

an>

Title: Discussion on the Demands for Grants No. 80 under the control of the Ministry of Railways.

HON. DEPUTY SPEAKER: The House will now take up discussion and voting on Demand No. 80 relating to the Ministry of Railways.

Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demand for Grant relating to the Ministry of Railways have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Only those cut motions in respect of which intimation is received at the Table will be treated as moved.

A list showing the serial numbers of cut motions treated as moved will be put up on the Notice Board shortly thereafter. In case any member finds any discrepancy in the list, he may kindly bring it to the notice of the Officer at the Table immediately.

Motion moved:

"That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue Account and Capital Account shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to complete the sums necessary to defray the charges that will come in the course of payment during the year ending the 31st day of March, 2018 in respect of the head of demand entered in the second column thereof against Demand No. 80 relating to the Ministry of Railways."

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Mr. Deputy Speaker, Sir, I thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways.

I think on 14th March, 2012 when our friend, the then Railway Minister Shri Dinesh Trivedi, presented the Railway Budget I was the Minister of State in the Ministry of Railways at that time. I would like to appreciate the hon. Minister Shri Suresh Prabhu and also Shri Manoj Sinha for their effort. Shri Suresh Prabhu has given a deep thinking and foresighted vision for the development of the Railways.

But unfortunately, the convention of presenting a separate Railway Budget has been broken by Modi Government. I think, it is a Department, which badly required a separate Budget. The entire country and all the Members of Parliament were so concerned about this Budget, about the railway lines, about the level-crossings, bridges, new surveys. Each and every Member was very particular about this Department. But we could not get the opportunity, which has been taken away by Modi Government. With the result, I feel that Prabhu-ji though having knowledge and vision, could not fulfil the aims and goals.

Now, I would like to share some of the important issues concerning the Department of Railways. In 2005, we had started the Dedicated Freight Corridors to be completed by 2019. Now, whether they would not be able to complete them in time is the question. One such important corridor is Western Dedicated Freight Corridor from Jawaharlal Nehru Port Mumbai to Dadri, near Delhi. Another important corridor is the Eastern Dedicated Freight Corridor -- Ludhiana-Dankuni-Sonnagar, which was approved in 2015. These corridors can save the time, speed, carrying of tonnes and the bogies. It is being done with the Assistance of the World Bank and the JICA.

Further, Prabhu-ji has plans to undertake East-West Corridor and North-South Corridor connecting Kolkata and Mumbai, Mumbai and Chennai *via* Bengaluru, North to South *via* Hyderabad. I think, they are at the survey stage. I would like to understand all this during the reply of the Hon. Minister.

But the main thing is that freight is the most important issue. It is the only earning area where Railways can survive. It was with the vision and thinking of the UPA Government under the leadership of Dr. Manmohan Singh-ji and Sonia-ji, that the plan to start these Dedicated Freight Corridors was implemented. After that, now, Prabhu-ji has ordered three to four other Dedicated Freight Corridors. It will positively impact the earnings of the Railways. It is the only area where the Railway is getting profit. Otherwise, our trains are running on the social obligations. Whichever be the Government, it has to fulfil the social obligations while running the trains. So, freight is the only earning area as far as earning of the Railways is concerned.

Once the Dedicated Freight Corridors are ready, the speed of the goods trains will increase from 25 kilometre per hour to 75 kilometre per hour and up to 100 kilometre per hour. Similarly, train loads will increase from 5,000 tonnes to 13,000 tonnes. These are the areas, where we have seen improvements. If all these corridors will come into existence, we will be in a much better position than any other country in the world. Japan and China are moving much ahead of us in these areas. We will be one of them if we complete these projects. According to the Government, the new corridors will come into existence up to 2023-24. These are the most important areas and the Government should give priority to complete them within time. That is my suggestion and request to the Government.

Mr. Deputy Speaker, Sir, the Indian Railways is covering 66,000 kilometres. After Independence, we could not go much ahead on the construction of railway lines. It is the most important area because by doing so we can save fuel and control pollution also. Before Independence, it was nearly 63,000 kilometres. We have added only 3,000 kilometres to 5,000 kilometres after Independence.

We have started so many projects. During the UPA-I regime, construction of more than 15,000 kilometres of new railway lines, doubling and electrification was there. Prior to that, in 1991, when Narasimha Rao ji's Government was there and Jaffer Sharief ji was the Railway Minister, at that time 6,000 kilometres of narrow gauge and meter gauge was converted into broad gauge. After that, till today, such kind of gauge conversion did not take place. Still, there is more than 3,880 kilometres of meter gauge and 2,297 kilometres of narrow gauge pending for conversion. Therefore, I urge upon the Government to complete the gauge conversion work. If there is a uniform gauge then it will be very easy for freight, transportation of goods, passengers as well as for smooth running of trains. I urge upon the Government to complete it as early as possible. They are all under the process. I can understand that. That was the plan of the UPA Government that by 2015 the entire gauge conversion will be completed. Till now it has not been completed. Therefore, I urge upon the Government and Suresh Prabhu ji to give priority to this work and make a

uniform gauge in this country. It will help us.

Now, I am coming to the Bullet Train. Of course, India is going much ahead in comparison to other countries in this field. You are spending nearly Rs. 97,000 crore for constructing 500 kilometres of railway lines, nearly Rs. 200 crore per kilometre. Of course, you have to show the country that this country is also technically much ahead in this world. I would like to know whether the Government has any plan to renovate the existing 65,000 kilometres of railway lines. I think, more than 3 crore passengers are travelling everyday. If we renovate these lines or strengthen these lines, we can increase the speed of trains from 50 to 70 or even 90 kilometres per hour. Even Shatabdi trains, which are having speed of 120 kilometres per hour, you can go in for 130 kilometres per hour.

We appreciate what you are doing in Delhi-Agra route. You are increasing the speed of the trains in that route. Shatabdi trains are moving today at the speed of 80 or 90 or 110 kilometres per hour. You can increase their speed to 120 kilometres per hour. What amount is required for that? I think Dinesh Trivedi *ji* was the Chairman of the Standing Committee at that time and it was a unanimous decision. The total amount required to renovate, to strengthen the lines, to increase the train speed and to save time, according to the Railway Board is Rs. 5 crore per kilometre. About three crore people travel by train every day and they can save their 25 per cent time and trains can gain 20 to 30 kilometres speed per hour. Whatever is the speed of the trains at present, those kilometres can be added. For one bullet train, you are spending more or less Rs. 1 lakh crore. In the entire Railways network of 65,000 kilometres, if you spend Rs. 3 lakh crore, within a couple of years, within three to five years, the entire system will be modernised. The old lines which exist from the British time badly require renovation.

The Committee has unanimously decided for strengthening the system, coaches and everything. You should take up this issue and the people of the entire country, especially passengers who are travelling will be happy. You know very well about maintenance, toilet facilities and everything. It has been expressed by you so many times. You are so concerned about that. I have received your every reply and I was also very much present while you answered the questions. You have got a vision. The major thing is maintenance. It is most important. You give priority to that. I think, this is an important area where I would like to urge upon you. The entire Members of Parliament will be happy.

Another issue is regarding consent. I think the States are so concerned after you became the Railway Minister and 13 States have come forward under your initiative to give land and have cost sharing. Prior to that, when we were in power, Karnataka, undivided Andhra Pradesh, now Telangana and Andhra Pradesh, Jharkhand and Maharashtra came forward for giving land and for having cost sharing. Now also, you had a meeting last month and the hon. Chief Minister of Karnataka met you at that time. You had come for inauguration of some project there. They are totally agreed on the project which was announced earlier. They are giving land and agreeing to have cost sharing. They have decided to have the coach factory in my Constituency, Kolar. They are giving 1180 acres of land free of cost. That is, 50 per cent is Government land and 50 per cent land they are acquiring. And 50 per cent of the cost, nearly Rs. 2000 crore is to be spent on its construction. In principle, they have agreed. The Government has given directions to the Karnataka Industrial Area Development Board; within three months land is being handed over to the Railway department to start the work. I would request the hon. Minister to provide some amount for the construction of Railway coach factory; the Government of Karnataka is also providing money apart from the free land that it is giving. I think, this has to be taken up on priority.

In the last budget, you had announced some new projects. The last year's Railway Budget was a separate Railway Budget. You have got the vision. You have given more priority to doubling, electrification and also to some new lines. In your reply, everything was mentioned. I would request that whatever projects you have announced have to be completed. I think for the freight corridors, you have taken the assistance of external agencies. In the same lines, if you renew the whole 65,000 kilometres of tracks, the whole country will be happy. You take the assistance of some external agencies. I think it will be better. I do not want to mention the names of those projects. The Government of Karnataka is willing to give land and also for cost sharing. You give priority for this one. I am inviting you to have one meeting after this Session. Come to Bengaluru and sit with them and prioritize the projects. The Government is willing for cost sharing. We can have discussion with the Chief Minister so as to start the projects immediately.

In the Railways, you are doing a good work. But unfortunately, in your regime, in Modi's Government, in the BJP Government, the convention, which was from the British time, that is, from 1858 or so, has been changed. If the Railway Budget had remained separately, you could have made more development. You have mixed it with the General Budget. We do not know where you are standing. Do not stop your vision. You go ahead. In this particular issue, we are fully supporting you. We are appreciating you for your vision. We are appreciating you for your commitment. But let it be result-oriented.

There is another important thing. I do not want to mention it. I think Kharge *Ji* has mentioned about it. We have to respect the people's mandate. But unfortunately, today it has happened. It is a black day for Parliament. The States of Manipur and Goa have given the mandate for the Congress Party. I could have appreciated our Prime Minister if he had allowed us freely as he had achieved a big State. Let the people decide. We respect the mandate. We respect democracy and we respect the Constitution. We have to appreciate the Prime Minister. That has not happened. We have to respect the mandate of the people. We have to accept the failure in Uttar Pradesh. We are not accepting it in Goa and Manipur for which this Government has taken the decision. This is one thing which I would like to tell you. The Constitution has been derailed. This should not happen.

Whatever projects we have started in the UPA Government must be completed. You have started with a good vision and we are fully supporting those projects. You complete the projects well in time. It will be the people's projects. It is for the welfare of the people of this country. I am very much grateful to you. Though I am in the Opposition, I do not want to criticize you on all the issues. When you are doing a good work, we have to appreciate you but your Government is not doing good work.

CUT MOTIONS

पहली बार हम सबको यह देखने को मिल रहा है कि रेल बजट जो आजादी के बाद से ही एक विजन डायग्राम की बजाय एक पॉलिटिकल डायग्राम बनकर रह गया था, उस सबसे दूर जो पहल माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने प्रारम्भ की थी, उसके सार्थक परिणाम हम सबके सामने हैं। भारतीय रेल के साथ जो मजाक रेल बजट के माध्यम से होता रहा, उसने रेल की वित्तीय स्थिति को अत्यन्त खराब किया। उसके सिस्टम में सुधार के लिए जो प्रयास होने चाहिए थे, वे प्रयास नहीं हो पाए और जिसका परिणाम था कि भारतीय रेल प्रति वर्ष लगभग 25 हजार करोड़ रूपए, एक बड़े घाटे की ओर अग्रसर होकर केवल भारत सरकार के अनुदान पर चलने के लिए निर्भर हो गई थी।

हम माननीय रेल मंत्री का धन्यवाद देना चाहेंगे, जिन्होंने पिछली बार यहां जब रेल बजट प्रस्तुत किया, तो स्वतंत्र भारत में पहली बार लगा कि यह कोई राजनीतिक रेल बजट नहीं, बल्कि भारतीय रेल का एक विजन डायग्राम है, जो देश को और भारतीय रेल को आगे बढ़ाने में भारतीय रेल के तंत्र के मूलभूत सुधार में यात्रा के दौरान गुणवत्ता, सुरक्षा, तकनीकी सुधार, पारदर्शिता और प्रबंधन में सुधार, आदि जैसे जो महत्वपूर्ण कदम थे, इनको उठाने में सफल होना और वह हम सबको आज दिखाई दे रहा है।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने रेल बजट की एक औपचारिकता को समाप्त करवाया। आजादी के बाद भारतीय रेल के बारे में माननीय प्रधानमंत्री जी के जो वक्तव्य रहे हैं, माननीय प्रधानमंत्री जी ने वर्ष 2014 में इस बात को कहा था कि भारतीय रेल को हम भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाना चाहते हैं। ... (व्यवधान) उसे आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने के क्रम में ही एक जो प्रयास प्रारम्भ हुआ है, माननीय रेल मंत्री ने वह प्रयास प्रारम्भ किया। जब हम भारतीय रेल की चर्चा करते हैं, तो भारतीय रेल एक प्रबंधन के अंतर्गत संचालित दुनिया का एक सबसे बड़ा उपक्रम है, जिसमें 13 लाख से अधिक कर्मचारी, लगभग 66 हजार किलोमीटर का रेल नेटवर्क प्रतिदिन 12,335 से अधिक रेलगाड़ियां और 3 करोड़ यात्रियों का आवागमन। इतने बड़े नेटवर्क के बारे में, सचमुच भारत की अर्थव्यवस्था की रीढ़ के रूप में जिसको कार्य करना चाहिए था, जो एक ईमानदार पहल होनी चाहिए थी, वह पहल पिछले ढाई वर्ष के दौरान भारतीय रेल में किए गए कार्यक्रमों के माध्यम से देखी जा सकती है।

16.00 hours

इसलिए जब आज से ढाई वर्ष पहले केन्द्र में नई सरकार आई थी, तो इस सरकार ने कहा था - सबका साथ सबका विकास। आज हम भारतीय रेल के माध्यम से इसे देख सकते हैं, भारतीय रेल में इस दौरान हुए सुधार उन इशारों को स्पष्ट करते हैं जो अगले दिन ताने के चुनाव पूर्व की गई घोषणाओं के माध्यम से दिखाई देते हैं।

महोदय, बहुत सारे लोगों को इस बात की जिज्ञासा होगी कि सार्वजनिक सेवाओं, सरकार की नीतियों, उनके अनुपालन और आम लोगों के जीवन में अगले दिन आए या नहीं, आए तो कैसे आए हैं, इसका स्वरूप अल्पकालिक है या दीर्घकालिक है, इन सब मुद्दों को अगर देखना है तो मुझे लगता है कि भारतीय रेल का एक जीवंत उदाहरण हम सबके सामने है।

भारतीय रेल के सामने जो सबसे बड़ी चुनौती थी, वह यात्रियों की सुविधा से संबंधित थी, सुरक्षा और संरक्षा की थी, समयबद्धता की थी और लगातार घाटे में चल रही रेल, जो केवल भारत सरकार के सामान्य बजट के अनुदान पर निर्भर होकर चलने को मजबूर हो गई थी। हम कैसे फंड जुटा सके, इन सब संसाधनों के अभाव से जूझ रही भारतीय रेल, इन सब पर जो एक प्रयास प्रारम्भ हुआ, यह हम सब पिछले ढाई वर्ष के दौरान किए गए कार्यों के माध्यम से देख सकते हैं।

जब हम भारतीय रेल के बारे में चर्चा करते हैं, तो सूचना क्रांति के इस दौर में भारतीय रेल ने इस बात को स्पष्ट अनुभव किया कि इस देश के लगभग हर हाथ में एक मोबाइल फोन है, उस मोबाइल फोन का उपयोग कैसे हो सकता है। आज रेलवे की टिकट सेवा इतनी उपयोगी हो गई है कि किसी भी ट्रेन में यात्रा कर रहा कोई भी पैसेंजर या कोई ऐसा व्यक्ति, जिसे तत्काल किसी सुविधा की आवश्यकता है और वह उपलब्ध नहीं है, तो वह माननीय रेल मंत्री के टिकट एकाउंट पर अपनी बातें भेजता है और अगला स्टेशन आते-आते उस पैसेंजर को वहां सुविधा प्राप्त हो जाती है। अगले दिन की शुरुआत यही है, मुझे लगता है कि जब हम अगले दिन की बात करते हैं, तो दोनों बातें आती हैं, जहां आमजन सुविधा के लिए न तरस रहा हो, बल्कि उसे सुविधा प्राप्त हो रही हो। लेकिन जिन लोगों ने देश को तूटा है, जब उनके अपने घरे दिन आने लगते हैं तो अगले दिन अगले नहीं लगते। मुझे लगता है कि जब टिकट की भारतीय रेल की सुविधा का उल्लेख आमजन करता है तो बहुत सारे लोगों को यह अच्छा नहीं लगता, लेकिन भारतीय रेल ने यह शुरुआत की। मुझे लगता है कि माननीय रेल मंत्री की टिकट सेवा सोशल मीडिया में पूरी तरह छाई हुई है। मीडिया की सुविधाएं इन सब चीजों को लेकर हमेशा बनी रहती हैं। हम उसके माध्यम से एक अच्छी बात देख सकते हैं।

ई-कैटरिंग की व्यवस्था - पैसेंजर ट्रेन से यात्रा कर रहा है, उसे अपनी मनपसन्द का भोजन चाहिए। वह मैसेज देता है और उसे सुविधा प्राप्त होने लगी है। अधिकतर एक्सप्रेस गाड़ियों में इस प्रकार की सुविधा प्रारम्भ हुई है।

ई-टिकटिंग की व्यवस्था - पहले प्रति मिनट दो हजार टिकट निकल पाते थे, आज प्रति मिनट सात हजार से अधिक टिकट उपलब्ध हो रहे हैं। यह एक बड़ी बात है कि इसे आधुनिक व्यवस्था के साथ जोड़ने का प्रयास हुआ है। मोबाइल संदेश के माध्यम से टिकट की स्थिति और यात्री को कहां उतरना है, उसके उतरने के लिए बैंक-अप कॉल की व्यवस्था, भारतीय रेल ने मोबाइल सेवाओं के माध्यम से प्रारम्भ की है। आज समाज का हर तबका भारतीय रेल के इस अभियान को किस रूप में देख रहा है, इसे बताने के लिए मुझे जेएनयू के एक प्राध्यापक का फेसबुक पर लिखा गया पोस्ट याद आता है, जिसमें उन्होंने इस बात का उल्लेख किया है कि भारतीय रेल में यात्रा करते समय उनको किस बात की अनुभूति हुई। वह एक जनरल कोच में यात्रा कर रहे थे और उन्होंने देखा कि वाशबेसिन ब्लॉक हो गया था। वहां एक टेलीफोन नंबर लिखा था, जिस पर उन्होंने मैसेज भेजा। पांच मिनट के बाद वहां प्लम्बर उपस्थित था। उसने दस मिनट के अंदर वाशबेसिन की सुविधा को ठीक किया और उन्होंने अपनी पोस्ट में इस बात का उल्लेख किया कि पन्द्रह मिनट में सारा कार्य हो चुका था, यानी फाइल वलोज हो चुकी थी। यह वर्तमान में भारतीय रेल की कार्य प्रणाली है, जहां हर पैसेंजर उस सुविधा का उल्लेख करने को मजबूर है क्योंकि उसको उस प्रकार की सुविधा प्राप्त हो रही है। पहले की तुलना में आज लोग भारतीय रेल में बहुत अगले प्रकार की सुविधाएं देख रहे हैं, लोगों को साफ-सुथरे बिस्तर मिलने प्रारम्भ हुए हैं। यह जो सुविधा है, इन सबका उल्लेख आवश्यक है क्योंकि लोग इस बारे में चर्चा करते हैं कि अगले दिन कब आएंगे। लोगों ने सामान्य जीवन में जिस सुविधा के लिए शुल्क दिया है और उस शुल्क के बदले सुविधा समयबद्ध ढंग से मिल रही है, तो मुझे लगता है कि यह अगले दिन की शुरुआत है। भारतीय रेल ने सोशल मीडिया के माध्यम से आम जन को इन सुविधाओं को देना प्रारम्भ किया है, यह एक अच्छा प्रयास है, मैं इसके लिए रेल मंत्री का अभिनंदन करना चाहूंगा।

महोदय, भारतीय रेल के सामने दूसरी चुनौती सुरक्षा और संरक्षा है। यह एक चुनौती है, जिसकी वजह से भारतीय रेल को अक्सर आलोचना का शिकार होना पड़ता है। यद्यपि भारतीय रेल को कुछ आतंकी घटनाओं का भी सामना करना पड़ा है, यह दुर्भाग्यपूर्ण है और इस दिशा में कार्यवाई हो रही है। हमें विश्वास है कि अगर इन आतंकी गतिविधियों को समय रहते रोक दिया जाएगा, तो भारतीय रेल में हो रही दुर्घटनाओं में काफी कमी आ सकती है। आज भी सड़क दुर्घटनाओं की तुलना में भारतीय रेल की दुर्घटनाएं काफी कम हैं। इसे और भी सुरक्षित करने की तरफ कदम उठाए जा रहे हैं, क्योंकि हर कार्य को और ज्यादा अच्छा करने की गुंजाइश होती है इसलिए भारतीय रेल को ज्यादा सुरक्षित और अच्छा बनाने की तरफ जो कदम उठाए गए हैं, वे स्वागत योग्य हैं। खास तौर पर भारतीय रेल में जो दुर्घटनाएं होती थीं, उनका मुख्य कारण सिग्नल सिस्टम का फेल होना, इंटरलॉकिंग की खराबी, मानव रहित रेलवे क्रासिंग या फिर पटरी से गाड़ी का उतरना आदि अभी तक रेल दुर्घटनाओं के मुख्य कारण रहे हैं। भारतीय रेल ने कार्य प्रारम्भ किए हैं कि जितने भी मानव रहित रेलवे क्रासिंग हैं, उन पर सड़क परिवहन मंत्रालय के साथ रेल मंत्रालय ने एक एम.ओ.यू. साइन किया है, जिसके अंतर्गत मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर आरओबी या आरयूबी का निर्माण करना है। जब तक ये कार्य पूरे होंगे, तब तक उन फाटकों पर गेट मित्रों की तैनाती की जाएगी, जो वहां चलने वाले आम-जन को बराबर सतरे के बारे में अलग-अलग कराते रहेंगे। कब कौन सी ट्रेन आ रही है, उन सतारों के प्रति आगाह करते रहने से बड़ी या किसी प्रकार की दुर्घटना को रोकने में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह कर सकते हैं। भारतीय रेल की तरफ से यह कार्य दुर्घटनाओं को रोकने के लिए हुआ है। महिलाओं की सुरक्षा के लिए मुम्बई लोकल ट्रेन में सीसीटीवी की व्यवस्था की गई है। आने वाले समय में अन्य मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में इस प्रकार की सुविधाएं दी जाएंगी। पहले दिव्यांग, एटिड बाधित पैसेंजर्स को पता नहीं चल पाता था, इसलिए ब्रेल लिपि के माध्यम से कोचेज़ में लिखने की व्यवस्था की गई, ताकि उनको आसानी से हर चीज पता चल सके, जानकारी मिल सके। उनको किसी प्रकार की असुविधा न हो, इसके लिए जो प्रयास प्रारम्भ हुआ है, यह भारतीय रेल की आम जन के प्रति, खास तौर से उन पैसेंजर्स के लिए, जो शारीरिक रूप से अक्षम हैं, के प्रति और दिव्यांगों के प्रति संवेदनशीलता को प्रदर्शित करता है।

माननीय उपाध्यक्ष जी, राष्ट्रीय एकीकरण में भारतीय रेल ने बड़ी भूमिका का निर्वाह किया है। हम उत्तर से दक्षिण, पूर्व से पश्चिम के बारे में सदैव चर्चा करते रहे हैं। आजादी के 70 वर्षों बाद भारतीय रेल ने देश के पूर्वोत्तर राज्यों में, खास कर जो राज्य इससे अछूते थे, मेघालय में पहली बार गुवाहाटी से मैदीपाथर रेल लाइन पड़ुंची है। इसी प्रकार मिजोरम में बैसबी, सैरंग रेल लाइन बनाई गई है। तमिळुनाडु रेल लाइन द्वारा असम की बराक घाटी को भी जोड़ने का प्रयास स्वागत योग्य है। जब हम पूर्वोत्तर की बात करते हैं, तो यह क्षेत्र विकास में पिछले पांच दशक पर खड़ा है और उन्नावद से भी त्रस्त है। हम विकास के माध्यम से उन्नावद की समस्या के समाधान में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह कर सकते हैं। इसमें भारतीय रेल बड़ी भूमिका का निर्वाह करेगी। भारतीय रेल के माध्यम से शानदार पहल देश के पूर्वोत्तर राज्यों को जोड़ने की है। मिजोरम, मेघालय, बराक घाटी को जोड़ने का प्रयास अभिनंदनीय है।

माननीय उपाध्यक्ष जी, देश के कुछ क्षेत्र खनन संपदा की दृष्टि से अत्यंत धनी हैं। ओडिशा, झारखंड, छत्तीसगढ़ में खनन संपदा है, प्राकृतिक संपदा पर्याप्त है, लेकिन रेल कनेक्टिविटी नहीं होने के कारण ट्रांसपोर्टेशन का भाड़ा बहुत बढ़ जाता है। भारतीय रेल का ओडिशा, झारखंड, छत्तीसगढ़ की राज्य सरकार के साथ संयुक्त रूप से कार्य प्रारंभ हुआ है। यहां रेल लाइन बिछाने के कार्य प्रारंभ हुए हैं, यह एक शानदार पहल है। यह माननीय प्रधानमंत्री जी के 'मेक इन इंडिया' और 'स्टैंड अप इंडिया' को मूर्त रूप देने का अभियान तो है ही, साथ ही खनन संपदा के माध्यम से स्थानीय स्तर पर विकास के साथ रोजगार सृजन और इन क्षेत्रों की समृद्धि की दृष्टि से भी एक महत्वपूर्ण पहल है।

भारतीय रेल ने एक और बड़ा कार्य प्रारंभ किया है। हम देश में अक्सर एक अन्य चिंता से आमजन को देखते हैं, क्योंकि आम जनता पर्यावरण के प्रति चिंतित रहती है। यद्यपि भारतीय रेल पर्यावरण के सापेक्ष मानी जाती है और पर्यावरण के अनुकूल चलने वाला परिवहन तंत्र है। भारतीय रेल ने सोलर ऊर्जा को उपयोग करने का एक प्रयास प्रारंभ किया है, यह एक शानदार पहल है। मुझे लगता है कि इस दिशा में कार्य प्रारंभ हुआ है, जिसके तहत रेल मंत्रालय ने ही लगभग 30 किलोवाट के सोलर प्लांट की स्थापना रेल भवन के ऊपर की है। रेवाड़ी-रोहतक के बीच देश की पहली हरित ट्रेन का संचालन होता है।

उपाध्यक्ष महोदय, मुझे लगता है कि जब रेल मंत्रालय जैसा बड़ा मंत्रालय पर्यावरण संरक्षण की दृष्टि से इस प्रकार की पहल करता है तो आमजन को इससे प्रोत्साहन मिलता है। इस प्राकृतिक ऊर्जा, जो सोलर ऊर्जा के रूप में है, उसका उपयोग हम कैसे करते हैं, वह इस प्रकार के कार्यक्रमों के माध्यम से प्रेरणा प्राप्त करता है। अगर वह भी इस अभियान के साथ जुड़ जायेगा, तो देश में आने वाले समय में ऊर्जा की एक बहुत बड़ी बचत होने वाली है।

उपाध्यक्ष महोदय, स्वच्छ भारत अभियान के साथ भारतीय रेल ने बहुत अच्छा काम किया है। उन्होंने इसके लिए अपना एक डायरेक्टर तैनात किया है। भारतीय रेल ने इस दिशा में बायो-शौचालय की दृष्टि से जो कार्यक्रम प्रारंभ किये हैं, वे बहुत सशक्त हैं। भारतीय रेल ने इस दिशा में एक शानदार पहल की है। उन्होंने वर्ष 2017 तक 80 हजार बायो टायलेट्स रेल कोचेज में लगाने का लक्ष्य निर्धारित किया है। भारतीय रेल वर्ष 2019 तक लगभग 1 लाख 30 हजार बायो टायलेट्स 32 हजार 500 कोचेज में लगाने के लक्ष्य को लेकर काम कर रही है। रेलवे ने अपने सब मंडल स्टेशनों पर मैकेनाइज्ड सिस्टम से सफाई की व्यवस्था की है और किसी भी मंडल मुख्यालय पर इस कार्य को देखा जा सकता है। सफाई की व्यवस्था पहले की तुलना में काफी अच्छी हुई है और वहां उसके अच्छे परिणाम हम सबको देखने को मिल सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल ने किसानों की दृष्टि से जो कार्य प्रारंभ किये, वे एक शानदार पहल हैं। पहले हम देखते थे कि किसान जब अपना कोई कृषि उत्पाद लेकर आता था, तो वह एक जगह डम्प पड़ा रहता था, सड़ता रहता था। किसानों की उस बात पर कोई ध्यान नहीं देता था। किसान चिल्लाता था और उसकी आवाज संसद में उठती थी, लेकिन उठने के बाद फिर गायब हो जाती थी। पहली बार भारतीय रेल ने कृषि उत्पादों के लिए कोल्ड स्टोरेज, कार्गो सिस्टम दिल्ली में प्रारंभ किया है। भारतीय रेल ने इसके अन्य केन्द्र भी प्रारंभ करने की योजना शुरू की है।

उपाध्यक्ष महोदय, जब हम भारतीय रेल की बात करते हैं, तो हमें इस बात पर दुःख होता है कि भारतीय रेल अब तक केवल लोगों के लिए अपने राजनीतिक एजेंडे को भुनाने का एक माध्यम बन गयी थी। उसी का दुष्परिणाम था कि पिछले तीन वर्षों में जिन 676 परियोजनाओं की घोषणा की गयी, उनमें से मात्र 369 परियोजनाएं ही पूरी हो पायीं। पहली बार ऐसा हुआ है कि जिन कार्यों को पिछले रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने घोषित किया है, वे लगभग पूरी हो चुकी हैं या पूरी होने के करीब पर हैं। इस दिशा में एक अच्छा प्रयास प्रारंभ हुआ है। आज हम सबको एक योग्य रेल मंत्री मिला है। रेल में जिन संसाधनों का अभाव था, उसके लिए रेल मंत्रालय सदैव कइता था कि जब हमें भारत सरकार से अनुदान प्राप्त होगा, तब हम इन योजनाओं को प्रारंभ करेंगे। आज वह स्थिति नहीं है। आज भारतीय रेल ने गैर परम्परागत तरीकों से संसाधन उपलब्ध करने की व्यवस्था की है। भारतीय जीवन बीमा निगम ने लगभग डेढ़ लाख करोड़ रुपये का समझौता भारतीय रेल के साथ किया है। रेल इंजन और कोच निर्माण इकाइयों में सौ फीसदी प्रत्यक्ष निवेश की अनुमति दी गयी है। पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप, विश्व बैंक और एशियाई बैंक के माध्यम से भी प्रयास प्रारंभ हुए हैं। माननीय रेल मंत्री जी का यह प्रयास कि आने वाले पांच वर्षों के दौरान लगभग 8 लाख करोड़ रुपये का निवेश भारतीय रेल में करवायेंगे, उस दिशा में भारतीय रेल के तेजी से बढ़ते हुए कदम हम सबको दिखाई देते हैं।

माननीय रेलमंत्री ने पिछली बार रेलवे जोन्स को अधिक स्वायत्तता देने की घोषणा की थी। वह एक बेहतर प्रयास रहा है, क्योंकि भारतीय रेल में रेलवे जोन्स विकास की आधारभूत इकाई हैं। अगर वहां स्वायत्तता नहीं रहती है तो किसी भी कार्य को करने में एक लम्बा अंतराल केवल फाइल के आने-जाने में ही खर्च होता था। आज वहां पर स्वायत्तता होने के नाते विकास की एक नई गति देखने को मिलती है।

माननीय रेलमंत्री जी ने पिछली बार कहा था कि हम रेल की गति के साथ राष्ट्र की प्रगति देखना चाहते हैं और साथ ही यात्री की गरिमा को देखना चाहते हैं। आज भारतीय रेल को हम तीनों, रेल की गति, राष्ट्र की प्रगति और यात्री की गरिमा, के साथ जोड़कर देखा सकते हैं। इस दृष्टि से रेल में और बेहतरी करने के जो प्रयास हो सकते हैं, उसके लिए देश भर के तकनीकी विशेषज्ञों की सेवाएं लेना, अर्थात् राष्ट्रीय श्रृंखला विके देवराय की कमेटी की बहुत सी रिक्तियों को भारतीय रेल ने लागू करने का प्रयास किया है, रतन टाटा की अध्यक्षता में कायाकल्प परिषद गठित की गयी है, जो भारतीय रेल का कायाकल्प करने के लिए सुझाव दे रही है, मेट्रोमैन ई.श्रीधरन के नेतृत्व में एवं पूर्व न्यायिक एवं लेखा महापरीक्षक श्री विनोद राय जैसे विभिन्न क्षेत्रों के ख्यातिलब्ध विशेषज्ञों की समय-समय पर सेवाएं लेकर भारतीय रेल, अपनी बेहतरी के लिए जो प्रयास कर रही है, वह हम भारतीय रेल के बढ़ते हुए कदमों के माध्यम से देखा सकते हैं। इसका परिणाम है कि आज दिल्ली और आगरा के बीच में सेमी हाईस्पीड ट्रेन प्रारंभ हुई है, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर में बेहतर काम हुआ है और रेलमंत्री की परिकल्पना का डिस्टांडर्ड चतुर्भुज नेटवर्क पर भी बेहतर कार्य प्रारंभ हुआ है।

महोदय, भारतीय रेल के पास बड़ी भूमि है, जिस पर अवैध अतिक्रमण हैं। पहली बार भारतीय रेल ने अपनी पूरी भूमि का डिजीटलीकरण प्रारंभ किया है। माननीय रेलमंत्री जी ने पिछली बार इसका उल्लेख किया था कि भारतीय रेल की भूमि का उपयोग व्यावसायिक उद्देश्य के लिए भी करेंगे। मैं माननीय रेलमंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि गोरखपुर जंक्शन के बाहर भारतीय रेल की बड़ी भूमि है, जिस पर तमाम प्रकार के अवैध अतिक्रमण हैं। वहां पर ठेला, खोमचा, पटरी व्यावसायिकों के द्वारा रेलवे स्टेशन के बाहर के दृश्य को बहुत बदसूरत बना दिया गया है। मैं अनुरोध करूंगा कि अगर वाणिज्यिक उपयोग की दृष्टि से उस रेलवे भूमि का उपयोग हो और उन्हीं लोगों का वहां रजिस्ट्रेशन कराकर, उन्हीं लोगों से किराया लेकर, उन लोगों का वहां पर व्यवस्थित रूप से पुनर्वास किया जाए तो रेलवे स्टेशन की खूबसूरती भी सामने आएगी और भारतीय रेल को राजस्व लाभ भी प्राप्त होगा। यह एक महत्वपूर्ण पहल होगी।

महोदय, एक बेहतर पहल इस अनुदान की मांगों में प्रारंभ हुई है कि वर्ष 2016-17 में 2800 किलोमीटर रेल लाइन की तुलना में, वर्ष 2017-18 में 3500 किलोमीटर नई रेल लाइन की शुरुआत, पर्यटन और तीर्थारण के लिए समर्पित रेलगाड़ियां चलाने के बारे में घोषणाएं, रेलवे द्वारा राज्य सरकारों के साथ संयुक्त उद्यमों की स्थापना करना, जिसके अंतर्गत निर्माण और विकास के लिए 70 परियोजनाएं राज्य सरकार के साथ मिलकर, ज्वाइंट वेंचर बनाकर चलायेंगे। 500 स्टेशनों पर लिफ्ट और एस्केलेटर्स लगाकर बुजुर्गों एवं दिव्यांग जनों के लिए बेहतर सुविधाएं देने का प्रयास किया गया है, 7000 स्टेशनों पर सौर ऊर्जा प्लांट करने का प्रस्ताव है। 1000 मेगावॉट सौर मिशन के भाग के रूप में 2000 रेलवे स्टेशनों के लिए कार्य शुरू करने की पहल, स्वच्छ रेल को ध्यान में रखते हुए, एसएमएस आधारित 'वलीन माई कोच' सेवा प्रारंभ हो चुकी है, जिसका मैंने उल्लेख भी किया था। अन्य कोच संबंधी शिकायतों और आवश्यकताओं को दर्ज करने के लिए एकल विंडो प्रणाली, यानी कोच मित्र सुविधा शुरू करने का प्रस्ताव है, वर्ष 2019 तक रेल के सभी कोचेज में शौचालय लगाने की व्यवस्था इत्यादि ये सभी स्वागत-योग्य कदम हैं।

रेल की अनुदान मांगों में नयी रेल लाइन के लिए 800 कि.मी. का प्रावधान, जिस पर 22985 करोड़ रुपये 2.19 कि.मी. प्रतिदिन आम जन परिवर्तन के लिए 900 कि.मी. का लक्ष्य रखा गया है, जिसमें 2.47 कि.मी. प्रतिदिन का लक्ष्य है। रेलवे दोहरीकरण के लिए 1800 कि.मी. का लक्ष्य रखा गया है, जिस पर 4.93 कि.मी. प्रतिदिन और वर्तमान वित्त वर्ष में 4000 कि.मी. के विद्युतीकरण का लक्ष्य है, जो निगत वर्ष में 2000 कि.मी. था, यानी 11 कि.मी. प्रतिदिन। रेलवे परिचालन 2015-16 में बढ़कर 2016-17 में 94.9 प्रतिशत हुआ है और 2017-18 में 94.6 प्रतिशत का जो लक्ष्य रखा गया है, यह एक स्वागत योग्य कदम है।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि पूर्वोक्त रेलवे का मुख्यालय गोरखपुर है। पूर्वी उत्तर प्रदेश और पश्चिमी उत्तर प्रदेश, बिहार का भी एक प्रमुख जंक्शन भी गोरखपुर में है। उस दृष्टि से, वहां के विकास की दृष्टि से भी मेरा अनुरोध होगा कि गोरखपुर से कलकत्ता और मुम्बई के लिए कुछ नयी एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई जाएं। बिहार में दीघापुर बनने के बाद अगर ट्रेन इस रूट से जाएगी तो अब तक गोरखपुर से कलकत्ता की दूरी तय करने में लगभग 24 से 26 घंटे लगते हैं, अगर इस नये रूट से एक्सप्रेस गाड़ियां जाएंगी तो 12 से 13 घंटे में इस दूरी को पूरा किया जा सकता है। मेरा अनुरोध होगा कि गोरखपुर से कलकत्ता और मुम्बई के लिए नयी एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई जाएं। गोरखपुर-देहरादून जो राप्ती-गंगा एक्सप्रेस है, इसको प्रतिदिन किया जाए, क्योंकि अभी सप्ताह में मात्र तीन दिन चलती है और लोगों को इससे परेशानी होती है। गोरखपुर से प्रयागराज इंटरसिटी और गोरखपुर से पटना के लिए भी इंटरसिटी को चलाने की व्यवस्था हो। पिछले रेल बजट में जो घोषणाएं हुई थीं, गोरखपुर में रेलवे की दृष्टि से लोको-इलेक्ट्रिक सैल पर कार्य प्रारंभ हो और सहजानवा-बांसवा दोहरी घाट रेल लाइन पर अब कार्य प्रारंभ हो, क्योंकि बहुत

तम्बे से उस क्षेत्र की जनता की प्रतीक्षित मांग है। यह स्वीकृत हो गई है। मैं इसके लिए आभार व्यक्त करूंगा, लेकिन इस पर कार्य भी प्रारम्भ हो।

दूसरे, महाराजगंज में आनंद नगर, महाराजगंज-घुघली नयी रेल लाइन के बारे में भी अनुरोध करना चाहूंगा।

अंत में, भारतीय रेल की ट्रिस्टि से आर.पी.एफ और जी.आर.पी. में अधिकारों को लेकर एक विवाद चल रहा है। समय आ गया है जब भारतीय रेल हर क्षेत्र में काम कर रही है तब आर.पी.एफ. और जी.आर.पी. के विवाद का समाधान हो, क्योंकि आर.पी.एफ. रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा तो करता है, लेकिन कहीं पर कानून-व्यवस्था से जुड़ी हुई कोई समस्या पैदा होती है तो फिर आर.पी.एफ. के पास कोई अधिकार नहीं है। फिर उसे जी.आर.पी. के पास जाना पड़ता है। फिर दोनों में अधिकारों को लेकर विवाद खड़ा होता है। अब समय आ गया है जब हम इस समस्या का समग्र समाधान निकालकर, आर.पी.एफ. और जी.आर.पी. में एक ऐसी फोर्स का गठन करें जो, रेलवे परिसरों या रेलवे स्टेशंस पर या उसके आसपास होने वाली सभी रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा के साथ-साथ आम जन की सुरक्षा और कानून-व्यवस्था से जुड़े हुए मुद्दे पर भी उसका समग्र समाधान निकाल सके।

आपने मुझे इस पर बोलने का अवसर दिया, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और भारतीय रेलवे की अनुदान मांगों का मैं समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI C. GOPALAKRISHNAN (NILGIRIS): Hon. Deputy Speaker, Sir, I pray to my god, leader Puratchi Thalaivi Amma to speak on the Railway Budget.

This is for the first time that the Railway Budget was presented by Finance Minister. The ongoing projects introduced by earlier UPA Government have still not been completed. We are first timers and our demand to introduce new trains has not been properly attended so far.

Every year hon. Minister of Railways used to consult various organizations to include their views and demands in the Railway Budget. However, this time due to merger of Railway Budget with the General Budget that could not happen. We request the hon. Minister to attend the business people, group chamber of commerce of our State and District for fresh demands for introducing trains.

Hon. Minister has not increased the rail fares this time and we thank him for that. However, he has increased rates of many items without giving notice to general public. The hon. Prime Minister asked the Government to be transparent in all matters. But the Railways increased many charges marginally without the knowledge of common public.

In the current scenario the speed of passenger trains and goods trains in India is excruciatingly slow. The engine of the passenger trains can travel at a speed of 150 kmph. New trains are introduced every year but due to the major difference in the ratio of the new lines and dedicated freight corridor, these trains have to bear the brunt of traffic congestion thus delaying them and putting them behind schedule.

Sir, there were scams in freight operations in Railways. The CBI conducted raids all over India and it turns out to be a Rs.4000 crore scam. But till date the action taken against those involved has not been informed.

Sir, Southern Railway is most earning railway in the country. Even Salem Division earned more profit within a short span after it started functioning. But facilities to Southern Railways especially Tamil Nadu are not being provided adequately. The trains overflow with crowds and there are no adequate trains from Chennai to Coimbatore, Madurai, Kanyakumari, Tanjavur, etc.

I request the hon. Minister to introduce a new train from Chennai to Mettupalayam. Till that is done, the Cheran Express may be extended up to Mettupalayam with additional coaches.

I also request the hon. Minister to introduce summer special trains from Chennai to Coimbatore, Madurai, Tirunelveli and Kanyakumari from April to June. I think the Minister will accept this demand immediately.

Railway Hospitals particularly in Tamil Nadu are in pathetic condition. Dialysis facilities are not there in Chennai railway hospitals.

It is reported that deaths also occurred in these hospitals due non-availability of dialysis facility. The hon. Minister should improve the services and facilities in these hospitals.

Promotions for employees in Southern Railway are getting delayed, especially so in sports quota. The management is not taking into consideration the original seniority. In the case of ICF, Chennai, the sports quota should be filled by Chief Personnel Officer by appointing his State people where he belongs to.

There are a number of ICF apprentices who have completed

training but have not been provided job opportunities yet. I request the hon. Minister to intervene and recruit those who have completed ICF apprenticeship. It is also brought to your notice that Personnel Officer of Railways and ICF should not stay at one place for a long period to avoid favouritism.

Hon. Deputy Speaker, Sir, I raise an important and fruitful appeal to the Minister to Connect Mettupalayam with Chennai via Sathyamangalam, Gobichettipalayam, Cithode, Erode to Chennai to fulfill the genuine demand of the people of the Western Tamil Nadu. Mettupalayam is about 55 Kilometres from Ooty which is the capital of Nilgiri District and a well known tourist centre, the most popular destination of Indian Cinema Industry. In spite of my raising the matter in Zero Hour and also my representation to the Railway Minister, this has not been materialized even after three years. Tourists and the local people coming to or going from Ooty have to alight at Mettupalayam and continue further journey. Mettupalayam lies deep in the Kongu region and it does not have rail connectivity to Erode via Sathyamangalam, Gobichettipalayam, Cithode. If Mettupalayam is connected to Erode by broad gauge rail line, then people can easily reach to Chennai as Erode is already connected to Chennai.

At present a project to construct a new Railway line from Chamrajnagar to Sathyamangalam, Gobichettipalayam and Erode is progressing. The work is going on very slowly. If this project is expedited, then Railway line has to be extended up a distance of only 46 kilometres. By doing this, Mettupalayam adjoining Ooty will be connected to Chennai by a Rail line via Sathyamangalam, Gobichettipalayam, Cithode and Erode to Chennai at a very nominal cost. Local people as well as tourists are in dire need of this rail line.

Rameswaram and Thiruchendur are two important religious places in Tamil Nadu. There is no direct Rail line and trains. There is need for construction of two under-bridges - one at Kolathupalayam and another at Pasupathipalayam.

I also request for speedy completion of the road under-bridge project at Kolathupalayam, Rs.6.50 crore for the road under-bridge project at Pasupathipalayam and another road under-bridge project that has been sanctioned at Pudukolathupalayam, which is on the Karur-Salem Railway line.

Hence I urge upon the Government to take necessary steps on all my demands. Thank you.

श्री दिनेश त्रिवेदी (बैरकपुर): महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। साथ ही साथ मैं अपनी पार्टी को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि मुझे इस चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है।

महोदय, कल होती का त्यौहार था। सबसे पहले मैं सभी साथियों और देशवासियों को होती की मुबारकबाद देना चाहता हूँ। हमारे जो साथी चुनावों में जीते हैं, उन्हें भी मैं बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूँ। चुनाव एक त्यौहार होता है, एक हवन होता है, जहां आम आदमी को आहुति डालने का अवसर मिलता है। ममता जी इस बात को बहुत अच्छे शब्दों में कहती हैं - 'माँ, माटी और मानुष'। मैंने 'साथियों' शब्द का प्रयोग किया है। हम सब राजनीति में इसलिए हैं, क्योंकि हम सभी देश को सबसे बड़ा मानते हैं, ... (व्यवधान) आपने बहुत अच्छी बात कही है, उसका जिक्र भी मैं करूँगा। हमने 'साथी' शब्द इसलिए प्रयोग किया है, क्योंकि हम सभी की नीयत एक है, नीति अलग हो सकती है। हमारी डिबेट नीति को लेकर होती है, लेकिन सभी की नीयत एक होती है कि कैसे देश आगे बढ़े, देश रहेगा तो हम रहेंगे और देश के लिए सब कुर्बान होने को तैयार हैं और यही बात मैं कहना चाहता हूँ। आपने हमारा बजट का दिन याद दिलाया। मुनियप्पा जी ने बताया कि वह भी 14 मार्च का दिन था और बजट पेश किया गया था। ... (व्यवधान) आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

यदि मैं इतिहास के पन्नों से बात करूँ, तो उस दिन भी मैंने देश की बात की थी। यह ऐसा देश है, जिसका परिचय वया है, इस देश का परिचय है- हिमालय। कल हम वहीं थे, उत्तराखण्ड में। हिमालय को सामने न रखते हुए, वया हम भारतवर्ष की कल्पना कर सकते हैं। हिन्दुस्तान का दूसरा परिचय है- माँ गंगा। हिमालय और माँ गंगा के अलावा भारतवर्ष का तीसरा परिचय है- हमारी भारतीय रेलवे। ये तीन हिन्दुस्तान के ऐसे परिचय हैं, जो देश को जोड़ते हैं। श्री योगी जी ने अच्छे शब्दों में कहा और मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि यह एक कंटीनुअस प्रोसेस है। आज जो एस्केलेटर्स वगैरह लगे हैं, उनकी नींव कहीं-कहीं ममता जी ने लगायी होगी, उनके बजट में पास हुआ होगा, प्रोसेस थोड़ी देर से चलता है, मगर हम सब की एक ही आकांक्षा है कि किस प्रकार से रेल मजबूत बने, उसके अलावा कुछ नहीं।

मैंने 14 मार्च, 2012 को यही कहा था। श्री मुनियप्पा जी का मैं अहसानमंद हूँ, उन्होंने मुझे याद दिलाया और आपने भी याद दिलाया और यही कहा कि यह देश को जोड़ती है,

'देश की रगों में दौड़ती है रेल,

देश के हर अंग को जोड़ती है रेल,

धर्म, जाति-पाति नहीं जानती है रेल,

छोटे-बड़े सभी को अपना मानती है रेल।'

हमारी यही भावना है कि रेल किस प्रकार से आगे बढ़े। सबसे पहले रेल की तस्वीर का जिक्र हो रहा था, उसके लिए हम कोई मौका नहीं छोड़ते हैं। रेल के जो कर्मचारी हैं, उनके बलबूते रेलवे आज जहाँ पर है, चाहे हम मंत्री रहे हों या कोई अन्य हों, आज हमारे मित्र सुरेश प्रभु जी हैं, मगर इसकी नींव रेलवे के कर्मचारी हैं। आज तक की उपलब्धियों में रेलवे के कर्मचारियों के नाम करता हूँ और हरेक कर्मचारी को मैं झुककर प्रणाम करता हूँ। आपकी वजह से ही रेलवे आज बुलंदियों पर पहुँची है।

सबसे पहले जिक्र हुआ कि यह एक ऐतिहासिक बजट था। इसमें दोनों बजटों को एक साथ मिलाया गया। बीच में कंवेन्शन कमेटी की बात हुई थी। अगर इतिहास के पन्नों में हम जाएँ, तो वर्ष 1924 में जो सेपरेशन कंवेन्शन कमेटी हुई, उसका एक इतिहास है। मेरे पास समय कम है, इसलिए मैं उस पर नहीं जाऊँगा। मगर वर्ष 1898 से 1924 के बीच में रेलवे को लगभग 103 करोड़ रुपये का प्रोफिट हुआ था। उसके बाद अंग्रेजों को लगा कि यह तो कामधेनु गाय है। तब इसे उन्होंने अलग किया, ताकि उनको पैसे मिल सकें, इंस्ट्रुमेंट मिल सकें।

वित्त मंत्री जी ने बजट पेश करते हुए कहा-

"The merger of the Railway Budget is a historical step. We have discontinued with the colonial practice prevalent since 1924."

सर, मेरा इसमें मानना है कि जब तक आप रेलवे की परिभाषा को नहीं बदलेंगे, तब तक रेलवे को जिस प्रकार से आगे बढ़ना चाहिए, उस प्रकार से वह आगे नहीं बढ़ सकती है। मैं यह क्यों कह रहा हूँ। सर, रेलवे की डेफिनिशन क्या है, I am reading from Paragraph 5 of the Concept Paper of the Rail Department of Authority of Indian Railways, January 2016. जो पहले से ही चली आ रही है, वह कहती है कि :

"Indian Railways is a Department of Government of India. It is also a commercial organisation that has to operate on sound business principles. Apart from recovering the cost, it is imperative to generate revenue streams adequate to generate surplus requirement for capital investment and for future expansion, periodic renewal of assets, upgradation of infrastructure, and providing for safety-related aspects."

सर, यह परिभाषा कोलोनियल है, जब तक इस परिभाषा को आप नहीं बदलेंगे, तब तक रेल की तस्वीर नहीं हो सकती, क्योंकि बिना बदले तस्वीर इम्पॉसिबल है। आप पूरी दुनिया की रेल को ले सकते हैं। रेल अपने आप रेवेन्यू जेनरेट करके ग्रोथ नहीं कर सकती। वह अलग विषय है, उस विषय पर मैं बाद में आऊँगा, मगर कैबिनेट नोट भी यही कहता है कि, it will continue to be a department run commercially undertaking. तो उस विषय की चर्चा मैं बाद में करूँगा, मगर जब तक आप यह परिभाषा नहीं बदलेंगे, तब तक सफलता प्राप्त नहीं होगी। रेल की परिभाषा क्या होनी चाहिए, The Railways should be that infrastructure which will add to a half per cent to the GDP and it will be a catalyst. अपने आपमें यह प्रॉफिट नहीं कर सकती। यह बहुत मुश्किल काम है और खासकर हिंदुस्तान में, जहाँ इतने गरीब लोग बसते हैं, वे ही पूरे हिंदुस्तान की ताकत हैं। वह आपने चुनाव में भी देख लिया, मगर यह परिभाषा कोलोनियल है, इस परिभाषा को आपको बदलना ही पड़ेगा। हमारे मित्र मनोज सिन्हा जी बैठे हैं, वह खुद एक इंजीनियर हैं, प्रभु जी हमारे दोस्त हैं, ये सब होनहार हैं, तो मैं जो कहने जा रहा हूँ, Please do not take it as a personal criticism, क्योंकि यह डिमाण्ड का विषय है तो मैं थोड़ा आंकड़ों में जाना चाहूँगा। बहुत बार आंकड़े बहुत बोरिंग लगते हैं, पॉलिटिकल स्पीचेज अच्छी लगती हैं, चूँकि आंकड़े का सवाल है, इसलिए मैं पढ़ना चाहूँगा। मुझे दिलचस्पी होती है, जब आप पार्लियामेंट में पढ़े बिना बोलते हैं।

सर, पहली बात तो यह कि मैं बंगाल की तरफ नजर रखूँगा। मेरी साथीदार अर्पिता जी हैं, जो बंगाल के बारे में कुछ विशेष बोलेंगी। हम दोनों ने अपने आप में इसका बंटवारा किया है कि मैं जनरल फीगर्स के बारे में बताऊँगा, मगर चूँकि मुझे मौका मिला है तो मैं बोलना चाहूँगा। आपने वर्तमान ऑन ग्राइंड प्रोजेक्ट्स हमारे 40,000 करोड़ के बराबर जो हैं, पिछले प्रोजेक्ट्स को हम साथ नहीं ले रहे हैं और आपने पैसे दिए हैं, जिसके लिए हम थ्रूफुजुअर हैं। आपने सिर्फ 15 परसेंट दिए हैं। इससे यह होता है कि गति बहुत धीमी हो जाती है। जब गति धीमी हो जाती है, तब उसके दाम बढ़ जाते हैं, फिर कहते हैं कि अब पैसे नहीं हैं। मैं बहुत सारे प्रोजेक्ट्स का उल्लेख करूँगा। जैसे मेट्रो प्रोजेक्ट कितने हैं और मेट्रो प्रोजेक्ट्स की बात जब करेंगे, तब एक तो जोका से लेकर बी.बी.डी. बाग तक है। हमारा खुद का क्षेत्र बैकपुर, वहाँ बहुत सारी समस्या थी, वहाँ लैंड की भी समस्या थी। मैं ममता जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। प्रभु जी के साथ बैठकर जितना भी जटिल मामला था, वह सब सुलझा दिया। अब गति आपके हाथ में है। हमारी तरफ से, राज्य सरकार की तरफ से सब मामले सुलझा दिए गए हैं तो यदि आप 15 परसेंट देते हैं तो आपकी स्पीड बहुत कमजोर पड़ जाएगी।

अब मैं आंकड़े पर आऊँगा जो हमारा रेलवे डिमाण्ड ऑफ ग्रांट 2017-18 का विषय है। मुझे थोड़ी फिक्र है, मनोज जी, मुझे फिक्र यह है और मैं आंकड़े के साथ कहना चाहूँगा कि जो आपने पैसेंजर रेवेन्यू फोरकास्ट वित्त वर्ष 2017-18 का किया है, मैं उस पर आपकी नजर गौर फरमाना चाहूँगा कि The percentage of growth Budget Estimates 2016-17 is minus 1.74 per cent. The percentage growth over RE 2016-17 is plus 4.40 per cent. The suburban is plus 0.92 per cent and non-suburban is minus .66 per cent. इसमें हमको एक बात यह कहनी है कि आप जब कंपैरिजन करते हैं तो बजट एस्टीमेट का करते हैं और कहते हैं, 4.4 परसेंट हमारा बढ़ेगा तो आप उसे रियाइज एस्टीमेट से कंपेयर करते हैं। एक तो बजट एस्टीमेट हो गया, रियाइज एस्टीमेट कम हो गया और फिर आप ज्यादा का फोरकास्ट करते हैं और कहते हैं कि इतने परसेंट बढ़ा। आपकी वह परसेंट रियाइज एस्टीमेट से बढ़ती है। So the revised budgeted estimate for 2016-17 was minus 4.61 per cent. यानी इतने पैसेंजर्स का रेवेन्यू कम हुआ। आप 2016-17 का नॉन-सब-अर्बन का बी.ई. 2015-16 के बी.ई. से कंपेयर करें तो माइनस 5.14 परसेंट है, यह आपका आपका घाटा हुआ। Percentage growth over 2016-17 यह हमने आपको बता दिया। इश्यु क्या है, इश्यु यह है कि when there is a continuous decline in BE to BE figures for the last two years and actuals have also shown decline, how is your forecast for increase of 0.20 per cent in 2017-18 possible? यह पॉसिबल नहीं है, दिल को बढ़ाने के लिए गालिब यह ख्याल अच्छा है। मगर मुझे कहीं न कहीं आंकड़ों में कमी लगती है।

Similarly, the average load has not increased and passenger kilometres is also going down. The projected increase is only 0.2 per cent in 2017-18 over RE 2016-17. How will the Railways achieve a financial increase of 4.4 per cent over RE 2016-17 without a huge increase in fare? यदि आप फेयर इनक्रीज करते हैं तो पार्लियामेंट को कहना पड़ेगा। Will there not be a diversion of passenger?

आजकल क्या हो रहा है, पैसेंजर्स के नम्बर कम हो रहे हैं, वे या तो एयर से जा रहे हैं या चोल्वो बसों में जा रहे हैं। यदि आप टारगेट फेयर से कमपेयर करें तो एयर टैफिक 24 परसेंट बढ़ा है और टारगेट छः साल में दस करोड़ पैसेंजर्स प्लेन से जाने लगे हैं। हालाँकि यह अच्छा है कि आज हिंदुस्तान में कॉमन आदमी भी प्लेन की सवारी करता है, क्योंकि रेल की सवारी महंगी पड़ने लगी है। ये फीगर्स हमारे नहीं हैं, ये फीगर्स रेलवे के ही हैं।

सर, पांच चीजों से आपको पैसा आता है। पहला फ्रेट से आता है, पार्सल एंड लगेज रेवेन्यू से आता है, पोस्टल से आता है, पोस्टल वैन चार्ज, टिकट वैकिंग से आता है और स्पेशल ट्रेन्स से आता है। During 2016-17, BE was projected to increase by 34 per cent over BE of 2015-16. मगर क्या हुआ, आपने प्रोजेक्ट तो किया था। The year 2016-17 showed an increase of only 8.41 per cent. During 2017-18, BE has been projected at a modest of 5 per cent over BE of 2016-17 but 30 per cent over revised estimate. जिसका जिक्र मैं पहले कर रहा था कि आप रियाइज एस्टीमेट का सहाय लेकर दिखा रहे हैं कि बहुत बड़ा इनक्रीज हो रहा है, मगर मुझे लगता है कि आप कहीं न कहीं गुमराह हो रहे

हैं, इश्यु क्या है, इश्यु यही है कि in the past three years, the Indian Railways fell short of its BE in parcel segment by 25 per cent. Is the expectation of this vast increase not a wishful thinking only? क्योंकि यह नहीं होने जा रहा है।

The parcel traffic is increasing day-by-day. The Ministry of Railways should justify if there is any chance of its increase. How are they going to increase? The postal vans are also reducing due to diversion of postal mail to courier service. The Indian Railways have not been able to harness e-commerce. ई-कामर्स का एक बहुत बड़ा हिस्सा रेलवे के पास जा सकता था, मगर आज वह रोड से जा रहा है या एयर से जा रहा है।

The forecast for the goods traffic is also not very good. As regards freight forecast of financial year 2017-18, percentage growth over BE 2016-17 is 0.19 per cent only and percentage growth over RE फिर आपने रियाइज्ड ऐस्टीमेट लगा दिया, वह आपने 8.5 परसेंट दिखाया है।

As regards growth forecast for freight traffic physical *i.e.* metric tonne, the percentage growth over 2016-17 has been shown as 0.69 per cent. Percentage growth over 2016-17 is +6.5 per cent. मगर एक्जुअल में देखा जाए और यदि हम बी.ई. को बी.ई. से कंपेयर करते हैं तो वर्ष 2016-17 में -0.25 per cent over BE of 2015-16. सर, इसका मतलब यह है कि आपका असल पैसेंजर कम हो रहा है, रेलवु कम हो रहा है, आपका फ्रेट बहुत-बहुत-बहुत ही कम हो रहा है। सर, इस दौर का कन्वल्जुन क्या है? This is the first time in Railways recent history where originating tonnage has decreased over the previous year. यह कभी नहीं हुआ था, क्योंकि India is a growing economy. कहीं न कहीं शायद रोड पर जा रहा है और कुछ हो रहा है, कोल की मूवमेंट नहीं हो रही है। Earning per millions of freight traffic has remained static for the last two years. यदि दो साल से आपका ट्रैफिक स्टैटिक है तो यह बहुत ही मुश्किल काम है। जो आप प्रोजेक्शन कर रहे हैं, if your Operating Ratio is 94.57 तो मुझे नहीं पता कि यह कहां से आएगा। सर, हमारे पास रेलवे के आंकड़े हैं, जिनमें दिखाते हैं कि दिसंबर के अंत तक operating Ratio is 109.60 or something like that जो कि 110 रुपये है। मतलब यह है कि आपको 100 रुपये कमाने हैं तो 110 रुपये की लागत लगानी पड़ेगी। कहीं न कहीं रेलवे की इफॉर्मिटी चरम पर है। उसी की ओर मैं आपका ध्यानकर्षण करना चाहूंगा। मैं ज्यादा समय नहीं दूंगा, क्योंकि मेरी पार्टी के अन्य सदस्यों को भी समय चाहिए। वैसे बोलने के लिए तो बहुत कुछ है, लेकिन मैं पांच मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा। Railway has reached a stage where the internal resource or revenue fund is merely 11 per cent. Internal revenue is funding only 11 per cent. Budget Outlay of 2017-18 of Rs. 1.31 lakh crore, if only you look at the trains, railway funding is all from outside. सर, इसमें एक्सट्रा बजटी रिजोर्सेज़ हैं, बॉरोइंग हैं, आपका डेट है। The Railways revised net revenue estimates of 2016-17 stands at 7695 crore compared with the Budget Estimate of 18210 crore. मतलब आपने सोचा था कि 18 हजार करोड़ रुपये मिलेंगे और आपने रियाइज्ड किया 7 हजार करोड़ रुपये, a decline of 58 per cent. यह बहुत गंभीर समस्या है। सर, मेरे पास बहुत सारे आंकड़े हैं। समय बहुत कम है, इसलिए मुझे पांच-सात मिनट का समय और दे दीजिए।

I come to the low revenue trains. Railway revenue from 2017 to 2018 is estimated at 1,78,350 crore which is 9 per cent increase from revised. Again they are taking revised. The Railway surplus has been on the decline, if decline by 20 per cent of the estimated thing. सर, अब मैं आखिर में जाना चाहूंगा कि आपका जो यह पलैवसी फेयर है, उससे आपका रेलवु कम हो रहा है। आप फिगर्स पर चले जाइए। यदि यात्री को तीन हजार रुपये ए.सी. का भाड़ा देना है, तब तो फिर वह रेलवे को छोड़ कर बजट एक्स्ट्राइंस में चला जाएगा। इस पलैवसी फेयर से रेलवे का बहुत नुकसान हो रहा है। आखिर में, आपने यह जो कहा है कि Sources of Rashtriya Rail Suraksha Kosh. सर, मैं यह पूछना चाहता हूँ कि यदि कोई एक्स्ट्राइंस, मान लीजिए कहती है कि हमारा यह सेफ्टी फण्ड है तो क्या आप उस एक्स्ट्राइंस में जाएंगे? This is your responsibility. You cannot say that this is a separate safety fund. It is the responsibility of the Railways. Tomorrow if some airline says that okay this is our safety fund, हमारा टायर यदि खराब हो गया और यदि सेफ्टी फण्ड में पैसे होंगे, तभी टायर बदलेंगे, नहीं तो टायर नहीं बदलेंगे। आज हुआ क्या है, इतनी सारी दुर्घटनाएं क्यों हो रही हैं, इतनी सारी दुर्घटनाएं डिस्टेंसिबिलिटी नहीं हुई हैं।

17.00 hours

दुर्घटनाओं का कारण यही है कि आपके पास डेप्रीशीएशन, जो पुराने ऐसेट को वेंज करता है, हर साल आपको 25 हजार करोड़ रुपये उस डेप्रीशीएशन में डालने चाहिए, उस डेप्रीशीएशन को आपने छोड़कर यह नया रेल कोव फंड चालू किया है। This is nothing but a depreciation fund. If you do not give money for depreciation to change the railways and, out of Rs. 25,000 crores, if you are giving only Rs. 3000 crores or Rs. 5000 crores, then, I think, it is a dangerous situation.

महोदय, बहुत कुछ बोलना था, मगर समय नहीं है, किसी अन्य फोरम में बोलेंगे, मगर आखिर में मैं यही कहना चाहूंगा, जो मैंने 14 मार्च को कहा था, वही मैं एक बार फिर कहना चाहूंगा। "रेलगाड़ी की छुक-छुक में ही आम आदमी की धक-धक है, रेलगाड़ी की बरकत में ही देश की बरकत है, रेलगाड़ी की छुक-छुक में ही आम आदमी की चड़कन है, रेलगाड़ी को दुलार की जरूरत है, थोड़ी सहत, थोड़ी चाहत, थोड़े प्यार की जरूरत है, क्योंकि रेलगाड़ी की छुक-छुक में ही आम आदमी की धक-धक है।" बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री बलभद्र माझी (नबरंगपुर): महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। मैं अपनी पार्टी के पदाधिकारियों को धन्यवाद देना चाहूंगा और मैं अपने मुख्यमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने मुझे रेलवे ग्रांट के बारे में बोलने का मौका दिया है।

महोदय, सभी को पता है कि जब से भारत स्वाधीन हुआ है, तब से ही रेलवे के मामले में ओडिशा बहुत पीछे रहा है। किसी भी सरकार ने इस पर ध्यान नहीं दिया, जबकि यहाँ इतनी सारी संभावनाएँ हैं।

महोदय, भारतवर्ष का आयरन-ओर का 33 प्रतिशत ओडिशा से उत्पन्न होता है। कोयला का 26 प्रतिशत ओडिशा से उत्पन्न होता है। बॉक्साइट का 56 प्रतिशत ओडिशा से उत्पन्न होता है। मैंगनीज का 29 प्रतिशत उत्पन्न होता है। क्लोमाइट का 98 परसेंट उत्पन्न होता है। यहाँ इतनी सारी संभावनाएँ हैं, लेकिन इसके बावजूद भी अगर ओडिशा में रेलवे लाइन की बात करें तो सम्पूर्ण ओडिशा में सिर्फ 2500 किलोमीटर रेलवे लाइन है। रेलवे की भाषा में जिसे रेलवे डेनिसिटी कहते हैं, वह सिर्फ 15 के आसपास आ रही है, जबकि भारत का रेलवे डेनिसिटी का औसत करीब 19 है। जब यहाँ इतना मौका है, केवल मौका ही नहीं है, आप देखेंगे, मंत्री जी भी यहाँ उपस्थित हैं, उनको भी आँकड़ा पता है, भारतीय रेलवे की जितनी इन्कम होती है, उसमें से 15 हजार करोड़ की इन्कम सिर्फ ईस्ट-कोस्ट रेलवे से होती है। जिसका आपरेटिंग रेश्यो 50 प्रतिशत से भी कम है। आज के दिन में जितने भी रेलवे जोन हैं, कुल 16 रेलवे जोन हैं, उनमें से पाँच-छह रेलवे जोन ही 100 प्रतिशत से कम आपरेटिंग रेश्यो में चलते हैं। उनमें ईस्ट-कोस्ट रेलवे सबसे कम करीब 45 प्रतिशत आपरेटिंग रेश्यो में चलता है। इतना रेलवे देने के बावजूद इतनी कम रेलवे लाइन हैं और इतनी संभावना रहने के बावजूद हमारा रेलवे डेनिसिटी बहुत कम है। हमारे जो पड़ोसी राज्य हैं, जैसे पश्चिम बंगाल है, वहाँ आज के दिन में इतनी संभावना नहीं है, उनकी रेलवे डेनिसिटी करीब 43 प्रतिशत होती है। झारखंड की रेलवे डेनिसिटी करीब 24 प्रतिशत होती है।

महोदय, जब से भारत स्वाधीन हुआ है, तब से लेकर अभी तक, मतलब दो साल पहले तक सिर्फ पाँच रेलवे लाइन सैंवशन हुई थीं। एक तो कटक-पारादीप लाइन है, एक संभलपुर-नालकोर लाइन है, एक कोयपुर-रायगढ़ है, दैयतासी-बांसपानी है और लनजिगढ़-जूनागढ़ रेलवे लाइन है। हमारे मुख्यमंत्री जी ने यह देखा, हम लोगों ने सुझाव दिया कि अगर ओडिशा सरकार कुछ पैसा देने के लिए राजी नहीं होगी और केन्द्र सरकार को मजबूर नहीं करेंगी तो ऐसे रेलवे लाइन सैंवशन नहीं होगी। वह चीज रेलवे मंत्री जी ने भी मानी, मैं उनका शुक्रगुजार हूँ। जब हमने ओडिशा से कई लाइनों के प्रस्ताव भेजे, जैसे कुर्था-बोलांगीर लाइन, यह वर्ष 1995-96 से सैंवशन हुई है, लेकिन उसकी प्रोग्रेस बिल्कुल भी नहीं हो रही थी। हमारे मुख्यमंत्री जी ने दसपाला से लेकर बोलांगीर तक जमीन मुफ्त में देने के लिए और जितनी प्रोजेक्ट कॉस्ट आती है, उसका 50 प्रतिशत देने के लिए तैयार हुए। उसकी वजह से उस लाइन का कार्य थोड़ा तेजी से चल रहा है। वैसे ही हरिदासपुर-पारादीप लाइन इकोनॉमिकली अनवाइवल प्रोजेक्ट नहीं है। इसका आर.ओ.आर. करीब 25-26 परसेंट है, फिर भी इस लाइन का काम ढंग से नहीं चल रहा है। वहाँ पर हमारी स्टैट गर्भेंट ने 26 परसेंट इतिवटी पार्टिसिपेट किया है।

अंगुल-सुकुंदा भी एक ऐसी रेलवे लाइन है जिसका इतिवटी पार्टिसिपेटेशन 26 परसेंट है। इसके साथ ही और भी कई प्रोजेक्ट्स हैं, जैसे जैयपुर-मालकनगिरी, इसको मंत्री जी ने गत साल सैंवशन

किये थे। जैयपुर-मालकनगिरी सबसे पिछड़ा एरिया है, जहां रेलवे लाइन बिल्कुल ही नहीं है। यह नक्सल अफैक्टेड एरिया इसलिए है कि वहां पर कोई भी विकास का कार्य नहीं हुआ है, लोग अति गरीबी में जी रहे हैं। वहां भी हमारी स्टेट गर्वमेंट ने रेलवे कॉन्स्ट्रक्शन का 25 पर्सेंट देने का प्रस्ताव दिया तो रेलवे लाइन सैवशन हुआ। नबरंगपुर एक ऐसा जिला है जहां रेलवे लाइन का एक डिस्ट्रिक्ट भी नहीं गया है। वहां पर हम लोग जमीन फ्री में देने और जो प्रोजेक्ट्स कॉन्स्ट्रक्शन है, उसका 50 पर्सेंट देने के लिए प्रस्ताव दिया है। अभी वहां पर रेलवे लाइन सैवशन हुआ है। इसके साथ ही स्टेट गर्वमेंट का 51 पर्सेंट इन्वेस्टिमेंट पार्टिसिपेशन संभलपुर से बरमुपुर का लाइन में है, यह लाइन एस.पी.वी. मोड में और यह प्रोजेक्ट यह जूनागढ़ से नबरंगपुर तथा अंबालुडा होते हुए मेरे जिले से गुजरता है। इसमें हमारा इन्वेस्टिमेंट पार्टिसिपेशन 51 पर्सेंट है। बांगरीपोसी-बादामपहाड़ लाइन अभी सैवशन हुआ है, तलचर-गोपालपुर और रायगढ़-गोपालपुर में भी हमारी इन्वेस्टिमेंट पार्टिसिपेशन है। इतने सारे प्रोजेक्ट्स में हम लोगों ने इन्वेस्टिमेंट पार्टिसिपेशन किए हैं।

पिछले साल छह प्रोजेक्ट्स तथा इस साल चार प्रोजेक्ट्स सैवशन हुए हैं। इस तरह से दो साल में दस प्रोजेक्ट्स सैवशन हुए हैं। हम लोग इस तरह के काम की सराहना करते हैं। हमारे रेल मंत्री जी और केंद्र सरकार ने भी इसको माना है।

महोदय, सिर्फ प्रोजेक्ट्स सैवशन करने से कुछ नहीं होगा। अभी पिछले दो सालों में जो दस प्रोजेक्ट्स सैवशन हुए थे, उनमें हम लोगों ने डायरेक्ट वन टाइम इनवेस्टमेंट जैयपुर-मालकनगिरी और जैयपुर-नबरंगपुर के लिए दिए थे, उनका डी.पी.आर. का काम अभी तक आगे नहीं बढ़ा है। जब तक डी.पी.आर. सैवशन नहीं होगा, तब तक रेलवे लाइन का काम आगे नहीं बढ़ पायेगा। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी तथा सरकार से निवेदन करता हूँ कि इन सारी प्रोजेक्ट्स के डी.पी.आर. को तुरंत सैवशन करा कर काम चालू कराया जाए। पिछले साल जो चार प्रोजेक्ट्स एस.पी.वी. मोड में सैवशन हुए थे, उनका भी कंपनी फार्मेशन करके तुरंत काम शुरू किया जाए। इस साल चार प्रोजेक्ट्स सैवशन हुए हैं, इसमें से तीन प्रोजेक्ट्स एस.पी.वी. मोड में हैं और एक प्रोजेक्ट रेलवे के फंड से सैवशन हुआ है। यदि इन सब को हम लोग तुरंत काम में लेंगे तो वहां पर जो इतनी सारी संभावनाएं हैं, वे आगे बढ़ेंगी और वहां के लोगों को फायदा मिलेगा।

मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करता हूँ कि इन प्रोजेक्ट्स के काम में तेजी लाया जाए, जो प्रोजेक्ट्स वहां पर चल रही हैं, जिनमें हमारी योगदान के बावजूद भी जैसे हरिदासपुर-पारादीप, अंगुल-सुकुंदा रेलवे लाइन का काम भी बहुत स्लोली चल रहा है। संभलपुर-तलचर रेलवे लाइन में थर्ड लाइन की भी संभावना आ गई है, तो डबल लाइन तुरंत कंप्लीट हो, ताकि थर्ड लाइन के लिए संभलपुर से तलचर में ट्रैफिक की जितनी संभावनाएं हैं, वह लाइन बन सकती है।

इसके साथ ही हमारे कई ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं जो इकोनॉमिकली वाइबल हैं। अगर ये सारी प्रोजेक्ट्स सैवशन हो जाए तो इंडियन रेलवे तथा ओडिशा को भी फायदा होगा। एक प्रोजेक्ट भद्राचलम से मालकनगिरी है, अगर यह लाइन आपस में जुड़ जाएगी तो जो जैयपुर-मालकनगिरी प्रोजेक्ट सैवशन हुआ है, अंत में जाकर इसका नॉर्डन इंडिया के साथ कनेक्शन हो जाएगा। एक नया प्रोजेक्ट बरगढ़ से नुआपड़ा है, इसका आर.ओ.आर. 16 प्रतिशत से ज्यादा है। अगर यह सैवशन हो जाएगी तो काफी अच्छा रहेगा। पुरी-कोणार्क एक लाइन है जिसका आर.ओ.आर. 11.7 प्रतिशत है। आजकल तो 12 प्रतिशत को इकोनॉमिकली वाइबल मानते हैं। आपको पता होगा कि ईस्ट-कोस्ट रेलवे में पुरी-कोणार्क टूरिज्म प्वाइंट है, यह काफी इम्पॉर्टेंट है, 11.7 प्रतिशत आर.ओ.आर. कोई काम नहीं होता है। वैसे राजतगढ़-तंण एक बाईपास लाइन बनेगा, इसका आर.ओ.आर. भी करीब 26-27 प्रतिशत है। यह 60 किलोमीटर का रेलवे लाइन है। अगर आने वाले दिन में यह सैवशन हो जाएगी तो हमारे स्टेट तथा रेलवे के लिए भी बहुत फायदेमंद होगा।

एक और प्रोजेक्ट बादम पहाड़ से वर्योडर है, यह 70 किलोमीटर की रेलवे लाइन है। यह भी काफी अच्छा प्रोजेक्ट है। यह ईस्ट-कोस्ट रेलवे में पारादीप और डामरा पोर्ट को कनेक्ट करेगा। यह बहुत ही फायदेमंद होगा। इसके साथ एक दूसरा लाइन जाजपुर वर्योडर रोड से लेकर डामरा पोर्ट है, जो जाजपुर होते हुए जाएगा। तलचर-अंगुल प्रोजेक्ट का आर.ओ.आर. करीब 30 प्रतिशत के आस-पास है। अगर रूपसा-बांगरीपोसी प्रोजेक्ट को लेकर गुरु-महिलाणी भी सैवशन हो जाए तो अच्छा होगा।

ऐसे बहुत सारे प्रोजेक्ट्स हैं, जो फाइनेंशियली, इकॉनॉमिकली वाइबल हैं, तो निश्चित रूप से रेलवे के साथ ओडिशा का भी भला होगा। मेरा अनुरोध है कि इसमें बहुत सारी संभावनाएं हैं। रेलवे का कामकाज आज के दिन में ऐसा हो गया है कि हर क्षेत्र में लॉ एंड आर्डर से लेकर से लैंड एक्टिविजेशन सब चीज के लिए राज्य सरकार के ऊपर निर्भर रहना पड़ता है। ओडिशा के अंदर कुछ रेलवे लाइन ऐसी हैं, जैसे राउरकेला, झारसुगुडा से लेकर डिमगिरि तक, इधर बालेसर तरफ, उधर झारसुगुडा तरफ कई सारी जगह ऐसी हैं, जो या तो साउथ-ईस्टर्न रेलवे में हैं या तो एसीसीआर में हैं, जिसकी वजह से रेलवे की जैसी फंक्शनिंग होनी चाहिए, ओडिशा गर्वमेंट के साथ जैसा कोऑर्डिनेशन होना चाहिए, उसका अभाव देखने को मिल रहा है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से रिक्वेस्ट करना चाहूंगा कि झारसुगुडा, बरसुआ, किशुपुर, राउरकेला, नयागांव, झारसुगुडा, डिमगिरि रेलवे लाइन, इसको साथ में मिलाकर बादामपहाड़, बांसपानी, रूपसा, बांगरीपोसी और भद्रक, लक्ष्मणनाथ रेलवे लाइन को अगर ओडिशा ईस्ट कोस्ट रेलवे में शामिल किया जाए तो राउरकेला या झारसुगुडा में एक रेलवे डिपॉजिट बनने के लिए भी संभावना हो जाएगी और जाजपुर-वर्योडर में एक रेलवे डिपॉजिट बनने की संभावना आ जाएगी।

ओडिशा के दक्षिण में अगर हम देखें, जैसे बाकी लाइन हो जाएंगी, अभी सैवशन हुई है रायगढ़ से लेकर गोपालपुर और गुनुपुर से थेरुवाली और डबलिंग थर्ड लाइन, रायपुर से टिटलागढ़, टिटलागढ़ से संभलपुर और टिटलागढ़ से थर्ड लाइन विजयनगरम की लाइन बन रही है। ये सारी लाइनें हो जाने से हमारे रायगढ़ में भी एक रेलवे डिपॉजिट बनने की एक संभावना हो जाएगी। मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करूंगा कि रेल मंत्रालय इस ओर ध्यान दे।

एग्जीक्यूटिव में काफी विकास हुआ है, तो उसके साथ ही कुछ गुड्स स्टेशन डेवलप करने की जरूरत है। विभिन्न समय में हमारे मुख्यमंत्री जी ने रेलवे मंत्री जी को लिखा है, अगर गुड्स स्टेशन डेवलप हो जाए, तो निश्चित रूप से हमारे जो कृषक भाई हैं, उन सभी को फर्टिलाइजर, सीड्स टाइमली मिलेंगे। लॉजिस्टिक पार्क के लिए कलिंगनगर में, अंगुल में, राउरकेला में, चौदवार में संभावनाएं हैं। गुड श्रेड की जो मैं बात कर रहा था, तो केरजांग, रेढाकोल, नयागढ़, मालतीपाटपुर, हरिदासपुर, चरबटिया, झारसुगुडा, कोरापुट, जयपुर, नारायणपुर, इन सभी जगह में इसकी संभावनाएं हैं।

कुछ ट्रेनें ऐसी हैं, जो वहां चल तो रही हैं, लेकिन उनकी वहां और बहुत मात्रा में जरूरत है, जैसे तेजस वगैरह है, मिडिल क्लास के लिए हमसफर है, डबल डेकर ट्रेनें हैं, अंत्योदय ट्रेनें हैं। ये सारी ट्रेनें नई-नई इंटरड्यूस् हुई हैं, लेकिन उनकी ओडिशा में इतनी कुछ सेवा नहीं है। मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करना चाहूंगा कि ये सारी ट्रेनें भी हमारे यहां पर्याप्त मात्रा में चालू हो जाएं।

हम लोगों के लिए कुछ ट्रेनें तो हैं, लेकिन उनमें खाने-पीने की व्यवस्था नहीं है। बहुत लंबी-लंबी दूरी की ट्रेनें ओडिशा से चलती हैं, लेकिन उनमें खाने-पीने की व्यवस्था नहीं होने से पैसेंजर्स को बहुत तकलीफ होती है। ऐसी एक, दो नहीं बहुत सारी ट्रेनें हैं, जैसे मैं बता रहा हूँ, पुरी-एलटीटी एक्सप्रेस, पुरी-तिरुपति एक्सप्रेस, भुवनेश्वर-सिकंदराबाद-विसाखा एक्सप्रेस, पुरी-सूरत, पुरी-कामाख्या नगर, पुरी-पटना-बैद्यनाथ धाम एक्सप्रेस, पुरी-वलसाड एक्सप्रेस, पुरी-बीकानेर, पुरी-गांधीधाम एक्सप्रेस, पुरी-बैद्यनाथ धाम एक्सप्रेस, पुरी-नूवादाही, पुरी-राशवंतपुर, पुरी-सूरत, पुरी-लोकमान्य तिलक इतनी लंबी-लंबी लाइन तक चलने वाली ट्रेनें हैं, लेकिन इनमें खाने-पीने की कुछ भी व्यवस्था नहीं है। मेरी गुजारिश है कि इनमें पेंटी कार की व्यवस्था हो, नहीं तो लोग बहुत परेशान हो रहे हैं। ऐसी कई जगह हैं, जैसे धानमंडल, तंपुआ, आनंदपुर, वर्योडर, तांजीगढ़ रोड, इन सारी जगहों में पीआरएस का एरेंटब्लिज करने की जरूरत है। मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करूंगा कि ये सारी सुविधाएं हम लोगों को मिलें।

महोदय, रेलवे का बजट जो सामान्य बजट में मर्जर हुआ, उसके बारे में मैं कुछ कहना चाहूंगा। जो 90-92 साल से चल रहा था, रेलवे बजट अलग से पेश हो रहा था, एकाएक इस साल जब मर्जर कर दिया, यह ठीक है, खराब है, यह तो कोई बोल भी नहीं रहे हैं, हमें कुछ समझ में भी नहीं आ रहा है। बहुत अच्छा होता अगर मर्जर करने से पहले लोक सभा, राज्य सभा में डिबेट होती कि मर्जर करने के क्या कारण हैं एवं मर्जर करने से क्या फायदा होगा। हमें अभी कुछ समझ में नहीं आ रहा है। हम उम्मीद कर रहे हैं कि इससे अच्छा होगा। सरकार ने जितने रेलवे प्रोजेक्ट्स को आगे बढ़ाने के बारे में सोचा है, आंकड़ा दे दिया है कि हर साल करीब 3000-3500 किलोमीटर लाइन बनाएंगे, लेकिन मैं देख रहा हूँ कि रेलवे लाइन बनाने के लिए पैसे ही पर्याप्त नहीं हैं, बल्कि उसकी सुपरविजन के लिए उतनी रिस्कड मैनुअल भी चाहिए। मैं ईस्ट कोस्ट के बारे में बताता हूँ। वहां इस साल ऐलेंटमेंट ठीक दिया गया है। प्रोजेक्ट रिसेट्टेड डबल लाइन, न्यू लाइन और गेज कन्वर्जन के लिए करीब 3757 करोड़ रुपये दिए गए हैं। उसमें से आरबीएनएल 930 करोड़ रुपये के करीब कर रही है।... (व्यवधान) ऐंजिस्टिंग रेलवे इफ़रस्ट्रक्चर में अगर 200 किलोमीटर के लिए एक टीफ इंजीनियर की जरूरत है तो 1800 करोड़ के लिए कम से कम 14 टीफ इंजीनियर्स की जरूरत होगी। वहां चार ही टीफ इंजीनियर्स हैं जिनसे लैंड एक्टिविजेशन, फॉरिस्ट वलीयर्स, देखभाल आदि संभव नहीं है। सरकार जो सोच रही है कि हर साल 3500 किलोमीटर नई लाइन, गेज कन्वर्जन करेंगे, मुझे यह फर्क संभव नहीं लगता। इसे देखने की जरूरत है।... (व्यवधान)

गत तीन वर्षों से अभी तक वर्क चार्ज पोस्ट सैवशन नहीं हुई है। हमें उसका कारण नहीं पता है। काम देखने के लिए, नई लाइन के कंस्ट्रक्शन के लिए वर्क चार्ज की बहुत जरूरत है। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि वर्क चार्ज की पोस्ट सैवशन हो।... (व्यवधान) सारा काम किया के इंजीनियर से नहीं लिया जा सकता।

कटक में 140 वर्षों से गोडाउन है। उसके आसपास ट्रेडर्स रेलवे से रिक्लेटेड ट्रेडिंग करते हैं। उन्होंने जगह तीज़ में ती हुई है। सरकार ने अभी नोटिस दिया है कि उन्हें वहां से हटाया जाए। हमने देखा है कि वह जगह किसी काम में नहीं आएगी और रेलवे को जरूरत भी नहीं है। इसलिए उनकी तीज़ ऐवसटैंड की जाए। अगर रेट रियाइज़ करने की जरूरत हो तो वह करें, लेकिन उन्हें वहां से नहीं हटाएं।... (व्यवधान) वैसे कटक में आईओसीएल का गोडाउन है। वह एकदम शिटी के अंदर आ गया है। भारत सरकार की दो कम्पनियां - भारत पैट्रोलिएम और हिन्दुस्तान पैट्रोलिएम वहां से हट चुकी हैं और एक कम्पनी बची हुई है। वह सिक्वैरिटी प्लांट ऑफ व्ही से बहुत खतरनाक है। अगर कोई दुर्घटना हो गई तो लोग परेशान हो जाएंगे, मर जाएंगे। मेरा अनुरोध है कि आईओसीएल का गोडाउन वहां से शिफ्ट किया जाए। खाती जगह रेलवे के बाकी काम जैसे मेन्टेनेंस आदि के लिए काम में आएगी।... (व्यवधान)

फाइनेंस मिनिस्टर ने बताया कि ऑपरेटिंग रेशियो अच्छे करेंगे। कैसे करेंगे, यह हमें समझ में नहीं आता। वया इस बारे में कोई एनालिसिस हुआ है? सिर्फ 4-5 रेलवे को छोड़कर बाकी का ऑपरेटिंग रेशियो अच्छा नहीं है।... (व्यवधान) ऑपरेटिंग रेशियो इफ्तू करने के लिए बहुत कुछ करने की जरूरत है।... (व्यवधान) इस बारे में बजट स्पीच में कहीं जिक्र नहीं हुई।... (व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, those Members who want to submit their written speeches may lay their written speeches on the Table of the House. They will form part of the record.

श्री बलभद्र माझी: हमें इतना समझ आता है कि जब तक रेलवे की वर्किंग ऐफिशिएंसी नहीं बढ़ेगी, ऐवसिडेंट कम नहीं होंगे, पिलफरेज कम नहीं होगी, रेलवे की पंचवृत्ति इफ्तू नहीं होगी, शॉर्ट डिस्टेंस ट्रेन्स - आज कई जगह रोड सेंक्टर काफी अच्छे हो गए हैं, वहां छोटी डिस्टेंस की पैसेंजर ट्रेन्स को डिस्कॉन्टिन्यू कर दिया जाए। लोग ट्रेन में जाने के बजाए रोड से जल्दी पहुंच रहे हैं। कुछ सेक्टर में अगर पैसेंजर ट्रेन को हटा दिया जाए, पैसेंजर ट्रेन, गुड्स ट्रेन की पंचवृत्ति को मार करती है इसमें अगर देखभाल करें तो इफ्तूमेंट आएगा। रेलवे के मेन्टेनेंस के अभाव के चलते और परमानेंट डिसेंबिलिटी के चलते परमानेंट स्पीड रिस्ट्रिक्शन लगा हुआ है। अगर इसे हटाने का काम करें तो इससे स्पीड भी बढ़ेगा और सेफ्टी भी बढ़ेगा इससे रेलवे की पंचवृत्ति बढ़ेगी और इनकम भी बढ़ेगी। मुनियिप्पा जी ने बताया कि उसमें दो-तीन लाख करोड़ रुपये खर्च करें तो हमारा एक्सेज स्पीड करीब 150 कि.मी. प्रति घंटा हो जाएगा, उससे बहुत सारा फायदा होगा। आज मेल एक्सप्रेस का एक्सेज स्पीड 40-50 है जबकि हम लोग 200 किलोमीटर की बात कर रहे हैं। बोलने के लिए और है लेकिन आपने समय की पाबंदी लगा दी। धन्यवाद।

*SHRIMATI V. SATHYABAMA (TIRUPPUR). I would like to express my views about the Grants for railways for the year 2016-17.

Tirupur is the knitwear capital of our country and generates employment opportunities for 6 million people and huge revenue to Indian exchequer. Despite being the top revenue earning centre, Tirupur does not get its dues as far as the railway facilities are concerned. More than 30,000 passengers travels to and from Tirupur everyday but the Railway station has just 2 platforms . Passenger trains from other destinations like Palakkad, Coimbatore and Trichy are already over-crowded and large number of passengers at Tirupur station finding it very difficult to board the train particularly elderly persons, women and children.

It is the long pending demand of the people of my Tirpur constituency for the introduction of a shuttle Train services between Tirupur and Salem via Erode. So that millions of rail commuters will be benefited. There is also an urgent demand for the change of starting timing of Train No. 22615 Tirupati-Coimbatore Express from the existing 14.50 hours to 13.15 Hours so that it can reach Tirupur and Coimbatore little early.

Our Beloved Leader Puratchi Thalaivi AMMA has written to Prime Minister about the long pending Railway demands of Tamil Nadu. But this rail Budget has failed to meet the expectations of the people.

What comes as relief to Rail passengers is that the Railway Minister has not announced a hike in passenger fares. Several new trains with a focus on improving passenger facilities were announced. Senior citizens have a reason to rejoice the Lower berth quota reserved for that category will be increased by 50%.

Railways has shelved projects worth Rs. 19,500 crores that have been lagging , will affect as many as 14 projects in Tamil Nadu. The List includes projects that have been seen not much progress despite passage of years since the announcement. These are people oriented projects and the economic criteria should not come in between. These railway line projects will help to boost all round development of these backward areas of the State, if implemented. I urge upon the Government to resume work on these two railway line projects at the earliest.

It is the long pending demand of the people of my Tirupur constituency for the introduction of shuttle Train services between Tirupur and Salem via Erode. So that millions of rail commuters will be benefited .

New branch lines are opening up after gauge conversion in this region, which will connect Tirupur to Pollachi and further to Madurai. This route will be best served by introduction of DEMU services. It is requested that the additional allotment Of DEMU rakes be done for Salem Division. It is also requested that a DEMU shed may also be built within Salem Division to look after the maintenance of such DEMU rakes.

As a Member of Parliament, I wish to lay emphasis on the demand of the people from Tirupur Parliamentary constituency, for a new railway line from Mettupalayam to Chennai via Sathyamangalam, Gopichettipalayam, Erode, and to introduce shuttle service between Tirupur and Palakkad as well as Tirupur to Tiruchirappalli via karur so that people from all walks of life get the benefit of Rail services.

Computerized Passenger Reservation System at Head post office, Gobichettipalayam to benefit of common people in and around Gobichettipalayam area. Maintaining the overall cleanliness in Yercaud Express Train and other Trains passing through Tirupur .

For 2017-18, the total capital and development expenditure of Railways has been pegged at Rs. 1,31,000 Crores. This includes Rs. 55,000 crores provided by the Government.

With Rs 2,278 crore allocated to Tamil Nadu in the budget, the focus mostly on passenger safety, redevelopment of stations, cleanliness and making stations more accessible. Most of the announcements made today are repeated form of the past year. Last year the railway Ministry had earmarked only Rs. 2064 Crore for various railway Projects in Tamil Nadu for the financial year of 2016-17. This is just a marginal increase of Rs.22 Crore from the allocation of Rs. 2042 Crores in the year 2015-16. It is not at all enough for a progressive State like Tamil Nadu which contributes much to the nation's development. For Indian railways to become an engine of economic growth of all States of the country, especially progressive States like Tamil Nadu should be taken on board.

The Budget allocation for Railway projects in Tamil Nadu in the last 3 years has failed to meet the expectations of the people of Tamil Nadu. Rail Passengers, Particularly in Tamil Nadu, demand a better involvement of the Union Government with the Ministry of Railways and State

Governments so that issues like land acquisition does not affect upcoming projects. Also, more trains and newer projects can come up smoothly when the state and centre work in tandem. There were a lot of projects announced in the past that were not implemented.

As a leading industrialized State of the country Tamil Nadu needs world class infrastructure with better rail connectivity as mentioned by our visionary leader puratchi Thalavi AMMA in the Vision Tamil Nadu 2023 document. Puratchi Thalavi AMMA in her letter dated 11 February 2016, addressed to the hon. Prime Minister stressed the need for inclusion of ten important Railway projects which are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu. A number of Railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway budgets have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. I request the Union Government and the Hon. Railway Minister that these pending railway projects pertaining to Tamil Nadu should be provided with adequate funds to expedite the completion of these important railway needs of people of Tamil Nadu well within the stipulated time frame.

HON. DEPUTY-SPEAKER: Now, Shri Arvind Sawant. Please be brief because there are three Members from your party to speak.

SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH): Sir, I am going to speak alone from my party.

HON. DEPUTY-SPEAKER: But I have the list having names of three Members from your party to speak. Therefore, please conclude your speech within five to 10 minutes.

SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH): I will not speak, in detail as the figures have already been cited by the hon. Members. इतिहास में पहली बार ऐसा हुआ है कि रेल बजट मुख्य बजट में समाविष्ट किया गया और उस बजट पर बात की गई। उस वक्त माननीय वित्त मंत्री जी ने बात की थी कि रेल के लिए "For 2017-18, the total capital and development expenditure of Railways has been pegged at Rs 1,31,000 crore. This includes Rs 55,000 crore provided by the Government." आगे कहा "Amongst other things, the Railways will focus on four major areas -- passengers safety, capital and developmental works, cleanliness and financial and accounting reforms." I will confine my speech to this only. आगे उन्होंने घोषणा की जो महत्वपूर्ण थी "For passenger safety, a Rashtriya Rail Sanraksha Kosh will be created with a corpus of Rs. 1,00,000 crore over a period of five years." यह वाक्य बहुत महत्वपूर्ण है "Besides seed capital from the Government, the Railway will arrange the balance resources from their own revenues and other sources." जब रेलवे की बात आती है तो रेलवे का रेलवे बहुत कम होता जा रहा है, हमने बजट एस्टिमेट देखा, एक्जुटिव एक्सपेंडिचर देखा, हमने रिवाइज्ड बजट भी देखा।

माननीय पूर्व रेल मंत्री जी ने डिटेल्ड भाषण किया, मैं ज्यादा डिटेल्ड में नहीं जाऊंगा। हमारा रेलवे कम वर्यो हो रहा है, रेल के पास इतने सारे एसेट्स हैं उसे एसेट्स का रिजल्ट ऑप्टिमाइज्ड उपयोग करते हैं या नहीं। खुली जगह है, गोडाउन है, रेलवे यार्ड्स, रेलवे वर्कशॉप है, रेलवे के पास इतनी लैंड है कि उसकी मर्यादा नहीं, इस पर गंभीर रूप से चर्चा हुई कि इस पर किस तरह से यूटिलाइज्ड करे ताकि रेलवे बड़े। हम फ्लैट की बात करते हैं बाकी सारी चीजों की बात करते हैं, कोल भी लेकर जा रहे हैं, जिसे कोल चाहिए वह कहता है कि मुझे इस स्टेशन पर चाहिए तो रेल अधिकारी कहते हैं कि वहां नहीं जा सकते, यहां पर कोल उतारो। आपने अच्छा सुझाव दिया है जिसका मैं स्वागत करता हूँ। आप इसे इंटीग्रेटेड करेंगे यानि यहां से कंटेनर में जाएगा फिर वहां भी कंटेनर होगा यह अच्छा प्रवधान है। इस बारे में आपको ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। शिपेयर और मेन्टेनेंस में हमने जो प्रवधान किया है पिछले एक वर्ष में जिस क्षेत्र से मैं चुन कर आता हूँ हम बार-बार मेगा-ब्लॉक कर रहे हैं। आपको जानकारी होगी कि पिछले साल मुंबई शहर में लोकल ट्रेन में आपने कितनी बार मेगाब्लॉक किया। आप मेगा ब्लॉक किसलिए करते हैं, मेन्टेनेंस के लिए करते हैं। पहले हम पच्चीस हजार करोड़ रुपये मेन्टेनेंस के लिए रखते थे, लाइनमैन कंट्रैक्ट पर हैं पहले रेल का कर्मचारी होता था अगर वह हथौड़ा मार कर देखा ले तो समझ सकता था कि रेलवे ट्रैक की अवस्था क्या है लेकिन आज वह चीज नहीं है। सेंट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे का मुख्यालय मुंबई में है। यह मेरे चुनाव क्षेत्र में है। छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से लेकर आगे जाकर सेंट्रल स्टेशन पर हैंकोक ब्रिज था। इस ब्रिज से गाड़ियां जाती थी। पुराना होने के कारण रेलवे मंत्रालय ने सोचा कि यहां एवसीडेंट हो सकता है इसलिए इसे गिराने की जरूरत है। रेलवे विभाग ने पुराना ब्रिज तोड़ दिया।

उपाध्यक्ष जी, आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि पुराना ब्रिज तोड़ दिया और पहले सोचा ही नहीं कि नया ब्रिज कौन बनाएगा, कब बनेगा। यह ब्रिज तोड़ दिया तो लोग कोर्ट में गए और कोर्ट ने रेलवे विभाग को डांटा कि किस तरह से आपने यह काम कर दिया, इतना पुराना ब्रिज था, अंग्रेजों के जमाने का बनाया हुआ था, यहां से फ्रेट जाता था, बहुत हैवी व्हीकल जाते थे और इसे तोड़ दिया। बच्चों की स्कूल बस को सामने से जाना होता था जबकि अब घूमकर जाना पड़ता है। यहां नया ब्रिज बनाने की बहुत आवश्यकता है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि मुंबई में सेंट्रल स्टेशन पर जो हैंकोक ब्रिज तोड़ा गया है, वहां जल्द से जल्द नया ब्रिज बनाया जाए।

माननीय उपाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री सिन्हा जी, मैं आपको खास तौर से एक बात कहना चाहता हूँ। मेरी आपसे इस विषय को लेकर साथ जोड़कर विनती है। मुंबई में लोकल ट्रेन चलती है। आप जानते हैं कि लोकल ट्रेन में बारिश के मौसम में हादसे होते रहते हैं। कभी और भी हादसे होते रहते हैं, ट्रेन बीच में रुक जाती है। अभी यहां मेट्रो रेल आ रही है, कुछ काम शुरू भी हुआ है। मेरी आपसे इसके रुकने को लेकर है क्योंकि यह एयरकंडीशंड है और सारे दरवाजे बंद रहते हैं। हमने कल महिलाओं के लिए बिल पास किया था। मैंने कहा था कि रेल में खासकर महिलाओं के डिब्बों में टाएलेट की व्यवस्था की जाए। यह व्यवस्था लोकल ट्रेन के लिए कीजिए क्योंकि लंबी ट्रेन में तो यह है। आप सोचिए कि जब मेट्रो रेल बीच में अटक जाए तो नीचे कूद भी नहीं सकते हैं। गर्भवती महिला क्या करेंगी, क्या कूदेगी? नीचे पानी भरा हुआ है क्या वृद्ध महिला कूदेगी? ऐसी स्थिति को देखते हुए इसे मोडिफाई करना होगा। रेल में खासकर लोकल ट्रेन में महिलाओं के डिब्बों में टाएलेट की व्यवस्था की जाए, यह मेरी पुर्ण मांग है।

माननीय उपाध्यक्ष जी, रेल का इतना बड़ा तंत्र स्टाफ की वजह से चल रहा है। हमने देखा है कि रेलवे स्टाफ के वार्डर बहुत बेकार हालत में हैं। इसे लार्ड प्रियारिटी पर रखा गया है। जिसका घर कभी भी गिर सकता है, छत से पानी टपक सकता है, इसकी टेंशन लेकर स्टाफ ऑफिस में जाएगा तो क्या वह काम कर पाएगा? एक जमाने में रेलवे स्टाफ के वार्डर देखने लायक थे, बहुत अच्छी हालत में थे और अच्छे वार्डर थे, लेकिन इनकी मरम्मत नहीं की जा रही है। हो सके तो पुरानी इमारतों को तोड़कर नई इमारतें बनाई जाएं, मेरी आपसे प्रार्थना है।

आप इन्वेस्टमेंट ज्वाइंट वेंचर में कर रहे हैं, गवर्नमेंट के पीएसयू के साथ भी कर रहे हैं। यह सरकारी पीएसयू के साथ बहुत कम है और प्राइवेट के साथ ज्यादा है। गवर्नमेंट के पीएसयू भी अच्छी कंडीशन में हैं, जो अच्छा पैसा दे सकते हैं इसलिए हम एक-दूसरे को संभाल सकते हैं। हम एयर इंडिया में वर्यो ट्रेवल करते हैं, क्योंकि हमारी जिम्मेदारी बनती है, यह नेशनल कैरियर है, अगर इसमें ट्रेवल करेंगे तो इसका अच्छा कारोबार होगा, चार पैसे मिलेंगे। पब्लिक सैक्टर के लिए यही एटीट्यूड मैन्टेन रखना चाहिए कि हम एक-दूसरे की मदद करें। मैं नहीं कहता कि प्राइवेट आने ही नहीं चाहिए लेकिन प्राइवेट से पहले इसे बचाना चाहिए। हमें एक-दूसरे को मदद करने की बात की तरफ भी ध्यान देना चाहिए।

आपने लिफ्ट और एक्सप्लेन्स के बारे में अच्छी बात कही है। मैं आपको बताता हूँ कि कंकोल स्टेशन पर बहुत भीड़ रहती है, लोगों के हाथ में सामान होता है, लेकिन एक्सप्लेन्स बंद रहता है। लोग इतनी सीढ़ियां चढ़कर जाते हैं। थाणा स्टेशन पर एक्सप्लेन्स बंद होता है। हमने कागजों पर लिखा कि इतने एक्सप्लेन्स बनाये, लेकिन उनमें चलते कितने हैं? हमने वाई-फाई किया, लेकिन कितने स्टेशनों पर वाई-फाई चलता है? आप इसे देख लीजिए, फिर पता चलेगा कि इन सारी चीजों पर हमें आज भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

उपाध्यक्ष महोदय, आपरेंटिंग रेशियो की जो बात आयी है, वह महत्वपूर्ण है। हमारा रेलवे कैसे बढ़ेगा? अगर आपरेंटिंग रेशियो बढ़ता है, तो हमारा रेलवे बढ़ेगा। इसमें हमें दो चीजों पर ध्यान देने की

आवश्यकता है, ये टैरिफ का एक मुद्दा लाये थे। आजकल रेल के फर्स्ट क्लास का किराया और हवाई जहाज का किराया इवतल होने लगा है। हम लोगों को अपनी तरफ आकर्षित करें, चाहे इसके लिए हम चार आना सरता दें, जब पूरी गाड़ी भरकर जायेगी, तब रेवन्यू आटोमेटिकली बढ़ने वाला है। हम उस पर ध्यान न देकर उलटा किराया बढ़ा रहे हैं। रेल के डिब्बों में सफाई की हालत बहुत खराब है। टायलेट की हालत भी बहुत बुरी रहती है। मैंने इस बारे में हाल में कड़ा था, लेकिन अभी मैं डिप्ले में नहीं जाऊंगा। हमारा कहना है कि फर्स्ट क्लास और एसी फर्स्ट क्लास के डिब्बे में भी शौचालय है। आज लोगों को आकर्षित करने की आवश्यकता है। अगर हम इस ओर ज्यादा ध्यान देंगे तो हमारा रेवन्यू बढ़ेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, सॉलिटिड वेस्ट के बारे में आपने जो कदम उठाया, उसकी मैं सराहना करता हूँ। यह बहुत बड़ी बात है, क्योंकि जब हम रेल में सफर करते हैं तो देखते हैं कि रेल के दोनों ट्रेक पर कूड़ा-कचरा पड़ा रहता है। इसमें ज्यादातर वेफर्स, बिस्कुट के पैक्स होते हैं, जो पानी में सोल्यबल नहीं हैं। यह मोस्ट डेंजर्स है, क्योंकि इन्हें जलाने से जो धुंआ होगा, वह भी डेंजर्स है। You are an engineer; you may know this better than I do. But the fact remains that ट्रेक के इर्द-गिर्द जो कचरा है, वह कैसे कलैक्ट करें। इसके लिए अभी हमारे पास कोई सुविधा नहीं है। हमारे कर्मचारी उसे इकट्ठा करके चलती रेलगाड़ी से नीचे फेंक देते हैं। जब वे देखते हैं कि सब लोग सो चुके हैं, तो वे दरवाजा खोलकर नीचे फेंक देते हैं और दूसरे दिन सुबह पूरे ट्रेक पर कचरा पड़ा हुआ दिखाता है। हम इस कचरे का किस तरह से बायो डिग्रेडेबल वेस्ट में इस्तेमाल कर सकते हैं, कैसे एनर्जी में इस्तेमाल कर सकते हैं, यह सोचना चाहिए। मुझे लगता है कि यदि गाड़ी के साथ एक सक्शन पम्प रहेगा, तो पूरा कचरा खींचकर आ जायेगा। यह हमें करने की आवश्यकता है, क्योंकि यह कचरा लाइट होता है, इसलिए जमा करना मुश्किल होता है। अगर इसके लिए आपके पास कोई इन्वेंटिव आइडिया है, तो उसे देखिये।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं अंत में दो चीजों की मांग करना चाहता हूँ। एक नांटेड डिवीजन है, जो बहुत महत्वपूर्ण है। इसके लिए पच्चीस सालों से बहुत बुजुर्ग लोगों और वर्तमान पत्तों के संपादकों ने आंदोलन किये हैं। नांटेड डिवीजन आज भी साउथ सेंट्रल से जुड़ा हुआ है, जबकि वह महाराष्ट्र में है और महाराष्ट्र में उसकी ज्यादा जरूरत है। अगर एक नांटेड डिवीजन वहां से निकालकर सेंट्रल रेलवे में ज्वाइन कर देंगे, तो सर्विस में भी अच्छी सहूलियत मिलेगी और हम अच्छी सुविधा दे पायेंगे। यह मांग बहुत पुरानी है।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारी एक मांग शकुंतला नैरोगेज मार्ग यवतमाल, मुर्तुजापुर, अवतलपुर होकर जाता है, वह नैरोगेज से ब्रॉडगेज का रूपांतरण करने के लिए हमारे नेता अडसुल साहब ने बहुत बार खत लिखे हैं, लेकिन उस बारे में आज भी कुछ नहीं हो रहा है।

अंत में, मैं एक महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूँ कि इस देश में जब रेल शुरू हुई, तब मुम्बई से शुरू हुई। अभी विक्टोरिया टर्मिनस को छत्तपति शिवाजी महाराष्ट्र टर्मिनस का नया नाम दिया गया, वहां से ठाणे के लिए पहली रेल शुरू हुई। इसके लिए नाना शंकर शेट ने अपनी जमीन अंग्रेजों को दी थी। नाना शंकर शेट जी का पूरा इतिहास है। हमारे वंदनीय बाला साहब ठाकरे जी ने छत्तपति शिवाजी टर्मिनस का नाम देने से पहले मांग की थी कि विक्टोरिया टर्मिनस को नाना शंकर शेट जी का नाम दिया जाये, क्योंकि उन्होंने इसके लिए अपनी जमीन, पैसा योगदान आदि बहुत कुछ दिया। जे.जे. स्कूल ऑफ आर्ट्स आदि नाना शंकर शेट ने बनाये। ये बहुत बड़े हस्ती थे। अब विक्टोरिया टर्मिनस को छत्तपति शिवाजी महाराष्ट्र टर्मिनस देखाकर राजनीति खोली गयी, क्योंकि इस नाम को कोई विरोध नहीं कर सकता। इसके लिए हमें गर्व है, लेकिन नाना शंकर शेट जी का नाम कहीं नहीं है। आज भी मुम्बई के रेलवे स्टेशन पर अंग्रेजों के नाम हैं। मुम्बई सेंट्रल, जो अभी मह्यवर्ती स्टेशन है, वहां से लम्बी सफर और लोकल गाड़ियां चलती हैं। मैं मांग करना चाहता हूँ कि उसे आप नाना शंकर शेट जी का नाम देकर उनका सम्मान करें। कयी रोड एक रेलवे स्टेशन का नाम है, गणेश जी का लालबाग का राजा नाम पूरे भारतवर्ष में फेमस हो गया। वह लालबाग एरिया है, पोस्ट ऑफिस लालबाग है, पिनकोड में लालबाग आता है, लेकिन रेलवे स्टेशन का नाम कयी रोड है, उसका नाम लालबाग कीजिए। सेंट्रल रोड रेलवे स्टेशन है। वहां के पुलिस थाने का नाम डोंगरी है, पोस्ट ऑफिस का पिनकोड डोंगरी है, लेकिन रेलवे स्टेशन का नाम सेंट्रल रोड है। लोग उसे संडास रोड कहते रहते हैं। उससे अच्छा है कि उस जगह को, जो उसका पुराना नाम है - डोंगरी, वह नाम दिया जाए। चरनी रोड स्टेशन गिरगांव में आता है। आप गिरगांव-चौपाटी जानते हैं। उस रेलवे स्टेशन का नाम गिरगांव किया जाए। एलफिस्टन रोड स्टेशन का नाम प्रभादेवी स्टेशन किया जाए। मैं ऐसी छोटी सी मांग आपसे करता हूँ। इन चार-पांच स्टेशनों के नामकरण के लिए मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ।

आपने मुझे समय दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

***PROF. RICHARD HAY (NOMINATED):** Railways is concentrating on Passenger Safety, capital and Development works, Finance and amounting reforms and cleanliness.

For passenger safety, a Rashtriya Rail Samraksha Kosh is created with a corpus of Rs.1 lakh crore over a period of five years – unmanned level crossings are being eliminated. Measures for increase in traffic volume is visualised. New Railway Line of 3500 km. will be commissioned in 2017-18. Rolling stock will be customized to transport perishable goods. Railways are modernizing its operational services. Railways must plan for increasing its revenue from tariff rationalization, advertisements, opening more railway land for commercial purpose and reclaim the encroached railway properties in different parts of the country, and increase income from freight traffic by maintaining punctuality in delivery. The dedicated freight corridors should substantially increase income from freight.

If the Railways are losing revenue both from traffic and freight, it is high time the think tanks in Railways and Government of India visualizing as to how to generate more revenue and enable this mammoth service provider to become viable and sustainable.

I may be permitted to move the following points too with regard to Demands for Grants, Railways.

I congratulate Hon'ble Minister of Railways Shri Suresh Prabhu ji for the pains taken to develop Indian Railways and in paying special attention to the needs of passengers all over the country. I urge upon the Minister to provide digital display of the names of the approaching station in the bogies of all long-distant running trains in the country

I request the Ministry to provide the services of DEMU/MEMU Trains in the Shornur – Mangalore stretch of S.R. in the Palghat Division which would bring a lot of help to the passengers.

Kindly provide a dedicated freight line from Nemon (Thiruvananthapuram) to Mangalore to facilitate the new Vizhinjam Sea port connectivity.

There is a need to provide a new line from Jhalassery to Mysuru.

***डॉ. सुनील बलीराम गायकवाड़ (लातूर):** भारतीय रेल की अनुदानों की मांग पर मैं कहना चाहता हूँ कि माननीय मोदी जी की सरकार जब से आई है तब से रेल मंत्री ने बहुत ही सुधार किया है। मेरे लोक सभा क्षेत्र में रेल के बहुत काम शुरू हुए हैं। लातूर रेलवे स्टेशन से भी नई ट्रेन चल रही हैं।

माननीय मंत्री जी मेरे क्षेत्र से नांटेड-लातूर नई रेल लाइन की घोषणा पिछले बजट में की गई थी। लेकिन अब तक उस सर्वे को पूरा नहीं किया गया है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि उस सर्वे को जल्द ही पूरा करने का काम करें। यह विनती करता हूँ।

दूसरी रेल लाइन लातूर से गुलबर्गा के सर्वे की भी पिछले बजट में घोषणा हुई थी। लेकिन अब तक कार्य शुरू नहीं हुआ। मैं माननीय मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने सर्वे के लिए पैसे का नियोजन किया है। गुलबर्गा-लातूर जो नई लाइन शुरू होने वाली है, से लातूर-निलंगा-कासार-शिरसी-उमरगा ऐसे रूट से सर्वे करने की मैं मांग करता हूँ।

माननीय प्रधानमंत्री जी को मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ क्योंकि मैं लोक सभा के अधिवेशन में प्राइव के काल में रेलवे में एंबुलेंस के डिब्बे की व्यवस्था करने की मांग की थी और आदरणीय रेल मंत्री जी ने रेल में दवाखाना की व्यवस्था की है इसलिए मैं बहुत-बहुत बधाई देता हूँ और माननीय प्रधानमंत्री और माननीय रेल मंत्री जी का आभार मानता हूँ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र लातूर के रेल से संबंधित पृष्ठ पर माननीय मंत्री जी ने ध्यान देकर सुविधा उपलब्ध कराने की मैं मांग करता हूँ। आने वाले दिनों में नांदेड़-लातूर और लातूर-गुलबर्गा नई ट्रेन शुरू हो जाएगी, ऐसी मैं आशा करता हूँ।

इसी क्षेत्र में नागपुर से भी ट्रेन चलती है और बिहार से कोल्हापुर तक गया से कोल्हापुर ट्रेन चलती है। अगर यह ट्रेन गया से नागपुर करें तो "दीक्षा भूमि" एक्सप्रेस थी, अब बंद हो चुकी है, वह पुनः शुरू करने तो लातूर के क्षेत्र की जनता को बड़ा लाभ होगा।

लातूर से तिरुपति और लातूर से अजमेर दो नई ट्रेन भी शुरू करने की मैं मांग करता हूँ। लातूर लोक सभा में सेन्ट्रल रेलवे के कार्यक्षेत्र का दो डिवीजनों से संबंध आता है। लेकिन इस रेलवे पर सिक्कोरिटी करने वाले पुलिस बल की संख्या बहुत कम है। उसे बढ़ाने की भी मांग करता हूँ।

रेल की अनुदानों की मांगों 2017-18 का मैं समर्थन करता हूँ।

*SHRI RAMESHWAR TELI (DIBRUGARH): I support the Demands for Grants under the Ministry of Railways for the year 2017-18. This year Railway Budget has been merged with the General Budget which is undoubtedly a historic step. I congratulate the Government for taking this historic step as it would bring the railways to the center stage of Government's fiscal policy and would facilitate multi modal transport planning between the railways, highways and inland waterways. I am extremely grateful to the Hon'ble Finance Minister for giving special emphasis on the development of railway networks in the North Eastern region.

In his Address to the joint session of Parliament Hon'ble President Shri Pranab Mukherji describes the North East as the Gateway to South East Asia and therefore the Government is going to open up road and rail routes to neighboring countries to boost the economic development of the region. By the end of the year, all meter-gauge tracks in the North Eastern states will be converted to broad gauge. Moreover, the Railways have undertaken an expansion in the region at a cost of around Rs. 10000 crores. It is heartening to note that for the first time states like Arunachal Pradesh and Meghalaya have been put on the rail map, while Agartala in Tripura has been connected with broad gauge line. I express my heartfelt thanks to the Hon'ble Finance Minister for his decision to eliminate all unmanned level crossings on BG lines by 2020. I take this opportunity to appeal the Hon'ble Minister of Railways to introduce a new train from Dibrugarh to Mumbai and Mumbai to Dibrugarh in view of growing public demand.

While participating on the discussion on Railway Budget 2016-17, I appeal to the Hon'ble Railway Minister to develop Tinisukia Railway Station in Assam into a Model station with all modern amenities. But so far nothing has been done. I once again request the Hon'ble Railway Minister to take appropriate steps in this regard. To conclude, I congratulate the Finance Minister for his visionary ideas which will certainly bring about revolutionary changes in Indian Railways.

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): Sir, this is the first time in independent India that we are discussing Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways. The convention and practice of discussing the Railway Budget ended this year with the merger of both General and Railway Budgets. Since it is not an elaborate discussion as we have limited time to discuss the Demands of the Railway Ministry, I wish to focus only on some of the issues relating to my Parliamentary Constituency and my State.

Sir, the first and foremost important issue, of course, is the unfulfilled promise of granting a new Railway zone to Andhra Pradesh to be based in Vizag combining the Waltair Division of East Coast Railway and Guntur, Vijayawada and Guntakal Divisions of South Central Railway. It is the promise that has been made. It is in the AP Reorganization Act and we are still waiting with bated breath for the announcement to be made and this zone to be created. It is a long cherished dream of the people of Andhra Pradesh and we hope that the Railway Minister and the Prime Minister in the Cabinet will accord this very soon to us.

I am furnishing hereunder some of the issues relating to Andhra Pradesh and Guntur. I request the hon. Railway Minister to kindly go through and take them up as early as possible since these issues are more important in view of my constituency becoming the new capital of Andhra Pradesh. The connectivity to the capital region is all the more important. So, I am asking for Guntur and Amravati and it is actually for the whole State to be connected to the capital.

The first is completion of Tenali-Guntur double line with electrification. This is a long pending project taken up almost three years back with an intention to complete it within 18 months but it is yet to be completed. The pace of this project tells upon the efficiency of Railways. It is not a big one. The line is just 24.5 kilometers long. Hence, I request the hon. Minister to take it up in the current financial year. In addition to expediting the work, I request you to kindly extend this line to the new Guntur station as well.

Sir, between Guntur and Tenali, Vadlamudi is a place where there is a dairy, a fodder factory in addition to Vignan University and its affiliated colleges are situated. In the near future, two medical colleges with attached hospitals are coming up in this location. To reach Vadlamudi, people are using only the road. If a halt is provided near Suddapalli LC where Railways has its own land, it will be of utmost use to the present commuters and future traffic.

Sir, the Pagidipalli-Nallapadu line has been sanctioned in the Budget for doubling and completion of electrification. At present, this single line has been proposed for electrification which is yet to be started. There is a necessity to go in for doubling of this line in view of new railway line which is coming up. Nadikudi to Kalahasthi and also a new line is planned to the AP's new capital Amravati. Hence, doubling and electrification of this line

needs to be taken up.

Sir, there is a need for revival of Vejjendla Tsundur line. The shortest patch of new line in Andhra Pradesh after independence laid to bypass the rush of goods trains and some of the passenger trains from Grand Trunk route between Tsundur-Vijaywada was opted to be removed after some years of functioning. This needs to be reviewed once again and revived in order to have a shorter route for approaching capital Amravati from the southern States.

This line was used to run the Circar express between Kakinada and Chennai Central. This is more useful. This may be restored by including in the Guntur-Tenali doubling project for running goods trains and superfast express trains.

Sir, the crossing stations between Tenali and Repalle have to be operational. After several repeated requests for the last ten years from Members of Parliament, sanctions were made to revive the crossing station to reduce traveling time and to have more number of trains between Tenali and Repalle. This crossing station is yet to be opened for traffic. So, I request the hon. Railway Minister to expedite this.

Sir, there is a need to develop Guntur and New Guntur railway stations. After selection of Thulluru Mandal of Guntur district for the location of Amravati as the new capital of Andhra Pradesh, Guntur station needs to be given the status of one of the capital stations and provided with all the facilities. The long pending blueprint to improve Guntur station is to be made a reality at the earliest.

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

A Foot Over Bridge is required at the station connecting the east side which is called the Government General Hospital Road to the western side of the station for public to crossover on either side. I assure the hon. Minister that the Guntur Municipal Corporation, wherever required, will cooperate and participate in completing this work. The symbolic four lions pillar on platform No.4 should be shifted to a prominent and more convenient place on the eastern side of the station by giving it a facelift.

Sir, New Guntur station is being used as a bypass station to Guntur providing passage for three by-weekly long distance trains and two daily run trains to Chennai from Vijaywada and from Kakinada also. This station needs to be made a coaching station by providing connectivity to Guntur station.

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

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

The development of Mangalagiri station is very important. This is situated between Guntur and Vijaywada and it is the nearest point to the new capital of Andhra Pradesh, Amravati. The 1000-bedded AIIMS super speciality hospital of AP is coming up at a distance of three kilometres from the Mangalagiri station and many important offices like Police Academy are also being established nearby. This station will have to be provided with all facilities and all the Express Trains are to be provided with halts to Mangalagiri being the closest to the capital now.

There are a number of trains where the amount of time taken is definitely too long and the running time has to be brought down. One such sector is Guntur-Vijaywada. In spite of the double line with electrification, running time between Vijaywada and Guntur is taking beyond 100-120 minutes irrespective of whether it is a Passenger or an Express Train. If one travels by road, it takes only 40 minutes. It is almost more than three times the amount of time it takes if we go by train. So, this definitely needs to be brought down to at least equal that of the road travel which is 40 minutes.

On the Guntur-Tenali-Repalle route, in spite of providing two crossing stations, still the train takes longer in reaching destinations on either side. Lack of a crossing station between Tenali and Repalle has become very inconvenient to run some more trains to Repalle from Tenali.

Previously, Vemuru was a crossing station and there used to be a train from Repalle to Vijaywada. It is beyond imagination what made the Railways to discontinue this crossing at Vemuru. As a result of this, all trains connected with Repalle are running late. Hence, the long back sanctioned work to lay the crossing line at Vemuru should be completed at the earliest. Secondly, Repalle being one of the terminus points of Guntur Division, one Pit line may also be sanctioned so that some passenger trains can be organised from this point. Repalle station is serving passengers from Machilipatnam areas of Krishna District also.

There are some new trains which I would like to request from the capital region of Andhra Pradesh. As Guntur-Mangalagiri-Vijaywada stations are more approachable to the proposed capital of Andhra Pradesh, new trains introduced will have to be originated from a location covering these three places. Hence, all trains introduced towards north and east may be originated from the Guntur station and all trains introduced towards south and west should be originated from the Vijaywada station in order to cover both of them, and all these trains should be provided with a halt at Mangalagiri station as well. These are the three stations that are the most important in the capital, and until the new capital, Amravati and its new station come up and connectivity is established, linking these three stations is very important because the population is growing throughout this region now.

One Express train to New Delhi is also required. The present Visakha Rajdhani Express is only with AC accommodation. A new train with all classes should be introduced from Guntur so as to extend it to capital city Amravati in future.

Sir, the increasing rush towards Bengaluru demands this train, i.e., Vijaywada-Mysuru-Vijaywada Express via Guntur-Gooty-Bengaluru, which in Bengaluru in early hours will be of utmost use for the passengers. As most of the IT professionals working in Bengaluru are coming from Guntur and Vijaywada, it is all the more important. The existing trains are not in a position to accommodate them. Hence, introduction of a new train from Vijaywada-Guntur to Bengaluru via NRT, NDL and Gooty is requested.

Guntur-Tirupathi-Guntur, Intercity Express via Tenali, Gudur – a day train connecting Bapatla, Chirala, Ongole and Nellore will be useful to students and employees.

It is necessary to have a direct train in day time to reach Chennai, which is Guntur-Chennai-Guntur, Intercity Express via Tenali, Gudur.

A train Vijayawada-Dhone-Vijayawada, Intercity Express via Guntur, Nandyal is useful for all passengers reaching Vijayawada, Guntur junctions from various places and also provides an express train in day time in this route to reach Srisaillam.

Sir, I have a number of other requests which I will detail out and give to the hon. Minister directly regarding extension of trains, increase in frequency of trains, new halts, RUBs and ROBs, etc.

Sir, in the first Railway Budget of this Government, there was a proposal to establish five railway universities required to give education pertaining to railway functions. So far only one has been established. Hence, we request that one of such universities should be given to Andhra Pradesh in our capital of Amravati. So, I request the hon. Minister to please consider one railway university for Amravati.

Finally, Sir, one last point I would like to make is in respect of Housing for All scheme. How it relates to Railways, I will just explain. There are a number of unauthorised constructions that have come up on encroached railway land throughout my constituency and, I believe, throughout the country also. These people have been living on railway land for more than 15 or 20 years. They have not encroached upon it in the last few years. We approached the DRMs and the Railway authorities for its solution. So, there has to be a solution considering the humanitarian grounds for these people.

Even the land is not being used by the railways. The State Governments need to work with the Railways to identify alternate lands for the Railways to exchange for millions of people, who, I am sure, are suffering like this throughout the country and thousands in my constituency alone. So, there needs to be a concerted effort by Railways to address this issue of encroachment on railway lands and give some dignity to the people who are living there. Thank you.

*SHRI CHINTAMAN NAVASHA WANGA (PALGHAR): Railway, Roads and rivers are the lifeline of our country. The Finance Minister has presented the first combined budget of Independent India that includes the Railway Budget for 2017-18. The total capital and development of Railways has been pegged at Rs. 1,31,000 crores. This includes Rs. 55,000 crores provided by the Government.

Among other things, the Railway will focus on four major areas namely Passenger Safety, Capital Safety, Capital and Development Works, Cleanliness and Finance and Accounting Reforms. I thank the Finance Minister for including Passenger Safety, Rashtriya Rail Sanraksha with a corpus of rupees one lakh crores. A period of 5 years besides seed capital from the Government, the Railway will arrange the balance resources from their own revenue and other sources.

I once again thank to Finance Minister for proposal to modernize and indentiged corridors and commission of Railway lines up to 3500 kms. I also thank to the Government and Minister for steps to launch dedicated trains for tourism and pilgrimage. The railway have set up joint venture with 9State Governments and 70 projects have been in dentified for construction and development . I also thank to the Government for proposal to feed about 7000 stations with solar power in the medium terms and work is already started.

I thank Finance Minister for announcement of all coaches of Indian Railway would be filled with bio-toilet by 2019. It is a very good step towards making s more clean and more environmental friendly.

As for my Lok Sabha Constituency the Government has proposal to construct four trach between Virar to Dahnu Road and Steps taken to formodernization of railway Station. I request to the Finance Minister to sanction

Vasai Road Railway Station as railway Terminus and upgrade and modernised all stations from Vasai Road to Dahnu. Palghar is now district place and this stations may be specially upgraded and modernized. The survey is already completed to Dahanu Road and Nasik Road Railway line for development of my tribal Lok sabha Constituency.

This railway line is necessary. I request to the Finance Minster to make necessary allocation of funds and start this railway line immediately.

*SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI): I support this railway budget presented to this August House on 1st February, 2017 by the new initiative of this Government.

First of all, this budget got very significance by breaking the very old past practice of presenting separate budget for railways by merging it with general budget as well as presenting it on the last working day of February every year. I congratulate the Government for this kind of new initiative.

Our beloved Puratichi Thalivi Amma has extended all assistance to the Union Government to execute various railway projects for the welfare and growth of Tamil Nadu state, but, nothing has been announced in this budget to the state of Tamil Nadu except not increased the railway fare and common. people were relieved form fare increase. Further, the electrification work of Erode-karur-Tiruchirapalli route and Tiruchirapalli Nagapatinam-Karaikal port rout were announced. I congratulate the Hon'ble Railway Minister for taking these efforts.

I raised many issues and problems being faced by the people of Tamil Nadu particularly in my Krishnagiri Parliamentary Constituency , but no projects were announced during this railway budget. So, I request the Hon'ble Railway Minister to include the4 following projects for consideration and to execute it during this year.

No new lines, gauge conversion, doubling of railway lines were announced in this budget to the state of Tamilnadu. No scheme were announced for widening of RUB at No. 306K Between salem and Bangalore route. There is need for stoppage of train No. 76553/76554 at Royakotam, Kelamangalm stations.

A train services be introduced at 05.30 hours and 18.30 hours between Hosur and Salem route. Rescheduling of night time trains running through Hosur line into day-time train is required. Laying of a new railway line from Jalarpet to Hosur via Krishanagiri is essential. There is urgent need for electrification between Anaikal to Omalur line .

*SHRI V. ELUMALAI (ARANI): This is the first time since independence the Union Government has no separate budget for Railways and combined it with General Budget.

The total capital and development expenditure of Railways for this year has been pegged at Rs. 1,31,000 crores. This includes Rs. 55,000 crores provided by the Government.

In the words of Hon'ble Finance Minister, "Railways will now tie up with logistics firms to provide end to end transport solutions for such commodities,"Chennai, in Tamil Nadu, and Calicut, in Kerala, will be two among the 25 stations selected across the country for redevelopment. It is most welcome decision that the "Joint ventures will be carried out with the state Government of Tamil Nadu and Kerala for construction and development projects."

We welcome the decision of the Government that a new metro rail policy would be announced to focus on increasing job opportunities. Railways is still continued to be eighth largest employer in the world having 1.331 million employees at present.

It would outline innovative models of implementation and financing, and standardization and also, the indigenization of hardware and software. After Clean My Coach and Clean Our Coach initiatives based on a text message, coach Mantri is being introduced as a new initiative, which is a single interface to all coach related complaints.

IRCTC is a great boon for common people, incentivizing cashless transactions, payments made online on IRCTC's website for ticketing will not carry a service charge. With a focus on passenger safety, the budget announced Rail Sanraksha Kosh, a safety fund with a corpus of Rs1 lakh crore over a period of five years. We welcome this.

With Rs. 2,278 crore allocated to Tamil Nadu in the budget, the focus mostly on passenger safety, redevelopment of stations, cleanliness and making stations more accessible. Most of the announcements made are repeated from the past years. Last year the Railway Ministry had earmarked only Rs 2064 Crore for various railway projects in Tamil Nadu for the financial year of 2016-17. This is just a marginal increase of Rs. 22 crore from the allocation of Rs. 2042 crores in the year 2015-16.

It is not at all enough for a progressive State like Tamil Nadu which contributes much to the nation's development. For Indian railways to become an engine of economic growth all States of country, especially progressive States like Tamil Nadu should be taken on board.

The budget allocation for railway projects in Tamil Nadu in the last 3 years has failed to meet the expectations of the people of Tamil Nadu. We expect early completion of railway projects including the double lining of the entire stretch from Villupuram to Kanyakumari.

The East coast Railway project was conceived in 2008. The Railway Ministry had approved and sanctioned Rs 600 crore for its implementation. However, the project did not kick start even after lapse of considerable time. To cope with the growing population and to drive economic growth, it has become imperative on the part of the union Government to expedite the execution of the New line Railway Project Linking Cuddalore to Chennai via Puducherry, Villupuram and Kancheepuram.

The East Coast Railway Service would link the Greater Chennai Metropolitan Area to the districts of kancheepuram, Cuddalore and Villupuram. The railway corridor should be so aligned with farsightedness to cater to future development needs by taking into account the existing industrial distribution, human settlements and the projects in the pipeline.

The Southern Railway has revised the original estimate for laying a broad-gauge line between Cuddalore and Puducherry as part of Chennai Mahabalipuram-Puducherry-Cuddalore new line project in 2014. Earlier it was proposed to construct the broad - gauge line between Puducherry and

Cuddalore (Varakkalpattu) at a cost of Rs. 397.51 crore.

However, as per the instruction of the Railway board the proposed limited -use-subway and the road-over-bridge had been substituted with a level crossing. Accordingly a revised estimate for Rs. 195.86 crore had been prepared and sent to the railway Board for its consideration.

Therefore, I urge the Union Government to take necessary steps for the implementation and speedy completion of this important East coast Railway project in Tamil Nadu.

The Tindivanam - Nagari BG line pass through Villupuram, Tiruvannamalai, Vellore and Thiruvallur Districts in Tamil Nadu for a distance of 180 kms. This project was inaugurated in 2007, but very little progress has been made so far. The Hon'ble Minister for Railways has said that the Railways have allotted Rs. 10 crores for the project in 2016-17. This is a meager amount for the progress of the very important project.

The Ministry has a fixed a timeframe target to complete this BG line before 2020. But the allocation of funds to this project do not match with the target date of completion and the implementation of the project is going on snail's pace. Because of this inordinate delay, the total cost of the projects has been escalated to Rs. 1080 crores from Rs. 498 crores. Any further delay in implementatin of this project will not only increase the project cost further, but also an injustice to the millions of people who are aspiring for this project to complete at the earliest. Therefore I urge the Union Government to take all possible steps to allocate sufficient funds for the speedy execution of the Tindivanam-Nagari BG line.

There are few important requests of the people of my Arani Parliamentary Constituency and the pending works needed to be implemented immediately are: Need for stoppage of Pondicherry-Dadar Chalukya Express train at Arani Road Railway Station Polur. Need to expendite the Tindivanam-Gingee-Tiruvannamalai New Line Project (70kms). Need to provide a Subway with appropriate height, enough for lorry/truck to pass through the subway at Kottamedu village, Sambyvarayanallur panchayat, Arani Tk, Tiruvannamalai District to protect the interests of the people living in the villages around this area.

As a leading industrialized State of the country Tamil Nadu needs world class infrastructure with better rail connectivity as mentioned by our Visionary leader Puratchi Thalaivi AMMA in the **Vision Tamil Nadu 2023** document. Puratchi Thalaivi AMMA in her letter dated 11 February 2016, addressed to Hon. Prime Minister stressed the need for inclusion of ten important Railway projects which are crucial for the development of rail transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu.

The State has also prioritized the following three projects for implementation through the formation of a Special Purpose Vehicle (SPN) with the Participation of the State and Ministry of Railways:-

Chennai- Thoothukudi Freight Corridor:

High speed passenger rail link betweenchennai, Madurai and Kanyakumari; and

High speed passenger rail link form Madurai to Coimbatore.

Given the importance of these three projects, the Government of Tamil Nadu has already indicated that it would be willing in principle to enter into an MoU with the Indian Railways to set up an Special Purpose Vehicle (SPV) to promote these projects, which are also part of the Madurai Thoothukudi Industrial

Corridor. The governance structure should be well-balanced, with adequate participation by the State Government. Railway Ministry should engage in constructive discussions on evolving a fair, balanced and acceptable draft of the MoU with Tamil Nadu.

A number of Railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. I request the Union Government and Hon. Railway Minister that these 20 pending railway projects pertaining to Tamil Nadu should be provided with adequate funds to expedite the completion of these important railway needs of people ofTamil Nadu well within the stipulated time frame.

*SHRI T. G. VENKATESH BABU (CHENNAI NORTH): At the outset, I would like to place my views on the Demand for Grants (railways) for the year 2017-18.

It seems that the present Government has thoughtfully taken a bold step for the first time in 93 years by dispensing with a separate railway budget. It has now become an important and integral budget. It has now become an important and integral part of the General Budget. In this budget, Government has allocated Rs. 1.31 trillion to Indian Railways i.e. an increase of Rs. 14,000 crore over the current fiscal year. The gross budgetary support is now Rs.55,000 crore. It shows that Railways need to shore up its spending capabilities as this year's performance in found utilization has not been much encouraging.

A very serious concern about Railways is increasing number of accidents. It is unfortunate that about 190 precious lives have lost in the three railway mishaps in a span of two month during the year. This reflects the rigid dichotomy between our Railways' ambitions of flashy bullet trains and its inability to run a safe, dependable and comfortable railway infrastructure. It is high time that Government can ensure safer railway system than building bullet trains. One of the safety reports states that 80 major railway accidents took place in 2016 as against 69 in 2015. This clearly shows that the railways are working towards bringing high-speed trains in India ignoring the safety of passengers. The bullet train project form Mumbai to

Ahmadabad is proceeding on the back of a Rs.10,000 crore loan from Japan . As usual, railway minister announced compensation and those responsible for the derailment will not be spared and the enquiry has been ordered. It seems that the Government is simply waiting for the next accident to happen. How does the enquiries serve the purpose if we are not to implement salient recommendations of various committees such as the Anil Kakodar Committee recommendations, which include constant pressure on finance, maintenance of infrastructure, etc., Besides, 140 lakh vacant rail safety staff posts and cut in the Depreciation reserve Fund are becoming apparent. There is a compelling need to improve induction of new technologies, safe and punctual running of trains and better maintenance of tracks. While the traffic of passengers and freight over the railway network have increased by 1,344 per cent and 1,642 per cent, respectively over the past 64 years, the route kilometers have grown only 23%. It suggests that apart from adding pressure to existing tracks there is inadequate investment being made to renew rails or lay new lines. Phased replacement ICF coaches with LHB coaches will reduce the casualties in case of accidents. There should also be a tab on number of passengers allowed in a train, overcrowding leads to deterioration of resources employed.

The Preliminary information is that the rail fracture is suspected as one of the reasons for the derailment of the Indore- Patna Express.

In the recent train derailments near Kanpur, 15 coaches of Sealdah-Ajmer Express train derailed-43 people injured and in the Derailment of Patna-Indore Express train-150 fatalities and more than 200 injured.

There are nearly 8,000 railway stations across the country. Of these, 75 stations have been categorized as A1 while 320 stations fall in the A category. At present, only A1 and A category stations have CCTV cameras and the remaining have no surveillance system and there are no CCTV cameras in trains also. At least 200 to 300 CCTV cameras are needed to fully secure one railway station. Busy stations like new Delhi, Old Delhi, Mumbai CST, Bhopal, Kanpur and Lucknow require around 300 to 350 cameras to put the entire premises under surveillance. Even if the bigger railway stations have been fitted with baggage scanner, metal detectors and CCTV cameras, it is easy for the miscreants to trespass through tracks. A sum of Rs. 500 crore sanctioned by the Finance Ministry out of the Nirbhaya Fund to install CCTV cameras at stations lies untouched. Though Railway have maintained that security has been beefed up across stations but, in the absence of a monitoring system, it will prove tough. At present, only A1 and A category stations have CCTV cameras and the remaining have no surveillance system. Sufficient funds should be earmarked to improve the security of stations.

As far as Tamil Nadu and more particularly of Chennai is concerned, I would like to place the below mentioned pending issues/proposals for the kind consideration of the Hon'ble Minister of Railways:-

- i) Increasing the frequency of suburban Train Services between Chennai Central/Beach-Gummudipoondi; Consequent upon Declaration of Ponneri as a 'Smart City' in the Union General budget, traffic would increase in this section in the near future. Keeping this in view, this frequency increase would be considered at least a train for every five minutes;
- ii) Punctuality in this section needs much improvement. It should also be given a serious thought. Besides, slow pace of construction of ROB and RUBs are the major impediment for delay in trains. The ongoing work of ROB/RUBs over LC No. 1,2,3 and 4 are to be expedited as these are busy gates and heavy traffic congestion;
- iii) Safety category staffs are vital for safety like station masters and loco-pilots are forced to work for longer hours without rest. In the Chennai Division alone more than 200 posts of station masers are vacant and the services of some of the station masters are being misused in non-safety posts in the Southern Railway;
- iv) Developing a New Coaching Terminal at Ennore or Atthipattu in North Chennai-For the growing mega city for serving trains towards New Delhi, Kolkata, Guwahati for which platforms are not presently available at Chennai Central/Egmore stations;
- v) Development of Royapuram as a New Modern Third Rail Terminus as Chennai Central and Egmore are saturated;
- vi) Introducing direct express trains from Ennore to Tirunelveli/Rameswaram V/a. Royapuram/Chengalpattu;
- vii) Improving the services of suburban stations in Chennai-gudur section to higher standards like Mumbai and to open more ticket counters at all suburban stations as the counters are often crowded;
- viii) Upgradation of facilities at the Perambur Railway hospital, Chennai and all medical care to the patients;
- ix) Modernisation and augmentation of the production capacity of ICF, Chennai;
- x) Sanctioning and expediting the Doubling of Madurai-Kanyakumari Section;
- xi) Grant of additional funds for the ongoing Doubling, Gauge Conversion projects like Tiruvarur -Karaikudi, Madurai- Bodinayakanur and all other ongoing railway projects in the State;
- xii) Provision of quality food, drinking water, hygiene, and security at all stations/ trains and lifts, ramps and escalators at major stations Particularly toilets are to be provided at all suburban stations because EMU trains do not have the facility of toilets.

More than 1,500 Course Completed Act apprentices (CCAAs) who had undergone three years of training in Southern Railway and are waiting for appointment since 2008. However, it is not the case with all other Railway Zones including HVF(Avadi) and Bharat Earth Movers Limited (BEML). There they have absorbed till 2012. It is not out of place to mention here that for selection as CCAAs, candidates have to qualify proper written, physical and medical tests besides Interview. It is pertinent to note here that in Southern Railway, there are more than 5,000 vacant posts in the safety category alone which ultimately results in safety compromise and increasing number of accidents.

The situation is not so different in the ICF, Chennai which is primarily focused on preference to apprentices from Tamil Nadu and Andhra Pradesh region. However, they are totally overlooked and importance is given only to the applicants of other regions. Even in Rail Coach Factory, kapurthala, 2012 batch CCAAs have been absorbed and preference is not given to outsiders there. In the ICF, second Manufacturing Unit has started

functioning and that opportunities can be given to CCAAs. They are struggling for their livelihood and running from pillar to post for redressal of their genuine grievances.

As per latest estimates, Railways has to spend Rs. 55,000/- approximately to recruit one person through open Recruitment and thereafter huge amount has to be spent for their training. Therefore, before embarking upon open recruitment, I urge upon the Hon,ble Minister of Railways to kindly consider the genuine grievances of in-house talents i.e. CCAAs of southern Railway and ICF, Chennai and issue necessary directions to absorb them without delay.

It is not out of place to mention here that the supervisory staffs in Railways are playing a crucial role in discharging their duties efficiently and their genuine demands are not properly addressed to.

The Junior Engineers in Railways (Supervising), control and execute work from large number of Senior Technicians (supervised) and 7th CPC erred in their recommendations by placing both of them in the same level-6 instead of fixing pay scale for JEs in a higher grade and place them in level-8; Junior Engineers scale if upgraded to Level-8, it will ensure vertical relativity in hierarchy intact and reason for their demand of pay scale to level -8 is justified to wipe out also the horizontal parity of them with other Government employees;

Subsequently, Senior Section Engineers who are recommended to pay scale to level-7 be also upgraded to scale in level-11 (Gazatted) for the same reasons applied to JEs and also wiping out all anomalies created by earlier pay commissions Viz., V & VI.

There are ten important Railway projects which have been included are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu as envisioned by our former Chief Minister, Amma:-

1. Complete doubling for Chennai-Kanyakumar line ;
2. Sriperumbudur- Guindy freight line;
3. Chennai-Thoothukudi freight corridor;
4. High speed passenger rail link-Chennai-Madurai-Manyakumari;
5. High speed passenger rail link-Madurai to Combatore;
6. High speed passenger rail link-Coimbatore to Chennai;
7. Chennai-Bengaluru high speed rail link;
8. Chennai-Bengalure fright corridor;
9. Avadi-Guduvancheri rail link;
10. Avadi/Thiruvallur-Ennore port link.

The State has also prioritized the following three projects for implementation through formation of a Special Purpose Vehicle (SPV) with the participation of the State and Ministry the of Railways:-

- i) Chennai-Thoothukudi Freight corridor;
- ii) High speed passenger rail link-Chennai-Madurai- Kanyakumari;
- iii) High speed passenger rail link-Madurai to Coimbatore.

Given the importance of these three projects, the Government of Tamil Nadu has already indicated that it would be willing in principle to enter into a MoU with the Indian Railways to set up an SPV to promote these projects, which are also part of the Madurai Thoothukudi industrial Corridor. We had also indicated some specific conditions for the establishment of the SPV. Since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government's equity contribution to the SPV at market value Matching equity contributions from the Ministry of Railways could be in cash or in the form of land owned by the Railways or other Central Government departments. In the case of equity contributions in cash, there should be assurances that these contributions by both sides would be made in time to ensure that projects do not suffer delays due to lack of adequate funding. The governance structure should be well-balanced, with adequate participation by the State Government . In the draft MoU circulated by the Ministry of Railways, these concerns are not adequately reflected. The Draft MoU would require riqie revision before it becomes acceptable to the Government of Tamil Nadu.

A number of railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations and are listed below:-

1. New line form Morappur-dharmapuri:
2. (a) 5th and 6th line on Chennai to Villivakkam and (b) New line for Villivakkam and Katpadi Sections;
3. New line form Chidambaram to Attur Via Ariyalur;
4. Doubhling form Tindivanam to Kanyakumari;
5. New line from Bodinayakanur to Kottayam;

6. Doubling from Renigunata to Arakkonam;
7. 7 rd d& 4th lines from atuppattu- Gummidipoondi;
8. New line from Jolarpettai to Housur via Krishanagiri;
9. New line between Mayiladuthurai-Thirukadaiyur-Tharangambadi-Tirunallar -karaikal;
10. New line from Ramanathapuram-kanyakumar via Thoothukudi Tiruchendur;
11. New line Between karaiikudi- Thoothukudi via Ramanathapuram;
12. New line from Karaikal to Sirkazhi;
13. New line from Salem (Namakkal)-Karaikal via Perambalur, Ariyalur;
14. Doubling from Thiruvananthapuram to Kanyakumari via Nagercoil;
15. Gauge Conversion between Madurai and Bodinayakanur and New line from Bodinayakanur to Ernakulam(Cochin);
16. New line between Dindigul to Kumuli via Bodi and Theni;
17. Doubling and Electrification of Madurai-kanyakumari via Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities;
18. New BG line between Chennai and Sriperumbudur via Saidapet;
19. New line Between Thanjavur and Ariyalur;
20. New line from Madurai -Karaikudi via Melur.

*SHRI SANKAR PRASAND DATTA (TRIPURA WEST): In the 2017-18 railway budget the people of the country as a whole and the people of the NE region are really frustrated due to the absence of starting up new trains and lack of money for the safety of the people of this country. You know it very well that the people of the state of Tripura were very much eager to see that the budget would declare some new trains for the state of Tripura but is in vain. I on behalf of the people of Tripura again reiterating those demands which were being uttered by the people, state Government and peoples representatives of the state constantly to start the super fast trains from new Delhi and Kolkata respectively.

Broad gauge passenger train service namely Tripura Sundari Express on Agartala Delhi route was flagged off from Agartala on 31st July, 2016 . Subsequently, local train services were also flagged off from Agartala to Udaipur and vice versa on 24th January, 2017. There is a considerable subscription to train services both within Tripura as well as to outside the State. Hence, there is now a rising demand for introduction of Rajdhani Express from Agartala to New Delhi. This could be operated either linking it with Dibrugarh Rajdhani at Lumding or from New Delhi itself.

The Tripura Sundari Express on Agartala- Delhi route is operated only once a week and the said train is running as late as 10 to 15 hours on most occasions. The absence of pantry car is also a serious headache for passengers, who are on board for 3 days continuously.

At present, Kanchanjunga Express is running between Agartala to Kolkata on a bi- weekly basis. People of the State frequently go to Kolkata for various purposes like interview in service, medical treatment, higher education, business purpose etc. and they have to avail air services, not by choice but by compulsion. There is a demand to operate a daily train to Kolkata from Agartala and to make it a short duration journey a new "Duronto" train can be initiated, so that the people of North Bengal, the larger part of Assam and the people of Tripura would be benefited.

Besides, demand for expansion of local train service is growing day by day. It is therefore , requested to operate DEMU train service on Udaipur-Dharmanagar stretch which will enable more shuttle trips within the State.

While there is a daily Agartala-Silchar train service, there is also a need for Dharmanagar-Silchar Local train on a daily basis. This will help two important towns of the region to get connected. A DEMU service here too will enable multiple shuttle trips in a day.

While the special train from Agartala to Guwahati and Dibrugarh are welcome, there is a need to convert them to regular train services.

The enhancement of train services as above will be a perfect complement to the proposed Agartala-Akhura rail link, the opening of rail network to Sabroom and new road connectivity with Bangladesh on the construction of bridge over Feni river.

A new railway division and railway recruitment board for taking interviews of the youth of this region for providing job should be taken into consideration in the amended form of the budget.

In this respect, I urge upon the Railway Ministry to include the proposal placed before this august House in the budget.

DR. BOORA NARSAIAH GOUD (BHONGIR): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. As you know, the Indian Railways is the largest railway network in the world with almost 92000 kilometers of track. It transports almost 2.2 crore people daily and 1.1 billion tonnes of freight per annum. This shows the magnitude of the Indian Railways.

At the outset, I would like to express a few words about the hon. Railway Minister. In fact, we, from the Telangana State, are thankful for the increased outlay for our State in general. To be precise, I wish to tell that Railway is the *desh ka dhadkan* and the hon. Railway Minister, Shri Prabhu ji is the cardiologist, i.e., *dil ka doctor*.

The Railway Budget for this year is Rs.1,37,000 crore, which is almost 8 per cent increase compared to the budget for 2016-17. What is paradoxical is, if you see the Revised Estimates, the freight as well as the passenger revenue has come down by 8 to 6 per cent. I wish to know from the hon. Railway Minister as to how he is going to increase this outlay and how he is going to generate the revenue.

Many of our colleagues have spoken about the shift of freight as well as passenger traffic from railway to the road and air traffic. This is exactly what is happening in terms of transportation. In India what is happening is the Americanization of transport system instead of Europeanization that we should have, which is more in favour of public transport.

When we look at the Railway Budget, there are four focus areas. Just like four pillars of democracy, there are four focus areas of the Railways – safety, cleanliness, capital investment and accounting reforms. All these can be possible only if the people and freight come to the railways. I would request the hon. Railway Minister to focus more on this subject.

Recently, there has been a spate of accidents and several people have been killed. I just want the hon. Minister to clarify whether it is due to the safety norms, defective tracks or, as it is noted in the newspapers and media, involvement of ISI that it has happened. I wish the Minister to come out with the details about the main cause of these accidents.

One of the new subjects, which have been introduced in the Railway Budget, is Rail Sanraksha Kosh of Rs. 20,000 crore, with Rs. 5,000 coming each year. The Railways is only getting Rs. 1,000 crore from the Central Government Budget as a seed fund. How will the Railways be able to arrange Rs. 19,000 crore? Already, the Railways is facing acute stress on its funds. As one of the earlier speakers has observed, I would like to ask if this is replacing the depreciating fund allocation which is meant basically for upgradation of old tracks. If the Railways is not able to generate these funds, how are they going to upgrade the existing tracks which can prevent accidents in future?

The other mention is of new Metro Rail Act. I welcome this. I also request the hon. Minister to use his good offices to expedite the metro rail project in Hyderabad for which we would be thankful.

For *divyangs*, around 5,000 stations are going to be upgraded by providing escalators and lifts. Also, around 7,000 stations are to be taken up for solar power upgradation. Since Telangana State is very productive, our Chief Minister, KCR, is wholeheartedly coming forward to join the Railways in joint ventures and capital investments, I would request the Railway Minister to take up more projects in Telangana State.

The other provision which is going to be provided, as reflected in the Railway Budget, is Rail Mitra. This is a welcome step. We wish that it materialises as early as possible.

Now, I come to the crux of the issue, that is, the budget. Now, there is a union of the Union Budget and the Railway Budget with a clause 'with maintaining the autonomy of the Railway function.' I do not think that it can happen. Once you are married, the husband and the wife should go along with each other; both cannot be autonomous. I think, in future, both Railway Budget and General Budget have to go together like a railway track.

Sir, as you know, there is a saying in Sanskrit धनम् मूलम् इदम् जगत् which means that money is the main investment for any development. In Hindi also, it is said *paise mein prabhu hai*. I would like to request the hon. Railway Minister from where he is going to generate fund. Day by day and year by year, the internal revenues of the Railways are going down. The General Budget support is around Rs. 55,000 crore. External budgetary support is also there. The Railway Minister must be happy that most of the States, like Telangana State and our brethren State, Andhra Pradesh, are willingly coming forward to fund railway projects as joint ventures. I would request him to specifically target projects where the States come forward to become partner in the joint venture. That project should be given special attention to get earlier grant and completed.

When we look at the various statistics given by the Railway Ministry in the Budget, it is saddening that both the freight and the passenger revenues are coming down day by day. Only three things are the mainstay of the revenue generation for the Railways – coal – 45 per cent; cement – eight per cent; and food grains – seven per cent. I would like to know from the Minister whether demonetisation has had any effect on this. Coal and cement are directly linked to real estate industry. If the real estate industry goes down, cement transportation will also go down and as a result, the Railways revenue generation will also go down. I wish to know from him if that is true and what measures he is going to take either by way of reduction in the cost of freight to increase transportation of cement and other goods by making their transportation through rail more attractive.

More importantly, there should be a linking of rail network with other projects. Why are people moving from rail to other modes? It is because it delivers to our homes. Suppose, we send a mail or courier, then it gets delivered at home whereas if you send some material through rail, then you have to go to the station to collect it. Unless and until we integrate it with other modes of surface transport trains are going to be less favourable and less lucrative. I would request the Minister to seriously look into this aspect before it is too late.

There is a comment by the NITI Aayog that the Railways are losing Rs. 33,000 crore per annum by way of passenger business loss. Here, I would disagree because Railways is not a profit-making private limited company. They have a social obligation also. The co-lateral benefits are much more than the direct benefits. There are many co-lateral benefits like it transports people, helps the economy, generates employment, etc. So, I do not agree to this statement that there is a loss because of passengers, and I think that we need to change the terminology.

If we look at the expenditure, then what is bothering us is that out of Rs. 100, Rs. 70 that is spent goes for 36 per cent - salaries; 22 per cent - pension; and 17 per cent - fuel. Where is the money left for capital investment and upgradation? I think that the Railway Ministry has to seriously look into increasing the finances and also manage the expenditure.

I would once again like to thank the Railway Minister for increasing the allocation for 2017-2018 to Rs. 1,375 crore, and I sincerely believe that this shall not be mere allocation, but shall be implemented and utilised also.

Sir, I will come to the general demands for my State and its various Constituencies, and I will be very precise. Now, what is happening is that most of the Express Trains are not stopping at the major cities. If the Express Trains are allowed to stop within 15-100 kms., then what happens is that there will be a reverse migration because the students, small-time businessmen and employers instead of coming and staying in the metro cities would like to stay in their own nearby cities, which will be less costly.

My second suggestion is regarding the storm water drainage, which remains dry most of the year. I would like to suggest to the Ministry to use it for multi-modality. The ROBs that are being constructed are less scientific as they are making pedestrians walk for three kms. more, and there will be a lot of agitations whenever the level-crossing are stopped for trains. I would request the Ministry to seriously look into them in a scientific way and ensure utility for the people before they construct it.

I would also request for introduction of the *Izzat* pass for the MPs, which was very helpful for poor people and poor businessmen. Recently, we have met Mr. Suresh Prabhu with the request to allocate the unused land for construction of two-bedroom houses in Hyderabad. I would request him to grant it. I would also request a Railway Medical College at Hyderabad.

Sir, I will take two-three minutes more and I will complete our demands. I would request that after the division of the State, we are left with only one Division, that is, at Sikandrabad. I would request that Kazipet be declared as a Division. As regards my specific needs, one is in Jangaon Station there shall be stoppage of the Satavahana, Charminar and Shirdi Express trains. I would request the permission to construct a Sulabh Complex at the Jangaon Station and Foot Over Bridge at Jangaon Station. More importantly, from Vijayawada to Kazipet, Ballarshah the fourth line is being cleared; and from Hyderabad to Yadadri Station tripling of the line is being done, but only 70 kms. Work is left from Yadadri to Kazipet.

Sir, kindly permit a couple of minutes more.

HON. DEPUTY SPEAKER: Now, please conclude. It is 6 o'clock. Please wind up your speech now.

DR. BOORA NARSAIAH GOUD: Sir, on this line, only 70 kms. of work is left. So, I would request the Minister for tripling of the line.

18.00 hours

As my colleague told just now, Amravati is the new capital, and I request that there should be a high speed train between Hyderabad and Amravati.

Regarding Zahirabad constituency, Bodhan-Bidar line is already sanctioned but that should be commissioned. Between Zahirabad and Secunderabad, there is an SEZ coming up, so, there should be an ROB at Zahirabad and Kamareddy stations. I request the Ministry to allot land for the shopkeepers at Kamareddy.

HON. DEPUTY SPEAKER: Please wind up. It is six o'clock. In regard to other detail, you can write a letter to the Minister and it is not necessary that you should go on reading like this.

DR. BOORA NARSAIAH GOUD: In Adilabad, my request is for an ROB at the Asifabad; Armoor-Adilabad station, a new railway line from the Kazipet-Hasanparthy-Huzurabad to Karimnagar and Bhadrachalam which has a famous Rama Temple in entire South India. Only seven kilometers railway track is missing, the foundation of which was laid by the then NDA Government. I request them to complete this. Also, the doubling of the line between Hyderabad and Mahabubnagar which has been sanctioned and tender is also over, but the same is pending for the last one year. There is a need for FOB at Shadnagar and Krishna-Vikarabad Junction.

HON. DEPUTY SPEAKER: Okay. You can give all these details in writing.

...(Interruptions)

SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR): Sir, He is talking about the demands of the full Telangana State. ...(Interruptions). These are the demands for grants.

HON. DEPUTY SPEAKER: Don't disturb him. Now, it is six o'clock. If the House agrees, we can extend the time of the House up to eight o'clock.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

HON. DEPUTY SPEAKER: Please wind up.

...(Interruptions)

DR. BOORA NARSAIAH GOUD: Sir, Kazipet is the main junction. It is in a triangle from Vijayawada-Delhi-Hyderabad. I request them that an ROB should be constructed at Jalgaon-Nashkal and also triangular station should be sanctioned for the Kazipet Junction. A TOH overhauling centre worth Rs. 200 crore was sanctioned but no work is started. I request them to expedite it. This wagon factory should be expeditiously started at Kazipet. The Kazipet Junction has got 5000 employees but it has only ten-bedded hospital. I request them to upgrade it to 100-bedded hospital. I request for the reintroduction of the train from Dornakal to Yellandu should be taken up. At Vikarabad, I request for the stoppage of the express train. With this, I welcome the budget and support the budget. With these few demands, I hope the Railway Minister is going to sanction.

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Thank you, Deputy Speaker Sir, for giving me this opportunity to speak on the discussion on railways.

Sir, this is our first discussion on railways after the Government's decision to dispense with separate rail budgets. Railways has played a great role in national integration and in unifying the whole country. The train itself is a great symbol of the 'idea of India'. A train which carries everybody cutting across religion, caste, region and language carries everybody to his destinations. But, unfortunately, all institutions which represent the 'idea of India' as all values represent the 'idea of an inclusive India' are being systematically weakened. The institution of railways is also on the verge of dismantling.

Sir, the Government is implementing Vivek Debroy Committee's Report and Vivek Debroy Committee has recommended to dispense with separate rail budgets. But according to Vivek Debroy Committee's recommendation, this has to be implemented only after five years. But the Government has implemented that recommendation as a first step. Sir, this is the first step towards dismantling of Indian Railways as a public sector enterprise. Sir, the Bibek Debroy Committee has proposed unbundling of the Indian Railways and the stated objective of this so-called unbundling is to make it more competitive, but the concealed intentions are different. The concealed intention of this unbundling is to facilitate privatisation of the Indian Railways.

The merger of the Railway Budget with the General Budget is only the tip of the iceberg. A host of measures are to follow. The most unfortunate thing is that this was done without any parliamentary consultation and in a dictatorial manner. Ninety-two years ago, a separate Railway Budget was introduced, according to the recommendation of William Acworth Committee report. The British Government did it after adopting a resolution in the Imperial Legislative Council. Even the British had gone through the due process of law. Unfortunately, this Government has not done so. There was no parliamentary consultation.

Today, the Indian Railways hold the fourth position in the world railway system with 64,600 route kilometres. The pace of development since Independence is tardy due to lack of investment. Railways get only 19 per cent of the investment in the transport sector, while in UK, it is 50 per cent; and in China, it is 24 per cent. A five-fold increase in the road sector outlay has happened in the last 15 years, as compared to Railways. This Government has proposed to invest Rs. 8.5 lakh crore over a five year period between 2014 and 2019. However, actually, the investment has been coming down year after year.

The gross budgetary support offered for 2016-17 was Rs. 40,000 crore, and it has been reduced to Rs. 28,000 crore. So, there has been a cut of Rs. 12,000 crore. The Railways is facing a serious investment crisis which is affecting expansion of railway network as well as safety. Safety is an important aspect. Before coming to that aspect, let me draw your attention to the fact that despite serious investment crisis, the Railways was paying dividend till recently. Railways has been paying the dividend regularly. Railways is the only organization which is required to pay the dividend. It is not the NHAI, Airports Authority of India and all such organizations are not required to pay the dividend, but only the Railways is required to pay the dividend, and Railways has been paying it regularly. Sir, Railways has also been meeting a yearly burden of Rs. 25,000 crore towards social service obligations.

Coming to the important aspect of railway safety, we have witnessed a series of accidents which led to the death of hundreds of people in the last three years since this Government came to power, and even before there have been accidents. The Government has proposed a safety fund of Rs. 1 lakh crore. Though the Finance Minister in his Budget Speech has spent only three minutes for Railways, he has proposed a railway safety fund of Rs. 1 lakh crore for the next five years. For the current year, Rs. 20,000 crore is required, and the Government will provide only Rs. 5,000 crore. Out of Rs. 20,000 crore, the Government will be giving only Rs. 5,000 crore and the rest of the amount has to be found from the Railways' own resources. This year, the Railways has earmarked only Rs. 1,000 crore towards railway safety fund. An amount of Rs. 20,000 crore is required for this year, the Government is providing only Rs. 5,000 crore and the Railways has given only Rs. 1,000 crore. This itself shows the Government's neglect of the important aspect of railway safety, when accidents are taking place on a monthly basis. I can tell you the Kerala experience. In Kerala alone, two major derailments happened in the last few months. In Kerala, it was found that within a stretch of 100 kilometres, 203 patches were identified. This is the situation of railway safety.

The most important focus of this Budget and the decision to dispense with the separate Railway Budget is to facilitate privatisation. When the Government is making all out efforts to privatise Indian Railways, the international experience of privatisation of railway network is worth mentioning. What is the international experience? Britain is a classic case of disastrous privatisation of railway network. Between 1948 and 1997, railway was in public sector in Britain. Then it was privatised. After privatisation, a series of accidents took place. Following these series of accidents, there was a public outcry to re-nationalise this privatised railway. Subsequently, rail network was re-nationalised as 'Network Rail' in 2002. Even the Labour Party promised in their election manifesto that they would re-nationalise rail network. That was the public demand in favour of re-nationalisation of railways. This privatisation had led to frequent and unfair fare hikes in Britain. ...(*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: You forget about Britain. You come to India.

SHRI M.B. RAJESH : I will be concluding in five minutes.

HON. DEPUTY SPEAKER: One more Member from your Party has to speak. That is why, I am telling this.

...(*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): This is a discussion on the Railway Budget. There used to be discussion for the whole day. ...(*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: We are discussing about the Indian Railways and not the Britain Railways.

...(*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH: Thank you for your support. But, I have a very limited time.

In Britain, people were feeling that they were living through a train robbery which is much bigger than the train robbery of 1963 by Ronnie Biggs and Company. They were living through a train robbery. That was the British experience. It was not only in UK but even in US and New Zealand, this rail network was finally re-nationalised. That is an international experience. But, this Government has not learnt any lesson from this international disastrous experience of privatisation of railways. *The Guardian* newspaper quoting 'Rebuilding Rail Report', observed that private sector has not delivered the innovation and investment that were once promised. That is the UK experience. I am quoting from the 'Rebuilding Rail Report'. The cost of train travel rose by 17 per cent between 1997 and 2010 in UK. There was a crying need. ...(*Interruptions*) I will conclude in three minutes.

HON. DEPUTY SPEAKER: You are mentioning about the UK experience. You say about the Indian experience. You are discussing more about Britain.

...(*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH: I will conclude in three minutes. I will leave Britain experience. I come back to Kerala experience. I hope you will be much interested to listen to the Kerala experience. What has been the experience of Kerala? The Railway Minister has always been claiming that he has given much amount and much resource to Kerala. He has given Rs.1,040 crore to Kerala. What is the reality? Out of this Rs.1,040 crore, more than half is through the Extra Budgetary Resources (EBR). I can give my own experience of the Coach Factory of Palakkad. I have met all the Railway Ministers in the last seven years for this Coach Factory Project. In Palakkad town, the BJP activists had put up big hoardings thanking the Prime Minister Shri Narendra Modi for allocating Rs.145 crore for the Palakkad Coach Factory. However, the actual allocation was mere Rs.10 lakh under extra budgetary sources. They misled the public there. I have got the photographs of those hoardings saying Rs.145 crore were given. The actual allocation was only Rs.10 lakh. Budgetary allocation was Rs.480 crore out of which only Rs.280 crore were spent. Why is this happening? The reason is that the Union Government has put in a condition that 50 per cent cost should be borne by the Government of Kerala. The Government of Kerala has already signed an MoU with the Union Government for undertaking new projects and agreed to pay 50 per cent on new projects. But now, even for the budgeted projects the Union Government is putting the condition that 50 per cent of the cost should be borne by Kerala Government. That is too much for a State like Kerala. Kerala Government has already signed an MoU for undertaking Sabari rail, suburban rail, Nilambur-Nanjangud-Guruvayoor, etc. A lot of projects are there. My point is that the Union Government should not insist on cost sharing on at least the budgeted projects.

Sir, on behalf of the Communist Party of India (Marxist), I strongly oppose the focus of this budget for privatisation of Indian Railways and for dismantling the public sector character of Indian Railways. I strongly object to this Government's dispensing with a separate Rail Budget. With these words I conclude. Thank you.

***SHRIMATI R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI):** I express my profound gratitude and indebtedness to our revered leader Puratchi Thalaivi AMMA. I express my views on the Grants for Railways for the year 2016-17.

The East Coast Railway Project was conceived in 2008. The Railway Ministry had approved and sanctioned Rs. 600 crore for its implementation. However, the project did not kick start even after lapse of considerable time. To cope with the growing population and to drive economic growth, it has become imperative on the part of the Union Government to expedite the execution of the New Line Railway Project linking Cuddalore to Chennai via Puducherry, Villupuram and Kancheepuram.

The East Coast Railway Service would link the Greater Chennai Metropolitan Area to the districts of Kancheepuram, Cuddalore and Villupuram. The railway corridor should be so aligned with farsightedness to cater to the future development needs by taking into account the existing industrial distribution, human settlements and the projects in the pipeline.

The Southern Railway has revised the original estimate for laying a broad-gauge line between Cuddalore and Puducherry as part of Chennai-Mahabalipuram-Puducherry-Cuddalore new line project in 2014. Earlier it was proposed to construct the broad-gauge line between Puducherry and Cuddalore (Varakkalpattu) at a cost of Rs. 397.51 crore. However, as per the instruction of the Railway Board the proposed limited-use-subway and the road-over-bridge had been substituted with a level crossing. Accordingly a revised estimate for Rs. 195.86 core had been prepared and sent to the Railway Board for its consideration. Therefore I urge the Union Government to take necessary steps for the implementation and speedy completion of this important East Coast Railway Project in Tamil Nadu. The Ministry has a fixed a time frame target to complete this BG line before 2020. But the allocation of funds to Tiruvannamalai-Nagari BG line project do not match with the target date of completion and the implementation of the project is going on snail's pace. Because of this inordinate delay, the total cost of the projects has been escalated to Rs. 1080 crores from Rs. 498 crores. Any further delay in implementation of this project will not only increase the project cost further, but also an injustice to the millions of people who are aspiring for this project to complete at the earliest. Therefore, I urge the Union Government to take all possible steps to allocate sufficient funds for the speedy execution of the Tindivanam-Nagari BG line.

There is a public demand for the new line between Tiruvannamalai to Jolarpet via Chengam. I urge the Government to implement these two projects for the benefit of millions of people of my Tiruvannamalai constituency.

Integration of the Chennai Mass Rapid Transit System (MRTS), a project implemented by the Railways with the Chennai Metro Rail is desirable and feasible and would enable effective synergies between various modes of public transport and increase share of public transport. The process of approval by Government of India may be expedited.

I urge upon the Government to support the proposed Phase II of the Metro Rail Project of Chennai and to ensure that all necessary clearances are provided expeditiously to fulfill the dream of our visionary Leader Puratchi Thalaivi AMMA to provide fillip to the Public transport system in the Chennai Metropolitan city.

Our Beloved Leader Hon'ble former Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA has written to Prime Minister about the long Pending Railway demands of

Tamil Nadu. But this Rail Budget has failed to meet the expectations of the People. Railways has shelved projects worth Rs. 19,500 crores that have been lagging, will affect as many as 14 projects in Tamil Nadu. The list includes projects that have been seen not much progress despite passage of years since the announcement. Tindivanam-Tiruvannamalai and Tindivanam-Nagari Railway line projects announced many years ago, in 2008-09 and 2006-07 respectively. But just 6% of the work is carried out so far in Tindivanam-Tiruvannamalai project, and

10% of the work in Tindivanam-Nagari railway line. These projects are concerning my Parliamentary Constituency.

For 2017-18, the total capital and development expenditure of Railways has been pegged at Rs. 1,31,000 crores. This includes Rs. 55,000 crores provided by the Government.

In the words of Hon'ble Finance Minister, Railways will now tie up with logistics firms to provide end to end transport solutions for such commodities," Chennai in Tamil Nadu and Calicut in Kerala, will be two among the 25 stations selected across the country for redevelopment. We whole heartedly welcome that the "Joint ventures will be carried out with the state Governments of Tamil Nadu and Kerala for construction and development projects."

With Rs. 2,278 crore allocated to Tamil Nadu in the budget, the focus mostly on passenger safety, redevelopment of stations, cleanliness and making stations more accessible. Most of the announcements made today are those repeated from the past years. Last year the Railway Ministry had earmarked only Rs. 2064 crore for various railway projects in Tamil Nadu for the financial year of 2016-17. This is just a marginal increase of Rs. 22 crore from the allocation of Rs. 2042 crores in the year 2015-16.

It is not at all enough for a progressive State like Tamil Nadu which contributes much to the nation's development. For Indian railways to become an engine of economic growth, all States of the country, especially progressive States like Tamil Nadu should be taken on board. Environment friendly initiatives such as LED luminaries in all Railway Stations in next 3 years; switching to composite sleepers made of recycled plastic; and setting up of Automatic coach washing plants to support water conservation, need effective implementation. A number of Railway Projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have

not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. I request the Union Government and Hon. Railway Minister that these pending Railway Projects pertaining to Tamil Nadu should be provided with adequate funds to expedite the completion of these important railway needs of people of Tamil Nadu well within the stipulated time frame.

***SHRI B. VINOD KUMAR (KARIMNAGAR):** The Railways finances were presented on February 1, 2017 by the Finance Minister along with the Union Budget 2017-18. This was the first time since 1924, that the Railway Budget was merged with the Union Budget. This would facilitate multi modal transport planning between railways, highways and inland waterways. However, the functional autonomy of the Railways will continue.

The total proposed outlay for 2017-18 is Rs. 1,31,000 crore which is an 8% increase from the 2016-17 budget estimates (Rs. 1,21,000 crore). Railway's revenue for 2017-18 is estimated at Rs. 1,78,350 crore which is a 9% increase from the revised estimates of 2016-17. Total revenue in 2016-17, undershot budget estimates by Rs. 6,300 crore(4%).

Earlier, every year Railways paid a return on the budgetary support it received from the Government every year, known as dividend. The rate of dividend was about 5%. In 2016-17, the proposed dividend payable was Rs. 9,731 crore. From 2017-18, Railways will not be required to pay dividend to the Central Government. However, it must be noted that in the last few years, the share of gross budgetary support as a percentage of total plan outlay has remained constant. This suggests that the Central Government's support to Railways has broadly remained similar in the last few years. Even the share of internal resources has been declining, suggesting that Railways has been struggling to run its transportation business, and generate its own revenue. The share of extra budgetary resources, has been increasing in 2015-16, a majority of the revenue for Railway came from extra budgetary resources, suggesting an increasing dependence on borrowings. Various committees have noted that an increased reliance on borrowings will further exacerbate the financial situation of Railways.

For passenger safety, a Rashtriya Rail Sanraksha Kosh will be created with a corpus of Rs. 1 lakh crore over a period of five years (Rs. 20,000 crore per year). The Central Government will provide a seed amount of Rs. 1,000 crore for this fund. The remaining amount will be raised by the Railways from their own revenues or other sources. With the Railways struggling to meet its expenditure and declining internal revenues, it is unclear how Railways will fund the Rail Sanraksha Kosh. Another concern is that the Central Government will provide the guidelines and timeline for projects to be funded through this fund. This may affect the Railways independence and autonomy in determining its own priorities with regard to railway safety. I must also point out that the Railways had a Railway Safety Fund existing to which received about 3% of allocation in the plan outlay. In 2015-16 (Actuals), Rs. 2,661 crore was allocated to this fund. Since 2016-17, no allocations have been made to this existing fund. The Hon'ble Minister must explain the reasons for this anomaly.

Railway lines of 3,500 km will be commissioned in 2017-18, which is a 25% increase from last year (2,800 km). A new Metro Rail Policy will be announced with focus on innovative models of implementation and financing, and standardisation and indigenisation of hardware and software. A new Metro Rail Act will be enacted by rationalising the existing laws. 500 stations will be made differently abled friendly by providing lifts and escalators- a welcome step in tandem with the Accessible India campaign. A coach mitra facility will be introduced. This will be a single window interface to register all coach related complaints and requirement. By 2019, all coaches will be fitted with bio-toilets.

Another area of concern is the dwindling revenues from freight operations. Freight traffic has been declining over the last few years. The freight traffic for 2017-18 is estimated to increase by 9% over revised estimates of 2016-17. The 2017-18 Budget speech referred to increasing traffic volume by modernising and upgrading certain corridors. In order to improve freight traffic, in 2016-17, the Railways had proposed expanding the

freight commodities basket, and reviewing the freight tariff policy. However, in 2016-17, freight traffic decreased by 11% from the budget estimates, and revenue from freight traffic decreased by 8%. Steps must be taken to improve freight operations, given the huge commercial and economic potential that freight operations have, in any mode of transport. Given that the Railways is losing significant chunk of its freight operations to other modes of transport including road and air, I urge the Hon'ble Minister to conduct State-wise surveys to explore the commercial viability of freight operations.

Further, to give a boost to freight operation and passenger movement in the State of Telangana, I request the Ministry of Railways to initiate a railway survey for laying a new railway line connecting Kazipet (SCR) and Karimnagar (SCR) via Hasanparthy Road (SCR)-Yellapur-Huzarabad-Shankarpatnam-Manakondur. The 70 km line will serve as a direct link between Kazipet and Karimnagar. Currently, Karimnagar is enroute on the Pedapalli-Niamabad railway line. Last year, the Hon'ble Prime Minister laid the foundation stone of the Mahoharabad-Kothapalli project with an allocation of Rs. 350 crore, owing to which Karimnagar will now also be connected to Secunderabad. If Kazipet and Karimnagar are linked through a railway line, the trains coming from the south towards west can be routed through Kazipet-Karimnagar-Nizamabad to Nanded and other different parts of Maharashtra and Gujarat. Thus, I request that surveying of this 70 km line be taken on a priority basis in this budget and be taken up as full-fledged project in next year's budget.

While I welcome the demand for grants for the Ministry, I hope the concerns I have pointed out will be addressed by the Hon'ble Minister during the deployment of the budgetary funds in the course of the coming financial year.

*** DR. MAMTAZ SANGHAMITA (BARDHAMAN DURGA PUR):** This is first time in independent India that Finance Minister placed the railway budget and Railway Budget merged with General Budget. When everywhere we are thinking of decentralisation then what is the extra advantage of merging railway budget to General budget; Government has not cleared it so far.

Railway Budget 2017-18 is as usual apparently seems to be very fruitful but it omitted the loopholes towards its fulfillment. Four major areas have been given special attention; passenger safety; capital and maintenance work, cleanliness and finance and accounting system. All these issues are much talked of.

There are several encouraging proposals, as for example announcing 500 stations to be disabled friendly, bio-toilets in coaches by 2020, encouraging e-ticketing withdrawal of service charges, 1 lakh crore for Railway Safety fund, 3,500 km long Railway track, manning of all unmanned level crossing. It is really unnecessary to keep a separate fund for safety. Safety procedures includes many aspects which is integral system of running of trains.

On safety issue besides unmanned level crossing, Over-bridges, doubling of tracks, more emphasis should be given on freight corridors. Recently one of the main problems of railway travel is delay. The reason behind may be manifold. Over crowding of trains in the same track hampers speed, other causes are adequate absence of freight corridors, repair of damaged tracks, bridges and provision of new tracks. There is no freight corridor between Jharkhand and Kolkata(Howrah). These goods train carries coal and stone. There is no declaration about new trains. There is a need of local train service between Asansol to Howrah at evening for convenience of daily passengers.

While dreaming about bio-toilets it is shameful that there is no toilet provision in many trains running more than two hours even 6-8 hours. All the suburban trains to and from Kolkata having 2-3 hours journey have no toilet provision even in ladies compartments. Local passenger train from Bardwan to Purulia and Bardwan to Bokaro takes 6-8 hours journey. These trains have no toilet facility.

Railways is losing share in both freight and passenger services. Sometimes loss is due to lack of passengers in certain routes due to non-stop services. Siuri express runs between Howrah and Siuri, stoppage at Gushkara and Bonpas will lead to better passenger input, Sealdah Rampurhat Inter-city express also needs stoppage at Gushkara, Bhedia/Bonpas. These issues should have been under consideration in this budget. In the name of modernisation Indian railways heading towards privatisation leasing metro station complex to Chinese and other foreign companies, biotoilet and other amenities and cleaning is going towards privatisation. Why this prestigious national organisation is being handed over to private and foreign establishments.

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Hon. Deputy Speaker, Sir, I rise to participate in the debate on Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways for the year 2017-18. Sir, this is the first time after the merger of the Railway Budget with the General Budget that we are discussing the Demands for Grants of the Railway Ministry, and I am happy to say a few words on it.

Sir, I proudly say that I come from a State where the second railway line in the history of Indian Railways was inaugurated in 1856, which was operated between Royapuram and Wallajah Road in the then Madras Presidency. At the same time, I would have to very sadly say that there were no new development projects that had been sanctioned by the Southern Railways. Whatever development is there, it was done during the British period.

Sir, it is a pity that old British-era workshops are being closed down due to outsourcing activities. Now that a separate and exclusive Railway Budget has been dispensed with, the Members will have no chance to ventilate their grievances and seek new railway projects.

To begin with, there is no major increase in the budget allocation for Railways and the fund is insufficient to meet the on-going projects. Several sanctioned projects could not be taken up for want of money and several on-going projects could not be completed for insufficient money allocation. Hence, I request the Government to allocate sufficient funds for the Railways because Railways is a demand-oriented Ministry.

In Southern Railway, the allotment of fund for passenger amenities is meagre. The Southern Railway has got only Rs.74 crore against a minimum requirement of Rs.200 crore. This will affect the progress of the on-going works regarding passenger amenities in all the Southern States. It is also a pity that in the last three years, no progress is made regarding the new line projects in my State.

For the Avdi-Sriperumbudur new line project of 60 kilometres, against the sanctioned cost of Rs.839 crore, only Rs. 10 lakh is allotted this year. Similarly, for the Athipattu-Puttur new line project of 88.30 kilometres, against the sanctioned cost of Rs.517 crore, only Rs. 5 lakh is allotted.

Same is the case with other new projects like Erode-Palani; Chennai-Cuddalore via Mahabalipuram; Sriperumbudur-Guduvanchery; and Morappur-Dharmapuri. These are the new railway line projects sanctioned long back but yet to be started due to either meagre or non-allotment of funds.

The hon. Minister of Railways said that it has been increased. But the fact of the matter is that the allotted amount of Rs. 1000 crore is for the purpose of rail and concrete sleepers. It is not for the new or sanctioned railway projects.

Funds allotted to on-going projects are woefully insufficient to complete the work. With the meagre allotment each year, it would take a few decades to complete these projects. I request the Hon. Minister of Railways to see that sufficient funds are allotted for early completion of these projects.

Similarly, allotment of funds for railway staff quarters and staff amenities is very meagre. I request the Hon. Minister to provide sufficient funds for this purpose.

Sir, in Southern Railway, Chennai-Gudur is the only Group-A route in the Southern Railway. In this line, Superfast, Express, Goods and EMU trains pass through and there is huge congestion in this line. To ease the traffic congestion, 3rd and 4th lines may be sanctioned early.

At Avadi Railway Station, in my constituency, there is a level crossing, which was not opened in the last ten years, because there is continuous train traffic. Hence, I would request the Railway Minister to sanction ROB in lieu of LC at Avadi Railway Station.

I would like to add one more thing here. As a part of the road-map for implementation of GST, the CST rate was reduced from 4% to 3% from 1.4.2007, which was further brought down to 2% from 1.6.2008. The Govt. of India assured the States to provide compensation. In this regard, there is a balance amount of Rs. 5,571.87 crore, to be reimbursed by the Govt. of India. When so much money is pending with the Centre, how can the State participate with the Railways on projects where there is 50:50 share between the Centre and the State?

I have a suggestion to make to the Hon. Minister. There are vacant lands available in and around the Station premises. They may be leased out to small vendors with nominal cost, which could be utilized for other purposes. The respective DRMs may be delegated the powers to lease these lands so that this revenue would go into the non-fare revenue of the Railway's kitty.

I would also like to mention that the policy on recruitment to Group C & D posts in Railways needs an immediate review. In Railways, for the posts in Group C & D in Tamil Nadu, only five per cent of the candidates are selected from Tamil Nadu and the rest are picked from other States. If you consider the whole of Southern Railway, which includes parts of Kerala, Andhra Pradesh and Puducherry, this figure may not go beyond two per cent. This has been going on for several years now. This not only deprives the local people from getting jobs in their own areas, but this is also seriously jeopardizing the safety and security of rail passengers. For example, if a person from northern State is posted as 'Gangman' or 'Track Maintainer' in Tamil Nadu, he may not be able to perfectly patrol the tracks, because of language issues, whereas if a person from the same State is posted, he can very easily identify the intruder; and create an alarm in case of any mischief by others. If an outsider is handed down this job, it may lead to safety issues. For the post of 'Keyman', which is otherwise known as 'Track Maintainer Grade-I', sufficient posts are not sanctioned, resulting in staff being deputed on an adhoc basis. In the absence of regular and daily patrolling to detect rail fracture, it may adversely affect the safety of the rail passengers. Hence, I request the Railway Minister to sanction and appoint sufficient persons for this post.

The relaxation of periodical checking of train formation and faulty design of coaches, result in increasing number of derailments and other accidents. The Media reports suggested that the inquiry conducted by the Commissioner of Railway Safety concluded that the main reason for such accidents is the 'Coach Defect'. Hence, I request the Railway Minister to restore the earlier frequency of periodical checking and maintenance.

Goods trains are permitted to carry loads with a capacity of "Plus 8+2". This means, each wagon is loaded with 10 tonnes excess weight. This policy of loading excess weight is not permitted for vehicles going by road. How does the Railways allow the goods trains to carry excess load against the sanctioned carrying capacity? This is causing over-stressing of railway assets, which results in rail fractures and weld fractures, endangering the safety of passengers. This needs to be immediately corrected.

Introduction of bio-toilet is a welcome initiative, but it appears that it is only on paper; the reality is that the toilet-dropping always fall on the rails, causing early corrosion, leading to rail fractures. Why then is the specifications of rail renewal not revised by the Railways and why are the Trough Rail Renewal (TRR) submitted by various Zonal Railways not sanctioned?

The introduction of 'Hum-Safar Trains' is welcome. It appears that there is a huge public demand for this train. Hence, I request the Minister to sanction such trains, with fully unreserved coaches, in all the States, connecting State Capitals with other major cities within a distance of 500 kilometres, which will help the poor and middle class people.

There is also a persistent demand that the Govt. should do away with the Centralized RRB examination, and to take action to recruit local candidates for Group C & D posts. There is also a general impression that the Centralized RRB recruitment has led to scams in the past; and so it is requested that such exams may be held by Regional Recruitment Boards. There is also a demand to hold such exams in the regional languages to ensure fair and just chance to the poor people. I request the Hon. Railway Minister to kindly look into this and come up with an amended policy for recruiting persons.

With these suggestions, I conclude and I expect the hon. Railway Minister to allot sufficient funds for the railway projects in Tamil Nadu.

Thank you.

***SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE):**The Railways finances were presented on February 1, 2017 by the Finance Minister Mr. Arun Jaitley along with the Union Budget 2017-18. This was the first time since 1924, that the Railways Budget was merged with the Union Budget. Firstly I commend this bold step taken by the Government as this was a much needed initiative because data suggests that Railway Budget as a proportion of the Indian Budget has been decreasing from around 106% during independence to around 11.6% today. We should however ensure that the functional and total autonomy of the railways is maintained. On the macro front more resources seem to have been allocated to the Railways. The total proposed outlay for 2017-18 is Rs. 1,31,000 crore which is an 8% increase from the 2016-17 budget estimates (Rs. 1,21,000 crore). Railways revenue for 2017-18 is estimated at Rs. 1,78,350 crore which is a 9% increase from the revised estimates of 2016-17. However, the total revenue in 2016-17, undershot budget revised estimates by Rs. 6,300 crore (4%). Another important initiative taken up after this merger of budgets is the scrapping of the annual dividend paying policy of the Railways to the Government. This is expected to save around Rs. 10,000 crores for the Railways, which is another welcome move.

One worrying aspect which needs attention is the decreasing freight and passenger traffic. The freight traffic for 2017-18 is estimated to increase by 9% over revised estimates of 2016-17. However, in 2016-17, freight traffic decreased by 11% from the budget estimates, and revenue from freight traffic decreased by 8%. I am happy that the budget speech referred to increasing traffic volume by modernising and upgrading certain corridors and the minister informed that the Railways had proposed expanding the freight commodities basket, and reviewing the freight tariff policy in the coming year. Even with these announcements some doubt lingers on the capacity of Railways to compete in freight market and increase the volume share. Therefore a special task force needs to be set up to study this issue in specific and suggest practical solutions.

It is to be noted that in the last few years, the share of gross budgetary support as a percentage of total plan outlay has remained constant. This suggests that the Central Government's support to Railways has broadly remained similar in the last few years. However, the share of internal resources has been declining, suggesting that Railways has been struggling to run its transportation business, and generate its own revenue. Also it is to be noted that the operating ratio estimates does not reflect any improvement. In 2016-17, the Operating Ratio increased from a budgeted estimate of 92% to 94.9%. The Operating Ratio for 2016-17 is projected at 94.57%.

Now I shift focus to one of the most burning issue in the railways today: safety, I would like to put it on record that the "Revival of Railways" has been made a focus of this Government ever since it took over. It is a fact that the department of Railways have set ambitious targets for themselves in terms of rail timings, financial position, modernisation and speed of trains and are right making strides in that direction. I must definitely commend the effort of the honourable Minister Shri Suresh Prabhu Ji who has worked very hard to create a positive aura around the railways and its image. However it is to be mentioned that it is unfortunate that 2016 has seen a large number of rail accidents including a fatal accident in Indore-Patna Express where nearly 150 people were killed. I urge that Railways should reprioritize its strategies and chalk out a well thought out safety plan for the Railways with an intention of "Safety First, Speed Next". In his budget speech, the Finance Minister announced the creation of the Rashtriya Rail Sanraksha Kosh to provide for passenger safety in Railways. It will be created with a corpus of Rs. 1 lakh crore over a period of five years (Rs. 20,000 crore per year). The Central Government will provide a seed amount of Rs. 1,000 crore for this fund. The remaining amount will be raised by the Railways from their own revenues or other sources. With the Railways struggling to meet its expenditure and declining internal revenues, it is unclear how Railways will fund the Rail Sanraksha Kosh.

Therefore, I urge the Government to re-strategize the priority of the Railways. Passenger safety should be the first and foremost policy priority of the Government. Along with this submission, I am attaching an annexure which contains my detailed demands from my side for the Ministry of Railways regarding my Parliamentary Constituency Balasore, Odisha.

Annexure-Demands for Balasore Parliamentary Constituency

1. NEW TRAIN

Need of a direct Train to Gujarat from Balasore, as a lot of passengers travel in this route.

2. NEW EXTENSIONS

- i. The Berhampur - Bhadrak passenger be extended up to Jaleswar and the Balasore - Kharagpur passenger be extended up to Howrah.
- ii. The Baripada - Balasore Passenger (train no. 78012 & 78016) should be extended up to Nilagiri.
- iii. The Palasa-Bhadrak passenger should be extended up to Rupsa.
- iv. The Bangirigposhi- BBSR Express should be extended up to Puri.

3. NEW STOPPAGES

- i. Demand that the Bangeriposhi-BBSR Express and the KGP-Khurda Road passenger be continued for all days of the week
- ii. Stoppages of the BBSR- New Delhi Duronta Express, the NJP-CEN express, the HLZ-CEN Express and the HOW-SSPN Express at Balasore
- iii. Stoppage of 12863/12864 Howrah-Yaswantpur Express, of 12703/12704 Howrah-Secunderbad Fauknama Express, of the 12254 Bhagalpur Yaswantpur Anga Express, the Haldia Chennai Express and of the 22603 Kgp-Villupuram Express at Jaleswar.
- iv. Stoppage of Jagannath Express at Laxmannath Road Station.
- v. A stoppage of Dhauli Express and/or Janastabdi express at Rupsa Station.

4. NEW PROJECTS

- i. Rail Corridor in North Odisha
- ii. Elimination of unmanned level crossings and the need for the construction of road-under-bridges and road-over-bridges in Balasore and Mayurbhanj districts.
- iii. The construction of a crossing line or 2nd line at the Betnati Station
- iv. The construction of a service road for the Khantapada Railway Station
- v. Immediate renovation of platform no1 and 2, extension of the Goods platform at Khantapada Railway Station
- vi. Jaleswar also needs an underground passing through the Paschimbad line (Level Crossing)
- vii. Construction of a Foot Overbridge at Nuagaon Station.
- viii. For Nilagiri station, a track renewal has been demanded, along with the construction of a foot over bridge and construction of black top roads on east and western sides, which are also urgently demanded.

5. NEW AMENITIES

- i. Amenities for Jaleswar station: a dormitory, and a shed, water and adequate lights on the platforms.
- ii. Amenities for Laxmannath Road Station: a waiting hall, a long shed for the platform, lights, drinking water, roads to connect station to the villages, and a cycle stand at the station.
- iii. Amenities for Amarda Road Station: it needs adequate lighting and it currently has no reservation facilities, which need to be provided, and the height of the platform needs to be increased.
- iv. Amenities for Balasore Station: Although declared as complete 'Adarsh Station', it still has no exclusive reservation counters for Women, Senior Citizens & physically Handicapped. This is urgently needed.
- v. Amenities for the Nilagiri Station: The Nilagiri station needs adequate drinking water and lighting facilities and an adequate passenger shed.
- vi. Amenities for the Rupsa Station: Rupsa station needs a foot over bridge on platform 2 and 4 and the construction of booking counter in west side of platform-4.
- vii. Amenities for Khantapada Station: Demand for construction of waiting room with toilet facilities and the renovation of existing foot overbridges. Also the adjoining roads needs immediate repair/renovation, which has become an issue of serious inconvenience to the locality.
- viii. Amenities for Haldipada Station: Demand for high level platforms, immediate construction of passenger shed and light facilities and the provision for booking of goods and fishes from the station.
- ix. Amenities of the Nuagaon Station: Demand for minimum facilities-drinking water, lighting etc. and extension of platforms.

- x. Amenities for the Betnati Railway Station: Demand for one computerised reservation counter.
- xi. Rajghat Station: Length of the platform should be increased.
- xii. Laxmannath Road Station: Height of platform to be increased, lengthening shed of the platform, light in the platform, connecting Road to station should be developed.
- xiii. Nilgiri Railway Station: Construction of new platform with all facilities, construction of foot over bridge PF no.-3 of NGRD railway station, construction of black top road on eastern and western side of NGRD Railway Station, construction of passenger shed.
- xiv. Basta Railway Station: Renovation of Basta Railway Station.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Thank you, hon. Deputy Speaker Sir, for giving this opportunity to speak on the Demands for Grants in respect of Railways.

I compliment the Railway Minister for all the progressive initiatives being taken by him. Having said so, since I am from Andhra Pradesh I want a categorical answer from the hon. Railway Minister. At the time of the Andhra Pradesh reorganization, the Government of India had promised the creation of a new railway zone at Visakhapatnam. Three years have already passed and the people are agitating through *dharmas* and hunger strikes. In spite of all these things, the Government of India has not taken any decision till now. I want and I request a categorical answer from the Minister of Railways when they are going to establish this new railway zone at Visakhapatnam. This is a very important subject for our State of Andhra Pradesh.

Safety and security is a very important item to be taken care of by the Railways. I understand, as per the current position, there are 1,22,763 vacancies among safety categories. Besides that, around 94,606 are among non-safety categories, that is, a total of 2,17,369 vacancies are there. The situation of safety category vacancy is alarming and calls for urgent action. If not, the existing staff is forced to work extra time and quite often neglecting safety parameters. This results in train accidents. Sir, nowadays we have been frequently experiencing train accidents. This is also one of the important items the Ministry of Railways should take care to avoid these things.

Sir, in Andhra Pradesh, there are 16 new projects that have been languishing for want of funds for so many years. One is Nadikudi –Srikalahasti. Of course, this year the Government of India has allocated major funds. But, still it requires allocation of major funds. Second is Macherla – Nalgonda; third is Kakinada – Pithapuram; fourth is Kotipalli – Narsapur; fifth is Obulavaripalli – Krishnapatnam; sixth is Jaggayyapet – Mellacheruvu – Janpahad; seventh is Tindivanam – Nagari; eighth is Rayadurg – Tumkur; ninth is Cuddapah – Bengaluru; tenth is Attipattu – Puttur; eleventh is Nandyal – Yerranguntla; twelfth is Gudur – Durgarajapatnam; thirteenth is Bhadrachalam – Dharmavaram Wadi; fourteenth is Cumbam –Proddatur; fifteenth is Kondapalli – Kothagudem; and sixteenth is Chikballapur – Puttaparthi – Sri Sathya Sai Nigam.

The State Government has come forward to share the cost in most of these projects. So, I would request the Ministry of Railways to come forward and invest more money. These are all very important projects where the RoR is more than 15 per cent. The rate of return is very high. So, these projects are very viable. Hence, I would like to request the Ministry of Railways to take up these projects immediately. They are already in progress but allocation of good numbers of funds is required so that these projects can be completed early.

There are demands for new trains. We expected that the hon. Railway Minister would announce new trains. But, that did not happen. After so many requests, very recently, a special train has been started running from Tirupati to Shirdi. The fare is extra and only once in a week they run the train. There is a lot of demand for that. That is why, I would like to request the Ministry of Railways to make it run at least three days in a week as a regular super-fast express train so that people can avail this facility without paying extra charges.

Now, Amravati is the new capital of Andhra Pradesh. From Vijayawada to Bengaluru also via Ongole - Gudur - Nellore, there is a demand for the new train. I have been requesting that also to the hon. Railway Minister. So, I would like to impress upon and request the hon. Railway Minister to start this new train also.

Sir, as you know, India is a very populated country where the land area is 2.4 per cent and population is 17 per cent. So, land is very precious here. In my parliamentary constituency, there is a station Bitragunta where 1500 acres of railway land is situated. It is empty and vacant now. Previously, there was a loco-shed there but now, there is no loco-shed. Nearby, there is national highway of six lane road connecting Chennai to Kolkata with all infrastructure facilities. The Ministry of Railway can utilise that land very effectively by starting new industry. We have been requesting that also since a very long time.

Sir, there are still rail level platforms in many stations. People cannot board and de-board the train. For old people, ladies and children, it is very difficult. So, I would like to urge upon the Ministry of Railways to raise the platforms. Even in smallest stations also where passenger train stops, old people, ladies and children find it very difficult to board or get down from the train. Therefore, the level of platform should be raised immediately. There is one such station in my parliamentary constituency called Ulavapadu Station. I would like to request the Ministry of Railways to take care of that.

Nellore being a district headquarters with one lakh population, has an 'A' category station but there is no cover over platform No.1. I would like to request the Ministry of Railways to immediately attend to it. At this Station, Platform Nos. 2 and 3 are very uneven. Though these are all small matters, I have been writing letters to the Minister of Railways in this regard since a very long time but these works have not been attended to till now. That is why, I am mentioning this here. I would request the Ministry to direct the concerned authorities to take up these matters immediately.

Sir, since my constituency, Nellore being district headquarters, there is a demand to stop Coromandel Express which runs from Chennai to Kolkata,

Garib Rath running between Chennai-Hazrat Nizamuddin, Tamil Nadu Express and Ganga Kaveri Express at Nellore. For the last many years, I have been requesting to stop Sabari Express, Yeshwantpur Express (Howrah-Yeshwanthpur) and Seshadri Express (Kakinada-Bangalore) at Kavali Station. Then, north of Nellore, a town has grown bigger and a lot of population is living there. This station is called Vedayapalem Station. Therefore, the halts of Pinakini Superfast Express, Tirumala Express and Circar Express are required at the Vedayapalem north Nellore station. Stoppages of Krishna and Howrah Express trains are required at Ulavapadu Station. Then, halting of Krishna Express at Padugupadu Railway Station is also required. These are all important things. Hence I would request the Railway authorities to take care of all the above items which I have mentioned.

As regards railway zone at Visakhapatnam and granting special status to Andhra Pradesh, having promised these two things, the Government of India cannot go back from its promises. There has been no progress on both these promises on the part of Government of India. These promises were made on the floor of Parliament at the time of division of Andhra Pradesh. The people of Andhra Pradesh are agitated about this. I would request the hon. Prime Minister to keep up his words which he promised at the foothills of Lord Balaji, Tirumala and give special status to Andhra Pradesh and declare a railway zone at Visakhapatnam immediately.

*SHRI NISHIKANT DUBEY (GODDA): I congratulate the Government for merger of railway budget in general budget for financial year 2017-18, the total capital and development expenditure of Railways has been pegged at Rs. 1,31,000 crore. This includes Rs. 55,000 crore provided by the Government. Budget 2017 proposes several measures to improve services, infrastructure and amenities.

Below are 12 measures for the railways in Budget 2017:

1. For passenger safety, a Rashtriya Rail Sanraksha Kosh will be created with a corpus of Rs. 1 lakh crore over a period of five years.
2. Unmanned level crossings on broad gauge lines will be eliminated by 2020.
3. In the next three years, the throughput is proposed to be enhanced by 10%. This will be done through modernisation and upgradation of identified corridors.
4. Railway lines of 3,500 kms will be commissioned in 2017-18. During 2017-18, at least 25 stations are expected to be awarded for station redevelopment.
5. 500 stations will be made differently-abled-friendly by providing lifts and escalators.
6. It is proposed to feed about 7,000 stations with solar power in the medium term.
7. SMS based Clean my Coach Service has been started.
8. 'Coach Mitra', a single-window interface to register all coach-related complaints and requirements, will be launched.
9. By 2019, all coaches of Indian Railways will be fitted with bio-toilets.
10. Tariffs of railways would be fixed, taking into consideration costs, quality of service and competition from other forms of transport.
11. A new Metro Rail Policy will be announced with focus on innovative models of implementation and financing, as well as standardisation and indigenisation of hardware and software.
12. A new Metro Rail Act will be enacted by rationalising the existing laws. This will facilitate greater private participation and investment in construction and operation. But for Santhal Pargana these projects need urgent attention

LWE problem is one of the most serious internal security challenges facing of country. Jharkhand is amongst the worst states affected by this problem. The state has remote and inaccessible areas which need significantly improved connectivity for providing the necessary impetus to economic development. Poor railway connectivity is also hampering affect LWE measures in the state.

I am praying with the request that Government should consider to expedite railways and national highways authority for a sanctioned project (2016-17) from vikramshila to Kateriah via Bateshwar Sthan (Ganga Bridge), Godda-Pakur and Basukinath-Chitra, under joint venture initiatives in the Santhal Pargana and Aanga region. Let me also inform that a Railway Line under the latest committed funding policy of the Ministry of Railways with Government of Jharkahand has already been sanctioned for Pirpainti to Jasidih via Godda, and going with slow pace. These extension lines would benefit your off take of large quantities of coal from three incoming projects like Simlmg Expansion, Hura "C" and Chupervita and existing mines of Chitara of ECL because without this line they will face a lot of problem for dispatch of coal.

Please also note that the mineral rich state of Jharkhand is the single largest revenue contributor to the Coal India and yet has been receiving a step motherly treatment all along. These lines will connect five major lines.

- a) Delhi to Guwahati via Kateriah, Bateshwar Sthan.
- b) Bhagalpur to Howrah via Pirpainti, Pakur.
- c) Bhagalpur to Rampurhat via Hansdiha.
- d) Delhi to Howrah and Kharagpur via Jasidih.
- e) Howrah to Delhi via Dhanbad.

These rail lines will also connect ports like Haldia and Paradip via Shaibganj terminal or inland waterways. The deprived Tribals of the region and the state of Jharkhand would benefit from this.

The region is very important from the point of view of tourism and pilgrimage. There are several urgent needs of the people as far the rail connectivity is concerned. I would urge the Government to consider the below requests and issue orders at the earliest.

1. Jan Shatabdi Train: Deogarh is a pilgrim centre that is visited by more than 5 crore pilgrims from all parts of the country. The lack of

infrastructure hampers development and visitors. Accordingly, I request that a Jan Shatabdi should start at 6 am from Howrah and would reach Jasidih by 10 am. The return trip could from Howrah to Jasidih (Jharkhand) as promised by the Government. This train starts at 6 p.m.

2. Rajdhani Express-Delhi-Howrah: The running times of this train was decided when the Patna-Asansol route had not been electrified and therefore the total travel time is quite a bit. Given that the route has been electrified, it is quite possible for the travel time to be reduced. I request you to ensure this. Also, the frequency of this train is once a week, which given the traffic volume is not adequate. I request that the frequency be raised to at least twice a week.

3. Poorva Express: Once again, I would like to request you to increase the frequency of this train to seven days a week. Such a decision would go a long way in helping the people of this region.

4. Madhupur Junction Railway Area Development along with sports facility is needed.

5. Jasidih Railway Station caters to the needs of 4 crore pilgrims visiting every year to one of the Dwadash jyotirlingas in Deoghar. This station should be upgraded as a modern station with all latest state-of-the-art facilities to facilitate the pilgrims. Despite my repeated request, the Ministry has turned Nelson's Eye on this very important issue. We need improvement of Jasidih Junction Second exit.

6. Three halts were proposed at Salaiya, Dhawatand and Arjun Nagar, action is required.

7. From Deoghar Railway Station we need bypass for Kolkata (Howrah).

8. Please try to connect Baidhyanath to Vishwanath.

***DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT (NANDURBAR):** Hon'ble Finance Minister has sanctioned an amount of Rs. 1,31,000 crore for capital and development expenditure on railways in 2017-18.

The main issue in Railways is safety now a days, for this Hon'ble Minister has proposed a Rashtriya Rail Sanraksha Kosh with a safety fund worth Rs. 1 lakh crore over 5 years (20,000 crore per year). Clear guidelines for safety will be drawn out and all unmanned railway crossings will be eliminated by 2020.

New railway lines of 3,500 km will be commissioned in 2017-18. Railways have put up joint venture with 9 state Governments also.

There is a proposal for at least 25 stations which are going to be awarded for redevelopment. Around 500 stations will be made disabled-friendly.

The Government has proposed to feed at least 7,000 stations with solar power in the medium term and beginning has already been made in 300 stations. Work will also be taken up for 2000 stations as part of the Government's 1000 Megawatt solar mission. By the year 2019, all rail coaches will have bio-toilets.

Service charges in e-tickets booked through the IRCTC website has been withdrawn in an effort to push digital transactions. Railway related state-run companies like IRCON and IRCTC to be listed in stock exchanges.

Steps will be taken to launch pilgrimage trains.

There are some issues related with my Parliamentary Constituency which are as under :-

1. There is one Khandbara Railway Station on Surat - Bhusawal Railway line. The Khanbara has population of more than 10,000 and people are facing a lot of problems in crossing the railway track as the town is on one side of the track and the Rural Hospital, Government School and bus stand on other side. A number of accidents regularly occurring on this Railway Crossing. There is an urgent need for construction of Rail under Bridge (Subway) at this place.

2. Train Number 59025/59026 Surat Amrawati passenger should run daily.

3. Train No. 11453/11454 Ahmedabad-Nagpur (Prerna Exp.) is already running thrice (Tuesday, Thursday, Saturday) a week though Nandurbar. This train should run daily as per Public demand from my constituency.

*SHRI D. K. SURESH (BANGALORE RURAL) The Railways which has important role and separate budget since independence, is got just a cursory mention in this General Budget, In fact in the Government ruined the Railways. This was the first time since 1924, the Railway Budget was merged with the union Budget. It gives an overview of Railways finances. The intention on the merger was to facilitate multi model transport planning between railways, highways and inland waterways. Unfortunately, there was no concrete proposal to promote multi model transport system in the proposal. The Government included passenger safety and cleanness in its priority of course it is an appreciable step but there is no proper plan for the implementation of the same.

The name of "amalgamating the Railway budget with the general budget", the Government has completely ignored the railways. The pressing agenda of passenger safety and lakhs of vacant staff positions were left unaddressed even repeated train accidents occurred in the country. The token announcement of a future safety fund and bio-toilets does little to reassure the harassed and overburdened millions of common passengers for whom railways travel is becoming unaffordable expensive and insecure.

Even though the Government is giving importance in words, the difference in capital expenditure difference is just 10000 crores compared to the previous years. I appreciate the proposal to equip all coaches with bio toilets and announced 'Clean my coach' App for passengers. The Railway Budget provides for commissioning of new railway lines of 3,500 km against 2,800 km in 2016-17 but it is inadequate for meeting the demands from various places.

The total proposed outlay for 2017-18 is Rs. 131,000 crore, which shows a slight increase comparing to the previous budget. But the sharp increase in commuters and the need to use railways as a mode of transport of essential goods, food grains and other commodities, it is not enough to arrange essential infrastructure facilities to the Indian Railway.

The revenue side, Government is expecting a sharp increase of above 9% comparing to the previous budget. Railway's expectation is Rs. 1,78,350 crores comparing to previous year's amount. The traffic revenue is estimated Rs. 1,88,998 crore, which is 10% extra than the previous year. Revenue from freights is expecting 9% hike. But The last year the expected revenues were not come from any of the above sectors.

The total expenditure for 2017-18 is projected Rs. 1,80,550, which shows as slight increase. Earlier the railways paid a return on the budgetary support it received from Government every year, known as dividend. The rate of dividend was about 5% from this year onwards, railway has not to pay any dividend to Government, this is the only difference from the previous budget of railways.

In Septmeber, Railways introduced flexi-fare system for certain categories of trains. This had raised concerns about train fares becoming more expensive. In 2016-17 passenger revenue across all classes declined despite an increase in passenger traffic. In light of this, its is unclear how passenger revenue will increase in 2017-18 with a marginal increase of traffic.

In the last few years, the share of gross budgetary support as a percentage of total plan outlay has rained constant. This suggests that the Central Government's support to Railways has broadly remained similar in the last few years. The Committee on Restructuring Railway has observed that raising revenue for Railways is a challenge because of investment made in projects that do not have traffic and hence do not generate revenue, the unbalanced mix of passenger and freight traffic does not help generate revenue, the efficiency improvements do not result in increasing revenue and delays in projects results in cost escalations are difficult to recover costs.

The social service obligations include pricing essential commodities lower than cost, low fares and passenger concessions: such as cheaper tickets for senior citizens, army veterans, uneconomic branch lines and new lines are not yet profitable. Even NITI Aayog also noted that the data related to the cost of running passenger business is not scientific and accurate. Therefore, it is difficult to compute accurately the levels of under-recoveries. The calculations of social costs does not factor the efficiency of various expenditures.

Let me raise few issues which is affecting my state and my constituency After decades of struggle, the Karnataka Government and the Railways inched a step closer towards introducing a commuter railway system in Bengaluru after both the parties signed an MoU in the month of January.

The State Government has raised equity related concerns in this project has not addressed in the budget. Hon'ble Chief Minister of Karnataka expressed reservation over the Centre's draft suburban rail policy's financing pattern. The draft mentions financing pattern as 20 per cent by Central

Government and 80 per cent by the state Government, he said Government is unable to bear this cost. The State Govt is ready for a 50:50 financing pattern, and also request that the Centre should also share the land cost. It is very unfortunate that the budget allocated not even a single rupee for the suburban rail as promised earlier.

The Centre had promised to take up the projects with the State Government sharing 80 per cent of the cost. But the state had requested for a 50:50 formulae. Suburban rail needs Rs 100 crore, but nothing has been allotted for it. The Byappanahall coaching terminal got only Rs 116 crore. Only one Rail Under Bridge (RUB) has been sanctioned, while we need 50. Electrification of trunk routes, Bengaluru to Hosur and Yeshwanthpur to Tumakuru line, has been sanctioned without funds. They will have to completely rely on institutional funding, that is, loans from private groups. The earlier plan was to decongest the Krantiveera Sangoli Rayanna station by acquiring 3 acres of land in Binny Mill. But no funds have been allocated.

I request the Union Government to reconsider the cost sharing ratio in all railway projects in Karnataka also to take responsibility in land acquisition.

There are few new ROBs need to be constructed and RUBs needs to be widened in my constituency. Yarab Nagar, Ramanagara Town at LC 37&38, Aldenahalli village in Anekal Taluk at LC 109, Marasuru cillage Anekal Taluk at LC 116, Iggaluru Depo, Anekal Taluk at LC 117, Kirthi Layout Anekal Taluk at LC 118 are the new ROBS need to be constructed. Maranayakanahalli Anekal Taluk at LC 108, Channena Agrahara Anekal Taluk at LC 115 are the existing RUBs need to widened in my Constituency. Therefore I request the Government to allocate adequate funds for the completion of these projects keeping in view the interest of the common people.

I request the Honble Minister to extend the Ramanagar Memo train till Mandya to connect the Channapatna and Maddur Taluks. The Government of Karnataka has commissioned 220 KV Transmition line form Bidadi Grid substation to Bidadi Railway traction substation for the electrification of Bangalore-Mysore line and thereby we can extend the frequency of MEMU service in this line.

The Government has approved 100% FDI in Railway projects and that has given huge expectation for the public that the developmental projects with FDI Government failed in giving a message to the investors that environment is investor friendly and there is no sort of road blockage when the project is initiated. The Government failed in completing its high speed train projects. High speed trains we can see only on announcements not on track. Government is focused only on announcement of big projected but not focused in implementation of any of these project. I would like to say the Government failed to deliver anything to the common people rather than announcements.

***श्री अजय मिश्रा टैनी (सीपी)** : मैं भारत सरकार के बजट में रेलवे को आवंटित बजट व कार्यक्रमों का समर्थन करता हूँ तथा अपने संसदीय क्षेत्र के विषय में मैलानी-बहड़ाइच रेल लाईन कंवर्जन जो रेल बजट 2016-17 में स्वीकृत हुआ था, की तरफ ध्यान आकर्षित कराते हुए प्रभावी कार्यवाही की माँग माननीय रेल मंत्री जी करता हूँ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र 28-सीपी (उ.प्र.) के अंतर्गत मैलानी-बहड़ाइच रेल लाइन के अमान परिवर्तन की स्वीकृति सन् 2016-17 के रेल बजट में करते हुए 1900 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया था।

परंतु उक्त रेल लाइन का कुछ हिस्सा वन क्षेत्र में पड़ता है जिसमें वन विभाग की अनापत्ति (एन.ओ.सी.) रेल विभाग को लेनी है। परंतु उक्त एन.ओ.सी. प्राप्त न होने के कारण अभी तक मैलानी-बहड़ाइच रेल लाइन का काम शुरू नहीं हो सका है।

अतः उक्त एन.ओ.सी. प्राप्त मैलानी-बहड़ाइच रेल लाईन (अमान परिवर्तन) का कार्य शीघ्र प्रारंभ कराने का कष्ट करें। मैं बजट में रेल से संबंधित प्रस्तावों का समर्थन करता हूँ।

श्री राजीव सातव (हिंगोली) : उपाध्यक्ष महोदय, यह पहला रेल बजट है, जिसमें रेलवे बजट का समावेश आम बजट में हुआ है। यह तीसरा वर्ष जब हम रेलवे बजट पर चर्चा कर रहे हैं। सुरेश प्रभु जी ने दो रेलवे बजट प्रस्तुत किए, उसके पहले सदानंद गौड़ा जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया। सुरेश प्रभु जी और सदानंद गौड़ा जी के भाषणों में यह बात थी कि हम रेलवे की स्थिति सुधारना चाहते हैं। तब से करीब तीन साल का समय बीत गया है, क्या तीन साल में आपने रेलवे का परफॉर्मंस सुधारा है, रेलवे में इंप्रूवमेंट आई है इसका जवाब स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट में वलीयरली आया है कि रेलवे का परफॉर्मंस दूर-दूर तक सुधार इस सरकार द्वारा नहीं हुआ है। रेलवे स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट में उल्लेख किया गया कि माल भाड़े से आय आने वाली है, पैसेजर्स ट्रेन से आय आने वाली है, लेकिन माल भाड़े की आय में 8 प्रतिशत की कमी आई है। यात्री भाड़े में करीब छः प्रतिशत की कमी आई है। इस तरह से न आपके पास पैसेजर्स हैं और न ही माल भाड़ा है तो रेलवे कहां से चलेगी, इसमें यह सवाल है। आप जो बातें तीन साल से कह रहे हैं, वे धरातल पर कहीं भी नहीं हैं, यह दिखता है।

पिछली बार सुरेश प्रभु साहब ने बजट में आपरेटिंग रेव्यू के बारे में कहा था। आपरेटिंग रेव्यू की बात हम इसलिए कहते हैं कि अगर एक रुपया आएगा तो कितना पैसा कहां लगेगा और कैसे खर्च होगा। पिछली बार सुरेश प्रभु साहब ने कहा था कि 92 परसेंट इस साल का आपरेटिंग रेव्यू होगा। स्टैंडिंग कमेटी को रेलवे ने जो बातें कही हैं तो आपरेटिंग रेव्यू 95 परसेंट के आसपास आ रहा है। इसका मतलब यह है कि आप कहीं भी दूर-दूर तक परफॉर्मंस दे नहीं पा रहे हैं। अगले साल का आपरेटिंग रेव्यू 98 परसेंट के आसपास आएगा, इसका मतलब है कि दूर-दूर तक रेलवे की स्थिति सुधारने में सरकार कामयाब हो रही है, ऐसा नहीं लगता है। आपकी आमदनी अठवनी और खर्चा रुपया हो रहा है, इस प्रकार से रेलवे का कारोबार चल रहा है।

जब हम रेलवे सेप्टी की बात करते हैं, 2015 में 68 लोगों की जान रेलवे एक्सीडेंट में गई, 2016 में 150 लोगों की जान रेल एक्सीडेंट में गई। अब मार्च महीना आ गया है, 41 लोगों की जान रेल एक्सीडेंट में गई है। 2015 में 28716 लोग रेल रिटैलिड एक्सीडेंट के शिकार हुए हैं, जिन्हें जान गंवानी पड़ी, यह स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है। इससे यह विलयर दिखता है कि इन्फ्रस्ट्रक्चर और रेलवे की सेप्टी की तरफ सरकार का कोई ध्यान नहीं है। इस सरकार द्वारा सिर्फ बड़े वादे हो रहे हैं।

अब हम डेप्रीसिएशन रिजर्व फंड की बात करते हैं। इस बार आपने 2017-18 के लिए 5,000 करोड़ रुपए रखा है, 2014-15 में जब खड़गे साहब ने बजट पेश किया था तो इसमें 7775 करोड़ रुपए

रखा गया था। पिछले दो सालों में 2,700 करोड़ की कमी डेप्रीसिएशन फंड में आई है। अगर नई ट्रेन का

स्वस्थान नहीं होगा, नए कोचेज नहीं देंगे तो ट्रेन कैसे चलेगी, यह सवाल सामने है। अब तो आपने रेलवे को फाइनेंस के सुपुर्द कर दिया। फाइनेंस का मामला ऐसा है, वित्त राज्य मंत्री यहां बैठे हैं, डिफेंस के लिए 10-15 प्रतिशत का कट लगा रहे हैं, जब डिफेंस के लिए कट लगा सकते हैं तो रेलवे की बात ही नहीं है। जिस प्रकार से फाइनेंस एक-एक प्रोजेक्ट को करटेल करता है, रोकता है, उससे रेलवे की ऑटोनोमी पूरी खत्म होने वाली है। रेलवे इस देश का गौरव था, जिस प्रकार से फाइनेंस डिपार्टमेंट की चपेट में रेलवे आ रहा है, आने वाले समय में रेलवे कहीं दिखेगी, ऐसा हमें नहीं लगता है।

मेरे चुनाव क्षेत्र में साउथ सेंट्रल रेलवे आता है, मैं यहीं से आता हूँ। साउथ सेंट्रल रेलवे में नांदेड़ डिवीजन आफिस है। महाराष्ट्र के 48 में से 48 सांसद मांग कर रहे हैं कि नांदेड़ का डीआरएम आफिस सेंट्रल रेलवे से जोड़िए। हम प्रभु साहब से मिले, सदानंद गौड़ा जी से मिले, यह बात कांग्रेस ने उठाई, शिव सेना ने उठाई, सबने उठाई, लेकिन नांदेड़ का डीआरएम आफिस सेंट्रल रेलवे को सौंपने की दिशा में सरकार कदम नहीं उठाना चाहती है। इसमें पैसे के प्रावधान की बात नहीं है, इसके लिए एक रुपया भी नहीं चाहिए। साउथ सेंट्रल रेलवे नांदेड़ के साथ इतना सौतेला व्यवहार करती है कि जितनी खराब ट्रेन और जितने खराब रैक देने होते हैं तो वह नांदेड़ डिवीजन को पहले देने होते हैं। फैन नहीं होते हैं, टॉयलेट हैं तो दरवाजे नहीं हैं। अगर डिब्बे हैं तो पूरी तरह से सॉल्वेट की फैसिलिटी नहीं है, कोई फैसिलिटी नहीं है। इस तरह से यदि देश में खराब रैक और डिब्बे देखने हैं तो नांदेड़ डिवीजन में देखे जा सकते हैं। जहां तक ट्रेन देने की बात है तो पांच प्रतिशत नांदेड़ में देने की बात साउथ सेंट्रल रेलवे की तरफ से नहीं हो रही है।

किंगडम ट्राइबल एरिया है। यहां सोशल डेवेलपमेंट स्टेशन के रूप में रेलवे को सोचने की जरूरत है। मैं पिछले तीन साल से माननीय मंत्री जी से मांग कर रहा हूँ। मैं किंगडम माडर लाइन की बात कह रहा हूँ, माननीय गडकरी जी के यहां कुल देवता हैं। जनरल मैनेजर साउथ सेंट्रल रेलवे की तरफ से हर साल वही रिप्लाय आ रहा है कि इसे रेलवे बोर्ड को भेजा है, हमने सेंट्रल रेलवे का भेजा है। उनकी तरफ से जो मदद मिलनी चाहिए, वह नहीं मिल रही है।

माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से पूर्णा खंडवा रेलवे की बात कहना चाहता हूँ, यह किसी एक डिवीजन की बात नहीं है, दो-तीन राज्यों को जोड़ने का मामला है। अगर सुरेश प्रभु जी और पूकाश जावड़ेकर जी चाय पर चर्चा कर लें, तो यह मामला खत्म हो सकता है। एन्वयरनमेंट डिपार्टमेंट की वजह से पिछले चार साल से मामला अटका हुआ है। अगर वे सिर्फ चाय पर चर्चा कर लें तो यह मामला खत्म हो

सकता है। लेकिन अब शायद चाय पर चर्चा बंद हो गयी है, इसलिए यह बैठना नहीं चाह रहे हैं। हम आरओबी हिंगोली, आरओबी किंगडम, तापोन एक्सप्रेस को अदिलाबाद लेकर जाने की बात कर रहे थे। अंजनी एलटीटी एक्सप्रेस, जो खड़गे साहब के कार्यकाल में शुरू हुई थी, इसे हमने हर रोज करने की मांग की थी। मैं नंदीग्राम बोधड़ी का स्टापेज तीन साल से मांग रहा हूँ। मैं इसके लिए रेलवे बोर्ड गया, रेल मंत्री के पास गया। जनरल मैनेजर साउथ सेंट्रल रेलवे, जनरल मैनेजर सेंट्रल रेलवे आदि सबके पास गया, लेकिन अभी इसमें कुछ नहीं हुआ है। यदि खड़गे साहब के पास जाना है, तो नांदेड़-बेंगलौर लिंक ट्रेन में जाना पड़ता है। मैं एक दिन उसमें गया था। मैंने इतनी खराब ट्रेन, इतने खराब डिब्बे कभी नहीं देखे हैं। अगर नांदेड़ एरिया की ऐसी हालत करनी है तो निश्चित रूप से यह बहुत दुखदायी बात है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैंने दो साल पहले तीन कम्प्लेंट्स की थीं, लेकिन उनका कोई जवाब नहीं आया। दो साल पहले ट्विटर का काम शुरू हुआ, सोशल मीडिया का काम शुरू हो गया। मैंने ट्विटर पर अपनी कम्प्लेंट्स रखीं, लेकिन ट्विटर पर उन कम्प्लेंट्स का कोई जवाब, कोई कान्फिर्मेशन रेल मंत्रालय ने नहीं दिया। वे सिर्फ कह रहे हैं कि हमने सेंट्रल रेलवे को भेज दिया है, तो कोई कह रहा है कि हमने साउथ सेंट्रल रेलवे को भेज दिया है। उसमें कोई रिप्लाय नहीं है, कोई जवाबदेही नहीं है। अगर आप ऐसा काम करेंगे, तो किस प्रकार से यात्रियों की सुविधा होगी, यह हमारा सवाल है।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि लोगों की कम्प्लेंट्स, लोगों की सुविधा के लिए हमें काम करना पड़ेगा। पिछले पांच साल से लोग एक ही कम्प्लेंट कर रहे हैं और उसे भी हम जवाबदेही के रूप में नहीं देखेंगे, तो काम नहीं हो सकता। दूसरा, जब हम सेप्टी की बात करते हैं, आप कह रहे हैं कि यह एक्सीडेंट सबोटज से हुआ, तो फिर इसमें जिम्मेदार कौन है। अगर रेल मिनिस्ट्री जिम्मेदार नहीं है तो हम मिनिस्ट्री को इसकी जिम्मेदारी लेनी चाहिए, लेकिन इस बारे में कोई बात नहीं हो रही। पिछले दो सालों में करीब तीन सौ के आसपास यात्री रेल एक्सीडेंट में गुजर गये। इसका दूसरा कारण स्टैंडिंग कमेटी ने बताया कि पिछले कई सालों से 1 लाख 25 हजार स्टाफ कर्मियों की वैकेंसी है। वे वैकेंसीज आप कब फिल करेंगे, यह भी हमें पता नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, अंत में, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि इस सरकार के पास 1 लाख करोड़ रुपये बजट के लिए हैं। आप बजट ट्रेन जरूर चलाइये, उसमें हमें कुछ नहीं कहना, लेकिन जब तक आप नांदेड़, चवतमाता, हिंगोली, मशठवाड़ा, विदर्भ आदि पिछड़े एरियाज के लिए पैसे नहीं देंगे तो उनका किस प्रकार से विकास होगा। आपने कहा कि जो पैसा देगा, वहां पर हम ट्रेन

चलायेंगे। जो पैसा देगा, वहां पर कोजेज देंगे। हमारा आपसे सवाल है कि जो पिछड़ा एरिया है, उसका विकास कब होगा? आप बजट ट्रेन के लिए जरूर प्रावधान कीजिए, लेकिन अगर आप 1 लाख करोड़ रुपया, जो मशरूफाड़ा और विदर्भ की ट्रेन के लिए इस्तेमाल करते थे तो उससे कई ज्यादा ट्रेनें चलती थीं और कई लोगों को फायदा होता था।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरी आपके माध्यम से सरकार से विनती है कि पिछले तीन सालों से हम वही मांग बार-बार कर रहे हैं। यह सरकार मुंगेरी ताल के हसीन सपनों की तरह न हो। मैं यह विनती करता हूँ कि वह हमारी तरफ कुछ तो ध्यान दें। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री जगदम्बिका पाल (दुमरियानंज): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका अत्यंत आभारी हूँ कि आपने माननीय वित्त मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेलवे, जो देश की लाइफ लाइन है, उसकी अनुदानों की मांगों के समर्थन पर बोलने का अवसर दिया। मैं इस बजट चर्चा पर माननीय सदस्यों के विचार बड़ी गंभीरता से सुन रहा था। यह सौभाग्य है कि आज की इस चर्चा में प्रतिपक्ष से हमारे दो पूर्व रेल मंत्री - श्री दिनेश त्रिवेदी और श्री के.एच. मुनियप्पा साहब ने डिस्टेंसरी की और एक रेल मंत्री जी बैठे हैं। मुझे लगता है कि भारत की रेल के बारे में हम समय-समय पर कहते हैं कि सभी सरकारों ने कुछ न कुछ प्रयास किया है और सब सरकारों ने लगातार घोषणाएं भी की हैं।

जब हर मंत्री अपने बजट को प्रस्तुत करता था, तब इस बात को कहना था कि इससे पहले की घोषणाएं, जो लगभग 5 लाख करोड़ रुपये की हैं, उनके लिए कहां से रिसोर्सिंग लायें। यह चिन्ता इसी सदन में व्यक्त होती थी, लेकिन पहली बार कार्य संस्कृति में एक बदलाव आया है। रेलमंत्री जी ने कहा था कि मैं केवल घोषणाओं में विश्वास नहीं करता कि बजट के समय हम नई-नई घोषणाएं कर दें, नए स्टैंपिंग की घोषणा कर दें या माननीय सदस्यों को प्रसन्न करने के लिए घोषणाएं कर दें और बाद में वे घोषणाएं पेंडिंग रहें और बाद में शायद वे कभी क्रियान्वित न हो सकें। मैं बधाई दूंगा कि पिछले दो वर्षों में माननीय मंत्री जी ने जो बातें कहीं कि हमारा फोकस उन योजनाओं पर होगा, जो आज ऑन-गोइंग हैं या बहुत सी परियोजनाएं पूरी हुई हैं। इस सरकार में कम से कम यह बदलाव आया है कि इस सदन में या इस सदन के बाहर भी रेल मंत्रालय एवं रेल मंत्री जी के द्वारा जिन योजनाओं की घोषणाएं हो रही हैं, उनको पूरा करने की दिशा में कारगर कदम भी उठाए जा रहे हैं, उनके लिए बजट एलोकेशन किया जाता है।

मैं समझता हूँ कि आज का दिन ऐतिहासिक है। वित्तमंत्री जी कह रहे थे कि हमने ये बजट पेश किया और जिस तरह माननीय सदस्यों ने उत्तेजा किया कि वर्ष 1924 से यह परम्परा चली आ रही थी कि अलग से रेल बजट प्रस्तुत हो रहा है। अब पहली बार आदर्शपूर्ण प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जो सरकार बनी है, हमने रेल बजट को जनरल बजट के साथ मर्ज किया और उस बजट को हमने ऐतिहासिक बजट कहा है। निश्चित तौर से रेल बजट को जनरल बजट के साथ मर्ज करने के पीछे इस सरकार का क्या मकसद है, इस देश को भी जानना चाहिए। मुझे लगता है कि शायद दिनेश त्रिवेदी जी एवं सखेंदे जी, इस बात पर सहमत होंगे कि यह जो परम्परा चली आ रही थी, उसमें ईस्ट इंडिया कंपनी के द्वारा रेलवे ऑपरेशन की जाती थी और ब्रिटिश क्राउन को डिभिडेण्ड दिया जाता था। ... (व्यवधान) उस समय जब ईस्ट इंडिया कंपनी द्वारा रेल को चलाया जाता था तो उसका डिभिडेण्ड हर साल ब्रिटिश क्राउन को दिया जाता था। देश आजाद हो गया, रेल मंत्रालय ईस्ट इंडिया कंपनी से भारत सरकार का एक विभाग बन गया, लेकिन इसके बावजूद भी रेलवे हर साल पांच प्रतिशत डिभिडेण्ड देने का काम करती थी। वह व्यवस्था अभी तक चली आ रही थी, क्योंकि उसमें सरकार की इविटि थी। ब्रिटिश हुकूमत से देश को आजादी मिल गयी, लेकिन रेलवे को वह स्वातंत्र्य नहीं मिली थी। पिछले साल भी रेलवे ने भारत सरकार को लगभग 9000 करोड़ रुपये डिभिडेण्ड के रूप में दिए।

आज पहली बार इस सरकार ने रेलवे को भी यह स्वातंत्र्य दी है कि अब बजट मर्ज के बाद, अब रेलवे को यह डिभिडेण्ड नहीं देना होगा और वह पैसा रेल के विकास में काम आएगा। कम से कम इस बात से आप सभी सहमत होंगे। मुझे लगता है कि यह एंड ऑफ डिभिडेण्ड एरा है, एंड ऑफ कॉन्वोल्यूशन एरा है। आखिर यह काम कैसे शुरू हुआ। जब यह सरकार बनी तो उसके बाद यह तय हुआ कि रेल में ओवरआल सुधार के लिए विवेक देवराय कमेटी बने। उस कमेटी ने बहुत सी संस्तुतियां दीं, उनमें एक संस्तुति यह भी थी कि रेल बजट को जनरल बजट के साथ मर्ज कर दिया जाए। इसके पीछे उद्देश्य यह था कि यदि हम रेल बजट को जनरल बजट के साथ मर्ज करेंगे तो मल्टीमॉडल प्लानिंग के तहत काम होगा। रेलवे, डाईवेज, इनलैंड वाटरवेज- इन तीनों का आपस में समन्वय होगा। जो चिन्ता माननीय सदस्य व्यक्त कर रहे थे कि आज ट्रैफिक एयर पर जा रहा है और ट्रांसपोर्ट का मामला रोड पर जा रहा है, उसमें कैसे एक कोऑर्डिनेटेड एफर्ट हो सके, उस दिशा में यह एक कदम है। आज बजट मर्ज हुआ है, लेकिन रेलवे की फंक्शनल ऑटोनोमी बनी रहेगी। जैसा मैंने पहले कहा, वर्ष 2016-17 में 9731 करोड़ रेलवे को डिभिडेण्ड के रूप में सरकार को देने पड़े। यहां हमारे कई जिम्मेदार मंत्री बैठे हुए हैं। वर्ष 2009 से 2014 के बीच में जो बजट की बात होती है, यह सही है कि बजट में हमारा ग्राँस बजटरी सपोर्ट होता है, जो हर साल सरकार देती है। दूसरे, जो इंटरनल रिसोर्सिंग होते हैं, जिन्हें ट्रैफिक और फ्रेट से हम अर्न करते हैं, जो एक्सट्रा बजटरी रिसोर्सिंग होते हैं, जैसे एल.आई.सी. से सरकार ने डेढ़ लाख करोड़ रुपये का समझौता किया है या मार्केट बॉरोइंग होती है। जो पीपीपी मोड में होता है, मैंने पिछली सरकार में कई रेल बजट देखे हैं। पीपीपी मॉडल में क्या-क्या घोषणाएं नहीं की जाती थीं। पीपीपी मॉडल में मेडिकल कॉलेजेज और इंजीनियरिंग कॉलेजेज बनाने की बात होती थी। यह पूरा सदन गवाह है, ममता जी ने और दिनेश जी ने भी बजट प्रस्तुत किया था।

आज जब आप चिन्ता कर रहे हैं तो उस पीपीपी मॉडल में पांच वर्षों में क्या-क्या उपलब्धियां हासिल हुईं या हम एक्सट्रा बजटरी रिसोर्सिंग में कहीं पर सवसीड कर पाए हैं, यह देखना चाहिए। पहली बार ऐसा हो रहा है कि पीपीपी मॉडल में भी हमने 500 स्टेशनों को एंज करके का सोचा है और जिन स्टेशनों में हमने रिफॉर्म करने का सोचा है, उनमें पांच स्टेशनों थे। उसमें भोपाल के हबीबनंज का टेंडर हो गया है। उसमें चाहे आज ब्रिजवासन हो या सूट हो या आनंद विहार हो, इसको उसी तरह से हम बनाने जा रहे हैं, जैसे आज हमारे एयरपोर्ट के टर्मिनल हैं। आज जिस तरीके से सरकार का जो फोकस एरिया है, उसमें हमने सबसे पहली प्राथमिकता रखी है कि हमारे यात्रियों की सुरक्षा हो और दूसरे जो कैपिटल विकास की बात है, उसके काम की प्राथमिकता हो। तीसरे, स्वच्छता हो। चौथे, जिस फाइनेंस की चिन्ता कर रहे थे, उस फाइनेंसियल एंड एकाउंटिंग रिफॉर्म की चिन्ता हो।

मुझे लगता है कि अगर आज एक्सीडेंट की चर्चा हो रही है तो लगातार जब से देश आजाद हुआ, रेल की दुर्घटनाएं होती हैं, यह दुर्भाग्यपूर्ण है और उन दुर्घटनाओं में लोगों की जानें जाती हैं, यह चिन्ता का विषय हमारे लिए भी है और आपके लिए भी है, हम सबके लिए है, लेकिन मैं सरकार को बधाई देना चाहूंगा कि पहले दुर्घटनाएं होती थीं, रेलवे कुछ मुआवजा दे देती थी, कुछ राज्य सरकारें कर देती थीं। उन दुर्घटनाओं के लिए हम लोग दुखी हो करके, दो चार दिन तक दुखी होकर, उनको मुआवजा देकर हम लोग अपने कर्तव्य की इतिश्री समझ लेते थे और ऐसा लगता था कि जैसे यही नियति है। लेकिन अगर उन रेल की दुर्घटनाओं को भविष्य में रोकने के लिए, जिस तरीके से हम जापान की तकनीक के साथ इन्सूल करने जा रहे हैं कि हम अपने रेलवे की पैसंजर्स सेफ्टी को सर्वोच्च प्राथमिकता देंगे और उन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए, हम राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष का निर्माण करेंगे तो मैं समझता हूँ कि इसके लिए पूरे सदन को सरकार को बधाई देनी चाहिए। पहले जो चिन्ता होती थी कि रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए, यात्री सुरक्षा के लिए रेलवे के पास पैसा नहीं है। इतना ज्यादा ऑपरेटिंग खर्चियों आता है, उसमें इतनी बचत नहीं है, लेकिन मैं रेल मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई दूंगा कि राष्ट्रीय रेल सुरक्षा के लिए एक लाख करोड़ रुपये की उन्होंने व्यवस्था की है। यह हमारी सरकार की निश्चित रूप से बहुत बड़ी उपलब्धि होगी और आने वाले दिनों में रेलवे दुर्घटनाओं को रोकने में सरकार सक्षम होगी।

इस दिशा में सरकार प्रत्येक वर्ष 20000 करोड़ रुपये खर्च करेगी। इस तरह से मैं समझता हूँ कि अभी तक जो आप ग्राँस बजटरी सपोर्ट की बात करते थे, अगर पिछली बार 2016-17 में 46,366 करोड़ रुपये सरकार ने सपोर्ट किया था तो इस बार जहां सरकार को डिभिडेण्ड नहीं देना पड़ेगा, दूसरी तरफ 8 प्रतिशत की वृद्धि की है, जिससे 55000 करोड़ रुपये रेलवे को ग्राँस बजटरी सपोर्ट से मिलेगा। इसी तरह से इंटरनल रिसोर्सिंग में भी हमने चाहे फ्रेट ट्रैफिक हो या पैसंजर ट्रैफिक हो, उन दोनों की आमदनी हमने 24 और 28 प्रतिशत रखी है। एक्सट्रा बजटरी रिसोर्सिंग से भी रखी है। हम कहना चाहते हैं कि अगर आज हमारी चिन्ता है तो आप देखिए कि वर्ष 2009 से 2014 के बीच में हम जो भी औसत कैपिटल खर्च करते थे, वह 2009 से 2014 के बीच में औसत 48000 करोड़ रुपये होता था। लेकिन आज हमें खुशी है कि आज वह कैपिटल एक्सपेंडिचर हमने 1,31,000 करोड़ रुपये बढ़ाया। इसलिए रिसोर्सिंग की बात के लिए जो रेल मंत्री जी ने इस सदन में वादा किया था कि हम रिसोर्सिंग लाएंगे, जिन योजनाओं का उत्तेजा करेंगे जो जनता के हित में होंगी, हम उनकी प्राथमिकताएं निर्धारित करेंगे।

19:00 hours

हम उन प्राथमिकताओं को ग्राँस बजटरी सपोर्ट, अपने इंटरनल रिसोर्सिंग एक्सट्रा बजट सपोर्ट, रिसोर्सिंग, से पूरा करेंगे। एल.आई.सी. पीपीपी मोड या वह मार्केट बॉरोइंग मोड हो, उन चीजों से हम काम को पूरा करेंगे। हम वर्ष 2014 तक रेलवे के विकास के लिए में 48,000 करोड़ रुपये खर्च करते थे, लेकिन वर्ष 2015 और वर्ष 2016 में, दो वर्षों में हमने कैपिटल एक्सपेंडिचर में साढ़े तीन लाख करोड़ रूप खर्च किया है। इस तरह हम रेलवे की विकास यात्रा को आगे ले जा रहे हैं। 'हम सफर' 'अंत्योदय' या तेजस की घोषणा हो, हम उस दिशा में आगे बढ़ रहे हैं।

हम ने वर्ष 2016-17 में 1,21,000 करोड़ रूप खर्च किया। हम वर्ष 2017-18 में कैपिटल एक्सपेंडिचर के लिए 1,31,000 करोड़ रूप रखे हैं। रेलवे के ऐसेट निर्माण, खरीद और रख-रखाव के लिए, भारतीय रेल ने वर्ष 2015-16 में अपने योजना व्यय के माध्यम से 93,000 करोड़ रूप से अधिक की धन राशि खर्च की। मैं केवल आंकड़ों की बात नहीं कर रहा हूँ।

अगर हम आजादी से बाद की बात करें तो हम ने अभी तक केवल 10,000 किलोमीटर नयी रेल लाइन बनायी है, वहीं हम ने वर्ष 2016-17 में 2,800 किलोमीटर नयी रेल लाइन बनायी है। वर्ष 2017-18 में 3,500 किलोमीटर रेलवे लाइन बनाने का टारगेट है। निश्चित तौर से आने वाले पांच सालों में रेलवे में यह प्रगति होगी। ... (व्यवधान)

जहां हम सात किलोमीटर नयी रेल लाइन कमीशन करते थे, वहीं आज हम 19 किलोमीटर रेल लाइन कमीशन कर रहे हैं। हम ने इलेक्ट्रिफिकेशन पर सबसे ज्यादा प्रायोरिटी दी है। वर्ष 2016-17 से हम ने 2000 किलोमीटर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया, वहीं वर्ष 2017-18 में 4,000 किलोमीटर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करना है। बुद्धिस्ट सर्किट गोरखपुर, सिद्धार्थनगर, बलरामपुर होते हुए गोंडा की ओर जाती है, उसे इस सरकार ने मीटर गेज से ब्रॉड गेज में कंवर्ट किया। आज मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि अब वह ब्रॉडगेज हो गया है, एक वैकल्पिक रूट हो गया है, गोरखपुर, गोंडा, लखनऊ की जगह पर गोरखपुर, सिद्धार्थनगर, आनंद नगर, बलरामपुर हो कर रूट है, माननीय मंत्री जी इसे विद्युतीकरण करें। इसका लाभ ददन जी, किर्ति वर्धन जी, पंकज चौधरी जी के लोक सभा क्षेत्रों से गुजरती है, उनको लाभ मिलेगा।

आज हम कन्याकुमारी से कश्मीर तक की बात करते हैं हमारे प्रधानमंत्री जी 'सबका साथ - सबका विकास' की बात करते हैं, उस दिशा में हम सभी को जोड़ने की बात कर रहे हैं। हम लक्ष्य रखा है कि वर्ष 2020 तक नॉर्थ-ईस्ट के सभी राज्यों की राजधानियों को रेल से जोड़ देंगे, जो एक कल्पना थी, उस कल्पना को भी वास्तविकता के धरातल पर साकार करने का काम हमारी सरकार करने जा रही है।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि एक महत्वपूर्ण बुद्धिस्ट सर्किट है, जिसमें सारनाथ, कुशीनगर और श्रावस्ती है, सौभाग्य से आज वह ब्रॉड गेज हो गयी है। हमें उस बुद्धिस्ट सर्किट पर ट्रेन चलानी चाहिए, जो सारनाथ, वाराणसी से शुरू हो और कुशीनगर, कपीलवस्तु होते हुए श्रावस्ती और लखनऊ तक जाये। जब रेलवे बजट को आम बजट में मर्ज कर दिया गया है तो आने वाले दिनों में हम उस बुद्धिस्ट सर्किट की कल्पना को साकार करें।

जब भारत के प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी नेपाल की संविधान सभा में कक्षा था, उस समय से नेपाल के वातावरण में एक परिवर्तन हुआ है, आज नेपाल के लोगों में भारत के प्रति जो व्यवहार और भाव है, पिछले दिनों वहां के मैनबर्स ऑफ पार्लियामेंट आये थे, आज भारत में एनडीए की सरकार बनी है।

मुतायम सिंह जी सदन में विंता किया करते थे कि हमारे जो पड़ोसी मुल्क हैं, उनमें से किसी मुल्क के साथ हमारे अच्छे रिश्ते नहीं हैं चाहे नेपाल हो, श्रीलंका हो, म्यांमार हो, बांग्लादेश हो या पाकिस्तान हो। सरकार बनने के बाद प्रधानमंत्री जी ने कहा कि किसी प्रधानमंत्री को काठमांडू तक जाने में या श्रीलंका जाने में 19 वर्ष लग गए। आज ढाई वर्षों में हमने अपने पड़ोसी राष्ट्रों के साथ जिस तरह से संबंध अच्छे किए हैं, उन सभी का श्रेय प्रधानमंत्री जी को जाता है। मैं कहना चाहता हूँ कि प्रधानमंत्री जी ने बरनी से काठमांडू रेलवे कनेक्टिविटी के सर्वे के आदेश दिए थे। मैं चाहता हूँ कि वे सर्वे पूरे किए जाएं, क्योंकि पूरा नेपाल मनीआर्डर इकोनोमी पर है। नेपाल के लोगों के लिए भारत उनका दूसरा घर है। जिस तरीके से वे यहां आते हैं, हमारे देश में काम करते हैं, उनके लिए सोचने का काम किया गया है।

महोदय, पहली बार रेल शिपिंग का आयोजन हुआ। मैं समझता हूँ कि कभी यह कल्पना भी नहीं की गई होगी। तीन दिन के रेल शिपिंग का आयोजन किया गया। स्वयं प्रधानमंत्री जी वहां गए और रेलवे अधिकारियों से सुझाव लिए गए। देश के लोगों से भी सुझाव मांगे गए। प्रधानमंत्री जी ने स्वयं 25 से 30 सुझाव दिए और डिस्कस किए और तीन दिनों तक रेलवे के गुणात्मक सुधार के लिए फैसला हुआ। उसके बाद माननीय मंत्री जी ने ट्रांसफरमेशन डायरेक्ट का गठन किया है, उसे टाइम बाउंड काम सौंपा जाए। चाहे ऑपरेटिंग रेश्यो की बात हो या कैपिटल एक्सपेंडिचर हो, हर फील्ड में सुधार किया जा रहा है।

*SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): This is the first time since 1924 that the Railway Budget was merged with the Union Budget in 2017-18. This has the benefits of promoting planning for multi modal transportation.

Railway budget for 2017-18 is Rs. 1,31,000 crore, which is only a 8% increase from 2016-17 revised estimates. This is the total expenditure proposed for 2017-18, after consideration of extra budgetary resources (EBR).

Capital expenditure for Central Sector schemes is Rs. 55,000 crore in 2017-18. This is a 10% increase in the expenditure compared to the revised estimate for of Rs. 46,155 crore in 2016-17.

Railways revenue for 2017-18 is projected to be at Rs. 1,78,350 crore which is a 9% increase from revised estimate of Rs. 1,62,960 crore in 2016-17. In 2016-17 the revenue collected by the Railways is Rs 1,62,960 crore, which fell short of the budget projections by Rs. 6,300 crore. This raises questions about the financial sustenance of the Railways, which is subsidizing passenger fare at the cost of increased freight rates. The revenue from passenger tariff decreased by 6% and that from freight tariff reduced by 8% in 2016-17, compared to the projected revenues.

Railways is allocated total outlay of Rs. 1,80,550 crore in budget 2017-18, which is a 10% increase from the 2016-17 revised estimates. Though this is an affirmative step, the Railways failed to fully utilize the budget allocated to it in 2016-17 and its expenditure decreased by 4% compared to the budget estimates of 2016-17.

With the merger of the budget of the Railways with the union Budget , the railways is no longer liable to pay dividends. Further, following the recommendations of the Railway Convention Committee in 2014, the dividend payment for 2016-17 is waived.

Revenue receipts from passenger segment in 2017-18 are projected to increase by 4.4% to Rs. 50,125 crore from the revised estimate of Rs. 48,000 crore. Committee on Restructuring Railways had observed that raising the revenue of Railways will be a challenge because delays in projects increase the cost and the skewed mix of freight and passengers. Thus, I request the Government to clarify how it projects an increase in revenue by more than 4% in 2017-18.

In the demand for grants of 2017-18 Rs. 11,532 crore is allocated for the construction of new railway lines. This is more than 15% decrease in the allocation in relation to the Rs.13,660 crore released in 2016-17, as per the revised estimates. Even after considering the extra budgetary resources (EBR), the total budget is Rs. 21,185 crore, only a nominal increase over Rs.18,545 crore in the previous financial year.

Amount of funds set aside for gauge conversion in 2017-18 budget also witnessed a decline of Rs.1436 crore. (from Rs 5,110 crore to Rs. 3,674 crore).

Wagons and coaches are the most neglected in this budget. Rolling stock is allocated capital expenditure of Rs.2,006 crore in 2017-18 which is more than 200% less than the revised estimate of Rs. 6,150 crore in the previous financial year. Even after considering the EBR, the total budget for rolling stock witnessed a decline of Rs.800 crore to Rs. 25,194 crore, the year 2016 saw an increase in rail accidents and casualties. One of the suggestions by the experts to reduce the impact from accidents is to upgrade the ICF coaches (integral Coach Factory coaches) to LHB coaches

(Linke Hoffman Busch coaches). This is because, the LHB coaches sustain shock from accidents more efficiently and hence, less harm to passengers in case of an accident. The replacement of ICF coaches will face a setback because of the decreased budget.

Moreover, in the budget speech, to improve the competitiveness of Railways vis-a vis other means of transport, the Finance Minister proposed customization of rolling stock to suit the needs of perishable goods. Reduced capital budget for rolling stock puts in question this proposal by the Government.

In the Budget speech, the Finance Minister proposed a railway safety fund, Rashtraiya Rail Suraksha Kosh (RRSK) is instituted from this year with Rs. 20,000 crore. The focus and purpose of it is to promote passenger safety. The Budget speech also included promises of elimination of unmanned level crossings by 2020. Though this is a right step in ensuring safety of the rail passengers, the capital expenditure allocated to Level Crossings has reduced by 35% to Rs. 6, 212 crore in 2017-18 budget.

Indian Railways is one of the largest network of rail transport. However there are many towns and two tier cities which lack proper connectivity to markets and tier one cities. The Government must undertake aggressive expansion of the rail network to the hitherto isolated areas. On the contrary in this year's Budget, the Government has lowered its target for the construction of new railway lines to 800 route kms, compared to the revised target of 900 route kms in 2016-17.

Operating surplus for Railways is the ratio of working expenditure to the revenue earned from tariffs and it depicts the operational efficiency of the Railways. The lower the ratio, higher is its efficiency. The Operating Ratio for 2016-17 increased from budgeted estimate of 92% to 94.9% as per the revised estimate. For 2017-18, the Operating Ratio is projected to be at 94.57%.

There are five other issues pertaining to the State of Maharashtra, to which I would like to draw the attention of the Government of India.

First, I am glad to bring to the notice of the Government that the construction of Diesel Multiple Unit (DMU) service from Pune to Daund, and the inspection process of the route are completed. Before the Diesel Multiple Unit service, only passenger trains operated on this route between Pune to Daund. But with the introduction of DMU service, around 1,800 people will benefit from this service on a single onward journey.

Second, geographically Daund and Bhigwan are closer to Pune than Solapur. But both Daund and Bhigwan railway stations come under the Divisional Railway Manager (DRM) of Solapur. As a result, railway workers from Daund and Bhigwan have to travel to Solapur for any railway related work. This is causing inconvenience to railway workers. Hence I suggest bringing Daund and Bhigwan railway stations under the jurisdiction of Pune DRM, to ease the burden on the railway workers from Daund and Bhigwan.

Third, I would like to thank the Minister for his cooperation in completion of electrification of the railway line from Bhigwan to Daund. Prior to this, only diesel engines operated on this route. Ministry of Railways is considering opening of Diesel Multiple Unit (DMU) service from Pune to Daund. Since the electrification and inspection of the Bhigwan-Daund route is completed, I request the Ministry of Railways to end the DMU service from Pune-Daund to Bhigwan.

I would like to draw attention to the non-availability of funds for implementation of the projects under Ministry of Railways, for Maharashtra.

As agreed upon by the Ministry of Railways and the Government of Maharashtra, the 40-50% budget required for the implementation of the projects sanctioned by the Government of India is shared by the Government of Maharashtra. While 8 projects are sanctioned by Government of India, implementation of 3 of the projects is ongoing in Maharashtra.

These three projects, where the GoM sharing 40-50% to the cost of the railway line, are:

- (i) Ahmednagar-Beed-Parli-Vaijanth (261.25kms)
- (ii) Wardha-Yavatnal-Pusad-Nanded (284 Kms)
- (iii) Wadsa-Desaiganj-Aarmori-Gadchiroli (49.5 kms)

However, due to the delay in the release of adequate funds by the Ministry of Railways, implementation of these railway projects is facing setbacks. Hence I urge the Minister of Railways to look into the matter and sanction its share of funds for speedy implementation of these railway projects.

I would like to draw attention to the delays in according post facto sanction of posts created under Government Railway Police (GRP), by the Ministry of Railway. According to the Indian Railway Financial Code Volume I, the Ministry of Railways will reimburse 50% of the expenditure incurred for creation of posts under Government Railway Police (GRP). Reimbursement is sanctioned by the Centre, Provided that prior approval from the Railway Board is sought for the personnel appointment.

In Maharashtra, as of January 2017, there are 640 posts awaiting post facto approval by the Railway Board.

S. No.	Name of Unit	Post not approved by Railway Board
1.	S. P. Railways, Mumbai	298
2.	S.P. Railways, Nagpur	275
3.	S.P Railways, Pune	67

S. P Railways: Office of Superintendent of Police

Thus the complete expenditure for these 640 Government Railway police personnel is being borne by the State Government of Maharashtra. This is burdening the State Exchequer.

Hence I urge the Ministry of Railways to accord post facto approval by the Railway Boards to these 640 posts and release funds for reimbursing 50% of the expenses incurred on these posts.

* SHRI P.K. BIJU (ALATHUR): With the budget 2017-18, the separate Railway Budget, a 92-year-old tradition, has been scrapped by the Centre. Unlike previous years, the pink Book-which details all the budgetary allotment in Railway projects-was not available for the public. Mystery over fund allotment to various projects still continues. This has happened for the first time in the history of India.

There are reasons to believe that the Narendra Modi Government's decision to merge the railway budget with the general budget is part of the Government's larger strategy to privatise Railways, India's largest public carrier. The railways is critical since its services complement many other sectors and the broader economy. It commutes works with less charge, transport of goods and food materials. Agricultural products could reach the remotest corners of the country only because of railways, thereby helping the farmers to get a good price as well as consumer's affordable products. Scrapping rail budget restricts the organisation's capacity and finally leads to the privatization of services.

Already many services including catering , cleaning etc are privatized. But it is seriously disappointing that, the Indian railway has derailed its stand as a social welfare system that caters to the millions of poor in the country. In this present budget, Government will move ahead with the listing of the railway public sector undertakings (PSUs)- Indian Railway Catering and tourism Corp. (IRCTC), Indian Railway Construction co. Ltd (IRCON) and Indian Railway Finance Corp. Ltd (IRFC)-and come out with a procedure for a time-bound listing of central public sector enterprise (CPSEs). It is evident from this move that, the overall orientation of the Ministry of Railways is crass privatization and market orientation with rules for competition and exercise of market power.

Further, despite proven failure, the Government also preferred to stick to PPP, FDI and outsourcing path in various segments of railway operation and services. PPP route for infrastructural expansion and services during the UPA regime as reflected in plan expenditure in 2013-14 falling short by a whopping "Rs 59,359 crore from the target due to non-materialisation of PPP targets." This means, either the expansion work will suffer or the private investors' lobby will extract more undue concessions from the Government in the process of their response, finally increasing the burden on the common people. Precisely, that had been the past experience of all PPP projects in sea-ports, airports, roads etc during the UPA's tenure which increased the burden on the consumers and the people in a big way. The present Government is also hell bent upon repeating the same mistake.

Now the railway service charges are paralleling flight charges. The passenger and freight fares are sky rocketing every year. Why the Government is failed to understand that, even a small hike in passenger and freight fares will have multiple impacts on the economy of our country. Why the Government fails to understand that it the freight hike is the major reason for the sky rocketing inflation food price? Please note, consumer prices in India increased 5.76 percent year-on -year in May of 2016, higher than an upwardly revised 5.47 percent rise in the previous month and compared to market expectations of 5.5 percent. It is the highest figure since August of 2014 as food inflation increased to 7.55%, the most in 21 months. Increase in freight charges in commodities like coal, cement, steel would add to the cost of production. Inflation of price of the cement and steel would further increase the cost of construction. It will badly affect the dream of the homeless to own roof over their head.

In 2016, crucial decisions such as fair hike and freight hike had been taken much before the announcement of Budget, and Inside the Parliament they declare that that there is no fare hike. Is it not bypassing the democracy of our country and it is a very serious indicator of the motive of the Government. Merely playing drama in the Parliament will not be enough to address the problem of underdevelopment.

The frequent railway accident in country is shocking and hundreds of people have lost their lives. In the 6-year period between 2009-10 and 2014-15, there were a total of 803 accidents in Indian Railways killing 620 people and injuring 1855 people. 47% of these accidents were due to derailment of trains. The recent train accident in Uttar Pradesh has again triggered a debate on safety. More than 150 people died in that accident. Between 2009-10 and 2014-15, there were total of 803 accidents in Indian Railways. By far, the highest numbers of accidents are because of derailments and accidents at level crossings. Nine out of Ten rail accidents during 2009-10 and 2014-15 have been due to derailments and accidents at level crossings. The other type of accidents includes collisions, etc. but their number is relatively much lower. Between 2009-10 and 2014-15, there were a total of 803 accidents in India Railways.

Despite these, thousands of vacancies are still remain vacant in the Railways. Indian Railway has 2.25 lakh positions vacant currently. Most of the vacancies are in safety-related posts of loco running staff, driver station master, guard, signal inspector and maintenance staff. Instead of filling the vacancies the railway is out sourcing its services to private companies that are not accountable. The safety and security of the Indian railway is really condemnable.

From paying for a job to freight scam, land acquisition violations to poor quality of locomotives, the railways is riddled with corruption at every level. In a report tabled in Parliament on February 12, 2014, CAG said the railways lost revenue of Rs2,487 crore, according to its audit conducted between May 2008 and March 2012. Railways suffered a huge loss of over Rs 29,000 crore in freight earnings due to mismanagement of dual freight policy for transportation of iron ore, according to the report of the Comptroller and Auditor General Of India. In fact the Central Vigilance Commission said that in 2014 there was an 82% increase in corruption cases from 2013 and most of them were in the railways.

It is also highly condemnable the regional discrimination of the Central Government with a vengeance. Kerala has been a historically neglected region for railway. Kerala is a world renowned tourist destination. It is also well known for its beautiful religious destinations. But the insufficient funds earmarked for new lanes, gauge conversion, doubling of lanes and electrification act as a major impediment of the railway development of the state.

In order to boost the pilgrim tourism, a new service should be started between Guruvayur and Mookambika. Gauge of conversion Guruvayoor-Rameswaram via Palakkadu, dindigal, Madurai. This will lift up the pilgrim tourism in the south India and will have a huge revenue generating step for the railway.

The long-standing demand of the state for more trains from important cities, a separate railway zone, track doubling and electrification, development of adarsh stations at Vallatholnagar and vadakkancherry, has not been met. The demand for Railway Over Bridges, at Kollengode-Oottara, Muthalamada under Palakkadu division, Enkaddadu, Pottore, Akamala, Mulloorkkara Under Thiruvananthapuram division, subway at Peruvambu are also neglected. Kerala has acquired 235 acres of land for the Kanjikkode factory. Even after laying the foundation stone before five years, nothing has been done on that land.

I conclude with a request to continue the Indian railway as a social welfare measure to cater the poor in our country and desist from all attempts of privatization in any form.

श्रीमती अर्पिता घोष (बालूरघाट) : महोदय, मैं आपके प्रति तथा अपनी पार्टी की आभारी हूँ कि मुझे सदन में अपनी बात रखने का मौका दिया गया है। मैं जगदम्बिका जी को क्रेवट करना चाहती हूँ कि हमारी मुख्यमंत्री सुश्री ममता बैनर्जी जब रेल मंत्री थीं, उनके समय में पहली बार पीपीपी मॉडल में रेलवे स्टेशनों में डेवलपमेंट हुई है। इस बार रेल बजट में 12 प्वायंट्स दिए गए हैं, उनमें पंचतुष्टी के बारे में एक भी शब्द नहीं कहा गया है। आप जानते हैं कि अवसर ट्रेनें लेट हो रही हैं। मुझे लगता है कि इसके बारे में जिक्र करना बहुत जरूरी था। कहा गया है कि 25 स्टेशनों को रि-डेवलप किया जाएगा। रेल मंत्री जी सदन में मौजूद हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र बालूरघाट में गंगा रामपुर, बुनियादपुर आदि डेवलप ही नहीं हुए हैं। हमने आपको बहुत बार विद्घी दी है, एन.एफ.आर. में दिया है, तब भी कुछ काम नहीं हुआ है। गंगा रामपुर बहुत नीचे रह गया है। लोग वहां से गाड़ी में चढ़ नहीं पाते हैं। इसे डेवलप करने की बहुत जरूरत है। आप रि-डेवलप करने से पहले यह सोच लें, तो बहुत अच्छा होगा।

महोदय, मैं सफाई के बारे में भी कहना चाहती हूँ। मुझे रेल में पूरी रात सफर करना पड़ता है। रेल में सफाई की हालत बहुत खराब है। आपको सफाई के बारे में ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है। आपने कोच मित्र की बात मेंशन की है कि जो भी शिकायत है, उसे जरूर देखा जाएगा। मेरा कहना है कि अभी तक सिस्टम ऐसा है कि शिकायत करने के बाद कोई फीड बैक नहीं मिलता है। लोगों को कैसे पता चलेगा कि उनकी शिकायत दर्ज हो गई है या कोई एक्शन लिया जा रहा है। अगर आप इस बारे में सोचेंगे, तो बेहतर होगा। अपने मेट्रो रेल के बारे में एक बात बताई है, which is very important, I believe. A new Metro Rail Act will be brought. That will facilitate greater private participation and investment in construction and operation. कहा गया है कि आप कोई नई पाठिसी लेकर आएं, जिससे रोजगार का सृजन होगा, लेकिन इस बारे में कोई चर्चा यहां नहीं हो पाई है। मेरा पूरा है कि क्या हम प्राइवेटाइजेशन की तरफ जा रहे हैं। आम जनता रेल से सफर करती है। अगर रेल प्राइवेटाइजेशन की तरफ जा रही है, क्योंकि इस्कॉन को बोलिया या आईआरसीटीसी को बोलिया, आप इसे लिस्ट आफ सडिसडाइज में ले रहे हैं। स्टॉक एक्सचेंज में लिस्ट कर दिया है, ऐसा लगता है कि भविष्य में यह प्राइवेट हाथों में चला जाएगा। इस पर सरकार की क्या सोच है, इसको जानना बहुत ही जरूरी है। रेलवे जैसी महत्वपूर्ण चीज को प्राइवेटाइजेशन की ओर ले जाया जाएगा, तो हमारी पार्टी इसका विरोध करेगी, हम लोग इसे सपोर्ट नहीं करते हैं क्योंकि रेलवे आम जनता के लिए है, जिसे सरकार के पास ही रहना चाहिए। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है।

बहुत-से पुराने सैंवशंड प्रोजेक्ट्स हैं। जब ममता बनर्जी जी रेल मंत्री थीं, तो बहुत-से प्रोजेक्ट्स सैंवशन हुए थे, जिनमें से कुछ मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए थे। जैसे डी तृणमूल कांग्रेस के मंत्री- दिनेश त्रिवेदी और मुकुल राय जी ने रेल मंत्री पद छोड़ा, तो वे सारे प्रोजेक्ट्स बंद हो गये थे। उनके बारे में मैंने आपको बहुत बार लिखा है। इस बार आपने उनमें से बालूर घाट- दिल्ली प्रोजेक्ट दिया है। लेकिन एक और महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है, वह है बुनियादपुर वैगन फैक्ट्री प्रोजेक्ट। यह उस समय आया हुआ था। इसमें उस वैगन फैक्ट्री का कोई जिक्र नहीं है, सिर्फ एक हजार करोड़ रुपये देकर छोड़ दिया गया है। यदि इसी तरह से पुराने प्रोजेक्ट्स पीछे चले जाएं और नये प्रोजेक्ट्स आते रहेंगे, तो इन पुराने प्रोजेक्ट्स का क्या होगा?

आपने बुलेट ट्रेन का जिक्र किया। यह बहुत बढ़िया बात है, यदि भारत में बुलेट ट्रेन चल जाएगी, तो बहुत बढ़िया होगा। लेकिन ऐसे बहुत-से स्थान हैं, जैसे मेरे संसदीय क्षेत्र में सिर्फ एक-दो ट्रेन हैं, वहाँ बुलेट ट्रेन कैसे आएगी? वहाँ सिर्फ एक-दो ट्रेन ही हैं, रेल लाइंस कम हैं, इसमें ये सारी समस्याएँ हैं। यदि आप इनको देख पाएं, तो बेहतर होगा।

हमारी मेट्रो रेल के बारे में बोला गया। मेरी अब तक की जानकारी के अनुसार, इस बार मेट्रो रेल प्रोजेक्ट्स में कुछ पैसे दिये गये हैं, लेकिन इसमें जो भी समस्याएँ थीं, उसे राज्य सरकार ने रिसॉल्व कर दिया है। हमारी मांग है कि मेरे वहाँ के मेट्रो रेल प्रोजेक्ट्स को एक्सपेडाइट करें, तो बेहतर होगा। यदि फिर भी कोई समस्या रह जाए, तो हम लोग उसे रिसॉल्व करने की कोशिश करेंगे।

ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर का क्या हुआ, इसके लिए आपकी क्या सोच है, इसका कोई जिक्र नहीं किया गया है। इसके संबंध में जिक्र होगी, तो बेहतर होगा।

इस बार रेल बजट जनरल बजट के साथ ही आया है। इसके लिए श्री जगदम्बिका जी और अन्य सदस्यों ने भी कहा कि इसका कुछ तो कारण होगा। लेकिन मुझे इसका कोई कारण समझ में नहीं आया है। इसके बारे में शायद आप बताएं। मैं एक चिन्ता व्यक्त कर रही हूँ कि कहीं ऐसा तो नहीं है कि रेलवे को प्राइवेटाइजेशन करने के लिए इसे सामान्य बजट में मिला दिया गया है। इसके लिए अलग बजट की व्यवस्था को बंद कर दिया गया है। ऐसा नहीं होना चाहिए। यह मेरी सोच है। इसका असली कारण क्या है, यदि इसे सदन के सामने व्यक्त करेंगे, तो अच्छा होगा, इस संबंध में जवाब आना बहुत ही जरूरी है।

एक और रिक्वेस्ट है कि बिशुनपुर-तारकेचर रेल लाइन का काम जल्दी कंप्लीट किया जाएगा, तो अच्छा होगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र बालूरघाट, जो बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है, वहाँ यदि रेल लाइन का प्रोजेक्ट दिया जाएगा, जैसे ममता जी ने रेलवे के प्रोजेक्ट्स सैंवशन किये थे, यदि आप उस पर फिर से विचार करके वहाँ के लिए प्रोजेक्ट सैंवशन कर देते हैं, तो मैं बहुत आभारी रहूँगी।

सेप्टी के क्षेत्र में मेंशन किया गया है कि एक लाख करोड़ रुपये पाँच वर्ष में दिये जाएंगे, जो प्रति वर्ष 20 हजार करोड़ रुपये होगा, जिसमें से 15 हजार करोड़ रुपये सरकार देगी और पाँच हजार करोड़ रुपये रेलवे जनरेट करेगी। रेलवे पाँच हजार करोड़ रुपये कहाँ से जनरेट करेगी, कैसे जनरेट करेगी, इसके बारे में आपका क्या विचार है। आपकी सेप्टी पॉलिसी क्या है? आप इसके लिए क्या सोच रहे हैं? हाल ही में मेरे एक दोस्त के साथ एक घटना हुई है। वह बाहर से आ रही थी। उसकी सारी चीजें एसी-टू टावर से नुम हो गयीं। इस संबंध में कंप्लेन भी किया गया है, मगर उसके बारे में अभी तक कोई खबर नहीं है। इसलिए सेप्टी बहुत ही महत्वपूर्ण है। रेल में लड़कियों के साथ समस्याएँ होती हैं, इसे देखा जाए, इसके लिए आपकी क्या सोच है। यदि आप इन सारी बातों के बारे में बताएं, तो हम आपके बहुत ही आभारी होंगे।

धन्यवाद।

SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD): Sir, thank you very much for giving me this opportunity to speak here.

I congratulate the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister for merging the Railway Budget with the General Budget and by doing this approximately Rs. 10,000 crore is saved for the Railways. If any person other than Shri Suresh Prabhu would have been the Railway Minister, who

himself is a Chartered Accountant and an able administrator, he would not have agreed to it. But he knows the impact of this. That is why, he agreed for this. By that, an important achievement is saving of Rs.10,000 crore. The Indian Railways were being used as a political tool for almost a few years. जो राज्य से मंत्री होता था, especially in the era of coalition, the Minister where he or she belonged to, that State was awarded more fund, more projects and the remaining States were entirely deprived. To do away all these things, I think, merger of the budget is a very important thing. It has become another department with a functional autonomy. So, I congratulate him for that.

What for the budget was used? The budget was used most unfortunately for announcement of new trains, announcement of gauge conversion and new lines. Even many a time, the Railway General Managers in the respective zones used to introduce new trains. Once it so happened that even the Railway Minister could not complete his speech because he could not take some of the proposals which were proposed by many MPs and he just laid the speech and it went off. This was the situation of the Railway Budget. This Minister, under the guidance of hon. Prime Minister, has changed it.

Many people were speaking about the operational ratio. I do not want to go into the full details. But the operational ratio and inefficiency is a legacy. More than 100 per cent or 99 per cent or 98 per cent operational ratio was in existence for the last so many years. Now, hon. Minister Suresh Prabhu ji has kept a target of 94 per cent. Hopefully, in the coming years, he will achieve that. It will further come down; that is my confidence.

Punctuality also was mentioned. As far as punctuality and grievance redressal system is concerned, I think the best Railway Minister in recent years is Shri Suresh Prabhu. Even on twitter, he replies about complaints and tries to address the problem. Unpunctuality and inefficiency have cost the Railways in the last few years and in the last few decades. That is why, पीछे क्या-क्या हुआ, मैं वह बताने की कोशिश नहीं करूँगा। If at all the new railway lines, gauge conversions, electrifications, जो अनाउन्स किया था, सिर्फ अनाउन्समेंट के लिए हुआ था। Even if the Congress would have continued, if no new project is announced to complete, it will take more than 30 to 35 years to complete; अनाउन्समेंट करना और चुप बैठना and cost escalation was so huge. This has all been taken into consideration. At least for two years initially, the NDA Government took a decision that it will not announce any new project but it will complete all the ongoing projects. This decision has been taken.

As far as allocation is concerned, the total capital investment from 2004 to 2009, in five years, in UPA-I, was Rs. 24,307 crore. In UPA-II, from 2009 to 2014, it was Rs. 45,979 crore. In NDA, in 2014-15, in only one year it is Rs. 58,718 crore. In 2015-16, it is Rs. 93,795 crore. In 2016-17, it is Rs. 1,21,000 crore.

Broad gauge commissioned from 2004 to 2009 was 1477 kms. In UPA-II, from 2009-14, it was 1528 kms. In NDA, in 2014-15, it is 1983 kms. In NDA, in 2015-16, it is 2,828 kms. In 2016-17, it is 3000 kms. जो पांच वर्ष में नहीं किया गया, एक वर्ष में हमारे सुरेश प्रभु जी ने किया है। I can quote many figures relating to gauge conversion, contract awarded and dedicated freight corridors. In the UPA 2009-14 period, Rs. 2,600 crore worth of contract was awarded whereas in the NDA 2015-16, in only one year Rs. 24,000 crore contract was awarded for freight corridors. I can quote many figures but because of paucity of time, I would not like to go into the details.

Now, I come to the State of Karnataka. I can quote the figures of the total allocation which is given to the South Western Railway. In Karnataka, the major portion is with South Western Railway and some part is with South Central Railway. For the year 2009-10, the allocation was Rs. 543 crore for the entire Karnataka, inclusive of South Central Railway. For the year 2010-11, it was Rs. 929 crore. For the year 2011-12, it was Rs. 1,110 crore. For the year 2012-13, it was just a meagre amount of Rs. 683 crore. For the year 2013-14, it was Rs. 909 crore and for the year 2017-18, it is Rs. 3,000 crore and now it is Rs. 5,000 odd crore Karnataka is being allotted. Sir, this is what the difference is.

But in spite of that, there are many demands as far as the State of Karnataka is concerned. I would like to highlight that. There are so many other things which I can quote as far as the performance of this Ministry is concerned. And I would also like to tell here that rail transport system is almost six times more energy efficient than road and four times more economical. So, this is ultimately the responsibility of the policy makers to see that the Railways survive and give better service to the people. This is not happening. We are using it as a political tool. The State owned Road Transport Corporation can raise passenger fares whenever they want but as far as the Railways is concerned, for the last 10-20 years, there is no increase in passenger fares. So, I propose that there should be an autonomous body to decide this so that while keeping an eye on the poor, we should also consider how to improve the Railways' revenue. So, this is one thing.

Automated fault detection system is also one of the important things. It is because of the problem on the track, major accidents are taking place. Once again coming back to Karnataka, there is uneven growth of rail network. The statistics relating to the route length density in the entire country is meagre. It is 19.27 kilometres. Moreover, this average is not informal and almost the same in all the States. My own State, Karnataka, is having low RRLD being 15.72 kilometres whereas the neighbouring State of Tamil Nadu is having 32 kilometres and Punjab being the highest is having 35 kilometres. Out of total 175 talukas in Karnataka State, 81 talukas, that is, accounting for 46 per cent of the area, are not covered by rail network. That is why, so many Committees were appointed. As far as regional imbalance is concerned, all these Committees have recommended that the railway network should expand in Karnataka and that is why, I demand that there are a few important projects. In view of this, kindly expedite completion of all the on-going projects of new lines, doubling, and take a principled stand on announcing new lines survey where engineering traffic and physical formalities are completed. There are about 35 on-going projects in Karnataka under South Western Railway both new lines and doubling, sufficient fund needs to be allocated for this. Also, the Karnataka Government from the days of Shri S.M. Krishna till today, even the present Chief Minister, is ready to share 50 per cent of the cost. I urge the hon. Minister to expedite this.

Also there are so many important projects. All these 35 projects have to be completed. One of the important projects is the doubling between Bengaluru-Tumkur-Davangere-Hubli and upto Belgaum. Doubling is going on, and between Hubli and Chikjajur, around Rs. 1,300 crore project is announced. That, as per the promise of the hon. Minister, has to be completed by May, 2019. That target has to be kept in mind and it has to be completed.

Another important point is this. There are so many other things. I will not quote everything. But I would like to quote a few projects. Talaguppa-Honnar line is 82 KM under cost sharing basis. The State Government is ready. Gadag-Haveri line is 53 KM. The State Government is ready. Vijaypur-Shahbad line is 157 KM. The State Government is ready on cost sharing basis. Almatti-Koppal line is 125 KM under cost sharing basis with the State Government. Kottur-Chitradurga, Gadag-Wadi and Koppal-Sindhanur are other projects. Koppal MP is sitting here. Yadagir-Alamatti,

Hosapete-Ramgad under cost sharing, and finally, Dharwad-Bailhongal-Belagavi are the other projects. If you want to go from Hubli or Dharwad to Belgaum by road, it will take one hour 10 minutes. If you go by train, it will take three-and-a-half hours. It is because it goes *via* Londa and so many other stations. It should be straight. That is why, if this is constructed *via* Bailhongal or *via* Kittur, even the State Government is ready for this. The State Government is ready both for land and cost sharing.

Finally, for the Hubli-Ankola new line, the National Green Tribunal has already given a clearance for that. The State Government has sent the proposal to the Environment and Forest Ministry. I urge upon the Railway Ministry to have a talk with the Environment and Forest Ministry and see that this is completed. Even for deforestation or whatever is happening, alternate land is also being agreed by the State Government to replace the forest. That is why, they have to talk to the Environment Minister and there should be a meeting. I urge upon the Railway Minister, the MoS, who is sitting here, to call a meeting because the hon. Road Transport Minister has announced that for the Belekeri project with Rs.6,000 crore, which is already announced, and he has given a rider, that is, that the Hubli-Ankola project should be completed in a time bound manner so that the door of development for the entire of North Karnataka will open up. That is why, Belekeri is very important. From the commercial aspect also, it is very important. For the Hubli-Ankola rail also it is very important. I urge upon the Railway Ministry to have a meeting with the Environment Minister and also involve all the MPs concerned into that. It is a very important project.

With these words, I once again thank the hon. Railway Minister and the hon. Prime Minister for providing the huge amount for Karnataka. Thank you very much.

***श्री गहल कस्वां (चुरू):** 93 वर्ष के इतिहास में पहली बार रेल और आम बजट को एक साथ पेश किया गया है। रेलवे की दशा एवं दिशा को सही ट्रैक पर ले जाने में इस बार का रेल बजट कारगर होगा।

रेल बजट से साफ संकेत हैं कि आने वाले वर्षों में रेल सेवा को मुनाफा आधारित उपक्रम बनाने पर ज़ोर दिया गया है। सरकार ने रेल बजट में रेल भाड़े में कोई बढ़ोतरी न कर यात्रियों को बड़ी राहत दी है। आम जनता को भी सुविधाओं के केंद्र में रखा गया है। सरकार के लिए यात्री सुरक्षा, साफ-सफाई व विकास सर्वोच्च प्राथमिकता है। आम बजट में रेलवे के विकास में 1.31 लाख करोड़ का प्रावधान किया गया है जो अभूतपूर्व है। आम बजट में बतौर बजटीय सहायता 2017-18 के लिए 55 हजार करोड़ रुपये भारतीय रेल को देने का प्रावधान किया गया है। बजट में राशि का आवंटन खूब किया गया है। रेलवे के कार्यालय को लेकर एक भावना भी दिखाई गई है।

बजट में राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष बनाने की बात की गई है, जिसमें एक लाख करोड़ रुपये की रकम डाली जाएगी। वित्त मंत्री जी के 2020 तक सभी मानव रहित रेलवे क्रासिंग को समाप्त करने का वायदा किया गया है, जो रेल सुरक्षा के लिहाज से एक उत्तेजनपूर्ण बात है। लेकिन बजट में सैकड़ों वर्षों से चले आ रहे उन रास्तों की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है जहाँ आज भी ग्रामीणों को ओपन लाइन को पार कर अपने खेतों व दूसरे गाँवों में जाना पड़ता है, जिससे हमेशा खतरा बना रहता है। वर्तमान में रेल मानव रहित व मानव रहित समुदाय पर ही रेल अंडर ब्रिज का निर्माण कर रही है। आज ग्रामीण क्षेत्रों में से बीस-बीस किलोमीटर तक रेल लाइन क्रासिंग करने की कोई सुविधा नहीं है। वर्तमान नियम के अनुसार रेल अंडर ब्रिज पर होने वाले व्यय को राज्य सरकार वहन करे। राज्य सरकार के पास इतने संसाधन नहीं हैं कि रेल अंडर ब्रिज पर होने वाले व्यय को वहन कर सके। मेरा सरकार से आग्रह है कि इन होने वाले व्यय को रेलवे वहन करे। मेरे संसदीय क्षेत्र में रेल अंडर ब्रिज निर्माण की मांग को लेकर ग्रामीण जगह-जगह घरने पर बैठे हैं, उनका खेतों व अन्य गाँवों में आना-जाना बहुत मुश्किल है। किसान अपने खेत को छोड़ नहीं सकता है, मजबूरन उसे अनाधिकृत रूप से रेल लाइन को पार करना पड़ रहा है। काफी बार भयंकर दुर्घटनाएँ भी हुई हैं।

सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड के आगमन परिवर्तन का कार्य पूर्ण हो गया है। वर्तमान में इस मार्ग पर दो ही साधारण गाड़ियों का आवागमन हो रहा है। गंगानगर से दिल्ली वाया हनुमानगढ़-सादुलपुर व गंगानगर से जोधपुर वाया हनुमानगढ़-सादुलपुर-रतनगढ़ तक दो एक्सप्रेस गाड़ियों का संचालन प्रतिदिन किया जाये, यह इस क्षेत्र की अत्यंत महत्वपूर्ण मांग है। जोधपुर-दिल्ली संसद रोडिल्ला (22481/22482) सप्ताह में दो दिन चलने वाली गाड़ी को प्रतिदिन करते हुए हरिद्वार तक बढ़ाया जाए। बांद्रा टर्मिनस-दिसार वाया सादुलपुर सुपरफास्ट (22915/22916), बांद्रा टर्मिनस-जम्मू तवी वाया सादुलपुर विवेक एक्सप्रेस (19027/19028) व जैसलमेर-हावड़ा एक्सप्रेस (12371/12372) साप्ताहिक गाड़ियों का संचालन प्रतिदिन किया जाए।

रतनगढ़-सरदारशहर आगमन परिवर्तन का कार्य पूरा हो गया है, सभी औपचारिकताएँ पूर्ण हो चुकी हैं, इस मार्ग पर अविश्वसनीय गाड़ियों का संचालन शुरू किया जाए। चुरू-सीकर आगमन परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है, शीघ्र गाड़ियों का संचालन शुरू किया जाए। सीकर-जयपुर आगमन परिवर्तन के कार्य को गति प्रदान कर जल्द गाड़ियों का संचालन किया जाए। सादुलपुर जंक्शन पर दो अतिरिक्त प्लेटफॉर्मों का निर्माण किया जाए। रेल बजट 2015-16 में सादुलपुर जंक्शन के पूर्व साइड में समुदाय सी-142 पर रेल ओवर ब्रिज की घोषणा की गई थी, इसका निर्माण कार्य चालू किया जाए, इसकी भारी मांग है। सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर सरदारगडिया व सोती बड़ी हॉल्ट स्टेशन कायम किया जाए। गाड़ी संख्या 22421/22422 का ठहराव पड़ीद्वारा स्टेशन पर किया जाए। सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर गाड़ी संख्या 04771/04772 का ठहराव श्रीरामगढ़ हॉल्ट स्टेशन पर किया जाए। रतनगढ़-सरदारशहर खंड पर हुडेरा स्टेशन कायम किया जाए, पहले यहाँ रतनगढ़ पश्चिम के नाम से हॉल्ट स्टेशन था। सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर पहाड़सर व श्रीरामगढ़ स्टेशन के विपरीत दिशा में गाँव आबाद है, ग्रामीणों को मजबूरन ओपन रेल लाइन को पार करना पड़ रहा है। यहाँ फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र में सीकर से नोखा वाया सालासर, सरदारशहर-हनुमानगढ़, गजसिंहपुर से सादुलपुर वाया पदमपुर, रावतसर, सूतगढ़, सरदारशहर, तासनगर, व चुरू-तासनगर-नोहर व भिवानी-लोहारू-पिलानी-चुरू का सर्वे किया गया है। मेरा अनुरोध है कि सर्वे की गाईडलाइन में पिछड़े क्षेत्रों को ध्यान में रखते हुए बदलाव कर इन मार्गों पर रेल लाइन निर्माण का कार्य किया जाए। दिसार से भादरा वाया आदमपुर होते हुए नई रेल लाइन डालने का सर्वे किया जाए, इसकी मांग काफी समय से की जा रही है।

श्री प्रेम सिंह चन्दमाराज (आनंदपुर साहिब) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी की जो त्याग की भावना है, उसकी प्रशंसा करता हूँ क्योंकि कोई अपना अधिकार छोड़ने को तैयार नहीं है। इन्होंने रेलवे बजट छोड़ कर जनरल बजट में उसको मर्ज किया है। मुझे आज रेल बजट की जगह रेलवे की डिमांड फॉर ग्रांट्स पर चर्चा करने का समय मिला है। इस मांग पर मैं देखा रहा था कि जो दो-तीन जरूरतें हैं, उनको इन्होंने प्राथमिकता दी है। सेप्टी, पंचवुअलिटी और सफाई को इन्होंने प्राथमिकता दी है। जो एक लाख करोड़ रुपये इन्होंने राष्ट्रीय रेल कोष के लिए रखा है, उसके लिए मैकेनिज्म क्या होगा, उसकी इंप्लिमेंटेशन कैसे होगी? यह विषय सबसे ज्यादा महत्वपूर्ण है और आज इसकी बहुत बड़ी जरूरत है। इसको देश जानना चाहता है और यह बात सामने आनी चाहिए। दूसरी बात जो सफाई की है, बायोटेकलेट्स की बात इन्होंने कही है, यह बहुत अच्छी बात है और जो इन्होंने एमएमएस सर्विस शुरू की है कि "वतीन माइ कोव" यह भी बहुत अच्छी बात है, क्योंकि रेलवे में टॉयलेट्स बहुत गंदे रहते हैं, रेलवे स्टेशनों पर भी गंदगी है। उसको और ज्यादा प्राथमिकता देने की जरूरत है। तीसरा, जो पंचवुअलिटी की बात है, उसके बारे में यहाँ भी बहुत से

धौनी, पुनसिया और मन्दार ऐतिहासिक जगह हैं, सुल्तानगंज जहां से लाखों कांवेड़िए जाते हैं, उस स्टेशन का बेहतर रख-रखाव करने का काम किया जाए। जमालपुर में विशेष श्रेणी की एससीआरए की जो पढ़ाई होती थी, उसे रोकना गया है, उसे पुनः चालू किया जाए। जो एशिया प्रसिद्ध कारखाना जमालपुर था, उसे पुनर्जीवित किया जाए और जो प्रशिक्षु हैं, ट्रेनिंग वाले जितने भी प्रशिक्षण लेकर छात्र बैठे हैं, उनको मौका दिया जाए। कर्त्तोरिया और चांदन में जो स्टेशन हैं, उन्हें बेहतर बनाने का काम किया जाए। बांका स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में स्थापित किया जाए। अंग्रेजों के वक्त में भागलपुर से बांका, मन्दार होते हुए रेल लाइन गई थी, मात्र 9 किलोमीटर बांका में रेलवे लाइन गई, उसके आगे वह नहीं बढ़ी है। इसलिए यहां डबलिंग भी होनी चाहिए, मॉडल स्टेशन भी बनना चाहिए और सुल्तानगंज में कई नई ट्रेनों का ठहराव होना चाहिए। मैं यह मांग करता हूँ।

महोदय, आज रेलवे प्रोडक्ट सेंटर को देने की चर्चा हो रही है। रेलवे के इतिहास में यह बड़ा ही दुर्भाग्यपूर्ण होगा। रेलवे को कभी प्रोडक्ट सेंटर में नहीं दिया जाए। यह आम-जनों का सबसे बड़ा साधन है। हम जहाज से इंसांन को नहीं ढो सकते हैं, पानी के जहाज से नहीं ढो सकते हैं। अगर इंसांन और माल को ढोने वाली भारत की सबसे बड़ी कोई लाइफ लाइन है, तो वह रेल है, इसलिए रेल का बेहतर तरीके से निर्माण करना होगा।

जहां तक सुरक्षा व संरक्षा की बात है, आज महिलाओं को परेशानी होती है, रेलवे में सुरक्षा की कमियां हैं। पंचतुलसी के आधार पर, समय पर रेल नहीं चलती है, यह दुर्भाग्यपूर्ण है। कई अच्छे कामों की चर्चा तो बजट में आती है, लेकिन वह नहीं हो पाती है। इसलिए आज हम यह जरूर कहना चाहेंगे, रेलवे जो आय का स्रोत है, आज घाटे का स्रोत बन गया है। रेल को बेहतर बनाना होगा, तभी हम मेक इन इंडिया बना सकते हैं, तभी अच्छा भारत बना सकते हैं। हम सबका साथ की चर्चा करते हैं। सबका साथ जब होगा, तब इंसांनी जिंदगी को बेहतर माडल में हम आगे बढ़ाने का काम करेंगे।

मैं अधिक समय न लेते हुए इतना ही कहना चाहूंगा कि भागलपुर में डीआरएम कार्यालय, जिसे आदर्शनीय तालू जी ने बनाया था, जब वे रेल मंत्री थे, लेकिन आज तक भागलपुर में डीआरएम कार्यालय चालू नहीं हुआ है। मेरे संसदीय क्षेत्र बांका का, भागलपुर का, मुंगेर का, जमुई का, लखीसराय का और बिहार में आदर्शनीय तालू जी ने अपने समय में जो रेल कारखाना और डीजल कारखाना और नई रेलवे लाइन देने का काम किया था, सब में हजार-हजार रूपए डालकर उसे आईसीयू में डाल दिया गया है।

इसलिए हम कहना चाहेंगे --

फूलों की रंगीन लहर पर उतरने वाले

ओ रेशम नगर के वासी

ओ अच्छी छवि के मतवाले

सकल देश में हलाहल है

दिल्ली में छाला है

इस छाला पर खुशहाली मत बनाइए।

जब गांव मजबूत होगा तभी देश मजबूत होगा। रेल हमारी सबसे बड़ी लाइफ लाइन है। इसलिए रेलवे को प्रोडक्ट सेंटर में न दिया जाए। रेलवे को बेहतर बनाने का काम हो। बिहार को विशेष सुविधा देने का काम हो। ... (व्यवधान)

इन्हें शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***श्रीमती ज्योति धुर्वे (बैतूल) :** मैं वर्ष 2017-18 में पेश रेल बजट पर निम्न बिंदुओं पर ध्यान आकर्षित कर रही हूँ।

बैतूल चान्द्रबाजार रेलवे लाइन का सर्वे हुआ है उसका डीप सर्वे करवाने की अनुमति दी जाये। महोदय, यू तो रेल बजट हर वर्ष पेश किया जाता रहा है और इस वर्ष भी 1 फरवरी 2017 को संसद में भारतीय रेल का लेखा-जोखा भविष्य की योजना के साथ पेश किया गया। परंतु इस बार रेलवे बजट का अंदाज अलग रहा और रेल बजट का स्वतंत्र अस्तित्व इतिहास के पन्नों का एक हिस्सा बन गया।

इसके स्वतंत्र अस्तित्व पर पिछले कई वर्षों से सवाल उठ रहे थे परंतु इसके इतिहास बनने की कवायद तब शुरू हुई जब माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सरकार द्वारा गठित नीति आयोग के सदस्य श्री विवेक देवराय और किशोर देसाई की एक कमेटी ने रेल बजट को समाप्त करने की सिफारिश की। इस सिफारिश के बाद माननीय राष्ट्रपति श्री प्रणव मुखर्जी जी ने रेल बजट को आम बजट में विलय के लिये केन्द्रीय मंत्रिमंडल की सिफारिश को मंजूरी दे दी। राष्ट्रपति जी की मंजूरी के बाद 1 फरवरी 2017 को वर्ष 2017-18 के लिए माननीय वित्त मंत्री श्री अरुण जेटली जी ने आम बजट को पेश किया तो उसी बजट के एक अंग के रूप में रेल बजट का एक नया अवतार हमारे सामने आया है।

वर्ष 2017-18 के रेल बजट पर मैं निम्न बिंदुओं को प्रस्तुत करना चाहती हूँ।

1. अगर समग्र रूप से देखा जाए जो माननीय वित्त मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसमें बुनियादी ढांचे पर विशेष जोर दिया गया है। उस बुनियादी ढांचे के केन्द्र में परिवहन व्यवस्था मुख्य है। ऐसे में परिवहन का मुख्य साधन रेलवे को अधिक महत्व दिया गया है।
2. बजट में रेलवे के बजट में कुल 1 लाख 31 हजार करोड़ रुपये रेलवे के मद में खर्च करने का प्रावधान किया गया है। ये खर्च मुख्य तौर पर यात्री सुरक्षा, पूंजीगत व विकास कार्य वित्त व लेखा सुधार तथा स्वच्छता पर होंगे।
3. यह बजट पूर्व में पेश किये गये रेलवे के बजट के विपरीत रहा है, पहले केवल यात्री किराये में बढ़ोतरी या फिर राहत और नये ट्रेनों की घोषणा ही रेल बजट का आकर्षण हुआ करती थी परंतु इस बार मोटे तौर पर तो लक्ष्य है - सुरक्षा और आधुनिकीकरण।
4. इस वर्ष मिलने वाला अनुदान पिछले वर्ष मिले अनुदान से 9 हजार करोड़ रुपये अधिक है।
5. वर्ष 2017-18 में पेश रेल बजट में सबसे अधिक 1 लाख करोड़ रुपये रेलवे के सेप्टी फंड के लिये दिये गये हैं।
6. वर्तमान बजट में रेलवे के आधुनिकीकरण का विस्तार किया जायेगा।
7. रेल बजट में 25 रेलवे स्टेशनों का काया कल्प किया जायेगा।
8. दिव्यांगों के लिए लिफ्ट एवं एक्सलेटर की व्यवस्था की जायेगी।
9. रेल बजट में कोच मित् सेवा सबसे खास है। इससे सफर के दौरान आने वाली समस्याओं का समाधान किया जायेगा।
10. नई रेलवे लाइन का विकास व दायरा बढ़ाने का प्रावधान है।
11. ई टिकट पर राहत का ऐलान ई टिकटिंग को बढ़ावा देगा।

12. धार्मिक यात्रियों के लिए ट्रेनों की शुरुआत एक उचित प्रयास है।
13. रेलवे क्रीसिंग को मानवसहित बनाना एक नया प्रयास है।
14. 7000 रेलवे स्टेशनों को सौर ऊर्जा से प्रकाशित करना एक आकर्षक पहल है।
15. नौकरी सृजन के उद्देश्य से रेल से संबंधित नई नीति लाने का ऐलान रोजगार

को बढ़ावा देगा।

परंतु इस रेल बजट में वित्तीय आंकड़ों को पेश किया जाना आवश्यक है। सबसे बड़ी बात वित्तीय लेखा जोखा उपलब्ध होना चाहिए। पिछले साल कितना पैसा आया किस मद में आया किस मद में व्यय किया गया, यह शामिल हो तो इस रेल बजट में रेलवे के काम-काज का विश्लेषण और उचित हो सकेगा।

बहरहाल अपने पुराने स्वरूप को छोड़कर रेल बजट एक नये अवतार में हमारे सामने आया है। इस रेल बजट को सुरक्षा, पूंजीगत विकास कार्य के साथ परिवहन के लिए उचित बजट कड़ा जा सकता है।

डॉ. सत्यपाल सिंह (बागपत) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मुझे समय देने के लिए आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। मैं रेलवे मिनिस्ट्री की डिमांड्स फॉर ग्रैंट्स के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं सबसे पहले देश के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी और माननीय रेलवे मंत्री श्री सुरेश प्रभु का धन्यवाद करता हूँ। रेलवे के बजट को सामान्य बजट में मिला दिया गया है। इससे देश के इन्फ्रास्ट्रक्चर, ट्रांसपोर्ट के प्रोजेक्ट्स में जो सिनर्जी आएगी, उससे देश को बहुत बड़ा फायदा होगा। मेरे सहयोगी जगदम्बिका पाल जी बोल रहे थे कि उससे लगभग ढर्र वर्ष 9 से 10 हजार करोड़ रुपये रेलवे मंत्रालय को बचेंगे।

रेलवे व्यवस्था अधिक सुदृढ़ हो, सुरक्षित हो, जनता के लिए हितकारी हो, उस पर अपने कुछ सुझाव देने से पहले मैं रेलवे मंत्री श्री सुरेश प्रभु, रेलवे राज्य मंत्री आदरणीय श्री मनोज सिन्हा और आदरणीय राजेन गोठेन का धन्यवाद करता हूँ। मैंने जब पहली बार इस सदन में रेलवे के बारे में बोला, तो कहा था कि अगर दुनिया में किसी व्यक्ति को चलते-फिरते नरक का अनुभव करना हो तो दिल्ली से सहरनपुर तक की ट्रेन में बैठकर जाना चाहिए। उस समय रेलवे मंत्री ने 15-20 दिनों के अंदर जिस प्रकार रेलवे के डिब्बे बढ़ाए, जिस प्रकार नई ट्रेन चलाई, उससे लोगों को जो सुखद अनुभव मिला, उसके लिए मैं न केवल बागपत क्षेत्र बल्कि दिल्ली से सहरनपुर तक जितने संसदीय क्षेत्र हैं, उनकी पूरी जनता की तरफ से रेलवे मंत्रालय का बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ।

हमारे चार रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने का काम शुरू किया गया। 110 साल पुरानी रेलवे लाइन का कभी किसी ने न दोहरीकरण करने के बारे में सोचा, न विद्युतीकरण करने के बारे में सोचा। आदरणीय श्री मनोज सिन्हा ने 20 जनवरी, 2017 को उसका शिलान्यास किया। वह 1500 करोड़ रुपये की योजना है। मैं निवेदन करूंगा कि उसका जल्दी से जल्दी दोहरीकरण और विद्युतीकरण पूरा किया जाए। एक 104 किलोमीटर लम्बी पानीपत से मेरठ की नई रेलवे लाइन 2200 करोड़ रुपये की योजना है। उसका ओरिजनल सर्वे बागपत लोक सभा कौन्सिलीटूएन्सी से होकर गुजरता था। उसमें पानीपत, ऐलम, ढाडा, टेकरी, डोगट, जौनपुर होते हुए मेरठ जाने वाली रेलवे लाइन के रूट को किसी राजनीतिक दबाव में न बदला जाए और वह वहीं से निकाली जाए। उसका शिलान्यास भी जल्दी से जल्दी किया जाए, इसके लिए मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूंगा।

मेरे कुछ सुझाव हैं, विशेष रूप से सेपटी और दिवन वैंलेंज ऑफ सेपटी एंड सैबोटेज के बारे में, उसके लिए जगह-जगह सीसीटीवी कैमरे लगाए जाएं। वे बड़े रेलवे स्टेशनों पर लगाए जा रहे हैं, लेकिन हम छोटे रेलवे स्टेशनों को भूल जाते हैं। अगर हमें सुरक्षा करनी है तो छोटे रेलवे स्टेशन भी उतने ही जरूरी हैं जितने बड़े रेलवे स्टेशन हैं। बड़े रेलवे स्टेशन चाहे मुम्बई या दिल्ली हो, वहां जो सीसीटीवी कैमरे काम करते हैं, उनका बैक-अप एंड स्टोरेज एक दिन का है, एक वीक का भी नहीं है। अगर कोई दुर्घटना हो जाए और कल कोई इन्वेस्टिगेशन की जरूरत पड़े तब ये सीसीटीवी किसी काम के नहीं होंगे। बैनेज जो लगाए हैं, चाहे दिल्ली रेलवे स्टेशन या मुम्बई का देखें, वहां पर कोई मैनपॉवर नहीं है, सतर्कता भी नहीं है। वहां मैनपॉवर लगाई जाए, जिससे ठीक से काम हो। पार्सल वैनस के अंदर चोरियां बहुत होती हैं, चोरी होने के बाद शिकायत करने के बाद जीआरपी के पास जाते हैं तो शिकायत दर्ज होने में बहुत दिक्कत होती है।

उपाध्यक्ष महोदय, उस पर तुरंत कार्रवाई की जाए, चाहे शिकायत ट्वीट से भेजें, फैंस से भेजें या टेलर से भेजें। जहां भी रेलवे स्टेशन या प्लेटफार्म की दीवारें टूटी हैं, उन्हें ठीक किया जाए। जीआरपी और आरपीएफ का झगड़ा रहता है कि किसके पास ज्यादा पॉवर है। जीआरपी के बारे में रेलवे बोर्ड का नियम है कि जहां भी स्टेट गवर्नमेंट इसे क्लिप करेगी, उसका पचास परसेंट खर्च रेल मंत्रालय देगा। मेरा मुम्बई से लंबा रिश्ता रहा है। दस साल पहले वहां 500 लोगों को जीआरपी के लिए सैवशन किया गया लेकिन आज तक रेलवे बोर्ड ने उसकी मंजूरी नहीं दी। कॉकण रेलवे के अंदर कोई भी जीआरपी आज तक सैवशन नहीं है, जबकि कॉकण रेलवे बहुत ही सेन्सेटिव रूट से गुजरती है। काकोडकर कमेटी की जितनी भी सिफारिशें थीं, उन सिफारिशों को पूरी तरह से लागू किया जाए। रेलवे में सुसाइड वाले एवरीडेंट भी बहुत होते हैं, आत्महत्या न हो उसके बारे में रेलवे मंत्रालय क्या कर सकता है, उस पर गंभीरता से सोचने की जरूरत है।

महोदय, पैसेजर्स की सुविधाएं बढ़ाई जा रही हैं। एक बात वर्षों से मेरे दिमाग में घूम रही है, मैं लगभग तीन वर्षों से इस बात पर विचार कर रहा हूँ कि ट्रेन के डिब्बे के अंदर ब्लैकट देने की जरूरत क्या है। पहले रेलवे डिब्बे को इतना ठंडा किया जाता है और बाद में कमबल दिया जाता है और इसे खरीदने में करोड़ों रुपये खर्च किए जाते हैं। क्या हम डिब्बे को उतना कमफर्टेबल नहीं बना सकते कि न लोगों को ठंड लगे, न गर्मी लगे। उससे बिजली भी बचेगी और ब्लैकट के ऊपर जो करोड़ों रुपये ढर्र साल धोने में खर्च होता है, इससे हाइजीन का भी फायदा होगा। रेल मंत्रालय इस पर गंभीरता से विचार करे कि रेलवे को ब्लैकट की जरूरत है। रेल बजट को आम बजट में मर्ज कर दिया गया है दिल्ली के चारों तरफ मेट्रो रेल चालू की गई। सिर्फ बागपत का क्षेत्र बचा है, सभी जगह मेट्रो गई है, चाहे सोनीपत की बात हो, चाहे नोएडा की बात हो, गुड़गांव की बात हो, अलावर की बात हो या गाजियाबाद की बात हो, सभी जगह मेट्रो लाईन सैवशन हुई। मेरा निवेदन है कि अर्बन डेवलपमेंट मिनिस्ट्री से मिलकर काम करें।

यह जनता की बहुत कृपा है कि यूपी में बीजेपी की सरकार बनने जा रही है। बड़ीतर तक मेट्रो लाईन चालू की जाए। मेरा बागपत लोक सभा क्षेत्र में बागपत रोड रेलवे स्टेशन कड़ा जाता है। पिछले सौ वर्षों से भी बागपत रोड से कम से कम 15 किलोमीटर दूर रेलवे स्टेशन हैं वहां एक टाऊन तट्टिरी है। पिछले 50 वर्षों से लोगों की डिमांड है कि रेलवे स्टेशन बागपत के नाम से क्यों जाना जाता है इसे तट्टिरी नाम देना चाहिए। रेलवे मंत्रालय को इसमें इनिशिएटिव लेना चाहिए और बागपत रोड रेलवे स्टेशन को बदलकर तट्टिरी रेलवे स्टेशन करना चाहिए।

मेरा मुम्बई से लंबा रिश्ता रहा है। वहां 1875 में महर्षि दयानंद जी ने आर्य समाज की स्थापना की थी। जिस जगह आर्य समाज की स्थापना की, उस रेलवे स्टेशन का नाम चरनी रोड रेलवे स्टेशन है। मेरी मांग है और मुम्बई की जनता और सांसदों की तरफ से भी डिमांड है कि चरनी रोड रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर महर्षि दयानंद रेलवे स्टेशन किया जाए।

इन्हें शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत धन्यवाद करता हूँ।

श्री ताम्रध्वज साहू (दुर्ग) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं सरकार द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के विरोध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। पहले तो रेल बजट अलग से पेश किया जाता था, जिसमें विस्तृत जानकारी होती थी। विभाग क्या करना चाहता है, उसकी जानकारी मिलती थी, परंतु इस बार रेल बजट अलग से पेश नहीं किया गया। वर्तमान में नई रेलगाड़ी, ट्रेन स्टापेज, अन्य कोई नया कार्य या कोई विशेष उपलब्धि इस बजट में विभाग की नहीं दिखाती है।

