

General Budget (2024-2025) ? Demands for Grants- Ministry of Railways- contd.

माननीय अध्यक्ष : आइटम संख्या 17- रेल मंत्रालय के अंतर्गत अनुदानों की मांगें ।

श्री राहुल कस्वां (चुरू) : मैं रेलवे की डिमांड फॉर ग्रांट्स पर अपने विचार रखना चाहता हूँ । किसी भी देश की प्रगति के लिए उस देश के आधारभूत ढाँचे का सुदृढ़ होना अत्यंत ही आवश्यक होता है । आधारभूत ढाँचे के तहत रेलवे, सड़क और विद्युत प्रसारण अवसंरचना को होना मुख्यतः आवश्यक होता है । आधारभूत संरचना और देश के विकास में रेलवे का सबसे अधिक और महत्वपूर्ण योगदान रहा है । यह इतना महत्वपूर्ण है कि पूर्व में भारत सरकार द्वारा रेल बजट अलग से पेश किया जाता रहा है । लेकिन ये इस देश का दुर्भाग्य देखिये इस सरकार के द्वारा रेलवे बजट को पूरी तरह से हटाया गया, और अबकी बार तो पूरे बजट में रेलवे का नाम भी नहीं लिया गया ।

रेलवे द्वारा साल 2023-24 के दौरान माल भाड़े व यात्री भाड़े से 2.40 लाख करोड़ की कमाई की गई है । और इस वित्तीय वर्ष के दौरान इसमें और अधिक वृद्धि की आशा है । लेकिन माननीय वित्त मंत्री जी के द्वारा इस बजट में विभिन्न रेल परियोजनाओं के विस्तार हेतु लगभग 1.50 लाख करोड़ का प्रावधान किया है व कुल बजट में लगभग 2.50 लाख करोड़ रूपये का प्रावधान रेलवे के लिए किया गया है । रेलवे द्वारा जारी पिंक बुक को देखने पर पता लगता है कि रेल मंत्रालय के द्वारा कोई भी नई परियोजना पर कार्य नहीं किया जा रहा है ।

पूर्व में भारत सरकार द्वारा गतिशक्ति परियोजना के माध्यम से देश के विकास को गति दिए जाने हेतु जो प्रयोजन किया जा रहा था कि यह बहुत ही बेहतरीन कदम साबित होगा । लेकिन इस के उलट अभी भी गतिशक्ति परियोजना के तहत कार्य किये जाने में दिक्कतों का सामना किया जा रहा है । मंत्रालयों में उचित समन्वय स्थापित कर देश के आधारभूत ढाँचे को तीव्र गति के साथ विकास किये जाने का कार्य अभी भी अधर में झूलता दिखाई दे रहा है ।

भारत सरकार द्वारा देश में 400 हाई स्पीड एक्सप्रेस ट्रेन चलने का प्रावधान किया गया था । जिससे देश में तीव्र गति से पर्यटन क्षेत्रों का भी विकास संभव होना था, लेकिन सिर्फ चुनाव के समय कुछ गाड़ियों को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया, बाकि इसे भी सरकार द्वारा ठन्डे बस्ते में डालना प्रतीत हो रहा है । रेलवे द्वारा यात्री सुविधाओं में विस्तार किये जाने हेतु द्रुत गति से ट्रेनों में LHB कोच लगाये जाने प्रस्तावित थे, लेकिन अभी भी काफी मुख्य गाड़ियों में LHB कोच नहीं लगाये गए हैं, हमारे द्वारा पिछले काफी समय से इस हेतु मांग उठाई जा रही है, लेकिन सरकार द्वारा इस पर कोई भी ठोस कार्यवाही नहीं की जा रही है ।

सेफ्टी हेतु भी रेलवे ने पिछले सालों में काफी सुधार करने का प्रयास किया है, कवच नमक सेफ्टी डिवाइस के माध्यम से एक ही ट्रेक पर आमने सामने से आ रही गाड़ियों को ट्रेकिंग करते हुए रोका जा सकता है, जिससे दुर्घटनाओं में कमी आएगी । ये डिवाइस भारत में ही बने हैं, लेकिन इनका पूर्ण इंस्टालेशन अभी तक नहीं किया जा सका है, जिसकी वजह से पिछले दिनों में काफी दुर्घटनायें हमें देखने को मिली हैं । अगर सरकार द्वारा कवच

सिस्टम को पूरे देश में लागू कर दिया जावे तो ऐसी दुर्घटनाओं से बचा जा सकता है, लेकिन इसके लिए सरकार प्रतिबद्ध दिखाई नहीं दे रही है ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में सादुलपुर - हनुमानगढ़ खंड, रतनगढ़ सरदारशहर खंड व चुरू - जयपुर खंड अधिकतर मार्ग का विद्युतीकरण का कार्य लगभग पूर्ण हो चुका है । लेकिन इस अनुपात में विद्युतीकृत गाड़ियों का संचालन नहीं किया जा रहा है । मेरे लोकसभा क्षेत्र के सादुलपुर स्टेशन पर नया प्लेटफार्म बनाये जाने के कारण लाइन संख्या 1 व 2 का विद्युतीकरण कार्य भी अधुरा पड़ा है । जिसे जल्द से जल्द किया जाना आवश्यक है ।

रेल मंत्रालय द्वारा चौकीदार विहीन सभी समपारों को समाप्त करने का विचार है, लेकिन ऐसे स्थान जहाँ समपार नहीं हैं, वहां की स्थिति क्या होगी, यह एक विचारणीय प्रश्न है । बीकानेर-दिल्ली रेल लाइन का निर्माण 100 वर्ष पूर्व किया गया था, उस समय मानवरहित / मानवसहित रेल समपार की मांग नहीं हुआ करती थी, इस रेल लाइन पर विशेष रूप से मेरे संसदीय क्षेत्र चुरू में इनका भारी अभाव है, 5 से 10 कि.मी. तक एक भी रेलवे क्रॉसिंग नहीं है, जबकि अन्य क्षेत्र में प्रत्येक 1 कि.मी. पर रेलवे क्रॉसिंग है । इसके अभाव में सैकड़ों वर्षों के ग्रामीण रास्ते एक गाँव से दूसरे गाँव व खेतों में जाने के रास्ते बन्द हो गए । भारी वाहनों की बात तो छोड़िये, किसान अपने खेतों में उंटगाड़ा तक नहीं ले जा पा रहा है, किसान अपना खेत छोड़ नहीं सकता, रेलवे क्रॉसिंग के अभाव में खेत व गांवों में जा नहीं पा रहा है । मजबूरन उन्हें अनधिकृत रूप से रेललाइन को पार करना पड़ रहा है । हमेशा उनके जीवन को खतरा बना रहता है । लोहारू रतनगढ़, सादुलपुर-हनुमानगढ़, सादुलपुर-झूमपा, रतनगढ़ सरदारशहर, रतनगढ़ बीकानेर, रतनगढ़-डेगाना खण्ड पर काफी ऐसे गांव है, जहां गांव का दूसरे गांव से व खेतों से सम्पर्क टूट गया है । यहां रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण किया जाए । रेल अण्डर ब्रिज निर्माण के लिए रेल मंत्रालय को अपनी नीति को बदलना होगा । राज्य सरकारों के पास इनके निर्माण के लिए धन ही नहीं है, व राज्य सरकार द्वारा अंडर ब्रिज हेतु बजट घोषणा के बाद भी जारी नहीं किया जा रहा है । इनका निर्माण रेलवे को करना चाहिए । मेरे क्षेत्र में यह एक विकट संकट पैदा हो गया है । जब तक इन मार्गों पर रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण नहीं होगा तब तक रेलवे का सुरक्षा का विजन कैसे पूरा होगा ।

पिछले साल भारत सरकार द्वारा के द्वारा कुछ स्थानों पर रेलवे समपार बनाये जाने हेतु राशि जारी की गई थी, जिसके तहत मेरे लोक सभा क्षेत्र में भी 26 अंडर ब्रिज बनाये जाने प्रस्तावित थे, लेकिन अभी तक इनका कार्य शुरू नहीं हो सका है । जिसके कारण क्षेत्र के आमजन को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है । इस पर सरकार जल्द से जल्द कार्य शुरू करवाए जाने हेतु संबंधित विभाग को निर्देशित करें । इसके साथ मेरे लोकसभा क्षेत्र के विभिन्न स्थानों पर नए अंडर ब्रिज की आवश्यकता है जिसे भी सरकार जल्द से जल्द स्वीकृत करें ताकि मेरे लोक सभा क्षेत्र के आमजन को इसका लाभ मिल सके ।

रेलवे द्वारा बनाये जा रहे अंडर ब्रिज में पानी भराव एक अत्यंत महत्वपूर्ण समस्या है, जिसका उचित समाधान अभी तक नहीं किया जा सका है । जिसके कारण आमजन का जीवन हमेशा खतरे में बना रहता है । बारिश के मौसम के दौरान इन अंडर ब्रिज में 67 फीट तक पानी भर जाता है, जिसके कारण मार्ग तो अवरुद्ध होता ही है, ऊपर से पानी कई दिन तक नहीं निकल पाने के कारण आमजन को भारी दिक्कत होती है । रेलवे द्वारा अंडर ब्रिज कि डिजाईन में बदलाव कर पानी निकासी सुनिश्चित किया जाना अत्यंत आवश्यक है ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र के आमजन द्वारा पिछले काफी समय से रतनगढ़-फतेहपुर, सरदारशहर-हनुमानगढ़, गजसिंहपुर- सरदारशहर-तारानगर- राजगढ़, सीकर - नोखा मार्गों पर नई रेल लाइन डाले जाने हेतु मांग की जा रही है । पूर्व बजट में इन मार्गों के सर्वे किये जाने हेतु काफी बार घोषणा भी की गई है, लेकिन हर बार नेगेटिव ROR बताकर इन मार्गों पर लाइन डाले जाने से रेलवे द्वारा मना कर दिया जाता है । मेरा सरकार से अनुरोध है

कि उक्त सभी मार्ग क्षेत्र की आवश्यकता को देखते हुए अत्यंत ही आवश्यक हैं। ये मार्ग आर्थिक व सामरिक दृष्टि से भी अत्यंत आवश्यक हैं। मेरा अनुरोध है की सरकार द्वारा ऐसे मार्गों को यात्री सुविधा के विस्तार को देखते हुए नेगेटिव ROR की स्थिति में भी लाइन डाले जाने का कार्य किया जावे ताकि यात्रियों को सुविधा मिल सके। इसी प्रकार मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि जिस तरह से दिल्ली को बीकानेर व चुरू से जोड़ने वाली सभी गाड़ियाँ रेवाड़ी होकर आती हैं इस मार्ग पर अत्यधिक ट्रैफिक होने की वजह से नई गाड़ियों के संचालन में सरकार को परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। मेरा इस मामले में सुझाव है कि चुरू से फरुखनगर तक वाया पिलानी लोहारु होते हुए यदि नई रेल लाइन डाली जाती है तो यह एक alternate रूट के तौर पर विकसित होगा व दिल्ली के लिए गाड़ियां चलाने में सुविधा होगी। अतः इस मार्ग का सर्वे भी करवाया जावे। इसके साथ खाटू श्याम से सालासर धाम तक प्रस्तावित नई रेलवे लाइन का कार्य भी जल्द शुरू किया जावे।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में नियमित रूप से अनेक गाड़ियों का संचालन किया जा रहा है। यात्री सुविधाओं को देखते हुए कुछ गाड़ियों को चलाया जाना क्षेत्र के लिए अत्यंत ही आवश्यक है। दिल्ली सराय रोहिल्ला जोधपुर सालासर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 22421/22 को माउन्ट आबू, जोधपुर दिल्ली सराय रोहिल्ला एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 22481/82 को हरिद्वार या ऋषिकेश, लखनऊ जयपुर एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 19715/16 को हिसार वाया सीकर, चुरू व गोरखपुर - हिसार एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12555/56 को हनुमानगढ़ वाया सादुलपुर तक विस्तार किया जाना क्षेत्र व आमजन की आवश्यकता को देखते हुए अत्यंत ही आवश्यक है। रेल मंत्रालय द्वारा उक्त सभी गाड़ियों के विस्तार की जल्द से जल्द स्वीकृति जारी की जावे ताकि आमजन को इससे राहत मिले।

सादुलपुर हनुमानगढ़ खंड का कार्य पूर्ण हुए काफी समय बीत चुका है लेकिन अभी तक इस मार्ग पर एक्सप्रेस गाड़ियों का बहुत ही कम संचालन किया जा रहा है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि हनुमानगढ़ से दिल्ली, श्रीगंगानगर से जयपुर, श्रीगंगानगर से जोधपुर व श्रीगंगानगर से उदयपुर तक इंटरसिटी गाड़ियों का संचालन किया जावे ताकि क्षेत्र के यात्रियों को फायदा मिल सके।

इस बजट में माननीय वित्त मंत्री जी के द्वारा देश में आधारभूत संरचनाओं के विकास हेतु विशेष प्रावधान किया गया है। रेलवे में भी लगातार यात्री सुविधाओं के विस्तार किये जाने कि अत्यंत महत्ती आवश्यकता है। सरकार द्वारा विभिन्न category के अनुसार विकास कार्य न करते हुए आवश्यकता के अनुसार सुविधाओं का विस्तार किया जावे। मेरे लोक सभा क्षेत्र में चुरू, रतनगढ़, सुजानगढ़ व सादुलपुर स्टेशन पर अतिरिक्त शौचालय का निर्माण की आवश्यकता है, जिस हेतु सरकार द्वारा राशि जारी की जावे। रेलवे स्टेशन की लम्बाई व ऊंचाई बढ़ाये जाने हेतु भी काफी मांग हमारे लोकसभा क्षेत्र के आमजन के द्वारा की जा रही है। नोहर, छापर, पड़िहारा स्टेशन की ऊंचाई बढ़ाये जाने की आवश्यकता है। साथ ही साथ इनकी लम्बाई भी 24 डिब्बों की गाड़ी के अनुसार किये जाने की महत्ती आवश्यकता है। चुरू, सरदारशहर व रतनगढ़ स्टेशन पर अतिरिक्त फूट ओवर ब्रिज निर्माण हेतु भी मंत्रालय द्वारा राशि जारी की जावे। साथ ही सादुलपुर स्टेशन पर दक्षिण दिशा कि और टिकट काउंटर खोला जावे ताकि क्षेत्र के आमजन को इसका लाभ मिल सके।

श्रीमती स्मिता उदय वाघ (जलगांव) : मैं जलगांव लोक सभा क्षेत्र की सांसद श्रीमती स्मिता उदय वाघ आपके सामने जलगांव जिले के किसानों और यात्रियों की समस्याओं को रखना चाहती हूँ। जलगांव जिला महाराष्ट्र का एक प्रमुख जिला है, जिसमें कई शहर और गांव है जो विभिन्न कृषि और औद्योगिक गतिविधियों में शामिल हैं। मैं आपके ध्यान में लाना चाहती हूँ कि जलगांव, पाचोरा और चालीसगांव स्टेशनों पर पिछले 4-5 वर्षों से कोई नया स्टॉप नहीं दिया गया है।

मैं निम्नलिखित मांगें करती हूँ:

क) जलगांव, पाचोरा और चालीसगांव स्टेशनों पर निम्नलिखित ट्रेनों को रोका जाना चाहिए:

- जलगांव: 12142 पाटलिपुत्र-एलटीटी एक्सप्रेस, 12534/12533 पुष्पक एक्सप्रेस, 12617/18 मंगला. लक्षद्वीप एक्सप्रेस

- पाचोरा: 11056/11055 गोदान एक्सप्रेस, 12107/12108 एलटीटी सीतापुर एक्सप्रेस, 12105/12106 विदर्भ एक्सप्रेस

- चालीसगांव: 12107/12108 एलटीटी सीतापुर एक्सप्रेस, 12628/27 कर्नाटक एक्सप्रेस

ख) मौजूदा ट्रेनों का विस्तार:

- 11120/19 भुसावल-इगतपुरी मेमू को मुंबई तक बढ़ाया जाना चाहिए

- 17063/64 मनमाड-सिकंदराबाद अजंता एक्सप्रेस को जलगांव/भुसावल तक बढ़ाया जाना चाहिए

ग) अतिरिक्त बोगियों की मांग:

- 11025/26 भुसावल-पुणे हुतात्मा एक्सप्रेस में 2 स्लीपर कोच जोड़े जाने चाहिए ।

घ) नई ट्रेनों की मांग:

- भुसावल से मुंबई और पुणे के लिए एक्सप्रेस ट्रेनें शुरू की जानी चाहिए ।०

ड) जलगांव से पुणे के लिए नई ट्रेन:

- जलगांव से पुणे के लिए एक नई ट्रेन शुरू की जानी चाहिए जो धरणगांव, अमलनेर, नंदुरबार होते हुए पुणे तक जाए ।

च) अमलनेर में नागपुर-अहमदाबाद प्रेरणा एक्सप्रेस को रोका जाना चाहिए ।

छ) धरणगांव में अहमदाबाद-बौरानी एक्सप्रेस और ताप्ती गंगा एक्सप्रेस को रोका जाना चाहिए ।

ज) जलगांव और चालीसगांव में नागपुर-मडगांव एक्सप्रेस को रोका जाना चाहिए ।

मैंने जलगांव जिले के लोगों की समस्याओं को आपके सामने रखा है और आशा करती हूँ कि आप मेरी मांगों पर विचार करेंगे और जलगांव जिले के लोगों की समस्याओं का समाधान करेंगे ।

धन्यवाद ।

SHRI G. SELVAM (KANCHEEPURAM): Dr. Kalaignar terminus is situated at Kilambakkam in my Kancheepuram parliamentary constituency. Thousands of buses ply from this place to different places of Tamil Nadu. Since lakhs of passengers travel through this area, I request the Hon Railway Minister to ensure that additional EMUs are operated from Tambaram to Chengelpattu. I also urge that a Railway Station should be set up in Kilambakkam. Besides doubling of Railway line between Chengalpattu and Kancheepuram, many trains should be

operated in this route. Since many educational institutions and industries are situated in this area the number of passengers has increased besides increased movement of trucks carrying freight. I therefore request the Government to order for doubling work along this Rail route to meet demands of general public. EMUs should be operated with 18 compartments instead of existing 12 compartments and platform length of each Railway station along this route should be expanded so as to accommodate 18 compartments. Moreover, I request that a train should be made operational on daily basis between Melmaruvathur and Tirupati via Kancheepuram and Tirutani to help the devotees and other general passengers of this area. Thank you.

DR. T. SUMATHY ALIAS THAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH): I would like to express my views on the demand for grants in the ministry of Railways in this year's budget 2024-25. The budgetary allocation for Railways for the FY-2024-25 is grossly inadequate to execute the infrastructure development, the introduction of new trains, modernization projects, and safety measures. No Focus on Passenger Safety. Despite multiple train accidents over the past year, there were no announcements to improve safety standards, such as the KAVACH safety system. The Finance Minister Nirmala Sitharaman did not announce any new trains or modernization plans for Indian Railways. Instead, the budget speech focused heavily on infrastructure development in Bihar and Andhra Pradesh. Though the Finance Minister announced the development of three major railway economic corridors viz 1. Energy, Mineral, and Cement Corridor, 2. Port Connectivity Corridor and 3. High Traffic Density Corridor, very much wanted in as for as the Railway requirements of Tamil Nadu. There were expectations for significant announcements regarding new train services However, no major announcements were made in the budget regarding new trains.

The budgetary allocation for the Railway projects in Tamil Nadu is inadequate and cannot solve several important issues pertaining to the railways in Tamil Nadu. The people of Tamil Nadu are betrayed by the government in this Budget. Tamil Nadu contributes richly for the Central exchequer. But gets back a miserly contribution from the union government. Railways being no exception. Tamil Nadu gets a paltry amount for the execution of Railway projects. I urge the union Government to allocate substantial amount to expedite the completion of all pending projects. The ongoing railway projects in Tamil Nadu needs the government attention and generous funding. But unfortunately the amount 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. Tindivanam-Ginjee-Tiruvannamalai;
2. Tindivanam - Nagari;
3. Athipattu - Puththur;
4. Erode - Palani;
5. Chennai - Cuddalore;
6. Madurai - Aruppukottai - Thoothukudi;
7. Sriperumbudur - Guduvancheri - Irunkattukottai - Avadi;
8. Morappur Dharmapuri.
9. the doubling project of Katpadi - Villupuram section.

There are several pertinent questions raised by the people of Tamil Nadu pertaining to the railway needs of people in Chennai Division

They are:

1. The current status of progress made in the modernisation of eighteen railway stations in the Chennai Division. How much funds are earmarked for each station.
2. How many more stations will be developed under the Amrit Bharat Station Scheme apart from the 15 stations already selected under the Amrit Bharat Station Scheme.
3. The current status of 4.3 km Chennai Egmore-Beach fourth line? The total funds ear marked for this project and the amount disbursed and spent so far? The approximate time of completion of the project...
4. With demand for introduction of new trains getting louder, the infrastructure development at Tambaram terminal for introducing new trains is very important. Whether the Railways have allocated any funds to implement the project and the steps taken to expedite this project? If so the details thereof?

5. Whether the Southern Railway has given 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).
6. Is it true that MRTS is reporting Rs 100 crore operational loss every year although the MRTS has a potential capacity of 5 lakh passengers a day. The steps taken by the Railways to expedite the merger of MRTS with CMRL. The funds allocated for the same. The steps taken by the government to protect the interest of the employees of MRTS.
7. The MRTS Phase 2 Project completed between Chennai Beach and Velachery and inaugurated by former Chief Minister M. Karunanidhi in November 2007, was proposed to be extended to the St. Thomas Mount railway station. But the extension project is still pending for a 500-m stretch due to the lackadaisical attitude of the union government in the last 10 years. MRTS Phase 2 project can be completed if only when the portion of track for Chennai Metro Rail Phase-II project which extends from St. Thomas mount and crisscrosses the Adambakkam railway station. The union Government is jeopardizing these two crucial projects by not focusing on the speedy completion of the projects.
8. There is an urgent need for the creation of Fourth Railway terminal in Chennai to cater more train services from and to Chennai. Whether the government is providing financial assistance and support for the development of fourth Railway terminal is not announced in this budget.
9. Whether the Southern Railway has plans to introduce air-conditioned EMUs to boost passenger comfort commuting on suburban sections just like in Mumbai Suburban trains. If so the details thereof and the total number of AC coaches manufactured annually at the Integral Coach Factory (ICF) and how much AC coaches are to be deployed on all four suburban lines.
10. The current status of modernization and Redevelopment of Egmore Railway station and the approximate time by which it will be completed?
11. Whether the Railways is planning to start shuttle trains between Chennai and Kanchipuram.
12. As a Member of Parliament from Chennai South Parliamentary constituency I would like the Government to execute redevelopment of Saidapet railway station which is located in the heart of the Chennai City.

13. In the same way all the MRTS stations from Velachery to Thirumylai station needs to be redeveloped with all essential facilities for train commuters especially women, elderly persons and students.

Before I conclude, I would request the government to expedite the following demands of the people of Tamil Nadu:

- To introduce a daily express train service from Chennai to Rameswaram via Tiruvarur, Tiruthuraipoondi and Karaikudi for the benefit of the rail users besides providing revenue to the railways.

- To expedite the electrification work between Tiruvarur and Karaikudi which would save fuel cost and time.

- To restore the railway line between Mayiladuthurai and Tharangambadi which existed when it was a metre gauge line.

- laying of a new railway line in the Pudukottai - Thanjavur - Ariyalur stretch.

- To introduce Vande Bharat express train between Thanjavur and Chennai Egmore via Kumbakonam and Mayiladuthurai.

- Extension of the Hyderabad - Tambaram Charminar express up to Nagercoil via Chidambaram, Kumbakonam and Thanjavur.

- Introduction of a new express from Thanjavur via Kumbakonam to New Delhi by duly extending the Hazrat Nizamuddin-Chennai Central - Hazrat Nizamuddin Garib Rath express.

- To extent the Erode - Tiruchi express up to Karaikal via Nagapattinam.

- To meet the increasing demand the railways must double the production and utility of General Coaches, Sleeper class Coaches, 3AC coaches in all South bound trains.

- The long pending demand of the Hosur Jolarpet inter-rail service project has to be implemented very soon.

- A multi-modal cargo terminal for Hosur area should be developed so that the industries could get the correct logistic solutions and to increase employment opportunities.

- To operate an overnight express train between Velankanni and Bengaluru via Tiruvarur and Thanjavur and an early morning express train between Velankanni and Chennai via Tiruvarur.
- To operate the Tirupati-Mannargudi Pamani Express, the Ernakulam- Velankanni Express and the Tambaram-Sengottai Express as daily services.
- To expedite modernisation of railway stations in Tamil Nadu under the Amrit Bharat Station Scheme.
- To speed up the 4.3 km Chennai Egmore - Beach fourth line with adequate funds.
- To fund adequately for the infrastructure development at Tambaram terminal for introducing new trains.
- To expedite the Amalgamation of MRTS with Sub-Urban trains and CMRL in Chennai mega city.
- To introduce air-conditioned EMUs to boost passenger comfort commuting on suburban sections just like in Mumbai Suburban trains.
- To expedite the Modernization and Redevelopment of Egmore Railway station.
- To start shuttle trains between Chennai and Kanchipuram.

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : मैं वर्ष 2024-25 के लिए रेलवे संबंधी अनुदान मांगों पर अपने विचार रखना चाहता हूँ। देश के यशस्वी प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी एवं आदरणीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी के साथ-साथ आदरणीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को भी केन्द्रीय बजट में रेलवे के लिए 2,62,200 करोड़ रुपये के रिकॉर्ड आवंटन के लिए हार्दिक धन्यवाद एवं बधाई देता हूँ। रेलवे में सुरक्षा संबंधी गतिविधियों के लिए एक महत्वपूर्ण राशि निर्धारित की गयी है। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में NDA सरकार के तीसरे कार्यकाल में, रेलवे को निरंतर बढ़ावा मिल रहा है।

वर्ष 2014 के पहले UPA सरकार के दौरान रेल बजट में लोक लुभावने नई ट्रेनों की घोषणाएँ तो बहुत होती थी, परन्तु उक्त घोषणाएँ कभी पूर्ण नहीं होती थी। देश के यशस्वी प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में NDA की सरकार बनने पर रेल बजट का केन्द्रीय बजट में समायोजन किया गया यह कदम रेलवे के बुनियादी ढांचे को मजबूत करने एवं यात्रियों के अनुभव को बेहतर बनाने की दिशा में महत्वपूर्ण कदम है। ग्राँस बजटरी सपोर्ट 2,52,200 करोड़ रुपये है। यह राशि 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 चलायी जाएगी एवं बजट का बड़ा हिस्सा रेलवे की सुरक्षा पर खर्च किया जाएगा। साथ ही 1,08,000 करोड़ से पुराने ट्रेक्स, सिग्नलिंग, कवच, रेल के पुल बनाने में लगेंगे। इसके साथ ही वंदे मेट्रो और वंदे भारत स्लीपर ट्रेनें भी जल्द ही पटरियों पर दौड़ती नजर आएंगी। वंदे मेट्रो कम दूरी के सफर के लिए होगी, जबकि वंदे भारत स्लीपर लंबी दूरी की यात्रा के लिए होगी। इस

बजट में स्वदेशी तकनीक से बने कवच सिस्टम पर भी जोर दिया गया है, जो ट्रेनों की सुरक्षा को और मजबूत करेगा ।

आर्थिक सर्वे वर्ष 2023-24 के मुताबिक, पिछले पांच सालों में रेलवे पर पूंजीगत व्यय में 77 प्रतिशत की बढ़ोतरी की गयी है । वित्तीय वर्ष 2019-20 में जहाँ यह खर्च 1.48 लाख करोड़ रुपये था, वहीं 2023-24 में बढ़कर 2.62 लाख करोड़ रुपये हो गया है । रिपोर्ट में यह भी बताया गया है कि साल 2023-24 में लगभग 673 करोड़ यात्रियों ने ट्रेन में सफर किया, जो पिछले वित्त वर्ष की तुलना में लगभग 5.2 फीसदी अधिक है । देश के 6,108 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा शुरू की गई है । इससे यात्रियों को बेहतर सुविधाएं मिलेंगी और ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों के बीच के डिजिटल अंतर को कम करने में मदद मिलेगी ।

पिछले 10 वर्षों में रेलवे ने 31,180 ट्रेक किलोमीटर चालू किए । ट्रेक बिछाने की गति 2014-15 में 4 कि०मी० प्रतिदिन से बढ़कर 2023-24 में 14.54 कि०मी० प्रतिदिन हो गई है । वर्ष 2014-2024 के दौरान रेलवे ने 41,000 रूट किलोमीटर (आरकेएम) का विद्युतीकरण किया है, जबकि 2014 तक केवल 21,413 रूट किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया था । रेलवे ने बुनियादी ढांचे के विकास हेतु नया दृष्टिकोण अपनाया है । मल्टी मॉडल कनेक्टिविटी को सक्षम बनाने के लिए पीएम गति शक्ति मिशन के तहत तीन आर्थिक रेलवे गलियारों-ऊर्जा, खनिज और सीमेंट गलियारा (192 परियोजनाएं), बंदरगाह कनेक्टिविटी गलियारा (42 परियोजनाएं) और उच्च यातायात घनत्व गलियारा (200 परियोजनाएं) की पहचान की गई है । क्षमता वृद्धि, उच्च घनत्व वाले नेटवर्क की भीड़भाड़ को कम करना, देश में लॉजिस्टिक्स लागत में कमी लाना, यात्रियों के अनुभव को बेहतर बनाना और उनकी सुरक्षा सरकार के लिए प्राथमिकता वाले क्षेत्र बने हुए हैं ।

इससे पहले, 2023-24 में सकल बजटीय सहायता 2,40,200 करोड़ रुपये थी, जो 2013-14 में केवल 28,174 करोड़ रुपये था । पूंजीगत व्यय के परिणाम स्पष्ट रूप से दिखाई दे रहे हैं, क्योंकि भारतीय रेलवे ने वित्त वर्ष 2023-24 में 1588 मीट्रिक टन का अभूतपूर्व सर्वाधिक माल लदान हासिल किया है, जो 2014-15 में 1095 मीट्रिक टन था और रेलवे 2030 तक 3,000 मीट्रिक टन के लक्ष्य की ओर बढ़ रहा है । रेलवे ने 2023-24 में 2,56,093 करोड़ रुपये की सर्वकालिक सर्वाधिक कुल प्राप्तियां हासिल कीं और पूंजीगत व्यय के पूरक के लिए 3,260 करोड़ रुपये का शुद्ध राजस्व का सृजन किया ।

झारखंड राज्य के लिए UPA सरकार के दौरान वर्ष 2009 से 2014 तक रेलवे बजट में कुल 457 करोड़ रूपए का आवंटन किया गया था, जबकी 2024-25 के बजट में रेलवे के विकास के लिए 7302 करोड़ रूपए का रिकार्ड आवंटन किया गया है जो UPA सरकार के आवंटन से 16 गुणा अधिक है । इसके साथ-साथ नई रेलवे लाइनों का निर्माण किया जाएगा । झारखंड के 57 रेलवे स्टेशनों को अमृत भारत योजना के अंतर्गत शामिल किया गया है, जिन्हें विकसित किया जाएगा । मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू के अंतर्गत 7 स्टेशनों कमशः डालटनगंज, गढ़वा रोड़, गढ़वा टाउन, नगर उटारी, हैदरनगर, मोहम्मदगंज एवं जपला स्टेशन को शामिल किया गया है । इसके साथ-साथ झारखंड में शत प्रतिशत रेलवे का विद्युतिकरण का कार्य पूर्ण हो चुका है ।

माननीय रेल मंत्री जी से पलामू संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत रेलवे से जुड़ी महत्वपूर्ण मांग को पूर्ण करने का अनुरोध करता हूँ जो निम्नलिखित है:-

पलामू संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दो महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं के लंबित रहने के कारण उस क्षेत्र के निवासियों को आवागमन में अत्यंत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है । एक परियोजना गया-शेरघाटी इमामगंज-डालटनगंज रेलवे लाइन के निर्माण से संबंधित है और दूसरी परियोजना बरवाडीह चिरिमिरी अंबिकापुर तक रेल

लाइन निर्माण से संबंधित है। दोनों रेल परियोजना में एक समानता है और वह है कि कई किलोमीटर तक दोनों परियोजनाओं में रेलवे लाइन का निर्माण हो चुका है। इन दोनों रेल परियोजनाओं पर करोड़ों रुपए खर्च भी हो चुके हैं परंतु वर्षों से उस पर कार्य होना बंद हो गया। इन दोनों रेल परियोजनाओं को पूर्ण कराने की कृपा करें जिससे न केवल मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू के निवासियों को आवागमन में सुविधा होगी बल्कि बिहार एवं छत्तीसगढ़ राज्यों के संबंधित जिलों के निवासियों को भी सुविधा होगी। हाल ही में छत्तीसगढ़ के माननीय मुख्यमंत्री जी ने भी आपसे मुलकात कर बरवाडीह चिरिमिरी अंबिकापुर रेल लाइन के निर्माण का अनुरोध किया है।

वन्दे भारत ट्रेन: टाटानगर मुरी राँची लोहरदगा डालटनगंज गढ़वा रोड जपला होते हुए वाराणसी तक वंदे भारत ट्रेन को चलाया जाता है तो इस रूट पर यात्री भी मिलेंगे। इस रूट पर वाराणसी के लिए गाड़ी भी कम है तथा जो गाड़ियाँ है भी पूरी तरह से भरी जाती है। इसके अतिरिक्त राँची गढ़वा रोड से सेक्शन का स्पीड भी 100 KMPH तथा गढ़वा रोड DOS का सेक्शन स्पीड 120 KMPH है। इतना ही नहीं इस रूट पर पड़ने वाले चारों जिले लोहरदगा, लातेहार, डालटनगंज एवं गढ़वा देश के 112 आकांक्षी जिलों में आते हैं। जिनको विकास की मुख्य धारा में जोड़ने की आदरणीय प्रधानमंत्री जी की महत्वाकांक्षी योजना भी है। वन्दे भारत ट्रेन को टाटानगर मुरी राँची लोहरदगा डालटनगंज गढ़वा रोड जपला मार्ग पर चलाने की स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें। राँची से पटना जाने के लिए वंदे भारत ट्रेन का परिचालन प्रारम्भ हो गया है जिसके मार्ग में हजारीबाग, गिरीडीह एवं कोडरमा जिला पड़ते हैं जो झारखंड राज्य के हैं और राँची-पटना वन्दे भारत ट्रेन से connect हो गए हैं। इसलिए वन्दे भारत ट्रेन को टाटानगर मुरी राँची लोहरदगा डालटनगंज गढ़वा रोड जपला होते हुए वाराणसी तक चलायी जाये।

बरवाडीह चोपन चुनार पैसेंजर ट्रेन संख्या **53351/53352**:-पलामू संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जनता को आवागमन में हो रही कठिनाईयों से निजात दिलाने हेतु कोविड-19 के दौरान बंद की गयी बरवाडीह चोपन चुनार पैसेंजर ट्रेन संख्या 53351/53352 का परिचालन अभी तक प्रारम्भ नहीं हो सका है। उक्त ट्रेन का परिचालन प्रारम्भ नहीं होने से पलामू संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत लगभग 11 रेलवे स्टेशनों कमशः नगर उंटारी, रमना, मेराल, गढ़वा, गढ़वा रोड़, तोलरा, लालगढ़ बिहार, रजहारा, कजरी, डालटनगंज एवं चियांकी के यात्रियों को आवागमन करने में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है। बरवाडीह चोपन चुनार पैसेंजर ट्रेन संख्या 53351/53352 का परिचालन पुनः प्रारम्भ करने की मांग की जा रही है।

पटना सिंगरौली लिंक एक्सप्रेस ट्रेन संख्या **23347/23348** एवं शक्तिपुंज एक्सप्रेस ट्रेन सं**0**

11448/11449 :- मेराल रेलवे स्टेशन पर ठहराव करने की माँग की गयी है। विदित है कि उक्त स्टेशन पर चोपन गोमो पैसेंजर ट्रेन एवं राँची चोपन एक्सप्रेस रूकती है तथा कोई भी अन्य पैसेंजर या एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव नहीं है। मेराल स्टेशन से रमना स्टेशन एवं गढ़वा स्टेशन की दूरी लगभग 11-11 किलोमीटर है जिसके कारण यहाँ की जनता को आवागमन करने में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है।

रांची नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन संख्या **12453/12454** का नगर उंटारी (श्री बंशीधर नगर) रेलवे स्टेशन पर ठहराव की माँग काफी दिनों से की जा रही है। उक्त ट्रेन सप्ताह में एक दिन रांची वाया चोपन-चुनार होते हुए नई दिल्ली तक जाती है। विदित है कि धनबाद रेल मंडल के अंतर्गत गढ़वा रोड चोपन रेल खण्ड पर स्थित नगर उंटारी (श्री बंशीधर नगर) झारखण्ड राज्य का प्रमुख तीर्थ स्थल है, जहाँ श्री राधा-कृष्ण की 32 मन की अद्वितीय स्वर्ण प्रतिमा विराजमान है। ऐसी प्रतिमा पूरी दुनिया में कहीं नहीं है, लिहाजा यहां प्रतिवर्ष बड़ी संख्या में देश के विभिन्न हिस्सों से श्रद्धालुगण दर्शन करने आते हैं। यहाँ आने वाले श्रद्धालु श्री बंशीधर नगर को दूसरा मथुरा और वृंदावन मानते हैं। ऐसे नगर उंटारी (श्री बंशीधर नगर) रेलवे स्टेशन पर उक्त ट्रेन की ठहराव की आवश्यकता है।

रांची नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस **12453/12454** वाया डालटनगंज होकर सप्ताह में 2 दिन चलती है उसे चार दिन किया जाय । राँची नई दिल्ली गरीब रथ ट्रेन **12877/12878** को सप्ताह में तीन दिन चलती है उसे 6 दिन किया जाये ।

गरीब रथ ट्रेन संख्या **12877 / 12878** का ठहराव मोहम्मदगंज स्टेशन पर किया जाये । गरीब रथ ट्रेन संख्या **12877/12878** के अलीगढ़ जंक्शन पर दो मिनट का ठहराव भी दिया जाये । ज्ञातव्य हो कि मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू के सौ से अधिक संख्या में छात्र/छात्राएं अलीगढ़ विश्वविद्यालय में अध्ययनरत है । यदि गरीब रथ का दो मिनट का ठहराव अलीगढ़ जंक्शन पर दे दिया जाता है तो उन्हें बहुत सुविधा होगी ।

रांची वाराणसी इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन संख्या **18311/18611:-** रांची से वाराणसी तक चलती है उसे गोरखपुर तक विस्तार किया जाये ।

हावड़ा जबलपुर शक्तिपुंज एक्सप्रेस ट्रेन संख्या **11447/11448** का विस्तार मुंबई तक किया जाये ।

पलामू एक्सप्रेस ट्रेन संख्या **13347/13348** को रजहरा स्टेशन पर ठहराव दिया जाये ।

रांची से वाया डालटनगंज होकर गोरखपुर तक एक नई ट्रेन चलायी जाय जो कोरोना काल में चली भी थी । उसे बंद कर दिया गया है उसे पुनः चालू किया जाये । डालटनगंज से गोरखपुर जाने वाले यात्रियों की संख्या अत्यधिक है ।

रांची सासाराम इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन संख्या **18635/18636** में यात्रियों की संख्या अत्यधिक होने के कारण लोगों को यात्रा करने में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है । यात्रियों की संख्या को देखते हुए 1 Ac Chair Car एवं 3 G.S कोच की संख्या में बढ़ोतरी की जाये ।

पलामू संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत विभिन्न स्थानों **Unmanned Railway Crossing** को बंद कर दिये जाने से एक ही गांव दो भागों में विभक्त हो गये हैं । वहां के निवासियों को आवागमन में अनेकों प्रकार की कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है । उक्त स्थानों पर **(LHS) Low Hight Subway** बनाने से जनता को कठिनाईयों से निजात मिल सकेगी । वैसे स्थान निम्नलिखित है:-

- (1) डाली-हैदरनगर प्रखण्ड, पलामू जिला
- (2) सोनपुरवा-गढ़वा जिला
- (3) अहिरपुरवा-नगर उंटारी, गढ़वा जिला
- (4) कजरात नावाडीह-हुसैनाबाद प्रखण्ड, पलामू जिला
- (5) बुढ़वापीपर- डालटनगंज सदर, पलामू जिला
- (6) बखारी-डालटनगंज सदर, पलामू जिला (7) कुम्भी- मेराल ब्लॉक, गढ़वा जिला
- (8) लहरबंजारी- उंटारी रोड प्रखंड, पलामू जिला

अंत में मैं माननीय रेल मंत्री जी को रेल व्यवस्था में आमूल-चूल परिवर्तन लाने के लिए हृदय से धन्यवाद देता हूँ, एवं रेलवे संबंधी मांग का अनुमोदन करते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूँ ।

धन्यवाद ।

श्री खगेन मुर्मु (माल्दहा उत्तर) : मैं रेलवे से संबंधित विषय पर विचार रखना चाहता हूँ । देने के माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में एनडीए की लगातार तीसरी बार सरकार बनने के लिए देश की जनता जनार्दन को भी मैं हृदय से धन्यवाद देता हूँ और पश्चिम बंगाल मालदा उत्तर लोकसभा क्षेत्र की ओर से माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय नरेंद्र मोदी जी को तीसरी बार प्रधानमंत्री बनने पर हृदय से बधाई देता हूँ ।

मैं सदन को यह बताना चाहता हूँ कि जब पहली बार हमारी सरकार बनी थी तब रेल का बजट मात्र ₹29000 करोड़ रुपए था, मगर आज हमारे प्रधानमंत्री जी की दूर दृष्टि की वजह से मुझे यह बताने में अपार हर्ष का अनुभव हो रहा है कि 2024-25 का रेल बजट 2.55 लाख करोड़ का है जो कि पिछली सरकार के रेल बजट से 10 गुना ज्यादा है ।

मैं सदन को बताना चाहता हूँ कि इस रेल बजट में पश्चिम बंगाल में रेलवे की आधारभूत संरचना के विकास के लिये 13,941 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है, जो कि पिछले सरकार के बजट आवंटन 4380 करोड़ के मुकाबले तीन गुना ज्यादा है, जो हमारी सरकार की पश्चिम बंगाल के प्रति प्रतिबद्धता को साफ-साफ दर्शाता है ।

मैं सदन को बताना चाहता हूँ कि हमारी सरकार ने मेरे राज्य पश्चिम बंगाल में 1261 किलोमीटर नई रेल लाइन का निर्माण करवाया है, साथ ही साथ 1576 किलोमीटर की रेल लाइन का विद्युतीकरण भी करवाया है, जो कि 158 किलोमीटर प्रति वर्ष के हिसाब से है ।

मैं सदन को बताना चाहूंगा कि पिछली UPA 2 की सरकार के समय रेल लाइनों के विद्युतीकरण की गति मात्र 32 किलोमीटर प्रति वर्ष की थी, हमारी सरकार उनसे 4 गुना ज्यादा तेजी से कम कर रही है, जिसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को नमन करता हूँ ।

मैं सदन को बताना चाहूंगा कि हमारे प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व में वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर मेरे राज्य पश्चिम बंगाल के तीन जिलों से होकर गुजरता है, यह तीनों जिले पश्चिम बंगाल के लिए व्यावसायिक रूप से बहुत महत्व रखते हैं ।

मैं सदन को यह बताना चाहूंगा कि मेरे राज्य पश्चिम बंगाल को हमारे प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेंद्र मोदी जी ने 100 अमृत भारत स्टेशनों की सौगात दी है इसके लिए मैं उन्हें नमन करता हूँ । और बारंबार प्रणाम करता हूँ ।

मैंने माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी से मेरे लोक सभा क्षेत्र मालदा उत्तर में तीन नई रेल लाइनों के निर्माण का अनुरोध किया है, जो कि मेरे लोक सभा क्षेत्र के विकास के लिए अत्यावश्यक है ।

1. बुलबुलचंडी रेलवे स्टेशन से केंदपुकुर, पाकुवाहाट और नालागोला होते हुए गंगारामपुर रेलवे स्टेशन तक ।

2. गाजोल से गुंजारिया वाया इटाहार ।

3. समसी से बारसोई वाया चाचल ।

मैंने माननीय रेल मंत्री जी को मालदा कोर्ट से बांग्लादेश के बीच मैत्री ट्रेन को चलाने के लिए अनुरोध किया है जो कि मेरे लोक सभा क्षेत्र मालदा उत्तर के विकास के लिए मील का पत्थर साबित होगा ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से कुछ नई ट्रेनों की भी मांग करना चाहता हूँ, जो कि इस प्रकार है :-

1. सिंगाबाद स्टेशन से मालदा कोर्ट होते हुए एनजेपी तक एक पैसेंजर ट्रेन चलाई जाए ।
2. मालदा कोर्ट से नई दिल्ली के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए ।
3. मालदा कोर्ट से मुंबई के लिए सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए ।
4. मालदा कोर्ट से सूरत के लिए सीधी ट्रेन सेवा अभिलंब शुरुआत की जाए ।

मुझे यह बताने में अपार हर्ष का अनुभव हो रहा है कि माननीय प्रधानमंत्री जी ने मेरे लोकसभा क्षेत्र को पांच अमृत भारत स्टेशन की सौगात दी है । साथ ही साथ महोदय मेरे लोकसभा क्षेत्र मालदा उत्तर की जनता की सुबिधा के लिए मालदा टाउन रेलवे स्टेशन से देश की पहली अमृत भारत ट्रेन का संचालन किया गया, इसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री को पुनः धन्यवाद देना चाहूंगा।

माननीय रेल मंत्री जी ने मेरे लोक सभा क्षेत्र को कम से कम तीन दर्जन ट्रेनों का ठहराव दिया है, इसके के लिए मैं पुनः धन्यवाद देना चाहता हूं मगर मुझे कुछ और ट्रेनों के ठहराव की आवश्यकता है,

1. ओल्ड मालदा स्टेशन पर 13169/70 हाटेबाजार एक्सप्रेस ।
2. ओल्ड मालदा स्टेशन पर 13162/61 तेभागा एक्सप्रेस ।
3. 13413/14 और 13483/84 फरक्का एक्सप्रेस का ठहराव गाजोल स्टेशन और देवताला रेलवे स्टेशन पर किया जाए ।

आपको मालदा उत्तर और पश्चिम बंगाल की जनता की ओर से हृदय से धन्यवाद ।

भारत माता की जय ।

DR. M. K. VISHNU PRASAD (CUDDALORE):

(1) In my Cuddalore Parliament, Major junction is Virudhachalam. I request following trains be stopped for passenger Convenience:

- (a) 20665/20666 Chennai to Tirunelveli Vande Bharat
- (b) 22671/22673 Tejas Express
- (c) 20451/20482 Trichy to Bhasut Ki kot Express
- (d) 2049 7/20498 Rameswaram to Firozpur junction (Humsafar Express)

(2) New railway directly between Panruti to Korde Konon.

(3) Long Pending Project of Chennai to Cuddalore Via Mahabalipuram.

SHRI P. P. CHAUDHARY (PALI): I express my support for the visionary Railway Budget presented by our hon'ble Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnav ji, under the inspiring leadership of our Prime Minister, Shri Narendra Modi ji.

This budget reflects a comprehensive strategy for the growth and modernization of Indian Railways. At its core is a robust financial outlook, with projected internal revenue of Rs 2,78,500 crore for 2024-25, marking an impressive 8% increase from last year. This growth is not merely a number, it's a testament to the efficient management and increasing popularity of our rail services.

Building on this strong financial foundation, the budget presents a clear focus on enhancing passenger experience. The expected 10% growth in passenger revenue, reaching Rs 80,000 crore, is complemented by significant improvements in our rolling stock. The introduction of 102 Vande Bharat trains showcases the government's commitment to world-class travel, while the new Amrit Bharat sleeper trains cater to the needs of the common man. This balanced approach ensures that rail travel becomes more attractive across all segments of our society.

To support these advancements, the budget has wisely allocated a substantial Rs 2,65,200 crore for capital expenditure. This visionary investment will accelerate the modernization of our rail infrastructure, from tracks and stations to signalling systems. It's a bold step towards creating a future-ready railway system that can meet the growing demands of our nation.

Crucially, this push for modernization doesn't come at the cost of financial prudence. The improvement in the Operating Ratio to 98.2% from 98.7% last year, though modest, indicates a step towards better financial health. This fiscal responsibility is essential for the long-term sustainability and growth of our railways.

Safety, the cornerstone of any robust rail network, has clearly been a priority in this budget. The reduction in accidents to 0.03 per million kilometres in 2021-22 is praiseworthy. Furthermore, the implementation of the indigenous Kavach system on 1,465 km of track is a significant achievement. It not only enhances safety but also showcases the government's commitment to self-reliance in line with the Atmanirbhar Bharat vision.

Looking beyond passenger services, the budget also addresses the crucial aspect of freight transportation. The progress on Dedicated Freight Corridors is commendable and will revolutionize our logistics capabilities. This initiative, once

completed, will significantly boost our economic growth by enabling faster and more efficient movement of goods across the country.

I must express my heartfelt gratitude for the substantial investment of over Rs 4,000 crore in Rajasthan, particularly in the Pali constituency. This significant allocation demonstrates the government's commitment to balanced regional development and recognizes the potential of our region.

However, I would like to bring to the attention of the hon'ble Minister some pressing needs of my constituency, Pali, and the surrounding areas. These requirements, if addressed, would not only benefit the local population but also contribute to the government's broader goals of economic growth and balanced regional development. Firstly, there is a long-pending demand for the Bilara to Rash railway line. The last survey showed positive commercial viability, and I urge the Minister to consider expediting this project. This line would significantly enhance connectivity in the region from Pali to Delhi and boost economic activities.

Secondly, I request the introduction of daily trains from Pune, Chennai, and Hyderabad to Jodhpur via Pali. Additionally, direct train connectivity from Pali to Delhi would greatly benefit our constituents, enhancing both business opportunities and ease of travel.

Thirdly, considering the local needs, I propose the introduction of rail buses from Pali to Jodhpur, Marwar to Jodhpur, Osian to Jodhpur, and Bilara to Jodhpur. These rail buses would provide efficient, cost-effective local transportation, supporting the daily commute of workers and students. I bring these proposals to your attention, keeping in mind that Pali is not just the headquarters of Pali District but also a significant textile hub. Moreover, with the upcoming Jodhpur-Pali-Marwar Industrial Corridor, enhanced rail connectivity becomes crucial. These improvements in rail infrastructure would play a vital role in realizing the full potential of this industrial corridor, aligning perfectly with our government's vision of fostering industrial growth and creating employment opportunities.

This railway budget presents a holistic vision for the future of Indian Railways. It strikes a fine balance between passenger needs, safety, modernization, and fiscal prudence, aligning perfectly with our Prime Minister's vision of a Vikashit Bharat. While I wholeheartedly support this progressive and visionary railway budget, I humbly request the hon'ble Minister to consider these specific needs of the Pali constituency. Addressing these requirements would not only benefit our region but

also contribute significantly to the overall development goals set forth in this commendable budget.

श्री राम शिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती) : मैं रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर अपने विचार रखना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र के दोनों जिले श्रावस्ती और बलरामपुर उत्तर प्रदेश के 08 अति पिछड़े आकांक्षी जिलों के अंतर्गत आते हैं। श्रावस्ती अंतर्राष्ट्रीय बौद्ध तीर्थ स्थली है जहां भगवान बुद्ध ने अपने जीवन काल का सबसे ज्यादा समय बिताया था। यहाँ देश - विदेश से लाखों तीर्थ यात्री और बौद्ध भिक्षु हर साल दर्शन करने आते हैं। आज देश आजादी का अमृत काल मना रहा है लेकिन आजादी के 75 साल बीत जाने के बावजूद भी आज तक श्रावस्ती क्षेत्र रेलवे से अछूता है। जिस कारण क्षेत्र की आम जनमानस और देश विदेश से आने वाले श्रद्धालुओं को भारी कठिनाई होती है।

मेरे संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती और जनपद बलरामपुर में -

- झारखंडी रेलवे फाटक के पास, एन०एच० 730 मार्ग पर जहां रोजाना हजारों की संख्या में लोगों का आवागमन होता है जिस कारण कई घंटों तक लंबा जाम लगता है और वहाँ दुर्घटना होने की भी संभावना बनी रहती है इसलिए झारखंडी रेलवे फाटक के पास एक ओवरब्रिज का निर्माण किया जाना अति आवश्यक है। साथ ही,

- गोरखपुर - मुंबई पनवेल 15066 - 15065 उप/डाउन का ठहराव पचपेडवा गैसड़ी कौवापुर स्टेशन पर किया जाना चाहिए।

- गोरखपुर बलरामपुर गोंडा होते हुए माता वैष्णो देवी कटरा और हरिद्वार के दोनों जगह के लिए अपडाउन नई रेलगाड़ी का संचालन किया जाना चाहिए।

- गाड़ी संख्या 15069-15070 इंटरसिटी गोरखपुर - एशवाग अप/डाउन का ठहराव गैसड़ी कौवापुर झारखंडी रेलवे स्टेशन पर किया जाए।

- कोरोना काल से बंद पड़ी पैसेंजर गाड़ी नकहा जंगल से लखनऊ अप/डाउन गाड़ी का संचालन शुरू किया जाए।

- भारत नेपाल सीमा से सटे चंदनपुर सीमा सुरक्षा बल के स्थान से पचपेडवा गणेशपुर विजयनगर रतनपुर उतरौला मनकापुर तक नई रेलगाड़ी का संचालन किया जाए और जो रेलवे अंडरपास बने हैं जिसमें कई अंडरपास में बरसात के समय में पानी भर जाता है जिस कारण लोगों को भरी दिक्कत होती है मंत्री जी को इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

साथ ही अंबेडकर नगर जिले में :-

- फ़ैज़ाबाद - अकबरपुर रेलवे स्टेशन के बीच में कटेहरी बाजार रेलवे स्टेशन के पास कटेहरी से असरफपुर बरवा संपर्क मार्ग निजामपुर के पास एक अंडरपास या रेलवे फाटक बनाना अति आवश्यक है जिस पर हजारों की संख्या में रोजाना आवागमन रहता है।

- कटेहरी बाजार रेलवे स्टेशन से अकबरपुर के बीच अरियौना गाँव के पास एक अंडरपास या रेलवे फाटक की आवश्यकता है। महोदय, पिछले सरकार में खलीलाबाद- डुमरियागंज - उतरौला- बलरामपुर- श्रावस्ती - बहराइच नई रेल लाइन परियोजना के निर्माण के लिए 390 करोड़ रुपए का आवंटन हुआ था उसका सर्वे भी हुआ लेकिन

जमीनी स्तर पर मेरे संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती में अभी भी कोई कार्य शुरू नहीं हुआ है। माननीय रेल मंत्री जी को इस ओर ध्यान देने की जरूरत है। धन्यवाद।

श्री तारिक अनवर (कटिहार) : रेल बजट पर चर्चा में रेल सुरक्षा का मुद्दा अत्यंत गंभीर होना चाहिए। वर्ष 2014 से अब तक, पिछले दस वर्षों के दौरान विभिन्न ट्रेन दुर्घटनाओं में 641 लोगों की आकस्मिक मौत हो चुकी है, जो कि अत्यंत चिंताजनक स्थिति है। हाल ही में झारखंड के चक्रधरपुर में एक बड़ा रेल हादसा हुआ, जिसमें हावड़ा-मुंबई मेल के 18 डिब्बे पटरी से उतर गए। इस हादसे में दो लोगों की मौत हो गई और कई लोग घायल हो गए। पिछले कुछ दिनों में ही कई घटनाएँ सामने आई हैं। एक ओर हादसे दिन-ब-दिन बढ़ते जा रहे हैं, वहीं रेलवे में लाखों पद खाली पड़े हैं। युवा बेरोजगारी का सामना कर रहे हैं, और खाली पड़े पदों के कारण एससी/एसटी/ओबीसी समुदाय आरक्षण के लाभ से वंचित हो रहे हैं। इस वर्ष वित्त मंत्री ने रेलवे के लिए 5.34 लाख करोड़ का बजट आवंटित किया है, जिसमें से अधिकांश राशि बजट के बाहर से इकट्ठा करने का प्रावधान है। एक तरफ, लॉकडाउन के बाद से वरिष्ठ नागरिकों को मिलने वाली रियायतें बंद कर दी गई हैं और कई ट्रेनों का परिचालन रोक दिया गया है। कटिहार डिवीजन, जो नॉर्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे के अंतर्गत आता है, में ट्रेन संख्या 75751/75752 (कटिहार-जोगबनी-कटिहार), ट्रेन संख्या 75739/75740 (कटिहार-मनिहारी-कटिहार), और ट्रेन संख्या 75741/75742 (कटिहार-बारसोई-कटिहार) का परिचालन बंद कर दिया गया है। हालांकि, माननीय रेल मंत्री ने सदन में सभी सदस्यों को भरोसा दिया है कि वे इस मामले पर विशेष ध्यान देंगे। इस संबंध में मैं उन्हें एक पत्र भी लिख रहा हूँ।

कोरोना काल के समय से न केवल ट्रेनों का परिचालन बड़े पैमाने पर बंद किया गया, बल्कि उनके स्टॉपेज भी कई स्टेशनों पर हटा दिए गए हैं। कटिहार डिवीजन के अंतर्गत ट्रेन संख्या 15719/15720 (कटिहार-सिलीगुड़ी-कटिहार) इंटरसिटी एक्सप्रेस का सुधनी व तेलता स्टॉपेज हटा दिया गया है। उसी प्रकार, ट्रेन संख्या 15960/15959 कामरूप एक्सप्रेस का बारसोई जंक्शन पर स्टॉपेज हटा दिया गया है। ऐसी कई ट्रेनों की सूची लंबी है, जैसे ट्रेन संख्या 13147/13148 उत्तर बंगा एक्सप्रेस का बारसोई जंक्शन पर, ट्रेन संख्या 13173/13174, 13175/13176 और ट्रेन संख्या 13141/13142 कंचनजंगा एक्सप्रेस का अजमनगर रोड रेलवे स्टेशन स्टोपेज हटा दिया गया है। महोदय, इन ट्रेनों का इन स्थानों पर ठहराव बहुत जरूरी है। क्षेत्र के लोगों में ठहराव रोकने से भारी असंतोष है। तमाम लोकल पैसेंजर ट्रेनों का ठहराव भी रोक दिया गया है, जैसे ट्रेन संख्या 07551/07552 (तेलता-राधिकापुर-तेलता) डेमू ट्रेन का सुधनी रेलवे स्टेशन पर।

ट्रेनों का परिचालन रोकने और स्टॉपेज खत्म करने से अन्य ट्रेनों में यात्रियों की संख्या बढ़ गई है। त्योहारों के समय यात्री विशेष रूप से परेशान होते हैं। जब तक इन ट्रेनों को पुनः शुरू नहीं किया जाता, तब तक कटिहार डिवीजन की ट्रेनों में अतिरिक्त कोच जोड़ने की आवश्यकता है। कटिहार डिवीजन के 15 रेलवे स्टेशन को भारत सरकार ने अमृत भारत योजना के तहत शामिल किया है। सरकार ने अम्ब्रेला वर्क ऑफ अपग्रेडेशन के माध्यम से विकास की योजनाएँ बनाने की बात कही है, लेकिन इसके बावजूद इन स्टेशनों की स्थिति दयनीय है। इनके विकास के लिए विशेष आवंटन की जरूरत है।

हमारी मांग है कि पलायन की विकराल समस्या और बड़े स्तर पर भीड़ को देखते हुए सूरत, जयपुर, और जमशेदपुर के लिए ट्रेन की सुविधा प्रदान की जाए।

इस बजट 2024-25 के लाखों करोड़ में कटिहार वासी भी अपनी हिस्सेदारी देखते हैं, पिछले 10 वर्षों के बजट में उन्हें संतोषप्रद कुछ भी नहीं मिला। महोदय कटिहार के तमाम स्थानों पर बढ़ती ट्रैफिक वॉल्यूम को देखते हुए मैंने लेवल क्रॉसिंग तथा रोडओवर ब्रिज के लिए भी पत्र व्यवहार नॉर्थ फ्रॉन्टियर रेलवे के साथ की है।

सरकार का ध्यान मैं कटिहार रेलवे डिवीजन के निवासियों के लिए एक महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। तेजनारायणपुर स्टेशन (बिहार) और भुलुका रोड स्टेशन (पश्चिम बंगाल) के बीच की दूरी लगभग 30 किलोमीटर है। इस नई रेलवे लाइन के निर्माण से कटिहार से कोलकाता की यात्रा समय में कम से कम 4 घंटे की महत्वपूर्ण कमी आएगी। यह परियोजना स्थानीय आबादी की लंबे समय से प्रतीक्षित मांग है। इसलिए, इस दिशा में त्वरित और सक्रिय कदम उठाने की आवश्यकता है। इन स्टेशनों को जोड़ने वाली नई रेलवे लाइन के लिए एक सर्वेक्षण किया गया था। वर्तमान स्थिति, जैसा कि RET सर्वेक्षण रिपोर्ट और प्रारंभिक व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट (पत्र संख्या W/348/CONS/TNRP-BKRD, दिनांक 04/11/2008) में उल्लिखित है, पहले ही रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत की जा चुकी है और वर्तमान में विचाराधीन है। धन्यवाद।

SHRI D. M. KATHIR ANAND (VELLORE): I would like to express my views about the demand for grants in the ministry of Railways in this year's budget 2024-25.

The people of Tamil Nadu are betrayed by the government in this Budget. The budgetary allocation for the Railway projects in Tamil Nadu is inadequate and cannot solve several important issues pertaining to the railways in Tamil Nadu.

There are 24 projects (09 new lines, 04 gauge conversion and 11 doubling) of total length 2944 Km, costing 30,692 crore, falling fully/partly in the State of Tamil Nadu are in different stages of planning/sanctioning/execution. The sanction of about Rs.6000 crores for Tamil Nadu is inadequate and the completion of the existing railway projects will take many years. There will be cost escalation for these projects because of less allocation.

To meet the increasing demand the railways must double the production and utility of General Coaches, Sleeper class Coaches, 3AC coaches in all South bound trains.

The Union Government has introduced the Vandhe Bharat Express trains, but the price of tickets is very high, which a poor, middle class citizen cannot afford. Due to the continuous railway accidents and deaths, people are now scared to travel by train.

The construction of Road over Bridge RoB or a RuB at the Level-crossing LC. 81 New Town in Vaniyambadi has to be constructed for the benefit of the people living in Vaniyambadi in my Vellore Parliamentary constituency. Sir, I have raised this issue several times before since 2019. But the railway authorities have not fulfilled this long pending demand so far.

The LC 81 crossing is the only access point for those entering the town from the National Highway. As more than 120 trains cross the area in both directions, it resulted in the gate being closed frequently and people living on both sides of the LC are finding it extremely hard to cross this gate. The Southern railway proposed a

Road over Bridge estimated at Rs 16 crore in 2017. The tender too was finalised and work allotted with a promise of the RoB becoming operational in 18 months. But nothing happened.

The level crossing was closed for work on September 11, 2017 and a 20 feet trench was dug at the spot after which the work stopped completely. Even after repeated requests the construction of the RoB is not done. The people of all walks of life at Vaniyambadi are demanding for this RoB or RuB at LC 81 for almost a decade. Therefore, I urge the union Government and the railway authorities to construct the RoB or RuB with 5 mts sufficient for an Ambulance vehicle to pass at LC 81, New Town Vaniyambadi immediately.

Gudiyattam Town Railway station is one of the prominent Hubs and spoke node model Railway station for daily train travel passengers and is being under capacity utilized in last 70+ years.

For their daily train travel passengers in and around Gudiyattam Town and villages (350 village peripherals struggle to go to board the train from nearby stations. Large number of industrial Labour, workers from Gudiyattam Town and ins surroundings are working in Chennai, Kanchipuram, Bengaluru and Coimbatore regions.

I on behalf of the people of my Vellore Parliamentary constituency request the Honorable Minister to facilitate and make arrangements for train mentioned below to Stop & Halt @ Gudiyattam Town Railway station. Both onward and downward journey platform tracks are located in main line only.

The details of the trains are:-

1. Lalbagh Express-12607/12608
2. Trivandrum Express 12695/12696
- 3 Koval Express 12675/12676 4. Brindavan Express-12639/12640

I also request the Hon'ble Minister to create a stoppage at Katpadi or Vaniyambadi or Ambur for the Vande Bharat Express train between Chennai and Coimbatore.

-To introduce a daily express train service from Chennai to Rameswaram via Tiruvarur, Tiruthuraipoondi and Karaikudi for the benefit of the rail users besides providing revenue to the railways.

-To expedite the electrification work between Tiruvarur and Karaikudi which would save fuel cost and time.

-To restore the railway line between Mayiladuthurai and Tharangambadi which existed when it was a metre gauge line.

-Laying of a new railway line in the Pudukottai - Thanjavur - Ariyalur stretch.

-To introduce Vande Bharat express train between Thanjavur and Chennai Egmore via Kumbakonam and Mayiladuthurai.

-Extension of the Hyderabad Tambaram Charminar express up to Nagercoil via Chidambaram, Kumbakonam and Thanjavur.

-Introduction of a new express from Thanjavur via Kumbakonam to New Delhi by duly extending the Hazrat Nizamuddin-Chennai Central - Hazrat Nizamuddin Garib Rath express.

-To extend the Erode - Tiruchi express up to Karaikal via Nagapattinam.

Vellore is a historical and important city in Tamil Nadu. The proposed 100 kms doubling of Vilupuram - Katpadi railway line project is a most welcome one.

But the Railway Authorities of Trichy Railway Division are spreading fear in the minds of the local inhabitants living on both sides of the Vellore Cantonment Railway Station as if they are going to evict them en mass to acquire the lands required for the proposed project. The railways have got enough lands on both sides for the doubling project and still they want to evict the people living in Indira Nagar, Avuliya Nagar, poongavanathamman Nagar. This is really a matter of great concern .

There are more than 5000 people living in this locality for more than 50 years. The land does not belong to Railways either. Moreover, there are sufficient extent of vacant land along the Vellore Cantonment Railway station. Therefore, evicting the people who are living there for 50 years is absolutely unnecessary and will only increase the public wrath and anger.

As a Member of Parliament from Vellore Constituency, I would like to stand by the poor people and like to request the Hon'ble Minister to issue necessary instructions

to the concerned authorities in Trichy Railway Division not to induce fear in the minds of the local that they will be evicted en mass.

I would also request he Hon'ble Minister to take immediate necessary steps and direct the railway authorities to refrain from doing such inhuman act of evicting the people, when the land is not at all required for the Villupuram Katpadi doubling railway line project. I once again request the Hon'ble Minister to do justice to the poor people who lives there for nearly half a century Kindly do the needful to poor people and protect their habitats.

Tamil Nadu contributes richly for the Central exchequer. But gets back a miserly contribution from the union government. Railways is being no exception. Tamil Nadu gets a paltry amount for the execution of Railway projects. I urge the union Government to allocate substantial amount to expedite the completion of all pending projects. The following railway projects need the government attention and generous funding. But unfortunately the amount 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. Tindivanam-Ginjee - Tiruvannamalai;
2. Tindivanam - Nagari;
3. Athipattu Puththur;
4. Erode Palani;
5. Chennai Cuddalore;
6. Madurai - Aruppukottai - Thoothukudi;
7. Sriperumbudur Guduvancheri - Irunkattukottai - Avadi;
8. Morappur - Dharmapuri.
9. The doubling project of Katpadi - Villupuram section.

The funds allocated to the Salem are not sufficient. There is no justification in this. For Karur-Dindigul doubling project the Centre had allotted paltry amount. Similarly, for the 7650-crore Erode -Karur doubling 1,600 crore is allotted.

For Madurai - Bodi gauge conversion work, which had been going on for 10 years, and for Vanchi Maniyachchi Nagercoil doubling project and Thiruvananthapuram Kanniyakumari doubling project the Centre had allotted very less

Overall, the Railways earns very high revenue in Tamil Nadu, but the budgetary allocation is very very negligible, that shows the negligence of this region in as far as Budget allocation is concerned There is no reason why Tamil Nadu being neglected this much though we are the second highest income earning states in the country. The step motherly treatment of Tamil Nadu and Tamil population by the Union Government stands exposed again in this budget.

The people of Tamil Nadu are totally dejected to see such a large scale injustice done in as far as the Railway needs of the State are concerned. Before I conclude my speech, I would like to record in this august House that Tamil Nadu being the second highest contributor to central exchequer, deserves better and much more. I hope the Hon'ble Prime Minister, Finance Minister and Railway minister will do justice to the people of Tamil Nadu.

श्री उमेषभाई बाबूभाई पटेल (दमन और दीव) : मैं रेल मंत्रालय की 2024- 25 की अनुदान मांगों पर अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूँ ।

माननीया वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी ने वर्ष 2024-25 के अपने बजट भाषण में रेलवे के क्षेत्र में अनेक कार्य करने हेतु अपनी सरकार का दृढ़ संकल्प दिखाया है । पर हमारे प्रदेश के लिए हर बार की तरह इस बार भी इस बजट में विशेष कुछ नहीं है । हम केन्द्र से संचालित है । तो हमारा विशेष ध्यान रखना चाहिए था ।

आप जानते हैं कि आज हम देश के नक्शे पर एक चावल के दाने जितने छोटे से प्रदेश के रूप में देश का अभिन्न अंग बनकर बहुत खुश हैं । 1961 से हमारे प्रदेश के अस्तित्व में आने के बाद लगभग 60 से 65 साल हो गए हैं । आजादी के इतने सालों बाद भी हमारा क्षेत्र में रेलवे के क्षेत्र में कोई सुविधाएं विकसित नहीं हो पाई है । आजादी के इतने वर्षों बाद भी दमन एवं दीव में रेलवे स्टेशन नहीं है । पर जब बस स्टैंड नहीं है तो रेलवे स्टेशन की तो बात करना ही बेईमानी है । यहां तक कोई छोटी बड़ी रेल नहीं जाती है । जबकि दमन एवं दीव पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान है । यहां लाखों लोग वर्ष पर्यन्त आते जाते रहते हैं । लेकिन उनके लिए ट्रेन की विशेष सुविधा नहीं है ।

आज भी हमारे प्रदेश के लिए छोटी छोटी ट्रेन चलाकर हमारे क्षेत्र वासियों और पर्यटकों के लिए सुविधाएं दिए जा सकती थीं । लेकिन अब तक नहीं हुआ है । इस बार इस बजट से बहुत सी उम्मीद थी, लेकिन जैसा हमने सोचा था । वैसे हमारे जैसे छोटे केन्द्र शासित प्रदेश के लिए ज्यादा राहत की बात नहीं हुई । जबकि हमारा टैक्स का 100 प्रतिशत रेवेन्यू भारत सरकार को देते हैं । जैसे की जीएसटी में 50 प्रतिशत स्टेट और 50 प्रतिशत सेंटर का होता है । लेकिन केंद्र शासित प्रदेश होने के नाते हमारा टैक्स का 100 प्रतिशत रेवेन्यू केन्द्र को ही जाता है । इसलिए वैसे भी हमारे लिए विशेष राहत की बात होनी चाहिए थी ।

भारत सरकार रेलवे के क्षेत्र में क्रांतिकारी कार्य कर रही है और हम चाहते हैं कि अब हमारे छोटे से प्रदेश दमन एवं दीव की तरफ भी ध्यान दीजिए ।

मैं भारत सरकार से आग्रह करता हूँ कि वह हमारे छोटे से प्रदेश में रेलवे की सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए दमण में, मेमों ट्रेन (मोनो रेल) जैसी छोटी रेल गाड़ी चलानी चाहिए, जो गुजरात के उदवाड़ा से कोलक से होकर दमण के कदैया से समुद्र किनारे मोटी दमण जमपौर, समुद्री किनारे से कालई नदी किनारे से वापी (गुजरात) रेलवे स्टेशन से जोड़ा जाए और दीव के लिए उना (गुजरात) रेलवे स्टेशन का विकास किया जाए। जिससे पर्यटकों और प्रदेश वासियों को रेलवे की बेहतर सुविधाएं मिल सकें। दमण में रेलवे प्रोजेक्ट्स मुंबई के सिलिंक के तर्ज पर बनाया जाए जिससे पर्यटकों को आकर्षित किया जा सके।

दमण एवं दीव के लिए बनने वाले प्रोजेक्ट्स के लिए यह खास खयाल रखा जाए कि हमारा प्रदेश बहुत ही छोटे हैं, जमीन की बहुत ही कमी है और हमारे प्रदेश समुद्री किनारे बसे हुए हैं, जहां नदियों का भी संगम है जैसे में CRZ, आर्कियोलॉजी कोस्ट गार्ड की फनल लाइन, फारेस्ट की समस्याएं हैं। साथ ही फैक्टरियां लगी हैं, जैसे में लोगों के पास बहुत कम जमीन है, तो लोगों के घर, मकान दुकान न टूटे उसका विशेष खयाल रखा जाए।

हमारे वापी रेलवे स्टेशन अमृत भारत स्टेशन योजना में लिया गया है पर दुखद है कि पूरी योजना का लाभ नहीं दिया गया है। महोदय हम आपके माध्यम से भारत सरकार से निवेदन करते हैं कि हमारे वापी स्टेशन को अमृत भारत योजना योजना का पूर्ण लाभ दिया जाए। हम भारत सरकार से कहना चाहते हैं कि जब जैसे छोट स्टेशन को अमृत योजना का पूर्ण लाभ दिया जा रहा है, तो गुजरात के सूरत के बाद सबसे ज्यादा कमाई करने वाला, सालाना 10 करोड़ से भी ज्यादा का नफा कमाकर देने वाला वापी स्टेशन को यह सारी सुविधाओं से वंचित क्यों रखा जा रहा है। वापी स्टेशनों की हालत बहुत कमजोर है, वहां के स्टेशनों पर काफी सुधार की जरूरत है। पूरे स्टेशन को रिडवलपमेंट किया जाये।

वापी स्टेशन से उत्तर भारत की ओर जाने वाली (जैसे कि यूपी और बिहार की ओर जाने वाली) ट्रेनों के ठहराव का समय बढ़ाया जाए क्योंकि वहां पर काफी दिक्कतें होती हैं और काफी लोग ट्रेन में चढ़ने से वंचित रह जाते हैं। फिलहाल 2 मिनट का ही ठहराव है उसको लगभग 2 मिनट और बढ़ाकर ठहराव को 4 से 5 मिनट का किया जाए ताकि हमारे जो उत्तर भारतीय भाई बहन हैं, जिनको अपने गांव जाना होता है उनको सुविधा मिल सके।

SHRI NAVASKANI K. (RAMANATHAPURAM): I would like to express my views on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways 2024-25.

In the past, a separate budget was presented in this House for the railway sector, which is an important transport aspect of the country's largest grassroots population.

In 2017, the BJP government avoided the system of presenting a separate budget for railways today and merged it with the general budget. But it is unfortunate that there is no mention of railway in the present budget presented by the Hon'ble Finance Minister.

Especially when train accidents are taking place all over the country and we are losing hundreds of lives in railway accidents, it is not appropriate that there is no special announcement about railways and no announcement about development of railway infrastructure in the current budget.

I would like to highlight on the proposal submitted to Railway Board for setting up a new traffic lane between Karaikal and Tuticorin which will be beneficial to the entire border sectors and also will definitely pave way for income from Seafood exports to across the world. But quite unfortunately this proposal has not progressed further due to unknown reasons, so request you to restart this at the earliest and ensure this project goes live as early as possible. Await your necessary support considering the importance and output of this project if goes live.

I request that a new railway line should be constructed from Manamadurai to Thoothukudi via Parthibanur, Abiramam, Pasumbon, Kamuthi, Sayalkudi to benefit the people of southern district in Tamil Nadu.

People of southern district will be greatly benefited if trains run from Chennai to Thoothukudi through this new railway line, | request that steps be taken to construct this railway line which will be commercially useful.

I wish to bring it to your kind attention that there was a railway station "THANGACHIMADAM?? - a thick Fishing Hamlet in Ramanathapuram Constituency. This Railway Station was Operational till 1992 ? and for the past Two decades and above this Railway Station alone was closed wherein all Trains pass through this station till date. And more important specialty this belt has the rich pure groundwater sources which can meet out the requirements of this village and also to the neighboring villages and this Railway Station has a vacant space of 30 Acres which can be better utilized by Railway's for setting up a Yard for Shunting and Maintenance of Coaches. Since there are more trains becoming Operational in the Upcoming days ? this Railway Station will be an apt choice.

There's is a pilgrim?s guest house " Ram Park" adjacent to Rameswaram Railway station north side which can accommodate 300 pilgrims to stay with separate rest rooms amenities separately for men and women but since the access is too long and now all these pilgrims are forced to travel 250 meters. So if we make a trespass by creating a pathway for 10?-00? wide they will have access the location in few minutes. So kindly consider and create a pathway access in the compound wall. Ramanathapuram District, Mandapam Union Thangachimadam Panchayat ? Thenkuda? village has a very low height of the railway tunnel as the tunnel fills up during the rainy season and people face great difficulty in crossing the tunnel. I request that steps be taken to construct the railway flyover in ?Thenkuda? village. Similarly, we have been demanding for a long time that steps should be taken to

construct a railway flyover in Landhai area under Ramanathapuram parliamentary constituency.

It is said that the initial phase of work of Lanthi flyover is currently underway. As the rainy season is approaching, I request that those works be started soon. A consultative meeting with Members of Parliament and General Managers of Railways is held annually. But I would like to record here that the consultation meeting was just formal nature. In those meetings, no action is taken on the demands made by members of parliament and railway related needs, only answers are given. In the last five years, not even 25 percent of my requests have been fulfilled. We, the people's representatives, put forward the important demands of the people. Therefore, I request you to give importance to my requests and take appropriate action instead of giving a mere reply.

The coaches of Rameswaram - Chennai Trains are very much in dilapidated conditions which is causing uncomfot to users, so kindly advice the authorities to replace those coaches with a well-maintained new coaches used in other routes. To introduce a day time running train between Rameswaram and Chennai and vice versa. Trains which were operated in Metre Gauge and after converting those lines as Broad Gauge is yet to be resumed between below stations. Rameswaram ? Coimbatore Daily on both ways , Rameswaram ? Palakkad Passenger on both ways , Rameswaram - Tiruchirappalli Passenger (Night Train) on both ways. Considering the people's usage and demand request you to induct Antyodaya express Trains between Chennai ? Rameswaram on both ways, Rameswaram - Tirupathi on both ways. Rameswaram - Kanyakumari on both ways, Also kindly consider on below Trains extension up to Rameswaram, Thiruvananthapuram - Madurai on both ways, Punalur - Palakkad Passenger on both ways. And also submit a proposal to convert Train operated 3 days a week to Rameswaram - Tirupati Express (Train number -16779/16780) as daily operational because both these locations are highly popular pilgrimage centre. Also consider on operating Rameswaram - Okha Express (Train number 16733/16734) - thrice a week which is now running once a week. Trains connecting three major state ? Bangalore / Hyderabad and Mangalore to be introduced.

Trains running from Howrah ? Kolkata to Trichy to be extended up to Rameswaram.

As such thrice a week train is been operated between Rameswaram and Kanyakumari and that train to become operational daily.

Daily train service to be introduced between Rameswaram and Tirupathi and vice versa.

Since Ramanathapuram district peoples are mainly depending on Madurai for all essentials like education / medical and trade ? regular electric loco or DEMU train to be introduced between Rameswaram and Madurai vice versa.

Trains running now from Northern States can be routed through Madurai because Madurai is a historical gateway to Rameswaram and other tourist locations ? and if operated so, it will yield additional tourism revenue to the state.

Above listed are the essential and mandatory requirements of the constituents and me the elected parliamentarian representing Ramanathapuram Constituency and request you to address on these demands which was pending for a long time.

Train 06848 running between Karikudi to Mayiladuthurai and return same evening was cancelled post pandemic and this service to be resumed.

To speed up the electrification of railway lines upto Karaikudi via Tiruvarur Tiruthuraipoondi pattukottai and Aranthangi.

To regularize the trains now running 3 days in a week between Tambaram and Sengottai and to operate it as a daily service.

To introduce a daily train service from tiruvarur to Madurai via Tiruthuraipoondi pattukottai Aranthangi and Karaikudi.

DEMU train running from Trichy to karaikudi to be extended up to pattukottai.

Pallavan expresses now running between Chennai - Karaikudi on both ways can be extended up to Aranthangi or plan for a connecting train based on the timings of Pallavan express.

General public use the trains between Tiruvarur and Karaikudi via Aranthangi, so recommend you to increase the frequency of trains in this route to benefit them further.

Setting up a Goods yard in Aranthangi will be more useful to Railways for maintenance, since this location has its own resources.

I request to plan for the stoppages of below Trains, because by doing so the passengers and Railways will be benefited on either sides.

SILAMBU EXP (16181/16182) stoppage at Narikkudi / TiruchchuliViruthunagar District, Rameswaram ? Trichy (16849/16850) stoppage at Sudyur, Sattirakudi, valantharavai and Mandapam camp, Kanyakumari - Rameswaram (22622) stoppage at Mandapam and Paramakudi, Rameswaram ? Kanyakumari (22621) stoppage at Mandapam, 22661 Rameswaram Express stoppage at Mandapam, Rameswaram - Ajmer (20973/20974) stoppage at Ramanathapuram and Paramakudi, Rameswaram ? Ayodhya (22613/22614) stoppage at Ramanathapuram and Paramakudi.

श्री आलोक शर्मा (भोपाल) : आजाद भारत के इतिहास में पहली बार रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में तीव्र गति से कार्य हो रहे हैं। मध्यप्रदेश के रीवा क्षेत्र के हजारों लोग भोपाल में निवास करते हैं। रीवा के हमारे हजारों भाई बहनों को ट्रेन में रिजर्वेशन न मिलने से काफी परेशानी होती थी। उनकी इस परेशानी को देखते हुए हमारे भोपाल के विधायक जी ने माननीय रेलमंत्री जी को पत्र लिखकर इस रूट पर नई ट्रेन चलाने की मांग की थी। मैं माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि भोपाल में रह रहे हमारे विंध्य, रीवा, सतना और मैहर क्षेत्र के भाई बहनों की परेशानियों को देखते हुए आपने भोपाल से रीवा के लिए नई ट्रेन की सौगात दी है। स्थानीय जनप्रतिनिधियों की मौजूदगी में कल शुक्रवार 2 अगस्त 2024 को इस ट्रेन को भोपाल से रीवा के लिए हरी झंडी दिखाकर रवाना किया जाएगा।

मैं पुनः प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी एवं रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को नई ट्रेन सुविधा देने के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ, आभार व्यक्त करना चाहता हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि भोपाल का निशातपुरा रेलवे स्टेशन बनकर तैयार हो गया है। शीघ्र भोपाल के निशातपुरा रेलवे स्टेशन का शुभारंभ आपके कर कमलों से किया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृषित कराना चाहता हूँ कि भोपाल के संत हिरदारामनगर (उपनगर) को कपड़े की मंडी के रूप में जाना जाता है। संत हिरदारामनगर में कपड़े का कारोबार बढ़े इसके लिए संत हिरदारामनगर से वाया सूरत मुम्बई सेंट्रल तक एक नई ट्रेन चलाई जाए।

भोपाल के काफी युवा पूना में पढाई करते हैं जॉब करते हैं। कई बार इन युवाओं को ट्रेन में रिजर्वेशन नहीं मिल पाता है। मेरी मांग है कि भोपाल से पूना एक नई ट्रेन चलाई जाए जिससे इन युवाओं की परेशानी दूर हो सके।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने मध्यप्रदेश को इस बार 14,738 करोड़ का बजट दिया है। मैंने देश में अब तक कई रेल मंत्री देखे हैं परन्तु अश्विनी वैष्णव जैसा रेलमंत्री नहीं देखा। कभी तो मुझे ऐसा लगता है वे कौन से जादूगर हैं, उनके पास कौन सी जादू की छड़ी है। वे जादू की छड़ी घुमाते हैं, और हमारे देश को, हमारे प्रदेश को, हमारे भोपाल को बंदे भारत और बुलेट ट्रेन जैसी स्पीड वाली और सुविधाओं से लैस ट्रेन मिल जाती है।

SHRIMATI POONAMBEN MAADAM (JAMNAGAR): I would like to express my views on the Demand for Grants for the Railways.

Indian Railways is essential to our nation. When we travel by train, we are not Just reaching our destination; we are creating stories and building connections that unite us as a country. For the common man, the railways are a lifeline. They

connect small traders to their businesses, farmers to markets, students to their colleges, and families to each other. It is a network that weaves the diverse fabric of our society, touching the lives of everyone.

It is a well-known fact that investing in infrastructure paves the way for a nation's development. This aligns perfectly with the Hon'ble Prime Minister's mantra of 'Sabka Saath, Sabka Vikas. This government has shown a strong commitment to enhancing our railway infrastructure. By increasing the allocation from Rs 68,018 crore in 2019-20 to Rs 2,55,393 crore in 2024 we are on a Journey to be a 'Viksit Bharat'. The plans to produce 50 more Amrit Bharat trains, manufacture 10,000 non-AC coaches, popularize 'One Station-One Product, and launch Vande Bharat Metro, Vande Bharat Trains, and Vande Bharat sleepers are commendable steps forward. These initiatives will not only improve connectivity but will also drive economic growth and development across the nation.

Nobody can argue over the remarkable improvements in our railway services. The transformation is visible in every journey we take. Cleanliness standards have risen significantly, bio-toilets have been introduced, and the pantry services offer a variety of options. Passenger safety has been enhanced with CCTV surveillance, emergency communication systems, and dedicated helplines. Waiting rooms at stations have been revamped, and the focus on 'Divyang friendly' measures has ensured that our railways are inclusive and accessible to all. Modern amenities, better lighting, Wi-Fi connectivity, mobile charging points, and digital information boards have also been added to make travel more convenient and enjoyable.

Representing the constituency of Jamnagar, which is slightly remote, I have witnessed firsthand the drastic improvements in connectivity over the past decade. I want to take this opportunity to express my gratitude as the government's efforts to strengthen infrastructure are truly bearing fruit.

Significant strides have been made in my constituency and I will highlight a few key ones. Eight stations are being redeveloped under the 'Amrit Station Scheme'. Solar power plants have been installed at Okha and Jamnagar stations, showing our commitment to sustainable energy. Platforms have been raised and extended at crucial stations like Khambhaliya, Dwarka, and Okha to accommodate more coaches. Electrification work has been completed in Okha to Rajkot section. To enhance convenience and hygiene, water vending machines, sanitary pad vending machines, and RO drinking water plants have been installed.

Among the new trains introduced, the Vande Bharat Express from Jamnagar to Ahmedabad, now extended to Okha, stands out as a significant achievement. This service not only boosts connectivity but also brings a new level of comfort and speed to our rail network. Other notable additions include the Jamnagar- Bandra Terminal Humsafar train, the Hapa-Mumbai Central Duronto Express, and the Okha-Shalimar Superfast Weekly train. These new services have enhanced connectivity and provide more travel options to passengers in the Saurashtra region.

I have submitted a representation to the Hon'ble Railway Minister about further enhancing railway connectivity in my constituency. The work on the Kanalus- Rajkot doubling project has begun and I request for the completion of this at the earliest. I have also written regarding the stoppage and resumption of some train services that were temporarily halted and I am assured that the Hon'ble Minister will look into those submissions.

With that, I support the Demand for Grants for Railways.

श्रीमती शांभवी (समस्तीपुर) : मैं भारतीय रेलवे में हुए विकास और 2024 के रेल बजट पर अपने विचार रखना चाहती हूँ। प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी के नेतृत्व में, भारतीय रेलवे ने पिछले दस वर्षों में उल्लेखनीय प्रगति की है। 2024 का रेल बजट इस प्रगति को और आगे बढ़ाने का महत्वपूर्ण माध्यम है।

· प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी की सरकार ने रेलवे के क्षेत्र में कई महत्वपूर्ण परिवर्तन और नवाचार किए हैं। इनमें सबसे प्रमुख है वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेनों का शुभारंभ, जो उच्च गति, आराम और सुविधा प्रदान करती हैं। इन ट्रेनों ने भारतीय रेलवे की छवि को बदल दिया है और इसे आधुनिक और तेज़ सेवा के रूप में स्थापित किया है। इसके अलावा, 40,000 कोचों को वंदे भारत कोचों के अनुरूप उन्नत किया जा रहा है, जिससे यात्रियों को बेहतर अनुभव मिल सके।

· रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण भी तेजी से हो रहा है। 'अमृत स्टेशन' योजना के तहत 157 स्टेशनों का विकास किया जा रहा है, जिससे यात्रियों को बेहतर सुविधाएं मिलेंगी। स्टेशनों पर वाई-फाई, स्वच्छता, सुरक्षा और अन्य सुविधाओं का विस्तार किया जा रहा है।

· रेलवे सुरक्षा को मजबूत बनाने के लिए कवच प्रणाली पर काम तेजी से हो रहा है। रेलवे के बुनियादी ढांचे में भारी निवेश किया गया है। 2024 के बजट में तीन नए रेल संबंधित कॉरिडोर बनाने का प्रावधान किया गया है। इसमें ऊर्जा, खनिज और सीमेंट कॉरिडोर, पोर्ट कनेक्टिविटी कॉरिडोर और उच्च यातायात घनत्व कॉरिडोर शामिल हैं। इससे लॉजिस्टिक्स में सुधार, लागत में कमी और आर्थिक विकास में तेजी आएगी।

· रेलवे का विकास न केवल यात्रियों के लिए बल्कि उद्योग और व्यापार के लिए भी लाभदायक साबित हुआ है। 'वन स्टेशन, वन प्रोडक्ट' योजना के तहत 143 स्टेशनों पर स्थानीय उत्पादों के स्टॉल खोले गए हैं, जिससे स्थानीय व्यापार को बढ़ावा मिला है। इसके अलावा, रेलवे की माल परिवहन क्षमता में भी सुधार हुआ है, जिससे उद्योगों को बेहतर और सस्ता परिवहन साधन मिल सका है।

· भारतीय रेलवे ने उच्च गति की ट्रेन सेवाओं के क्षेत्र में भी महत्वपूर्ण प्रगति की है। मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल परियोजना के अंतर्गत भारत की पहली बुलेट ट्रेन का निर्माण कार्य तेजी से हो रहा है। यह ट्रेन यात्रा को और तेज़, सुरक्षित और सुविधाजनक बनाएगी। इसके अलावा, देशभर में वंदे भारत ट्रेनों की संख्या बढ़ाई जा रही है, जिससे यात्रा की गुणवत्ता में सुधार हो रहा है।

· भारतीय रेलवे ने सभी ब्रॉड गेज रेलवे खंडों का शत प्रतिशत विद्युतीकरण किया है। इससे न केवल ऊर्जा की बचत हुई है बल्कि पर्यावरण को भी फायदा हुआ है। विद्युतीकरण से रेलवे की गति और दक्षता में सुधार हुआ है और यह भारतीय रेलवे को दुनिया का सबसे बड़ा ग्रीन रेलवे नेटवर्क बनाने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है।

मैं अपने क्षेत्र समस्तीपुर से सम्बंधित कुछ मांगे रखना चाहूंगी-

मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत जिला समस्तीपुर और दरभंगा जिला के हायाघाट रेलवे स्टेशन के विकास एवं उन्नतिकरण और दोनों जिलों में विभिन्न ट्रेनों के परिचालन ठहराव / समय बढ़ाने से संबंधित निम्नलिखित मांगों के संबंध में -

· 15549 जयनगर से पटना इंटरसिटी एक्सप्रेस की समय सारणी में सुधार किया जाए। हाजीपुर से पटना की दूरी महज 33 किलोमीटर है लेकिन इस ट्रेन को हाजीपुर से पटना पहुंचने में 3 घंटे लग जाते हैं अभी तक इसके समय सारणी में सुधार नहीं हुआ है जबकि दीधा पुल पर दोहरीकरण चालू हो गया है।

· 18105/06 जयनगर से राउरकेला ट्रेन जो सप्ताह में तीन दिन चलती है यात्रियों के अधिकाधिक आवागमन को देखते हुए इसे प्रतिदिन चलाने हेतु अनुरोध है।

· 12947/48 पटना अहमदाबाद एक्सप्रेस ट्रेन को सप्ताह में दो दिन समस्तीपुर या दरभंगा से चलाया जाए।

· कैसर मरीज और रेलयात्रियों के हित को देखते हुए 01043/44 समस्तीपुर लोकमान्य तिलक टर्मिनल के लिए चलने वाली स्पेशल ट्रेन को नियमित रूप से चलाया जाए।

· समस्तीपुर / दरभंगा से (वाया पाटलिपुत्र) नई दिल्ली के लिए तेजस के तर्ज पर एक नई ट्रेन चलाई जाए।

· 02563/64 बरौनी से नई दिल्ली के लिए खुलने वाली क्लोन एक्सप्रेस का ठहराव समस्तीपुर में करने हेतु अनुरोध।

· 12211/12 मुजफ्फरपुर आनंद विहार टर्मिनल गरीब रथ को समस्तीपुर से चलाया जाए।

· समस्तीपुर स्टेशन के गेट नम्बर 1 और 2 को अतिक्रमण मुक्त कर इसका सौंदर्यीकरण किया जाए ताकि रेल यात्रियों को आने जाने में सुविधा हो सके। गेट पर अनावश्यक रूप से जाम की स्थिति बनी रहती है।

· 12435/36 गरीब रथ को जयनगर से प्रतिदिन चलाया जाए या उसी समयानुसार (टाइम टेबल) पर नई दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन चलाई जाए।

· यात्रियों की सुविधाओं को देखते हुए समस्तीपुर रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों के आने जाने की सूचना प्रसारित करने वाला एक बड़ा डिस्प्ले एटीएम के समीप और कारखाना गेट के तरफ लगाया जाए।

· दरभंगा जिला के हायाघाट रेलवे स्टेशन से इस क्षेत्र की बहुत बड़ी आबादी की यात्रा राज्य के विभिन्न स्टेशनों के लिए होता है, जिसके कारण इस स्टेशन पर काफी भीड़-भाड़ लगी रहती है और यात्रियों को काफी कठिनाइयों

का सामना करना पड़ रहा है, जैसे जननायक एक्सप्रेस, जानकी एक्सप्रेस एवं जयनगर-पटना इंटरसिटी एक्सप्रेस का पूर्व में हायाघाट स्टेशन पर ठहराव होता था, परंतु कोरोना वैश्विक महामारी के पश्चात इन ट्रेनों के ठहराव पर रोक लगा दी गई है ।

- ट्रेन सं०- 15211/15212 जननायक एक्सप्रेस का हायाघाट रेलवे स्टेशन पर ठहराव हेतु अनुरोध ।
- ट्रेन सं०- 15283/15284 जानकी एक्सप्रेस का हायाघाट रेलवे स्टेशन पर ठहराव हेतु अनुरोध । ट्रेन सं०- 15549/15550 जयनगर-पटना इंटरसिटी एक्सप्रेस का हायाघाट पर ठहराव हेतु अनुरोध ।
- हायाघाट रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के ठहराव के लिए यात्री शेड, शुद्ध पेय जल की व्यवस्था, शौचालय की व्यवस्था, साथ ही हायाघाट स्टेशन पर रिजर्वेशन काउंटर नहीं रहने के कारण इस क्षेत्र के यात्रियों को रिजर्वेशन कराने के लिए लहेरियासराय एवं समस्तीपुर जाना पड़ता है जिससे यात्रियों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है ।
- समस्तीपुर स्टेशन स्थित वाशिंग पीट की क्या स्थिति है और कितने बोगियों का मेंटेनेंस एक साथ किया जाता है इसकी जानकारी दी जाए ।
- दरभंगा और गया हेतु मेट्रो ट्रेनों के अतिशीघ्र परिचालन हेतु अनुरोध ।
- दिल्ली से दरभंगा या सहरसा तक (वाया समस्तीपुर, रोसडा) वंदे भारत स्लीपर ट्रेन चलायी जाए ।
- प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी के नेतृत्व में भारतीय रेलवे ने पिछले दस वर्षों में उल्लेखनीय प्रगति की है । 2024 का रेल बजट इन सुधारों को और आगे बढ़ाने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है । इस बजट से रेलवे सुरक्षा, यात्री सुविधाएं और बुनियादी ढांचे में सुधार होगा, जो अंततः देश की आर्थिक प्रगति में योगदान देगा । हमें विश्वास है कि यह बजट भारतीय रेलवे को नई ऊंचाइयों तक पहुंचाएगा और इसे विश्व स्तरीय सेवा के रूप में स्थापित करेगा ।

श्रीमती अनिता नागरसिंह चौहान (रतलाम) : मेरे संसदीय क्षेत्र रतलाम 24 में आलिराजपुर से जोबट होकर रेलवे का कार्य चल रहा है, लेकिन माननीय अध्यक्ष जी जोबट से होते हुए आगे का रूट बनना है । धार होते हुए उसको जल्दी पूरा किया जाये ताकि जो भाई-बहन मजदूरी के लिये इन्दौर जाना चाहता है या आयुष्मान कार्ड धारी मरीज अस्पताल जाना चाहता है तो वो आसानी से जा सके ।

अगर रूट जल्दी बनेगा तो पैसेन्जर्स की संख्या भी बढ़ेगी । आलिराजपुर में एक गोडाऊन की मांग है । अगर वो बन जायेगा तो आलिराजपुर जिले के व्यापारी वर्ग को बहुत आसानी होगी ।

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): The Ministry of Railways has received a record allocation of over Rs.2.55 lakh crore in this year's budget which is a jump of 5.85% from the previous year's Rs.2.41 lakh crore. The total outlay provided for capital expenditure includes Rs.2.52 lakh crore from general revenues Rs. 200 crore from Nirbhaya Fund, Rs.3000 crore from internal resources and Rs. 10,000 crore from extra budgetary resources bring it up to Rs.2.65 lakh crore. In 2014, only Rs.35000 crore was spend towards capital expenditure on railways. Railway Minister, is saying that majority of the allotted funds for capital expenditure will be

on ensuring safety works. The actual operating ratio of the railways for 2022-23 stood at 98.10%. In the Budget Estimates of 2024-25, this has gone up a bit to 98.22%. While there were significant expectations from the Railway Budget the Government has decided to maintain the capital expenditure at the same level as announced in the Interim Budget 2024.

While the Railway Budget 2024-25 did not introduce new train services or major projects, the substantial capital expenditure and development of economic corridors indicate a long term vision for the Indian Railways. The focus remains on enhancing infrastructure, improving connectivity and boosting the overall efficiency of the rail network. Amidst a spate of accidents in the recent days, the Railway Minister has said, his Ministry would use Rs.1.08 lakh crore to boost safety. The Kavach 4.0 safety system has been approved last week. 10,000 extra coaches over and above the 2500 general coaches are going to be manufactured in India.

The Gross Budgetary support for Railways this year showcases a significant rise compared to earlier years. This funding surge has yielded tangible results. Indian Railways today has achieved historic milestone of 1588 MT in freight loading during 23-24 up from 1095 MT in 2014-15. The goal is set to reach 3000 MT by 2030. We are told that this year Odisha has received more than Rs.10,000 crore from Railway Budget. It covers overall development of railway infrastructure in the state. I would like to draw the attention of the Minister about the sanctioning of 3 rail line from Barang to Kapilash road via Cuttack railway station. The 1st line was constructed twenty years ago when Atal Ji was the Prime Minister. But this line has already got saturated because of increase in freight traffic. As freight traffic to Paradeep Port has increased. I would urge the Government to utilize the Haridaspur-Paradeep rail line and there is a demand to have a second line for easy movement of the increase traffic thereby decongesting the Cuttack line for more passenger traffic.

There is need to construct new line from Talcher to Gopalpur port via Dhenkanal, Athagarh, Banki-Dompada, Khurdha onwards to Gopalpur about which a preliminary survey has already been done. Another rail line via Narsinghpur of Cuttack district, Khandapada joining Daspalla-Nayagarh is also the demand of the public which I am told is also viable when connected to Kantilo Neelmadhav, a pristine tourist spot. I should congratulate the Minister for developing the century old Cuttack station to a worldclass station. I would like to draw the attention of the Minister towards renaming of Kendrapada Road Station as Jagatpur Cuttack

Station. Already a Kendrapada Station has come into existence which is around 60 Km far from this place that to on a different line. This Kendrapada Road Railway Station is on the north bank of river Mahanadi and the locality is called Jagatpur which is part of Cuttack Municipal Corporation. The people of that locality are demanding that the station be name as Jagatpur. But as there is a Railway Station named Jagatpur in Uttar Pradesh. I would suggest to name this station as Jagatpur-Cuttack instead of Kendrapada Road at the earliest.

There is need to re-route some long distance Superfast trains via Cuttack railway station like Puri-Amritsar Express, Bikarner Express should also traverse through Cuttack. This a need to have a direct train to Vaishno Devi from Puri or Bhubaneswar via Cuttack. The train that travels to Shirdi also need to travel via Cuttack. As Cuttack is the nerve-centre of Odisha and there is a bigger hinterland which this station caters too, I believe it should get all the attention it needs.

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी ।

रेल मंत्री; सूचना और प्रसारण मंत्री; तथा इलेक्ट्रानिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव): अध्यक्ष जी, आपने कल देर रात तक उपस्थित रहकर माननीय सांसदों को रेल बजट पर डिटेल्ड चर्चा करने का जो मौका दिया, उसके लिए सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ । कल रात करीब साढ़े ग्यारह, बारह बजे तक माननीय अध्यक्ष स्वयं रहे और जितने भी माननीय सदस्य सदन में उपस्थित थे, उन सभी को बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ । मैं माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि मेरे जैसे एक साधारण कार्यकर्ता को देश की सेवा करने का मौका दिया । आज हर कदम पर, रेलवे के हर विषय में माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी स्वयं गाइडेंस देते हैं । हमेशा स्वयं मार्गदर्शन देते हैं और लगातार रिव्यू करते हैं, इसके लिए मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ ।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय वित्त मंत्री जी श्रीमती निर्मला सीतारमण जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि रेलवे की जो सबसे बड़ी समस्या थी - इंवेस्टमेंट की कमी, उसे उन्होंने माननीय प्रधान मंत्री जी के निर्देश पर बजट में एक रिकॉर्ड एलोकेशन करके और लगातार कई वर्षों तक बजट एलोकेशन बढ़ा कर, जो सबसे बड़ी समस्या थी, उसे दूर किया । इसके साथ ही साथ मैं उन 12 लाख रेल कर्मियों को, 12 लाख के इस रेल परिवार को धन्यवाद देना चाहूंगा, जो दिन-रात लगकर सर्दी, गर्मी, धूप, बारिश, सभी मौसम में लगकर प्रतिदिन करीब 20,000 से ज्यादा ट्रेन्स चलाते हैं और इस देश की सेवा करते हैं ।

माननीय अध्यक्ष जी, रेलवे भारत की लाइफलाइन है । यह एक ऐसी संस्था है, जिस पर भारत की अर्थव्यवस्था आधारित है और देश का जो साधारण मानवी है, हर साधारण मानवी के लिए यह एक सेवा है । इस महान सदन से मेरा यह निवेदन है कि यह एक ऐसी संस्था है, जिस संस्था को हमें पूरी तरह से डी-पॉलिटिसाइज़ करके, इस संस्था को कैसे सुदृढ़ करें, इस संस्था में कैसे नयी टेक्नोलॉजी लाएं, इस संस्था में कैसे इंवेस्टमेंट लाएं, किस तरह से रेलवे में ऑपरेटिंग प्रोसेसेज़ को सुधारें, इस पर पूरा फोकस रहे । मैं बड़े हर्ष के साथ आपके समक्ष यह रखना चाहूंगा कि दो दिनों में माननीय सांसदों ने कई ऐसे कंस्ट्रक्टिव सुझाव रखे, पक्ष और विपक्ष, दोनों ही तरफ से कई

अच्छे सुझाव आए। पक्ष और विपक्ष के माननीय सांसदों को मैं विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने कई जगहों पर रेलवे के काम की तारीफ की, प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के इन प्रयासों को आपने सराहा।

माननीय अध्यक्ष जी, इस जवाब को मैं दस पॉइंट्स में रखना चाहूंगा। मेरा प्रयास रहेगा कि जितने भी विषय आए हैं, उन सारे विषयों को एड्रेस करें। जितने भी विषय हैं, अगर उन विषयों को क्लासीफाई करें तो उसमें तीन तरह की कैटेगरीज़ बनती हैं। पहली कैटेगरी जनरल पॉलिसी से संबंधित है। दूसरी कैटेगरी इंडीविजुअल सांसदों के क्षेत्र के महत्वपूर्ण मुद्दों से संबंधित है, जैसे कई जगहों पर स्टॉपेजेज़ का मुद्दा, कई जगहों पर ट्रेन्स के एक्सटेंशन का मुद्दा, कई जगहों पर आर.ओ.बी./आर.यू.बी. के कंस्ट्रक्शन का मुद्दा है, जिसमें माननीय सांसदों ने अपने क्षेत्र के महत्वपूर्ण मुद्दों को उठाया है। तीसरी कैटेगरी है कि किस तरह से रेलवे प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के विज़न से एक नयी दिशा में जा रहा है। मैं इन तीनों कैटेगरीज़ को इन दस पॉइंट्स में कवर करना चाहूंगा।

माननीय अध्यक्ष जी, जो सबसे बड़ा मुद्दा माननीय सांसदों ने उठाया, सबसे पहले मैं उसको एड्रेस करूंगा। भारतीय जनता पार्टी में हम लोग ?कॉज़? के लिए लड़ने वाले लोग हैं, ?राष्ट्र प्रथम, सदैव प्रथम? की भावना के साथ काम करने वाले लोग हैं। किसी भी विषय पर चाहे कितना भी क्रिटिसिज़्म आए, कोई भी पॉइंट आए, हम लोग उसका जवाब देने के लिए तैयार हैं, विषय को डिस्कस करने के लिए तैयार हैं और हम किसी भी विषय से भागने वाले लोग नहीं हैं। सदन में और सदन के बाहर भी पॉलिसी का जो विषय, माननीय सांसदों ने सबसे पहले उठाया, उन विषयों को मैं यहां सबसे पहले एड्रेस करना चाहूंगा।

माननीय अध्यक्ष जी, रेलवे साधारण मानव की सवारी है। गरीब से गरीब व्यक्ति भी आज रेलवे के द्वारा लम्बी दूरी की यात्रा कम पैसे में कर पाता है। यह मिडिल क्लास की सवारी है और साधारण से साधारण नागरिक की सवारी है। इसी भावना के साथ पिछले दस वर्षों में कई ऐसे स्टेप्स लिए गए, जिससे कि रेलवे की सुविधा हर जन साधारण को मिले और हमारी जो एस्पिरेशनल मिडिल क्लास है, उसको भी मिले।

महोदय, जनरल कोच का जो मुद्दा आया, सबसे पहले मैं उसको एड्रेस करना चाहूंगा। अगर हम रेलवे में जनरल कोच और एस.सी. कोच का अनुपात देखें तो इसमें करीब-करीब दो-तिहाई जनरल कोचेज़ यानी नॉन ए.सी. कोचेज़, जिनमें स्लीपर और जनरल क्लास के कोचेज़ होते हैं और एक-तिहाई एस.सी. कोचेज़ का एक कॉम्पोजीशन हमेशा रहा है। वह मेनटेन हो रहा है। फिर भी, जनरल कोच के लिए जो डिमांड बढ़ रही है, क्योंकि यात्रा के लिए ओवरऑल जो डिमांड बढ़ रही है, उसको ध्यान में रखते हुए अगले कुछ ही महीनों में करीब 2,500 एक्स्ट्रा जनरल कोचेज़ के प्रोडक्शन का काम हाथ में लिया गया है। जो स्टैण्डर्ड कम्पोजीशन है, जिसमें हर मेल एक्सप्रेस में मिनिमम चार जनरल कोच रहते हैं। आगामी समय के लिए दस हज़ार जनरल कोच के स्पेशल प्रोडक्शन का काम हाथ में लिया गया है। यह मैं आपके समक्ष कहना चाहता हूँ कि सभी माननीय सांसद अपने-अपने संसदीय क्षेत्र में सभी देशवासियों के सामने रखें। ऐसा मैं निवेदन करूंगा।

माननीय अध्यक्ष जी, प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने एक ऐसी ट्रेन की कल्पना की, जिसमें अच्छी से अच्छी सुविधाएं हों, लेकिन कम से कम कॉस्ट में लोगों को यात्रा करा सके। वह ट्रेन ?अमृत भारत? है। कुछ ही महीनों पहले, जनवरी में इस ट्रेन का प्रोडक्शन कम्प्लीट हुआ, टेस्टिंग पूरी हुई, उसके बाद दो ?अमृत भारत? ट्रेनों का इन्ॉगेशन माननीय प्रधान मंत्री जी के हाथों से हुआ है। हम सब के सब अयोध्या जी धाम पर उपस्थित थे। पहली ट्रेन मालदा से बेंगलूरू के लिए चली और दूसरी ट्रेन दरभंगा से दिल्ली के लिए चली। अध्यक्ष जी, मैं बहुत हर्ष के साथ आपके सामने यह विषय रखना चाहूंगा कि ये दोनों ट्रेन्स, जिसमें 22 कोचों में से आधे स्लीपर हैं, और आधे जनरल कैटेगरी के कोच हैं। इन दोनों ट्रेन्स में जो सुविधाएं हैं, वे हर तरह से पिछली जितनी भी सरकारों का

आप हिसाब देख लें, उन सब से कई गुना बेहतर हैं और दोनों की दोनों ट्रेन्स इतनी पॉपुलर हैं कि करीब-करीब पांच-छह महीने की टेस्टिंग के बाद, मैं यह बात हर्ष के साथ आपके सामने रखना चाहूंगा कि माननीय प्रधान मंत्री जी ने 50 और ?अमृत भारत ट्रेन्स? बनाने का निर्णय लिया है। अध्यक्ष जी, हजार किलोमीटर की जर्नी इस ट्रेन में साढ़े चार सौ रुपये में होती है। आप सबने देखा होगा कि जो वर्ष 1980 और 1990 के पुराने डिज़ाइन के एलएचबी कोचेज़ थे, उस डिज़ाइन की ट्रेनों में जैसे ही गाड़ी स्टार्ट होती है, एक बहुत ही स्ट्रॉन्ग झटका सा लगता है, क्योंकि वह डिज़ाइन उस ज़माने का था। आप ?अमृत भारत? ट्रेन में बैठें, इसमें सेमी-परमिनेंट कपलर्स नाम की एक नई टेक्नोलॉजी लगी है, जिससे ट्रेन में झटकों की परेशानी सॉल्व हो जाती है। साथ ही और भी कई सारे फीचर्स हैं, अच्छे टॉयलेट्स हैं, अच्छे चार्जिंग पॉइंट्स हैं, बर्थ का डिज़ाइन चेंज हुआ है और भी कई तरह के नए फीचर्स इसमें लगे हैं।

अध्यक्ष जी, साथ ही साथ जैसा आरंभ में कहा गया कि रेलवे साधारण मानवी की सवारी है, जन साधारण की सवारी है, यह जो पांच महीने का अनुभव ?अमृत भारत? को चलाने का रहा है, इस अनुभव के आधार पर और कई नए इंप्रूवमेंट्स ट्रेन में किए गए, विशेषकर जो अपर बर्थ पर चढ़ने का और मैं अगर आपसे निवेदन भी करूंगा कि कई एक्सपेरिमेंट्स करने के बाद अपर बर्थ और मिडल बर्थ में चढ़ने के लिए, टॉयलेट्स की सफाई और बेहतर हो, पानी के टैंक के अंदर ऑटोमेटिक सेंसर्स आदि कई तरह के ऐसे नए इंप्रूवमेंट्स किए गए, जो कि अगली 50 ?अमृत भारत? ट्रेन्स में इनक्लूड होंगे।

मान्यवर, ओवरऑल मैं इस महान सदन के सामने इस विषय को रखना चाहूंगा कि एनडीए की सरकार और प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी का पूरा फोकस से गरीब वर्ग पर और मिडिल क्लास वर्ग पर है और इसीलिए ट्रेन्स का सारा का सारा जो डेवलपमेंट है, वह भी उसी आधार पर हो रहा है। माननीय अध्यक्ष जी, मैं बहुत खुशी से यह कहना चाहता हूँ कि कल और परसों दो दिन विपक्ष के कई सांसदों ने ?वंदे भारत? ट्रेन के लिए मांग की है। हालांकि राजनीतिक तौर पर कई जगह कांग्रेस के ऐसे स्टेटमेंट्स आते हैं कि ?वंदे भारत? ट्रेन नहीं चाहिए और कई बार कई दूसरे दलों के भी ऐसे स्टेटमेंट आते हैं कि नहीं चाहिए। कई बार दूसरे कई दलों के भी आते हैं, लेकिन संसद में जो प्रामाणिक तौर पर कहा गया। मैं विपक्ष के सांसदों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के इस बहुत ही इम्पोर्टेंट इनोवेशन और आत्मनिर्भर भारत की इस बड़ी ताकत का एक्नॉलेजमेंट किया, उस एक्नॉलेजमेंट के लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

अध्यक्ष जी, रिकॉर्ड पर यह बात रहे। यह बात इस महान संसद के रिकॉर्ड पर रहे कि वर्ल्ड क्लास सेमी हाई स्पीड के डेवलपमेंट की बात वर्ष 2015 के आसपास आई। श्री नरेन्द्र मोदी जी ने देश की जिम्मेदारी वर्ष 2014 में संभाली। वर्ष 2015 में जब निर्णय लेने की बात आई कि एक अच्छी क्वालिटी की वर्ल्ड क्लास ट्रेन, जो आज के भारत के मिडिल क्लास की एस्पिरेशन है, उसको एड्रेस करे कि वैसी ट्रेन बनानी है।

माननीय अध्यक्ष जी, यह रिकॉर्ड पर रहे। माननीय प्रधानमंत्री जी ने एकदम स्पष्ट तौर पर कहा कि जो पुरानी पद्धति थी कि बाहर जाओ, टेक्नोलॉजी ट्रांसफर करवाओ, उस पद्धति को उन्होंने नकारा। उन्होंने स्पष्ट तौर पर कहा कि मेरे भारत के इंजीनियर्स की क्षमता है, मेरे भारत के वेल्डर्स, भारत के इलेक्ट्रिशियंस की क्षमता है। हमारे देश में इतनी ताकत है, इतनी क्षमता है, इतनी बुद्धिमत्ता है कि हम अपने आप डिजाइन करेंगे।

अध्यक्ष जी, यह वंदे भारत ट्रेन उसी आत्मविश्वास, भारत की क्षमताओं, भारत की युवाओं की क्षमताओं पर विश्वास की एक झलक है, विश्वास की एक मिसाल है कि आज यह ट्रेन 100 से ज्यादा सर्विसेज देश के कोने-कोने में, करीब हर राज्य में यह सर्विस प्रोवाइड कर रही है।

माननीय अध्यक्ष जी, कल कई माननीय सदस्यों ने भेदभाव की बात कही। मैं आपके माध्यम से इस महान सदन में रखना चाहूंगा। प्रधानमंत्री जी ने जब वंदे भारत का रोल आउट किया, उन्होंने स्पष्ट कहा कि नॉर्थ से साउथ, ईस्ट से वेस्ट, हर प्रदेश में वंदे भारत का रोल आउट करें। इसी कारण आज केरल से लेकर असम तक और जम्मू से लेकर तमिलनाडु तक हर प्रदेश में वंदे भारत ट्रेन सर्विस दे रही हैं। कहीं पर भी किसी तरह का कोई भेदभाव की भावना नहीं है। किसी भी तरह की सर्विस हो, चाहे इन्वेस्टमेंट की बात हो, चाहे सर्विसेज की बात हो, हर जगह पूरे देश का ध्यान रखा गया है।

अध्यक्ष जी, पैसेंजर सर्विसेज की इसी कड़ी में दो बहुत अच्छे इन्वेस्टमेंट हुए हैं। इसे मैं आपके समक्ष रखना चाहूंगा। जो कम डिस्टेंस के बड़े शहर हैं, जो 150-200 किलोमीटर के बीच के शहर हैं, उनमें एक रीजनल ट्रेन चले, जैसे दुनिया के कई देशों में चलती है। इसके लिए वंदे मेट्रो डिजाइन की गई है। पहली गाड़ी डिजाइन होने के बाद कपूरथला फैक्ट्री से निकल चुकी है। अभी उसकी टेस्टिंग चल रही है और बहुत जल्दी वह लॉन्च होगी। आप देखेंगे कि अमृत भारत, वंदे भारत ट्रेन की तरह एक ऐसी सर्विस होगी, जो भारत में यात्रियों के लिए एक नया वरदान साबित होगी। पूरी तरह से मॉर्डन फैसिलिटिज़, सेफ्टी से लैस, हर तरह के इन्वेस्टमेंट जो अब तक सीखे गए और दुनिया भर में जो अच्छे से अच्छे फीचर्स होते हैं, उन सारे फीचर्स को वंदे मेट्रो की ट्रेन में रखे गए हैं।

माननीय अध्यक्ष जी, साथ ही साथ लंबी दूरी की ट्रेवल के लिए, 700 किलोमीटर से ज्यादा की ट्रेवल के लिए वंदे स्लीपर का भी डिजाइन किया गया है। बहुत ही बारीकी से डिजाइन के हर फीचर को ध्यान में रख कर इस ट्रेन का डिजाइन किया गया है। पहली ट्रेन की मैन्युफैक्चरिंग हो गई है और उसके टेस्टिंग का काम चल रहा है। ये दोनों ट्रेन्स, वंदे मेट्रो और वंदे स्लीपर तैयार हो रही हैं। वंदे भारत, अमृत भारत, वंदे मेट्रो, वंदे स्लीपर, इन चारों ट्रेनों का जो कॉम्बिनेशन है, आगामी वर्षों में ट्रेन के ट्रेवल को एक साधारण मानवी की सवारी को एक नया स्वरूप देगी। मैं बहुत ही सैटिस्फैक्शन के साथ कह सकता हूँ कि यह जो इन्वेस्टमेंट है, जन-जन को भाएगा। देश में 140 करोड़ देशवासी हैं। हमारे यहां पिछले वर्ष टोटल 700 करोड़ पैसेंजर्स ने ट्रेवल किया, उन सबके लिए यह एक बहुत बड़ा वरदान साबित होगा।

अध्यक्ष जी, मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने हमेशा एनकरेज किया कि नई टेक्नोलॉजी को भारत में डेवलप करो, भारत में ही मैन्युफैक्चर करो और लगातार इंप्रूवमेंट करते रहो। यह जो भावना है, इसको ध्यान में रखते हुए सारा का सारा काम किया जा रहा है। इसके बाद दूसरा सबसे बड़ा मुद्दा पैसेंजर्स सेफ्टी का है। यह एक ऐसा मुद्दा है जो हमें अति संवेदनशीलता के साथ रखना चाहिए। इसमें कोई राजनीति की बात नहीं होनी चाहिए और है भी नहीं। मैं मान्यवर सांसदों को धन्यवाद भी दूंगा, पक्ष और विपक्ष दोनों तरफ के मान्यवर सांसदों ने बहुत ही प्रभावी तरीके से, कंस्ट्रक्टिव तरीके से इस विषय को डिबेट के दौरान रखा। जो स्टेप्स लिए गए, पहले मैं आपके समक्ष उनकी बात करूंगा और उसके बाद जो उनका रिजल्ट आया, वह आपके सामने रखूंगा।

अध्यक्ष जी, एक सबसे बड़ी समस्या भारतीय रेलवे में अनमैंड रेलवे क्रॉसिंग की थी। इसके कारण हर साल कोई न कोई ऐसी दुर्घटना होती थी, जिसमें कोई स्कूल बस, कोई ट्रक, कोई स्कूटर बिना व्यक्ति वाले फाटक से क्रॉस करते थे। अच्छे फोकस्ड कार्यों के कारण, एक्शन के कारण वर्ष 2019 में देश में करीब 9 हजार के आसपास जो अनमैंड लेवल क्रॉसिंग्स थीं, वे सारी की सारी कंप्लीटली समाप्त कर दी गईं। जगह-जगह आरओबी बनाए, कई जगह गेट लगाए, कई जगह अंडरपासेज बनाए। वह काम अब कंप्लीट हो गया। जो एक बहुत बड़ा समस्या का कारण था, वह समाप्त हो गया।

अध्यक्ष जी, दूसरा सबसे बड़ा महत्वपूर्ण मुद्दा टेक्नोलॉजी का है। स्टेशन का कंप्लीट कंट्रोल इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के माध्यम से होता है, जिसको डिजिटल कंट्रोल भी कहते हैं। दुनिया के करीब-करीब हर बड़े रेलवे सिस्टम में इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग 1980, 1990 वाले दशकों में लग गई। अपने यहां बहुत ही स्लो पेस पर काम चल रहा था। वर्ष 2004 से 2014 का पीरियड देखें, तो मात्र 837 स्टेशन इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग से कवर हुए थे। वर्ष 2014 से 2024 के पीरियड में 2,964 स्टेशन को कवर किया गया। साथ ही साथ, उसमें ऐसा इनोवेशन लाया गया कि विभिन्न मैनुफैक्चरर्स के जो इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम्स हैं, वे सब के सब आपस में इंटरऑपरेबल बने। यानी, एक मैनुफैक्चरर का जो इंटरलॉकिंग ईआई सिस्टम है, वह और दूसरे मैनुफैक्चरर का ईआई सिस्टम दोनों आपस में इंटर ऑपरेबल बने। इसका इनोवेशन लास्ट ईयर किया गया। देश में करीब 8,000 स्टेशन हैं। सारे के सारे स्टेशन को कवर करने का काम मिशन मोड में अभी चल रहा है। इसका भी बहुत बड़ा लाभ रेलवे में एक्सीडेंट्स की कमी में होगा और रेलवे की ओवर ऑल सेफ्टी में इंप्रूवमेंट होगा।

अध्यक्ष जी, तीसरा सबसे बड़ा काम जो हुआ, करीब-करीब पूरे देश में जो लोकोमोटिव्स हैं, उनके अंदर इंप्रूवमेंट करने के लिए एक नई व्यवस्था लाई गई। कई मान्यवर सांसदों ने इस विषय को उठाया, तो मैं थोड़ा डिटेल में आपके समक्ष रखना चाहूंगा। कवच की व्यवस्था, कई माननीय सांसदों ने और कल डॉ. काकोली जी ने भी कहा कि जब ममता दीदी, ऑनरेबल चीफ मिनिस्टर ऑफ वेस्ट बंगाल जब यहां पर रेलवे मिनिस्टर थीं, तब एंटी कोलिजन डिवाइसज़ लगाए थे। मैं इस विषय को बिल्कुल भी पॉलिटिसाइज न करते हुए बहुत स्पष्ट भाव से केवल तथ्यात्मक रूप से आपके सामने रखना चाहूंगा।

मान्यवर अध्यक्ष जी, ट्रेन्स का जो सेफ्टी प्रोटेक्शन होता है, उस टेक्नोलॉजी को एटीपी, ऑटोमैटिक ट्रेन प्रोटेक्शन कहते हैं। इस पूरे क्लास ऑफ टेक्नोलॉजी को एटीपी कहते हैं। सारी दुनिया में चाहे आप जर्मनी लीजिए, फ्रांस लीजिए, बेल्जियम लीजिए, इटली लीजिए, जापान लीजिए, 1970 और 1980 के दशक में एटीपी सिस्टम्स लगाने लगे। वर्ष 1980 और 1990 के दशकों में करीब-करीब दुनिया में जितने भी बड़े रेलवे सिस्टम थे, सभी ने अपने पूरे रेलवे नेटवर्क को एटीपी सिस्टम से कवर किया। उसमें कई मॉडनाइजेशन होते गए। एटीपी का मायने यह होता है कि अगर ड्राइवर सिग्नल मिस कर जाए, चूंकि ट्रेन्स की स्पीड बढ़ती जा रही है, पहले 30-40 केएमपीएच की स्पीड होती थी, अब 100, 110, 120, 160 केएमपीएच की स्पीड से ट्रेनें चल रही हैं, इस तरह से ट्रेन की स्पीड बढ़ती जा रही है। लोको पायलट को सिग्नल दिखने का समय बहुत कम होता है। यह बहुत ही स्वाभाविक है कि बहुत स्पीड से गाड़ी चलती है तो सिग्नल दिखने का समय कम होता है। सारी दुनिया ने वर्ष 1970, 1980 के दशक में इस टेक्नोलॉजी को लगाया। दुर्भाग्यवश, कांग्रेस के 58 साल के कार्यकाल में यह टेक्नोलॉजी वर्ष 2014 तक भारत के एक भी किलोमीटर नेटवर्क में नहीं लग पायी थी। मैं धन्यवाद तो दूंगा कि कई एक्सपेरिमेंट्स किए गए, लेकिन किसी भी एक्सपेरिमेंट्स के पीछे जो फोकस होता है, वे एक्सपेरिमेंट्स, जिस एक संवेदना के साथ एक तरीके से टेक्नोलॉजी को लाना होता है, उस भावना के साथ नहीं किये गये। एंटी कोलिजन डिवाइस 2006 में लाये गए, करीब-करीब डेढ़ हजार किलोमीटर लंबे ट्रैक पर लगाए गए थे। लेकिन किसी भी सेफ्टी सिस्टम का प्राइमरी पॉइंट एसआईएल सर्टिफिकेशन होता है, सेफ्टी इंटीग्रेटी लेवल का सर्टिफिकेट। मैं एक इंजीनियर हूं और इंस्ट्रियल दुनिया से आता हूं। मेरा राजनीतिक अनुभव बहुत कम है, न के बराबर है। इंडस्ट्रीयल वर्ल्ड की दुनिया में सेफ्टी इंटीग्रेटी लेवल-I, लेवल-II, लेवल-III। और लेवल-IV होता है। किसी भी सेफ्टी सिस्टम में यह एक प्राइमरी चीज होती है। दुर्भाग्यवश, एंटी कोलिजन डिवाइस का कोई सेफ्टी सर्टिफिकेशन था ही नहीं। इसे लगाने के बाद में करीब-करीब सात साल तक उसको सुधारने की कोशिश की गई। लेकिन वर्ष 2012 में उसको फेल घोषित करके एबण्डन्ड कर दिया गया। मैं इसमें कोई राजनीति की बात नहीं

करना चाहता हूँ। काम करने की जो पद्धति है, रेलवे जैसे इम्पोर्टेंट सिस्टम को, जो फोकस देना चाहिए, वह फोकस नहीं था लेकिन वह फोकस आज है। यह मैं स्पष्ट तौर पर कहना चाहता हूँ।

अध्यक्ष जी, मोदी जी ने जिम्मेदारी लेते ही? (व्यवधान) मैं फैक्ट्स पर भी आऊंगा, डाटा पर भी आऊंगा, जब डाटा दूंगा तब आप चुप हो जाएंगे। मोदी जी ने वर्ष 2014 में जिम्मेदारी लेते ही सबसे पहले 2015 में ऑटोमेटेड ट्रेन प्रोटेक्शन सिस्टम को डेवलप करने का संकल्प लिया। वर्ष 2016 में कवच के पहले ट्रॉयल्स हुए, जिसका नाम टीकेएस ट्रेन कोलिजन अवाइडेंस सिस्टम है। यह एक जेनरिक टर्म है। वर्ष 2019 में इसे सर्टिफिकेट मिला। यह सर्टिफिकेट इतना डिफिकल्ट होता है, हाइएस्ट लेवल का सर्टिफिकेशन होता है। सर्टिफिकेट लेने के लिए कई तरह के ट्रॉयल्स किए जाते हैं, कई तरह के टेस्टिंग किए जाते हैं। कई कन्डीशन्स में उसको टेस्ट किया जाता है। वर्ष 2019 में कवच का सर्टिफिकेशन कम्पलीट हुआ। कोविड के बावजूद वर्ष 2020-21 में सर्टिफिकेशन के बाद इसके एक्सटेंडेड ट्रॉयल्स हुए। तीन मैनुफैक्चर डेवलप किये गये। वर्ष 2022 में तीन हजार किलोमीटर का प्रोजेक्ट रॉल आउट हुआ, तीन हजार किलोमीटर के इस प्रोजेक्ट में इम्प्लिमेंटेशन के दौरान सीखने को मिला। अपना देश बहुत ही डाइवर्स देश है, बहुत ही डाइवर्स कन्डीशन्स हैं, डेजर्ट में रेलवे की अलग कन्डीशन्स में होती हैं, पहाड़ वाले क्षेत्र में अलग होती हैं। कोस्ट्स और ड्राई एरियाज़ में अलग कन्डीशन्स होती हैं। इन सारी कन्डीशन्स को ध्यान में रखकर, सबको समझकर 16 जुलाई, वर्ष 2024 को कवच का वर्जन 4.0, आरडीएसओ, सेफ्टी और रिसर्च संस्था ने एप्रूव किया। आज हम इस स्थिति में हैं कि तीन मैनुफैक्चरर्स ने मैनुफैक्चरिंग का स्केल अप किया है और दो मैनुफैक्चरर्स जुड़ने वाले हैं। कम से कम आठ हजार से ज्यादा इंजीनियर्स और टेक्नीशियन्स को ट्रेनिंग दी गई है और छः यूनिवर्सिटीज़ में कवच का पाठ्यक्रम इन्कलूड किया गया है। टेक्नीकल कैपिसिटी के साथ बहुत ज्यादा टैलेंट, मैन पावर और डिजाइनर्स चाहिए। कवच को इंस्टाल और कमीशन करने के लिए जो व्यवस्था चाहिए, वह बन गई है। इतनी मेहनत करने के बाद स्थिति यह है कि बड़े पैमाने पर, करीब नौ हजार किलोमीटर के टैंडर इन प्रॉसेस हैं और करीब दस हजार लोकोमोटिव्स का आने वाले कुछ महीनों में काम शुरू हो जाएगा।? (व्यवधान)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): When can this process be concluded? ? (Interruptions)

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Please let me complete. ? (Interruptions)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: Kindly make it a time-bound programme. ? (Interruptions) मैं दादा की भावना का वैलकम करता हूँ।? (व्यवधान) Please let me complete. ? (Interruptions)

SHRI GAURAV GOGOI (JORHAT): What happened in Balasore? ? (Interruptions)

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Please let me complete. ? (Interruptions) मैं आपसे बिना किसी देश का नाम लिए कहना चाहता हूँ कि करीब 70 हजार किलोमीटर रेलवे नेटवर्क है, इससे काफी कम संख्या यानी आधे रेल नेटवर्क के साइज वाले देशों ने करीब 20 साल एटीपी सिस्टम को इंस्टाल करने में लगाए।? (व्यवधान) मैं आपको इतना भरोसा दिलाना चाहता हूँ कि कवच के रोल आउट में हम कोई कसर नहीं छोड़ेंगे, जी-जान से मेहनत करेंगे और दिन-रात लगकर कम्पलीट नेटवर्क को देश के हर किलोमीटर पर लगाने का पूरा प्रयास करेंगे।

माननीय अध्यक्ष जी, हमने कई और स्टेप्स भी लिए हैं। सेप्टी पर जो मेहनत हुई है, वह आप सबके समक्ष आएगी। ट्रैक फेल्यर सबसे बड़ा विषय था इसलिए ट्रैक्स पर बहुत फोकस किया गया। आप देखिए, यूपीए के दस वर्षों के कार्यकाल में करीब 32,000 किलोमीटर ट्रैक का रिनुअल हुआ और एनडीए के दस वर्षों के कार्यकाल में 43,000 ट्रैक का रिनुअल हुआ। 60 किलोग्राम की हाई क्वालिटी रेल, जो बैटर क्वालिटी और स्ट्रेंथ वाली होती है, यूपीए के दस वर्षों के कार्यकाल में मात्र 57,000 किलोमीटर पर लगी थीं और एनडीए के दस वर्षों के कार्यकाल में 1 लाख 23 हजार किलोमीटर पर हाई कैपिसिटी और बैटर स्ट्रेंथ की रेल लगीं।

मान्यवर, एक सांसद ने कहा था कि अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन क्यों नहीं करते? इन दस वर्षों में 26 लाख 52 हजार अल्ट्रा सोनिक फ्लॉ डिटेक्शन टैस्ट किए गए और साथ ही टेक्नोलॉजी भी इम्प्रूव की गई। पुरानी टेक्नोलॉजी में एक व्यक्ति हाथ में अल्ट्रा साउंड मशीन लेकर ट्रैक पर जाता था और उसमें जितना डेटा आता था, उसमें भी पूरी एक्यूरेसी नहीं आती थी। फेज्ड एर्रे अल्ट्रासाउंड मशीन का प्रोक्वियरमेंट किया गया है और इसे डेवलप किया गया है। करीब-करीब हर जोन में फेज्ड एर्रे अल्ट्रासाउंड मशीन लगाकर देखा जाएगा ताकि ट्रैक्स में कोई भी गड़बड़ हो तो उसे तुरंत समझा जा सके। यह मैं आपको एक छोटे-से उदाहरण के साथ समझाना चाहूंगा। अगर आपकी अनुमति हो तो मैं पेपर का उपयोग करूंगा। ट्रैक में क्या होता है, जैसे मान लीजिए यह पेपर है, आप इस पेपर को खींचेंगे तो कुछ नहीं होता है, लेकिन अगर इसके अंदर एक छोटा-सा कोई फ्रैक्चर हो जाए, तो हल्का सा प्रेशर लगाने पर भी ट्रैक के फ्रैक्चर्स हो जाते थे। इसी कारण इस पर इतना फोकस दिया गया। ट्रैक्स का रिन्युअल्स फेज एर्रे अल्ट्रासाउंड से डिटेक्शन, वेल्ड का डिटेक्शन और बहुत सारे जगहों पर फिश प्लेट को रिप्लेस करके वेल्डेड रेल सब जगह लगाई गई। उसका रिजल्ट यह आया, अगर हम वर्ष 2013-14 में देखें तो करीब 2500 के आस-पास रेल फ्रैक्चर्स होते थे, यही संख्या वर्ष 2023-24 में आकर मात्र 383 रह गई है। यानी रेल फ्रैक्चर्स में 85 परसेंट रिडक्शन हुआ है। इसको भी हम जीरो की तरफ ले जाएं, वैसा हम सबका प्रयास होना चाहिए। आपका, हमारा, हम सबका प्रयास होना चाहिए। उसके लिए जो भी टेक्नोलॉजी लगे, किसी भी तरह की व्यवस्था बनानी पड़े और जो भी इन्वेस्टमेंट करना पड़े, वह हम सबको करना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष जी, एलएचबी कोचेज बहुत ही सेफ कोचेज होते हैं। उसकी टेक्नोलॉजी इस तरह से है कि वह एक से दूसरे कोच पर नहीं चढ़ता है। एलएचबी कोचेज की मैन्युफैक्चरिंग की जितनी हो सके, उतनी करनी चाहिए। इसीलिए, यदि हम देखें तो यूपीए के दस वर्षों में मात्र 2300 एलएचबी कोचेज बने थे और एनडीए के दस वर्षों में, मोदी जी की पहली और दूसरी टर्म में 37000 एलएचबी कोचेज बने हैं। इतना बड़ा फर्क आया है। ? (व्यवधान) हमें इस पर भी नहीं रुकना है। हमें ए टू जेड, वर्ष 1950 वाली टेक्नोलॉजी के जितने भी पुराने आईसीएफ कोचेज हैं, उन सबको रिप्लेस करना है। साथ ही साथ, अभी हमने एक और बहुत महत्वपूर्ण काम हाथ में लिया है, एलएचबी वर्ष 1980 में भारत में लाया गया था, जिसमें टोओटी मेथड था, उसकी बजाय, आज की जो टेक्नोलॉजी है, उसको ध्यान में रखते हुए एक टोटली नये प्लेटफॉर्म का, नये कोच के डिजाइन का काम हाथ में लिया है।

अध्यक्ष महोदय, इस कोच का डिजाइन भी हमारे ही देश के इंजीनियर्स और हमारे ही देश के टेक्निकल ब्रेंस ने तैयार किया है। इससे ?आत्मनिर्भर भारत? की एक और मिसाल बनेगा। इस कोच के डिजाइन का काम भी हमने हाथ में लिया है।

श्री सुदीप बंदोपाध्याय : क्या यह कोच स्टील का बनाया गया है?

श्री अश्विनी वैष्णव : स्टील या एल्युमिनियम, दोनों में से जो भी होगा, लेकिन अच्छी क्वालिटी का और सेफ होगा । अध्यक्ष महोदय, जीवन अमूल्य होता है । मैं यह नम्बर नहीं रखना चाहता हूँ, चूंकि मान्यवर सांसद पूछ रहे हैं, इसलिए मैं नम्बर रखना चाहूंगा । लेकिन, बहुत ही संवेदना के साथ इस विषय को रखना चाहिए । एक भी एक्सीडेंट खराब होता है । उससे किसी को सुख नहीं होता है कि कोई भी इस तरह की परिस्थिति देखे । चूंकि, विपक्ष के माननीय सदस्यों ने कहा कि आप नम्बर बताइए, इसलिए मैं नम्बर रख रहा हूँ । यूपीए के कार्यकाल में 171 के आस-पास एक्सीडेंट्स एवरेज हर साल होते थे । वह करीब 68 परसेंट कम हुआ है । ? (व्यवधान) अभी भी हमें उस पर कहीं कोई संतोष नहीं करना चाहिए । पक्ष हो, विपक्ष हो, कोई भी हो हम सबको मिलकर एक-एक विषय पर, सेप्टी के हर विषय पर पूरे जी-जान से, जितनी हमारी बुद्धि है, जितनी हमारी मेहनत है, जितना भी हम प्रयास कर सकते हैं, वह पूरा प्रयास हमें करना चाहिए । वह प्रयास करने के लिए हम कटिबद्ध हैं, संकल्पबद्ध हैं और कैसे भी करके उसको हर तरीके से रोकने का पूरा प्रयास करेंगे । इसमें कहीं कोई संशय नहीं है । ? (व्यवधान)

13.00 hrs

अध्यक्ष जी, जो लोग इस तरह से बोल रहे हैं, उनसे पूछिए कि वे 58 सालों के अपने राज में एक किलोमीटर पर भी एटीपी क्यों नहीं लगा पाएं? क्यों नहीं एक किलोमीटर पर एटीपी लगा पाएं?... (व्यवधान) आज ये प्रश्न पूछने की हिम्मत कर रहे हैं । अपने कार्यकाल को देखिए, अपने गिरेबान में झांकिए ।? (व्यवधान) पहले अपने गिरेबान में झांककर बताएं । जब इसी हाउस में ममता जी रेलवे मिनिस्टर थीं, जब वे अपने समय के एक्सीडेंट्स के नंबर बताती थीं, प्वाइंट 24 से प्वाइंट 19 होने पर इतनी तालियां बजाते थे, आज प्वाइंट 19 से प्वाइंट 03 इंडेक्स होने पर इस तरह के आरोप लगा रहे हैं । ये क्या बात है?... (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, क्या ऐसे देश चलेगा? देश चलाने के लिए एवं रेलवे को सुधारने के लिए सबको सहयोग करना पड़ेगा । ऐसे देश नहीं चल सकता है ।? (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, जब हम इतनी बात कर रहे हैं, तो मैं एक और बात कहना चाहूंगा । विपक्ष के कांग्रेस के सांसदों ने एक सोचे-समझे तरीके से, रणनीतिक तरीके से छोटे से छोटे विषय को अपनी सोशल मीडिया की ट्रोल आर्मी के जरिए इस तरह से उठाना चालू किया ।? (व्यवधान) अयोध्या के रेलवे स्टेशन की पुरानी दीवार थी, जब उसमें थोड़ी-सी डैमेज हुई, तो समाजवादी पार्टी और कांग्रेस पार्टी के हैंडल्स ने उसको तुरंत उठाना चालू किया । इस तरह के झूठ से देश कैसे चलेगा?... (व्यवधान) दो करोड़ पैसेजर्स डेली यात्रा करते हैं, क्या ये उनके मन में भय भरना चाहते हैं ।? (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, मैं आपके समक्ष बताना चाहता हूँ कि 12 लाख रेलवे कर्मचारी जो दिन-रात मेहनत करते हैं, मैं आप सबसे रिक्वेस्ट करूंगा कि ताली बजाकर और मेज थप-थपाकर उनकी हिम्मत बढ़ाएं ।? (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, कांग्रेस पार्टी झूठ की दुकान लगाने में लगी हुई है, वह दुकान नहीं चलेगी । कभी ये फौज को नीचा दिखाने का काम करते हैं और कभी ये रेलवे को नीचा दिखाने का काम करते हैं । ये राजनीति नहीं चलेगी ।? (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, रेलवे में वह ताकत है, मैं आपसे कहना चाहूंगा और मैं रिकॉर्ड पर रखना चाहूंगा कि रेलवे में वह ताकत है कि देश में कोई भी समस्या हो, उसके लिए हमारे इंजीनियर्स, हमारे टेक्निकल लोग इतनी ताकत रखते हैं कि हम बड़े से बड़े चैलेंज को फेस करेंगे।? (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, कल केरल के एक माननीय सांसद श्री बशीर जी ने सीएंडएजी की रिपोर्ट का हवाला दिया था। हम लोगों ने रातभर सीएंडएजी रिपोर्ट्स खंगाली? (व्यवधान) क्या यहां पर मान्यवर बशीर जी हैं? कल सीएंडएजी रिपोर्ट का हवाला दिया गया था, हम लोगों ने रातभर सीएंडएजी रिपोर्ट्स को खंगाला, लेकिन हमें उसमें कहीं पर भी एससी, एसटी या ओबीसी से संबंधित कोई विषय नहीं मिला। मैं यह क्लैरिफाई करना चाहूंगा।? (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि अगर पिछले 10 वर्षों में रिक्रूटमेंट की बात करें, तो वर्ष 2004 से 2014 के यूपीए के कार्यकाल में इन्होंने रेलवे में मात्र 4,11,000 रिक्रूटमेंट्स किए थे। वर्ष 2014 से 2024 तक एनडीए के 10 वर्षों के कार्यकाल में 5,02,000 रिक्रूटमेंट्स हुई हैं।

माननीय अध्यक्ष जी, आप रिक्रूटमेंट करने का चैलेंज देखिए। अगर आप इस पूरे काम का चैलेंज देखेंगे तो पहली परीक्षा में 1 करोड़ 26 लाख कैंडिडेट्स थे। वह 133 शिफ्टों में 68 दिनों तक परीक्षा चली और 211 शहरों में परीक्षा हुई तथा 726 सेंटर्स पर एग्जाम चला। उसमें एक भी कंप्लेंट नहीं है। मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि विपक्ष में माननीय सांसद महोदय ने पिछले टर्म में इस चीज को एक्नॉलेज भी किया था। दूसरी परीक्षा में 1 करोड़ 10 लाख कैंडिडेट्स थे। उसमें 99 शिफ्टों में 33 दिनों तक 191 शहरों में 551 सेंटर्स पर 15 लैंग्वेज में एग्जाम हुआ। Not a single complaint was there. इन दोनों परीक्षाओं के बाद 1 लाख 30 हजार लोगों को रोजगार दिया गया है। जैसे ही यह साइकिल कंप्लीट हुई, हमने तुरंत ही नई साइकिल चालू की। वर्षों-वर्षों से जो डिमांड थी कि रेलवे के लिए एक एनुअल कैलेंडर रखा जाए तो जनवरी, 2024 के महीने में रेलवे के रिक्रूटमेंट का एनुअल कैलेंडर घोषित हुआ। हमारे नौजवानों के लिए, जो रेलवे में भर्ती होने के लिए इतनी मेहनत करते हैं, उनके लिए साल में चार बार वैकेंसीज़ निकलती हैं। जनवरी के महीने, अप्रैल के महीने, जुलाई के क्वार्टर और अक्टूबर के क्वार्टर में वैकेंसीज़ निकलती हैं। इस एनुअल कैलेंडर के कारण आज की तारीख में 40 हजार 565 वैकेंसीज़ एडवर्टाइज्ड हैं। मैं आपको भरोसा दिलाना चाहूंगा कि जितनी मेहनत के साथ, जितनी डिटेलिंग के साथ दो करोड़ से ज्यादा कैंडिडेट्स का एग्जाम बिना किसी कंप्लेंट के कंप्लीट किया है, वैसे ही आगामी एग्जाम्स भी कंप्लीट होंगे और रेलवे में 40-50 हजार लोग ज्यादा जुड़ेंगे। कल किसी ने मजाक भी बनाया था।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, सेफ्टी पर जो एक्सपेंडिचर हुआ है, मैं वह डाटा आपके सामने रखना चाहता हूँ।? (व्यवधान) सर, बाद में ऐड कर सकते हैं। वर्ष 2022-23 में 87,336 करोड़ रुपए का एक्सपेंडिचर सेफ्टी रिलेटेड आइटम्स पर हुआ है। वर्ष 2023-24 में 98,414 करोड़ रुपये का सेफ्टी पर एक्सपेंडिचर हुआ। वर्ष 2024-25 के बजट में, जिसका आज यह महान सदन अप्रूवल देगा, इसमें 1 लाख 8 हजार 795 करोड़ रुपए का सेफ्टी रिलेटेड आइटम्स पर एक्सपेंडिचर रखा गया है। किस तरह से कार्य पद्धति में बदलाव लाने का प्रयास चल रहा है, वह मैं आपके समक्ष रखना चाहूंगा। यह बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। आप मुझे दो मिनट देंगे तो मैं यह समझाना चाहूंगा। रेलवे में मेंटेनेंस सबसे ज्यादा इंपोर्टेंट काम है। अगर हम रेलवे के सौ कामों को देखें तो इन सौ कामों में सबसे जरूरी काम मेंटेनेंस का काम है। इसलिए मेंटेनेंस के काम पर ध्यान देने के लिए रेलवे ने अपने पूरी कार्य प्रणाली बदली है और एक नया सिस्टम लेकर आए हैं, जो रोलिंग ब्लॉक का सिस्टम है। यह

रिकॉर्ड पर रहे कि रोलिंग ब्लॉक सिस्टम से हर हफ्ते आगामी 26 हफ्ते की प्लानिंग करके रेलवे में आज मेंटनेंस इस लेवल पर पहुंचा है, जिसका लाभ हमें कई दशकों तक मिलेगा ।

माननीय अध्यक्ष जी, अब मैं लोको पायलट के विषय पर आता हूं ।? (व्यवधान) लोको पायलट का विषय कई माननीय सांसदों ने उठाया ।? (व्यवधान) मैं आपको बहुत स्पष्ट रूप से बताना चाहता हूं कि लोको पायलट रेल परिवार के बहुत ही महत्वपूर्ण सदस्य हैं ।? (व्यवधान) उनके लिए जो स्टेप्स लिए गए हैं ।? (व्यवधान) वह स्टेप्स आपके सामने रखूंगा ।? (व्यवधान) लोको पायलट जब अपनी ड्यूटी कम्प्लीट करके आते हैं तो वे रनिंग रूम में? (व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : माननीय मंत्री जी, आप एमपी को मिलने के लिए टाइम नहीं देते हैं । ? (व्यवधान) एमपीज़ आपसे मिलने के लिए तरसते हैं ।? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव : हम रील बनाने वाले लोग नहीं हैं ।? (व्यवधान) हम मेहनत करने वाले लोग हैं ।? (व्यवधान) काम करने वाले लोग हैं ।? (व्यवधान) आपकी तरह रील बनाकर दिखाने वाले लोग नहीं हैं ।? (व्यवधान) आप बैठ जाइए ।? (व्यवधान) आप कुछ भी बोल देते हैं ।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, हाउस को ऑर्डर में लाइए ।? (व्यवधान) माननीय सदस्य कुछ भी बीच में बोले देते हैं ।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, आप बैठे-बैठे बोलने वाले किसी भी व्यक्ति को रिस्पॉंस मत दीजिए । ? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव : जैसा आपका आदेश, माननीय अध्यक्ष जी । ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, लोको पायलट का जो काम का तरीका है? (व्यवधान) वह देश में बनाए गए रूल्स के अनुरूप है ? (व्यवधान) वे रूल्स वर्ष 2005 में बनाए गए थे ।? (व्यवधान) वर्ष 2005 में बनाए गए रूल्स के अनुसार ही उनका सारा कार्यकाल तय होता है ।? (व्यवधान) उसी के हिसाब से लोको पायलट का एवरेज टाइम और रैस्ट का टाइम भी डिफाइन होता है ।? (व्यवधान) मैं, मान्यवर अध्यक्ष जी, रिकॉर्ड पर रखना चाहूंगा कि वर्ष 2016 में, वर्ष 2005 और वर्ष 2016 की डेट को नोट कर लें ।? (व्यवधान) वर्ष 2016 में इन रूल्स को अमेंड करके? (व्यवधान) इन रूल्स में बदलाव लाकर लोको पायलट्स को और ज्यादा सुविधाएं दी गयीं ।? (व्यवधान)

13.13 hrs

At this stage, Shri Hanuman Beniwal and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

-

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, सारे के सारे 558 रनिंग रूम्स को एयर कंडिश्नड किया गया ।? (व्यवधान) माननीय अध्यक्ष जी, लोकोमोटिव की कैब में बहुत वायब्रेशन होता है, बहुत हीट होती है ।? (व्यवधान) इसीलिए सात हजार से

ज्यादा लोकोमोटिव की कैब्स को एयर कंडिश्नर करके? (व्यवधान) उसमें अर्गोनॉमिक डिज़ाइन से लाया गया है ।? (व्यवधान) अध्यक्ष जी, वर्ष 2014 से पहले ? (व्यवधान) आज जो लोको पायलट्स को सिम्पथी दिखाकर रील्स बनाने में व्यस्त हैं ।? (व्यवधान) उन लोगों के समय में यह ज़ीरो था ।? (व्यवधान) एक भी लोको में नहीं था ।? (व्यवधान) 558 रनिंग रूम्स में से कोई भी एयर कंडिश्नर नहीं था ।? (व्यवधान) एक भी लोको कैब एयर कंडिश्नर नहीं थी ।? (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, कल एक विषय आया कि केरल में एलोकेशन बहुत कम है ।? (व्यवधान) केरल के माननीय सांसद कृपया सुन लें ।? (व्यवधान) यूपीए के कार्यकाल में केरल को मात्र 372 करोड़ रुपये एवरेज मिलते थे ।? (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, आज प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी केरल को 3 हजार 11 करोड़ रुपये दे रहे हैं । ? (व्यवधान) कल तमिलनाडु का विषय आया था । तमिलनाडु को यूपीए के कार्यकाल में मात्र 879 करोड़ रुपये मिलते थे, लेकिन आज मोदी जी तमिलनाडु को 6,362 करोड़ रुपये दे रहे हैं । ? (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, हमारी संवैधानिक व्यवस्था में, फेडरल व्यवस्था में जो जमीन का काम होता है, लैंड एक्विजिशन का काम होता है, उसकी जिम्मेदारी राज्य की होती है । ? (व्यवधान) मैं आपके माध्यम से मान्यवर सांसदों से निवेदन करूंगा कि आप केरल और तमिलनाडु में पूरी तरह से सहयोग करें और लैंड एक्विजिशन के लिए सहायता करें । ? (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, कल कई प्रोजेक्ट्स के नाम लिए गए । ? (व्यवधान) I will speak in English for the benefit from Tamil Nadu honourable MPs.

Hon. Speaker, Sir, you can look at any of these projects. For Attipattu-Puttur new line, we require 189 hectares of land. The land acquired is zero. If you look at Madurai ? Tuticorin - Arrupukottai new line, the land required is 871 hectares; the land acquired is only 75 hectare. If you look at Morappur-Dharmapuri new line, the land required is 91 hectare; the land which has been acquired by the Government of Tamil Nadu is only zero. That is the condition, hon. Speaker Sir. We require 2749 hectares of land in Tamil Nadu to complete the projects. Unfortunately only 807 hectares of land has been acquired.

Hon. Speaker, Sir, what is important is that the States must also come forward and acquire the land and make sure that the cooperation is given so that we can complete the Railway projects.

Hon. Speaker, Sir, if we look at any State, a record allocation has been made in the current Budget.

मान्यवर अध्यक्ष जी, रेलवे के इलेक्ट्रिफिकेशन पर बहुत चर्चा हुई है । ? (व्यवधान) उसके जो बेनिफिट्स अभी मिलने लगे हैं, उनको मैं आपके माध्यम से रिकॉर्ड पर रखना चाहूंगा । अगर हम देखें तो करीब-करीब 50 वर्षों में मात्र 20 हजार किलोमीटर का रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ था । 10 वर्षों में 44 हजार किलोमीटर का रेलवे

इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है। ? (व्यवधान) इसका जो बेनिफिट मिल रहा है, मैं उसके बारे में भी बताना चाहूंगा। पिछले 10 वर्षों में 600 मिलियन टन एडिश्रल कार्गो हुआ है, उसके कारण 640 करोड़ लीटर डीजल बचा है। उसका जो कार्बन डाइऑक्साइड एमिशन होता है, ? (व्यवधान) अगर उसे गिना जाए तो वह 16 करोड़ पेड़ लगाने के बराबर है। ? (व्यवधान)

मान्यवर अध्यक्ष जी, मैं अभी शेष विषय पर आऊंगा। ? (व्यवधान) रेलवे एक बहुत ही महत्वपूर्ण संस्था है, जिस संस्था के लिए हम सबको मिलकर प्रयास करने पड़ेंगे और इसमें चाहे विपक्ष हो, अपक्ष हो या पक्ष हो, सभी की जिम्मेदारी होती है और इस जिम्मेदारी को सभी पूरा करें, ऐसा मैं आपसे निवेदन करूंगा। ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, मैं एक बार फिर माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और सभी माननीय सांसदों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने सभी ने चर्चा में भाग लिया। मान्यवर, मैं विपक्ष के माननीय सांसदों को भी धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने भी रेलवे के लिए कई अच्छे शब्द बोले हैं। आपने जो भी कन्सट्रक्टिव सुझाव दिए हैं, उन सभी सुझावों पर काम करेंगे, ऐसा मेरा आपसे निवेदन है। बहुत-बहुत धन्यवाद। ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों पर सदस्यों द्वारा अनेक कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए हैं। मैं सभी कटौती प्रस्ताव सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए

माननीय अध्यक्ष : अब मैं रेल मंत्रालय से संबंधित वर्ष 2024-25 की अनुदान मांगों को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

प्रश्न यह है:

?कि कार्य-सूची के दूसरे स्तम्भ के मांग संख्या 85 के सामने प्रविष्ट मांगों के शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2025 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों के भुगतान करने के निमित्त अथवा के उद्देश्य से, संबंधित धनराशियां, जो कार्य-सूची के तीसरे स्तंभ में दिखाई गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा की रकमों से अधिक न हों, भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को लेखे पर प्रदान की जाए। ?

Demand for Grants, 2024-2025 in respect of the Ministry of Railways Voted by Lok Sabha

No. of Demand Name of Demand Amount of Demand for Grant voted by the House

Revenue Capital

85-Ministry of Railways 350040,22,00,000 438863,57,00,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मैंने सभी माननीय सदस्यों को बोलने का अवसर दिया है । कल देर रात 11 बजे तक सदन चला और अंतिम माननीय सदस्यों को बोलने का मौका दिया है और माननीय मंत्री जी भी पूरे समय सदन में उपस्थित रहे एवं उन्होंने एक-एक माननीय सदस्य की बात की है । जब माननीय मंत्री जी जवाब दे रहे थे, तो अच्छा होता कि माननीय सदस्यों को विशेष रूप से प्रतिपक्ष के माननीय सदस्य माननीय मंत्री जी की बातों को सुनते । अगर उसमें उनको कोई विषय उठाना होता तो बाद में वे प्रश्न उठा लेते । यह व्यवस्था है कि जब माननीय मंत्री जी बोल रहे हैं, तो किसी भी माननीय सदस्य को बीच में इंटरवीन करने और प्रश्न पूछने की व्यवस्था कभी नहीं रही है न कभी परंपरा रही है । मैंने पूरे समय, देर रात तक सभी माननीय सदस्यों को सुना है । यह अच्छी परंपरा नहीं है और अच्छी परिपाटी भी नहीं है ।

मैं माननीय मंत्री जी से भी आग्रह करता हूँ कि कभी भी बैठे-बैठे बोलने वाले किसी भी माननीय सदस्य को रिस्पांस नहीं करना चाहिए ।

श्री देवेन्द्र सिंह उर्फ भोले सिंह (अकबरपुर) : अध्यक्ष महोदय ।

माननीय अध्यक्ष : नो ।

अभी मैंने व्यवस्था दी है और आप अभी बीच में उठ गए । मैं कहूंगा कि इधर के माननीय सदस्य बोल रहे हैं, तो भी हमें इंटरवीन नहीं करना है । व्यवस्था सभी के लिए व्यवस्था है । सदन के लिए, सब के लिए एक जैसी व्यवस्था है ।

13.24 hrs