी भी व्यक्ति या किसी नेता का नाम नहीं लिया है ।

... (व्यवधान)

कुंवर दानिश अली : सर, इन्होंने जाफर शरीफ साहब का नाम लिया है । ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, बैठ जाइए ।

... (व्यवधान)

जल शक्ति मंत्री (श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत): माननीय अध्यक्ष महोदय, दानिश अली जी चेयर को चैलेंज कर रहे हैं । आप देखिए कि ये किसको चैलेंज कर रहे हैं?... (व्यवधान) ये कह रहे हैं कि 'I challenge you, Sir.'

माननीय अध्यक्ष : अगर चेयर को चैलेंज करेंगे तो सदन से बाहर जाएंगे । चलिए, अब बैठ जाइए ।

... (व्यवधान)

श्री प्रहलाद जोशी: दानिश अली जी, आप इनके साथ मिलकर एक हो रहे हैं। अभी आप जीरो हो जाएंगे इसलिए आप बैठ जाइए। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं आपकी बात समझ गया हूँ। आप बैठ जाइए। अधीर रंजन जी, मैं बात कर लूंगा। आप प्लीज बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव: अध्यक्ष जी, यह इस मेहनत का, इस इन्वेस्टमेंट का, इस पूरे विजन का और इस पूरे विजन को इंप्लीमेंट करने का नतीजा है कि 70 वर्षों में पहली बार भारतीय रेलवे ने अपना कार्गो में शेयर बढ़ाया है। जहां वह 26 परसेंट होता था, अब वह 28 परसेंट की तरफ बढ़ा है।

अध्यक्ष जी, वर्ष 2014 में मोदी जी ने नेतृत्व संभाला था, तब 1052 मिलियन टन की लोडिंग होती थी और इस वर्ष 1400 मिलियन टन से अधिक लोडिंग 31 मार्च तक कंप्लीट होने का अनुमान है। चाइना, यूएस और रूस, जो टॉप लोडिंग कंट्रीज़ हैं, उनकी तुलना में आज हम यूएस के समकक्ष आ रहे हैं। रूस पीछे रह जाएगा और दुनिया भर में भारतीय रेलवे का एक अलग नाम होगा।

अध्यक्ष जी, रेलवे एक यूनिक ऑर्गेनाइजेशन है। जैसा सभी माननीय सदस्यों ने कहा है कि इसका एक सीरियस सोशल ऑब्लिंगेशन भी है, जिसका आज तक हमेशा पालन किया गया है और उसका और भी अच्छे तरीके से पालन किया जाएगा। इसकी कमर्शियल वाइबिलिटी की भी अपेक्षा रहती है, क्योंकि रेलवे को अपनी ही इंकम से पेंशन भी देनी है, सैलेरी भी देनी है और सारे खर्चे भी निकालने हैं तो कमर्शियल वाइबिलिटी की भी अपेक्षा रहती है और एक सोशल कमिटमेंट की बात भी रहती है। यह दोनों चीजों का एक ऐसा समावेश है, जो इसे एक यूनिक ऑर्गेनाइजेशन बनाता है।

अध्यक्ष जी, यदि इन सभी कन्स्ट्रेंट्स को ध्यान में रखकर एक फेयर इवैल्यूएशन किया जाए तो विपक्ष के सदस्यगण जो भी कह रहे थे, मैं मेरी तरफ से मानता हूँ कि as a very fair observer of Railways, आज रेलवे एक नई ऊर्जा के साथ राष्ट्र की सेवा में तत्पर है। वह पहले की अपेक्षा मजबूत है। टेक्नोलॉजी की दिशा में अग्रसर है और किस तरह से जन सेवा में नए से नए कार्य किए जाए, उसके लिए तैयार है।

अध्यक्ष जी, अब हम दूसरे प्रश्न पर आते हैं। आज हम यहां पर हैं, हमें कहां पर जाना है और वहां तक पहुंचने के लिए क्या करने की जरूरत है। उसमें कई स्टेप्स इस

बजट में लिए गए हैं और कई अन्य स्टेप्स भविष्य में लिए जाएंगे, लेकिन एक दिशा क्लियर है ।

अध्यक्ष जी, आज रेलवे करीब 800 करोड़ पैसेंजर्स साल भर में ट्रांसपोर्ट करती है । हमारी जनसंख्या 135 करोड़ है, लेकिन कई व्यक्ति ऐसे होते हैं जो वर्ष में एक से अधिक ट्रिप करते हैं, इसलिए टोटल संख्या 800 करोड़ बनती है । 1400 मिलियन टन कार्गो पर हम लोग आज हैं, दो लाख करोड़ रुपये का रेवेन्यू है, इस बजट में करीब ढाई लाख करोड़ रुपये का कैपिटल इनवेस्टमेंट करने का प्रावधान है और एक करोड़ लोगों का रेल परिवार है ।

इस परिस्थिति में जो सबकी एक्सपेक्टेडेशन देश की लॉजिस्टिक्स कॉस्ट कम करने की और 135 करोड़ जनसंख्या के देश को ट्रांसपोर्टेशन का सोल्यूशन देने के लिए हैं, क्योंकि सब लोग फ्लाइट से नहीं जा पाएंगे । फ्लाइट से जाना 1000 किलोमीटर से ऊपर के लिए ठीक रहता है, जो ट्रांसपोर्ट की इकोनोमिक्स कहती है । हमारी एक बहुत बड़ी जनसंख्या है, जो रेल से ही जाती है ।

इन सबको देखते हुए अगले दस वर्षों में हमें क्या विज़न और टारगेट लेकर चलना चाहिए? प्रधानमंत्री जी की गाइडेंस है कि हमें अगले 10 वर्षों में यह सोचना चाहिए कि आज अगर 800 करोड़ पैसेंजर्स हैं तो हमें कम से कम 1000 करोड़ पैसेंजर्स को ले जाने की हमारी क्षमता बढ़ानी चाहिए और उनको अच्छे तरीके से, सुगम, सेफ्टी वाली ट्रेन्स और कम्फर्टेबल ट्रेन्स में लेकर जाएं । आज अगर हम 1400 मिलियन टन कार्गो पर हैं तो हमें 3 हजार मिलियन टन पर जाना चाहिए । इसका कारण यह है कि हमारे देश की जो लॉजिस्टिक्स कॉस्ट है, आज वह हमारी जीडीपी का करीब 14 प्रतिशत है । हमारी जीडीपी 232 लाख करोड़ रुपये की है । अगर लॉजिस्टिक्स कॉस्ट एक प्रतिशत कम होती है तो देश में 2 लाख 32 हजार करोड़ रुपये की सेविंग होती है, जो हमारे किसान, उद्यमी और जितने भी काम करने वाले लोग हैं, उनके लिए एक बेनिफिट रहता है । जब तक हम रेल का शेयर नहीं बढ़ाएंगे, तब तक वह बेनिफिट लोगों को नहीं मिलेगा । इसलिए हम 1400 मिलियन टन से बढ़ाकर इसे 3 हजार मिलियन टन करने का एक विज़न लेकर चल रहे हैं ।

अध्यक्ष जी, प्रति वर्ष हमें करीब 3 लाख करोड़ रुपये की इनवेस्टमेंट के लेवल पर पहुंचना होगा । उसके लिए बहुत सारे रिफॉर्म्स करने होंगे, काम करने की शैली में परिवर्तन करना पड़ेगा । प्रधानमंत्री जी कहते हैं कि 21वीं शताब्दी में 20वीं शताब्दी के

माइण्ड सेट से काम नहीं हो सकता है, इसलिए हमें अपना माइण्ड सेट भी चेंज करना पड़ेगा और हर जगह बहुत सारे प्रैक्टिकल परिवर्तन लाने पड़ेंगे ।

इस विज़न के बहुत सारे डायमेंशन्स हैं । यदि इस विज़न को यात्रियों की दृष्टि से देखें, आम नागरिकों के प्वाइंट ऑफ व्यू से देखें तो सबसे बड़ा विषय है – विश्वस्तरीय स्टेशन । सबसे बड़ी बात यह है कि अगर एक पैसेंजर रेलवे स्टेशन पर आता है तो उसे ठीक फेसिलिटीज मिलनी चाहिए, इसलिए विश्वस्तरीय स्टेशन्स हों ।

अध्यक्ष जी, इसके लिए दो बहुत अच्छे एक्सपेरिमेंट्स हुए हैं – गांधी नगर रेलवे स्टेशन और रानी कमलावती स्टेशन । इनके अलावा अन्य बहुत से स्टेशन्स में इम्प्रूवमेंट्स हुए हैं । अभी बेंगलुरु के पास बायपनहल्ली रेलवे स्टेशन भी कम्प्लीट हो गया है । अब इन स्टेशन्स से जो लर्निंग आई है, उससे लार्ज स्केल पर वर्ल्ड क्लास स्टेशन्स का निर्माण करने का प्रधानमंत्री जी का विज़न है । हमें अपनी परिस्थितियों के हिसाब से सीखना पड़ेगा । हम किसी मॉडल को बाहर से इम्पोर्ट करके सीधा यहां नहीं लगा सकते हैं । अपनी जमीन की जरूरतों के हिसाब से हमें अपना मॉडल डेवलप करना पड़ेगा और हमारे इंजीनियर्स में काबिलियत है ।

अध्यक्ष जी, आधुनिक ट्रेन्स की बात है, जो मान्यवर एलओपी साहब इम्पोर्ट करने की बात कह रहे थे, इम्पोर्ट करने की कोई बात नहीं है । चालीस-पचास वर्षों से पुराने आईसीएफ कोच चल रहे थे, वर्ष 1970-1980 की टेक्नोलॉजी के एलएचबी कोच और 1950 की टेक्नोलॉजी के आईसीएफ कोच चल रहे थे । वर्ष 2017 में प्रधानमंत्री जी ने संकल्प दिया कि वर्ल्ड क्लास ट्रेन का डिजाइन भारत में ही तैयार कीजिए, उसे डेवलप करिए, भारत में ही मैनुफैक्चर करिए और यह संकल्प करिए कि कुछ वर्षों में वह एक्सपोर्ट करने की स्थिति में आना चाहिए । ... (व्यवधान)

दादा, मैं अध्यक्ष जी से बात करूंगा । आप अध्यक्ष जी से कहिए । आपका एक्सपीरियंस मुझसे ज्यादा है । अध्यक्ष जी से रिक्रेस्ट कीजिए ।... (व्यवधान)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, a world-class station was proposed, and all decisions were taken and tabled on the floor of the House in the Budget Speech when Mamata Banerjee was the Railway Minister.

श्री अश्वनी वैष्णव: लेकिन काम क्या किया? आपने काम नहीं किया, केवल एनाउंस कर दिया । ... (व्यवधान)

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय: अब आप मुझे बोलने दीजिए, स्पीकर साहब ने मुझे बोलने के लिए कहा है ।

Secondly, I have the right to know what a world-class train means. उन्होंने कहा कि हम लोग बुलेट ट्रेन की तरह ट्रेन्स चलाएंगे ।

15.00 hrs

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, वर्ष 2017 में इस संकल्प पर काम चालू हुआ । टी-18, जिसका इंजीनियरिंग कोड नेम था, वंदे भारत प्रोडक्ट 2019 में निकला । उसमें दो ट्रेन्स बनीं । ये बहुत शानदार तरीके से चलीं । आप नॉर्मल ट्रेन देखेंगे तो उसमें कोच होता है और कोच के आगे इंजन है, लोकोमोटिव है, उसमें चाहे बिजली का इंजन हो या डीजल का इंजन हो । इन ट्रेन्स में कोई लोकोमोटिव नहीं होता है, ये डिस्ट्रीब्यूटेड पावर की होती हैं, यानी हरेक दूसरे कोच में नीचे मोटर लगी हुई है, ऊपर पेंटोग्राफ से बिजली आती है ।

माननीय अध्यक्ष : आप एक बार सबको दिखा देना ।

श्री प्रहलाद जोशी : सर, उन लोगों की प्रॉब्लम है कि वे देखना नहीं चाहते हैं ।

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, यह एक ऐसी सक्सेस स्टोरी है, जिससे दुनिया भर की रेलवे इंडस्ट्री हिल गई । ऐसा क्यों, जैसे अगर हम बाहर की यूरोपीयन ट्रेन्स या जैपनीज ट्रेन्स की बात करें तो 190 से 200 करोड़ रुपये के आस-पास एक ट्रेन आती है । इसकी कॉस्ट 110 से 115 करोड़ के आस-पास पड़ी है । यह किसी भी टेक्निकल पैरामीटर पर दुनिया की बेस्ट ट्रेन के मुकाबले में कहीं पर पीछे नहीं है । जनाब, यह वर्ल्ड क्लास है । इसको वर्ल्ड क्लास कहते हैं । ... (व्यवधान) यह वर्ल्ड क्लास है । ... (व्यवधान) आपने वर्ल्ड क्लास कहा तो मैंने कह दिया कि यह वर्ल्ड क्लास है । ... (व्यवधान) लड़ेंगे जी, जरूर लड़ेंगे, वह भी करेंगे । मैं नहीं कहता हूं कि मेरा कोई एक्सपीरियंस है । मैंने शुरू में बोला था कि मैं तो एक साधारण कार्यकर्ता था, जिसको एक जिम्मेदारी दे दी है । मैं आज भी यही कहता हूं । आप इस चीज को रहने दीजिए ।

अध्यक्ष जी, अगर कोई भी मशीन बनती है, उस मशीन का वर्जन वन होता है, वर्जन टू होता है, वर्जन थ्री होता है और हर बार इम्प्रूवमेंट करना होता है । सारी दुनिया उसी तरह से आगे बढ़ी है । हमने भी वंदे भारत के पहले दो रैक्स के एक्सपीरियंस के बेसिस पर उसमें इम्प्रूवमेंट किया । अभी 15 अगस्त पर माननीय प्रधान मंत्री जी ने लाल किले से हम सभी को 75 ट्रेन्स का संकल्प दिया है । यह जो ट्रेन बन रही है, इसमें एयर क्यूशन है, एयर स्प्रिंग है । एयर स्प्रिंग का मीनिंग यह रहेगा कि ट्रेन में जिस तरह से नॉर्मल

झटके लगते हैं, वह ट्रैक की कण्डीशन पर भी निर्भर करते हैं और ट्रेन की कण्डीशन पर भी निर्भर करते हैं। उसमें इस तरह की टेक्नोलॉजी लाई जा रही है, जिससे पैसेंजर्स की जर्नी में एक सिग्नीफिकेंट इम्प्रूवमेंट आए। इस सोच के साथ काम कर रहे हैं।

अध्यक्ष जी, एक प्रश्न उठा कि क्या हमारी इतनी मैन्युफैक्चरिंग की कैपेसिटी है। आज सितम्बर के महीने से जब वंदे भारत का सीरियल प्रोडक्शन चालू होगा, उसमें शुरुआत में 4 ट्रेन्स प्रति मंथ निकलेंगी, फिर धीरे-धीरे वह रैम्प अप होकर 8 ट्रेन्स प्रति मंथ निकलेंगी। इसके साथ ही साथ रायबरेली में एमसीएफ को डेवलप किया जा रहा है और आरसीएफ, कपूरथला को डेवलप किया जा रहा है, जिससे सारे के सारे जो प्रोडक्शन यूनिट्स हैं, उन सब में इस नई टेक्नोलॉजी का उपयोग हो सके, इस नई टेक्नोलॉजी से मैन्युफैक्चरिंग हो सके। इन परिस्थितियों में मुझे पूरा विश्वास है। जो इस बजट में अगले तीन वर्षों में 400 ट्रेनों का संकल्प लिया गया है, वह निश्चित तरीके से पूरा होगा। हमें ट्रेन्स को इम्पोर्ट करने की जरूरत नहीं है। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप मंत्री जी के जवाब के बाद बोलिएगा।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): He is simply giving the statement. Let him explain what is Vande Bharat. What is the policy?

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, मैं इसमें पूरा टेक्निकल लैक्चर दे सकता हूँ, लेकिन मुझे टेक्निकल लैक्चर नहीं देना है। आप मुझे कभी मिलें तो मैं आपको डिटेल् में समझाऊंगा।

सर, एश्योर्ड सेफ्टी रेलवे का संकल्प है। इसमें बहुत ज्यादा मेहनत करने की जरूरत है। सबसे पहले जो टेक्नोलॉजी चेंज हो रही है, उस टेक्नोलॉजी के चेंज होने से बहुत बड़ा फायदा होता है।

अध्यक्ष जी, सरकार ने वर्ष 2018 में एक क्लीयर डिसेजन लिया कि आईसीएफ के कोचेज मैन्युफैक्चर नहीं करेंगे, सिर्फ एलएचएबी के कोचेज मैन्युफैक्चर करेंगे, जो एग्जिस्टिंग हैं, उनको तेजी से चेंज किया जा रहा है, तेजी से रिप्लेस किया जा रहा है, प्लस जो ट्रेन सेट्स आएंगी, उनकी सेफ्टी का लेवल ही अलग है। सबसे बड़ी बात यह है कि ऑटोमैटिक ट्रेन प्रोटेक्शन जो किसी भी रेलवे सिस्टम के लिए सबसे क्रुशियल टेक्नोलॉजी होती है, उसके लिए भारत में अपने ही इंजीनियर्स के द्वारा डेवलपड कवच का बहुत शानदार सफल डेवलपमेंट हुआ है।

अध्यक्ष जी, यह बताने में हमें बहुत खुशी होती है कि इसकी सेफ्टी का सर्टिफिकेशन, वर्ल्ड का हाइएस्ट लेवल एसआईएल-4, Safety Integrity Level 4 होता है

। अगर हम आम भाषा में बात करें तो सील-4 का मिनिंग होता है, 11,415 वर्षों तक जो मशीन काम करे, उसकी सिर्फ एक बार फेल होने की संभावना है। यह सील-4 का लेवल होता है। इस लेवल का सर्टिफिकेशन इंटरनेशनल सेफ्टी असेसर के द्वारा किया गया है, जो इस लेवल का है। दूसरे अन्य विदेशी सिस्टम से उसकी कॉस्ट सिग्निफिकैंटली कम है। इस तरह का सिस्टम डेवलप किया गया। इस वर्ष बजट में दो हजार किलोमीटर का टारगेट लिया गया है, उससे सिखेंगे, फिर उसे और अपग्रेड करना पड़ेगा। तीन हजार, चार हजार, पांच हजार किलोमीटर पर इयर इसको आगे इंस्टॉल करना है। अध्यक्ष जी, यह यात्रियों की दृष्टि से हुआ है।

अगर हम इंडस्ट्री की दृष्टि से देखेंगे, तो वैगन की अवेलिबिलिटी 100 प्रतिशत होनी चाहिए, यह संकल्प लेकर हम आगे बढ़ रहे हैं, ताकि कोई भी हो, चाहे फूड ग्रेन्स हो, फर्टिलाइजर्स हो, सीमेंट हो, मिनरल्स ओर्स हों या कोल हो, उसके लिए इंडस्ट्री को कहीं पर वेट न करना पड़े। जैसा कि मैंने बताया है कि अगर लॉजिस्टिक्स की कॉस्ट एक प्रतिशत भी कम होती है, तो देश को बहुत बड़ा बेनिफिट होता है। Freight EMUs बनाने के लिए Assured Time Table for Cargo की भी एक व्यवस्था चल रही है।

हम छोटे किसानों और छोटे उद्यमियों की नजर से देखें कि उनकी दृष्टि से क्या प्लानिंग है, तो अध्यक्ष जी, बहुत अच्छे एक्सपेरिमेंट किए जा रहे हैं। Cuboid ढाई टन का कार्गो ले जा सकता है, वह देखा जा रहा है। एयरलाइन्स में एल्यूमिनियम के कंटेनर्स यूज होते हैं, उस पर एक्सपेरिमेंट चल रहा है, तीसरा एक्सपेरिमेंट प्लास्टिक के कंटेनर पर चल रहा है। मुझे पूरी आशा है कि इसके बहुत जल्दी अच्छे रिजल्ट निकलेंगे।

बहुत जल्दी छोटे किसानों के लिए एमएसएमई सेक्टर, माइक्रो एन्टरप्रेन्योर्स, ग्रामीण क्षेत्रों के स्वयं सेवी समूह के लिए एक व्यवस्था बन जाएगी, जिससे रेल और पोस्ट दोनों की जो स्ट्रेन्थ है, उसका उपयोग करके देश के किसी भी कोने से किसी भी कोने में छोटा उद्यमी अपना छोटा-सा पार्सल पहुंचा सकेगा। हम उस व्यवस्था पर काम कर रहे हैं। यह सफल होगा और हम लोग इस पर पूरे कमिटमेंट के साथ काम कर रहे हैं।...(व्यवधान) आप आईने में झांक लीजिए।

अध्यक्ष जी, कल एक माननीय सदस्य ने कहा था कि टूरिज्म में रेलवे का बहुत अच्छा उपयोग हो सकता है। इस पर भी प्रधान मंत्री जी ने भारत गौरव ट्रेन का एक बहुत अच्छा कॉन्सेप्ट दिया है। जिसका पहला उदाहरण रामायण एक्सप्रेस बहुत अच्छा चल पड़ा है और इसके साथ ही साथ बहुत सारे सर्किट्स की परिकल्पना चल रही है। जिसमें आईआरसीटीसी भी काम कर रही है, टूर ऑपरेटर्स भी काम कर रहे हैं, देश की संस्कृति

को दिखाने का इससे सुंदर क्या तरीका हो सकता है? इसी तरह से देश की संस्कृति का एक्सपीरिएंस करवाने का प्रयास चल रहा है ।

अध्यक्ष जी, आने वाली जेनरेशन की दृष्टि से देखें । कल एक माननीय सांसद महोदया ने कहा कि भारत की मिट्टी में बुलेट ट्रेन को चलाने की क्षमता ही नहीं है । यह कितनी शर्म की बात है । ...*(व्यवधान)*

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: It is a fact. ... *(Interruptions)*.

श्री अश्वनी वैष्णव : जो लोग मां, माटी और मानुष की बात करते हैं, वे मां पर भी विश्वास नहीं करते हैं, माटी पर भी विश्वास नहीं करते हैं, ऐसे हैं । ...*(व्यवधान)*

वे लोग माँ पर भी विश्वास नहीं करते और माटी पर भी विश्वास नहीं करते हैं । ये कैसे मानुष हैं? ... *(व्यवधान)* मैं आंकड़े दूँगा । ...*(व्यवधान)* I am not yielding. ... *(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट आप लोग बैठिए ।

... *(व्यवधान)*

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, एक मिनट रुक जाइए ।

... *(व्यवधान)*

माननीय अध्यक्ष : मैं सभी माननीय सदस्यों से आग्रह करता हूँ कि रेल बजट पर लगातार 13 घंटे चर्चा हो चुकी है । मंत्री जी ने पूरे 13 घंटे बैठकर शांतिपूर्वक सभी की एक-एक बात सुनी है । ये पूरे टाइम तक यहाँ पर रहे । यदि आपकी कोई ऐसी बात होगी, तो पहले मंत्री जी को पूरा जवाब देने दें, यदि कोई बात होगी, तो मैं आपको मौका दूँगा ।

... *(व्यवधान)*

श्री प्रहलाद जोशी: सर, यह नहीं चलेगा । आप लोग यह क्या कर रहे हो? ... *(व्यवधान)* हम लोगों ने इधर 13 घंटे तक बैठकर आपकी बातें सुनी हैं । ...*(व्यवधान)*

KUNWAR DANISH ALI: The Chair has given him permission to speak. ... *(Interruptions)*

SHRI PRALHAD JOSHI : No, he has not yielded. ... *(Interruptions)*

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: Sir, with your permission, ...
(Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी जवाब दे रहे हैं, यदि उसके बाद आपके मन में कोई क्लैरिफिकेशन होगा, तो मैं आपको मंत्री जी के जवाब के बाद इजाजत दूँगा ।

... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, मुम्बई से अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट में गुजरात ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट आप बैठिए ।

श्री कल्याण जी, जब आप बोल रहे थे, तो क्या आपको किसी ने टोका था?

... (व्यवधान)

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, how can he speak in this way? ... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : फिर यह क्या तरीका है, आप बताइए? क्या आपको किसी ने टोका?

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अगर आप भी बोलेंगे तो ये भी आपको अच्छी तरह से टोकेंगे । जब मैंने आपको कह दिया कि मंत्री जी के जवाब के बाद मैं आपके नेता जी को बोलने का मौका दूँगा । ये एक वरिष्ठ सदस्य हैं । मैंने कहा है कि मैं इनको मौका दूँगा । No. आप बैठिए ।

... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, मुम्बई से अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट में... (व्यवधान)

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय: सर, आपने मुझको बोलने के लिए कहा । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी के जवाब के बाद मैं आपको परमिशन दूँगा, यह मैंने कहा है ।

... (व्यवधान)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: Sir, I have to mention about a point that was mentioned here. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : मैंने श्री सुदीप बंद्योपाध्याय जी से यह आग्रह किया है कि मंत्री जी के जवाब के बाद आपका क्लैरिफिकेशन कराऊँगा । यह मैंने कहा है । यह बिल्कुल करेक्ट है ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैंने एकदम कहा है कि मंत्री जी के जवाब के बाद मैं सुदीप बंद्योपाध्याय जी को मौका दूँगा ।

... (व्यवधान)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Sir, I was the Chairman for three years of your Railways Standing Committee. ... (*Interruptions*) A report stated that the Indian soil is not fit to accept the load of running bullet trains. You can run fast speed trains. ... (*Interruptions*) Do not mislead the House. I would like to tell this to you. ... (*Interruptions*)

श्री अश्वनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, मुम्बई से अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट का डिजाइन कम्प्लीट हुआ, उसमें गुजरात वाले सेक्शन में लैंड एक्विजिशन 99 परसेंट हुआ है । ...(व्यवधान) लैंड एक्विजिशन के बाद काम चालू हुआ । ...(व्यवधान) इनकी आदत है ऐसा करने की ही है । ...(व्यवधान) ये ऐसे ही करते रहेंगे । ...(व्यवधान)

99 परसेंट लैंड एक्विजिशन के बाद काम शुरू हुआ और आज 750 से अधिक पिल्लर बन चुके हैं । ...(व्यवधान) इनकी आदत ऐसा करने की है । ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, आप बोलते रहिए ।

... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, इनकी आदत हमेशा ऐसा करने की ही है और ऐसा ही करते रहेंगे । हर महीने आठ किलोमीटर की गति से पिल्लर्स का कंस्ट्रक्शन चल रहा है, जो कि आने वाले समय में 10 किलोमीटर प्रति महीने काम चलेगा । सारी की सारी बड़ी नदियां नर्मदा, ताप्ती आदि पर ब्रिज का काम चल रहा है । कौन कहता है कि भारत की मिट्टी में बुलेट ट्रेन नहीं चल सकती है? जो यह कहता है, उसके लिए यह शर्म की बात है ।...

(व्यवधान) यह उनके लिए शर्म की बात है । हमें अपने इंजीनियर्स पर, हमारी काबलियत पर विश्वास करना चाहिए । ... (व्यवधान) ऐसा नहीं चलेगा । हम कब तक विदेशियों पर विश्वास करते रहेंगे? ... (व्यवधान) हमें अपनी काबलियत पर विश्वास करना होगा । आपको यह विश्वास करना होगा, आपको करना होगा यह विश्वास । ... (व्यवधान) ऐसे नहीं चलेगा । ये ऐसे ही करते रहेंगे । यह ऐसे ही करते रहेंगे, क्योंकि यह इनकी आदत है ।... (व्यवधान) साथ ही साथ 'वंदे भारत' को भी दो सौ किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड पर अपग्रेड किया जा रहा है । वर्जन-1 160-180 का था । वर्जन-2 160-180 प्लस बैटर पैसेंजर एमिनिटीज बन रहा है और उसके आगे वाला वर्जन 180 से 200 का बन रहा है । ...* (व्यवधान) ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, बैठ जाएं । बहुत हो गया है । सदन की गरिमा को बनाए रखें । यह सदन की गरिमा का प्रश्न है । मेरा आपसे आग्रह है कि आप वरिष्ठ सदस्य हैं, आप गरिमा मत तोड़ें ।

मंत्री जी, आप बोलिए ।

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, लॉस्ट पाइंट पर आता हूं । ... (व्यवधान) भारत की डायवर्सिटी ... (व्यवधान) आप नार्थ से साउथ में जाएं, ईस्ट से वेस्ट में जाएं या देश के किसी भी कोने में जाएं, हर जगह का अपना एक स्पेशल प्रोडक्ट है, एक विशेषता है ।

अपना विशेष खान-पान है । अपना विशेष कल्चरल हैरिटेज है । उस गरिमा को, डायवर्सिटी को ध्यान में रखते हुए प्रधान मंत्री जी ने 'वन स्टेशन वन प्रोडक्ट' का कंसेप्ट इस बार बजट में पेश किया है । इस कंसेप्ट में देश ... (व्यवधान) । देश के कोने-कोने में चाहे बिहार की मधुबनी पेंटिंग हो, चाहे आंध्रा का एटिकोप्पका टॉयज़ हो ।

चाहे बंगाल में तांती हैंडलूम साड़ीज हो, तांत की हैंडलूम साड़ी हो, हैंडलूमस टैक्सटाइल्स हो, चाहे असम का गमछा हो, चाहे बेंगलुरु के चन्नापटना वुडेन टॉयजेज हो, चाहे चेन्नई की कांचीपुरम साड़ी हो, चाहे तिरुपति के पास में जो कलमकारी साड़ी का काम होता है, चाहे ओडिशा में कोकोनट मैट के प्रोडक्ट्स हों, सिल्वर और स्टोन की ज्वैलरी हो । ... (व्यवधान) चाहे नागपुर के बैम्बू हैंडीक्राफ्ट्स हों । ... (व्यवधान)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री; कोयला मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दानवे रावसाहेब दादाराव): साहब, इन्हें बाहर निकालो । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बैठिए । कोई भी बात रिकॉर्ड में नहीं जा रही है । आप बैठ जाइए ।

... *

श्री दानवे रावसाहेब दादाराव : सर, इन्हें मार्शल से हटवा दीजिए । ... (व्यवधान) मार्शल को बुलाकर इन्हें हटा दीजिए । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक बार सब बैठ जाइए ।

माननीय सदस्य, किसी भी माननीय सदस्य ने यदि सदन की गरिमा को तोड़ने का प्रयास किया तो मैं सदन से सहमति चाहता हूँ कि सदन की गरिमा को तोड़ने नहीं दिया जाएगा ।

कई माननीय सदस्य : महोदय, ठीक है ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी ।

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, खान-पान के विशेष जितने भी देश भर में प्रोडक्ट्स हैं, अपनी-अपनी कल्चरल हेरिटेज है, उस हेरिटेज को, टैक्सटाइल्स को, हैंडलूम्स को, इन सबको लेकर वन स्टेशन वन प्रोडक्ट के जरिए, इस कांसेप्ट के जरिए कैसे रेलवे के माध्यम से देश की डाइवर्सिटी को, देश के कल्चर को अनुभव किया जाए, उस पर भी इस बजट में घोषणा हुई है । इस पर काम होगा और बहुत जल्दी इसका पायलट प्रोजेक्ट भी आगे बढ़ेगा ।

महोदय, चाहे यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से हो, चाहे इंडस्ट्री की दृष्टि से हो, चाहे छोटे उद्यमी, एमएसएमई, छोटे किसान आदि की दृष्टि से हो, चाहे टूरिज्म की दृष्टि से हो, चाहे भारत के कल्चर और आने वाली जनरेशन की दृष्टि से हो या भारत की डाइवर्सिटी की दृष्टि से हो, प्रधानमंत्री जी का जो एक मल्टी डाइमेंशियल विजन है, वह इस रेल बजट में क्लियरली दिखाई देता है । इसको हम तेजी से अब आगे इम्प्लीमेंटेशन पर फोकस करेंगे, एग्जीक्यूशन पर फोकस करेंगे ।

महोदय, यह सरकार, हमारी सरकार, प्रधानमंत्री जी की सरकार में गरीब, वंचित, छोटे किसान, युवाओं, माताओं, लघु उद्योगों को, साधारण मानव को ध्यान में रखकर सारे के सारे प्रोग्राम बनाए जाते हैं और उसी के बेसिस पर यह रेल बजट भी बना है । यह विजन था कि रेलवे किस तरह से काम कर रहा है, आज वह कहाँ है, उसे कहाँ ले जाना है, उसके लिए क्या स्टेप्स ले रहे हैं और साथ ही साथ माननीय संसद सदस्यों ने जो पॉइंट्स रेज किए हैं, बाकी इश्यूज रेज किए हैं, एक-एक करके उनके ऊपर जवाब देने की मैं

कोशिश करूँगा । मैं सभी को कवर करने की कोशिश करूँगा, जो इश्यू रह जाएंगे, आप सबको मैं इंडिविजुअली बता दूँगा ।

सबसे पहले केरल की बात आई, हालाँकि आज सुबह प्रश्न काल में इस विषय पर चर्चा हो चुकी है, इसलिए शायद उस पर जवाब देने की जरूरत नहीं है । वेस्ट बंगाल की बात आई । वेस्ट बंगाल का डेटा मैं आपके सामने रखूँगा । कुछ हमारे सांसद महोदय बोल रहे थे कि नेगलेक्ट किया जा रहा है । ... (व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई (कलियाबोर): सर, केरल का बताइए ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप गाइड करना छोड़िए । वे बोलेंगे, जो उन्हें बोलना है । आप गाइड मत कीजिए ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वे बोलेंगे । आप गाइड मत कीजिए ।

सुरेश जी, बैठ जाइए ।

... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, कल वेस्ट बंगाल की बात आई ।

माननीय अध्यक्ष : मैंने ही कहा था कि अधिकतम माननीय सदस्यों ने जिन विषयों के बारे में बोला है, आप उनका जवाब दे दें । बाकी जो 90 के करीब और तकरीबन 30-40 माननीय सदस्य हैं, सबको लिखित में 72 घंटे या जब मंत्री जी को सुविधा होगी, जितनी जल्दी संभव होगा, वे जवाब दे देंगे ।

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय: मंत्री जी की मेडेन स्पीच है, हम लोग थोड़ा शांत रहेंगे ।

माननीय अध्यक्ष : ठीक है । धन्यवाद ।

श्री अश्वनी वैष्णव : महोदय, बंगाल की बात आई, बंगाल के 18 प्रोजेक्ट्स 44,060 करोड़ रुपये के पेन्डिंग हैं, केवल और केवल बंगाल सरकार के सहयोग की कमी के कारण । मैं यह बहुत क्लियरली कहना चाहता हूँ । अध्यक्ष जी, रेलवे को अकेले भारत सरकार नहीं बना सकती है । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बैठे-बैठे क्यों बात कर रहे हैं?

श्री अश्वनी वैष्णव : चाहे कोई भी राज्य हो, कल बंगाल के बारे में स्पेसिफिकली पूछा था, इसलिए मैंने बंगाल का बोला है । लेकिन कोई भी राज्य हो, जब तक स्टेट और सेंटर कोलेबोरेट नहीं करेंगे तब तक रेलवे की प्रोग्रेस नहीं हो सकती है । मेरा सभी सांसद महोदय से निवेदन है कि आप अपने-अपने राज्य में कोऑपरेशन करें, आप एक कदम बढ़ाएं, हम दो कदम आपके साथ बढ़ाने के लिए पूरी तरह से तैयार हैं । चाहे कोई भी प्रोजेक्ट हो, प्रधान मंत्री जी स्पष्ट कहते हैं कि सबका साथ, सबका विकास, कोई डिस्क्रिमिनेशन की बात नहीं है ।

किसी भी स्टेट के प्रति, किसी भी राज्य के प्रति कोई डिस्क्रिमिनेशन की बात नहीं है । जिस प्रोजेक्ट में जहां आपका सहयोग लगे, आप करिए जहां हमारा काम पड़ेगा, चाहे फंडिंग की तरफ से हो या एग्जिक्यूशन की तरफ से हो, वह हम करेंगे ।

अध्यक्ष जी, यहां केरल की बात हुई । केरल का जो सिल्वर लाइन प्रोजेक्ट है, उसके बारे में कई माननीय सदस्यगणों ने इस पर अपना पक्ष रखा । यह एक बहुत ही कॉम्प्लेक्स प्रोजेक्ट है । इस प्रोजेक्ट के लिए अगर सारे डायमेंशन देखें तो इसमें एनवायर्नमेंटल इश्यू एक बहुत बड़ा इश्यू है । यह 530 किलोमीटर का प्रोजेक्ट है, जिसमें Viaduct 88 किलोमीटर और 36 किलोमीटर की टनल है । यह स्टैंडर्ड गेज में बनाया जा रहा है, जिससे inter-operability नहीं हो पाती है, बाकी ट्रेन के नेटवर्क से । इसकी 63 हजार की कॉस्ट है और जो टेक्नीकल एक्सपर्ट्स हैं, उनका मानना है कि इसमें सीरियस एनवायर्नमेंटल इश्यूज़ हैं, अगर इसे आगे ले जाना है तो इन्हें रिजॉल्व करना जरूरी है ।

इसके अलावा केरल के कुछ मान्यवर सांसदों ने बोला कि केरल के प्रति भेदभाव किया जा रहा है । वर्ष 2009 से 2014 में केरल को मात्र 372 करोड़ रुपये पर एनम मिलते थे । वर्ष 2014 से 2019 में 950 करोड़ रुपये लगभग ढाई गुना केरल को मिलना चालू हो गया है । कोई भेदभाव की बात नहीं है, किसी भी राज्य के प्रति कोई भेदभाव नहीं है । वर्ष 2022-23 में 1085 करोड़ रुपये की रिकॉर्ड अलॉटमेंट है । ... (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी : सर, सेंट्रल विस्टा का डेटा है? ... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : किसी भी स्टेट के प्रति भेदभाव की बात नहीं है । हर जगह मिलकर ही काम करना पड़ेगा । जमीन स्टेट गवर्नमेंट ही दिला पाएगी, उसके बिना काम आगे नहीं बढ़ सकता है ।

अध्यक्ष जी, स्टॉपेजेज की बात बहुत सारे सदस्यों ने कही है । स्टॉपेजेज का एक रेशनल डिसिजन लिया गया था । आईआईटी बॉम्बे और ऑपरेशनल रिसर्च तथा रेलवे की

जो प्लानिंग विंग है, इन सब ने मिलकर एक सिस्टमैटिक साइंटिफिक तरीके से डिजिजन लिया, जिसमें मूल यह था कि रेलवे को मेन्टेनेंस के लिए ब्लॉक नहीं मिल रहे हैं। यानी अगर किसी पाथ पर कन्टीन्यूअसली ट्रेन्स लगातार चल रही है, तो कम से कम तीन घंटे का उसमें ब्लॉक पीरियड चाहिए, जिसमें रेलवे अपने मेन्टेनेंस का काम कर सके। उसके लिए टाइम टेबल को रेशनलाइज करने की जरूरत थी और इसी कारण यह किया गया है।

मान्यवर सुभाष जी ने कल एक बहुत अच्छा सजेशन दिया है और हम उस सजेशन पर विचार करेंगे। उस पर जो भी प्रेक्टिकल सॉल्यूशन होगा, वह सॉल्यूशन किया जाएगा। पैसेंजर्स एमेनिटीज़ की बात हुई। कल एक मान्यवर सदस्य ने बहुत अच्छा सुझाव दिया कि जैसे आपने इलैक्ट्रिफिकेशन का काम मिशन मोड में किया, वैसे ही प्लेटफॉर्म को रेज करने का काम हो या फिर कवर वाला काम हो या फिर बेंचेज का काम हो, उसको भी मिशन मोड में लेकर कम्प्लीट करें। यह बहुत अच्छा सुझाव है। इसके ऊपर भी कोई न कोई प्लान बना कर इसे आगे ले जाने का प्रयास करेंगे।

अध्यक्ष जी, वैकेंसीज और रिक्रूटमेंट की बहुत बात हुई। वर्ष 2009 से 2014 में 2 लाख 42 हजार 709 अपॉइंटमेंट्स रेलवे ने दिए थे। वर्ष 2014 से अब तक 3 लाख 44 हजार 646 अपॉइंटमेंट्स ऑलरेडी दे दिए प्लस 1 लाख 40 हजार 713 का रिक्रूटमेंट प्रोसेस चल रहा है।

कल कई सदस्य बोल रहे थे कि रिक्रूटमेंट पर बैन है। रिक्रूटमेंट पर कोई बैन की बात नहीं है। रिक्रूटमेंट ऑलरेडी चल रहा है। आप थोड़ा सा होमवर्क करके आए, क्योंकि यह सदन की गरिमा की बात है। कोई बैन की बात नहीं है, ऑलरेडी रिक्रूटमेंट चल रहा है। ... (व्यवधान)

कुंवर दानिश अली : इलाहाबाद में क्या हुआ था? ... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, मैंने बताया कि जो मिस-अंडरस्टैंडिंग स्टूडेंट्स के साथ हुई, हमने एकदम संवेदनशीलता के साथ छात्रों के साथ संवाद किया और छात्रों की प्रॉब्लम को समझा। उस प्रॉब्लम का समाधान किया है, इसका समाधान किया है। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य मैं आपको अंतिम बार कह रहा हूँ। आप हर बार बीच में बोलते हैं। आपकी पार्टी को जितना समय था, मैंने उससे ज्यादा मौका दे दिया है। बीच में बोलने से आप स्कोर करने की कोशिश न करें।

... (व्यवधान)

श्री अश्वनी वैष्णव : अध्यक्ष जी, इसके अलावा जितने भी विषय मान्यवर सदस्यों ने रखे हैं, मैं किसी इंडिविजुअल प्रोजेक्ट पर इसलिए नहीं बोलना चाहता, क्योंकि इस पर बहुत समय भी लगेगा और हरेक प्रोजेक्ट के ऊपर डीटेल्ड डिस्कशन करने की जरूरत है। जब तक डीटेल्ड डिस्कशन नहीं हो, आप हमारा मत समझें, हम आपका मत समझें और उसके लिए एक चर्चा की जरूरत रहती है। मैं निवेदन करूंगा कि सभी सदस्यों के पॉइंट्स इसमें रखे गए हैं, एक साथ टीम ने कम्पाइल किया है। ... (व्यवधान) अध्यक्ष जी, यह एकदम प्योर हाईपोथेटिकल पॉइंट है सदस्यों की तरफ से, जिन्होंने भी यह मुद्दा उठाया है। अध्यक्ष जी, मैं निवेदन करूंगा कि ट्रैक किसका है? ट्रैक भारतीय रेलवे का है। पटरी किसकी है? पटरी भारतीय रेलवे की है। स्टेशन किसका है? रेलवे का है। ऊपर के जो बिजली के तार हैं, वे किसके हैं? वे रेलों के हैं। इंजन किसका है? रेलवे का है। ट्रेन के जो कोचेस हैं, वे किसके हैं? रेलवे के हैं। सिग्नलिंग सिस्टम किसका है? रेलवे का है। अध्यक्ष जी, फिर कहां प्राइवेटाइज़ेशन की बात है? कहीं कोई प्राइवेटाइज़ेशन की बात नहीं है। मेरे पूर्ववर्ती माननीय मंत्री श्री पीयूष गोयल जी ने सदन के फ्लोर पर क्लियरली कहा था कि रेलवे एक ऐसा कॉम्प्लेक्स ऑर्गनाइज़ेशन है, इसमें कहीं पर भी प्राइवेटाइज़ेशन की कोई बात ही नहीं है। ... (व्यवधान) अध्यक्ष जी, रेलवे के प्राइवेटाइज़ेशन की कोई बात नहीं है। यह एकदम स्पष्ट है। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि फ्रेट ट्रेन्स को प्राइवेटाइज़ किया जा रहा है। ऐसा बिल्कुल नहीं है। फ्रेट ट्रेन्स को प्राइवेटाइज़ेशन का बिल्कुल प्लान नहीं है। अध्यक्ष जी, प्राइवेटाइज़ेशन के बारे में भारत सरकार की जो स्पष्ट नीति है, उसमें क्लियरली रेलवे को लिखा गया है कि रेलवे एक स्ट्रेटेजिक सैक्टर है। उस स्ट्रेटेजिक सैक्टर की सोशल ऑब्लीगेशंस हैं। उन सोशल ऑब्लीगेशंस और कमर्शियल वॉयबिलिटी को देखते हुए इसके प्राइवेटाइज़ेशन की कहीं पर कोई चर्चा नहीं है, कोई प्लानिंग नहीं है। अध्यक्ष जी, ये सारे बड़े-बड़े पॉइंट्स आए। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, अगर ऑपरेटिंग रेश्यो की बात करें तो रेलवे का आज सोशल ऑब्लीगेशन का अमाउंट कैलकुलेट करें, रेलवे पैसेंजर ट्रेन्स चलाती है। ... (व्यवधान) सुनिए तो, अगर आप पूछेंगे तो सुनना तो पड़ेगा न। ... (व्यवधान) पैसेंजर ऑपरेशन पर, 1 रुपये 16 पैसे कॉस्ट आती है, उसकी जगह 48 पैसे लेते हैं। सोशल ऑब्लीगेशन की अगर टोटल अमाउंट क्वॉंटिफाई करें तो रेलवे पैसेंजर्स सर्विसिज़ पर सब्सिडी देती है, जो देश भर में करीब-करीब 60 हजार करोड़ रुपये से थोड़ी सी ज्यादा है। उसमें सब-अर्बन के लिए करीब-करीब 7 हजार करोड़ रुपये की सब्सिडी देती है। अगर सोशल

ऑब्लिगेशन की कॉस्ट निकाल देते हैं, जो कि दुनिया के सारे रेलवेज़ से आप कल कम्पेयर कर रहे थे, तो दुनिया की रेलवे से अगर कम्पेयर करते, सोशल ऑब्लिगेशन की कॉस्ट निकाल देते तो रेलवे का ऑपरेटिंग रेश्यो करीब-करीब 85 पर्सेंट आता । लेकिन सोशल ऑब्लिगेशन की कॉस्ट को मिलाने के बाद ज़रूर 100 से थोड़ा नीचे है, वायबिलिटी है, लेकिन जैसे-जैसे फ्रेट बढ़ेगा, कार्गो बढ़ेगा, वैसे-वैसे बढ़ेगा । ... (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, मैं आपका एक बार फिर धन्यवाद देता हूँ और मान्यवर सांसदों का धन्यवाद देता हूँ कि एक बहुत ही अच्छी भावना के साथ, बहुत ही अच्छे कंस्ट्रक्टिव वे में चर्चा हुई । आपके जो भी सुझाव हैं, उन सुझावों पर हम ओपन माइंड के साथ काम करेंगे । धन्यवाद । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सुदीप जी, आप कुछ बोलना चाहते थे ।

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय : सर, आपने मुझको पिछली रेलवे स्टेडिंग कमिटी का चेयरमैन बनाया था । मैंने तीन साल काम किया । बहुत सारे रेल के विषय पर मेरी अब जानकारी है । मैंने इसलिए कल भाषण नहीं दिया कि जो चेयरमैन रहते हैं, वे नहीं बोलते हैं ।

I would like to repeat what I have said, इंडियन सॉयल में जापान की तरह बुलेट ट्रेन नहीं चलेगी । जो ट्रेन चलेगी, वह फास्ट स्पीड ट्रेन होगी । That can be compared with the Euro Rail. मैं पेरिस से लंदन तक ट्रेन में आया । I covered 1,050 kms. in three hours. It comes to 350 kms. per hour, which is possible in India. But we cannot have high-speed train like Japan's Bullet Train.

Secondly, I have incorporated in my Report, मेरी कमेटी में तो बी.जे.पी. के ही मेरे भाई और दोस्त ज्यादा हैं । We still have 1,50,000 vacancies. What is the harm if the hon. Minister agrees to it?

Thirdly, if any untoward exchanges हुआ, इसके लिए मैं दुःखी हूँ । आप भी थोड़े एक्साइटेड थे, कभी भी मैंने किसी मिनिस्टर को घूंसा मारने जैसी बात को भारत की लोक सभा में नहीं देखा । आपके साथ हमारी पार्टी का ऐसा कुछ विरोध नहीं होगा । हम लोग आगे भी एक साथ रेल को आगे बढ़ाने के लिए काम करेंगे ।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप जो ऑपरेटिंग रेशियो की बात कर रहे थे तो मैं आँकड़ा पेश करना चाहता हूँ । मान लीजिए

कि वर्ष 2012-13 में ऑपरेंटिंग रेशियो 90.2 था । वर्ष 2013-14 में 93.6, वर्ष 2014-15 में 91, वर्ष 2015-16 में, आपके जमाने में, 90 हो गया । फिर अभी कैसे यह 98 होने लगा?

दूसरी बात यह है कि इसमें सी. एण्ड ए.जी. के ऑब्जर्वेशन्स भी हैं । सी. एण्ड ए.जी. का ऑब्जर्वेशन कहता है - “C&AG noted that the Railways has adjusted advance payments to improve its operating ratio. This was seen in 2017-18 when advance payment for freight allowed it to decrease the operating ratio from 102.7 per cent to 98 per cent. And, again in 2018-19, it helped reduce the operating ratio from 101 per cent to 97.3 per cent.”

सैंक्शंड पोस्ट्स के बारे में आपसे पूछा कि सैंक्शंड पोस्ट्स कितने हैं और आपके यहां कितनी वैकेन्सीज हैं? आपने सबका ब्यौरा दिया है, मगर सैंक्शंड पोस्ट्स का ब्यौरा नहीं दिया है ।

श्री विनायक भाउराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग): अध्यक्ष महोदय, आदरणीय मंत्री जी से भारतीय रेल का नया विजन हम लोग अच्छी तरह से सुन रहे थे । मैं आपको धन्यवाद देता हूं ।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । आपने भारतीय रेल का नया विजन रखा है । कोंकण रेलवे एक महत्वपूर्ण ट्रैक है, जिसके ऊपर उत्तर और दक्षिण की ओर आने-जाने वाली सारी ट्रेनें चलती हैं । कोंकण रेलवे एक पी.एस.यू. सेक्टर है । दुर्भाग्य से, कोरोना के काल में कोंकण रेल समस्याओं से बहुत परेशान हो चुका है, जिससे आज वहां के कर्मचारियों को तनख्वाह देना भी मुश्किल हो गया है ।

अध्यक्ष महोदय जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि कोंकण रेलवे भी भारतीय रेल का एक पार्ट है । क्या भविष्य में आप रेल के बजट से भारतीय रेल के माध्यम से कोंकण रेलवे को भी आर्थिक सहायता देने पर विचार करेंगे?

महोदय, इसके साथ-साथ एक और मुद्दे की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । जैसा कि मेरे साथी राहुल और श्रीकान्त जी ने बताया था कि मुम्बई में ऐसी कई ट्रेनें चालू हुई हैं, लेकिन उनके फेयर इतने ज्यादा हैं कि आम आदमी उस फेयर को बर्दाश्त नहीं कर सकता । क्या भविष्य में मुम्बई सबअर्बन के प्रवासियों को एक ए.सी. ट्रेन में प्रवास करने के लिए सहूलियत दर पर टिकट उपलब्ध कराने के संबंध में सरकार की कोई नीति है?

माननीय अध्यक्ष: कल्याण जी, आप तो यही कहने के लिए खड़े हो रहे हैं न कि 'मैं ऐसा व्यवहार सदन में नहीं करूंगा'?

श्री कल्याण बनर्जी : क्या सर?

माननीय अध्यक्ष: आप सदन की मर्यादा को बनाए रखेंगे, मर्यादा नहीं तोड़ेंगे ।

... (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी: हाँ, सर । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप उन्हें मत सिखाइए, ये सीनियर हैं ।

... (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी : सर, मर्यादा पालन करने की रिस्पॉन्सिब्लिटी सिर्फ मेम्बर की ही नहीं, मंत्री की भी होती है ।

माननीय अध्यक्ष: हाँ ।

श्री कल्याण बनर्जी : सर, I may tell you with great respect कि ...*

Under the Railways Act, there is a provision that the Railways has the power to acquire land and also, the Railways has to pay a fair compensation. I think, this provision is mentioned in Section 80. Maybe, I am quoting an incorrect Section.

In 2011, a circular was issued by the Railway Board that wherever the Railways will be acquiring land, the Railways will provide employment to the affected families and that was given effect to. You can opt any ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: बहुत हो गया, आपके नेता ने भी बोल दिया है ।

श्री कल्याण बनर्जी : सर, मैं एक सेकेंड चीज बोल रहा हूँ । आप एक और चीज सुन लीजिए । इसमें एक कहावत है । There is a saying that, in the court, if you do not have any argument or if you do not have any reason, तब आप टेबल ठोकते हैं ।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आपका भी व्यवहार ठीक नहीं है । आप बहुत सीनियर मेम्बर हैं । मैं आपकी रिस्पेक्ट करता हूँ । यदि सदन में कोई गर्माहट हो जाती है तो सीनियर लीडर सदन में मर्यादा बनाकर रखते हैं और ऐसे ही कहते हैं । आप ऐसे ही गरिमा बना कर रखें ।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Thank you, hon. Speaker, Sir,

I am thankful to the hon. Minister for giving a specific assurance to the House that Indian Railways will not be privatised. We are all thankful to you.

I would like to raise two issues. The hon. Minister gave a maiden reply. The House would like to know about the Vande Bharat Trains. It is a very good thing. We fully appreciate it. How is it going to be operated? What is the speed and all? The House would like to know about it. I do not want to go into the controversial issue concerning my State. In our State, the K-Rail will run trains at a speed of 200 kilometres per hour. It can be substituted with the Vande Bharat Trains.

My second point is with regard to the railway stations. About four hundred railway stations have already been taken up for modernisation and also, for redevelopment into world-class stations. Earlier, it was a joint venture.

Now, the Railways has taken a very wise decision that it will be done by the Indian Railway Stations Development Corporation. Kindly give specific answer.

कुंवर दानिश अली : अध्यक्ष जी, मैं एक छोटा-सा सवाल पूछना चाहता हूँ । रेलवे में ग्रुप-‘ए’ की जो वैकेंसी थी, जिसको यू.पी.एस.सी. कंडक्ट करता था, शायद वह पिछले दो वर्षों से नहीं हुआ है । क्या इस साल रेलवे इसे नोटिफाई करेगा?

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI):

Thank you, hon. Speaker, Sir. I would like to thank the hon. Minister for his very calm reply.

I would like to get an explanation from the hon. Minister regarding the stoppages which have been taken away during COVID. In many places, a lot of

small-time traders and people -- who cannot afford to take other means of transportation -- depend entirely on passenger trains.

So, in view of the surveys and other things, taking away these stoppages have created a lot of problems for the normal people who depend entirely on the Railways. Thank you.

माननीय अध्यक्ष: हनुमान जी, आप क्या बोल रहे थे?

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): अध्यक्ष जी, आप भी राजस्थान से आते हैं और मंत्री जी भी राजस्थान से आते हैं। इन्होंने जब जवाब दिया ... (व्यवधान) राजस्थान से चुनकर नहीं आते हैं, लेकिन राज्य सभा से आते हैं। इन्होंने हर स्टेट के बारे में लंबी-चौड़ी बातें कही। आप हर स्टेट की बात करते हैं। आपके पास पर्याप्त समय भी था। एक माननीय सदस्य ने बात कही कि कारोना से पहले रेल के जो स्टॉपेज थे, आप उन सब को बहाल करें। मेरे संसदीय क्षेत्र में फलौदी से नागौर और नागौर से डीडवाना तक भी रेल को चलाएं।

श्री अश्वनी वैष्णव: अध्यक्ष जी, ये सारे के सारे प्वाइंट्स किसी न किसी रूप में पहले भी चर्चा में आ चुके हैं। इन सब को कम्पाइलेशन में लेकर मैं सभी का जवाब दूँगा। I request the august House and all the hon. Members to approve the Demands for Grants.

माननीय अध्यक्ष : अब मैं रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

प्रश्न यह है:

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में रेल मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 85 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।”

Demand for Grants for 2022-2023 submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand

Name of Demand

Amount of Demand for Grant

submitted to the Vote of

House

the

1
2

3

Rs.

Capital Rs.

Revenue

85
303064,14,00,000Ministry of Railways
329089,70,00,000प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

=====

-

15.46 hrs