

Union Budget (2024-2025)- Demands For Grants-Ministry of Railways-Contd?

SHRI T. M. SELVAGANAPATHI (SALEM): Hon. Chairperson, thank you for having given me an opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Railways on behalf of the DMK party.(Interruptions)

माननीय सभापति : जब चर्चा शुरू होगी, तब मैं आपको बोलने का मौका दूंगा । आप बैठ जाइए ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति : आपके सदस्य बोल रहे हैं । अपोज़िशन से माननीय सदस्य बोल रहे हैं । आप बैठ जाइए ।

? (व्यवधान)

SHRI T. M. SELVAGANAPATHI: Sir, I am extremely thankful to my dynamic leader, the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, who was gracious enough to choose me as a candidate of the great Dravidian party from the Salem constituency. I am also profusely thankful to the people of my Constituency from the bottom of my heart, for the faith and the confidence that they have bestowed on me and elected me to this House.

Sir, before I begin my points on the Demand for Grants of the Ministry of Railways, I would like to say that I am fortunate that the hon. Railway Minister is himself present here. He may have to answer certain tall claims that he made after the Budget Speech was made. ? (Interruptions) I am fortunate that you are here. I am sorry. I did not say ?unfortunate?. I am fortunate that you are here.

A tall claim was made that Rs. 6,362 crore are allotted to the State of Tamil Nadu in this Demand. It is true, but still the amount of revenue receipts that the State of Tamil Nadu is contributing to the General Budget, and particularly to the Railways, is enormously high, but what you have given to us is a pittance compared to the kind of ongoing works. Various works of almost 871 kilometres of new lines have been taken up and they have been pending for almost 15 years or more. Please also look at the cost over-runs. The cost of a project, which was sanctioned for Rs. 100 crore, has now gone up to Rs. 2,000 crore because of the insufficient fund that

has been allotted by the Railways and the raw deal that was meted out to the State of Tamil Nadu.

12.21 hrs (Shrimati Sandhya Ray *in the Chair*)

Madam, I would like to quote certain figures. In this year's Budget, Madhya Pradesh alone was given Rs. 14,738 crore, Maharashtra was given a monumental amount of Rs. 15,940 crore, UP was given Rs. 19,000 and odd crore, Odisha was given Rs. 10,586 crore, Rajasthan was given almost Rs. 10,000 crore and Bihar was given Rs. 10,000 crore. Almost all the BJP-ruled States numbering 11 have taken a huge share of Rs. 1,14,434 crore out of Rs. 1,80,000 crore. Is it not unreasonable? Is it not that the amount of Rs. 6,362 crore allotted to Tamil Nadu is a pittance? Almost 62.72 per cent of the total allocation has been taken away by 11 States. This is what we say is partisan. That is what we say is discriminatory. This is what we say is politically motivated. But what happened to the other non-BJP-ruled States, like Telangana and Himachal Pradesh? You have given them only 29.56 per cent of the total allocation, which is hardly Rs. 50,000 crore. Therefore, it is quite unreasonable to say that Tamil Nadu has been given its due share.

Madam, let me point out, and I would strongly submit, some of the projects. There were several new line projects sanctioned during the UPA-I, way back in 2007, which are still languishing for want of funds for more than 15 years. One such project is the Chennai-Cuddalore line *via* Mahabalipuram. The hon. Minister knows the value of Mahabalipuram. The number of international tourists who are attracted by Mahabalipuram is more for than those who are attracted by Taj Mahal. It earns huge foreign exchange to the country's Exchequer. It was sanctioned in 2008. The project cost was Rs. 523 crore. Now, the cost over-run is almost Rs. 2,000 crore. What has the Government given in this year's Budget? It is Rs. 25 crore. If it goes at this pace, it would take one hundred years to complete this project. Is this the treatment meted out to the projects that are given to Tamil Nadu? There is no rail connectivity for many of these places.

Hon. Chairperson, Madam, one such other project is the Tiruvannamalai-Tindivanam line, which is 70 kilometres. It was conceived and sanctioned in 2007. Since then, 17 years have lapsed and not an inch was moved till this year. Only Rs. 100 crore were given. Over a period of these 17 years, there would be a cost over-run of Rs. 3,000 crore.

If you look at the project which was given to Tiruvannamalai, the State Government has been plying 10,000 buses every month for the full moon day. It is causing traffic congestion and pollution. It is just a 73-kilometer stretch. I would like to point out Tiruvannamalai is one of the five Pancha Bhoota Stalams, which is Agni Stala, where every month on a full moon day, 25 lakh people gather. But railway is not caring about it. It would take another 50 years to complete this project. Since it is the State of Tamil Nadu, this treatment is meted out.

Madam, another religious place is on the stretch from Erode to Palani. That was also conceived in 2008-09. It was a Rs. 1,200 crore project. Again, 16 years have lapsed. Only Rs. 100 crore have been allocated to the greatest religious centre. Tiruvannamalai is the greatest religious centre. You believe in Hinduism. You claim to be the guardian of the Hindu culture. You claim to be the guardian of Hindu religion and Hindutva. But you do not care about the religious place where crores of people are assembling. Palani is almost like Tirupati. You are insensitive to your own ideology. It is because Tamil Nadu is being treated badly.

Another religious place is on the stretch from Madurai to Tuticorin. Only Rs. 200 crore were given for the last 13 years. Therefore, we say a pittance is given now. Supply sling is very interesting, Chairperson Madam. We have been talking about two As in this House on several occasions. I do not know whether A1 or A2 has taken the Karaikal Port. They have taken over the Karaikal Port. For port connectivity and rail connectivity, there is a place called Peralam Junction. From Peralam to Karaikal, only last year the plan was conceived and it has almost come to a completion. It is a miracle.

I have mentioned all those places which had been pending for 17 years. Whereas only because A1 or A2 has taken over the port in Karaikal, immediately, the NDA Government swings into action. It was done at a lightning speed. In one year, the project was completed. This is the difference. If it is us, it is different. Then there is the Morappur-Dharmapuri project. My hon. friend is here. In the 13th Lok Sabha, I have raised this issue in 1999. It was an existing line, which is 36 kilometres only. Almost, five Members of Parliament have been elected since then. It has not seen the light of the day. What is the cost overrun?

Madam, there is the Tindivanam-Nagari project which is 180 kilometres long. Hardly, 30 per cent work is done. Again, for 15 years, it has been pending. Sriperumbudur is one of the industrial hubs. There is the Sriperumbudur-Guduvancheri project. Guduvancheri connects Chennai port. Almost four

international export-oriented automobile industries are there, namely, Nissan, Hyundai, Daimler-BMW, and Ashok Leyland. The cost is almost 200 per cent when you carry these vehicles to the port via road. There has been a demand for this project to be completed but it has not seen the light of the day. So, all these projects ? if the Government of India funds the way in which they are doing it now ? would take 100 years to complete.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI T. M. SELVAGANAPATHI: Madam, we have been given 20 minutes. I do not think we have completed 20 minutes. Sorry for differing with you.

If you look at the Salem Railway Division, it is totally neglected. Do you know how much money is allotted for the Division Headquarters? It is only Rs. 50 crore. Even to a religious place like Ramanathapuram, which is as similar as Dwarakanath, Jagannath, and Kedarnath, you have given only Rs. 90 crore just because it is in Tamil Nadu. On the other hand, for Varanasi, you have given Rs. 4,000 crore to Rs. 7,000 crore. We do not mind giving it to any other place, but how the treatment is being meted out is very important.

In the general Budget, almost Rs. 6 lakh crore of the revenue receipts have been passed on to the Government of India. ? *(Interruptions)* What share are we getting? ? *(Interruptions)* Madam, I am concluding. ? *(Interruptions)*

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Madam, it is his maiden speech. ? *(Interruptions)*

SHRI T. M. SELVAGANAPATHI: This Division was started in 2004. The revenue earning in Salem Division is Rs. 1,190 crore. My earnest request is that at present no train is emanating because there is no pit line. This is a Divisional Headquarters. Therefore, I urge upon the Minister that since there are places in Shevapet Market and Salem Town, the pit line could be extended in Erode and Omalur. Omalur being a part of the Bangalore Division, it could be annexed with the Salem Division, which is only 10 kms. Therefore, you can have a pit line, and then a number of trains could be started in this line.

At the same time, during the ?Zero Hour? last week, the issue of fencing the railway track was taken up and the hon. Minister was kind enough instructing the Salem Division about 22 Road Over Bridge and Road Under Bridges for which there is a demand, but fund is a big problem. There are four pillar bridges at

Sakkarachettipatti in the Omalur Block area where almost 1,000 people get stranded during the rainy season and are unable to move out. Therefore, an ROB is necessitated.

One important thing is regarding the Yercaud and Nilgiri Express trains. I wanted to celebrate the Golden GP -- 50 years. ? (*Interruptions*) It is infested with bugs. The age-old ICF coaches are being used when you are producing 6,000 coaches in the ICF. We want VHP coaches -- the modernised coaches for these two trains.

The development of railways is very crucial for Tamil Nadu. As regards the infrastructure development that has been going on, there has to be a coordinated development.

The safety of Railways is in peril with the kind of action that has been going on. You have been talking about Kavach. This issue has been going on for almost 10 years and only 1,500 have been installed against a target of 44,000. Your operation ratio is going up. How are you going to fund these projects? It is good that you have allotted Rs. 2,62,000 crore for capital expenditure. It is true, but will it really be workable? ? (*Interruptions*)

Your operating ratio is going up. You are spending Rs. 107 for earning Rs. 100. Is it the way? Therefore, we request that the Railways should improve the finances. There has to be a financial discipline, and at the same time please do not give us a raw deal.

In Tamil Nadu, we need more funds. This is the reason for saying it. Even in regard to the rail track in Dhanushkodi, we differ because there is an environmental problem. It is environmentally fragile. The strip in Dhanushkodi is just 500 feet, and you lay a road and rail track. How is it going to be managed? ? (*Interruptions*)

We have 20 minutes for our Party. Why should I conclude now? It is a 500-foot stretch. It is environmentally dangerous. Therefore, we oppose this policy.

I again urge that Tamil Nadu should be given a fair allotment for growth. ? (*Interruptions*) We have a say, you have a way. Hence, we have won in 40 Parliamentary Constituencies out of 40. Thank you very much for giving me an opportunity.

श्री दिलीप शङ्कीया (दारंग-उदालगुड़ी) : माननीय सभापति जी, रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों पर मुझे बोलने की अनुमति प्रदान की है, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं बताना चाहता हूँ कि पहली बार वर्ष 2017-18 में आम बजट में रेल बजट को मर्ज किया गया था। रेल बजट को आम बजट में

मिलाने से आर्थिक फायदे तो हुए ही हैं, इस एकत्रीकरण से रेलवे की नीतियों का व्यापक आर्थिक प्रगति और नीतियों के साथ तालमेल भी बैठाया गया है। दोनों बजट को मिलाने से आधुनिकीकरण, सुरक्षा और नेटवर्क विस्तार जैसे क्षेत्रों के लिए धन आबंटित करने में सरकार को ज्यादा सफलता हासिल हुई है। इससे भारतीय रेलवे के बुनियादी ढांचे की विकास की गति भी तेज हुई है।

सभापति जी, अब पूर्वोत्तर क्षेत्र के रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर के विकास के सकारात्मक परिवर्तन देखने को मिल रहा है और यह माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के दूरदर्शी नेतृत्व की वजह से संभव हो पा रहा है। पिछले दस वर्षों में माननीय मोदी जी के मार्गदर्शन और निर्देशन से रेलवे द्वारा देश भर में वर्ल्ड क्लास इन्फ्रास्ट्रक्चर तैयार किया गया है और नए ट्रेक्स का निर्माण भी किया गया है। इलैक्ट्रिफिकेशन, स्टेशन्स का डेवलपमेंट, वंदे भारत और अमृत भारत जैसी नई ट्रेनों के संचालन के कार्य अभूतपूर्व गति से किया जा रहे हैं।

वर्ष 2004 से 2014 तक रेलवे बजट में ग्रॉस बजटरी एलोकेशन 1 लाख 56 हजार 739 करोड़ रुपये था, आदरणीय मोदी जी और माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में वर्ष 2014 से 2024 के दौरान बजट बढ़कर 8 लाख 25 हजार 967 करोड़ रुपये हो गया है। वर्ष 2024-25 में रेलवे के विकास के लिए 2 लाख 52 हजार 200 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया है।

सभापति जी, मैं पूर्वोत्तर से बिलांग करता हूँ। पूर्वोत्तर में रेलवे नेटवर्क का भरपूर एक्सपेंशन और एक्सटेंशन हुआ है और रेल कनेक्टिविटी में बहुत बड़ा बदलाव आया है। अगर इसका क्रेडिट किसी को जाता है तो माननीय नरेन्द्र मोदी जी और माननीय रेल मंत्री, अश्विनी वैष्णव जी को जाता है। आज पूरे पूर्वोत्तर के आठों प्रदेश रेल से कनेक्ट हो गए हैं। सौ साल बाद नागालैण्ड को दूसरा रेलवे स्टेशन मिला है। 55 साल कांग्रेस ने देश पर शासन किया। और आठ में से सात प्रदेशों में ही रेल कनेक्टिविटी दे पाए। पिछले दस सालों में इन प्रदेशों को रेल कनेक्टिविटी दी गई है जो कि नरेन्द्र मोदी जी की पॉलिसी है। पूर्वोत्तर में ?अष्ट लक्ष्मी? विज़न के तहत नॉर्थ-ईस्ट के डेडिकेटेडली विकास के लिए माननीय मोदी जी की जो नीति है, जो नीयत है, इसकी वजह से नॉर्थ-ईस्ट देश के अन्य भागों से जुड़ पाया है। रेल नेटवर्क सबसे सेफेस्ट है, सस्ता है और आम जनता को भी रेल में ट्रेवल करना ज्यादा पसंद है। नार्थ-ईस्ट के कई प्रदेश और जिले रेल नेटवर्क से जुड़े नहीं थे। मेरा लोकसभा क्षेत्र दारंग-उदालगड़ी है जो पहले मंगलदोई था। मेरे लोकसभा क्षेत्र का दारंग एस्पिरेशनल डिस्ट्रिक्ट है और उदालगड़ी भी एस्पिरेशनल डिस्ट्रिक्ट है। लेकिन रेलवे नेटवर्क बढ़ने के बाद भी मेरे मन में दुख है। मेरा क्षेत्र दरंग अभी तक रेल मैप में शामिल नहीं किया गया है। आज माननीय रेल मंत्री जी बैठे हुए हैं। मैंने तीन-चार बार इस विषय को माननीय मंत्री जी के सामने उठाया है। माननीय मंत्री जी ने इस विषय को गंभीरता से लिया है और पिछले बुधवार को रेल नेटवर्क के बारे में एक सवाल था। मेरे क्षेत्र दरंग के बारे में उन्होंने बताया कि Final location survey for new rail line from Agthori to Dekargaon (155 kms) via Sipajhar, Mangaldoi, Kharupetia, Dalgaon has been sanctioned. The field survey has been taken up for preparation of Detailed Project Report. इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद भी देता हूँ और जल्द ही इस डीपीआर को रेल विभाग द्वारा पूरा करके मेरे संसदीय क्षेत्र दरंग को रेल मैप में शामिल करने की मैं मांग करता हूँ।

महोदया, मैं आपको यह बताते हुए खुशी महसूस कर रहा हूँ कि नॉर्थ-ईस्ट स्टेट, विशेषकर इसके रेलवे नेटवर्क का जो विस्तार है, वह कैसे हुआ, उसके बारे में दो लाइन आपके सामन बोलना चाहता हूँ। यह अपने आप में ऐतिहासिक है कि आजादी के 70 वर्षों बाद सभी राज्यों मेघालय, अरुणाचल प्रदेश, मणिपुर और मिजोरम को बड़ी लाइन के माध्यम से रेल संपर्क प्रदान किया गया है। मीटर गेज टैक्स थे, लेकिन ब्रॉड गेज नहीं थे। मीटर गेज को ब्रॉड गेज में कनवर्ट करने का काम किसी सरकार ने पूर्वोत्तर में किया है, तो नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने

किया है। नॉर्थ-ईस्ट में डीजल इंजन चलता था, कोयले का इंजन चलता था। अगर नार्थ-ईस्ट में रेल लाइन में इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है, तो मोदी सरकार के नेतृत्व में पिछले दस सालों हुआ है। इसके लिए मैं मोदी जी व रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदया, पिछले 10 सालों में मेघालय को पहली बार रेल कनेक्टिविटी मिली। अरुणाचल प्रदेश, मणिपुर और मिजोरम की रेल कनेक्टिविटी और अधिक मजबूत हुई है। वर्ष 2022 में पहली मालगाड़ी मणिपुर के तामेंगलांग जिले के रानी Gaidinliu रेलवे स्टेशन पहुंची। यह रानी Gaidinliu स्टेशन दूसरा स्टेशन है। इसके अलावा हाल ही में भारतीय रेल द्वारा मणिपुर के खोंगसांग तक पहली बार फूड कारपोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा भेजा गया सामान, पहुंचाया गया है। पूर्वोत्तर भारत की पहली सेमी हाई स्पीड ट्रेन 29 मई, 2023 को शुरू की गई, जो गुवाहाटी और न्यू जलपाईगुड़ी को जोड़ती है। वर्ष 2023 में पहली बार वंदे भारत एक्सप्रेस न्यू जलपाईगुड़ी से गुवाहाटी तक शुरू की गयी, इसके लिए भी मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। हालांकि, सारे देश में 102 से ऊपर वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेन सभी सुविधाओं, वर्ल्ड क्लास फैसिलिटी के साथ चलाने का काम मोदी जी के नेतृत्व में हुआ। भारत के युवाओं की कम्प्यूनिकेशन क्षेत्र में बहुत बड़ी उपलब्धि है।

महोदया, मैं मोदी जी और माननीय रेल मंत्री जी को एक बार फिर से धन्यवाद देना चाहता हूं। बुलेट ट्रेन के लिए जो भी आगामी योजना है, उसे जल्द ही जल्द हम वास्तव में पूरा कर पाएं, इसके लिए मैं अग्रिम शुभकामनाएं माननीय मोदी जी व रेल मंत्री जी को देना चाहता हूं। सर्वे करा लिया गया है। एक विषय की ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। ब्रिटिशर्स ने आजादी से पहले ऊपरी असम में एक रेल लाइन बैठाई थी। वह रेल लाइन माकुम से दांगरी तक 31 किलोमीटर का था। ट्रेन चलती है, लेकिन 31 किमी की यह दूरी तय करने में यह ट्रेन माकुम से दांगरी तक 3 घंटे लगाती है, क्योंकि वहां पर जो मेनगेट नहीं है, जो होना चाहिए। उसे हेरिटेज रेल लाइन बोल सकते हैं। माकुम से दांगरी रेल लाइन को नए सिरे से बनाने की जरूरत है। आरयूबी, आरओबी जो भी जरूरत इसके लिए है, उसे पूरा करके बनाने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं।

महोदया, मैं कहना चाहता हूं कि देशभर में विस्ताडोम ट्रेन का बहुत क्रेज है। इस ट्रेन से भारत के हेरिटेज, इकोलॉजिकल पर्यावरण के साथ, जो हमारे रिच कल्चरल हेरिटेज हैं, उनको भी देखने का मौका मिलता है। मैं नॉर्थ-ईस्ट सहित पूरे देश में इस विस्ताडोम ट्रेन की सेवा और ज्यादा बढ़ाने के लिए मंत्री जी से अनुरोध करता हूं। मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि वर्ष 2023-24 में रेलवे बजट के लिए नॉर्थ-ईस्ट को 10,376 करोड़ रुपये आवंटित किए थे, लेकिन वर्ष 2024-25 में माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे द्वारा उत्तर-पूर्वी सीमांत रेलवे के लिए 14,184 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है, जो 5 हजार करोड़ से बहुत ज्यादा है, इसीलिए मैं माननीय मंत्री जी को इस बजट में नॉर्थ-ईस्ट रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर को डेवलप करने के लिए प्रावधान किया है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं।

महोदया, नॉर्थ-ईस्ट में करीब 96 रेलवे स्टेशनों को अमृत भारत स्टेशन में लिया गया है। अमृत भारत स्टेशन में देश भर में करीब 505 रेलवे स्टेशन 24 हजार करोड़ रुपये लगाकर विकसित किए जा रहे हैं। वर्ल्ड क्लास फैसिलिटी उनको देने जा रहे हैं। उसका काम देश भर में शुरू हो गया है। असम सहित पूरे नॉर्थ-ईस्ट ऐसे रेलवे स्टेशन्स हैं, जो अमृत भारत स्टेशन के अंतर्गत लिए गए हैं। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि नॉर्थ-ईस्ट, जो साउथ-ईस्ट एशिया का गेटवे है, नॉर्थ-ईस्ट में भी गुवाहाटी, डिब्रूगढ़, सिलचर हैं, नॉर्थ-ईस्ट की जो सभी कैपिटल सिटीज हैं, उनको रेल नेटवर्क से जोड़ने तथा अन्य कई लॉग डिस्टेंस ट्रेनें जैसे ईटानगर से चेन्नई तक, गुवाहाटी से बंगलुरु तक और ट्रेनों की जरूरत है।

माननीय सभापति : कृपया कनक्लूड करें ।

श्री दिलीप शङ्कीया: महोदया, मैं कनक्लूड कर रहा हूँ । मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत रंगिया है, रेलवे डिवीजन है । वहां पर करीब 34 करोड़ रुपये की लागत से अमृत भारत स्टेशन का निर्माण किया जा रहा है, लेकिन उसमें थोड़ा बदलाव करने का मैं अनुरोध करता हूँ । वहां पर 24 करोड़ की लागत से एस्केलेटरर्स बनाए गए हैं । 34 करोड़ रुपये में से 24 करोड़ रुपये केवल उसी के लिए रखे गए हैं । इसे थोड़ा एडजस्ट करने के लिए मैं अनुरोध करता हूँ ।

माननीय सभापति : धन्यवाद, कृपया कनक्लूड करें ।

श्री दिलीप शङ्कीया : महोदया, बाकी ज्यादा नहीं बोलना है । मैं रेल मंत्री जी को एक बार फिर से धन्यवाद देता हूँ । आने वाले समय में दरंग निश्चित रूप से रेल मानचित्र में शामिल होगा और देश में रेलवे नेटवर्क से हजारों-करोड़ों जनता को ज्यादा सुविधाएं मिलें । जैसे हवाई चप्पल वाला हवाई जहाज में बैठने के काबिल हो गया है । रेल में हर प्रकार के लोग कृषक से लेकर आम जनता को सफर करने हेतु सभी सुविधाओं के साथ मौका मिल रहा है । इसके लिए मैं प्रधान मंत्री जी व रेल मंत्री जी को एक बार फिर से धन्यवाद करता हूँ । नॉर्थ-ईस्ट को फिर से रेल मानचित्र में और ज्यादा जगह मिले, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करते हुए अपना विषय समाप्त करता हूँ । धन्यवाद ।

श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : धन्यवाद सभापति महोदया । आज मुझे आपके माध्यम से बोलने का मौका मिला है । इसके पहले मुम्बई के आद्य शिल्पकार, भारतीय रेलवे के जनक, शिक्षण महर्षि, दृष्टा समाज सुधारक, पुण्यलोक नामदार जगन्नाथ उर्फ नाना शंकर सेठ जी की 159 वीं पुण्यतिथि निमित्त विनम्र अभिनंदन करता हूँ । उनकी वजह से इस हिन्दुस्तान में यानी मुम्बई में पहली रेल मुम्बई से ठाणे तक चलाई गई है । उसके लिए मैं उनका विनम्र अभिनंदन करता हूँ ।

सभापति महोदया, मैं आज इस सदन में वर्ष 2024 के रेलवे बजट पर अपना विचार प्रस्तुत करने के लिए खड़ा हुआ हूँ । भारतीय रेलवे, जो हमारे देश की जीवन रेखा है, यह करोड़ों लोगों की जीवन से भी जुड़ा हुआ है और हमारी अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है । इस बजट में कुछ महत्वपूर्ण प्रावधान किए गए हैं, जो रेलवे के विकास और यात्रियों की सुविधाओं के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है ।

महोदया, बजट अनुमान वित्त वर्ष 2024-25 में, जब वर्ष 2023-24 का बजट प्रस्तुत किया गया था, उसके अंदर जो विविध प्राप्तियां मिली थीं, उसमें कुल प्राप्तियां 2,56,93.42 करोड़ रुपये थी और कुल व्यय 2,52,833.86 करोड़ रुपये थी । जो परिचालन अनुपात था, वह 98.43 परसेंट था । अभी उसके अंदर एस्टीमेटेड बजट बनाया गया है । उस एस्टीमेटेड बजट के अंदर वर्ष 2024-25 में कुल प्राप्तियां 2,88,500 करोड़ रुपये है, कुल व्यय 2,75,700 करोड़ रुपये है और परिचालन अनुपात 90.22 परसेंट है ।

महोदया, हमारी रेल सिर्फ यात्रा का साधन नहीं है या पटरियों पर सिर्फ रेल नहीं दौड़ती है बल्कि देश का विकास भी दौड़ता है । इसलिए, अगर किसी भी देश के विकास का आकलन करना है तो उसकी रेलवे व्यवस्था को देखना सबसे जरूरी है । मैं मुम्बई से प्रतिनिधित्व करता हूँ, जिसकी लाइफ लाइन रेल है । हमारी अर्थव्यवस्था को चलाने का काम रेल करती है । लेकिन, वास्तविकता यह भी है कि हमारे यहां बढ़ती हुई लोगों की संख्या के लिए हमारी रेलवे की कैपेसिटी पर्याप्त नहीं है । पिछले दस वर्षों में रेलवे में 31,180 किलोमीटर ट्रैक कमीशन किया गया । ट्रैक बिछाने की गति वर्ष 2014-15 में प्रतिदिन 4 किलोमीटर थी जो बढ़कर वर्ष 2023-24 में

14.54 किलोमीटर प्रतिदिन हो गई है। यानी, वर्ष 2024 के दौरान भारतीय रेलवे ने 41,655 किलोमीटर मार्ग का विद्युतीकरण किया है, जबकि वर्ष 2014 तक केवल 21,413 किलोमीटर मार्ग का विद्युतीकरण किया गया था।

महोदया, सरकार ने रेल के ऑपरेटिंग रेश्यो को भी सुधारा है। इस वर्ष ऑपरेटिंग रेश्यो 98.43 परसेंट से कम होकर 98.23 परसेंट होने का अनुमान है। इस वर्ष हमारी सरकार रेल विकास के लिए करीब 2,75,000 करोड़ रुपये खर्च करेगी।

महोदया, मैं माननीय पंत प्रधान जी और माननीय रेल मंत्री जी का विशेष आभार व्यक्त करता हूं। उन्होंने महाराष्ट्र के लिए एक अच्छा-सा बजट दिया है। वर्ष 2024-25 के बजट में महाराष्ट्र को 15,940 करोड़ रुपये का रिकॉर्ड आवंटन किया गया है। वर्ष 2009 से 2014 के दौरान महाराष्ट्र को दिए गए औसत बजट से 1,171 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष के आवंटन से लगभग 13.5 गुना अधिक है। पिछले 10 वर्षों में महाराष्ट्र में नए ट्रेक्स बिछाने की गति बढ़ी है, जिसमें औसतन प्रतिवर्ष 183 किलोमीटर्स की नई रेल लाइनों का निर्माण किया जा रहा है। यह वर्ष 2009 से 2014 के दौरान 58 किलोमीटर प्रतिवर्ष के निर्माण से तीन गुना अधिक है।

सभापति महोदया, महाराष्ट्र में रेल ट्रैक के संदर्भ में 100 प्रतिशत विद्युतीकरण है एवं नए ट्रेक्स विद्युतीकरण के साथ जोड़े जा रहे हैं। वर्तमान में महाराष्ट्र में 1.3 लाख करोड़ रुपये की परियोजनाएं प्रगति पर हैं। इनमें 5,877 किलोमीटर्स के नए ट्रेक्स बिछाने की 140 परियोजनाएं 81,580 करोड़ रुपये खर्च के साथ पूरी हो रही हैं। इनमें नई लाइनें, डबलिंग, ट्रिपलिंग और गेज रूपांतरण भी शामिल है। महाराष्ट्र में 128 स्टेशनों को अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत विकसित किया जा रहा है। महाराष्ट्र में रेलवे ने कई बड़ी उपलब्धियां हासिल की हैं। 10 वर्ष यानी वर्ष 2014 से अब तक?(व्यवधान)

सभापति महोदया, अब मैं कुछ मांग रखना चाहता हूं। मेरा सुझाव है कि मुंबई लोकल ट्रेन में जो ज्यादातर दुर्घटनाएं होती हैं, वह भीड़ के कारण होती हैं। लोगों के दफ्तर जाने का जो समय होता है, तब ज्यादातर एक्सीडेंट्स होते हैं। वर्ष 2023 में मुंबई लोकल में ट्रैक पर गिरने से 2,509 लोगों की मौत हुई है। मेरा सुझाव है कि सरकार जिस प्रकार मेट्रो में ऑटोमेटिक डोर लगाती है, उसी प्रकार से लोकल ट्रेनों में भी ऐसे गेट्स लगाने की प्रक्रिया शुरू की जानी चाहिए।

मेरा एक और सुझाव है। कोंकण रेलवे जो कि महाराष्ट्र का गौरव है, इसने इस वर्ष 300 करोड़ रुपये का प्रॉफिट दर्ज किया है। कोंकण रेलवे से रोज लाखों लोग यात्रा करते हैं, लेकिन सिंगल ट्रैक होने के कारण वहां बहुत असुविधा होती है। कंकावली, सावंतवाड़ी और मडगांव स्टेशंस के बीच 350 किलोमीटर्स ट्रेक्स के डबलिंग का प्रपोजल रेलवे के पास पेंडिंग है, वह अभी तक पूरा नहीं हुआ है। उसको बनाने की कोशिश करें।

मेरी तीसरी मांग महाराष्ट्र में मल्टीमॉडल कॉरिडोर के संबंध में है। मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट के माध्यम से एयरपोर्ट और रेलवे स्टेशन को जोड़ने की आवश्यकता है। मेरा यह निवेदन है कि इसको जल्द से जल्द पूरा किया जाए। मुंबई में मेट्रो लाइन-6 और मेट्रो लाइन-7 चल रही है, उसकी भी कनेक्टिविटी एयरपोर्ट और रेलवे स्टेशन से किया जाए। यह मेरी मांग है। फिलहाल कोंकण जाने के लिए यात्रियों को दादर, सीएसटी, पनवेल और वसई होकर जाना पड़ता है। मुंबई सेन्ट्रल और बांद्रा टर्मिनस से सीधे कोंकण जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। उसका भी प्रयोजन किया जाए। पश्चिम रेलवे में नायगांव और जुहू की बीच एक लाइन बनाने के लिए इस वर्ष के अंतरिम बजट के दस्तावेज में महत्वपूर्ण कार्य को वर्गीकृत किया गया है। इस परियोजना के लिए?(व्यवधान) बजट में प्रावधान किया गया था, लेकिन अभी तक वह पूरा नहीं हुआ है।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, सदन में बोलने के लिए और भी सदस्य बैठे हुए हैं ।

श्री रविन्द्र दत्ताराम वायकर : महोदया, ?अमृत भारत स्टेशन योजना? में कोंकण रेलवे लाइन में महाराष्ट्र में एक भी स्टेशन नहीं है, उसको शामिल किया जाए । रेलवे कर्मचारियों की भलाई के लिए भी महत्वपूर्ण प्रावधान नहीं हैं । उस पर भी ध्यान देना चाहिए । यात्रियों की सुविधाओं के लिए रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण, प्लेटफॉर्म की उन्नति और स्वच्छता-सुविधाओं का भी प्रावधान करना चाहिए ।?(व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, मैं आप सबसे यह आग्रह कर रही हूँ कि समय का विशेष ध्यान रखें । सभी के लिए तीन-तीन मिनट का समय अलॉट किया गया है ।

श्री देवेश शाक्य जी ।

श्री देवेश शाक्य (एटा) : माननीय सभापति महोदया जी, मैं सबसे पहले आपका और समाजवादी पार्टी के राष्ट्रीय अध्यक्ष आदरणीय अखिलेश यादव जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ, जिन्होंने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है ।

महोदया, मैं ऐसे संसदीय क्षेत्र से चुनकर आता हूँ, आज आजादी को मिले हुए 75 साल हो गए हैं, लेकिन एटा जनपद आज भी रेल लाइन से वंचित है । वहां से जितने भी पूर्व जनप्रतिनिधि थे, वे रेल का जुमला देकर सत्ता में आए, लेकिन आज तक एटा के विकास और रेल लाइन के बारे में कभी नहीं सोचा । एटा की जनता लगातार 60 वर्षों से इंतजार कर रही है कि कासगंज से एटा रेल लाइन का निर्माण हो, लेकिन आज तक वह स्थिति नहीं बन पाई है ।

महोदया, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि जो यह विशेष रेल लाइन परियोजना है, उसको इस बजट में शामिल करके एवं धन आवंटित करके, इसको समयबद्ध तरीके से पूर्ण कराया जाए, ऐसी मेरी मांग है ।

महोदया, मेरी लोक सभा क्षेत्र एटा-कासगंज में जनपद कासगंज से अमांपुर मार्ग पर एक कृषि मंडी है, जहां पर दो रेलवे फाटक हैं । उन दोनों की दूरी 1.5 किलोमीटर है । वे ज्यादातर बंद रहते हैं, जिससे किसान, विद्यार्थी और आम जनमानस को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ा रहा है ।

13.00 hrs

महोदया, विद्यालय जाने के लिए विद्यार्थी लेट हो जाते हैं और घंटों जाम लगा रहता है । वहां पर कभी-कभी एंबुलेंस भी फंस जाती है, जिससे मरीज की जान चली जाती है । मेरा आपसे अनुरोध है कि इन दोनों रेलवे फाटकों पर आरओबी पुल बनाकर इस बजट में प्रस्तावित करने का काम करें, जिससे आम जनमानस को सहूलियत हो सके । एटा-कासगंज क्षेत्र गंगा-जमुनी तहज़ीब को मानने वाला क्षेत्र है । यहां पर गोस्वामी तुलसीदास जी का जन्म हुआ था और वहीं पर पटियाली में अमीर खुसरो जी का जन्म हुआ था । मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि एक ट्रेन कासगंज से हरिद्वार के लिए चलाई जाए तो यहां के श्रद्धालुओं को बड़ी सहूलियत होगी, जिससे पटियाली और सोरों तीर्थ स्थल पर श्रद्धालुओं को घूमने में सुगमता होगी । मैं एक अतिरिक्त पैसेंजर ट्रेन कासगंज से फर्रुखाबाद के लिए चलाए जाने के लिए भी आपसे आग्रह करता हूँ, जिससे यात्रियों को फर्रुखाबाद जाने में सुगमता होगी ।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से रेल बजट पर चर्चा में माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इटावा में मैनपुरी फाटक पर डालना चाहता हूँ, जहाँ पर अंडर ब्रिज बना हुआ है। वहाँ पर बरसात के समय में पानी की समस्या हो जाती है और उस पानी की समस्या के चलते एक तरफ की बड़ी आबादी के हिस्से की शहर से कनेक्टिविटी खत्म हो जाती है। मेरा आपसे आग्रह है कि पुल के ऊपर एक पैदल पुल और दोपहिया पुल बनवाने का कष्ट करें। इस बजट में इस प्रावधान को लें, जिससे एक बड़ी आबादी का हिस्सा शहर से जुड़ सके। मेरा आपसे यही कहना है कि मेरी इन मांगों को जल्द से जल्द स्वीकार करने का कष्ट करें।

SHRI BAPI HALDAR (MATHURAPUR): Firstly, I convey my thanks and gratitude to you, Chairperson Madam for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget, 2024-25. I believe the day they had stopped presenting a separate Railway Budget in this august house, that day onwards the dignity of the railway budget has been compromised and there has been an attempt to downplay the importance of the Railways. In the past, the way the Railways budget was being presented, it upheld the glorious dignified stature of Indian Railways. It has carved an epochal niche for itself before the world. But I believe today that stature has been decimated. Anyway, on the 23rd July, the hon. Finance Minister Nirmala Sitharaman presented the Budget where she deprived the people of West Bengal. We have seen this time again. This time we neither have seen any mention on the upgradation and modernization of the projects nor were we granted any new trains or rail lines. Thus, there has been an attempt to push West Bengal to the brink of darkness. I strongly oppose this budget.

We noticed that the grants were mostly allocated to the allies to safeguard the interest of the Government in power. This is starkly evident in the Railway Budget. The entire sum of the Railway Budget is Rs. 2,62,200 crore, of which Andhra Pradesh has been allocated Rs. 9,151 crore. We have nothing to object on this. Certainly, all the States expect to get funds allocated to them, and the people of West Bengal hoped for the same. But this Budget has failed to show any roadmaps or direction in this regard. Our leader the present Chief Minister of West Bengal, Mamata Banerjee, during her tenure as the Railway Minister, had worked tirelessly to provide connectivity to all the States including West Bengal and to all the nooks and corners of the country. To address the plight of the common man, she ensured railway connectivity to remote areas. Today we saw how the measures have been taken to empower the railway system only in selective areas and the other States have remained deprived. Mamata Banerjee, during her tenure had announced many new projects, new trains. She had introduced "Ijjat Ticket" for the common man. It hugely benefited the common man. Except of a handful of announcements, we have not heard of any new trains and projects from this budget. We have not seen any particular mention on passenger security.

In recent years, security in the Railway has been heavily compromised. In the past two months, there has been three big accidents which claimed the lives of numerous people. Today people are associating railways with doom and death. While availing the service of the railways, people are worrying whether they will be able to reach their homes safely. I request to provide special importance to railway service and security. Though the Government had ensured two crore jobs every year, there are so many vacancies left.

Madam, I want to say that the past budgets were significant. During the tenure of Mamata Banerjee, she announced many new projects, one of which falls under my Constituency Mathurapur. The notable ones were- Jaynagar to Raidighi new line, Kakdwip to Gangasagar new line, Mandirbazar to Ramganga new line, and Mathurapur to Sealdah line. I want to know the details regarding these projects and why the work has been stalled. Through you I would like to request the hon. Railway Minister to quickly resume the work on these projects and help people avail the service.

Thank you.

श्री हरीश चंद्र मीना (टोंक-सवाई माधोपुर) : सभापति महोदया, आपने मुझे बजट में रेलवे की मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ ।

महोदया, रेल बजट तो अब नहीं रहा, लेकिन सामान्य बजट में रेलवे की मांगों के संबंध में मैं बोलना चाहता हूँ कि रेलवे के लिए जो प्रावधान बजट में किए गए हैं, वे अपर्याप्त हैं । इसमें न तो रेल यात्रियों का ध्यान रखा गया है, न रेल कर्मियों का ध्यान रखा गया है, न सुरक्षा का ध्यान रखा गया है और न ही आधुनिकीकरण का ध्यान रखा गया है । यह बजट पूर्णतया गैर जिम्मेदाराना और राजनीतिक बजट है ।

महोदया, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि न तो कोई नई ट्रेन चलायी गयी है और जो वर्तमान ट्रेनें चल रही हैं, उनकी गति भी बढ़ायी नहीं गयी है । वर्तमान में जो ट्रेनें चल रही हैं, उनमें भी यात्रियों के लिए कोई सुविधा नहीं दी गयी है । मैं उदाहरण देकर आपको बताना चाहता हूँ कि कोरोना का बहाना लेकर मेरे क्षेत्र में दो ट्रेन्स बंद की गयी थीं । कोरोना समाप्त हो चुका है, लेकिन वे ट्रेन्स अभी भी बंद हैं । मुंबई से फिरोजपुर तक चलने वाली गाड़ी संख्या 19023 व फिरोजपुर से मुंबई तक चलने वाली जनता एक्सप्रेस 19024 को कोरोना का बहाना बनाकर बंद किया गया था । कोरोना खत्म हो गया है, लेकिन ये ट्रेन्स अभी भी नहीं चल रही हैं । मैं सरकार से मांग करता हूँ कि इन ट्रेन्स को फिर से चलाया जाए । इसी तरह से मेरे निर्वाचन क्षेत्र सवाई माधोपुर और गंगापुर सिटी में बहुत महत्वपूर्ण कस्बे पड़ते हैं । एक भी ट्रेन सुबह साढ़े नौ बजे से रात के सात बजे तक दिल्ली आने के लिए नहीं है । गंगापुर व्यापार का बहुत बड़ा केन्द्र है । वहां से हजारों व्यापारी यहां आते हैं । कोचिंग का बहुत बड़ा सेंटर है । वहां से मजदूर दिल्ली में मजदूरी करने आते हैं । कोरोना के कारण वहां स्टॉप बंद कर दिया गया है । मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि कोरोना काल में गंगापुर और सवाई माधोपुर के जो रेल स्टॉपेज दिल्ली आने के लिए बंद किए गए थे, उन्हें पुनः चालू किया जाए ।

महोदया, इसी तरह से जो रेल एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, उन पर कोई ध्यान नहीं दे रहा है। माननीय वैष्णव जी एक ऐसी कुर्सी पर बैठे हैं, जिस पर बहुत जिम्मेदार लोग बैठे थे। एक महापुरुष स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री थे, वह भी किसी जमाने में रेल मंत्री हुआ करते थे।

उनके समय एक एक्सीडेंट हुआ था। उनसे किसी ने इस्तीफा नहीं मांगा, लेकिन उन्होंने अपनी नैतिक जिम्मेवारी लेते हुए इस्तीफा दिया। मैं कोई उम्मीद नहीं कर रहा हूँ और न ही इनका इस्तीफा मांग रहा हूँ, लेकिन ये महसूस तो करें कि ये किस कुर्सी पर बैठे हैं। आज लगातार एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। एक हो गया, दो हो गया, तीन हो गया तो इस पर किसी की जवाबदेही तो तय हो। सरकार यह तो बताए कि इसके लिए जिम्मेदार कौन है? राजीव प्रताप रूडी जी जिम्मेदार हैं या कोई और जिम्मेदार है? आप उसका नाम बताइए।

सभापति महोदया, अंत में मेरा आपसे एक अनुरोध है। ? (व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : मैडम, इन्होंने मेरा नाम लिया इसलिए मैं कुछ कहना चाहता हूँ। ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, कोई दिक्कत नहीं है। आप प्लीज बैठ जाइए।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप अपनी बात कंप्लीट कीजिए।

? (व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी : मैडम, ये महोदय डी.जी. रहे हैं तो जब राजस्थान में कोई अपराध हुआ या हत्या हुई तो क्या आपने इस्तीफा दिया था? ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप प्लीज बैठ जाइए और आप माननीय सदस्य अपनी बात कंप्लीट कीजिए।

श्री हरीश चंद्र मीना : सभापति महोदया, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक रेल परियोजना अजमेर से सवाई माधोपुर वाया टोंक है। वर्ष 2015-16 के बजट में उसका जिक्र था। आज तक सरकार ने इस पर कोई ध्यान नहीं दिया। मैं सरकार से मांग करता हूँ कि अजमेर से वाया टोंक-सवाई माधोपुर रेल लाइन को अविलंब चालू किया जाए, ताकि वहां की जनता को लाभ मिले।

SHRI DHAIRYASHEEL RAJSINH MOHITE-PATIL (MADHA): Hon?ble Chairperson, Union finance Minister Nirmala Sitaraman presented the General Budget 2024-25. The Government has made greater allocation for railways this year and I am really happy for it. But, at the same time, I feel sorry for not doing much to enhance the comfort of travel of common man.

In the month of July, around 8 train accidents took place and in this regard, no concrete steps have been taken by railway minister. So, I would like to request to take immediate and concrete steps to stop train accidents.

Now, I would like to comment on the operation of Vande Bharat train in my constituency. During last quarter of 2023, this train got delayed for 40 times. Its average train speed has also been decreased. It was around 84 kmph in 2020-21 and 76 kmph in 2023-24 but, its speed should be around 130 kmph.

I would like to know about the reasons thereof and whether the Government has taken any steps for maximum usage of this train.

Madam, there was a narrow-gauge rail line between Pandharpur to Lonand in my constituency since British Era. It was sanctioned in the year 1912, and land acquisition was completed in 1920. It was handed over to the state Government in 1950. The state Government also received a Letter from the railway administration in this connection.

This issue was also raised in both the houses of Parliament. Also, Rs. 1149 crore were allocated by the then railway minister in the rail Budget of 2017. On 11 June, 2017 foundation stone laying ceremony was held at Karad. Since then, no budget provision has been made for this project. People continuously demanding to complete this 140km rail line stretch between Pandharpur & Lonand. Phaltan-Lonand rail line stretch has been completed. But, the rail line stretching 105 km between Pandharpur-Phaltan is still incomplete. The State government has already requested the Union Government to complete this rail line project as early as possible.

श्री राधा मोहन सिंह (पूर्वी चम्पारण): सभापति महोदया, प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में तीसरे कार्यकाल के प्रथम बजट में देश के विकास के लिए जो व्यवस्था की गई है, उसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी एवं माननीय वित्त मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। यह विकासोन्मुख बजट है एवं प्रधानमंत्री जी के विकसित भारत के विजन को साकार करने की दिशा में अग्रसर है। जैसा कि सर्वविदित है कि किसी भी देश के विकास में उसकी रेल व्यवस्था रीढ़ की हड्डी की भूमिका अदा करती है। हिन्दुस्तान की रेल यहां की लाइफ लाइन है।

केन्द्रीय बजट 2024-25 में रेलवे के लिए इस बार अभूतपूर्व आवंटन किया गया है। रेलवे के सर्वांगीण विकास के लिए रिकॉर्ड पूंजीगत व्यय 2,62,200 करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया है, जबकि वर्ष 2013-14 के बजट में मात्र 63,663 करोड़ रूपए थे। यह आवंटन रेलवे के चहुंमुखी विकास एवं यात्री अनुभव को बेहतर बनाने की दिशा में बहुत महत्वपूर्ण कदम होगा।

अभी हमारे एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि इस बजट में सुरक्षा पर ध्यान नहीं दिया गया है। मैं उनको बताना चाहूंगा कि आजादी के बाद जितने भी बजट आए हैं, इस बार के रेल बजट में कुल आवंटन में से 1.08 लाख करोड़ रूपए रेलवे सुरक्षा को बढ़ावा देने के उपायों पर खर्च किए जाएंगे। यह बजट में स्पष्ट है। इन पैसों का उपयोग न केवल बिहार, बल्कि पूरे देश में पुराने रेलवे ट्रैक को अपग्रेड करने, भारतीय रेलवे की सिग्नलिंग प्रणाली में सुधार करने, फ्लाई ओवर और अंडर पास बनाने और भारतीय रेलवे नेटवर्क पर कवच प्रणाली

स्थापित करने के लिए किया जाएगा। मोदी सरकार आने के बाद देश में कवच प्रणाली की एक ऐसी योजना चलाई जा रही है, जो भविष्य में दुर्घटनाओं पर पूर्ण विराम लगा सकेगी। नई लाइनों के निर्माण, गेज रूपांतरण और दोहरीकरण के महत्वपूर्ण निवेश के साथ, पिछले पांच वर्षों में रेलवे पर पूंजीगत व्यय में 77 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। रेलवे ने वित्त वर्ष 2024 में लोकोमोटिव और वैगन दोनों के लिए अपना अब तक का सबसे अधिक उत्पादन हासिल किया है। मार्च, 2024 तक वंदे भारत के 51 जोड़े पेश किए गए हैं।

रेलवे देश की अर्थव्यवस्था को मजबूत करने के साथ-साथ उद्योगों एवं कृषि के विकास में अपनी महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। आज रेलवे विश्व में चौथा रेल नेटवर्क हो गया है जिसके पास लगभग 70 हजार किमी का रेल नेटवर्क है तथा जिस पर प्रतिदिन 21 हजार ट्रेनों का संचालन होता है। यह प्रतिवर्ष 6,395 मिलियन यात्रियों एवं 1,509 मिलियन टन की माल ढुलाई करता है।

सभापति महोदया, रेलवे की आय का मुख्य स्रोत माल ढुलाई है। यदि हम लदान निष्पादन की बात करें तो वर्ष 2013-14 में यह 1,051 मिलियन टन था, जबकि हमारी सरकार आने के बाद इसमें लगातार बढ़ोतरी दर्ज की गई है। वर्ष 2024-25 के लिए 1,650 मिलियन टन का लक्ष्य रखा गया है, जो कि वर्ष 2013-14 की तुलना में लगभग 56 प्रतिशत अधिक है।

सभापति महोदया, सड़क संरक्षा कार्यों को यदि हम देखें तो आरओबीज-आरयूबीज के निर्माण हेतु गत वर्ष 7,400 करोड़ रूपए के अनुमान के मुकाबले इस बार 9,979 करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया है। यह अब तक का सबसे अधिक आवंटन है। वहीं सिगनल और दूरसंचार में गत वर्ष संशोधित अनुमान, जो कि 4198 करोड़ था, उसको बढ़ाकर 4647 करोड़ रखा गया है, जो 10.69 प्रतिशत अधिक है। इस प्रकार हम देखते हैं कि बजट में संरक्षा पर, सुरक्षा पर काफी बल दिया गया है।

आर्थिक सर्वे वर्ष 2024 के अनुसार रेलवे के जिन प्रमुख क्षेत्रों पर ध्यान दिया जाएगा, उनमें तेजी से क्षमता बढ़ाना, चल स्टॉक का आधुनिकीकरण और रख-रखाव, सेवाओं की गुणवत्ता तथा ऊर्जा दक्षता में सुधार करना शामिल है। इसके अनुरूप समर्पित फ्रेट कॉरीडोर, हाई स्पीड रेल, वंदे भारत, अमृत भारत एक्सप्रेस, आस्था स्पेशल ट्रेन, उच्च क्षमता वाले रोलिंग स्टॉप और लास्टमाइल रेल लिंकेज जैसी आधुनिक यात्री सेवाओं जैसे क्षेत्रों में निवेश को प्राथमिकता दी जाती है। तीन प्रमुख गलियारों अर्थात् (i) उच्च यातायात घनत्व गलियारा, (ii) ऊर्जा, खनिज और सीमेंट गलियारा और (iii) रेल सागर (बंदरगाह कनेक्टिविटी) गलियारों के लिए परियोजनाओं की भी योजना बनाई गई है, ताकि रसद लागत और कार्बन फुटप्रिंट को कम किया जा सके।

?मिशन 100 प्रतिशत विद्युतीकरण कार्यक्रम? ? मोदी सरकार की रेलवे के क्षेत्र में जो सबसे बड़ी उपलब्धि है, वह हम इसको मानते हैं। ?मिशन 100 प्रतिशत विद्युतीकरण कार्यक्रम? के तहत भारतीय रेलवे के विद्युतीकृत नेटवर्क को 63456 किमी (96.4 प्रतिशत) तक बढ़ा दिया गया है। अब थोड़ा सा ही काम बचा हुआ है। हमारी सरकार का विजन है कि रेलवे को यात्रियों एवं माल ढुलाई के लिए 100 प्रतिशत सुरक्षित, तीव्र एवं विश्वसनीय यातायात का माध्यम बनाया जाए। वर्ष 2024-25 के लिए नई लाइनों, गेज परिवर्तन एवं दोहरीकरण के लिए 68634 करोड़ रुपये का बजट रखा गया है, जिसके परिणामस्वरूप बिना संपर्कता वाले मार्गों विशेष रूप से वामपंथी उग्रवाद वाले जिलों, सामरिक रूप से महत्वपूर्ण जिलों, जनजातीय क्षेत्रों आदि में बेहतर पहुंच बन सकेगी। इसके लिए बजटीय प्रावधान किया गया है।

वर्ष 2024-25 में यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने के लिए 15510 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इसके तहत 453 रेलवे स्टेशनों को अपग्रेड करने की योजना है। इसके अलावा 150 पैदल पार्क पुलों को बनाने की भी योजना है। यात्री सुविधाओं में बेहतरी के द्वारा यात्री संतुष्टि सूचकांक को 85 प्रतिशत करने का लक्ष्य रखा गया है। भारतीय रेल द्वारा पुराने आई.सी.एफ. कोचों को हटाकर एल.एच.बी. कोच, जो यात्री सुविधाओं के लिए सबसे बड़ा वरदान है, से प्रतिस्थापित किया जा रहा है। वर्ष 2024-25 के दौरान 7784 एल.एच.बी. कोचों की वृद्धि प्रस्तावित है, जिसका इस बजट में उल्लेख है।

महोदया, इस बार के बजट में अभूतपूर्व आवंटन के लिए मैं विशेष रूप से माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ। क्योंकि इसके कारण मेरे संसदीय क्षेत्र के बापूधाम मोतिहारी रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन का निर्माण, हाजीपुर, सुगौली वाया केसरिया, अरेराज, हरसिद्धि रेल लाइन निर्माण, मोतिहारी में बन रहे आरओबी के निर्माण, जीवधारा में वाशिंग पिट के निर्माण कार्य के साथ पिपरा, चकिया, मेहसी, जीवधारा में प्रस्तावित आर.ओ.बी. के कार्य को गति मिलेगी और समय पर कार्य पूर्ण होगा। चकिया को अमृत स्टेशन के रूप में विकसित करने हेतु बजट में प्रस्तावित 92 स्टेशनों में शामिल करने हेतु मैं विशेष आभार प्रकट करता हूँ।

अंत में इसी के साथ मैं अपनी बात को विराम देता हूँ तथा यह मंगल कामना करता हूँ कि भविष्य में रेलवे माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी, रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में राष्ट्र के विकास, समृद्धि, एकता एवं अखण्डता के साथ ही अर्थव्यवस्था में भी हमेशा की तरह अपना योगदान करती रहेगी। मैं इन्हीं शब्दों के साथ उनको बहुत-बहुत बधाई देते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

श्री रामप्रीत मंडल (झंझारपुर) : माननीय सभापति महोदया, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, मैं आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। इसके साथ ही, मैं माननीय प्रधानमंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ, माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ और माननीय वित्त मंत्री जी का भी आभार व्यक्त करता हूँ।

13.26 hrs (Shri Awadhesh Prasad in the Chair)

महोदय, वर्ष 2004 के बाद यह पहला ऐसा बजट है, जिसमें बिहार राज्य को वर्ष 2009 से 2014 के मुकाबले वर्ष 2024-25 में 9 गुना ज्यादा बजट यानी 10,033 हजार करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है, जो वर्ष 2009 से 2014 तक 1132 करोड़ रुपए था।

बिहार में पिछले 10 वर्षों में रेल के नये ट्रेक्स में वर्ष 2009 और 2014 के मुकाबले तीन गुना विस्तार हुआ है। बिहार राज्य में पिछले 10 वर्षों में 2009 और 2014 की तुलना में 10 गुना विद्युतीकरण किया गया है। पूरे बिहार में 2014 से अब तक 490 फ्लाईआवेर्स एवं अंडर ब्रिजेज के निर्माण हुए हैं। इसके लिए भी मैं माननीय प्रधानमंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ।

मान्यवर, 92 अमृत स्टेशनों में से मेरे संसदीय क्षेत्र झंझारपुर के जनकपुर रोड, जयनगर, और मधुबनी को भी शामिल किया गया है, जिसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ।

बिहार राज्य के मिथिलांचल में मधुबनी जिला के अंतर्गत झंझारपुर लोकसभा क्षेत्र नेपाल बॉर्डर पर स्थित है। इसमें यातायात के दृष्टिकोण से भारत और नेपाल दोनों देशों के निवासियों के लिए रेलवे यात्रा ही सब से महत्वपूर्ण और सुगम अवसर है।

मैं, मेरे संसदीय क्षेत्र की कई समस्याओं के बारे में, इस सदन के माध्यम से, माननीय रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ। लौकहा से झंझारपुर रेलवे लाइन बनकर तैयार हो गयी है एवं सीआरसी की जांच भी हो चुकी है परंतु अभी तक ट्रेन चालू नहीं हुई है। उस पर विचार किया जाए क्योंकि यह जनहित के लिए अति आवश्यक है।

नेमुआ हाल्ट, कमलपुर, सरदार वल्लभ हाल्ट में अंडर पास के निर्माण की दिशा में कार्रवाई हो, ये सब काफी दिनों से रुके हुए हैं और जनहित में लाभदायक हैं।

झंझारपुर और घोघरडीहा में जल जमाव की बहुत बड़ी समस्या है, उसके निदान हेतु पहल की जाय।

झंझारपुर-सहरसा-सकरी-दरभंगा रेल लाइन पर राजधानी सुपरफास्ट ट्रेन देने का कष्ट करें। अभी के दौर में, मिथिलांचल एवं सीमांचल में कोई भी राजधानी या अन्य सुपरफास्ट ट्रेन नहीं होने के कारण काफी कठिनाइयाँ होती हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र झंझारपुर के अंतर्गत तमुरीया, खजौली, राजनगर इन तीनों रेलवे स्टेशनों पर जो भी एक्सप्रेस ट्रेन या सुपर फास्ट ट्रेन्स चल रही हैं, उनको कम से कम 1 या 2 मिनट रुकने हेतु निर्देश दिया जाय ताकि यात्री को ट्रेन पकड़ने एवं उतरने में सुविधा हो सके।

जयनगर से कोटा के लिए ट्रेन होनी चाहिए ताकि मिथिलांचल एवं सीमांचल के विद्यार्थियों को सुविधा मिल सके।

जयनगर शहीद चौक आरओबी, मधुबनी 13 नंबर गुमती आरओबी, खुटौना बरेल चौक आरओबी, झंझारपुर कुनौहौली आरओबी, राजनगर पिलखवार मंगरपट्टी रास्ता से पास आरओबी, में अंडर पास निर्माण की दिशा में कार्रवाई हो। ये सब काफी दिनों से रुके हुए हैं और जनहित में अति आवश्यक हैं।

दरभंगा तक जाने वाली ट्रेन का विस्तार जयनगर तक किया जाय।

रेलवे यू टाइप सड़क डॉ महेंद्र कुमार घर से पूर्व एफसीआई गोदाम तक 200 फीट कच्ची सड़क का पक्कीकरण किया जाए।

झंझारपुर अंतर्गत झंझारपुर से लौकहा रेलवे लाइन के अंतर्गत झंझारपुर पटेल चौक लौकहा रोड में बड़हरा हाल्ट, कुलहरिया, पोखरा एवं लौकहा स्टेशन से पहले गुमटी के समीप रेल ओवर ब्रिज के निर्माण की दिशा में पहल की जाए।

जयनगर रेलवे स्टेशन के समीप जल-जीवन हरियाली योजना के तहत पेड़-पौधे और चबूतरा एवं चापाकल को तोड़ा गया। 10 नंबर वार्ड में महादलित टोला है, इसको भी रेलवे के द्वारा बिना किसी नोटिस एवं सूचना के तोड़ा गया है। अभी इस पर भी कुछ निर्माण के काम किये जाएं।

जयनगर रेलवे स्टेशन परिसर में, जहाँ पब्लिक का ठहराव है, वहां पर एक भी शौचालय नहीं है, जिससे यात्रियों को काफी कठिनाइयाँ होती हैं।

महोदय, आपने मुझे इस अवसर पर बोलने का मौका दिया, मैं आपका, माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय वित्त मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी, माननीय रेल राज्य मंत्री जी और अपने माननीय नीतीश कुमार जी का बहुत-बहुत धन्यवाद व्यक्त करते हैं।

धन्यवाद।

श्री आनंद भदौरिया (धौरहरा) : माननीय सभापति जी, आज आप पहली बार चेयर पर बैठे हैं और सौभाग्य की बात है कि आज आपका जन्मदिन भी है। हम पूरे सदन के सदस्यों की तरफ से आपको जन्मदिन की बहुत-बहुत बधाई देते हैं।

माननीय सभापति : धन्यवाद।

श्री अनिल बलूनी जी।

श्री अनिल बलूनी (गढ़वाल): सभापति जी, धन्यवाद। आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

सभापति महोदय, मोदी जी की सरकार के ये जो दस वर्ष हैं, ये दस वर्ष रेल के इतिहास के लिए अभूतपूर्व दस वर्ष हैं। देश के अंदर कई ऐसे क्षेत्र हैं, जहां रेलगाड़ी केवल किस्से-कहानियों, किंवदंतियों और सपनों में हुआ करती थी। इन दस वर्षों में रेल ऐसे स्थानों तक पहुंच पाई है।

मान्यवर, मैं उत्तराखंड के गढ़वाल लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ, जो कि पहाड़ी और बहुत ही दुर्गम क्षेत्र है। वहां तो कभी किसी ने कल्पना भी नहीं की थी कि रेलगाड़ी भी वहां जा सकती है।

महोदय, मैं आपसे विश्वास के साथ कह सकता हूँ कि आज भी पहाड़ों में बड़ी संख्या में ऐसे लोग मिल जाएंगे, जिन्होंने कभी रेल की पटरी नहीं देखी होगी। मैं 110 साल पहले की एक घटना का जिक्र करना चाहता हूँ। प्रथम विश्व युद्ध में गढ़वाल राइफल्स के एक वीर सेनानी थे? श्री दरबान सिंह नेगी। उनको उनकी वीरता और आदम्य साहस के कारण विक्टोरिया क्रॉस से सम्मानित किया गया था। उनकी ऐसी वीरता थी और ऐसा उन्होंने शौर्य दिखाया था कि जॉर्ज पंचम ने कहा था कि मैं बैटलफील्ड यानी कि युद्ध के मैदान में जाकर श्री दरबान सिंह नेगी को सम्मानित करूंगा।

जॉर्ज पंचम बैटलफील्ड में गए और उन्होंने श्री दरबान सिंह नेगी को प्रथम विश्व युद्ध में सम्मानित किया। उन्होंने श्री दरबान सिंह नेगी से पूछा कि बताओ तुम्हारी इच्छा क्या है? क्या तुम्हारी कोई ऐसी इच्छा है, जिसे मैं पूरा कर सकता हूँ? इस पर श्री दरबान सिंह नेगी ने कहा कि मान्यवर, अगर हो सके तो ऋषिकेश से कर्णप्रयाग तक रेल की पटरी बिछा दीजिएगा, यही मेरी इच्छा है।

वर्ष 1922-23 के आसपास ऋषिकेश से कर्णप्रयाग तक रेलवे के सर्वे का विवरण मिलता है, लेकिन उसके बाद उस पर कोई प्रयास नहीं हुआ। दशक पर दशक निकल गए, आजादी के बाद भी उत्तराखंड के लोग अपनी पीड़ा, अपना दर्द, अपने दुखों को लेकर सरकारों के पास जाते रहे, लेकिन कोई सुनवाई नहीं हुई।

महोदय, बहुत बार इस बारे में चर्चा होती रही, लेकिन बात चर्चाओं तक ही सीमित रही। वर्ष 2014 में जब श्री नरेन्द्र मोदी जी प्रधान मंत्री बने, तब लोगों का विश्वास जागा कि शायद अब उत्तराखंड में रेल आ पाएगी।

सभापति जी, हम सब लोगों ने जाकर माननीय प्रधान मंत्री जी से मांग की उत्तराखंड में कर्णप्रयाग तक रेल जानी चाहिए। उन्होंने हमारी बात को एकदम स्वीकार किया और 100 सालों का इंतजार केवल दो सालों में पूरा हो गया। वर्ष 2016 में माननीय प्रधान मंत्री जी ने 16,200 करोड़ रुपए जारी किए और ऋषिकेश से कर्णप्रयाग तक रेलवे लाइन बनाने का मार्ग प्रशस्त किया। उस पर तेजी के साथ काम चल रहा है।

सभापति जी, इस सदन में बहुत सारे लोग हैं, जो बद्रीनाथ और केदारनाथ की यात्रा करते होंगे। वे लोग जानते हैं कि वह कितना दुर्गम क्षेत्र है। वे जानते हैं कि वह किस प्रकार का पहाड़ी इलाका है। उसके बावजूद वहां रेल ले जाना? इतना नामुमकिन जैसा काम पूर्ण हो रहा है। रेल मंत्री जी का कुछ दिन पहले बयान आया है कि दो सालों के बाद, वर्ष 2026 में इस रास्ते पर सरपट ट्रेन दौड़ेंगे।

महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि जब यह रेल परियोजना पूरी हो जाएगी, तो बड़े-बड़े देशों से बहुत बड़े-बड़े विशेषज्ञ अध्ययन करने के लिए ऋषिकेश ? कर्णप्रयाग मार्ग पर जाएंगे।

महोदय, 126 किलोमीटर की रेल लाइन है, 95 किलोमीटर टनल के अंदर से जाना है। बीच में सैकड़ों पुल बन रहे हैं। ऐसा अद्भुत ट्रेन का नेटवर्क उत्तराखंड के अंदर बन रहा है, जिसके ऊपर वाकई अध्ययन होगा। जब यह ट्रेन परियोजना पूरी हो जाएगी, जब मार्ग चल पड़ेगा, तो आप सोचिए किस प्रकार का वहां माहौल होगा? आप सब लोग भी बद्रीनाथ और केदारनाथ की यात्रा कितनी सुगमता के साथ कर सकेंगे, कितने आराम से कर्णप्रयाग पहुंच पाएंगे।

महोदय, जब ऊपर मोदी जी द्वारा बनाई हुई ऑल-वैदर-रोड और नीचे से ट्रेन जाएगी, तो सोचिए किस प्रकार का विकास उत्तराखंड के अंदर होगा, गढ़वाल क्षेत्र के अंदर होगा।

महोदय, इसे तीर्थाटन बढ़ेगा, पर्यटन बढ़ेगा, लोग बद्रीनाथ और केदारनाथ की यात्रा करेंगे। हमारे सिख भाई हेमकुंड साहिब जा पाएंगे। हमारे जो लोग एडवेंचर प्रेमी हैं, वे नंदा देवी बायोस्फेयर रिजर्व जाएंगे, औली में स्कीइंग करेंगे और वैली-ऑफ-फ्लावर्स देखने के लिए ट्रेन से जा सकेंगे। इस योजना पर भारत सरकार काम कर रही है और यह दो सालों में पूरी होने वाली है।

महोदय, जिस प्रकार से उत्तराखंड के पहाड़ों में रेल का नेटवर्क बन रहा है, मैं उसके लिए माननीय प्रधान मंत्री जी को साधुवाद देता हूं और माननीय रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देता हूं।

महोदय, पहाड़ में ट्रेन के सपने पूरे हो रहे हैं और इसीलिए कहते हैं कि ?सपने नहीं हकीकत बुनते हैं, तभी तो सब मोदी को चुनते हैं?। इस तरह का पूरे के पूरे उत्तराखंड में काम हो रहा है। रेल के लिए पिछले 10 वर्ष उत्तराखंड के लिए स्वर्णिम काल रहा है। आप देखिए दो-दो वंदे भारत ट्रेन हम लोगों को मिली हैं। नैनी-दून एक्सप्रेस ट्रेन हम लोगों को मिली है। टनकपुर से दिल्ली के लिए जनशताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन मिली है। कोटद्वार से लेकर दिल्ली के लिए सिद्धबली जनशताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन मिली है। तमाम ट्रेन्स उत्तराखंड को मिल रही हैं। मैं रेल मंत्री जी का विशेष रूप से धन्यवाद करना चाहता हूँ।

महोदय, मैं जरूर एक छोटी सी बात आपको बताकर अपनी बात समाप्त करूंगा कि देहरादून से दिल्ली के लिए मसूरी एक्सप्रेस चलती थी। वहाँ से गढ़वाल राइफल्स के हमारे जवान उससे यात्रा करते थे। नजीबाबाद में दो डिब्बे उसमें जुड़ते थे, जिनसे गढ़वाल राइफल्स के जवान दिल्ली आते थे। वे डिब्बे क्लिपिंग के कारण बंद कर दिए गए। मैं रेल मंत्री जी से मिलने गया। मैंने रेल मंत्री जी से कहा : साहब, इसमें हमारे गढ़वाल राइफल्स के जवान और हमारे गढ़वाल के भाई-बहन दिल्ली आते हैं, कृपया इन दो डिब्बों की क्लिपिंग शुरू कर दीजिए। रेल मंत्री जी ने मना कर दिया। रेल मंत्री जी ने कहा कि यह संभव नहीं है, यह रेलवे सुरक्षा के लिए ठीक नहीं है। मैं निराश हुआ, मुझे लगा कि चलिए रेल मंत्री जी ने मना कर दिया, लेकिन रेल मंत्री जी फिर बोले कि अगर क्लिपिंग नहीं हो सकती, नई ट्रेन तो चल सकती है।

महोदय, मैं साधुवाद देना चाहता हूँ, मैं दो डिब्बे माँगने गया था, उन्होंने 16 डिब्बों की ट्रेन दिल्ली के लिए लगा दी । ऐसी हमारी सरकार है और ऐसी हमारी सरकार की कार्यप्रणाली है । आज 5,100 करोड़ रुपया उत्तराखंड में रेल नेटवर्क के लिए दिया गया है ।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जिस प्रकार से रेल में देश भर के अंदर काम हो रहा है और उत्तराखंड जैसे बहुत सारे उदाहरण हैं । आज नॉर्थ-ईस्ट को रेल से जोड़ा जा रहा है । आज नॉर्थ-ईस्ट के दूरस्थ क्षेत्रों को भी ट्रेन के साथ जोड़ा जा रहा है । यह हमारी सरकार है । जिन लोगों ने कभी सपनों में भी, जिन्होंने किस्से-कहानियों में ट्रेन के बारे में सुना था, आज वहाँ सब जगह ट्रेन पहुँच रही है । यह मोदी जी की सरकार है और यह मोदी जी की सरकार की कार्यप्रणाली है कि आज सब जगह ट्रेन पहुँच रही है ।

महोदय, मैं कुछ चीजें आपको जरूर बताना चाहता हूँ कि पिछले सालों के अंदर किस प्रकार से काम हुआ है? आप देखिए, 2.52 लाख करोड़ रुपये का बजट इस वक्त है । यूपीए की सरकार के टाइम में वर्ष 2013-14 में जो बजट था, उससे 8 गुना अधिक बजट इस बार बजट में रखा गया है । यह सरकार का काम है । 40 किलोमीटर की एवरेज स्पीड यूपीए के टाइम में ट्रेन की हुआ करती थी । आज 80 किलोमीटर की एवरेज स्पीड भारतीय ट्रेन की है । इस तेजी के साथ काम हो रहा है । तमाम विकास के काम रेलवे में हो रहे हैं । रेलवे सुरक्षा पर बहुत ध्यान दिया जा रहा है । एक लाख 8 हजार करोड़ रुपये रेलवे सेफ्टी के लिए इस बार रखे गए हैं ।

महोदय, मैं यह बताना चाहता हूँ कि पिछले एक साल के अंदर 5 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन का काम पूरा हुआ है । पूरे स्विट्जरलैंड का जितना रेल नेटवर्क है, यह उससे अधिक है । पिछले 10 वर्षों के अंदर 25 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन का काम हुआ है, जो कि पूरे जर्मनी का जितना रेलवे का नेटवर्क है, उससे ज्यादा बड़ा है । हमारे विपक्ष के साथी यूरोप, अमेरिका और दुनिया भर की बातें करते हैं, उनको जरूर समझना चाहिए कि किस प्रकार से देश के अंदर काम हो रहा है । यह सरकार जनता के सपनों को हकीकत में बुन रही है और ऐसी-ऐसी जगह पर ट्रेन ले जा रही है, जहाँ हमने कभी ट्रेन की कल्पना नहीं की थी । माननीय श्री अश्विनी वैष्णव जी ने जिस प्रकार से काम किया है, मैं उनका पूरा समर्थन करता हूँ ।

माननीय सभापति : माननीय अनिल जी, अब आप अपनी बात समाप्त करें ।

श्री अनिल बलूनी : महोदय, मैं एक बात बोलकर अपनी बात समाप्त करूँगा । मैं पीयूष गोयल जी का भी जरूर स्मरण करना चाहता हूँ । मैं माननीय पीयूष गोयल जी का भी धन्यवाद करना चाहूँगा, जब वे रेल मंत्री थे, उन्होंने हमारे कहने पर तीन-तीन ट्रेन्स उत्तराखंड को दी हैं और सदैव उत्तराखंड का ध्यान रखा है । अश्विनी वैष्णव जी लगातार उत्तराखंड की परियोजनाओं के लिए आगे बढ़ रहे हैं । माननीय प्रधानमंत्री जी के मार्गनिर्देशन में हमारी सरकार रेलवे का इतिहास बनाने जा रही है । पिछले 10 वर्ष में जिस प्रकार से काम हुआ है, आप सोचिए कि आने वाले 5 साल में वह काम कहाँ तक पहुँचेगा । मैं बहुत-बहुत साधुवाद और बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ ।

CAPTAIN VIRIATO FERNANDES (SOUTH GOA): Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak. I also want to thank my Party leadership for giving me an opportunity to speak on this very important subject.

Railways has been a very important part of India's economy; I would rather say it is one of the very important engines that drives India's economy. It is also important for the common man, as we say, *aam sadharn* Indian, to meet that last

mile of his goal and his dreams. But today we see the Railways is becoming out of reach for that poor man, the poor Indian.

The railway fares have gone up. Today there is an uncertainty. There is a fear in the common man when he travels in the train. Is there safety? What if there is an accident? In the last 10 years, we have seen the worst number of accidents that have happened, leading to a huge loss of life and loss of property.

Now, speaking about the Budget allocation that has been done for the Railways, the expenditure of the Railways is financed through the internal resources, budgetary support and extra budgetary resources. The revenue expenditure in 2024-25 has been projected as Rs. 2,75,700 crore, an increase of seven per cent over the Revised Estimates of 2023-24. How are we going to meet this target? The Capital expenditure is estimated to be Rs. 2,65,200 crore, an increase of two per cent over the Revised Estimate of 2023-24.

Sir, 95 per cent of this expenditure is estimated to be financed through the budgetary allocation. That means, today we are speaking about how to meet the requirement of the Railways for the goals that they have set in the Budget. Now it is very important to know about the internal revenue of the Indian Railways. That comes through passenger, through freight and other sources. The internal revenue of the Railways is used for funding its working expenses, which includes salaries and pensions. The passenger revenue at Rs. 80,000 crore is expected to see a 10 per cent growth. Now if we look at this, we are surprised to see that the Railways is trying to increase its revenue through freight. And, what is the most important cargo that they are targeting? It is coal.

Now, coal is becoming the most important cargo for the Railways. We have to remember in September 2018, the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi, was conferred the title of Champion of the Earth. What it meant was that he had taken a very important step for protecting the environment. Ironically, coal is detrimental to the environment. So, we are speaking in opposite languages. On the one side, the Pradhan Mantri is conferred the title of Champion of the Earth, and on the other side, in India, we are promoting the transportation of coal. How is this coal detrimental? I want to give an example of my own State of Goa. I would rather refer to my friends from Kerala. The people of Kerala say, Kerala is God's own country. The people in Goa say, Goa is the favourite holiday destination of God. God resides in Goa. We are dependent on tourism.

After the 1961 liberation, the three main occupations were mining, agriculture and tourism. It is because of some wrong policies, somehow agriculture is on the wane. Nowadays, we are giving credit to the youth clubs as also to the Department of Agriculture, Goa, which is trying their best, and also the NGOs like Goyche Fudle Pilge Khatir, which are working to revive agriculture in Goa. Otherwise, we are dependent on the produce from the neighbouring State of Karnataka. In any case, there is a ban on mining. So, we are looking at the only organized sector, that is, tourism. But when we are transporting coal through the railways, coal is detrimental to the survival of tourism. Coal is responsible for the environmental destruction.

It is causing destruction of the fields and the rivers. It is affecting the business of the fishermen. From the Railways, especially, the Rail Vikas Nigam Limited (RVNL) is concentrating on laying a double track in Goa from Tinaighat to Vasco Da Gama. What is happening is, this double track is being laid in the residential areas through the agricultural lands and through the CRZ zones in violation of the CRZ Rules. The Goa Coastal Zone Regulations are there. Recently, the GCZMA passed strictures against the RVNL for violating the CRZ Rules. They have destroyed the creek in a village called Velsao.

Two years back, because of some filling of the land, they closed the mouth of the River Kushavati. The hon. Supreme Court has passed strictures in which they said that double-tracking in Goa will bring no additional revenue. There is no logic in it because double-tracking through Goa is going to destroy the wildlife sanctuary and the national parks. It is totally detrimental to the environment. If coal is the goose that is giving golden eggs to the Railways, then the Railways should not kill the goose that is giving golden eggs to Goa, and that is tourism. In Goa, we have beautiful temples, beautiful beaches, beautiful churches. We can increase the revenue by putting additional trains on the Konkan Railway. Give additional trains to Velankanni, Pandharpur, Mathura and to all the religious places. That is how we can generate revenue instead of killing and destroying the environment.

Lastly, the Railways, a few months back, decided to get into taxi service. These are misplaced priorities. Are you going to drive a train or are you going to drive a taxi? This is because the only business that the unemployed youth in Goa is doing is driving taxis and becoming motorcycle pilots. You are trying to get into that business.

Thank you, Sir.

श्री राजेश वर्मा (खगड़िया): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर हो रही चर्चा में बोलने का मुझे मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ ।

सभापति महोदय, आज भी देश भर में सफर करने के लिए अगर सबसे किफायती और सुरक्षित माध्यम कोई माना जाता है, तो वह रेल का माध्यम है ।

महोदय, भारत की अर्थव्यवस्था को अगर रेल के दृष्टिकोण से देखा जाए तो वर्ष 2014 के पहले सरकारों का जो कार्यकाल था, वह स्लो पैसेंजर ट्रेन की तरह था, लेकिन विगत दस वर्षों में हमारी एनडीए की सरकार में बुलेट ट्रेन की स्पीड में रेल मंत्रालय ने विकास की राह को सुनिश्चित किया है ।

सभापति महोदय, आज मैं गर्व के साथ कह सकता हूँ, जब हम वन्दे भारत ट्रेन में विश्व स्तरीय सुविधा देखते हैं । आज रेलवे स्टेशनों पर जो सुविधाएं हैं, चाहे वे एस्केलेटर्स की हों, चाहे एग्जक्यूटिव लाउन्ज की हों, तमाम साफ-सफाई की व्यवस्था को अगर देखते हैं तो हम लोगों को गर्व महसूस होता है । आज न केवल देश से, बल्कि विदेशों से आने वाले पर्यटकों के लिए भी रेल ही एक माध्यम बन गया है, जिसका इस्तेमाल करके वे देश भर का भ्रमण करते हैं । आज भारत के जितने भी रेलवे स्टेशंस हैं, वे एयरपोर्ट के जैसी सुविधाओं के साथ विकास का केन्द्र बनने का काम कर रहे हैं । सरकार ने रेलवे को अब तक का सबसे बड़ा बजट दिया है । रेलवे को मजबूत बनाने के लिए और नयी सुविधाओं को लाने के लिए सरकार ने 2,62,000 करोड़ रुपये कैपेक्स के तौर पर दिए हैं ।

ग्रास बजटरी सपोर्ट 2,52,200 करोड़ रुपये हैं । यह रकम वर्ष 2023-24 के बजट में 2.40 लाख करोड़ रुपये थी । सरकार का लक्ष्य है कि अमृत भारत एक्सप्रेस जैसी ज्यादा से ज्यादा पैसेंजर ट्रेनें चालई जाएं ।

बजट का बड़ा हिस्सा सेफ्टी के लिए लगाया जाए । एक लाख आठ हज़ार करोड़ रुपये पुराने ट्रेक्स, सिग्नलिंग, कवच, रेल के पुल बनाने में लगेंगे ।

महोदय, आर्थिक सर्वे वर्ष 2023-24 के मुताबिक, पिछले पांच सालों में रेलवे पर पूंजीगत व्यय में 77 फीसदी की बढ़ोत्तरी हुई है । वित्तीय वर्ष 2019-20 में जहां यह खर्च 1.48 लाख करोड़ रुपये था, वहीं यह वर्ष 2023-24 में बढ़ कर 2.62 लाख करोड़ रुपये हो गया है ।

महोदय, साल 2023-24 में करीब 673 करोड़ यात्रियों ने ट्रेन में सफर किया, जो पिछले वित्त वर्ष की तुलना में लगभग 5.2 फीसदी अधिक है ।

महोदय, मैं हमारे प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी का विशेष आभार व्यक्त करता हूँ, जिन्होंने केंद्रीय बजट ही नहीं, बल्कि रेल मंत्रालय के माध्यम से भी बिहार को उसका अधिकार देने का काम किया है ।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी का विशेष रूप से धन्यवाद देता हूँ, मैं पहली बार जीत कर संसद में आया हूँ और मैंने अपने क्षेत्र में राजधानी के ठहराव की माँग आदरणीय रेल मंत्री जी के समक्ष की थी । इस कार्यकाल की सबसे खूबसूरत बात यह है कि जब हम अपनी माँगों को रखते हैं, जैसा कि हमारे देश के यशस्वी प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि यह तीसरा कार्यकाल तीन गुना ज्यादा रफ्तार से काम करने का है और उसका प्रमाण मैं स्वयं हूँ, जिस तरीके से हमारे रेल मंत्री जी से विगत 20-25 दिन पहले हम लोगों ने राजधानी के ठहराव के लिए विनती की थी और माननीय मंत्री जी ने उसके लिए स्वीकृति भी दी है ।

महोदय, इसके साथ ही मैं अपने क्षेत्र में खगड़िया-कुशेश्वरस्थान रेल परियोजना के निर्माण के संबंध में भी माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ कि 44 किलोमीटर की खगड़िया-कुशेश्वरस्थान रेल परियोजना, पूर्व-मध्य रेलवे के सोनपुर मंडल के तहत आती है और खगड़िया को बरौनी-कटिहार और समस्तीपुर-सहरसा सेक्शन से जोड़ती है और यह रेल परियोजना वर्ष 1998 में शुरू हुई थी, जिसमें अलौली स्टेशन के आगे कुशेश्वरस्थान तक रेल परियोजना का कार्य आज भी लंबित है। इस परियोजना में अलौली से कुशेश्वरस्थान के बीच पांच स्टेशनों का निर्माण किया जाना है, जिनमें चेरा-खेड़ा, शहरबन्नी, तिलकेश्वर, सुगरैन एवं कुशेश्वरस्थान स्टेशन शामिल हैं। परियोजना की नींव हमारी पार्टी के संस्थापक स्वर्गीय आदरणीय रामविलास पासवान जी ने रखी थी और इसका निर्माण 162.87 करोड़ रुपये की लागत से शुरू किया गया था, जो वर्तमान में लगभग 614.45 करोड़ रुपये से भी अधिक हो गया है और 26 वर्षों से अधिक समय लगने के बाद भी इसका काम अब तक पूरा नहीं हो पाया है। महोदय, खगड़िया-कुशेश्वरस्थान रेल परियोजना पूरी होने पर लाखों लोगों को फायदा होगा, जिसमें खगड़िया के अलौली प्रखंड और दरभंगा के कई प्रखंडों के मक्का किसान भी शामिल हैं। इस परियोजना के लाभ को देखते हुए मेरा सरकार से यही निवेदन है कि इस योजना के लिए निर्धारित राशि का अवंतन किया जाए और एक समय सीमा के अंतर्गत इसके कार्य को भी पूरा कराया जाए। ? (व्यवधान) मान्यवर, बस एक मिनट में अपनी बात को पूर्ण करूंगा। महोदय, अलौली स्टेशन बनकर पूर्ण हो चुका है। मैं चाहूंगा कि यहां पर पैसंजर ट्रेन का आवागमन शुरू किया जाए। साथ ही, सिमरी-बख्तियारपुर नामक हमारे यहां एक स्टेशन है, जहां पर वैशाली ट्रेन के ठहराव की मांग को पूरा किया जाए।

महोदय, इन तमाम विषयों को रखते हुए मैं फिर से अपने आदरणीय प्रधान मंत्री जी का और रेल मंत्री जी का धन्यवाद देता हूँ। रेल मंत्री जी जिस खूबसूरती और शांति से सभी लोगों के विषयों को सुन कर समाधान करते हैं, उनके लिए केवल चार लाइनें कहना चाहता हूँ कि :-

?परंदों को मंज़िल मिलेगी हमेशा,

यह फैले हुए उनके पंख बोलते हैं,

वही लोग रहते हैं खामोश अक्सर,

ज़माने में जिनके हुनर बोलते हैं।?

महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री सनातन पांडेय (बलिया) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे सदन में पहली बार बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं अपने राष्ट्रीय अध्यक्ष आदरणीय अखिलेश यादव जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ।

माननीय सभापति जी, अभी रेल बजट पर चर्चा हो रही है और आरोप-प्रत्यारोप एवं उपलब्धियाँ बताने का काम किया जा रहा है। हाई स्पीड ट्रेन और वंदे भारत ट्रेन की चर्चा हो रही है। मैं उत्तर प्रदेश के सबसे पूर्वी क्षेत्र बहत्तर - बलिया लोक सभा संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। पूर्वांचल के तमाम लोग आजादी से पहले और आजादी के बाद मजदूरी करने के लिए पश्चिम बंगाल और धनबाद सहित तमाम इलाकों में काम करने के लिए गए। आज जहां हाई स्पीड ट्रेन की बात हो रही है, वहीं बलिया से सियालदह के लिए एक ट्रेन चलती है। बलिया से सियालदह की दूरी 679 किलोमीटर है, लेकिन यह ट्रेन इस दूरी को 19 घंटे 25 मिनट में तय करती है। 80 किलोमीटर के एवरेज बताने वाले साथी, इसको भी आप ध्यान देने का काम कीजिएगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि ट्रेनों की जो स्पीड बढ़ रही है, वह सब के लिए स्वागतयोग्य है। लेकिन, बलिया के लोगों का अपराध क्या है, गाजीपुर के लोगों का क्या अपराध है, देवरिया के लोगों का क्या अपराध है कि आज भी वह ट्रेन 30 किलोमीटर की रफ्तार से सियालदह की दूरी तय करती है? खासतौर पर, बलिया का अपराध क्या है? जब यह देश आजाद नहीं हुआ था, कोई नौजवान अंग्रेजों के खिलाफ बोलने का काम नहीं करता था। आपके देश की आजादी के लिए यदि कोई प्रथम शहीद पैदा हुआ, तो वह भी बलिया के धरती के थे, जिनका मंगल पाण्डेय नाम है। क्या उनका अपराध था या सदन में एमएलए-एमपी बनने के लिए अंग्रेजों का गोली खाने का काम किया था? जब देश आजाद नहीं था, तब हिन्दुस्तान की तीन जनपद आजाद हुए। वर्ष 1942 में महाराष्ट्र का सतारा, पश्चिम बंगाल का मेदिनीपुर और उत्तर प्रदेश का बलिया आजाद हुआ। बलिया ने इस देश को प्रधानमंत्री दिया, क्या यही बलिया के लोगों का अपराध है? बलिया ने छोटे लोहिया जनेश्वर मिश्र जी को दिया, क्या यही बलिया के लोगों का अपराध है? बलिया ने जयप्रकाश नारायण को भी दिया, क्या यही बलिया के लोगों का अपराध है? विकास की बात और दो लाख बावन हजार करोड़ रुपये के बजट पर चर्चा हो रही है। बलिया अपना नाम इतिहास में स्वर्ण अक्षरों में लिखाया हुआ है। आज बलिया से कोलकाता एक अच्छी ट्रेन जाए, उसके लिए भी वंचित है। बलिया से सियालदह की दूरी लोग 19 घंटे में तय करते हैं। बलिया से वाराणसी के लिए वाया गाजीपुर के लिए कोई अच्छी ट्रेन नहीं है। बलिया से पटना के लिए भी कोई इंटरसिटी ट्रेन नहीं है।

महोदय, आज रेल बजट पर चर्चा हो रही है। हम लाखों-लाख और करोड़ों रुपये की बात कर रहे हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि बलिया किसी और देश का भूभाग नहीं है, बलिया इस देश को सबसे अधिक सांसद देने वाला उत्तर प्रदेश के सबसे पूरब में बसा हुआ जनपद है।

14.00 hrs

वहां के लोगों की सुविधा के लिए बलिया से सियालदाह ट्रेन की स्पीड बढ़ाई जाए। यह मान्यता है कि हम लोग धर्मस्थलों पर जाते हैं तो मन को शांति मिलती है। बलिया से हरिद्वार तक कोई सीधी ट्रेन चलाई जाए। बलिया से 350 किलोमीटर की दूरी पर लखनऊ स्थित है। इस 350 किलोमीटर की दूरी को छपरा-बलिया उत्सर्ग ट्रेन से 11 घंटे में तय करते हैं। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि बलिया को राजधानी से जोड़ने के लिए ट्रेन की स्पीड बढ़ाई जाए।

हमारे यहां से दिल्ली के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। शिव गंगा एक्सप्रेस नाम की एक अच्छी ट्रेन वाराणसी से चलती है। यह एक्सप्रेस जब वाराणसी पहुंचती है तो उसको दोबारा खोलने में काफी समय बचा हुआ है। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि शिव गंगा एक्सप्रेस बलिया तक चलाई जाए। जो शब्द भेदी एक्सप्रेस ट्रेन गाजीपुर से सियालदाह जा रही है, उसको मैं बलिया से चलाने की मांग करता हूँ।

माननीय सभापति : पांडेय जी, अब आप अपनी बात समाप्त करिए।

श्री सनातन पांडेय : सर, अभी तो भूमिका ही बांध रहे थे। मैं आपके हर आदेश का पालन करूंगा। सभी बातों को कंकलूड करते हुए, मैं यही कहना चाहता हूँ कि देश के बजट का आकार भले ही बढ़ता जा रहा हो, जिस अनुपात में देश के बजट का आकार बढ़ रहा है, उसी प्रारूप पर देश में रेलगाड़ियों के एक्सीडेंट्स बढ़ रहे हैं। वर्ष 2017 से 2022 तक प्रत्येक साल 56 लोग दुर्घटना में मारे गए। वर्ष 2022 से 2023 के बीच एक साल में 156 लोग मरे। एक हफ्ते में सात ट्रेन दुर्घटनाएं हुई हैं। यही रफ्तार रही, तो लोग ट्रेन की यात्रा को छोड़ देंगे। ट्रेन जो घाटे का सौदा है, घाटे में चली जाएगी। यह देश का सवाल है, सुरक्षा का सवाल है।

मैं आपके माध्यम से अनुरोध करता हूँ कि प्रधान मंत्री जी हों या रेल मंत्री जी हो, झूठे वादे किसानों से न करें। उन्होंने जनता को जो आश्वासन दिए हैं, उनके अनुरूप काम करें। मैं आपसे पुनः मांग करता हूँ कि बलिया को दिल्ली से, वाराणसी से, पटना से, सियालदाह से जोड़ने के लिए अधिक गति की ट्रेन्स चलाई जाएं। मैं इसी के साथ अपनी बात को समाप्त करता हूँ। जय हिंद, जय भारत, जय समाजवाद।

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व) : महोदय, आपने मुझे रेलवे की डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। 60 ईयर्स ऑफ इंडिपेंडेंस, पूर्वोत्तर राज्यों में मीटर गेज ट्रेन्स ही चलती थीं। सिक्किम, अरुणाचल, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम रेलवे से वंचित थे। हमारे पूर्वोत्तर राज्यों में रेलवे इतिहास में सुनते थे, लेकिन कभी दिखाई नहीं देती थी। रेलवे की यह हालत कांग्रेस राज में थी। मैं आपके माध्यम से स्पेशियली रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इंडिपेंडेंस के 70 सालों के बाद मेरे होम डिस्ट्रिक्ट पासीघाट में एक-दो साल में ब्रॉडगेज रेलवे कनेक्ट होने जा रही है। इसके लिए मैं ऑनरेबल रेलवे मिनिस्टर को धन्यवाद देता हूँ।

चेयरमैन सर, देश के पूर्वोत्तर राज्य रेलवे कनेक्टिविटी, एयर कनेक्टिविटी, वाटर-वे कनेक्टिविटी और हाईवे कनेक्टिविटी में नेगलेक्टेड थे। मोदी जी के आने के बाद आज हमारे अरुणाचल प्रदेश में चाइना बार्डर तक टू लेन का हाईवे हो गया है और हर प्रदेश की कैपिटल को रेलवे से जोड़ा जा रहा है। यह मोदी साहब और रेल मंत्री जी की देन है। पूर्वोत्तर राज्यों के लिए वर्ष 2013 तक रेल बजट 2122 करोड़ रुपये हुआ करता था। आज वर्ष 2024-25 में रेलवे के लिए 10, 369 करोड़ रुपये का प्रोविजन किया गया है। कांग्रेस के शासन में पूर्वोत्तर राज्यों में 66.6 किलोमीटर रेल लाइन बनता था लेकिन आज रेल मंत्री जी के नेतृत्व में पूर्वोत्तर राज्यों में 172.8 किलोमीटर हर साल रेल लाइन बनती जा रही है। भारत से पूर्वोत्तर राज्यों को जोड़ना एयर कनेक्टिविटी, रेलवे कनेक्टिविटी से ही होता है। आज अरुणाचल प्रदेश में ईटानगर को रेलवे से जोड़ा गया, भालुक पोंग को रेलवे से जोड़ा गया, पासीघाट में रेल लाइन दो साल के अंदर कम्पलीट होगी। आज मोदी जी के आने के बाद 12 रेलवे प्रोजेक्ट्स कमीशन हो गये, एक इंच भी पूर्वोत्तर राज्यों में मीटरगेज नहीं है, सभी रेल लाइनें ब्रॉडगेज और इलेक्ट्रिफाइड हो गयी हैं।

मोदी जी के नेतृत्व में आठ नेशनल प्रोजेक्ट्स बन रहे हैं। मणिपुर में जिरिबाम से इम्फाल तक अंडर कन्स्ट्रक्शन है, नागालैंड में धनसिरि से जुबजा तक अंडर कन्स्ट्रक्शन है, मिजोरम में बैराबी सैरंग लाइन अंडर कन्स्ट्रक्शन है, सिक्किम में सिवोक रंगपो तक अंडर कन्स्ट्रक्शन है, आज पूर्वोत्तर राज्य मेन लैंड से मोदी जी के नेतृत्व में हर तरह से जुड़ रहा है।

अरुणाचल प्रदेश में मुरकॉगसेलेक से लेकर पासीघाट, असम में न्यू बंगईगाँव से कामख्या गुवाहाटी डबल लेन हो रहा है। असम में बंगईगाँव में डबल लेन हो रहा है, इसके साथ कामख्या और न्यू गुवाहाटी में डबल लेनिंग और इलेक्ट्रिफिकेशन हो रहा है।

मेरी रेल मंत्री जी से एक रिक्वेस्ट है। आज अरुणाचल प्रदेश में तेजपुर से भालुकपोंग रेल लाइन ऑलरेडी जुड़ चुका है। भालुकपोंग से तवांग तक रेल सर्वे, रेलवे इन्वेस्टिगेशन में फिजिबिलिटी नहीं है, लेकिन नेशनल सिक्योरिटी प्वाइंट ऑफ व्यू से यह एक बहुत महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट्स है, भालुकपोंग से तवांग तक रेलवे सर्वे इन्वेस्टिगेशन कम्पलीट हो चुका है। इसको तुरंत कन्स्ट्रक्शन के लिए आगे बढ़ाया जाए।

सिलापथार से बामे, बामे से एलॉग, काइंग, तातो मिसुका चीन बार्डर तक रेलवे प्रोजेक्ट को बढ़ाना चाहिए। चार महीने पहले चीन का प्रेसिडेंट अरुणाचल प्रदेश के उस पार नीनचिंग में फ्लाइट से आकर नीनचिंग से ल्हासा तक

रेल से जा सकता है तो हमारे मोदी जी के नेतृत्व में हम यह प्रोजेक्ट बनते हुए देखना चाहते हैं। मरघेरिता से देओमाली, कनुबरी, दीमापुर तक रेल का सर्वे इन्वेस्टिगेशन हो चुका है। मार्गरिता से देवमाली, कनुबरी, दीमापुर तक रेल असम, नागालैंड और अरुणाचल प्रदेश तक फुटहिल से एक रेलवे लाइन हो जाए तो देश के हित में होगा। इसके साथ, रुपये से पशुराम कुंड एक ब्रह्म स्थान है और लाखों की संख्या में मकर सक्रांति में वहां पर्यटक आते हैं, यह प्लेन एरिया है। परशुराम कुंड से रुपई, नामसाई, सोकाम तक रेलवे लाइन का सर्वे कम्पलीट हो चुका है। परशुराम कुंड को तेजू, रोइंग और पासीघाट से जोड़ा जाना चाहिए। पासीघाट से तूटी, जो चाइना बार्डर तक वाया मायांग इंक होते हुए रेल लाइन बनानी चाहिए। इसे नेशनल सिक्योरिटी प्वाइंट ऑफ व्यू से देखना चाहिए।

माननीय सभापति जी, मैं आपको एक बिंदु बताना चाहता हूं, ब्रिटिशर्स ने डिगबोई से रीमा तक हवालांग से आगे, रीमा जो अभी चाइना आक्वूपेशन में है, रेल से जोड़ने के लिए सर्वे किया था। परशुराम कुंड से वालोंग तक रेलवे लाइन जुड़नी चाहिए। यह डिफेंस, पेरा मिलिट्री, एल्टरिज़, आर्मी आदि के लिए ऐतिहासिक जगह है, यहां वर्ष 1962 में लड़ाई हुई थी।

मैं कहना चाहता हूं कि पूर्वोत्तर राज्यों में जो भी सर्वे हो, उसे नेशनल प्रोजेक्ट में लिया जाए। रेलवे डिपार्टमेंट के हिसाब से इनकी इकोनामिकली वाएबिलिटी नहीं है इसलिए हम मार खा जाते हैं। ऑनगोइंग प्रोजेक्ट मणिपुर, जिरिबम, इम्फाल रेलवे लाइन है, इसे मोरेह तक ले जाना चाहिए। माननीय मोदी जी का सपना है, भारत देश का सपना है इसलिए पूर्वोत्तर राज्यों से साउथ-ईस्ट एशियन्स को कनेक्ट करने के लिए जिरिबाम, इम्फाल और मोरेह तक एक्सटेंशन होनी चाहिए।

मेघालय में मेंडीपाथर से तूरा तक रेलवे कनेक्शन होना चाहिए। तूरा फॉर्मर स्पीकर पी.ए. संगमा साहब का वर्क प्लेस है, यहां तक रेल लाइन जानी चाहिए। भूटान हमारा अच्छा मित्र है असम में कोकराझार से गेलेफु तक रेल लाइन जानी चाहिए। यह भूटान के लिए भी अच्छा होगा और बोडो भाइयों के लिए भी अच्छा होगा।

माननीय मोदी जी के नेतृत्व में और कार्बी उग्रवादियों के साथ एक मेमोरेंडम ऑफ सैटलमेंट हुआ था। उस सैटलमेंट में जागी रोड- दोनकमोकाम से लुम्डिंग में 13 प्वाइंट्स हैं, ऑनरेबल रेलवे मिनिस्टर इसे भी टेकअप करें।

डिब्रुगढ़-दिल्ली जो राजधानी ब्रह्मपुत्र के नॉर्थ बैंक से जाती है, धेमाजी में स्टॉपेज चाहिए क्योंकि अरुणाचल प्रदेश के नौ डिस्ट्रिक्ट्स को धेमाजी के स्टॉपेज से सुविधा मिल सकती है। दिल्ली एक्सप्रेस राजधानी ट्रेन में असम दिपू कर्बीएंगलम में कोविड से पहले स्टॉपेज होता था, लेकिन अब वहां स्टॉपेज नहीं है, यह स्टॉपेज दिया जाए। असम और अरुणाचल प्रदेश में दिमू और डेकापम में मीटर गेज का रेलवे स्टेशन था, असम और अरुणाचल प्रदेश इसे यूज करता था, ब्रॉड गेज होने के बाद स्टॉपेज नहीं दिया गया। मैं रेल मिनिस्टर से कहना चाहता हूं कि स्टापेज दिया जाए। एडमिनिस्ट्रेशन सर्कल है, असम और अरुणाचल बॉर्डर से होते हुए सेरेन में आरयूबी और आरओबी चाहिए। यहां लोगों को रेल के आने-जाने से तकलीफ होती है।

अंत में मैं यह कहना चाहूंगा कि पासीघाट, जो हमारा होम डिस्ट्रिक्ट है, वहां यूपी, बिहार के लोग भी बहुत ज्यादा हैं। रेलवे मिनिस्टर से मेरा यह अनुरोध है कि पासीघाट में कॉस्ट मेंटेनेंस अभी से शुरू किया जाए, तो आने वाला कल अच्छा होगा।

पूर्वोत्तर राज्यों में जो भी प्रोजेक्ट होगा, उसको नैशनल प्रोजेक्ट दिलाकर आप आगे बढ़ाइए। यह देश के हित में है। आपने मुझे मौका दिया, उसके लिए धन्यवाद।

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): Thank you, Sir, for giving me an opportunity to participate in the Demands for Grants of the Ministry of Railways. I am happy to see that the hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw ji is here. I have only one matter to raise regarding the Angamali-Sabari railway project.

Sir, I am representing Idukki constituency, and Idukki district comes under the purview of Indian Railways due to the Angamali-Sabari project. There is no other railway line that passes through our place. So, our only hope is the Angamali-Sabari line. You must know how much pain we have been going through due to this project not being taken up. For the last 26 years, we have been waiting for the Angamali-Sabari project. But I am sorry to say that nothing has been done by this Government in this regard.

The hon. Minister would be very much aware that last week there was a Question raised by Shri Adoor Prakash ji, and an Unstarred Question was also raised by me in this regard. I am sorry to say that the answer given by the hon. Minister was politically motivated. The Government's intention is to shift its priority and start the Chengannur-Pamba project.

Sir, on three different occasions, the Government of Kerala has given its commitment to the Government of India with regard to 50 per cent cost sharing in this project. Firstly, in 2016, our late Chief Minister, hon. Shri Oommen Chandy gave his commitment for 50 per cent cost sharing. Then, the present LDF Government, though they have withdrawn their support, had written to the Central Government in 2021 in this regard. Again, last year in 2023, the hon. Chief Minister, Shri Pinarayi Vijayan has reassured the commitment to the Government of India. The Government of India has got three opportunities to defreeze this project but nothing has been done.

Then, the Transport Secretary had written a letter to the Ministry of Railways requesting the Chairman, Railway Board to extend Angamali-Sabari railway project upto Vizhinjam Port via Pathanamthitta, Punalur via Nedungda. Sir, the intention is very clear. The State Railway Minister has also written a letter that their first priority is Angamali-Sabari line only. I do not know where the demand for the Chengannur-Pamba line came from. We are not against the Chengannur-Pamba line. We are not against any railway network. But the demand that we have is to take up other projects only after the Angamali-Sabari project is completed.

Sir, the State's Minister handling railway matters has written a letter to the Government of India. But the Government has not responded to that letter. I do not know why again and again they are asking the State Government to give their commitment.

Secondly, the hon. Minister answered that there is a public agitation going on. I do not know where is the public agitation going on against the Angamali-Shabri project. We do not know about it. All the public, I mean the public residing within the project area is supporting this project very much. The hon. Minister said in his reply that there is a public demand for the Chengannur-Pamba project. I do not know who is behind that. I have already submitted that we are not against that project. But it should be taken up only after the completion of the Angamali-Sabari project.

Sir, I would like to point out two-three things. The proposed Chengannur-Pamba line goes up to Pamba whereas the Angamali-Sabari line terminates about 33 kilometers before Pamba which will not be convenient for pilgrims. This is one of the biggest hurdles. I also want to point out that earlier the Angamali-Sabari project was sanctioned up to Pamba. But due to stiff resistance of the Forest Department, it had to be terminated at Erumeli before Pamba.

If we get the sanction of the Forest Department, we can extend the Angamaly-Sabari rail project up to Pamba. Eighty per cent of the pilgrims to Sabarimala are coming from the northern side, that is, from the States of Karnataka, Telangana, Andhra Pradesh, Maharashtra and Tamil Nadu. They are coming to Sabarimala *via* Angamaly. If we take Angamaly as the common point, the distance from Angamaly to Pamba *via* Erumely is only 145 kilometres. If we are travelling through Chengennur, the distance is 201 kilometres. It is clear from the above that there is a saving of 56 kilometres for a pilgrim if he chooses the Angamaly-Sabari line to reach Pamba. Apart from that, the traditional way to Sabarimala is through Erumely only because Pettathulal is going on there and all the pilgrims are participating in that Pettathulal before entering Sabarimala Shrine. That is a fact. That is why, the traditional way to reach Sabari is through Erumely only.

Sir, I want to point out one more thing. The Chengannur-Pamba railway line is useful only at the time of Sabarimala pilgrim season which lasts for 45 days, but we can use this Angamaly-Sabari project as a third parallel line of Kerala. We can pass through Sabarimala; we can pass through Erumely towards Punalur. Punalur is the entrance point of Tamil Nadu also. We can extend that project up to Vizhinjam

Seaport. That is the new demand of Kerala. Kerala State has officially given a letter to extend this project up to Vizhinjam Seaport. There are lot of opportunities.

Sir, as per my understanding, the proposed Chengannur-Pamba railway line is costing Rs. 9,000 crore. The earlier project, that is, Angamaly-Sabari railway line project's cost is only Rs. 3,801 crore. It was admitted by the Railway Ministry. The revised estimate is already admitted by the Southern Railway. I want to know why they are delaying the Angamaly-Sabari railway line project. The State's Minister dealing with railways has written a letter to the hon. Railway Minister about the priority of the matter and I am not repeating that.

Sir, as far as I am concerned ? I am repeating ? my concern is that Idukki District has only this opportunity for getting railway connectivity. There is no other option. Moreover, this parallel line will be helpful for the development of tourism sector also. It is passing through the agriculture and plantation area. It will be very much helpful in transportation of goods of agriculture and plantation sector. It will be beneficial for the development of tourism also.

Lastly, I conclude by saying that we, 26 MPs from Kerala, have together given a submission to the Minister of Railways and the hon. Railway Minister is aware of that. The State Government is, again and again, saying that priority must be for the Angamaly-Sabari railway line project. My humble demand here is to defreeze the Angamaly-Sabari railway line project immediately and complete it at the earliest.

With these words, I conclude. Thank you very much.

श्री अभय कुमार सिन्हा (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । मैं रेलवे को भी धन्यवाद देता हूं, क्योंकि यह देश की यातायात में अहम भूमिका निभाती है । यों तो भारतीय रेल दुनिया का चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क है, लेकिन सुरक्षा और सुविधाओं के मामले में वह अन्य देशों से बहुत ही पीछे है । बीते दो सालों और हाल ही के दिनों में हुए हादसे बताते हैं कि भारतीय रेलवे में बहुत सी कमियां हैं । इसे वृहद पैमाने पर सुधारने की आवश्यकता है । अभी देश में 1,14,400 किलोमीटर रेलवे ट्रैक मौजूद है । आजादी से अब तक, इन 75-76 वर्षों में मात्र 18 फीसदी ही नये रेलवे ट्रैक का निर्माण हुआ है । अगर इसे प्रतिवर्ष के हिसाब से देखा जाए तो मैं समझता हूं कि 275 किलोमीटर प्रतिवर्ष रेलवे लाइन का विस्तार हुआ है, जो बहुत ही कम है ।

इसकी संख्या और बढ़नी चाहिए । रेलवे ट्रैक्स का जितना अधिक से अधिक निर्माण हो और जो पुराने रेलवे ट्रैक्स हैं, उनकी सही तरीके से मरम्मत की जाए, ताकि जो रेल दुर्घटनाएं होती हैं, हम उनको रोक सकें ।

महोदय, वर्ष 2005 में द्वितीय श्रेणी के किराये में कमी की घोषणा की गई थी । किराये में कमी के बावजूद भी रेलवे की यात्री आय में 14 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी । निश्चित तौर से उसके किराये में कमी भी हुई थी और रेलवे फायदे में भी रहा था । आज सरकार किराये में वृद्धि भी कर रही है और रेलवे घाटे में भी चल रही है ।

महोदय, मैं बताना चाहूंगा कि यह सरकार रेलवे को निजी हाथों में देने का प्रयास कर रही है। अगर इतनी बड़ी रेल सेवा को निजी हाथों में सौंपा जाएगा, तो सरकारी नौकरियां खत्म हो जाएंगी और बड़े पैमाने पर बेरोजगारी भी बढ़ेगी। मैं देश के एकमात्र रेल मंत्री माननीय श्री लालू प्रसाद यादव जी का जिक्र करना चाहूंगा। उनके समय में रेलवे को बहुत बड़ा फायदा हुआ था। वह भी किराये और माल भाड़े को बढ़ाए बिना, इसलिए उसकी चर्चा पूरे विश्व में हुई थी। उनके कार्यकाल में बिहार में 19 रेलवे परियोजनाओं की स्वीकृति प्रदान की गई थी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को कुछ परियोजनाओं के बारे में बताना चाहूंगा। सरकार ने बजट में गया में विष्णुपद और बोधगया कॉरिडोर की बात कही है। उसी संदर्भ में गया-बोधगया से शेरघाटी होते हुए चतरा रेलवे लाइन के लिए वर्ष 2007 में स्वीकृति मिली थी। मैं चाहूंगा कि आप इसको विशेष तौर से देखें।

वर्ष 2007 में पटना से पालीगंज, अरवल, दाउद नगर और औरंगाबाद होते हुए एक रेल लाइन की स्वीकृति मिली थी, रेल मंत्रालय द्वारा उसके लिए 25 करोड़ रुपये जारी किए गए थे। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी उसको देखें। गया, डाल्टनगंज वाया रफीगंज होते हुए एक रेलवे लाइन की स्वीकृति मिली थी। ऐसी 19 परियोजनाओं की स्वीकृति मिली थी।

महोदय, मैं यह जरूर कहना चाहूंगा कि बिहार पर्यटन के क्षेत्र में एक अंतर्राष्ट्रीय जगह है। वहां राजगीर, बोधगया, विष्णुपद, पुनपुन इत्यादि जगह हैं। मैं यह आग्रह करूंगा कि सरकार पटना, जहानाबाद, गया, औरंगाबाद, सासाराम, पंडित दीनदयाल उपाध्याय एवं वाराणसी होते हुए दिल्ली तक एक वंदे भारत ट्रेन चलाने का काम करती है, तो पर्यटन के क्षेत्र में बहुत बढ़िया मुनाफा देखने को मिलेगा। चूंकि बोधगया और वाराणसी जैसी जगहों पर देश और विदेश के पर्यटक आते हैं। उनको आवागमन में बहुत सारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

पहले हमारे यहां एक फ्लाइट भी चलती थी। दिल्ली, गया और वाराणसी तक चलती थी, लेकिन अब वह भी बंद कर दी गई है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि इसको विशेष कैटेगरी में रखकर एक वंदे भारत ट्रेन पटना से लेकर जहानाबाद, गया, वाराणसी होते हुए दिल्ली तक चलाई जाएगी, तो मैं समझता हूं कि बहुत ही अच्छा होगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक और आग्रह करना चाहूंगा। एक्सप्रेस और मेल ट्रेनों में जनरल बोगियों की संख्या बहुत ही कम होती है, लेकिन उसमें यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या बहुत ज्यादा होती है। मैं आए दिन देखता रहता हूं कि किस तरह से आम लोग जनरल बोगियों में सफर करते हैं। किसी मेल ट्रेन में एक बोगी होती है, तो किसी ट्रेन में दो बोगियां होती हैं।

महोदय, सभी मेल ट्रेनों में जनरल बोगियों की संख्या बढ़ाई जाए। उनमें पर्व के दिनों में तो और भी कठिनाई होती है। उस समय एक-एक बोगी में 500 से 700 लोग सफर करते हैं। हमारा आपके माध्यम से आग्रह होगा कि सरकार तमाम मेल एक्सप्रेस ट्रेनों में जनरल बोगियों की संख्या बढ़ाए, ताकि आम लोगों को इसकी सहूलियत मिल सके। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से एक आग्रह और करना चाहता हूं कि गाड़ी संख्या 12987/12988 अजमेर सियालदह एक्सप्रेस, जो गया के बाद डेहरी में रुकती है। उसके बीच में अनुग्रह नारायण रोड जंक्शन है। अनुग्रह नारायण पूर्व मुख्यमंत्री सत्येंद्र नारायण सिंह जी का गृह जिला है और वहां पर उनका घर है। हमारा आपसे विशेष आग्रह है कि अजमेर सियालदह एक्सप्रेस 12987/12988 का एक छोटा सा स्टॉपेज औरंगाबाद में कर देते हैं तो वहां पर कम से कम 30-40 लाख लोगों को फायदा पहुंचेगा। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय

से आग्रह करना चाहूंगा कि मैंने जनहित में जो प्रस्ताव रखे हैं, उन प्रस्तावों पर गंभीरतापूर्वक विचार करें।
आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री कृष्ण प्रसाद टेन्नेटी (बापतला) : माननीय सभापति जी, आज आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

Respected Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak in this august House on the Demands for Grants of the Railways. I thank the Central Government under the visionary leadership of our Prime Minister, Shri Narendra Modi ji and the hon. Finance Minister as well as the Railway Minister for giving us a development and welfare-oriented Budget.

The Indian Railways is like the lifeline of our country. Since its inception more than 200 years ago, the Indian Railways has served as a beacon of India's development and progress. I take this opportunity to commend the hon. Railway Minister, through the Chair, for increasing the Budget 2024-2025, for planning to produce 50 more Amrit Bharat trains, to manufacture 10,000 non-AC coaches, and to launch Vande Bharat Metro, Vande Bharat Trains and Vande Bharat sleepers. Through these approaches, the common man of this country will have more affordable travel and more opportunities to take up education and business.

The allocation of Rs. 9,151 crore under this current Budget to the State of Andhra Pradesh is a huge boost and will breathe life into my State. We have suffered extensively over the last five years to the sheer negligence of the previous State Government. The people of Andhra Pradesh gave a decisive mandate to Modi ji 3.0 at the Centre and Naidu ji 4.0 in the State to march towards Viksit Bharat. I am confident that the Budget reaffirms their trust in our alliance.

The State of Andhra Pradesh is a young State. It has just turned 10 years old after the unscientific bifurcation in 2014. Its dire financial situation was further worsened by the free spending and no development habits of the previous State Government. Our State was in dire need of assistance and I firmly believe that the Budget is an indication of the same.

It is a source of great pride of our people that the railways in the State are all 100 per cent electrified, and I hope that whatever electrification works are in the pipeline will be taken up at a lightning speed.

I speak for the entire Andhra Pradesh and I extend our collective heartfelt thanks to the hon. Railway Minister for recognising Amaravati as our Capital City and for

allocating Rs. 2,000 crore for the development of special railway line for our Capital City.

Another big city in our State is Visakhapatnam. There was a proposal of South Coastal Zone at Visakhapatnam. मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इस जोन को जल्द से जल्द कमीशन किया जाए। इसी तरह भोगापुरम में जो इंटरनेशनल एयरपोर्ट विशाखपट्टनम के नॉर्थ में बनने वाली है, उसको भी एक रेलवे स्टेशन देने की मैं गुज़ारिश करता हूँ।

The hon. Railway Minister in one of his recent submissions mentioned that there are close to 40 infrastructure projects worth Rs. 73,743 crore that are at various stages of progress, upgradation and construction in the State of Andhra Pradesh. I applaud the commitment of the Government to the overall development of railway infrastructure in the State of Andhra Pradesh. As a representative of Bapatla Parliament constituency, I would like to put forward certain few requests on behalf of the people from my constituency. बापतला एक एजुकेशन सेंटर है। चिराला में टेक्सटाइल इंडस्ट्री बहुत बड़ा है। वहां बड़े-बड़े कॉलेजेस हैं। वहां एक्वाकल्चर का बिजनेस है। वहां ग्रेनाइट इंडस्ट्री का बिजनेस है और वहां पोर्ट भी बनने वाला है। I thank the hon. Railway Minister for identifying 73 railway stations for upgradation to Amrit Stations. On behalf of the people of Bapatla, I thank the Government for including Bapatla and Chirala under this scheme. Bapatla serves not only as a district headquarters but also as a Parliament constituency headquarters. मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि इन दोनों रेलवे स्टेशन्स को मेजर अपग्रेडेशन प्रोग्राम में शामिल किया जाए।

सर, कोविड से पहले बहुत सारी ट्रेन्स बापतला और चिराला में रुकती थीं। लेकिन, कोविड के समय में बहुत सारी ट्रेन्स को बंद कर दिया गया। For the benefit of the people of Andhra Pradesh, I would like to switch over to my mother tongue.

At Chirala and Bapatla Railway Stations, several superfast and express trains used to stop before COVID. But during COVID, all these stops were cancelled. I request that all these stops at these railway stations may continue again. I request through you, to the Minister of Railways to give halts to trains like Jan Shatabdi, Sangamitra, Grand Trunk, Ganga Kaveri, Charminar Chennai Bhubaneswar, Amrit Bharat, Shraddha Setu, Tirupati double decker at Chirala and Bapatla railway stations. Similarly, it is for the ROBs and RUBs.*

The Government has increased the budget allocation for ROBs and RUBs, and there is almost 25 per cent increase from Rs. 7,400 crore to more than Rs. 9,200 crore for this term. This will help reduce accidents at railway crossings and also save the time of the people. Especially, it will reduce accidents at those railway crossings that are manned by individuals. I would like to request the Government to upgrade the

ROBs and RUBs in Bapatla Parliamentary Constituency. सर, कुछ ऐसे रेलवे प्रोजेक्ट्स हैं, लाइन्स हैं, Vijayawada-Gudur Fourth line project, the work which passes through my constituency, इसका डीपीआर बन चुका है मैं रिक्वेस्ट करता हूँ कि फंडिंग देकर विजयवाड़ा-गुडूर प्रोजेक्ट शुरू किया जाए। इसी तरह से न्यू ट्रेन्स के लिए है।

I would request for new intercity trains between Bapatla and Vijayawada. जैसे वंदे मेट्रो आने वाली हैं। सिर्फ 70 किलोमीटर का डिस्टेंस है। मेरा रिक्वेस्ट है कि इसको भी कंसिडर किया जाए। इसी तरह से विजयवाड़ा से बैंगलुरु जाने वाले कई सॉफ्टवेयर इंजीनियर्स हैं। विजयवाड़ा और गुंटूर से बैंगलोर जाते हैं। अगर वंदे भारत ओवरनाइट स्लिपर भी वहां चलायी जाएगी तो लोगों के लिए बहुत अच्छा रहेगा।

सर, गुंटकल जंक्शन पर धर्मावरम गेट है, वह भी मैन्ड है। अगर वहां भी आरओबी और आरयूबी कंसिडर करेंगे तो अच्छा रहेगा। वहीं पर कासापुरम रोड है, वहां पर लोग एक बड़े टेम्पल के लिए जाते हैं तो ट्रैफिक जाम हो जाता है और वहां पर एक ही आरयूबी है इसलिए वहां पर एक और आरयूबी बना दिया जाए तो टेम्पल में जाने वाले लोगों के लिए अच्छा हो जाएगा। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से इन सब चीजों के लिए रिक्वेस्ट कर रहा हूँ।

Sir, Railways play a crucial role in the development of our country. We are taking and we must take all necessary steps for its overall development and progress. Therefore, I wholeheartedly support the Grants given to Andhra Pradesh and the Ministry of Railways.

With these words, I conclude my speech.

SHRI MURASOLI S. (THANJAVUR): Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for this opportunity. This is my maiden speech. I bow before Venthaadi Venthari Thanthai Periyar, Perarignar Anna and Muthamizh Arignar Dr. Kalaignar. I thank the Head of Dravidian Model Government and the hon. Chief Minister of Tamil Nadu Thalapathy M.K. Stalin and the voters of my Thanjavur constituency for making me win the parliamentary election. On the occasion of the completion of 100 years of birth anniversary of *Muthamizh Arignar* Dr. Kalaignar, I urge open the Union Government that Egmore railway station should be named after him as Kalaignar M. Karunanidhi Egmore Railway Station. We have given Rs 6 lakh Crore as income to the Union Government during the last 5 years. But you have only allocated Rs 6,000 crore in this Budget. There is not even an allocation of one paisa for Chennai Metro project. Tamil Nadu Government sought Rs 37,000 crore as disaster relief assistance from the Union Government but you have given only Rs 270 crore to Tamil Nadu. Similarly, in Tamil Nadu 24 rail projects are in preliminary stages. In Tamil Nadu Railway projects for a length of 2944 kms, estimated at a cost of approximately Rs 30,692 crore, are still in preliminary stages.

Rail accidents did not happen in Japan for the last 50 years. But in India, from 2014 to 2024 as many as 500 accidents have taken place and most particularly in the accident that took place in 2023, approximately 300 persons died. As many as 60000 posts relating to railway safety and security are lying vacant and yet to be filled till today. Railway administration is increasing the number of AC coaches in trains due to commercial reasons and the general compartments being used by the middle-class people are reduced in number. I request that the number of general compartments in each train should be increased to benefit the middle-class people and the common man. Recently introduced *Vande Bharat* Express and *Tejas* trains are having exorbitant fares and common, poor and ordinary people are unable to travel in these trains. I therefore urge that the *Antyodaya* trains with unreserved compartments should be run in many numbers benefitting the common people. Keeping passenger safety in mind, similar to the big railway stations, I urge that the platform length should be increased in small railway stations also so as to accommodate 24 bogies of each train. There is a long pending demand of the Thanjavur Parliamentary Constituency. Thanjavur-Ariyalur-Pattukkottai rail route; Pattukkottai-Mannargudi-Thanjavur rail route; and a new rail route between Aathur and Ariyalur. These are three important demands. Everyday large number of tourists visit the Big temple of Thanjavur constructed by the Chola King our Raja Raja Chola the great. I therefore urge that a day time train may be operated additionally from Thanjavur to Chennai to meet the demands.

Similarly, I request that trains should be operated from Chennai to Vailankanni via Thanjavur and from Vailankanni to Bengaluru via Thanjavur. Kamban Express between Chennai Egmore and Karaikkudi should be operated once again. This is the demand of the people of my Thanjavur constituency. Tambaram-Sengottai train is operational for three days a week. The services of this train should be made available daily. All the trains which run between Tiruchy-Palakkad; Tiruchy-Howrah; and Tiruchy-Tiruvananthapuram should be extended upto Thanjavur. Doubling of the railway line between Thanjavur and Viluppuram. This Thanjavur-Viluppuram railway line has the distinction of being the main railway line of the Southern Railway which is 147 years old. Thanjavur-Viluppuram railway line is a single line and hence everyday each train out of 50 trains passing through this line, need to stop for giving way to the train coming in the opposite direction. This increases the travel time of every train which run in this route. Therefore, I urge that the work relating to doubling of this railway line should be undertaken by Ministry of Railways as a priority. This is an important demand of the people of my Thanjavur constituency and I request the Union Government to fulfil this demand.

Thank you for this opportunity.

SHRIMATI BAG MITALI (ARAMBAG): Thank you, Chairperson, for allowing me to speak in the House. I pay my respects to Shri Shri Ramkrishna Thakur and Maa Sarada. I am grateful to the people of Arambag Lok Sabha constituency. The Indian Railways is among one of the biggest and busiest transportation services in the world. The present Indian Government is completely negligent about this. The Government has no answers to the rapidly rising numbers of train accidents. This is true that at present only a cruel game is being played in the name of passenger security. Incidents of burglary, theft and deathrow are rampant. The Central Government has failed to ensure passenger safety. Passenger safety and the standard of service are horrendous, yet everyday we get to hear in this House that everything is being done and 100 per cent of the work is being executed. Whatever work has been done, had happened during humanist Chief Minister Mamata Bandopadhyay's tenure as the Railway Minister of India. Since then, the work has been stalled. Tarakeswar-Bishnupur, Dankuni-Furfura Sharif projects have been stalled. Are these not to be included in the honourable Minister's claim of 100 per cent work being done?

For the betterment of transportation facilities in Arambag, I immediately demand a new rail line from Khanakul- the birthplace of Bharat Prathik Raja Ram Mohan Roy to Birsingha, Pashkura- the birthplace of Ishwar Chandra Vidyasagar who wrote "Borno Porichoy". I request the hon. Minister for a new rail line to start its services between Arambag and Burdwan. Local trains are getting cancelled without notice which has added to the plight of the daily commuters. Thus, the commuters are raising constant grivances. There are not enough toilets in the platforms for women. There is scarcity of drinking water.

The announcement of model stations is nothing but a false gimmick. In reality, we get nothing in the name of passenger services. It is all a farce. At present, no one is giving the due importance to the Railway Budget because it has been inducted into the General Budget, and the result is nothing but perplexing. Earlier there used to be a separate Rail Budget. Rail Budget has lost its dignity. Vacancies are not getting filled and the services are being run with inadequate employees. The efforts taken to privatize the Railways, have ensured worst standard of service. In consequence, the countrymen are having to pay with their lives. On 30th July, a scary accident has happened in the Howrah-Mumbai Mail. 18 compartments were derailed and many lost their lives. This is shameful. The Railway that was once the pride of India has

become a cause of dread for the common people. In the name of providing better service, they are charging more money from the common man and yet they are failing to providing decent service to the customers.

We keep hearing of Anti-Collision Device or Raksha-Kavach but in reality, it would be easier to spot a unicorn than to witness this functional. If Kavach was properly functional, we would not have seen so many accidents. You can be sure to witness Halley's Comet in its specific time, but no one can assure you an accident-free commute via rail. People are being constantly fooled in all the grand ceremonious ways. Will the hon. Minister answer for how long this will go on? So many vacancies, yet no appointments. Due to the lack of employees, number of accidents keep on rising. Level Crossings are still functioning without guards. Is there an answer? None that I know. The condition of the Central Government and the condition of the Railway System are alike. Nowadays, the trains get derailed anywhere and everywhere, similarly the Central Government run by the BJP is running its course like a headless chicken and they are distanced from the people.

Being highly intoxicated by partisan politics, the Budget was presented to save their own skin and to stay in power. The fall of this fickle Government is inevitable. West Bengal can be easily spotted in the Indian Map but that is not the case for the so-called "Budget Map". We are repeatedly deprived. This question remains unsolved like a curious case before the House. People of Bengal will not slightly bear this plight. They have given an adequate reply in the Lok Sabha Elections and even in future they will respond throughly. Jai Bangla. Thanks again for allowing me to speak.

डॉ. भोला सिंह (बुलन्दशहर) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट वर्ष 2024-25 की अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ । मैं 18 वीं लोक सभा के पहले बजट सत्र में पहली बार बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ, इसके लिए मैं अपने क्षेत्र की जनता का भी आभार करता हूँ, जिन्होंने मुझे लगातार तीसरी बार बुलंदशहर से इस सदन में आने का मौका दिया है ।

सभापति महोदय, पिछले दस सालों में माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में माननीय मंत्री जी के द्वारा देश में रेलवे के क्षेत्र में बहुत ही ऐतिहासिक कार्य विकास के रूप में, यात्रियों को सुविधा देने के रूप में और हमारी जो रेलवे लाइनें थीं, उनको विकसित करने के रूप में हुए हैं । जब हम वर्ष 2014 से पहले रेल में सफर करते थे, जब स्टेशन से जाते थे तो हमें बहुत गंदा स्टेशन देखने को मिलता था । जब हम ट्रेन में बैठते थे तो बाथरूम के बाहर खड़ा होने में भी दिक्कत होती थी, लेकिन माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में, मंत्री जी के द्वारा रेलवे में सफाई पर बहुत ही ध्यान देकर जो सुविधाएं यात्रियों को मिलती थीं, उन सुविधाओं में ऐतिहासिक कार्य करके लोगों को अच्छी सुविधा देने का कार्य किया है । इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ, उनको धन्यवाद देता हूँ ।

सभापति महोदय, सरकार ने आधुनिक ट्रेनें भी बनाई हैं। जब हम वर्ष 2014 से पहले दिल्ली आते थे तो हम रेल भवन के पास देखते थे कि वहां आज़ादी से पहले का पुराना इंजन नजर आता था। आज जब हम देखते हैं तो हमें अपनी सरकार की बहुत ही ऐतिहासिक ट्रेन, जो वन्दे भारत ट्रेन चली है, उसका मॉडल हमें देखने को मिलता है। यह बहुत ही बड़ा बदलाव है। अगर मैं बदलाव की बात करूं तो वर्ष 2014 से पहले 14 साल में मात्र 43 हजार कोचेज बने थे। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में रेल मंत्री जी के द्वारा वर्ष 2014 के बाद 8 साल में ही 43 हजार नए कोचेज सरकार ने बनाए हैं। अगर हम विद्युतीकरण की बात करें तो जहां 60 साल में मात्र 20 हजार किलोमीटर का विद्युतीकरण हुआ था, तो वहीं पिछले 10 साल में 44 हजार किलोमीटर का विद्युतीकरण अपनी सरकार के नेतृत्व में हुआ है। यह बहुत ही ऐतिहासिक काम है। नए कोच का निर्माण हुआ है, ट्रैक का निर्माण हुआ है। अगर हम ट्रैक के निर्माण की बात करें तो 10 साल में 31 हजार 500 किलोमीटर, जो कि जर्मनी की तुलना में बिल्कुल बराबर है, इतना ऐतिहासिक काम रेलवे मंत्रालय ने किया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ। इसके साथ-साथ रेल लाइनों का दोहरीकरण का काम हुआ है। मैं उत्तर प्रदेश से आता हूँ। उत्तर प्रदेश में भी बहुत ही परिवर्तन रेलवे के क्षेत्र में विकास के रूप में हमें देखने को मिला है। वर्ष 2009-14 तक जहां 199 किलोमीटर के नए ट्रैक बने थे, वही वर्ष 2014-24 तक 490 किलोमीटर, जो ढाई गुना ज्यादा है, अपनी सरकार ने बनाए हैं। विद्युतीकरण के मामले में जहां वर्ष 2009-14 तक मात्र 199 किलोमीटर का विद्युतीकरण हुआ था, वहीं आज 606 किलोमीटर का विद्युतीकरण, लगभग तीन गुना, अपनी सरकार ने किया है। उत्तर प्रदेश पूरा 100 परसेंट विद्युतीकरण के रूप में हो गया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ। अभी 157 नए स्टेशंस ?अमृत स्टेशन? के रूप में माननीय मंत्री जी ने विकसित किए हैं। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

जिसमें मेरे लोक सभा क्षेत्र बुलंदशहर का भी एक स्टेशन अमृत स्टेशन के रूप में विकसित हुआ है। आज़ादी से लेकर वर्ष 2014 तक किसी ने नहीं सोचा कि पुराने स्टेशनों पर जो सुविधाएं होनी चाहिए थी, उनमें किस तरीके से बदलाव किया जाए, यह सोच माननीय मंत्री जी की हुई और उन्होंने अमृत स्टेशन के नाम से उनको डेवलप करने का जो निर्णय लिया, वह बहुत ही ऐतिहासिक निर्णय है और उससे आधुनिक सुविधाएं रेलवे स्टेशनों पर मिलेंगी। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। वर्ष 2014 के चुनाव में, माननीय प्रधानमंत्री जी सभा करने सीधा वैष्णो देवी से बुलंदशहर आए थे। यह मेरा सौभाग्य है। उसमें माननीय प्रधानमंत्री जी के द्वारा माननीय मंत्री जी ने एक सीधी ट्रेन बुलंदशहर से जम्मू-कश्मीर के लिए दी। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ। मेरे यहाँ जो रेलवे की लाइनें जाती थीं, वहाँ क्रॉसिंग पर लम्बा जाम लगता था, जिससे लोगों को ज्यादा समय लगता था। वहाँ पर तीन ओवर ब्रिज बनाए हैं और चार अंडर ब्रिज बनाए हैं, इसके लिए भी मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ। मेरे आग्रह पर, मेरे लोक सभा क्षेत्र के डिबाई स्टेशन पर देहरादून-सुबेदारगंज ट्रेन का स्टॉपेज माननीय मंत्री जी ने दिया, इसके लिए मैं उनका धन्यवाद करता हूँ।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूँगा कि मेरा लोक सभा क्षेत्र एनसीआर का हिस्सा है और यहाँ से बहुत ही नजदीक है। बुलंदशहर के बहुत-से लोगों का दिल्ली से रोज आवागमन होता है। लेकिन बुलंदशहर से दिल्ली के लिए कोई डायरेक्ट पैसेंजर ट्रेन नहीं है। यहाँ दूध का उत्पादन, सब्जियों का उत्पादन, फलों का उत्पादन और आलू का उत्पादन होता है, जिनकी सप्लाई यहाँ से एनसीआर के लिए की जाती है। लोगों को बहुत ही अच्छी सुविधा मिल सकती है अगर कोई डायरेक्ट ट्रेन बुलंदशहर से दिल्ली के लिए चले क्योंकि सीधे आवागमन के लिए कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं है। अलीगढ़ से मुरादाबाद होते हुए एक रेलवे लाइन जाती है, जिस पर मुम्बई से बरेली, इंदौर से बरेली और बरेली से बांदीकुई के लिए एक ट्रेन चलती है। इन ट्रेन्स के स्टॉपेज वहाँ पर मिल जाएंगे, तो मेरे क्षेत्र के लोगों को आवागमन की सुविधा मिलेगी और इससे उनको लाभ मिलेगा। एक

पैसेंजर ट्रेन खुर्जा से बुलंदशहर होते हुए मेरठ जाती है। गिरधारी नगर नुमाइश के पास एक हॉल्ट की आवश्यकता है ताकि शहर के लोगों को सुविधा मिल सके क्योंकि वह सुबह साढ़े छः बजे खुर्जा से चलती है और बीच में कोई हॉल्ट नहीं है, इससे लोगों को इसका कोई लाभ नहीं मिल पाता है। अगर आप गिरधारी नगर नुमाइश पर स्टॉपेज दे देंगे, तो आपका बहुत ही आभार होगा।

एक लाइन का सर्वे हुआ था, जो चोला से बुलंदशहर और बुलंदशहर से जहाँगीराबाद, अनूपशहर होते हुए डिबाई के लिए था, जहाँ पर नरौरा एटॉमिक एनर्जी पावर स्टेशन भी है, वहाँ तक के लिए पिछली सरकार के समय सर्वे हुआ था, जो पेपर पर ही रहा, उस पर कोई कार्य नहीं हुआ। माननीय मंत्री जी, इसलिए वहाँ से कोई सुविधा नहीं मिल पाई। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि या तो आप कोई डायरेक्ट ट्रेन बुलंदशहर से चला दें, नहीं तो जो दिल्ली से अलीगढ़-लखनऊ वाला मार्ग है, हमारे यहाँ से प्रदेश की राजधानी लखनऊ जाने के लिए ट्रेन की सुविधा नहीं मिलती है क्योंकि ट्रेन या तो हापुड़ से लेनी पड़ती है या अलीगढ़ से लेनी पड़ती है। जहाँ पर जेवर एयरपोर्ट बन रहा है, चोला रेलवे स्टेशन बिल्कुल बीच में है। यह बुलंदशहर से सटा है और बुलंदशहर का ही हिस्सा है। अगर आप चोला रेलवे स्टेशन पर दिल्ली से लखनऊ जाने वाली कुछ ट्रेन्स का स्टॉपेज दे दें और यदि उसको नया बुलंदशहर का नाम दे दें, तो इससे बुलंदशहर के लोगों को दिल्ली और लखनऊ आने-जाने की भी सुविधा मिलेगी। मैं आपसे यही अनुरोध करता हूँ।

माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया। इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। माननीय मंत्री जी, आपका भी बहुत-बहुत आभार। मैं आशा करूँगा कि मेरे क्षेत्र की जो मांगें हैं, उन पर आप ध्यान देंगे। आपने बिना मांगे बहुत कुछ दिया और मांगने पर कुछ देंगे।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI S. VENKATESAN (MADURAI): Hon Chairperson, Vanakkam. In the past we had a separate Budget for Railways. There were discussions in the Parliament on the Railway Budget. Even the people of our State discussed about that. Today there is no separate Railway Budget. The Government will not allocate any fund to some departments at times. But the BJP has the distinction of withdrawing the presentation of the Railway Budget. I am not raising this for my benefit. I am raising this for the sake of the Railway Minister too. If there is no separate Railway Budget, then what can the Minister tell the people about the projects of our country. You kindly ponder over it. Six hours? time is allocated for this discussion. But six days ago, there was a railway accident that took place and the whole country is discussing that accident. During the period 1 of 3 days, that is, from 13th July 2024 to 30th July 2024, nine rail accidents have taken place. But there is no mention about the Kavach in the General Budget. It should not be outsourced rather it should be created using the S&T Department. Such efforts should be made. But it is upside down. If we are not discussing about improving the travel facilities, our country will continue to discuss about the tragic deaths due to rail accidents. What are we going to allow?

15.00 hrs

It is so painful to say that the Pink Book, which talks about the allocation of funds to every Railway Division, has not yet been released. This Pink Book defines the details of the allocation made to doubling work, electrification work and other areas of Railway Department. It has been the practice that this Pink Book was used to be released the next day after the presentation of the Budget. But till date this, Pink Book of the Railways was not released. When asked about this, the Railway officials tell us that this Pink Book will be released by them after August 12. This is shocking. The hon. Minister should explain to this House the reason behind this delay. If this Pink Book is not released, how can we discuss about the details given in that book? It is a matter of great concern. We have doubts. Release of Pink book has not been delayed like this for so many days in the history of Railways. Why is this happening now? My elder brother, hon. MP and senior Member Shri Selvaganapathi spoke about the railway projects relating to Tamil Nadu. For several years, and for 10 rail projects of Tamil Nadu and for construction of a new railway line in Tamil Nadu, only Rs 1000 was allocated. We raised this issue in this House earlier. Last year an amount of Rs.100 crore or Rs.150 crore was allocated. Later that amount, which was said to be released from the Safety Fund, was again taken away by the Union Government. This year we are not knowing what is happening. Tamil Nadu faced injustice in the General Budget. We are afraid that it should not be the case in the Railway Budget also. If the Minister says that this fear is unwarranted then we would be happy. I urge that whatever funds that are due for Tamil Nadu should be allocated. Friends, what is more surprising is that the book that was to be submitted in this House has not been submitted. But the question papers, which are to be released in the exam hall of an exam centre, are leaked 10 days prior to the conduct of exams. This Government is a Government with a difference. Through you Sir, I would like to bring to the notice of the Hon Minister of Railways an important demand. Madurai Division is an important division of Southern Railways. You are aware of the passenger traffic congestion in Madurai. There is a heavy traffic congestion in Madurai. Like the Pettai Railway Station of Thiruvananthapuram, the Chennai Egmore and Chennai Central Railway stations are for Chennai. Moreover, the Tambaram, Royapuram railway stations are being expanded as terminals now. Similarly, I request the hon. Railway Minister to declare Koodal Nagar Railway Station of Madurai as a new railway terminal. There is adequate land available at this place. Similarly, in Tuticorin Port area we have so many cement factories. There is heavy traffic congestion in Madurai Railway junction due this freight traffic.

I urge that a new bypass should be constructed via Sholavandan and Sekkanoorani up to Sevarakkottai which will save a distance of 27 kilometres. Similarly, as mentioned by the hon. MPs, the survey was completed for the Madurai-Aruppukkottai-Tuticorin rail route. Now the funds are to be allocated for execution of work in this route. There were discussions for so many years about a new railway line on the Madurai-Melur-Tiruppathur- Karaikkudi route. I request the hon. Railway Minister to allocate at least a token amount for this rail project. I am demanding a separate Budget for the Railways to be presented by the hon. Railway Minister. Therefore, I urge that at least you should release a token amount for this new railway line. The concession that is given to senior citizens has been stopped for the last three years. As many as six crore senior citizens travelled through reserved tickets and another six crore senior citizens travelled through unreserved tickets. It is because of stopping this concession, the Government says it has saved Rs. 1,667 crore. If a son says that he has saved money by providing meal to his parents only twice a day instead of three times a day, in what name we call that guy? I do not want to say that in this august House.

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

HON SPEAKER: Okay, please conclude.

SHRI S. VENKATESAN: Sir, therefore most importantly, a new railway line between Dindigul and Sabarimala should be created by you. Sir Just a minute. In this House I am speaking in Tamil. You are getting interpretation in Hindi and English. Passengers cannot go with translators to every ticket counter for getting rail tickets. In the Railways, Hindi knowing persons are recruited in large numbers, who do not know Tamil language. I therefore urge the hon. Minister of Railways that the regional recruitment should be ensured by the RRB. Particularly the rail projects relating to Tamil Nadu should be considered on top priority as Tamil Nadu is getting urbanisation rapidly. There are more than 10 cities in Tamil Nadu such as Chennai, Coimbatore, Trichy, Madurai, Hosur, Tuticorin and Tirunelveli. Therefore, there is a need for infrastructure development. The Railways play a major role in building that infrastructure. You should not betray Tamil Nadu. I urge that you should allocate adequate funds for Tamil Nadu Thank you.

श्री शंकर लालवानी (इन्दौर) : महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद ।

माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत ही अच्छा बजट, स्वागतयोग्य बजट हमारे बीच में पेश किया है । आम व्यक्ति रेल के माध्यम से सफर करता है । मोदी सरकार ने पिछले कई वर्षों में रेल में कई

सुधार, परिवर्तन किए हैं। कांग्रेस और यूपीए की सरकार हुआ करती थी तो जो रेल मंत्री बनते थे, वे अपने क्षेत्रों के लिए ही काम करते थे। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी ने पूरे देश में काम किया है और वह हमें दिख भी रहा है। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में रेल हमारी प्राथमिकता है और रेल में आम लोगों के लिए सुविधाएं बढ़ती जा रही हैं। हमने देखा है कि मोदी जी की सरकार में उन क्षेत्रों में भी रेल पहुँच रही है, मैं अभी नॉर्थ-ईस्ट गया था, उन्होंने जीवन में कभी रेल पटरी नहीं देखी थी, लेकिन इस बार नॉर्थ-ईस्ट में भी रेल का जाल बिछ रहा है। यही नहीं, जम्मू-कश्मीर में भी रेल का जाल बिछ रहा है और विश्व का सबसे बड़ा, ऊँचा ब्रिज हमारे जम्मू-कश्मीर में बनने जा रहा है। यह एक इंजीनियरिंग पॉइंट ऑफ व्यू से मैकेनिकल, स्ट्रक्चरल और इलेक्ट्रिक का एक बहुत ही उम्दा नमूना है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को, जो कि टेक्नोक्रेट हैं, बधाई दूँगा कि उनके नेतृत्व में इस प्रकार का विश्व का सबसे बड़ा, ऊँचा ब्रिज हमारे देश में बन रहा है।

माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में डबलिंग, इलेक्ट्रिफिकेशन, ब्रॉडगेज आदि के बहुत सारे काम हो रहे हैं। नई स्मार्ट ट्रेन्स बन रही हैं, नए स्मार्ट कोच बन रहे हैं, वंदे भारत ट्रेन बन रही है, वंदे भारत स्लीपर ट्रेन भी बन रही है और अभी तो मेट्रो वंदे भारत भी आ रही है। अमृत भारत स्टेशन योजना के माध्यम से बहुत सारे विकास के काम हो रहे हैं।

महोदय, मैं इन्दौर से आता हूँ। इन्दौर भारत का सबसे स्वच्छ शहर है। हमारे माननीय मोदी जी के नेतृत्व में बहुत सारे काम इन्दौर में चल रहे हैं। मैं इतना दावा कर सकता हूँ कि आजादी के बाद पहली बार इन्दौर को इतना बजट रेलवे के लिए मिला है। मैं इन्दौर की जनता की ओर से इसके लिए आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। इन्दौर से खंडवा, इन्दौर से दाहोद, इन्दौर से बुधनी और नये रेलवे स्टेशनों का काम तेजी से चल रहा है। इन्दौर-महू लक्ष्मीबाई रेलवे स्टेशन का काम भी चल रहा है। राऊ, राजेंद्रनगर, चंद्रावतीगंज, मांगलीया, ये ऐसे स्टेशन हैं, जिनके लिए आने वाले समय में मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि इनको अमृत भारत स्टेशन योजना में जोड़ा जाए। एक गौतमपुरा रेलवे स्टेशन है, जहाँ पहले ट्रेन रूकती थी, लेकिन कोविड के बाद वहाँ ट्रेन रूकना बंद हो गई है। मैं चाहता हूँ, ग्रामीणों की बहुत माँग है, कि वहाँ रेल रूकनी चाहिए। एक बहुत ही महत्वपूर्ण योजना इन्दौर-मनमाड़ है, जो माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में होगी। हम वर्षों से माँग कर रहे हैं कि इन्दौर-मनमाड़ भी होनी चाहिए और 7 सांसद यहाँ बैठे हैं, जो इससे लाभान्वित होंगे। मैं माननीय मंत्री जी से एक माँग और करना चाहूँगा कि इन्दौर पीथमपुर इंडस्ट्रियल एरिया है, गति शक्ति कार्गो का निर्माण हमारे इंडस्ट्रियल एरिया में होना चाहिए। आने वाले समय में सिंहस्थ आने वाला है। मैं चाहता हूँ कि दो मेट्रो वंदे भारत सिंहस्थ इन्दौर और उज्जैन के बीच में चलायी जाए। यह हमारी माँग है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने हेरिटेज ट्रेन, जो कि विश्व में बहुत की कम स्थानों पर चलती है, पातालपानी कालाकुंड से चलायी है, इसके लिए आपको धन्यवाद। उसे इन्दौर से लेकर कालाकुंड तक किया जाए ताकि वहाँ के लोगों को उसका फायदा मिल सके। मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। जो कुछ माँगें मैंने ट्रेनों के संबंध में माननीय मंत्री जी से की हैं, मैं चाहता हूँ कि जल्दी ही वे ट्रेन्स प्रारम्भ की जाएं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : मैं सभी सदस्यों से आग्रह करूँगा कि रेल बजट पर लंबे भाषण की जगह संक्षेप में अपनी बातों को कहते जाएं।

श्री उम्मेदा राम बेनीवाल जी।

उम्मेदा राम जी, आप पहली बार चुनकर आए हो और तीसरी बार बोल रहे हो। यह सदन में पहली बार हुआ होगा, नहीं तो 5 साल में कई लोगों का नंबर भी नहीं आता था।

श्री कल्याण बनर्जी (श्रीरामपुर) : अध्यक्ष जी, आप सही कह रहे हैं। हम आपसे सहमत हैं।

माननीय अध्यक्ष : मैं गलत नहीं बोलता हूँ।

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Sir, it is not our fault that we got re-elected. It appears that we are being penalised as we are not at all being called. Only the new Members are being called. That is good; that is fine.

श्री उम्मेदा राम बेनीवाल (बाड़मेर) : अध्यक्ष जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। भारतीय रेल 14 अप्रैल, 1853 से भारत के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। मैं उस लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ जो दिल्ली और कई राज्यों से क्षेत्रफल की दृष्टि से कई गुना बड़ा है। 7788 वर्ग किलोमीटर फैली पाकिस्तान बार्डर से लगी करीब 800 किलोमीटर अंतर्राष्ट्रीय सीमा लगती है। मेरी बात को आपको गंभीरता से लेना चाहिए। ट्रेनों की हालत चिंताजनक है। एक तरफ हम बुलेट ट्रेन और वंदे भारत ट्रेन की बात करते हैं, तो दूसरी तरफ देश की 75 फीसदी आबादी लोकल डिब्बों में सफर करती है और लोकल डिब्बों की हालत ऐसी है कि पैसेंजर की बात तो छोड़िए, चाय वाला भी घुस नहीं सकता है। मेरा अनुरोध है कि लोकल पैसेंजर डिब्बों की संख्या में वृद्धि की जाए।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र का एक महत्वपूर्ण रेलवे प्रोजेक्ट जैसलमेर-बाड़मेर-भाभर है। इसका कई बार सर्वे भी हुआ है और वर्ष 2016 में पांच हजार करोड़ रुपये का बजट भी आबंटित किया था लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि इस परियोजना को घाटे का बताकर ठंडे बस्ते में डाल दिया। मेरा अनुरोध है कि बाड़मेर, जैसलमेर संसदीय क्षेत्र भौगोलिक दृष्टि से बहुत बड़ा भू-भाग है और यहां डेवलपमेंट की अपार संभावना है। खनिज की दृष्टि से देखते हुए, पर्यटन की दृष्टि से देखते हुए और डेवलपमेंट करने की दृष्टि से देखते हुए इस महत्वपूर्ण परियोजना के बारे में पुनः विचार किया जाए और इसी बजट में शामिल करके इस महत्वपूर्ण परियोजना को शुरू किया जाए ताकि क्षेत्र के लोगों को फायदा मिल सके और चुनाव के दौरान लम्बी दूरी की कई ट्रेनें संचालित की गई थीं, उन्हें अब बंद कर दिया गया है। इन ट्रेनों का पुनः संचालन किया जाए। मेरा निवेदन है कि बाड़मेर-दिल्ली सुपर फास्ट एक्सप्रेस जो प्रतिदिन बाड़मेर से शाम आठ बजे चलती है, इसका रूट परिवर्तन बाड़मेर से जोधपुर, नीम का थाना होते हुए रेवाड़ी तक चलाई जाती है, इसे बाड़मेर तक किया जाए। बाड़मेर-मथुरा सुपर फास्ट यथावत समय पर प्रतिदिन चलाई जाए। जोधपुर-बाड़मेर पैसेंजर ट्रेन के समय में परिवर्तन कर दिया था, उसे पहले वाले समय पर चलाया जाए। बाड़मेर रेलवे स्टेशन पर दो वाशिंग लाइनों का यार्ड प्रस्तावित है, इसकी लागत करीब दो सौ करोड़ रुपये है। यह प्रस्ताव दो साल से लटका हुआ है। इस प्रोजेक्ट को चालू किया जाए। आपसे निवेदन है कि रेल मंत्री जी से मिलकर शीघ्र ही इस प्रोजेक्ट को स्वीकृति दिलाने की कृपा करें।

बाड़मेर-अहमदाबाद-मुम्बई रेल प्रतिदिन चलाई जाए। दिल्ली सुपर फास्ट, सालासर सुपर फास्ट बाड़मेर तक विस्तार किया जाए। यह रेल 16 घंटे तक जोधपुर में खड़ी रहती है। बाड़मेर से कन्याकुमारी सप्ताहिक ट्रेन चलाई जाए और बाड़मेर से चेन्नई सप्ताह में एक बार ट्रेन चलाई जाए। विशेषकर बाड़मेर-जैसलमेर संसदीय क्षेत्र में रेल विकास पर विशेष ध्यान दिया जाए।

रेल दुर्घटनाओं के बारे में भी कहना चाहूंगा कि पिछले कुछ समय से लगातार ट्रेनें पटरी से उतर रही हैं, इसलिए रेल के संचालन का जो सिस्टम है, उसमें सुधार लाने की जरूरत है और विशेष ध्यान देने की जरूरत है। लोको पायलट और गार्ड की ड्यूटी का समय निर्धारित नहीं रहता है। उनको पूरी सहूलियतें नहीं दी जाती हैं। उन्हें रेस्ट करने का समय नहीं दिया जाता है इस कारण वे तनाव में रहते हैं और आए दिन रेल दुर्घटनाएं होती हैं।

मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि रेलवे में स्टाफ को अधिक सुविधाएं दी जाएं और बाड़मेर-जैसलमेर संसदीय क्षेत्र के विकास में विशेष ध्यान दिया जाए ।

श्रीमती संध्या राय (भिण्ड) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए धन्यवाद । मैं आपके माध्यम से मेरे लोक सभा क्षेत्र भिण्ड और दतिया के सभी मतदाताओं और जनता-जनार्दन को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ कि उनके आशीर्वाद के कारण आज इस सदन में मैं अपने क्षेत्र की मांग रख पा रही हूँ ।

माननीय अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में माननीय वित्त मंत्री जी ने जो बजट स्वीकृत किया है, उस बजट का समर्थन करते हुए माननीय रेल मंत्री जी को मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ ।

16.22 hrs (Shri Dilip Saikia *in the Chair*)

रेल के क्षेत्र में बहुत सारे अभूतपूर्व कार्य हुए हैं और तेज गति से रेलवे में काम चल रहा है । जैसा कि माननीय सदस्य ने पूर्व में भी कहा कि हम पहले भी स्टेशनों पर जाते थे । तब हमें साफ-सफाई की जो स्थिति देखने के लिए मिलती थी, वह बड़ी चिंताजनक थी, लेकिन आज हम ज्यादातर सफर रेल से करते हैं । सभी स्टेशनों पर साफ-सफाई का बहुत अच्छा वातावरण देखने को मिलता है । आज सभी स्टेशनों का कायाकल्प हो रहा है । वर्ष 2014 से पहले स्टेशनों पर सुनने को मिलता था कि ?कृपया ध्यान दें, किस अज्ञात वस्तुओं को छुए न, हो सकता है कि वह बम हो, खतरनाक हो सकता है !? लेकिन आज हम स्टेशनों पर देखते हैं कि ऐसा कोई साउंड हमें सुनाई नहीं देता है ।

इसलिए आज हम कह सकते हैं कि माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में, माननीय रेल मंत्री जी के माध्यम से हमारे सारे स्टेशन्स भी सुरक्षित हैं और हमारा देश भी सुरक्षित है । माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हम तेज गति से देश को वर्ष 2047 तक विकसित भारत बनाने की तरफ अग्रसर हैं और हम उस दिशा में लगातार तेज गति से बढ़ रहे हैं ।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगी और उन्हें धन्यवाद भी दूंगी कि इटावा से भिण्ड होते हुए ग्वालियर रेल लाइन का विद्युतीकरण का कार्य हमारी सरकार ने आपके नेतृत्व में किया, जो कई सालों से छूटा हुआ था । मध्य प्रदेश के तमाम स्टेशनों में से 80 स्टेशनों को ?अमृत योजना? में जोड़ा गया है । इन सभी स्टेशनों पर प्रगति कार्य बहुत अच्छे से चल रहा है । उसमें मेरे लोक सभा क्षेत्र के दोनों स्टेशन्स, भिण्ड और दतिया का ?अमृत योजना? में तेज गति से काम चल रहा है । उन स्टेशनों का कायाकल्प हो रहा है । विकास तेज गति से चल रहा है ।

सर्वप्रथम, अगर मध्य प्रदेश में मेमू ट्रेन चालू हुई तो वह मेरे क्षेत्र में चालू हुई । इटावा से भिण्ड होते हुए ग्वालियर तक मेमू ट्रेन की सौगात जो दी है, उसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देती हूँ । वह इटावा मार्ग से होते हुए ग्वालियर तक प्रतिदिन चलती है । मेरे क्षेत्रवासियों को, किसानों को, व्यापारियों को, सभी को उस मेमू ट्रेन का काफी लाभ हो रहा है । मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करती हूँ कि दतिया माँ पीताम्बरा माई का धाम है और दतिया में दर्शन के लिए पूरे देश से श्रद्धालु आते हैं ।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगी कि शताब्दी एक्सप्रेस भोपाल, जो कि हजरत निजामुद्दीन-भोपाल के लिए चलती है । वंदे एक्सप्रेस भोपाल-हजरत निजामुद्दीन और वंदे एक्सप्रेस खजुराहो-हजरत निजामुद्दीन, इन तीनों ट्रेनों में से किसी एक ट्रेन का स्टॉपेज दतिया होना चाहिए ।

इन तीनों ट्रेन्स में से किसी एक ट्रेन की स्टॉपेज दतिया में हो। कोविड के समय में बसई और सोनागिर स्टेशंस पर कुछ ट्रेन्स रोक दी गई थी, उनमें से कुछ ट्रेन्स पुनः चालू हो जाएं। दतिया क्षेत्र के लोगों की मांग थी कि सचखंड एक्सप्रेस, समता एक्सप्रेस, गोडवाना एक्सप्रेस या ग्रैंड ट्रंक एक्सप्रेस, इन चारों ट्रेन्स में से किसी एक ट्रेन का हॉल्ट दतिया में हो जाए तो क्षेत्रवासियों के लिए अच्छा रहेगा। भिंड जिले में चार आरओबीज दिए गए हैं और दतिया जिले में तीन आरओबीज दी गई हैं, जिनमें से पांच आरओबीज और अंडरब्रिज भी हैं। इनमें दतिया-बसई, चिरूला-दतिया, सोनागिर-कोटरा, भिंड, गोहद के दो हैं और सोनी का है।

मैं आपको हृदय से बहुत-बहुत धन्यवाद करती हूँ कि आपने हमें आठ ब्रिजेज दिए हैं। मैं आग्रह करूंगी कि जल्द से जल्द इनका काम चालू हो जाए, जिससे हमारे क्षेत्र के सभी लोगों को इन पुलों का लाभ मिले। मैं अगर भिंड की बात करूँ तो वह बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। भिंड छोटा स्टेशन है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करती हूँ कि भिंड को हमारे देश की राजधानी दिल्ली से भी जोड़ा जाए। इससे इटावा लगा हुआ है। दिल्ली से कई ट्रेन्स इटावा आती हैं, उनमें गतिमान ट्रेन, शताब्दी ट्रेन और जन-शताब्दी ट्रेन्स हैं, ये ट्रेन्स इटावा में घंटों खड़ी रहती हैं। अगर इनमें से कोई एक ट्रेन भिंड आए और फिर इटावा होते हुए दिल्ली जाए, तो हम इस तरह भिंड को राजधानी दिल्ली से जोड़ सकते हैं।

हमारे मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल है। भिंड को भोपाल से भी जोड़ने का प्रयास हो। कुछ ट्रेन्स भोपाल से सीधे ग्वालियर आती हैं, अगर उनमें से कोई ट्रेन भिंड तक जोड़ दी जाए तो दोनों राजधानी हमारे भिंड से जुड़ जाएंगी।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक नई मांग करूंगी कि लोक सभा क्षेत्र भिंड और दतिया में कई सारे पर्यटन स्थल और धार्मिक स्थल हैं। वहाँ रावतपुरा सरकार, दंदरौआ धाम, जिसे हम डॉक्टर हनुमान जी के नाम से भी जानते हैं, रतनगढ़ माता शक्तिपीठ मंदिर है, संकुआ धाम, जो कि तीर्थों का भांजा है, पढोकर धाम भांडेर, उन्नाव बालाजी सूर्य मंदिर को जोड़ते हुए झांसी तक एक नई रेलवे लाइन का भी निर्माण कर सकते हैं, जिससे पूरे क्षेत्र और दोनों जिलों को कनेक्टिविटी मिलेगी। इससे आठ विधान सभा क्षेत्र जुड़ेंगे। यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है। अगर आने वाले समय में इन क्षेत्रों के विकास को भी गति देंगे, तो बहुत महत्वपूर्ण विषय होगा। चाहे लहार विधान सभा हो, गोहद, मेहगांव, सेवड़ा या भांडेर हो, यह दोनों जिलों को जोड़ते हुए कई विधान सभा क्षेत्रों को जोड़ने का काम भी करेगी। अभी एक नई लाइन का सर्वे हुआ है। महोबा से भिंड वाया उरई कोंच नई रेलवे लाइन, आज की सूची में प्रश्न संख्या 6 के माध्यम से मुझे जानकारी मिली है कि निर्धारण सर्वेक्षण स्वीकृत कर दिया गया है। इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत बधाई देती हूँ। मुझे इसके बारे में जानकारी मिल जाए कि इसके अंतर्गत कौन-कौन से गांव आएंगे और यह कहां-कहां हो कर जाएगी, इससे मुझे भी क्षेत्र में जानकारी देने में सुविधा होगी, जिससे भिंड, कोंच, उरई मार्ग, महोबा? (व्यवधान)

माननीय सभापति महोदय, आपके माध्यम से अपने क्षेत्र के भिंड और दतिया के मतदाताओं के प्रति बहुत-बहुत आभार प्रकट करती हूँ। हमारे पास रेलवे से संबंधित कई तरह के निवेदन आते रहते हैं। रेल के मामले में पूरे देश में लगातार तेज गति से विकास कार्य हो रहे हैं और उससे हमारे क्षेत्र भिंड और दतिया को भी जोड़ने का प्रयास हुआ है। बहुत सारे ब्रिजेज, ओवर ब्रिजेज और दोनों स्टेशंस को अमृत योजना से जोड़ा गया है। वहाँ बहुत तेज गति से विकास कार्य चल रहा है। मैं माननीय मंत्री जी के प्रति हृदय से आभार व्यक्त करती हूँ और अपनी सरकार को भी धन्यवाद देती हूँ क्योंकि आज हम देख रहे हैं कि चाहे भोपाल स्टेशन हो या ग्वालियर का स्टेशन हो, अमृत योजना के तहत लगातार स्टेशंस पर काम चल रहा है।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, जो भी माननीय सदस्य अपने लिखित भाषण देना चाहते हैं, वे सभा पटल पर दे सकते हैं।

SHRI MADDILA GURUMOORTHY (TIRUPATI): Hon. Chairperson, Sir, Andhra Pradesh has emerged as the second-largest fruit-producing State, accounting for about 12 per cent of the total fruit production in the country. Andhra Pradesh is famous for its varieties of mango, banana, citrus, papaya, guava, sapota etc.

Since the launch of the Kisan Rail service on 7th August 2020 and up to 4th February 2022, the Kisan Rail services have started operation on 159 routes. Andhra Pradesh has a major loading station for Kisan Rail services in Vizianagram. While this is a very commendable initiative of the Ministry of Railways, it has been observed that cold storage facilities have not been provided by the Railways at the loading points and unloading points.

Furthermore, while the Railways has provided temperature-controlled perishable cargo centres in many States, none of them are present in Andhra Pradesh. We, therefore, request the Government to kindly set up temperature-controlled perishable cargo centres at Vizianagaram, Anantapur, Guntur, Kurnool, Chittoor and Gudur. Further, there is a need for further allocation of resources towards the creation of cold storage facilities at major stations.

Sir, ten years have elapsed since an announcement was made regarding the formation of a new railway zone. While we appreciate that subsequent to the Government's approval for setting up of the new South Coast Railway Zone with its headquarters at Visakhapatnam, an Officer on Special Duty was posted at Visakhapatnam with the direction to undertake planning and preparatory work for the formation of the new zone, it is extremely disheartening that there has been no movement since then. Further, a Detailed Project Report has been submitted by the OSD for the setting up of the new zone. Accordingly, an umbrella work titled "Creation of new South Coast Railway Zone and new Rayagada Division in East Coast Railway" had been included in the Budget 2020-21 at an estimated cost of around Rs. 170 crore.

Considering that over three years have passed since the announcement of the South Coast Railway Zone and over eight years have passed since the AP Reorganisation Act was passed by the Parliament, we would urge the Government

to take urgent steps towards operationalising the South Coast Railway Zone, a process which should otherwise not take more than six to seven months.

Sir, there are 21 Railway Recruitment Boards situated in different parts of India. Hence, I request the Government to establish one such Board in Andhra Pradesh as well. Otherwise, the job aspirants in the State have to travel to Secunderabad to take the railway recruitment examinations.

Sir, in most of the places, especially the remote areas, railways is the only mode of transportation on which many poor people depend. A lot of stoppages were removed during the COVID time. Now, citing operational profitability, a lot of stops have not been restored. In this regard, I would request the hon. Minister to ensure a healthy mix of profitability and social obligation, and restore the stops which were there during the pre-COVID times. Sir, in most of the trains, the condition of the general compartments is absolutely pathetic and needs to be improved. A minor change like addition of one or two extra compartments, depending on the technical specifications, need to be introduced.

Sir, I request the hon. Minister to extend the concessions to senior citizens and accredited journalists. I would also request the hon. Minister to kindly review and extend the concessions given to senior citizens and journalists.

Sir, finally, I would like to list out a few requests specific to Tirupati and other districts. The first request to the hon. Minister is to fast track the upgradation of Renigunta Railway Station and also the development of the Kadapa-Bangalore line which has been already sanctioned.

Apart from that, development of Sri Kalahasti and Kalikiri railway stations may be fast-tracked under the Amrit Bharat Scheme. Also, laying of the third line between Renigunta and Gudur also needs to be sanctioned at the earliest. I would like to request the hon. Minister to allot Vande Bharat Trains between Tirupati and Mysore. A special demand from the people of Tirupati is the need for having a daily train service from Tirupati to Shirdi. I hope the hon. Minister will be kind enough to sanction this request.

My next request, Sir, is regarding temple tourism. In order to facilitate the flow of devotees, a special train service may be introduced connecting the temple towns of Tirupati, Ayodhya, and Varanasi. I would also request the hon. Minister to kindly allow stoppage of Navajeevan Express at Naidupeta Railway Station as well as stoppage of Krishna and Puri Express Trains at Vendodu station of Venkatagiri

Constituency. There is a need for improvement of Nandalur loco shed as well as restoring of all train stoppages, which was in place before COVID, at Venkatagiri, Naidupeta, Razampeta, Kodur, Sullurupeta, Obulavaripalli, and Nandalur stations.

Thank you, Sir, for allowing me to participate in this discussion.

DR. PRADEEP KUMAR PANIGRAHY (BERHAMPUR): Thank you so much for giving me this opportunity for sharing my thoughts on the Railway Budget 2024-25.

The Indian Railway has been the lifeline of India's growth trajectory. In line with the vision of our Hon'ble Prime Minister for Viksit Bharat 2024 and the commitment and passion of our Union Minister of Railways for an all-round development of railway sector. The Union Budget for Railways has allocated a historic record and highest ever budget both from internal sources and from extra-budgetary resources. Further, budget 2024-25 presents an overarching and robust framework for the Indian Railways. with a focus on safety and infrastructure expansion to achieve the growth target of the country

The total expenditure is projected to be Rs. 5.4 lakh crore, which is almost 5% increase over last year's revised estimates. Out of this total budget, the capital component. infrastructure related expenditure estimated to be Rs. 2.65 lakh crore in the current budget. Over the last 10 years, the size of capital infusion to Railways sector in the country, through a capital expenditure, has grown threefold from mere Rs. 0.93 lakh crore in 2015-16 to Rs. 2.65 lakh crore. This will not only help develop the infrastructure base of the railway sector. but also creates a multiplier effect in generating employment, boosting economic activities and new connectivity will open up avenues for accruing revenues to the exchequer as well. Besides this, there will be significant investment in infrastructure projects such as railway stations, network expansions to reach the unreached areas, development and modification of - stations etc, which will be part of capital budget.

The online retail sector penetration is estimated to increase to about 10.7% in the current FY. from 4.7% in 2019. it is obvious that the demand for transporting a host of commodities in this sector. The National Rail Plan (NRP) has targeted to raise share of freight traffic by rail from current share of 27% to 45% by 2030 a modal shift towards railways in share of consumer goods transported could help achieve the target set by the NRP.

During last 10 years, Railway has taken several measures to promote intermodal connectivity and improve its modal share in freight segment. These include. among

others: tariff rationalization and tariff/freight incentive schemes: Gati Shakti Multi-Modal Cargo Terminal (GCT) policy to facilitate development of cargo terminals: schemes to attract private investment in general and special purpose wagons and automobile carrier wagons etc.

Although there has been a drastic decline in the number of consequential accidents since 2004-05. Passenger safety has been received the top priority in the current budget. The Kavach Automatic Train Protection System (ATP) was implemented as part of the Railway Budget 2024-25. An amount of Rs. 1113 crore has been allocated for expediting the installation of Kavach.

Due to strategic geo-positioning. Odisha has always been a state of top priority when it comes to Railway sector expansion and modernisation for the overall development of the nation. But the Government of Odisha could not gain much in the past in utilising the available budget to the State. In the current budget also. Odisha got Rs. 10,586 crores, which is 5th highest state after Uttar Pradesh. Maharashtra. Madhya Pradesh and West Bengal.

Upgrading railway stations, adding new coaches, expansion of railway lines, doubling the rail lines, the current budget maps an ambitious plan to contribute towards the economic growth of the nation. It is also evident that railway connectivity has been playing a critical role for the growth and development of a region. In this connection, here are couple of proposals to be factored in while devising the project plans in Odisha in the ongoing budget and in future.

- Broad Gauge Railway Line from Gopalpur-Therubali-Rayagada connecting to Raipur, Chhattisgarh.
- Brahmapur-Sambalpur Railway Line (240kms) from Jagannathpur in Ganjam to Rairakhol in Sambalpur via Kukudakhandi, Hinjilicut, Aska, Bhanjanagar. Mujagada and Boudh.
- Construction of New Railway lines from Gopalpur to Talcher. Introduction of train service for Char Dhams for the benefit of the pilgrims from Brahampur.
- Upgradation of Brahmapur Railway Station as a Model Railway Station to provide better passenger amenities.
- Passenger Halt at Industrial Estate. Brahmapur with the construction of a Railway Station so as to benefit the people of 26 village nearby.

· Consider setting up of an appropriate manufacturing industry at Sitalapali, which is a long-cherished desire of the people of Ganjam district.

SHRI ANANTA NAYAK (KEONJHAR): First and foremost, I would like to extend my heartfelt thanks to the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi Ji for his visionary leadership and steadfast commitment in shaping the nation and fulfilling the aspirations of common man through this Railway Budget 2024-25. I would also like to thank hon. Finance Minister for allocating additional Rs. 10,000 crore for extra budgetary resources for improving and expanding the railway infrastructure, establishing energy, mineral and cement corridor, port connectivity corridor and high traffic density corridor in the country. Public-Private Partnerships (PPPs) for development and modernization of the railway network initiated in this Railway Budget will prove to be a landmark step. Moreover, it focuses on producing job opportunities in Railways and providing internship, and short-term training for the skill development of youth along with fulfilling of 7951 technical and 10884 nontechnical vacancies in various positions in this Budget is a welcome step.

My constituency Keonjhar, Odisha is a mineral rich area and establishment of a railway wagon factory in my constituency is the need of the time. Establishment of railway wagon coach factory here will not only boost the development of this area, but will also provide employment to local youths. I also request to start a goods train from Keonjhar to major ports like Dhamra etc. under energy, mineral and cement corridor and port connectivity corridor initiatives of the Government taken in this Budget. People from Keonjhar has to travel often to Hawara and there is no direct train from Keonjhar to Hawara. I request you to start a direct train from Keonjhar to Hawara via Jagapur/Tata. Delhi being capital of the country, lots of people travel from Odisha including Keonjhar travel to Delhi regularly. So, I request to start Rajdhani Express from Keonjhar to Delhi at least once in a week and increase the frequency of other trains plying between Keonjhar and Delhi.

Last year the foundation stone for Badampur-Keonjhar railway line was laid down by Her Excellency President Shrimati Draupadi Murmu, but with utmost disappointment, I would like to mention that no work has been initiated on the said route till now. I request the hon. Railway Minister to direct the authorities to start the work on the said route as soon as possible as.

With this, I once again I congratulate the Railway Minister and the Finance Minister for presenting a fabulous and a futuristic Budget.

SHRI VISHWESHWAR HEGDE KAGERI (UTTARA KANNADA): Thank you for giving me this opportunity to express my views on demand for grants in Railway Budget.

I will urge to Hon'ble Railway Minister to kindly consider and include following railway issues of my Parliamentary Constituency in this budget.

· Speedy implementation of 4 railway projects in Uttra Kannada.

1. Hubballi - Ankola

2. Talguppa - Sirsi - Hubballia

3. Talguppa - Honnavar

4. 4 Hubli-Dharwar-Kittur- Belgum.

· New train proposal of Vasco - Belagavi - Miraj Passenger Train. Restoration of Castlerock - Miraj - Castlerock, passenger Trains no 51405/06.

· Requesting for second platform at Kumta and Gokarna in Uttara Kannada under Konkan Railway.

· Increase the number of reservation tickets for the passenger of Karwar, Ankola, Kumta, Honnavar, Bhatkal under Konkan Railway.

· Flyovers, Underpass and service roads at crucial points under Konkan Railway.

SHRI RAJABHAU PARAG PRAKASH WAJE (NASHIK): As a Member of Parliament representing the Nashik Lok Sabha constituency, I must bring to the kind attention of the Government towards several pressing issues concerning rail connectivity that are significantly impacting the residents of Nashik and its surrounding areas.

Enclosed with this letter is a newspaper clipping from the Maharashtra Times, Marathi edition, dated 7th July, 2024, reporting an accident involving the Panchvati Express. This incident, attributed to inadequate maintenance and an overcrowded schedule, highlights the urgent need for improvements in our rail infrastructure. The train's coupling broke which caused a temporary detachment from the engine.

Fortunately, the slow speed of the train prevented a major disaster, but this incident underscores the critical state of rail safety and connectivity in Nashik.

Nashik's proximity to Mumbai and Pune, and major economic and educational hubs, makes reliable rail connectivity essential. However, the National Highways connecting these cities are poorly maintained and often congested, particularly during the monsoon season. This results in severe traffic jams, extending travel times to over six to seven hours. Many professionals, students, and businesspeople rely on this route, further stressing the need for enhanced rail services.

In light of these challenges, I kindly request the intervention of the Government to improve rail connectivity from Nashik through the following measures. One, introduction of a New Nashik-Mumbai Train ? a new train service operating from Nashik/Manmad to Mumbai, running slower up to Igatpuri and then faster to reach Mumbai by 10:00 AM. Two, introduction of Local/Metro Trains from Nashik to Mumbai ? regular local/metro trains based on demand to enhance connectivity. Three, commencement of MEMU Local Train Service from Nashik to Kalyan ? this service, sanctioned by the former DRM of Mumbai Division on 22-02-2022, and approved for a feasibility test by the Chairman of the Railway Board, is crucial for improved connectivity.

The key points supporting this initiative include the MEMU Local Train's width (11 feet 8 inches) which is 6 inches less than the Vande Bharat Express, currently operating safely at 60 kmph through the same. Unlike the Vande Bharat Express, the MEMU Local Train has motor coaches at both ends, enhancing safety and operational flexibility. Stabling facilities for the 16-coach MEMU train exist at Nashik Road Station, mitigating space constraints at Kalyan station. Implementing this project would provide numerous benefits like improved connectivity between Nashik, Kalyan, and Pune, boosting economic opportunities and reducing travel time, increased access to education for students from rural areas, potential reduction in farmer suicides by offering cost-effective transportation for agricultural produce, creation of employment through the establishment of an EMU Workshop at Nashik Road Station, enhanced reservation availability on long-distance trains by diverting short-distance travelers to local services, and demonstration of Indian Railways' capability to operate local train services through challenging ghat sections.

I also wish to highlight the long-pending demand for a local train service between Nashik Road and Kasara, as well as Kalyan. Despite a successful test run, this

project has been stalled, causing significant hardships for daily commuters. Immediate investigation and resolution of the delays are crucial for economic growth, industrial development, and regional connectivity. Furthermore, the Nashik-Pune Semi High-Speed Railway Project has faced significant delays and route changes. I request for a detailed explanation for these delays and confirmation of the original route, which passes through Nashik, Sinnar, Sangamner, Narayan Gaon, Rajguru Nagar, and Chakan. This project is essential for connecting the western and northern regions to the south, benefiting farmers, industries, and tourism.

I urge upon the hon. Minister to ensure timely completion of the project by addressing regional concerns and collaborating with State representatives, Maha Rail organization, MPs, MLAs, and local officials. Please expedite the granting of necessary permissions and clearances from the Finance Ministry, Railway Board, and other authorities.

Looking forward for positive response and prompt action.

श्रीमती गनीबेन नागाजी ठाकोर (बनासकांठा) : सबसे पहले मैं अपने पार्टी के नेता श्री राहुल गांधी जी को धन्यवाद देती हूँ जिन्होंने मुझे रेल मंत्रालय संबंधी अनुदानों की मांगों पर विचार व्यक्त करने का अवसर दिया । रेल विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क है जो कि सभी छोटे-बड़े शहरों को जोड़ कर रखा हुआ है तथा हर वर्ग के लोगों का सफर आसानी से करने में मददगार बना रखा है, परंतु इस विभाग या सरकार की कुछ न कुछ खामियां हैं जिससे आए दिन रेल गाड़ियों की दुर्घटनाएं होती जा रही हैं जिससे काफी जानें जा रही हैं और काफी लोग घायल हो रहे हैं । जिससे लोगों को रेल से सफर करने में भी भय का सामना करना पड़ रहा है, इन दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए सरकार को कठोर कदम उठाना चाहिए जिससे भविष्य में ऐसे घटनाओं को रोका जा सके । इस बजट 2024-2025 रेल में यात्रा करने वाले, बच्चों, बुजुर्गों की उपेक्षा की गई है इस बजट में छोटे बच्चों को और बुजुर्गों दी जाने वाली छूटों का कोई जिक्र नहीं किया गया है अगर सरकार का इसपर ध्यान जाता तो उपरोक्त सभी वर्गों के लोगों को इसका लाभ मिलता । मैं गुजरात के बनासकांठा संसदीय क्षेत्र से आती हूँ इस क्षेत्र का मुख्य रेलवे स्टेशन पालनपुर है इस स्टेशन से बहुत अधिक यात्रियों द्वारा सफर किया जाता है । इस स्टेशन पर लगा शेड काफी छोटा होने के कारण लोगों को धूप अथवा बारिश में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । इस स्टेशन से राजधानी के अलावा कई महत्वपूर्ण गाड़ियां का आवागमन लगा रहता है, फिर भी अभी तक इस रेलवे स्टेशन पर सरकार का ध्यान नहीं गया । इसलिए माननीय रेल मंत्री जी से मेरी मांग है कि पालनपुर रेलवे स्टेशन पर पर पूरी तरह से शेड लगवाया जाये और इस स्टेशन को मॉडल स्टेशन घोषित किया जाय ताकि वर्षों से उपेक्षित इस रेलवे स्टेशन का विकास कार्य सही तरीके से किया जा सके । और साथ ही साथ मेरे संसदीय क्षेत्र में एक भाभर रेलवे स्टेशन है यह पूर्ण रूप से ग्रामीण क्षेत्र है, यहाँ के स्थानीय लोग यात्रा के लिए पालनपुर से ट्रेन की यात्रा करते हैं यदि इस स्टेशन पर अधिक से अधिक रेल गाड़ियों का ठहराव किया जाये तो यहाँ के स्थानीय लोगों को काफी सुविधा होगी । धन्यवाद ।

श्री मितेश पटेल (बकाभाई) (आणंद) : मैं अपने संसदीय क्षेत्र आनंद में रेलवे संबंधित समस्याओं के निदान हेतु आम बजट 2024-25 में रेलवे को आवंटित बजट से रेलवे विकास से संबंधित अनुदान की मांग का विवरण सरकार के विचारार्थ सदन के पटल पर रखता हूँ जिसमें से पेटलाद रेलवे फ्लाईओवर और समरखा रेलवे

फ्लाईओवर का कार्य जनहित की दृष्टि से अत्यंत ही महत्वपूर्ण है । तदनुसार मैं निम्न कार्यों को करवाने हेतु बजट की व्यवस्था हेतु सरकार से विनम्र आग्रह करता हूँ ।

- तारापुर स्टेशन का अपग्रेडेशन और ब्यूटीफिकेशन
- तारापुर-अरनेज-भावनगर (45 कि.मी.) नई रेलवे लाइन की स्वीकृति,
- आनंद अंतर्गत समरखा चौराहा पर रेलवे द्वारा निर्मित ओवर ब्रिज जो पुराना होने से डैमेज हो रहा है तोड़कर नयी डिजायन का ओवर ब्रिज बनाए जाने की अति आवश्यक ।
- पेटलाद रेलवे फ्लाईओवर का काम जो अधूरा है और बंद पड़ा है उसे जल्द से जल्द शुरू करने की जरूरत है ।
- आनंद-खंभात सेक्शन के दोहरीकरण का कार्य
- भदरण- नडियाड वाया पेटलाद नैरो गेज को ब्राड गेज में परिवर्तित किया जाए ।
- निम्न सारणी में दिये ट्रेनों का उल्लिखित स्टेशन पर ठहराव

गाड़ी संख्या गाड़ी का नाम ठहराव चाहिए

82901/82902 तेजस एक्सप्रेस आनंद

22919/22920 हमसफर ट्रेन आनंद

22663/22664 अहमदाबाद-चेन्नई एक्सप्रेस आनंद

82901/82902 अहमदाबाद-मुंबई आनंद

22953/22954 गुजरात एक्सप्रेस वासद

22953/22954 गुजरात एक्सप्रेस बोरियावी

19033/19034 गुजरात क्विन बोरियावी

09496/09495 संकल्प पैसेंजर वासद, बोरियावी एवं आनंद

12215/12216 गरीब रथ आनंद

22953/22954 गुजरात एक्सप्रेस वासद

22953/22954 गुजरात एक्सप्रेस बोरियावी

19033/19034 गुजरात क्विन बोरियावी

09496/09495 संकल्प पैसेंजर वासद, बोरियावी एवं आनंद

12215/12216 गरीब रथ आनंद

20901/20901 वंदे भारत आनंद

डॉ. आलोक कुमार सुमन (गोपालगंज) : भारतीय रेल विश्व का तीसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। यह 68102 किलोमीटर से अधिक रूट के साथ सुरक्षित कुशल एवं विश्व स्तरीय सेवाएं प्रदान कर रही है। वर्ष 2024-25 के रेलवे के डिमांड फॉर ग्रांट्स पर अपने विचार रखता हूँ। रेलवे के लिए 2.62 लाख करोड़ रुपये का रिकॉर्ड आवंटन हुआ है। मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी, माननीय मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार जी एवं रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी के कुशल नेतृत्व में रेलवे के लिए 2,62,200 करोड़ रुपए के रिकॉर्ड आवंटन के लिए धन्यवाद देता हूँ। सरकार के तीसरे कार्यकाल में रेलवे को निरंतर बढ़ावा मिल रहा है। बिहार राज्य के लिए कुल 54 प्रोजेक्ट शुरू किये गए हैं। जिनकी कुल लम्बाई 4,950 किलोमीटर है तथा लागत 70,672 करोड़ रुपए है। इसमें 25,702 करोड़ रुपये खर्च करके 1505 किलोमीटर का कार्य पूरा कर लिया गया है। इसके लिए मैं सरकार को धन्यवाद देता हूँ।

1) रेल मंत्रालय ने हाल ही में 'अमृत भारत स्टेशन' योजना शुरू किया है। जिसमें मेरे संसदीय क्षेत्र में आने वाले 'थावे जंक्शन' को भी शामिल किया गया है। मैं रेलवे के डिमांड फॉर ग्रांट्स के संबंध में माननीय मंत्री जी के संज्ञान में यह बात लाना चाहूंगा, कि थावे जंक्शन के पास रेलवे की काफी सर प्लस जमीन है, जिस पर पिट लाइन तथा रेलवे यार्ड का निर्माण किया जा सकता है। अतः थावे जंक्शन पर पिट लाइन एवं यार्ड का निर्माण किया जाए, ताकि वहाँ से लम्बी दूरी की ट्रेनों का संचालन शुरू हो सके।

2) थावे गोपालगंज स्टेशन से दिल्ली एवं अन्य महानगरों के लिए ट्रेन की मांग करते-करते 17 वीं लोकसभा से 18 वीं लोकसभा में आ गया। यहाँ 'कमर्शियल फीजिबिलिटी', 'रेवेन्यू फीजिबिलिटी' के साथ-साथ 'हैवी पैसेजर ट्रेफिक' भी है लेकिन मंत्रालय के अधिकारियों ने मेरी मांग पर कोई कदम नहीं उठाए। अतः ट्रेन के अभाव में, दिल्ली के लिए लगभग 200 प्राइवेट बसें चलती हैं, जिनसे अक्सर दुर्घटनाएँ घटित होती हैं एवं आम जन को जान-माल की हानि होती है। मैं माननीय मंत्री जी से पुनः आग्रह करता हूँ कि थावे जंक्शन से दिल्ली एवं अन्य महानगरों के लिए सुपरफास्ट ट्रेन दी जाए।

3) N. H.-85, जो रेलवे लाइन को मीरगंज एवं तुरकहाँ, गोपालगंज में क्रॉस करती है। इन दोनों जगहों पर ट्रैफिक जाम की समस्या को देखते हुए R. O. B. की सख्त जरूरत है। अतः इसकी स्वीकृति भी प्रदान की जाए, ताकि आवागमन सुगम हो सके।

4) थर्ड लाइन कमीशनिंग, जो छपरा जंक्शन से छपरा कचहरी स्टेशन, जोकि 03km. किलोमीटर की दूरी है, जिसका काम पूरा हो चुका है। इससे गोरखपुर जिले से होकर कुशीनगर, गोपालगंज, महाराजगंज तथा बिहार के सीमांत जिलों में रेलवे का परिचालन बढ़ जाएगा। तथा विभिन्न महानगरों के लिए ट्रेन की सुविधा मिल सकेगी, अतः A. C एक्सप्रेस, गोरखधाम एक्सप्रेस को छपरा होते हुए और क्रमशः छपरा तक बढ़ायी जा सकती है। वर्ष 2024-25 के बजट में बिहार राज्य के लिए 10 हजार करोड़ से अधिक की राशि दी गई है। जिसमें कुल 55 परियोजनाएं शामिल हैं।

5) मीरगंज से भटनी जंक्शन तक रेलवे लाइन स्वीकृत है। जिसमें फुलवारिया तक ट्रेन चलती है, बाकि फुलवारिया से भटनी जंक्शन तक रेलवे लाइन का काम शेष है, मेरी माँग है कि इसे भी जनहित में इसे पूरा किया जाये।

अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि वर्षों से पड़ी हुई अधूरी योजनाओं को भी समय के साथ पूरा किया जाय । धन्यवाद ।

श्री नरेश गणपत म्हस्के (ठाणे) : रेल मंत्रालय के अधीन अनुदान की मांगों पर चर्चा 2024-2025 पर मैं अपने विचार रखता हूँ ।

मैं सर्वप्रथम केंद्रीय बजट 2024-25 में महाराष्ट्र की रेल परियोजनाओं के लिए स्वीकृत किये गए 15,940 करोड़ रुपये के लिए मैं माननीय वित्त मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का हार्दिक अभिनन्दन और धन्यवाद करता हूँ । मैं आज सदन में रेल मंत्रालय के अधीन अनुदान की मांगों 2024-2025 पर चर्चा में मेरे लोक सभा क्षेत्र महाराष्ट्र के ठाणे में रेलवे से संबंधित निम्न बातों की और आपके माध्यम से सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ ।

ठाणे रेलवे स्टेशन को हेरिटेज स्टेशन का दर्जा: 1850 में कोलकाता की रेल कंपनी ने बोरीबंदर से ठाणे के बीच 34 किलोमीटर रेल लाइन बिछाया और देश की पहली ट्रेन मुंबई के बोरीबंदर से ठाणे के मध्य 16 अप्रैल 1853 में चली थी करीब 400 यात्रियों को लेकर मुंबई से ठाणे लेकर आई । देश की पहली ट्रेन शुरू करने के समय 21 तोपों की सलामी दी गई थी । उक्त ट्रेन का भाप इंजन आज भी ठाणे के हेरिटेज रेलवे स्टेशन पर यात्रियों व दार्शनिकों के आकर्षण का केंद्र बना हुआ है । ठाणे स्टेशन से प्रतिदिन 6 से 7 लाख यात्री प्रतिदिन आवागमन करते हैं साथ ही यह A1 स्टेशन की श्रेणी में आता है पहले की अपेक्षा इस स्टेशन को सुविधाएँ तो मिली लेकिन आज तक हेरिटेज स्टेशन का दर्जा नहीं मिला ।

मुख्य ट्रेनों को शुरू करने: कोंकण रेलवे मार्ग में यात्रा करने वाले यात्रियों मुख्य रूप से ठाणे से रत्नागिरी, सावंतवाड़ी गोवा, मंगलौर और केरला के बीच यात्रा करने वाले यात्रियों को होने वाली समस्याओं की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ, एलटीटी कुर्ला-मडगांव-मंगलोर रेल मार्ग की ज्यादातर ट्रेनें में अत्यधिक भीड़ होने के कारण आरक्षण नहीं मिल पाता । इस मार्ग पर ज्यादा से ज्यादा ट्रेनें चलाने की जरूरत है मुंबई शहर एक महानगर है और इस हिसाब से सीएसएमटी और एलटीटी कुर्ला में पर्याप्त टर्मिनल की सुविधाओं की कमी के कारण यात्रियों को परेशानियों का सामना करना पड़ता है साथ ही ठाणे से नाशिक, पुणे और मिराज आदि शहरों के लिए और ट्रेनों को शुरू करना चाहिए । मैं सरकार का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण ट्रेनों को शुरू करने की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ ।

1. ठाणे-मडगांव 2 दैनिक ट्रेनें
2. ठाणे-सावंतवाड़ी 2 दैनिक ट्रेनें
3. ठाणे-मंगलोर 1 दैनिक ट्रेन
4. ठाणे-कोच्ची/त्रिवेंद्रम 2 दैनिक ट्रेनें
5. ठाणे-नाशिक 2 दैनिक ट्रेनें
6. ठाणे-मिराज 1 दैनिक ट्रेन
7. ठाणे-पुणे 2 दैनिक ट्रेनें
8. ठाणे-बोरीवली ई. एम यू ट्रेनें

ठाणे, नवी मुंबई और मीरा-भायंदर के प्रमुख रेलवे स्टेशनों में बुनियादी सुविधाओं: मेरे लोक सभा क्षेत्र ठाणे के अंतर्गत आने वाले ठाणे, नवी मुंबई और मीरा-भायंदर के प्रमुख रेलवे स्टेशनों में बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ जहाँ से रोजाना लाखों यात्री आवागमन करते हैं और रेलवे को भी उपरोक्त रेलवे स्टेशनों से अच्छा राजस्व प्राप्त होता है। ऐसे रेलवे स्टेशनों का रेलवे की तरफ से समय समय पर सर्वे होना चाहिए जिससे उन स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाओं की कमी का पता चल सकें जैसे

- प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर पुरुष शौचालयों और महिला शौचालयों की पर्याप्त संख्या होनी चाहिए।
- स्वच्छता का ध्यान रखते हुए हर प्लेटफॉर्म पर डस्टबिन होने चाहिए।
- शुद्ध पेयजल आपूर्ति की व्यवस्था।
- महिला और पुरुषों के लिए अलग-अलग प्रतीक्षालय।
- फूट-ओवर ब्रिज या सब-वे।
- स्वचालित सीढ़ियां।

कोंकण रेलवे का भारतीय रेल में विलय: कोंकण रेलवे भारतीय रेल की एक इकाई है कोंकण रेलवे की स्थापना 1990 में की गई थी। इसकी स्थापना B.O.T की तर्ज पर हुए थी जिसमें भारतीय रेलवे का 51%, महाराष्ट्र सरकार का 22%, कर्नाटक राज्य का 15% गोवा राज्य का 6% और केरल का 6% भाग का समावेश है। भारतीय रेल में विलय से केआरसीएल के रोहा-मडगांव खंड का मध्य रेलवे के मुंबई डिवीजन और मडगांव-मंगलुरु खंड का दक्षिण पश्चिम रेलवे के मैसूर डिवीजन के साथ एकीकरण होना चाहिए।

यह एकीकरण परिवहन नेटवर्क में महत्वपूर्ण अंतराल को पाटता है: मुंबई और कोकण क्षेत्र के बीच और कर्नाटक तट और बेंगलुरु के बीच निर्वाध यात्रा को सक्षम बनाता है; प्रमुख बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में तेजी लाता है; पश्चिमी तट पर एक समर्पित माल गलियारा स्थापित करता है, सावंतवाडी, रत्नागिरी और कारवार में टर्मिनल सुविधाओं का विकास करता है और इन परियोजनाओं को 10 वर्षों के भीतर वास्तविकता में बदल देता है, जबकि केआरसीएल के तहत 40-50 साल लगने का अनुमान था।

केआरसीएल की वित्तीय बाधाओं ने महत्वपूर्ण रेलवे नेटवर्क की प्रगति और विस्तार में बाधा उत्पन्न की है, जिससे रायगढ़, रत्नागिरी और सिंधुदुर्ग जिलों के विकास के अवसर बाधित हुए हैं। धन की कमी के कारण केआरसीएल को भारतीय रेलवे के बुनियादी ढांचे के मानकों के अनुरूप होने में चार दशक लग सकते हैं। कोंकण रेलवे के पास फंड न होने के कारण केआरसीएल लाइन दोहरीकरण सहित बुनियादी ढांचे को बढ़ाने में असमर्थ है। कोंकण रेलवे के भारतीय रेलवे के साथ इसके ऋण देनदारियों के साथ विलय करने की जरूरत है।

केआरसीएल द्वारा लगभग छह साल पहले शुरू की गई दोहरीकरण परियोजना अच्छी तरह से आगे नहीं बढ़ रही है, क्योंकि कई मध्यवर्ती स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म निचले स्तर पर हैं, जिससे यात्रियों को असुविधा हो रही है। रेलवे के दो जोनों के बीच समन्वय करके ट्रेनों चलाने में कठिनाइयों हैं। यह एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम (PSU) होने की वजह से रेलवे बजट में इसके विकास के लिए कोई प्रावधान नहीं है साथ ही कोंकण रेलवे के पास अपना कोई बंदरगाह भी नहीं है जिससे मालवाहन आदि में दिक्कत आती है।

साथ ही, अगर कोंकण रेलवे एक स्वतंत्र क्षेत्र बना रहता है, तो उसे लोको शेड, वर्कशॉप आदि जैसी कुछ सुविधाओं के लिए दूसरे क्षेत्रों पर निर्भर रहना पड़ेगा। सावंतवाड़ी-रोहा मार्ग पर स्थित स्थानों से महाराष्ट्र के मुंबई, पुणे, नागपुर जैसे शहरों में जाने वाली ट्रेनों की संख्या बढ़ाने के लिए पूरे खंड को एक जोन में रखना फायदेमंद है। इसलिए महाराष्ट्र के रोहा से मदुरे खंड को मध्य रेलवे को दिया जाना चाहिए, जबकि कर्नाटक के कारवार से मंगलुरु खंड को दक्षिण पश्चिम रेलवे को दिया जाना चाहिए।

केआरसीएल यात्रियों से 40% और माल ढुलाई से 50% का अनूठा अधिभार वसूलता है, जिससे आम आदमी पर बोझ पड़ता है। अगर इसे रेलवे में मिला दिया जाए तो यह परिदृश्य बदल जाएगा। केआरसीएल द्वारा किसी भी विकास कार्य के लिए लगातार दिए जाने वाले 'धन की कमी के बहाने, यदि नेटवर्क को भारतीय रेलवे के अधीन लाया जाता है, तो कम हो जाएंगे।

केआरसीएल की बुनियादी ढांचे को बढ़ाने में असमर्थता महाराष्ट्र में कोंकण क्षेत्र के विकास को बुरी तरह प्रभावित कर रही है। इसलिए, क्षेत्र के समग्र विकास के लिए इसे भारतीय रेलवे के साथ विलय कर दिया जाना चाहिए।

श्री दुलू महतो (धनबाद): हम सभी यह जानते हैं कि जिस गति से माननीय नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में देश प्रगति कर रहा है उसी गति से माननीय अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में रेल प्रगति कर रही है। रेलवे के विस्तार एवं प्रगति की बात करें तो भारतीय रेलवे विश्व में चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क संचालित करता है, जिसका देश भर में 1.2 लाख किलोमीटर से अधिक का विस्तार है। आज लगभग 14 लाख से अधिक कर्मचारी भारतीय रेलवे के साथ कार्यरत है। रेलवे अपने आप में ही एक बड़ा यातायात नेटवर्क है। परिवहन किसी भी देश के किसी भी आर्थिक, संस्कृति, सामाजिक और औद्योगिक विकास की रीढ़ होता है। भारतीय रेल, भारत के लोगों के जीवन का एक अहम हिस्सा है इसका महत्व यहां के लोगों के लिए अत्याधिक माना गया है। करीब 2.50 करोड़ लोग प्रतिदिन यातायात के लिए भारतीय रेलवे का उपयोग करते हैं। 12.27 लाख कर्मचारियों के साथ, भारतीय रेलवे दुनिया की आठवीं सबसे बड़ी व्यावसायिक इकाई है। भारत का रेल नेटवर्क माल ढुलाई के मामले में भारत करीब 1.01 मिलियन टन के साथ दुनिया में चौथा स्थान पर है।

वर्ष 1853 में अंग्रेजों ने भारतीय रेलवे का विकास प्रारंभ किया था और आजादी के बाद विकास लगभग अवरुद्ध सा हो गया था वर्ष 2014 में इंडियन रेलवे और डीआरडीओ के डायरेक्टर ने डिस्चार्ज शौचालय को बदलने का मन बनाया था सभी ट्रेनों में आज जैव शौचालय है। डायरेक्टर डिस्चार्ज शौचालय को बदलकर बायो टॉयलेट और रेल कोचों का नवीनीकरण किया गया है। मैं रेलवे को धन्यवाद दूंगा कि आज स्वच्छता अभियान का महान कार्य किसी ने किया है तो भारतीय रेलवे ने किया है।

वर्ष 2013-14 से पहले स्वच्छता की दृष्टि से हालत बहुत ही बहतर स्थिति में थी, रेल में बैठने का किसी का मन नहीं करता था और आज रेल के तस्वीर बदल गए हैं। हमारी रेलवे दुनिया की सबसे स्वच्छ और बेहतरीन रेलवे की तरफ आगे अपने कदम बढ़ा रही है। हम सब जानते हैं कि भारतीय रेलवे के विकास में सबसे बड़ा योगदान हमारे रेल मंत्री जी और प्रधानमंत्री जी का है। देश में 1309 से अधिक रेलवे स्टेशनों की पहचान की गई है जिनको अमृत रेलवे स्टेशन के रूप में देश और दुनिया देखेगी जिसमें झारखण्ड के 57 स्टेशनों को अमृत रेलवे स्टेशन के रूप में परिवर्तित किया जाएगा और मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद का स्टेशन भी इस सौभाग्यशाली सूची में शामिल है। महोदय जब मैं वंदे भारत ट्रेन में बैठकर देखता हूं तो मेरे दिल को यह बड़ी तसल्ली होती है कि हमारे देश ने इतनी प्रगति कर ली है। यह निश्चित रूप से बदलते परिवेश में रेलवे को दुनिया की सबसे बेहतरीन रेलवे बनाने के लिए एक माइलस्टोन है।

मेरे संसदीय क्षेत्र से सम्बंधित कुछ मांगों को माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष रखना चाहता हूँ जिनका विवरण निम्नलिखित है -

· मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद, झारखंड एवं आसपास के जिलों से बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का श्री माता वैष्णो देवी के दर्शन हेतु कटरा जम्मू की ओर हमेशा आना-जाना बना रहता है और ऐसे में सीधी ट्रेन सुविधा के अभाव से जनता को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। अतः धनबाद से श्री माता वैष्णो देवी कटरा के बीच एक नई रेल सुविधा प्रदान करने की कृपा करें।

· वर्तमान में धनबाद से बनकर दिल्ली के लिए एक भी ट्रेन नहीं है जो भी दिल्ली के लिए है वो कोलकाता से बनकर चलती है जिसके कारण प्रतीक्षा सूची बहुत अधिक होता है और क्षेत्रीय कोटा कम होने के कारण टिकट कन्फर्म नहीं हो पाती है जिसके कारण हमारे संसदीय क्षेत्र के लोगों को दिल्ली और की ओर यात्रा करने में काफी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। अतः धनबाद से नई दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन चलाने की अत्यंत आवश्यकता है।

· मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद एवं आसपास के क्षेत्र से जनता को रोजी-रोटी एवं इलाज हेतु दक्षिणी प्रदेशों की ओर आना-जाना लगा रहता है धनबाद से इन प्रदेशों में कोई सीधी ट्रेन की सुविधा न होने के कारण जनता को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। ट्रेन नंबर 12835/ 12836 यशवंतपुर हटिया एक्सप्रेस को धनबाद तक विस्तार करने की कृपा करें जिससे स्थानीय लोगों को इस रेल सुविधा का लाभ मिल सके।

· कोरोना काल के दौरान बढ़ती महामारी को ध्यान में रखते हुए देश में कई ट्रेनों का संचालन बंद कर दिया गया था, कालांतर में जब देश में कोरोना बीमारी का प्रभाव कम होने पर अस्थाई रूप से बंद ट्रेनों को पुन बहाल कर दिया गया है परंतु मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद में अभी भी अस्थाई रूप से बंद की गई ट्रेनों का संचालन बाधित है बंद पड़ी ट्रेनों का विवरण निम्नलिखित है :

धनबाद-आसनसोल मेमू 63552 (डाउन) / 63551 (अप) धनबाद से वर्धमान एवं वर्धमान से धनबाद (प्रतिदिन)

आसनसोल-भोजपूड़ीह मेमू 53522 (डाउन) / 53521 (अप) आसनसोल से भोजपूड़ीह एवं भोजपूड़ीह से आसनसोल (प्रतिदिन) जनहित को ध्यान में रखते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद में उक्त दोनों ट्रेनों का संचालन पुनः जल्द से जल्द स्थापित किया जाए।

· धनबाद के अंतर्गत थापर नगर रेलवे स्टेशन पर कोरोना काल के पूर्व जिन ट्रेनों का ठहराव हुआ करता था परंतु कोरोना काल के दौरान इन ट्रेनों को थापर नगर रेलवे स्टेशन पर ठहराव अस्थाई रूप से बंद कर दिया गया था जो कि वर्तमान में भी बाधित है।

निम्नलिखित ट्रेनों का थापर नगर रेलवे स्टेशन पर ठहराव होने से थापर नगर एवं आसपास के क्षेत्र से रेल यात्रा करने वाले यात्रियों को काफी सुविधा होगी-

-देवघर-रांची / दुमका-रांची इंटरसिटी (13319/13320) (18619/18620)

-कोलफील्ड एक्सप्रेस 12339/12340

-ब्लैक डायमंड एक्सप्रेस 22387/22388

थापर नगर रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त ट्रेनों का ठहराव कराने की कृपा करें जिससे जनता को रेल सुविधाओं का लाभ मिल सके ।

· धनबाद लोक सभा के अंतर्गत कालूबथान रेलवे स्टेशन पर कोरोना काल से पूर्व निम्नलिखित ट्रेनों का ठहराव हुआ करता था परंतु कोरोना काल के दौरान महामारी को देखते हुए इन ट्रेनों का उक्त रेलवे स्टेशन पर ठहराव अस्थाई रूप से बंद कर दिया गया था, जो अभी भी बाधित है यदि निम्नलिखित ट्रेनों का कालूबथान रेलवे स्टेशन पर ठहराव हो जाए तो कालूबथान एवं आसपास के क्षेत्र से रेल यात्रा करने वाले यात्रियों को काफी सुविधा प्राप्त होगी -

-देवघर -रांची इंटरसिटी (13319/13320) (18619/18620)

-कोलफील्ड एक्सप्रेस (12339 /12340)

कालूबथान रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त दोनों ट्रेनों का ठहराव कराने की कृपा करें ।

· धनबाद लोक सभा के अंतर्गत कुमारधूबी रेलवे स्टेशन पर कोरोना काल से पूर्व निम्नलिखित ट्रेनों का ठहराव हुआ करता था, परंतु कोरोना महामारी के दौरान इन ट्रेनों का कुमारधूबी रेलवे स्टेशन पर अस्थाई रूप से ठहराव बंद कर दिया गया है जो अभी तक बाधित है -

-मुंबई मेल (12321/12322)

-धनबाद -पटना इंटरसिटी एक्सप्रेस (13331/13332)

-गोमो -आसनसोल ईएमयू (03542/03543)

-वनांचल- एक्सप्रेस (13403/13404)

कुमारधूबी रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त सभी ट्रेनों का ठहराव जल्द से जल्द करने की कृपा करें ।

· धनबाद जिले के अंतर्गत श्री राम राज मंदिर चिटाहिधाम आस्था का प्रमुख केंद्र है । यहाँ प्रतिदिन हजारों की संख्या में श्रद्धालु दर्शन पूजन करने आते हैं । मंदिर परिसर तक आने हेतु NH 32 सीनीडीह से मुख्य रास्ता मंदिर तक जाता है । उक्त रास्ते में धनबाद- चन्द्रपुरा रेलखंड के 20 वें किलोमीटर में अवस्थित अंडरपास से होकर जाना पड़ता है, जो अत्यंत ही संकरा और छोटा है । इस अंडरपास में बड़े आकार के चार पहिया वाहनों को आवागमन में काफी परेशानी होती है ।

अतः निवेदन है कि श्रद्धालुओं एवं ग्रामीणों के सुगम आवागमन हेतु धनबाद-चन्द्रपुरा रेलखंड के 20 वें किमी में अवस्थित उक्त अंडरपास का पुनर्निर्माण करवाया जाये जिससे की बड़ी चार पहिया वाली गाड़ियां वहां से गुजर सकें ।

मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी मेरे संसदीय क्षेत्र से सम्बंधित रेलवे की मांगों पर विचार करते हुए बजटीय प्रावधान कर उन्हें जल्द से जल्द पूरा करेंगे जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद की जनता रेलवे की सुविधाओं का लाभ ले सकें । धन्यवाद ।

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) : मैं रेल सम्बन्धी अनुदान की माँग पर अपने विचार रखता हूँ । वित्तीय वर्ष- 2024-25 के लिए रेल मंत्रालय के अनुदान की माँग का समर्थन करते हुए कहना चाहूँगा कि आज हमारा

देश NDA गठबंधन सरकार के बजट में निर्धारित/प्रावधानित रेल से सम्बन्धी रेल नेटवर्क का विकास, सुरक्षा, संरक्षा के साथ यात्री सुविधा और रेल हित में भारत को विश्व में सबसे बड़े रेल नेटवर्क कायम करने के लिए कार्य कर रहा है वह हमारे देश के माननीय यशस्वी विश्व प्रसिद्ध गाँव और गरीब के हृदय से शुभचिंतक प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी एवं भारत सरकार के सबसे बड़े कर्मशील और कर्मठ माननीय रेल मंत्री श्री अश्विन वैष्णव जी के सपनों का यह रेल बजट है ।

बिहार के लिए वर्ष-2009-14 के बाद रेल के क्षेत्र में जितने बड़े पैमाने पर उदारतापूर्वक कार्य किया गया है उसका उदहारण निम्न है:-

- बिहार के लिए रेल के क्षेत्र में 2009-14 में 1,132 करोड़ की जगह 2024-25 में 10,033 करोड़ कर नौगुना बढ़ोतरी करने की व्यवस्था ।

- बिहार में रेल ट्रैक प्रतिवर्ष 2009-14 के 64 किलोमीटर की जगह 2024-25 में तीन गुना बढ़ाते हुए प्रतिवर्ष 167 करने का काम ।

- रेल में पुरे बिहार में सौ प्रतिसत विद्युतीकरण का काम ।

- बिहार में 79,356 करोड़ रूपये की लागत से 5064 किलोमीटर के पचपन योजनाओं के तहत नये ट्रैक्स के चल रहे परियोजना ।

- बिहार में अमृत स्टेशन योजनाओं के तहत 92 स्टेशनों के विकास की योजना जिसमें मेरे संसदीय क्षेत्र का एकमा और मशरक भी सम्मिलित है का प्रावधान और

- वर्ष-2014 से बिहार में चार सौ नब्बे रेल ऊपरी पुल (ROB) और नीचले पुल (RUB) के निर्माण का कार्य ।

बिहार के लिए उपर्युक्त सभी विशेष कार्यों के लिए कार्य करने और कराने के लिए बजट में व्यवस्था करने के लिए मैं हृदय के गहराइयों से माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी और कर्मठ, योग्य कार्यकारी रेल मंत्री श्री अश्विन वैष्णव के प्रति आभार व्यक्त करते हुए धन्यवाद देता हूँ और इस अनुदान मांग का समर्थन करता हूँ । इसी के साथ जनहित में मैं अपने लोकसभा क्षेत्र महाराजगंज, बिहार अंतर्गत निम्न विकासात्मक कार्य करने का भी अनुरोध करता हूँ:-

- नई दिल्ली से गोरखपुर, सिवान, एकमा, छपरा होते हुए पटना तक एक जोड़ी वन्देभारत ट्रेन चलाने की व्यवस्था ।

- लोकनायक जयप्रकाशनारायण की जन्मस्थली सारण से जलालपुर, बनियापुर, भगवानपुर, डुमरिया घाट होते हुए महात्मा गाँधी की कर्मस्थली चम्पारण के मोतिहारी तक एक नई रेल लाइन बिछाने हेतु ।

- महाराजगंज से दरौंदा, चैनवा, महेन्द्रनाथ हाल्ट, एकमा, दाउदपुर, छपरा होते हुये पाटलिपुत्रा जं. तक कार्यालयीय समय अनुसार एक जोड़ी रेलगाड़ी चलाने हेतु ।

- महाराजगंज-मशरक रेलवे खंड पर अवस्थित पटेढी में पूर्व मुख्यमंत्री स्वतंत्रा सेनानी एवं महामाया बाबू के नाम पर हाल्ट स्टेशन का निर्माण करवाया जाये ।

- महाराजगंज-मशरख रेलवे खंड पर अवस्थित बहरौली में हाल्ट स्टेशन का निर्माण करवाया जाये ।

- वाराणसी मंडल के श्यामकौड़िया रेलवे स्टेशन पर गाड़ी संख्या-15113/15114 (गोमतीनगर एक्सप्रेस) का ठहराव कराया जाये ।
- वाराणसी मंडल में स्थित दाउदपुर रेलवे स्टेशन पर गाड़ी संख्या-14005/6(लिक्ष्वी एक्सप्रेस) का ठहराव कराया जाये ।
- श्याम कोरिया रेलवे स्टेशन पर जन सुविधा हेतु रिजर्वेशन काउंटर खुलवाया जाए ।
- छपरा ग्रामीण एवं खैरा स्टेशनों के बीच पाटलिपुत्र एक्सप्रेस ट्रेन का लगभग 40 मिनट तक आने जाने के क्रम में बेवजह रुकावट हो रहा है, उसका टेक्निकल क्या कारण है उसका पता लगाते हुए उसको दूर किया जाए तथा बिना रुकावट के ट्रेन का संचालन कराया जाये ।
- सिवान भाया दुरौंदा महाराजगंज, मशरक, छपरा ग्रामीण जंक्शन होते हुए पाटलिपुत्र या पटना जंक्शन तक एक जोड़ी नई रेलगाड़ी डीएमयू / ईएमयू का संचालन ऑफिशियल समयानुसार कराया
- पाटलिपुत्रा जंक्शन से सिवान जंक्शन तक एक नई इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन का परिचालन जो प्रस्तावित है उसे एकमा, दाउदपुर, कोपा में ठहराव देते हुए कार्यालयी समय पर चलाया जाये ।
- थावे से मशरक, महाराजगंज, एकमा होते हुए पाटलिपुत्रा या पटना जं.तक एक जोड़ी नई ट्रेन चलाया जाये ।
- थावे से राजापट्टी होते हुए मशरक, छपरा जं. तक एक DMU ट्रेन कार्यालयी समय पर चलाया जाये ।
- गाड़ी संख्या-12530 (लखनऊ पाटलिपुत्रा सुपर फ़ास्ट एक्सप्रेस जो लखनऊ से गोरखपुर, सिवान, एकमा होते हुए पाटलीपुत्रा जं.तक चलती है । इसका समय परिवर्तन करते हुए लखनऊ जं. से 1.00 (AM) से संचालित कराया जाना यात्री हित एवं रेलहित में बहुत जरूरी है एवं गाड़ी संख्या-12529/12530 (पाटलिपुत्रा लखनऊ सुपर फ़ास्ट एक्सप्रेस) जिसका संचालन सप्ताह में पांच दिन ही है । यात्रिहित एवं रेलहित में सप्ताह के प्रत्येक दिन चलाने की नितांत आवश्यकता है ।
- मेरे संसदीय क्षेत्र महाराजगंज लोकसभा, बिहार अंतर्गत पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी मंडल में स्थित महाराजगंज रेलवे स्टेशन पर RPF का ओउट पोस्ट रेलहित जनहित में स्थापित कराया जाये ।
- दाउदपुर के दुमदुमा ढाला एवं एकमा के मांझी-बरौली पथ पर अवस्थित ढाला पर ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए ।
- गाड़ी संख्या-03215-03216 (पटना थावे स्पेशल ट्रेन) जो अस्थायी रूप से पटना, पाटलीपुत्रा, दिघवारा, छपरा ग्रामीण, मशरक जं. एवं रजापट्टी होते हुए थावे तक चलती है उसका मार्ग परिवर्तन कर उसे स्थाई रूप से थावे से मशरक, महाराजगंज, दुरौंदा, एकमा, छपरा एवं पाटलीपुत्रा होते हुए पटना तक ऑफिसियल समयानुसार सुबह-शाम संचालित कराया जाना यात्री हित और रेल हित में बहुत जरूरी है ।
- महाराजगंज-मशरक रेल लाइन का न्यू सिग्नल सिस्टम्स लगवाया जाए ।
- श्याम चौक ढाला एवं करिंगा ढाला पर बन रहे ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य जल्द से जल्द पुरा कराया जाए ।
- चैनवा स्टेशन पर रेक पॉइंट का निर्माण कराया जाये ।

- मेरे संसदीय क्षेत्र महाराजगंज लोकसभा में एक रेलवे चक्का फैक्ट्री एवं कोच फैक्ट्री का निर्माण कराया जाए ।
- महाराजगंज हाल्ट स्टेशन को पूर्ण स्टेशन का दर्जा देते हुए अमृत भारत स्टेशन योजना में शामिल करवाया जाए ।

श्री अरुण कुमार सागर (शाहजहाँपुर) : मैं रेलवे बजट पर अपने विचार रखता हूँ । 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 वर्ष 2024-25 के रेलवे बजट में देश के व्यापक हित में महत्वपूर्ण प्रावधान किए हैं । माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी केन्द्रीय नेतृत्व में माननीय वित्त मंत्री महोदया ने बजट का एक बड़ा हिस्सा भारतीय रेलवे को बेहतर बनाने के लिए आवंटित किया है, जिससे यह सरकार के लिए एक प्रमुख फोकस क्षेत्र बन गया है । वित्त वर्ष 2024-25 में रेलवे के लिए सकल बजटीय सहायता 2,52,200 करोड़ रुपये का प्रावधान है, जो पिछले वर्षों की तुलना में उल्लेखनीय वृद्धि दर्शाता है । इस फंडिंग वृद्धि ने ठोस परिणाम दिए हैं, जिसमें भारतीय रेलवे ने वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान माल ढुलाई में 1588 मीट्रिक टन का ऐतिहासिक मील का पत्थर हासिल किया है, जो 2014-15 में 1095 मीट्रिक टन से अधिक है । वर्ष 2030 तक 3,000 मीट्रिक टन तक पहुंचने का लक्ष्य रखा गया है, जो केन्द्र सरकार के कार्यकाल में पर्याप्त प्रगति दर्शाता है । इस आवंटन का उद्देश्य रेलवे के बुनियादी ढांचे का आधुनिकीकरण करना और सेवा क्षमताओं को बढ़ाना है ।

माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के विगत 10 वर्षों के केन्द्रीय कार्यकाल में भारत की अर्थव्यवस्था पहले से कहीं अधिक लचीली और मजबूत हुई है । मौजूदा आर्थिक रणनीति में कल्याणकारी उपाय राजकोषीय विवेक, पर्याप्त पूंजी निवेश और विनिर्माण पर नए सिरे से ध्यान केंद्रित करना शामिल है । पिछले एक दशक में, भारतीय रेलवे ने 31,180 किलोमीटर नई पटरियाँ चालू की हैं, जो 2014-15 में 4 किलोमीटर प्रतिदिन से बढ़कर 2023-24 में 14.54 किलोमीटर प्रतिदिन हो गई हैं । इसके अतिरिक्त, इस अवधि के दौरान विद्युतीकरण प्रयासों ने 41,655 रूट किलोमीटर (आरकेएम) को कवर किया है तथा विगत 10 वर्षों में 40 हजार कि०मी० इलेक्ट्रिफिकेशन किया गया है । यह हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के कार्यकाल की एक बहुत बड़ी उपलब्धि है । बजट में भारत में रणनीतिक नोड्स में औद्योगिक विकास को बढ़ावा देने के लिए अतिरिक्त धनराशि आवंटित की गई है । प्रमुख पहलों में विशाखापत्तनम चेन्नई औद्योगिक गलियारा, हैदराबाद-बंगलुरु औद्योगिक गलियारा और अमृतसर-कोलकाता औद्योगिक गलियारा जैसे प्रमुख गलियारों के साथ औद्योगिक क्लस्टरों के लिए बुनियादी ढांचे को बढ़ाना शामिल है । इन प्रयासों का उद्देश्य भारत के पूर्वी क्षेत्रों में आर्थिक विकास को बढ़ावा देना है । पीएम गति शक्ति मिशन के तहत सरकार ने तीन किफायती रेलवे कॉरिडोर की पहचान की है- ऊर्जा, खनिज और सीमेंट बंदरगाह कनेक्टिविटी और उच्च यातायात घनत्व वाले कॉरिडोर । इस पहल का उद्देश्य मल्टी मॉडल कनेक्टिविटी को बढ़ाना, लॉजिस्टिक्स लागत को कम करना और देश भर में यात्रियों की सुरक्षा और अनुभव को बेहतर बनाना है ।

इस वित्तीय वर्ष के रेल बजट में अधिक रेलगाड़ियां बनाने पर जोर दिया जा रहा है । बीते वर्ष में देशभर में रेलवे से 700 करोड़ से अधिक लोगों ने सफर किया है । चूंकि, रेलवे पर दबाव बढ़ता जा रहा है, इसलिए इसके लिए चालू वर्ष में 2500 अतिरिक्त जनरल कोच बनाने की तरफ काम किया जा रहा है, जिसे आने वाले समय में 10 हजार जनरल कोच तक बढ़ाया जाएगा । यदि हम नौकरियों की बात करें तो यू०पी०ए० शासनकाल के दौरान 4 लाख 11 हजार नौकरियां दी गई थीं, जबकि माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के 10 वर्ष के कार्यकाल में पांच लाख युवाओं को जॉब दी गई है । मैं सदन में प्रस्तुत रेल बजट का पूरजोर 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 -

मैं लोक सभा में मेरे द्वारा पूछे गए अतारांकित प्रश्न संख्या 1806, दिनांक 13-12-2023 की ओर दिलाना चाहूंगा, जिसके संदर्भ में माननीय रेल मंत्री जी ने जानकारी दी है कि पूर्वोत्तर रेलवे में फर्रुखाबाद-शाहजहांपुर-मैनाली (165 किलोमीटर) नई लाइन के निर्माण संबंधी सर्वेक्षण 4168 करोड़ रूपए की अनुमानित परियोजना लागत के साथ 2018-19 में पूरा हो गया था। इस संदर्भ में माननीय रेल मंत्री महोदय ने यह भी जानकारी दी है कि 01-04-2023 की स्थिति के अनुसार उत्तर प्रदेश में पूर्ण रूप से/आंशिक रूप से पड़ने वाली 98,015 करोड़ रूपये लागत की 6,552 किलोमीटर कुल लंबाई वाली कुल 71 रेल अवसंरचना परियोजनाएं (16 नई लाइनें, 4 आमामान परिवर्तन और 51 दोहरीकरण) योजना/अनुमोदन/निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं, जिसमें से मार्च, 2023 तक 1598 किलोमीटर लंबाई को कमीशन कर दिया गया है और 28,275 करोड़ रूपये का व्यय किया गया है, लेकिन, मेरे अतारांकित प्रश्न के उत्तर में 01-04-2023 की स्थिति के अनुसार जो जानकारी दी गई है, उसमें फर्रुखाबाद-शाहजहांपुर मैनाली रेलवे लाइन के बारे में यह नहीं बताया गया है कि यह परियोजना इस समय किस चरण में है।

मैं सरकार के ध्यान में यह भी लाना चाहूंगा कि उपरोक्त रेलवे लाइन के स्थापित किए जाने से जहां शाहजहांपुर, फर्रुखाबाद, लखमीपुर-खीरी, बदायूं, पीलीभीत, जो अत्यधिक पिछड़े जिले हैं, इन जनपदों के दूरगामी ग्रामीण अंचल रेलवे नेटवर्क से जुड़ सकेंगे, वहीं सैन्य छावनियों के कारण शाहजहांपुर और फतेहगढ़ जैसे सुरक्षा की दृष्टि से सामारिक केन्द्रों का जुड़ाव सीधे मथुरा, आगरा, ग्वालियर, झांसी और टनकपुर स्थित छावनियों से होने पर संवेदनशील रहने वाली उत्तरी सीमा को और अधिक मजबूती प्राप्त होगी। इस संदर्भ में दिनांक 20-12-2023 में लोक सभा में प्रश्न काल के दौरान तारांकित प्रश्न संख्या 244 के बारे में मेरे द्वारा पूरक प्रश्न पूछने के दौरान माननीय रेल मंत्री महोदय द्वारा मुझे व्यक्तिगत रूप से भेंट किए जाने हेतु आश्चर्य किया गया था। तत्पश्चात मैंने उनसे इस रेल परियोजना के बारे में व्यक्तिगत रूप से भेंट की। मुझे खुशी है कि माननीय रेल मंत्री जी ने इस ओर ध्यान देने का आश्वासन भी मुझे दिया।

मेरा माननीय वित्त मंत्री जी से निवेदन है कि फर्रुखाबाद-शाहजहांपुर मैनाली रेलवे लाइन परियोजना के निर्माण हेतु बजट में धन का आवंटन करने की कृपा करें, ताकि क्षेत्र के विकास के साथ-साथ देश को सामरिक दृष्टिकोण से भी मजबूती मिल सके। मेरे संसदीय क्षेत्र के भ्रमण के दौरान स्थानीय जनता द्वारा ट्रेन नम्बर 14315/16 बरेली इंटरसिटी एक्सप्रेस, जो बरेली से नई दिल्ली और आला हजरत एक्सप्रेस 14311-12, जो बरेली से भुज के बीच चलती है, इन दोनों रेलगाड़ियों को बरेली से शाहजहांपुर तक बढ़ाए जाने की मांग की जा रही है। इन दोनों रेलगाड़ियों को शाहजहांपुर तक बढ़ाये जाने में रेलवे को कोई कठिनाई भी नहीं होगी, क्योंकि शाहजहांपुर से कुछ ही कि०मी० की दूरी पर रोजा में रेलगाड़ियों के साफ-सफाई करने की पूरी सुविधा उपलब्ध है। इन दोनों रेलगाड़ियों को शाहजहांपुर तक बढ़ाने से रेलवे को जहां आर्थिक लाभ होगा, वहीं स्थानीय जनता को भी काफी सुविधा होगी। अतः जनहित में इन दोनों रेलगाड़ियों को बरेली से शाहजहांपुर तक बढ़ाए जाने हेतु हेतु समुचित कार्यवाही की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र जनपद शाहजहांपुर (उ०प्र०) के विकास खण्ड निगोही के ग्राम चकसफौरा हाल्ट के निकट मानवरहित गेट नं० 41 सी व किमी० नं० 44/89 था, जिसे रेलवे विभाग द्वारा पूर्णतः बन्द किया जा रहा है। इस संबंध में, मैं सरकार को अवगत कराना चाहूंगा कि जनपद शाहजहांपुर 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 क्रासिंग बनवाने हेतु समुचित कार्यवाही की जाए। अतः ग्राम तालगांव-रोहनियां सम्पर्क मार्ग के रेलवे गेट पर अण्डरपास / रेलवे क्रासिंग बनवाने हेतु सकारात्मक कार्यवाही अविलम्ब की जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहाँपुर (उ०प्र०) के अन्तर्गत कृभको फर्टिलाइजर्स 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 सदन 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 अवरूद्ध होगा। अतः ऐसी स्थिति में उक्त रेलवे लाइन निर्माण कार्य में उपरोक्त सभी ग्रामीण मार्गों के मुख्य चकमार्ग पर रेलवे लाइन 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 शाहजहाँपुर में उत्तर रेलवे के अन्तर्गत शाहजहाँपुर रेलवे स्टेशन की मुख्य बिल्डिंग को द्वितीय प्रवेश द्वार की तरफ स्थानांतरित किए जाने, यात्रियों की सुविधा हेतु स्वचालित सीढ़ियों का निर्माण किए जाने, प्लेटफार्म संख्या 1, 2 व 3 पर वाटर कूलरों की संख्या को बढ़ाया जाने एवं प्लेटफार्म संख्या 4 व 5 पर वाटर कूलर लगाए जाने, यात्री शेड की व्यवस्था किए जाने, प्लेटफार्म संख्या 2 व 3 के फर्श का 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 मेरे संसदीय जनपद शाहजहाँपुर में स्थित रेलवे स्टेशन पर उक्त समस्याओं का निराकरण आज तक नहीं हो सका है, जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। अतः मेरे संसदीय जनपद शाहजहाँपुर में स्थित शाहजहाँपुर रेलवे स्टेशन की उपरोक्त

सभी समस्याओं के शीघ्र निराकरण हेतु समुचित कदम उठाएं। मैं सरकार को यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि 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 शाहजहाँपुर-लखनऊ मेमो ट्रेन का पुनः संचालन कराए जाने की आवश्यकता है और साथ ही रेलगाड़ी संख्या 54377/54378, जो बरेली से प्रयाग तक चलती थी और वर्तमान समय में लखनऊ से प्रयाग तक चल रही है, का भी पुनः बरेली से प्रयाग तक तक संचालन किए जाने और रेलगाड़ी संख्या 14315/14316 इण्टरसिटी एक्सप्रेस, जो बरेली से नई दिल्ली तक चलती है, को शाहजहाँपुर से नई दिल्ली तक चलाए जाने की आवश्यकता है।

इस संदर्भ में मेरे द्वारा रेल अधिकारियों को भी पत्र लिखकर अनुरोध किया गया है, लेकिन, अब तक इस कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई है। अतः यात्रियों के हितों के मद्देनजर उपरोक्त विषयक समुचित निर्देश प्रदान किए जाएं। मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहाँपुर के अन्तर्गत उ०रे० 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 सौन्दर्यीकरण कर वहां 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 शाहजहाँपुर में स्थित कटरा और तिलहर रेलवे स्टेशनों के प्लेटफॉर्म का जीर्णोद्धार कर सौन्दर्यीकरण किया जाए और वहां पर यात्रियों के लिए पेयजल और वाटर कूलर की व्यवस्था भी किए जाने हेतु समुचित कदम उठाए जाएं। मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहाँपुर, उ०प्र० के रेलवे स्टेशन की स्थिति अत्यंत ही जर्जर है, जिसका पुनर्निर्माण कार्य होना अत्यंत ही आवश्यक है। शाहजहाँपुर रेलवे स्टेशन की 25 प्रतिशत आबादी मुख्य द्वार की तरफ तथा शेष 75 प्रतिशत आबादी द्वितीय प्रवेश द्वार की तरफ है। वर्तमान में रेलवे स्टेशन के मुख्य द्वार की ओर संकरी (पतली) रास्ता होने के कारण लोगों को आवागमन में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है, जिस कारण से मुख्य द्वार की तरफ आये दिन जाम की समस्या भी बनी रहती है। ठीक इसके विपरीत रेलवे स्टेशन की मुख्य बिल्डिंग के द्वितीय प्रवेश द्वार (माल गोदाम रोड़) की तरफ चौड़ी रास्ता एवं आवागमन की बेहतर सुविधा है। यदि रेलवे स्टेशन का मुख्य द्वार द्वितीय प्रवेश द्वार की तरफ स्थानांतरित किया जाए तथा द्वितीय प्रवेश द्वार की तरफ तेल टंकी से लेकर ढाका ताल रेलवे कालोनी तक सड़क का चौड़ीकरण एवं पुनर्निर्माण कार्य कराया जाए तो जनपद के लोगों को रेलवे की बेहतर सुविधा उपलब्ध हो सकेगी। अतः जनपद शाहजहाँपुर के नगर निगम घोषित होने के पश्चात् विकास एवं जनता की सुविधाओं के दृष्टिगत मुख्य द्वार को द्वितीय प्रवेश द्वार की तरफ स्थानांतरित करने तथा द्वितीय प्रवेश द्वार की रोड़ निर्माण एवं अन्य आवश्यक सुविधाएँ उपलब्ध करवाने हेतु सकारात्मक कार्यवाही की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहाँपुर, उ०प्र० की नगर विधानसभा में गर्ग फाटक से ककरा होते हुए शाहबाजनगर तक तथा मोहल्ला बाला तिराही से केरूगंज होते हुए इस्लामिया इण्टर कॉलेज के पीछे तक रेलवे लाइन बिछी हुई है, जिस पर पिछले 40 वर्षों से ट्रेनों का आवागमन बंद है। उक्त रेलवे लाइन पर रोड़ निर्माण हेतु पूर्व में भी दिनांक 30/12/2020 के माध्यम से रेलवे को अवगत कराया था कि उक्त रेलवे लाइन पर नगर निगम रोड़ निर्माण करवाना चाहता है, जिसका मालिकाना हक रेलवे का ही होगा। अतः जनहित में तथा शहर को जाम की समस्या से निजात दिलाने हेतु उक्त बन्द पड़ी रेलवे लाइनों पर नगर निगम के माध्यम से रोड़ निर्माण (सी०सी०/ कोलतार मार्ग) हेतु स्वीकृति प्रदान किए जाने हेतु सकारात्मक कदम उठाएं, जिससे शहर की जनता को जाम की समस्या से निजात मिल सके। मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहाँपुर की विधान सभा तिलहर में रेलवे कॉसिंग संख्या 334-बी पर रेल उपरगामी सेतु (आर०ओ०बी०) स्वीकृत किया गया है और इस समय उपरगामी सेतु का निर्माण कार्य जारी है,

लेकिन दुःख है कि उपरोक्त रेलवे कासिंग संख्या 334-बी का निर्माण कार्य, जिस संस्था के माध्यम से करवाया जा रहा है, उसका कार्य मानक के अनुरूप बिलकुल भी नहीं है। आर०ओ०बी० के निर्माण में फिल्टर मैटेरियल की गुणवत्ता अत्यधिक खराब है तथा अप्रोच स्लैब, सूट ड्रेन कार्य भी काफी असंतोषजनक एवं निम्न स्तर का है और साथ ही प्रोटक्शन वर्क में स्टोन पिचिंग मैटेरियल काफी घटिया किस्म का उपयोग किया जा रहा है। संस्था के द्वारा उपरोक्त आर०ओ०बी० के निर्माण में करवाए जा रहे घटिया एवं निम्न स्तर की सामग्री के प्रयोग से भविष्य में किसी भी प्रकार की बड़ी गंभीर दुर्घटना घटित हो सकती है। अतः जनहित में उक्त निर्माण कार्य की मंत्रालय स्तर पर एक उच्चस्तरीय तकनीकी समिति गठित करके विस्तृत जांच करवाकर इसमें संलिप्त दोषी अधिकारियों एवं ठेकेदारों के विरुद्ध कठोर कार्यवाही और रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित किए गए मानकों के अनुरूप उपरोक्त आर०ओ०बी० का निर्माण सुनिश्चित कराए।

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। धन्यवाद।

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): The past year has seen some of the worst railway accidents in India's history, including the triple train collision in Balasore that killed nearly 300 people. In the last two months alone, more than 15 people have been killed in major derailments and collisions.

The increased budgetary allocation for the railways, particularly railway safety, is a welcome move, but there remain several gaping holes in the railways' safety infrastructure, and the budget once again prioritises the needs of higher income passengers over the crores that rely on the railways as a low-cost mode of travel.

Deadly Train Accidents in the Past Year. In 1956, then-Minister of Railways Lal Bahadur Shastri submitted his resignation after a major train accident in Andhra Pradesh, taking moral responsibility for the incident despite the fact that he was not personally to blame for it. The Prime Minister did not accept his resignation then, but did do so after a second accident took place in November of that year. Yet, the Minister of Railways has shrugged off all accountability for the numerous deadly rail accidents of the past year that have shaken citizens' faith in the institution of the railways.

- June 2, 2023: Bengaluru-Howrah Superfast Express collision, 290 people killed;
- October 11, 2023: Anand Vihar-Kamakhya North East Express derailment, 4 people killed;
- October 29, 2023: Visakhapatnam-Palasa and Visakhapatnam-Rayagada train collision, 14 people killed;
- February 28, 2024: Jamtara train accident, 2 people killed;

- June 17, 2024: Kanchenjunga Express collision, 9 people killed;
- July 18, 2024: Chandigarh-Dibrugarh Express derailment, 4 people killed; and
- July 30, 2024: Howrah-CSMT Express derailment, 2 persons killed;

Train Accidents in July:-

- July 18: Train accident in Gonda, UP: Chandigarh-Dibrugarh Express: 4 killed, 31 injured;
- July 19: Goods train derailed in Valsad, Gujarat;
- July 20: 12 wagons of a freight train derailed in Amroha, UP.
- July 21: 3 wagons of a goods train derailed in Alwar, Rajasthan;
- July 21: Goods train derailed in Ranaghat, West Bengal;
- July 26: Goods train derailed at Bhubaneswar Railway Station, Orissa;
- July 29: Bihar Sampark Kranti Express detached from other coaches in Samastipur, Bihar; and
- July 30: Several coaches of the Howrah-CSMT Express train derailed in Chakradharpur, Jharkhand: 2 killed, 20 injured.

Railway Safety, and deployment of Kavach. Train collisions have begun to make up an increasing proportion of train accidents in India. The deaths of 15 passengers and railway staff in a train accident in Darjeeling, West Bengal, in June, were also the result of a collision between a freight train and the Kanchenjunga Express.

The deployment of the automatic train protection system Kavach across India is the most important step that can be taken towards the prevention of these collisions. Yet, the installation of Kavach has been painfully slow so far, and this Union Budget offers little reassurance in this matter, despite the Minister of Railways' praise of record allocations for the railways.

As of this month, Kavach has been deployed only on 1,465 route kms. or 2.14 per cent of the total railway network and only 144 out of 15,200 loco engines have been equipped with it.

The cost of installing KAVACH, including equipment, is Rs. 50 lakh per route kilometre and Rs. 70 lakh to fit the equipment in one railway engine. That means

about Rs. 34,213 crore is needed to equip all routes and Rs. 10,640 crore to install the systems on all railway fleets. However, according to the Minister of Railways response, only about Rs. 1,112 crore has been allocated for the installation of KAVACH in 2024-25. At the Government's current pace, it will take over 40 years for KAVACH to be installed across the country

The Government has repeatedly claimed that its focus is on improving railway safety measures and specifically prioritising Kavach. Still, the hard figures of this allocation indicate that this is merely posturing - an attempt to detract from the many railway accidents that have occurred in recent years.

As regards track renewal, in the month of July alone, there have been eight train derailments. Just this morning, at least two people were killed when the Howrah-CSMT Express derailed in Jharkhand.

Derailments are the single largest cause of train accidents in the country, and, according to the Comptroller Auditor General's report on derailments, various kinds of track defects are responsible for most of them. Despite this, the budgetary allocation for track renewals has increased by only 2 per cent from 2023-24 to 2024-25.

Signalling and Telecommunications. Technical deficiencies in signalling systems are another significant cause of train accidents. However, until FY 2023-24, only about 46 per cent of railway stations have switched from mechanical signalling to electronic interlocking systems. Another important signalling intervention is Automatic Block Signalling (ABS), a proven low-cost solution that controls the movement of trains between the blocks using automatic signals. Despite this, it has only been commissioned on 4,431 route kms. on high-density network routes, or about 6.47 per cent of the length of the Indian Railways. This year too, signalling and telecom received only 1.8 per cent of the railway budget, down from 2.8 per cent in 2018-19.

Ministry's Neglect of poor passengers and no focus on low-cost air-conditioned coaches. In October 2020, the then Chairman of the Railway Board announced that the Government had begun working to phase out non-airconditioned coaches from all mail and express trains. The Chairman said that this was being done as non-airconditioned coaches caused both technical problems and great discomfort to passengers at speeds beyond 130 km/h. If the Government had adhered to its promise of keeping the tickets for these coaches affordable for passengers who

had formerly travelled by sleeper class, this would have been a welcome move towards improving their quality of life.

However, this year, the Minister of Railways committed to manufacturing 10,000 non-AC coaches including General Class and Sleeper Class coaches, and only 5,000 air-conditioned coaches, and little progress appears to have been made towards the phasing out of non-AC coaches.

Additionally, the average speed of even Mail Express trains in 2023-24 was 51 km/h, while ordinary trains lag behind at 35 km/h. Even the Vande Bharat Express trains, ostensibly some of the country's fastest and most modern trains, ply at an average of 76 km/h.

It is evident that not only has the Government walked back on its promise of making travel by air-conditioned travel for all passengers, it has also been unable to approach even the most modest of its speed targets for locomotives.

The Minister's announcements are a further indication of this Government's neglect of the Garib Rath trains, which offered inexpensive, comfortable, safe and dignified travel to the people of India. Its focus on the Amrit Bharat Express trains, which have maximum speeds of 130 km/h yet consist of several non-airconditioned coaches, is deeply concerning, as, according to the Government itself, this is a risk to passenger safety and comfort.

The average speed of Vande Bharat Express trains has decreased from 84 km/h in 2020-21 to 76 km/h in 2023-24, against a maximum speed of 180 km/h. It is a matter of deep concern that the average speed of the government's most premium passenger trains has not hit 100 km/h.

The Government has hailed the Vande Bharat trains as having been crafted with the highest safety standards. However, it seems to have failed to implement the Commission for Railway Safety's recommendations regarding the trains, including providing evacuation slides similar to those on aircrafts on double-decker trains, aerosol-based fire detection and suppression systems in electrical panels, and confirming that electric cables and other materials are compliant with fire detection norms.

As regards railways in Maharashtra, the Wardha-Marathwada railway line, which was to enhance connectivity between Vidarbha and Marathwada, remains incomplete years after its announcement. As of December 2023, less than 50 per

cent physical progress had been made on the line, with only 3 out of 27 stations having been built.

The swift completion of this railway line will do a great deal to boost the socio-economic wellbeing of the crores of people living in the area it covers.

I also urge the Government to look into several important requests regarding the routes and stops of trains plying in my constituency of Baramati. Passengers travelling from Daund to Pune in my Constituency, Baramati, are greatly inconvenienced by persistently delayed or cancelled train schedules and the limited availability of local trains. Stations on the Pune-Daund route must be designated as suburban stations in order to facilitate the much-needed improvement of train services, including the operation of Electric Multiple Unit (EMU) local trains along with Diesel Electric Multiple Unit (DEMU) trains along the route.

Shree Martand Devasthan in Jejuri is an important place of pilgrimage for people from across Maharashtra and even India, yet it remains woefully under-connected to major cities in the State. A stop in Jejuri should be added onto the routes of the Mahalakshmi Express, the Nizamuddin Express and the Goa Express. The Mumbai-Kolhapur Vande Bharat Express, which is slated to halt only at Pune and Satara, must also stop at Jejuri. DEMU trains travelling between Solapur and Pune must stop at Boribel station.

श्री सुनील कुमार (वाल्मीकि नगर) : मैं वित्त मंत्री जी द्वारा पेश किये गए 2024-25 के आम बजट में रेलवे संबंधी डिमांड और ग्रांट्स पर अपने विचार रखता हूँ ।

NDA की सरकार में रेल का विकास बहुत ही तीव्र गति से हुआ है, साफ सफाई एवं आरामदायक यात्रा के लिए अभूतपूर्व कार्य किया गया है वन्दे भारत नई ट्रेन चला कर गन्तव्य पर जल्द से जल्द पहुंचने की व्यवस्था किया गया है, स्टेशनों को एअरपोर्ट के तर्ज पर बनाया जा रहा ही जो इस सरकार का सराहनीय कदम है आशा है की आने वाले दिनों में रेलवे नेटवर्क तेजी से बढ़ेगा ।

मेरा संसदीय क्षेत्र वाल्मीकिनगर नेपाल की तराई में एवं उतर प्रदेश के सीमा से लगा हुआ है, यहाँ के 60 प्रतिशत लोग देश के बड़े शहरों में अपने जीवन-यापन के लिए रोजगार हेतु आते- जाते रहते हैं, रेल सेवा की व्यवस्था कम है मुझे उम्मीद है की मेरे संसदीय क्षेत्र के समस्याओं का निदान करवाने का कृपा करेंगे-

· नरकटियागंज में वाशिंग पिट न होने से गाड़ियों की साफ सफाई में काफी दिक्कत होती है । कई बार इसके लिए सरकार से माँग की गयी है, इसको जल्द मंजूरी दी जानी चाहिए ।

· पूर्वोत्तर रेलवे के छितौनी तमकुही रेलमार्ग के बंद पड़े निर्माण कार्य को अविलम्ब शुरू कराने पर विचार किया जाना चाहिए । बिहार व यूपी के सीमावर्ती क्षेत्रों के लोगों के लिए यह वरदान साबित होगा । इसके निर्माण से

लोगों को आवागमन में काफी सहूलियत होगी । वर्षों से लंबित इस परियोजना का निर्माण रुकने से लोगों में काफी निराशा है ।

· छितौनी - तमकुही रेल लाइन का काम वर्षों से काफी धीमी गति से चल रहा है । यह क्षेत्र पूरी तरह से रेल और सड़क नेटवर्क से वंचित है जिस कारण लोगों को कहीं आने जाने में यहाँ निजी सवारी ही एकमात्र विकल्प है । इस रेल परियोजना को अविलम्ब पूरा कराया जाय ।

· बगहा स्टेशन रेलवे को अच्छा राजस्व देने वाला स्टेशन होने के साथ पुलिस जिला मुख्यालय है और बिहार एवं उत्तर प्रदेश की अंतर्राज्यीय व भारत - नेपाल की अंतर्राष्ट्रीय सीमा का प्रमुख स्टेशन है । बेतिया व नरकटियागंज की तर्ज पर बगहा को भी अमृत भारत स्टेशन योजना में शामिल कर इसका सौंदर्यकरण किया जाए ।

· ट्रेन संख्या - 15705 व 15706 चम्पारण हमसफ़र एक्सप्रेस का ठहराव बगहा रेलवे स्टेशन पर पुरानी मांग है इसे पूरा किया जाय बिहार-उत्तर प्रदेश की सीमा पर रेलवे को एक प्रमुख वाणिज्यिक लाभ देने वाला यह स्टेशन है । बगहा-बाल्मीकिनगर नेपाल की अंतर्राष्ट्रीय सीमा भी है इसलिए चम्पारण हमसफ़र एक्सप्रेस ट्रेन के बगहा स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित करने पर विचार करे ।

· गाड़ी नंबर 05096 सुबह 11:30 बजे नरकटियागंज पहुंचती है और अपराह्न 15:15 पर वापस होती है । इस बीच करीब 04 घंटे यह गाड़ी नरकटियागंज खडी रहती है जिसे वाया सिकटा रकसौल तक बढ़ाया जा सकता है जिससे इस क्षेत्र के यात्रियों को लाभ होगा ।

· वर्ष 2016 और फिर कोविड काल के पूर्व गोरखपुर से वाया नरकटियागंज होकर मुज़फ़्फ़रपुर तक और मुज़फ़्फ़रपुर से वाया नरकटियागंज होकर गोरखपुर तक सीधी रेल सेवा द्वारा सवारी गाड़ियां चलती थीं इन्हे पूर्व की भांति ही चलाया जाय ताकि जिला और प्रमंडल मुख्यालय जाने में जनता को परेशानी न हो ।

· मुझे यह जानकर खुशी हुई कि रेलवे देशभर में 165 नई अमृत भारत ट्रेन चलाने जा रही है । बिहार व उत्तरप्रदेश के सीमावर्ती जिले पूर्वी व पश्चिमी चम्पारण से हजारों मरीज इलाज हेतु गोरखपुर मेडिकल कालेज, पीजीआई लखनऊ और दिल्ली एम्स जाते हैं? आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध होगा कि इस सुदूरवर्ती व सीमावर्ती क्षेत्र के लिए एक अमृत भारत ट्रेन नई दिल्ली से वाया लखनऊ-गोरखपुर-नरकटियागंज-बेतिया होकर मुज़फ़्फ़रपुर तक चलाने पर विचार करे ।

· सरकार आनंद विहार से वाया अयोध्या होकर दरभंगा तक चलने वाली ट्रेन संख्या 15557/15558 अप/डाउन अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेन को प्रतिदिन या कम से कम सप्ताह में तीन दिन चलाने पर विचार करे ताकि पूर्वांचल, चम्पारण व मिथिला क्षेत्र के लोग भगवान श्रीराम व माता जानकी की जन्मस्थली अयोध्या व सीतामढ़ी की सुविधापूर्वक यात्रा कर सकें ।

· जननायक एक्सप्रेस का ठहराव बाल्मीकिनगर रोड स्टेशन पर भी किया जाय ताकि बाल्मीकिनगर की तरफ जाने वाले यात्रियों को सुविधा हो सके ।

मैं सरकार से निवेदन करता हूँ कि मेरा बाल्मीकि नगर संसदीय क्षेत्र जो उत्तरप्रदेश और नेपाल की सीमाओं से जुड़ा हुआ है, पर्यटन, धार्मिक एवं अंतर्राष्ट्रीय दृष्टिकोण से अति महत्वपूर्ण स्थल है । समतल भूमि के साथ नेपाल की तराई का मिला-जुला सम्मिश्रण वाला क्षेत्र है बिहार की राजधानी पटना एवं पड़ोसी राज्य उत्तर प्रदेश के गोरखपुर से सटे होने के कारण चिकित्सा, शिक्षा, व्यवसाय एवं अन्य कार्य हेतु संसदीय क्षेत्र सहित उत्तर बिहार के लोगों का गोरखपुर आना-जाना लगा रहता है । अन्य चल रही गाड़ियों की स्थिति भी काफी भीड़भाड़ वाली है

। इस चंपारण की धरती भित्तिअरवा आश्रम महात्मा गांधी की कर्मभूमि महर्षि वाल्मीकि की तपोभूमि के लिए विश्व विख्यात है । इस क्षेत्र के लाखों लोगों की सुविधा के लिए पटना और गोरखपुर के बीच वन्दे भारत, जनशताब्दी, हमसफ़र और अमृत भारत जैसी ट्रेनों की अति आवश्यकता है ।

DR. MOHAMMAD JAWED (KISHANGANJ): I am writing to bring to the kind attention of the Government towards some long-pending and crucial railway related developmental agendas concerning Kishanganj adjoining areas of Purnea.

The railway connectivity in these regions has been a matter of concern for considerable time, and there is a growing demand for enhanced services to meet the needs of the residents and improve overall railway connectivity of the region:

1. Commercial stoppage of 22301/22302 HWH-NJP-HWH Vande Bharat Express at Kishanganj (KNE)..
2. Commercial stoppage of 15722/15721 NJP-DGHA-NJP Paharia Express at Aluabari Road (AUB), Thakurganj (TKG), BORA, and SGUJ, and daily runs with rake sharing.
3. Extension of 15715/15716 KNE-AII-KNE Garib Nawaz Express to NJP with commercial stoppages at AUB, TKG, BORA, and SGUJ, sanctioned by the Railway Board in February 2013.
4. Diversion of 19601/19602 UDZ-NJP-UDZ Express, 12523/12524 NJP- NDLS NJP Express, and 12408/12407 ASR-NJP-ASR Karmabhoomi Express via NJP SGUJ-TKG-AUB with commercial stoppages at AUB, TKG, BORA, and SGUJ..
5. Increase in frequency of 15632/15631 GHY-BME-GHY Express and 15634/15633 GHY-BKN-GHY Express from weekly to bi-weekly or tri-weekly, with additional rakes.
6. Resumption and regularization of 05671/05672 GHY-RNC-GHY Weekly Special via AUB-TKG-SGUJ with commercial stoppages at AUB, TKG, BORA, and SGUJ.
7. Regularization of 09190/09189 MMCT-KIR-MMCT Weekly Special and extension to NJP with commercial stoppages at BOE, KNE, AUB, TKG, BORA, and SGUJ.
8. Introduction of DEMU Passenger Trains between SGUJ-PAKI-SGUJ and PAKI KNE-PAKI using the newly-commissioned Platform No. 3 at KNE.
9. Extension of 28181/28182 TATA-KIR-TATA Express to NJP with commercial stoppages at BOE, KNE, AUB, TKG, BORA, and SGUJ.a

10. Extension of 13425/13426 MLDT-ST-MLDT Express to NJP with commercial stoppages at BOE, KNE, AUB, TKG, BORA, and SGUJ (rake base transfer from a MLDT/ER NJP/NFR).

11. Effective utilization of the functional Pit-Line at KNE by introducing weekly long-distance trains to Mumbai, Ahmedabad, Bangalore, Trivandrum, and Jammu Tawi.

12. Diversion of 12344/12343 Darjeeling Mail via SGUJ-TKG with commercial stoppages at TKG, BORA, and SGUJ.

13. A significant number of migrant laborers from the Seemanchal region travel to different metro cities for work. However, the decreasing number of General and Sleeper coaches has made it difficult for them to secure tickets and seats, leading to more expensive travel options. Therefore, there is an urgent need for trains from Kishanganj and Purnea railway station with more Sleeper and General coaches accommodate these laborers.

These proposals, if implemented, would significantly improve the railway connectivity, address the commuting needs of the residents, and contribute to the overall development of the region.

I kindly request the Government to scrutinize these proposals, forward them to the Railway Board for necessary action, and facilitate their effective implementation at the earliest.

श्री वीरेन्द्र सिंह (चन्दौली) : माननीय मंत्री जी कृपया चन्दौली जनपद में एक यार्ड सरेसर ग्राम सभा में बनाया जाए ताकि कृषि उद्योग हेतु खाद, बीज एवं स्थानीय उपज के परिवहन में आसानी हो ।

एशिया का सबसे बड़ा जंक्शन मुगलसराय जो अब पंडित दीनदयाल उपाध्याय नगर हो गया है । वहां पर कोई जन सुविधा नहीं है, वहां पर कर्मचारियों के रिहाइशी इलाके में जल-जमाव, नालियों में कूड़े की सफाई भी नहीं हो रही है ।

रेल कर्मचारियों के आवास बहुत जर्जर हो गए हैं, उनके रखरखाव में व्याप्त भ्रष्टाचार की जांच कराई जाए । मुगलसराय पटना-हावड़ा लाइन पर तुलसी आश्रम स्टेशन के तीथापुर क्रासिंग पर ओवर ब्रिज बनाया जाए । इसी मार्ग पर कुछमन स्टेशन से मुगल सराय जंक्शन तक चार किलोमीटर रेलवे की जमीन है, उस पर सिंगल की जगह 18 मीटर चौड़ी सड़क बनाई जाए ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके ।

पड़ाव से रामनगर जाने वाली सड़क पर एक पुरानी अंडरपास है, उसे चौड़ा किया जाए ताकि रोड के जाम से बचा जा सके ।

श्रीमती भारती पारधी (बालाघाट) : मेरे बालाघाट-सिवनी लोक सभा क्षेत्रान्तर्गत रेलवे से संबंधित निम्नलिखित बिन्दुओं पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगी ।

· गोंदिया-बालाघाट-नैनपुर-जबलपुर मार्ग जिसकी दूरी लगभग 239 कि.मी. है, यह मार्ग उत्तर- दक्षिण भारत को जोड़ने वाली मध्य भारत की लाइफ लाईन के रूप में प्रसिद्ध है । मेरे संज्ञान में लाया गया है कि इस मार्ग के ब्रॉड गेज परियोजना के लिए दूसरे फेज (डबल लाईन) के कार्य हेतु सर्वे व डी.पी.आर. तैयार किया जा चुका है, परंतु हाल ही में संपन्न लोकसभा चुनाव के कारण इसमें बजट प्रावधान नहीं हो सका है । उल्लेखनीय है कि इस मार्ग पर नेरो गेज से ब्रॉड गेज, अमान परिवर्तन करने के दौरान ही भूमि अधिग्रहण का कार्य भी पूरा हो चुका है । अतः इस परियोजना को आगामी बजट में शामिल कर आवश्यक आवंटन प्रदान किए जाने हेतु अनुरोध है ।

· गोंदिया-बालाघाट-कटंगी रेल मार्ग जो कि लगभग 87 किलोमीटर है. इस मार्ग पर चलने वाली सभी ट्रेनों में यात्रा को पूर्ण करने में यात्रियों को 4-5 घंटा का समय लग जाता है ।, जिससे यात्रीगणों को अत्याधिक परेशानी व विविध असुविधाओं को सामना करना पड़ रहा है । अतः इस मार्ग की ट्रेनों को सही समय पर चलाने हेतु आपके स्तर पर आवश्यक दिशा-निर्देश शीघ्र प्रदान किए जाने हेतु अनुरोध है ।

· नागपुर-गोंदिया (महाराष्ट्र) से बालाघाट-नैनपुर-जबलपुर (मध्यप्रदेश) रेल मार्ग पर वन्दे भारत एक्सप्रेस ट्रेन स्वीकृत किए जाने हेतु अनुरोध है । उल्लेखनीय है कि नागपुर में मेडीकल कॉलेज व एम्स की चिकित्सा सुविधा उपलब्ध है, जहां पर बालाघाट जिले से अधिकांश मरीज चिकित्सा लाभ हेतु जाते हैं । दूसरी तरफ, जबलपुर में संभागीय स्तर के कार्यालय, उच्च न्यायालय, मेडीकल कालेज आदि स्थापित है, जहां पर बालाघाट क्षेत्र के लोगों का आना-जाना लगा रहता है । अतः उक्त वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेन की आवश्यकता प्रतिपादित है, जिस पर कार्यवाही वांछनीय है ।

· दिल्ली से दक्षिण की ओर जाने वाली कुछ ट्रेनें बाया बालाघाट से होकर जाये ऐसा सरकार से विनम्र निवेदन है, जैसे कि अभी इटारसी से होकर जाने वाली ट्रेन । बालाघाट के लोगों को दिल्ली, भोपाल, बैंगलोर और चेन्नई से सीधी कनेक्टिविटी मिलने से क्षेत्र में बहुत से आयामों का सृजन होगा ।

श्रीमती अनिता नागरसिंह चौहान (रतलाम) : मेरे संसदीय क्षेत्र 24 रतलाम झाबुआ में कोरोना काल से बन्द रेलवे स्टोपेज को वापस चालू किया जाये ताकि बीमार लोगों को आने जाने में सुविधा हो, एवं मजदूर लोग आसानी से काम के लिये जा सके ।

· मेरे संसदीय क्षेत्र में जितने भी रेलवे के ओवर ब्रिज बनाने की आवश्यकता है उनको स्वीकृति प्रदान की जाये ।

· मेरे क्षेत्र में रूके रेलवे के कार्य जल्द पूर्ण हो ।

धन्यवाद ।

SHRI SUKANTA KUMAR PANIGRAHI (KANDHAMAL): I thank the Central Government specially the Railway Minister for allocating Rs. 10,586 crores in 2024-25 Budget for the development of railways and to enhance infrastructure in Odisha. It is 12.5-fold increase compared to annual investment of Rs. 898 crore during 2009-14 period.

The aim is to focus on new accelerating developmental projects including construction of tracks, electrification of lines etc. The space of making railway tracks is three fold currently with an average of 283 kilometres annually and the

space of electrification work is five folds. Odisha has completed hundred per cent electrification works.

Currently, there are 40 ongoing projects for improving connectivity with the efficiency of State's railway network, enhancing safety and improving travel times of passengers. In this context, I would like to ask the hon. Minister to look in to a few points regarding the works to be undertaken in Kandhamal Parliamentary Constituency. It is one of the aspirational districts which is yet to be linked though rail even after 76 years of Independence. This is one of the neglected backward areas of the county which requires a greater attention continuously on top priority.

Under Janjatiya Gaurav Corridor Scheme, emphasis is being given on rail links to Khandamal area by setting up a task force at the earliest with the direction of detailed survey of the areas so that a wholistic railway network can be effected in next three years with implementation of well rail connection between Berhampur and Sambalpur with the maline lines for improvement of passengers as well as goods movement.

In this context, I request to have survey for Gopalpur-Sambalpur railway line connecting Phulbani immediately. Once again, I thank Modi ji and the Railway Minister on behalf of people of Odisha. Jay Jagannath.

SHRI VE. VAITHILINGAM (PUDUCHERRY): I would like to highlight few demands pertaining to UT of Puducherry in respect of Railways,

Ø Laying of new line from Chennai to Cuddalore via Mahabalipuram, Marakanam and Puducherry and connecting Cuddalore can be considered and taken up immediately.

Ø The road traffic between Puducherry and Cuddalore is very high and laying of new railway line between Cuddalore-Puducherry-Tindivanam may be studied as a separate project delinking the stretch of Puducherry-Cuddalore from Mahabalipuram-Puducherry-Cuddalore project and the stretch of Tindivanam-Puducherry from Nagari-Tindivanam-Puducherry project.

Ø At present one express train is being operated between Puducherry and New Delhi once in a week. I request to operate this train twice a week since there is growing demand among the public.

- Ø Maintenance facility to be provided at Puducherry railway station itself so that running of trains without passengers purely for maintenance to Villupuram junction which is 38 kms from Puducherry can be avoided.
- Ø Laying of another railway line from Puducherry to Villupuram may be studied.
- Ø Two trains available from Puducherry to Mahe on Thursday and Saturday. One more service is required from Puducherry to Mahe.
- Ø Before conversion into broad gauge line in the Puducherry-Villupuram sector, the Villianur and Valavanur stations were functioning as Crossing Stations and now these two stations are functioning as halt stations. These two Villianur and Valavanur Railway Stations may be restored as crossing stations by providing additional lines in these two stations.
- Ø There is ample space available at Villianur railway station which can be developed as a Junction since the existing railway station at Puducherry which is in the heart of the city could not be expanded further.
- Ø At present many railway stations were taken up for facelifting and improvement including Puducherry and Karaikal stations. I request the age old railway station at Mahe can also be taken up for facelifting and improvement since many number of trains running through that station.
- Ø Providing one more additional running line in Karaikal railway station for the purposes of shunting, loading and unloading of goods.
- Ø Karaikal Thirunallar Peralam broad-gauge line project may be completed at the earliest. Electrification work also to be taken up along with this project.
- Ø The electrification work of Trichy-Thanjavur-Thiruvavur-Nagore Karaikal section may be completed at the earliest.
- Ø Explore the possibility of running a train between Puducherry and Trivandrum via Villupuram, Trichy, Dindigul, Palani, Palakkad, Ernakulam, Kottayam and Kollam Jn.
- Ø Running of Jana Shatabdi Express between Karaikal and Tiruchirapalli jn with running time of 3.00 hrs may be explored.
- Ø Running of Jana Shatabdi Express between Puducherry-Chennai Egmore Puducherry with stop at Trisulam Railway Station twice daily may be studied.

Ø Heavy tourist movement existing between Puducherry and Bengaluru (SBC) and presently four trains running at night in a week. Additional three services to Bengaluru (SBC) may be introduced to cater the need.

Ø Tejas Express running between Chennai and Madurai shall be added with stoppage at Villupuram so that the tourist going to Puducherry will get benefitted.

Ø Running of Vande Bharat Express train connecting Puducherry with Bangaluru, Tirupati may be explored.

SUSHRI S. JOTHIMANI (KARUR): In the wake of the Mumbai-Howrah train accident in Jharkhand, there is no better time to discuss the state of the Indian Railways than today. This is the seventh major rail accident this year, and we are only halfway through. Rail accidents have become a weekly affair now. Yet the Union Government has maintained a studied silence when it comes to large-scale rail reforms. This is reflected in the fact that the hon. Finance Minister's speech only mentions railways once, and does not speak of any reforms despite back-to-back devastating accidents. The railway industry has urged the Union Government to formulate a roadmap for the timely creation of the three economic corridors and boost capital expenditure spending on better technology. The Ministry should consider the use of AI to improve rail safety mechanisms in the Railways. The hon. Finance Minister was expected to unveil significant projects concerning the Railway Budget but the Centre retained the capex as it was announced in the Interim Budget 2024.

In response to a question in the Lok Sabha, the Railway Minister said that Kavach had been deployed on 1,465 km and in 139 locomotives. Given that the railway network in India is 1,26,366 km long, there is a long way to go before we can rely on Kavach for rail safety. Rashtriya Rail Sanraksha Kosh (RRSK) was introduced in 2017-18 for the renewal/replacement/upgradation of critical safety assets in railways. In the absence of surplus funds, the Indian Railways has been relying on increased funding through Gross Budgetary Support (GBS) and Extra Budgetary Resources (EBS) to fund its programs such as this.

The Indian Railways has systematically excluded senior citizens from the Budget this year. Until 2020, there was a senior citizens' railway concession. This was instrumental in ensuring the mobility and agency of senior citizens to travel seamlessly across the country. However, during the COVID-19 pandemic, this was withdrawn. Senior citizens were expecting the concession to be reinstated with this

Budget but were met with disappointment. This continued neglect of senior citizens is indicative of the BJP's politics of convenience, which extends policy reforms only to consolidate vote banks.

Overcrowding in railways is another critical issue. There have been several deaths due to overcrowding in trains owing to the reduction in the number of general compartments. This exposes the deep-seated polarity in the system. On the one hand, the Prime Minister was flagging off swanky Vande Bharat trains for the upper class, and on the other, common men were left to fight over the few seats available in general compartments. The Ministry should strive to increase budgetary support to expand the number of general compartments and the frequency of trains to put an end to deaths due to overcrowding.

I would also like to use this opportunity to touch upon a few railway issues faced by my constituency members. A few important stations require stoppages to facilitate smooth travel for passengers. Karur district is a manufacturing hub that sees a lot of movement of passengers looking to travel to cities like Bengaluru. However, there is no stoppage of the Madurai-SMVT Bengaluru Vande Bharat train at this station. The Sengottai-Mayiladuturai Express had a stoppage at Ayyalur, which was discontinued during the COVID-19 pandemic. This has significantly impacted hundreds of students and traders who commuted by this train daily. While the hon. Minister of Railways was gracious enough to enable the upgradation of Manapparai Railway Station (MPA), several important trains do not stop at the station. Similarly, stoppages are required at the Mandaiyur station as well.

It was brought to my notice that Course Completed Act of Apprentices (CCAAs) in the ICF from the 1998 batch and those in the Southern Railways from the 2008 batch have been denied absorption into the Railways. Some of these persons have already crossed the age limit of 40 years for absorption. A grave injustice has been done to them, as this is not an issue in the other Railway divisions. Such inconsistencies must be looked into and resolved expeditiously.

In a concerning trend, the Modi Government has not yet released the pink book on the Indian Railways. First, they did away with the independent Railway Budget, and now it seems they are trying to do away with the pink book as well. This falls in line with the Central Government's inclination to avoid transparency and accountability at all costs. The pink book was the only portal through which Members could gain insight into the projects carried out by the Railways, along with the funds allocated to them. I urge the hon. Minister of Railways to release the pink book at the earliest

and ensure that this does not start a negative trend. The Indian Railways is one-of-a-kind and stands miles ahead of the rest of the world in volume and complexity. It is incumbent on the Government to ensure that its value is not tainted by ineffective policy measures and inadequate budgetary allocations.

Thank you.

SHRI GAURAV GOGOI (JORHAT): Respected Speaker, Sir, I want to lay my speech.

To enhance train connectivity for Jorhat and Sibsagar, three railway lines are crucial. First, a new route from Salona to Khantai was proposed and surveyed during the tenure of the former MOS Railways from Assam.

Second, a bypass railway is needed at Manani. Third, a new rail line between Jorhat and Sibsagar is essential with the survey completed and awaiting approval in the Railway Ministry. Additionally, we need a new level crossing near Longpotia Goan in Charaideo district. The Brahmaputra Mail should also extend its halt from Delhi ? Kamakhya junction to Delhi ? Dibrugarh, as it previously ran from Dibrugarh to Delhi. Furthermore, I request a change in the departure time of train number 15670, the Nagaland Express. The current departure time from Jorhat town is at 1810 hours and reaches Guwahati at 0315 hours forces passenger to endure long waits until morning.

SHRI VIJAYAKUMAR ALIAS VIJAY VASANTH (KANYAKUMARI): On behalf of the people of Kanyakumari, I express our gratitude for the ongoing efforts by the Railway Ministry to improve facilities within our district.

Kanyakumari, known for its significant tourism sector, a large number of educated residents commuting for employment, students pursuing higher education outside the district, and patients travelling for medical treatment, faces considerable rail traffic. Despite these substantial needs, the current rail facilities are inadequate to meet the growing demands of our constituents.

In light of this, I would like to reiterate and emphasize several crucial requests concerning rail services and infrastructure improvements in Kanyakumari district.

1. New Train Services:

- **Daily Train to Chennai via Katpadi:** We request the introduction of a daily train service from Kanyakumari to Chennai, passing through Katpadi. This service would greatly benefit patients travelling to Vellore for medical treatment.

- **Weekend Train to Velankanni:** A weekend train service from Thiruvananthapuram to Velankanni, departing on Friday evening and returning on Sunday evening, would support the numerous pilgrims visiting the Velankanni shrine.
- **Round-the-Clock MEMU Service from Trivandrum to Madurai:** Introducing a MEMU train from Trivandrum to Madurai would alleviate travel difficulties for passengers across both divisions.
- **Train from Kanyakumari to Hyderabad via Madurai:** A train service from Kanyakumari to Hyderabad, passing through Madurai, is necessary to cater to the large number of people travelling for work and other purposes.
- **Daily Train to Mumbai via Chennai Egmore:** We propose a new daily train service from Kanyakumari to Mumbai, *via* Chennai Egmore, to meet the needs of passengers travelling to Mumbai.
- **Vande Bharat Train with Sleeper Facility:** The introduction of a Vande Bharat train with sleeper facilities from Kanyakumari to Kashmir, *via* Chennai, would significantly enhance travel comfort and convenience.

2. Development of Railway Stations:

- **Nagercoil Town Railway Station:** As Nagercoil Town station evolves into a major station, we request the following improvements:
 - o Construction of a connecting road between Nagercoil Town station and the newly constructed 4-way lane to facilitate smoother passenger movement and avoid heavy traffic in Nagercoil city.
 - o Increase the number of platforms at the station to six.
 - o Enhancement of retiring room facilities.
- **Nagercoil Junction Railway Station:** This station requires further upliftment, including the addition of more retiring rooms and improved passenger amenities.

3. Rail Infrastructure Development:

- **Doubling Work Between Trivandrum and Nagercoil:** The doubling work is progressing but at a slow pace. We urge the Ministry to expedite this work for early completion.

- **Ballast Yard at Eraniel Railway Station:** We have significant concerns regarding the proposed ballast yard at Eraniel Railway Station. It is likely to cause pollution affecting local families, damage newly built houses, and disrupt plantations. We suggest relocating the ballast yard to a site near Eraniel ROB 230 and 236, which would save 35 houses and approximately Rs. 35 crore for the Railway Department.
- **ROB Across the Railway Track at LC20 Near Kandambilai:** The road connecting Eraniel and Villukuri is heavily used and congested at LC20. Constructing an ROB here would ease traffic and improve safety.
- **New Approach Road for Nagercoil Town Railway Station:** Constructing a new approach road connecting to the National Highway from the eastern entry (about 400 meters) would alleviate traffic issues and improve passenger movement.
- **Extension of Charminar Express (12759/60) to Kanyakumari:** Extending the Charminar Express up to Kanyakumari would directly connect Telangana State Capital Hyderabad with South Tamil Nadu. This extension, proposed in IRTTC 2023 and 2021 and approved by the Railway Board, would greatly benefit the entire route.
- **Weekend Train to Velankanni:** We reiterate our long-pending request for a weekend train from Trivandrum to Velankanni, departing Trivandrum on Saturday evening and returning from Velankanni on Sunday evening.
- **Need for New ROBs:**
 - o ROB at Kandambilai (LC 20): The construction of an ROB at this location will alleviate traffic congestion and improve connectivity.
 - o ROB at Kakkodu (Between Electric Pole 270/40): Restoration of this ROB is urgently needed as it was closed in 1984, and the area has seen increased traffic since.
- **Early Completion of Works:**
 - o **ROB Near Eraniel Station:** The construction of this ROB has been ongoing for over two years, causing significant delays in vehicle movement from Azhagiyamandapam town and Monday Market. We request that directions be issued for the early completion of these works.

o **ROB at Viricode (LC 15):** The resumption and completion of the ROB work at this location are urgently needed.

· **Restoration of Stoppages:** During the pre-COVID period, sufficient stoppages were provided at our stations. However, post-COVID, these stoppages were not fully restored even as traffic normalized. I request the restoration of stoppages at the following stations:

o **16279/16730 Madurai-Punalur Express:** Stoppages at Aralvaimozhi, Palliyadi, and Kuzhiturai West stations.

o **16606 Nagercoil-Mangaluru Central Express:** Stoppage at Kuzhiturai Station.

o **16366 Nagercoil-Kottayam Express:** Stoppages at Nagercoil Town, Palliyadi, and Kuzhiturai West stations.

Additionally, many defence personnel residing in Kanyakumari use the Kanyakumari-Dibrugarh Vivek Express for travel. However, this train does not stop between Nagercoil and Thiruvananthapuram. A stoppage at Kuzhithurai Station for the 15905 Dibrugarh Vivek Express would be greatly beneficial.

I kindly request the Government to consider these suggestions and take prompt action to implement them. Addressing these issues will greatly benefit the people of Kanyakumari and significantly enhance our rail infrastructure.

Thank you.

SHRI RAJU BISTA (DARJEELING): I join the people of Darjeeling Hills, Terai and Dooars in thanking the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji, and the hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw ji for setting an incredible pace for the development of railway infrastructure in our region, as well as across the nation.

In 2021-22, the Government under Modi ji had developed a long-term strategic National Rail Plan. I congratulate the Ministry of Railways in working towards fulfilling the goals and outcomes of the National Rail Plan. Continuing with the development of railway infrastructure in our country, our Government is making significant Capital Expenditure. In 2013-14, the total capital expenditure was Rs.28174 crores only whereas in 2024-25, it has increased to Rs 2.62 lakh crores. It is an increase of 930 per cent in the past 11 years. This year, a significant fund has been earmarked for the safety related activities in the railways.

So far as revenue is concerned, because of this investment, the Indian Railways has been able to achieve amazing growth in terms of revenue generation. In 2023-24, Indian Railways generated a total receipt of Rs.2.56 lakh crore, and a net profit of Rs.3260 crore.

In the past 10-years, Railways have commissioned 31180 track kilometers. The pace of track laying increased from 4 kilometers per day in 2014-15 to 14.54 kilometers per day in 2023-24. During 2014-2024, Indian Railways have electrified about 41,655 Route Kms (RKMs) as compared to only 21,413 Route Kms till 2014. As of March 2024, India has 95 per cent of broadgauge network electrified. This is the highest electrification for any railway in the world. If we compare it with the world, we will find that USA has one per cent electrification, United Kingdom has 38 per cent, European Union has 56 per cent, and China has 71 per cent electrification. Indian Railways is also the 'greenest railways' in the world.

Speaking of Budget priorities, I would like to submit that in this year's Budget, additional funds have been allocated to promote industrial development. These funds will support the essential infrastructure needed to develop industrial clusters at strategic nodes like Koppa on the Vishakhapatnam-Chennai Industrial Corridor, Orvakal on the Hyderabad-Bengaluru Industrial Corridor in Andhra Pradesh, and Gaya on the Amritsar-Kolkata Industrial Corridor in Bihar. This initiative will catalyse industrial growth in the eastern region of India. In addition, Railways have adopted a new approach for infrastructure development.

There are three Economic Railway Corridors. One is, Energy, Mineral and Cement corridors, which includes 192 projects. Two, Port Connectivity Corridors, which have 42 projects, and three, High Traffic Density Corridors, which includes 200 Projects. These corridors have been identified under the PM Gati Shakti Mission for enabling Multi-Modal connectivity.

Mentioning about railways in West Bengal, I would like to state that an amount of Rs.13941 crore was allocated for development of railways in West Bengal in the FY2024-25. An amount of Rs. 60,000 crore worth of railway projects are underway in the State. I am most grateful to the hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw ji for sanctioning three Vande Bharat trains for our region - Siliguri to Guwahati, Siliguri to Kolkata and Siliguri to Patna. Sir, 100 stations modernisation under Amrit Bharat Station Scheme, includes Siliguri JN, NJP, and Alipurduar in North Bengal.

The Sevoke-Rangpo Rail Project, which will connect our critical border region with mainland train-system is being constructed at a rapid pace. It is very important from the national security perspective. When completed, this project will have 44 km railway track traversing over 19 bridges and 14 tunnels. This line will have five stations, Rangpo, Malli, Teesta Bazar, Riyang, Sevoke. This line will provide much needed boost to tourism in the Darjeeling, Kalimpong, Sikkim and Dooars region.

I feel ashamed to report that while Indian Railways has allocated funds to compensate the people living along Sevoke-Rangpo Rail Line, TMC Government in West Bengal have not yet disbursed the funds to the people. I request the hon. Railway Minister to kindly look into this situation.

I also wish to share a list of demands on which, I think, the Government has to think over seriously. Our region is situated in the 'Chicken Neck' region of India. It sees heavy cross border traffic too. We get people from Bhutan, Nepal, and Bangladesh who travel through our region. For this, the railway infrastructure and facilities are very important. I have, therefore, some demands for our region.

One, introduction of south bound trains from Sevoke/ Siliguri. Due to lack of proper medical facilities in the region, thousands of people from our region travel to Hyderabad in Telangana, and Vellore in Tamil Nadu for their medical treatment. Along with patients, thousands of students who study in the States of Telangana, Andhra Pradesh, Tamil Nadu and Karnataka also travel from our region. However, there are no direct trains connecting south Indian cities like Katpadi (Vellore), Bengaluru, and Chennai with our region. Therefore, we request you to kindly introduce south bound train originating from Siliguri.

Two, Siliguri/ NJP-New Delhi Superfast Express. The NF region is located in a critical geography which connects NE India to the rest of India, and borders Nepal, Bhutan and Bangladesh attracts a large number of people on a daily basis. Thousands of people from travel to Delhi/ NCR for business, study and work. However, we do not have a direct train connection to Delhi. If two new trains be initiated from Siliguri JN to New Delhi, it will be highly appreciated.

There are some issues regarding railway settlements and encroachment of railway land, which I wish the Government to take very seriously. Report on land acquisition under NR Railways highlights some of these issues. There are similar issues of unauthorized settlements in railway land, encroachment of railways property for which the Government should take immediate steps. I wish if these

are provided, and steps are taken to grant land rights to those who have settled for over 50-years, will be very helpful for people.

Four, upgradation of Siliguri Railway Station as Heritage Station. There is a need for conservation, beautification, and proper maintenance of the historical Siliguri Town Railway Station. Permanently resolve the issue of human settlement in Railway lands and ensure that there is no encroachment of railway land, resources, and property. Improve cleanliness and consider setting up a heritage museum at the station.

Five, shifting Bill Unit from Katihar to NJP for Tindharia DHR Mechanical Department and all other DHR-related. Retired railways employees have to travel all the way to Katihar for any official work. More convenient for employees to shift Bill Unit for following units: i.0502-457, ii. 0502-425, iii. 0502-015, iv. 0502-005, v. 0502451 and vi. 0502-454.

Six, Darjeeling Express ? Darjeeling Mail is the only train that runs from Siliguri to Sealdah Station (Kolkata) and is a popular train among tourists and travellers. The name associates the train with the place - extending the station takes away the essence of Darjeeling Mail. Public request for keeping Darjeeling Mail origin station at NJP Introduction of New Train from Haldibari instead of extending Darjeeling Mail. Initiate a new train connecting North Bengal to Kolkata, which will originate from Haldibari railway station and label it "Darjeeling Express".

Seven, no meeting has been called with members of different Railway Consultative Committees till date. There is a need to form fresh committees of ZRUCC, DRUCC etc. May these be constituted at the earliest.

Eight, Railway Overbridge at Bagracot Area (Siliguri Town Station) is the need of the hour. Siliguri Town station is located among a very busy Bagha Jatin Road, College Para, and area of Siliguri. Lack of a railway overbridge in Bagracot cause massive problems to the locals, especially college students. Hence, there is an urgent need to construct a Railway Overbridge in Siliguri Town Station at the Bagracot Area.

Nine, introduction of local train from Siliguri town station to Islampur. Siliguri being the financial capital of North Bengal, there is a massive movement of people and goods, especially between Siliguri and Islampur. Introduction of a local train connecting two cities will greatly benefit the people of our region. Request the Ministry to kindly introduce a new train from Siliguri Town Station to Islampur.

Ten, upgradation and operationalization of Gulma Station. During last meeting with Railways, they had assured to do a feasibility and report what is the status and the feasibility of operating the station. We would like to know the status of the Gulma Station upgradation. There are opportunities and potential for tourism. Can the Ministry kindly take steps for upgradation and operationalization of Gulma Station?

Eleven, creating a separate Siliguri-NJP Division or Transferring DRM office from Katihar to Siliguri. Today, Siliguri has become a hub of business, and NJP has become a hub of railway operations. Majority of the NF Railway employees in our region are employed and retired in and around Siliguri. Majority of the Indian Railway business is also generated at NJP. However, because of the DRM office is situated in Katihar, smooth operation of railways is hampered. Division in Siliguri, or transfer the DRM Office from Katihar to Siliguri. Therefore, I request the hon. Minister to kindly consider setting up a new Railway Division in Siliguri, or transfer the DRM office from Katihar to Siliguri.

Twelve, construction of Rangapani-Bagdogra siding - Opening Rangapani - Bagdogra siding like for public commercial train or laying out a new 6 km line parallel from Rangapani to Bagdogra will ensure that the people from Darjeeling, Kalimpong, districts can avail train services and any train from North East India can run smoothly via that 6 km railway route. This will add the flexibility to Indian Railways and provide more lines and options for the trains to be run on.

Thirteen, the construction of Rangapani-Bagdogra rail line for Commercial train services will make sure that line any train from North East can run smoothly via Bagdogra route and it will strengthen Chicken Neck Corridor. After 9:00 pm no train runs via Bagdogra - Thakurganj rail route. Hence, a few long-distance trains should be run in the night slot via this Rangapani-Bagdogra rail route. This will eradicate the need for constructing a new alternative rail line from Thakurganj to Araria, and save railway resources.

Fourteen, initiating Bagdogra station for train stoppages of the following trains to benefit the people from Darjeeling and Kalimpong Hill region, Naxalbari, Phansidewa, Matigara, Kurseong and Mirik. 12343/44-Darjeeling Mail via Siliguri Junction should be run with a stoppage at Bagdogra. 12042/41-NJP-Howrah Shatabdi Express via Bagdogra should also run with a Stoppage. Stoppage of 15721/22-Paharia Express and 22611/12-Chennai Express should be there at Bagdogra. 5715/16-Garib Nawaj Express Extension upto NJP should run with a

stoppage at Bagdogra. It had received approval in the year 2013. Rangapani-Bagdogra line should be opened for commercial trains. 15909/10-Avadh Assam Express via Bagdogra should also have a stoppage. Diversion of 5 long-distance weekly trains which are currently running via Dooars, through Loco Reversal at Siliguri Junction should be done and these trains should run via Bagdogra. These trains should be diverted via Bagdogra with Loco Reversal at Siliguri Junction - 15644/43 Puri Express, 15621/22 ANVT Express, 9306/05 Dr Ambedkar Express, 2512/11 Mumbai express, and 9615/16 Udaipur Express.

Fifteen, Bagdogra should be included in Amrut Bharat Station Redevelopment Scheme. Bagdogra Station has the potential to become a major hub of Railways. We would urge the Ministry to kindly consider this request. Bagdogra Station can be upgraded and developed under the Amrut Bharat Scheme.

Sixteen, there should be a rail flyover between Ambari Galakata - Siliguri town. Rail flyover between Ambari Falakata - Siliguri town will help in bypassing and decongesting NJP. This rail flyover will strengthen the chicken neck corridor and it will create a direct rail connectivity between Guwahati and Rangpo, and with other parts of India via Bagdogra rail route.

Seventeen, these are certain demands with regard to Darjeeling Himalayan Railway (DHR). It can be developed into a separate Mountain Rail Division. Darjeeling Himalayan Railway along with Kalka-Shimla Railway and Nilgiri Mountain Railway and Matheran Hill Railway are specialized meter-gauge trains. These are part of our heritage. I am requesting hon. Ashwini ji to establish a separate division for preserving these heritage rail lines. Most importantly, these trains require specially trained people to keep them running.

Eighteen, there is an urgent need for modernization of Darjeeling Himalayan Railway (DHR) stations. DHR has the distinction of being the first mountain railway in the world to be accorded the World Heritage status by the UNESCO. Development of All DHR Station into a world-class stations and providing the best passenger convenience and tourist facilities.

Nineteen, Tindharia Railway Station hospital should be opened for general public. Due to lack of medical facilities in the region, people face huge difficulties in accessing proper medical care. Opening of Tindharia Railways hospital unit for general public will ease the pain of the people and also build a positive relation with community at large.

Twenty, upgradation of Tindharey Railway Workshop under DHR is urgently needed. Upgradation and modernization of Tindharey workshop is important. We can use this to set up Meter-Gauge Loco-Factory, which will produce Locos for all the Mountain Railways in the country, and we can export them abroad as well.

Twenty one, filling up of unfilled vacancies in DHR is the need of the hour. Numerous posts in DHR, especially those in Tindharey Railway Workshop has remained unfulfilled for long, due to which maintenance of DHR is getting delayed. There is an acute staff and manpower shortage in DHR hampering the proper functioning of the Railway. We request the hon. Minister to kindly recruit staff on these open posts.

Twenty-two, use of local language in Signboards in Darjeeling district is also a long pending demand. Implementation of Rule 18 of the Language Policy of India, "sign Boards of Railway stations should be in regional language, use of language on Railway Information Boards, naming of Railway stations should be in regional languages." However, local language Nepali is not used. This has become a source of constant grief among the locals. Can the Ministry use sign boards in Nepali language as well?

Twenty-three, CSR, engagement local vendors and service providers is also very important. As DHR is a popular tourist attraction, integration of local culture and traditions through DHR could promote tourism. Encourage engagement of local CSOs, SHGs, and youth for railways works and services, wherever applicable. Increase of CSR activities and community engagement initiative through railways along Sevoke-Rangpo region.

In supporting the request for Grants from the Railways, hon. Finance Minister, Nirmala Sitharaman ji has endeavoured to meet the needs of the Indian Railways. She has encouraged them to continue serving our beloved motherland with renewed vigour. Indian Railways will be able to walk the path of progress and development as visualized by our hon. Prime Minister Modi ji.

I once again thank hon. Minister Ashwini Vaishnaw ji and congratulate him for the efforts he has put in to transform our Railways.

I commend the Budget and whole heartedly support the request for grants of the Railways. Thank you.

SHRI C. N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): The Ministry of Railways has been allocated 2,62,200 crores as Capex for FY 2024-25 for Railways in General Budget. However, the Government has not allocated adequate fund for fresh projects to the State of Tamil Nadu. This is against equitable distribution of national resources and also against co-operative federalism. Therefore, I request for the allocation of sufficient fund for the ongoing railway projects in the State of Tamil Nadu. I also urged the Union Government for adequate investment to expand the railway network in Tamil Nadu, because Government receives huge revenue from Tamil Nadu.

The Government may consider more number of Vande Bharat Express trains for Tamil Nadu under the provision of Vande Bharat Trains Scheme. I also oppose privatization of Indian Railways.

I further request the Hon'ble Railway Minister to consider to expedite the completion of following rail projects in Tamil Nadu:-

- Immediate service of Daily- Intercity Express Train between Chennai and Tiruvannmalai and Bengaluru and Tiruvannmalai;
- Timely completion of upgradation work i.e. Tiruvannmalai, Tripattur and Jollarpeettai Railway Stations to world-class standard under Amrit Bharat Station Scheme; and
- Expeditious completion of work of Tindivaram-Tiruvannmalai railway line.
- Expedite the work of doubling railway track from Villupurama To Katpadi.
- To set up long pending rail coach manufacturing factory at Jollarpeettai Junction, Tamil Nadu in this Financial Year.
- To consider and allocate fund for construction of railway over bridge connecting Tiruvannmalai Railway Station to newly constructed Bus Stand (near railway station) to facilitate railway passengers to access easy movement to the last destination.
- Request for railway halt of Trivandrum Express, Mangalore Express, Sabri Express, Inter-city Express (Coimbatore to Chennai Central) at Tirupattur station, extension of Yelagiri Express to Tirupattur. I also receive repeated demand for railway halt of Nilagiri Express, Madurai Duranto Express, Trivandrum Mail, Nagercoil Express at Jolarpeettai Station.

श्री दिनेश चंद्र यादव (मधेपुरा) : मैं सबसे पहले रेलमंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को धन्यवाद देता हूँ कि इन्होंने सहरसा, मधेपुरा, सुपौल, पूर्णियां एवं खगडिया जिला के रेलयात्रियों की कठिनाई को देखते हुए डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव मानसी जंक्शन पर दिया ।

मेरे संसदीय क्षेत्र मधेपुरा के पूर्व मध्य रेलवे हाजीपुर अन्तर्गत सहरसा जंक्शन उत्तर बिहार का प्रमुख रेल जंक्शन है । यह समस्तीपुर डिविजन के सबसे अधिक राजस्व देने वाले तीन प्रमुख स्टेशनों में एक है । यहाँ की समस्या से रेलयात्री एवं आमलोग परेशान है । मैं रेलमंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि इसके निदान के लिए शीघ्र कार्यवाही की जाये ।

- सहरसा जंक्शन से वंदे भारत (स्लीपर) ट्रेन चलायी जाये ।
 - सहरसा जंक्शन से प्रतिदिन 61 ट्रेनों का परिचालन होता है, जो काफी व्यस्ततम स्टेशन में आता है । प्रधानमंत्री गति शक्ति योजना अन्तर्गत इसके विकास हेतु 185 करोड़ रुपये की लागत से यार्ड रिमॉडलिंग कार्य कराने का प्रस्ताव मुख्यालय से रेलवे बोर्ड को भेजा गया है, उसकी स्वीकृति जल्द प्रदान की जाये ।
 - मठाही स्टेशन पर रेलयात्री को टिकट समेत अन्य सुविधाओं की समूचित व्यवस्था जनहित में करायी जाये ।
 - मानसी-सहरसा-मधेपुरा के बीच दोहरी लाईन निर्माण के लिए फाईनल लोकेशन सर्वे का आदेश रेलवे बोर्ड से हो गया है । उसकी प्रक्रिया शीघ्र पूरी कर निर्माण कराई जाये ।
 - सहरसा में 125 करोड़ रुपये से मेमू शेड का निर्माण का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड में लंबित है । यहां जमीन उपलब्ध नहीं हो तो उसका निर्माण मधेपुरा (अनुपयोगी स्लीपर फैक्ट्री की जमीन) या बुधमा में करायी जाये ।
 - सहरसा से मधेपुरा तक नई मेमू ट्रेन का परिचालन हाल ही में हुई है, इसका विस्तार कर मुरलीगंज स्टेशन तक चलाई जाये ।
 - सहरसा में लाईट ओवरब्रिज स्वीकृत हुआ था, लेकिन यह काम थोड़ा करके छोड़ दिया गया है । यह काम पूरा किया जाये ।
 - सहरसा जंक्शन पर वासिंग पीट में एक ट्रेन की सफाई में करीब 6 घंटे का समय निर्धारित है । सफाई के लिए प्रतीक्षारत ट्रेनों को रखने के लिए स्टेबल लाईन की भी कमी है । इस कारण प्लेटफार्म जाम रहता है और समय से ट्रेन छोड़ने के चक्कर में दूसरे ट्रेनों की सफाई ठीक से नहीं हो पाती है । यहां एक अतिरिक्त वासिंग पीट का निर्माण मार्च 2024 तक पूर्ण होना था, वह नहीं हुआ है, कार्य शीघ्र पूर्ण कराई जाये ।
 - मधेपुरा एवं मानसी की दिशा से आने-जानेवाली मालगाड़ी ट्रेन को सहरसा जंक्शन पर लाकर फिर उसके पॉवर की दिशा बदल कर खाना करने से काफी समय लगता है, जिससे प्लेटफार्म भी जाम होता है और बंगाली बाजार के साथ गंगजला रेलवे फाटक भी गिराना पड़ता है । सहरसा में पहले से ROB नहीं रहने के कारण अधिक देर तक जाम लगता है । सहरसा जंक्शन पर मालगाड़ी नहीं जाय, इसलिए पहले सर्वाढाला से झपड़ा टोला आउटर सिग्नल तक मीटरगेज में बाईपास रेल लाईन थी । जिसे अमान-परिवर्तन के बाद दुबारा नहीं बिछाई गयी ।
- अतः सहरसा सर्वाढाला से झपड़ा टोला आउटर सिग्नल तक एक कि०मी० बायपास पर पुनः रेल लाईन बिछाई जाय । प्रधानमंत्री गति शक्ति योजना अन्तर्गत इसका प्रस्ताव रेलवे बोर्ड में स्वीकृत के लिए लंबित है । स्वीकृति दी जाये ।

§ सहरसा स्टेशन पर पांच प्लेटफार्म का निर्माण किया गया है, लेकिन किसी प्लेटफार्म पर यात्रियों के लिए लगाया गया शेड, समुचित लंबाई में नहीं है। इसके कारण धूप, बरसात, ठंड में रेल यात्रियों को भारी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। प्लेटफार्म पर समुचित लम्बाई में शेड लगाई जाये।

· रेल बजट वर्ष 2023-24 में सहरसा-बैजनाथपुर रेलखंड के बीच ढाला सं0-104 के स्थान पर उपरी सड़क पुल के निर्माण के लिए 67 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था, लेकिन उसका भी काम आगे नहीं बढ़ रहा है। उक्त कार्य में तेजी लायी जाये।

· सहरसा-सोनवर्षा कचहरी रेलखंड के बीच सर्वाढाला, सहरसा से सहरसा कचहरी रेलखंड के बीच गौतमनगर मे उद्योग भवन के सामने एवं सहरसा मत्स्यगंधा हकपारा के नजदीक अन्डर पास का निर्माण कराई जाये।

· पंचगछिया स्टेशन पर पूरब की दिशा से आने और जाने के लिए रेल यात्रियों को लम्बी दूरी तय करनी पड़ती है। इसलिए यहां फुट ओवरब्रिज का निर्माण कराई जाये।

· कोपरिया स्टेशन पर कोरोना काल से पूर्व हाटे-बाजारे एक्सप्रेस का ठहराव था। जिसे बंद कर दिया गया है, पुनः यहां हाटे-बाजारे एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

· टाटा-कटिहार एक्सप्रेस (भाया-बरौनी-नौगछिया) को सप्ताह में दो दिन मानसी-सहरसा-मधेपुरा-पूर्णियाँ रूट से चलायी जाये।

· गाड़ी सं0-15001/02 मुजफ्फरपुर-देहरादून राप्ती गंगा एक्सप्रेस मुजफ्फरपुर में 21 घंटा रूकती है। इसका विस्तार समस्तीपुर-मानसी-सहरसा-मधेपुरा-बनमनखी के रास्ते पूर्णियाँ कोर्ट तक की जाये।

· पटना-सहरसा के बीच रात्रि में एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाये।

· सहरसा शहर के बीच गंगजला में अवस्थित रैक प्वाईंट को परमिनियां हॉल्ट-सर्वाढाला के बीच स्थानान्तरित किया जाये।

· सहरसा-सोनवर्षा कचहरी के बीच सुलिन्दाबाद के नजदीक नया स्टेशन का निर्माण करायी जाये।

· ट्रेन का विस्तार : पटना-कोटा एक्सप्रेस एवं पटना-बैंगलुरू एक्सप्रेस का विस्तार पटना से सहरसा तथा जनहित ट्रेन का विस्तार सहरसा-पटना से बनारस जंक्शन तक किया जाये।

· सहरसा जंक्शन पर एस्कलेटर (स्वचालित सीढ़ी) का निर्माण हेतु स्वीकृति मिल चुकी है, उसे जल्द लगाई जाये।

· रेलयात्री सुविधा के लिए 4 एवं 5 नम्बर प्लेटफार्म पर लिफ्ट का निर्माण कराई जाये।

· लम्बी सफर की गाड़ी अमृतसर-सहरसा गरीब रथ एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12203/04 जो सप्ताह में मात्र तीन दिन ही चलती है, इसे प्रतिदिन चलायी जाय और इसमें कैंटीन की व्यवस्था नहीं रहने के कारण यात्री को भोजन में काफी दिक्कत होती है, कृपया कैंटीन भी चालू करवायी जाये।

· सहरसा-आनंद विहार पूरबिया एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 15279/80 जो सप्ताह में सिर्फ दो दिन ही चलती है। इसे भी प्रतिदिन चलायी जाये।

· बिहारीगंज से सहरसा एवं कटिहार के लिए सीधी ट्रेन चलायी जाये।

- बिहारीगंज रेलवे स्टेशन पर यात्री शेड का निर्माण, आधुनिक शौचालय निर्माण एवं पेयजल की व्यवस्था यथाशीघ्र करायी जाये ।
- बिहारीगंज रेलखंड स्टेशन पर फुट ओवरब्रिज का निर्माण कार्य किया जाये ।
- बिहारीगंज से राजधानी पटना के लिए एक ट्रेन चले, जिससे बिहारीगंज एवं आलमनगर विधानसभा क्षेत्र के लोगों को सुविधा मिल सकें ।

अंत में मैं निवेदन करता हूँ कि-

(1) सिमरी बख्तियारपुर से बिहारीगंज, (2) लहेरियासराय से सहरसा (3) बिहारीगंज से नौगछिया एवं (4) सहरसा से कुशेश्वर स्थान तक नई रेल लाइन का निर्माण प्राथमिकता के आधार पर कराई जाये । इसका सर्वेक्षण 50 वर्षों में कई बार कराई गयी है, लेकिन इसका निर्माण नहीं हो सका ।

SHRI V. K. SREEKANDAN (PALAKKAD): I thank you very much for allowing to express my views on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways for 2024-25, which is the life line of the people of the country.

Kerala, which gives a good amount of revenue to the Railways by way of passengers or goods traffic has been neglected and ranks third among the States that received the least allotment for railways. No major projects in the State of Kerala have been announced. The allocation was very disappointing and people are pained as to why the State is being neglected and why this step motherly attitude towards Kerala is being shown. The Government needs to think on it very seriously.

However, I being a Member of Parliament from Palakkad parliamentary constituency, narrate here some of the demands that the Railways may consider:

UTILISATION OF RAILWAY LAND AT KANJIKODE: The issue of setting up of a coach factory at Kanjikode had been taken up on 8.07.2019 that is immediately after I became a Member of Parliament. But when the Railways made it clear that they are not going to set up a coach factory on the land acquired for the said purpose, I have been demanding that the said land measuring 236 acres be utilized by bringing a project under Gati Shakti scheme, which will generate employments to many people as well as meet the requirement of Railways for any kind whatsoever. However, a decision on the above is yet to come from the Railways.

EXPANSION OF PIT LINE AT SHORANUR JUNCTION: The pit line at Shoranur can serve only trains with 12 coaches, whereas most of the trains run with more than 24 coaches. Therefore, the pit line needs to be expanded to cater to the needs of the trains and to make the existing pit line useful.

SETTING UP OF A TRIANGLE JUNCTION AT SHORANUR: Due to inadequate facilities at Shoranur junction to handle huge volume of traffic, all trains bound towards Chennai and other parts of the country and all trains towards places in southern part of Kerala, pass through Shoranur, but without touching Shoranur junction. There has been a demand to set up the said model of triangle junction at Shoranur and as such, the issue has been brought to the notice of the Ministry. However, a response to it is yet to be received in this regard.

CONSRUCTION OF UNDER PASSAGE AT KOYAPADI ON PATTAMBI-MUTHUTHALA

ROAD: Construction of under passage at Perumudiyoor on Shoranur-Calicut Railway Line between Government Oriental Higher Secondary School, Perumudiyoor, Pattambi, and the main bus stop at Koyapadi on Pattambi-Muthuthala Road, Palakkad, is very necessary and essential to prevent the loss of lives of school going children.

INTRODUCTION OF NEW TRAINS BETWEEN MANGALURU AND TUTICORIN: It was decided that new trains would be introduced between Mangaluru and Tuticorin immediately after the completion of gauge conversion of Palakkad-Pollachi railway route. The gauge conversion had been completed way back in 2016. However, these assured trains were not introduced till now. The main aim of making broad gauge conversion of Palakkad and Pollachi section was to facilitate port connectivity of ports at Mangaluru and Tuticorin for faster freight movement as well as for the transportation of goods from Tamil Nadu to Kerala and vice versa and to increase the volume of passenger traffic as it is an inter-state connectivity route, involving Kerala, Tamil Nadu, Karnataka, etc. This section is also very important on religious point of view as it connects many pilgrim places such as Mookambika, Ervadi, Rameshwaram, Madurai, Palani, etc. Therefore, it is requested that these assured new trains may please be introduced between Mangaluru and Tuticorin urgently.

STOPPAGE FOR TRAIN NO. 12677/12678 ERNAKULAM-BANGALORE-ERNAKULAM

INTERCITY EXPRESS AT OTTAPALAM: It has been a long pending demand of the people of Ottapalam to have a stoppage for train No. 12677/12678 Ernakulam-Bangalore-Ernakulam Intercity Express at Ottapalam under Palakkad Division. This is the only day time train running between Kerala and Bangalore and therefore, ladies and children travelling to-and-fro Bangalore prefer to travel by this train because of security point of view. The people of Ottapalam are now compelled to travel to Palakkad which is 32 kms. away from Ottapalam to board this train.

More-over, earlier this train used to have a halt at Erode junction for change of engine for 20 minutes. Now this system has been changed as the same engine hauls the train right up to its destination in both the directions, and as such, this train now halts at Erode for just 5 minutes, Therefore, providing one minute halt for this train at Ottapalam would not in any way, affect the running schedule of any other train in this route at that particular time.

It is requested that a stoppage for 12677/12678 Ernakulam-Bangalore-Ernakulam Intercity Express at Ottapalam may please be provided at the earliest.

INTRODUCTION OF A NEW TRAIN AS INTER CITY EXPRESS FROM PALAKKAD TO THIRUVANANTHAPURAM: There is a need for a new train as Inter City Express from Palakkad to Thiruvananthapuram in the morning hours (Ex Island express slot of 6.40 am Palakkad). This route covers the most important places in Kerala and the commuters to these places are quite high in number in the morning hours. Therefore, the introduction of the much-sought train will help the people as well as help the Railways to earn more revenue.

DOUBLING OF ROUTE BETWEEN SHORANUR AND BHARATHAPUZHA RAILWAY STATIONS: This one km. route between Shoranur and Bharathapuzha needs to be doubled. Therefore, it is requested that action may please be taken to double this route at the earliest.

RENOVATION OF PATTAMBI RAILWAY STATION: The renovation of Pattambi Railway Station was overdue. The platforms were without complete roofing. In all the seasons, the rail users were facing hardships. Therefore, together with the renovation, the complete roofing of the platforms should also be carried out. Passenger amenities should also be provided such as washroom, waiting room, etc. at the above station.

ROOF OVER PLATFORMS AT SHORANUR AND PALAKKAD JUNCTIONS: Many platforms at Shoranur and Palakkad junctions are without roof. In all the seasons, the commuters were facing hardships in the absence of roof over platforms at these junctions. The existing roofs over head at these stations are in very dilapidated conditions and many incidents of concrete blocks falling on people have been reported in the past. Therefore, it is urged that necessary steps may please be taken to provide roofing over platforms at these junctions at the earliest.

REQUEST FOR COMMENCEMENT OF PASSENGER TRAINS: All the passenger trains which were running between Palakkad and Coimbatore, Shoranur-Nilambur,

Kozhikode-Shoranur and Ernakulam to Palakkad be restored in the interest of commuters at the earliest. These passenger trains were cancelled due to COVID-19. Similar trains in other divisions have been restored.

STOPPAGE FOR TRAINS AT VADANAMKURUSSI, ETC.: Vadanamkurussi is an important railway station for the people from Ponnani, Guruvayur and Palakkad for travel to Nilambur and likewise people from Nilambur and Perinthalmanna of district of Malappuram undertake their further travel after disembarking from trains at Vadanamkurussi.

However, the two trains which currently pass through Vadanamkurussi railway station do not have stops there. These two trains are Rajya Rani Express and Kottayam-Nilambur Express. Therefore, people have been demanding to provide stoppage for the above two trains at Vadanamkurussi and also to recommence the services of all other five trains cancelled on account of COVID-19. There have also been suggestions from the general public (1) to utilize Rajya Rani Express during day time as Nilambur-Palakkad-Nilambur which will benefit both the people and the railways (Rajya Rani express reaches Nilambur at 5.45 hours and departs at 21.30 hours and the whole day it is halted at Nilambur) and (2) to run both Rajya Rani Express and Kottayam-Nilambur Express as passenger trains between Shoranur and Nilambur on both ways and the remaining part of its schedule as express trains.

In view of the above, it is requested to provide stoppage at Vadanamkurussi for trains like Rajya Rani Express and Kottayam-Nilambur Express, utilize Rajya Rani Express during day time as Nilambur-Palakkad-Nilambur and run Rajya Rani Express and Kottayam-Nilambur Express as passenger trains between Shoranur and Nilambur on both ways in public interest.

STOPPAGE FOR RAJYA RANI TRAIN AT KULUKALLUR: It has been a long pending demand of the people of Kulukallur to have a stoppage for Rajya Rani 16349 Train at Kulukallur. It is requested that a stoppage for the said train at Kulukallur be provided at the earliest.

STOPPAGE FOR 16325-26326 AT KULUKALLUR AND VALLAAPUZHA: These trains were having stoppages at all stations in between Shoranur and Nilambur and vice-versa prior to the termination of services due to the COVID-19 pandemic. But now these trains stop only at two stations in between Shoranur and Nilambur and vice-versa after its restoration, which the people believe that the railway neglects the

rural population of two districts namely Palakkad and Malappuram in Kerala and thereby many thousands of rail passengers are being deprived of train travel facility. Not only this, Railways are also losing a good amount of revenue due to the non-stoppage of trains at many stations in between Shoranur and Nilambur and vice-versa.

Therefore, it is requested that you may kindly direct the concerned department to restore stoppage for the said trains at all stations, including Kulukkallur, as it was existing prior to the termination of services on account of COVID-19. These were also having stoppages at Vallapuzha, but now these trains do not have a stop there. These trains were very useful for the people of Vallapuzha Panchayat and its surrounding areas for their various activities.

Many people from the said place met me recently and requested to take up this matter as the place falls in my parliamentary constituency, and I have assured them that needful will be done.

It is requested that you may kindly direct the concerned department to provide a stoppage for train no. 16325-16326 running between Nilambur-Kottayam-Nilambur at Kulukkallur and Vallapuzha.

STRENGTHENING OF SUB DIVISIONAL RAILWAY HOSPITAL AT SHORANUR: The Sub Divisional Railway Hospital at Shoranur is the only medical treatment source for nearly 2,000 railway employees and many retired railway pensioners from Ottapalam to Pallipuram and Shoranur to Nilambur. This hospital has been conducting medical examinations for Railway employees up to Mangaluru and provides emergency medical services in all forms for the entire Palakkad divisions and also to some parts of Thiruvananthapuram. Therefore, there is an urgent need to strengthen this hospital by appointing more doctors to cater to the need of the patients visiting the hospital daily as well as to provide ambulance services. There is also a demand from the general public to allow them to avail medical facility from this hospital as there are no hospitals within the radius of 15 kms. from Shoranur junction.

MAXIMUM UTILIZATION OF MEMU SHED AT PALAKKAD: The MEMU shed at Palakkad which has the capacity to maintain a rack ranging from 12 to 14 MEMU cars is being used only for a rack of eight MEMU cars for services between Mettupalayam and Coimbatore. Earlier, this MEMU shed was used for services from Palakkad to Ernakulam, Palakkad Town to Salem, Palakkad Town to Erode and

Erode to Coimbatore. If this MEMU shed is put to its maximum capacity, services to Kannur, Ernakulam and Coimbatore can also be recommenced. Therefore, it is urged that this MEMU shed at Palakkad be utilized at its maximum capacity, so that more services can be commenced.

SETTING UP OF AN ELECTRIC LOCO SHED AT SHORANUR JUNCTION: Earlier, there was a steam loco shed at Shoranur employing hundreds of people. Now it has been felt to have an electric loco shed at Shoranur as the steam trains have been replaced with electric trains. Moreover, there is sufficient land for creating a loco shed at Shoranur. Therefore, it is requested that steps may please be taken in this regard.

RESCHEDULING OF AMRITA EXPRESS TRAINS: The Amrita Express trains were introduced for the benefit of passengers from Palakkad and its nearby areas to Thiruvananthapuram. There is a possibility that these may further be extended to Rameshwaram. Frequently changing the timings of these trains causes inconvenience to passengers. The commuters of these trains from Palakkad and its nearby areas are mainly cancer patients for availing medical treatment at Regional Cancer Centre, Sree Chitra Tirunal Institute for Medical Sciences & Technology at Thiruvananthapuram. The train from Thiruvananthapuram reaches Palakkad at midnight. Therefore, the passengers have to wait at the station for hours to get buses to reach their homes. Therefore, it is requested that the train from Thiruvananthapuram be rescheduled at 10:00 pm so that it reaches Palakkad in the morning hours when the buses start plying.

RESCHEDULING OF 16349 RAJYA RANI EXPRESS: This train reaches Shoranur Junction at the wee hours of morning (3.35 am) and therefore the passengers, mainly patients, have to wait at the station for hours to get buses to reach their homes. Therefore, it is requested that the train from Kochuveli be rescheduled at 10:00 pm so that it reaches Shoranur in the morning hours when the buses start plying.

RESTORATION OF ALL PASSENGER TRAINS ON PALAKKAD-POLLACHI ROUTE: Due to COVID-19, services of passenger trains on Palakkad-Pollachi route were terminated. Now things have come to normal and all restrictions have been relaxed. Therefore, it is urged that all passenger trains on Palakkad-Pollachi route be restored as the passenger train services help the rural masses immensely.

OPERATION OF MORE MEMU SERVICES: The introduction of Palakkad-Ernakulam MEMU service has been well received, and therefore, there are demands for introduction of MEMU services between Palakkad and Palani, Nilambur and Coimbatore, Kannur and Guruvayur and Kozhikode and Ernakulam. Therefore, these may please be considered.

STOPPAGE FOR TRAINS NO.16323-16324 AT MANNANUR: Trains No. 16323 and 16324 were having a stop at Mannanur under the Palakkad Division of Southern Railway before COVID-19 and these were very helpful for the people of Vaniyamkulam Panchayat and other adjacent or nearby places.

However, the stop at Mannanur for these trains has been discontinued, causing a lot of inconvenience to several people who were dependent on these trains for their travel to places towards Mangaluru and Combatore from Mannanur.

Interestingly, these trains are having stoppages at all the stations, except Mannanur. Therefore, looking into the problems being faced by the people of the above Panchayat and other places near to it, it is requested that you may kindly direct the concerned to provide stoppage for Trains No. 16323 and 16324 at Mannanur as it was existing earlier.

PASSAGE THROUGH RAILWAY LAND AT PALLAM: It has been a demand of the residents of Ward No. 25 (Pallam) of Ottappalam Municipality to provide a passage near the bridge over the Kanniyabram canal towards the southern side leading to Pallam.

In the absence of a passage, the residents of Pallam have to cross the railway track for all their needs of day-to-day life and people are forced to leave the place due to lack of road commutation facility. Few days ago, a young boy succumbed to a train accident while crossing a railway track.

Therefore, it is requested that you may kindly look into it and provide passage for the said residents through railway land so that the residents can have a worry-free life.

RESTORATION OF PASSAGE AT VALLAPUZHA (RAILWAY 11 KM) ON SHORANUR-NILAMBUR RAILWAY LINE: The Railways demolished the road (Railway 11 Km.) and the steps to cross over to the other side of the railway line near to Railway Gate by using JCB along the Shornur-Nilambur railway line and made it unfit to use. The place falls under Ward No.3 of Vallapuzha Grama Panchayat. Wards No. 3 and 4 of

Vallapuzha Grama Panchayat are located on the west and the east side of the railway line respectively towards Nilambur side. People are facing difficulties on this account as they are not able to send their wards to schools on time, to buy things, to visit hospitals, etc. and they are afraid of how to pull on their life. They have to travel kilometres to meet their day-to-day needs, if they want to avoid crossing the railway line.

Therefore, it is requested that you may kindly direct the concerned to refurbish the demolished road as abovesaid as it was as well the steps on both sides of the railway line immediately as well as take action to construct an over-head bridge at the above place to put an end to this issue once and forever.

PASSAGE FOR THE RESIDENTS THROUGH RAILWAY LAND BEWTEEN RAILWAY LINE AND A CANAL AT VADANAMKURUSSI: A Masjid and many residences exist between railway line and a canal at Vadanamkurussi. The passage to the said Masjid and the residences near to it is through the railway land. The railway has blocked this passage permanently by putting up a chain. Therefore, the people are finding it very difficult to visit the said shrine as well as houses near to it and they cannot take their vehicle also.

The people living in around this area have been performing burial of their near and dear at the Kabristan (Graveyard) existing at the said masjid. Now because this passage is closed by railways, they are not able to take the dead bodies for burial at the said Kabristan, visit the said shrine and houses situated near to Masjid. Therefore, it is requested that you may kindly look into it and provide passage for the said residents through railway land permanently.

RESTORATION OF PASSAGE THROUGH UNDERWAY BETWEEN KM.581/0-581/1 - BRIDGE NO.760 (SHORANUR-KARAKKAD): The underway between Km.581/0-581/1 - Bridge No.760 (Shoranur-Karakkad) was constructed at the time of laying West Coast line and the people living in Wards No.26 to 28 of Shoranur Municipality have been using it from time immemorial for various purposes. But the railways now closed this underway unilaterally which is causing hardship to people living there as this underway passage was the only way to visit very important ancient temples situated in Ward No.27. Similarly, students of various educational institutions located there were also using it to reach safely. The underway was also very useful for the transportation of essential goods, etc. The underway was constructed for the passage of people and blocking it is an act of unjust.

Therefore, it is requested that the said underway be restored for the passage at above place in public interest at the earliest.

REPAIR OF 100 METRE RAILWAY ROAD IN BETWEEN KALPATHY OLD RIVER

BRIDGE AND ESI HOSPITAL AT JAINMEDU IN PALAKKAD: A 100-metre road laid by the railways in between Kalpathy old river bridge and ESI Hospital at Jainmedu in Palakkad is in very shabby condition and the people have been forced to abandon it. The road is in very pathetic condition and two big potholes have been developed. The condition of the road requires immediate repair to make it usable. Similarly, the bypass (Kavilpad-Pezhumkara) from the old tile company to Pezhumkara road laid by the railway is also in very dilapidated condition and posing a danger to the users of this bypass. Many accidents had been reported earlier on this stretch. Since both the above-mentioned roads were laid by railways, the State authorities are not taking any action to repair them. Therefore, an immediate action may please be taken to prevent any further untoward incidents on this stretch of road.

INTRODUCTION OF NEW VANDE BHARAT TRAINS: To cope up with the fast-moving world, people prefer to adopt fast moving mode of transportation and this is the reason why our airports are overcrowded now. The introduction of Vande Bharat trains will meet the aspirations of the people to a certain extent in this regard, and because of this reason alone, demands are pouring in for introduction of Vande Bharat trains from across the country.

The following routes always have high rate of occupancy of passengers in all trains, mainly because of frequent commuters and the places falling under it are all well recognized commercial places and places having religious importance, in addition to being the State capitals, second largest towns of the States, etc. Therefore, people have been demanding introduction of Vande Bharat trains between the places mentioned below:-

- * Palakkad-Thiruvananthapuram-Palakkad
- * Chennai-Mangaluru-Chennai via Palakkad.
- * Thiruvananthapuram-Chennai-Thiruvananthapuram via Palakkad
- * Bengaluru-Kozhikode-Bengaluru via Palakkad.

It is needless to mention over here that the introduction of Vande Bharat Express Trains will not only help to ease the rush in other trains but also help the railways to earn more revenue for its exchequer.

INTERLINKING OF LINES CONNECTING PALAKKAD-MANGALORE/COCHIN, AND PALAKKAD-RAMESHWARAM NEAR KAVILPAD, PALAKKAD: The interlinking of two lines namely Palakkad-Mangalore/Cochin and Palakkad-Rameshwaram near Kavilpad area of Palakkad town will help to solve the issue of changing the engine problem at Palakkad Junction Station. Because of this reason alone, the railways had to stop sending 5 pairs of express trains such as Ahilyanagari and Korba running on the Palakkad-Cochin line to Shornaur junction railway station, causing traveling hazards to people of six districts in the Malabar region of Kerala.

CONSTRUCTION OF FOOTOVER BRIDGE, INSTALLATION OF LIFT AND RESTORATION OF SECOND ENTRY GATE:

(1) Construction of a foot-over bridge across Palakkad Junction Railway Station connecting Olavakkode town and railway colony sides for the pedestrian traffic as the pedestrians now have to walk a long way through Thanavu and ROB on the Palakkad-Kozhikode highway.

(2) Installation of a lift at the northern end (2ns entry/western end) of the old Foot Over Bridge/PGT to enable the old, sickly, handicapped persons, ladies, etc. to enter platforms.

(3) Restoration of the second entry gate towards the northern side at PGT as the same was closed during Covidio-19 pandemic and now all restrictions towards COVID-19 have been withdrawn. The opening of the second entry gate towards the northern side will help passengers coming from the north side of the Station.

With this I conclude and oppose the allocation of Budget for Railways. Thank you.

SHRI K. GOPINATH (KRISHNAGIRI): In independent India, numerous Railway Ministers have assured the Parliamentarians representing the Krishnagiri Parliamentary Constituency in Tamil Nadu about introducing new rail line to facilitate train travel from Hosur to Jolarpettai via Krishnagiri, extending further to Chennai. During the 17th Lok Sabha, my predecessor, Dr. A. Chellakumar, reiterated this demand, prompting the Hon'ble Railway Minister to order a survey for the proposed line. The survey, covering a distance of 98 kilometers, has been completed and the findings have been submitted to the Railway Board in New Delhi.

The next step involves estimating the expenditure required for sanctioning the project. This proposal has been pending for a long time and requires swift approval

for the benefit of the public traveling from Bangalore to Jolarpettai and from Hosur to Jolarpettai. Currently, passengers must take a detour from Hosur station to Jolarpettai via Dharmapuri, which involves a longer journey and additional expenses. Completing this railway project is crucial for public convenience and has been overlooked for decades. The absence of this project in the 2024 2025 budget presented by the Hon'ble Minister of Finance allocation for railway projects in Tamil Nadu has been decreasing since the merger of the disappointing. The financial. general and railway budgets. This trend needs to be addressed for the public's benefit.

I earnestly request the Government's kind consideration and prompt action in sanctioning these long standing demands of the people of the Krishnagiri constituency, especially the residents of Hosur, which is a major industrial town at the border of Tamil Nadu and Karnataka.

SHRI KAMAKHYA PRASAD TASA (KAZIRANGA): I support the Demands for Grants of the Ministry of Railways.

I would like to request the hon. Railway Minister Shri Ashwini Vaishnaw as he has given a new dimension to the Indian Railways under the leadership of Shri Narendra Modi, the hon. Prime Minister of India.

I would like to request the Government to kindly solve all the problems of the Railway lands occupied by people and some institutions. Many a times the Railway Ministry sent notices to the concerned persons or organisations or authorities regarding the occupied land. It is impossible to free the encroached land for the Railway by eviction process. So, permanent solution is that to allot the land to any persons who are really landless. At least, they can stay there. Many a times, inhabitants are occupying the railway land. It is requested not to allow such people.

People always request for stoppage of trains. The Ministry always consider this if it is financially viable. I request you to kindly look into the request not financially but like a social service. People demand should be considered. During the discussion on the Demands for Grants, many hon. Members request for stoppage but the but the Ministry of Railways and the Railway Board do not consider the request of every MP. So, I request the Ministry of Railways and the Minister should consider the request made by MPs because they made their demands as per the demand of the people.

The requests relating to RoBs and RuBs should be considered by the Ministry of Railways. The Railway Board and the Ministry should not wait for the State Government's fund.

The Railway Board and the Ministry of Railways should take care the requests of the people. Many a times it becomes a bitter experience that Ministry and the Board do not live upto the expectations of the people.

The hon. Prime Minister Narendra Modi's decision of starting Vande Bharat trains is excellent. The Railways is giving an excellent service. I request the Government to extend its services to all the States to connect people.

I would also like to request the Railway Ministry to give stoppage of long running trains at Barpathar Railway station and Golaghat Railway station in Assam. This station is a link to Nagaland also. People seek stoppage of Jan Shatabdi and other trains.

I would like to thank hon. PM Narendra Modi ji for extending electric line to Assam. It is also requested to extend the double-line to Ledo Station, the last station of Brahmaputra Valley of Andhra Pradesh.

I would also like to request the Minister to resume all the train services which were dropped at the time of COVID-19. I would also like to thank hon. PM as he has sanctioned model stations all over India.

MPs are given special portal to send requests for ticket confirmation but at the same time the requests are not considered by the reservation system. So, I request the hon. Minister to look into this matter.

Thanks.

श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर) : मैं रेल बजट पर अपने विचार रखता हूँ । सरकार बजट बढ़ाने की बात करती है, तो क्या गोरखपुर रेलवे कारखाना, गोरखपुर का रेलवे हॉस्पिटल और रेलवे विद्यालय भी चलाएंगे । कमलापति त्रिपाठी जी और माननीय लालू प्रसाद यादव जी ने हमारे क्षेत्र में सहजनवा, दोहरीघाट, मधुवन, बेलथरा, सिकंदरपुर, बांसडीह, रेवती, बकुल्हा तक नई रेलवे लाइन का जो प्रस्ताव व सर्वे का काम वर्ष में 2008 शुरू किया गया था, उसे प्रारंभ करेंगे । हमारे क्षेत्र में जो बनारस-भटनी मार्ग में मधुवन ढाला पर ओवरब्रिज तथा गोरखपुर-सिवान रेलखंड पर भाटपार रेलवे स्टेशन के पश्चिमी ढाला पर ओवरब्रिज की नितांत आवश्यकता है । भाटपार को नवीनीकृत रेलवे स्टेशन बनाकर उसके प्लेटफॉर्म नंबर एक तक मालगोदाम की तरफ से रास्ता और बीआरडी स्कूल से स्टेशन तक पहुंच मार्ग बनाएं ।

ट्रेन नंबर 12529, 11059, 02563, 02569 अप और डाउन ट्रेनों का ठहराव बहुत आवश्यक है। ट्रेन नंबर 05425 अप और डाउन ट्रेन छपरा तक बढ़ाकर भाटपार में रोकने, इसी तरह बनकटा स्टेशन पर 11124, 15027, 14005 अप और डाउन ट्रेनों का ठहराव आवश्यक है। जो अंडरपास बनाया है, उसमें बरसात में पानी भर जाने से आवागमन बाधित होता है। इसका उपाय करें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI ESWARASAMY K. (POLLACHI): I would like to express my views on the Demand for Grants for the Ministry of Railways in the Budget 2024-25.

The Ministry of Railways has received a record allocation of over Rs.2.55 lakh crore in financial year 2024-25, which is a jump of 5.85 per cent from the previous year's Rs.2.41 lakh crore. Even though budget allocation has slightly increased from the last year, but the allocation of budget to the Southern Railway i.e. to the State of Tamil Nadu is very low and not enough to execute many pending projects like development of infrastructure in many railway stations across the state of Tamil Nadu, introduction of new trains in Tamil Nadu and safety measures.

It is worthwhile to mention here that in the recent past, there are so many train accidents were occurred across the country due to various reasons in which many innocent passengers were died but the Ministry has not paid proper compensation to the kins of those died in the accidents. Further, no proper measures/precautionary measures were not being taken to avert such accidents in future. So, I request the Union Government to allot more money to improve safety standards/safety measures/ KAVACH safety system both for trains as well as passengers also.

In this budget, the Union Government has not announced any new trains or modernization plans or infrastructure development for Southern Railways particularly in the state of Tamil Nadu.

The people of Tamil Nadu were expecting many significant announcements regarding new train services in Tamil Nadu but no major announcements were made in the budget. Through this the Union Government has betrayed the people of Tamil Nadu

There are so many railway projects pending in Tamil Nadu and Tamil Nadu people/State contributes richly for the Central exchequer. However, Tamil Nadu State/Southern railways get a very less/meagre amount for the execution of many pending Railway projects. I request the Union Government to allocate considerable amount to expedite all the pending projects in the State without any further delay.

Tamil Nadu State require the Government's attention and generous funding. But unfortunately, the amounts allocated in this budget were paltry and insufficient.

I urge the Government to allocate substantial funds for the execution of the following railway projects.

1. Erode - Palani,
2. Pollachi ? Palani - Madurai -Thoothukudi;

There are several points and clarifications raised by the people of my constituency pertaining to the railway needs of people in Palakkad division particularly in my Pollachi constituency: -

- New express trains to be introduced from Coimbatore *via* Podanur-Pollachi-Udumalpet-Madathukulam-Dindigul-Madurai-Tirunelveli-Kanyakumari.
- Presently a weekly twice train running from Mettupalayam to Tuticorin (No. 16765-66) may be converted as a daily train for the convenience of tourists, businessmen.
- Presently a weekly twice train running from Mettupalayam to Tirunelveli (No. 06029/30) may be converted as a daily train for the convenience of tourists, businessmen/office goers etc.
- A daily train service may be introduced from Coimbatore *via* Pollachi-Palani-Dindigul-Trichi-Tambaram or Egmore, Chennai.
- The train service of Cheran Express (No. 12673-74) from Chennai to Coimbatore to be extended up to Pollachi.
- A railway Overbridge (ROB) to be constructed in Udulmalpet-Kolumam Road LC No. 92, Class B. in Tiruppur district.
- A railway Overbridge (ROB) to be constructed in Madathukulam-Komaralingam Road LC No. 80 Class B in Tiruppur district.
- At present, Pollachi Railway station comes under the jurisdiction of Palakkad Division. It should be deviate/separated from Palakkad division and to be merged with Salem Railway Division or Madurai Division for smoother administration of day-to-day function of railway operations.

- Necessary actions be taken to stop all express trains in Madathukulam railway station passing through this station.
- Now-a-days large number of theft cases are being reported in the running trains and many valuable items like jewels, mobile phones are being stolen from the passengers. Necessary precautionary measures to be taken to ensure the safety of passengers as well as their belongs.
- Necessary immediate measures being taken to restore the concessions extended to senior citizens across the country which were stopped due to Covid.
- While posting/transferring ticket reservation staff in all railway stations across Tamil Nadu, the employees who know Tamil should be appointed. Most of the railway employees working in Tamil Nadu are from North India and not well versed with Tamil language, so the people are fed up with these employees.
- At present, the ticket fare in all Vande Bharat trains is so high, it should be lowered.
- More stations across Tamil Nadu will be developed under the Amrit Bharat Station.
- More general coaches be attached in all trains including express trains for the convenience of workers, labour class and poor citizens of the country.
- I request the hon. Minister to give in-principle approval for handing over MRTS to CMRL and the merger of the Mass Rapid Transit System (MRTS) with Chennai Metro Rail Limited (CMRL) and also to protect the interest of the employees of MRTS.
- I came to understand that the modernization and Redevelopment of Egmore Railway station is under progress and I request the Union Government to complete the modernization works at the earliest for the convenience of the railway passengers.

As I am Member of Parliament from Pollachi Parliamentary Constituency, I would request the Government regarding an urgent demand from the public for re-opening of closed Gate of Pollach-Coimbatore, Vadukapalayam-Pollachi Gate LC No. 123-Location KM 123/00-100 as the gate was closed recently without any prior notice and also without any reasons. Due to closure of this gate, more than 4000 general public, office-goers, workers, school children, sanitary staff and handicapped have to travel for more than four kilometres to reach Pollachi,

Coimbatore and schools, etc. An early action may be taken for re-open this gate.
With this I conclude on the Railway Budget-2024.

Thank you.

श्री संतोष पांडेय (राजनंदगाँव) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। इस महान सदन में और देश के सम्माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में माननीय अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में जिस प्रकार से रेलवे ने यात्रा तय की है, वह ऐतिहासिक है।

महोदय, हमारे यहाँ रेल की तुलना सेना से की जाती है- ?अहर्निशं सेवामहे !? यद्यपि युद्ध के समय सेना मुस्तैद रहती है जबकि रेलवे दिन-रात, सर्दी, बारिश, दीवाली, होली, ईद आदि मौकों पर हर समय चलती रहती है। कोरोना काल में हमारी रेल कभी हॉस्पिटल बन जाती है, मैं तो यह कहूँ कि जिस प्रकार से पवनपुत्र हनुमान जी ने संजीवनी लाने का काम किया, उसी तरह से रेल ऑक्सीजन पहुंचाने का भी काम करती है। आखिर इसे यूँ ही नहीं ?लाइफलाइन ऑफ दि नेशन? कहा जाता है। ?लाइफलाइन ऑफ दि नेशन? हमारा रेलवे है।

महोदय, जब हम ट्रेन में चैन की नींद सो रहे होते हैं, तो हजारों रेलकर्मी काम पर लगे होते हैं। जंगल में लेवल क्रॉसिंग गेट हो या मेन स्टेशन हो या वे साइट स्टेशनों पर निष्ठा से कर्तव्य के प्रति, सजगता और प्रतिबद्धता के साथ हमारे रेलकर्मी मनोयोग और तन्मयता से लगे रहते हैं।

महोदय, हम 21 वीं सदी में भारत के तेज विकास के लिए, रेलवे के विकास के लिए सम्मानीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी ने रात-दिन एक कर दिया, हम उसके प्रति आभारी हैं। ऐसे संवेदनशील मंत्री माननीय अश्विनी वैष्णव जी हैं, जिन्होंने केन्द्र सरकार के भारतीय रेलवे को अत्याधुनिक बनाने के लिए रेकॉर्ड निवेश कर रही है। फिलहाल भारतीय रेलवे के कायाकल्प के लिए राष्ट्रव्यापी अभियान चला है। अब वंदे भारत, तेजस, हमसफ़र जैसी आधुनिक ट्रेन्स देश में बन रही हैं। सुरक्षित आधुनिक कोचेज की संख्या में रेकॉर्ड वृद्धि हो रही है। रेलवे स्टेशंस को एयरपोर्ट की तरह सुंदर ढंग से विकसित किया जा रहा है।

भारत जैसे युवा देश के लिए भारतीय रेल भी युवा अवतार लेने जा रही है। इसमें वंदे भारत ट्रेनों की बहुत बड़ी भूमिका होगी।

मैं सम्पूर्ण छत्तीसगढ़ की जनता की ओर से और विशेषकर राजनंदगांव की जनता की ओर से माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। माननीय अश्विनी वैष्णव जी ने दिल खोलकर राशि दी है। रेलवे में चल रही विभिन्न योजनाएं, जिनसे हम लाभान्वित होंगे, जारी बजट में मुख्य रूप से औद्योगिक विकास को बढ़ावा मिलेगा। उच्च घनत्व वाले नेटवर्क की भीड़भाड़ को कम करने एवं मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी को सक्षम बनाने पर विशेष ध्यान दिया गया है।

छत्तीसगढ़ में रेल-विकास के लिए 6,922 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। यह हम छत्तीसगढ़ वासियों के लिए सौभाग्य की बात है। छत्तीसगढ़ राज्य में रेल लाइनों का शत-प्रतिशत विद्युतीकरण किया गया है। वर्ष 2014 से 2024 के दौरान 31 किलोमीटर प्रति वर्ष रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण किया गया है।

महोदय, छत्तीसगढ़ राज्य में 37,018 करोड़ रुपए की लागत से 2,731 किलोमीटर की 25 नई रेल लाइन परियोजनाओं पर कार्य किया जा रहा है। अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत छत्तीसगढ़ राज्य के 32 रेलवे

स्टेशनों का विकास किया जा रहा है, जिसमें राजनंदगाँव, डोंगरगढ़, अकलतरा, अंबिकापुर, बैकुंठपुर, बालोद, बाराद्वार, बिल्हा, ऐसे 32 स्टेशंस इसमें शामिल हैं ।

वर्ष 2014 से अब तक छत्तीसगढ़ राज्य में 141 रेल ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज का निर्माण किया गया है । दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में लाइनों की क्षमता बढ़ाने के लिए दोहरीकरण, तिहरीकरण एवं चौथी लाइन का कार्य वृहद रूप से प्रारंभ है ।

महोदय, पहले वित्तीय वर्ष में दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में 143 किलोमीटर नए सेक्शन, 133.3 किलोमीटर मल्टी ट्रैकिंग, 3.8 किलोमीटर नई रेल लाइनें और छः किलोमीटर गेज परिवर्तन का काम पूरा किया गया था । वित्तीय वर्ष 2024-25 के लिए कुल 421 किलोमीटर का लक्ष्य रखा गया है, जिसमें 224 किलोमीटर मल्टी ट्रैकिंग, 20 किलोमीटर नई रेल लाइनें और 177 किलोमीटर गेज परिवर्तन शामिल है ।

महोदय, इस वित्तीय वर्ष में अब तक कुल एक फुट ओवर ब्रिज का कार्य पूरा किया गया है । मैं यह कह सकता हूँ कि मेरे क्षेत्र में जो गोर तालाब में ओवरब्रिज बना है, वह तो ऐतिहासिक है । उसको लोग देखने के लिए जाते हैं । जंगल में जाकर सैर करते हैं । मैं आपको बताना चाहूंगा कि ऐसे विभिन्न स्टेशनों पर 25 लिफ्ट्स और 14 एसक्लेटर्स की सुविधा उपलब्ध है । चार एसक्लेटर्स और नौ लिफ्ट्स लगाने का कार्य प्रगति पर है । इस प्रकार से वर्तमान में दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे का 460 किलोमीटर सेक्शन ऑटोमेटिक सिग्नल सिस्टम से लैस है ।

महोदय, इस बजट प्रावधान के पश्चात दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के प्रमुख रेल खंडों में ऑटो सिग्नलिंग के कार्यों में तेजी आएगी । अब मैं अपने क्षेत्र का कुछ विषय रखना चाहता हूँ । मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने एक बार में ही मेरे यहां वंदे भारत ट्रेन के स्टॉपेज के लिए 24 घंटे के अंदर आपने निर्देशित कर दिया था । तब से वंदे भारत ट्रेन का लाभ हम सब लोग उठाते हैं ।

मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ । आज इस सदन में हमारे सम्माननीय मंत्री जी उपस्थित हैं । डोंगरगढ़ से कवरधा होते हुए कठघोरा रेलवे लाइन जाती है । यह जॉइंट वेंचर है और मेरे क्षेत्र का उसमें 90 प्रतिशत हिस्सा आता है । यह शॉर्टकट रूट है, इस रूट पर खनिज का बहुत परिवहन होने वाला है । यह हम सबके लिए बहुत ही महत्वाकांक्षी और बहुउपयोगी है । जो भी अवरोध होंगे, उन्हें दूर करके इसे पूर्ण कराने की कृपा कीजिए ।

इसके साथ ही मेरा निवेदन है कि कोरोना काल से बंद रायपुर से डोंगरगढ़ मेमू ट्रेन, जो बंद हो चुकी है, उसे शीघ्र प्रारंभ करना चाहिए, जिससे निम्न मध्यमवर्गीय, मजदूर, कर्मचारी यात्रा करते हैं । सबसे ज्यादा डिमांड इस मेमू ट्रेन की है । मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ और साथ ही साथ अन्य छोटी-छोटी मांगें हैं, जिन्हें मैं आपके समक्ष बाद में रखूंगा, जो कि स्टॉपेज की हैं, किंतु ये जो दो डिमांड्स हैं ? मेमू ट्रेन प्रारंभ हो और डोंगरगढ़ से कठघोरा नई रेल लाइन बहुत ही महत्वाकांक्षी है, इसे शीघ्र ही शुरू किया जाए ।

इसके साथ ही छत्तीसगढ़ को इतना भारी-भरकम बजट देने के लिए मैं आपका आभारी हूँ ।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Mr. Chairperson Sir, for giving me this opportunity to take part in the discussion on the Demand No. 85, that is, the budgetary proposals for the Indian Railways.

Sir, I have moved 10 Cut Motions to Demand No. 85. These Cut Motions are moved just to impress upon the Railway Minister as well as the Railway Board officials to consider the genuine demands of my Parliamentary Constituency, that is, Kollam in the State of Kerala.

My first submission to the hon. Minister and the Government is to consider all the 10 cut motions very positively so as to redress the grievances of the people of Kollam.

The Indian Railways is the lifeline of Indian nation. It plays an important role in maintaining the unity and integrity of India. Further, the Indian Railways is the third-largest network in the world under a single management of the Railway Board and the Railway Ministry. The Indian Railways is the major mode of transportation for the common people. Most of the people in the country, especially, the common people depend on the Indian Railways for transportation. So, my suggestion is that focus should be given more on the Indian Railways. Formerly, we had a separate Budget for the Indian Railways. Even after years, with my parliamentary experience, I demand that a separate budget should be there for the Indian Railways so that a fruitful discussion takes place to improve the efficiency of the Indian Railways. I am still pursuing that demand.

Coming to the figures of the Demands for Grants, Demand No. 85, this year, the Indian Railways has got a record allocation of Rs. 2.62 lakh crore as budgetary allocation. Last year it was just Rs. 2,40,000 crore, which is Rs. 22,000 crores more than that of the previous year's Budget. You are expecting a gross receipt of Rs. 2,78,500 crore for the financial year 2024-25. The gross receipt includes passenger traffic, freight traffic, coaches and other receipts, which is just Rs. 20,000 crore more than that of the previous year.

Sir, I want to give my observation regarding Demand No. 85. I do appreciate the Railway Ministry and the hon. Railway Minister. I congratulate the hon. Railway Minister and thank him for giving thrust to infrastructure development of the Indian Railways. It is an accepted fact that the infrastructure development of the Indian Railways has gone up like anything for which definitely the Government as well as the Railway Ministry, the Railway Board and the Minister concerned deserve congratulations.

Sir, for the Kollam Railway Station, Rs. 361 crore has been allocated. The Kollam Railway Station has become an international travel destination and it is becoming

just like that of an airport. The people are very much blessed and anxious to see the completion of the railway project. So, on behalf of the people of Kollam, I extend my sincere thanks to the hon. Railway Minister and the Railway Board for giving such an amount for the redevelopment of the Kollam Railway Station to make it an international model.

However, at the same time, I would like to express my serious concerns regarding five issues. First is the safety aspect of the Indian Railways. Last year we experienced a series of accidents and a huge number of casualties. The safety of the passengers should be the first priority of the Indian Railways. This year you are planning to spend 40 per cent of the total budget allocation, which is Rs. 1.08 lakh crore, for enhancing the safety-related activities, including the installation of Kavach, the indigenously designed anti-collision device. If you are able to manufacture and install this anti-collision device in almost all the trains, then so many lives could have been saved and the safety could have been far better than the present situation. The amount earmarked for safety-related activities is not sufficient to meet the purpose.

The second point is regarding capex. The capital expenditure is still maintained at the same level as that of the previous year. There is no change. The third point is the operating ratio. The actual operating ratio of the Railways has gone up to 98.22 per cent. In the financial year 2023, it was 98.1 per cent. The operating ratio is one of the criteria to assess the performance of the Indian Railways. It is really a concern that the Government is not able to improve the operating ratio, which has to be addressed.

The fourth point is about a clarification that I am seeking from the hon. Minister about One Station One Product (OSOP).

What is the impact of it? I know that 21 States and three Union Territories have already accepted it. In my State, there is a story of how it is working and what progress it is making?

My fifth concern is this. There is no major announcement for new trains. Regarding my constituency, I want to raise two or three points. I will conclude it early.

Regarding construction of ROBs, the hon. Prime Minister has inaugurated so many ROBs and RUBs in my constituency just before the elections. I would like to know the fate of them? I made a speech on that day that since it is being inaugurated by

the hon. Prime Minister, I am sure it will be done. I had to face a series of allegations also regarding that speech which I made. ? (*Interruptions*)

Regarding the Kollam-Sengottai line in my constituency, the gauge conversion is completed. The electrification is completed but there is no restoration of trains which were there before the gauge conversion. It has to be done.

Regarding Vistadome coach, which is tourism-oriented, I am the first Member of Parliament, in the year 2014, who had demanded Vistadome coaches on the Kollam-Sengottai route with better greenery, natural beauty terrain. That has not yet been done. Punalur railway station is a pilgrim centre. It is very near to Sabrimala. That may be re-developed. Paravoor railway station may be included in the Amrit Bharat Scheme. The Perinad Railway Station, Eravipuram Railway Station and all other Railway Stations have to be re-developed.

Kollam is the hub of Memu trains. More Memu trains have to be started for short distances.

With these suggestions, recommendations and concerns, I appreciate the Government.

With these words, I conclude my speech.

श्री बिद्युत बरन महतो (जमशेदपुर) : सभापति जी, भारतीय रेलवे के विकास के प्रति विषयों पर सबसे बड़े नेता परम आदरणीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी और हमारे यशस्वी रेल मंत्री जी की अपार मेहनत और दृष्टि की सराहना करने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपके प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूँ ।

महोदय, इस बजट में रेल के लिए कुल 2 लाख 62 हजार रुपये की धनराशि आबंटित की गई है, जिसके लिए यशस्वी प्रधान मंत्री भाई नरेन्द्र मोदी जी का और हमारे माननीय रेल मंत्री की कार्य दक्षता को देखते हुए स्पष्ट झलकता है कि यह बजट वर्ष 2047 तक विकसित भारत को बनाने के लक्ष्य को प्राप्त करने वाला एक समावेशी बजट है । कल झारखंड के चक्रधरपुर डिविजन में रेल हादसा हुआ । किसी भी प्रकार की दुर्घटना का होना दुखद पहलू है । झारखंड में जो दुर्घटना हुई है, उसमें दो लोगों की जान चली गई है । दुर्घटना में मृत लोगों की मुआवजा देकर कीमत नहीं लगाई जा सकती है । मैं मृत लोगों के प्रति अपनी संवेदना प्रकट करता हूँ । रेलवे की दुर्घटनाएं कम हों, इसके लिए हमारी सरकार गंभीर है और माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री भारतीय रेल के विकास के लिए लगातार अभूतपूर्व काम कर रहे हैं । जिनको लोगों की मृत्यु पर राजनीति करने में मजा आता है, वह दुर्घटनाओं को भी राजनीतिक रंग देने की कोशिश करते हैं । सोशल मीडिया में रेल को बदनाम करने के लिए कुछ लोग काम कर रहे हैं, जिसे किसी भी कारण से सही नहीं ठहराया जा सकता है । आज की अखबार में लिखा है, Indian railways achieve major safety milestones. ऐसे लोगों को आइना दिखाने की जरूरत है जो दुर्घटनाओं पर राजनीति करते हैं । आंकड़ों के अनुसार 2013-14 में 3699 डिरेलमेंट्स हुई । यानी हर दिन 10 से अधिक डिरेलमेंट्स हुई । इसके साथ-साथ 2023-24 में हमारी सरकार के समय में डिरेलमेंट्स की संख्या घटकर लगभग 481 हुई । अगर इसके बाद देखेंगे तो कांग्रेस सरकार के दौरान प्रतिदिन साढ़े दस

डिरेलमेंट्स होते थे। वर्ष 2005 में ऐसी 234 रेल दुर्घटनाएं हुईं। इसी तरह, वर्ष 2006 में दुर्घटनाओं की संख्या 195 हुई। वर्ष 2007 में यह 194 रही। इसके बाद वर्ष 2008 में 165 दुर्घटनाएं हुईं।

महोदय, वर्ष 2018-19 में 55 रेल दुर्घटनाएं हुईं जबकि वर्ष 2023 में मात्र 24 दुर्घटनाएं हुईं। आज हम न सिर्फ ज्यादा से ज्यादा रेलगाड़ियों को चलाने पर ध्यान दे रहे हैं, बल्कि उनको मॉडर्न बनाने पर भी ध्यान दे रहे हैं। मोदी जी के कुशल नेतृत्व में वर्ल्ड क्लास ट्रेनें चलनी शुरू हो गयी हैं। जैसे हमारे झारखंड की राजधानी राँची से कोलकाता के लिए वन्दे भारत ट्रेन चालू हुई। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूं। इसके साथ-साथ उन्हें इसके लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने दो वन्दे भारत एक्सप्रेस की घोषणा की, जो जमशेदपुर से भुवनेश्वर और जमशेदपुर से पटना के बीच चलेगी। इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि यह बहुत पुरानी मांग है कि जमशेदपुर से बनारस के बीच एक ट्रेन चलाई जाए।

महोदय, इस वर्ष के बजट में झारखंड के लिए 7302 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। वर्ष 2009 से 2014 के बीच में अगर देखा जाए तो तत्कालीन रेल मंत्री जी ने झारखंड के लिए 457 करोड़ रुपये आवंटित किए थे। इस तरह, आज झारखंड के लिए रेलवे आवंटन में 16 गुना वृद्धि हुई है।

महोदय, हमारे विपक्ष में जो साथी बैठे हुए हैं, उन्हें यह दिखाई नहीं देता कि अभी झारखंड में 52,000 करोड़ रुपये से अधिक की 32 परियोजनाओं पर काम चल रहा है। यूपीए की सरकार में झारखंड में हर वर्ष 57 किलोमीटर नया ट्रैक ही बन पाता था, लेकिन पिछले दस सालों से एनडीए की सरकार में झारखंड में हर साल 122 किलोमीटर ट्रैक बन रहा है। यह एक ऐतिहासिक काम है। झारखंड में वर्ष 2014 के बाद 436 रेलवे प्लाईओवर और अंडरपासेज बने हैं। इसके पहले दस सालों में मात्र दस प्लाईओवर बने थे। इसी तरह, आज झारखंड के 57 रेलवे स्टेशनों का कायाकल्प हुआ है।? (व्यवधान)

महोदय, मैंने झारखंड के बारे में जिक्र किया, इसलिए इसमें थोड़ा समय तो लगेगा। रेलवे में सेप्टी और सिव्थोरिटी बढ़ाने के लिए और विकसित भारत की सुरक्षित और आधुनिक रेल बनाने के लिए माननीय प्रधान मंत्री जी को और माननीय रेल मंत्री जी को मैं हृदय से धन्यवाद देता हूं। उन्हें हर तरह से सहयोग करने के लिए हम सारे लोग खड़े हैं।

महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र की बात करता हूं। हमारे लोक सभा संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत सालगाझुरी अंडरपास और बारीगोड़ा आर.ओ.बी., गोविन्दपुर आर.ओ.बी. बहुत ही महत्वपूर्ण है। माननीय मंत्री जी का जो 505 आर.ओ.बी. के शिलान्यास का कार्यक्रम आया, यह उसी में से एक है।

माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूं कि इन्होंने नई रेल लाइन, जो चाकुलिया से बहरागोड़ा होते हुए बुड़ामारा, जो ओडिशा को जोड़ता है, उसकी स्वीकृति प्रदान की। इसके साथ-साथ मैं माननीय मंत्री जी से यह आग्रह भी करना चाहता हूं कि कांड्रा से लेकर इचागढ़, ईचागढ़ से लेकर तमारगुंडु होते हुए नामकुम तक नई रेल लाइन बिछाने का जो प्रस्ताव आप देख रहे हैं, उसे जल्द से जल्द पूरा करने की कृपा करें।

महोदय, चांडिल से बोडाम, पटमदा होते हुए बंदवान होकर झाड़ग्राम तक नई रेल लाइन की सुविधा मिले, इसके लिए अनुरोध करता हूं।

महोदय, मैं कुछ महत्वपूर्ण ट्रेनों की डिमांड रखना चाहता हूं, जो कि बहुत जरूरी है, क्योंकि जमशेदपुर एक बहुत बड़ी औद्योगिक नगरी है। वहां अभी एयरपोर्ट की कोई कनेक्टिविटी नहीं है, जिसके चलते रेल की बहुत जरूरत

है। माननीय रेल मंत्री जी के आने के बाद वहां पर रेल की भरमार हो गयी, लेकिन कुछ ट्रेनें चलानी भी बहुत महत्वपूर्ण है।

17.00 hrs

जैसे हमारे राजस्थान के लोग, बड़ी मात्रा में राजस्थान के लोग उद्योग नगरी होने के कारण जमशेदपुर आते हैं। इसीलिए हम चाहते हैं कि टाटा नगर से जयपुर तक एक ट्रेन चले, जिससे वहां के लोगों को सुविधा हो। ? (व्यवधान) इसी तरह टाटा नगर से जयपुर एक बहुत बड़ी डिमांड वर्षों से चली आ रही है, उसको भी पूरा किया जाए। इसी तरह से संतरा गाछी से अजमेर शरीफ तक चलने वाली साप्ताहिक रेलगाड़ी को जयपुर तक विस्तार किया जाए। हावड़ा से जयपुर जाने वाली ट्रेन सेवा को सप्ताह में दो दिन वाया टाटानगर चलाया जाए। इसी तरह से टाटा से काटपाड़ी होते हुए बेंगलुरु तक के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए, क्योंकि वहां पर काफी छात्र पढ़ने के लिए आते-जाते रहते हैं और लोग बीमारी के इलाज के लिए भी जाते रहते हैं। महोदय, गीतांजलि एक्सप्रेस का ठहराव घाटशिला स्टेशन पर होना चाहिए। संतरा गाछी से अजमेर शरीफ तक चलने वाली 18009 साप्ताहिक ट्रेन का ठहराव घाटशिला रेलवे स्टेशन पर किया जाए। इसी तरह टाटा नगर खड़गपुर मेमु ट्रेन का ठहराव गालुडीह स्टेशन पर हो। स्टील एक्सप्रेस का ठहराव भी धालभुमगढ़ स्टेशन पर किया जाए। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं हृदय से आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं, इसके साथ-साथ रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ, जिन्होंने जमशेदपुर स्टेशन के जीर्णोद्धार के लिए 456 करोड़ रुपये का आवंटन किया है। धन्यवाद

DR. MALLU RAVI (NAGARKURNOOL): Hon. Chairperson, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity and time to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Railways.

Hon. Chairperson, Sir, I am elected from the most backward Parliamentary constituency, Nagarkurnool of the State of Telangana. During the reorganisation of the State of Andhra Pradesh, nine out of ten districts of Telangana were declared as backward districts by the then Central Government. My Parliamentary constituency falls in four districts ? Nagarkurnool, Wanaparthy, Jogulamba-Gadwal and Ranga Reddy districts. Out of seven assembly constituencies falling under Nagarkurnool Parliamentary Constituency, only one assembly constituency Gadwal is connected with a railway line. Sir, following are the long-pending demands:

(1) There is a long-pending demand for a new railway line from Gadwal to Macheria via Wanaparthy, Nagarkurnool and Achampet. This line was surveyed more than once and shelved with a reason that the returns were not remunerative.

(2) Another new line between Zadcherla to Nandyala via Nagarkurnool, Kollapur was surveyed in the year 2006 and shelved for the same reason that the returns were not remunerative.

(3) Presently, there is one new railway line from Dornakal to Gadwal via Suryapet, Nakrekal, Nalgonda, Kalwakurthy, Nagarkurnool and Wanaparthy which is under survey. This new line should be taken up on priority immediately after the completion of the survey.

(4) In addition to the very important Dornakal to Gadwal, the above-mentioned lines stated at point nos. 1 and 2 should also be taken under the Backward Area Development Scheme as a special case so that the doors for the development of the area will be opened.

(5) A railway coach factory at Kazipet should be taken up as promised under the Andhra Pradesh Reorganisation Act.

(6) A huge sum of land belonging to the railways is available in Gadwal where a polytechnic college, engineering college and a super-speciality railway hospital should be established.

Hon. Chairperson, Sir, now I come to the whole of Telangana State other than my constituency. There is one railway line under survey from Vikarabad to Krishna via Kodangal, Narayanpet and Makthal.

This line is also very important for the development of Vikarabad, Kodangal, Narayanpet and Makthal. Hence, I request honourable Railway Minister to take up these lines in the current financial year. There is a new line under survey from Patancheuvu to Adilabad via Nizamabad. Another new line from Ramagundam to Munugur, survey is going on. Also, from Karimnagar to Hassanparthy, a new railway line survey is going on.

The above said three proposed new lines which are under survey may be taken up in the current Railway Budget which will help to improve the connectivity and development of these backward areas. I also advise the hon. Minister to bring punctuality, safety and facilities to passengers. The progress which we are showing in this Railway Budget should not be only the symbol of progress. It should be a symbol of catalyst for other developments.

Sir, the Railway Budget is also highlighting the PM Gati Shakti Mission, which is interested to connect three Economic Railway Corridors for energy, minerals, cement and port connectivity. This is for getting financial benefit to the Railways, to the nation. I agree Sir, but I also wanted the hon. Railway Minister to have PM Gati Shakti Mission for developing the backward States and backward areas. If you take

that Mission work Sir, our State Telangana which is the most backward State will get the benefit of Railways connecting the cities which are not having the Railways connections since long time. Then, the development doors will be opened to the backward areas.

With this, I conclude by saying that backward States like Telangana should be developed by giving top most priority.

Thank you, hon. Chairperson, Sir.

SHRI E. T. MOHAMMED BASHEER (MALAPPURAM): Sir, before mentioning certain needs of my Constituency, may I just mention a general matter pertaining to Railway only, that is with regard to the adherence of reservation policy for SC/ST and OBC in Railway employment.

Sir, this subject is very serious. I am not saying that it happened after the tenure of this Minister. This is a backlog thing which is continuing like that. I will quote from the CAG Report. It is about irregularities in reservation implementation.

The CAG has pointed out that Indian Railways has not effectively implemented the reservation quotas for SC, ST, and OBC in various recruitment processes. The reports indicate that the actual recruitment did not align with the mandated reservation percentages, leading to a significant underrepresentation of these groups in the workforce.

In summary, the CAG's audits reveal significant challenges in the implementation of reservation policies for SC, ST, and OBC in Indian Railways.

THE MINISTER OF RAILWAYS; MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING; AND MINISTER OF ELECTRONICS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI ASHWINI VAISHNAW): Which Report are you talking about?

SHRI E. T. MOHAMMED BASHEER: It is a backlog issue. It is continuing for years together. This was in the CAG latest Report. I will give you that. Thank you very much for having willingness to know the facts further. That is a good sign. I always find such a good thing on the part of this Minister.

In summary, the CAG's audits reveal significant challenges in the implementation of reservation policies for SC, ST, and OBC in Indian Railways. These findings call for urgent reforms to ensure that the intended benefits of these reservations are realized effectively and equitably.

I hope the hon. Minister will look into this and do some kind of justice. That is a very important thing in the set up.

Now, coming to my constituency, two railway lines project are pending in my district. One is Nimabur-Nanjangud railway line and the other is Thirunavaya-Garuvayur railway line. The Minister knows it very well. I humbly request the hon. Minister that action on this may kindly be expedited. The work of a new railway line project between Shoranur and Mangalore may also be expedited.

Sir, I want to say something regarding yard modelling of Angadipuram. It is in my Malappuram constituency. That proposal is very much there in the Ministry of Railways. I hope that they will consider it also. Regarding the railway overbridge at Angadipuram, the hon. Minister has taken a very keen interest in that. Action on this may kindly be expedited.

Regarding capacity enhancement, there are many things to say. I think that the Railways is very much active in this. It also requires speedier action. Regarding new line connectivity and station upgradation I want to say that station beautification and upgradation is happening under various schemes. I am happy for that. I congratulate the Minister for that. This work should be continued.

Regarding development of suburban rail network and cleanliness, I want to say that our train compartments are very, very old. Rats and cockroaches have taken asylum there. So, I humbly request the Minister to do something for cleanliness of the compartments. We are having old coaches. They need to be replaced by new ones.

I want to tell you one thing. Vande Bharat trains are very beautiful. When Vande Bharat trains were introduced, we were very happy. Everybody welcomed it. I was also very happy. But at the same time, when they came, all other passenger trains were sidelined. We welcome the Vande Bharat trains. What I am saying is that we have to give justice to the poor passenger trains also.

Regarding train stoppage, I know that there are so many proposals from various MPs. I do not want to go into the details. There was a meeting at DM and DGM level and I have given all my proposals there. As far as Kerala is concerned, it is a very progressive State.

Enhancing freight services including dedicated freight corridors can support Kerala in a big way. I hope the hon. Minister will consider it also. If it is done, Kerala will

become a paradise. Kerala is having that much of potential. I hope the Minister will take care of it.

HON. CHAIRPERSON: Shri E. T. Mohammed Basheer ji, please conclude now.

SHRI E. T. MOHAMMED BASHEER: Sir, I am concluding. You have to think about renewable energy sources also. Regarding Rajdhani Express, I want to say that in Kerala Tirur is a district headquarters. All other district headquarters have stoppage of Rajdhani Express except Tirur. That is the only district headquarters station where there is no stoppage of Rajdhani Express. I humbly request the Minister to look into this also.

There is a lot of unutilised land available with the Railways. We are not increasing the fare of tickets. That is also a very good thing. The Railways may have so many problems. I am talking about the optimum utilisation of the land available with the Railways. If that is taken as a task by the Minister, I hope that we can do wonders. With these words, I conclude. Thank you very much for giving me the time and listening to me.

श्री अनुराग शर्मा (झाँसी) : सभापति महोदय, आपने मुझे बजट के इस महत्वपूर्ण हिस्से पर बोलने का मौका दिया, आपका धन्यवाद। सबसे पहले मैं अपने झाँसी, ललितपुर की जनता का आभार प्रकट करूंगा कि उन्होंने मुझे इस 18 वीं लोक सभा में एक बार फिर से चुन कर भेजा है। यहां हम सब रेल बजट और रेल मंत्री की बात कर रहे हैं। प्रधानमंत्री जी का जो संकल्प रहा है कि हिन्दुस्तान को वर्ष 2047 तक विकसित राष्ट्र बनाना है, यह इस बजट में साफ-साफ दिखता है। जिस रफ्तार से काम हो रहा है और 2 लाख 62 हजार से ज्यादा रेलवे को बजट आबंटन किया गया है।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी का हृदय से बहुत-बहुत धन्यवाद करना चाहता हूँ और यह मानता हूँ कि उनका जो संकल्प है, एक विकसित भारत वर्ष 2047 बन कर रहेगा, उसमें रेलवे का बहुत महत्वपूर्ण योगदान रहेगा। भारतीय रेल और भारतीय रेल के जितने भी इम्पलाइज हैं, सब लोग तत्पर रहते हैं कि रेलवे की सर्विसेज को कैसे बेहतर किया जाए। आदरणीय मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का झाँसी के लिए बड़ा सहयोग रहा है। मैं माननीय मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देता हूँ और बधाई भी देना चाहता हूँ कि रेलवे को एक ऐतिहासिक बजट मिला है।

मेरा पूरा क्षेत्र रेल लाइन पर बसा हुआ है। झाँसी का आर्थिक विकास हमेशा रेलवे की वजह से हुआ है। अभी हाल ही में कोरोना के काल में जब पूरा हिन्दुस्तान रुक गया था, माननीय मंत्री जी ने वहां एक कारखाने का कार्य चालू रखा। आज वह कारखाना बन कर तैयार हो चुका है। मैं उसके लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। मैं माननीय मंत्री जी की प्रशंसा इसलिए करना चाहता हूँ कि जब हिन्दुस्तान में कवच का पहली बार ट्रायल हुआ तो मंत्री जी खुद उस ट्रायल में मौजूद रहे।

हम लोग अक्सर रेलवे से ट्रेवल करते हैं। मेरे जैसे लोगों को सौभाग्य प्राप्त है कि हफ्ते में दो बार ट्रेन से जाना होता है। एक जमाना था जब रेलवे स्टेशन पर जाने से लोग डरते थे। कांग्रेस के काल में एक जमाना था, जब हम लोग सोचते थे कि अगर टाइम से पहले पहुंच गए तो न बैठने की जगह होगी और बदबू के मारे आधा प्राण

वैसे ही चला जाएगा । आज हमारे रेलवे स्टेशन आकर देखिए, माननीय मणिक्कम जी आपको झांसी आने का इसी बहाने आमंत्रण देता हूँ कि आकर देखिए । मेरा रेलवे स्टेशन जरूर देखिए कि इतनी साफ-सफाई है । मुझे लगता है कि मणिक्कम जी ने बहुत दिनों से रेलवे में ट्रेवल नहीं किया होगा । आप कभी आइए, मैं आपको अपने साथ झांसी लेकर चलूंगा । मैं आदरणीय सांसद जी को निमंत्रण दे रहा हूँ ।

इस बार के रेलवे बजट को 1 लाख करोड़ रुपये से अधिक की राशि दी गई है, रेलवे की सुरक्षा बढ़ाने और सिक्वोरिटी कैमरा लगाने के लिए । विशेष रूप से अमृत स्टेशन बनाने जा रहे हैं, इसके लिए माननीय मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार । मेरे क्षेत्र में एक नहीं, दो अमृत स्टेशन मिले हैं, मैं आशा करता हूँ कि दो अमृत स्टेशन फेज-दो में मिलने वाले हैं, उसकी माननीय मंत्री जी थोड़ी जल्दी स्वीकृति देंगे तो झांसी का और विकास हो सकेगा ।

मैं माननीय मंत्री जी का आपके माध्यम से ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ, हमारे यहां एक नये नोयडा की स्थापना करने के लिए अभी हाल ही में 36 हजार एकड़ में बीडा की स्थापना की जा रही है । अगर माननीय मंत्री जी रेलवे का एक बड़ा कारखाना लगाना चाहेंगे तो हम हजारों एकड़ जमीन बहुत आसानी से उपलब्ध करा सकेंगे । वहां करारी नाम से एक रेलवे स्टेशन है जो झांसी से 12 किलोमीटर दूर है । अगर माननीय मंत्री जी रेलवे साइडिंग का प्रोविजन करवा देंगे तो वहां पर बीडा के अंतर्गत एक मल्टी मोडो हब बनाने का हम सभी का सपना है, उसकी वजह से हमारे यहां वेयरहाऊसिंग, इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट, इंस्टीट्यूशनल डेवलपमेंट में बहुत तेज गति आएगी ।

जब कोरोना काल आया था, तब बहुत सी चीजों के प्रोजेक्ट्स का काफी कार्य किया गया था । मैं माननीय मंत्री जी से एक बार पुनः आग्रह करना चाहता हूँ कि झांसी, ललितपुर और ललितपुर से कोटा वाया चंदेरी, अशोक नगर रेल लाइन डाल दी जाए । इससे फ्रेट में वृद्धि होगी और सेंट्रल और ईस्टर्न यूपी के जितने बच्चे कोटा पढ़ने जाते हैं, उनको बहुत आसानी होगी, बहुत सुविधा होगी । उस रूट से लाखों बच्चे जाते हैं लेकिन यह क्षेत्र पूरी तरह से कनैक्टेड नहीं है ।

मैं कुछ ट्रेन्स के बारे में माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ । कुछ ट्रेन्स का स्टॉपेज रोक दिया गया था और कोरोना में कुछ ट्रेन्स रुक गई थीं । माननीय मंत्री जी अगर कुछ नई ट्रेन्स के स्टॉपेज में सहयोग करेंगे तो मेरे क्षेत्र का बहुत जल्दी विकास हो जाएगा । रानी कमलावती निजामुद्दीन ट्रेन, केरल एक्सप्रेस ट्रेन, बबीना में साबरमती एक्सप्रेस का ललितपुर में ठहराव होना चाहिए । धोर्ना में साबरमती या छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस का ठहराव करा दें । धोर्ना में कोरोना काल से पहले ठहराव था । यह पठारी क्षेत्र है, हर महीने चार लाख रुपये तक टिकट की सेल होती थी । वहां के बहुत से बच्चे ललितपुर पढ़ने के लिए आना चाहते हैं, वे वंचित हो रहे हैं और उनकी पढ़ाई में भी रुकावट आ रही है । मेरा आपसे आग्रह है कि जाखलौन, जो धोर्ना के आगे ही है, अमृत दादर एक्सप्रेस, तालबेहट में छत्तीसगढ़ या उत्कल एक्सप्रेस का ठहराव मिल जाए ।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने एक नहीं दो वंदे भारत ट्रेन्स दी थीं । मैं बुंदेलखंड से आता हूँ, बुंदेलखंड में कहते हैं ? दिल मांगे मोर । मेरी एक और डिमांड है कि भोपाल को लखनऊ से कनैक्ट कर दिया जाए । यह पूरा रेल ट्रैक मेरी कांस्टीटुएंसी से जाता है, अगर यहां वंदे भारत ट्रेन दे दी जाए तो इससे पूरे क्षेत्र को ही नहीं, बल्कि उत्तर भारत के दो महत्वपूर्ण शहरों को जोड़ने का काम भी हो जाएगा ।

सभापति जी, मैंने माननीय मंत्री जी को पत्र भी लिखा था कि झांसी के बीचों बीच हसारी एक जगह है । अब झांसी बढ़ता चला जा रहा है, अगर माननीय मंत्री जी झांसी के बराबर में एक आरओबी की परमिशन दे दें और

हमारे पास जल्दी सैंक्शन भिजवा दें तो झांसी में जितना ट्रेफिक जाम होता है, इसे रोकने की व्यवस्था हो जाएगी । धन्यवाद ।

SHRI BALASHOWRY VALLABHANENI (MACHILIPATNAM): Hon. Chairperson Sir, thank you for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways for 2024-25.

Sir, at the outset, I extend my heartfelt gratitude to the hon. Railway Minister for his significant contribution towards the development of our national railway infrastructure. I am thankful to the Government for allocation of Rs. 9,151 crore for railway projects in Andhra Pradesh in the recent Budget. The allocation of Rs. 9,151 crore is good. I request the hon. Minister to please look into it and spend this much of amount for the State of Andhra Pradesh. Then only, the results will come. That is my sincere request.

Sir, as you are aware, still, Andhra Pradesh does not have a permanent capital city. We are building a new capital city, Amaravati. Railways is the lifeline of any city. It is very important to have a modern-class railway infrastructure for the development of a capital city like Amaravati. So, I would request the hon. Minister to give due consideration for sanctioning of new lines and development of railway stations, RoBs and RuBs in Amaravati.

Sir, I am grateful that top priority is being given to a new railway line, that is, the Machilipatnam-Narsapur railway line. So, the Department would first consider the survey. The distance between Narsapur and Machilipatnam is about 74 kilometers. The present line via Bhimavaram-Gudiwada is about 131 kilometers. If this is done, it will save a distance of about 57 kilometers.

Similarly, Machilipatnam-Rapella is a long pending demand of Avanigadda people. The distance between Machilipatnam and Rapella is about 45 kilometers. The present line via Gudiwada, Vijayawada and Tenali goes around 155 kilometers. If this project is also taken up, it will save about 100 kilometers of the distance. Therefore, Sir, I request the hon. Minister that along with the Narsapur-Machilipatnam line, kindly consider the Machilipatnam-Rapella project also. Both these lines, if done, will together save around 160 kilometers of the distance towards Chennai route. This is a viable project which covers a big distance.

Sir, the hon. Railway Minister rightly said that Vijayawada is a very busy line and is over-crowded. That is true. Therefore, I would request the hon. Minister to kindly consider the Narsapur-Rapella via Machilipatnam line as it will be very, very

beneficial for the people of that area. It will cut the traffic going towards Vijayawada station. This will not only ease passenger travel but also significantly benefit the Railways commercially by reducing operational cost and improve services effectively.

Last but not least, I would like to highlight some of the passenger issues regarding train services. Train number 07095 ? Machilipatnam to Dharmavaram Special operates via Tirupati. This is a very important sector, especially due to its religious and cultural significance. Thousands of devotees of Lord Venkateshwara travel on this line. Cancellation of this train post September 2023 has left a void that needs to be addressed and resolved. Therefore, I request the hon. Minister that this train should be reinstated on priority and run as a regular train on its route.

Sir, I would also like to draw the attention of the hon. Minister towards stoppage of trains. The non-stoppage of key trains at Vadlamannadu station has become a big issue. This station caters services to passengers of around 20 villages. Now, they are badly affected. This has caused considerable inconvenience to daily passengers, vendors, students, workers and others. Therefore, I would request the hon. Minister to look into the issue and at least four trains should stop at Vadlamannadu station. Finally, Sir, I have requested the hon. Railway Minister with regard to ROB and RUBs in my parliamentary constituency. I would again request him to kindly consider them.

With this, I support the Demands for Grants of the Ministry of Railways. Thank you, Sir.

श्री धैर्यशील संभाजीराव माणे (हातकणंगले) : धन्यवाद सभापति महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर अपनी बात रखने का मौका दिया है। मैं सर्वप्रथम आदरणीय रेल मंत्री जी का तहेदिल से अभिनन्दन करना चाहूंगा कि आप उन चुनिंदा लोगों में से हैं, जिन्होंने रेल यातायात के लिए भारत को सबसे बड़ा बजट देने का काम इस संसद के माध्यम से किया है। उसका सम्मान आपने यहां किया है। मैं निश्चित रूप से मेरी पार्टी शिवसेना की ओर से इस बजट का स्वागत करता हूं। सरकार ने रेल के लिए अब तक का सबसे बड़ा जो बजट दिया है, देश को मजबूत बनाने के लिए, नई सुविधा लाने के लिए सरकार ने 2 लाख 62 करोड़ का कैपेक्स के तौर पर दिया है। ग्रॉस बजटरी सपोर्ट 2 लाख 52 हजार करोड़ रुपये का दिया गया है।

यह रकम वर्ष 2023-24 के बजट में 2.40 लाख करोड़ रुपये था। सरकार का लक्ष्य अमृत भारत एक्सप्रेस जैसी ज्यादा से ज्यादा पैसेंजर ट्रेन्स चलाने की है। बजट का बड़ा हिस्सा सेफ्टी के लिए दिया जा रहा है। मैं निश्चित रूप से इस बात के लिए अभिनन्दन करना चाहूंगा कि यातायात सुविधाजनक हो, उसके लिए तो आप प्रयास कर रहे हैं, लेकिन उससे ज्यादा महत्वपूर्ण है कि आप रेल सेफ्टी पर ज्यादा ध्यान दे रहे हैं। उसके कारण भारतीय रेल किसी भी मुसीबत के बिना यात्रियों को यातायात करा रही है। भारत दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। रूस हो, चीन हो या अमेरिका हो, उसके बाद भारत का ही नम्बर आता है, जहां सबसे ज्यादा रेल

से यातायात की जाती है। मैं यह भी कहना चाहूंगा भारतीय रेल की कुल ट्रैक लंबाई 126,366 किलोमीटर है, जिसमें 7,335 स्टेशन्स हैं। एक रेकॉर्ड ब्रेक भी आपको यहां समझना पड़ेगा कि 5100 किलोमीटर ट्रैक लम्बाई इस साल हासिल की गई है। आदरणीय यशस्वी रेल मंत्री जी की वजह से ही यह बहुत बड़ा काम देश में हुआ है।

महोदय, मैं अपनी कांस्टिट्यूएंसी हातकणंगले के लिए कुछ मांग रेल मंत्री जी से करना चाहूंगा। मैं जिस संसदीय क्षेत्र से आता हूँ, वह टेक्सटाइल का हब है। कोल्हापुर एक एग्रीकल्चरल हब है। निश्चित रूप से इस उद्योग को बढ़ाने के लिए आपकी सहायता बहुत जरूरी है। हातकणंगले से लगा हुआ जो इचलकरंजी है, इचलकरंजी के लिए रेल मार्ग मंजूर है। पिछले तीन बजटों में उसके बारे में उल्लेख हुआ है, लेकिन आज भी उसका काम पूर्ण रूप से पूरा नहीं हुआ है। वहां तक पटरी नहीं पहुंच पाई है। मैं इस बजट के माध्यम से आपसे विनती करना चाहूंगा कि इचलकरंजी के लिए रेल यातायात का प्रावधान किया जाए। वहां तक बहुत कम लागत में ट्रेन जा सकती है। कोल्हापुर-वैभववाडी के लिए नये रेलवे मार्ग का होना बहुत आवश्यक है, जो कोंकण से कोल्हापुर को जोड़ने का काम करेगा, उसके लिए भी मैं आपसे मांग करता हूँ। कोल्हापुर-वैभववाडी का भी सर्वे किया गया था। आप उसको भी मद्देनजर रखते हुए यहां मान्यता दें। कोल्हापुर से बेंगलोर जाने के लिए राणी चेन्नम्मा एक्सप्रेस सांगली से शुरू की गई है। वह ट्रेन पहले कोल्हापुर स्टेशन से छूटती थी, उसको फिर से कोल्हापुर स्टेशन से शुरू कर दिया जाए। कोल्हापुर से मुंबई जाने वाली सह्याद्री एक्सप्रेस अभी सिर्फ पुणे तक ही जाती है, अगर आप उसको मुंबई तक सिग्नल दे देंगे तो निश्चित रूप से कोल्हापुर से मुंबई जाने वाले लोगों को बहुत बड़ी सुविधा होगी। हातकणंगले रेलवे स्टेशन के नजदीक इचलकरंजी, जिसको देश की सबसे बड़ी मैनचेस्टर सिटी कहा जाता है, वह वस्त्र उद्योग का बड़ा शहर है। उसके लिए अगर आप रेलवे स्टेशन के नजदीक एक वेयर हाउस बना देंगे तो निश्चित रूप से वहां जो टेक्सटाइल उद्योग बहुत बड़े पैमाने पर किया जाता है, उसके लिए बहुत बड़ी सुविधा उसके माध्यम से हो सकती है।

महोदय, मैं कुछ रेलवे स्टॉप्स के लिए मांग रखना चाहता हूँ, जो कोविड काल में बंद हो गई थीं। यहां पर सारे सांसद मेरे इस सुझाव से एकमत होंगे कि कोविड काल में जो ट्रेनें बंद की गई थीं, उसका खामियाजा हमें इलेक्शन में भुगतना पड़ा। बहुत सारे लोगों ने हम पर तंज कसा कि आप रेलवे शुरू नहीं करा पाए। आप सांसद हैं, आप इसके लिए क्या कर रहे हैं। उसके बारे में हमें जवाब देना पड़ा। निश्चित रूप से उसका खामियाजा वोटों पर भी पड़ा है। हम यह चाहते हैं कि मैक्सिमम स्टॉप्स आप इस रेल बजट में शुरू करा दें। उससे सभी सांसदों को बहुत बड़ी सुविधा होगी। मैं सभी की ओर से आपसे यह मांग करना चाहूंगा कि कोविड काल में बंद किए गए बहुत सारे स्टॉप्स को फिर से शुरू किया जाए। उसमें मेरी कांस्टिट्यूएंसी में ताकारी रेलवे स्टेशन पर जो स्टॉप्स थे, उनमें चाहे ताकारी हो, वलीवड़े हो, रूकड़ी हो, ये सारे स्टॉप्स बंद कर दिए गए थे। इन सारे स्टॉप्स पर ट्रेनों को शुरू कर दिया जाए। इन स्टॉप्स से कोयना एक्सप्रेस, महालक्ष्मी एक्सप्रेस, महाराष्ट्र एक्सप्रेस जैसी ट्रेनें जाती थीं। ताकारी से दादर-पुदुचेरी एक्सप्रेस जाती थी। वहां से दादर-मैसूर, दादर-शरावती एक्सप्रेस जाती थी तथा दादर-तिरूनेलवेली के लिए जाने वाली एक्सप्रेस भी वहां से जाती थी। इन सारी ट्रेनों के स्टॉप्स बंद कर दिए गए हैं। उन्हें फिर से शुरू कर किया जाए।

निश्चित रूप से हातकणंगले-जयसिंहपुर में धनबाद एक्सप्रेस, कोल्हापुर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस, कोल्हापुर-नागपुर एक्सप्रेस इत्यादि ट्रेन्स इचलकरंजी के निकटतम स्टेशन हातकणंगले और मिराज से दूर होने के कारण अधिकतम ट्रेन यात्री हातकणंगले या जयसिंहपुर से प्रस्थान करते हैं।

अतः मैं आपके माध्यम से यह विनती करना चाहूंगा कि हमारे क्षेत्र के लिए ये सारी ट्रेन्स बहुत जरूरी हैं। ये पश्चिम महाराष्ट्र के इन्फ्रास्ट्रक्चर में बहुत बड़ा चेंज लाएंगी। देश में एक अच्छी योजना लाई गई थी। (व्यवधान)

पिछली बार यहां आदरणीय नितिन गडकरी साहब और आपके सहयोग से ड्राई पोर्ट की योजना बनी थी। ट्रेन्स डॉयरेक्ट ड्राई पोर्ट पर जाती थीं और वहां से माल का आवागमन होता था। मैं आपके माध्यम से यह मांग करना चाहूंगा कि अगले वर्ष हमारे यहां मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक के लिए जो 100 पीएम गति शक्ति कार्गो टर्मिनल्स बने हैं, उनमें से एक टर्मिनल हातकणंगले लोक सभा संसदीय क्षेत्र में बनाया जाए। (व्यवधान)

श्री अरविंद गणपत सावंत (मुंबई दक्षिण) : आदरणीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर अपने विचार प्रकट करने का अवसर दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

सर, आज मैंने बहुत सारे भाषण सुने हैं। सभी लोग भूल गए हैं, अगर इस देश (हिन्दुस्तान) और पूरे एशिया में पहली ट्रेन कहीं पर चली थी, तो सन् 1853 में विक्टोरिया टर्मिनस से ठाणे तक चली थी। जिसने वह ट्रेन शुरू करी, उनका नाम जगन्नाथ शंकरशेठ है। सन् 1853 में ग्रेट इंडियन पेनिनसुला (जीआईपी) रेल सेवा शुरू की गई थी। नाना शंकरशेठ जी ने उसका ऑफिस अपने बंगले में बनाया था। यहां उल्लेख है कि सन् 1925 में इलेक्ट्रिक ट्रेन शुरू हुई थी, लेकिन सन् 1853 में इस देश में जो ट्रेन सेवा शुरू की गई थी, उसका कहीं पर उल्लेख नहीं है।

मुझे दर्द हो रहा है, दुख है, मैं व्यथित हूँ। मैं पिछले 10 सालों से यह मांग करता आ रहा हूँ कि मुंबई सेंट्रल स्टेशन का नाम स्वर्गीय नाना शंकरशेठ जी के नाम पर रखा जाए। उन्होंने इस देश में रेल शुरू की और उसको अपनी जमीन दी। अगर आप कभी मुंबई गए होंगे, तो रानीबाग, ग्रांट मेडिकल कॉलेज, एल्फिंस्टन स्कूल, एल्फिंस्टन कॉलेज इत्यादि नाना शंकरशेठ जी की देन है। उन्होंने मुंबई की प्रगति और समाज सुधार का आद्य शिल्पकार कहते हैं। मैं नाना शंकरशेठ जी के नाम की मांग करते-करते थक गया हूँ, क्या भारतीय जनता पार्टी वाले इतने छोटे दिल के लोग हैं?

आप वाजपेयी जी की बात भूल गए हैं कि छोटे मन से आदमी बड़ा नहीं होता है। इसमें राजनीति की बात नहीं है। इस देश में जिस शख्स ने रेल शुरू की, आज तक हम उसको नाम नहीं दे पाए हैं। हाल ही में विक्टोरिया टर्मिनस का नाम छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस हुआ है। अगर आप मुंबई जाएंगे, तो उसको पहले ब्रिटिश स्टेशन कहते थे, अब उसको छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस कहते हैं। शाम को वह बहुत खूबसूरत लगता है। आजकल रेलवे बहुत अच्छा ब्यूटिफिकेशन कर रही है। जो अच्छा है, उसको अच्छा कहूंगा। वह बहुत खूबसूरत दिखता है।

मैं इसकी मांग करता आया हूँ। अभी उसको छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस नाम दिया है। मैंने मॉडल भी दिया था कि छत्रपति शिवाजी महाराज सिंहासन पर विराजमान होकर बैठे हैं, उसको ज्यादा ऊंचा नहीं करना है। उस इमारत को शोभा देगी एवं शोभा और बढ़ाएगी। वहां पर वह पुतला खड़ा करें। पता नहीं शायद इन्होंने एक पुतला बनाया था, वह अभी भी पड़ा हुआ है। वह भी नहीं लगाया है। आप छत्रपति शिवाजी महाराज का नाम लेते हैं। भारतीय जनता पार्टी तो घोषणा करती है। मैंने उस दिन भी कहा था। छत्रपति शिवाजी महाराज का आशीर्वाद भाजपा के साथ, तो आप उनका पुतला बनाओ न। आप ये काम क्यों नहीं कर रहे हैं?

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि ?वैष्णव जन तो तेने कहिए, जे पीड़ पराई जाणे रे?। ये हमारी पीड़ा है। हमें मांग करनी पड़ती है, वह भी हमारे लिए शर्मनाक है। आपको बिना मांगे यह करना चाहिए। नाना शंकरशेठ जी का नाम हो, वह बिना मांगे होना चाहिए। छत्रपति शिवाजी महाराज का स्टैचू बिना मांगे लगना

चाहिए। मांग करने के बावजूद भी आप काम नहीं करते हैं, यह आपके लिए कोई नई बात नहीं है। एक और बात है, रेल बहुत सारी सेवाएं देती है। लैंड पॉलिसी है। यह इस सरकार के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है।

सर, सिर्फ रेल की ही बात नहीं है, सरकारी उद्यमों की भी बात है। इनके पास लैंड है, एनटीसी की लैंड है, रेल की लैंड है, बीपीटी की लैंड है, इतनी सारी लैंड पड़ी हुई है और एन्क्रोचमेंट हुआ है। हाल ही में बरसात के मौसम में कोर्ट ने सरकार से कहा कि किसी की झुग्गी-झोपड़ियां नहीं तोड़नी हैं। परेल में 25-30 वर्षों से लोगों के घर थे, लेकिन इनके अधिकारियों ने उनको तोड़ दिया है। मैं उनको फोन कर रहा हूं, लेकिन सारे अधिकारी गायब हैं। आप उनको बारिश में तो मत तोड़िए। कोर्ट का यह आदेश है कि तोड़ना नहीं है, लेकिन फिर भी तोड़ दिए गए हैं। आप इतने इनहूमन हो। आप इस तरह से बर्ताव करते हो, तभी तो इतने सारे एक्सीडेंट हो रहे हैं। क्या आपको कुछ दर्द नहीं होता है? 6 जून 2023 को 296 लोगों की मृत्यु हुई, यह आपके लिए कोई फेदर इन कैप नहीं है। आपका कवच कहां है? कवच इनको है, उनको नहीं है। आप कवच लेकर आए थे, लेकिन अभी भी आप एक्सीडेंट नहीं रोक पा रहे हैं। इसलिए मैं मांग करता हूं कि लैंड पॉलिसी के बारे में सरकार पूरी तरह से ध्यान दे, क्योंकि खुद की जगह है। आप उसे अच्छी तरह से इस्तेमाल कीजिए और जो करना है, वह कीजिए। आप पक्के घरों का वादा करते हैं और जिनके पक्के घर हैं, उनको तोड़ देते हैं। आप उनको पक्का घर तो दे दीजिए। अगर आपको दिक्कत है तो राज्य सरकार से बात कीजिए। आप राज्य सरकार से बात नहीं करते हैं, लेकिन घरों को तोड़े जा रहे हो। आपकी प्रधान मंत्री आवास योजना कहां गई? क्या अंतरमन में नहीं दिखता है? इनके जीएम बने हुए हैं, ऐसा लगता है कि वह भाजपा का कार्यकर्ता बैठा हुआ है। उनके बर्ताव से भी ऐसा लगता है। वह इनहूमन हैं। None of them was available. मैं डीआरएम से लेकर सभी को कॉल करता रहा, लेकिन किसी ने भी जवाब नहीं दिया। वहां से सब भाग गए, क्योंकि झुगियां तोड़ दीं। आप एक बार इसके लिए नीति बनाइए।

महोदय, सौभाग्यवश हमारे महाराष्ट्र में एक अच्छी एसआरएस स्कीम है। उस स्कीम में सरकार मुफ्त में घर देती है। आप थोड़ी सी डील कीजिए, सरकार दे देगी। आप बोलिए कि डेवलपमेंट के लिए इनको खाली करना है तो सरकार आपको दे देगी, लेकिन आप किसी से बात नहीं करते हैं। उनका महाविकास रेलवे कॉर्पोरेशन है। वह बेल्लासिस रोड पर पुल बनाने जा रहे हैं। मैंने खुद जाकर पूछा कि कैसे बना रहे हो? वहां वह इंजीनियर है, जिसको मुंबई की पहचान नहीं है। इसका क्या मतलब है? क्या उसको पता है कि वहां की क्या दिक्कतें हैं? बस बनाओ और ब्रिज तोड़ दिया, फिर बाद में दिक्कतें पैदा होती हैं। आप सांसदों को विश्वास में लेकर काम कीजिए, हम आपका सहयोग करेंगे। यह अच्छा काम है।

माननीय सभापति : आप अपनी बात खत्म कीजिए।

श्री अरविंद गणपत सावंत : वह तो नौ मिनट बोले थे। मेरे अभी नौ मिनट बाकी हैं।

माननीय सभापति : नहीं, आप अपनी बात खत्म कीजिए।

श्री अरविंद गणपत सावंत : सर, कोंकण रेलवे की डबल लाइन की बात की गई। सुबह माननीय मंत्री महोदय ने जवाब दिया था, मैंने उसको सुना था। वह गलत जवाब है। महाराष्ट्र कोकण रेलवे के लिए लड़ा और महाराष्ट्र ने लड़ाई की है। जब मधु दंडवते रेल मंत्री थे, तब कोकण रेलवे बनी। वह मुंबई से गोवा तक थी और अभी केरल तक जाएगी। यह अच्छी बात है। हम न नहीं कहते हैं। इन्होंने कहा कि चार-पांच राज्यों की अनुमति लेनी है। इसकी कोई जरूरत नहीं है, लेकिन आप मुंबई से गोवा तक तो कीजिए। उसमें आपको क्या दिक्कत है? उसमें

कोई दिक्कत नहीं है। वह डबल लाइन आज भी चालू नहीं हो रही है और उसमें कोई काम नहीं हो रहा है। मुंबई, गाजियाबाद, हापुड़, अमरोहा, मुरादाबाद, रामपुर, रुद्रपुर होकर एक ट्रेन जाती है, जिसका नंबर 09075 है और उसका नाम मुंबई-काठगोदाम है। यह स्टेशन पर नहीं रुकती है। ? (व्यवधान)

सर, मैं अपनी मांग को रखकर अपनी बात समाप्त करता हूँ। मुंबई-रनकपुर एक्सप्रेस नाना स्टेशन पर रुकनी चाहिए। मेरी मुंबई में राजस्थान के लोग ज्यादा रहते हैं। वे लोग मांग कर रहे हैं कि नाना स्टेशन पर उस ट्रेन को रोका जाए, लेकिन इनका न, न चालू हो जाता है, हां, हां नहीं होता है। हमारे महाराष्ट्र में नांदेड़ डिवीज़न है, जो साउथ सेंट्रल रेलवे में आता है। नांदेड़ महाराष्ट्र में है, लेकिन उसके अधिकारी साउथ सेंट्रल रेलवे से है। वह जो चाहे मनमर्जी करते हैं। महाराष्ट्र के लोगों की सेवा लगती है और नांदेड़ में हमारे सिखों का बड़ा गुरुद्वारा है। उसके बारे में यह कहना है कि अगर उस नांदेड़ डिवीज़न को सेंट्रल रेलवे के अंतर्गत लाएंगे तो आपकी सारी समस्याओं का निराकरण हो जाएगा। यह मेरी मांग है।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री अरविंद गणपत सावंत : सर, मैं आपसे इतनी बात करता हूँ कि जो मैंने शुरू में मांग की थी, उसके बाद मैं फ्रेट के बारे में बोलूंगा। मेरी आपसे विनती है कि मुंबई पोर्ट ट्रस्ट अभी अथॉरिटी बना है।

माननीय सभापति : आप आसन से बोलिए। माननीय सदस्य, आप इधर बोलिए।

श्री अरविंद गणपत सावंत : सर, आप दिखने में अच्छे हैं। उनके खुद के रेलवे ट्रैक हैं और वह रेल का ट्रैक पैरेलल चालू है। जब नितिन गडकरी जी के पास शिपिंग मिनिस्ट्री थी, तब मैंने उनकी मीटिंग करवा दी थी। आप उसका इस्तेमाल कीजिए। आपको उसका बहुत फायदा होगा। एक्जिस्टिंग ब्रॉड गेज ट्रैक है, जो छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से पुरला तक जाता है। वहां काम करने की बात है। मैं आपसे इतना ही निवेदन करता हूँ कि जो महत्वपूर्ण है, आप उसे मान लीजिए। मैं अपेक्षा करता हूँ कि मेरी खासकर पहली दो मांगें पूरी करेंगे और हमारी पीड़ा दूर करेंगे। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

SHRI SUNIL DATTATREY TATKARE (RAIGAD): Hon. Chairman Sir, thank you. We had to wait too long for the execution of Konkan railway project and when it was finally completed, we were very happy. To welcome the starting of train operations in Konkan area, famous poet Vasant Bapat wrote a poem expressing its importance and the feelings of the locals there. We had to wait really long for Konkan Railway. Barrister Nath Pai and Prof. Madhu Dandwate played a pivotal role in those days and our dream came true. Our Konkan railway has been divided in two parts. From Apta to Roha and Roha onwards. Hence, we had to set up Konkan Railway Corporation with the working capital of different States like Central Government 51%, Maharashtra 22%, Karnataka 15%, Goa 6% and Kerala 6%. But Konkan Railway Corporation did not get autonomy due to a debt of Rs. 3200 crore and Rs. 2037 crore equity and, it has its own limitations in terms of development activities. So, I would like to request our Hon. Railway Minister to initiate a proposal for the merger of Konkan Railway with Indian Railway or to form a separate and

independent department to look after Konkan Railway which would help it for further development of the region.

In my Raigad Lok Sabha constituency, there are different organizations like Pen Railway Sangharsh Samiti, Roha Railway Sangharsh Samiti, Passengers Committee at Mangaon, Mahad, Khed and Chiplin and they have certain demands. On Diva-Sawantwadi train, I want stoppages at Pen and Indapur.

During corona pandemic, these stoppages were discontinued by railway. On LTT to Kochuveli Garib Rath Train, there is no stoppage between Parvel to Ratnagiri. People are demanding stoppages at Pen, Nagodne, Khed Chiplun. On Matsyagandha Express, a stoppage at Roha should be provided. On trains like Dadar Sawanwadi, Indore-Kochuveli, Dadar-Tirunelveli Express, Chandigarh-Kochuveli Express, Chandigarh-Madgaon Express, Hisar-Coimbatore Express, LTT-Madgaon, a commercial halt should be provided at my Roha village. Roha Parvel MEMU Train should also be started for the convenience of passengers working at Mumbai. It would be far better, if halts at Nagodne, Pen, Apta, Rasayani should be provided. It would be a great relief for the working-class people there. Pen is a very important city in my Raigad Lok Sabha constituency having a sizeable population and it could be a part of Mumbai Suburb in coming future. So, a separate morning train should also be started from this place.

A MEMU train starting from here, should terminate at Roha station only. A stretch between Gir to Mahad should also be connected through rail network.

Sir, Ministry of Railways has launched a Railway station upgradation scheme but, not a single station from my constituency has been selected under this Scheme. Hence, I would like to request you to kindly consider Roha, Pen and Khed railway stations under this scheme. Alibaug is a district headquarter. An exclusive RCF railway line is there for a long time. This railway line could be utilized for general rail operations for the convenience and benefit of local people.

Hon. Minister of Railways, you are the most sensible Railway Minister. I will request you to travel in Konkan Rail. You will see the scenic beauty of the Konkan region. Once you travel in Konkan Rail, you will fall in love with Konkan. All the things can be sorted out, which I have explained over here.

Thank you very much.

Jai Hind, Jai Maharashtra.

श्री विजय कुमार दूबे (कुशीनगर) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के समर्थन में बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र कुशीनगरवासियों को भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मुझे इस लोकतंत्र के मंदिर में दोबारा पहुंचाने का आशीर्वाद दिया। मैं अपने वित्त मंत्री महोदय को भी बधाई देता हूँ कि रेल मंत्रालय की महत्ता को समझते हुए उन्होंने इस वर्ष भी भारी और अच्छा बजट दिया है। देश के बढ़ते हुए विकास को और बदलते हुए स्वरूप को देखें तो रेल मंत्रालय का बहुत बड़ा, अभूतपूर्व योगदान रहा है।

मैं वृहद् स्तर पर नहीं जा रहा हूँ कि एक दशक में रेल विभाग ने कौन सी महत्वपूर्ण उपलब्धियां अर्जित की हैं, क्योंकि समय कम है। चाहे देश के सुदूर इलाकों में इलेक्ट्रिक लाइनों का बिछाना हो, तेज गति से चलने वाली वंदे भारत और अमृत भारत जैसी ट्रेनों को देश के कोने-कोने से जोड़ने का लक्ष्य हो, चाहे क्षेत्र के ऐसे दुर्घटना स्थलों पर विराम लगाने के लिए आरयूबी या आरओबी का निर्माण ऐतिहासिक रूप में करना हो या चाहे स्मार्ट रेलवे स्टेशनों के निर्माण से जनता को रेल की आधुनिकता का लाभ दिलाने का मुद्दा हो, सभी क्षेत्रों में अभूतपूर्व काम किया गया है।

हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के स्वच्छ भारत मिशन को अगर किसी भी विभाग ने मजबूती से लागू करने का कार्य किया है तो वह एक दशक में रेल मंत्रालय ने किया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी का भी अभिनन्दन करता हूँ कि कुशीनगर लोक सभा क्षेत्र के विकास में आपने अपना महत्वपूर्ण योगदान दिया है। उसमें चाहे 1400 करोड़ रुपये की लागत का गोरखपुर-कुशीनगर-नरकटियागंज के दोहरीकरण का निर्माण हो, चाहे कप्तानगंज या पडरौना रेलवे स्टेशन को स्मार्ट स्टेशन में चयनित करवाकर निर्माण शुरू करवाने का काम हो, चाहे अमृत भारत ट्रेन, जो अयोध्या से कुशीनगर होकर बिहार जाती है, उसे जनता को दिलाने का काम हो या छपरा-गोमती ट्रेन के रामकोला स्टेशन पर ठहराव करवाकर जनता को सुविधा देने का काम हो या अपने पडरौना जिला मुख्यालय की जनता की आवश्यकता को देखते हुए अंडरपास और आरओबी का निर्माण कराने का काम किया हो, उन सभी कार्यों के लिए मैं आपका अभिनन्दन करता हूँ।

इसके अलावा सबसे अहम मुद्दा यह है कि बिहार और उत्तर प्रदेश के सीमावर्ती लोगों की सुविधा के लिए छितौनी-तमकुही रेल परियोजना, जो कि आठ साल पहले बंद हो चुकी थी, उसको आपने न केवल डिफ्रीज करते हुए पुनः उस परियोजना के नए डीपीआर को गोरखपुर रेल महाप्रबंधक से मांगने का कार्य किया। इससे बिहार और उत्तर प्रदेश के सीमावर्ती लोगों में एक बार पुनः खुशी की लहर दौड़ गई।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अपने लोक सभा क्षेत्र कुशीनगर ही नहीं, बल्कि उस पूरे क्षेत्र के एक अहम मुद्दे की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। कुशीनगर के बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन विकास को आगे बढ़ाने के लिए कोरोना की विषम परिस्थितियों में 22 साल से निर्मित हवाई अड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के रूप में हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी ने निर्माण कराया है और हमें लगता है कि वह देश का एकमात्र अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है, जो रेल की सुविधा से आज भी वंचित है। केवल हवाई अड्डा ही नहीं, बल्कि चाहे कुशीनगर पालिका परिषद का क्षेत्र हो या हाटा नगर पालिका परिषद का क्षेत्र हो, वह क्षेत्र देश की आजादी के बाद से आज तक रेल सुविधा से वंचित है।

वर्ष 2017 तक डीपीआर बनने के बाद भी यह परियोजना पूरी तरह से बंद हो चुकी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि हमारे उस क्षेत्र के लोग आज भी एनडीए सरकार से उम्मीद पाले हुए हैं, क्योंकि सभी को पता है, सभी को एहसास है कि मोदी है तो मुमकिन है। मैं आज इस अवसर पर कहना चाहता हूँ कि ट्रेन नम्बर 18181 और ट्रेन नम्बर 18182 टाटा नगर से छपरा तक चलती थी, आपने जनता की सुविधा को देखते हुए इसे

थावे स्टेशन तक बढ़ाया है। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि इसे थावे स्टेशन से बढ़ा कर कप्तानगंज तक विस्तार करेंगे, तो हमारे कुशीनगर जनपद के लोगों को भी सुविधा मिलेगी।

मैं रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए, अपनी बातों को समाप्त करता हूँ।

SUSHRI PRANITI SUSHILKUMAR SHINDE (SOLAPUR): The number of sleeper coaches are being reduced but the number of AC coaches, which are unaffordable by the poor people of this country, are being increased. This injustice is being done on the poor. Therefore, I would like to request that the number of sleeper coaches be increased.

Now, I come to train stoppage. Trains to and from Solapur would stop at Mohol station before COVID. But this has been discontinued. Kindly re-start it, and also, kindly see that every train should stop at Mohol station in Solapur. Also, Solapur-Pandharpur train services should be started. Pandharpur is a religious destination of Lord Vitthal.

Now, I come to the regularisation of slums and houses situated on the railway land. Notices of eviction are being served on the people who are residing on the railway land. It is unfair for people who have been residing on the railway land for over twenty-five years. Therefore, kindly come up with a policy to regularise these dwellers and houses, or rehabilitate them.

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): Thank you, Chairperson, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways.

Agatha Christie, a famous English novelist said: "To travel by train is to see nature and human beings, towns and churches and rivers - in fact, to see life." Indeed, Indian Railway is, as Mrs. Christie said, a reflection of Indian life, its richness, its poverty, and its diversity. Jawaharlal Nehru praised the Indian Railways as an example of the success story of the State enterprises and the public sector. As the Indian Railways are the blood vessels of Indian economy, so it must be kept in the public sector.

Partial privatization of the Indian Railways has been witnessed in specific segments, such as the involvement of the Indian Railway Catering and Tourism Corporation in ticketing and catering services under the present Government. On July 1, 2020, the Ministry of Railways announced the operation of 151 trains in 109 pairs of routes by the private sector. This accounts for just five per cent of the 2,800 Express and Mail

services operated by the Indian Railways. There is a valid concern that privatization of the Railways will lead to a rise in ticket fares, affecting the common man who relies on the Railways as a mode of transportation. Moreover, the move to privatize the Railways will impact job opportunities for people from economically and socially backward classes.

As always, the Union Government is a Mr. Bumble towards Kerala regarding railway development. Despite claims by the Railway Minister that the Centre has allotted a significant amount to Kerala for railway development, the latest Union Budget has given only a small portion to the Southern State. According to the Budget figures, Kerala ranks third among the Indian States that received the least allotment for railways. The best example of the neglect meted out to Kerala by the Centre in railway development is the failure to commission even a single kilometre of track in the State for passenger trains during the last 30 years. The Budget is silent on Phase 4 of the Kochuveli Master Plan, and no significant allotment was given for the Angamaly-Erumeli track. Kanhangad-Kaniyoor rail link is the most cherished aspiration of the people of my constituency, Kasaragod. But it is still a nonstarter.

The Government of India has discontinued the Railway Budget. It should be resumed. Kerala has very inadequate railway infrastructure. The much awaited Kanhangad-Kaniyoor railway line connecting Kanhangad with Mysore and Bangalore through Kaniyoor, and the Sabari rail link connecting Angamali with Erumeli are still pending with the Southern Railway for approval.

18.00 hrs

Hon. Chairperson, Sir, the construction of railway flyovers in North Malabar has commenced years back. In my constituency, Kasaragod, ten such flyovers have been proposed, but still, all the works are progressing at snail's pace. The construction of some flyovers has not even started and other ROBs still await approval.

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, प्लीज एक मिनट रुकिये । माननीय सदस्यगण, मेरे पास बोलने वालों की काफी लम्बी सूची है । यदि सभा की सहमति हो, तो सभा का समय 10 बजे तक बढ़ा दिया जाए?

अनेक माननीय सदस्य : हाँ ।

HON. CHAIRPERSON: Thank you.

Hon. Member, please continue.

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN: I would like to raise some matters from my constituency. I would like to bring the kind attention of the hon. Railway Minister to one thing. Sir, sufficient number of train services to adequately cater to the traffic needs of the commuters from the northern part of Kerala, should be introduced. Comparing the number of train services towards south up to Trivandrum, it is very less towards the northern part of Kerala and beyond. Yet another point is that the concession in ticket charges allowed for senior citizens -- which was withdrawn -- should be resumed. Also, the ticket charges applicable to express trains introduced for local passenger trains during COVID-19 period should be withdrawn, and stoppages of trains cancelled in certain railway stations during the COVID-19 period, should be fully restored with immediate effect.

Hon. Chairperson, Sir, many trains have to spend more time due to sharp curves at some railway station loop lines. The loop lines leading to platform no. 1, the line from South at Cheruvathur and Nileschwaram, and also, the line from north at Kanhangad railway station have very sharp curves. Steps are to be taken to ease these curves so that the running time of trains can be reduced considerably.

Hon. Chairperson, Sir, more local MEMU passenger trains between Kannur and Mangalore should have been introduced. Presently, this section has the least number of passenger trains. Conversion of a passenger train to express train, if it travels in more than 200 kilometres, is a heavy blow to ordinary people. There has been a fare increase without additional facility and with same old long running time with lots of stoppages. Hence, this decision should be taken back and the newly started Shoranur-Kannur passenger train should be extended up to Kasaragod to Mangalore.

Hon. Chairperson, Sir, this is a very important point. After six o'clock in the evening, there is no train service from Calicut to northern parts of Kerala. It is very essential to start passenger trains from Calicut to northern parts of Kerala after six in the evening.

Now, I am going to conclude my speech. In short, I would like to say that the Union Budget of 2024-25 is silently undermining the Indian Railways ? the ?Crown Jewel of our Public Sector?. The federal principles are given scant regard in fund allocations and therefore, the whole process is a disappointing one.

प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़ (मुम्बई उत्तर-मध्य) : आज कल भारत भर में लोगों को एक नया मॉर्निंग रूटीन अपनाना पड़ रहा है । सुबह उठकर रेल दुर्घटना की खबर सुनने का रूटीन । इस सरकार के कार्यकाल में हर

महीने 11 रेल दुर्घटनाएँ होती हैं, मुंबई में रोज 7 लोग रेल दुर्घटनाओं में जान गँवाते हैं, पर रेल मंत्री और रेलवे के सोशल मीडिया को देखो तो लगता है - सब चंगा सी। रेल मंत्री अगर दुर्घटना स्थल पर जाते हैं तो ऐसा विडिओ बनाता है मानो लोगों पर एहसान कर दिया हो। इन बढ़ते हादसों में न जाने कितने लोगों की जानें गईं, कितने घरों का एकलौता कमाने वाला गया, पर सरकार फिर भी अपनी पीठ थपथपाने में व्यस्त है। आप सब को याद होगा बालासोर में जो दुर्घटना हुई थी, सबसे ज्यादा मरने वाले गरीब परिवारों के युवा थे।

रेल मंत्रालय ट्रेन एवं प्लेटफॉर्म पर सुरक्षा, पानी, सुविधाओं को बढ़ाने के बजाय, स्पा, मार्केट और सेल्फ्री पॉइंट बनाना चाहती है। कुछ दिनों पहले एक वन नैशन वन प्रोडक्ट नाम की दुकानों का चलन था। मुंबई में जहाँ तक मैंने देखा है, अधिकांश स्टेशन पर ये दुकानें अब बंद और खस्ता हाल हैं। कहने का तात्पर्य ये है कि सतही नूतनीकरण से रेल यात्रियों को कोई फायदा नहीं होगा। इससे अच्छा होता अगर पीने के स्वच्छ पानी, बैठने कर इंतज़ार करने की आराम दायक जगह और स्वच्छ शौचालयों का प्रावधान बढ़ाया जाए।

हमें कहा गया था कि कोई कवच प्रणाली लागू की जाएगी, ट्रेनों को सुरक्षित रखने के लिए। अब पता चल रहा है कि वो कवच ट्रेनों को नहीं, रेल मंत्रीजी की कुर्सी को बचाने का कवच है। और है भी बड़ा भारी कवच, इस देश के इतिहास में महज दो दुर्घटनाओं के चलते इस्तीफा देनेवाले लाल बहादुर शास्त्री भी कभी हुआ करते थे, पर आज रेल मंत्रीजी सत्ता का कवच पहने सुरक्षित बैठे हैं।

रेल व्यवस्था का सारा ध्यान मंत्रालय के लिए रील बनाने और बंदे भारत ट्रेन के उद्घाटनों में व्यतीत होता है। देश में बहुत कम ऐसे लोग हैं जो वंदे भारत की टिकट की दरों को अफोर्ड कर सकते हैं, अधिकांश लोग उसमें सफर नहीं करते, पर ध्यान सरकार का कहाँ केंद्रित है। इससे पता चलता है कि इस सरकार को आम आदमी की कितनी चिंता है।

हमारी रेलों का इतिहास बड़ा ही गौरवशाली रहा है। रोज करोड़ों आम लोग इसका इस्तेमाल करते हैं, पर आज ये परिस्थिति हो गई है कि अगर घर का कोई व्यक्ति ट्रेन में जा रहा होता है तो घर की औरतें बैठके पूजा करती हैं कि वे लोग सुरक्षित अपने गंतव्य स्थान पहुँच जाए। ट्रेन के बारे में एक डर का माहौल सा बन गया है। हमारा सवाल है कि आखिर कब तक लोगों को ये सब सहना पड़ेगा? कब तक रेल मंत्रालय और मंत्रीजी अपनी जिम्मेदारियों से भागते रहेंगे। लगातार बढ़ती रेल दुर्घटनाओं के चक्रव्यूह में फंसी जनता को कब सुरक्षा कवच मिलेगा? या सिर्फ मंत्रीजी को ही कवच मिलता रहेगा?

SHRI SELVARAJ V. (NAGAPATTINAM): Hon Chairperson, Vanakkam. Railways is the major public transport of India. Many people enjoy and prefer travelling through trains for the reason that the fare is affordable and toilet facilities are available on board. That is why we want that these facilities are to be improved. In the recent past we witnessed several rail accidents due to derailment making us to worry whether the Railways are on track or not. The hon. Minister should explain whether accidents are taking place due to failures in training or due to the fault of the staff members. Such is the technological advancement that we are able to even repair a fault in the set-up of a rocket that is launched into space just by sitting here in earth. I am surprised why we are unable to have early warning system to track trains coming in opposite directions on a particular railway line. We should use Kavach system completely. The Railways should not be privatised in any form or

way. The Government should ensure this. When we compare ourselves with Europe, we are said to be 30 years behind in terms of signalling technology. The workers complain that the electronic inter-locking system used by us has some in-built defects. It is also said that the foreign companies, which give us the machines and instruments, do not share the technology behind that. This should be rectified. The PSUs like the Railways should not opt for job cutting measures and the vacancies should be immediately filled. Doubling and electrification work should be completed in all the rail routes in Tamil Nadu. Concession in ticket fare given to senior citizens should be restored. Journalists were given 50 per cent concession in train ticket fares. During Corona pandemic it was stopped. I urge that this facility should be once again extended to journalists.

During the festival times and during the weekends when we have more number of waitlisted tickets, additional trains are to be operated for the welfare of the passengers. All the outdated tracks should be replaced by new ones. Before Corona pandemic, in the interests of students, free monthly train passes were provided to boys studying up to 12th standard and girls studying up to degree. This facility should be restored again. Tirupur is an important industrial hub in Tamil Nadu. All the trains passing through Tirupur should have stoppage in Tirupur. Primary Railway Workshop should be set at Tiruvarur where we have ample space for creating this facility. Train No 16729/16730 Madurai-Punalur-Madurai should be extended till Karaikkal. Doubling work should be done in the Karaikkal-Tiruvarur-Thanjavur rail route and Tiruvarur-Mayiladuthurai rail route. Mannargudi-Tirupati train should be operated on daily basis. In order to link Mannargudi-Mayiladuthurai train up to Tiruvarur, a passenger train should be operated from Karaikkudi to Tiruvarur during morning time. In the early morning, a train between Vailankanni and Coimbatore should be operated via Tiruvarur, Thanjavur, and Trichy for the benefit of the passengers. Villupuram-Mayiladuthurai train should be extended up to Thiruthuraipoondi. Thiruthuraipoondi-Agathiyampalli rail route should be extended up to Kodyakarai. There should be specific instructions that all trains in this route should have stoppages in Peralam, Mutupet, Koradacheri and Keevalur railway stations. Chennai-Karaikkudi Kamban Express train should be made functional once again. A new railway route should be created on the Palani-Erode-Dindigul-Karaikkudi link. There should be a new railway line between Dindigul and Sabarimala. I humbly request the hon. Railway Minister to fulfil all these demands. Thank you.

श्री सुदामा प्रसाद (आरा) : माननीय सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत आभार कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया ।

यहाँ की परम्पराओं के हिसाब से रेलवे का अलग ही बजट पेश किया जाना चाहिए । ऐसा नहीं होने से विभाग की महत्ता कम होती है, इसका महत्व घटता है, इसलिए मेरी राय है कि अलग से रेलवे का बजट आने वाले दिनों में अलग से सदन में पेश किया जाए ।

दूसरी बात, रेलवे का अंधाधुंध निजीकरण किया जा रहा है, इस पर रोक लगायी जानी चाहिए । पूंजीपतियों की दिलचस्पी मुनाफे में है । रेल यात्रियों की सुरक्षा और उनकी सुविधाओं को बढ़ाने में नहीं है । हम लोग पिछले दिनों से देख रहे हैं कि जनरल बोगियों को कम किया जा रहा है । जनरल बोगियों की संख्या 12 होती थी, लेकिन उनको कम किया जा रहा है । कटिहार, मुजफ्फरपुर, पटना आदि स्थानों से रेलों में भेड़-बकरियों की तरह ठूस-ठूसकर यात्री सफर कर रहे हैं । इस पर रोक लगे और रेल की जनरल बोगियों को बढ़ाया जाए । रेलों में सुरक्षा के उपाय किए जाए और यात्रियों की सुविधाएं बढ़ायी जाएं ।

रेल टिकटों की बुकिंग में तीन-तीन महीने की वेटिंग मिलती है । विकास के बहुत बड़े-बड़े दावे किये जा रहे हैं । कहा जा रहा है कि बजट बढ़ गया है । लेकिन उस बड़े हुए बजट का क्या फायदा, जब आम आदमी भेड़-बकरियों की तरह यात्रा करे । महोदय, इसका क्या फायदा है? हम लोगों ने तो जनरल बोगियों में भी सफर किया है । टिकट बुकिंग में तीन महीने की वेटिंग मिलती है, लेकिन यदि ब्रोकर से कहिए तो वह आपका टिकट कंफर्म करा देगा ।

सभापति महोदय, तीन महीने की वेटिंग लिस्ट में ब्रोकर को टिकट कैसे मिल जाता है? ट्रेन में चढ़ने के बाद हम देखते हैं कि बर्थें खाली हैं । आप 500-1,000 रुपए दीजिए, तुरंत आपको सीट मिल जाएगी । ? (व्यवधान) मुझे टोकिए नहीं, मैं गड़बड़ा जाऊंगा । ? (व्यवधान) हम लोग यह देख रहे हैं । मुझे लगता है कि इस पर सरकार को, रेल विभाग को सख्ती से ध्यान देने की जरूरत है ।

सभापति महोदय, रेलवे अगर लाइफलाइन है, तो किसकी लाइफलाइन है? आम आदमी की लाइफलाइन है या इलीट क्लास की लाइफलाइन है? रेलवे को आम आदमी की लाइफलाइन बनाइए । उनके लिए सुविधाएं बढ़ाइए, उनकी सुरक्षा बढ़ाइए । मैं समझता हूँ कि जब रेलवे के निजीकरण पर रोक लगेगी, तब ही नौकरियां भी मिलेंगी ।

रेलवे विभाग में जो रिक्त पद हैं, उनको सरकार जल्दी से जल्दी भरे, यह हम आपके माध्यम से सरकार से मांग करते हैं ।

सभापति महोदय, सीनियर सिटिज़न्स को रेल यात्रा में 30 परसेंट छूट मिलती थी, उसको सरकार ने बंद कर दिया है । उसको चालू किया जाए । ट्रेक मेंटेनर्स की 4,200 रुपए ग्रेड-पे तक पदोन्नति की जाए । जो गेटमैन हैं, उनके ड्यूटी के ऑवर्स आठ घंटे किए जाएं । यह हम लोग आपके माध्यम से सरकार से मांग करते हैं ।

अपने क्षेत्र से संबंधित मेरी कुछ मांगें हैं । आरा में पूर्वी रेलवे गुमटी पर फुट-ओवरब्रिज प्रस्तावित है । संदेश ब्लॉक में 52 गांवों का तापा है और गोढ़ना रोड है, मिल रोड है, वहां के व्यापारी गुमटी बंद हो जाने से भारी परेशानी में हैं । वे दुकानों पर बैठकर मक्खी मारते हैं । उनकी दुकानें बंद होने की कगार पर हैं । वहां फुट-ओवरब्रिज प्रस्तावित है, इसलिए, आपके माध्यम से मैं सरकार से मांग करता हूँ कि उसको जल्द से जल्द शुरू किया जाए ।

सभापति महोदय, आरा-सासाराम रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए। आरा-भभुआ रोड से मुंडेश्वरी स्थान तक की जो रेलवे लाइन बन रही है, जिसका सर्वे भी हो गया है, उसको शुरू करवाया जाए। हम लोगों के यहां राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन का स्टॉपेज नहीं है, उसका स्टॉपेज दिया जाए।

महोदय, मैं अंत में कहना चाहूंगा कि कोरोना काल में जो ट्रेनें बंद कर दी गई थीं, उन्हें पुनः शुरू किया जाए। जिन स्टेशंस पर कुछ ट्रेनों का ठहराव बंद हो गया है, उसको फिर से चालू किया जाए।

इसी के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्रीमती मंजू शर्मा (जयपुर) : माननीय सभापति जी, मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूँ।

माननीय सभापति जी, भारत सरकार ने रेलवे के लिए सकल राजस्व व्यय 2.78 लाख करोड़ रुपए आवंटित किए हैं। अबकी बार माननीय वित्त मंत्री महोदय ने रेल यात्रियों की सुरक्षा और आरामदेह सफर की उन्हें सौगात दी है। आवंटित राशि प्रमुख रूप से नई रेल लाइनें, उनके नवीनीकरण, दोहरीकरण, रेल सुरक्षा व रोलिंग स्टॉक, जिसमें इंजन, कोच, वैगन आदि हैं, का निर्माण करना शामिल है।

माननीय सभापति महोदय, आज रेलवे दिन प्रतिदिन प्रगति की ओर बढ़ रहा है। आज हम नई-नई ट्रेनों को लॉन्च कर रहे हैं। पटरियों के दोहरीकरण का काम भी तेजी से आगे बढ़ रहा है। कोयले से चलने वाले इंजन अब लुप्त होते जा रहे हैं। अब सरकार का लक्ष्य विद्युतीकरण की ओर है। आने वाले समय में डीजल से चलने वाले इंजन कम होते जाएंगे और विद्युत से चलने वाले इंजनों में बढ़ोत्तरी होती जाएगी, जो कि आज के समय की मांग है। ? (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी (श्रीरामपुर) : चेरपर्सन सर, रेल मिनिस्टर कहां हैं? ? (व्यवधान)

श्रीमती मंजू शर्मा : इससे न केवल डीजल के आयात में कमी आएगी, बल्कि यह वातावरण के लिए भी शुभ संदेश होगा।

माननीय सभापति जी, हमने नई तरह के इंजन और यात्री डिब्बे बनाने में महारथ हासिल कर ली है। इससे हमारी निर्भरता दूसरे देशों पर न के बराबर रह गई है। अब हम अति-आधुनिक रेलवे स्टेशंस विकसित कर रहे हैं, जिनमें सुविधाएं एयरपोर्ट टर्मिनल्स के समान होंगी। ट्रेनों की गति भी बढ़ाई जा रही है। मालभाड़ा गाड़ियों का भी कायाकल्प किया जा रहा है, जिससे माल जल्दी से जल्दी अपने गंतव्य स्थान पर पहुंच सके। इसी दिशा में ? डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर? का निर्माण भी किया जा रहा है।

माननीय सभापति महोदय, सुरक्षा की ओर भी रेल मंत्रालय का ध्यान है। हमारे रेलवे के वैज्ञानिकों ने एक ऐसी प्रणाली विकसित की है, जिससे अगर दो ट्रेन्स आमने-सामने, एक ही पटरी पर चल रही हों, तो जब वे एक-दूसरे से 250 मीटर की दूरी पर होंगी, तो अपने आप ही दोनों ट्रेन्स रुक जाएंगी और किसी प्रकार की क्षति नहीं होगी। ऐसा होने से जो इस तरह की दुर्घटनाएं होती थीं, जिनसे जान-माल का नुकसान होता था, उससे बचाव होगा। इस सुरक्षा प्रणाली को कवच कहते हैं। रेलवे मंत्रालय का लक्ष्य है कि सभी दूरगामी ट्रेन्स में यह प्रणाली दी जाए। मैं इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देती हूँ। पहले हम दूसरे देशों के बारे में सोचते थे कि वहाँ ट्रेन्स में इतनी सुविधा है। मैं हमारे प्रधानमंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी का और रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का बहुत-बहुत आभार करती हूँ कि वे सुविधाएं आज हमारे देश में भी मिल रही हैं।

महोदय, इन सभी बातों को ध्यान में रखते हुए मैं बड़े विश्वास से यह कह सकती हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी की अध्यक्षता में रेलवे का भविष्य काफी उज्ज्वल है। रेलवे की प्रगति में देश की प्रगति है। जितनी प्रगति से रेलवे आगे बढ़ेगा, उतनी ही प्रगति से देश आगे बढ़ेगा।

महोदय, मैं इन सभी बातों के लिए माननीय रेल मंत्री जी को हार्दिक बधाई देती हूँ और आशा करती हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी रेलवे को और अधिक ऊँचाई पर ले जाने के लिए प्रयत्नशील रहेंगे।

महोदय, अब मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र जयपुर के मुख्य बिन्दुओं की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ।

जयपुर की जनता की माँग को ध्यान में रखते हुए जयपुर-अजमेर के बीच मेमू रेलगाड़ी चलायी जाए, जो पहले चलती थी। लोग सुबह उस ट्रेन के माध्यम से काम करने के लिए जाते थे और शाम को वापस उसी ट्रेन से जयपुर लौट आते थे। जयपुर से कटरा के मध्य एक सीधी नई रेलगाड़ी चलायी जाए, क्योंकि मेरा जयपुर शहर छोटी काशी के नाम से जाना जाता है। धार्मिक प्रवृत्ति के लोग वहाँ रहते हैं। आसपास के लोग हर महीने माता वैष्णो देवी के दर्शन के लिए जाते हैं। इस ट्रेन से उनको सुविधा प्राप्त होगी।

दिल्ली-जयपुर रेल मार्ग को 200 किलोमीटर प्रति घंटा की गति का हाई स्पीड कॉरिडोर बनाया जाए, जिससे दिल्ली से जयपुर आने की समय-सीमा कम हो। जयपुर खातीपुरा में जयपुर टर्मिनल का कार्य चल रहा है, उसमें सुविधाओं का विस्तार किया जाए।

महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRIMATI JUNE MALIAH (MEDINIPUR): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demand for Grants under the control of the Ministry of Railways for 2024-25.

Sir, as Members of Parliament, we represent the hopes and aspirations of the people of India. We have a significant role in furthering the social and economic welfare of our citizens. Our utmost duty is to oversee the work of the Government, and hold it accountable to ensure effective governance.

Railways constitute the infrastructure for every Indian citizen as a fundamental right to move from point A to point B, be it from Kashmir to Kanyakumari or Maharashtra to Assam. Railways is the most popular mode of transport and a lifeline for the citizens of our country to commute on a daily basis thus making it a fundamental mode of transport.

Unfortunately, over the years, journey on a train is not so enjoyable and of late it has become nothing short of a nightmare. From basic hygiene to safety, everything is in question.

Between 2017 and 2022, a total of 244 train accidents occurred with 15 major accidents reported in the year 2023 alone. Majority of these accidents were caused

due to derailments. The average number of consequential train accidents between 2014 to 2023 was 71 per year. Over 50 per cent of the compulsory train safety inspections are not done. Three out of four consequential accidents in the last four years were due to derailments. Over 2.5 lakh posts in the Railways are lying vacant as of June 2023, with more than 1.5 lakh of them falling in the safety category.

18.19 hrs (Shri Jagdambika Pal *in the Chair*)

In 2022, the Ministry of Railways said in Parliament and I quote: "Indian Railways has indigenously developed an automatic train protection system, renamed Kavach (Train Collision Avoidance System), to prevent accidents due to human error, resulting in signal passing at danger and over speeding.?"

Sir, only 2 per cent of the Railway tracks have been covered under Kavach. Where did this government get the idea of Kavach? Let me state that.

Sir, when the hon. Chief Minister of West Bengal, Shrimati Mamata Banerjee was the Railway Minister, she had tabled the 'Vision-2020' document in the Parliament in the year 2009, in which she had mentioned:

'Safety ? Zero tolerance for accidents: In 10 years time, Indian Railways would target to banish accidents from its operations. This would be achieved through a combination of technological and HR interventions. Advanced signaling technology (such as automatic verification of train movement and line occupation through track circuiting/axle counters, Train Protection Systems and Anti-Collision Devices) would be used in combination with training of station and running staff to eliminate collisions.?'

Sir, the first anti-collision device was implemented in Goa during her tenure. As the Railway Minister, during the 2001 Gujarat earthquake, she ensured that the entire railway line was laid out in one night to urgently deliver life-saving supplies. Unfortunately, this year, rather this month itself, from July 18th to July 30th, about eight accidents have already taken place, most of which were due to derailments. Through you, I would request the hon. Railway Minister to look into the matter with serious intervention as it is affecting not only the citizens of India but also tarnishing the reputation of the Indian Railways.

Now, let me raise the voice of the senior citizens in this august House. Before the COVID-19 pandemic, senior citizens, including the third gender senior citizens, used to get a special concession while booking the ticket. Men and the third gender

passengers of the age of 60 and above, and women of the age of 58 and above were entitled to 50 per cent concession. But now, it looks like the Government has no intention to relaunch this facility. Is it because the Government has earned Rs. 2,200 crore by suspending concession for senior citizens last year? I would also like to bring to your attention that Rs. 1200 crore have been earned from the cancelled waiting list tickets in the last three years. The senior citizens, including the third gender senior citizens, deserve to get back their rights as they comprise a major part of the total passengers travelling by railways on a daily basis.

Sir, with this, I would also like to add that when theatre actors used to travel out of station for non-profit performances under their respective theatre groups, they were entitled to get up to 75 per cent discount on ticket reservation. This facility too has been silently withdrawn by the Railway Department. Over the years, the theatricians have contributed majorly in the field of art and culture in our country. Through you, I would request the hon. Minister to consider this matter as well.

Hon. Chairperson Sir, while we talk about modernization and introduction of bullet trains, we have to keep in mind that freight forms the primary source of revenue for Indian Railways, which is 65 per cent of the estimated internal revenue in 2024-25. ? *(Interruptions)*

Sir, please give me two more minutes.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude in one minute.

SHRIMATI JUNE MALIAH: Sir, please give me two more minutes as this is my maiden speech.

Thus, priority should be given to dedicated freight corridor. One kilometre of dedicated freight corridor costs Rs. 725 crore, while it is almost Rs. 200 crore for a bullet train. I am not against bullet trains, though. Moreover, the delay of the bullet train project has led to cost doubling from Rs. 1 lakh crore to Rs 2 lakh crore.

Sir, before I end, I would take this opportunity to mention a little about my own Constituency, Medinipur in West Bengal. Kharagpur town is situated in my Constituency, Medinipur. I would urge the hon. Minister to look into the matters pending there.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRIMATI JUNE MALIAH: Sir, I will conclude in just one minute.

Sir, I would urge the hon. Minister to look into the matters which are pending, such as construction of underpasses, flyovers and overbridges. These have been sanctioned but the work has not yet started. Moreover, there is a need for extension of railway tracks, periodical maintenance of railway lines, filling of job vacancies, and adding more stoppages of express trains.

HON. CHAIRPERSON: Okay, please conclude now.

SHRIMATI JUNE MALIAH: Sir, there is a need for adding more stoppages of express trains at Belda Railway Station, upgrading the railway quarters, and allowing the Kharagpur Municipality to provide basic infrastructure to the railway colonies in Kharagpur town. I hope, the hon. Minister will look into these matters with utmost concern. I thank you once again for letting me to participate in this discussion. Jai Hind! Jai Bangla! Jai Medinipur!

HON. CHAIRPERSON: It was your maiden speech, and that is why, I had allowed you more time to speak. You got around seven minutes.

SHRI GURJEET SINGH AUJLA (AMRITSAR): On the behalf of the people of Amritsar, I convey my thanks to the Government of India for proposing fastest road and rail network connecting Amritsar city with Delhi. Amritsar has great tourism potential being a religious, historical, cultural and commercial city with a population of nearly 1.5 million. Due to the Harmandir Sahib (Golden Temple), Jallianwala Bagh, Durgiana Mandir, Retreat Ceremony at Wagah border, it attracts nearly one lakh tourists daily from India and abroad. The decision of the Modi Government to connect two religious centres - Harmandir Sahib and Katra with Delhi by a controlled expressway is appreciable which will increase tourism in this sector. The NHAI has decided to connect Sri Suru Ram Das Jee International (SGRDJI) Airport, Amritsar with the Delhi - Amritsar - Katra Expressway. Amritsar airport is the second biggest airport in northern India after Delhi having many direct air connectivity with many international and domestic destinations including London, Birmingham, Singapore, Kuala Lumpur, Dubai, Sharjah, Doha. With the completion of this new Expressway, Amritsar airport will come closer to the major cities of Punjab which will also enhance the traffic volume at Amritsar airport. Ministry of Railways and National High Speed Rail Corporation Limited (NHSRCL) have proposed to conduct alignment and DPR study for Delhi Chandigarh-Ludhiana-Jalandhar-Amritsar high speed ?Bullet Train Project?. We request you to consider start/termination of this proposed project alignment to SGRDJI Airport, Amritsar. With this Delhi-Amritsar-Katra Expressway, as well as other major State highways,

proposed Amritsar ring roads and national highways under Bharatmala project also terminate or pass through SGRDJ International Airport. If this technological marvel High Speed ?Bullet Train? is terminated at SGDRJI Airport Amritsar, it will become an Intermodal point where Air-Road-Train transfer all can happen seamlessly. It has many quantifiable benefits like saving in travel time, vehicle operation cost, reduction in pollution, job creation, reduction in accidents/ enhanced safety, imported fuel substitution, and reduction in pollutants. It is to be noted that more than 120 airports in the world already have rail connectivity and further 300 airports are building the same for future. The advantages for termination of proposed DAHRSL project at Sri Guru Ram Das Jee International Airport, Amritsar are as follows:

1. Ease of Travel - Integrated Intermodal Transportation Air-Expressway-High speed Rail connecting major cities of Punjab (SAS Nagar, Ludhiana, Jalandhar) and Chandigarh *via* a safe, fast, all weather integrated transportation infrastructure.
2. Commercial Viability - This project will be commercially viable as passengers travelling to international destinations shall be able to take advantage of this high-speed rail corridor and reduce their overall travel time till their final destinations. The convenience of fast and safe connectivity from rest of Punjab will also boost passenger traffic at SGDRJ International airport.
3. Respite to City Congestion - Outer Ring Road and Inner Ring roads of Amritsar all terminate and connect at Amritsar Airport. Therefore, HSR connectivity at airport will provide an easy access to all parts of city through proposed ring roads.
4. Tourism and religious Importance - Connectivity to Dera Baba Nanak-Kartarpur Sahib Corridor from airport is 47.9 Kms *via* National Highway 354 that passes through airport.
5. Reduced Project Cost- Cost of land acquisition and cost of displacement of underground/ overground utilities, bridges, ROBs etc. can be shared with Delhi-Amritsar expressway which also terminates at SGDRJ International Airport.
6. Strategic Partnerships - With airline-high speed rail cooperation facilities of city-based check-in, baggage transfer etc. can be facilitated for ease of travel for passengers arriving/departing from major cities of Punjab. Many airlines will be happy to codeshare or interline with HSR in the form of rail-air code share fares benefitting passengers as well as participating stakeholders.

7. Air-HSR Cargo opportunities- Amritsar airport has closest air-links with central Asian and Gulf countries with less than three hours direct flights to Turkmenistan, Uzbekistan, Dubai, Sharjah, Qatar and cargo flights to Afghanistan. This geographical advantage and airport to high-speed rail connectivity can also facilitate fast transportation of perishable cargo/export goods/vaccinations/human transplantation organs and much more.

8. Environment Friendly - This alignment will also help in reduction in pollution, harmful CO2 emissions with reduction in vehicular traffic from/to airport from all cities of Punjab.

9. Diversion of Flights- Amritsar airport has also been developed as an alternative airport to Delhi and it is quite open used for diversion of flights from Delhi and other northern airports in case of bad weather. The connection of bullet train to Airport will serve as a convenient time saving mode for passengers in case of diversion.

10. Busiest Airport during lockdown- During Covid-19 pandemic period, Amritsar Airport handled more than 500 repatriation and air bubble flights from April 2020 till Dec 10, 2020. The Airport was the third and second busiest after Delhi in April and May 2020 for handling international traffic. We will be highly obliged if the Ministry of Railways accept our request and including SGRDJI Airport Amritsar in its proposed alignment and DPR study for Delhi-Chandigarh-Ludhiana-Jalandhar-Amritsar high speed bullet train project.

11. In the 17th Lok Sabha, Shri Piyush Goyal Railway Minister confessed that new railway station from Amritsar will be constructed and till date the work has not been started. It will be very good to know when the construction will be started.

12. It is a humble request that the below mentioned rail fataks are in the dense area of the city. Fataks are on the Amritsar to Patti rail line:

a) Dhapayi 5-3

b) Chabaal S-4

c) Grain Market/Bhagtanwala mandi - C-7

The most Important and an urgent need is to pass the budget for RoB to construct this fatak.

13. On Amritsar Atari rail line

a) Putlighar Faatak-S-23

b) Kot Khalsa Fatak - S21

c) Chheharta-fatak 520

d) War Memorial-fatak S19

These are all on rail line between Amritsar to Atari.

14. Need to complete Patti Makhu rail link that was pending from the last 11 years that will be the economic backbone of Punjab, Jammu and Kashmir and north Himachal Pradesh; 250 km. distance will reduce between Amritsar and Mumbai.

15. I want to draw your attention to the urgent need for new coaches and the replacement of old coaches in the following trains operating from Amritsar:

a) Amritsar-Haridwar Janshatabdi Express (12054/12053): Currently, this train has only one AC Chair Car coach. It is requested that an additional AC Chair Car coach be added. Furthermore, the existing coaches are very old and need to be replaced with new ones

b) Amritsar-New Delhi Superfast (12460/12459): The AC Chair Car coaches and - erdaes coaches of this train are in very bad condition and require immediate replacement with new coaches to ensure passenger comfort and safety.

c) Amritsar-Dehradun Express (14632/14631): This train has only two AC 3-tier coaches and one-coach each-for 2nd AC and 3rd AC. It is requested that more AC coaches be attached to this train to accommodate the increasing number of passengers. 2nd AC These improvements will greatly enhance the travel experience and satisfaction of passenger.

16. Subject: Request for Change in Train Departure Timings from Amritsar Railway Station.

I request changes in the departure timings of the following trains from Amritsar Railway Station:

a) Golden Temple Express (frontier mail) (12904/,12903): Change departure from 18:50 hrs to 21:30 hrs for better convenience, as it was initially.

b) Amritsar-Nanded Sachkhand Express (12716/12715): Change departure from 05:30 hrs to 07:30 hrs to accommodate passengers coming from distant villages.

These adjustments will significantly improve passenger convenience. I appreciate your prompt attention to this matter.

HON. CHAIRPERSON: Now, Shrimati Joba Majhi.

श्रीमती जोबा माझी (सिंहभूम) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र सिंहभूम के अन्तर्गत दक्षिण पूर्व रेलवे, चक्रधरपुर में रेलवे से संबंधित जनहितकारी योजनाओं की ओर आकृष्ट करना चाहती हूँ ।

महोदय, हम लोग पहली बार जीत कर आए हैं और हम बहुत उम्मीद करते हैं । कल मेरे ही संसदीय क्षेत्र में बड़ाबाम्बो और राजखरसावां के बीच में रेल दुर्घटना हुई । इस पर मैंने शून्य काल में बोलने की इच्छा जाहिर की थी, पर इस विषय पर मुझे बोलने का अवसर नहीं दिया गया ।

महोदय, जिला मुख्यालय के आस-पास के क्षेत्रवासियों की सुविधाओं के लिए सरायकेला जिला मुख्यालय को रेल परिपथ से जोड़ा जाए । मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह मांग करती हूँ । वर्तमान में सरायकेला जिला मुख्यालय के साथ-साथ आस-पास के लोगों को रेल सुविधा लेने के लिए करीब 42 किलोमीटर की दूरी तय करके टटानगर या फिर 44 किलोमीटर की दूरी सड़क मार्ग से तय करके सीनी स्टेशन आना पड़ता है जबकि सरायकेला जिला मुख्यालय के रेल परिपथ से जुड़ जाने से पश्चिमी सिंहभूम और पूर्वी सिंहभूम के साथ सरायकेला जिला सहज और सुलभ तरीके से जुड़ जाएंगे ।

सभापति महोदय, कोविड के पहले 18116 डाउन /18115 अप चक्रधरपुर-गोमो मेमू के अलावा 58113 अप / 58114 डाउन टटानगर बिलासपुर पैसेंजर ट्रेन का ठहराव हर छोटे स्टेशनों पर होता रहा, जो अभी भी जारी है । पर, कोविड के बाद दोनों ट्रेनों के यात्रियों से एक्सप्रेस ट्रेन का भाड़ा लिया जा रहा है । यह कहीं से न्यायसंगत नहीं लगता है । उन दोनों ट्रेन के यात्रियों से पैसेंजर ट्रेन का भाड़ा लिया जाए ।

महोदय, कोविड काल में बहुत सारी ट्रेनों को बंद कर दिया गया, जिससे उस इलाके में अभी बहुत परेशानी हो रही है । दक्षिण-पूर्व रेलवे के चक्रधरपुर डिवीजन से काफी मात्रा में राजस्व प्राप्त होता है । आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से मांग करती हूँ कि 18189 अप / 18190 डाउन एक्सप्रेस का ठहराव चक्रधरपुर में सुनिश्चित किया जाए ।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से, कल जो दुर्घटना घटी है, उसके विषय में कुछ मांग रखना चाहती हूँ । कल जो रेल दुर्घटना हुई है, उसकी उच्च स्तरीय जांच हो । इस तरह की जो भी दुर्घटना होती है, वह न हो, इसकी कोशिश की जाए ।

डॉ. राजेश मिश्रा (सीधी) : सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे सदन में बोलने का अवसर प्रदान किया । साथ ही, मैं अपने यशस्वी प्रधान मंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी का और माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ, जिन्होंने इतना अच्छा रेल बजट दिया, जिसके अनुदानों की मांगों पर आज हम चर्चा करने के लिए यहां पर खड़े हैं ।

महोदय, आपके माध्यम से मैं पहली बार बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इसलिए अपनी सीधी-सिंगरौली लोक सभा क्षेत्र की जनता जनार्दन का भी मैं आभार व्यक्त करता हूँ, जिन्होंने मुझे इस देश की सबसे बड़ी पंचायत में अपने सेवक के रूप में भेजा है।

महोदय, मैं वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि इतना अच्छा रेल बजट उन्होंने पेश किया है। यह अभी तक का सर्वाधिक रेल बजट है। इसकी कुछ खासियतें मैं आपको बताना चाहता हूँ। अभी हमारे कई सदस्य बोल रहे थे ट्रेनों में जनरल बोगियां कम हो रही हैं। निश्चित तौर से इससे सामान्य जनता, जो जनरल बोगियों में चलती है, उनको दिक्कत होती है। इसके लिए दस हजार गैर नॉन-एसी सवारी डिब्बों की मंजूरी दी गई है, जो जनरल बोगी के तौर पर काम में लिए जाएंगे। मैं समझता हूँ कि दिसंबर, 2024 तक लगभग सभी लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में चार एलडब्ल्यूएस सवारी डिब्बों की व्यवस्था की योजना भी इस बजट में बनाई गई है।

महोदय, मैं बहुत प्रसन्न हूँ। पहले जब हम रेल में सफर करते थे, तो बड़ी तकलीफ होती थी। अब वैसा नहीं है। हम अधिकांश राजनीतिक लोगों की रातें तो रेल में ही बीत जाती हैं और दिन में क्षेत्र में काम करने पहुंचते हैं, फिर रेल से लौट आते हैं। मैं यह बताना चाहता हूँ कि आज काफी अच्छी व्यवस्था हो गई है। साफ-सफाई अच्छी है, टॉयलेट्स आदि बहुत अच्छे हैं। हम लोग अपने विद्यार्थी जीवन में जिन रेलों में चढ़ कर जाते थे, तो मुझे याद है कि हम लोगों को कई बार टॉयलेट के बगल में पेपर बिछा कर सोना पड़ता था, इतनी भीड़ हुआ करती थी। ? (व्यवधान)

महोदय, मैं आपके सामने निवेदन करूंगा कि मैं पहली बार बोल रहा हूँ तो हमारे सामने बैठने वाले लोग इस शिष्टाचार का पालन करेंगे। ? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Mr. Manickam, this is his maiden speech.

Hon. Member, please continue.

डॉ. राजेश मिश्रा : महोदय, मैं बहुत प्रसन्न इसलिए हूँ कि आज जो हमारे रेल का निर्माण है, वह काफी तेज़ी से हो रहा है। लेकिन हमारे क्षेत्र में, मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, सीधी, सिंगरौली और शहडोल जिले का ऐसा एक भाग है, जिसमें शहडोल की व्यवहारी में रेल है, सिंगरौली में भी रेल है, लेकिन सीधी जिला मुख्यालय में रेल अभी तक नहीं पहुंची है। लगभग वर्ष 1998 से ललितपुर-सिंगरौली की रेल लाइन का रीवा से सिंगरौली का पार्ट का काम तो चल रहा है, लेकिन बहुत ही मंद गति से चल रहा है। उसका उद्घाटन भी दो बार हुआ है। जब से हमारी सरकार आई है, तब से काम में गति आई है। मैं निवेदन करता हूँ कि यह जो ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन है, इसका कार्य शीघ्र पूर्ण किया जाए। महोदय, आज़ादी के 75 वर्ष हो रहे हैं, हम लोग अपने जिला मुख्यालय में रेल देख लें। इसके साथ ही उसमें कुछ रुकावटें थी, सुबह आपने कहा, मुझे बहुत अच्छा लगा कि वे रुकावटें दूर हो गई हैं, फॉरेस्ट लैण्ड इत्यादि की और हमको पर्याप्त बजट भी उसके लिए मिला है, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। हमारे रेल मंत्री जी बहुत दयालु हैं। मुझे ऐसा निश्चित लगता है कि इस पंचवर्षीय योजना में आप हमको साल-दो साल के अंदर रेल की सुविधा दे देंगे।

महोदय, सिंगरौली से जो रेल दिल्ली और भोपाल के लिए चलती है, वह हफ्ते में केवल दो दिन और तीन दिन चलती है। उसको कम से कम रोज़ कर दिया जाए, इसलिए कि सिंगरौली इतना बड़ा आद्यौगिक क्षेत्र है कि लोगों

को दिल्ली और भोपाल जाने के लिए बहुत परेशानी होती है। महोदय, सिंगरौली में डीआरएम ऑफिस, वर्ष 1998 में जब माननीय राम विलास पासवान जी रेल मंत्री थे, तब डीआरएम ऑफिस का उद्घाटन हुआ था, मेरे पास उसके फोटोग्राफ्स हैं। उसके बाद चार साल तक वहां पर आईसी और सीओ बैठते थे, लेकिन उद्घाटन के बाद उसको बंद डिब्बे में रख दिया गया। कृपया वहां पर हमारा डीआरएम ऑफिस शुरू किया जाए। साथ ही प्रयागराज से मऊगंज, सीधी, मड़वास, अनूपुर होते हुए नागपुर के लिए हम एक नए मार्ग की मांग करते हैं। महोदय, हमारे यहां एक प्रबल समस्या है कि हमारे यहां जिनकी जमीन गई थी, उसके बदले कुछ लोगों को नौकरी दी गई थी, उसके बाद वह बंद कर दिया गया है। उसी सड़क के एक किनारे लोगों को नौकरी मिल चुकी है। मैं निवेदन करता हूँ कि बाकी लोगों को भी नौकरी दी जाए।

मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। साथ ही, पुनः मैं हमारे रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि कृपया हमारी माँगों पर ध्यान दिया जाए।

धन्यवाद।

माननीय सभापति : डॉ. राजकुमार सांगवान, आप कृपया अपनी बात तीन मिनट में कह दें, क्योंकि अभी बहुत से सदस्य बोलने वाले हैं।

डॉ. राजकुमार सांगवान (बागपत) : महोदय, मुझे पहली बार मौका मिल रहा है।

माननीय सभापति: अच्छा, ठीक है।

डॉ. राजकुमार सांगवान : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की माँगों पर बोलने का अवसर प्रदान किया, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। बजट में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा किए गए इनोवेटिव कार्य के लिए मैं उनको भी धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, नए सदस्यों को पूरा मौका दीजिए। इस बजट में रेल मंत्रालय को आवंटित धनराशि से हमारे देश के विकास की दिशा में एक महत्वपूर्ण बदलाव आएगा।

मैं विशेष रूप से उत्तर प्रदेश में हुए विकास कार्यों पर प्रकाश डालते हुए पिछले 10 वर्षों में रेल मंत्रालय की उपलब्धियों पर ध्यान केंद्रित करूंगा।

महोदय, पिछले एक दशक में भारतीय रेलवे ने बुनियादी ढांचे के विकास में उल्लेखनीय प्रगति की है। नई पटरियों का बिछाया जाना, पुरानी पटरियों का नवीनीकरण और रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण इसमें शामिल हैं। उच्च गति की रेल सेवाओं का विस्तार और मालगाड़ियों की क्षमता में वृद्धि से हमारी अर्थव्यवस्था को मजबूती मिली है।

रेलवे स्टेशनों पर आधुनिक सुविधाओं का प्रावधान, वाई-फाई सेवाओं की उपलब्धता और ट्रेनों में स्वच्छता के स्तर में सुधार जैसे कदम उठाए गए हैं। इसके साथ ही ई-टिकटिंग प्रणाली को सुदृढ़ किया गया है, जिससे यात्रियों की सुविधाओं में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है।

सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। रेलवे ट्रैक और पुलों का नियमित निरीक्षण, उच्च गुणवत्ता वाले सामग्री का उपयोग और सुरक्षा कर्मियों की संख्या में वृद्धि से दुर्घटनाओं में कमी आई है।

महोदय, डिजिटल इंडिया अभियान के तहत रेलवे ने डिजिटल भुगतान, मोबाइल ऐप्स और ऑनलाइन सेवाओं का विस्तार किया है। यह यात्रियों के लिए यात्रा को सरल और सुगम बनाने में सहायक सिद्ध हुआ है।

उत्तर प्रदेश में रेलवे की काफी प्रगति हुई है। उत्तर प्रदेश हमारे देश का एक प्रमुख राज्य है। रेलवे के क्षेत्र में अनेक महत्वपूर्ण कार्य किए गए हैं। मेरा बागपत संसदीय क्षेत्र गाजियाबाद जनपद, मेरठ जनपद और बागपत जनपद से जुड़ा है। आरआरटीएस उत्तर प्रदेश के लिए एक मील का पत्थर है। यह परियोजना दिल्ली और मेरठ के बीच की दूरी को बहुत कम समय में तय करने में सक्षम होगी। अभी इस परियोजना में ट्रेनों का परिचालन शुरू हो गया है। यह न केवल यात्रियों के लिए समय की बचत करेगी, बल्कि क्षेत्रीय विकास और रोजगार के नए अवसर भी प्रदान करेगी।

महोदय, उत्तर प्रदेश में नई रेल लाइनों का विस्तार किया गया है, जिससे ग्रामीण क्षेत्रों और शहरी क्षेत्रों में बेहतर कनेक्टिविटी मिली है। नए मार्गों ने व्यापार और उद्योगों को बढ़ावा दिया है। पानीपत और मेरठ नई रेलवे लाइन के लिए सर्वे किया गया है। इसके तहत हस्तिनापुर तक रेल लाइन का निर्माण होना है। इससे महाभारत कालीन हस्तिनापुर के पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

महोदय, कानपुर, लखनऊ, वाराणसी जैसे प्रमुख स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया गया है। इसमें मेरठ सिटी का आधुनिकीकरण 254 करोड़ रुपये से शुरू हो चुका है। उत्तर प्रदेश में रेल कारखानों की स्थापना और विस्तार से स्थानीय स्तर पर रोजगार के अवसर बढ़ें हैं। ये कारखाने न केवल राज्य की आर्थिक स्थिति को सुदृढ़ कर रहे हैं, बल्कि राष्ट्रीय स्तर पर रेलवे को सशक्त बनाने में योगदान दे रहे हैं।

महोदय, वंदे भारत एक्सप्रेस जो भारत की सबसे तेज ट्रेन है। इसने हमारे रेलवे नेटवर्क में क्रांति ला दी है। उत्तर प्रदेश के कानपुर और वाराणसी के मार्ग पर चलने वाली वंदे भारत एक्सप्रेस ने यात्रा को तेजी, सुविधा और आरामदायक बना दिया है। यह ट्रेन न केवल समय की बचत करती है, बल्कि पर्यावरण के अनुकूल भी है।

महोदय, दिल्ली-देहरादून वंदे भारत ट्रेन वाया मेरठ से जाती है। दिल्ली-कोटद्वार वंदे भारत वाया मेरठ से गुजरती है।

माननीय सभापति : सांगवान जी, कृपया आप संक्षिप्त करें।

डॉ. राजकुमार सांगवान : आदरणीय सभापति महोदय, भारतीय रेलवे की उपलब्धियाँ केवल संख्याओं में नहीं, बल्कि हमारी अर्थव्यवस्था, समाज और राष्ट्र निर्माण में दिखाई देती हैं।

महोदय, मैं थोड़ी और बात कहना चाहता हूँ।

माननीय सभापति : आप आधा मिनट में अपनी बात कह दें।

डॉ. राजकुमार सांगवान : महोदय, ईस्टर्न डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के अंतर्गत माल ढुलाई का कार्य होता है। यह रेल लाइन कोलकाता से लुधियाना तक है, जो मेरठ से होकर जाती है। यह मिल का पत्थर साबित हो रही है। मेरठ में एक बड़ा स्टेशन बना है, जिससे रोजगार के नए अवसर और उद्योगों को लाभ मिल रहा है। इससे नौजवानों के लिए रोजगार के अवसर मिलेंगे।

माननीय सभापति : सांगवान जी, आपकी बात आ गई है।

डॉ. राजकुमार सांगवान : महोदय, मैं अपनी बात को जल्दी खत्म करने वाला हूँ। मेरठ में माल ढुलाई स्टेशन बनने से माल पहुंचाने का नेटवर्क विकसित होगा। इससे माल चढ़ाने वालों से लेकर स्टेशन तक माल पहुंचाने वालों को रोजगार मिलेगा। खुर्जा और सहारनपुर भी औद्योगिक क्षेत्र हैं। इस तरह पश्चिमी उत्तर प्रदेश के युवाओं के लिए भी रोजगार के अवसर मिलेंगे।

महोदय, आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया। धन्यवाद।

श्री अजय भट्ट (नैनीताल-ऊधमसिंह नगर) : मैं रेल बजट 2024-25 पर अपने विचार रखता हूँ।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ एवं माननीय प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को सुन्दर रेल बजट देने के लिए बधाई देता हूँ। यह रेल बजट सर्वग्राही, सर्वस्पर्शी है। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि काफी लम्बे समय से चली आ रही मांग को आपने पूरा किया है। तराई क्षेत्र से हमारे सिक्ख बन्धू, अमृतसर, स्वर्ण मंदिर तक जाने में जो कठिनाई महसूस करते थे, अब वे सीधे काठगोदाम-हल्द्वानी से होते हुए स्वर्ण मंदिर पहुंचते हैं और मत्था टेककर सकुशल वापस आते हैं।

मान्यवर, मेरा अनुरोध है कि यदि काठगोदाम-अमृतसर ट्रेन एक दिन के बजाए, तीन दिन चलाई जाए तो, यात्रियों को परेशानी नहीं होगी। इसी प्रकार रामनगर-बान्द्रा (मुंबई) एक्सप्रेस तथा काठगोदाम-बान्द्रा (मुंबई) एक्सप्रेस ट्रेन का संचालन भी एक ही दिन हो रहा है, जबकि इन दोनों जगहों पर जिम कॉर्बेट पार्क और नैनीताल आने वालों की काफी भीड़ है और यहां से मुंबई जाने वालों की भी काफी भीड़ रहती है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि रामनगर-बान्द्रा (मुंबई) एक्सप्रेस तथा काठगोदाम-बान्द्रा (मुंबई) एक्सप्रेस ट्रेन को हफ्ते में कम से कम 3 दिन चलाया जाए, ताकि यात्रियों की समस्या का समाधान हो सके। लालकुआ (नैनीताल) से सितारगंज (ऊधमसिंहनगर) तक एक नई ट्रेन चलाई जाने अति आवश्यक है, क्योंकि सितारगंज में औद्योगिक क्षेत्र होने से उद्योग करने में काफी परेशानी हो रही है, क्योंकि यहां पर ट्रेन न होने से वे अपने-अपने उद्योगों को अपने राज्यों में ले जा रहे हैं तथा यहां पर उद्योग खोलने के लिए उदासीन है।

कुछ और नई ट्रेन चलाई जानी भी अति आवश्यक है।

- काठगोदाम-हल्द्वानी से वाराणसी तक
- काठगोदाम-हल्द्वानी से अयोध्या तक
- काठगोदाम-हल्द्वानी से माउण्ट आबू तक भी ट्रेन लगाना बहुत आवश्यक है, क्योंकि इन स्थानों पर धार्मिक पर्यटकों की बड़ी संख्या में आवाजाही है।
- काठगोदाम-दिल्ली तक वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जानी भी आवश्यक है।
- नैनीताल आने वाले पर्यटकों की काफी संख्या होने के कारण पूर्व से चल रही ट्रेनें काफी कम है।

ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन स्वीकृति के लिए, मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को बहुत धन्यवाद देता हूँ कि वह आज बहुत तेजी से आगे बढ़ रही है तथा अतिशीघ्र पहाड़ों के बीच ट्रेन द्वारा देश और दुनिया के लोग यमुनोत्री, गंगोत्री, श्री केदारनाथ एवं श्री बद्रीनाथ जी के दर्शन आसानी से कर पाएंगे। मान्यवर, रामनगर से चौखुटिया तक रेल लाईन स्वीकृत होने की बात भी पूर्व में आई थी, उसकी अद्यतन स्थिति क्या है? पता नहीं चल पा रहा है। इसको चलाया जाना अति आवश्यक है साथ ही टनकपुर-बागेश्वर तक स्वीकृत रेल लाइन में तेजी से काम होना

अति आवश्यक है। रामनगर से बेतालघाट तक भी नई रेल लाइन बिछाई जानी अति आवश्यक है। मान्यवर, काशीपुर-धामपुर रेल लाइन पर एक सर्वे होने की बात आई है, उसकी पूर्ण स्वीकृति भी जारी करना भी जनहित में अति आवश्यक होगा। मान्यवर, गौला नदी के कटान से हल्द्वानी (नैनीताल) रेलवे स्टेशन को भारी नुकसान हुआ है। काफी लम्बे समय तक इस ट्रैक पर ट्रेने नहीं चल पाई। काठगोदाम से हल्द्वानी तक रेलवे ट्रैक की सुरक्षा के लिए तुरन्त आगणन बनाकर धनराशि स्वीकृत करने की भी कृपा करें ताकि रेल का ट्रैक सुरक्षित हो सके।

SHRI GURMEET SINGH MEET HAYER (SANGRUR): I thank you, hon. Chairperson for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways.

Martyr Udham Singh belonged to Sunam in Sangrur Constituency. 21 years after the Jallianwala Bagh massacre, he took revenge for this carnage by killing Michael O'Dwyer in London, Today, is his martyrdom day. I pay my obeisance to the great martyr.

The Malwa region of Punjab, including Sangrur and even Shri Ganganagar is dependent on Chandigarh for availing educational and health facilities. It has been a long-standing demand of Sangrur and the entire Malwa region that Chandigarh - Rajpura railway connectivity should be provided.

Earlier, it could not be done because a political family of Punjab plied its buses on this route. However, now Punjab has the Aam Aadmi Party Government under the Chief Ministership of Shri Bhagwant Mann.

Our Party wants railway connectivity on this route. Economically, the people will gain from this railway connectivity. Moreover, road accidents on this route will come down. However, railway accidents too need to be reduced.

Secondly, this Government has imposed new taxes on the common man. Both, long-term and short-term taxes have been increased. It has increased the burden on the common man.

The senior citizens earlier used to get concessions in railway fares. However, since the last four years, this concession has been withdrawn.

Hon. Chairperson, around 2.5 crore passengers travel daily via trains. Over 650 to 700 crore passengers travel annually via trains. A large number of passengers belong to the senior citizen class.

Earlier, male senior citizens used to get concessions of 40 per cent in train fares. And female senior citizens used to get 50 per cent concession in train fares. But it has been withdrawn. So, I urge upon you to please restore the concession for senior citizens again.

Please give me two more minutes. The industrial train route is from West Bengal to Ludhiana. The industries in Punjab are in shambles. Jalandhar is famous for manufacture of leather goods and sports goods. Fabric is made in Amritsar.

So, I urge upon the Government to extend the train trade route from Ludhiana to Jalandhar and Amritsar.

There is a problem of construction of flyovers in Punjab and the entire country. The construction of road part is completed but the railway part remains incomplete for 2 to 3 years. So, the railway portion of these flyovers must be completed at the earliest. Thank you.

DR. D. RAVI KUMAR (VILUPPURAM): Hon Chairperson, Vanakkam. When the railway lines were laid in the 19th century during the British period, the southern part of Railways was also laid with so many difficulties faced by the people of our country.

The people were tortured by the British and made to work for laying these railway lines. The details of such tortures are explained in the Torture Commission Report. Kollidam is a place mentioned in that Report and I belong to that place.

I am deeply pained to see that the Southern Railway built with the sacrifices made by our ancestors is now being ignored by the Union Government. The Southern Railway is said to run into losses. But the collection was Rs. 3,000 crore more than the target fixed for the Railways.

A target was set for a revenue generation of Rs 70,000 crore during the last year through passenger traffic, and an amount of Rs. 73,000 crore has been achieved against this target. The target fixed for this year stands at Rs. 80,000 crore through passenger traffic and Rs1,80,000 crore through freight movement.

But the facilities extended to the rail passengers as against this collection seem very minimum. Viluppuram Junction in Viluppuram district is absorbed under Amrit Bharat Scheme and the work has begun in this regard. But I have time and again stressed in this august House during the 17th Lok Sabha that such up-gradation

work should be carried out in Ulundurpet, Tirukkoilur and Dindivanam Railway stations.

I am once again placing such requests before you for your consideration. Many hon. MPs have raised here that the concessions given to rail passengers, particularly to senior citizens in the ticket fare should be restored.

I request that this plea should be considered sympathetically and needful be done in restoring concessions given to the senior citizens.

Nowadays, in order to compensate the losses faced by the Railways, railway land is acquired and sold to private parties.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

DR. D. RAVI KUMAR: This is my maiden speech. Please allow.

They are giving this land for a lease of 99 years. Incumbents of 99 houses around the Viluppuram Railway station are being served with eviction notices and the affected people got a stay from the hon. court. At a nearby place called Vilavanur, such eviction notices were served yesterday. People are subjected to fear due to this. If the railway land is encroached upon, it is the duty of the Railway authorities to evict such people. But it is also the duty of the Railway Ministry to provide rehabilitation to such evicted persons and families in consultation with the State Government. After ensuring rehabilitation, such families should be evicted. I request that such a corrective action should be considered. I urge that the upgradation work should be carried out in Ulundurpet Railway Station by bringing it under the Amrit Bharat Scheme.

Sipcot industrial area is being set-up in Ulundurpet. Therefore, I request to upgrade the Ulundurpet Railway Station. The train that was operational between Ulundurpet and Tiruvannamalai is stopped now. Train No 849/850 should be made operational. This train should be extended up to Tiruvannamalai and it should have a stoppage at Ayandur Railway Station.

There is a long-pending demand to have a stoppage of Tejas train at Viluppuram Railway Station. This request should be considered favourably and action be taken. Thank you.

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Sir, thank you. I think we have the largest rail network in the world. Now, we should be thinking about operating more speed

trains - bullet trains and trains like Vande Bharat. But of late, there has been a lot of accidents. I do not know whether the hon. Minister is here. With regard to the Kavach system, I want to know whether it is still in place on a trial and error method basis or the Kavach is still in place to check all these accidents. I do not know about it. The hon. Minister will have to explain this to us.

Sir, the hon. Minister will be able to do a lot of things because he has got an administrative background, and with this background, I hope he will be able to turn around the Railways. But only Rs. 3,000 crore has been allotted to Kerala, which is very meagre, I should say, considering all the projects that have to be undertaken in a State like Kerala.

Sir, I represent the Kottayam Parliamentary Constituency. The Kottayam town Railway Station is one of the most important stations in the rail network of Kerala. Since it is located in the middle of Kerala and many trains starting from Trivandrum and Kochuveli terminal train pass through this important station, there are many things to be done to make the station more passenger friendly and also to generate more income for the Railways. I would request that Kottayam should be made a terminal station. If Kottayam is made a terminal station, trains can start from there and also extension of trains now terminating at Ernakulam can be done.

Sir, I request that the following trains, which terminates at Ernakulam, be extended to Kottayam. One is the Ernakulam-Bangalore Intercity Daily which is of immense benefit to passengers belonging to the nearby districts of Idduki and Pathanamthitta. The other trains are the Karaikkal-Ernakulam Express daily, the Madgaon-Goa Ernakulam Express weekly, the Pune- Ernakulam Express weekly, the Lok Manya Tilak Ernakulam Duranto Express weekly and also the Palakad-Ernakulam Memu daily. These trains which terminate at Ernakulam Station have to be extended to Kottayam. I would earnestly request the hon. Minister to consider this. One particular request is that he should start with extending the Ernakulam Bangalore Inner City Express daily to Kottayam.

I heard that the Railways is thinking of introducing sleeper Vande Bharat Trains. The sleeper Vande Bharat Train should be introduced in the Kottayam-Bengaluru route. I cannot see the Minister here now. I would request the hon. Minister to really and honestly consider this particular aspect. ? (*Interruptions*) Sir, I have one or two minutes more. ? (*Interruptions*)

Sir, Kottayam is having all the facilities except the pit line that is required to make it a terminal station. So, two or three pit lines have to be constructed and then Kottayam can be a terminal station for these particular extended trains and also to start trains from there.

Sir, we had two reservation counters at Kottayam and one has been stopped suddenly by the Railways. I do not know why this has been done. I request the hon. Minister to really consider this because there are a lot of passengers for reservation from Kottayam Station.

Sir, I would request stoppage of two trains at the nearby station, Etumanoor, which is under renovation under the Amrit Bharat Scheme. The stoppage at Etumanoor Station of Malabar Express and the Vanchinad Express will really be of benefit to the passengers.

HON. CHAIRPERSON: Kindly conclude.

ADV. FRANCIS GEORGE: Yes, I am concluding, Sir. As requested by many colleagues, a separate Budget has to be there for the Railways because that will go a long way to really enlarge its operation. ? *(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON: Shri Rajesh Ranjan Ji.

ADV. FRANCIS GEORGE: Sir, with regard to One Station One Product (OSOP), I would request that one unit should be introduced at the Kottayam Railway Station.

Sir, there are two more things. There was a proposal for Mumbai- Kanyakumari High Speed Rail corridor.

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record.

? *(Interruptions)* ?

HON. CHAIRPERSON: I have already given you enough time.

ADV. FRANCIS GEORGE: Sir, we should also get time. ? *(Interruptions)* What is this?

HON. CHAIRPERSON: Kindly finish your speech.

ADV. FRANCIS GEORGE: Sir, this Mumbai- Kanyakumari High Speed Rail Corridor is a long-pending proposal. ? *(Interruptions)* I am concluding.

HON. CHAIRPERSON: I have already given you enough time.

ADV. FRANCIS GEORGE: Sir, I will not take much time. I hardly open my mouth and then you start asking me to stop.

HON. CHAIRPERSON: Kindly conclude

ADV. FRANCIS GEORGE: This particular railway project ?Mumbai-Kanyakumari High Speed Rail Corridor project ? was proposed by no less than a person than E. Sreedharan.

HON. CHAIRPERSON: Shri Rajesh Ranjan ji.

? (Interruptions)

ADV. FRANCIS GEORGE: It will serve five States. It will start from Mumbai and it will terminate at Kanyakumari.

HON. CHAIRPERSON: Kindly take your seat.

? (Interruptions)

ADV. FRANCIS GEORGE: You can utilise the Konkan Railway. This will be of great benefit to the Western Corridor.

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record. Kindly take your seat. I have already mentioned it. Shri Rajesh Ranjan ji.

? (Interruptions) ?

श्री राजेश रंजन (पूर्णिमा) : सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देना चाहूंगा और माननीय मंत्री जी का ध्यान जो वर्तमान में 12 लाख कर्मचारी कार्यरत हैं, उसके बाद 10 सालों से 5 हजार कर्मियों की नियुक्ति की प्रक्रिया 5 साल पहले शुरू हुई। अभी तक जब आप देखेंगे, तो उसमें ग्रुप ए, 1965, ग्रुप बी 105, ग्रुप सी 2 लाख 48 हजार 895 ऑपरेशन सेफ्टी के 53 हजार 178 पद खाली हैं। मेरा आग्रह है कि ग्रुप-सी या बी के जो लोग हैं, ये समाज के बहुत अंतिम व्यक्ति हैं, जो अपनी लाइफ के लिए संघर्ष करता है। यह उनके जीवन की सबसे अधिक आवश्यकता है। मैं सबसे पहले नियुक्ति पर आपका ध्यान आकृष्ट करूंगा। रेल की सेफ्टी हो या किसी भी चीज की व्यवस्था हो, उसमें नियुक्ति सबसे महत्वपूर्ण है।

दूसरा, कोरोना के समय जो भी ट्रेनें बंद हुई थीं, चाहे हमारे इलाके की हमसफर हो, जो कटिहार से चलकर पूर्णिमा, सहरसा होते हुए अलीगढ़ जैसे महत्वपूर्ण जाती थी। सहरसा, सीमांचल के बच्चे अलीगढ़ सबसे ज्यादा पढ़ने जाते हैं। वह ट्रेन बंद हो गई। मैं कोरोना से पहले दो बातें और कहना चाहूंगा कि आपने 50 प्रतिशत हमारे जो बुजुर्ग थे, उनका आपने रेलवे भाड़े में कंसेशन बंद कर दिया। साथ ही साथ हमारे जो पत्रकार हैं, जो गाइडलाइन के तहत आते थे, जिनको 50 प्रतिशत रियायत मिलती थी, उनकी और बुजुर्गों की भी रियायत को बंद कर दिया गया। आपसे बार-बार सभी लोग मिले हैं और आप चाहते भी हैं। 4 साल पहले से अभी तक रियायत की दोबारा शुरुआत नहीं हो पाई है।

तीसरा, आज मेरी बेटी, जो नैशनल लेवल पर खेलती है, मुझसे कह रही थी कि जब हम लोकल ट्रेन से टीम के साथ जाते हैं, तो सबसे ज्यादा बच्चियों की सुरक्षा, बाथरूम, हाईजीन व किचन की आवश्यकता होती है। उसने मुझसे कहा कि पापा, आप मंत्री जी से आग्रह कीजिए कि जो जनरल डिब्बा होता है, उसमें बच्ची सोती है, खिड़की खुली रहती है, खिड़की के लोहे टूटे रहते हैं। स्थिति अच्छी नहीं होती है। यह सुरक्षा की दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण है।

माननीय सभापति : कृपया अपनी मांग रखें।

श्री राजेश रंजन : जी महोदय, दूसरी चीज जो सफाई है, वह बहुत महत्वपूर्ण है। महिलाओं के लिए अलग बाथरूम की आवश्यकता है। जेंट्स का अलग बाथरूम होना चाहिए, क्योंकि आप जानते हैं कि महिलाएं और जेंट्स के टॉयलेट का तरीका बिल्कुल अलग है। अतः महिलाओं की आवश्यकता पर ध्यान देने की जरूरत है। प्लेटफॉर्म पर कहीं भी ढंग का वेटिंग हॉल नहीं है और जो हॉल है, वह सामान से भर जाता है। लोगों के रहने की व्यवस्था नहीं है।

19.00 hrs

जैसे हमारे यहां पूर्णिया जंक्शन, पूर्णिया कोर्ट, बनमनखी, मुरलीगंज, मधेपुरा है और उधर कस्बा है। जो जोगबनी से चलने वाली ट्रेन्स हैं, मैं उसकी बात बता रहा हूं।

महोदय, आज जनरल डिब्बे बनाने की ज्यादा जरूरत है। हमारे यहां से सवा दो करोड़ मजदूर बाहर जाते हैं। उनके लिए कोई सुविधा नहीं है। वे ट्रेन में बाथरूम में या नीचे बैठकर जाते हैं। कोसी, सीमांचल, मिथिलांचल से सबसे ज्यादा मजदूर जाते हैं। उनके लिए न तो कोई सुविधा है, न उनके लिए जनरल डिब्बे हैं और न उनके लिए टिकट भाड़े में कोई रियायत है। वह सही ढंग से टिकट का किराया भी नहीं जुटा पाता है। इसलिए, एसी कोच की जगह जनरल डिब्बे को बढ़ाने की ज्यादा जरूरत है।

महोदय, मेरा सबसे महत्वपूर्ण सवाल एग्जामिनेशन देने वाले बच्चों के बारे में है। वैसे बच्चे जो किसी भी तरह का एग्जाम देने के लिए अपने जिले से, अपने स्टेट से बाहर जाते हैं, उन बच्चों के लिए मेरा आपसे आग्रह है उनको कम से कम 75 प्रतिशत रियायत दर पर टिकट दी जाए। ओल्ड पेंशनधरी, जिनको आप 300-400 रुपये से ज्यादा नहीं देते हैं, उनको रियायत दर पर टिकट मिले। साथ-साथ जो थिएटर के हमारे सबसे बड़े कलाकार हैं, जो गरीब घर से और मिडल क्लास से आते हैं, थिएटर करने वाले जो बाहर जाते हैं, उनको भी रियायत दर पर टिकट मिले। एग्जामिनेशन देने वाले बच्चों के लिए टिकट पर सबसे ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है।

महोदय, मेरा अब अपने क्षेत्र के लिए आग्रह है। मैं अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूं। रामविलास जी, दिनेश जी और हम लोगों ने कुरसेला से रूपौली, बिहारीगंज होते हुए सहरसा और बिहारीगंज, बनमनखी से सिमरी, बख्तियारपुर, कुशेश्वर स्थान, नवगछिया से उदा किशनगंज, मधेपुरा, सिंगेश्वर स्थान, जो बाबा का सबसे बड़ा धाम है, उधर कुशेश्वर स्थान और इधर सिंगेश्वर स्थान तथा नेपाल बॉर्डर है। नेपाल को जोड़ने वाला जो भीम नगर है, नवगछिया से इधर कुरसेला-मुरलीगंज होते हुए भीमनगर और उस साइड में गलगलिया से बनमनखी होते हुए बिहारीगंज, सिमरी, बख्तियारपुर, उदा किशनगंज होते हुए, कुशेश्वर स्थान तथा इस साइड में सुल्तानगंज से बिहपुर, बिहपुर से आलमनगर तक रेलमार्ग से जोड़ने का काम किया जाए। सुल्तानगंज से देवघर के बीच के मार्ग को रेलमार्ग से जोड़ना आवश्यक है।

महोदय, मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूँ। मनिहारी और साहेबगंज के बीच पुल बन रहा है, लेकिन मनिहारी जो मुख्य रूप से कटिहार-पूर्णिया को जोड़ता है, उसके लिए कोई व्यवस्था नहीं है। मेरा अंत में आग्रह है कि नवगछिया, पिरपैती, गोड्डा और देवघर को जोड़ने के लिए रेल की व्यवस्था की जाए।

महोदय, मेरा अंत में दो आग्रह हैं। सहरसा से वैशाली तक रेल सेवा, जिसको हम लोगों ने मिलकर शुरू किया था? (व्यवधान) मेरा अंतिम आग्रह है। केवल दो लाइन बोलने दीजिए। वैशाली और गरीब रथ ट्रेन को पूर्णिया कोर्ट स्टेशन से चलाया जाए। आम्रपाली और इंटरसिटी को पूर्णिया जंक्शन या जोगबनी से चलाया जाए। मेरा आपसे आग्रह है कि उनका एक्सटेंशन किया जाए।

महोदय, पूर्णिया-कटिहार जंक्शन और समस्तीपुर के बीच में कोई डीआरएम ऑफिस नहीं है। मैं आपसे मधेपुरा, सहरसा और बनमनखी के बीच में एक डीआरएम जोनल ऑफिस खोलने के लिए भी आग्रह करता हूँ। मेरा एक कोच फैक्ट्री के लिए भी आग्रह है।? (व्यवधान)

श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद) : मैं केन्द्रीय रेल बजट हेतु अनुदान पर अपने विचार रखता हूँ।

केन्द्रीय रेल बजट 2024-25 का मैं समर्थन करता हूँ और मैं अपने माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ कि इन्होंने इस बजट में रेल विभाग को अधिकतम गति देने में कोई कसर बाकी नहीं रखी।

वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी ने 23 जुलाई 2024 को अपना लगातार सातवां बजट पेश किया। इससे पहले केवल एक ही रेल मंत्री के नाम सात बार रेल बजट पेश करने का रिकॉर्ड है।

लगातार तीसरी बार सत्ता में लौटने के बाद यह प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी जी की सरकार का पहला बजट था। रेलवे के लिए आवंटित अधिकांश बजट राशि रेलवे सुरक्षा बढ़ाने के लिए रखा गया है।

वित्तीय वर्ष 2024-25 के लिए कुल आवंटन 2,52,000 करोड़ रुपये है जबकि 2023-24 में यह राशि 2,40,200 करोड़ थी। पिछले साल की तुलना में इसमें लगभग 5% की वृद्धि है।

कुल आवंटन में से 1.08 लाख करोड़ रुपये रेलवे सुरक्षा पर खर्च किया जाएगा। इस पैसे का उपयोग पुराने रेलवे ट्रैक को उन्नत करने, भारतीय रेलवे की सिग्नलिंग प्रणाली में सुधार करने, फ्लाईओवर और अंडरपास बनाने और भारतीय रेलवे नेटवर्क पर कवच प्रणाली स्थापित करने के लिए किया जाएगा।

कवच सुरक्षा प्रणाली को स्वदेशी रूप से विकसित किया गया है। कवच प्रणाली में ट्रेनों के ब्रेक को नियंत्रित करने और ड्राइवर्स को सचेत करने के लिए ट्रेन के इंजन, सिग्नलिंग सिस्टम और रेल पटरियों में इलेक्ट्रॉनिक उपकरण लगाए जाते हैं। यदि ट्रेन निर्धारित गति सीमा से अधिक तेज़ चलती है और ड्राइवर हस्तक्षेप करने में विफल रहता है तो सिस्टम स्वचालित रूप से ट्रेन के ब्रेकिंग तंत्र को सक्रिय कर देता है और ट्रेन को रोक देता है।

रेलवे पटरियों के संबंध में प्रावधान : • 2024-25 में पटरियों के नवीनीकरण के लिए आवंटन- 17,651.98 करोड़ रुपये, गेज परिवर्तन हेतु आवंटन - 4,719.50 करोड़,

• एकल पटरी को दोहरी लाइन पटरी में बदलने लिए आवंटन - 29,312.19 करोड़ रुपये।

• नई रेलवे लाइन बनाने के लिए आवंटन - 34,602.75 करोड़ रुपये। रेलवे का लक्ष्य 2,000 किमी नई पटरियां बिछाने का है।

- भारतीय रेलवे ने पिछले एक दशक में 31,180 किलोमीटर पटरियाँ चालू किया है। 2013-14 में प्रतिदिन 4 किलोमीटर ट्रैक बिछाया जाता था, जो अब 2023-24 में बढ़कर 14.54 किलोमीटर प्रतिदिन हो गया है।
- भारतीय रेलवे मालगाड़ी सेवाओं से लाभ कमाता है, जबकि यात्री सेवा घाटे में है।
- 2023-24 में रेलवे ने 1588 मीट्रिक टन माल लदान हासिल किया।
- भारतीय रेलवे ने 2030 तक 3000 मीट्रिक टन माल लदान का लक्ष्य रखा है।
- 2024-25 के लिए डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया (डीएफ़सीसी) को आवंटन: 8,155 करोड़ रुपये (पिछले साल, यह 27,482 करोड़ रुपये था)।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी के आशीर्वाद से मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद में अभी हाल ही में 9000 एचपी इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव विनिर्माण इकाई स्थापना हुई।

ये विनिर्माण इकाई जोकि एक सच्ची 'मेक इन इंडिया' पहल बन गई है दाहोद में, विश्व स्तरीय इंजनों का उत्पादन कर रही है "यहां उत्पादित इंजनों में 9,000 हॉर्स पावर होगी, जो वैश्विक बाजारों के लिए शीर्ष गुणवत्ता सुनिश्चित करेगी। इस कारखाने से दुनिया भर में इंजन निर्यात करना है, जो एक महत्वपूर्ण दृष्टि को दर्शाता है। दाहोद के लिए ये बहुत महत्व रखता है और इस कारखाने के आगमन से यहाँ में पर्याप्त आर्थिक गतिविधि को बढ़ावा मिलेगा। इस परियोजना से दाहोद क्षेत्र का विकास भी होगा और रोजगार का सृजन होगा। यहां आर्थिक गतिविधियों में अच्छी खासी ग्रोथ देखने को मिलने की उम्मीद है। इसके लिये दाहोद की जनता माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी का सदैव आभारी रहेगी।

जनसंख्या की दृष्टि से भारत दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा देश है। वर्तमान में भारत की कुल आबादी 136 करोड़ के पार है। ऐसे में लाखों लोग रोजाना ट्रेन से यातायात करते हैं वर्तमान समय ने भारत में कुल 12,167 पैसेंजर ट्रेन है। इसके अलावा भारत में 7,349 मालगाड़ी ट्रेन है। देश में रोजाना 23 मिलियन यात्री ट्रेन से यात्रा करते हैं, यह संख्या ऑस्ट्रेलिया जैसे देश की पूरी आबादी के बराबर है। वहीं देश में नई ट्रेन बनाने का कार्य प्रगति पर है। जिसके चलते भविष्य में ट्रेनों की संख्या बढ़ सकती है। इससे सहज ही अनुमान लगाया जा सकता है कि ट्रेनों का हमारे जीवन में कितना महत्वपूर्ण स्थान है। ट्रेन साधारण एवं मध्यमवर्गीय लोगों के आवागमन का यह एक महत्वपूर्ण साधन है।

केन्द्रीय रेल बजट 2024-24 के अनुदान एवं मांग में चर्चा के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद से संबंधित निम्नलिखित मांगों को इस चर्चा में शामिल किया जाये।

इन्दौर-दाहोद रेल लाइन मालवा क्षेत्र की महत्वाकांक्षी 204 किलोमीटर की अतिमहत्वपूर्ण योजना है वर्ष 2008 में इसकी नींव रखी थी और उस समय के अनुसार इस परियोजना की अनुमानित लागत 678 करोड़ रूपय थी, जो बढ़कर 1643 करोड़ हो गई, जिसके बाद इसमें स्वीकृत धनराशि 876 करोड़ रूपये हुई और अब इस बजट में 265 करोड़ रूपये की धनराशि स्वीकृत की गई जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ आशा करता हूँ यह जल्द से जल्द पूर्ण होगी भारत सरकार ने रेलवे के महत्व को ध्यान में रखते हुए रेलवे विभाग के चहुंमुखी विकास के लिए इस वर्ष 202223 रेल मंत्रालय को बजट में 140367.13 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं जो पिछले वित्त वर्ष के संशोधित आंकड़ों से 20,311 करोड़ रुपये अधिक है।

इससे ज्ञात होता है कि भारत सरकार की सोच रेलवे के प्रति कितनी सकारात्मक है। रेलवे जैसे अति महत्वपूर्ण विभाग के लिए भारत सरकार का यह कदम अत्यंत ही प्रशंसनीय एवं सराहनीय है।

इसके अतिरिक्त मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित कुछ अन्य महत्वपूर्ण मांगों को कोरोना - 19 के कारण गाड़ियां बन्द कर दी गई थी। वर्तमान में लंबी दूरी की लगभग सभी गाड़ियां चल रही हैं।

किन्तु मेरे संसदीय क्षेत्र में जो लोग स्टेशन के आसपास रहते हैं। जिन्हें मजदूरी, नौकरी-धंधा, व्यापार एवं बीमार व्यक्तियों के इलाज हेतु पास के शहरों में जाना पड़ता है उनके लिये अभी तक निम्न गाड़ियों का संचालन नहीं किया जा रहा है।

1. वलसाड - दाहोद इंटरसिटी गाड़ी नं. 12929-12930

यह गाड़ी कोरोना काल से पहले वलसाड से दाहोद तक चलती थी किन्तु अब यह गाड़ी वलसाड से वड़ोदरा तक ही चलती है अतः इस गाड़ी का पुनःसंचालन वलसाड से दाहोद तक करें। इस इंटरसिटी के प्रतिदिन केवल दाहोद से औसतन रूपये 100000/- के टिकट बिकते थे।

2. आणंद - दाहोद मेमू गाड़ी नं. 69189 का पुनः संचालन करना।

नोट :- दिनांक 06/08/2022 से दाहोद से आणंद तक मेमू गाड़ी नं.69190 का पुनः संचालन किया गया है किन्तु आणंद से दाहोद आने हेतु डाउन दिशा में मेमू गाड़ी सं. 69189 का पुनः संचालन अभी तक नहीं किया गया है इस कारण आणंद से दाहोद आने में काफी असुविधा हो रही है अतः आणंद से दाहोद हेतु मेमू गाड़ी नं. 69189 का पुनः संचालन करवाने की कृपा करें।

3. बोरडी रेलवे स्टेशन पर कोरोना काल से पूर्व दाहोद ? भोपाल एक्सप्रेस 12955-12956 का ठहराव था किन्तु इस गाड़ी के पुनः संचालन पर इसका ठहराव बोरडी में नहीं दिया गया है। अतः बोरडी में इसके ठहराव की स्वीकृति हेतु आवश्यक कार्यवाही करें।

4. कोरोना काल से पूर्व निम्न यात्री गाड़ियों का दाहोदमें ठहराव था किन्तु अब इनका ठहराव दाहोद में नहीं है अतः पुनः इन गाड़ियों का ठहराव आवश्यक है।

ओखा - गुवाहाटी गाड़ी नं. 15635 ? 36

बांद्र टर्मिनस - हजरत निजामुद्दीन (गरीब रथ) गाड़ी नं. 12909 ? 10

5. दाहोद में निम्न यात्री गाड़ियों का ठहराव हेतु आवश्यक कार्यवाही करने बाबत।

अर्नाकुलम - अजमेर (मरूसागर स्पेशियल) गाड़ी नं. 12977-78

गाजीपुर - बांद्र गाड़ी नं. 19041-42

जयपुर ? पुणे गाड़ी नं. 12939-40

बांद्रा - हरिद्वार गाड़ी नं. 22917 - 18

आजिमाबाद एक्सप्रेस गाड़ी नं. 12947-48

6. दाहोद - इंदौर रेल परियोजना के अंतर्गत दाहोद से कतवारा तक का कार्य पूर्ण करने का लक्ष दिसम्बर 2022 दिया गया था इसकी क्या प्रगति है। दाहोद से कतवारा तक यात्री गाड़ी का संचालन कब तक पूर्ण होने की संभावना है।

7. दाहोद रेलवे स्टेशन पर महिला यात्रियों की सुविधा हेतु महिला प्रतिक्षालय बहुत ही आवश्यक है।

एक बार फिर मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को तथा रेल मंत्री जी को इस ऐतिहासिक बजट पेश करने के लिए बहुत-बहुत बधाई देता हूँ तथा इसका समर्थन करता हूँ।

श्री अशोक कुमार रावत (मिश्रिख) मैं रेल बजट पर अपने विचार रखता हूँ।

वित्त वर्ष 2024-25 के अंतरिम बजट में, वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी ने रेलवे को सकल बजटीय सहायता के रूप में 2,52,200 करोड़ रुपये आवंटित किए। इसके अतिरिक्त, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से 10,000 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि निर्धारित की है। यानि वित्त वर्ष 2024-25 के लिए पूंजीगत व्यय के रूप में 2,62,200 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। जिसमें उत्तर प्रदेश के लिए 19,848 करोड़ रुपये का आवंटन हुआ है। यह पर्याप्त आवंटन भारत में रेलवे के बुनियादी ढांचे में सुधार और विस्तार के लिए सरकार की प्रतिबद्धता को रेखांकित करता है। अब हमारी सरकार ने पूरे उत्तर प्रदेश को रेलवे का 100% इलेक्ट्रिफिकेशन का कार्य पूरा कर लिया है।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख के अंतर्गत बिल्लोर जो की नगर पालिका है, शिवराजपुर नगर पंचायत है, चौबेपुर कस्बा है, बालामऊ नगर पंचायत है। मैं माननीय अध्यक्ष महोदय आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इन सभी जगहों पर अंडरपास या आरओबी की स्वीकृति देकर इसका निर्माण कराया जाय। मेरे संसदीय क्षेत्र संडीला स्टेशन पर ग्रामीणों की मांग है कि ट्रेन संख्या 15909/15910 अवध आसाम एक्सप्रेस, ट्रेन संख्या 15011/15012 लखनऊ चंडीगढ़ एक्सप्रेस, ट्रेन संख्या 13307/13308 गंगा सतलज एक्सप्रेस का स्टॉपेज दिया जाय। हजारों की संख्या में क्षेत्र के लोगों का आना-जाना दिल्ली, चंडीगढ़, लखनऊ और धनबाद होता है।

मेरे क्षेत्र में विश्व प्रसिद्ध नैमिषारण्य तीर्थ स्थल है। जहां की हजारों की तादाद में श्रद्धालु पूरे भारत से आते हैं। इसलिए नैमिषारण्य रेलवे स्टेशन से नई दिल्ली के लिए डायरेक्ट ट्रेन की सुविधा दी जाय। अमृत भारत स्टेशन के रूप में बालामऊ स्टेशन की स्वीकृति दी गयी है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी एवं प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। रेलवे ने नई लाइनें, ट्रैक दोहरीकरण और गेज परिवर्तन पर ध्यान केंद्रित करते हुए 79,356 करोड़ रुपये से अधिक की परियोजनाएं शुरू की हैं। पिछले 10 वर्षों में, रेलवे ने 31,180 ट्रैक किलोमीटर चालू किए। ट्रैक बिछाने की गति 2014-15 में 4 किमी प्रति दिन से बढ़कर 2023-24 में 14.54 किमी प्रति दिन हो गई। 2014-2024 के दौरान, भारतीय रेलवे ने 2014 तक केवल 21,413 रूट किलोमीटर की तुलना में 41,655 रूट किलोमीटर (आरकेएम) का विद्युतीकरण किया है।

जोड़ना, हर साल लगभग 5,000 किलोमीटर ट्रैक बिछाना और क्षमता बढ़ाने और रेलवे को आधुनिक बनाने के लिए 1,300 से अधिक रेलवे स्टेशनों को अपग्रेड करना शामिल हैं। मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी आत को समाप्त करता हूँ।

SHRIMATI MALVIKA DEVI (KALAHANDI): Hon. Chairperson, Sir, thank you for allowing me to speak on the Demands for Grants under the Ministry of Railways. I extend my heartfelt gratitude to our hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji and

the hon. Railway Minister Shri Ashwini Vaishnaw ji for the exemplary work during their previous tenure.

Today, the Indian Railways is the third largest rail network in the whole world. I would again like to thank our hon. Prime Minister as well as our hon. Finance Minister for allocating a grant of Rs. 2.6 lakh crore for the Indian Railways in this year's Budget of 2024-25. In the third term of our BJP Government, under the leadership of our hon. Prime Minister, we are grateful for the continuous development of the Railways. I would like to thank you for granting Rs. 10,586 crore as the highest allocation ever for the State of Odisha, which is the fifth largest allocation in the country.

This year's increase marks a 5.73 per cent jump over the last fiscal year's allocation of Rs. 10,012 crore. Odisha has achieved hundred per cent of railway tracks, a significant milestone in itself.

I would like to again thank the hon. Railway Minister for focussing on ongoing road safety where Odisha's 158 ROBs and 63 RUBs, a progress of 221 per cent, has completely been done. Forty ongoing projects in Odisha and new tracks for 4017 kilometres have been started. Transformation of 59 stations in Odisha under AMRUT stations is going to start. I would again like to thank the hon. Railway Minister for this.

Hon. Chairperson, Sir, I come from Kalahandi district of Odisha which is a backward area but developing soon. There is long term demand for a wagon factory at Narla Block in my Constituency.

Our hon. Minister has already started and initiated work on this project diligently with 300 acres of land already acquired. However, only eight acres of land still needs to be acquired which is causing the delay. As we all know, Kalahandi was once infamous. This long term demand is on its way to completion. This project is crucial for Kalahandi, as it will not only develop the economy of the district but will also give employment opportunities for people there. This is our first term with a double-engine *sarkar*, where we have a *sarkar* at Odisha as well as at the Centre. I am really hopeful that this will get started soon. Kalahandi and Nuapada are two developing districts.

I would request the hon. Minister to resume the stoppage of trains such as the Samta express and Puri-Ahmedabad express which were stopped during the COVID-19 pandemic.

Please grant the extension of the railway line from Junagarh to Dharangarh-Koksara, connecting Ampani to Nabarangpur. Please sanction a Vande Bharat train service from Junagarh to Bangalore which can go through Vishakhapatnam.

I would also request to grant two extra bogeys in the present Intercity train which is from Bolangir to Bhubaneswar. Two chair car bogeys would also do as they can be attached and the line extended from Bolangir to Kesinga. So, a lot of people of Kalahandi can avail of it and it will be very useful for the whole district.

Please approve the Budget for a new railway line which was surveyed during BNR time which extends from Kantabanji to Khariar, Sinapal, and reaching Ampani.

Really Sir, I am hoping that you will consider these requests and develop Kalahandi and Nuapada.

Thank You Sir.

श्रीमती हरसिमरत कौर बादल (भटिण्डा) : महोदय, मैं बहुत मायूसी के साथ यह बताना चाहूंगी कि लगातार पिछले पांच बजटों और न ही इस बजट में पंजाब का नाम तक नहीं लिया गया है। फिर भी मैं माननीय रेल मंत्री जी से बहुत आस रखती हूँ।

However, Sir, I have great hopes from the Hon. Railway Minister. First of all, let me say that Sikhs have only five ?Takhts?. One of these ?Takhts? is in my constituency. Shri Damama Sahib, Talwandi Sabo is there. I am sorry to say that this Sikh holy place does not have a railway station or an airport. Ever since 2009 when I became an MP, it has been my long- pending demand that our fifth ?Takht? should be linked to our other holy ?Takhts?. It will help our pilgrims to pay obeisance at these ?Takhts?.

Sir, our Tenth Guru Shri Guru Gobind Singhji stayed here for nine years and nine days and completed the entire Shri Guru Granth Sahib. His father, the ninth Guru ji had attained martyrdom for protecting the Hindu religion. So, I urge upon the Hon. Minister Sir to fulfill our demand. In 2014, a survey work had been ordered for linking Rama Mandi to Talwandi Sabo. It is a small stretch of 10 to 12 kms. But, that survey work was stopped due to some reason. Linking of our 5 holy ?Takhts? will boost religious tourism. I urge you to accede to this demand of mine.

Similarly, Nanak Mata is another holy place in Uttarakhand. The first and sixth six gurus had been there. This holy place should also be provided with railway link to Punjab.

Thirdly, Sir, I have met the Hon. Minister several times. In my constituency, Mansa is an important town of 75,000 people in Punjab. At the site of railway station, the entire work of loading and unloading of grains, cement, fertilizers etc. is done. A lot of accidents take place at this site. There are massive traffic jams at this place often. I have urged the Hon. Minister to get done this work on the other side of Mansa at Narinderpura. It will ease the problem of Mansa town and provide relief to people of the town. I hope, the Hon. Minister sir will do the needful in this matter.

Thirdly, Sir, the rail under-passes in Punjab do not have any shed or covering over them. During rainy season, the entire area is flooded and there is severe water-logging. It leads to massive traffic jams. So, sheds should be constructed over under-passes. The drainage work on both sides should also be completed properly. An under-bridge is also needed at Pathrala in Bathinda.

Sir, kindly give me two more minutes. Several trains were discontinued during the time of Corona pandemic. These trains should be restored. The Delhi-Ganganagar Express should be provided a halt at Baretta. Ajmer-Jaipur-Amritsar Express can link our 5 holy sites or ?Takhts?. This train should be given a halt at Rama Mandi. This is the closest station for pilgrims coming to ?Takht? Shri Damdama Sahib.

Gorakhdham Express should also be given a halt at Rama Mandi. Tripura-Tundri Express should also be given a halt at Rama Mandi. Ahmedabad-Mata Vaishno Devi Express should also be provided a halt here so that our pilgrims can pay obeisance at Mata Vaishno Devi temple. Ajmer-junction-Hamsafar Express should also be given a halt at Rama Mandi. Bathinda-Delhi Super-fast train should be given a halt at Mod Mandi.

Similarly, Sir, Chhindwara Express and Jammu-Ahmedabad Express should be given a halt at Bamiana Mandi. Ferozepur-Janata Express should be provided a halt at Dadewal station. Jind -Ferozepur Express should also be provided a halt at Kahangarh. Jodhpur-Bathinda Express and Barmer Express should be given a halt at Sangat Mandi. Farakha Express should be provided a halt at Mansa. And lastly Sir, Ferozepur-Janata Express train was plying for the last 50 years.*

सर, एक फिरोजपुर जनता एक्सप्रेस है, जो ट्रेन पचास साल से चल रही थी । यह फिरोजपुर से मुंबई तक थी । यह ट्रेन रास्ते में गुजरात, राजस्थान, हरियाणा, दिल्ली समेत 95 स्टेशंस पर रुकती थी । इसको रोक दिया गया है । मैं विनती करती हूँ कि इस ट्रेन को भी रीस्टार्ट किया जाए । जो ट्रेन्स कोरोना के समय में रोकी गई हैं, उन सबको रीस्टार्ट किया जाए । मैं सबसे पहले हाथ बांधकर विनती करती हूँ कि हमारे तख्त के साथ उसे रामा मण्डी के साथ जोड़ दिया जाए, जो दस-बारह किलोमीटर से ज्यादा नहीं है ।

SHRI DURAI VAIKO (TIRUCHIRAPPALLI): Respect hon. Chairperson, I thank you for this opportunity. The hon. Minister for Railways, Shri Ashwini Vaishnaw ji, I wish to state that as policy makers and being a part of the legislature, we have the highest responsibility to ensure the well-being of our senior citizens without whom none of us, nor this country, would have prospered. I also wish to state that as policy makers, we need to take care of the interests of the fourth pillar of our democracy, that is, Press and Media. However, Sir, 50 per cent concession in train tickets given to our senior citizens and the accredited Press which was being provided before the lockdown on March, 2020 has still not been restored in spite of repeated fervent appeals by the senior citizens and various Media forums of our country. I urge the hon. Minister to restore this concession on train tickets to the senior citizens and the Press and Media. My other humble request is to restore the monthly seasonal ticket concession given to the student community which was being provided before March, 2020.

I have another request. A long-pending demand of a new railway line in my Trichy constituency from Thanjavur to Madurai via Gandharvakottai and Pudukkottai has been ignored in this Budget as well as in the previous Budgets. This new railway line was surveyed and sanctioned in the year 2012-13 and even it was mentioned in the Pink Book of Railways in 2018-19. I request the hon. Minister to provide the required funds and take the necessary steps to complete this railway line from Thanjavur to Madurai via Gandharvakottai and Pudukkottai. This railway line would be a major boost to the social and economic development of the backward areas of Gandharvakottai and Pudukkottai. It would also aid in the development of industries in Madurai and Pudukkottai districts. It would also provide a major fillip to temple tourism in Thanjavur, Pudukkottai and Madurai.

I have another request to commission the railway overbridge at level crossing 376 in Pudukkottai town at the earliest since it was entered in the Pink Book of Railways in 2023-24. I wish to bring to the kind attention of the hon. Minister that the railway overbridge proposal at Kaveripattinam gate located near SIPCOT, Pudukkottai has been found to be fit for implementation as per the survey done by the Railways. I humbly request the hon. Minister to approve this overbridge at Pudukkottai at the earliest and provide necessary funds.

As highlighted by my senior colleague Mr. Selvaganapathi, more than seven new railway lines in Tamil Nadu, which were approved 13 years back, have not been commissioned. It has been neglected even in this current Budget. Even in the

current Budget, the Rs. 6360 crore fund allocation is terribly insufficient to complete these already pending projects. The allocation of Rs. 14738 crore to Madhya Pradesh, Rs. 15940 crore to Maharashtra, and Rs. 19848 crore to Uttar Pradesh clearly indicates the stepmotherly attitude of the Union Government towards Tamil Nadu. Is this indifference by the Union Government towards Tamil Nadu because of the fact that the people of Tamil Nadu did not give even a single seat to the BJP alliance? I am asking this question because a senior leader belonging to the BJP alliance in Tamil Nadu recently said this in public that Tamil Nadu would not get its fair share from the Centre because the people of Tamil Nadu did not vote for the BJP alliance.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, kindly conclude now.

? *(Interruptions)*

SHRI DURAI VAIKO: Sir, I humbly request that the Union Government shall not be prejudicial to the interest of the people of Tamil Nadu. The State of Tamil Nadu shall get its fair share of projects and funds from the Centre.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, kindly conclude your speech. Please address the Chair.

? *(Interruptions)*

SHRI DURAI VAIKO: Sir, I once again humbly request that the Central Government shall not be prejudicial to the interest of the people of Tamil Nadu and Tamil Nadu shall get its fair share of funds and projects.

Thank you, Sir.

SHRI ROBERT BRUCE C. (TIRUNELVELI): Hon Chairman Sir, Vanakkam. I thank you Sir for giving me an opportunity to deliver my maiden speech in this august House. I thank the leaders of the Congress party for giving me an opportunity to contest in the 18th Lok Sabha Elections. I thank the leaders of INDIA Alliance who worked and ensured that I am elected to this House. I, from the bottom of my heart, thank the voters of Tirunelveli parliamentary constituency who made me victorious with a huge margin of votes.

Hon Chairman Sir, Railways play a major role as a public transport in India being used by majority of the people. This year almost 648 Crore people have undertaken rail journey. But the recent rail accidents instill fear in our minds. I wish to state

that adequate allocation of funds is not made by Railways in the current Budget as regards rail safety. There is a long pending demand of the Tirunelveli constituency.

The demand for construction of a Y shaped over-bridge at Kulavanigarapuram on the Nagercoil-Tirunelveli Highway is yet to be completed. At this place, 16 trains pass through up and down 14 times a day and when they pass through, every time, there is a traffic congestion for at least 1 kilometre stretch. As we face some problems in constructing this Y shaped over-bridge, I request Hon Union Minister of Railways that there should another over-bridge constructed across Nagercoil-Tirunelveli Highway and a subway be provided in the route connecting Ambasamudram in order to help the people of this area. Between Tirunelveli, Kanniyakumari and Nagercoil, a Railway Division be set-up.

I request the Hon Minister to create a separate Railway Division in Tirunelveli by integrating the districts of Tirunelveli, Kanniyakumari, Tuticorin and Tenkasi of Tamil Nadu. The trains between Tirunelveli and Chennai have more number of passengers and hence the reservation needs have increased. As a result many passengers who are willing to travel are unable to travel by train.

I humbly request the Hon Minister for Railways to introduce one more train between Tirunelveli and Chennai for the benefit of passengers. As mentioned by my friends and Hon MPs that the concessions extended to senior citizens, journalists and patients should be restored as it was give before. Tirukkural Express train runs once a week between Nagercoil and New Delhi via Tirunelveli. I request the Hon Minister of Railways, through Hon Speaker, that this Tirukkural Express train should be operated on daily basis.

Thank you.

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, please give me five minutes. I will finish within this time.

Thank you, Sir, for giving me this opportunity. I am lucky that the hon. Railway Minister is here. I will be confining myself to a very limited arena.

आपने हावड़ा मेट्रो रेल का कार्य किया है। वह अच्छा कार्य है। मेरा आपसे निवेदन है कि आप हावड़ा मेट्रो का शेओड़ाफुली तक एक्सटेंशन कर दीजिए। अगर वहां पर भी एक्सटेंशन हो जाएगा तो बहुत सारे पैसंजर्स डायरेक्ट शेओड़ाफुली से डलहौजी तक तथा नॉर्थ कोलकाता से भी आ जा सकेंगे। A lot of passengers would be benefitted. दूसरा, बैद्यबाटी रेलवे स्टेशन बहुत बिजी रहता है। इस पर ओवर ब्रिज बनवा दीजिए।

HON. CHAIRPERSON: Do not address the hon. Minister directly. You must address the Chair.

SHRI KALYAN BANERJEE: Sorry, Sir. He is a glamorous personality. Please allow me to see him. ? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: You can address him only through the Chair.

? (Interruptions)

श्री कल्याण बनर्जी : सर, शेओड़ाफुली की जो रेलवे क्रॉसिंग है, हालांकि रिशरा में दोनों साइड में हैं, लेकिन आप एक साइड में ओवरब्रिज बनवा दीजिए। वहां पर बहुत सी गाड़ियां आती हैं। उत्तरपाड़ा में भी आप ओवरब्रिज बनवा दीजिए। जब ममता बनर्जी जी रेलवे मिनिस्टर थीं तो फुरफुरा शरीफ का काम शुरू हुआ था, लेकिन अब बंद हो गया है। You know that Furfura Sharif is the second most religious place for Muslims. अजमेर शरीफ के बाद फुरफुरा शरीफ ही है। आप उसे बनवा दीजिए।

माननीय सभापति : क्या बिहार शरीफ से बड़ा है?

श्री कल्याण बनर्जी : हाँ, सर। बिहार शरीफ से बड़ा है। बिहार शरीफ तो जगह का नाम है। फुरफुरा शरीफ में बहुत बड़ी मजार है। अजमेर शरीफ के बाद वही है। जब अप्रैल-मई में वहां फंक्शन होता है तो पर डे 20 से 25 लाख लोग आते हैं। वह बहुत बड़ा है।

सर, आप वंदे भारत ट्रेन लेकर आए है, यह आपने अच्छा काम किया है। हमने भी उसमें ट्रेवल किया है। जब एयरपोर्ट पर मेरी आपसे मुलाकात हुई थी तो मैंने आपको बोला था कि आप वंदे भारत को हावड़ा से पुरी तक कर दीजिएगा। आपने वह कर दी है। But let me tell you that now, you have to concentrate on passenger trains. आपके समय में पैसेंजर्स ट्रेन्स नहीं बढ़ी हैं। गरीब लोग कैसे जाएंगे? When I say ?passenger trains?, I am talking about the local trains. अभी उनकी संख्या बढ़ी नहीं है। कोलकाता में रेगुलर बहुत सारे पैसेंजर्स आते हैं, लेकिन ट्रेन एक ही है। आप पैसेंजर ट्रेन को बढ़ा दीजिए और जो जनरल कम्पार्टमेंट है, उसमें जब लॉन्ग जर्नी करते हैं तो मैं बताना चाहता हूँ कि उसकी हालत अच्छी नहीं है। आपने वीडियो में भी देखा होगा कि जनरल कम्पार्टमेंट में वॉशरूम तक में पैसेंजर्स जाते हैं। आप उस पर थोड़ा ध्यान दीजिए। आप ध्यान नहीं देते हैं, इसलिए उस पर ध्यान दीजिए।

आज के समय एक्सीडेंट्स बढ़ गए हैं। आज भी नॉर्थ बंगाल में एक्सीडेंट हुआ है, लेकिन दुर्भाग्यवश यहां पर नॉर्थ बंगाल से पांच एमपीज़ हैं, लेकिन किसी ने कभी भी इस पर नहीं बोला है। नॉर्थ बंगाल में ट्रेनों की सेफ्टी के लिए कुछ करना होगा। इसमें क्या है, इससे तो पश्चिम बंगाल का उन्नयन ही होगा। बीजेपी का कोई एमपी इस पर नहीं बोला, लेकिन मैं बोल रहा हूँ। नॉर्थ बंगाल में आज एक्सीडेंट हुआ है। एक से डेढ़ महीने पहले भी बड़ा एक्सीडेंट हुआ था। नॉर्थ बंगाल में बार-बार इतने बड़े एक्सीडेंट्स क्यों हो रहे हैं? आपको एक्सीडेंट्स कम करने होंगे

आपके समय में रेल एक्सीडेंट्स ज्यादा हो गए हैं, आपको इन्हें देखना होगा। मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा, अब मैं अपनी बात समाप्त करने वाला हूँ। मैं आंकड़ों में नहीं जाऊंगा, क्या सच है और क्या सच नहीं है, वह पब्लिक

समझती है कि उनको क्या मिलता है और क्या नहीं मिलता है? आप अलग आंकड़ा देंगे, मैं अलग आंकड़ा दूंगा, लेकिन पब्लिक को क्या फैसिलिटीज मिल रही हैं, ये पब्लिक जानती है। पब्लिक कहती है :-

तुम्हारी फाइलों में गांव का मौसम गुलाबी है

मगर ये आंकड़े झूठे हैं, दावा किताबी है।

आप इन सभी को देख लीजिए। मेरी आपसे विनती है कि हमने प्रपोजल दिया है। हम 15 सालों में पहली बार इतना कम्पोजिट प्रपोजल रेलवे के लिए दे रहे हैं। जब दीदी भी रेल मंत्री थीं तो भी हमने नहीं मांगा, लेकिन हम आपसे मांगते हैं।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : सर, आपने मुझे रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगो पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं बिहार के नालंदा संसदीय क्षेत्र से चुन कर आया हूँ। मैं नालंदा के लोगों को बधाई और धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मुझे चौथी बार चुन कर यहां भेजा है। मैं अपने चार कार्यकाल में पहली बार देख रहा हूँ कि रेल मंत्री जी लोगों की बातों को सुनने के लिए यहां पर बैठे हैं कि सभी की समस्याओं का कैसे निदान हो, इसके लिए मैं उनको बधाई और धन्यवाद देता हूँ। आज पूरा देश देख रहा है, लोग भी बता रहे हैं कि इस बार के बजट में बिहार को काफी मिला है। बिहार को रेलवे के लिए भी मिला है। माननीय मंत्री जी ने बिहार के लिए लगभग 10,033 करोड़ रुपए का आवंटन किया है। इसके लिए मैं उनको बधाई और धन्यवाद देता हूँ।

सभापति महोदय समय कम है। मैं डायरेक्ट अपने क्षेत्र की बात करता हूँ। मेमू ट्रेन 03631 नटसर से फतुहा वाया इस्लामपुर दोपहर को आती है और शाम को जाती है। मेरी डिमांड है कि इसको हर हॉल्ट पर रोका जाए। यह फतुहा से पटना जाते समय सभी हॉल्ट्स पर रुकती है। उसी तरह से इस्लामपुर हॉल्ट तक भी सभी हॉल्ट्स पर रुकनी चाहिए। इस्लामपुर से पटना के लिए एक जोड़ी मेमू ट्रेन चलती है। उसमें काफी भीड़ होती है। लोग उसकी छत पर चढ़ जाते हैं। मैं लगातार पांच वर्षों से एक जोड़ी और ट्रेन की मांग कर रहा हूँ कि इस्लामपुर से पटना के लिए एक मेमू ट्रेन चले, जिससे वहां के यात्रियों को काफी लाभ मिलेगा।

सभापति महोदय, रहुई आज से 15 साल पहले स्टेशन था, लेकिन अब उसे हॉल्ट बना दिया गया है, जिसके कारण वहां के लोग काफी परेशान हैं। वहां कई बार आंदोलन हुआ है। रहुई को स्टेशन का दर्जा दिया जाए, जैसे वह पहले था। अभी वहां पर डेंटल कॉलेज भी आ गया है। वहां की आबादी लगभग चार लाख है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि आप रहुई हॉल्ट को स्टेशन का दर्जा दें। वहां रेलवे की पचासों एकड़ जमीन है। मैं निवेदन करूंगा कि वहां एक बड़ा सिनेमा हॉल या किसी अन्य को वह एलॉट करें, जिससे वहां पर कोई बड़ी चीज बनाई जा सके।

मैं नालंदा जिले के प्लेटफॉर्म के बारे में कहना चाहता हूँ। हमारा क्षेत्र चारों तरफ रेल से घिरा हुआ है। ट्रेन्स बख्तियारपुर से राजगीर होते हुए नटसर जाती हैं, इस्लामपुर से नटसर जाती हैं, फिर इधर फतुहा तक आती हैं। इस तरह से दनियावां, बिहार शरीफ होते हुए राजगीर जाती हैं। वहां तीन तरफ से ट्रेन्स चलती हैं। वहां काफी ट्रेन्स हैं, लेकिन सभी जगहों पर प्लेटफॉर्म नीचा है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि प्लेटफॉर्म को ऊंचा कर दिया जाए, जिससे कि वरिष्ठ नागरिक उनको ट्रेन से उतरने में आसानी हो। वहां इसके कारण कई घटनाएं घट जाती हैं। हर हॉल्ट पर पानी और रोशनी की व्यवस्था होनी चाहिए। कोविड के समय वरिष्ठ नागरिकों के लिए रेलवे के किराए में जो रियायत बंद कर दी गई है, उसको चालू किया जाना चाहिए। वरिष्ठ नागरिक, हम हों या कोई हो, जिनकी उम्र 60 साल से ज्यादा होती है, वे बाहर घूमने जाते हैं, उनको किराए में

30 प्रतिशत रियायत देनी चाहिए । वे हमारे परिवार होते हैं । नालंदा में राजगीर, दनियावां, फतुहा रेल खण्ड पर चलने वाली गाड़ी रामपुर हॉल्ट है । वहां गाड़ी रुकती है, लेकिन टिकट नहीं कटती है । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : टिकट मिल जाएगी । आप अब समाप्त कीजिए ।

श्री कौशलेन्द्र कुमार : मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा । मैं इसके बारे में कई बार लिख भी कर दिया है । अगर गाड़ी रुकती है और टिकट नहीं मिलेगी तो यात्री उसमें कैसे चढ़ेंगे? यह हमारा दोष नहीं है । मैं आपसे निवेदन करता हूं कि वहां टिकट कटनी चाहिए । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप इसके बारे में लिखकर दे दीजिए ।

श्री कौशलेन्द्र कुमार : सर, एक मिनट रुकिये । श्रमजीवी एक्सप्रेस कोविड के समय से पहले दो जगह रुकती थी । पहला पावापुरी, जहां जैनों के काफी लोग आते हैं और दूसरा सिलाव स्टेशन, जहां पर यूनिवर्सिटी है । इसलिए मेरा निवेदन है कि श्रमजीवी एक्सप्रेस जैसे कोविड से पहले रुकती थी, उसी तरीके से दोनों जगह रोका जाए । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : कौशलेन्द्र जी, आपकी सब बातें आ गई हैं ।

श्री लुम्बा राम जी ।

श्री कौशलेन्द्र कुमार : सर, एक मिनट और दे दीजिए । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : कौशलेन्द्र जी, आप एक लाइन में बोल दीजिए ।

श्री कौशलेन्द्र कुमार : सर, बिहार शरीफ में रेलवे स्टेशन के निकट गुमटी नंबर 34 ए और सोहसराय के निकट गुमटी नंबर 30 बी है । बिहार के मुख्य मंत्री माननीय नीतीश कुमार जी ने ओवरब्रिज के संबंध में एक प्रस्ताव भी भेज दिया है । मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वहां शीघ्र ओवरब्रिज बना दिया जाए । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : प्रस्ताव भेज दीजिए और 50 परसेंट स्टेट एक्सपेंडिचर बियर कर लीजिए । आप बैठ जाइये ।

श्री लुम्बा राम जी ।

श्री कौशलेन्द्र कुमार : सर, गाड़ी नंबर 03250 ? (व्यवधान)

श्री लुम्बा राम (जालौर) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं । ? (व्यवधान)

श्री कौशलेन्द्र कुमार : सर, एक लाइन और है । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप एक लाइन बोल दीजिए ।

श्री कौशलेन्द्र कुमार : सर, इस्लामपुर से दनियावां के बीच में दियामां हॉल्ट है । वहां लगातार आंदोलन हो रहा था । हम चुनाव के टाइम में भी वोट मांगने नहीं जा रहे थे । मैंने लोगों से अनुरोध किया है कि इसको स्टेशन बनाएं, प्रयास करेंगे । मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि आप अगर इस काम को कर देंगे तो मैं जिंदगी भर आपका आभारी रहूंगा । बहुत-बहुत धन्यवाद ।

माननीय सभापति : अब आपकी बात आ गई है ।

श्री लुम्बा राम जी ।

श्री लुम्बा राम (जालौर) : महोदय, आपने मुझे सदन में बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका तहेदिल से आभार व्यक्त करता हूँ और धन्यवाद देता हूँ ।

मैं इस रेल बजट के लिए माननीय प्रधान मंत्री महोदय और आदरणीय रेल मंत्री महोदय को बहुत बहुत आभार और धन्यवाद देता हूँ । माननीय प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार बनने के बाद रेलवे का तेजी से विस्तार हुआ है । इसके लिए मैं उनको तहेदिल से धन्यवाद देता हूँ ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंदर आबू रोड से तरंगा हिल 116 किलोमीटर की नई रेल लाइन के लिए 2798 करोड़ रुपये दिए हैं, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और आपका आभार व्यक्त करता हूँ । मेरे लोक सभा क्षेत्र में जालौर, पिंडवाड़ा, आबू रोड को आपने आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित किया है, इसके लिए मैं आपको तहेदिल से आभार और बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में जालौर, सिरोही की कुछ समस्याओं से आपको अवगत कराना चाहता हूँ । मेरे लोक सभा क्षेत्र के आकांक्षी जिला सिरोही का जिला केन्द्र आजादी के 74 वर्षों के बाद भी रेलवे नेटवर्क से नहीं जुड़ हुआ है । इस रूट की लम्बाई लगभग 75 कि.मी. है । यह क्षेत्र समाजिक और आर्थिक रूप से पिछड़ा है । इस क्षेत्र के विकास के लिए रेलवे नेटवर्क की आवश्यकता है ।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र में उत्तर पश्चिम रेलवे के अंतर्गत समदड़ी-भीलड़ी रेल लाइन को ब्रॉड गेज में तब्दील हुए करीब पंद्रह वर्ष से भी अधिक हो गये हैं । यहां यात्री सुविधाओं का अभाव है । मैं रेल मंत्री महोदय और प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने आई.आर.टी.टी.सी. की दिनांक 05.07.2023 से 07.07.2023 तक सिकंदराबाद की बैठक में तय की गई ट्रेनों का संचालन जल्द से जल्द चालू किया जाए ।

(1) चेन्नई से अहमदाबाद ट्रेन (22919/22920) का विस्तार हिसार (वाया समदड़ी-भीलड़ी) तक किया जाए ।

(2) सालासर एक्सप्रेस ट्रेन (22421/22422) दिल्ली से जोधपुर तक चलती है । इसका गांधीधाम वाया समदड़ी-भीलड़ी तक विस्तार किया जाए ।

(3) भगत की कोठी कामख्या एक्सप्रेस ट्रेन (15623/15624), जो जोधपुर से गुवाहाटी तक चलती है, इसे गांधीधाम वाया समदड़ी-भीलड़ी तक विस्तार कराने की कृपा की जाए ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में जालौर-सिरोही के 7 लाख से अधिक लोग दक्षिण भारत के विभिन्न शहरों में प्रवास करते हैं । लेकिन सीधी रेल लाइन की सेवा न होने के कारण उनको अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है ।

मेरा आपसे अनुरोध है कि बेंगलूर से जोधपुर वाया संदरीबिली, हैदराबाद से जोधपुर वाया संदरीबिली और चेन्नै से जोधपुर वाया संदरीबिली के लिए ट्रेन चलाने की कृपा करें । ट्रेन नम्बर 16125 चेन्नै-जोधपुर एक्सप्रेस और ट्रेन नम्बर 16126 जोधपुर-चेन्नै एक्सप्रेस, जिसका सफ़र तीन दिनों का है, इस ट्रेन के अन्दर पैट्री कार नहीं है, इसलिए मैं इसके अन्दर पैट्री कार उपलब्ध कराने की मांग कर रहा हूँ । इसके साथ ही, मैं निवेदन कर रहा हूँ कि आप इन ट्रेन्स के फेरे बढ़ाने की कृपा करें ।

डीआरसी ट्रेन, जो आबू रोड से अहमदाबाद तक चलती है, इसे फालना तक बढ़ाने की कृपा करें ताकि इससे ग्रामीण किसान और व्यापारियों को मेहसाणा और अहमदाबाद तक यात्रा करने में सुविधा होगी ।

हमारे एरिया में पिछले 50 साल से एक रेल की पटरी थी, जो अजमेर से अहमदाबाद के बीच में थी । इसके कारण लोगों को पाँच-छः घंटे तक ट्रेनों का इंतजार करना पड़ता था । मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा, उन्होंने एक रेल की पटरी की जगह आज चार रेल पटरियाँ दी है । इससे आज रेल समय पर पहुंचती है । इसके लिए मैं बहुत-बहुत बधाई और धन्यवाद देता हूँ ।

धन्यवाद ।

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Sir, I stand before you to address the matter of Demands for Grants of the Railways. We all know that the Demands for Grants of the Railways is the most participated debates among the Members of Parliament.

Railway connects India. Railway connects from MPs to the Ministers also. We know that the rail speed has been increasing from Rajdhani to Shatabdi to Vande Bharat. It is the success story of the Railways. It has not started only in 2014. It has started much earlier. We have now come to Vande Bharat. We appreciate the work of the Minister. When we dream of high-speed trains, we always think that it is only an upper middle-class, middle-class story. I request this to the hon. Minister. He is a decent Minister who hears every Member of Parliament. Everybody is very happy to meet him. He has been polite to the Members also. An ordinary person travels in the unreserved compartment. One of my colleagues spoke about the unreserved compartment. It is a social media era. We all know that you are a popular person in the social media. We can see plenty of social media reports how an ordinary person struggles to get into the coaches.

I humbly request the hon. Minister to increase the number of trains and the ordinary coaches. We know that there are constraints; there are financial aspects to it. I would like to request the hon. Minister to look after the ordinary persons' life also and give that space to them, as you have been investing more in other areas also. We know about their pathetic conditions and it must be improved. Every time we have been speaking about it. I hope that before the next Budget you will be able to make changes in the lives of the ordinary travellers who travel from North to West and South to North.

Another point is about the loco pilots. When the Leader of the Opposition, Rahul Gandhi ji met the loco pilots, they expressed their difficulties. Then there was a social media campaign and the hon. Minister also had a Press Conference. After

that, all the Railway Divisions were posting videos after videos of loco pilots. I saw a loco pilot's story of Southern Railway about the comfort they were being given and all other things.

We are aware about the Vande Bharat Trains. It is not that we are finding fault with you. The Vande Bharat loco pilots maybe having facilities but there are a number of loco pilots who suffer, who continue to live in that pain. It is not that the pain has been created in one day. It has been long years of difficulties.

Therefore, we feel that it needs to be addressed. We are not finding fault with the system, but you need to address their grievances also. After the Leader of the Opposition, Shri Rahul Gandhi ji met the loco pilots, then you said that the loco pilots do not have any issue and everything is fine. It is a little exaggerated. ?
(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Kindly conclude now.

? (Interruptions)

SHRI B. MANICKAM TAGORE: So, I would like to request about the loco pilot issue also. ? (Interruptions)

Second is the issue of safety. Many of our Members have spoken about it. I would like to mention that in the past year, on 20th January, there was an accident; on 17th February, there was an accident; on 5th March, there was an accident; on 17th June, there was an accident; and on 18th July, there was an accident in which four people died and several people were also injured. Therefore, this year has seen more accidents than others, and it needs some kind of responsibility. Who will be responsible for it? There were times when the Ministers used to take the responsibility and resign. ? (Interruptions) We are not asking for that kind of response. We cannot expect such a response. ? (Interruptions)

Sir, I am concluding in one minute. ? (Interruptions) But who will be responsible? I want that some kind of responsibility should be there. You, as a Minister, have always been responsible, but we want to see that some kind of mechanism needs to be built in instead of social media Kavach story. This needs to be done. As I have mentioned about five incidents, they are causing pain to us.

There are many demands of my Constituency, but I will mention only one main demand with regard to the Vande Bharat stoppage in the Virudhunagar Station. ?
(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: I am calling the next Member's name.

? (Interruptions)

SHRI B. MANICKAM TAGORE: Sir, kindly give me 30 seconds more to speak. ?

(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: I have already given you five minutes. Initially, I had said that I would be giving you only three minutes to speak.

? (Interruptions)

SHRI B. MANICKAM TAGORE: Sir, kindly give me 30 seconds more to speak. ?

(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Kindly conclude by mentioning one more line.

? (Interruptions)

SHRI B. MANICKAM TAGORE: Virudhunagar is an aspirational district. I would like to thank you for the Vande Bharat Train from Chennai to Nagercoil, but the Vande Bharat Train is not stopping in Virudhunagar. I would request you to consider a stoppage in Virudhunagar for the Vande Bharat Train.

With this, I would like to thank you for the opportunity.

SHRI RAO RAJENDRA SINGH (JAIPUR RURAL): We would firstly like to express our sincere commendation to the Railway Ministry for its outstanding and unprecedented achievements under the able stewardship of Hon. PM Shri Narendra Modi Ji by the means of this demand, I seek to address to you a few matters of immense public importance that have been brought to my attention.

In 2016, the Railway Ministry sanctioned one of its PSU's, Container Corporation of India to undertake a Container Logistic Hub in Bhasawara Village (Phulera Tehsil) in the Jaipur District. The ambitious logistic hub project, worth Rs. 3,00 crores, was supposed to be made on acquired land of about 290 acres in the village and was touted to be a major source of employment for the population of the village, in the future. The first monetary sanction for the project came in the year 2018. when Rs. 12.75 Crores had been devolved by the Ministry to the district the collectorate for the purpose of land acquisition. Throughout the course of the 8 years of its being,

the project has seen an allocation of close to 19 crores in matters ranging from advertisements to environmental clearances. Even after receiving multiple approvals ranging from environmental clearances to the multi-branch expert committee, the project was deliberately stalled under the previous regime due to political reasons. This has caused immense anxiety among the locals who view this project as a beacon of development and economic progress in their region. Today, with a new Government the state, and all legal proceedings with regards to the project being culminated, there is a need to expedite the further course of action for the project to be taken to its fruitful conclusion.

The 2nd issue pertains to the penetration of the Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC) in our region. In 2008, Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC), first industrial corridor on the backbone of Western Dedicated Freight Corridor (DFC) was first formulated, covering an overall length of 1504 km between Delhi and Mumbai. With a financial outlay of Rs. 81,549 Cr. The project was one of the largest railway infrastructure projects that the country had seen. Out of the 5 initial early bird contemplated by projects being Delhi- Manoharpur-Neemrana and Bhiwadi. Rail Line (With a speed of 100/200 Kmh). After initial clearances, the project could unfortunately not be incorporated under the corridor due to the negligence of the erstwhile UPA government Multiple establishments in the area that were burgeoning around this project did not come up as the project. With the economic progress of the region being intertwined with this project, for the development of the region it is essential for the project materialise. By the means request the ministry for a fresh survey of the region so that the project can be this demand I would therefore like to successfully culminated.

Given the proximity of my constituency to Delhi and the National Capital Region (NCR) many people in the region, who are employed in the national capital, travel to and fro frequently in order to address both the professional as well as personal compulsions. While the country was in the grasp of the Covid-19 pandemic. stoppages to several junctions namely, Kishengarh Renwal, Sambhar Lake, Bhainslana, Naraina and Phulera had been relieved. As we are successfully through the pandemic it essential for such stoppages to be restored so that the people living near the stoppages are able to easily travel to their destination without such restrictions.

Therefore, by the means of this demand, I request you to take the matters into cognizance and provide redressal to essential grievances of citizens of my constituency.

SHRI PHANI BHUSAN CHOUDHURY (BARPETA): Hon'ble Chairman Sir, I would like to place certain facts before this august House. During the year 2009 to 2014 North Eastern states were allocated Rs. 2122 crore per year. In 2023-24 Rs 10269 crore were allocated for the North East which means we were allocated an amount that is 4.83 times more during the rule of the present government than what we were allocated during the Congress government. For 2024-25 Rs 10376 Crore has been allocated which is 4.89 times higher than the funds allocated during the Congress Government. The above facts show that the North East has got lot of attention and importance during the rule of the present central government under the leadership of Hon'ble Prime Minister Narendra Modiji. Hon'ble Railway Minister has also taken important steps for the development of railways in the North Eastern region.

However, I take this opportunity to draw the attention of the Hon'ble Minister to some problems being faced by the people of Assam. The electrification work of railways has not been completed as yet in Assam. Since electrification works of railways has not been completed in Assam, Vande Bharat Express could not be operated from Guwahati to Dibrugarh. Even if Hon'ble Minister wants Vande Bharat Express can not run in Guwahati-Dibrugarh route because of non completion of electrification work of railways.

I therefore request the Hon'ble Minister to take necessary steps for completion of electrification work in Guwahati-Dibrugarh route so that Vande Bharat Train can be operated in this stretch. The doubling works from Guwahati to Dibrugarh is also yet to be completed. I would like to request Hon'ble Minister to take appropriate steps for conversion of single track to double track. On 7th December, 2012 a question was raised in the Rajyasabha (Qs No. 1659) regarding construction of a new railway line. The then Hon'ble Railway Minister replied that in Jogighopa- Amingaon route via Hajo - Suwalkuchi a survey was conducted and an estimate was also prepared and subsequently the matter was sent to the planning commission.

I appeal to the Hon'ble Minister to take necessary steps for completion of this important project. In Cachar district in Assam landslide occurs very frequently which causes disruption of train services. Unless an alternative rail route is

constructed, train services will always remain affected in the Barak Valley. I request the Hon'ble Minister to look into this serious issue.

HON. CHAIRPERSON: Kindly conclude.

SHRI PHANI BHUSAN CHOUDHURY: Sir, 1 minute.

In addition to this, I would like to request the Hon'ble Minister to introduce some new trains for the benefit of railway passengers. These trains are Dibrugarh to Madgaon, Guwahati to Pune and Naharlagun to Bangaluru. Another important issue which I would like to raise today is that Pathsala is the Headquarter of a district in Assam which falls in my constituency. There are cancer patients who travel to Chennai, Delhi from Pathsala for treatment. But since there is no stoppage of Chennai or Delhi bound train in Pathsala, patients and there attendents face lot of problems. I therefore request the Hon'ble Minister to do the needful so that the Delhi and Chennai bound train halt at Pathsala railway station. With this few words I conclude. Thank you.

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : सभापति जी, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद दूंगा कि आज सदन के अंदर रेल मंत्रालय की महत्वपूर्ण डिमांड्स पर चर्चा हो रही है और आपने मुझे, मेरी राष्ट्रीय लोकतांत्रिक पार्टी की तरफ से बोलने का अवसर दिया है ।

मान्यवर, जब रेल की बात आती है, हर व्यक्ति सोचता है कि यह सुरक्षा और भरोसा का दूसरा नाम है । मैं आज देश के प्रमुख समाचार पत्रों में पढ़ रहा था कि यात्रीगण अपनी सुरक्षा स्वयं करें । ऐसा अखबारों में इसलिए लिखा गया, क्योंकि लगातार देश में रेल हादसे हो रहे हैं और सरकार अपनी जिम्मेदारी तय नहीं कर पा रही है । अब आम आदमी पूछने लगा है कि जिस टिकट पर रेलवे हैपी जर्नी लिखता है, वह वाकई जनता की जर्नी हैपी चाहता है या नहीं, लोगों के अंदर यह शंका उत्पन्न हो गई है ।

समाचार पत्र में प्रकाशित संसद की लोक-लेखा समिति की वर्ष 2023-24 की रिपोर्ट के अनुसार रेलवे के 132 हादसों के संदर्भ में कहा गया कि रेल पटरियों की जांच ट्रैक रिकॉर्ड कार्ड से होनी चाहिए, जो नहीं होती है ।

रेलवे के किसी जोन में पटरियों की जांच हुई और किसी जोन में बिलकुल नहीं हुई । कहीं ब्लॉक नहीं मिले और कहीं स्टाफ की कमी रही । रेल मंत्री जी राजस्थान से आते हैं इसलिए हमें और पूरे राजस्थान को इनसे बहुत उम्मीद है । रेलवे में आधुनिकीकरण की बात सामने आती है । रेल पटरियों की गड़बड़ी अल्ट्रासोनिक फ्लोर डिटेक्शन से पता चलती है । उत्तर रेलवे में पचास प्रतिशत और ईस्ट कोस्ट जोन में सौ प्रतिशत कमी है । मैं आपके माध्यम से पूछना चाहता हूं कि संसद की महत्वपूर्ण लोक लेखा समिति की रिपोर्ट का अध्ययन क्यों नहीं करते हैं? कल झारखंड में ट्रेन दुर्घटना हुई । पिछले छह हफ्ते में यह तीसरी बड़ी रेल दुर्घटना हुई है । मंत्री जी इस विभाग के मंत्री हैं, वे इसके लिए अपनी खुद की जिम्मेदारी क्यों नहीं मानते हैं? ट्रेन में सुरक्षित सफर को लेकर सवाल उठने लगे हैं । लोग अपनी मंजिल पर सुरक्षित पहुंचेंगे या नहीं, इसका यात्रियों को संशय रहता है ।

माननीय सभापति: आप डिमांड कीजिए ।

श्री हनुमान बेनीवाल: महोदय, जो आम आदमी यात्रा कर रहा है, वह अंदर से भयभीत रहता है। उसे ट्रेन में नींद भी नहीं आती है कि कहीं ट्रेन पटरी से नीचे न उतर जाए। यात्रियों के लिए सुरक्षा कवच का विडियो बनाने वाले मौजूदा रेल मंत्री जी के कार्यकाल में हर महीने दो पैसेंजर ट्रेन और एक माल गाड़ी पटरी से उतर रही है। ट्रेनों के बढ़ते हादसों के साद देश के लोगों में सिस्टम के खिलाफ रोष व्याप्त है। सोशल मीडिया पर रेल मंत्री जी को रील मंत्री जी कहा जा रहा है इसलिए समय रहते रेल मंत्री जी धरातल की बातों पर ध्यान दें। भारतीय रेल में जनता की जान सुरक्षित होने की गारंटी एक बार फिर ट्रेन समेत पटरी से उतर गई है। भारतीय रेल के वो डिब्बे, जिन्हें न जाने कब से सुरक्षा कवच पहनाने के नाम पर वाहवाही लूटी गई है। एक रिपोर्ट के अनुसार वित्तीय वर्ष 2022-23 में रेलवे ने पांच हजार किलोमीटर रूट पर कवच लगाने का लक्ष्य रखा था लेकिन जून 2024 तक मात्र 1500 किलोमीटर पर ही यह काम हो पाया है। अगर कवच लगा होता तो शायद बालासोर और सिलीगुड़ी तथा कल झारखंड में हुए जो ट्रेन हादसे हुए, ऐसी दुर्घटनाओं को रोका जा सकता था लेकिन रेल की सुरक्षा को लेकर रेल मंत्री जी और भारत सरकार द्वारा किए जा रहे सारे दावे खोखले नजर आ रहे हैं।

महोदय, रेल मंत्री जी और प्रधान मंत्री जी कहते हैं कि हम जन-प्रतिनिधियों और सांसदों का सम्मान करते हैं। सरकार सांसदों के कार्य को प्राथमिकता देते हैं लेकिन मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इस सत्र में 24 जुलाई, 2024 को मेरा एक सवाल सूचीबद्ध था। उसके जवाब में रेल मंत्रालय ने कहा कि रेलवे द्वारा ट्रेनों के ठहराव, नई रेलवे लाइन के सर्वेक्षण सहित अन्य मांगों के लिए माननीय सांसदों या मंत्रालयों द्वारा कोई अभ्यावेदन प्राप्त होता है तो उसका सार-संग्रह नहीं रखा जाता है। सांसदों की मांग का कोई रिकार्ड नहीं रखा जाता है।

माननीय सभापति : उसका एक मैकेनिज्म होता है।

श्री हनुमान बेनीवाल : महोदय, इससे बड़ा दुर्भाग्य क्या हो सकता है? आपके पिछले कार्यकाल में आपको कई पत्र दिए। केवल पावती के अलावा आपका कोई जवाब नहीं आया। जब आप भी सांसदों के पत्रों को लेकर गंभीर नहीं हैं तो आपके मंत्रालय के अधिकारियों से हम क्या अपेक्षा रखें।

माननीय सभापति : आप यह बात मिलकर कह लीजिएगा।

श्री हनुमान बेनीवाल : महोदय, मुझे एक-दो मिनट बोलने का समय दीजिए। सदन में देर तक बैठकर हम लोग ही कोरम पूरा करते हैं। मैं जोधपुर मंडल का उदाहरण देना चाहता हूँ कि हमारी मांग पर यदि कोई कार्य स्वीकृत होता है या रेलवे क्षेत्र के विकास से जुड़ा कोई काम मंत्रालय द्वारा स्वीकृत किया जाता है तो उसकी जानकारी संबंधित सांसद को तो मिलनी चाहिए, लेकिन हमें जानकारी ही नहीं जाती है। क्या अधिकारी सांसदों के प्रोटोकॉल से बड़े हैं या आपने निर्देश दिया हुआ है कि सांसदों को कुछ नहीं बताना है? मैं अमृत भारत स्टेशन योजना के कार्यक्रम में गया। कार्यक्रम देखकर लगा ही नहीं कि यह सरकारी कार्यक्रम है। सरकारी कार्यक्रमों में आपने पार्टीवाद को डाल दिया। कम से कम सरकारी कार्यक्रमों का तो राजनीतिकरण मत करो।

माननीय सभापति : बेनीवाल जी, आप अपनी बात समाप्त कीजिए। एक मिनट में आप बात समाप्त कीजिए।

श्री हनुमान बेनीवाल : महोदय, हमें आपसे प्रेरणा मिलती है। आपको बोलते हुए हमने देखा है, इसलिए सदन में बैठने लगे हैं। मेरा सौभाग्य है कि आज आप पीठासीन हैं। मैं बिलकुल सही बात सदन में रखूंगा क्योंकि हम भी चाहते हैं कि मंत्री जी हमारे क्षेत्र में ज्यादा से ज्यादा काम करें। कल हमारे एक साथी सदन में कह रहे थे कि स्वच्छता अभियान में रेलवे ने बहुत बड़ा काम किया है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जनरल कोचों में क्या हालात हैं।

माननीय सभापति : बेनीवाल जी, काफी समय हो गया है। आप छह मिनट से बोल रहे हैं।

श्री हनुमान बेनीवाल : महोदय, मैं सुझाव देना चाहता हूँ ।

माननीय सभापति : आप सुझाव ही दीजिए क्योंकि मंत्री जी नोट भी कर रहे हैं । मैं आपसे आग्रह करूंगा कि एक मिनट में आप अपनी बात समाप्त कीजिए ।

श्री हनुमान बेनीवाल : महोदय, जनरल डिब्बे में दो सौ से तीन सौ लोग चढ़ जाते हैं । बिहार से आने वाले माननीय सांसद ने इसके लिए बहुत चिंता व्यक्त की है । ट्रेनों में जनरल कोचेज की संख्या बढ़ाई जाए । स्टेशनों पर टायलेट्स की सफाई को लेकर जो दावे किए जा रहे हैं, वे सारे फेल नजर आते हैं ।

माननीय सभापति : इस विषय पर बोलने वाले सदस्यों की बहुत लम्बी लिस्ट है । इसलिए मैं आपसे आग्रह कर रहा हूँ कि आप अपनी बात समाप्त कीजिए । बड़ी-बड़ी पार्टियों के सदस्यों को भी पांच मिनट से ज्यादा का समय नहीं मिला है और आपको उनसे ज्यादा समय मिल गया । मंत्री जी भी राजस्थान से हैं ।

श्री हनुमान बेनीवाल : महोदय, आप मुझे एक मिनट बोलने का मौका दें । माननीय मंत्री जी राजस्थान से हैं, इसलिए मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी राजस्थान के लिए कुछ करें ।

महोदय, रेल फ्रेट कॉरिडोर का बनना अच्छा है, लेकिन उससे पहले यात्री रेल लाइनों का सुधार करना ज्यादा जरूरी है । आज रेलवे अपनी संपत्ति निजी हाथों में सौंप रही है ।

सभापति जी, विगत वर्ष फरवरी, 2023 तक देश में विभिन्न रेलवे भर्ती बोर्ड के आंकड़ों के अनुसार 1,16,776 तथा जोनल रेलवे, जिसमें रेलवे सुरक्षा बल और रेलवे विशेष सुरक्षा बल में कुल 1,77,911 पद रिक्त पड़े थे । इस प्रकार लगभग तीन लाख पद खाली पड़े थे । आप अपना जवाब देते हुए यह बताएं कि एक वर्ष में आपने कितने पद भर दिए और बाकी पद कब तक भरेंगे?? (व्यवधान)

माननीय सभापति : आपको मैंने बहुत समय दे दिया । अब अपनी बात बस एक लाइन में कह कर अपना भाषण समाप्त कीजिए ।

श्री हनुमान बेनीवाल : महोदय, अमृत भारत स्टेशन योजना में आप चरणबद्ध रूप से स्टेशनों का चयन कर रहे हैं । आज रेलवे में आधुनिकीकरण की बात हो रही है ।

माननीय मंत्री जी, मेरे संसदीय क्षेत्र नागौर में मुंडवा, मकराना, कुचामन सिटी और नावां तथा लाडनू स्टेशनों को भी इस योजना में सम्मिलित किया जाए । जोधपुर मंडल में मेरे नागौर, डीडवाना, मेड़ता रोड सहित जिन स्टेशनों का विकास कार्य अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत हो रहा है, उन कार्यों की गुणवत्ता की जांच हेतु एक कमेटी बनायी जाए ।? (व्यवधान)

महोदय, मुझे एक मिनट का समय दे दीजिए ।? (व्यवधान)

माननीय सभापति : आपकी बात आ गयी । आपने जो मांग की, उसे लिख कर माननीय मंत्री जी को दे दीजिए । आप बैठ जाइए ।

? (व्यवधान)

श्री सतपाल ब्रह्मचारी (सोनीपत): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल मंत्रालय से संबंधित लेखा अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सारे सदन को प्रणाम करता हूँ, क्योंकि मैं यहां पर पहली बार आया हूँ। साथ में, मैं सोनीपत की जनता के प्रति भी आभार व्यक्त करता हूँ और हमारे लोक सभा संसदीय क्षेत्र की सारी जनता को भी प्रणाम करता हूँ। इस अवसर पर मैं आपके माध्यम से सोनीपत लोक सभा संसदीय क्षेत्र की जनता की अपेक्षाओं को सरकार के सामने रखना चाहता हूँ।

माननीय सभापति जी, वास्तव में यह पहली बार नहीं हुआ, बल्कि वर्ष 2014 के बाद से लगातार यही स्थिति देखने को मिल रही है जब हरियाणा को कोई नयी ट्रेन परियोजना मिलना तो दूर की बात है, वर्तमान सरकार ने तो यूपीए सरकार के समय मंजूर परियोजनाओं को भी एक रुपये का बजट देना अच्छा नहीं समझा। वर्ष 2014 में भाजपा सरकार के सत्ता में आने के बाद हरियाणा में, खासकर सोनीपत लोक सभा क्षेत्र में परियोजनाओं के विकास की रफ्तार पर पूरी तरह से ब्रेक लग गया।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि वर्ष 2018 में हमारे देश के माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक रेल कारखाने का शिलान्यास किया था, लेकिन उसकी फाइल के बारे में आज तक यह पता नहीं कि वह अभी कहां पर है, वह लापता हो गयी या उसे समाप्त कर दिया गया। मैं आपसे पुनः आग्रह करना चाहता हूँ और यह पूछना चाहता हूँ कि उस कारखाने पर कब काम शुरू होगा?

मान्यवर, दिल्ली मेट्रो का दिल्ली से सोनीपत तक विस्तार होना था। इस पर वर्तमान सरकार में पिछले दस सालों में एक इंच का भी काम नहीं हुआ है। सोनीपत में मेट्रो का आना अत्यंत आवश्यक है क्योंकि सोनीपत में राजीव गांधी एडुकेशन सिटी है। हरियाणा में लगभग दस बड़ी यूनिवर्सिटीज़ हैं। वहां देश और विदेश से छात्र पढ़ने आते हैं। चाहे वे दिल्ली के हों या अमृतसर, पंजाब के हों या अन्य क्षेत्रों के हों, वे वहां पढ़ने आते हैं। इसलिए वहां मेट्रो का होना अति आवश्यक है।

20.00 hrs

मान्यवर, कांग्रेस-यूपीए सरकार के समय काफी रेल परियोजनाएं वहां पर लागू की गई थीं, जिसमें गोहाना में एक कोच फैक्ट्री भी सदन में पास हुई थी और शायद उसका बजट भी पास हो गया था, लेकिन वर्ष 2014 के बाद जब भारतीय जनता पार्टी की सरकार इस देश में आई तो सारी परियोजनाएं ठंडे बस्ते में चली गईं। मान्यवर, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इन रेल परियोजनाओं पर कभी काम होगा या नहीं? मुझे सदन के माध्यम से, मेरे सीनियर एमपीज़ के माध्यम से ज्ञात हुआ कि जो कोच फैक्ट्री गोहाना में लगनी थी, वह शायद बनारस में ट्रांसफर हो गई है। अच्छी बात है, वहां भी लगती और गोहाना में भी लगती तो निश्चित रूप से हरियाणा को काफी संबल मिलता और बेरोज़गार नौजवानों को रोज़गार मिलता। महोदय, आपके माध्यम से मेरी प्रार्थना है कि यह काम किया जाए।

मान्यवर, मेरा एक सुझाव है कि सोनीपत हॉल्ट हेतु इन सभी रेलों का ठहराव कोरोना के बाद या शायद पहले से नहीं होता है। सोनीपत से लगभग 10-15 हजार व्यक्ति अपने रोज़गार, शिक्षा के तथा काम करने के लिए दिल्ली से आते जाते हैं। ये ट्रेनें हैं? जैसे ट्रेन नंबर-11906, 12715, 12771, 22029, 20807, 20808, 12413, 12414, 22451, 22452, 12445, 12446, 1205, 1206, 22447, 22448 आदि इन ट्रेनों का ठहराव सोनीपत पर किया जाए।

मान्यवर, एक और रिक्वेस्ट आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से है कि जींद रेलवे के हिसाब से एक पिछड़ा वर्ग है, जींद से हरिद्वार तक, जो धार्मिक और पर्यटन नगरी है, उसके लिए एक नई ट्रेन चलाई जाए, जिसमें पानीपत से सांवली तक की ट्रेन लाइन बिछाई जाए ।

सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद ।

श्री प्रवीण पटेल (फूलपुर): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे से संबंधित अनुदान मांगों पर हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, हम उसके लिए आपका बहुत आभार प्रकट करना चाहेंगे । महोदय, मैं प्रयागराज की फूलपुर लोक सभा की जनता के प्रति भी बहुत आभार प्रकट करना चाहूंगा कि जिनके आशीर्वाद से मैं वहां की मांगों को आपके बीच में रखना चाहता हूँ ।

महोदय, माननीय मंत्री जी के प्रति भी हम बहुत आभार प्रकट करना चाहेंगे कि लगातार हम देख रहे हैं कि वे बैठ कर सभी सुझावों और मांगों को नोट करने का प्रयास कर रहे हैं ।

20.03 hrs (Shri Awadhesh Prasad *in the Chair*)

महोदय, मेरे जिले प्रयागराज का रेलवे के इतिहास में भी बड़ा महत्वपूर्ण स्थान रहा है । तीन मार्च, 1859 को उत्तर भारत की जो पहली रेल चली थी, वह हमारे प्रयागराज से कानपुर के बीच चली थी । मान्यवर, मुझे इस बात का भी गर्व है, क्योंकि मैं उत्तर प्रदेश का प्रतिनिधित्व करता हूँ । आज हर साल लगभग 1978 किलोमीटर का निर्माण इस समय रेल लाइन का हो रहा है । वहीं जब यूपीए की सरकार थी, तब केवल 150-160 किलोमीटर का ही निर्माण होता था । आज उत्तर प्रदेश के सभी ब्रॉड गेज रेलवे सैक्शनों का 100 प्रतिशत विद्युतीकरण कर दिया गया है और वर्तमान में उत्तर प्रदेश में भारतीय रेलवे द्वारा 98,015 करोड़ रुपये का निवेश भी किया गया है । उत्तर प्रदेश के 157 स्टेशनों को ?अमृत स्टेशन? के तहत विकसित किया जा रहा है, जिसमें हमारे क्षेत्र के भी कई स्टेशन्स हैं ।

आज चूंकि समय कम है तो अपने क्षेत्र की विभिन्न मांगों में आपके बीच में रखना चाहता हूँ ।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से माँग करना चाहता हूँ, हमारे यहां वाराणसी, प्रयागराज और दिल्ली की रेलवे लाइन पड़ती है । उत्तर प्रदेश सबसे बड़ा आबादी वाला प्रदेश है । यह 80 लोक सभा का क्षेत्र है । पिछले दिनों हम लोगों को कुछ जानकारी हुई थी कि वहां बुलेट ट्रेन की सर्वे के भी कुछ काम चल रहा है । मैं माँग करना चाहता हूँ, उत्तर प्रदेश में वाराणसी से प्रयागराज होते हुए एक बुलेट ट्रेन चलाए जाने की व्यवस्था सुनिश्चित की जाए । इस देश में आधुनिक यातायात की जो सुविधा है, उसमें उत्तर प्रदेश का भी एक बड़ा महत्व रहेगा ।

मान्यवर, मेरा क्षेत्र चूंकि कुंभ मेलक का क्षेत्र है । पिछले कुंभ में यात्रियों के आने-जाने में रेलवे का बड़ा योगदान रहा है । हमें याद है कि यूपीए की जब भी गवर्नमेंट रही है, हर बार कुंभ में रेलवे स्टेशनों पर भगदड़ हुआ करती थी । कहीं पर प्लेटफार्म को अचानक बदलने को लेकर भगदड़ हो जाती थी । पिछले कुंभ में जिस तरीके से व्यवस्था सुनिश्चित की गई, उत्तर प्रदेश में एक इतिहास रहा है कि खासकर कुंभ के क्षेत्र में रेलवे द्वारा बड़क ही प्रशंसनीय कार्य हुए हैं ।

मान्यवर, मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूँ, आज आप प्रयागराज जंक्शन को एक आधुनिक स्टेशन बनाने का काम कर रहे हैं । अभी मैं वहां गया भी था । इस समय काफी तेजी से काम चल रहा है । हम आपसे कहना चाहते हैं कि काम की गति अगर और तेज हो जाए और कुंभ से पहले निर्मित हो जाए तो निश्चित रूप से काफी

अच्छा रहेगा । आने वाले कुंभ में लगभग 40 करोड़ लोगों के आने की संभावना है । इतनी बड़ी संख्या में जो लोग आएंगे, उनको इससे अच्छा लाभ होगा ।

मान्यवर, मेरे ही लोक सभा क्षेत्र में इलाहाबाद विश्वविद्यालय है, जो कि पूरब का ऑक्सफोर्ड कहा जाता है । आप पूर्वांचल से कह लीजिए, उत्तर प्रदेश और बिहार के कोने-कोने से छात्र इलाहाबाद विश्वविद्यालय में पढ़ने के लिए आते हैं । यहां बहुत गरीब तबके से लोग आते हैं । मेरी आपसे यह मांग है कि उन छात्रों के हित में, जो विश्वविद्यालय या संबद्ध कॉलेजों में पढ़ते हैं, अगर उनको रियायती दरों पर टिकट या पास मुहैया कराये जाएं, तो उन छात्रों को अच्छी सुविधा मिल सकेगी ।

मान्यवर, मेरे क्षेत्र में प्रयागराज उत्तर रेलवे के दयालपुर रेलवे स्टेशन पर सरयू एक्सप्रेस ट्रेन नंबर 14234 और 14233 का स्टॉप बहुत जरूरी है ।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप अपनी बात खत्म करें ।

श्री प्रवीण पटेल : महोदय, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा । हमारे यहां फूलपुर रेलवे स्टेशन पर भी पूर्वी एक्सप्रेस की स्टॉपेज की बहुत जरूरत है । हमारे यहां गोरखपुर से कानपुर जाने वाली 15033 और 15044 डाउन चौरीचौरा एक्सप्रेस का स्टॉपेज भी बन जाएगा तो वहां के लोगों को काफी लाभ होगा । हमारे यहां रामनाथपुर रेलवे स्टेशन के पास कई गाँवों के आने-जाने के लिए एक समस्या होती है । वहां पर अण्डर पास की जरूरत है । इसके लिए हम आपसे मांग करना चाहते हैं । शहर पश्चिमी के मुबारकपुर-कोटवा गाँव में अण्डर पास बहुत ही आवश्यक है ।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप अपनी बात समाप्त करें ।

श्री प्रवीण पटेल : महोदय, बस मैं खत्म कर रहा हूँ । चुनाव के समय हम लोग वहां गए थे । हम लोगों ने कहा है कि माननीय रेल मंत्री जी निश्चित रूप से आप लोगों की बातों पर ध्यान देंगे । वहां भी एक अण्डर पास बन जाए । हमारे माधोपुर-कोडिहार में भी एक अण्डर पास की आवश्यकता है ।

मान्यवर, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर ये सब काम हो जाएंगे तो निश्चित रूप से वहां के लोगों को काफी लाभ होगा । इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं । बहुत-बहुत धन्यवाद, जय हिंद ।

श्री अमर शरदराव काले (वर्धा) : धन्यवाद, सभापति जी । Hon. Minister, I would like to bring to your notice some important issues of Wardha Constituency regarding Railways.

सभापति जी, मैं वर्धा लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ । मेरे वर्धा लोक सभा क्षेत्र में छह विधान सभा क्षेत्र हैं । मैं आपको बताना चाहूंगा कि इन छह विधान सभा क्षेत्रों में से पाँच विधान सभा रेलवे से कनेक्टेड हैं । वर्धा लोक सभा क्षेत्र में जो आर्वी विधान सभा क्षेत्र है, वह अभी तक रेलवे से कनेक्टेड नहीं है । आर्वी क्षेत्र के विकास की दृष्टि से आर्वी को रेल से कनेक्ट होना चाहिए । हमारी यह मांग है ।

महोदय, मैं आपको बताना चाहूंगा कि ब्रिटिश काल में 125 साल पहले आर्वी से पुलगांव एक नैरोगेज रेलवे ब्रिटिश सरकार ने चालू की थी । पिछले 20 सालों से नैरोगेज आर्वी-पुलगांव ट्रेन, जिसकी पहचान शकुंतला ट्रेन के रूप में थी, बंद पड़ी है । उस क्षेत्र की जनता का आग्रह यह है कि आर्वी से पुलगांव ट्रेन को ब्रॉड गेज किया

जाए। इसे ब्रॉड गेज करके आगे तलेगांव, आस्टी, साहूर से वरुड तक कनेक्ट किया जाए। मैं यह मांग इस क्षेत्र का सांसद होने के नाते करता हूँ।

मैं बताना चाहूंगा कि पुलगांव में एक मिलिट्री डिपो है। जहां हम दारूगोला बनाते हैं। वैसे ही हम वरुड के आगे जाते हैं, तो वहां पर आमला नामक एक स्टेशन है, वहां पर भी मिलिट्री का एक डिपो है। मैं यह मांग करता हूँ कि पुलगांव से आमला तक दोनों मिलिट्री डिपोज़ देश के अच्छे डेवलपमेंट के हिसाब से कनेक्टेड होने चाहिए। हमारे यहां लोगों की मांग है कि आर्वी रेलवे से कनेक्ट होना चाहिए। आर्वी से वरुड तक ब्रॉड गेज होना चाहिए। मैं यह मांग इस चर्चा के माध्यम से करता हूँ।

मैं दूसरी महत्वपूर्ण मांग यहां पर रखना चाहूंगा कि मेरे वर्धा लोक सभा क्षेत्र में कोरोना पीरियड में कुछ स्टॉपेज जो पहले से रेलवे के थे, वे बंद कर दिए गए। मैं आपके संज्ञान में लाना चाहूंगा कि वरुड में कांचीगुड़ा एक्सप्रेस आती है। वहां पर बेनोडा, पुसला और आस्टगांव स्टेशन्स हैं। ये तीनों स्टॉपेज कांचीगुड़ा एक्सप्रेस के कोरोना पीरियड के पहले थे, लेकिन बाद में ये बंद कर दिए गए। ऐसे ही पुलगांव में हावड़ा-अहमदाबाद, बिलासपुर-पुणे और हींगणघाट जो मेरा विधान सभा है, उसमें 12 ट्रेन्स के स्टॉपेज जो कोरोना के पहले थे, वे अभी तक बंद हैं और धामनगांव में एक स्टॉपेज बंद है।

मैं आदरणीय मंत्री जी से यह मांग करता हूँ कि कोरोना के पहले के जो स्टॉपेज थे, जो बंद हो गए हैं, वे फिर से चालू करें। यह जनता की मांग है। मैं आपके माध्यम से आदरणीय मंत्री जी से विनती करता हूँ कि ये स्टॉपेज दोबारा चालू होने चाहिए। आपने मुझे रेलवे के इश्यूज़ के बारे में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मंत्री जी से पॉजिटिव रिप्लाई मेरे सब इश्यूज़ में आएगा, उनसे इतनी अपेक्षा करके मैं अपने शब्दों को विराम देता हूँ।

श्री छोटेलाल (राबर्ट्सगंज) : सभापति महोदय, आपकी तरफ से एवं समाजवादी पार्टी के राष्ट्रीय अध्यक्ष, पीडीए के मसीहा माननीय अखिलेश यादव जी की तरफ से रेल बजट अनुदान पर बोलने का समय मुझे मिला, इसके लिए मैं धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, हमारा संसदीय क्षेत्र राबर्ट्सगंज, सोनभद्र सदियों से पिछड़ा हुआ है। यहां चार प्रदेशों का बार्डर है - बिहार, झारखंड, छत्तीसगढ़ और मध्यप्रदेश। यह आदिवासी क्षेत्र है। यहां पर पंडित दीनदयाल नगर से चकिया, नौगढ़ वाया भभुआ कई बार बजट में आया, परन्तु अभी तक वहां पर कार्य शुरू नहीं हो पाया है।

महोदय, वहां देश के पूर्व गृह मंत्री जी और आज के रक्षा मंत्री जी का घर है। संयोग से मेरा घर भी उसी क्षेत्र में आता है। माननीय रेल मंत्री जी यहां उपस्थित हैं। मैं आपका ध्यान आकृष्ट करता हूँ कि वह क्षेत्र इतना पिछड़ा है कि लोग जब सुनते हैं कि पूर्व गृह मंत्री जी का घर है, रक्षा मंत्री जी का घर है तो लोग हंसते हैं कि आज तक वहां रेल नहीं पहुंची। मैं मांग करता हूँ कि कम से कम वहां रेल का कार्य शुरू किया जाए। 76 साल आजादी के बाद भी चकिया, नौगढ़, सोनभद्र वाया भभुआ रेल से अछूता है। जब मैं 16 वीं लोक सभा में आया था, तब भी पंडित दीनदयाल स्टेशन से मुगलसराय का प्रस्ताव आया था, लेकिन कोई कार्य नहीं हो पाया।

एक बात और आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि रांची राजधानी जो दिल्ली आती है, उसे प्रतिदिन चलाया जाए और सोनभद्र स्टेशन पर दो मिनट का ठहराव किया जाए। वह जिला मुख्यालय भी है और दिल्ली आने के लिए इससे अच्छा कोई और साधन नहीं है। शिवगंगा ट्रेन दिल्ली से वाराणसी तक जाती है, उसे दो-तीन घंटे और बढ़ा दिया जाए तो दस-बारह घंटे में वहां पहुंच जायेंगे। वह ट्रेन तेरह घंटे बनारस ठहरती है, उसको बढ़ा दिया जाएगा तो अति उत्तम हो जाएगा। राबर्ट्सगंज में एक ट्रेन त्रिवेणी एक्सप्रेस चलती है। वहां से चार प्रदेश के गरीब

किसान और आदिवासी आते जाते हैं। मेरी मांग है कि इसे अनपरा, फफराकुंड, मगरदहां, खुलदिश रोड, मिरचाधुरी इत्यादि स्टेशनों पर रोका जाए। यह ट्रेन वहां नहीं रुकती हैं। पूर्व में त्रिवेणी ट्रेन वहां रुकती थी, लेकिन आज नहीं रुक रही है। लखनऊ से उसका समय कम से कम छह बजे हो जाए, अगर छह बजे से चलेगी तो कम से कर्मचारी व अधिकारी भी अपने घर जा सकते हैं।

महोदय, यह दुनिया खेल है। सब लोग जानते हैं कि मैं राइटर भी हूं और सिंगर भी हूं। कुछ न कुछ छाप छोड़ दूंगा तो अच्छा रहेगा। रेल मंत्री जी यहां बैठे हैं।

ये दुनिया खेल है, समझो तो मेल है,

चढ़ना है चढ़ लो बंदे, चारों तरफ टेल है,

नवगढ़ चकिया वाया भभुआ वह क्षेत्र मांगता रेल है।

धन्यवाद।

SHRI MADHAVANENI RAGHUNANDAN RAO (MEDAK): Thank you, Chairman sir, for giving me this opportunity to speak on the railway budget. Before Telangana was formed as the 29th state of our country on 02 June 2014 people of Telangana as part of United Andhra Pradesh used to feel neglected with a sense of injustice. Therefore, since 02 June 2014, demand for new railway stations and new railway lines increased from the people of Telangana. Though surveys were conducted for new railway lines a few decades back, works did not commence. But in 2016, when Shri Narendra Modi visited Gajwel and laid the foundation stone for a railway station, aspirations of the people of Medak could be fulfilled. Railway works for 225 kms railway line from Manoharabad to Siddipet via Gajwel has commenced. Which was later extended up to Peddapalli. I thank the hon. Prime Minister Shri Narendra Modi and Minister for Railways Shri Ashwini Vaishnaw for completing these works and for constructing a railway station at Siddipet. Medak was represented by former Prime Minister Smt Indira Gandhi in 1980. Though she promised a railway station for Medak, only in 2022, our hon. Minister for Railways, Shri Ashwini Vaishnaw fulfilled that promise and I would like to thank him for realising the dream of the railway station of the people of Medak.

Sir, Telangana is a newly formed state. Therefore, through you, I request the hon. Minister for Railways to sanction railway lines where surveys have been conducted. Adilabad is one of the most backward districts in Telangana where we have forests and a large number of *adivasis* living there. There was a survey conducted for a railway line between Armoor to Adilabad via Nirmal. For the last 10 years we were told that the survey has been completed but we are waiting for the works to commence. Therefore, I request the hon. Minister for Railways to start this new

railway line between Armoor and Adilabad via Nirmal. Similarly, in Karimnagar - which was the central point of the Telangana movement, there is a long pending demand to connect Karimnagar to Hasanparthi but that demand is yet to be met. Therefore, I request the hon. Minister for Railways to respond favourably to this demand.

Now I come to our capital city Hyderabad, which was known as Bhagya Nagar. In Hyderabad we have good revenue, good climate and good infrastructure. Hyderabad is the most happening City in our country. In such a city we have pending demands for MMTS and metro network. For MMTS stage-2 union government has released its share of Rs 1204 crores out of sanctioned funds of Rs 1458 crores, but the state government did not release its share of funds and as a result MMTS works are still pending. I request the hon. Minister to intervene and get the funds released from the state government to complete the extension works of MMTS. Similarly, Hyderabad metro is expanding at a fast pace and is very convenient to commute for the people of Hyderabad. I request the hon. Railway Minister to extend this metro network till the biggest industrial area in Asia, Patancheru which is in my parliamentary constituency Medak. I have with me my colleague representing Malkajgiri parliamentary constituency. Though many railway lines from Secunderabad and Hyderabad pass through Malkajgiri, there is a long pending demand from the people of Malkajgiri to get metro rail services. I request the honorable railway minister to extend metro services from Secunderabad to Medchal, from Jubilee bus station to Shamirpet and from LB Nagar to Hayath Nagar. Already DPRs have been submitted, therefore by sharing the expenditure in 50-50 ratio the works may be sanctioned at the earliest and contribute in the faster development of Bhagyanagar.

Sir there was a major railway accident in my constituency a few years back, 23 school students lost their lives in that accident.

माननीय सभापति : आप अपनी बात समाप्त करें ।

? (व्यवधान)

श्री माधवनेनी रघुनंदन राव : माननीय सभापति जी, मैं नया सदस्य चुनकर आया हूँ, आप मुझे एक मिनट में अपनी बात कहने का समय दें । मैं जिस कांस्ट्रीटूएन्सी को रिप्रेजेंट करता हूँ, वहाँ एक एक्सीडेंट हुआ । The name of that spot is Masaipet. I request the hon. Minister to pay attention to this issue. An ROB and an RUB have been constructed at Masaipet. But unfortunately, the level of the ROB is very much low, compared to the National Highway. Every

time, when there is even a small amount of rainfall, water stagnation occurs there. This also leads to traffic jam. So, I would request the hon. Minister to kindly pay attention to the ROB and the RUB which have already been sanctioned for the State of Telangana. The State Government of Telangana is not ready to spend money on the ROB and RUB where the local roads have to be connected.

Sir, I represent the Medak parliamentary constituency which was earlier represented by Shrimati Indira Gandhi ji. There has been a long-pending demand for these projects. In Chegunta, there is a Railway Station. While travelling from Chegunta to Medak, an ROB is required. It was sanctioned in 2016 by the hon. Railway Minister but the State Government is not allocating its share of 50 per cent. Hence, I request the hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnav ji, to take up that Railway Over Bridge project on priority with 100 per cent fund allocation by the Central Government.

Sir, in the same way, before the COVID-19 pandemic, there were so many trains which used to stop on certain stations while travelling from Hyderabad to Nizamabad and Hyderabad to Siddipet. So, my request to the hon. Minister is that the trains which used to stop on certain stations before the COVID-19 pandemic should be stopped now also on those regular stations.

माननीय सभापति : आप अपनी बात समाप्त करें ।

SHRI MADHAVANENI RAGHUNANDAN RAO: Lastly, Sir, the Central Government has sanctioned one Regional Ring Road for Hyderabad, the growing city of Telangana. ? (*Interruptions*) The complete survey has been done and the road has been completed. The project is of Rs. 8,000 crore. ? (*Interruptions*)

SHRI SHER SINGH GHUBAYA (FIROZPUR): I thank you, Chairman Sir for giving me the opportunity to speak on the Demands for Grants under the control of Ministry of Railways. I am thankful to the people of my constituency and Punjab who have elected me an MP for the third time.

Sir, my constituency Ferozepur shares its borders with Pakistan for 200 kms. Railway facility in Ferozepur constituency is dismal. There is almost no train-connectivity between Chandigarh and Ferozepur. Secondly, there is no train link between Delhi and Ferozepur. I urge upon the hon. Minister to provide train- links for these places. Also, people of my area want train connectivity from Ferozepur to Haridwar. My village falls under Fazilka district. We need inter-city or Express train-link from Fazilka to Delhi. We also need Shri Ganganagar train- link to Chandigarh

via Fazilka. 250 kms. Chandigarh-Ferozepur train- link should be extended upto 400 kms. till Ganganagar. It will cover Abohar and Fazilka too. This train- connectivity with Punjab's capital Chandigarh will be useful for all passengers of these areas. Similarly, there was a Ganganagar to Howrah train that plied earlier. This train must be restored at the earliest. It is a long-pending demand of the people of these areas.

Hon. Chairman Sir, a few regular trains should be extended further. The Mumbai-Bandra ?Ganganagar train reaches Ganganagar at 4 0?clock in the early morning. It remains idle over there for 17 hours. If this train is further extended to Ferozepur, it will go a long way in helping the people of this area. It is train number 14701 and 14702.

Thirdly, Sir, 14339 and 14340 number train Ferozepur-Mohali should be extended to Fazilka and Ganganagar. Sikhs regard the Golden Temple in Amritsar as their holiest shrine. Nanded Sahib and Hazur Sahib are also considered holy places by Sikhs. A Fazilka-Nanded Sahib train via Bikaner and Jaipur will be very helpful for Sikh devotees. The Amritsar-Nanded Sahib train travels 500 to 600 kms. more. The Fazilka-Nanded Sahib train route will be shorter. We also need train- connectivity with Delhi and Haridwar.

Hon. Chairman Sir, Fazilka-Muktsar train- connectivity is also needed. Muktsar Sahib is a holy place for Sikhs. A Fazilka-Muktsar-Chandigarh-Delhi train should be started for the people of these areas.

Sir, we need some over-bridges and under-passes urgently between Ferozepur and Muktsar. Sir, foodgrains are transported via goods trains. We need to link these goods trains from Ferozepur to Fazilka. During loading and unloading of goods, people face a lot of difficulties and traffic jams.

These demands are the need of the hour?

Thank you.

श्री भाऊसाहेब राजाराम वाकचौरे (शिर्डी) : सभापति महोदय, महाराष्ट्र में साईं बाबा की भूमि शिर्डी है, मैं उस शिर्डी संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र और उसके आस-पास रेल से संबंधित बहुत सारी समस्याएँ हैं। एक बड़ी समस्या है कि ब्रिटिश काल में 104 साल पहले एक रेल रूट मंजूर किया गया था, जिसका नाम नेवासा से बीड-परदी है। उस वक्त की सरकार ने उस रूट के लिए जमीन भी अधिग्रहित की थी। मैंने इसके बारे में कई बार माननीय रेल मंत्री जी और प्रधानमंत्री जी को पत्र लिखा है। मैं चाहूँगा कि यह रेल मार्ग तीन जिलों के लिए उपयुक्त होगा, इसके लिए तुरंत मंजूरी दी जाए। मैं यहां पर यह डिमांड करता हूँ।

दूसरा, महाराष्ट्र में मेरे संसदीय क्षेत्र के बगल में वर्ष 2014 में नासिक से पुणे रेल मार्ग मंजूर हुआ है। उसके लिए भूमि का अधिग्रहण भी हुआ है, राज्य सरकार ने 50 प्रतिशत पैसा देना भी कबूल किया है। महाराष्ट्र सरकार उसमें कुछ बदलाव करने के बारे में बोल रही है। उस मार्ग को अलग से बनाया जाए। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से विनती करता हूँ कि इसका रेल मार्ग न बदल जाए और नासिक से पुणे बनाया जाए। मैं आपके सामने यह डिमांड रखता हूँ।

तीसरा, जैसे शिर्डी एक धार्मिक तीर्थस्थल है, वैसे ही पंढरपुर है। साईं भक्तों के लिए पंढरपुर और शिर्डी जोड़ने वाली जो एक्सप्रेस ट्रेन है, उसकी भी सुविधा दी जाए। पिछले पांच वर्षों से जो शिर्डी-पंढरपुर रेल लाइन है, वह बंद है, उसको चालू किया जाए। अभी मेरे संसदीय क्षेत्र और नासिक से अयोध्या तक जाने वाली जो एक्सप्रेस ट्रेन है, जो 18 सितंबर, 2024 को नासिक शुरू होने वाली है, उसका स्टॉपेज खाली पांच मिनट है। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से विनती करता हूँ कि उसका स्टॉपेज समय 10 मिनट तक किया जाए।

चौथा, एक पुणतांबा रेलवे जंक्शन है, वहां से एक ही गाड़ी चलती है। 15 अगस्त को वहां के लोगों ने ग्राम सभा में एक रिजोल्यूशन पास किया है कि हम आंदोलन करेंगे। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से कहूंगा कि आपके जो डीआरएम हैं, उनको वहां भेजा जाए। उनकी जो मांग हैं, उसको पूरी करे। मांग तो बहुत छोटी-सी है, पहले कुछ गाड़ियां वहां से जाती थीं, उनको शुरू किया जाए। वह काफी पुराना शहर है, वह भी एक बड़ा तीर्थस्थल है।

पांचवा, बताया गया है कि कोरोना काल में जिन रेलगाड़ियों के स्टॉपेज बंद किए गए थे, उनको फिर से शुरू किया जाए। इसके अलावा मेरी जो भी मांग है, मैं लिखित पत्र के माध्यम से आपके समक्ष पेश करता हूँ।

डॉ. आनन्द कुमार गोंड (बहराइच) : आदरणीय सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत आभार और मैं इस सम्मानित सदन का भी बहुत-बहुत अभिनंदन करता हूँ। मैं रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। मैं भारत के यशस्वी और लोकप्रिय प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के विजन, उनकी प्रेरणा और माननीय रेल मंत्री जी के उत्कृष्ट कार्यों और प्रयासों को भी नमन करता हूँ।

आदरणीय सभापति महोदय, मैं उत्तर प्रदेश के तराई में स्थित आकांक्षी जनपद बहराइच से आता हूँ। किसी भी क्षेत्र के विकास के लिए रोड और रेल की कनेक्टिविटी बहुत ही महत्वपूर्ण होती है। मेरे क्षेत्र में वर्ष 2014 से पहले तक मीटर गेज लाइन हुआ करती थी। वर्ष 2003 में माननीय अटल जी की सरकार में तत्कालीन रेल मंत्री आदरणीय नीतीश कुमार जी ने हमारे यहां आमाम परिवर्तन का शिलान्यास किया था, लेकिन वर्ष 2014 तक यह काम शुरू नहीं हो पाया था। यह काम वर्ष 2014 के बाद शुरू हुआ है। मेरे यहां वर्ष 2017 में न सिर्फ आमाम परिवर्तन ब्रॉड गेज लाइन बनी, बल्कि विद्युतीकरण का कार्य भी पूर्ण हुआ है।

माननीय सभापति महोदय, यही नहीं, अभी जो 1324 अमृत भारत स्टेशन घोषित किए गए हैं, उनमें एक अमृत भारत स्टेशन हमारे बहराइच का भी है। हमारे बहराइचवासियों को इस बात की बहुत-बहुत खुशी है कि अब उनके बहराइच का रेलवे स्टेशन भी उत्कृष्ट यात्री सुविधाओं से परिपूर्ण होगा। रेलवे आमजन के लिए एक सस्ता, सुगम, सुरक्षित और विश्वसनीय यातायात का बहुत ही महत्वपूर्ण साधन है। इस दिशा में माननीय रेल मंत्री जी के आशीर्वाद से, माननीय रेल मंत्री जी की कृपा से हमारे बहराइच से तुलसीपुर के लिए नई रेलवे लाइन के निर्माण का कार्य प्रारंभ हुआ है बहराइच से खलीलाबाद के लिए नई रेलवे लाइन का निर्माण का कार्य प्रारंभ हुआ है। बहराइच से नानपारा-रुपईडीहा, जो रुपईडीहा है, यह हमारे मित्र राष्ट्र नेपाल का सटा हुआ रेलवे स्टेशन है, अब वहां तक के लिए ब्रॉड गेज के आमाम परिवर्तन का कार्य इस समय चल रहा है।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अपने क्षेत्र के लिए अपने लोगों की आकांक्षाओं के प्रति यह मांग करता हूँ कि बहराइच से जरवल नई रेलवे लाइन का जो सर्वे कार्य पूरा कराया है, कृपया करके उसके निर्माण के लिए धन अवमुक्त करने की कृपा करें। हमारे यहां इस तराई के क्षेत्र को बहराइच से लखीमपुर और पीलीभीत तक के क्षेत्र को जोड़ने के लिए एक नानपारा-मैलानी रेल प्रखंड है। अभी वह मीटर गेज है। अतः उसको ब्रॉड गेज किए जाने की बहुत आवश्यकता है। यह हमारे क्षेत्र के लिए ही नहीं, बल्कि वहां तराई के करीब 5-6 जनपदों के लिए बहुत जरूरी है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह भी मांग करता हूँ और मुझसे पहले भी कई माननीय सदस्य यह मांग कर चुके हैं कि कोविड के समय जो वरिष्ठ नागरिक, मान्यता प्राप्त पत्रकार और छात्रों की जिन सुविधाओं को बंद कर दिया गया था, उन्हें पुनः प्रारंभ करने की कृपा करें।

माननीय सभापति महोदय, रेलवे टिकट की वेटिंग लिस्ट में जिन लोगों का नाम रहता है, ऐसे लोगों की सूची को सीमित करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ। यह भी मांग करता हूँ कि स्वतः प्रतीक्षा सूची के जो नाम निरस्त हों, उन पर कोई शुल्क देय न किया जाए। इसी के साथ हमारे बहुत से पूर्व सांसदों की एक समस्या है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह मांग करता हूँ कि कम से कम पूर्व सांसदों के रेलवे आरक्षण को भी कंफर्म करने के लिए निर्देश देने की कृपा करें। मुझे समय देने के लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। ? (व्यवधान)

SHRI G. LAKSHMINARAYANA (ANANTAPUR): I thank the hon. Chairman for allowing me to speak on the railway budget. In our pursuit to develop our state Andhra Pradesh under the leadership of Prime Minister Shri Narendra Modi and Chief Minister of Andhra Pradesh Shri Nara Chandrababu Naidu, I would like to thank the minister for Railways for allocating Rs 9,151 crore and contributing in the development of our state. I would also like to thank the Minister for identifying four railway stations Gutti, Dharmavaram, Hindupur and Anantapur under the Amrit scheme in my district Anantapur. Due to rampant urbanization of Guntakal town, it has a population of more than 3 lakhs. There is a railway track passing through this town, due to the inadequate number of RUBs and ROBs there is a huge traffic problem in this area. I request the hon. Minister to find a solution to this problem as the gate towards Dharmavaram is closed most of the time. I request the Minister to construct an underpass bridge in this area. In Kasaapuram area also due to a single underpass bridge it is resulting in traffic congestion.

Therefore, I request construction of another under pass in this area to decongest the traffic. Due to construction of a compound wall along the railway tracks, half of the village lies on the other side of the track and as a result school going children are finding it difficult to attend their schools as they have to take a 3 km detour. I request that small under passes which can allow two wheelers should be constructed at suitable locations. There is a Bellary bypass in this area which is resulting in traffic congestion therefore I request you to construct a ROB here.

Anantapur is a backward district and special attention is required for the development of this region. Train no. 17247 Narsapur to Dharmavaram goes through this area and we have to board this train to reach our capital city. If this train is extended up to Hindupur, people of Hindupur can make use of this train to reach our capital city. Similarly, Machilipatnam - Dharmavaram train may be extended up to Hindupur. Also, Tungabhadra express which runs between Secunderabad and Kurnool may be extended up to Guntakal. A train between Vijayawada and Bangalore was discontinued due to corona. This train used to serve thousands of passengers; therefore, it may be introduced again. Tri - weekly train between Machilipatnam and Yashwantpur may be run on a daily basis.

I also request a fast passenger train between Guntakal and Bangalore so that passengers from Gutti, Anantapur, Hindupur and Dharmavaram can also benefit from this service. New trains may be introduced from Hindupur to Vijayawada and Hindupur to Kacheguda. As it takes 14 hours to travel by road to Amravati we need these trains to travel to Amravati. I also request stoppages for the Rajdhani train between Bangalore and New Delhi at Anantapur and Hindupur. I also request a stoppage for Vande Bharat express between Secunderabad and Bengaluru at Hindupur. There is a need to provide a toilet facility in a passenger train that runs between Hindupur and Bengaluru. It is very inconvenient for passengers to travel for 3 hours without a toilet facility, therefore that facility may be provided in this passenger train at the earliest. Earlier Kisan trains used to run from Anantapur which were of help to farmers. I request that Kisan trains may be introduced from Anantapur again. With this I conclude, thank you.

श्री भजन लाल जाटव (करौली-धौलपुर) : महोदय, आपने मुझे बजट में रेलवे पर बोलने की इजाज़त दी, इसके लिए मैं आपको बहुत आभारी हूँ ।

महोदय, भारत देश जब आजाद हुआ तो पूरे हिन्दुस्तान में रेलवे का कोई इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं था । अंग्रेजों ने ही रेल को स्थापित किया था । उस समय कांग्रेस की सरकार बनी और पंडित जवाहर लाल नेहरू प्रधान मंत्री बने । उसके बाद से रेलवे में बहुत अभूतपूर्व बदलाव हुए हैं, जिसका नतीजा है कि आज रेलवे का जो इतना बड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर दिख रहा है, वह कांग्रेस की ही मेहरबानी है ।

महोदय, मैं उन महान नेताओं को नमन करना चाहूंगा जिन्होंने रेलवे को आगे ले जाने में बहुत बड़ा योगदान दिया है । चाहे वह पंडित नेहरू हो, गोपालस्वामी जी हों, श्री लाल बहादुर शास्त्री हो या बाबू जगजीवन राम हो, इन सभी ने रेलवे को आगे बढ़ाने में बहुत बड़ी भूमिका निभाई है । उस समय के कर्मचारियों और अधिकारियों ने भी रेलवे की तमाम रेल लाइनें बिछायी हैं ।

मान्यवर, जब देश आजाद हुआ था, तब यहां रेलवे का कोई पार्ट नहीं बनता था। उस समय की सरकार ने रेलवे के सभी यंत्रों को, चाहे रेल इंजन हो या डिब्बे हों या कोई अन्य वस्तु हो, उन सभी का निर्माण अधिकांशतः विदेश में होता था।

पहले रेलवे के इंजनों के लिए फ्रांस से समझौता किया गया था, परंतु उसके बाद में फ्रांस ने यह टेक्नोलॉजी भारत को ट्रांसफर कर दी। उसी का नतीजा है कि रेलवे की अर्थव्यवस्था बहुत मजबूत हुई।

मान्यवर, मैं इतना कहना चाहता हूँ कि पहले जब हम स्कूल जाया करते थे तो हमें पता लगता था और उस समय आम बजट से ज्यादा रेलवे के बजट को ज्यादा सुना जाता था। अब धीरे-धीरे पिछले 10 सालों के अंदर रेलवे के बजट में जो कटौती की गई है और जिस तरह से उसका स्तर गिराया गया है, वह बहुत ही दुख दायक है।

मान्यवर, मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि आज जो आए दिन रेलवे दुर्घटनाएं हो रही हैं, चूँकि यह बहुत दुखद विषय है। आज आए दिन कहीं न कहीं रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं। पिछले एक साल के अंदर सैकड़ों लोगों की जान चली गई, जिससे जनता के मन में भय का वातावरण बन गया। अभी जो सरकार बनी है, इसी नई सरकार के शपथ लेने के बाद दो महीनों में कम से कम तीन बड़ी रेल दुर्घटनाएं हो चुकी हैं, जिनमें काफी जनहानि हुई है।

मान्यवर, मैं एक बात और कहना चाहूंगा।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप अपना सुझाव दे दें।

श्री भजन लाल जाटव : मान्यवर, मैं दो मिनट लूंगा और अपना सुझाव भी दे दूंगा। जब पहले कोई गलती होती थी तो कहीं न कहीं उस तरह की जिम्मेदारी ली जाती थी। मैं उस समय के सम्माननीय हमारे जो रेलवे मंत्री थे, जब उनके वक्त ऐसी घटना घटी तो रेलवे मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री जी ने रेल मंत्री से अपना इस्तीफा दे दिया था। उस समय जनता के मन में रेलवे के प्रति एक प्रकार का भरोसा कायम हुआ था।

मैं इतना ही कहना चाहता हूँ, चूँकि समय कम है और बोलने के लिए बहुत कुछ है। हमारे रेल मंत्री जी राजस्थान से आते हैं। ये भी वहां की वास्तविक स्थिति को जानते होंगे। मेरा जो संसदीय क्षेत्र है और राजस्थान की भौगोलिक स्थिति पूरे हिन्दुस्तान में सबसे बड़ी है इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र करौली-धौलपुर के लिए, जो कि एक तीर्थ स्थल है। करौली के अंदर कैलादेवी, महावीर जी, बालाजी के तीर्थ स्थान हैं। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि वहां पर धौलपुर से करौली वाया गंगापुर एक परियोजना चल रही है। उस योजना का शिलान्यास 7 फरवरी, 2013 को हुआ था, जो कि मेरे लोक सभा क्षेत्र धौलपुर जिले के सरमथुरा में हुआ।

मान्यवर, इस योजना के अंतर्गत धौलपुर जिले को करौली से होते हुए गंगापुर से जोड़ना था। इस परियोजना के द्वारा धौलपुर जिले को सरमथुरा से जोड़ना था, जिसका केन्द्र सरकार ने बजट जारी कर दिया था, लेकिन आज तक काम पूरा नहीं हुआ है। पहले फेज में सरमथुरा से जोड़ना था, लेकिन अभी बाड़ी तक ही काम पूरा हुआ है।

मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ कि एक तीर्थ स्थल कैलादेवी से लेकर महावीर जी तक और महावीर जी से लेकर बालाजी तक और बालाजी से लेकर बांदीकुई तक इस रेल परियोजना को जोड़ा जाए। मेरा गृह जिला भरतपुर है, वहां के मुख्य मंत्री भी भरतपुर के हैं। वहां रेलवे कोच बंद है, जो कि सिमको फैक्ट्री के नाम से था।

उस रेलवे कोच को पुनः चालू किया जाए। मैं इतना कहना चाहता हूँ कि मैं जहाँ से दो बार विधायक रहा हूँ, वहाँ मैं एक रेलवे लाइन की बात करता रहा हूँ। बयाना से लेकर वैर और वैर से लेकर सीकर-जयपुर तक उसे जोड़ा जाए, जिससे आम जन को, हजारों यात्रियों को उसका लाभ मिले। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद।

एडवोकेट चन्द्र शेखर (नगीना) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर अपनी बात रखने का मौका दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद।

हमारे बीच में माननीय रेल मंत्री जी हैं। आरआरटीएस की आपकी एक योजना है, जो मेरठ तक चल रही है। मेरी मांग है कि उसको बढ़ाकर सहारनपुर तक और मेरे लोक सभा क्षेत्र नगीना धामपुर तक किया जाए। वहाँ से एक बहुत बड़ी संख्या रोजगार के लिए दिल्ली आती है। उससे हमें बहुत फायदा होगा। इसके साथ ही मेरी यह मांग है कि नजीबाबाद से मुम्बई के लिए एक ट्रेन चलाई जाए। वहाँ बहुत कारोबार और वर्कर्स हैं, चूँकि नगीना से मैं आता हूँ तो वहाँ वुड क्वरिंग का बहुत बड़ा काम है।

मेरा विश्वास है कि अगर ऐसा करेंगे तो इससे रोजगार में भी बहुत बड़ा फायदा होगा। इसलिए नजीबाबाद से मुम्बई के लिए एक ट्रेन चलाई जाए। इसके अलावा नगीना, सोहरा और किरतपुर में ओवरब्रिज बनाए जाएं। वह आपके समय में पास हुआ, लेकिन उसके लिए बजट जारी नहीं हुआ। इसलिए अगर बजट जारी कर देंगे तो यह काम हो जाएगा। मैं खुद वहाँ पर कई-कई घंटे फंसा रहा। अगर वहाँ डबल ट्रेन आ जाती है तो एक-एक घंटे खड़ा होना पड़ता है। वहाँ पर लोग बहुत परेशान होते हैं। आप जानते हैं कि सबके पास समय की कमी है। मेरी आपसे यह भी मांग है कि नगीना, सोहरा और किरतपुर में ओवरब्रिज बनाया जाए।

कालाखेड़ी क्रॉसिंग, जलालाबाद क्रॉसिंग के ब्रिज के नीचे अंडर पास का निर्माण कराया जाए और नजीबाबाद से नई दिल्ली के लिए सुबह के समय एक ट्रेन चला दी जाए। मैं भी अक्सर आता हूँ तो बहुत समय लगता है।

मेरी यह भी मांग है कि नगीना रेलवे स्टेशन की लंबाई बढ़ाई जाए। अगर यह तीन सौ मीटर बढ़ाई जाएगी तो इससे यह फायदा होगा। जब वहाँ ट्रेन रुकती है तो ट्रेन के कुछ डिब्बे जंगल में रह जाते हैं। वहाँ महिलाएं उतरती हैं तो सुरक्षा का खतरा रहता है। यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है। इसलिए इस समय मैं मांग करूँगा कि नगीना रेलवे स्टेशन का तीन सौ मीटर एरिया बढ़ा दें।

12327, 12269, 14237, 12092 और 14649 नम्बर्स की जो ट्रेन्स हैं, अगर उनका नगीना रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज हो जाए तो हमारे यहाँ के लोगों को बहुत फायदा होगा।

मेरी आपसे यह भी आग्रह है कि रेलवे में जो संविदा कर्मी लगे हैं, उनको परमानेंट कर दिया जाए। वे हमसे मिलते हैं और शिकायत करते हैं।

महोदय, रेलवे एससी, एसटी और ओबीसी के बच्चे, जो कमजोर वर्ग के हैं, जिनको आपके यहाँ संविदा पर नौकरी मिलती है, उनको प्रॉयरेटी दी जाए। रेलवे विभाग में ढाई लाख का बैकलॉग है। यह आप ही का जवाब है। इनमें से डेढ़ लाख पद सुरक्षा से जुड़े हुए हैं। रोज एक्सिडेंट्स हो रहे हैं। मेरी आपसे आग्रह है कि इस पर काम किया जाए। बैकलॉग को भरा जाए।

देश भर की एक मांग है कि मंत्री जी मुंबई में एक दादर रेलवे स्टेशन है। वह चैत्य भूमि के नजदिक है। वहाँ दुनिया भर से लोग जाते हैं। उसका नाम बाबा साहेब अम्बेडकर के नाम पर किया जाए। यह बहुत बड़ी मांग है।

मान्यवर, रेलवे लोको पायलट्स की 14,429 पद खाली हैं। बहुत रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं। अगर ज्यादा से ज्यादा लोको पायलट्स के पद भरे जाएंगे तो लोको पायलट्स पर दबाव कम होगा। उनकी सेवा शर्तों में सुधार किया जाए। ऐसा करने से रेल दुर्घटनाओं में कमी आएगी।

पहले जब एससी-एसटी के बच्चों को रेलवे का कोई एग्जाम देने जाना होता था, वे ओडिशा जाएं या कहीं जाएं, उनको वहां आने-जाने के लिए पास मिलता था, उसे सरकार ने बंद कर दिया है। वे आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग के लोग हैं। अगर आप इस पर ध्यान देंगे, तो फायदा होगा।

रेलवे में स्लीपर कोचेज बढ़ाए जाएं। उसमें गरीब आदमी सफर करते हैं। कई जगहों से वीडियोज आती हैं, तो उन्हें देख कर डर लगता है कि लोग इस तरह से सफर कर रहे हैं और हम बुलेट ट्रेन की बात कर रहे हैं। मेरा आपसे आग्रह है कि अगर ये काम भी हो जाए कि स्लीपर कोचेज बढ़ जाएंगी, तो उनको सफर में बहुत आसानी होगी। बहुत लोगों की आर्थिक स्थिति अच्छी नहीं है। इसका उदाहरण यह है कि हमारे देश के प्रधान मंत्री बताते हैं कि 80 करोड़ लोग पांच किलोग्राम राशन पर जिंदगी बसर कर रहे हैं।

मान्यवर, अगर आप मेरी मांगों पर गौर करेंगे, तो मेरी क्षेत्र की जनता आपका बड़ा सम्मान करेगी। आप पर वे बहुत विश्वास भी करते हैं। आपने धामपुर एवं कई अन्य जगहों पर काम भी किया है। वह अलग है कि नगरीना की जनता ने उनको मौका नहीं दिया, उन्होंने मुझे मौका दिया है, लेकिन आप उनसे गुस्सा न हों। आपका प्यार उनके प्रति बना रहना चाहिए।

मेरी एक बहुत बड़ी मांग है। यह धार्मिक आस्था से जुड़ा हुआ प्रश्न है। आप लंबे समय से रेल मंत्री हैं। जब उनको पता चला कि आज रेल बजट पर चर्चा होगी और चन्द्रशेखर को इस पर बोलने का मौका मिलेगा तो आज ही सुबह मुझे पंजाब से फोन आया। जालंधर से बनारस, बेगपुरा एक्सप्रेस चलती है। यह आपकी जानकारी में भी होगी। हमारा धार्मिक कार्यक्रम भी होता है। (व्यवधान) बनारस में सतगुरु रविदास महाराज जी की जयंति पर? (व्यवधान) इसमें समस्या यह है कि स्पेशल ट्रेन के 50 लाख रुपए भी दिए जाते हैं, लेकिन गंदगी होती, उसमें बहुत बुरा हाल रहता है। उसमें हमारे संत, गुरु और महापुरुष आते हैं, इसका ध्यान रखा जाए।

दो मेला ट्रेन्स चलती हैं? जालंधर से बनारस और बठिंडा से बनारस। इनमें भी सफाई की व्यवस्था का ध्यान रखा जाए। आप सभी बीजेपी के लोग धर्म-आस्था की बात करते हैं। जब कमजोर वर्ग के धर्म की बात आती है, तो उनका भी सम्मान किया जाए। यह हमारे गुरुओं का आदेश है और मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि इस बार आप इन पर ध्यान देंगे। आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका पुनः धन्यवाद करता हूँ।

माननीय मंत्री जी मेरी बात पर गौर करेंगे।

श्री गोपाल जी ठाकुर (दरभंगा) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। 60 वर्षों के बाद तीसरी बार देश के यशस्वी प्रधान मंत्री पर देश की जनता ने भरोसा जताया है, तो मैं देश की जनता को भी धन्यवाद देता हूँ और माननीय प्रधान मंत्री जी को भी बधाई देता हूँ।

कोविड काल में रेलवे के द्वारा जो काम किया गया, वह अति सराहनीय है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद व बधाई देना चाहता हूँ।

महोदय, आज़ादी के पश्चात भारतीय इतिहास में पहली बार भारतीय रेल के विकास के लिए 2 लाख 62 हजार 200 करोड़ रुपये का बजट आवंटन करने के लिए मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री, नव भारत के विश्वकर्मा परम आदरणीय श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी, केन्द्रीय वित्त मंत्री आदरणीया श्रीमती निर्मला सीतारमण जी, केन्द्रीय रेल मंत्री परम आदरणीय श्री अश्वनी वैष्णव जी सहित केन्द्रीय मंत्रिमंडल में शामिल सभी मंत्रियों को आठ करोड़ मिथिलावासियों, बिहारवासियों की तरफ से और देशवासियों की तरफ से बधाई एवं धन्यवाद देता हूँ ।

महोदय, अमृत काल में प्रस्तुत यह बजट रेलवे के आधुनिकीकरण, बुनियादी विकास एवं यात्री सुविधा को बेहतर बनाने की दिशा में ऐतिहासिक और महत्वपूर्ण कदम है । मैं मिथिला क्षेत्र से आता हूँ । मैं सिर्फ बिहार की बात करूँ तो इस आम बजट में बिहार में रेलवे के विकास एवं रेल परियोजनाओं के लिए 10 हजार 33 करोड़ रुपये का आवंटन किया जाना, संपूर्ण बिहारवासियों के लिए एक सुखद समाचार है । जहां पूर्व की केन्द्र सरकार बिहार को औसतन मात्र 1132 करोड़ रुपये ही रेलवे के विकास के लिए देती थी, वहीं मोदी सरकार ने नौ गुना ज्यादा बजट देकर बिहार में रेलवे के विकास को नौ गुना ज्यादा रफ्तार देने का काम किया है ।

महोदय, अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत हजारों करोड़ रुपये की लागत से सिर्फ बिहार में 92 रेलवे स्टेशन का पुनर्विकास किया जा रहा है । मुझे यह बताते हुए अत्यंत प्रसन्नता हो रही है कि इस योजना के तहत लगभग 350 करोड़ की राशि से दरभंगा स्टेशन का भी विश्वस्तरीय स्टेशन के रूप में पुनर्विकास किया जा रहा है । इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा ।

20.57 hrs (Hon. Speaker in the Chair)

महोदय, जहां यूपीए सरकार के 10 साल के शासन में बिहार में मात्र 60-65 किलोमीटर रेलवे ट्रैक बिछाया जाता था, वहीं मोदी जी की गारंटी वाली सरकार में यह आंकड़ा 1060 किलोमीटर प्रतिवर्ष पहुंच चुका है । यह मोदी सरकार की राष्ट्र के विकास के प्रति प्रतिबद्धता को दर्शाता है । वर्तमान में बिहार में 79 हजार करोड़ रुपये की लागत से 55 रेल परियोजनाओं पर कार्य चल रहा है । बीते 10 वर्षों में बिहार के साथ-साथ पूरे देश में रेलवे का जो विकास और आधुनिकीकरण हुआ है, वह देश की जनता अनुभव कर रही है ।

महोदय, बड़ी-बड़ी बातें बनाने, प्रोपेगेंडा फैलाने, असत्य बातों को बार-बार प्रचारित कर नैरेटिव सेट करने से झूठ कभी सच नहीं बनता है । यह हकीकत है कि कांग्रेस के राज में देश में लोगों को सपने ज्यादा दिखाए जाते थे और धरातल पर काम कम होता था । आज जब मोदी जी के नेतृत्व में देश विकसित भारत की ओर तेजी से अग्रसर है, तो इन लोगों को दर्द हो रहा है । देश की आज़ादी के 88 साल बाद कोसी रेल महासेतु देश के यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में मिथिला जो दो भागों में था, उसको रेल मंत्री अश्वनी वैष्णव जी ने अपने कार्यकाल में जोड़ने का काम किया है । आज तक किसी भी सरकार में दरभंगा-समस्तीपुर का दोहरीकरण का काम नहीं हुआ । आज दोहरीकरण व विद्युतीकरण का काम चल रहा है ।

महोदय, सकरी-हसनपुर का काम 46 वर्षों से पड़ा हुआ था । आज आदरणीय अश्वनी वैष्णव जी के द्वारा देश के यशस्वी प्रधान मंत्री के नेतृत्व में 46 वर्ष बाद सकरी-हसनपुर रेल लाइन का काम चल रहा है । यहां पर काकरघाटी-शीशो बायपास रेल लाइन बनने का काम हो रहा है ।

21.00 hrs

वर्ष 2008 में, तत्कालीन रेल मंत्री ने दरभंगा कमिश्नरी से मुजफ्फपुर कमिश्नरी का शिलान्यास डिलाही में किया, लेकिन देश के यशस्वी रेल मंत्री जी उसका संज्ञान लेकर उस पर भी काम करने जा रहे हैं । मैं माननीय रेल मंत्री

जी से मांग करता हूँ कि ट्रेन नम्बर 15001 मुजफ्फरपुर- देहरादून को दरभंगा तक बढ़ाया जाए । दरभंगा-सीतामढ़ी वाया गोरखपुर एक राजधानी ट्रेन दी जाए । इस क्षेत्र से हम लोग दस-बारह सांसद हैं और एक भी राजधानी ट्रेन नहीं है । इसलिए एक राजधानी ट्रेन दी जाए । दरभंगा से पटना और दरभंगा से राँची वंदे भारत ट्रेन चलाई जाए । सुपर फास्ट ट्रेन भी दी जाए, क्योंकि कांग्रेस की सरकार में उत्तर बिहार और मिथिला क्षेत्र का विकास नहीं हुआ, बल्कि वहाँ से लोगों का पलायन हुआ । वहाँ से लोग दिल्ली, मुम्बई, अहमदाबाद, हैदराबाद आदि महानगरों में आकर बसे हैं । इसलिए दरभंगा से दिल्ली, दरभंगा से मुम्बई, दरभंगा से इंदौर, दरभंगा से गुवाहाटी और दरभंगा से नागपुर तक के लिए एक-एक ट्रेन की व्यवस्था की जाए ।

महोदय, समपार फाटक संख्या 23 और 25, दरभंगा दोनार में एक ओवर ब्रिज का निर्माण करने के लिए माननीय रेल मंत्री जी से मांग करते हैं ।

महोदय, मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ । यह सरकार 60 वर्ष बनाम 10 वर्ष, माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने जो 10 वर्षों में काम करके दिखाया है, वह पिछले 60 वर्षों की सरकार नहीं कर पाई । न भूतो न भविष्यति । मोदी है तो मुमकिन है, मोदी है तो गारंटी है ।

बहुत-बहुत धन्यवाद ।

रेल मंत्री; सूचना और प्रसारण मंत्री; तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव) : माननीय अध्यक्ष जी, इतनी बड़ी संख्या में मान्यवर सांसद महोदय आज इस चर्चा में? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : बड़ी संख्या में तो नहीं हैं, लेकिन जो भी उपस्थित हैं ।

श्री अश्विनी वैष्णव : यहाँ इस चर्चा में जो भी उपस्थित हैं, उन सबको आमंत्रण है कि भोजन की व्यवस्था की गई है, उसमें भी सभी शामिल हों ।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप अपने लिखित भाषण को टेबल कर सकते हैं । यह अलाऊ किया जा चुका है ।

श्री विशाल पाटिल ।

श्री विशालदादा प्रकाशबापू पाटील (सांगली) : माननीय अध्यक्ष महोदय, इस अवसर के लिए धन्यवाद ।

मैं पहली बार चुनकर आया हूँ । मैं परिवार का छठा सदस्य हूँ । मैं जानबूझकर यह कहना चाहता हूँ कि मैंने जो सुना है कि नवनिर्वाचित सदस्यों के लिए आप अवसर प्रदान करते हैं, तो वह मैंने कभी आज तक सुना नहीं था । विपक्ष में होने के बावजूद आपने मुझे फिर से बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ ।

माननीय अध्यक्ष : आप इंडिपेंडेंट मेम्बर हैं, विपक्ष में थोड़े ही हैं?

श्री विशालदादा प्रकाशबापू पाटील : सर, निर्दलीय हैं, लेकिन इस जगह बैठते हैं । पता नहीं, आप कहाँ बिठा दें । लेकिन मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ कि आप मुझे वापस बोलने दे रहे हैं ।

अगर किसी भी देश के विकास को समझना होगा, तो उस देश के रेल का परीक्षण करना जरूरी है । मुझे गर्व है कि भारतीय रेल सबसे ज्यादा एम्प्लॉयमेंट देने वाली संस्था है । यह इनडायरेक्ट रोजगार भी देती है । बहुत-से

लोग अपने रोजगार के लिए ट्रेन से आना-जाना करते हैं, तो इनडायरेक्टली भी यह रोजगार का एक बहुत बड़ा साधन है ।

So, we can safely say that the railways are not only a mode of transportation but a mode of development for the country. Unfortunately, over the past few years, we have been seeing a lot of accidents with the railways.

वर्ष 2022 के एनसीआरबी के आँकड़ों के अनुसार, वर्ष 2017 से 2021 तक लगभग 10 हजार रेल-संबंधी मौतों के आँकड़े हैं । इन अनफॉर्च्यूनेट इंसिडेंट्स के बावजूद बजट में केवल 5 फीसदी की बढ़ोतरी की गई है । मैं इस सरकार को याद दिलाना चाहता हूँ कि वर्ष 1999 में जब वह सरकार में थे, तो एक घटना पर रेल मंत्री जी ने इस्तीफा दिया था । माननीय रेल मंत्री जी तो प्रशासन में काम कर चुके हैं, तो मैं मानकर चलता हूँ कि जिम्मेदारी का मूल्य वे पूरी तरह से समझते होंगे । मैं आपके माध्यम से उन्हें बताना चाहूँगा कि इतिहास के पन्नों में दो तरह की सूचियाँ बनती हैं । एक सूची उसकी है, जिन्होंने जिम्मेदारी लेकर इस्तीफा दिया है और दूसरी सूची उनकी है, जिन्होंने जिम्मेदारी न लेकर इस्तीफा नहीं दिया है । मैं तो विपक्ष का हूँ तो विपक्ष के लोग शायद आपको? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ये मंत्री जी जिम्मेदारी निभाते हैं ।

श्री विशालदादा प्रकाशबापू पाटील : ये किस सूची में जाना चाहते हैं, यह तो वे ही तय करेंगे । हमेशा यूपीए सरकार के 10 वर्षों के कार्यकाल के आँकड़ों की बातें की जाती हैं । पिछले 10 सालों में क्या हुआ है, थोड़ा आत्म-परीक्षण भी करना, उस पर गौर करना भी बहुत जरूरी है ।

I do not know whether it is feasible or not. We spend a lot on railway beautification. And I think that we should do that. But is it feasible today when most of the routes and tracks are 140 to 150 per cent overcapacity?

सर, ?कवच? की बात करते हैं । जो आँकड़े दिख रहे हैं, ?कवच? का जो इंप्लिमेंटेशन दिख रहा है, वह जिस गति से हो रहा है, काकोडकर समिति में बताया था कि ?कवच? का इंप्लिमेंटेशन होना चाहिए, लेकिन जिस गति से हो रहा है, वह थोड़ी धीमी लग रही है । अगर हम इस गति से चलेंगे, तो शायद 100 सालों तक भी पूरे ? कवच? का इंप्लिमेंटेशन न हो पाए । तब तक तो यह ?कवच? आउटडेटेड हो जाएगा ।

इनफ्रास्ट्रक्चर में आप ज्यादा से ज्यादा इनवेस्ट कर ही रहे हैं । मेरी आपसे कुछ मांगें हैं । मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में बोलूँगा और आपका ज्यादा समय नहीं लूँगा । रेल मंत्री जी ने अनाउंस किया था कि टर्मरिक ट्रेन सांगली आएगी, लेकिन उस पर आगे कुछ नहीं हुआ । उसके बारे में आप निश्चित ध्यान दीजिए । अमृत भारत में सांगली रेलवे स्टेशन का चयन हुआ है, लेकिन अभी भी काम बहुत ही कम गति से चल रहा है, क्योंकि छोटे-छोटे स्टेशनों पर जो सुविधाएँ हैं, वे अभी भी हमारे पास नहीं हैं । जैसे पिट लाइन, कू रेस्टरूम और वॉटर फिलिंग । वॉटर फिलिंग न होने की वजह से बहुत सी ट्रेन्स हमारे यहां नहीं रुक पाती हैं । There are many demands for extensions, increasing frequency, restarting of trains as well as connecting Sangli to other cities, starting of the Vande Bharat train with a stop at Sangli, building a new track from Karad to Pandharpur which would go through Khanapur-Atpadi- Khadega talukas of my district. Also, the issue of restarting of a

lot of trains was started before the elections and somehow, it is stopped. I think there are many issues and I will make a list and send them to you by saving the time of the House. I would just say that there is a lot expected from you. You obviously have a background which is not political. इसलिए, आपसे बहुत अपेक्षाएं हैं। मैं उम्मीद करता हूँ कि मेरे क्षेत्र के लिए, महाराष्ट्र के लिए और देश के लिए आप बहुत कुछ कर पाएँ।

धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : श्री कुलदीप इंदौरा जी ? आप पहली बार बोल रहे हैं?

श्री कुलदीप इंदौरा (गंगानगर) : आदरणीय अध्यक्ष जी, जी, हां, सर। सबसे पहले मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ कि रात हो चुकी है, अंधेरा है, लेकिन नई रोशनी की उम्मीद में मैं अपनी बात रखूंगा।

अध्यक्ष जी, मेरे लोक क्षेत्र श्रीगंगानगर ? हनुमानगढ़ के देवतुल्य मतदाताओं का भी आभार व्यक्त करूंगा कि लोकतंत्र की सबसे बड़ी पंचायत में मुझे भेजा और अपनी बात रखने का अवसर दिया। मैं प्रधान मंत्री जी की आज की विकसित भारत की सोच और रेलवे की बजट चर्चा पर अपनी बात कहते हुए मुझे इस बात का दुख है कि इस बजट में राजस्थान को महत्व नहीं दिया गया। मेरे लोक सभा क्षेत्र के लिए मुझे उम्मीद थी, हमारे लोगों को आस थी कि हमारे क्षेत्र में ट्रेनों के बारे में विचार किया जाएगा, क्योंकि श्रीगंगानगर राजस्थान का सिरमौर जिला है। पाकिस्तान, पंजाब और हरियाणा से लगता हुआ हमारा यह क्षेत्र है। हमारा क्षेत्र और विकसित हो सकता है, लेकिन संसाधनों का अभाव है। अगर संसाधन हों, ट्रेनें हों, तो मेरे ख्याल से हमारा यह क्षेत्र आगे बढ़ सकता है, विकसित हो सकता है, मेरा यह मानना है।

आदरणीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि हमारे यहां आज भी ट्रेनों का आभाव है। मेरे लोक सभा क्षेत्र से हावड़ा के लिए उद्यान आभा ट्रेन चलती थी, जिसका नंबर 13007/13008 था। यूपी और बिहार की तरफ जाने वाले यात्रियों को वर्तमान में परेशानी का सामना करना पड़ रहा है, क्योंकि यह ट्रेन बंद कर दी गई है। इसके स्थान पर अन्य कोई ट्रेन भी नहीं चलाई गई। पहले उद्यान आभा, जो हावड़ा के लिए जाती थी, कोविड के बाद यह ट्रेन शुरू नहीं हुई। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस ट्रेन के स्थान पर 12333 / 2334 विभूति एक्सप्रेस श्रीगंगानगर के विकास के लिए अगर आप विचार करेंगे, तो निश्चित तौर पर इसका लाभ मिलेगा। इसके साथ यदि आप अतिरिक्त रैक्स लगा देंगे, तो निश्चित तौर पर उद्यान आभा के स्थान पर इस ट्रेन का हमें लाभ मिलेगा। मैं चाहता हूँ कि श्रीगंगानगर से नई दिल्ली, जयपुर के लिए वंदे भारत, शताब्दी जैसी ट्रेनों के लिए विचार किया जाए, क्योंकि इससे हमारे औद्योगिक क्षेत्र के कृषकों को पूरा लाभ मिलेगा। ऐसा मेरा मानना है, इसलिए, आप इस पर विचार करें। श्रीगंगानगर से गोवाहाटी के लिए साप्ताहिक ट्रेन, जिसका किराया भी ज्यादा होता है, इस रेलगाड़ी का संचालन रेगुलर किया जाए, जिससे मेरे लोक सभा क्षेत्र के साथ-साथ हमारे फौजी भाइयों को आने वाले दिनों के लिए सुविधा मिल सके, क्योंकि श्रीगंगानगर इलाका पाकिस्तान बॉर्डर से लगता हुआ है।

महोदय, श्रीगंगा नगर इलाका पाकिस्तान बार्डर से लगता है। यहां फौज की काफी आवाजाही है और यदि ऐसा होगा तो बहुत फायदा मिलेगा। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि अनूपगढ़ है, यहां सर्वे तीन बार हो है लेकिन आज तक ट्रेन नहीं चली है। इसी तरह हनुमानगढ़, गजसिंहपुर, पदमपुर, पीलीबंगा, जाखरांवली होते हुए सर्वे हुआ था

लेकिन आगे कार्य नहीं हुआ। रामदेवरा धार्मिक स्थल है। इसकी बहुत आस्था है। पंजाब, हरियाणा से बहुत लोग यहां आते हैं। हम उम्मीद करते हैं कि साधन की व्यवस्था मिले। पहले स्पेशल ट्रेन भी चलाई गई थी, लेकिन वह बंद कर दी गई। इसे पुनः चलाया जाए। रामसा पीर बहुत मान्यता है। आप इस बारे में भी विचार करें। वर्ष 2024 में जो दुर्घटनाएं हो रही हैं।

माननीय अध्यक्ष : इस बारे में सभी ने बोल लिया है।

श्री आनंद भदौरिया जी।

श्री आनंद भदौरिया (धौरहरा) : अध्यक्ष जी, मैं रेल की मूलभूत समस्याओं की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। भारतीय रेल आम आदमी की लाइफ लाइन कही जाती है। आम आदमी को दो-तीन चीजें रेल में चाहिए होती हैं। यदि वेटिंग में टिकट है तो वह कंफर्म कराना होता है। टायलेट अच्छे होने चाहिए और सफाई की अच्छी व्यवस्था हो। खाने की व्यवस्था, जिसमें सबसे ज्यादा उंगली उठती है, मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि रेल में खाने का इंतजाम उच्च क्वालिटी का किया जाए। सबसे बड़ी चीज सुरक्षा की है। अभी जो एक्सीडेंट्स हुए हैं, आपने प्रयास किया है कि कवच प्रणाली को पूरे देश में लागू होने में समय लगेगा लेकिन मेरी मांग है कि युद्ध स्तर पर काम किया जाए। आपने अभी जो बजट दिया है, वह कम है और इसे बढ़ाकर इस प्रणाली को लागू करने का काम करें। बुजुर्गों, पत्रकारों और अन्य यात्रियों को जो रियायतें मिलती थीं, मेरी मांग है कि वह बहाल की जाए। उन्हें मिलने वाली पचास फीसदी की छूट फिर से बहाल की जाए और छात्रों को भी इसमें शामिल करने की मांग करता हूँ। कोई भी प्राइवेट वेंडर जिम्मेदारी नहीं लेता है। उनकी जवाबदेही तय करनी चाहिए। भारतीय रेल हमारे स्वाभिमान और सम्मान से जुड़ी है। उस पर किसी का नाम मत लिखवाने का काम कीजिए। उसे भारतीय रेल ही रखने का काम करिएगा। लोको पायलट की बड़े पैमाने पर भर्ती करने का काम किया जाए। जो खाली पद हैं, उन्हें भी भरने का काम करिए। नई पटरियां बिछाने का भी काम तेजी से होना चाहिए। जो अंडरपास बने हैं, कोई अंडरपास सफल नहीं होता है। ज्यादातर में पानी भर जाता है, दुर्घटनाएं हो रही हैं। लोगों की जान जा रही है।

अध्यक्ष महोदय, मेरे क्षेत्र में जो एक व्यावहारिक दिक्कत आती है, उसके संबंध में एक मांग करना चाहता हूँ। हमारे क्षेत्रों में आपने बड़े पैमाने पर जो अंडरपासेज बनाए हैं, उनमें से कोई अंडरपास सफल नहीं है। बरसात के दिनों में आप वहां जाएं। सभी अंडरपासेज में पानी भरा हुआ है। कई दुर्घटनाएं हो रही हैं, लोगों की जानें जा रही हैं। अंडरपासेज ज्यादातर ग्रामीण क्षेत्रों में बनाए गए हैं। आम आदमी को उससे निकलने में बहुत दिक्कत हो रही है। मेरी आपसे मांग है कि अंडरपास की जगह आप फ्लाईओवर बनाने का काम करें।

माननीय अध्यक्ष महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र की मांग की तरफ आता हूँ। हरगांव में परसेण्टी में एक भुर्जिहा गांव है। पिछले दस वर्षों से वहां के लोगों का रास्ता रोक दिया गया है। पूरे गांव के लोगों को 20 किलोमीटर का चक्कर लगाकर जाना पड़ता है। इसी तरह, उरदौली के आस-पास कुछ अधिकारियों ने मनमानी करते हुए वहां पर जो रास्ता था, उसको बंद करने का काम कर दिया। वहां भी करीब 70 गांवों के लोगों को 20 किलोमीटर का चक्कर लगाकर जाना पड़ता है। लखनऊ से लेकर सीतापुर होते हुए लखीमपुर, मैलानी तक जो छोटी लाइन थी, उसे बड़ी लाइन करने का काम पूरा किया गया। आठ वर्ष हो गए हैं, लेकिन अभी भी उस पर कोई बड़ी लाइन की रेलगाड़ी नहीं चल पाई। मेरी आपसे मांग है कि सीतापुर, लखनऊ, लखीमपुर, मैलानी, पीलीभीत और इधर शाहजहाँपुर होते हुए आप नई रेलगाड़ियां चलाने का काम करें।

महोदय, सीतापुर और लखीमपुर को जोड़ने वाली जो 4-लेन सड़क है, उस पर एक फ्लाईओवर है। आठ साल पहले हमारे राष्ट्रीय अध्यक्ष माननीय अखिलेश यादव जी ने 4-लेन बनाकर दो जिलों को जोड़ा था। उस फ्लाईओवर का काम आठ सालों से अधूरा पड़ा हुआ है, जिसकी वजह से कई दुर्घटनाएं हो रही हैं। मेरी आपसे मांग है कि उस फ्लाईओवर को जल्दी से जल्दी जोड़ने का काम करें।

महोदय, इसी तरह, सीतापुर, शाहजहाँपुर होते हुए जो हमारी 4-लेन है, उसमें नेरी के पास करीब दस वर्षों से ज्यादा समय से फ्लाईओवर का काम अटका पड़ा है। आपके माध्यम से मेरी मांग है कि उसे पूरा करने का काम करें। माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे समय दिया, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री दर्शन सिंह चौधरी (होशंगाबाद) : माननीय अध्यक्ष महोदय, आज आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मेरे क्षेत्र की जनता की ओर से मैं आपके प्रति बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : आप तो पहली बार चुनकर आए हैं। आप यहां कितनी बार भाषण दे चुके हैं?

श्री दर्शन सिंह चौधरी : महोदय, तीन बार।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप तीन बार से ज्यादा बोल चुके हैं। आप अब तक पाँच बार बोल चुके हैं।

पुराने माननीय सदस्यों के साथ अन्याय होगा, नए माननीय सदस्यों के साथ अन्याय नहीं होगा, जस्टिस होगा।

श्री दर्शन सिंह चौधरी : अध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने एक दूरगामी और परिणामदायक काम किया है। मैं तो ऐसा मानता हूँ क्योंकि मैं रेल से प्रत्यक्ष तौर से भी जुड़ा हुआ हूँ। मेरा पूरा लोक सभा संसदीय क्षेत्र रेल से जुड़ा हुआ है, केवल एक विधान सभा के एक रायसेन जिले में अभी तक रेल नहीं आई है। मेरी पहली मांग यही है कि इन्दौर से लेकर जबलपुर तक जो सीधी लाइन पास हुई है, उस पर शीघ्रातिशीघ्र काम हो, जिससे मेरे तेंदूखेड़ा, उदयपुरा, बाड़ी, बरेली तक पूरी रेल लाइन का काम आगे बढ़ जाए।

महोदय, इस रेल विभाग में जो सबसे बड़ा काम हुआ है, वह यह है कि आज से दस-बीस साल पहले की आप कल्पना करके देखिए, उस समय रेलों के डिब्बों में बदबू आती थी। उस समय चाहे आप जिस किसी भी डिब्बे में बैठ जाइए, जिस किसी भी स्टेशन पर उतर जाइए, कहीं सुअर दिखते थे तो कहीं गंदगी थी। लेकिन, आज मैं हमारे माननीय रेल मंत्री जी को, माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने आज रेल की व्यवस्था को स्वच्छता में बदल कर रख दिया है। कोरोना काल में इस रेल की व्यवस्था ने ही अस्पताल का काम किया। इसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। परफॉर्म की दृष्टि से, रिफॉर्म की दृष्टि से और ट्रांसफॉर्म की दृष्टि से आज हमारी रेल की व्यवस्था पूरे विश्व का नेतृत्व कर रही है। स्वामी विवेकानन्द जी ने जो सपना देखा था, उसका इसी के माध्यम से पूरा होने का दिन आ रहा है।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से आज केवल इतना निवेदन है कि हमारे अनेक छोटे-छोटे स्टेशन्स हैं, जहां नई योजनाएं शुरू हुई हैं और उनमें विशेषकर, वोहानी, वहां से चलकर गाडरवारा, करेली, सालेचौका, सोहागपुर, बनखेड़ी, पिपरिया, गुरमखेड़ी, शोभापुर, आगे चलकर वनापुरा और पवारखेड़ा जैसे छोटे-छोटे स्टेशन्स को समृद्ध करते हुए ट्रेनों की स्टॉपेज दी जाए। कुछ ट्रेनों की स्टॉपेजेज के बारे में मैंने व्यक्तिगत रूप से भी मांग की है। विशेषकर, वोहानी में एक भी ट्रेन अभी नहीं रुक रही है। इसलिए वहां ट्रेनों के स्टॉपेजेज को शुरू कर दें। चाहे वह इन्टरसिटी एक्सप्रेस हो या वेरावल एक्सप्रेस हो या जन शताब्दी एक्सप्रेस हो, उनकी स्टॉपेज वहां दी जाए।

श्रीधाम एक्सप्रेस और वेरावल एक्सप्रेस को बनखेड़ी में रोका जाए । पुणे-पटना एक्सप्रेस और इन्दौर साप्ताहिक सुपरफास्ट एक्सप्रेस को पिपरिया में रोका जाए । सुहागपुर में इन्दौर सुपरफास्ट एक्सप्रेस, इन्टरसिटी एक्सप्रेस, पुणे-पटना एक्सप्रेस, संघमित्रा एक्सप्रेस, हावड़ा मेल, गंगा कावेरी एक्सप्रेस को रोका जाए । बनापुरा रेलवे स्टेशन पर कामायानी एक्सप्रेस, गोवा एक्सप्रेस और जयपुर-हैदराबाद एक्सप्रेस को रोका जाए । भुसावल-नागपुर ट्रेन, जो बंद हुई है, उसे पुनः चालू किया जाए

इटारसी से झांसी की जो ट्रेन पैसेंजर बंधु है, उसको शुरू किया जाए । शटल की माँग पूरे क्षेत्र में है, उसको पुनः शुरू किया जाए । इसके साथ-साथ दयोदय एक्सप्रेस को जबलपुर से इटारसी तक बढ़ा कर इन स्टेशनों पर रोका जाए । चूंकि मेरे यहां पर फोर लाइन का काम नहीं है, इसलिए मैं निवेदन करता हूँ कि ट्रेनें चलाई जाएं । दूसरा, छोटे-छोटे व्यापारी, चाहे वे सब्जी वाले हों, इनके लिए डेढ़ सौ किलोमीटर का जो एमएसटी चलता है, उसको दो सौ किलोमीटर में बदलने का काम करें । आपने मध्य प्रदेश को साढ़े 1400 करोड़ रुपये का जो बजट दिया है, मेरे हिस्से से ज्यादा आपने दिया है, माननीय मंत्री जी और मोदी जी हमें अब आप पर पूरा भरोसा है । जो भी विपक्षी कह रहे हैं, उस पर ध्यान मत दीजिए । मैं आपसे कह रहा हूँ कि ?छीन कर खाने वाले का कभी पेट नहीं भरता और बांट कर खाने वाला कभी भूखा नहीं मरता है ।? इस भाव के साथ मैं आप सबका धन्यवाद करते हुए कहना चाहता हूँ कि मेरी माँगों को पूरा किया जाए । हमारे प्रदेश में पंचमढ़ी एक हिल स्टेशन है, वहां के लिए सुविधाएं देना बहुत आवश्यक हैं । कवच योजना का स्वागत करते हुए और कुंभ आदि व्यवस्थाओं में आपने जो अपार सहयोग किया है, उसके लिए धन्यवाद करते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूँ ।

डॉ. प्रशांत यादवराव पडोले (भंडारा-गोंदिया) : माननीय अध्यक्ष महोदय, 1853 में जब पहली बार भारत में रेल प्रारंभ हुई, तब से ले कर अब तक भारतीय रेलवे ने लंबी यात्रा तय की है । रेलवे देश के परिवहन का मुख्य आधार है । भारत की जीवन रेखा है । आर्थिक और सामाजिक विकास का महत्वपूर्ण हिस्सा भी है । महोदय, मैं उस क्षेत्र से आता हूँ, जहां पर रेल के नेटवर्क का जाल ही नहीं है । अध्यक्ष महोदय, बचपन में हम लोग गाना गाते थे -

We will go to our maternal uncle's house by train and eat Ghee-roti there*

ऐसा सपना देखते-देखते बड़े हो गए, लेकिन हमारे सपने-सपने ही रह गए । स्थिति ऐसी हो गई है कि टिकट मंहगा होने से यात्री को बहुत ही तकलीफ और परेशानी का सामना करना पड़ रहा है । वेटिंग का टिकट कन्फर्म ही नहीं होता है । जुर्माना लगाया जाता है । आम आदमी की जगह रह कर ज़रा सोचिए । उसको बुलेट ट्रेन चाहिए या समय पर पहुंचाने वाली ट्रेन चाहिए? पिछले कुछ दशकों में रेलवे ने जो बहुत कुछ महत्वपूर्ण प्रगति की है, उसके आंकड़े पेश कर अपनी पीठ थपथपा नहीं सकते हैं । हम लोग जापान, फ्रांस और जर्मनी जैसे देशों की बुलेट ट्रेनों के साथ कंपेयर करते हैं । लेकिन गति और तकनीकी के विकास की तुलना करें तो अंतर साफ दिखाई देता है । देश में बुलेट ट्रेन की जरूरत है, लेकिन आप ही बताइए कि प्रोजेक्ट पर होने वाले भारी खर्च की बजाय पहले हम मौजूदा नेटवर्क को सुधार और अपग्रेड क्यों नहीं करते हैं? जहां ट्रेन घंटों लेट चलती है, आवश्यक है कि हम पहले मौजूदा ट्रेनों की गति, समय की पाबंदी और सफाई सुनिश्चित करें । सुरक्षा कवच सिस्टम देने का वादा किया गया था कि दुर्घटनाएं नहीं होंगी । लेकिन हर बार ट्रेन पटरी से उतर जाती है । पता नहीं सुरक्षा कवच सिस्टम को अमल में लाया गया है या नहीं । ? (व्यवधान) अध्यक्ष महोदय, सरकार कहती है कि देश में रेल नेटवर्क बढ़ता जा रहा है लेकिन मेरे लोक सभा क्षेत्र में इसके ठीक विपरीत हुआ है । जब कांग्रेस की सरकार ने देश में आर्डिनेंस फैक्ट्री स्थापित की तब एक फैक्ट्री भंडारा जिले के जवाहर नगर में लगाई गई । भंडारा रोड ? जवाहर नगर तक रेल पटरी बिछाई गई । फैक्ट्री से भंडारा रोड रेलवे स्टेशन तक मालगाडी चलती थी, लेकिन

उसको बंद कर दिया गया है। मोदी सरकार के दूसरे कार्यकाल में, वर्ष 2022 में लोगों के विरोध के बावजूद इस पटरी को उखाड़ दिया गया। मेरी मांग है कि इस रेलवे पटरी को पुनः बिछाया जाना चाहिए।

रीवा ट्रेन का स्टॉप वर्ती स्टेशन पर है। इसे मंजूर किया गया है, लेकिन अभी तक उसकी शुरुआत नहीं हुई है। मंत्री जी इसे बताने का काम करें। इसे जल्दी से जल्दी शुरू करने की कोशिश करें। गोंदिया रेलवे स्टेशन का जो काम है, वह बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। उसको भी फास्ट करने का काम करें। वर्ती रेलवे स्टेशन में आरओबी और आरयूबी का जो निकृष्ट दर्जे का काम हुआ है, उसे भी सरकार को जानना चाहिए। वहां का काम अच्छी तरह से करने की कोशिश करनी चाहिए।

महोदय, मैं एक बात कहना चाहूंगा। राष्ट्रपति अभिभाषण के बारे में जो चर्चा सत्र था और बजट का जो चर्चा सत्र है, इसमें सिर्फ धर्म और इमरजेंसी की बात की गई है।

माननीय अध्यक्ष : चलिए, नमस्कार।

श्री अप्पलनायडू जी।

? (व्यवधान)

डॉ. प्रशांत यादवराव पडोले : सर, धर्म और इमरजेंसी की बात की गई है। क्या हम हिन्दू नहीं हैं? क्या इस देश में दूसरे धर्म के लोग नहीं रहते हैं? विजन ऐसा होना चाहिए कि सौ से डेढ़ सौ साल के बाद भी इस देश की लोक संख्या क्या होगी?? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: केवल अप्पलनायडू जी की ही बात रिकॉर्ड में जाएगी। पडोले जी का भाषण रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

? (व्यवधान)

SHRI APPALANAIDU KALISSETTI (VIZIANAGARAM): As a newly elected Member of Parliament I thank you for giving me this opportunity. I thank the Minister for Railways for listening to our problems related to railways with attention. In my Parliamentary Constituency Viziayanagaram, which borders Odisha, we have a railway crossing at Raigada and Parvatipuram where there are five crossings within a span of 1 km, which is causing a lot of inconvenience to the students and other passengers. Therefore, I request the hon. Minister to review these crossings.

In Chigurupalli Railway Station, inter-state services train may be stopped to help the passengers. I also request to complete the works in the railway station in time. The flyover near Chigurupalli may be completed at the earliest. I request additional general coaches for the benefit of passengers.

Visakhapatnam is a developing city in Andhra Pradesh. Therefore, I request you to consider sanctioning the metro rail network in Visakhapatnam. Railway network

may be developed in Bhogapuram industrial area and Bhogapuram airport as well. I also request to resolve all the issues pertaining to railways in Andhra Pradesh for the development of our state. I thank you once again for giving me this opportunity.

श्री श्यामकुमार दौलत बर्वे (रामटेक) : अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया ।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माइक का बटन हमारे पास नहीं है, लेकिन इशारा हमारा चलता है ।

श्री श्यामकुमार दौलत बर्वे : जी, वह इशारा मैं आपके लिए साथ में लेकर आया हूँ ।? (व्यवधान) सबसे पहले, मैं अपने संसदीय क्षेत्र की समस्या आपके माध्यम से मंत्री महोदय को बताना चाहता हूँ । कोरोना काल में जो ट्रेन्स बंद हुई हैं, मेरा नागपुर डिस्ट्रिक्ट आता है, नागपुर में दो लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र हैं- रामटेक और नागपुर । नागपुर से हजारों ट्रेन्स जाती हैं, क्योंकि वह सेंटर है । मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि कोरोना काल के दो-ढाई साल हो गए हैं । अब वह बंद हो गया है । उसके बाद भी जो ट्रेन्स बंद की गई हैं, उनको फिर से स्टार्ट क्यों नहीं किया गया है? जो ट्रेन्स स्टार्ट हैं, उनकी स्टॉपेज बंद हैं । मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि हमारे नरखेड़ की जो ट्रेन्स हैं, वहां की चार ट्रेन्स बंद की गई हैं ।

दक्षिण एक्सप्रेस, जीटी एक्सप्रेस, जबलपुर एक्सप्रेस, दानापुर एक्सप्रेस, ये चारों ट्रेन्स रुकनी बंद हो गई हैं । इसकी वजह से बच्चों को स्कूल, कॉलेज जाने में बहुत तकलीफ होती है । वह रूरल एरिया है । 60-65 किलोमीटर दूर से बच्चे नागपुर आते हैं । ये बच्चे ट्रेन से बहुत जल्दी पहुंच सकते हैं । कृपा करके इन ट्रेन्स का स्टॉपेज जल्दी स्टार्ट किया जाए । मैं आपसे यह विनती करता हूँ ।

महाराष्ट्र में 41 रेल परियोजनाएं स्वीकृत हैं । इनको 81,580 करोड़ रुपये की जरूरत है, जबकि बजट में 15,500 करोड़ रुपये ही मंजूर किए गए हैं । यह कैसे पॉसिबल है? मैं आपके माध्यम से यह पूछना चाहूंगा? जब रेल की दुर्घटनाएं होती हैं, तो उसकी कोई जवाबदारी नहीं लेता ।

मेरी पहली स्पीच है । मुझे दो मिनट ज्यादा बोलने दीजिए । मेरी आपसे रिक्वेस्ट है ।

माननीय अध्यक्ष : आप बोलिए, लेकिन जो बात एक बार सदन में आ चुकी है, उसको रिपीट करने की आवश्यकता नहीं है ।

श्री श्यामकुमार दौलत बर्वे : महोदय, नवम्बर, 2014 में भाजपा नेतृत्व वाली एनडीए सरकार ने रेलवे के 17 प्रमुख क्षेत्रों को 100 पर्सेंट एफडीआई के लिए खोला है । रेलवे स्टेशन्स के आधुनिकीकरण के नाम पर पूंजीपतियों को हजारों एकड़ बहुमूल्य भूमि 45 वर्ष की लंबी लीज़ पर दी गई । सरकार पूंजीपतियों को 400 रेलवे स्टेशन्स देने का प्रयास कर रही है । इनमें नई दिल्ली, सीएसटी, मुंबई, हावड़ा, चेन्नई और बेंगलुरु स्टेशन्स शामिल हैं । मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि इनका निजीकरण न हो ।

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी कई बार कह चुके हैं कि कोई निजीकरण नहीं होगा, फिर आप उन विषयों को क्यों उठा रहे हैं?

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : हमें भारतीय रेल और भारतीय रेल के परिवार की भी प्रशंसा करनी चाहिए कि इतनी बड़ा रेल नेटवर्क होने के बावजूद भी अधिकतम ट्रेन्स सही समय पर पहुंचती हैं । मैं भी ट्रेन में सबसे ज्यादा सफर करता हूं । सब कर्मचारी पूरी सामर्थ्य से इसके अंदर काम करते हैं । सदन से उनके लिए भी एक अच्छा मैसेज जाए ।

? (व्यवधान)

श्री श्यामकुमार दौलत बर्वे : सर, मुझे लास्ट विषय बोलना है । सीनियर सिटीजन्स का कोटा कम किया गया है । वह फिर से चालू किया जाए । जो एससी, एसटी, ओबीसी के परीक्षार्थी बच्चे पहले अपने देश में कहीं पर भी, किसी भी कोने में जाकर एग्जाम देते थे, उनको जो रियायत मिलती थी, वह फिर से चालू की जाए । मैं आपके माध्यम से यह दरखास्त करता हूं ।

श्री आर. के. चौधरी (मोहनलालगंज) : माननीय अध्यक्ष जी, आपने रेल बजट पर मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं । रेलवे बहुत महत्वपूर्ण विभाग है । हम सबकी मान्यता है कि रेल हमें सस्ती, सुविधाजनक और सुरक्षित यात्रा मुहैया कराता है । यह एक बड़ी बात है । यह देखा गया है कि अधिकतर पैसेंजर ट्रेन्स, उनमें खास तौर से जो मेल ट्रेन्स हैं, जिनमें जनरल कोच लगे रहते हैं, उनमें भूसे की तरह यात्री भर जाते हैं । टॉयलेट्स में अटैची, डिब्बे और बक्से रखे जाते हैं । इनके अंदर उतनी जगह नहीं बचती कि लोग सफर कर सकें । लोग बहुत दुर्गति वाली हालत में सफर करते हैं ।

मान्यवर, ट्रेन्स में लेटलतीफी, गैर-सफाई और खास तौर से एक्सीडेंट्स की स्थिति है । पिछले दिनों 10-12 की संख्या में ट्रेन एक्सीडेंट्स हुए, खास तौर से बालासोर रेलवे एक्सीडेंट में 293 लोग मारे गए । यह एक बड़े अफसोस की बात है । हमारी ट्रेन आगे बढ़ रही है, तरक्की हो रही है । इसमें खास तौर से हमारे रेल मंत्री जी सक्रिय हैं, लेकिन फिर भी रेलवे की हालत बिगड़ती जा रही है । रेलवे को भगवान भरोसे नहीं छोड़ा जा सकता है । यह नहीं चल सकता ।

माननीय अध्यक्ष : क्या आपके क्षेत्र की कोई बात है?

श्री आर. के. चौधरी : माननीय अध्यक्ष जी, मैं कुछ बातें अपने लोक सभा क्षेत्र के लिए कहना चाहूंगा । उत्तर प्रदेश में लखनऊ जनपद में मोहनलालगंज लोक सभा क्षेत्र है । इसमें काफी हिस्सा लखनऊ जिले का है, एक हिस्सा उसमें सीतापुर का है । यहां कुछ रेलवे क्रॉसिंग्स हैं, जहां आए-दिन जाम लगा रहता है । यहां से 3-4 ट्रेनें गुजरती हैं और रेल का फाटक बंद रहता है । स्कूल जाने वाले बच्चे समय से स्कूल नहीं पहुंच पाते हैं, मरीज तड़पकर मर जाते हैं । निश्चित तौर पर ऐसा लगता है कि रेलवे को देखने वाला कोई नहीं है । उस क्षेत्र में मोहनलालगंज एक बड़ा जंक्शन है, वहां गोसाइगंज में रेलवे क्रॉसिंग है, मलिहाबाद विधान सभा क्षेत्र है, वहां रेलवे क्रॉसिंग है, सिधौली रेलवे क्रॉसिंग है, इंदोजा रेलवे क्रॉसिंग है, निगोहा नेग्राम मार्ग पर रेलवे क्रॉसिंग है । हमारी मांग है कि इन क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज बनायी जाए, अगर नहीं बनाया जाएगा तो इन क्षेत्रों में दुर्घटना हो सकती है और इससे लोगों की असुविधा बढ़ जाएगी । इस आशा के साथ कि हमारी बात मानी जाएगी, माननीय मंत्री जी यहां बैठे हैं जो इसका संज्ञान लेंगे । मैं आशा करता हूं कि हमारी मांग मानी जाएगी । बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्री प्रदीप कुमार सिंह (अररिया) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे मौका दिया, धन्यवाद । बीते दिनों भारत सरकार द्वारा पेश किया गया बजट विकसित भारत का बजट है । मैं बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं । भारत सरकार ने भारत को विकसित भारत बनाने का लक्ष्य रखा है । इस बजट को लेकर विपक्ष कुछ भी कह ले, लेकिन देश की जनता को इस समावेशी बजट पर पूरा भरोसा है ।

इस बार के बजट में हमारे संसदीय क्षेत्र अररिया सहित समूचे कोसी सीमांचल क्षेत्र के लोगों के लिए सरकार ने नया तोहफा दिया है। हम लोग कोसी क्षेत्र से आते हैं, करीब-करीब 15 जिलों में बाढ़ आती है। सबसे पहले मैं प्रधानमंत्री जी और वित्त मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि साढ़े ग्यारह हजार करोड़ रुपये कोसी के बाढ़ से निजात के लिए दिया है। बाढ़ से किसानों की फसल बर्बाद तो होती ही थी, रोड, पुल, सड़क और जानमाल की भी क्षति होती थी।

मैं प्रधानमंत्री जी और वित्त मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। इतिहास में आजादी के बाद जो काम नहीं हुआ, अब बाढ़ से भी मुक्ति मिलेगी, साढ़े ग्यारह हजार करोड़ रुपये का बजट दिया है। इसके साथ ही हम लोगों दो लाख हेक्टेयर किसानों की जमीन का पटवन भी होगा, किसान हित की सरकार है। विपक्ष चाहे जो भी कह ले, लेकिन यह बजट विकसित भारत बनेगा। मैं रेल पर ही आता हूँ। बढ़िया काम किया है तो थोड़ा सुनिए, जो काम कभी नहीं हुआ। रेल मंत्री जी यहां बैठे हैं। मैं इनका आभार व्यक्त करता हूँ। हमारे यहां छह ट्रेन मिला है। अभी छह महीना पहले माननीय रेल मंत्री जी सहरसा और सहरसा से फारबिसगंज रेल लाइन को 15 साल बड़ी लाइन में परिवर्तन होने में लग गया। वह पटरी उखाड़ कर फेंक दिया था, तब इन्हीं लोगों की सरकार थी। मोदी जी और रेल मंत्री जी के नेतृत्व में सहरसा से फारबिसगंज-जोगबनी नेपाल बार्डर रेल लाइन चालू हुआ है।

कांग्रेस की सरकार को रेल बनाने में पन्द्रह साल लग गए, वह भी रेल लाइन चालू हुआ। जोगबनी से रक्सौल चालू हुआ। जोगबनी से वेस्ट बंगाल कटिहार होते हुए रेल लाइन चालू हुआ।

जब लालू जी रेल मंत्री थे तब वर्ष 2007 में 1 करोड़ रुपये देकर रेल का शिलान्यास किया था। अररिया से वेस्ट बंगाल गलगलिया, अररिया से सुपौल। मैं अपने रेल मंत्री जी को आभार व्यक्त करता हूँ कि क्योंकि 99 देकर परसेंट काम हो गया है। मुझे लगता है कि छह महीना वह रेल लाइन चालू हो जाएगा। दो नई रेल लाइन की पटरी बिछ गया है, अब मात्र दस परसेंट काम बचा है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि मैं जहां से आता हूँ वह फणीश्वरनाथ रेणू की धरती है, बड़े साहित्यकार थे, रामलाल स्नेही, द्विजदेनी जी की धरती है। मैं सीमावर्ती इलाके से आता हूँ, नेपाल और विराट नगर शहर बगल में है। हमारा नेपाल से रोटी और बेटी का रिश्ता है, अटूट रिश्ता है, टूट नहीं सकता। जोगबनी नेपाल के बार्डर के पास है, मेरे संसदीय क्षेत्र अररिया में पड़ता है। सीमांचल एक्सप्रेस दिल्ली आती है, इसमें पैट्री कार की व्यवस्था नहीं है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि इसमें पैट्री कार लगवाने का प्रबंध करें। ट्रेन में 20-25 घंटे लग जाते हैं और लोगों को भूखा रहना पड़ता है। कभी-कभी स्टेशन पर खाने के चक्कर में ट्रेन छूट जाती है। मैं अनुरोध करता हूँ कि इस ट्रेन में पैट्री कार लगवाई जाए।

मेरा अनुरोध है कि हमें एक नई ट्रेन जोगबनी से दिल्ली दी जाए। हमें राजधानी के लिए 70 किलोमीटर दूर कटिहार आना पड़ता है। मैंने माननीय मंत्री जी को लिखकर भी दिया था और उन्होंने वादा भी किया था कि आम्रपाली ट्रेन को कटिहार के बजाय 100 किलोमीटर पर जोगबनी से चलाएंगे। इंटरसिटी ट्रेन कटिहार से पटना चलती है। राजधानी जाने के लिए पटना ट्रेन नहीं थी, अब एक ट्रेन जोगबनी से दी गई है। इंटरसिटी ट्रेन अररिया होकर कटिहार से पटना जाती है, मेरा अनुरोध है कि कटिहार के बजाय इसे जोगबनी से चलाया जाए। चितपुर एक्सप्रेस से व्यवसायी कोलकाता जाते हैं। यह ट्रेन सप्ताह में तीन दिन चलती है, मेरी मांग है कि इस ट्रेन को रैगुलर चलाया जाए।

अंत में, मैं भारत के माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी, माननीय रेल मंत्री जी और माननीय वित्त मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ कि नए और विकसित भारत में रेल का बहुत काम हुआ है। जब मैं रेलवे स्टेशन जाता हूँ तो लगता है कि हर स्टेशन मॉडल स्टेशन बन गया है। हर स्टेशन पर पूरी साफ-सफाई रहती है। हमें न्यू इंडिया

की झलक रेलवे स्टेशन्स पर दिखाई देती है। हमारे यहां अमृत स्टेशन के तहत एक बड़ा स्टेशन बन रहा है। रेल के क्षेत्र में अनेक काम हुए हैं। मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि न्यू इंडिया बनेगा। छोटे-छोटे काम हैं, जोगबनी में पैट्री कार बन रही है, यह काम बहुत दिनों से लंबित है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि पैट्री कार दी जाए।

इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI VAMSI KRISHNA GADDAM (PEDDAPALLE): Hon. Speaker Sir, thank you so much for this opportunity. I come from Peddapalle, Telangana. Earlier, this constituency had been represented by my late grandfather, Shri Venkatswamy ji who happened to be a seven-time Member of Parliament and three-time Union Minister, and thereafter, by my father, Dr. Vivek. I am very happy that the people have blessed me and sent me here today. Sir, thank you for this opportunity.

First of all, I would like to take your attention to the railway revenue, which is Rs. 2,78,000 crore out of which 65 per cent of this revenue comes from freight. And out of this, I am very happy to share that 40 to 50 per cent of this comes from coal transport. I represent the Peddapalle Parliamentary Constituency where in the Singareni collieries, coal is manufactured and transported. It is one of the highest in the country. I am very happy to say that almost 70 million tonnes of coal is transported from Peddapalle region to the rest of the country. I have given this information because we are almost contributing about Rs. 11,000 crore to the railway revenue per year. My request to the hon. Minister is, please give us allocation as per the revenue contribution that is coming from Peddapalle.

I request that the extension from Chennur to Ramagundam be done at the earliest. It is a very backward area and we need good connectivity to improve our economy on that side. Belampalli to Secunderabad railway line is to be introduced. We have a lot of devotees who would like to go from our region to Tirupati. So, the Tirupati Express should also have stops in Odela, Peddapalle, Ramagundam, Mancherial and Belampalli. I would also request a stop at Mancherial for the Vande Bharat Express from Secunderabad to Nagpur. It is a major hub town for me in Paddapalle.

The Telangana Express goes from Secunderabad to New Delhi. I would like to request for a stop at Peddapalli junction. When my father, Shri Vivek Venkatswamy Garu, was there, we had a stop at Odela at that time, but due to Covid and thereafter, the stops were cancelled. I would request the Government to reinstate those stops. There are stops like Kazipet to Balharshah. There is the Ajni Passenger Train. There is Sabarimala Express. We have a lot of devotees who go to Kerala

from my region. So, I would request for Sabarimala Express to have a stop at Chennur and Mancherial. I would request the Government to have a stop at Mandamarri for the Singareni Passenger Train and Ramagiri Passenger Train. That will really help us.

I would also like to highlight that we have a Depreciation Reserve Fund, Railway Safety Fund and Rashtriya Rail Sangraksha Kosh Fund, where we almost have Rs. 20,000 crore allocation for the safety of railways. I would also request the hon. Minister to ensure that we do not have such accidents anymore. You all are aware we are having repeated incidents. It pains me as a Member of the House. I know we are all trying to do our level best.

The proposed railway lines would connect several underserved areas, reducing travel time and costs for the local population of my constituency. The benefits of such a project would be immense promoting growth and increasing accessibility of our community.

I humbly request that you review these proposals and consider in your planning for your upcoming railway development projects. Our constituency is eagerly waiting for positive developments in this regard.

I thank you for your attention and for your consideration. We aim to improve the quality of life for thousands of our people coming from Peddapalli region. Thank you so much for this opportunity once again.

SHRIMATI SANGEETA KUMARI SINGH DEO (BOLANGIR): Sir, at the very outset, I would like to thank the hon. Prime Minister, the hon. Finance Minister and our dynamic Railway Minister, for placing special emphasis on making our railways a world class railways. In order to achieve that, we are making a record allocation of Rs. 2.62 lakh crore as capex and a gross budgetary allocation of Rs. 2.52 lakh crore for the current financial year, that is indeed historic. It is in sharp contrast to the gross budgetary allocation between 2004 and 2014, which was merely Rs. 1.56 lakh crore during the UPA Government. This record allocation has only been possible as our economy is more resilient and on a stronger footing due to the continuous economic policies of the hon. Prime Minister, which concentrates on inclusive growth.

Sir, our railways have achieved several milestones in infrastructure. In the past 10 years, the Railways commissioned 31,180 track kilometres. The pace of track laying has increased to 14.54 kilometres per day in 2023-24. Along with the laying of

tracks, doubling, and tripling, gauge conversion was also achieved. During 2014-24, 41,655 route kilometres have been electrified as compared to 21,413 route kilometres till 2014. This year's budget has additional fund allocation to promote industrial development.

The Railways have adopted a new approach for infrastructure development. Three economic railway corridors are to be created, and 432 projects have been identified under the PM Gati Shakti Mission for enabling multimodal connectivity. I have to once again profusely thank the hon. Prime Minister, the Finance Minister and the dynamic Railway Minister for the budgetary allocation of Rs. 10,586 crore in this financial year to enhance railways infrastructure in Odisha, which is about 12.5 times more than the average investment under the UPA Government.

From 2009-2014, only 53 kms of new tracks were laid annually, while from 2014 to 2024, the figure has tripled to 183 kms of new tracks being laid annually. Electrification of railway lines has seen a five-fold increase in Odisha from 29 kms annually to 146 kms annually between 2014 and 2024. Now, Odisha has achieved 100 per cent electrification of railway lines.

Currently, there are 40 ongoing projects in Odisha focussed on laying new tracks, doubling multiple lines amounting to Rs 54,434 crore. 59 stations are being developed as Amrit Bharat Stations and I have to thank the hon. Railway Minister because four of my railway stations, from my Parliamentary Constituency have also been taken up. I also want to thank the hon. Railway Minister for sanctioning a Wagon POH Workshop in Kantabanji in my constituency which is infamous for migration of labour to other States.

You know, human wants are insatiable. Though I beg apology from the hon. Railway Minister as he has done a lot of work in my constituency, still I have to put forth several demands of my people. My demands are - early completion of Balangir-Khurdha railway line, a new rail line from Sambalpur to Sonapur, budgetary allocation for the new railway line from Balangir to Nuapada via Patnagarh for which the final location survey has been going on for two years; extension of Jammu Tavi Express from Sambalpur to Titlagarh; increasing the frequency of Samata Express; increasing the frequency of Visakhapatnam - Amritsar Hirakud Express; stoppage of Raipur Bilaspur Passenger Train at Barpali, Loisinga and Deogaon Railway Stations; stoppage of Samaleswari Express at Loisinga Railway Station; and a new Vande Bharat Express Train from Raipur to Puri via Katabanji, Titlagarh and Balangir. Lastly, we want Vande Express Train which

the hon. Member from Kalahandi had also requested, from Raipur to Vishakhapatnam via Bolangir.

I am sure that under the visionary leadership of the hon. Prime Minister and the impeccable planning and execution of projects under our hon. Railway Minister, the aspirations of the people of my constituency will be fulfilled.

With these words, I conclude my speech.

SHRI SURESH KUMAR SHETKAR (ZAHIRABAD): Sir, I would like to bring to your kind notice regarding the laying of new railway line between Bidar and Bodhan, which pertains to my Zahirabad Parliamentary Constituency in Telangana State.

In this regard, it may be recalled that this proposal is pending for the past 10 years from the 15th Lok Sabha when I represented this Constituency. The Government has undertaken a survey for this railway line route and given a feasibility report as the most viable project. After that, due to lack of proper follow-up and utter negligence, this project has not made any progress.

This railway line via Narayankhed, Pitlam and Banswada touches the major stations like Gulbarga Bider, Nizamabad and Peddapalli, and this line will be the most shortest route connecting the States of Telangana, Karnataka and Maharashtra. This will benefit thousands of passengers who commute on a daily basis for various purposes and save a lot of time also.

This new railway line is nearer to Nizam Sagar Irrigation Project which has fertile land and mostly beneficial to the farmers to sell their agricultural produce also.

Therefore, I request the hon. Minister of Railways, through the Chair, to kindly consider to execute this new railway line from Bidar to Bodhan at the earliest for which my constituency people will be grateful to you forever.

Thank you.

SHRI SAPTAGIRI SANKAR ULAKA (KORAPUT): Thank you, Speaker Sir for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants. ? (*Interruptions*) Hon. Minister Shri Ashwini Vaishnaw is from Odisha and I have a lot of expectation, लेकिन मैं अपनी पीड़ा भी बताना चाहता हूं । I will talk about the two projects. वर्ष 2019 से मैं चुनकर आया हूं, हर बार मैंने यह विषय उठाया है । आप भी उस प्रोजेक्ट के बारे में जानते होंगे । एक गुनुपुर रेलवे न्यू रेल लाइन प्रोजेक्ट है । This was the extension up to Therubali.

माननीय अध्यक्ष : मैं नहीं जानता हूँ, वह जानते हैं ।

श्री सप्तगिरी शंकर उलाका : सर, जो पहले मंत्री थे, उनसे भी बात हुई थी, चर्चा हुई थी और बहुत आगे बात गई । यह वर्ष 2017-18 के बजट में इन्क्लूड किया गया था । उस समय डीपीआर 1273.74 करोड़ की थी । The rate of return was minus 3.19 per cent. They said that if the State Government gives land free of cost and shares the cost, they will commission the project. I spoke to Chief Minister Naveen Patnaik ji and he agreed to do both the things. यह चिट्ठी इतनी चलती है कि वहां से यहां आती है, यहां से वहां जाती है । It gets lost in translation. मैंने अभी अनस्टार्ट क्वेश्चन में पूछा था और माननीय मंत्री जी ने यह बताया कि the DPR has been prepared and the cost is Rs.1165 crore.

My question is this. इस प्रोजेक्ट का क्या स्टेटस है, यह कब कमीशन होगा और आपको क्या चाहिए? प्लीज, इसको कर दीजिए । ?सबका साथ, सबका विकास? की बात है तो हम लोगों को भरोसा चाहिए । हमारे द्वारा पूरी मदद मिलेगी । माननीय मंत्री जी से यह निवेदन है कि इस प्रोजेक्ट को जैसे भी हो, आप कमीशन कीजिए । मैं उनका स्वागत भी करता हूँ कि आप अपने क्षेत्र में आइए और इसका इनोव्गुरेशन भी कीजिए । इसमें दूसरी मेन चीज रायगड़ा रेलवे डिवीज़न है ।

The East Coast Railway was bifurcated into the South Coast Railway and the East Coast Railway. It was a profit-making Zone. In return of this, they promised and committed Odisha that they will give Rayagada Railway Division. I have not seen the Pink Book yet but it has been mentioned that they have allocated Rs.70 crore. I welcome it but you have to expedite the work. लोग वहां पर कब से वेट कर रहे हैं कि रायगड़ा डिवीज़न कब होगा? सर, जाजपुर रोड धामरा न्यू रेल लाइन प्रोजेक्ट की भी डीपीआर प्रिपेयर हो गई थी । It was sent to the Ministry. The cost is Rs.2,996.81 crore. The rate of return is 24 per cent. ये तीन प्रोजेक्ट्स हैं । मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी अपने जवाब में बताएं कि कब कमीशन होंगे?

When we talk about allocation, during the UPA time, आपको एक हजार करोड़ रुपये मिले थे । But you have to also look कि उस समय का बजट साइज 16 लाख करोड़ रुपये था । It is now Rs.48 lakh crore. When you are saying it was one trillion and three trillion, उस वक्त का बजट भी अलग था । हमें पता चलता है कि पैसा कहां आता है, कहां जाता है । ये कुछ इम्पोर्टेंट प्रोजेक्ट्स हैं । वंदे भारत एक्सप्रेस के बारे में बोल रहे थे - Visakhapatnam to Raipur, it has to be done because the tribal people also want to see a Vande Bharat Train.

There are some specific requests, namely, extension of Lokmanya Tilak Express to Raygada; extension of 12893 Bhubaneswar-Bolangir Intercity Express to Rayagada; extension of Bhubaneswar-Visakhapatnam Intercity Express to Koraput *via* Araku, extension of 12871 Ispat Express till Visakhapatnam; extension of Sambalpur-Raigarh train till Rayagada/Koraput; extension of 18303 Sambalpur-Puri Intercity Express till Rayagada/Koraput; extension of 18512/18513 Jagdalpur-Visakhapatnam train to Hyderabad; Express Train stoppages at J.K. Pur, Bissam Cuttack and

Ambadola. Before the Covid times, the train used to stop. अभी मेरे क्षेत्र के लोग आते हैं, उनकी एक ही रिक्वेस्ट होती है कि ट्रेन्स रुकती नहीं हैं। आप यह फिर से कीजिए। एक मेन चीज है कि सीनियर सिटीजन्स और प्रेस रिपोर्टर्स को रेलवे कंसेशन मिलता था। वह कोविड से पहले मिलता था, जो बंद हो गया है। आप उसको फिर से चालू कीजिए। मेरी आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी अपेक्षा है कि जो ये प्रोजेक्ट्स गुनुपुर-थेरूबली रेलवे लाइन और रायगड़ा रेल डिवीज़न के प्रोजेक्ट्स हैं, इन आप ध्यान दीजिए। प्लीज, आप इनको कमीशन कीजिए। अब 6-7 साल हो गए हैं। आदिवासी बहुल एरिया है और आपसे बहुत एक्सपेक्टेडेंस हैं। हम चाहते हैं कि सरकार सबका साथ, सबका विकास? करने के प्रयास में हम लोगों को ये चीजें मिलेंगी। Thank you so much for giving me the opportunity.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, इस विषय पर माननीय मंत्री जी का उत्तर कल होगा। मैं सदन का समय सभी माननीय सदस्यों के भाषण समाप्ति तक बढ़ा रहा हूँ। क्या सदन सहमत है?

अनेक माननीय सदस्य : सर, हां।

माननीय अध्यक्ष : श्री निशिकांत दुबे।

माननीय सदस्य लास्ट तक रुकते हैं। ये बोलकर जाने वाले नहीं हैं।

22.00 hrs

डॉ. निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : धन्यवाद अध्यक्ष महोदय।

अध्यक्ष महोदय, मैं सोलहवीं बार रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं वर्ष 2009 में पहली बार आया था, तब भी बोला था। आप भी मुझे लगातार मौका दे रहे हैं।

सबसे पहले तो मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि रेलवे आम जनता से जुड़ा हुआ बहुत बड़ा विषय है। रेलवे गरीबों का सच्चा साथी है। आज हम यहां चर्चा कर रहे हैं और इसके लिए हम जिनसे वोट लेकर यहां आते हैं, उनके लिए हम यहां चर्चा करते हैं। उनके लिए रेलवे आज भी ट्रांसपोर्टेशन का सबसे सस्ता साधन है और गरीबों को रेल चाहिए। पिछली बार भी रात 12-12.30 बजे तक जगकर, बहुत कम मैंने ऐसा देखा है कि लोक सभा का अध्यक्ष स्वयं इन चीजों में इंटरेस्ट ले रहा है, वह बैठा हुआ है। मैं माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का भी आभार प्रकट करता हूँ कि यह भी कभी भी मिनिस्टर ऑफ स्टेट या किसी अन्य मंत्री को नहीं छोड़ते हैं।

माननीय अध्यक्ष : माननीय रेल मंत्री जी पूरा समय सदन में बैठकर रेल पर चर्चा को सुन रहे हैं।

डॉ. निशिकान्त दुबे : आप दोनों सबसे पहले बधाई के पात्र हैं और इससे पता चलता है कि यह सदन सचमुच में गरीबों के लिए बना है और गरीबों की बातों को प्राथमिकता देते हुए, उस पर डिसक्शन करता है।

दूसरा, अध्यक्ष महोदय, मैं जब वर्ष 2009 में यहां आया तो वर्ष 2014 तक कई लोग यह बात करते हैं कि रेल बजट अलग से होना चाहिए। रेल बजट को केन्द्रीय बजट में क्यों शामिल कर दिया? यह सबसे बड़ा रिफॉर्म माननीय मोदी जी का है। माननीय मोदी जी ने सबसे बड़ा काम देश के गरीबों के लिए किया है तो रेल बजट को जनरल बजट का पार्ट बनाकर किया है। वह कैसे बनाया? वर्ष 2009 से 2014 तक रेल बजट में एक ही बात की चर्चा होती थी कि यात्री किराए में वृद्धि होगी या नहीं? धर्मेन्द्र यादव जी के साथ मैं भी उस समय सांसद था।

प्लेटफार्म टिकट पर कितना पैसा बढ़ गया? किस इलाके के लोगों को कौन सी रेल मिल गयी? वर्ष 2015 के बाद से एक भी मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट ने किराये की बात नहीं की है। अब कोई भी प्लेटफार्म टिकट के दाम बढ़ने की बात नहीं करता है और न ही किराये बढ़ने की बात करता है। इसका मतलब यह है कि पिछले नौ साल में, अध्यक्ष जी, किराये में किसी प्रकार की कोई वृद्धि नहीं हुई है। यह सबसे बड़ा काम माननीय प्रधान मंत्री जी ने किया है और इसके लिए माननीय प्रधान मंत्री जी के साथ ही साथ माननीय रेल मंत्री जी भी बधाई के पात्र हैं। ? (व्यवधान)

माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने एक बड़ा काम किया कि प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के माध्यम से प्रत्येक गांव को जोड़ दिया। आज भी गरीबों को, ग्रामीणों को रोड की सुविधा मिली है तो उसके लिए अटल बिहारी वाजपेयी जी अजर-अमर हो गए हैं। मैं आज आपको कह रहा हूँ कि माननीय मोदी जी को बहुत लम्बे समय तक प्रधान मंत्री रहना है। अमृत भारत स्टेशन का जो कॉन्सैप्ट माननीय प्रधान मंत्री जी लेकर आए हैं और जिसको माननीय अश्विनी वैष्णव जी धरातल पर लागू कर रहे हैं, यह देश रेलवे स्टेशन के ट्रांसफॉर्मेशन के कारण युगों-युगों तक, शताब्दियों तक माननीय प्रधान मंत्री जी को याद करेगा और जिस तरह से राष्ट्रपिता महात्मा गांधी हुए हैं, उसी तरह से राष्ट्र पुत्र नरेन्द्र मोदी जी होंगे। मैं आपको आज यहां घोषणा करके बता रहा हूँ। ? (व्यवधान) सर, रेलवे में दूसरा ट्रांसफॉर्मेशन हुआ। ? (व्यवधान) मणिकम, क्या आपने कभी स्टेशन देखा है। मैंने पता किया है कि आपने एक बार रेल से यात्रा नहीं की है। 17 वीं लोक सभा में दो बार रेल यात्रा की है और 18 वीं लोक सभा में तो एक बार भी रेल से नहीं गए हैं। ? (व्यवधान)

श्री बी. मणिकम टैगोर : आपने कितनी बार रेल यात्रा की है? ? (व्यवधान)

डॉ. निशिकान्त दुबे : मैंने तो रेल यात्रा की है और मैं तो बिना रेल के अपनी कांस्टीट्यूएंसी पहुंच ही नहीं सकता हूँ। मुझे तो रेल से जाना ही है।

मैं झारखण्ड राज्य से आता हूँ और झारखण्ड राज्य इस देश के रेलवे को चलाने में सबसे बड़ा टूल है। पूरे देश का 35 से 40 परसेंट जो रेलवे का रेवेन्यू है, वह झारखंड देता है। मैं गोड्डा से सांसद हूँ। 75 सालों में गोड्डा के लोगों ने रेल नहीं देखी। आजादी के 75 सालों के बाद वर्ष 2022 में यदि गोड्डा में रेल गई तो माननीय प्रधान मंत्री जी के कारण गई और माननीय वैष्णव जी के कारण गई। क्या मैं बधाई न दूँ? आज इसके लिए साढ़े सात हजार करोड़ रुपये मिले हैं। जो सबसे बड़ा ट्रांसफॉर्मेशन है, वह यह है कि हमारे जैसे पिछड़ी जगह के जो सांसद होते हैं, उनको रेल इसलिए नहीं मिलती है, क्योंकि रेट ऑफ रिटर्न के आधार पर, जो अंग्रेज कानून बनाकर गए, उसके आधार पर ही पूरी की पूरी कांग्रेस 70 सालों तक रेल नहीं देती रही, क्योंकि आपके इलाके में रेट ऑफ रिटर्न नहीं है।

मैं आपका शुक्रगुजार हूँ कि आज से दो साल पहले जब मैं यहां पर भाषण दे रहा था तो मैंने दो बातें कही थीं कि हम जो पढ़ते हैं कि मुम्बई-ठाणे पहली रेल लाइन थी, यह गलत है। फैक्ट यह है कि हावड़ा से दीघा इस देश की पहली रेल लाइन थी। वह दूसरी रेल लाइन थी। जो इंजन आ रहा था, जो डिब्बे आ रहे थे, वे समुद्र में डूब गए, उस कारण से वह रेल लाइन चालू नहीं हो पाई। इसीलिए सन् 1853 में मुम्बई-ठाणे रेलवे लाइन चालू हुई, जिसको पहली रेलवे लाइन कहते हैं।

यह मैंने पहली बात कही थी और मैंने दूसरी बात यह कही थी कि झारखंड जैसा राज्य आपको इतना पैसा देता है, चूँकि आपने सब कुछ बदल दिया। आप राजा-महाराजाओं को जितनी भी गाली दीजिए, लेकिन जोधपुर में, जैसलमेर में, उदयपुर में जो रेल लाइन दी, चूँकि मंत्री जी को मैंने कहा कि यदि आपके राज्य में रेल है तो उसका

कारण यह है कि वहां के राजा ने अपनी जनता के लिए ऐसा किया था । हम भी तो जनता की सेवा के लिए ही हैं । रेट ऑफ रिटर्न के आधार पर रेल लाइन नहीं बननी चाहिए, क्योंकि कई ऐसी राज्य सरकारें हैं, जो पैसा नहीं देना चाहती हैं ।

मैं प्रधान मंत्री जी का शुक्रगुजार हूँ । मैं उनसे व्यक्तिगत तौर पर मिलने के लिए भी गया था । उन्होंने इस देश की पूरी पॉलिसी को बदल दिया है । कोई भी रेल लाइन रेट ऑफ रिटर्न के आधार पर नहीं होती है और उसका सबसे पहला फायदा माननीय मंत्री जी ने मुझे दिया कि गोड्डा से पीरपैती रेल लाइन के लिए 2000 करोड़ रुपये सैंक्शन हुए । मैं उसका सबसे पहला लाभार्थी हूँ । इस कारण से आज हमारे यहां रेल है ।? (व्यवधान)

सर, ये लोग जाति पर भी टोकेंगे, एमएसपी पर टोकेंगे, वायनाड में यदि कोई भूकंप वाली घटना हो जाए तो भी टोकेंगे तो मुझे लगता है कि कांग्रेसियों ने अच्छी बात सुनने का फैसला ही नहीं किया । ये मोदीफोबिया से बहुत ज्यादा ग्रसित हैं । मैं हमेशा मानता हूँ कि मोदी जी कृष्ण की तरह हैं और ये सभी कौरव सेना है । ये हमेशा इसी तरह से किया करते हैं । ? (व्यवधान) मैं आपको बताता हूँ कि गीता के 18 वें अध्याय का जो अंतिम श्लोक है, उसमें कहा गया है कि :

सर्वधर्मान् परित्यज्य, मामेकम् शरणम् ब्रज

अहं त्वां सर्व पापेभ्यो, मोक्षयिष्यामि मा शुचः

मैं सभी कांग्रेसी और विरोधी सांसदों को कहता हूँ कि आप मोदी जी की नीतियों में समाहित हो जाइए । मोदी जी सबका विकास कर देंगे । आप भी जिंदगी भर मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट बनते रहेंगे । मैं यह कहना चाहता हूँ कि मेरा जो इलाका है, वह इस देश को समझने वाला इलाका है । कुरुक्षेत्र में कृष्ण ने गीता का उपदेश दिया तो जो कर्ण की राजधानी थी, वह अंग प्रदेश हमारे यहां पर है । हमारे यहां पर समुद्र मंथन हुआ । हमारे यहां मंदार पहाड़ है, बाबा बैद्यनाथ धाम है तो आप समझ सकते हैं कि सोमवार के दिन वहां पर आठ लाख लोगों ने पूजा की है । अभी सोमवार को वहां आठ लाख लोग थे । इतनी भीड़ कहीं पर भी नहीं रहती है । उस इलाके में रेल इंफ्रास्ट्रक्चर और टूरिज्म है और इस दुनिया में रोजगार का सबसे बड़ा साधन टूरिज्म है । कई रेल लाइन्स ऐसी हैं, जो कि पेंडिंग हैं और माननीय मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि 100 दिनों की जो कार्य योजना है, उस कार्य योजना में वे कंप्लीट होंगी । उसमें जो एक रेल लाइन है, वह देवघर से गोड्डा होते हुए पीरपैती जा रही है, जिसका एक्सटेंशन विक्रमशिला का जो प्राचीन विश्वविद्यालय है, जो मेरा पैतृक घर है, वहां से वह बटेश्वर स्थान में गंगा पर पुल क्रॉस करेगी । इस तरह से ये पांच रेल बाइपास होंगी ।

वह अभी तक नहीं हुआ है । मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि वह काम पूरा हो जाए ।

दूसरा, हमने कमिट किया है कि वर्ष 2070 तक कार्बन इमिशन के तहत कोयले को खत्म कर देना है । हमारे यहां कोयला बहुत है । गोड्डा से लेकर पाकुड़ तक कोयले का बड़ा भंडार है । गोड्डा से पाकुड़ रेल लाइन का काम भी फंसा हुआ है, जिसमें कोल का इवैकुएशन है, उसमें कम से कम 15 माइन्स आएंगी ।

तीसरा, दो प्लैटू को मिला कर झारखंड बना - संथाल परगना और छोटानागपुर । हमारे यहां से उसकी दूरी साढ़े तीन सौ किलोमीटर है । हम लोगों को रेल से बंगाल होते हुए जाना पड़ता है । एक नई रेल लाइन जसीडीह के बारे में लोग कह रहे हैं जो अमृत भारत स्टेशन में है । वह ग्रेड-ए का स्टेशन है । यदि हम वहां से चकाई होते, कोडरमा होते हुए चले जाएंगे, तो हमारी दूरी 150-170 किलोमीटर हो जाएगी, तो हम अपने-आप को रांची के साथ जोड़ पाएंगे ।

सर, वैद्यनाथ से विश्वनाथ का काम रेलवे के पाइप लाइन में है। माननीय प्रधान मंत्री जी का जो विश्वनाथ धाम है, वह हमारे वैद्यनाथ धाम से जुड़ेगा। इन सब को जल्दी से चालू कर दीजिए। मैं आपको बहुत-बहुत बधाई देता हूँ और आप आम जनता के लिए काम करते हैं, भगवान आपको और माननीय प्रधान मंत्री जी को ढेर सारी लंबी उम्र दें। इन्हीं दुआओं के साथ, जय हिंद, जय भारत।

श्री राजकुमार रोट (बांसवाड़ा) : अध्यक्ष महोदय, मैं चर्चा सुन रहा हूँ। कोई रेल के डिब्बे बढ़ाने, कोई रेल में साफ-सफाई, कोई सुविधाओं को लेकर चर्चा कर रहा है। राजस्थान में सामान्य ज्ञान में एक प्रश्न पूछा जाता है कि राजस्थान का ऐसा कौन-सा जिला है, जहां आज तक रेल नहीं पहुंची है। मुझे दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि आज तक मेरे संसदीय क्षेत्र बांसवाड़ा में रेल नहीं पहुंची है। वर्ष 2012 में वहां उद्घाटन हुआ था, लेकिन आज तक इसका काम नहीं हुआ है और आज जिस गति से वहां काम हो रहा है, उस हिसाब से मुझे लगता है कि 10 साल और लग जाएंगे।

मेरा आपके माध्यम से मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस काम को और तेज गति से बढ़ाया जाए।

माननीय अध्यक्ष महोदय, आज गुजरात और उदयपुर की जो लाइन चल रही है। वहां से गाड़ी जयपुर तक आती है। वह आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है। आदिवासी समुदाय के साथ अन्य समुदाय के लोग जयपुर ही नहीं, दिल्ली तक आएंगे, तो हम चाहते हैं कि अहमदाबाद, डूंगरपुर वाया उदयपुर होता हुआ दिल्ली तक एक नई रेल लाइन शुरू की जाए। चेतक एक्सप्रेस और मेवाड़ एक्सप्रेस दिल्ली से उदयपुर चलती है, लेकिन वे दोनों गाड़िया उदयपुर में रुकी रहती हैं। चेतक एक्सप्रेस सुबह दस बजे आ जाती है और शाम को सात बजे वापस रवाना होती है। वह वहां आठ से नौ घंटे तक खड़ी रहती है। हम चाहेंगे कि चेतक एक्सप्रेस को डूंगरपुर तक बढ़ाया जाए। इसमें किसी प्रकार का व्यय नहीं आएगा। वह रेल लगभग आठ से दस घंटे तक खड़ी रहती है, तो उस रेल को उदयपुर से डूंगरपुर तक किया जाए, ताकि वहां से आने वाले लोगों को सुविधा हो।

डूंगरपुर जिले में डिमांड चल रही है कि डूंगरपुर जो रेलवे स्टेशन है, उसका नामकरण राजा डूंगर बरंडा के नाम पर किया जाए। पूर्व माननीय सांसद ने भी इसकी डिमांड रखी थी।

माननीय अध्यक्ष महोदय, हम देश का इतिहास पढ़ते हैं, तो इतिहास में यह आता है कि अंग्रेजों ने यहां रेल लाइन निकाली, वहां रेल लाइन निकाली। अंग्रेजों के रेल लाइन निकालने का मुख्य उद्देश्य यहां से खनिज संपदा निकालना था। भारत देश के इतिहास में यह मिलता है। हमने यह वर्तमान में भी देखा है। हमने झारखंड, छत्तीसगढ़ का इलाका भी देखा है, उसमें पहला उद्देश्य यही है। वहां भी खनिज निकल रहा है। मैंने बस्तर-कांकेर का इलाका देखा है। वहां के लोगों की यह डिमांड है। यहां पर खनिज के लिए रेल लाइन निकाली जा रही है। यहां सरगुजा वाला इलाका है, जहां कोयला निकाला जा रहा है, लेकिन वहां रेल लाइन नहीं निकाली जा रही है। हम अंग्रेजों की नीति पर नहीं चलें। हम जिन इलाकों में माइनिंग के लिए रेल लाइन निकाल रहे हैं, वहां सवारी को भी प्राथमिकता देकर रेल लाइन निकालें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री धर्मेन्द्र यादव (आज़मगढ़) : अध्यक्ष जी, हालांकि हमारी पार्टी का समय नहीं था, इसके बावजूद आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया है, इसके लिए मैं आपको हृदय से धन्यवाद देता हूँ।

अध्यक्ष जी, बहुत सारे साथियों ने बहुत जिम्मेदारी की बात कही है, जनरल डिब्बे बढ़ाने से लेकर सफाई तक की बात की है। उन सभी चीजों के साथ अपने को जोड़ते हुए कहना चाहता हूँ कि मैं आजमगढ़ संसदीय क्षेत्र से निर्वाचित होकर आया हूँ।

आजमगढ़ संसदीय क्षेत्र अपने आप में बहुत ऐतिहासिक क्षेत्र है। अल्लामा शिबली नोमानी, कैफ़ी आजमी, अयोध्या प्रसाद हरिऔध से लेकर तमाम, एक से एक महान लोगों की यह सरजमीं रही है।

अध्यक्ष जी, आजमगढ़ क्षेत्र अलग-अलग विविधताओं से भरा हुआ है। आजमगढ़ के लोगों को जहां रोजगार के लिए मुम्बई जाना पड़ता है, वहीं शिक्षा के लिए आजमगढ़ के लोगों को प्रयागराज की जरूरत पड़ती है। प्रदेश की राजधानी लखनऊ है, देश की राजधानी दिल्ली है। इसलिए मैं अपनी ओर से अपने क्षेत्र के लिए आजमगढ़ से मुम्बई, जो कोरोना से पहले, माननीय मंत्री जी ध्यान दे दें, कोरोना से पहले आजमगढ़ से मुम्बई एक रेल चलती थी, जो कोरोना काल से बंद चल रही है। हमारा अनुरोध है कि उस रेल को, न केवल वह साप्ताहिक थी, उसको हर दिन के लिए शुरू किया जाए। साथ ही साथ आजमगढ़ से लखनऊ, आजमगढ़ से इलाहाबाद, जहां पर लोग इंटरसिटी से डेली आवागमन कर सकें, आ-जा सकें, उसके लिए इस ट्रेन को भी शुरू करवाने की कृपा करें।

अध्यक्ष जी, साथ ही साथ आजमगढ़ से दिल्ली जाने का केवल एकमात्र जरिया कैफियत ट्रेन है। कैफियत ट्रेन में बैठने का टाइम तो सुनिश्चित है, लेकिन कब पहुंचेंगे, इस बात की कोई भी जिम्मेदारी और गारंटी नहीं है। इसलिए मंत्री जी, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आजमगढ़ से दिल्ली के लिए एक नई रेल शुरू करने की कृपा करें। मैंने जनरल बजट की चर्चा में भी जिक्र किया था। बनारस से वाया आजमगढ़, गोरखपुर तक नई रेल लाइन का बड़ा प्रचार किया गया। हमसे पूर्व सांसद ने बहुत प्रचार किया कि हमने सैंक्शन करवा दिया है। लेकिन उस पर अभी एक भी रुपये का न बजट स्वीकृत है, न वह योजना स्वीकृत है। सर्वे जरूर हुआ है, डीपीआर जरूर बनी है, लेकिन उसकी स्वीकृति और फंड अभी बाकी है। मैं उम्मीद करता हूं कि आप इस पर जरूर ध्यान देंगे। साथ ही साथ आजमगढ़ में जहानागंज से सठियांव के बीच रेलवे ओवरब्रिज न होने की वजह से घंटों जाम लगता है। इसी तरह से दो जगह और हैं। कुटवा, मझगावां, बालीपुर से रानी की सराय, डुडगावा, कोटवा रेलवे पर अंडपास की बहुत जरूरत है। अध्यक्ष जी, मैं एक मिनट और लूंगा। मैं बड़ा सौभाग्यशाली हूं कि उत्तर प्रदेश की तीन विभिन्न लोक सभाओं का मुझे प्रतिनिधित्व करने का मौका मिला है और वह तीनों ही क्षेत्र श्रद्धेय नेता जी की कर्मभूमि रही, स्वर्गीय शरद यादव जी की कर्मभूमि रही, माननीय अखिलेश यादव जी की कर्मभूमि रही। इन तीनों ही क्षेत्रों की अलग-अलग मांगें हैं। इसके बारे में मैं आपसे थोड़ा सा अनुरोध करूंगा।

जब माननीय लालू प्रसाद जी देश के रेल मंत्री थे, उस समय इसी सदन में एक योजना की घोषणा की गई थी। मैनपुरी से एटा, कासगंज होते हुए बदायूं, बदायूं से सम्भल होते हुए गजरौला तक नई रेल लाइन की घोषणा की गई थी। माननीय मंत्री जी, माननीय लालू जी के समय घोषणा की गई थी और आज तक उस घोषणा पर कभी सर्वे भी नहीं हुआ। इसलिए मेरा अनुरोध है कि वह पुरानी योजना है। ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : धर्मेन्द्र जी, अब आप यह समझो कि घोषणाएं ही घोषणाएं होती थीं और कुछ नहीं होता था।

श्री धर्मेन्द्र यादव : नहीं, नहीं, उसके बाद दस साल तो आप भी हैं। अध्यक्ष जी, ये भी 10 साल से हैं। ऐसा नहीं है, 10 साल से ये भी बैठे हैं। चूंकि हमारी पार्टी के पास समय कम है, इसलिए उसके बारे में मैं ज्यादा लम्बा नहीं कहूंगा। दूसरा, मैनपुरी से ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपने कहा कि इन्होंने घोषणा नहीं की थी, घोषणा उन्होंने की थी।

श्री धर्मेन्द्र यादव : उसे पूरा करना इनकी भी जिम्मेदारी है। अध्यक्ष जी, विभाग नहीं बदल गया है। भारत सरकार की जिम्मेदारी है। आज मंत्री जी जो घोषणा करेंगे, वह अगले मंत्री की जिम्मेदारी बनेगी। ? (व्यवधान)

डॉ. निशिकान्त दुबे : सर, मल्लिकार्जुन खड़गे, पवन कुमार बंसल ? ये सारे लोग रेल मंत्री रह चुके हैं । ?
(व्यवधान)

श्री धर्मेन्द्र यादव : अरे, 10 साल का हिसाब दे दो । ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : धर्मेन्द्र जी, आप बोलिये ।

श्री धर्मेन्द्र यादव : मेरे पास समय कम है । आप उसका दुरुपयोग न करो । ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : धर्मेन्द्र जी, आप बोलिये ।

श्री धर्मेन्द्र यादव : अध्यक्ष जी, मैनपुरी से दिल्ली के लिए, मैनपुरी से लखनऊ के लिए, बदायूं से लखनऊ के लिए, बदायूं से दिल्ली के लिए रेलों की सख्त जरूरत है । माननीय मंत्री जी, आपकी 5 वें नंबर पर इकोनॉमी आ गई है । निशिकांत जी, आपके हिसाब से तो रेल में सब कुछ बदल गया । अरे, कुछ तो दे दो । केवल उधर के लिए सब कुछ है । केवल सब कुछ उधर के लिए हैं तो ?सबका साथ, सबका विकास? का नारा बंद करो । अगर नारा देना है, नारे को सच बनाना है, प्रधान मंत्री जी की बात को सही साबित करना है, तो माननीय मंत्री जी हमने जो मांगें रखी हैं, वह मैंने आजमगढ़ लोक सभा के लिए रखी हैं, मैनपुरी के लिए रखी हैं, बदायूं के लिए रखी हैं, सम्भल के लिए रखी हैं, एटा के लिए रखी हैं । मंत्री जी, इन सभी को पूरा कर दीजिए और अगर नहीं कर सकते हैं तो कम से कम इस सदन के अंदर तो ?सबका साथ, सबका विकास? का नारा देना बंद ही कर दो । जिस दिन नारा देना बंद कर दोगे और यह कह दोगे कि आप विपक्ष में हों, आपका काम नहीं करेंगे । उस दिन हम अपने क्षेत्र के लोगों को संतुष्ट भी कर लेंगे । हमारे क्षेत्र के लोग इतने स्वाभिमानी लोग हैं । ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, मैं कहता हूँ कि तीनों क्षेत्रों के संबंध में और उत्तर प्रदेश की जनता के लिए मैंने जो माँगें की हैं, माननीय मंत्री जी उन माँगों को पार्टी से ऊपर उठकर ?सबके साथ और सबके विकास? के लिए पूरा कर दें । आपकी बहुत-बहुत मेहरबानी होगी, नहीं तो यह नारा लगाना बंद कर दें ।

बहुत-बहुत धन्यवाद ।

डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण): माननीय अध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया ।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ कि उनका जो फैसला था कि रेल बजट आम बजट के साथ समाहित हो । इस कारण से रेलवे को जो महज 8-10 हजार करोड़ रुपए विकास के लिए मिलते थे, आज वह डेढ़-दो लाख करोड़ रुपए प्रति वर्ष मिल रहे हैं क्योंकि अब उसका बजट मुख्य बजट के साथ समाहित है । इस पर माननीय अश्विनी वैष्णव जी ने जो ऐतिहासिक काम किया है, उसके लिए भी मैं उनको बहुत-बहुत आभार और धन्यवाद व्यक्त करता हूँ ।

महोदय, मेरा क्षेत्र पश्चिमी चम्पारण गांधी जी की चम्पारण आन्दोलन के एक सौ साल पूरे हो चुके हैं । मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि मेरे क्षेत्र के सुगौली-हाजीपुर रेल लाइन परियोजना पर वर्षों से काम चल रहा है । वह इस वर्ष जरूर पूरा हो जाए । सुगौली में चूकि नया रेलवे स्टेशन मिल रहा है और सुगौली नेपाल-भारत संधि का स्थल है । वहीं पर वर्ष 1816 में भारत-नेपाल की संधि हुई थी । सुगौली से हाजीपुर तक

जो रेलवे लाइन बन रही है, तो सुगौली में महज रेलवे स्टेशन न बनें, बल्कि वहाँ पर वॉशिंग पिट भी बने। वहाँ सारी सुविधाएं दी जाएं ताकि चम्पारण को पूरे देश के साथ मूवमेंट करने में आसानी हो।

इसके साथ ही, मैं कहना चाहूंगा कि हमारे यहाँ नरकटियागंज से एक इंटरसिटी ट्रेन चलती थी, जिसको बगहा तक एक्सटेंड कर दिया गया, चूंकि हर जगह को सुविधा मिलनी चाहिए। इसका नतीजा यह हुआ कि बेतिया के यात्री अब उस इंटरसिटी ट्रेन में बैठ ही नहीं पाते हैं, वह ट्रेन पहले से ही भरकर आती है। इसलिए मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वह बेतिया-पटना इंटरसिटी ट्रेन दें। नेपाल का ड्राई पोर्ट भी रक्सौल में है, इसलिए रक्सौल से काठमांडू तक की रेल लाइन कब तक बनाएंगे, इसके बारे में भी बताया जाए। रक्सौल से काठमांडू की दूरी 156 किलोमीटर है और पटना की दूरी 200 किलोमीटर है। इस तरह से, बाबा विश्वनाथ की बात हो गई, अगर उसमें पशुपतिनाथ भी जुड़ जाए, तो अच्छा होगा। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि विश्वनाथ से पशुपतिनाथ सीधे जाया जा सके, इसका भी माननीय मंत्री जी जरूर ख्याल रखें। रक्सौल स्टेशन को फ्यूचररेडी बनाते हुए अलग से उसके लिए राशि दें। वहाँ पर वॉशिंग पिट एक ही है, इसलिए वहाँ पर वॉशिंग पिट की संख्या बढ़ायी जाए। नेपाल के यात्रियों को दिल्ली आने में बहुत कठिनाई होती है। एक सत्याग्रह एक्सप्रेस ट्रेन है, जो दिल्ली आने में 28 घंटे लेती है। इसलिए सत्याग्रह एक्सप्रेस का एक क्लोन सुपर फास्ट एक्सप्रेस चलायी जाए क्योंकि रक्सौल से दिल्ली की दूरी महज एक हजार किलोमीटर है, जिसमें 28 घंटे का समय लगता है। यह दूरी 15 घंटे में तय हो जाए, तो रक्सौल, चम्पारण के यात्रियों को और नेपाल के यात्रियों को इससे बहुत सुविधा होगी।

माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री योगेन्द्र चांदोलिया (उत्तर-पश्चिम दिल्ली): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल संबंधी अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया है।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी का आभारी हूँ कि उन्होंने रेल बजट के अन्दर 2 लाख करोड़ रुपए से ज्यादा का अनुमानित बजट रखा है। माननीय मंत्री जी लगातार यहाँ पर बैठकर एक-एक बात को नोट कर रहे हैं। मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि जिस गति से देश में प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार चल रही है, उतनी ही स्पीड से वंदे भारत ट्रेन चलती है।

मैं उत्तर-पश्चिम दिल्ली लोक सभा क्षेत्र से पार्लियामेंट का सांसद हूँ। वर्ष 2015-16 में जब देश के प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी थे, तो मेरे क्षेत्र में घेवरा रेलवे क्रॉसिंग है, दूसरा क्रॉसिंग किराड़ी विधान सभा क्षेत्र के अन्दर है, जिसमें बारासी फाटक है।

वर्ष 2015-16 के अंदर वहां आरयूबी और आरओबी बनाने की भारत सरकार के रेल मंत्रालय ने व्यवस्था की थी, लेकिन बड़े खेद की बात है कि दिल्ली सरकार के कारण, जो दिल्ली में आम आदमी पार्टी की सरकार है, जो आम आदमी की बात करती है, आरओबी का कार्य लागत साझाकरण के आधार पर वर्ष 2015-16 में किया गया था। एप्रोच के निष्पादन के संबंध में राज्य सरकार, डब्ल्यूडीएमसीडी ने अनुमान और सहमति प्रस्तुत नहीं की। इसके अलावा, चूंकि कार्य पुराना हो गया था, इसलिए इसे बिना किसी वित्तीय प्रभाव के रेलवे की ओर से छोड़ दिया गया है। यह उत्तर हमारे रेलवे विभाग का है। इस कार्य को फिर से स्वीकृत करने की आवश्यकता है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वर्ष 2024-25 के बजट में इस रेलवे फाटक पर आरयूबी बने, क्योंकि लगभग नौ लाख की आबादी कराड़ी में रहती है। वहां इस रेलवे फाटक पर आरयूबी न होने की वजह से

अनेक प्रकार की दुर्घटनाएं होती हैं। इसी प्रकार घेवरा, मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अंदर भी आरओबी / आरयूबी बनने की आवश्यकता है। वहां भी घंटों-घंटों लोग जाम में फंसे रहते हैं।

माननीय रेल मंत्री जी यहां बैठे हैं, मैं उनसे कहना चाहता हूं कि ये काम किस प्रकार से होंगे? ये बहुत जरूरी हैं। इसी प्रकार से मेरे ग्रामीण क्षेत्र नरेला के अंदर भी आरओबी / आरयूबी बनने की आवश्यकता है।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि दिल्ली सरकार, जो आम आदमी पार्टी की सरकार है, वह आम आदमी केवल कहने के लिए है। उन्हीं के कारण से ये तीन आरओबी / आरयूबी नहीं बन पाए हैं। वे किसी प्रकार का सहयोग करने को तैयार नहीं हैं। इसके लिए कोई रास्ता निकालकर माननीय मंत्री जी मेरे क्षेत्र की उस जनता को इस समस्या से निजात दिलाएंगे, ऐसा मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह है।

मैं माननीय प्रधान मंत्री जी का आभारी हूं कि वे रेल बजट पर जिस प्रकार से काम कर रहे हैं, अगर मेरे क्षेत्र में यह काम होगा, जो दस साल से दिल्ली के मुख्य मंत्री के कारण वहां के लाखों लोग परेशान हो रहे हैं, तो मुझे लगेगा कि माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में मेरा इस लोक सभा में आना सफल माना जाएगा। आपने मुझे इतनी देर रात में भी बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं।

धन्यवाद।

श्री आदित्य यादव (बदायूं) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे बोलने के लिए समय देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं माननीय रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहूंगा कि इतनी देर रात तक वे यहां बैठे हैं और सबके सुझाव ले रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि मेरे लोक सभा क्षेत्र बदायूं के अंदर हजारों की तादाद में ऐसे लोग हैं, जो खासकर दिल्ली ? एनसीआर के अंदर कई सारे व्यवसायों के अंदर हैं। चाहे हम टैक्सटाइल्स की बात कर लें, जीन्स और कपड़े की फैक्ट्रियों से लेकर जितनी भी रेहड़ी की दुकानें होती हैं, वहां कहीं न कहीं मूलतः बदायूं के लोग हैं। करीब 70 हजार से ज्यादा लोग हैं, जो यहां रह रहे हैं।

मैं आपसे यह आग्रह करना चाहता हूं कि बदायूं से दिल्ली के लिए और दिल्ली से बदायूं के लिए एक रेल सेवा की मांग लगभग दस ? पंद्रह सालों से की जा रही है। फाइल काफी आगे तक बढ़ी है। अगर आप अपनी निगाह उस पर डालेंगे, तो निश्चित ही वह सेवा बदायूं को एक बड़ी सौगात के रूप में मिल सकती है।

मैं आपसे यह भी अनुरोध करना चाहूंगा कि उझानी से बदायूं और सहसवान होकर बबराला ? गुन्नौर का जो क्षेत्र पड़ता है, वहां तक अगर एक रेल सेवा की शुरुआत होगी, तो वह भी बहुत ही कारगर साबित होगी।

आपसे मेरा तीसरा और आखिरी बिंदु यही होगा कि एक रेल की सेवा बदायूं से हमारे उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ और लखनऊ से वापस बदायूं के लिए चलेगी, तो यह भी हमारे लिए एक बहुत बड़ी सौगात होगी।

इसके साथ ही मैं आपसे यह भी अनुरोध करूंगा कि रेल के अंदर जो खाने और पैन्ट्री का काम चलता है, उसमें पानी की ?रेल नीर? की बोतल जो आपने चलाई है, वह सॉडिडाइज्ड रेट्स पर पैसेजर्स को मिलती है। वहीं आपके यहां के जो कर्मचारी हैं, कई जगहों पर देखा जाता है कि वे प्राइवेट कंपनीज की पानी की बोतलों को, जो कि ज्यादा रेट्स की होती हैं, ज्यादा मार्जिन की होती हैं, उस पानी की बोतल को बेचने का काम करते हैं। उस पर भी यदि रोक लगेगी, तो निश्चित ही हमारे गरीब तबके के लोगों का फायदा होगा।

मैं अंत में यही कहूंगा कि मैं काफी देर से आपको देख रहा हूँ। कई बार आपने अपने कलम को उठाकर अपने सामने रखी डायरी में पॉइंट्स को नोट किया है। मैं नौजवान हूँ, मुझे आपसे कई चीजें सीखने का मौका मिलेगा। यदि अपनी उस कलम को उठाकर मेरी ये मांगें आप लिख लेंगे, तो सर, एक संतुष्टि मेरे दिल को भी हो जाएगी।

अध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्रीमती कमलजीत सहरावत (पश्चिम दिल्ली) : अध्यक्ष जी, हम बहुत सौभाग्यशाली हैं, जो रेल ईरा को बदलते हुए देख रहे हैं। हमने वे ट्रेनें देखी हैं, जो लोगों से भरी होती थीं और सुविधाओं की कमी थी लेकिन आज वंदे भारत जैसे ट्रेन देख रहे हैं जिसमें बैठकर लगता है कि भारत को गर्व करने की बात है। इससे देश में पर्यटन भी बढ़ रहा है। हमारे ब्रिजवासन क्षेत्र में नया रेलवे स्टेशन बनने जा रहा है। माननीय मंत्री जी आज देर रात तक सदन में बैठे हुए हैं और मुझे लगा कि मैं अपनी बात इनके सामने रखूँ कि ब्रिजवासन रेलवे स्टेशन की ड्राइंग मैंने देखी है। वह साढ़े चार सौ करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट इतना शानदार है, जैसा हम विदेशों में देखते थे। बजट में इतने अच्छे प्रावधान किए गए हैं, लेकिन फिर भी विपक्ष पूरी तरह सहमत नहीं है। मैं उनसे कहना चाहती हूँ कि

?कुछ न छिपाया जाए तो अच्छा रहेगा,

सब कुछ साफ-साफ बताया जाए तो अच्छा रहेगा

माना कि अदालत सजाई है आपने महफिल में कोई बात नहीं,

पर गवाह हमारे मोहल्ले से भी बुलाया जाए तो अच्छा रहेगा। ?

मैं उधर के सदस्यों से कहना चाहती हूँ कि सिर्फ बैठकर ही नहीं देखना है, जो बजट में काम हुए हैं, अदालत में उनकी गवाही यहां से भी होनी चाहिए। ब्रिजवासन स्टेशन को जल्द फंक्शनल देखने की उम्मीद करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ। धन्यवाद।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : अध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूँ। मैं सारे दिन से डिमांड्स फॉर ग्रंट्स पर पक्ष और विपक्ष के साथियों को सुन रहा था। मैं शायद पांच वर्षों के बाद रेल बजट पर बोल रहा हूँ। जैसे सप्तगिरि जी ने कहा कि रेल बजट में वृद्धि की है तो एनुअल बजट वर्ष 2014 में 16 लाख करोड़ रुपये का था और आज वर्ष 2024 में 48 लाख करोड़ रुपये हो गया है। टैक्सेज, प्राप्तियों से बजट तीन गुना बढ़ा है लेकिन प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में रेल बजट आठ गुना बढ़ा है। इसके लिए मैं निश्चित तौर पर बधाई देना चाहता हूँ। कहते थे कि जब रेल बजट अलग था, तब बहुत पैसा मिलता था। जब रेल बजट अलग था, उस समय सरकार का ग्रॉस बजटरी सपोर्ट वर्ष 2014-15 में 32327 करोड़ रुपये था। उस समय जीबीएस 32327 करोड़ रुपये था और आज वर्ष 2024-25 में जीबीएस 32 हजार करोड़ रुपये से बढ़कर 2 लाख 52 हजार 200 करोड़ रुपये हो गया है। इसके लिए मैं भारत के यशस्वी प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी को और रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। टोटल कैपेक्स 2014-15 में 58719 करोड़ रुपये था वह आज 2 लाख 65 हजार 200 करोड़ रुपये हो गया है। रेल के इतिहास की बात कही गई कि स्टीम या कोल इंजन था लेकिन आज जब रेल बजट पर चर्चा हो रही है तो सदन साक्षी रहेगा कि यह देश का स्वर्णिम साल होगा जब देश में कश्मीर से कन्याकुमारी तक रेलवे के जो ट्रेक हैं, इनका 100 प्रतिशत इलेक्ट्रिफिकेशन 2024-25 में प्राप्त करने जा रहे हैं।

वर्ष 2009 में धर्मेन्द्र जी थे, हम थे, निशिकांत जी भी थे, संजय जी भी थे, सभी लोग यह कहते थे कि लखनऊ से गोरखपुर की मेन लाइन पर इलेक्ट्रिफिकेशन नहीं है और गोरखपुर से सिद्धार्थनगर, गोंडा तक का तो सोचा भी नहीं जा सकता था। आज 100 प्रतिशत इलेक्ट्रिफिकेशन होने जा रहा है। यह भी नहीं कि यह इलेक्ट्रिफिकेशन

किसी छोटे-मोटे एरिया का हो रहा है। यह विश्व की दूसरी सबसे बड़ी इलेक्ट्रिफिकेशन है। यह भारत कर रहा है, 64,036 किलोमीटर का रेल इलेक्ट्रिफिकेशन नरेन्द्र मोदी जी की सरकार में रेल मंत्रालय ने किया। इसके लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूँ।

अभी जो 2,230 किलोमीटर का ऑनगोइंग इलेक्ट्रिकल वर्क चल रहा है, उसमें 6,565 किलोमीटर का हाइएस्ट एप्रूवल है और इस तरह से 100 प्रतिशत टारगेट बनाया गया है।

महोदय, अगर हम डिमांड्स फॉर ग्रांट्स या बजट पर चर्चा करते हैं तो हम यह देखें। मैं कोई राजनीतिक बात नहीं कह रहा हूँ, मैं वर्ष 1950 से बात कह रहा हूँ। वर्ष 1950 से लेकर 2014 तक रोज मांग होती थी कि हमें रेल ओवरब्रिज दे दिया जाए, रेल अंडरब्रिज दे दिया जाए। यह देश साक्षी रहा है कि वर्ष 1950 से 2014 के बीच, 64 वर्षों में देश में 6,053 आर.ओ.बी./आर.यू.बी. थे। जब नरेन्द्र मोदी जी वर्ष 2014 में आए तो वर्ष 2014 से लेकर वर्ष 2024 तक, मात्र दस सालों में 11,945 आर.ओ.बी./आर.यू.बी. हो चुके हैं।? (व्यवधान) आप देखें कि 64 वर्षों में 6,053 आर.ओ.बी. और आज 11 वर्षों में 11,945 आर.ओ.बी. बन चुके हैं। आखिर सच्चाई तो स्वीकार करना पड़ेगा।? (व्यवधान)

अनुराग जी, आपने कहा कि यहां भी कुछ आ जाए। यहां रेट ऑफ रिटर्न की बात हो रही थी। यह अच्छी बात है। आप नए माननीय सदस्य हैं और आप इसमें इंटेरेस्ट ले रहे हैं। यह रेट ऑफ रिटर्न वाली टर्मिनोलॉजी ब्रिटिश हुकूमत की है। यह भी सच है कि अगर ब्रिटिश हुकूमत वाली टर्मिनोलॉजी, जो गुलामी की दासता वाली बात अभी तक थी, आज़ादी के बाद भी अगर गुलामी की विरासत थी, तो उस विरासत को भी समाप्त करने का काम नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने किया है, उसे किसी दूसरी सरकार ने नहीं किया।

वे रेट ऑफ रिटर्न के बारे में बिल्कुल सही कह रहे थे। वह ट्रेन केवल गोड्डा में नहीं गयी। अगर आज इसकी बात करें कि गोड्डा में ट्रेन गयी है तो अगर आप भी एक जागरूक सांसद रहेंगे तो आपके यहां भी ट्रेन मिलेगी। जैसा कि बात हो रही थी उस जमाने में बड़ी लाइन की बात की गयी, मीटर गेज से ब्रॉड गेज की बात की गयी, पर काम वर्ष 2014 में शुरू हुआ।

महोदय, मैं बुद्धिस्ट सर्किट के बारे में कहना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि इसमें कुशीनगर है, कपिलवस्तु है, जो गौतम बुद्ध का जन्म स्थान है, श्रावस्ती है, बिहार में बोधगया है और वाराणसी में सारनाथ है। बुद्धिस्ट सर्किट के ये पाँच स्थान बड़े महत्वपूर्ण हैं। उसमें भी आज चाहे कुशीनगर हो, गोरखपुर से संत कबीर नगर या सिद्धार्थनगर का कपिलवस्तु हो, और श्रावस्ती हो, जहां वे 29 बसन्त रहे हैं, वहां पर जबकि रेट ऑफ रिटर्न नहीं था, उन जगहों को भी रेल से जोड़ने का काम किया गया, उसको भी अगर बदलने का किसी ने काम किया है तो वह मोदी जी ने किया है, अश्विनी वैष्णव जी ने किया है। इसके लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूँ। वह काम तेजी से हो रहा है।

महोदय, आज बहराइच के हमारे सांसद ने कहा कि वह काम हो रहा है। मैं तो कहूंगा कि संत कबीर नगर से सिद्धार्थनगर के बांसी में तो भूमि अधिग्रहण भी हो गया है और लाइन का काम भी शुरू हो गया है। मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि हमारे बहराइच ने जो कहा है, उस काम से बस एक जिला नहीं जुड़ा है, पहली बार तो देश के प्रधान मंत्री ने एस्पिरेशनल डिस्ट्रिक्ट्स की बात की।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं अपना भाषण जल्दी समाप्त कर दूंगा। आप बड़े कृपालु हैं कि आप स्वयं आकर यहां बैठ गए और आपने कुछ सांसदों को बोलने का मौका दिया, जिसके कारण मुझे लगता है कि यहां बहुत-सी महत्वपूर्ण बातें आ गयी हैं। मैं अपनी बात संक्षेप में कहूंगा।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि आखिर अन्तर क्या है? लोग इसी सदन में चर्चा करते थे कि पंचवर्षीय योजनाओं से जो अमीर है, वह अमीर होता जा रहा है और जो गरीब है, वह गरीब होता जा रहा है। पर, आज वह डिबेट का विषय नहीं है। लेकिन, आप यकीन कीजिए कि इसके बावजूद भी सच्चाई है। चाहे आप बदायूं की बात कर लें, चाहे फतेहपुर की बात कर लें, सिद्धार्थनगर की कर लें, बहराइच की कर लें, गोड्डा की कर लें, देश में ऐसे जनपद थे, वे स्वास्थ्य, शिक्षा, इंफ्रास्ट्रक्चर के पैरामीटर्स पर पीछे थे। दो अलग-अलग चीजें थीं। दिल्ली देश की राजधानी थी, लखनऊ अलग था और सिद्धार्थनगर अलग था। इसको भी खत्म करने का काम इस सरकार ने किया कि केवल दिल्ली या लखनऊ में ही गगनचुम्बी इमारत होंगी, बल्कि सिद्धार्थनगर में भी आठ मंजिला मेडिकल कॉलेज बन सकता है। यह काम भी नरेन्द्र मोदी जी की सरकार में हुआ। ऐसे गिने-चुने थे। पहले यह लखनऊ में था, सैफई में था।

आपने एम्स बनाए, लेकिन आज प्रधान मंत्री मोदी जी ने और उत्तर प्रदेश की सरकार ने पहले तय किया था कि तीन जिलों के बीच, तीन पार्लियामेंट के बीच में एक-एक मेडिकल कॉलेज देंगे। बाद में उन्होंने कहा कि तीन जिलों में एक क्यों दिया जाए, देश के हर हर जिले में मेडिकल कॉलेज देंगे और आज वह मेडिकल कॉलेज देने का काम चल रहा है। प्रधान मंत्री की पहल पर नीति आयोग ने आकांक्षा जनपद की व्यवस्था की। उसमें उत्तर प्रदेश में आठ जिले हैं, चार जिले एक तरफ से हैं? सिद्धार्थनगर, बहराइच, बलरामपुर और श्रावस्ती, इन चारों को रेलवे लाइन से जोड़ने का काम आकांक्षा जनपद के तहत किया गया। नीति आयोग से कह कर आकांक्षा जनपद की केवल पिछड़ेपन की रेटिंग ही नहीं हुई, उसको आइडेंटिफाई कर के उस गैप को भर कर अग्रणी कतार में लाने का एक वास्तविक प्रयास वास्तविकता के धरातल पर हुआ है। मैं उसके लिए भी अपनी सरकार को बधाई देना चाहता हूँ कि आज उन चारों जनपद को जोड़ने का काम तेज़ी से हो रहा है। हमारे बहराइच के सांसद बैठे हैं, बलरामपुर के सांसद उधर बैठे हैं। वे यह नहीं कह सकते हैं कि हमारे जिले का विकास नहीं हुआ, आपके जिले का हुआ है। हमारी सरकार क्षेत्र का विकास करती है।? (व्यवधान) क्या आपको एहसास है कि पर डे कितना कंस्ट्रक्शन हो रहा है? आज नई रेल लाइन प्रति दिन, मतलब एक दिन में 14 किलोमीटर सड़क नहीं बन सकती है, लेकिन आज देश नहीं, दुनिया में फास्टेस्ट कंस्ट्रक्शन का काम रेल का अगर कहीं विश्व में चल रहा है तो भारत में चल रहा है, 14.54 किलोमीटर प्रति दिन। रेल लाइन बिछाने के लिए लैण्ड एक्विज़िशन करना, इम्बैकमेंट बनाना, उसके बाद रेल ट्रैक बिछाना, उस पर गिट्टियां डालना, फिर स्टेशन का काम होता है। यह काम कठिन है। यह रोड्स की तरह नहीं है कि आपने एक-दो लेयर डाल दी, फिर लैवल कर दिया और आपकी सड़क बन गई। 14.54 किलोमीटर प्रति दिन नई रेल लाइन बन रही है। ऑटोमेटिक सिग्नलिंग 50 किलोमीटर पर मंथ हो रहा है। इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग दस स्टेशन पर वीक हो रहा है।

आप सुरक्षा की बात कर रहे हैं, शायद कल्पना भी नहीं करेंगे। जिस तरह की टेक्नोलॉजी कवच की आ रही है, आने वाले दिनों में आप उसके परिणाम देखेंगे। मैं सरकार का आभारी हूँ, क्योंकि यह चिंता का विषय है। आज हमारी सरकार रेलवे की सिक्योरिटी पर जो खर्च करने जा रही है, हम एक लाख आठ हजार 795 करोड़ रुपये भारत की रेलवे और पैसेजर्स की सुरक्षा पर खर्च करने जा रहे हैं। हम खुद अपना ही लक्ष्य तोड़ते हैं। वर्ष 2022-23 में केवल 57,336 करोड़ रुपये था। आज उसको बढ़ा कर एक लाख आठ हजार 795 करोड़ रुपये किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी को बधाई भी देना चाहूंगा कि चाहे ऑपरेटिंग रेश्यो को भी कम कर रहे हैं। अगर वर्ष 2023-24 में यह 98.43 पसेंट था तो वर्ष 2024-25 में 98.22 हो गया। यह बहुत कठिन काम है।

रेल की प्राप्ति में और खर्च को कम करना बहुत कठिन है। क्योंकि स्टैब्लिशमेंट है, सैलरी है, हर साल लोगों की मांग बढ़ती है कि पे कमीशन की रिपोर्ट लागू हो जाए। उसके बावजूद भी अगर ऑपरेटिंग रेश्यो कम हो रहा है तो निश्चित तौर से माननीय मंत्री जी परफॉर्मर हैं।? (व्यवधान)

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने जो काम शुरू किया है, उस पर उन्होंने तीन महत्वपूर्ण बातें रखी हैं, जिसके परिणाम आ रहे हैं। तीन इकनॉमिक रेलवे कॉरिडोर? एनर्जी, मिनरल एण्ड सीमेंट कॉरिडोर, देश में कभी जिसकी बात होती नहीं थी, चाहे वह झारखण्ड दे रहा हो, एनर्जी, मिनरल, सीमेंट कॉरिडोर एक-दो नहीं, 25-50 नहीं, पूरे देश में 192 प्रोजेक्ट्स पर एक साथ काम हो रहा है। मैं इसके लिए भी अपनी सरकार को बधाई देना चाहता हूँ। दूसरी तरफ पोर्ट कनेक्टिविटी है। ये सारी चीज़ें रेवन्यु देंगी। आज पोर्ट कनेक्टिविटी के भी 42 प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं। हाई ट्रैफिक डेंसिटी कॉरिडोर के 200 प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं। इनके लिए बजट कहां से आ जाता है? यह पधान मंत्री जी का विज़न था। जब प्रधान मंत्री गति शक्ति मिशन की उन्होंने यहीं पर घोषणा की थी। लोग कहते थे कि गति शक्ति मिशन क्या है। आइडिया ही नहीं था कि डेपेंडेंस होगी और कई डिपार्टमेंट्स को एक साथ मिलाएंगे और उसके बाद एक साथ कोऑर्डिनेटिड एफर्ट होगा। पहले कोऑर्डिनेटिड एफर्ट होता ही नहीं था, परिणाम आता ही नहीं था।

अभी माननीय मंत्री जी इस पर अपने उत्तर में कहेंगे। आज मल्टी मॉडल कनेक्टिविटी शुरू हो गई है। यह एक साथ कई डिपार्टमेंट में शुरू हुआ है, चाहे वाटरवेज हो, मिनिस्ट्री ऑफ सरफेस ट्रांसपोर्ट हो, रेलवे हो। इसीलिए, आज कैपेसिटी का एन्हेन्समेंट हो रहा है।? (व्यवधान) जो नेटवर्क्स हैं, अचीव-इन रिडक्शंस हो, लॉजिस्टिक कॉस्ट की हो, पैसैजर एक्सपेरिअंस की हो, सेप्टी ग्रिवान्स में हो, ये सारी चीज़ें हैं। यह मैं कहना चाहता हूँ।

महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूँ।? (व्यवधान) मैं केवल अपनी बात कह दूँ। मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि आज देश के हर क्षेत्र में हम आगे बढ़े हैं। माननीय मंत्री जी इस पर सहमत भी हैं। आज देश की आजादी के बाद इसकी जरूरत है। अगर बुद्ध सर्किट पर ध्यान दिया है तो हमारी सरकार ने दिया है। इसे आप स्वयं देखते हैं। हम केवल सदन में नहीं कह रहे हैं।

दुनिया के किसी फोरम पर, चाहे वह दावोस में आर्थिक सम्मेलन हो, चाहे सार्क का हो, चाहे यूएन का कन्वेंशंस हो, चाहे जी-20 का हो, चाहे जी-7 का हो, सारे कन्वेंशंस के सेंटर पर अगर दुनिया को कोई संदेश देता है तो मोदी जी एक ही बात कहते हैं कि दुनिया ने युद्ध दिया, भारत ने गौतम बुद्ध दिया। आज साफ है कि अगर दुनिया ने युद्ध दिया तो आज वह बुद्ध शांति, करुणा, ममता और एकता के प्रतीक है। आज पूरी दुनिया में उनके फॉलोवर्स बहुत हैं। चाहे जापान हो, थाईलैंड हो, इंडोनेशिया हो, सिंगापुर हो, कोरिया हो, मलेशिया हो, इन सारे कंट्रीज़ में हैं। इन सारे कंट्रीज़ के लोग आते हैं। मैं चाहता हूँ कि अगर वाराणसी का सारनाथ है, बिहार का बोधगया है, कपिलवस्तु है या श्रावस्ती है, इन पाँचों को जोड़ कर रेलवे की एक बुद्ध सर्किट की ऐसी ट्रेन की कनेक्टिविटी प्रोवाइड करें कि अगर कोई फॉर्नर्स या बुद्ध को मानने वाले लोग आते हैं, अगर वे लोग एक जगह से ट्रेन के माध्यम से सारी जगहों की परिपथ पर परिक्रमा करना चाहे तो वे कर सकते हैं। अगर यह काम भी कोई करेगा तो हमारी सरकार करेगी। हमारा रेल मंत्रालय करेगा।

मान्यवर, मैं बहुत समय नहीं लेना चाहता हूँ। हालांकि मेरे पास बहुत विषय हैं। मैं केवल एक बात कह दूँ।? (व्यवधान) मैं आपसे कम समय ले रहा हूँ। जिस तरीके से हमारे यहां काम हो रहा है, आज हम रेल सिक्वोरिटी के सभी कामों में आगे बढ़ रहे हैं। अभी हम बात कर रहे थे।? (व्यवधान)

मान्यवर, मैं अपनी बात तो कह दूँ। मैं तो सोचता भी नहीं था कि वर्ष 2023-24 में 126 वंदे भारत चल जाएंगी। वर्ष 2024-25 में 150 वंदे भारत हो जाएगी। यह तो शायद दिवास्वपन था। इस सरकार में वास्तविकता के धरातल पर मैं उतरते देख रहा हूँ। यह स्वाभाविक है कि गोरखपुर से भी वंदे भारत चलनी चाहिए। माननीय मंत्री जी, इस बात से सहमत होंगे कि यह सिद्धार्थनगर से भी चले। बहुत सी बातें हैं, आपने समय दिया है, लेकिन मैं समझता हूँ कि रेल बजट ऐसा है, जिसमें बहुत सी बातें कहनी थीं।

मान्यवर, आपने मुझे समय दे दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: आप संक्षिप्त में बोले, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: सभा की कार्यवाही कल गुरुवार, दिनांक 1 अगस्त, 2024 को प्रातः 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

22.48 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

on Thursday, August 1, 2024/Sravana 10, 1946 (Saka).

12.33 hrs