

The Union Budget(2024-2025)-Demands for Grants-Ministry of Railways

माननीय अध्यक्ष : आइटम नंबर 33, अब सभा में रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांग संख्या 85 को चर्चा तथा मतदान के लिए लाया जाएगा। सभा में ?

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, एक मिनट रुक जाइए। सभा में उपस्थित जिन माननीय सदस्यों के रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों पर कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं, तो 15 मिनट के भीतर सभा पटल पर अपनी पर्चियां भेज दें, जिससे उन कटौती प्रस्तावों को हम प्रस्तुत कर सकें। इसी प्रकार प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्ताव की क्रम संख्याओं को दर्शाने वाली सूची कुछ समय पश्चात् सूचना-पट पर लगा दी जाएगी। यदि सदस्य को सूची में कोई विसंगति मिले, तो उसकी सूचना तत्काल सभा-पटल पर मौजूद अधिकारी को बता दें।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

?कि कार्य-सूची के दूसरे स्तम्भ में 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 का भुगतान करने के निमित्त अथवा के उद्देश्य से, संबंधित धनराशियां, जो कार्य-सूची के तीसरे स्तंभ में दिखाई गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा की रकमों से अधिक न हों, भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को लेखे पर प्रदान की जाएं।?

Demand for Grants for 2024-25 submitted to the vote of Lok Sabha

	No. and Name of Demand	Amount of Demand for Grants submitted to the vote of the House	
1	2	3	
85	Ministry of Railways	350040,22,00,000	438863,57,00,000

आइटम नंबर 33, रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांग पर चर्चा आज भी चलेगी और कल भी चलेगी।

श्री के. सुरेश जी।

आइटम नंबर 33, रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांग पर चर्चा आज भी चलेगी और कल भी चलेगी।

श्री के. सुरेश जी ।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me this golden opportunity to speak on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways in this august House.

The Railways, as we know, are known as the thread that ties the nation together. If unity of the nation has a kinetic example, it is the Railways that connects Kashmir to Kanyakumari and rich to poor like a garland adorning India.

The Congress Government, when it took charge of the nation in 1947, was handed over a discriminatory railway network that served economic, political and military interests of the British imperialism in India. The railway lines were laid primarily with a view to linking India's raw material producing areas in the interior with the ports of export, and never in the interest of the Indian industry or the Indians at all.

18.32 hrs (Shri Krishna Prasad Tenneti *in the Chair*)

It was the Congress Government that decided to make the Indian Railways accessible to all and turn it to a service for the poor and common man. The Congress Governments also ensured to bring in a world-class railway system. From the Rajdhani Express trains, Shatabdi Express trains ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I request all the Members to please be seated. Please take your seats.

? (*Interruptions*)

SHRI KODIKUNNIL SURESH: The previous Congress Governments introduced many trains like the Rajdhani Express trains, Shatabdi Express trains that serve the higher impact sectors, the highly ambitious projects, and connect the remote areas through projects like Konkan Railway ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I request the Members to kindly take their seats.

? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I request the Members to kindly take their seats because the Member is speaking. Shri Suresh, kindly continue.

? (*Interruptions*)

SHRI KODIKUNNIL SURESH: Hon. Chairperson, Sir, I would like to invite the attention of the hon. House that during the Congress Government, from introducing the Rajdhani Express, Shatabdi Express and other long-distance trains -- that served the higher-impact sectors -- to highly ambitious projects to link remote area connectivity through projects like Konkan Railway connecting 738 kilometres and the Kashmir Railway, the Congress redefined national connectivity irrespective of regions, and we proudly call it 'Federalism on Wheels'. That connects States as a whole and not on the basis of which political Party rules in the State.

Hon. Chairperson, Sir, what is the situation now? The railway budget is a classic case of 'Divide and Rule' policy of the British East India Company in a new version. It shows no inclusive spirit, and the States where the BJP is defeated are completely ignored and terribly shunned. The federalist principle of discrimination to none and supremacy of States is not adhered at all.

Hon. Chairperson, Sir, now I come to the allocation. The Union Government allocated Rs. 2,55,393 crore for the Ministry of Railways, which is one of the largest allocations. But what is the point of such allocations when it is unevenly distributed and discriminated against political choices? The last year's budget had an allocation of Rs. 35,046 crore for track doubling in the country. This year, it is reduced to just Rs. 29,312 crore only. I would remind the Government that the major railway tracks are used more than their capacity up to a frightening ratio of 130 to 140 per cent of their allotted capacity. This congestion has resulted in the passenger trains running at a speed of just 50 kilometres per hour and goods train at 25 kilometre per hour. So, the Government does not want the speed of trains to be increased and their productivity utilised.

Hon. Chairperson, Sir, let me also highlight some serious shortcomings in the railway budget as we witness accidents after accidents everyday in almost all the railway tracks in the country. For 2024-25, Rs. 1,112.57 crore is allocated for installing Kavach. And despite the large year-on-year allocations, the Indian Railways saw an average of 43 consequential accidents in the past five years and 97 per cent of the railway network lacks anti-collision system. What does it

mean? The shield or Kavach designed to protect the passengers and assets of the Railways from damage and collision is nowhere to be seen or implemented.

Hon. Chairperson, Sir, I would invite your kind attention to some statistics that will reveal the level of careless attitude with which the Indian Railways is operating. From 2014 to March 2023, under the BJP-led National Democratic Alliance rule, the number of these mishaps recorded is 638. The period also recorded

781 deaths and 1,543 injuries and 426 train derailments till 2023, and the average number of train derailments per annum stood at 47.3 per annum between 2014 and 2023.

Hon. Chairperson, Sir, now I come to compensation for the train accident victims. The demand for adequate compensation for the victims, those who succumbed to injuries and those who are disabled and maimed, remains ignored by the Government. Therefore, I urge upon the Union Government and the Ministry of Railways to increase the compensation, and to give maximum compensation to the injured persons; and also, their families should be protected.

Hon. Chairperson, Sir, when it comes to the Railway Budget of this financial year, zero consideration is given to federal model of allocation, and all the allocations are made to ensure that all the alliance partners are kept happy.

Now, I will come to the State of Kerala.

Sir, the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways for the State of Kerala are totally neglected. Please remember we are a State where nearly 100 percent passengers pay for their tickets and behave as role models for the entire nation. We are given the most rotten, most dilapidated and most oldest coaches and locomotives. Our stations are not developed, despite large claims of the Union Government. Our tracks are not doubled as they should be. Our need for new trains is completely ignored. What is our fault? We, the Keralites and the Malayalis, are always supporting the Congress Party and UPA. You must take the democratic spirit rather than behaving with hatred which is your hallmark.

Let us talk about the allocations of the Demands for Grants for some of the States. Uttar Pradesh is given Rs. 19,484 crore. Maharashtra is given Rs.

15,940 crore, Madhya Pradesh is given Rs. 14,738 crore, Odisha is given Rs. 10,586 crore, Bihar is given Rs. 10,033 crore, Andhra Pradesh is given Rs. 9,151 crore and Kerala is given an insignificant sum of Rs. 3,011 crore only.

Is this justice when Kerala is always projected by the Union Government as a beacon of growth and prosperity and as a proud model of social achievements? Kerala is the third State which received the least amount of allocation in this Budget. We are discriminated so much that Kerala is the State where not a single kilometre of track has been commissioned for the last 30 years for passenger trains. The fourth phase of

Kochuveli master plan required just Rs. 40 crore but that is not allotted. The location survey of Ernakulam-Shornur third path is not completed.

The Angamali Erumeli Sabari railway project is also incomplete. It has just started for five kilometres only. The controversy is still going on. Does the Railway spend all the money or is the State Government also a part of it? That decision is not yet taken up. The Thiruvananthapuram Division is given only Rs. 47 lakh for the mechanism to park lengthy trains and apart from, these allocations and track doubling related allocations, which are nothing but mandatory development works, the Central Government has completely avoided Kerala.

The Kerala passengers are even suffering serious health issues as they are forced to travel in jam-packed bogies as there are not enough coaches in the trains. We are given no new coaches, no new trains and we are forced to operate old, leaking and dilapidated rotten coaches.

Recently, a number of incidents happened. The hon. Railway Minister is very much aware of that. The waste management in the railway stations is also a big problem in Kerala. Recently, in the capital city of Kerala, Trivandrum, one labour died in Amayizhanjan Thodu. There is no proper coordination between the Railways and the Municipal Corporation. That is why, this has happened.

Waste management is a very big problem. It is not only in the Trivandrum Railway Station but also in all the railway stations. I would like to draw the attention of the hon. Minister to address this issue. From the State of Kerala, we are also demanding a number of trains. In the northern part of Kerala, recently, the passengers are not getting proper connectivity. Many of the trains got cancelled. There is shortage of compartments.

Everywhere in Kerala, we are facing so many problems daily. The Members brought this to the notice of the hon. Minister as well as to the Railway officials from time to time. Regarding the Rajdhani Express, we have only one Rajdhani Express which is running via Konkan region. But the main line is New Delhi-Agra-Bhopal-Nagpur-Trivandrum and we do not have any Rajdhani Express. It is a long-pending demand.

Sir, we are demanding for more Vande Bharat trains. The Minister is present here. I congratulate the hon. Minister. He has given two Vande Bharat trains. But we are demanding for more Vande Bharat trains for connecting Bangaluru, Hyderabad and other cities.

Sir, there are some important development issues in my State, Kerala. The other hon. MPs from Kerala will also talk about them. The completion of master plan at Kochuveli is pending. Providing new coaches for

trains like Parasuram-Malabar-Vanchinad-Kannur Intercity Express is also pending. Two Jansshatabdi trains are running with old coaches for a long time. Please provide LHP coaches in these trains.

About 42 acres for land is available for development of the Ernakulam old Railway Station. It is a very long-pending demand which should be taken care of. The number of coaches in the Trivandrum-Mangalore Vande Bharat train via Alleppey and coaches in the Vande Bharat train via Kottayam should also be increased. We also need more coaches in the Trivandrum-Kasaragod Vande Bharat train. We are also demanding for a Ernakulam-Bangaluru Vande Bharat train. The Railways should consider this. I would like to request the hon. Minister that before Onam, that Ernakulam-Bangaluru Vande Bharat train may be started.

Sir, the doubling work of railway line in Ambalapuzha-Thuravoor stretch is going on very slowly. Nearly Rs.500 crore is required for completion of this work. The hon. Minister may like to take it into his consideration. Ernakulam-Velankanni train via Kottayam, Kollam and Sasthamkotta is now running biweekly. We are demanding for a daily train. Kollam-Tirupati train is also a biweekly train. We are demanding that it should run daily.

There are so many other issues which are pending with the Railway Ministry. I am not going into all the details. Once again, I would like to point out to the hon. Minister that we are being neglected and we are not getting sufficient allocation. All our projects are pending with the Ministry. We are not getting new railway lines. The Nanjangud-Nilambur railway line, Thalassery-Mysore railway line, Kasaragod-Panathur railway line, Thirunavaya-Guruvayur railway line etc. are the pending projects in Kerala and they are not being taken up.

There are so many other issues. I hope the hon. Minister will consider the demands of the passengers of Kerala. Thank you.

CUT MOTIONS

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF
RAILWAYS (PAGE 290) BE REDUCED BY RS. 100.**

85

श्री राजेश रंजन (पूर्णिमा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ:

पूर्णिमा और पूर्णिमा कोर्ट रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशनों के रूप में विकसित किए जाने की आवश्यकता। (2)

- पूर्णिया और पूर्णिया कोर्ट रेलवे स्टेशन के पास वाशिंग पिट का निर्माण किए जाने की आवश्यकता । (3)
- पूर्णिया और पूर्णिया कोर्ट रेलवे स्टेशन के पास रेल नीर संयंत्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता । (4)
- पूर्णिया से नई दिल्ली तक एक नई वातानुकूलित एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता । (5)
- पूर्णिया और पूर्णिया कोर्ट रेलवे स्टेशन से मुंगेर रेल गंगा पुल यशवंतपुर होते हुए मुंबई, चेन्नई, नई दिल्ली, रांची, गया के लिए मेल/एक्सप्रेस / वंदे भारत जैसी नई रेलगाड़ियों चलाए जाने की आवश्यकता । (6)
- पूर्व मध्य रेलवे समस्तीपुर रेल मंडल के अंतर्गत सहरसा-लहेरिया सराय, सहरसा- कुशेश्वरस्थान, सिमरी, बख्तियारपुर-बिहारीगंज, बिहारीगंज-नवगछिया नई रेल लाइन का निर्माण किए जाने की आवश्यकता । (7)
- पूर्व रेलवे के तहत जमालपुर में 969 रेलवे इंजीनियरिंग रेजिमेंट ट्यूटोरियल आर्मी कैंप को जारी रखने के लिए अलग से धनराशि प्रदान किए जाने की आवश्यकता । (8)
- पूर्व रेलवे के अंतर्गत जमालपुर रेल फैक्ट्री के कार्य में विविधता लाने के लिए पूर्णिया में वंदे भारत रेलगाड़ी का विनिर्माण कार्य आरंभ किए जाने की आवश्यकता । (9)
- पूर्णिया रेलवे स्टेशन के पास गुलाब उद्यान का सौंदर्गीकरण और राष्ट्रीय स्तर पर गुलाब के फूलों का विपणन किए जाने की आवश्यकता । (10)
- गया रेलवे स्टेशन से न्यू पटना होते हुए काठमांडू (नेपाल) तक माल ढुलाई गलियारा बनाने की आवश्यकता (11)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I beg to move:

Need to provide more funds for introducing more trains in Kollam-Sengottai railway line. (13)

Need to provide more funds for timely completion of Pallimukku Road over Bridge (ROB) and other ROB's in Kollam Constituency. (14)

Need to provide more funds for repair and maintenance of tracks and bridges. (15)

Need to provide more funds for replacing old railway lines to avoid accidents. (16)

Need to provide more funds for development of Punalur Railway station at par with international standards for providing best facilities to Sabarimala Pilgrims. (17)

Need to introduce more Vande Bharat trains connecting Kollam. (18)

Need to provide more funds for technological advancement of Railways. (19)

Need to provide more funds for introducing automatic signalling system in Kerala. (20)

Need to provide more funds for digitalization of Railways. (21)

Need to provide funds to impart personality development training to railway personnel particularly to TTEs so that they are sensitive to the needs of passengers. (22)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): मैं प्रस्ताव करता हूँ:-

नागौर से फलौदी मार्ग पर नई रेलवे लाइन का सर्वे पूरा करने तथा रेलवे लाइन के निर्माण कार्य को मंजूरी प्रदान किए जाने की आवश्यकता। (23)

फलोदी से नागौर नई रेलवे लाइन का सर्वे कुचामन बरास्ता जायल-डीडवाना तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता। (24)

पीपाड़ा-भोपालगढ़-आसोप-संखवास-मुंधवा के लिए सर्वे जनहित में दोबारा करवाकर नई रेलवे लाइन स्वीकृत किए जाने की आवश्यकता। (25)

बीकानेर से दिल्ली बरास्ता नागौर-मेड़ता चलने वाली दिल्ली सराय रोहिल्ला ट्रेन को नियमित रूप से चलाए जाने की आवश्यकता। (26)

जोधपुर-अहमदाबाद के बीच चलने वाली वंदे भारत ट्रेन को बरास्ता मेड़ता, नागौर बीकानेर तक बढ़ाने की आवश्यकता। (27)

बाड़मेर-मेड़ता-नागौर से होकर ऋषिकेश जाने वाली ट्रेन तथा हावड़ा-बीकानेर के बीच चलने वाली ट्रेन का नागौर लोक सभा क्षेत्र के मारवाड़ मुंधवा स्टेशन पर ठहराव स्वीकृत किए जाने की आवश्यकता। (28)

नागौर संसदीय क्षेत्र के लाडनूं, नावां, कुचामन सिटी और मारवाड़ मुंधवा स्टेशनों का अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत विकास के लिए चयन किए जाने की आवश्यकता। (29)

नागौर-मेड़ता-जोधपुर-अहमदाबाद होते हुए बीकानेर से मुंबई और चेन्नई के लिए दुरंतो और राजधानी श्रेणी की ट्रेनें शुरू किए जाने की आवश्यकता । (30)

जोधपुर मंडल में अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत चयनित स्टेशनों पर किए जा रहे विकास कार्यों की गुणवत्ता की जांच तृतीय पक्ष से कराए जाने की आवश्यकता ।

(31)

नागौर जिले में स्थित मेड़ता रोड बाईपास रेलवे स्टेशन को विकसित किए जाने की आवश्यकता । (32)

श्री लालजी वर्मा (अम्बेडकर नगर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

उत्तर प्रदेश के अंबेडकर नगर जिले में अकबरपुर से टांडा-बस्ती तक रेलवे लाइन का विस्तार किए जाने की आवश्यकता । (33)

माननीय सभापति : श्री सुधीर गुप्ता ।

श्री सुधीर गुप्ता (मन्दसौर) : धन्यवाद माननीय सभापति जी ।

महोदय, जिस गति से माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में देश प्रगति कर रहा है, उसी गति से सम्माननीय अश्विन वैष्णव जी के नेतृत्व में रेल प्रगति कर रही है । मैं यह कहूँ कि ?सफर में धूप तो होगी, मगर कोई तो होगा जो अपनी छांव से हमें राहत देगा !? आज रेलवे अपनी छांव से देश को राहत देने के बड़े अभियान पर लगी हुई है ।

माननीय सभापति जी, हम सब जानते हैं कि रेलवे ने पिछले दस वर्षों में बड़े काम किए हैं । संयुक्त राज्य अमेरिका, चीन और रूस के बाद भारतीय रेलवे दुनिया का चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क है । प्रतिदिन दो करोड़ से अधिक यात्रियों को ले जाने का साहसिक काम भारतीय रेलवे करता है । वर्ष 2022-23 में 5243 किलोमीटर रेलवे नेटवर्क जोड़ा गया, जोकि स्विट्जरलैंड रेलवे के बराबर था । पिछले दस वर्षों में 27 हजार किलोमीटर रेलवे नेटवर्क जो जर्मनी के रेलवे नेटवर्क के बराबर था ।

मैं यही कहूँगा कि देश के विकास की गति को रेलवे ने इन दस सालों में आगे बढ़ाया है । अगर पुराने दौर को हम देखें तो पाएंगे कि ?गाड़ी आती है, लेकिन आती ही नहीं, रेल की पटरी देखकर थक जाता हूँ मैं !? यह एक बड़ा दुर्भाग्य देश का था । लगातार लम्बे समय तक रेलवे को उपेक्षित श्रेणी में डाला गया था । वर्तमान में जो विपक्षी दल है, उस समय जो सत्ता में थे, उन्होंने लोगों को अंग्रेजों के द्वारा बिछायी गयी पटरियों के बारे में बार-बार बताया जाता था कि यह रेल विकास हमने किया है ।

हम और आप सब जानते हैं कि वर्ष 1853 में अंग्रेजों ने भारतीय रेलवे का विकास प्रारम्भ किया था और आजादी के बाद विकास लगभग अवरुद्ध-सा हो गया था । वर्ष 2014 में इंडियन रेलवे और डीआरडीओ के डायरेक्टर ने डिस्चार्ज शौचालयों को बदलने का मन बनाया था । सभी ट्रेनों में आज जैव शौचालय हैं । डायरेक्ट डिस्चार्ज शौचालयों को बदलकर बायो-टॉयलेट और रेल कोचों का नवीनीकरण किया गया ।

हम सब जानते हैं कि भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक द्वारा दुर्गन्धयुक्त और अवरुद्ध शौचालयों की दो लाख से अधिक शिकायतें देश के सामने रखी गयी थीं । मगर, तत्कालीन कांग्रेस सरकार के कार्यालयों तक यह दुर्गन्ध नहीं आयी । दो लाख शिकायतों के बाद हमारी सरकार ने देश में वर्ष 2014 के बाद इस काम को प्रारम्भ किया ।

मैं इसके लिए हमारे सम्माननीय पीयूष गोयल जी और सम्माननीय अश्विन वैष्णव जी को धन्यवाद देना चाहूँगा, जिन्होंने लगातार ध्यान देकर मानव मल, जो सीधे पटरियों पर छोड़ने का कांग्रेस का अभियान था, जिससे पटरियां खराब हो जाती थीं और भारतीय रेलवे को प्रतिस्थापना में करोड़ों रुपये खर्च करने पड़ते थे, लगभग उसे समाप्त कर दिया है । बायो टॉयलेट फ्लश लगने से मानव मल को अंडर फ्लोर होल्डिंग टैंक में डाला जाता है, जहां एनोरोबिक बैक्टीरिया हानिकारक रोगाणुओं को हटाते हैं और अपशिष्ट को तटस्थ पानी और मिथेन से तोड़ते हैं ।

मैं धन्यवाद दूँगा कि आज स्वच्छता अभियान का महान काम किसी ने किया है तो भारतीय रेलवे ने किया है । वर्ष 2013-14 की रेल में बैठने का किसी का मन नहीं करता था, आज रेल के हालात बदल गए हैं । हमारी रेलवे दुनिया की सबसे स्वच्छ और बेहतरीन रेलवे

की तरफ अपने कदम बढ़ा रही है। हम सब जानते हैं कि भारतीय रेलवे के विकास में सबसे बड़ा योगदान हमारे रेल मंत्री जी का है। जब से अश्विनी वैष्णव जी ने रेल मंत्रालय को संभाला है, देश में 1309 से अधिक रेलवे स्टेशनों की पहचान की गयी है, जिनको अमृत रेलवे स्टेशन के रूप में देश और दुनिया देखगी।

मैं गर्व से कह सकता हूँ कि माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने जब 508 आधारशिलाएं अमृत रेलवे स्टेशनों की रखी थीं तब मेरे सहित लाखों-लाख लोग रेलवे स्टेशनों पर थे। रेलवे स्टेशनों की कायाकल्प करने की अद्भुत प्रणाली थी। एक साहसी निर्णय था। लगभग 24 हजार 470 करोड़ रुपये की योजना बनाकर 508 आधारशिलाएं रखी गयीं।

जब मैं कल रात श्यामगढ़ रेलवे स्टेशन से दिल्ली की तरफ चलकर आया तो श्यामगढ़ रेलवे स्टेशन का कायाकल्प देखकर और मुझे छोड़ने के लिए बड़ी संख्या में आए लोगों ने कहा कि उस रेलवे स्टेशन की दशा सुधर गयी है। मैं भारत के रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने अमृत रेलवे स्टेशन की एक नयी संकल्पना देश के सामने रखी है। मैं आशा करूंगा कि जिन 1309 स्टेशनों की पहचान की गयी है, उन पर भी भारत सरकार धीरे-धीरे अपने कदम आगे बढ़ाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में नीमच, मंदसौर तथा श्यामगढ़ जैसे रेलवे स्टेशन अमृत स्टेशनों के रूप में शुमार हैं। द्वितीय श्रेणी में भी और स्टेशनों की पहचान की गई है।

माननीय सभापति जी, हम सब जानते हैं कि वंदे भारत मेट्रो अद्भुत रूप से एक सफल प्रयोग था। 100 से 150 किलोमीटर, 100 से 700-800 किलोमीटर तक वंदे भारत सेवाओं का परिचालन किया गया, जो भारतीय रेलवे के इतिहास का एक अद्भुत अध्याय है। 51 मार्गों का चयन किया गया। लोगों के अपने जाने की गति में, अपने कार्य करने की प्रणालियों में बहुत अद्भुत सुधार हुआ है।

मैं वंदे भारत मेट्रो ट्रेन्स में बैठकर देखता हूँ तो पढ़ने वाले विद्यार्थी शांति से अपना अध्ययन कार्य भी करते हैं और लोग अपना लैपटॉप चलाकर काम भी करते हैं। यह मेरे लिए स्वच्छ, सुंदर सुविचारित प्रणाली का एक बड़ा अनुभव था। यह निश्चित रूप से बदलते परिवेश में रेलवे को दुनिया की सबसे बेहतरीन रेलवे बनाने के लिए एक माइल स्टोन है।

माननीय सभापति जी, हम किन शब्दों में धन्यवाद दें? हम किन शब्दों में उपकार मानें? हमारे यहां भारतीय परंपरा में त्यौहारों का बड़ा विशेष महत्व है। हालांकि कांग्रेस जैसी पार्टी भारतीय त्यौहारों से लगभग नफरत करती रही है, लेकिन मैं गर्व कर सकता हूँ कि चाहे अवसर दिवाली का हो, अवसर छठ का हो, अवसर होली का हो या अवसर गर्मियों की छुट्टियों का हो, भारतीय रेलवे वर्ष 2014 के बाद उन त्यौहारों का स्मरण करती है और लोगों की सुविधाएं बढ़ाने के लिए अपने संकल्प को दृढ़ करती है।

उसी का परिणाम है कि होली विशेष पर 604 ट्रेन्स, चूँकि हमने अपने आपको ही सुधारा है कि होली विशेष पर 241 ट्रेन्स के बजाय 640 ट्रेन्स और ग्रीष्म विशेष पर 12 हजार 919 ट्रेन्स चलाई हैं। यह विश्व इतिहास है। यह गिनीज बुक में दर्ज करने जैसा इतिहास है।

भारतीय त्यौहारों पर रेलवे ने हमारे यात्रियों का स्मरण किया इसलिए मैं उन तमाम तीर्थ यात्रियों की ओर से, उन तमाम बच्चों की ओर से, तमाम उत्सवप्रेमियों की ओर से माननीय अश्विनी वैष्णव जी के माध्यम से माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद दूंगा

। रेलवे अपने माल परिवहन पर भी सतर्क है ।

माल परिवहन पर सतर्क होने के कारण ही जब आज निर्मला जी बजट पर बोल रही थीं, तब हम महसूस कर रहे थे कि साहसी भारतीय व्यापारियों की पीठ पर अगर भारत सरकार ने हाथ रखा है तो उन्हें अपने सामानों को अपने आदेश के मुताबिक पहुंचाने के लिए सुलभ मार्ग उपलब्ध कराएं हैं । जिस तरीके से सड़क मार्गों से सुलभता हुई है, उससे भी तीव्र गति से रेलवे ने माल पहुंचाने के लिए अद्भुत प्रयास किया है । आज 1650 मिलियन टन ट्रांजिट करने वाली यह रेलवे दुनिया की अद्भुत रेलवे बनी है, जिसने अपने 10 वर्षीय कार्यकाल में माल परिवहन को लगभग दोगुना कर दिया है ।

माननीय सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी और भारत सरकार को धन्यवाद देना चाहूंगा । वर्ष 2004-05 में 8 हजार करोड़ का बजट रेलवे का होता था । वर्ष 2013-14 तक यह बमुश्किल 29-30 हजार करोड़ रुपये तक पहुंचा । आप कितना गिनाएंगे?

?जिनके कानों में रुई पड़ी हो,
जो सुन नहीं सकते,
जिन्हें सुनने की आदत ही नहीं है,
उन्हें क्या सुनाएं सफर,
अब जाना मैंने जिंदगी क्या है,
सफर में भी हूँ, लेकिन जाना कहीं नहीं है ।?

ये लीडर ऑफ अपोजिशन के रूप में आते हैं । ये कार्यालय से यहां तक दो चिट्ठी लेकर आ जाते हैं, क्योंकि इन्हें कहीं नहीं जाना है और इसलिए बजटीय संरचनाएं क्या होती हैं, उनको इन्हें पढ़ना ही नहीं है । 8 हजार करोड़ रुपये का बजट आज हमारे सामने 2 लाख 65 हजार 200 करोड़ रुपये का विशाल बजट है । इन्हें सुनना है नहीं, पढ़ना है नहीं, कहीं से पर्ची टीप-टाप कर आ जाओ और अपना नेरेटिव फिक्स कर जाओ और फिर उस पर टिकना भी नहीं है । इसलिए देश देख रहा है, जान रहा है कि भारतीय रेलवे ने इतनी बड़ी छलांग लगाई है । 30 हजार करोड़ रुपये से 2 लाख 65 हजार करोड़ रुपये का सफर, यह असंभव था । मैं तो इसे किन शब्दों में कहूँ । यह देव का ही आशीर्वाद है । मानव के रूप में इतना बड़ा आर्थिक परिवर्तन भारतीय रेलवे के इतिहास का अद्भुत परिवर्तन था ।

माननीय सभापति जी, मैं अचंभित था, जब मैंने कांग्रेस की तत्कालीन सांसद को चुनाव में हराया तो मैं सोच रहा था कि उनका गांधी परिवार से निकट का नाता-रिश्ता है ।

19.00hrs

वह बार-बार जनता से कहती थी कि आप कुछ भी काम बताओ । मैं कीचेन कैबिनेट की मैम्बर हूँ । वे रेलवे का एक अंडर ब्रिज पास करा कर लाए । हमने कहा कि यह कमाल हो गया । अब मैं वहां का माननीय सांसद हो गया । इनका गांधी परिवार से नाता-रिश्ता है, लेकिन मैं सामान्य आदमी हूँ । एक अंडर ब्रिज बना और उसका पैसा नगर परिषद को पेमेंट करना पड़ा । उनके नालों के विकास का भी पैसा पेमेंट करना पड़ा । आज जब मैं यहां माननीय सांसद बन कर खड़ा हूँ तो किसे धन्यवाद दूं । मैं मोदी जी को धन्यवाद दूं, अश्विनी वैष्णव जी को धन्यवाद दूं या रेलवे के पूर्व मंत्रियों को धन्यवाद दूं । मेरे यहां 65 अंडर और ओवर ब्रिज बन चुके हैं । इनको क्या दिखेगा, ये

क्या लिखेंगे? इनकी काली करतूतों से निकल कर बाहर आने का इनका माद्दा ही नहीं है। मैं रिकॉर्ड बता रहा हूँ कि माननीय सभापति जी वर्ष 1950 से वर्ष 2014 तक देश में कुल 2300 आरओबीज और 3600 आरयूबी बनें। वर्ष 2014 से वर्ष 2024 एवं वर्ष 2050 से वर्ष 2014 तक लगभग 65 सालों में, बिट्टू जी शायद मैं गणित का कमजोर विद्यार्थी हूँ, 65 साल बनाम 10 साल, इन 10 सालों में 11,945 बने। अब कौन सा ज्यादा होता है, कौन-से फॉर्मूले में फिट करें, यह हमें पता नहीं है, क्योंकि ये लोग फॉर्मूले कहां से फिट करके लाते हैं, यह पता नहीं रहता है। हम जानते हैं कि

निखर जाती है मेरे नेता की मोहब्बत,

तेरी जोर आजमाइश के बाद,

संवरता जा रहा है यह जन इश्क,

जनता की हर फरमाइश के बाद।

रेल मंत्री जी धमाकेदार घोषणाएं करते रहते हैं। हर फरमाइश का कागज ऊपर ही ऊपर रखते हैं। इसीलिए मैं उनको धन्यवाद दूंगा। मैं उनको इस बात के लिए भी धन्यवाद दूंगा कि सजते, संवरते रेलवे स्टेशनों पर वन स्टेशन, वन प्रोडक्ट, यह बड़ा कमाल है। उन्होंने स्थानीय उत्पादों को महत्व ही नहीं दिया, क्योंकि इनके उत्पाद इटली से आते थे। वे दही की कटोरी भी इटली से लेकर आते थे। अब इन्हें क्या पता है कि स्थानीय उत्पाद क्या होता है। स्थानीय उत्पादनकर्ताओं का महत्व क्या होता है। मैं कल मन की बात सुन रहा था कि खादी नाम ब्रांड इनका था, लेकिन वह दो-तीन हजार करोड़ रुपए का ही सेल होता था। इस साल खादी का डेढ़ लाख करोड़ रुपए का सेल हुआ है। हम देखते हैं कि ओबीसी वर्ग क्या होता है, गरीब व्यक्ति क्या होता है। उसके उत्पादन श्रेणियों के महत्व के लिए मैं रेलवे को धन्यवाद दूंगा। मैं आशा करूंगा कि वन स्टेशन, वन प्रोडक्ट के कमाल के मिशन को आप और आगे बढ़ाइए, ताकि स्थानीय उत्पादों को बहुत महत्व मिले। मेरे संसदीय क्षेत्र में तारापुर है। वहां प्राकृतिक पत्तों के द्वारा प्रिंट करके बेडशीट बनाई जाती है। वह बेडशीट जापान जैसे देशों में बड़ी संख्या में बिकती है। स्थानीय उत्पादों को रेलवे स्टेशनों पर रखने का यह परिणाम हुआ कि उत्पादों को देश और दुनिया में महत्व मिलने लगा है।

माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा। उन्होंने उन्नत परियोजनाओं का विकास किया। नए रेल पथ निर्माण किए, स्वचालित स्पीलिंग प्रणाली का विकास किया, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम का विकास और रेलवे विद्युतीकरण का विकास किया, जो आज तक के इतिहास में सबसे श्रेष्ठ है। आयातीत ईंधन की लागत को बचाने के लिए व रेलवे की गति को सुधारने के लिए कभी कल्पना नहीं की गई। विदेश से पेट्रोल डीजल मंगाओ और यहां खपाओ। कभी चिंता नहीं की गई कि वैल्युएबल फॉरेन करेंसी को कैसे बचाया जाए। इसीलिए मैं भारतीय रेलवे को धन्यवाद दूंगा, जिन्होंने मिशन विद्युतीकरण की शुरुआत की। मिशन विद्युतीकरण का परिणाम था कि 38 हजार किलोमीटर लाइन को विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा, इससे रेलवे का वार्षिक ईंधन बजट 32 हजार करोड़ रुपए का था, डीजल 20 हजार करोड़ रुपए का था, 100 प्रतिशत बिजली की पूर्ति करने से देश को लगभग 10 हजार करोड़ रुपए से अधिक की बचत हुई है। यह बचत छोटे-छोटे बुलंद इरादों के कारण हुई है। इस बचत के कारण आज हमारा देश बहुत तेजी से आगे बढ़ रहा है। इसीलिए मैं अश्विनी वैष्णव जी से कहूंगा कि

मंजिले क्या हैं, रास्ता क्या है

हौसला हो तो फासला क्या है?

इस फासले को कम करने का महान अभियान किया है। ट्रेनों पर ट्रेन-टॉप सौर ऊर्जा अभियान, छत पर सौर ऊर्जा अभियान, सौर व पवन ऊर्जा अभियानों के कारण रेलों का कायाकल्प भी हुआ है। रेलवे स्टेशनों का और तेजी से विद्युतीकरण करने के कारण ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : सुधीर गुप्ता जी, आप अब समाप्त कीजिए।

श्री सुधीर गुप्ता : सर, मैं अपनी बात पांच मिनट में समाप्त कर रहा हूँ। ट्रेकों के नवीनीकरण, ब्रॉड गेज की मंजूरियां, वर्ष 2016 से ब्रॉड गेज के ट्रेक के दोहरीकरण का परिणाम था कि मेरे जैसे छोटे से शहर नीमच से चित्तौड़गढ़, नीमच से रतलाम के दोहरीकरण की महान घोषणा रेल मंत्रालय ने की है। इतना ही नहीं, नीमच से बड़ीसादड़ी ? मेरे यहां सीआरपीएफ की बटालियन है और जब पाकिस्तानियों के इरादे खराब होंगे, तो अश्विनी वैष्णव जी नीमच से बड़ीसादड़ी के लिए एकदम पाकिस्तान बॉर्डर तक पहुंचने के लिए जो रेल बना रहे हैं, हमारी टूटों को और सुगम मार्ग उपलब्ध कराया है।

19.06 hrs

(Shri A. Raja in the Chair)

रक्षा क्षेत्रों में हम सब जानते हैं कि भू-रणनीतिक तरीके से भारत सीमा पर चाइना लम्बे समय से विकास का काम कर रहा है। हमारे सैनिक आसानी से तैनात हो सकें, इसलिए रक्षा मंत्रालय के सुझावों पर भी भारतीय रेलवे लगातार तीव्र गति से काम कर रहा है। निश्चित रूप से हम जानते हैं कि स्वचलित अग्नि अलार्म प्रणाली, स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरा प्रणाली, स्वचलित कोहरा पायलेट, फॉग पायलेट सहायता प्रणाली, ट्रेनों की पटरियों पर पटाखे डालने की पुरानी परम्परा को समाप्त कर, 6095 स्थानों पर डिवाइस लगा कर उस प्रणाली को समाप्त किया है। वाई-फाई की सुविधाओं से युक्त रेलगाड़ियां हैं। स्टेशनों पर एस्केलेटर तेज गति से लग रहे हैं। डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर के निर्माण से भारत के औद्योगिक विकास को नए पंख लगेंगे, 2513 किलोमीटर की कमीशिंग का आदेश निश्चित रूप से रेल को एक नई दिशा देगा। गतिशक्ति कारगो टर्मिनल ? हम सब जानते हैं कि निवेश की योजनाएं, रेल को वर्ष 2030 तक विश्व की अद्भुत रेल बनाने के लिए अश्विनी वैष्णव के नेतृत्व में माननीय प्रधान मंत्री जी के आशीर्वाद से 54 लाख करोड़ रुपये की निवेश योजनाओं को गति देने का काम कर रहा है।

महोदय, हम सब जानते हैं कि वर्ष 2014 से वर्ष 2024 तक रेलवे ने 2 लाख 94 हजार रिक्तियां भरी हैं और ये दुनिया की सबसे बड़ी और रोजगार उपलब्ध कराने की योजना है। हम सब जानते हैं कि मेरे संसदीय क्षेत्र के रेल के विकास के लिए जो अद्भुत काम भारत की रेलवे ने किया है, छोटे-छोटे स्टेशनों को सुधारा है। एक समय था कि वृद्ध पुरुष, महिलाएं और बच्चे प्लेटफार्मों पर उतर नहीं सकते थे। मैं गर्व कर सकता हूँ कि आज मेरे यहां 18 से अधिक चलित रेलवे स्टेशंस हैं। कांग्रेस के समय में एक भी रेलवे स्टेशन ऐसा नहीं था, जहां वृद्ध लोगों को हम बिठा सकते थे। क्योंकि पीछे जो डिब्बे आते थे, वे सारे के सारे डिब्बे प्लेटफार्म से बाहर रहते थे। आज

18 के 18 रेलवे स्टेशंस पूर्ण लम्बाई के रेलवे स्टेशंस हैं। इसलिए मैं निश्चित रूप से धन्यवाद दूंगा और मैं अपने विरोधियों से भी कहूंगा कि ?

हवाओं के भरोसे मत उड़, चट्टानें तूफानों का भी रुख मोड़ देती हैं

अपने पंखों पर भरोसा रखो, हवाओं के भरोसे तो कांग्रेस की पतंगें उड़ा करती हैं।

काम करो ऐसा कि एक पहचान बन जाए, हर कदम ऐसा चलो कि निशान बन जाए

जहां जिंदगी तो हर कोई काट लेता है, जिंदगी जीयो इस कदम कि मिसाल बन जाए।

आज मोदी जी ने मिसाल बनाई है। आज देश और दुनिया आने वाले सैकड़ों वर्षों तक मोदी जी के इन कार्यों को माइलस्टोन के रूप में पहचानेगा। उन्होंने भारत को एक पहचान दी है। दुनिया के सामने एक ताकतवर, एक सुव्यवस्थित, प्रगतिशील देश के रूप में भारत का नाम रोशन किया है, उसमें भारतीय रेलवे ने माइलस्टोन के रूप में काम किया है। मैं निश्चित रूप से रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा। उनसे आशा और अपेक्षा करूंगा कि भारतीय रेलवे के विकास के आपने जो पंख लगाये हैं, भगवान आपको इतनी शक्ति दें, मोदी जी का नेतृत्व आपको इतना साहस दें कि जो लोगों के मन के इरादे हैं, वह आप पूर्ण कर सकें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

DR. KAKOLI GHOSH DASTIDAR (BARASAT): Thank you, Chairman Sir. I stand here on behalf of All India Trinamool Congress to speak on the budgetary allocation of the Railways.

Unfortunately, the Rail Budget has been already scrapped earlier. Our hon. Finance Minister did not even mention about it during her speech, though we have received certain Central Government documents showing an allocation of Rs. 2,62,200 crore.

Before I begin, I seek your indulgence to request the hon. Members sitting here to stand for a minute to show respect to all the people who have lost their lives over the last two-three months due to railway accidents. The Chair has to permit. We have to show respect to those who have lost their lives due to railway accidents. It was not their fault that they died. They had bought a ticket and they were going somewhere but in the middle of the way, they lost their lives. Whose fault is it? I am sure it is the fault of the Ministry or the fault of the maintenance of the tracks. These accidents have taken hundreds of lives in the last three months. More than nine accidents have happened. People have died due to the negligence of the Ministry, negligence of this Government, who are more interested to save their chair and not the lives. They are more interested in political appeasement. कुर्सी बचाने में ज्यादा और जान बचाने में कम शौकीन है।

I want to ask when these daily train accidents will stop. I would also request this to the hon. Minister. Have you found out whether the driver put on the flasher when that accident took place yesterday, as he is

warned to do and as it is imperative to do to put on the flasher so that the other trains close by come to know? Did he put on the flasher yesterday to alert the other drivers? Is the regular fish plate checking done at night like it used to be? How are the tracks now? Are they checked regularly because they are costing lives?

When my leader, hon. Chief Minister of West Bengal, Shrimati Mamata Banerjee was the Railway Minister, she had introduced the anti-collision device. Now, we have KAVACH. So, the question is this. How far are we progressing towards protecting our passengers through KAVACH? I would also like to bring to the notice of the hon. Minister to give it a thought whether it is possible to have seatbelts also in the seats of the railway coaches, like we have in the aeroplanes. In the last one month, two passengers have lost their lives due to jerk, though it is mentioned in a document that the movement of these coaches are going to be less jerky. One gentleman fell from upper berth and he died due to jerking. Another was sitting on the lower berth, but he fell. These reports are in the media. If it is in the public domain, we take it to be true. Or do we have to find out if it is true or not?

My suggestion is you put seatbelts for those lying in the upper berth and also in the lower berth, like we do in the aeroplanes. We know that railway is more of a social responsibility of the Government than an earning proposition. That is why, we had the *izzat* tickets. Chairman Sir, if you remember, you were also there at that time. We used to have these Rs. 25 *izzat* tickets for the below-poverty-line travellers, which the hon. Members of Parliament could give out to the constituents, so that they could travel over a month to their place of work and come back. It was also for those people who were doing menial labours. That *izzat* ticket has been done away with. That was a social responsibility.

As far as driver's amenities, junior engineers' emoluments, and allocation for maintenance of railway schools and hospitals, including B. R. Singh Hospital in Kolkata are concerned, how much allocation is being kept for all that? Are the railway officers' training institutes functioning properly? Such frequent railway accidents cannot happen unless the training is lacking somewhere. As I mentioned earlier, whether the driver yesterday put on the flasher or not, only investigation will tell that. The Coach Factory in Chittaranjan in West Bengal gets more orders.

Further, the people over there would get more job opportunities. What is the vacancy in the Railways at the moment? I am asking this because people are looking up for jobs in the country and Railways was a social sector employing many people. So, I would request you to look into this particular aspect of it.

Amongst the new initiatives for fully non-AC segments when you suggest jerk-free semi-permanent automatic couplers with sealed gangways, we would also like that railway travel is made more safety-oriented towards the passengers by providing belts and by checking the fish plates.

There are reports where young children playing beside the railway tracks have seen a fish plate missing; removed their shirt; and showed it from very far for the driver to see and the driver stopped the train and avoided an accident. But it is not the responsibility of that little child. It is the responsibility of the Indian Railways to check the tracks at night. They should also check whether the train stops within 1 ½ kms. of application of brakes, which is the standard technique. Is this being followed or not?

So many deaths occurring does not give very good vibes internationally for our Railways, especially when we are comparing with the international Railways by making good toilets, ergonomic bodies, etc. All that is very good, but along with it the safety factor should also be taken into account.

We require more sub-urban trains mostly because in West Bengal the daily passengers who are job-seekers, teachers, students, etc. are plying all over the State on a daily basis. So, we need more suburban trains and we also need more metro stations and lines. Within my Constituency is the Biman Bandar-Barasat line. In the documents that I have got from the Central Government, I have not seen allocation for the Barasat line. Hence, I would request you to please increase allocation for the Barasat line from Biman Bandar. As far as the work is going on, I can see that in Biman Bandar, that is the airport, work on the Noapara-Biman Bandar sector is progressing; from Biman Bandar up to Barasat it is progressing towards Michael Nagar; and from Michael Nagar to Barasat work is stopped and it is not happening. So, may I request you to please increase the allocation there because it is written that 100-150 kms. speed of Vande Bharat metro will be launched, but the metro that has already started within my Constituency, the work is not going on.

The security and surety of the high-speed trains that you promised of more than 700 kms. should be ensured before we start all these trains because life of people should be considered. They are boarding the train leaving their home, maybe there is a wife or there are children at home or a mother is there waiting for him to go and come back. But if a dead body comes back, then it is a big shock for the family and a loss to the nation.

The Gross Budgetary Support over the years given in a graph form is increasing, but the number of deaths is also increasing exponentially. Who is accountable for it? The accountable person should be answerable to the nation, to this august House and to the people.

Repairing of the old tracks is very essential. You are laying new tracks at a great speed of 14.5 kms. per day, which is very good, but repairing of the old tracks is also necessary. I would also like to draw your attention to the Rail-Road gates which are unmanned. They should all be manned. What is the status with regard to it? Even if they are manned, most of the gates do not work properly. The PWD cannot repair that road because it belongs to the Railways where the gate is there.

The deplorable condition of those roads is causing accidents every day and there are deaths in my constituency because that stretch of road belongs to the Railways. There was a proposal to have solar panels alongside the railway tracks to provide electricity, how far has that work progressed? I want to ask the hon. Minister to give us a reply on that.

The Station Redevelopment Scheme that the Government has taken up should be taken seriously because whichever station had the mahila waiting room and mahila toilet has been dismantled even in my constituency. As a result, women are facing great difficulty while travelling.

श्री दरोगा प्रसाद सरोज (लालगंज) : महोदय, समाजवादी पार्टी की तरफ से आपने मुझे रेलवे की अनुदान माँगों पर बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद और इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। मेरे पास बहुत से मुद्दे हैं, लेकिन मैं ज्यादा समय नहीं लूँगा। इसके साथ-साथ मैं अपने लालगंज 68, जनपद आजमगढ़ की जनता को भी धन्यवाद दूँगा, उनके प्रति आभार व्यक्त करूँगा कि उन्होंने मुझे हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी पंचायत में चुनकर भेजा है और यहाँ बोलने का अवसर दिया है। मैं उनके प्रति भी कृतज्ञ हूँ।

महोदय, अभी हमारे एक साथी सांसद महोदय जी बोल रहे थे कि 2 लाख, 63 हजार करोड़ रुपये का यह बजट है। मेरी समझ में यह बात नहीं आ रही है कि उत्तर प्रदेश से इतनी नफरत क्यों है? उत्तर प्रदेश ने इस देश को एक प्रधानमंत्री दिया है, लेकिन उत्तर प्रदेश का नाम, उत्तर प्रदेश का जिक्र इस बजट में नहीं आया है। मुझे कहना है कि जिस अयोध्या पर बराबर चर्चा हो रही है, हमारे आराध्य हैं, सबके आराध्य हैं, चाहे मेरे हों, उधर के बैठने वाले लोग भगवान पर चर्चा करते हैं। भगवान सबके हैं, भगवान कहीं बँटे हुए नहीं है। मेरा अनुरोध है, अपने अग्रज लोगों से भी मैं कहूँगा कि वह पौराणिक स्थल है, वहाँ जाने के लिए आज तक एक भी कोई ट्रेन ऐसी नहीं है कि बंगाल के लोग बलिया होते हुए, पटना होते हुए कम से कम उस पौराणिक स्थल तक पहुँचकर अपने भगवान के दर्शन कर सकें। मेरा आपसे अनुरोध है कि यह बहुत अहम मुद्दा है, क्योंकि सबकी आस्था है। आस्थाओं का वह स्थल है, पौराणिक स्थल है, भगवान राम का घर है, वहाँ के लिए कोई व्यवस्था इस बजट में मैं नहीं देख रहा हूँ। इस बजट में उस स्थल का कहीं नाम मैं नहीं देख रहा हूँ। इस बजट में पूर्वांचल का जिक्र नहीं है, जबकि पूर्वांचल रेलवे के राजकोष की झोली को पूरा खूब भरता है। सबसे ज्यादा यात्री पूर्वांचल के हैं, जो रेलवे से सफर करते हैं, लेकिन इस बजट में पूर्वांचल के लिए कोई नयी ट्रेन का जिक्र नहीं है। रिजर्वेशन कोच के अलावा जनरल डिब्बों में लाखों लोग दिल्ली के लिए सफर करते हैं। दिल्ली, मुम्बई, हैदराबाद, कोलकाता, अन्य शहरों की यात्रा करते हैं, परन्तु उनके लिए कोई ऐसी ट्रेन की व्यवस्था नहीं की गई है, जो 12 महीने चले और उसमें केवल जनरल डिब्बे लगे हों।

महोदय, अगर आप एक बार जनरल डिब्बे की हालत देख लें तो मैं समझता हूँ कि अगर आदमी स्वस्थ है तो वहाँ जाकर वह बीमार हो जाएगा। उसमें इतनी गंदगी रहती है कि आदमी को उसमें चढ़ते ही बदबू आने लगती है। उसमें भी इंसान चलते हैं, हम और आप चलते हैं, हमारे और आपके परिवार के लोग चलते हैं, सारे लोग उनमें चलते हैं। आपको इनकी साफ-सफाई की व्यवस्था करनी पड़ेगी।

जो डिब्बे लगे हुए हैं, वे काफी पुराने भी हैं। स्लीपर कोच और एसी कोच, जनरल कोच में जो शौचालय की दुर्दशा है, उनको सुधारने के लिए इस बजट में कुछ भी नहीं कहा गया है। काफी दिनों से माँग है कि ट्रेनों में महिलाओं के लिए अलग से शौचालय की व्यवस्था हो, लेकिन इस पर अभी तक कोई काम नहीं हुआ है।

आदरणीय सभापति महोदय, मेरे लोक सभा संसदीय क्षेत्र लालगंज के सरायमीर और खोरासन रोड रेलवे स्टेशन रेलवे को बहुत ही राजस्व प्रदान करता है, लेकिन इन दोनों रेलवे स्टेशनों के सौन्दर्यीकरण हेतु इस बजट में कुछ भी पैसे का प्रावधान नहीं किया गया है। इन दोनों स्टेशनों पर यात्रियों के लिए प्रतीक्षालय तक नहीं है, जिससे यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

मान्यवर, अभी जैसा कि मैं आपसे कह रहा था कि पूर्वांचल के लिए एक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाए, जो कोलकाता से पटना होते हुए चलाई जाए। वहाँ पर रेल लाइन भी है और वह बड़े आराम से वहाँ आ सकती है, क्योंकि सारी ट्रेनें वाराणसी से दीनदयाल उपाध्याय जंक्शन होते हुए निकल जाती हैं। जब बंगाल से कोई मेरा साथी मेरे यहाँ आना चाहेगा तो उसे कम से कम 300 किलोमीटर तय करके उल्टा आना पड़ेगा। इसलिए मेरी पुरजोर माँग है कि कोलकाता से पटना होते हुए ट्रेन चलाई जाए।? (व्यवधान)

मान्यवर, वर्ष 1952 से लेकर आज तक चर्चा हो रही है। काशी शिव की नगरी है। उसे भगवान शंकर ने स्वयं अपने त्रिशूल पर बसाया है। दूसरे भगवान गोरक्षनाथ जी हैं। वर्ष 1952 से लेकर आज तक इसकी बड़ी चर्चा हुई। यह पता नहीं कि वह चर्चा सच में हुई या नहीं हुई, पर पेपर में यह निकल जाता है कि काशी से वहाँ तक की लाइन बन रही है, उसका सर्वे हो गया है। हम लोग भी चाहते हैं कि सर्वे हो जाए। इसलिए मेरी माँग है कि वाराणसी से न होकर चंदबक से लेकर लालगंज होते हुए आजमगढ़ होते हुए गोरखपुर तक के लिए एक ट्रेन चलाई जाए। उसे केवल आजमगढ़ तक ही जोड़ना है। उसमें ज्यादा विस्तार करने की जरूरत नहीं है क्योंकि उसमें ज्यादा पैसे खर्च होंगे। अगर इस बजट में उस काम को जोड़ दिया जाए तो मैं आपका बहुत-बहुत आभारी रहूँगा और मैं अपने उन लोगों का भी आभारी रहूँगा, जो इसमें मेरा सहयोग करेंगे। वह शिव की नगरी है और दूसरा बाबा गोरक्षनाथ की नगरी है। वहाँ के हमारे मुख्य मंत्री जी भी हैं। अगर ट्रेन हो जाएगी तो लोग बड़े आराम से वाराणसी और गोरखपुर जा सकते हैं।

सभापति महोदय, मुझे ज्यादा कुछ नहीं कहना है, बस इन दो चीजों की हमारी माँग है। इसे अविलम्ब करा दिया जाए।

*m10 **SHRI PUTTA MAHESH KUMAR (ELURU):** Sir, I thank the people of Eluru for giving me this opportunity to stand here and speak on the Demands for Grants of the Ministry of Railways as their representative.

Sir, I thank hon. Prime Minister, hon. Finance Minister and hon. Railway Minister on behalf of the Telugu Desam Party, Shri Chandrababu Naidu Garu and Shri Nara Lokesh Garu. We welcome this Budget

and fully support it.

Sir, Modi 3.0 in Bharat and CBN 4.0 in AP are a blessing for the people of India and Andhra Pradesh. The visionary leaders working together will surely create a blueprint for Viksit Bharat.

The trains have been part of our life. Everybody travels in train for vacation or even for their functions or for any other purpose. The train has been part of our culture and it is a part of our life. If you see, during the YSRCP Government, the train budget was also given to Andhra Pradesh, but it never used the train facilities to be given. Whatever the land acquisition problem was there in Andhra Pradesh during 2019 to 2024, train projects could not be taken up, and because of that, a lot of construction work of railways was not done in Andhra Pradesh. Today, the NDA Government is developing railway infrastructure like railway stations and airports also. We appreciate it. The people of India also appreciate it. We can see rapid growth in development over the last 10 years, going from laying 4 kms tracks from 2014-15 to laying of 14.5 kms track per day now. There is almost an increase of four times in the last 10 years.

Electrified train routes have more than doubled within 10 years from 21,000 kilometres in 2014 to 41,655 kilometres in 2024. Almost 102 Vande Bharat trains are running in the country. Today, even one such train is running in my Eluru Constituency also. I would request for a stoppage at Eluru railway station which is a major junction in the country. I have requested the Minister also to allot one stopover at the Eluru railway station. Our country has a total railway length of close to 1,26,000 kilometres as of now and currently we are one of the largest rail networks in the world. I am confident that it will become the largest in the world under the leadership of Modi ji and the hon. Railway Minister.

Andhra Pradesh has a long and deep connection with the Indian Railways. I thank the Government for allocating Rs.9,150 crore for developing the railways of Andhra Pradesh. I specifically want to thank the Central Government for allocating Rs. 2,000 crore for a special railway line to Amaravati. Amaravati was ignored during the last five years. The farmers of Amaravati have given 30,000 acres of land freely to the Government. After that, the YSRCP Government came into power. Then, they destroyed Amaravati. We are very confidently telling that today our capital is Amaravati. For that, the hon. Railway Minister has also helped us by allocating Rs.2,000 crore for a special railway line to Amaravati.

Another important project for the people of Andhra Pradesh is the South Coast Railway Zone headquarters in Vizag. It was mentioned last time in the House that the land was not given by YSRCP. They have not responded in these last five years. We promise you that we will ensure that land is allocated at the

earliest. I would request the Minister to speed up the construction and operations of the zone. I would like to request that the Railway recruitment for this region should be done through this headquarters only. That would be better.

The Government has upgraded 73 stations in Andhra Pradesh as Amrit Stations. On behalf of the people of Eluru, I thank the Government for recognising Eluru Station under this scheme. Please speed up the work and finish it as many people are waiting for this development for a long period. We are looking forward to finishing of this development work as soon as possible. The Railway Minister has mentioned that there are 40 infrastructure projects under progress in Andhra Pradesh. As I mentioned earlier, because of land acquisition, etc., the previous Government did not do it. This is because of that, the projects did not go forward. Now, we will be cooperating with you. I would like to request you to see that all the projects are completed.

There are projects which have been very much demanded for the last 20 years. One is Kotipalli-Narsapur railway line for which we have been waiting for the last 20 years. I would request the Government to complete that line as soon as possible. Then, there is Vijayawada-Gudur railway line and there is Bhadrachalam-Kovvur railway Line. I would request on behalf of the people of Eluru for a new railway line from Gudivada Junction to Nuzvid Junction. That is also the new line which the people of Eluru are asking for. Previously also, representation in this regard was given.

I hope consideration is given for the welfare of women, elders and Divyang individuals. I thank you for giving me this opportunity.

*m11 **श्री दिलेश्वर कामैत (सुपौल)** : मननीय सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने लोक हित में रेलवे के विकास कार्य की गति में संजीवनी देने का कार्य किया है। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के द्वारा भारतीय रेलवे हेतु रिकार्ड धनराशि 2,62,200 करोड़ रुपये आवंटित की गई है, जिससे भारतीय रेल का विकास काफी तेजी से हो रहा है। यूपीए के कार्यकाल में 2004 से 2014 तक बिहार के विकास के लिए 1132 करोड़ रुपये आवंटित किये गए थे, जिसे प्रधानमंत्री जी ने बढ़ाकर 10,033 करोड़ रुपये कर दिये हैं, जो नौ गुना ज्यादा है। बिहार में रेलवे का 100 प्रतिशत विद्युतीकरण किया जा चुका है तथा बिहार के 92 स्टेशनों का अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत पुनः निर्माण किया जा रहा है। इस तरह दिन-प्रतिदिन रेलवे में विकास हो रहा है, जिसके लिए मैं माननीय रेलमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से अपने संसदीय क्षेत्र सुपौल की मुख्य लंबित मांगों की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

पूर्व-मध्य रेलवे के सुपौल या सरायगढ़ में वाशिंग पीट का निर्माण किया जाये, जिससे दूरगामी रेल गाड़ियों का परिचालन की सुविधा हेतु प्राथमिक रख-रखाव किया जा सके। साथ ही सहरसा जंक्शन में रेलवे लाइन की कमी है तथा खाली रैक सुपौल में ही रखा जाता है।

पूर्व मध्य रेलवे अंतर्गत समस्तीपुर मंडल के प्रतापगंज रेलवे स्टेशन पर एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 13211/13212 (जोगबनी-दानापुर) तथा 13213/13214 (जोगबनी-सहरसा) का ठहराव 2 मिनट किया जाये, जिससे सीमावर्ती क्षेत्रों की जनता को बिहार की राजधानी पटना तथा जिला मुख्यालय सुपौल जाने-आने में सुविधा हो।

महोदय, गाड़ी संख्या 12553/12554 वैशाली एक्सप्रेस का विस्तार सहरसा से सुपौल या सरायगढ़ तक किया जाय। गाड़ी संख्या 15279/15280 पुरबिया एक्सप्रेस का विस्तार सहरसा से सुपौल या सरायगढ़ तक किया जाय। गाड़ी संख्या 14603/14604 अमृतसर सहरसा जनसाधारण एक्सप्रेस सहरसा जं० पर 21 घंटा से अधिक खड़ी रहती है, जिसका प्राथमिक रख-रखाव भी अमृतसर में ही किया जाता है। इसलिए, इसका विस्तार सुपौल होते हुए फारबिसगंज/जोगबनी तक किया जाय। गाड़ी संख्या 12567/12568 पटना सहरसा राज्यरानी एक्सप्रेस का विस्तार 2 दिन छोड़कर 5 दिन सुपौल या सरायगढ़ तक किया जाये। उक्त ट्रेन का ले-ओवर सहरसा में 14 घंटा 40 मिनट यानी पूरी रात खड़ी रहती है तथा मात्र सप्ताह में दो दिन प्राथमिक रख-रखाव सहरसा में होता है।

महोदय, गाड़ी संख्या 13227/13228 सहरसा राजेन्द्र नगर इंटरसिटी एक्सप्रेस का प्राथमिक रख-रखाव का कार्य दानापुर मंडल के राजेन्द्र नगर में ही किया जाता है, इसलिए इसका विस्तार सुपौल या सरायगढ़ तक किया जाये। गाड़ी संख्या 12203/12204 सहरसा अमृतसर गरीब रथ का परिचालन 7 अगस्त, 2024 से एल० एच० बी० रैक से किया जाएगा। इसका प्राथमिक रख-रखाव का कार्य अमृतसर में ही किया जाता है। इसलिए, सुपौल तक इसका विस्तार किया जाये।

महोदय, कटिहार से फारबिसगंज दरभंगा होते हुए नई दिल्ली/आनंद विहार तथा दरभंगा से फारबिसगंज कटिहार होते हुए गुवाहाटी के लिए एक नई ट्रेन चलायी जाये। पैसेंजर गाड़ी संख्या 05523/05524 सहरसा-सरायगढ़ डेमू को सहरसा से 14 बजे खोल करके इसका विस्तार फारबिसगंज तक किया जाय और वापसी में जनहित का मेल हेतु 22:30 बजे तक सहरसा पहुँचाया जाये, जिससे अन्य ट्रेनों को पकड़ने में सुविधा मिलेगी। गाड़ी संख्या 13205/06 सहरसा पाटलिपुत्र जनहित एक्सप्रेस को एक अतिरिक्त रैक देकर पटना से रात्रि कालीन ट्रेन के रूप में चलाया जाये। साथ ही इसका विस्तार सहरसा से आगे सुपौल होकर सरायगढ़ या फारबिसगंज तक हो। ट्रेन का रख रखाव दानापुर मंडल में हो।

महोदय, गाड़ी संख्या 13163/13164 सियालदह-सहरसा हाटे बजारे एक्सप्रेस का सुपौल तक विस्तार किया जाये। समस्तीपुर मंडल अंतर्गत निर्मली रेलवे स्टेशन एवं घोघड़िया रेलवे स्टेशन के बीच बेलही में हाल्ट बनाया जाये। फारबिसगंज से वाया सुपौल-सहरसा से नई दिल्ली तक अमृत भारत एक्सप्रेस नई ट्रेन चलाई जाये। समस्तीपुर मंडल अंतर्गत 1934 के भूकंप में ध्वस्त प्रतापगंज से भीमनगर रेल लाइन का सर्वे का कार्य पूरा हो चुका है। नई लाइन स्वीकृत और रेल लाइन का निर्माण कर परिचालन किया जाये। रेल लाइन स्वीकृत कर रेल

पूर्व मध्य रेल के सहरसा से मानसी तक रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए। सिमरी बख्तियारपुर से बिहारीगंज तक रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

अंत में, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने सुपौल से अररिया, अररिया से गलगलिया नई रेल परियोजना चालू करके तेजी से उसका काम किया है। सुपौल की जनता की ओर से मैं उनके प्रति आभार प्रकट करता हूं। मैं रेल प्रशासन और भारत सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूं। वर्ष 1934 के भूकम्प में जो गंगा नदी का पुल ध्वस्त हुआ था, 84 सालों के बाद माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के द्वारा झंडा दिखाकर उसे चलाया गया और कोसी को मिथिला और पूरे देश के साथ जोड़ा गया। इसके लिए हमारे आदरणीय रेल मंत्री महोदय और भारत के प्रधान मंत्री धन्यवाद के पात्र हैं।

माननीय रेल मंत्री महोदय यहां उपस्थित हैं। मैं अपनी इन मांगों की ओर उनका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि जल्द से जल्द से इनका समाधान किया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

***m12 SHRI OMPRAKASH BHUPALSINH ALIAS PAVAN RAJENIMBALKAR (OSMANABAD):** Hon. Chairman, thank you. Today, I rise to discuss the demands for grants of Ministry of Railways 2024-25. Solapur-Tuljapur-Dharashiv railway line project was declared in 2014. It is now more than ten years, but the pace of work is very slow. Famous pilgrimage Centre of Tuljapur would be connected through this railway line project.

I would also like to request Hon. Railway Minister to kindly look into it. It is a common practice to issue a tender for any project only after acquisition of 80% of land. But the tendering process was completed in hurry in this case to take a political mileage even before acquisition of required land parcel. I have no objection as such but now the land acquisition process should be expedited and this railway line project must be completed as early as possible.

Sir, I would also like to inform Hon. Railway Minister that Dharashiv is an aspirational district. When this project was declared, it was informed that the Government would purchase land directly from the farmers. Other Railway projects in Maharashtra like Pune-Miraj, Baramati-Faltan-Lonand, Wadsa-Gadchiroli etc. were executed through direct land purchasing. This project was also likely to be executed in the same manner, but that was not done for unknown reasons. Then, they started compulsory acquisition.

So, I would like to request Hon. Railway Minister to intervene as it is the same district where largest number of farmers have committed suicide. Farm land is everything for farmer and you know it. If the land is purchased directly from farmers, they would get five times more compensation for their lands. Hence, it is my

humble request to Hon. Railway Minister for his kind intervention in this land acquisition process so that the land must be purchased directly from farmers.

Sir, you have launched Vande Bharat Train and also expediting the work related to Bullet Train project. We do not have any objection in this connection as you have to do it to remain relevant at world level. But, look at the condition of General Coaches on Passenger trains. People travel like cattles and this is very pathetic. You must consider the problems faced by rural and poor people. You are running other trains like Vande Bharat, Bullet train etc. but what about a common man? You must try to understand his condition. A common man also deserve a comfortable travel and hence, number of general coaches should be increased.

Sir, earlier senior citizen, persons with disability and journalists used to enjoy a concession in railway fares. But after corona pandemic, that was scrapped suddenly. I met the Minister many times in this regard. Once again, I would like to request Hon. Railway Minister to resume it immediately.

There is a rail coach factory at Latur and surprisingly it is inaugurated twice. But not a single coach manufactured here has been rolled out till date. This should not be election centric only and only for the purpose of inauguration. You must keep the promise you made to the local people there.

Chairman, Sir, there was a narrow gauge railway line in my area since british era and eventually, it got converted in broad-gauge. Farmers in my constituency keep on meeting me in connection with their land entitlement. Railway officers do not possess the valid map of lands owned by railway. They are encroaching the farm land owned by local farmers. So, valid papers of ownership of land must be shown by railway administration before claiming land ownership.

To avoid accidents at railway gates, you are constructing ROB and RUBs But, the water logging at RUBs during rainy season deny the access to it. Farmers cannot go to their farms using these RUBs. Farmers cannot pass through it due to heavy water logging under the bridge. Even the road construction quality is also not upto the mark. What kind of estimate you make and how you finalize it that also needs to be checked because roads are in bad shape.

Now, I would like to talk about my last demand. Sir, I have been demanding for a stoppage at Kalamb Road Station on Latur-Mumbai train for the last many years. I also demand for a stoppage at Dogi Road for Parvel Nanded Train.

Kindly consider my demands sympathetically and take an immediate action in this regard. In my district, we have a rack point available at the station. But, there is no shed for it. Goods like fertilizers and foodgrains get wet as there is no shed available to protect it from rains. Hence, a covering shed should be placed there to stop the losses.

Lastly, I would like to request Hon. Railway Minister to consider my demands sympathetically and an immediate action should be followed in this regard.

Thank you.

*m13 **SHRI M. K. RAGHAVAN (KOZHICODE)**: Respected Chairman, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants of the Railway Ministry.

Railway is the lifeline for uniting the people of India. The foundation of development of the railway connectivity has been laid by the Congress Party when we were in power. Unfortunately, the discrimination is continued with Kerala. The budget allocation to Kerala is small as compared to other States. I express my sincere thanks to the hon. Railway Minister Shri Ashwini Vaishnaw ji for the allocation of funds for the development of the Calicut Railway Station into an international railway station.

I would like to share my views and suggestions in two parts. The first part relates to our immediate requirements and the second part relates to the improvement of the Indian Railways.

Sir, let me speak on our immediate requirements. My first point is relating to a railway zone for Kerala. I wanted to begin by thrusting upon the importance of a new railway zone for Kerala like Tamil Nadu and Karnataka. In spite of being one of the most profitable sectors in the country so far as passenger traffic is concerned, there is no railway zone in Kerala. Sir, I am requesting, through you for a railway zone. It is a long-pending dream of the people of Kerala.

The second and the most important thing which Kozhicode and North Kerala require is the need for more trains in this region. If the hon. Minister visits Kozhicode, he shall understand the reality of the problems faced by the commuters. The current situation of Kozhicode is going to open the doors for wagon tragedy. At peak hours, there are insufficient trains running in between Shoranur and Kannur. As a result, the school-going children, and the employees of the Government and private sectors, including other commuters are compelled to travel in the overcrowded trains. These overcrowded trains pose a severe threat to their lives.

Only an increased number of Memu and Express trains can resolve this problem. I request the hon. Minister to consider this request with utmost priority since a lot of lives are at stake.

As far as the requirement of new trains is concerned, the Railway Board had approved a proposal for the extension of Bangalore- Mangalore-Kannur Train to Calicut. However, the proposal is still pending. I request the hon. Minister, through you, Sir, for an urgent extension of this Train upto Calicut. There was a proposal for a pit line at Calicut. Whenever I ask for a new train to Calicut, I get the same reply from the Railway officials that since there was no pit line, we cannot sanction more trains. The proposal for the pit line is yet to see the light. It is my humble submission before the hon. Minister to establish a pit line at Kozhikode.

Sir, Bangalore is nearer to Calicut than its own State Capital, and Bangalore and Calicut are closely connected. There is only one train currently running daily along the Calicut-Bangalore route. As a result of this, I request you to consider a Vande Bharat Train on the Calicut-Bangalore route.

Sir, while the occupancy rate of Vande Bharat train along Goa-Mangalore route is 20 per cent, in Kerala the occupancy rate is as high as 160 per cent. I request for the extension of Goa-Mangalore Vande Bharat train to Kozhikode/Coimbatore by having one more rake. The declared Mangalore-Rameswaram Train for the people to reach Sree Mookambika Temple and Rameshwaram Temple, the two holy destinations, is yet to begin its first day. I also request for the consideration of the Feroke-Karippur-Angadipuram Railway line project and Nilambur-Nanjangode Railway Project for which the surveys were done, and which are now pending before the Railway Board. The Guruvayur-Thirunavaya line and the Sabari Railway line are also crucial for the development of my State.

Sir, now I want to give a few suggestions. As I mentioned, train overcrowding is one of the severe challenges that the Railways face in India. Why does this overcrowding occur? This occurs due to insufficient number of trains in that route. I request the hon. Minister to consider this as my personal suggestion. The Passenger Amenities Committee can take a step in this direction by inviting frequent inputs from the passengers across all the stations of India.

Sir, there is also a greater need to enhance cleanliness and safety in trains by deployment of more staff and Railway Police Force. Through this, the safety of women in trains would also be ensured. The vacancies in the Railways have to be immediately filled and it is to be ensured that there is no staff shortage affecting the train operations.

Sir, there is a greater need to make ordinary railway employees happy. Our loco pilots and station masters work under extreme stress and strain. This has to be eliminated. Only if the staff is happy, they shall be able to deliver the best services for our people.

Sir, Automatic Signalling System is to be introduced fully in Kerala so as to speed up the trains and to introduce more trains to alleviate the crowd.

I want to conclude by saying the following few points. There is a greater need to make the ordinary railway employees happy. Our loco pilots and Station masters work under extreme stress and strain. I have just now mentioned about this.

Sir, please give me two more minutes. I will conclude by saying the following points. There is a need for the establishment of a pit line at Kozhikode and establishment of a new Railway Zone for Kerala. Apart from this, I request for the introduction of more trains like the Chennai-Mangalore-Kozhikode, Kozhikode-Bangalore-Vande Bharat, Coimbatore-Kozhikode ? Mumbai, Pune-Kozhikode-Ernakulam, Kollur-Mookambika Temple, and Guruvayoor Temple Intercity trains.

Moreover, new MEMU Service should be introduced between Shornur and Kannur during peak hours. I also request for the extension of the trains to Kozhikode, namely, Yeshwantpur Hasan Kannur Express and Goa-Mangalore Vande Bharat Train.

Sir, I would also request for the completion of all pending railway projects, re-consideration of all the pending proposals before the Railway Board, enhancement of allocation under the Railway Budget to at least Rs. 6,000 crore for Kerala, decongestion of trains by providing more MEMU trains and more general coaches in Express Trains and reinstatement of senior citizen concession in the Indian Railways.

Moreover, the Indian Railways need to form Divisional Advisory Committee at all divisions comprising the Members of Parliament from both the Lok Sabha and the Rajya Sabha which shall periodically meet bimonthly to discuss upon major issues facing the railways in the respective divisions.

Sir, it is good that the capital investment on railway infrastructure is increasing every year. However, modernisation of signal systems and the need to discard old coaches by introducing LHB coaches is very important. While every item today is subject to the depreciation principle, I do not know why the Indian Railways do not follow this practice. Many of the trains today have served their time and it is time to scrap those trains and bring in new trains while not compromising on the affordability.

Sir, earlier when the Railway Budget was in existence, we knew which State would get what. Now the issue is, you allot trains and promote infrastructure development to meet your political needs.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, please conclude.

SHRI M. K. RAGHAVAN : Chairman, Sir, through you, I would humbly request the hon. Minister to positively consider the demands put before him. Thank you, Sir.