

an>

Title: Discussion on the Budget (Railways) (2016-17) and Demands for Grants on Account No.1 to 16 in respect of Budget Railways (2016-17).

**RAILWAY BUDGET(2016-17),GENERAL DISCUSSION
AND
DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS), 2016-17**

HON. CHAIRPERSON: The House will now take up Item Nos. 15 and 16 together.

Motion moved:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2017, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

DEMANDS

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Madam Chairperson, the hon. Railway Minister is not present in the House...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: The hon. Minister of State for Railways is here.

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam, when I am initiating the debate on the Railway Budget, the Cabinet Minister should be present in the House...(Interruptions)

श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): मैडम, अन्य कैबिनेट मंत्री बैठे हैं, रेल राज्य मंत्री जी बैठे हैं, ... (व्यवधान) राज्य सभा में चर्चा चल रही है, रेल मंत्री यहां हैं, ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, please listen to me. The hon. Railway Minister is in the other House. He will be here shortly.

...(Interruptions)

श्री भगवंत मान (संगरूर): मैडम, एक घंटे के लिए एडजर्न कर दीजिए, ... (व्यवधान)

श्री कान्ति लाल भूरिया (सतलज): मैडम, विभाग का मंत्री गायब है, कैसे चर्चा होगी? ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please listen to me. The hon. Minister of State for Railways is here and the Cabinet Minister is in the Rajya Sabha and he will come very shortly.

...(Interruptions)

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam, the Business of the House is prepared by the Government keeping in view the convenience of the Government. When the discussion on the Railway Budget is initiated, the custom is that the Cabinet Minister will be present in the House...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: The hon. Cabinet Minister is busy in the other House. You please show me the rule. If you are speaking about the rule, then please show me the rule.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Shri Venugopal, are you willing to start? Please start your speech.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Shall call the next speaker?

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: The Cabinet Minister is in the other House and he will come shortly. The Minister of State for Railway is present here. Are you not willing to speak?

...(Interruptions)

श्री कान्ति लाल भूरिया : मैडम, ये किसके सामने बोलें? ... (व्यवधान) मंत्री ही नहीं हैं, ... (व्यवधान) मंत्री ही यहां नहीं हैं, तो हम विभाग की बातें किसके सामने रखें? ... (व्यवधान)

श्री भगवंत मान: मैडम, मंत्री जी को बुलाइए, ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आएं, मंत्री जी आएं।

â€! (व्यवधान)

SHRI K.C. VENUGOPAL: I am very sorry to say that this type of attitude of the Government towards Parliament is not good. Government knows the

Businesses in both the Houses of Parliament. Government is only deciding the business. If the Railway Minister has a business in that House, then they should have accordingly adjusted the timings of the discussion on the Railway Budget in this House. Who is responsible for this? When the discussion is being initiated on the Railway Budget it is the duty of the Railway Minister to listen to the discussion. He must listen to the views of the principal Opposition party. I am going to start the discussion but I am very sorry about this type of attitude of the Government...(Interruptions)

श्री कान्ति लाल भूरिया : मैडम, मंत्री जी के आए बिना शुरू कैसे होगा? मैडम, मंत्री आएंगे तब शुरू होगा, नहीं तो नहीं होगा। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप ये क्या बोल रहे हैं?

â€ (व्यवधान)

माननीय सभापति : वेणुगोपाल जी, आप अपनी बात शुरू कीजिए।

â€ (व्यवधान)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा) : सभापति महोदया, लोक सभा और राज्य सभा दोनों में आज रेलवे बजट पर डिस्कशन लिमिटेड है। इसलिए एक हाऊस में एक ही मंत्री रह सकता है। ... (व्यवधान)

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam Chairperson, I am starting my speech with great pain.

I rise to oppose the Budget proposals presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji in this august House. This year also the hon. Minister has only given many visions for the future without substantiating as to wherefrom the finances will come.

The hon. Minister has promised to build a bridge even though we have no bricks. Last time also we observed that. We know the problems of the Indian Railways. The problems of the Indian Railways are well diagnosed. The solutions to the problems have also been deliberated upon. What we need is to increase the revenue and a missionary goal to increase the infrastructure for fulfilling the passenger comfort and their safety. But in both the ways, this Government has failed miserably. I am sorry to say this.

The Railway Budget does not give any answers to the fundamental issues related to infrastructure development, income accumulation and quality travelling. The Budget was trying to simply befool the people of the country by repeating many ongoing projects and already implemented schemes. It is unfortunate to say that the Budget presented in the challenging time of international economic crisis and aftermath of the Seventh Pay Commission is lacking direction and vision. These are not my words. The Metro man of India, hon. E. Sreedharan has observed like this.

"Shri E. Sreedharan, the Principal Advisor, Delhi Metro Corporation is disappointed of the 2016-17 Railway Budget as his inputs and recommendations on delegation of commercial powers to lower level were not incorporated. The Budget presented by the Railway Minister, Shri Suresh Prabhu is silent on how to mobilise the resources for the railways to move forward and his expectation of extra budgetary resource is wishful thinking. "

Shri Sreedharan has told *The Hindu* like this. "It is hardly going to materialize as no one will come forward for partnering in rail projects if the rate of return is below 15 per cent. It is not going to take the Railways anywhere." He has against said:

"The Railway Minister has also not given enough thought on freight traffic and for enhancing operations of goods trains. No steps have been taken to enhance the capacity on the existing lines. Signalling was one area that has not been touched at all. Unless capacity is increased, how will earning go up? "

These are not our words. These are the words of Shri E. Sreedharan, the Metro man of the country.

Madam, the hon. Minister has given three strategies to transform the railways. He has elaborated them. The three pillars have been packaged as new revenue, new norms and new structures. I want to ask one question to the Minister. Let him please enlighten the House at least one new initiative which he has taken in this Budget to increase internal revenue generation. The fact is that you would not even find a single initiative except the present familiar rhetoric.

The Government has been in power for about two years. If you wanted to change the norms, you could have done it by now. These cannot be made as an excuse for not performing. You are taking the excuse for new norms to be created. The fact remains that the fiscal health of Railways has been deteriorating in the last two years. The operating ratio has been 'adjusted' to 90 per cent by deferring payment to DRF. Last year, the hon. Minister in his Budget speech told that this year, the operation ratio will be 88 per cent or something like that. Now it has been adjusted to 90 per cent. How was 90 per cent adjusted? It was done by deferring payment to DRF. Operation Ratio is adjusted to 90 per cent by deferring payment to DRF. The truth is, you are creating new norms only to encourage the debt financing.

You have stated as: "We need to re-imagine the conventional ways of solving issues. Co-operation, Collaboration, Creativity and Communication should be the hallmark of our decision-making and actions." Do all that. There is no problem. But when the appropriate time will come, people will evaluate you on the basis of the delivery against your promises and it would not be possible to hide behind the lexicon of corporate jargons.

I would like to point out some of the bogus claims made in the Budget. The Budget claims that there is no increase in passenger fare and freight charge. That is right. Hon. Minister, how can we believe it? How can we believe you? You told us in the last Budget also that there is no passenger fare hike, no freight hike. The last year's Budget was also like that. There was no passenger fare hike, there was no hike in the freight rates. But what happened after that? What happened in-between? There were hikes in the passenger fare and freight charges. The Government

was brilliantly cheating the people who were relaxed after the last Budget for not having any increase in the fare. I will point out something. On 11th November, 2015, the Railways doubled the cancellation charges for the railway tickets. It happened after the last year Budget. The hike was justified saying that it was for helping the genuine passengers to get their tickets confirmed. The Government also came out with new refund rules by which there will be no refund after the departure of the train and one has to cancel four hours before the scheduled departure train for getting the refund. Because of these new refund rules, the cancellation charges of second class confirmed ticket 40 hours before the scheduled departure of the train has been increased from Rs. 30 to Rs. 60, double the charges. Similarly, for third AC it was increased from Rs. 90 to Rs. 180. For the second sleeper class, cancellation charges has been increased from Rs. 60 to Rs. 120, while for second AC it was increased from Rs. 100 to Rs. 200.

Just after the last Winter Session of Parliament, after the Supplementary Budget was passed, Railways announced up to 33 per cent increase in tatkal charges. It was not a minimal increase. The minimum tatkal charge of AC three tier has been increased from Rs. 250 to Rs. 300, while the maximum has been hiked from Rs. 350 to Rs. 400. For AC two tier, the hike was from Rs. 300 to Rs. 400 as minimum charges and from Rs. 400 to Rs. 500 as maximum charges. Similarly, in the sleeper class tatkal charges were increased from Rs. 90 to Rs. 100 as minimum and Rs. 175 to Rs. 200 as maximum.

On 1st April, 2015, the Railways doubled the rate of platform ticket from Rs. 5 to Rs. 10. Along with that, freight rates of various commodities, including pulses and urea affecting farmers, were increased up to ten per cent. In November, 2015 the minimum train passenger fare was increased from Rs. 5 to Rs. 10 in non-suburban services. This happened after the last year's Budget presented by hon. Suresh Prabhu. He told us in the last Budget speech that they were not hiking the fares. But, in-between the Railways increased the passenger fares as well as the freight charges six times. That is why I am asking how we can believe what you are saying.

I am told that this time also the bureaucrats asked for a hike. But because of the compulsion of elections, it has been deferred for some time. It has been deferred for some time for election sake. In the Railway Budget, usually new trains are introduced, if there is any fare hike that is also spelt out. If there are any increases in the freight charges or if there are any new trains to be introduced, everything is spelt out in the Budget. That is the transparency which is generally shown in the Budget. But here that transparency is lacking. In the Budget they are saying that everything is smooth. But after the Budget, in-between they will do all these things which are anti-people.

If you recall the Budget speech of the last year, it was stated that the passenger capacity would be increased by 1.8 million passengers daily, that is in the current fiscal year. But if you look at their finances, passenger revenue earnings during 2015-16 – this is given by the Ministry itself -- indicate a huge shortfall against the target set. The gross traffic receipt has also shown a shortfall of Rs. 15,744 crore. It is clear from the earning figures that no additional capacity has been created or whatever was created did not fructify in any enhanced productivity.

I have also gone through the statement in the Annexure regarding the status of various declarations made in the last Budget. I could not see any measures to enhance the capacity to accommodate the additional 1.8 million passengers daily.

In this Budget, unusually the hon. Minister puts some inputs in Annexure as to what the Government have done since the last Railway Budget. I have gone through the Annexure. About the bio-toilet, in the last year's Budget, it was mentioned that in 650 trains bio-toilet would be introduced. What was implemented? Bio-toilets were implemented only in 270 trains, which means, only in 40 per cent bio-toilets have been introduced. Bio-toilets were being implemented for a long time. As you know, Madam, during our Kumari Mamata Banerjee's time, it was started. Every year, bio-toilets are increasing.

If the Railways have to become self-sustainable and financially strong, it needs to leverage on internal revenue resources to meet its whopping capital expenditure requirement. That is the main issue. Depending upon the extra budgetary allocation will be detrimental to the health of Railways in the long run. No measures are taken in the Budget to unleash the untapped revenue potential of Railways.

As stated in the previous Railway Budget, the Minister's ambition was to mobilise Rs.1.7 lakh crore for planned expenditure. You had estimated in this Budget an outlay of Rs.1 lakh crore towards planned expenditure for 2015-16. I would like to ask a simple question to the hon. Minister. The Annexure provided in the speech does not provide any details as to how this has been met. There is a very big gap – I am describing that. As per the previous year's Budget Estimate, Rs.40,000 crore was the budgetary support from the Finance Ministry. In addition, a sum of Rs.17,000 crore had to be generated through the internal revenue sources. That is what you told in the Budget speech. You have admitted in the Budget that the internal resource generation diminished, and accordingly the appropriation to DRF has been moderated to Rs.5,500 crore in RE from the BE 2015-16 provisioning of Rs.7,900 crore. With all these reductions, excess of receipts over expenditure in RE 2015-16 stands at Rs.11,402.40 crore. I have a simple question. This House would like to know as to how the planned expenditure of Rs.1 lakh crore has been estimated. How would the additional fund of Rs.49,600 crore be arranged? A sum of Rs.49,000 crore would be a shortage. How would he arrange Rs.49,000 crore? Is it through some PPP or debt financing? This august House has the right to know the details of the funding and the modalities for accessing it? These details are important as we decide the future of Railways. We cannot afford, Madam, to lead this organisation to a debt trap and destruction.

The Minister has also increased the planned expenditure of Rs.1.21 lakh crore in this BE 2016-17. He has not given any details again as to how this spending will be funded. Rather, the appropriation to the capital reserve fund has been reduced to Rs.5,750 crore against the BE of Rs.17,000 crore for 2015-16. With the internal resource mobilisation one of the worst ever – the Minister owe an explanation to the House as to how the expenditure of Rs.1.21 lakh crore could be met. The optics of gigantic numbers may look impressive but it cannot hide the truth.

The Minister seems to be fascinated by the prospect of funding through debt financing. But I want to remind the Minister, debt financing without ring fencing the Railways from risks associated with it, is a perfect recipe for future destruction. Be it LIC, bilateral pension funds, multilateral and bilateral lending agencies or any other sovereign funds, they are all commercial lending people. They did not come for charity. Unless you identify viable projects with justifiable IRR, no financing institution will come forward to support these projects.

I would also want to ask the Government regarding the innovative measures taken by the Government to boost the Railways in the country. Are there any measures in the Budget? There was a mention in the Budget regarding the quality of travelling. Bio-toilet is good; e-platform ticket is also good.

These are the biggest clichés used in the Railway Budget. But these are not new things, these are ongoing things. The facilities like bio-toilet, e-platform ticket, e-ticketing etc. are old thing. We would like to know the implementation part of these things. I think the hon. Minister will enlighten us with statistics during his reply.

There is a mention of new way of funding through institutional financing, especially the hon. Minister stated in last year's Railway Budget itself that LIC has agreed to give Rs. 1.25 lakh crore for five years. This time the Minister repeated that LIC has agreed to give that much money. But we would like to know what are the conditions attached to it. Why is the Budget silent on that account? What will be the interest rate and what are the modalities involved? We would like to know that because LIC also does not give money for charity.

Then, we would like to know the priorities of the Railway Ministry. Every time, the hon. Minister talks about new idea, about increasing the doubling of lines, electrification etc. But what are the priorities? In the Budget Speech, the hon. Railway Minister spoke about Mumbai-Ahmedabad Bullet Train. The Government of Japan has already agreed to give Rs. One lakh crore for this project. The hon. Minister should please enlighten us on this project. He is spending external funding to the tune of Rs. One lakh crore for a single line, Mumbai-Ahmedabad Bullet Train. But what about the rest of the country's future expansion of railway lines? If you spend that amount of Rs. One lakh crore for enhancing the present capacity and ongoing projects of Indian Railways, it would have been a better idea. But I do not know why the hon. Minister is thinking that Mumbai-Ahmedabad Bullet Train is the most needed project.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Venugopalji, it is because if Prabhuji wants to reach urgently from Mumbai to Ahmedabad, this is necessary and from Ahmedabad, if the Prime Minister wants to come to consult him, this is very essential.

HON. CHAIRPERSON : Mr. Venugopal, you continue.

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam, I yielded for my leader.

Madam, the same scenario exists in the proposed PPP for various projects. The hon. Minister repeatedly talked about PPP in freight corridors, PPP in port connectivity, re-development of stations, satellite terminals etc. But the Budget is not clear about the proposal of private partnership in various projects. Non-clarity in the proposed PPP has led to a wide suspicion of a possible privatization in Railways. The Government has a moral responsibility to clear all possible doubts in this regard.

The hon. Minister also talked extensively about the achievement in increasing the quality of customer experience in trains. I am from Kerala. In the Kerala Express which runs from Thiruvananthapuram to New Delhi, a lot of passengers travel every day. I would like to say that there is, at least, one robbery every week. Then what is the safety aspect of passengers, especially women passengers? There are a lot of incidents of theft and robbery in trains, especially in long distance trains. There are no guidelines in the Budget to tackle these series issues. Unfortunately, for the first time, the hon. Minister introduced two new bogies named as Deen Dayal Coaches.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Madam Chairperson, I would like to clarify one or two points to the hon. Member. He is so concerned about law and order, about robberies in trains. He should please talk to the Home Minister of his State who is his friend, because law and order in the State is the responsibility of the State Government. This is one thing. There is a GRP. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Please allow him to speak.

SHRI SURESH PRABHU: Secondly, all these great ideas, we are trying to follow. Mumbai-Ahmedabad bullet train was started when hon. Prime Minister Manmohan Singh talked to the Japanese counterpart, and we are taking it forward.

Thirdly, all the PPP projects was the idea of our Planning Commission then headed by the Prime Minister and the Deputy Chairman, Shri Montek Singh. It was a good idea which we are trying to take forward. ...(*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL : My fellow Member has pointed out that this has not happened in Kerala. It happens on the way, inside the train itself, because it is a long distance train. Anyway, whether it is the duty of the State Government or of the Central Government, it is the duty of the Indian Railways to look after safety of the passengers.

I am talking about the new coaches introduced by the hon. Minister. Two coaches have been introduced named as 'Deen Dayal'. What does it mean? We do not experience this type of naming of coaches. ...(*Interruptions*) We hear about naming of the trains but naming of the coaches...(*Interruptions*)

Devil still lies in the details. I doubt whether the Indian Railways have developed any viable financing model for these projects. Hon. Minister, you are selecting some projects for external funding, for EBR. You are talking about the EBR. Last time also, you were talking about the EBR. We would like to know how much money you have earned from EBR last year. You are talking about the LIC. Other than LIC, how much money did you get from EBR? From my own experience I can say that in my constituency, for doubling, you have allocated some funds from EBR; not a single rupee has come so far. Due to fund constraint, we are suffering for doubling works in my constituency.

It is the responsibility of the Minister to explain before the House what are those projects identified for debt financing and on what basis they have been selected. Any laxity in this will prove to be catastrophic for Railways and will burden this organisation with a debt trap which will strangulate the lifeline of the nation forever.

Madam, I am coming to Kerala, being a Member of Parliament from Kerala. Hon. Railway Minister had assured a lot of things. Before the Budget Session, during the Question Hour, when I asked him supplementary questions, he told me to wait till the Budget. Budget has come. I had already pointed out at that time itself, last year you allocated some money for doubling. I agree that you have allocated some money for doubling. But what happened is this. Those who need to monitor these things have been transferred. CAO of coaching, who is looking after these doubling projects, has been transferred. That post itself has been transferred to Allahabad without any information. We, the entire MPs from Kerala, beyond

the political limits, met the hon. Minister in presence of the Chief Minister and five Cabinet Ministers of Kerala Government. The Minister assured at that time itself, it will be reinstated within time. Four-five months are already over. The Minister is telling about good governance in the Railway Ministry, fast-tracking of the Railway projects. Four months ago, he assured the Kerala MPs in front of the Chief Minister that the CAO post will be reinstated but nothing has happened. Only one communication came but nobody has come to take the charge as CAO. That is why the doubling projects of entire Kerala have been stuck. In one way, you are allotting money in papers and there is no specific mechanism for project implementation. What does it mean? When it will be delivered? Definitely, there is a lack of direction. That is what Sreedharan also said, there is a lack of direction in this Budget. I think the Minister will look after that.

Secondly, the Minister elaborated on the suburban trains of other two-three States. You mentioned about the Kerala suburban trains also but no money has been allocated for these Suburban trains. It is a dream project of Kerala Government. Kerala Government came with some partnership proposals. They have already agreed for 50 per cent partnership in this project. No money has been allocated for Trivandrum-Chengannur suburban trains.

Palakkad Coach Factory is one of the ambitious projects of Kerala Government. Land has been acquired by the State Government and given to the Ministry two or three years ago. The Government and the Ministry is lying on the newspapers. Nothing is happening there. A wagon factory was announced in the Budget in Alappuzha which is my constituency. The land has been acquired for this purpose but the Railways is not coming forward to look into it.

Another thing is about the pitiable condition of the trains running in the Southern areas. Hon. Minister is talking about some technological things, new initiatives, Swachh Bharat and Digital India. I would like to invite you to travel in a train running in Kerala. We all MPs will come with you. You can verify it yourself. There was an Accident happened because of the old bogie. Fortunately, there was no casualty. These bogies are very old. These coaches are very old. They are also very ugly.

SHRI SURESH PRABHU: How old are they?

SHRI K.C. VENUGOPAL: You are a man who came for a change. That is what you are telling. The question is that whatever manufactured in the Northern part of India that is not coming to the Southern part of India. That is the real picture. The coaches manufactured in Chennai are not given to Southern region. It is really a serious concern as far as the passengers are concerned especially the commuters in Kerala. In Kerala, lakhs and lakhs of commuters are travelling everyday. They have also requested for some extension. What is the harm in giving some extension?

There is something regarding RoBs also. You have been allotting RoBs in the Budget. But no money has been given. Even the completed RoBs are not getting money from the Railways. Kerala Government has submitted so many proposals to you. According to the RoB pattern, 50 per cent cost should be shared by the State Government and 50 per cent cost should be shared by the Central Government. But that 50 per cent from the Railways has not been given. Therefore, this issue should be examined.

I am coming from Alappuzha. I met you six months before. Alappuzha is the gateway to the backwaters of India. Most of my colleagues have visited backwaters. It is because most of the committees are meeting in Alappuzha and Kochi. Those who have not visited Alappuzha, I am inviting them this time to visit that place. That is really a God's own country. There are beautiful backwaters, beautiful beaches and in between there are beautiful canals. A lot of foreigners are coming to our railway stations every day. I would like to request you to take some steps in this regard. You have given the status of pilgrim station to some stations. I am happy that you have given this status to Chengannur. You have visited the Guruvayur Temple and have *darshan* of God Krishna. You promised outside the temple that you will do something for this temple. But the people are disappointed. Therefore, I would like to request you that Guruvayur should also be included in the pilgrim centres. That is what we are demanding.

Hon. Minister, another area of concern is the way how the Railway projects are being handled. There are hundreds of projects which require sufficient funds for their completion. Most of the railway projects run into time and cost overrun. There are no specific steps taken in the Budget to ensure that effectiveness of project implementation. Ambitious target is one thing. I am agreeing that ambitious target is there. But to put in place a credible mechanism to ensure effective implementation is another thing. This Budget is lacking that effective implementation.

The Budget does not speak any credible mechanism for a speed and cost effective implementation. All together, the Budget which has been presented by the hon. Suresh Prabhu ji is a disappointing one; it has no directions. It has only visions. Vision will not survive the purpose of the people of India.

Therefore, I am urging the hon. Railway Minister to please come forward with new proposals in his reply to this discussion.

Thank you very much.

श्री सकेश सिंह (जबलपुर) : सभापति महोदया, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं वर्ष 2016-17 के लिए प्रस्तुत किये गये रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। अभी-अभी हम अपने मित्र वेणुगोपाल जी को सुन रहे थे। ... (व्यवधान) आज की जो परिस्थितियाँ हैं, उसमें बगैर इच्छाशक्ति के कोई परिवर्तन नहीं हो सकता और इच्छाशक्ति के परिणाम क्या होते हैं, उसके लिए दिनकर जी की चार लाइनें मैं यहाँ कहना चाहता हूँ --

हैं कौन विघ्न ऐसा जग में, टिक सके जो मानव के मग में,

खम लोक ठेलता है जब नर, पर्वत के जाते हैं पांव उखड़

मानव जब जोर लगाता है, पत्थर भी पानी बन जाता है।

महोदया, सबसे पहले ... (व्यवधान)

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Hon. Chairperson, the Treasury Benches are empty. ... (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON : The Ministers are there.

Shri Rakesh Singh, please continue your speech.

...(Interruptions)

श्री राकेश सिंह: महोदया, हम ऐसे कैसे बात करेंगे? ...(व्यवधान)

श्री निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : आपके समय में एक आदमी भी नहीं रहता था। ...(व्यवधान) आपको हमसे क्या लेना देना है? ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Shri Rakesh Singh, please continue your speech.

श्री राकेश सिंह: महोदया, सबसे पहले मैं माननीय प्रधान मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूँ। ...(व्यवधान) भारत की रेल को सम्पूर्ण विश्व में भारत के प्रति बदलते हुए नजरिये के साथ ही देश के आम आदमी, मजदूर, किसान, गांव, महिलाओं की सुविधाओं और उनकी अपेक्षाओं के अनुरूप बनाने का जो विजन उन्होंने दिया है, भारतीय रेल उसी दिशा में आगे बढ़ रही है।

मैं माननीय सुरेश प्रभु जी को भी बधाई देना चाहता हूँ, जिन्होंने अपने कर्मठ सहयोगी राज्य मंत्री माननीय मनोज सिन्हा के साथ बहुत मजबूती और सक्षमता का परिचय देकर चुनौतियों से भरे हुए रेल के समय में रेल को सही नेतृत्व प्रदान करके सार्थक दिशा देने का काम किया है।

महोदया, भारतीय रेल के लिए वास्तव में यह चुनौतियों से भरा हुआ समय है। एक तरफ विरासत में मिले हुए भारतीय रेल का यह हमारा हॉफता हुआ तंत्र है, रेल को उसी ढंग पर छोड़कर उसी तरीके पर हम आगे बढ़ें या फिर उस तरीके से हटकर इस रेल को एक स्वस्थ तंत्र के रूप में विकसित करें। मैं अपने दोनों माननीय रेल मंत्री जी को फिर से बधाई देना चाहता हूँ, जिन्होंने रेल को एक स्वस्थ तंत्र के रूप में विकसित करने का साहसिक मार्ग चुना है और यह आवश्यक भी है, क्योंकि भारत की रेल राजनीतिक और आर्थिक दृष्टि से सम्पूर्ण भारत को जोड़ने का एक सशस्त्र माध्यम होने के साथ-साथ भारत की विविधता में जीवन का दर्शन भी कराती है।

महोदया, अगर हम नेटवर्क की दृष्टि से देखें, तो भारत की रेल दुनिया में तीसरे स्थान पर है। मालभाड़ा यातायात की दृष्टि से देखें, तो दुनिया में चौथे स्थान पर है। यदि प्रति किलोमीटर यात्रियों की दृष्टि से देखें, तो यह दुनिया में पहले स्थान पर है। लेकिन दुर्भाग्य से यह माना जाता था कि रेल में अच्छी सुविधाएं देने का मतलब है कि जो उच्च श्रेणी या एसी वलास में चलने वाले लोग हैं, उनके यात्रियों को सुविधा देना। अभी तक परिस्थितियां यही रही हैं। सामान्य श्रेणी में चलने वाले गरीब भाइयों, किसानों, युवाओं, माताओं और बच्चों के लिए रेल यात्रा का मतलब कष्ट उठाना होता था। गंदगी से भरी बोगियां, गंदे शौचालय, बिना बिस्तर के बजुगों, छोटे बच्चों को असुविधाजनक बर्थ पर सुलाने के लिए मजबूर माताएं और एक हाथ से ताली का सहारा और दूसरे हाथ से पोतली लेकर शौचालय के पास खड़ी वृद्ध मां, यही नीयती भारतीय रेल की थी। यह माना जाता था कि सामान्य श्रेणी में सफर करने वाले लोगों को ऐसे ही सफर करना पड़ता है। आज हम गर्व के साथ सदन में कहना चाहते हैं कि सरकार बदलने के साथ ही सोच भी बदल गई है, माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार आम जनता की सरकार है, गांव, गरीब, किसान, युवा, मजदूर और महिलाओं की भलाई सोचने वाली सरकार है इसलिए इनको रेलवे में सुविधाओं का अधिकार मिलेगा।

महोदया, बातें बहुत छोटी हैं, लेकिन संदेश और परिणाम दोनों बड़े हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में निर्णय किया है कि सामान्य श्रेणी के डिब्बों में भी साफ सफाई रहे इसके लिए कूड़ेदान की व्यवस्था होगी। अन्यथा अभी तक तो पूरी बोगी कूड़ेदान के रूप में दिखाई देती थी। यात्रा के दौरान ऑन बोर्ड हाउस कीपिंग के जरिए साफ सफाई की व्यवस्था होगी। अब सामान्य श्रेणी के यात्रियों की अगर आवश्यकता है तो डिस्पोजेबल बिस्तर मिलेंगे। क्या सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वालों को डिस्पोजेबल बिस्तर की आवश्यकता नहीं होती? मैं मानता हूँ और सदन भी इस बात से सहमत होगा कि हमसे और आपसे ज्यादा होती है क्योंकि उनके पास कड़कड़ाती ठंड में ठीक से गर्म कपड़े भी नहीं होते हैं। लेकिन दुर्भाग्य यह है कि इस श्रेणी में यात्रा करने वालों को कैबल वलास के यात्री माना जाता था, यह मैं नहीं कहता, एक पूर्व मंत्री का यही बयान रहा है। लेकिन यह सरकार ऐसा नहीं मानती है।...(व्यवधान) देश जानता है, सदन जानता है इसलिए हम वचो नाम लें? यह सरकार ऐसा मानती है कि देश के संसाधनों पर पहला अधिकार देश के गरीब का है, किसान का है, जरूरतमंद का है इसलिए हम उनकी सुविधा के लिए ये करने जा रहे हैं, यही सरकार का मानवतावादी चेहरा है।

महोदया, रेल बजट में बहुत आगे का सोचा गया है। हम ब्रिटिश मानसिकता से इस देश की जनता को बाहर निकालना चाहते हैं। अभी तक कुली लाल रंग की ड्रेस में होता था जिसे कोई भी आवाज देता था, उसके साथ किस तरह का व्यवहार होता था, यह बताने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन अब उसका नाम भी सहायक होगा, उसकी ड्रेस भी बदलेगी और उसे प्रशिक्षण भी दिया जाएगा। हमारा गैंग मैन जो रात दिन ट्रेन की पटरियों की सुविधा के लिए घूमता रहता है, उसकी अपनी सुरक्षा की कोई बात नहीं होती थी, उसे भी अब रक्षक कहा जाएगा और उसे ऐसे उपकरण दिए जाएंगे जिसके कारण वह ठीक तरीके से अपना काम कर सके।

महोदया, टाएलेट्स के बारे में वेणुगोपाल जी भी कह रहे थे। अगली बार साफ सफाई का जो लक्ष्य रखा गया था, वह 30,000. बायो टाएलेट्स बनाने का रखा है जो कि अपने आप में एक बड़ा लक्ष्य है। यह आवश्यक है क्योंकि यह मातृ स्वास्थ्य और स्वच्छता का विषय नहीं है बल्कि हमारे राष्ट्रीय स्वाभिमान का भी विषय है। हमें ध्यान है, हम कैसे भूल सकते हैं कि पूर्व सरकार के एक मंत्री ने भारतीय रेल का खुला शौचालय कहा था और पूरे देश ने अपने आपको इसके लिए अपमानित महसूस किया था। दोबारा स्थिति इस देश में निर्मित न हो, इसलिए इस दिशा में रेल मंत्री जी आगे बढ़ रहे हैं। यात्रियों को बीमा सुविधा उपलब्ध हो, यह भी स्वागत योग्य है। सबसे बड़ी बात है, वेणुगोपाल जी अभी कह रहे थे कि किसी भी तरह के किराए में वृद्धि किए बगैर यात्री सुविधाओं के बारे में विचार किया गया है। 130 करोड़ की आबादी वाले देश में इससे बड़ी बात क्या हो सकती है कि 2020 तक लगभग हर यात्री को कन्फर्म टिकट मिलेगा। क्या ऐसा साहस इस देश में इससे पहले किसी रेल मंत्री ने दिखाया है? इसीलिए यह एक शुरुआत है, हमारे रेल मंत्री जी ने कहा है कि आओ, मिलकर कुछ नया करें। जब हम सुविधाओं की बात कर रहे हैं तो हम दिव्यांगों को कैसे भूल सकते हैं? मैं ज्यादा विस्तार में नहीं जाऊंगा लेकिन उनको जो सुविधाएं दी जानी हैं, यह भी देश में पहली बार हो रहा है। देश में सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वाला कोई युवा हो, कोई गरीब किसान हो, मजदूर हो, हमारी कोई मां-बहिन हो, सभी के अपने अपने परिवार होते हैं और जिस तरह से हम अपने परिवार से किसी व्यक्ति के यात्रा पर जाने के बाद चिंता करते हैं, ऐसे उनके अपने परिवार के लोगों को भी उनकी चिंता होती है। आज तो डिजिटल इंडिया का नारा माननीय प्रधान मंत्री जी ने दिया है, हर किसी के पास मोबाइल होता है लेकिन बात छोटी सी है। सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वाले लोगों के पास मोबाइल चार्जिंग की सुविधा भी नहीं हुआ करती थी लेकिन इस सरकार ने यह तय किया है कि जिस तरह से आरक्षित और ए.सी. श्रेणी के यात्रियों को मोबाइल चार्जिंग की सुविधा मिलती है, वैसे ही इस डिब्बे में भी हर स्थान पर उसको लगाया जाएगा। परिवर्तन किस तरह से आया है? इस पर विचार करने की आवश्यकता है। भारतीय रेल के बारे में मेरे क्षेत्र के एक व्यक्ति ने बताया और बहुत ही प्रसन्नता के साथ मुझे फोन करके उसने कहा कि जब वह अपनी यात्रा पूरी करने के बाद स्टेशन से अपने घर जा रहा था तो उसके मोबाइल पर एक फोन आया जिस पर तीन डिजिट थे। उसने नम्बर उठाया, उसको एक रिकार्ड्ड कॉल सुनाई दी। उसको इस बात पर आश्चर्य हुआ कि उससे उसकी यात्रा का फीड-बैक मांगा गया। क्या इस देश में कभी किसी ने सोचा कि जहां एक ओर आपके पास जो रेलवे के नम्बर उपलब्ध होते थे, उन पर सुविधाएं तो दूर की बात है, समस्याओं के निराकरण की भी अपेक्षा नहीं होती थी। लेकिन इस देश में यह परिवर्तन आज हमें दिखाई दे रहा है कि एक लाख से अधिक लोगों के पास इस तरह के कॉल जाते हैं और उनसे फीड-बैक मांगा जाता है कि आपकी यात्रा कैसी रही? उन्होंने मुझे फोन करके बधाई दी और उन्होंने कहा कि मैं उनकी ओर से माननीय प्रधान मंत्री जी और अपने रेल मंत्री जी को भी बधाई दूँ कि रेलवे ने यह महत्वपूर्ण कदम उठाया है। ये तीन डिजिट आज इस देश के आम यात्री के सम्मान का सूचक बन गये हैं।

आज देश का एक साधारण व्यक्ति, ग्रामीण व्यक्ति, माताएं, बहनें, युवा इन सभी को इस बात का एहसास है कि देश की सबसे बड़ी पंचायत पर थोड़ी दूर पर बैठा हुआ इस देश का रेल मंत्री और रेलवे के बड़े अधिकारी वहां बैठकर उसकी यात्रा की चिन्ता कर रहे हैं। इस देश के आम आदमी को और क्या चाहिए? केवल इतना ही नहीं है बल्कि इसके साथ साथ रेल से यात्रा करते समय कोई मां जिसका बच्चा भ्रूख से विलास रहा हो और जिसको दूध की आवश्यकता हो या हमारी कोई युवा बहन जिसको खतरा महसूस हो रहा हो या हमारा कोई बीमार वृद्ध जिसको इलाज की आवश्यकता हो, केवल तकनीक का सहारा लेकर सुदूर या अपने किसी सहयात्री के माध्यम से दिव्यर पर संदेश भेजना है और अगला स्टेशन आने के पहले उसको सुविधा उपलब्ध हो जाती है। यह भी देश में पहली बार हुआ है। यह साधारण बात नहीं है कि रोज पांच हजार से अधिक ऐसे संदेश आ रहे हैं और उन पर कार्रवाई भी हो रही है और यह सब इसलिए हो रहा है क्योंकि हमारी सरकार, हमारे रेल मंत्री इस देश के आम आदमी से सीधा संवाद स्थापित करना चाहते हैं।

अभी वेणुगोपाल जी तीन दयालु डिब्बे के बारे में कह रहे थे। मुझे लगता है कि पंडित दीन दयाल उपाध्याय जी का नाम उन्होंने नहीं सुना। हालांकि उनके नाम से इसका कोई सीधा संबंध

नहीं है; लेकिन उन्होंने कहा था कि समाज की अंतिम पंक्ति में बैठे हुए व्यक्ति को जब तक आप समाज की मुख्य धारा में नहीं लाएंगे, तब तक देश का विकास नहीं हो सकता। इस देश की 65 प्रतिशत से अधिक आबादी गांवों में रहती है और शहरों में रहने वाली भी बड़ी आबादी ऐसी है जो सक्षम नहीं है और जो ए.सी. डिब्बों में या रिजर्वेशन लेकर यात्रा नहीं कर पाती है क्योंकि यह उनकी क्षमता से बाहर है। लेकिन इस बजट में पहली बार उनकी चिंता की गई है और उनकी यात्रा सुविधाजनक हो, इसके लिए सामान्य श्रेणी के सुविधायुक्त कोचों के साथ लम्बी दूरी की ट्रेन्स में उनको तनाया जाएगा और ऐसे डिब्बों को दीनदयालु डिब्बे कहा गया है। इसके साथ में ऐसे लोगों के लिए जो सामान्य श्रेणी की ट्रेन चलाई जाएंगी, उसको अन्त्योदय एक्सप्रेस का नाम दिया गया है।

वेणुगोपाल जी, आपने अभी बहुत सारी बातें कही। आप हमारे मित्र हैं। इससे बड़ा दुर्भाग्य इस देश में क्या होगा कि इस देश के रेल मंत्री को आज़ादी के 66 साल के बाद यह कहना पड़े कि हम स्टेशन पर वॉटर रेंजिंग मशीन लगाएंगे। आज़ादी के बाद के 65 साल में आप पीने का साफ पानी भी इस देश की जनता को उपलब्ध नहीं करा पाए हैं। इससे बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण बात इस देश की जनता के लिए क्या हो सकती है। आज हम गर्व के साथ सदन में कहना चाहते हैं कि रेल बजट सिर्फ टेक्नोलॉजी, इंफ्रास्ट्रक्चर, स्पीड और समृद्धि की ओर जाने वाला बजट ही नहीं है बल्कि यह बजट हमारी सरकार का गरीब, मजदूर, किसान, युवा, महिलाओं के प्रति मानवीयता का प्रतीक वाला बजट भी है। जिस तरह से इस बजट में देश के वरिष्ठ नागरिकों और महिलाओं का ध्यान रखा गया है, माननीय मंत्री जी अपने भाषण में उसका उल्लेख कर चुके हैं और मैं उसे दोहराना नहीं चाहता हूँ।

महोदया, जब भी कोई तकनीक की बात होती है तो यह माना जाता है कि तकनीक की अपनी कोई संवेदना नहीं होती है, अपना कोई चेहरा नहीं होता है लेकिन यह रेल बजट अपने आप में एक अपवाद रेल बजट है। जहां रेल मंत्री जी ने अत्यंत आधुनिक तकनीक के उपयोग के बाद भी इस बजट को एक ह्यूमन फेस दिया है और यह मानवीय चेहरा ही इस सरकार की पहचान है और यही हमारा आह्वान है कि आओ मिलकर कुछ नया करें। हमें बहुत दुःख के साथ कहना पड़ता है कि भारत की रेलें लेटलैटिफी के लिए बदन्याम रहती थीं। इससे समय, ईंधन और धन, तीनों की बरबादी हुआ करती थी। जब मैं संबंधित विषय पर चर्चा करने की तैयारी कर रहा था तब मैंने यूपीए सरकार के और कांग्रेस सरकार के कार्यकाल के बजट के पन्नों को पलट कर देखा था। उस समय शायद ही किसी मंत्री ने इस चुनौती को स्वीकार किया होगा कि समय पर ट्रेनें चलाई जाएं। हमें अपने रेल मंत्री पर गर्व है और उनके साहस पर कि उन्होंने न सिर्फ इस चुनौती को स्वीकार किया है, बल्कि वर्ष 2020 तक इस देश में 95 प्रतिशत ट्रेनें समय पर चले, इस बात का विश्वास भी देश को दिलाया है।

हम सभी जानते हैं कि रेलवे की परिसम्पत्तियों के साथ एक बड़ी समस्या जुड़ी हुई है। रेलवे ट्रेक के दोनों तरफ जो खाली जमीनें पड़ी रहती हैं, उन पर एनक्वैरमेंट होता है। बस्तियां बस जाती हैं और वहां से आपराधिक गतिविधियां भी संचालित होती हैं। इन समस्याओं से निपटना कोई आसान काम नहीं होता है लेकिन रेल बजट में इस बार मंत्री जी ने निर्णय लिया है कि आस-पास की जमीनों को हम पट्टे पर देने और ऐसे वंचित समूह के लोगों को देने जिनमें अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़ा वर्ग के लोग होंगे। इस जमीन पर वे चांद बागवानी करें, जैविक खेती करें। इससे उनका भी कल्याण होगा और उन्हें रोजगार के अवसर भी प्राप्त होंगे और साथ-साथ रेलवे की जमीन का अतिक्रमण भी रुकेगा। इसके साथ-साथ ऐसी बस्तियों में रहने वाला देश का युवा आतंकवादी गतिविधियों में नहीं बल्कि साकारात्मक काम में अपनी ऊर्जा लगाएगा। यह सोच भारतीय रेल की गरीब के साथ कदमताल की है।

महोदया, अगर बड़े मन के साथ विपक्ष में बैठे हमारे साथी इस पर विचार करें तो वे भी मानेंगे कि पहली बार ऐसा हुआ है। आईआरसीटीसी की वेबसाइट के बारे में सभी जानते हैं। भारत में सबसे ज्यादा हिट्स इसे मिलते हैं। यहां बैठे हमारे सभी सम्माननीय सदस्य इस बात को जानते हैं कि इंटरनेट की दुनिया में किसी साइट पर हिट्स के क्या मायने होते हैं और कैसे इन हिट्स से देश के लिए बेहतर काम कर सकते हैं। जैसे हमारे मंत्री जी ने इस बात को समझा है और उन्होंने इन हिट्स के माध्यम से भी रेल के लिए कमाई का जरिया खोज कर निकाला है। भारतीय रेल वेबसाइट ई-कामर्स के लिए देश का सबसे बढ़तरीन प्लेटफॉर्म हो सकती है, यह आज से पहले कभी किसी ने नहीं सोचा। सदन इस बात को जानता है कि यह वेबसाइट दुनिया की सबसे ज्यादा हिट्स पाने वाली दुनिया की 500 वेबसाइट में शामिल है तो फिर क्यों नहीं इस तकनीक का फायदा हमारी भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति को मजबूत करने के लिए उठाया गया। गूगल, ऐमेज़ोन, फेसबुक जैसी कम्पनियों हर साल हजारों करोड़ रूपयों की कमाई केवल इसलिए करती हैं कि उनकी साइट्स पर ज्यादा विजिटर होते हैं और उनकी साइट्स पर हिट्स ज्यादा होते हैं। फिर क्यों नहीं भारतीय रेल डिजिटल इंडिया के इस युग में इस दिशा में आगे बढ़ सकती है और हमें प्रसन्नता है कि इस दिशा में हमारे रेल मंत्री जी के नेतृत्व में हम आगे बढ़ रहे हैं।

महोदया, मैं एक बात और सदन में कहना चाहता हूँ, जिसे सिर्फ भारत ही नहीं मानेगा बल्कि दुनिया की हर कम्पनी मानेगी। यह सदन तो सहमत होगा ही, सारी दुनिया का कारोबारी जगत जिसे मानेगा और वह डेटा एनालिसिस है। हमारे रेल मंत्री चाहते हैं कि अब रेलवे का डेटा एनालिसिस किया जाए।

16.00 hours

(Shri K.H. Muniyappa *in the Chair*)

आज पूरी दुनिया का कारोबार डेटा एनालिसिस पर टिका हुआ है। दरअसल डेटा एनालिसिस वह माध्यम है जिसके आधार पर योजना की नींव रखी जाती है और आंकड़ों के विश्लेषण के बगैर कोई भी सार्थक योजना नहीं बनायी जा सकती है। क्या हमने कभी विचार किया है कि जब हम डेटा एनालिसिस शुरू करेंगे, तो भारतीय रेल के पास कितने आंकड़े होंगे? दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा नेटवर्क, जिसमें रोज़ाना 21 हजार सवारी और मालगाड़ियाँ चलती हैं। जहाँ दो करोड़ तीस लाख रेल यात्री रोज़ाना सफ़र करते हैं, जिससे देश का 90 फीसदी कोयला डोया जाता है, जहाँ एक साल में 109 करोड़ टन माल की लुट्टाई होती है, जिस नेटवर्क के साइट पर सबसे ज्यादा लोग विजिट करते हैं, रेलवे के हित में उसका उपयोग क्यों नहीं किया जा सकता है? यह सदन इस बात को जानता है कि एक संगठन के रूप में भारतीय रेल के पास हल्वेड टेम्बल से भी ज्यादा डेटा का संग्रहण होता है। लेकिन इस डेटा के एनालिसिस से भविष्य के रेल के बारे में विचार हो, यह कभी सोचा नहीं गया। लेकिन हम अपने रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहते हैं क्योंकि अब रेलवे इन बैंक डेटा का भी एनालिसिस करेगा। इसके लिए एक टीम भी बनाई गयी है, जिसका नाम है- स्पेशल यूनिट फॉर ट्रांसपॉजेशन रिसर्च एंड एनालिसिस, जिसे "सूत्र" कहा जाएगा। यही "सूत्र" भविष्य में रेल के चेहरे को संवारने का काम करेगा।

इसके बाद भी यह कहा जाए कि रेल बजट में नया कुछ नहीं है, तो स्पेड प्रकट करने के अलावा कोई रास्ता नहीं होता। राजस्व बढ़ाने के बारे में भी हमसे पूर्व के वक्ताओं ने बहुत-सी बातें की थीं। रेलवे के सामने सबसे बड़ी चुनौती किराये से ढ़ककर राजस्व बढ़ाने की रही है। रेल मंत्री जी ने इसे बहुत ही सही दिशा में लिया है। रेलवे की जो संपत्तियाँ हैं, उन पर विज्ञापन के प्रबंधन से अत्यधिक राजस्व एकत्रित किया जा सकता है। हर दिन हमारी रेलगाड़ियों में करीब दो करोड़ से ज्यादा यात्री सफ़र करते हैं। करीब इतने ही लोग रेलवे स्टेशनों पर आते भी हैं। इसका मतलब यह है कि रेलवे की संपत्तियों पर फुट फॉल लगभग पाँच करोड़ या उससे ज्यादा होता है, जो किसी भी यूरोपियन देश की जनसंख्या से ज्यादा है। जब इतनी बड़ी संख्या में लोग रेलवे की संपत्तियों पर आते हैं और यदि हम अपने ग्राहक शक्ति का बेहतर तरीके से प्रबंधन कर लें, तो क्या हर साल हम करोड़ों रुपये राजस्व के रूप में नहीं बढ़ा सकते हैं? यही बात माननीय रेल मंत्री जी ने इस रेल बजट में कही है। इसलिए अगले तीन महीनों में देश के करीब 20 स्टेशनों पर इस तरह के प्रोजेक्ट्स पर काम होगा। केवल विज्ञापन से ही प्राप्त होने वाला जो रिवेन्यू है, उसको चार गुना बढ़ाने का लक्ष्य इसमें रखा गया है।

इसमें एक और वित्तीय पक्ष है, जिस पर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान गया है। रेलवे की पार्सल को एक ऐसा माध्यम बनाना है ताकि किराये से ढ़ककर, इससे भी बड़ी मात्रा में कमाई हो सके। इसके लिए ऑनलाइन बुकिंग की एक पायलट परियोजना भी शुरू हुई है। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। एक रिपोर्ट के अनुसार, भारत में पार्सल इंडस्ट्री का कारोबार वर्ष 2019 तक लगभग दो अरब अमेरिकी डॉलर तक पहुंच जाएगा। हर साल इसमें 10 प्रतिशत से ज्यादा का ग्रोथ हो रहा है। यहाँ बैठे सभी सदस्य इस बात से सहमत हैं कि आज का ज़माना ई-कॉमर्स का है। ऑनलाइन सामान मंगाने का ट्रेंड बहुत तेजी से बढ़ रहा है। ऐसे में भारतीय रेल की भूमिका कितनी महत्वपूर्ण हो सकती है, इसके पहले कभी किसी रेल मंत्री का ध्यान इस तरफ नहीं गया। हमारे विपक्षी साथी कह सकते हैं कि रेलवे ट्रेक के दोनों तरफ बागवानी करने और सब्ज़ी उगाने से रेलवे को कितना लाभ होगा। लेकिन एक बात तो आप मानेंगे, इससे देश के पर्यावरण को तो लाभ होगा। यही इस रेल बजट की खासियत है। जिस तरह से इस रेल बजट में पर्यावरण, कार्बन क्रेडिट और गैर-पारंपरिक ऊर्जा को लेकर जो बातें की गयी हैं, वास्तव में, वह अपने आप में एक बहुत ही प्रोफेशनल तरीका है। हमारे रेल मंत्री जी ने पर्यावरण संरक्षण के साथ भी कमाई का एक और रास्ता निकाला है, जैसे रेल गाड़ियों की छत पर सोलर पैनल लगाकर बिजली पैदा करना उसके साथ-साथ रेलवे की खाली जमीन पर सोलर पैनल लगाना है। आज इसकी जरूरत भी है क्योंकि इस बार हमने 1600 किलोमीटर लाइन के इलेक्ट्रीफिकेशन का लक्ष्य रखा है। इसके लिए बजट में 50 प्रतिशत बढ़ोतरी भी की गयी है और अगली बार के लिए 2000 किलोमीटर इलेक्ट्रीफिकेशन का प्रस्ताव भी है। इसके लिए रेलवे को सस्ती बिजली चाहिए होगी और इस प्रयोग से हमें उसमें सफलता मिलने वाली है। माननीय सदस्य अभी कह रहे थे कि इसके लिए पैसा कहां से आएगा, बचत कैसे होगी। माननीय रेल मंत्री जी पिछले बजट में ऊर्जा बजट में 3000 करोड़ रुपये की बचत आने वाले तीन वर्षों में करने की बात की थी। हमें सदन के भीतर कहते हुए सुश्री होती है कि तीन साल नहीं, बल्कि यह बचत दो साल के अंदर ही कर ली जाएगी। इसका मतलब एकदम साफ है कि जो रेलवे की ऊर्जा आवश्यकताएँ हैं, वे लगभग दस हजार करोड़ रुपये की हैं। ऐसे में अगर ये सोलर पैनल लगाए जाते हैं, तो यह रेलवे के लिए कितना अधिक लाभदायक होगा, यह बहुत विस्तार से बताने की जरूरत नहीं है, लेकिन हम कह सकते हैं कि यही है भविष्य की रेल का विजन। सदन इस बात पर विचार करे कि अगर भारतीय रेल की 12,335 रेलगाड़ियों की छत पर सोलर पैनल लगा दिए जाएं तो हम कितनी बिजली पैदा कर सकते हैं। देश भर में 66,000 किलोमीटर लम्बा रेलवे ट्रैक है, अगर उस पर सोलर पैनल लग गए तो शायद यह अपने आप में दुनिया का सबसे बड़ा ग्रीन एनर्जी प्रोजेक्ट होगा। इसीलिए आज जब सारी दुनिया प्रदूषण से लड़ने की बात कर रही है, ग्रीन एनर्जी की बात कर रही है तो क्यों नहीं हम इस दिशा में आगे बढ़ते। क्या यह नई और सार्थक

सोच नहीं है? इसीलिए रेल मंत्री जी ने कहा है, जिसे मैं बार-बार दोहरा रहा हूँ कि आइए, हम कुछ नया करें।

आपने अभी यातायात की बात की थी, भारतीय रेल के कुल राजस्व का 60 प्रतिशत या उससे भी अधिक डिस्टा माल डुलाई से आता है, लेकिन दुर्भाग्य से पिछली सरकारों के पास दूरदृष्टि न होने के कारण यह लगातार घटता ही गया है। वर्ष 1951 में देश के कुल यातायात का 89 प्रतिशत डिस्टा रेलवे के पास होता था, लेकिन अब यह मात्र 36 प्रतिशत बचा है। इसके लिए कौन जिम्मेदार है? इसीलिए देश में लोगों का विश्वास रेल पर बढ़े, इसकी विन्ता करते हुए श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार के समय में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की स्थापना का काम प्रारम्भ हुआ था ताकि उपभोक्ताओं का विश्वास जीता जा सके, दोनों का सम्यक् परिचालन भी हो, गुड्स की डिलीवरी भी समय पर हो और कृषि उत्पादों के रेलवे एक अच्छा माध्यम बने, लेकिन बाद की सरकारों की जो प्राथमिकता थी, उसके परिणाम सामने हैं कि पिछले छः सालों में, पूर्व की सरकारों के समय में इसके लिए मात्र 13,000 करोड़ रुपये के ही ठेके दिए गए। आज सदन के भीतर यह कहते हुए हमें प्रसन्नता है कि एनडीए की सरकार बनने के बाद, माननीय सुरेश प्रभु जी के रेल मंत्री बनने के बाद, इन 20 महीनों के भीतर ही 40,000 करोड़ रुपये से अधिक के ठेके इसके लिए दिए जा चुके हैं। यह है हमारी प्रतिबद्धता। भविष्य में इस दिशा में और भी अधिक काम हो, उसके लिए लॉजिस्टिक पावरर्स बनाने की भी योजना है, मैं उसके विस्तार में नहीं जाऊंगा, माननीय मंत्री जी ने उसकी जानकारी दी थी, लेकिन दूरदृष्टि न होने का खामियाजा देश को भुगतना पड़ता है, देश की जनता उसका खामियाजा भुगतती है।

मैं इसका एक उदाहरण आपके सामने रखना चाहता हूँ। यहाँ सदन में बैठे हुए बहुत से सदस्यों और मेरे मित्र दुबे जी जानते ही होंगे, वर्ष 1873 में एक किताब प्रकाशित हुई थी - "Around the World in Eighty Days". इस पर फिल्मों का भी निर्माण हुआ है। इसके पीछे की भूमिका यह है कि एक अंग्रेज थे - फिली फॉन, जिन्होंने यह शर्त लगाई थी कि वह 80 दिनों के भीतर पूरी दुनिया का भ्रमण कर लेंगे। बाद में वह शर्त उन्होंने जीती भी थी। इसके लिए बाकायदा प्लानिंग हुई। मिस्र से रेलवे नहर होते हुए वह भारत तक आए, मुंबई पहुँचे। मुंबई से उनको कोलकाता तक यात्रा करनी थी। मुंबई से कोलकाता तक के लिए ट्रेन का टिकट भी उन्होंने लिया और यह प्लान किया कि तीन दिनों में हमें कोलकाता तक पहुँचना है, लेकिन बीच में उनको मालूम पड़ा कि वह ट्रेन कोलकाता तक नहीं जाती है। बीच का एक स्टेशन, जिसका नाम मुझे स्पष्ट नहीं है, शायद उस स्टेशन का नाम खिंकी है, वहाँ तक उस समय वह ट्रेन जाती थी। उनको उस स्टेशन पर उतरना पड़ा और वहाँ से इलाहाबाद तक की यात्रा उन्होंने हाथी पर बैठकर पूरी की और फिर इलाहाबाद से कोलकाता तक की यात्रा पूरी की। इलाहाबाद से कोलकाता की यात्रा उन्होंने पूरी की। इस बात को बताने का मतलब यह है कि उसके बाद उन्होंने इसे लेकर अपनी पुस्तक में विस्तार से लिखा था। उन्होंने यह भी लिखा था कि भारत में मुंबई से कोलकाता की यात्रा तीन दिन में पूरी नहीं की जा सकती। यह पुस्तक बहुत चर्चित हुई और अंग्रेजों का भी ध्यान इस पर गया। जो रूट शुरू से उनके ध्यान में था, उसके अनुसार जब उस पर काम किया गया तो वर्तमान मुंबई-कोलकाता ट्रेन रूट बिछाया गया। उन्हें यह भी ध्यान में आया कि इस 2,000 किलोमीटर की यात्रा को कम किया जा सकता है, रूट छोटा किया जा सकता है। इसलिए 1925 में एक छोटे रूट के लिए विरमरी से बरवाडी के बीच नए ट्रेक को बिछाने का सर्वे हुआ था। मुंबई-हावड़ा रूट उससे जोड़ा जाए, यह भी तय हुआ, ताकि 300 से 400 किलोमीटर की दूरी कम हो सके। मंत्री जी अपने जवाब में इसे कवर कर रहे हैं।

महोदय, जिस बात को अंग्रेजों ने सोचा, आजादी के बाद इस देश की सरकारों ने उस पर विचार तक नहीं किया। सन् 1976 में यह विषय कहीं ध्यान में आया, लेकिन उसे बाद यह विषय फिर खाम हो गया। सन् 1999 में इस विषय पर फिर चर्चा शुरू हुई, लेकिन बाद में फिर इसे ठंडे बस्ते में डाल दिया गया। ममता जी रेल मंत्री बनीं, उस समय यह विषय फिर एक बार उठा।

सभापति महोदय, आज सदन फिर इस बात को जानकर हर्षित होगा, मैं बड़े गर्व के साथ यह कहना चाहता हूँ कि 1925 में अंग्रेजों ने जिस बात को सोचा था, इस महत्वपूर्ण रूट को बिछाने की बात की थी, आजादी के बाद इन 65 सालों में अगर वह श्रेय किसी को मिला है, तो वह हमारे रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और राज्य रेल मंत्री मनोज सिन्हा जी को मिला है। इन्होंने पांच करोड़ रुपये की राशि इसके लिए स्वीकृत की है। सदन इस पर विचार करे कि अगर आजादी के बाद इस रूट के बारे में सोच लिया गया होता और 300 से 400 किलोमीटर की दूरी कम कर ली गई होती, तो रेलवे को राजस्व की दृष्टि से कितना अधिक लाभ होता।

अभी हमारे पूर्व वक्ता बहुत सी बातों का जिक्र कर रहे थे। मैं दुर्घटनाओं के बारे में बताना चाहता हूँ। सन् 2010 और 2011 के बीच में और 2011 से 2012 के बीच में 12,795 लाख रुपये की सम्पत्ति का नुकसान रेलवे को हुआ है। लेकिन दुर्भाग्य से सरकार नहीं जानती। उसके पहले अटल जी के समय में 2002 और 2003 में कार्पोरेट सेप्टी प्लान की बात हुई थी। उसकी शुरुआत भी हुई थी, जो भारतीय रेल की सुरक्षा को लेकर थी। दस सालों में दो चरणों में इसे पूरा किया जाना था, लेकिन सी.एंड.ए.जी. की रिपोर्ट कहती है कि 31,895 करोड़ रुपये के फंड के साथ जो प्लान शुरू हुआ था, उसका पहला चरण भी 2008 में पूरा नहीं हो सका। इससे बड़ी दुर्भाग्य की बात देश के लिए वया हो सकती है।

यारिदों की सुविधा के लिए फायर अलार्म सिस्टम लगाने की बात अटल जी की सरकार के समय 2002 में तय हुई थी और 5,000 टूंस में फायर अलार्म सिस्टम लगाया जाना था। लेकिन आंकड़े बताते हैं कि 2010 में प्रयोग के तौर पर केवल एक ट्रेन में फायर अलार्म सिस्टम लगा पाए थे। उसके बाद भी यह कहा जाता है कि यह रेल बजट अच्छा नहीं है।

महोदय, राष्ट्रीय सुरक्षा में भी रेलवे का कितना महत्वपूर्ण योगदान है, यह बताने की आवश्यकता नहीं है। हमारा पड़ोसी देश चीन है। उसने जो विकास किया है, हम चाहें या न चाहें उसकी तरफ हमें देखना ही होगा। एक समय था जब रेल नेटवर्क की दृष्टि से चीन हमसे बहुत पीछे था। आजादी के बाद 1950 और 1951 में हमारे देश में रेल नेटवर्क 53,596 किलोमीटर, जो अब जाकर 65,800 किलोमीटर हुआ है। इसका मतलब है कि हमने कुल 12,204 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई। जबकि चीन में 1949 में 31,800 किलोमीटर रेल लाइन थी, जो 1975 में 46,000 किलोमीटर तक पहुँचा था। सन् 1995 में हम और चीन बराबरी पर थे। लेकिन उसके बाद चीन ने 1,21,000 किलोमीटर रेल लाइन नेटवर्क का निर्माण किया और हम सिर्फ 65,800 किलोमीटर तक पहुँचे। कौन है इसके लिए जिम्मेदार, यह सदन को बताने की जरूरत नहीं है।

हमारे पूर्व वक्ता कई बातें कह रहे थे कि पूर्व की सरकार ने अपने समय में क्या-क्या किया। उनकी सरकार ने अपने लम्बे शासन काल में क्या किया, विस्तार में नहीं, मैं थोड़े में बताना चाहूँगा। इनका जो पिछला 30 साल का कार्यकाल था, उसमें 1,97,883 करोड़ रुपये की 676 परियोजनाएँ स्वीकृत हुई थीं। उनमें केवल 317 को ही वे पूरा कर पाए। जो बची हुई 359 परियोजनाएँ थीं, उन्हें पूरा करने के लिए इनके कार्यकाल में ही 1,82,000 करोड़ रुपये से अधिक की आवश्यकता थी।

फिर भी यह रेल बजट अच्छा नहीं है। यूपीए के पिछले दस सालों के शासन में क्या हुआ था? 60 हजार करोड़ रुपये की 99 रेल परियोजनाएँ शुरू हुई थीं, सदन को यह जानकर आश्चर्य होगा, उसमें से केवल एक परियोजना यह पूरी कर पाए थे। आखिर किसके भरोसे पर यह छोड़कर गए थे? वयों राजनीतिक आधार पर निर्णय किए गए थे? जब इनको आप पूरा ही नहीं कर सकते थे तो ऐसे निर्णय क्यों किए गए? वर्ष 2013-14 में जो इनका बजट था, उसमें अपने भाषण में इन्होंने यह माना था कि रेल की सुरक्षा और विकास के लिए बनी हुई जो समितियाँ हैं, विशेष रूप से काकोडकर समिति और सैम पिट्रोदा समिति, इनमें से केवल कुछ पर काम प्रारम्भ हुआ है। हम यह नहीं कह रहे हैं कि इन्होंने कुछ नहीं किया, बल्कि हम तो सदन को यह बता रहे हैं कि इन्होंने क्या किया है? वर्ष 1960 में कुंजूरु समिति बनायी थी जो रेलवे सेप्टी रिव्यू कमेटी थी। उसने अपनी सिफारिशें दीं। वर्ष 1968 में वांगू कमेटी बनायी, वह भी रेलवे सेप्टी रिव्यू कमेटी थी, उसने भी अपनी सिफारिशें दीं। फिर वर्ष 1978 में सिकरी कमेटी बनी, वह भी सेप्टी के बारे में थी, उसने भी सिफारिशें दीं, फिर बाद में जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में खन्ना कमेटी बनी, जो इन सारी समितियों ने क्या-क्या सिफारिशें दी हैं, उस पर विचार करने के लिए बनायी कि उसका अध्ययन करके सरकार को बताएगी। यह यहाँ पर भी नहीं रुके। उसके बाद काकोडकर जी की अध्यक्षता में एक हाई लेवल रेलवे सेप्टी रिव्यू कमेटी बनायी गयी। उसके बाद मॉडर्नाइजेशन को लेकर सैम पिट्रोदा कमेटी बनायी गयी। इतनी कमेटियाँ बनीं, 50 साल से अधिक समय तक देश चलाने के बाद मात्र 11 हजार किलोमीटर रेल लाइन ही यह जोड़ पाए हैं। यह रेलवे के आधे ट्रेक का भी इलैक्ट्रिफिकेशन यह नहीं कर पाए। इसीलिए केवल कमेटी बना देने से देश का विकास नहीं हो सकता। उनकी सिफारिशों को मानना और उनको लागू करने की इच्छाशक्ति भी सरकार के पास होनी चाहिए। लेकिन दुर्भाग्य से उनके पास नहीं थी। कमेटियाँ हमने भी बनायी हैं। माननीय सुरेश प्रभु जी के समय भी कमेटियाँ बनीं। निश्चित अवधि के लिए डॉ. विवेक देबराय समिति बनी है, उसने रेल विकास प्राधिकरण का सुझाव दिया था। सिद्धांत रूप से उसको मान भी लिया गया है। काकोडकर समिति की 106 में से ज्यादातर सिफारिशों पर ठोस कार्यवाई भी प्रारम्भ हो चुकी है।

सभापति महोदय, एक विशेष बात जिसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का अभिन्नदण्ड करना चाहता हूँ कि अभी तक जो भी रेलवे की परियोजनाएँ स्वीकृत होती थीं, उनको अमीलजामा पहनाने के लिए दो साल या उससे अधिक समय लगता था। उसमें टेंडरिंग क्लैरिफिकेशन की प्रक्रिया भी शामिल होती थी। लेकिन अभी इस बात का जिक्र भी इन्होंने किया था कि विवेकदीकरण नहीं किया गया। लेकिन अब जो सारे अधिकार हैं, इनका विवेकदीकरण क्षेत्रीय स्तर तक कर दिया गया है और यह तय कर दिया गया है कि ऐसी किसी भी परियोजना के लिए 6 से 8 महीने का समय अधिकतम होगा। हम यह गर्व से कहना चाहेंगे कि यही हमारे माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी का मिनिमम गवर्नमेंट और मैक्सिमम गवर्नंस का सिद्धांत है, जिसको रेलवे ने लागू करके दिखाया है। यह पूर्व में भी कर सकते थे, लेकिन इन्होंने नहीं किया। अभी उन्होंने भेदभाव की बात भी की थी, लेकिन भेदभाव रहित विकास का सबसे बड़ा उदाहरण अगर कोई सरकार है तो हमारी एनडीए की सरकार है। हमारे सामने उदाहरण है। पहले भी बहुत सारे रेल मंत्री रहे हैं। बिहार से बहुत से माननीय रेल मंत्री रहे हैं। उसमें हमें कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन केवल एक बात का स्मरण करना चाहता हूँ... (व्यवधान) वह भी रहे हैं। जब लालू यादव जी रेल मंत्री थे तो वर्ष 2006-07 और 2007-08 के बजट में बिहार में मधेपुरा और मधोहरा में रेल फैक्ट्री की घोषणा हुई थी। लेकिन लोग जानना चाहते हैं कि आप घोषणा करके गए थे, लेकिन आठ साल में हुआ क्या? यह केवल घोषणाएं बनकर रह गयीं, लेकिन हम गर्व के साथ कह सकते हैं कि बिहार में बनौएँ किसी भेदभाव के अगर न्याय

किया है तो हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में हमारे रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी ने किया है। इस बजट में पीपीपी के अंतर्गत 40 हजार करोड़ रुपये की बोलियों को अंतिम रूप उन फैक्ट्रियों के लिए दिया गया है। मेक इन इंडिया प्रोग्राम जो माननीय प्रधानमंत्री जी ने शुरू किया है, उस के तहत बिहार में बढ़ने वाला यह पहला कदम है। हम यह भी गर्व के साथ कह सकते हैं कि रेलवे की दृष्टि से बिहार में अभी तक का सबसे बड़ा विदेशी निवेश हमारी एनडीए की सरकार ने किया है... (व्यवधान) सभापति महोदय, अभी मेरे पास पार्टी का समय है, मैं अपने समय के भीतर बोलूंगा, मैं दस मिनट और लूंगा।

माननीय सभापति : इस पर बोलने वाले ज्यादा लोग हैं।

श्री राकेश सिंह : देश इस बात को जानता है, लेकिन दुर्भाग्य यह है कि हमारे जो वहां के मुख्य मंत्री हैं, जब वे अपनी बात कह रहे थे तो वह कह रहे थे कि रेल बजट अच्छा नहीं है। लेकिन इसके बाद भी हम यहां बैठे हुए बिहार के सभी साथी सांसदों को बधाई देते हैं कि माननीय प्रधान मंत्री जी ने बिहार के विकास को पंख लगाये हैं। आज आवश्यकता है कि रेल के पूरे ढांचे में आमूलचूल परिवर्तन हो और उसके लिए जो भारतीय रेल जो देश की जीवन रेखा है, यह 17 रीजनल और 68 डिविजन प्रशासनिक कारकों के द्वारा संचालित होती है। 2001 में देश में 8897 रेलगाड़ियां थीं, जो अब बढ़कर 12335 हो गई हैं। लेकिन रेलवे ट्रैक की लम्बाई नहीं बढ़ी, रेलवे ट्रैक की लम्बाई केवल 66 हजार किलोमीटर है, उसमें वृद्धि नहीं हुई। आज इस बात को भी समझना पड़ेगा, वेणु जी अभी कह रहे थे कि रेलवे के नेटवर्क पर कितना दबाव है, उसका अंदाजा हमें इस बात से लगाना चाहिए कि केवल रेलवे नेटवर्क का जो 40 परसेंट हिस्सा है, उस पर 80 परसेंट ट्रैफिक चल रहा है और यही कारण है कि रेलवे अत्यधिक दबाव से गुजर रही है, आज उसे अपग्रेड करने की आवश्यकता है। ऐसी बहुत सारी बातें हैं, आज 25 साल से अधिक समय से बहुत सी ऐसी चीजें हैं, जिनके विस्तार में नहीं जाना चाहता, जो विरासत में हमें मिली हैं, जिनके आधार पर भारतीय रेल का संचालन हो रहा है। इसीलिए यह तय हुआ कि अब राज्यों के साथ में भागीदारी बढ़ाई जाए और इसीलिए एक ज्वॉइंट वेंचर की स्थापना को भी मंजूरी दी गई है और यही देश के विकास के लिए कोऑपरेटिव फैंडरलिज्म है, जिसकी आज देश को आवश्यकता थी।

सभापति महोदय, रेल भविष्य में राजनीतिक लाभ-हानि का टूल न बने, इसके लिए राष्ट्रीय रेल योजना की स्थापना भी माननीय रेल मंत्री जी ने की है, इसके लिए भी हम उन्हें बधाई देना चाहते हैं। रेलवे का जो वित्तीय पक्ष है, अब मैं उस पर आता हूँ। सभापति महोदय मुझे दस मिनट का समय और लगेगा, मेरा भाषण कड़ीब-कड़ीब पूरा हो चुका है। मैं पहले वक्ता के रूप में बोल रहा हूँ और अभी पार्टी का समय मेरे पास है, मैं समझता हूँ कि यह विषय सदन के सामने आना चाहिए।

माननीय सभापति : आपने अपनी पार्टी के बहुत से मैम्बर्स का भी समय ले लिया है।

श्री राकेश सिंह : हां, मैं मान रहा हूँ, लेकिन मुझे जो समय दिया गया था, उसमें अभी मेरे पास समय है, मुझे पचास मिनट का समय दिया गया था।

माननीय सभापति : आपको दिया गया समय खत्म हो चुका है।

श्री राकेश सिंह : वलिये मैं वित्तीय पक्ष को सदन में नहीं रखता, हमारे बाद के कोई वक्ता इसके बारे में बातचीत कर लेंगे। लेकिन ऑपरेटिव रेश्यो के बारे में मैं जरूर कहना चाहूंगा कि जब तक इनकी सरकारें थीं, आम तौर पर 94 परसेंट के आसपास डी ऑपरेटिंग रेश्यो रहा करता था। यह पहली बार है कि हम आज 90 परसेंट पर आकर खड़े हुए हैं और इसका मतलब बड़ा साफ है कि एक रूपये में जहां विकास के लिए छः पैसे बचते थे, आज हम दस पैसे की ओर बढ़े हैं। इसके माध्यम से 8720 करोड़ रुपये की बचत भी रेल मंत्रालय ने की है। रेल को एक बेहतर भविष्य मिले, इसके लिए योजना बजट में भी माननीय मंत्री जी ने 21 फीसदी की बढ़ोतरी की है। यह इस देश के भीतर पहली बार हुआ है कि पिछले बजट में हमने क्या किया, उसे लेकर एक एक्शन टेकन रिपोर्ट भी सदन के सामने रखी है, यह साहस किसी रेल मंत्री ने पहली बार इस सदन के भीतर दिखाया है। इस बात के लिए मैं सरकार को और अपने रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। अभी तक यह होता था कि कितने किलोमीटर रेल लाइन बिल्ट हुई, ये आंकड़े दिये जाते थे, लेकिन अब यह तय किया गया है कि कितने किलोमीटर की रेल लाइन चालू की गई, यानी कमीशनिंग कितने किलोमीटर रेल लाइन की की गई, अब सरकार यह भी बतायेगी और रेल मंत्री जी ने जो अपने बजट भाषण में कहा था, उसमें हम काफी तेजी के साथ आगे बढ़े हैं। इलेक्ट्रिफिकेशन में हम आगे बढ़े हैं, डबलिंग में हम आगे बढ़े हैं, कुछ गाड़ियों के बारे में तय किया गया है कि तीन तरह की गाड़ियां हम शुरू करने जा रहे हैं।

महोदय, सदन को एक बात जानकर बड़ी प्रसन्नता होगी, आम तौर पर देश के सभी सांसदों की अभी तक साल में एक बार या दो बार अपने क्षेत्र के महाप्रबंधक के साथ बैठक होती थी, जिसमें केवल सुझाव देने तक की भूमिका हमारी होती थी। लेकिन माननीय मंत्री जी ने पिछले बजट में यह कहा था कि अब हर मंडल के भीतर सांसद की अध्यक्षता में एक कमेटी होगी और उस कमेटी की ही डी हूड सिफारिशें रेलवे लागू करेगा, उसे त्रिआनवयन करने का काम भी इस बजट में माननीय मंत्री जी ने कर दिया है।

जहां तक बात अभी भेदभाव वाली थी, मेरे पास वह पूरी सूची है, आंध्रप्रदेश से ले कर और उत्तर प्रदेश तक जिन राज्यों को पिछले सालों में रेलवे की दृष्टि से जो बजट दिया गया था और इन वीस महीनों में कितना दिया गया है, क्योंकि हमारी सरकार यह मानती है कि सबका साथ-विकास, भेदभाव रहित विकास और उसी दिशा में यह सरकार आगे बढ़ रही है।

सभापति जी, मैं अपनी बात को समाप्त कर रहा हूँ, इसके साथ मैं अपने सम्मानित रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु जी, सम्मानित रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी को भी हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इन्होंने पूर्व में विपक्ष की सरकारों के समान दस सालों में 3,438 ट्रेनें शुरू करने की कोशिश नहीं की, न इनका रिकॉर्ड तोड़ने की कोशिश की, बल्कि उन्होंने कहा कि आइए कुछ नया करें और साथ में उन्होंने मशहूर साहित्यकार यॉर्बर्ट फ्रॉस्ट की पंक्तियों को चरितार्थ किया है, जिसका अनुवाद हरिवंश राय बच्चन जी ने बड़ी सूबसूती से किया है।

" जंगल से दो रास्ते फूटे और मैंने वह रास्ता चुना,
जिस पर आना-जाना कम था,
सब कुछ जो बदला, इसलिए बदला,
वर्षोंकि जो चुना, वह रास्ता नया था-वह रास्ता नया था। "

इसी के साथ मैं अपने संसदीय क्षेत्र जबलपुर, अपने प्रदेश मध्य प्रदेश और उसके साथ देश की जनता की ओर से आपको, इस देश के प्रधान मंत्री को, रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी को, इस ऐतिहासिक बजट को प्रस्तुत करने की बहुत-बहुत बधाई देता हूँ और इसका समर्थन करता हूँ। साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र की जो बातें हैं, उनको मैं अलग से लिख कर आपको दे दूंगा। मुझे उम्मीद है कि आप उनको भी पूरा करेंगे।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, those who want to lay their written speeches on the Table can do so. They will be treated as part of the proceedings.

SHRI R. PARTHIPAN (THENI): Hon. Chairman, Sir, *Vanakkam*. I express my sincere gratitude and thanks to our beloved leader Hon. Chief Minister *Puratchi Thalaivi Amma* for giving me an opportunity to speak in the august House during the discussion on Railway Budget 2016-17.

This is the most expected Railway Budget presented by the NDA Government and naturally there are considerable expectations from it. Recognising that world-class infrastructure is a prerequisite for rapid growth and development, my revered leader *Puratchi Thalaivi Amma* had launched the Tamil Nadu Vision 2023 document aimed at identifying and implementing infrastructure projects in a number of sectors including railways at a total cost of Rs.15 lakh crore.

Out of the 217 identified projects in the vision document, 10 are crucial railway projects costing Rs.1,88,400 crore approximately. Hon. Chief Minister of Tamil Nadu *Puratchi Thalaivi Amma* stated that this budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population

with no new trains and no new railway lines. And it was also surprising that no specific projects were announced including several projects in Tamil Nadu.

We wholeheartedly welcome the announcement regarding setting up of the first-ever rail auto hub at Chennai which will prove that Chennai is a major automobile manufacturing centre. Tamil Nadu under the dynamic and able leadership of Puratchi Thalaivi Amma had been making a request to create Chennai-Thoothukudi Dedicated Freight Corridor. Therefore, the North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai should have been rightly extended upto Thoothukudi. Similarly, the East-Coast Corridor could also be extended upto Thoothukudi.

The hon. Railway Minister has paid much attention to enhance passenger amenities including safety of women, accessibility for differently abled and senior citizens. These are all steps in the right direction and we welcome these initiatives.

I would also like to reiterate a request made by my revered leader Puratchi Thalaivi Amma in a memorandum presented to the Prime Minister. This is the integration of the Chennai Mass Rapid Transit System, a project implemented by the Railways with substantial contribution from the Government of Tamil Nadu both in terms of funds and land, with Chennai Metro Rail. Such integration would enable effective synergies between various modes of public transport in Chennai. The issue has been under consideration of the Railway Board for quite some time now. I believe this is a request which can be easily accepted as it would involve no financial outlay at all for the Railways.

Regarding introduction of more e-enabled app based mechanism, though they are positive measures, the Minister of Railways cannot expect all the citizens including the poor to be digitally literate to operate these mediums. Ultimately, this app-based mechanism should not fall only in the hands of the people who are active digitally. Hence I request the hon. Minister of Railways to reconsider it keeping in mind the poorer sections of population in our country.

Last year, hon. Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma made a request that Chennai should be given high priority in the diamond quadrilateral high speed rail network but it has not been done so far. I request the hon. Minister to take note of this and make an announcement in this regard while giving his reply to this discussion.

I thank the hon. Minister of Railways for having announced upgradation of railway stations at the pilgrim centres of Nagapattinam and Velankanni but there are other important pilgrim centres like Kanchipuram, Melmaruvathur, Chidambaram, Srirangam and Rameswaram. I request the hon. Minister of Railways to kindly include the railway stations at these most revered pilgrim centres for upgradation in this year itself.

In her letter written to the hon. Prime Minister of India on 11.02.2016, the hon. Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma had stated that the State Government had prioritized three projects for implementation through SPV with joint participation of the Railways. They are Chennai-Thoothukudi Freight Corridor, Chennai-Madurai-Kanyakumari and Madurai-Coimbatore high speed passenger rail links. The Tamil Nadu State Government had also indicated its willingness to enter into an MOU. I request the Minister of Railways to enter into an MOU for early implementation with the participation of the State and the Railways. 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 contribution from 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 contribution, in case there should be assurances these contributions by both sides would be made in time to ensure that the projects do not suffer delays due to lack of adequate funding. The governance structures should be well balanced with adequate participation by the State Government.

In the same letter, Puratchi Thalaivi Amma had mentioned 20 projects which had been announced in the earlier Railway Budget but works have not commenced due to want of fund allocation. I mention them here for the consideration of the hon. Minister so that sufficient funds would be allocated for these projects for early completion.

As a Member of Parliament from Theni, I request the Government on behalf of the people of my constituency that more funds should be allocated for the Madurai-Bodinayakanur gauge conversion work. At present, a meagre Rs. 25 crore were allocated for this project whereas the total requirement is about Rs. 220 crore.

The Dindigul-Sabarimala new line needs to be surveyed and laid immediately for the benefit of lakhs of pilgrims going to Sabarimala every year through this route.

There is no space for parking the express trains like Pandian Express, Vaigai Express, Tirupati-Madurai Express, Dehra Dun-Madurai Express at Madurai junction. These trains could be parked at Bodinayakanur just like the Blue Mountain Express being parked at Mettupalayam.

The Madurai-Karaikudi new line *via* Melur should be implemented as it found a mention in the last year's Railway Budget. The doubling of Madurai-Chennai and Madurai-Kanyakumari lines must be expedited.

There is a long pending demand for the introduction of a Madurai-Bengaluru day-time train. I request the hon. Minister to consider this demand positively.

The demand for a new railway line from Mettupalayam to Chennai *via* Sathyamangalam, Gobichettipalayam and Erode is the need of the hour.

I request the hon. Minister to implement these railway projects at the earliest.

Thank you.

*SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): I would like to express my views on Railway Budget for the betterment and welfare of Kerala.

We all agree that Indian Railways is the lifeline and it has played a crucial role in the social and economic life of our country.

Railway is a subject dear to each and every member of this House with one or the other demand or wanting to draw the attention of the Hon. Railway Minister for his benevolence. I am also using this opportunity.

We from Kerala feel that the Budget has totally failed to recognize a State called Kerala exposing the step motherly attitude towards the state in introducing various projects and schemes by the Centre including the Railways.

With a heavy heart I wish to submit that Kerala is a state in India and not a neighbouring country. For the last several years no major railway projects have been extended to the state though it has one of the largest numbers of travelling public.

On going through the budget presented on 25th February, 2016, it is seen a superficial budget with cosmetic announcements. Apparently, the budget for the State has been reduced from Rs. 1098 crore in 2015-16 to Rs. 1041 crore in 2016-17.

Various efforts initiated by the Hon'ble Chief Minister of Kerala and we the Members of Parliament have not found any result. Incidentally, even the office of the Chief Administrative Officer re-shifted to Kerala has not started functioning affecting even the small on-going works in the state. Similarly, strengthening of RPF for passenger as well as railway property has become more essential in the present scenario.

Kerala had been stressing for a major uplift in the railway sector. My humble submission is to consider the following long pending demands:

The doubling and electrification of Ernakulam-Kanyakulam (both sector) and Calicut-Mangalore sections.

The Sabri, Guruvayur-Thirunnavaya, new lines.

The Palakkad Coach factory

The increase in frequency of the much sought after trains (1) Rajdhani to Delhi and (2) Garib Rath to Mumbai as daily trains;

Introduction of new trains on the Kozhikode-Bangalore section

Introduction of MEMU service on Palakkad-Kozhikode section

Introduction of Super Fast Mangalore-Trivandrum (Night train),

Extension of train no. 5665/5666 up to Guruvayur, etc.

A third line on the Konkan-Chennai section.

So far development of railways in my constituency is concerned, the following needs immediate attention of the Hon'ble Minister:

Station Developments.

Kadalundy

Feroke

Kallai

West hill

Elathur

Construction of Sub-Way or Rail over Bridge at Kadalundy and at LC 190 (West Hill, Calicut).

The budget is still not clear how to bring in funds. The Government has miserably failed to bring the announced FDI.

The Government has announced laying of 5300 kms of new lines. Development of Kerala would be complete only if the Konkan Rail is doubled and electrified.

The concept to increase revenue outside of ticketing and cargo is a welcome measure. The development of the announced 50 railway stations to world class level including Kozhikode immediately will help railways generate more funds. The Kozhikode railway station which has huge potential should be handed over to IRSDC so that work can begin immediately.

While concluding, I would like to compliment the Hon'ble Minister for the efforts in making the budget a workable solution. The Hon. Minister has emphasized the need to develop the basic facilities in the railways before announcing popular schemes and new trains which is a welcome measure. Some of his objectives like eliminate accidents, Mission 25 ton; women safety, etc are worth mentioning.

***श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद) :** इस बार का रेल बजट देखने के बाद लगा कि माननीय रेल मंत्री ने रेलवे की प्रगति का रास्ता खोल दिया है। इस बार यात्री भाड़ा और मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं करते हुए जनता को राहत प्रदान की गई है। साथ ही महिलाओं और सीनियर सिटीजन का भी खास ध्यान रखा गया है। सबसे बड़ी बात इस रेल बजट में यह देखी गई कि कोई भी बड़ी-बड़ी घोषणाएं नहीं की गयी हैं बल्कि रेलवे की मूलभूत सुविधा बढ़ाने, रेलवे को मजबूती प्रदान करने, यात्री सुविधाओं का विस्तार और सुरक्षा से जुड़ी आवश्यकताओं को पूरा करने का संकल्प दिखाया गया। रेलवे की सेवाओं को दुरुस्त करने के लिए माननीय मंत्री जी ने "इंटरनेट" और "तकनीक" के प्रयोग को बढ़ावा दिया है। कुल मिलाकर यह बजट रेलवे को नई दिशा देने वाला है।

माननीय रेल मंत्री जी महाराष्ट्र से आते हैं और पूरे देश के साथ-साथ महाराष्ट्र और हम मराठवाड़ा के लोगों को भी बहुत सारी अपेक्षाएं हैं। मैंने अपने क्षेत्र के लोगों की अपेक्षाएं और मांग मंत्री महोदय के विचार के लिए नवम्बर-दिसम्बर महीने में ही दे दी थीं। परंतु अत्यंत निराशा के साथ कहना पड़ रहा है कि हमारे क्षेत्र के रेलवे विकास की कोई भी मांग इस बजट में शामिल नहीं की गयी है। पिछले कई वर्षों से मराठवाड़ा क्षेत्र की रेल मंत्रालय द्वारा लगातार अनदेखी की जा रही है।

मेरा संसदीय क्षेत्र संभाजीनगर (औरंगाबाद) एक अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल है, जहां "वर्ल्ड हेरिटेज साइट अजंता-एलोरा" स्थित है। यहां देश-विदेश से पर्यटक आते हैं, परंतु रेलवे द्वारा अनदेखी के कारण संभाजीनगर (औरंगाबाद) से दिल्ली के लिए एक भी सीधी रेल सेवा नहीं है। एक ट्रेन जो अमृतसर से चलकर नांदेड़ आती है, वहीं ट्रेन दिल्ली और औरंगाबाद शहर को जोड़ती है। इस कारण इस ट्रेन में आरक्षण भी नहीं मिल पाता है।

अतः मेरी माननीय रेल मंत्री जी से गुजारिश है कि इस बजट में जिन चार ट्रेनों की घोषणा की गई है, उसमें जो भी आपको उपयुक्त लगे, उसे औरंगाबाद से दिल्ली के बीच सीधी रेल सेवा के लिए प्रस्तावित करने की कृपा करें।

पिछले वर्ष भी मैंने सुझाव दिया था कि संभाजीनगर (औरंगाबाद)-दौलताबाद-कन्नड-चातिसगांव 70 किलोमीटर नए रेलवे मार्ग का काम रेल मंत्रालय, नेशनल हाईवे प्राधिकरण और महाराष्ट्र सरकार तीनों को मिलकर पूरा करना चाहिए। इस संबंध में आपके अधिकारियों ने चर्चा भी की थी और इसे काफी अच्छा और लागत में बचत वाला माना था। परंतु इस बजट में भी इस रेल मार्ग के बारे में कोई जिक्र नहीं किया गया। इसके लिए नेशनल हाईवे ऑथोरिटी ऑफ इंडिया (एन.एच.ए.आई.) और रेलवे अधिकारियों के बीच एक संयुक्त सर्वेक्षण होना है। इसके पूरा होने पर मनमाड की भीड़ कम होगी और मराठवाड़ा के रेल यात्रियों को गुजरात, राजस्थान एवं दिल्ली की ओर जाने में कम समय लगेगा।

औरंगाबाद, महाराष्ट्र राज्य की पर्यटन राजधानी है और यहां के सभी काम भारत की आर्थिक राजधानी मुंबई से जुड़े हुए होते हैं। यहां के अधिकांश लोग मंत्रालय, कोर्ट या व्यापार के सिलसिले में नियमित रूप से मुंबई जाते हैं तथा मुंबई से देश और विदेश के पर्यटक औरंगाबाद आते हैं, परंतु मराठवाड़ा के साथ साउथ सेन्ट्रल रेलवे हमेशा से सौतेला व्यवहार करता है। यहां की भाषा, संस्कृति और जरूरतों को साउथ सेन्ट्रल रेलवे के अधिकारी समझने की कोशिश भी नहीं करते हैं। अतः मेरा निवेदन है कि नांदेड़ डिवीजन को साउथ सेन्ट्रल रेलवे से निकालकर सेन्ट्रल रेलवे में समाहित कर दिया जाए। ऐसा करने से भौगोलिक दृष्टिकोण को भी अधिकारी समझ सकेंगे और इस क्षेत्र के रेलवे का विकास होगा।

महाराष्ट्र की पर्यटन राजधानी को महाराष्ट्र राज्य की राजधानी मुंबई, पुणे और नागपुर जैसे अति महत्वपूर्ण शहरों से जोड़ने की व्यवस्था की जाए। इस बजट में महाराष्ट्र और मुंबई के लिए मानवीय रेल मंत्री ने जो घोषणाएं की हैं, उसके लिए मैं आभार व्यक्त करता हूँ।

मुंबई की लोकल ट्रेन बहुत महत्वपूर्ण है। इसके लिए मंत्री जी ने ""जीरो एक्सीडेंट"" योजना की घोषणा की है। इसके साथ-साथ वर्चुअल गेट से विचार और सी.एस.टी. से फनवेल तक एलीवेटेड रेल की घोषणा की है। माननीय रेल मंत्री से मैं आग्रह करूंगा कि इन दोनों योजनाओं का काम जल्द से जल्द शुरू किया जाए।

इस बजट में चार नई रेलगाड़ी शुरू करने की घोषणा मंत्री महोदय ने की है। "उदय एक्सप्रेस" जो वातानुकूलित डबल डेकर ट्रेन है, "तेजस" जो 130 किलोमीटर प्रति घण्टे की गति से दौड़ेगी, "हमसफर" जो पूरी तरह वातानुकूलित 3 ए.सी. डिब्बों वाली ट्रेन है और "अन्वोदय" पूरी तरह से आरक्षित स्त्रीपर वलास की ट्रेन होगी, जो ज्यादा भीड़ वाले मार्ग में चला करेगी। मैं दिल्ली से संभाजीनगर के लिए एक "हमसफर ट्रेन" चलाने की मांग माननीय मंत्री जी से करता हूँ। संभाजीनगर से मुंबई के लिए भी एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाने का आग्रह मैं माननीय मंत्री जी से करता हूँ।

देश के प्रमुख तीर्थस्थलों को जोड़ने के उद्देश्य से ""आस्था एक्सप्रेस"" शुरू करने की घोषणा इस बजट में की गई है। महाराष्ट्र के नासिक और नांदेड़ को भी इस ट्रेन के द्वारा जोड़ने का प्रस्ताव है। यदि इस ट्रेन को शिरडी और औरंगाबाद से भी जोड़ दिया जाए तो काफी अच्छा रहेगा।

औरंगाबाद स्टेशन पर वाई-फाई की सुविधा शुरू की जानी चाहिए। अभी मंत्री जी ने 600 और स्टेशनों में वाई-फाई सेवा चालू करने की घोषणा की है। औरंगाबाद रेलवे स्टेशन को इसमें अवश्य शामिल किया जाना चाहिए क्योंकि 5-6 वर्ष पूर्व ही इसे मॉडल स्टेशन का दर्जा दिया गया था लेकिन धन के अभाव के आज भी कई काम अधूरे हैं। इन अधूरे कामों को भी जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिए।

सोलापुर-तुलजापुर-उसमानाबाद-कुंदलगीरी-बीड-नेवसाई-पैठण-औरंगाबाद-मृणेश्वर-सिल्लोड वाया अजंता से जलगांव के सर्वे के लिए प्रस्तावित किया गया था, परंतु अब इसके मार्ग में बे-वजह किसी के दबाव में परिवर्तन किया जा रहा है। जिस कारण उस क्षेत्र में रहने वाले लोगों में काफी शोक है। मेरा आपसे निवेदन है कि यह मार्ग जैसे पूर्व में प्रस्तावित किया गया था, वैसे ही रखने के लिए आदेश जारी किए जाएं ताकि लोग आने वाले दिनों में आंदोलन नहीं करें।

अहमदनगर-बीड-परली वैजनाथ 250 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछाने का कार्य वर्ष 1995-96 के रेल बजट में शामिल किया गया था परंतु अब तक इस रेलमार्ग का निर्माण कार्य शुरू नहीं हो सका है। इस रेल मार्ग को जल्द शुरू करने की कृपा करें। वर्ष 2018 में शिरडी संस्थान अपना शताब्दी वर्ष मना रहा है। इस दौरान देश-विदेश से लाखों भक्त शिरडी दर्शन हेतु आएंगे। इस देखते हुए सेटेगांव से कोपरगांव सिर्फ 35 किलोमीटर कॉर्ड लाइन डालकर यह काम इस वर्ष के अंत तक पूरा करने की कृपा करें। पिछले बजट में घोषित काजीपेठ वाया नांदेड़-औरंगाबाद-लोकमान्य तिलक साप्ताहिक रेलवे अभी तक शुरू नहीं हो पायी है। इसे जल्द शुरू करने की कृपा करें।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी से आशा करता हूँ कि आप मराठवाड़ा और संभाजीनगर को रेलवे नेटवर्क पिछड़ा होने के कारणों पर अवश्य ध्यान देंगे और मेरे द्वारा सदन के माध्यम से आपके संज्ञान में लाई गई सभी समस्याओं पर गौर करके इन्हें हल करने का प्रयास करेंगे।

august House.

I am a third MP representing Nalgonda Parliamentary Constituency from Telangana.

You are well aware that Telangana is newly formed state. The Railway network average in the state is lesser than that of National average. It is lesser in comparison with other states also. Therefore, there is every necessity to extend this important railway line which connects Andhra Pradesh and Telangana states.

In the first place I would like to submit that Nalgonda-Macherla railway line was sanctioned in the year 1999. Since then I have been continuously striving for allocation of sufficient funds to this project by raising this matter every year in the Railway Budget. But all my requests were put to deaf ear. Unfortunately, even after lapse of nearly two decades of its inception the project is still in its initial stage only. I feel that allocation of the nominal funds to this project is the main reason for this inordinate delay which is of no use except giving extension of life to the project.

Secondly, electrification and doubling of Bibinagar-Nadikudi section is pending with railways for long time. In view of increasing heavy traffic on this section, I request the railways to expedite the work of electrification and doubling of this section immediately which will ease the traffic and quick movement of trains.

Thirdly, I thrust upon the importance of a direct railway connection between Hyderabad and Amaravati, the new capital Andhra Pradesh to keep the relations of these two States. A parallel Railway line along with the existing National Highway to connect both the places is very much necessary. Therefore I plead for a laying of a new railway line between capitals of two States.

Lastly, Railway derive major portion of revenue from South Central Railway. In spite of this fact, SCR is being allocated inadequate funds. So I request the Minister for railways to allocate sufficient funds for taking up various works in SCR and remove this bad feeling among public.

In view of the above, I urge upon the Hon'ble Minister for Railway Shri Suresh Prabhu ji to kindly allocate sufficient funds at least in this year budget for execution and early completion of the above mentioned works.

***श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा 2016-17 रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। इस रेल बजट में आम आदमी की सुविधा का विशेष ध्यान रखा गया है और बढ़ती महंगाई में रेलवे के टिकट पर कोई बढ़ोतरी नहीं की है और न ही माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के विजन एवं कुशल नेतृत्व की छाप रेलवे बजट पर दिखाई दे रही है। इससे देश के विकास में तीव्र गति मिलेगी। माननीय प्रधानमंत्री जी के सुझाव पर रेलवे के राजस्व को बढ़ाने के लिए माल भाड़े एवं किराये बढ़ाने के स्थान पर रेलवे राजस्व बढ़ाने के लिए अन्य स्रोत की खोज करने के उपायों पर कार्य किया जाएगा।

रेलवे को आधुनिक बनाने एवं उनके विकास के लिए रेलवे बजट में कई प्रावधान रखे गये हैं। माननीय रेलमंत्री जी ने चार तरह की नई रेल सेवाएं चलाने का निर्णय लिया है। तेजस 130 किलोमीटर प्रति घंटे या उससे ज्यादा गति से चलेगी। इसमें मनोरंजन, वाई-फाई और खाने की व्यवस्था है। दूसरी रेल सेवा "हम सफर" है, इसकी सभी बोगी ए.सी. 3 जैसी होंगी, इसमें खाने का भी विकल्प होगा। तीसरी रेल सेवा उदय है, इसके अंतर्गत डबल डेकर ए.सी. ट्रेनें अति व्यस्त रूट पर चलेगी। इससे सत्रि में 40 प्रतिशत से ज्यादा यात्रियों को सफर करने का मौका मिलेगा। चौथी रेल सेवा अंत्योदय लंबी दूरी की सुपरफास्ट रेल सेवा है, इसमें केवल जनरल बोगी रहेगी ताकि गरीब आदमी इसमें आराम से लंबी यात्रा कर सके। भारतीय रेल सेवाओं की औसत गति को 80 प्रतिशत किये जाने का विचार है, जिससे लोगों को यात्रा करने में कम समय में लंबी यात्रा पूरी करने का अवसर मिलेगा।

इस बजट में प्रावधान है कि स्लीपर, सेकेण्ड ए.सी. वर्ग में रिजर्वेशन पर महिलाओं को 33 प्रतिशत का रेलवे आरक्षण दिया जाएगा। साथ ही साथ, सुरक्षा के लिए डिब्बे के बीच की बर्थ रिजर्व रहेगी। जननी सेवा के तहत बच्चों के लिए बेबी फूड, गर्म दूध और पानी की व्यवस्था किये जाने का प्रावधान है। इससे महिलाओं को सुरक्षित रूप से यात्रा करने में सहायता मिलेगी और हर कोच में सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाने का भी प्रस्ताव है। वृद्ध पुरुषों और वृद्ध महिलाओं को रेल यात्रा में अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इन समस्याओं को ध्यान में रखते हुए बुजुर्गों के लिए तोअर की 120 सीटें प्रत्येक रेल सेवा में रिजर्व रहेंगी। बुजुर्गों एवं विकलांग पैसंजनों के लिए सांख्यिकी स्कीम स्टार्ट की है, जिसके तहत प्लेटफॉर्म पर बैटरी से चलने वाली कार बुक कर सकेंगे और हर प्लेटफॉर्म पर विकलांगों के लिए स्पेशल टॉयलेट का प्रस्ताव इस बजट में है। 2020 तक सरकार ऐसे प्रयास करेगी, जिससे हर रेल सेवा में आवश्यकता के अनुसार आरक्षण मिलेगा, किसी प्रकार की कोई वेटिंग नहीं होगी। सड़ियों में आम आदमी को जनरल बोगियों में यात्रा करने में कई दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, इस बजट में अब पैसे देकर बिस्तर किराये पर ले सकते हैं।

रेलों के अंदर गंदगी है या टॉयलेट गंदे हैं तो एक एस.एम.एस. से सफाई कार्य कराने की योजना है और इसका ऑडिट थर्ड पार्टी करेगी। देश के 18 धार्मिक स्थलों को सफाई रेल सेवा से जोड़ा जाएगा। इन 18 स्टेशनों पर सौन्दर्यकरण कार्य किये जाएंगे और आस्था रेल सेवा से जोड़ा जाएगा। देश में खान-पान की शिकायत को दूर करने के लिए खान-पान नीति में बदलाव किये जाने के संकेत दिये गये हैं कि रेलवे स्टेशनों पर वहां के स्थानीय व्यंजनों को उपलब्ध करवाया जायेगा। ई-खान-पान सेवा जो 45 रेलवे स्टेशनों पर थी, उसको बढ़ाकर 408 रेलवे स्टेशनों पर इस सेवा का विस्तार किया गया है।

सरकार ने इस रेल बजट में मिशन 2020 शुरू करने का प्रस्ताव किया है, जिसके तहत मिशन 25 टन में रेलवे के साथ माल भाड़े की क्षमता को बढ़ाने का है, 2020 तक इसे 70 प्रतिशत तक बढ़ाया जायेगा। इसी मिशन के तहत रेलवे एक्सीडेंट को रोकने हेतु प्रयास किये जाएंगे। रेलवे द्वारा बुक कराये माल को जल्द पहुँचाने और उनको सुरक्षित पहुँचाने के लिए प्रस्ताव है। इससे रेलवे की आमदनी को बढ़ाने में मदद मिलेगी। इस बजट में पहली बार रेलवे की संपत्ति को पूरा रखे जाने और उनके उपयोग किये जाने के उपाय किये जाने का प्रावधान है। रेलवे के बड़ी खाते को दुरुस्त करने के साथ रेलवे के खर्च का आकलन होगा, जिससे फिजूलखर्च पर रोक लग सकेगी।

पिछले साल की सभी 139 योजनाओं पर काम शुरू हो चुका है और इसमें कई पूरी हो चुकी हैं। पूर्व में योजनाएं 25 साल से भी ज्यादा लंबित रहती थी और टिकटों को प्राप्त करने के लिए लंबी लाईन लगती हैं, जिसके वजह से टिकट लेने के लिए कई घंटों तक लाईन में लगना पड़ता था। टिकटों को रेलवे सिड्की के अलावा मशीनों से भी दिये जाने के कार्य होने लगे हैं, इससे टिकट कुशल मिनटों के बाद मिल जाता है। आज ई-टिकटिंग की बिक्री 7200 प्रति मिनट हो चुकी है।

मैं गुजरात से आता हूँ और मेरा संसदीय क्षेत्र दाहोद मालवा क्षेत्र और गुजरात की हदों पर स्थित है। यह क्षेत्र जनजाति बाहुल्य है और कई प्राकृतिक साधन यहाँ पर उपलब्ध हैं। मेरे क्षेत्र में रेलवे विकास और रेलवे की सुविधा दिये जाने की आवश्यकता है। इनके बारे में बिंदुवार उनका उल्लेख सरकार के विचारार्थ प्रस्तुत कर रहा हूँ, जिन्हें इसी साल रेलवे बजट में शामिल किया जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र के परेल स्थान पर इंजन कारखाना कार्यरत है। इसमें उत्पादन पूर्ण की अपेक्षा कम हो रहा है और कर्मचारियों की संख्या भी बहुत कम है। यह कारखाना भारत देश के

लगभग बीच में है। इस कारखाने में रेलवे के उपकरण को निर्मित किये जाने की काफी संभावना है। इस कारखाने को अपग्रेड करके इसका सर्वोत्तम उपयोग किया जाये, इसके लिए इस कारखाने के पास काफी भूमि है। इस क्षेत्र में कई जनजातियों के परिवार रहते हैं, उनको प्रशिक्षित किया जा सकता है, इससे उनको योजना मिलने के काफी आसार हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद के पिछड़ेपन और जनजातिय भाव को देखते हुए राष्ट्रीय धारा से जोड़ने के लिए दोहन और इंदौर के बीच एक नई रेलवे लाईन बिछाने का कार्य दो दशक पूर्व शुरू हुआ था जिसे अभी तक पूरा नहीं किया जा सका है। इस रेल लाईन से दक्षिण एवं उत्तर भारत में आने जाने की दूरी को कम किया जा सकता है। इस रेलवे लाईन को धनाभाव के कारण पूरा नहीं किया जा सका है। जैसे यह योजना 2011 तक पूरी हो जानी चाहिए थी। अतः दो रेलवे बजटों में केवल 290 करोड़ का प्रावधान किया गया है, जो विशाल रेल योजना के लिए अपर्याप्त राशि थी। मैं रेलमंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि इसके लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराई जाए, जिससे इस रेल परियोजना का फायदा जल्द उठाया जा सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद का मुख्यालय तीमखेड़ा क्षेत्र में है। तीमखेड़ा क्षेत्र में और आस-पास के क्षेत्र में योजना 4 हजार आदमी आते-जाते हैं। तीमखेड़ा में शांति एक्सप्रेस, गुजरात सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, स्वराज एक्सप्रेस का ठहराव किया जाना जनहित में है। इस स्टेशन पर यात्रियों के लिए पेयजल उपलब्ध नहीं है और बैठने के लिए स्टैंड की कमी है। स्टेशन पर गंदगी व्याप्त रहती है। इस रेलवे स्टेशन का प्लेटफॉर्म बहुत छोटा है, जिससे यात्रियों को रेलों में चढ़ने एवं उतरने में काफी कठिनाई होती है। इसलिए प्लेटफॉर्म की लम्बाई को समुचित स्तर तक बढ़ाया जाये। रेलवे आधुनिकता की तरफ बढ़ रहा है, इसलिए इस रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटाइज्ड रिजर्वेशन किन्डो खोली जाये। पैदल पुल सीधा बाहर की तरह होना चाहिए, जो कि 2 ट्रेक के अंदर है, पुल को थोड़ा लम्बा कर बढ़ा दिया जाए तो यात्रियों को ट्रेक पार न करना पड़े और सीधे पैदल पुल से बाहर को जाया जा सके। तीमखेड़ा रेलवे कॉलोनी जाने हेतु अगर हनुमान मंदिर की तरफ से भूमिगत पार पथ बनाया जाये, तो तीमखेड़ा बाजार की तरफ से आने-जाने वालों को 1 नम्बर प्लेटफॉर्म स्टैंड पर भी आपातकाल में 108 या अन्य छोटे वाहन से ले जाया सकता है। इस रेलवे स्टेशन पर चाय नाश्ता के लिए एक रिफ्रेशमेंट स्टॉल की व्यवस्था की जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद के रेलवे स्टेशन रतलाम से 115 किलोमीटर की दूरी पर और बड़ौदा रेलवे स्टेशन 146 किलोमीटर की दूरी पर है। दाहोद रेलवे स्टेशन पर कई महत्वपूर्ण रेल सेवाएँ गुजरती हैं, जैसे ओखा-गोरखपुर, सूरा-मुजफ्फरपुर, बांद्रा-हरिद्वार, अजमेर-अर्नाकलूम, गाँधीधाम-हावड़ा, बांद्रा-कानपुर, बलसाड़-हरिद्वार, भुज-शांतीनगर, ओखा-गुवाहाटी, अग्रस्त क्रांति, अहमदाबाद-पटना, गाँधीधाम-कामाख्या, पुणे-जयपुर, ओखा-बनारस, परंतु इनमें से किसी का भी दाहोद में ठहराव नहीं है, जिसके कारण दूर प्रदेशों से दाहोद आने वाले लोगों को बड़ौदा उतर कर 146 किलोमीटर आना पड़ता है या रतलाम उतर कर 115 किलोमीटर आना

पड़ता है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि दाहोद रेलवे स्टेशन पर महत्वपूर्ण गाड़ियों का ठहराव किया जाये।

अंत में, मैं राष्ट्रपति महोदय जी के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।

डॉ. काकोली घोष दस्तीदार (बारासात) : माननीय सभापति जी, मैं अपनी पार्टी सर्वभारतीय तृणमूल कांग्रेस की ओर से आभार व्यक्त करती हूँ कि आपने मुझे रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किए गए बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेने का मौका दिया।

माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी हाल ही में कोलकाता आए हुए थे और एक कार्यक्रम में उन्होंने मुझे बहन कहकर पुकारा। मेरे मन में तो लड्डू फूटने लगे कि अभी बजट में मुझे कुछ मिलने वाला है। लेकिन मैं हैरान हो गई कि बजट में न तो मेरे क्षेत्र के बारासात मेट्रो और उदयराजपुर के लिए कुछ था, न मेरे राज्य के लिए कुछ था और न ही उत्तर पूर्वी अंचल की जो सैवन सिस्टर्स हैं, जो पिछड़े हुए राज्य हैं, वहाँ के लिए कुछ था। मैं उनको यही बोलना चाहती हूँ कि ये जो स्टेट्स हैं नॉर्थ ईस्ट में, ये पिछड़ी हुई स्टेट्स हैं। सातों साल से ये स्टेट्स वंचित हैं और आप जानते हैं कि इनकी मांग कोई नहीं सुनता। पश्चिम बंगाल के सवाल पर मैं बाद में आऊँगी। ये जो स्टेट्स हैं नॉर्थ ईस्ट में, जब हमारी मुख्य मंत्री माननीय ममता बनर्जी रेल मंत्री थीं, तब उन्होंने इन राज्यों के लिए बहुत कुछ सेशन करके एक कोशिश की थी। मैं वोट करना चाहूँगी।

"Madam I propose to draw up a Master Plan for the development of rail infrastructure in the Northeast region in consultation with the Northeast Development Council and the state authorities concerned.

In the northeast, ten projects have been declared as National Projects and adequate funds are being provided. The progress on some of the projects is getting affected by adverse law and order condition. However, Lumding-Silchar gauge conversion project has been given special priority for expeditious completion."

आप भी थे, आप भी जानते हैं।

"The work of Byrnihat-Shillong has also been included in this Budget as a National Project for providing rail connectivity to the capital of Meghalaya and also the tea-growing regions of Barak Valley had been sanctioned at that time."

She had also mentioned in her Budget and I quote:

"Madam, the Government is giving priority in providing rail connections to the neighbouring countries. Service for the five new lines have been conducted for rail connectivity with Nepal. Out of these lines, it is proposed to take up new lines from Jogbani to Biratnagar, etc. "

So, we really do not find much allotment given to the lines that she had started.

I would like to refer to a published document of the Ministry itself. मिसाल के तौर पर मैं दो-चार स्टेट्स के नाम लेती हूँ। Andhra Pradesh has total track of 7033 km; West Bengal has 10,466 km, Maharashtra has 9,208 km and in comparison the Northeastern States like Arunachal Pradesh has a total track of 23 km. only. Manipur has total track of 3 km.; Meghalaya has 13 km., Mizoram has 5 km., Nagaland has 24 km. and Tripura 193 km. of track. This is not my data. Is it not sad that in a country which is governed by the same rules and laws and we have people's representation here, people of these States are being so deprived that hardly any allotment has been made?

For the last seven years I have been a Member of the Standing Committee on Home Affairs and from the Reports published and the discussions we get to know that sometime the Ministry of DoNER is being given money by the Central Government for development of infrastructure

which includes schools, hospitals, electricity sub-stations, roads and railways. They are working through the DoNER Ministry. I do not want to go through each project because it will be a very lengthy process, but in spite of thousands of crores being allotted through the non-lapsable fund to DoNER Ministry for development of these Northeastern States, none of the work progress. I really tend to agree that the goodwill shown by allotment of money or by the demand of the citizens is totally absorbed somewhere down the line, I do not know whether it is in the bureaucracy or somewhere else, but no work is really taking place on the ground and people are suffering. This has to be really given a serious thought when the Rail Budget is again discussed. I would request the hon. Minister to take into account the plight of the people of Northeast.

Now, I come to the state of affairs in West Bengal. When our hon. Chief Minister, Kumari Mamata Banerjee was the Railway Minister she had proposed a certain amount for some factories in West Bengal. We, from the All India Trinamool Congress Party, met the hon. Minister a year back on 18th March, 2015 with our requirements. We pleaded with him to continue with the projects that had already been started so that the people can benefit and Eastern India as a whole can progress. Some of those projects were the Kanchrapara New Rail Coach Factory, Kharagpur Workshop, Noapara Workshop, Dankuni Railway Equipment Factory and Modernisation of Liluah. I am so sorry to say that in this Budget only a thousand rupee has been given to these projects. It looks like a joke to me. 1,000 रूपए से क्या होगा? Why are we being neglected so much?

Last year's Budget was 31 pages long and this year's Budget covers 46 pages but I really do not understand whether any extra thought, any home work or discussion went behind preparing this year's 46 pages long Budget in comparison to 31 pages long Budget that we had seen last year. मैंने अभी-अभी सुना कि सांसद लोगों के सुझाव से काम होगा। There have been discussions that we should have Committees. I do not think I have ever been called to any other Committee where our decisions, our requests have been heeded to. अभी एक माननीय सदस्य बोल रहे थे। ... (व्यवधान) जेडआरसीसी की मीटिंग भी नहीं होती है। I think there is some kind of communication gap within the bureaucracy. One underpass had been sanctioned when my leader, Kumari Mamata Banerjee was the Railway Minister. वह काम रूका हुआ था। मैं मंत्री जी का आभासी हूँ कि मंत्री जी ने उनको चालू करने का इशारा किया। The Engineering Department was very kind to have started the work but before they could proceed any further, on the first day, the Signal and Electrical Departments gave a stay order and the work stopped. So, I think there is some kind of communication gap at the bureaucratic level. So, whatever decision is going from here, that is also not being implemented.

This Budget that we are looking at, really does not look like a Budget to me because there are only a few pages at the end of it, otherwise for the rest of it, there is no mention about the passenger earnings, about freight earnings, about gross traffic receipts, about budgetary supplements, etc. So, we really feel that a serious thought has to be given before we can proceed further with the works that are pending from the time that the present hon. Chief Minister of West Bengal who was then the hon. Railway Minister, strived for the whole country. She had sanctioned many projects. Most of the projects have been stopped now. I do not understand whether it is political vendetta or not. But the fact of the matter is that it is not happening.

Now we had also requested the hon. Minister that certain things be taken into account which have not been taken into account though this Budget seems like a shadow of Vision 2020. Most of the things the Chief Minister of West Bengal, Kumari Mamata Banerjee, had published in the Vision 2020 document. Like "what West Bengal thinks today, India thinks tomorrow" most of the things of the Vision 2020 document about the rest of the country are done now, except the projects in West Bengal. So, it is a matter of great regret that we are being left out from the whole projects. To quote a few, the Double Decker Train was the idea of Kumari Mamata Banerjee. She had started nine such trains. The increasing of speed of train was also started by her and she had started Duronto. But in an unprecedented move, unfortunately, the name of Duronto is also being changed which has never happened before in India. Rajdhani Train has always remained Rajdhani Train. But why the name of Duronto has been changed baffles me totally.

There has also been regional cuisine introduced in the trains by Kumari Mamata Banerjee. Dedicated Freight Corridor work had started during her period. The revenue earnings through advertisements by using air space and land space of Rail was also her idea. She had started putting advertisements on the walls of the local stations. The IT initiatives in ticketing were taken by her and she started computerised ticketing system. Organisational restructuring were done. The improvement of passenger comfort was started by her.

I remember that she had started a ladies waiting room along with a ladies toilet in Barasat. In this time's budget we find toilet here toilet there and toilets everywhere. It is not that I am opposing toilets. It is a good idea to keep the country clean. But where on the one hand, we are talking about toilets everywhere, there was one ladies toilet in Barasat Station in my Constituency along with a ladies waiting room, that has been taken away by the officials. Ladies have been thrown out and it is being used as an office now. It simply baffles me why. Where you are making new toilets, the toilets started by Kumari Mamata Banerjee had been closed down.

The ninth point in the Vision 2020 document had said about enlarging of the freight basket. This is also there this time and innovation and incubation is also there. I think most of the points are from Vision 2020 but what is significantly missing is the Izzat ticket. जो गरीब हैं, ताचार हैं, उसको इज्जत से सफर करने के लिए 'इज्जत टिकट' दिया गया था। वे 25 रुपये में 20 किलोमीटर सफर करते थे। वे हमारे पास आते थे, हमारे सिग्नेचर करके देने से वे महीने भर अपने काम पर, स्कूल में या कहीं नौकरी पर जाते थे। वह 'इज्जत टिकट' की सुविधा उनसे छिन ती गयी है। I seriously demand that the Izzat ticket be brought back and women particularly vendors and the working class be given a chance to travel at a very low cost.

Sir, the next point that I would like to highlight here is about the security of the trains and the passengers. To maintain the security and also to ensure proper and smooth running of trains, the MMUs plays an important role, but they have found no place in the Budget. We do not find any mention of them. We find that the conditions of the Gangmen are being improved. It is a commendable step taken but I would like to mention that there are about 80000 Junior Engineers in the Indian Railways and all of them together ensure the safety of the running of trains. They are spending a lot of their energy and time towards their work to make the Railways run smoothly. I would just like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that India Gazette Notification No. 605 was circulated by DOPT on 9th April, 2009 to improve the quality of service provided by Government employees. Certain Departments like the CPWD, MES etc. have upgraded the Junior Engineers but the Indian Railways, which is the largest technical organisation having 80000 Junior Engineers, have not taken this particular Gazette Notification seriously. These Junior Engineers are made to work like Group D Staff. I do not think that is satisfying for them. So, for the safety, security and also smooth running of the trains, I think, not only the Gazette Notification but their requirements should be respected.

Sir, as far as the security of Indian Railways is concerned, this is quite strange and I heard other hon. Members also mentioning about this. Hon. Minister also replied regarding the security arrangements. The maintenance of law and order in the Railways and Railway premises is the responsibility of the concerned State, whereas the security of the passengers and their belongings in the running train is the responsibility of the Railway Protection Force. Now, by the RPF Amendment Act, 2003, the Railway Protection Force is supposed to look after this. But when a crime takes place, the common man does not know the jurisdiction. There was an incident in Bengaluru, some one month back, when a young person was run over by a truck. I think, most of you have seen that in the newspapers. His lower limbs were separated and he was lying still alive, the upper torso lying somewhere else. When people went to pick him up, the first thing he said that he wanted to donate his organs because he knew he was going to die.

A similar incident happened in West Bengal two weeks back. A lady was run over by a train. Her legs were lying on the other side of the line, the upper torso was lying on the other side of the line. Remembering that incident in Bengaluru, that lady requested people around to pick her up and that she wanted to donate her eyes and organs. But it is unbelievable that under such circumstances there was a tussle between the local GRP and the Railway Protection Force as to in whose jurisdiction the legs are and in whose jurisdiction the body was and who will pick her up. So, I sincerely feel that these two forces must be amalgamated, or at least a decision in this regard where the safety, security of railway passengers is taken care of by one single Force so that people are safe when they are travelling. There are 7000 passenger trains. Out of these, only 3500 have guards. So, we think all passenger trains must be accompanied by guards.

The other point of security is the unmanned level crossings. The number of unmanned level crossings is 30348. When Ms. Mamata Banerjee was the Railway Minister she made arrangements to man those unmanned level crossings. Statistics proves that in 2011, consequential death due to accidents at level crossings which were unmanned was 46 per cent which has come down to 33 per cent in 2015. It has happened just by manning a few level crossings. So, we demand that there cannot be any unmanned level crossings. People have to be engaged to man them, otherwise they have to be locked and ROBAs have to be constructed in such places. The ROBAs are a serious essentiality which has to be looked at so that people can travel safely.

Sir, I have been crying hoarse for a level crossing at Ethna colony and my colleague Shrimati Shatabi Roy, a famous film star, she also demands a level crossing at Makwa. We have been asking for it for five years now but nothing has happened. So, I would like to draw the attention of the hon. Minister to this very serious issue and request him to make a provision for this in this year's Railway Budget.

The hon. Minister calls the Cabinet decision a landmark by which 400 stations would be redeveloped through PPP. Now, going through the Budget, I find that station development will be done through PPP, cleaning of stations will be done through PPP, facility management will be through PPP, logistic park will be established through PPP and warehouse will be done through PPP. I see a large cloud looming of privatization. I do not know whether I am true or wrong. But so many right PPPs for running the Railways is not healthy for the nation. That is my feeling.

There are 14 lakhs of railway employees. The gang men have been taken care of. Thank you very much for it. But what about the other 14 lakhs who are working? The then Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee had made provision for the parents of employees to travel for treatment and for their children to get better education facilities. But I do not find any of them here. I think this should be given a thought.

Lastly, I would like to point out about the pilgrim circuit. West Bengal has many pilgrim centres. We have Kalighat, Tarkeshwar Temple, Tarapit Temple and Furfura Sharif. They have been left out. We want these places to be connected with the pilgrim circuits.

About the tourist circuits, nobody can think of tourism in India without Dooars because that is the place where flora and fauna are found on the foothills of the Himalayas. So, let it be connected through this circuit.

I would like to congratulate him regarding lowering of the carbon footprint. The hon. Minister is thinking of putting solar panels alongside the railway tracks. But I would suggest that we should have solar panels atop all running trains so that the local current can be provided within the trains. Regarding this also, the then hon. Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee had ensured that only CFL should be used. This measure was also started. I think that Vision 2020 of Kumari Mamata Banerjee has been followed to a certain extent but I do not completely agree with the other things and I would draw your attention to those things.

HON. CHAIRPERSON : I think I have a little experience in the Department. The hon. Minister can satisfy 545 Members. The only thing is, you should call all the General Managers and MPs of the respective States. Each of their demands like survey, laying of new lines, ROBAs, RUBs and stoppage of trains, etc. can be addressed. If you address any of their problems in five years, they can tell the people of their area that Prabhu Ji has given so much to this area. You go in for a survey and they can continue for another five years. Then they may say that the survey has been ordered, survey will be over and next time, you will bring the line. That is the way you should help the people. You should call the General Managers and the Members of the respective States. By this way, you can satisfy every Member and then everybody will praise you for your commitment. You are a dynamic person. If you commit something, you will be able to do it. I know it.

Shri Balbhadra Majhi may speak now.

*PROF. RICHARD HAY (NOMINATED): I would like to express my views about the Railway Budget. Hon. Minister of Railways, Shri Suresh Prabhuji deserves all compliments for having taken bold initiatives to make Indian Railways responsive to the demands of a fast developing modern India.

We look forward for the sincere cooperation of the Railways as regards the following projects:

- (a) An island platform at the Shornur Junction (Palakkad Div. S.R.) to connect trains from N. Malabar and from Thrissur/PGT side to be connected at Shoranur Station.
- (b) To initiate steps to conduct a survey for Thalassery – Mysore Railway Line (a long pending demand)

- (c) To declare Thalassery Railway Station (PKD-S.R.) as an Adarsh Station considering its status and importance.
- (d) To expedite the construction of Angamali-Sabarimala Railway route.
- (e) To start a Mangalore-Thiruvananthapuram Super Delux Train.
- (f) To start a Mangalore-Rameswaram train considering the demand from Velankanny, Rameswaram pilgrims.
- (g) To complete the doubling of Railways in South Kerala and the electrification from Kannur-Mangalore.
- (h) To provide digital display system in all trains in the country about the approaching railway station.

***SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI):**I would like to express my views on the Union Railway Budget 2016-17, presented by the Hon'ble Railway Minister on the 25th February 2016.

Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Amma stated that this Budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population, with no new trains and no new railway lines, and it was also surprising that no specific projects were announced, including several projects in Tamil Nadu. Indian Railways is one of the world's top ten largest railway networks, comprising 1,15,000 kms. of track.

In this Budget, the Hon'ble Railway Minister expects to increase the total revenue for the next year, by 10% compared to the Revised Estimate of this year, to Rs. 1,89,271 crore; and the total expenditure is projected to increase by 13% to Rs.1,71,060 crore. With this, the Railway Minister proposed to raise the Capital Expenditure of Rs. 1.21 lakh core, for the Ministry of Railways, with which the surplus for the next year is going to decrease by 26% that is, by an amount of Rs. 8,479 crore.

Coming to the announcement regarding setting up of the first ever Rail Auto Hub at Chennai, we welcome it, which will prove that Chennai is a major automobile manufacturing centre.

With regard to North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai, this should have been rightly extended up to Thoothukudi, because Tamil Nadu, under the able leadership of Dr. Amma, had been making a request to create a Chennai-Thoothukudi dedicated freight corridor. Similarly, the East Coast corridor, which the Minister propose to terminate at Vijayawada, could also have been extended up to Thoothukudi. Had these been extended, this could have fulfilled one of our longstanding demands.

The Hon'ble Railway Minister paid much attention to enhance passenger amenities including safety of women, accessibility to differently-enabled and senior citizens. These are all steps in the right direction and we welcome these initiatives.

Regarding introduction of more-e-enabled 'app based mechanism, though they are positive measures, the Railway Minister cannot expect all the citizens, including poor, to be digitally literate to operate the medium and ultimately, this app-based mechanism should not fall only in the hands of the people who are active digitally. Hence, I request the Hon'ble Railway Minister to reconsider this keeping in mind, the poorer sections of the population in our country.

Though the announcement regarding extending Wi-Fi facilities at 100 more station this year and 400 stations next year, I would like to ask the minister, whether 400 stations had got the Wi-Fi facilities this years, which the minister promised in the last Budget, and in how many stations, it remains to be done.

Last year, Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Amma made a request that Chennai should be given high priority in the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network, but it has not been done so far. I request the Hon. Minister to take note of this and make an announcement in this regard, while giving his reply to this discussion.

I thank the Railway Minister for having announced up gradation of Railway Stations at the pilgrim centre's of Nagapattinam and Velankanni.

But there are other important pilgrim centre's including the one in my Constituency, Srirangam, and Rameswaram. I request the Railway Minister to kindly include Srirangam and such other stations for upgradation in this year itself.

Now, I want to mention something about the pending projects in Tamil Nadu. In the Vision Tamil Nadu 2013 document, the Chief Minister of Tamil Nadu Mentioned about ten important Railway Projects for inclusion in this Budget which are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu. They are:

S.No.	PROJECT NAME
1.	Complete doubling for Chennai - Kanniyakumari line
2.	Sriperumbudur - Guindy freight line
3.	Chennai - Thoothukudi freight corridor
4.	High Speed passenger rail link -Madurai to Coimbatore Kanniyakumari
5.	High speed passenger rail link - Madurai to Coimbatore
6.	High Speed passenger rail- link - Coimbatore to Chennai
7.	Chennai -Bengaluru high speed rail link
8.	Chennai - Bengaluru freight corridor
9.	Avadi -Guduvancheri rail link
10.	Avadi/ Thiruvallur -Ennore port link

I request the Hon. Railway Minister to consider them and make appropriate announcement in this regard, for inclusion in this years, and also appropriate fund allocation.

In the letter written by the Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu to the Hon. Prime Minister of India, on 11th February 2016, Dr. Amma had stated that the State Govt. had prioritized three projects for implementation through SPV, with the joint participation of the Railways. They are: Chennai-Thoothukudi Freight Corridor; Chennai- Madurai- Kanyakumari and Madurai-Coimbatore High speed Passenger Rail Links. The State Govt. had also indicated its willingness to enter into an MoU. I request the Railway Minister to consider to enter into an MoU for early implementation, with the participation of the State and the Railways.

In the same letter, Dr. Amma had mentioned 20 Railway Projects which have been announced in the earlier Railway Budget, but works have not commenced due to want of fund allocation. I mention them here for the consideration of the Hon. Minister so that sufficient funds could be allocated for those projects, for early completion. Those pending projects are:

S.No.	Name of the Project
1.	New line from Morappur - Dharmapuri
2.	a) 5th and 6th line on Chennai to Villivakkam and (b) New line for Villivakkam and Katpadi Sections
3.	New line from Chidambaram to Attar Via Ariyalur
4.	Doubling from Tindivanam to Kanniyakumari
5.	New line from Bodinayakanur to Kottayam
6.	Doubling from Renigunta to Arakkonam
7.	3rd &4th lines from Attippattu - Gummidipoondi
8.	New line from Jolarpettai to Hosur via Krishnagiri
9.	New line between Mayiladuthurai- Thirukadaiyur - Tharangambadi - Tirunallar - Karaikal
10.	New line from Ramanathapuram - Kanniyakumari via Thoothukudi - Tiruchendur
11.	New line between Karaikudi - 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 Kanniyakumari 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 -Kanniyakumari 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- Karakudi via melur

Coming to some of the pending Railway projects in my constituency, I would like to remind the Hon. Railway Minister that I mentioned these projects in my speech last year also, but they have not been taken up for implementation and completion. I would like to mention them here again with the hope that at least this year, he would concede to the request.

The Golden Rock workshop has nearly 1,000 acres of vacant land. This vacant land could be very effectively used to set up a new Integral Coach Factory at Golden Rock. This will enable Railways to set up a Manufacturing Unit, which will again provide job opportunities to several thousands of people. I feel that the Golden Rock Workshop also can be modernized for the benefit of the nation, so that it would serve in a much better and efficient manner.

In the Budget of 2012-13, the Hon. Minister made an announcement for a new survey for a new line between Thanjavur and Pudukkottai via Gandarvakkottai. But no action has been taken on this even after two years. I request the Railway Minister to initiate action on this.

I request that new train services may be started between Tricky and Bangalore or between Tricky and Mysore.

There is a need for another train between Pudukkottai-Chennai, via. Trichy, in addition to the present Pallavan Express. I request the Railways to consider running a Duranto Type Express train between Trichy and Kanyakumari via. Madurai-Tirunelveli-Nagercoil. There is also a need to have a day-train between Trichy and Tirupati.

Coming to stoppage of a few trains, I request that train No. 22627/22628 Intercity Express between Trichy -Tirunelveli may be allowed to stop at Manapparai; train no. 1607/16108 Mangalore Express and other Express trains may be allowed to stop at Jeeyapuram and Pettavathalai stations; all the trains passing through Keeranur may be stopped at Keeranur; and similarly, all the Express trains passing through Srirangam, where there is a famous Hindu Temple, may be allowed to stop at Srirangam. There is a long-pending demand for stoppage of all trains passing through Tirisoolam Railway Station, on both sides, on the Chennai Suburban railway network, which is the alighting station for Chennai Airport. I request the hon. Minister to accede to this request.

There is an urgent need for early completion of Villupuram -Dindigul Doubling Project, by allocating more funds.

The Hon. Railway Minister in this Budget laid much emphasis on constructing RUBs and ROBs, and eliminating manned /unmanned level crossings. In this connection, there is a demand for construction of ROBs in the following places, on a war-footing.

- . At Srirangam Town, from the side of Boys Higher Sec. School to Sirgaperumal Koil side in LC244, there is a need for ROB.
- . In Trichy City, near Maris Theatre, ROB No. 17 is in a highly dilapidated condition. So, this may be dismantled and a new ROB may be constructed.
- . In Pudukkottai Town, between Rasavayall and Thiruvappur, there is a need for ROB.
- . At LC No. 249, East Pulivar Road to Devadannam, there is a need for ROB.
- . LC Old No. 1136, the construction work of ROB is getting delayed due to non-transfer of Railway land.

Going ahead on the ROB issue, there is a requirement of transfer of land for reconstruction of ROB at km. 0/2 of MSP Camp Road near Trichirapalli Railway Junction in lieu of existing old Bridge No.1136 at Railway km 340/4-5 between Trichirapalli -Poonkudi Stations. In this connection, there is a requirement of in principle approval or NOC for transfer of land are of 872.19 sq.mt. from the Railways. I had already written a detailed letter in this connection to the Hon. Railway Minister. Out of a total land requirement of 5095.91. sq.mt., there is an urgent requirement of 872.19 sq.mt., for the service road on the Didigul side; and this is very essential for the vehicles to ply smoothly, without causing traffic jams and traffic congestion at this site.

In the absence of a service road, presently there is a huge traffic congestion and a lot of agitations are held by the public and NGOs. Even though negotiations are going on smoothly and the construction work is also progressing very well, the work could not be expedited, due to non-availability of in-principle approval from the Railways for giving NOC for transfer of 872.19 sq. mt. of land for constructing a service road on the Dindigul side of the bridge.

It is very pertinent here to mention that two-way traffic is going on at this site with diversion. This bridge is located in the heart of the city where we have Railway Junction, Central Bus stand and all important complexes. Since it is a central place, it is a 'heavy traffic prone zone' and since there is no service road available on this portion, all the vehicles have to circumvent and go for 11/2 km. extra to come to the other side. Due to this, the entire traffic on this side is blocked and inconvenienced; and as a result, lot of accidents take place.

In view of the above, there is an essential requirement for a Service Road on the Dindigul arm of this Bridge, more so, when this part of the bridge is already completed, which requires the in-principle approval for transfer of Railway land to the extent of 872.19sq.mt. I hope and trust that the Minister of Railways will consider this request favourably for sake of the people of my constituency.

There is a need to have a Railway Reservation Counter at Trichy Airport for the benefit of the people. There is a Post Office located in the Old Terminal Building of Airport, which can be utilized to set up a Railway Reservation Counter.

Another important point is about non-closure of Narthamalai Railway Station. It is learnt that the Railways are planning to close down the Narthamalai Railway Station, which is functioning right now. The public belonging to Narthamalai and its neighbourhood, in my constituency, had requested many times in the past, not to close down the Narthamalai Railway Station, which is functioning now.

There are about 2000 people depending on the Railway Station for generations together. There are about 100 villages which are benefited by the functioning of this station. All of them take trains to Trichy, Keeranur, Pudukkottai, Karaikudi, etc. Several hundred Govt. servants and workers depend on its functioning.

In view of the above, I request the Hon. Railway Minister to stop the move to close it down and earnestly consider the above request to make the Narthamalai Railway Station functional.

Placing all these requests to the Railway Minister for early favourable orders, I conclude my speech. Thank you.

SHRI K. PARASURAMAN (THANJAVUR): I would like to express my views on the Railway Budget on behalf of my All India Anna Dravida Munnetra Kzhagam. We are well aware that Indian Railways has one of the largest railway networks in the world with 6 railways zones and 1.5 million employees across the country. It would be opting to say that railway networks is the nerve zone of our economy and life line of the nation and a unique integrator of modern India with a major role in its socio-economic development.

A railway traverses the entire length and breath of the country providing the required connectivity and integration for balanced regional development. In this connection, I congratulate the Indian Railways which is standing as the central pillar of the Indian economy particularly and one of the largest transportation and logistics networks of the world on whole.

In addition to this, several train services to be extended up to some of the important destinations of my constituency. Particularly, train Nos.(22627/22628) Nellai-Trichy Intercity Superfast Express up to Thanjavur City Corporation. Train nos. (12663/12664) Trichy – Howrah Express Train starting from Trichy up to Velankannai the holy place. Train No.22606 – Villupuram –Purulia weekly Superfast Express up to Thanjavur City Corporation via Kumbakonam heritage center. Train No. 22603 – Villupuram – Kharagpur weekly Superfast Express to Thanjavur City Corporation via Kumbakonam heritage centre and train No s. (56712/56713) fast passenger train from Trichy may be extended to Thanjavur City Corporation. All train services on these routes have been ending near to the Thanjavur City Corporation. Therefore, it would be more opt and beneficial to extend the services up to Thanjavur. I hope that besides lower financial implications for extending these routes up to hanjavur, and then initiative would definitely fetch more income to the Indian Railways. Therefore, I once again urge the Government on behalf of my constituency for extending the services up to Thanjavur.

I also urge the government to make stopping of train Nos. 16105/16106 and Rameshwaram Express -16713 at Boodhallur as 200 people are travelling from Thiruchandur and Rameshwaram to Boodhallur every day on this train.

To ease the road transport in the busiest route crossing the railway line, it is important to construct the Railway over Bridge and under bridge. It is also pertinent to construct subway wherever it is needed. In this regard I would like to bring to the notice of the government that the government officials, workers in private sectors, school going children, college students and farmers are compelled to travel about 15 kms instead of 7 kms as there is no short cut routes in and around of 20 villages nearer to solagampatti railway station situated in Thanjavur and Trichy line. They have to take risk by lifting the heavy vehicles above while crossing the track. Sometimes the police also capture the vehicle and punishe them. These people suffer a lot for a long time due to non-existence of level crossing gate at distance of 1 km East from Solagampatti (L.C.No.384) Railway stations near Budalore Taluk, Thanjavur District. Therefore, there is an urgent need for construction of subway on this line and I personally request Hon'ble Railway Minister to include this project also in the current budget and allocate necessary fund for the same.

Our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu has listed several demands to the Central Government include the same in the Railway Budget 2016. On the basis of Vision Tamil Nadu 2023 ten important Railway Projects should be included which are crucial for the development of Rail Transport

and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu:-

Complete doubling for Chennai – Kanniyakumari line Sriperumbudur –Guindy freight line Chennai – Thoothukudi freight corridor, High speed passenger rail link – Chennai –Madurai- Kanniyakumari, High speed passenger rail link- Madurai to Coimbatore, High speed passenger link- Coimbatore to Chennai, Chennai- Bengaluru speed rail link, Chennai- Bengaluru freight corridor, Avadi – Guduvancheri rail link , Avadi/ Thiruvallur- Ennore port link.

It was also requested that for implementation of the projects under Special Purpose Vehicle (SPV) with the participation of the State and Ministry of Railways that is

- i) Chennai- Thoothukudi Freight corridor
- ii) High speed passenger rail link – Chennai- Madurai –Kanniyakumari
- 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 an MoU with the Indian Railways to set up an SPV to promote these projects.

It was also brought to the notice of the Government that a number of Railway Projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budget have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. A list of the above projects is annexed for your kind reference. Considering the expectation from the travelling public, I request you to expedite these Railway Projects and allocate sufficient funds in the budget for completion of the projects early. I hope that the ensuing Railway Budget will fulfill the long pending expectations of the travelling public of Tamil Nadu.

I list out those projects for the kind consideration of the Hon'ble Minister here;

1. New line from Morappur – Dharmapuri
2. (a) 5th and 6th line on Chennai to Villvakkam and (b) New line for Villvakkam and Katpadi Sections
3. New line from Chidambaram to Attur via Ariyalur
4. Doubling from Tindivanam to Kanniyakumari
5. New line from Bodinayakumari to Kottayam
6. Doubling from Renigunta to Arakkonam
7. 3rd&4th lines from Attippattu-Gummidipoondi
8. New line from Jolarpettai to Hosur via Krishnagiri
9. New line between Mayiladuthurai- Thirukadaiyur- Tharangambadi- Tirunallar-Karaikal
10. New line from Ramanathapuram –Kanniyakumari via Thoothukudi – Tiruchendur
11. New line between Karaikudi- 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 Kanniyakumari via Nagercoil
15. Gauge Conversion between Madurai and Bodinayakanur and new line from Bodinayakanur to Erankulam (Cochin)
16. New line between Dindigul to Kumuli via Bodi and Theni
17. Doubling and Electrification of Madurai-Kanniyakumari 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

But I express my dissatisfaction that not a single projects mentioned by Govt. of Tamil Nadu has been included in the Railway Budget.

The major part of transportation across the country runs only through the Indian Railways. Further, as a single system our railway network system consists of 65,436 route kms of track that criss-cross the country, on which more than 20,038 number of trains ply, carrying about 23 million passengers and hauling nearly 2.77 million tones of freight every day, thereby contributing to economic growth of the country and at the same time promoting national integration. It is pertinent that major number of common people are preferring railway transport for their every day needs.

I thank you for increasing sleeper density between Thanjavur to Trichirappali line. I also thank the Hon'ble Minister for execution of railway projects between Karaikudi to Tiruvarur, Thanjavur- Pattukottai and Mannargudi to Pattukottai with the adequate allocation of fund for the all these

projects together. At the same time the estimate for the Thanjavur- Pattukkottai which was announced in the year 1935 should be sanctioned immediately along with adequate fund allocation for the this line.

Further, the work between Karaikudi to Tiruvarur which started ten years before is still running very slowly and I request the government to expedite the work for early completion. I also welcome the announcement for upgrading stations at Nagapattinam and Velankanni.

Between Pattukottai to Mannargudi line there are six railway bridges and the construction of one bridge has been undertaken and I request to expedite the remaining five railway bridges immediately and I also request the Pattukottai to Mannargudi BG Railway line estimate to be sanctioned immediately.

I also thank the government for sanctioning additional amount of Rs.148 crore for Thanjavur – Ponmalai doubling project with by-pass line and I request to execute the work without delay.

Thanjavur is one of the oldest railway stations established in pre-Independent India. Therefore I would like to request the government to select this city Railway station and make as a model railway stations with upgradation.

In the list of upgradation of stations, Rameshwaram and Srirangam should also be included and I request the Hon'ble Minister to include these religiously renowned pilgrimage centres under the project of upgradation.

I feel it is my duty to notify certain limitations found in the budget 2016-17. As far as the state of Tamil Nadu is concerned the Budget has failed to meet the expectations of people of Tamil Nadu and there is no specific projects have been announced by the government.

I am also disappointed that there is no specific plans announced in the budget for upgradation of Chennai suburban transit system while the budget preferred the same in Mumbai, Delhi and Kolkata.

While thanking Hon'ble Minister for announcing few of the projects for the state of Tamil Nadu, I would like to register here several pending projects pertaining to my state particularly to my Thanjavur Constituency. The Railway line between Thanjavur to Ariyalur to be renewed and to be converted into BG line. In this matter, our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma had already requested the government and sent a letter to our Prime Minister on 11th February 2016 for early execution of this project with adequate fund allocation.

Further, demand for introduction of new train services between Thanjavur –Mumbai Superfast Day Express via Kumbakonam- Chithambaram – Chengalpattu –Kanchipuram-Tirupathai-Pune-Mumbai, New Delhi to Rameswaram-Karaikudi via Thanjavur City Corporation and introduction of new train from Thanjavur- Coimbatore via Trichy –Manapparai-Dindigul-Ottanchatram-Palani-Odumalaipettai-Pollachi. I strongly urge Hon'ble Minister at this moment to include the above said demands of the people and introduce new train services on these routes which will be not only beneficial to the common public but also bring enhanced revenue to the government.

Therefore, I urge once again the government to include those projects and take necessary action for early sanction and completion so as to supplement efforts of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Amma towards achievement of Vision 2013.

Even though, we could not feel satisfaction since the budget has not focused the state of Tamil Nadu, but I placed the long pending demands for consideration of the Hon'ble Minister. With the hope that these demands will be heard at least in future and the state of Tamil Nadu will be focused in the ensuing railway budgets, I conclude the speech.

***श्री येड़मल नागर (राजगढ़) :** भारत वर्ष विभिन्नताओं से भरा हुआ देश है तथा देश के हर वर्ग, जाति, संप्रदाय के लोग करोड़ों की संख्या में यातायात के प्रमुख साधन के रूप में रेल को प्राथमिकता देते हैं। प्रतिवर्ष रेल बजट आने पर आम आदमी किसया और सेवार्थे दोनों ही चीजें देखता है, इन दोनों विभागों में वित्तीय वर्ष 2016-17 का रेल बजट खरा उतरा है।

रेलमंत्री द्वारा प्रधानमंत्री के ध्येय ""गाँव, गरीब का विकास"" को ध्यान में रखकर भारतीय रेल के पुनर्गठन, पुनर्निर्माण, पुनरुद्धार कार्य को कार्यनीति के तीन स्तंभों, नवअर्जन, नवमानक, नव संरचना के माध्यम से नवीन आयाम दिये जा रहे हैं, जो निश्चित ही सबके समग्र विकास का मार्ग प्रशस्त करेंगे।

रेल बजट में समय-पालन व रफ्तार के साथ-साथ सुरक्षा व्यवस्थाओं पर भी जोर दिया गया है, जिन्हें अत्याधुनिक टेक्नोलॉजी का पूर्ण उपयोग कर विद्युतीकरण, दोहरीकरण, सिग्नल पूर्णाली का उन्नयन के माध्यम से साकार किया जाना है। विभाग के कार्यों में पारदर्शिता के लिए इलेक्ट्रॉनिक के साथ-साथ सोशल मीडिया का भी पूर्ण उपयोग किया जाने लगा है। जिससे ऑनलाईन भर्ती प्रक्रिया, निर्माण कार्यों की खासत, ई-प्लेटफॉर्म करना, अखिल भारतीय स्तर पर निविदाये इलेक्ट्रॉनिकली आवंटित करना, ई-टिकटिंग व्यवस्था को सुदृढ़ बनाना, ऑटोमेटिक वेंडिंग मशीनें लगाना, दिव्यांगों के लिए व्हीलचेयर की ऑनलाईन बुकिंग, महिलाओं व वरिष्ठ नागरिकों के लिए 33 प्रतिशत कोटा बढ़ाना तथा इनके लिए निचली बर्थों को प्राथमिकता देना शामिल है।

100 स्टेशनों पर वाई-फाई सेवा को 400 स्टेशनों तक विस्तार देना, बिना चौकीदार तथा चौकीदार वाले समपायों को बंद कर सिग्नल सिस्टम को उन्नत किया जा रहा है, जिसमें मेरे संसदीय क्षेत्र के बीनागंज-चांचौड़ा, पत्तोर रोड, मऊ-पड़ाना तथा सिन्दूरिया-काचरी क्षेत्रों को शामिल किया गया है। डिजिटल इंडिया के तहत ट्रेक प्रबंधन पूर्णाली में व्यापक सुधार लाया जा रहा है, जोकि ऐतिहासिक कार्य है।

यात्रा की गुणवत्ता में सुधार हेतु स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् पहली बार आम नागरिक के लिए अंत्योदय एक्सप्रेस, पेयजल एवं मोबाईल चार्जिंग पॉइंट की सुविधासुलभ दीन दर्यातू सवारी डिब्बे, थर्ड ए.सी. व भोजन सुविधा युक्त हम्सफर सेवा तथा 130 किलोमीटर व उससे अधिक गति रखकर रेलगाड़ी के भविष्य को दर्शाती हुई तेजस सुविधाएं समर्थ व सक्षम भारत को दर्शाती हैं।

यात्रा को आरामदायक बनाने के लिए 65,000 अतिरिक्त शायिकार्यें बनाना, 2,500 वाटर वैंडिंग मशीनें लगाना, अत्याधुनिक सुविधाओं से लैस ""महागंगा एक्सप्रेस"" चलाई जा रही है। इसी प्रकार 17,000 बायो-टॉयलेट की व्यवस्था की जा रही है। विश्व का पहला बायो वैयूयू टॉयलेट विकसित किया गया है, जो निश्चित ही बचाई का पात्र है। मेरे संसदीय क्षेत्र में रूलीयाई जंक्शन एवं ब्यावरा, पत्तोर व सारंगपुर स्टेशनों पर बायो टॉयलेट लगाये जाना प्रस्तावित है। बड़ोदरा में राष्ट्रीय रेल अकादमी के तहत रेल विषयविद्यालय की स्थापना एक क्रांतिकारी कदम साबित होगा। स्वच्छता के लिए एस.एम.एस. पर वलीन माय कोच सेवा प्रारंभ की गई है, जिसके लिए हाईटेक केंद्रीयकृत नेटवर्क तथा कर्मचारियों की कार्यकुशलता बढ़ाये जाने के प्रावधान किये जा रहे हैं।

धार्मिक महत्व के केंद्रों पर यात्री सुविधाये बढ़ाने के साथ-साथ तीर्थस्थलों को जोड़ने हुए आस्था सर्किट गाड़ियां चलाने की भी मंशा व्यक्त की गई है जो कि निश्चित रूप से लाभप्रद होगा।

इसमें इलाहाबाद से मणिकपुर, डॉसी, बीना, रूठियाई, बीनागंज-चांचौड़ा, ब्यावरा, पतोर, सारंगपुर, मवसी, उज्जैन, मंदसौर, नीमच, चित्तौड़ होते हुए अजमेर तक विशेष (आस्था सर्किट) रेल चलाई जा सकती है।

रेल राजस्व में वृद्धि और उपयुक्त निवेश सुनिश्चित करने की मंशा से ज्यादातर काम पीपीपी मॉडल व निजी भागीदारी से भीड़-भाड़ कम करते हुए लाईन क्षमता बढ़ाने संबंधी कार्यों को जारी रखने का निर्णय लिया गया है। रेलपथ नवीकरण, दोहरीकरण, विद्युतीकरण के साथ-साथ सिग्नल व दूरसंचार संबंधी कार्यों पर ध्यान केंद्रित कर रेलवे की बुनियादी व्यवस्थाओं में व्यापक परिवर्तन कर नवीन आयामों का निर्धारण किया जा रहा है, जोकि इससे पहले कभी नहीं देखा गया और इसमें भी रेलवे को अत्याधुनिक बनाकर वैश्विक स्वरूप प्रदान किया जा रहा है जो कि अविस्मरणीय है।

मेरे संसदीय क्षेत्र राजगढ़ (मध्यप्रदेश) के तहत आनेवाले एकमात्र रेलखण्ड मवसी-गुना जो कि पश्चिम-मध्य रेल मण्डल के तहत आता है, के लिए राजगंजमण्डी-भोपाल निर्माणाधीन रेल लाईन तथा मवसी-गुना रेलखण्ड के दोहरीकरण व विद्युतीकरण के लिए भी पर्याप्त बजटीय प्रावधान किये जाने की आवश्यकता है, जिससे बीनागंज, चांचौड़ा, कुंभराज, राघोगढ़, रूठियाई, ब्यावरा, खिलतीपुर, जीरापुर, राजगढ़, पतोर, सारंगपुर, नरसिंहगढ़, शाजापुर क्षेत्र के करोड़ों लोगों को लाभ तो प्राप्त होगा हा,क साथ ही, क्षेत्र के वहुमुखी विकास का मार्ग भी प्रशस्त करेगा।

माननीय रेलमंत्री जी को पुनः सर्वसमावेशी रेल बजट के लिए बधाई।

श्री बलभद्र माझी (नबरंगपुर): महोदय, रेल जैसे महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका देने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। आप सभी जानते हैं कि उड़ीसा बहुत पिछड़ा एरिया है, सुबह में राष्ट्रपति जी के अभिभाषण के धन्यवाद प्रस्ताव में हमारे नेता जी स्पेशल स्टेट्स का डिमांड कर रहे थे, उड़ीसा बहुत पीछे है और जाहिर सी बात है कि रेलवे लाईन भी बहुत कम है। अगर किसी एरिया को डेवलप करना है तो हर तरह की कन्सुलिकेशन की जरूरत होती है, रोड कन्सुलिकेशन होगा तो कर्मशियकल एक्टिविटीज बढ़ेगी, टेली-कन्सुलिकेशन होगा तो बाताचीत के जरिए बिजनेस बढ़ सकता है और इंस्ट्रुक्चरल इमेजेशन करना है।

17.00 hours

ओडिशा जैसे प्रदेश में ऐसा कोई खनिज नहीं है, जो दूसरी जगह मिलता हो। कोयला, डायमंड, सोना आदि सब कुछ ओडिशा में भरा पड़ा है। हमें सुनने में कभी-कभी शर्म लगती है कि ओडिशा इतना रिव प्रदेश है, लेकिन उड़िया गरीब है। इसका कारण यही है कि जब से भारत स्वाधीन हुआ, तब से केन्द्र में कोई भी सरकार रही, वह ओडिशा की अवहेलना करती रही। यह बहुत दुःख की बात है। लेकिन जब प्रभु जी रेल मंत्री बने, तो उन्होंने पिछले साल ओडिशा को रेलवे के लिए 3 हजार करोड़ रुपये की अलॉटमेंट दी थी। इस साल हमारी डिमांड 5 हजार करोड़ रुपये की थी, तो उन्होंने 4 हजार 682 करोड़ रुपये की अलॉटमेंट दी। हम सब इसका स्वागत करते हैं। हमारे मुख्यमंत्री जी ने इसका स्वागत किया है। जब प्री-बजट कंसल्टेशन के समय सांसद उनसे मिले थे, तब उन्होंने स्वीकार किया था कि ओडिशा बिल्कुल नेग्लेक्टेड है, इसलिए उसे स्पेशल अटेंशन देने की जरूरत है। हम इस पर जरूर चिंतन करेंगे और ओडिशा के लिए जो भी उचित होगा, उसे करेंगे और उन्होंने कुछ हद तक किया भी है।

चूंकि नये प्रोजेक्ट आ नहीं रहे थे, इसलिए ओडिशा के मुख्यमंत्री ने प्रस्ताव दिया कि यदि रेलवे अपने पैसे से प्रोजेक्ट टेकअप नहीं कर सकती, तो ओडिशा में वायबल प्रोजेक्ट कई सारे हैं। आज के दिन सात-आठ वायबल प्रोजेक्ट हैं। उसके अलावा ऐसे सात जिले हैं जहां अभी तक रेलवे जा नहीं पायी है। रेल का एक इंच भी वहां नहीं पहुंचा है, तो सोशल सैक्टर प्रोजेक्ट्स भी कुछ चाहिए। हमारे मुख्यमंत्री जी ने एक प्रस्ताव दिया था कि अगर रेलवे अपने पैसे से रेलवे लाइन बिछाने के लिए सक्षम नहीं है तो हम 50 प्रतिशत तक पैसा दे सकते हैं और जरूरत पड़े तो जमीन भी फ्री में देने के लिए तैयार हैं। हमारे मुख्यमंत्री जी ने यह प्रस्ताव रेलवे मंत्रालय को भेजा था। उसके बाद हमारे मुख्यमंत्री और रेल मंत्री जी के बीच वार्तालाप हुई। उसके बाद रेल मंत्री जी ने प्रस्ताव दिया कि जब आप प्रोजेक्ट के लिए पैसा बियर कर ही रहे हैं, तो उसके साथ मुनाफा और लाभ भी बियर करें, तो हम और भी प्रोजेक्ट्स ले सकते हैं। उसी के तहत ओडिशा प्रथम प्रदेश है, जिसने रेलवे के साथ ज्वाइंट वेंचर के तौर पर, एसपीपी के तौर पर प्रोजेक्ट लेने के लिए एमओयू साइन किया। उसके बाद करीब 17 सज्यों ने विलिंगनेस दिखाया है। मेरी जानकारी के हिसाब से करीब छः-सात स्टेट्स एमओयू साइन कर चुकी हैं। यह अच्छा डेवलपमेंट है।

सभापति महोदय, मैं फर्स्ट टाइम एमपी हूँ। मैंने अपना पहला भाषण वर्ष 2014 के रेल बजट में बोला था। आपको शायद बुरा लगे, फिर भी मैं बोलना चाहूंगा कि मैं रेलवे में वीफ इंजीनियर था, लेकिन मेरे क्षेत्र में रेलवे लाइन का एक टुकड़ा भी नहीं है। यही कारण था कि मेरे निवारण मंडल के लोगों ने मुझे यहां भेजा। उनका कहना था कि आप रेलवे में रहते हुए कुछ नहीं कर पाये, लेकिन यदि पार्लियामेंट में जायेंगे, तो कुछ कर पायेंगे। उन्होंने मुझे उसी मुद्दे से यहां भेजा कि पार्लियामेंट जाओ और रेलवे लाइन लेकर आओ।

मैं मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने मेरे एरिया के लिए दो प्रोजेक्ट्स-- जयपुर मलकानगिरी और जयपुर नवरंगपुर के लिए सैंशन किये हैं। रेल मंत्री जी ने दो प्रोजेक्ट्स सैंशन करके हमारा बहुत बड़ा बोझ हल्का कर दिया। हमने एसपीपी के तौर पर ओडिशा के तीन प्रोजेक्ट्स--संभलपुर, बरहमपुर, जूनागढ़, अम्बानुड़ा, नवरंगपुर होते हुए और बड़बिल बांसपानी का प्रस्ताव रखा है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि बहुत जल्दी एसपीपी फार्मेशन होकर ज्वाइंट वेंचर एग्जीक्यूटिव साइन हो जाये। एसपीपी रजिस्ट्रेशन हो जाये और ये तीन प्रोजेक्ट्स भी टेकअप किये जायें। इस तरह कुल मिलाकर हम पांच नये प्रोजेक्ट्स चालू कर सकते हैं। इतिहास में पहली बार होगा कि किसी प्रदेश के लिए पांच रेलवे लाइन्स दी गयी हैं। इतना ही नहीं और भी कई प्रोजेक्ट्स हैं, जैसे बरगड से नोहापड़ा। इसका आरओआर भी 14 परसेंट से ज्यादा है। इसे हम मिशिंग लिंक कह सकते हैं, गोपालपुर से रायागढ़ा और थेरुवली से गुणपुर, अगर थेरुवली से गुणपुर जोड़ देंगे तो कई ट्रेन अहमदाबाद, मुम्बई की तरफ से पुरी जाती हैं, विजयनगर जाकर फिर वापिस आती हैं, 64 किलोमीटर को थेरुवली से गुणपुर तक जोड़ दें तो यह रास्ता 100-150 किलोमीटर कम हो जाएगा। यह भी वाएबल प्रोजेक्ट है। राजगढ़ और तापंग का आरओआर करीब 29 परसेंट है। इस तरह से और भी प्रोजेक्ट हैं। हम जिस एसपीपी को नहीं ले पाए हैं, मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि इतने अच्छे आरओआर को स्वतः सैंशन कर सकते हैं।

महोदय, हमारे यहां रेलवे लाइन तो कम है ही लेकिन ट्रेन सेवा की भी बहुत कमी है। ऐसी कोई ट्रेन नहीं है जो खाली जाती है, रेटिंग लिस्ट काफी ज्यादा रहती है। मेरा क्षेत्र ईस्टर्न घाट में आता है। अनडिवाइडिड कोयपुट एरिया चार जिले में विभाजित हो गया है। इससे जुड़ी लाइन को केके लाइन बोलते हैं, केके लाइन बहुत महत्वपूर्ण है, रेलवे वाले इसे जानते हैं, बस्तर जिले में भी जाती है। अगर बस्तर और कोयपुट एरिया मिला देते हैं तो केरल से डबल एरिया हो जाता है, यहां 80 लाख के करीब आबादी है। इतनी बड़ी आबादी के क्षेत्र में दिल्ली के लिए कोई कनेक्शन नहीं है। मैंने मांग की थी जगदलपुर से एक ट्रेन दिल्ली के लिए चलाई जाए। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि इसे स्वीकार करें।

महोदय, सब राजधानी खड़गपुर होते हुए आती हैं जो कि उड़ीसा को बहुत कम कवर करती है। भुवनेश्वर से जो राजधानी ट्रेन दिल्ली के लिए चल रही है, हमारी बहुत दिनों से मांग रही है कि भुवनेश्वर से संभलपुर होते हुए एक राजधानी ट्रेन चले जो उड़ीसा के ईस्ट से वेंस्ट होते हुए दिल्ली जाए। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री जी इस पर गौर करेंगे।

महोदय, ओडिशा मिनरल रिव स्टेट है लेकिन किसी ने डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर में कंसीडर ही नहीं किया था। मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभारी हूँ कि इसे डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर में लिया है, ईस्ट वेंस्ट और ईस्ट कोस्ट लाइन को लिया है, इससे भी लाभ मिलेगा। इंस्ट्रुक्चरल कोरीडोर कोलकाता से दिल्ली, दिल्ली से मुम्बई, मुम्बई से चैन्नई और चैन्नई से वाल्टर तक आकर रुक गया है। हालांकि यह रेलवे बजट का हिस्सा नहीं है लेकिन मैं फिर भी सरकार से आग्रह करूंगा कि इंस्ट्रुक्चरल कोरीडोर वाल्टर से कोलकाता जोड़ दें ताकि यह डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर से जुड़ जाए, इससे उड़ीसा लाभान्वित होगा।

महोदय, मेरे निवारण क्षेत्र में रेल लाइन की कमी होने के साथ ट्रेफिक फैसिलिटी की बहुत कमी है। हमने मांग की थी कि ट्रेफिक फैसिलिटी के लिए कुछ किया जाए। उड़ीसा कभी पैडी शॉर्टेज स्टेट था लेकिन अब पैडी सरप्लस स्टेट हो गया है। यहां फर्टीलाइजर का कन्जम्पशन रहता है और फूड ग्रेन की भी काफी मूवमेंट होती है। हमने राउरकेला, भद्र, झारखंडा, संभलपुर, बलांगीर, टिटलागढ़, खरियार, केंसीगार, रायागढ़ा, जैपुर, कोयपुट, रेडापुर, अंगुल, डेंकानात, निर्गुंडी, मनवेसवर, सुर्दा, जगन्नाथपुर में सुइस श्रैड डेवलप करने की मांग की थी। मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री इसे कंसीडर करेंगे। इसके अलावा कलिंगनगर अंगुल, झारखंडा, राउरकेला और चौदवार में मल्टी मॉडल टॉर्जिस्टिक पार्क की मांग की थी। मुझे उम्मीद है कि इसे स्वीकार करेंगे। भुवनेश्वर के लिए बहुत दिन से इंटरनेशनल स्टैंडर्ड स्टेशन की घोषणा हुई थी लेकिन यह घोषणा ही रह गई है। मेरा आग्रह है क्योंकि अब स्मार्ट सिटी योजना की भी घोषणा हो चुकी है, अगर इसे वर्ल्ड क्लास स्टेशन

बना दें तो काफी अच्छा होगा। पुरी को इन्होंने ट्यूनिंग के मीप में लिया है और ब्यूटीफिकेशन सुविधा देने के लिए कहा है, बहुत अच्छी बात है और पारादीप को भी स्पेशल पोर्ट कनेक्टिविटी के लिए प्रोसेस चल रही है। मैं आग्रह करूंगा कि भुवनेश्वर को विश्व स्तरीय स्टेशन बनाएं और उसके साथ साथ करीब 17 स्टेशन हैं जिनके लिए आदर्श स्टेशन की हम लोगों की मांग है और आदर्श स्टेशन के लिए लिखित में पहले से दिया गया है।

कुछ मॉडल स्टेशंस हैं- जैसे पुरी, बृहमपुर, जाजपुर- इन सबको भी अगर लेंगे तो बहुत अच्छा होगा। रेलवे की स्थिति पर अगर चर्चा होगी तो बहुत अच्छी बात है कि पहले प्रोजेक्ट के लिए जितना भी कैपिटल इन्वेस्टमेंट होता था, उससे कई गुना बढ़ाकर रेल मंत्री जी ने इस बार 1 लाख 21 करोड़ तक लिया है। इसमें हमारा भी 4600 करोड़ एंटीमेंट आया है लेकिन उसमें एक चीज यह है कि मंत्री जी को आज के दिन में लगता है कि हम लोग तो स्टेट से भी दे देंगे, एलआईसी भी डेढ़ करोड़ देने के लिए तैयार है, बाहर से भी पैसा ले आएं। पर जो ऑपरेटिंग रेवेन्यू चल रहा है और 90 प्रतिशत भी अगर ऑपरेटिंग रेवेन्यू होता है तो यह पैसा लाने के बाद वापस कैसे हम लोग रिटर्न करेंगे, यह एक चिंता का विषय रहेगा क्योंकि हम लोग आज के दिन में ऑपरेटिंग रेवेन्यू 90 प्रतिशत भी रखते हैं तो सब खर्चा जाने के बाद ऑर्डिनेरी ऑपरेटिंग एक्सपेंसेज जो कहते हैं, वह निकलने के बाद करीब 60000 करोड़ बचता है। उसके बाद डिविडेड टें और लोन का इंटेरेस्ट वगैरह दें तो हाथ में मुश्किल से 15-20 हजार करोड़ रहता है। इतना लोन लेकर जब हम लोग इतना इंफ्रास्ट्रक्चर डवलप करेंगे तो वापस हम लोग कैसे रिटर्न कर पाएंगे, यह एक गंभीर इश्यू है और यह सोचने का मुद्दा है। हो सकता है कि मंत्री जी के दिमाग में ऑलरेडी यह बात रही होगी और वह कैसे इसका निपटारा करेंगे?

जो फ्रैट ट्रेफिक था, एक जमाने में 60-70 प्रतिशत रेलवे में जाता था लेकिन आज के दिन में गुड्स इतनी अच्छी हो गई हैं कि चाहे पैसेंजर कहें, चाहे गुड्स कहें, हम भी चलते हैं तो कई बार ऐसा होता है कि कम दूरी का कहीं आना-जाना होता है तो ट्रेन से न जाकर बाई रोड ही जाएं। रोड में आज के दिन में माइलेज इतना अच्छा हो गया है कि एक्सेज 80 कि.मी. प्रति घंटा आता है और बाई ट्रेन जाएं तो मेल एक्सप्रेस ट्रेन का करीब 50-60 कि.मी. प्रति घंटे के आसपास है। जो हाइवेस्ट रन करने वाली शताब्दी दिल्ली से भोपाल चलती है, उसका 160 कि.मी. प्रति घंटा है लेकिन उसका एक्सेज भी 87 कि.मी. प्रति घंटा आता है। गुड्स ट्रेन करीब 24 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार से चलती है। इंटरनेशनल स्टैंडर्ड के हिसाब से यदि देखें तो हम लोग एक साथ इतनी कोशिश करके चला रहे हैं और मैंने रेलवे में नौकरी करने के समय में ऐसा देखा है और आपने भी देखा होगा कि जो गुड्स अर्निंग ट्रेन हैं, गुड्स ट्रेन को आगे चलाएंगे और पैसेंजर ट्रेन को रोक देंगे। यह हालत है। पैसेंजर की ट्रेन्स की रफ्तार तो घटनी ही है।

कई बार ऐसा होता है कि चाहिए या नहीं चाहिए, लाइट इंजन चला रहे हैं। कई बार ऐसा होता है कि किसी ट्रेन को आगे कर दिया जाता है और किसी ट्रेन को पीछे कर दिया जाता है। ट्रेन ऑपरेशन में मंत्री जी को बहुत ज्यादा ध्यान देना होगा ताकि ये जो गुड्स ट्रेन की एक्सेज स्पीड 20 कि.मी. प्रति घंटा है, पैसेंजर की करीब 40 कि.मी. प्रति घंटा है, एक्सप्रेस का 50 कि.मी. प्रति घंटा है और इसका टारगेट मंत्री जी ने 80 कि.मी. प्रति घंटा का टारगेट रखा है लेकिन इसके लिए मंत्री जी को बहुत ज्यादा काम करना पड़ेगा और बहुत सारी बाधाएं हटानी पड़ेंगी तभी जाकर यह टारगेट हासिल हो सकता है। यह सपना तो बहुत अच्छा है लेकिन हासिल करना बहुत मुश्किल है।

इसके साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि योजना करीब दो करोड़ तीस लाख लोग ट्रेन से यात्रा करते हैं। इनमें से 82 प्रतिशत लोग सबअर्बन कम्यूनिटी होते हैं और यही लोग सबसे ज्यादा सब्सिडाइज्ड रेट में यात्रा करते हैं। गुड्स और पैसेंजर ट्रेन के रेट में रेगुलेशन का जरूरत है। मंत्री जी ने भाषण में कहा है कि रेट्स का रेगुलेशन करने के लिए कैसे करेंगे, इस बारे में कुछ नहीं बताया है। आज के समय में अगर हम एक रुपया पेमेंट करते हैं तो डेवलपमेंट कंटीज जैसे यूके, यूएसए में छह या सात रुपए पैसेंजर पेमेंट करते हैं। गुड्स ट्रेन में उतार हो रहा है। हमारी गुड्स बहुत कार्गो चलती है। यूएस जैसे देश में पचास पैसें लगे हैं लेकिन हमारे यहां बहुत ज्यादा मंहंगा है। जब तक इस तरह ध्यान नहीं देंगे तब तक रेलवे की हालत सुधारनी मुश्किल है। नॉन टैरीफ रेवेन्यू की बात मंत्री जी ने कही है। हमारे यहां पांच प्रतिशत है और विदेश में 10 प्रतिशत है। भारत में रेलवे इसलिए अजीब है क्योंकि जब रोड भी नहीं बने थे, तब कई जगहों पर रेल लाइन बिछा दी गई थी। आने जाने का साधन रेल से ही होता था तो बस्तियों की गाय बकरियां भी वहां आ जाती थीं। उस समय गाय पकड़ने वाले के लिए भी एक नौकरी थी। रेलवे स्कूल भी चलाता है जो उसका कोर सैक्टर नहीं है। आज के समय में रेलवे हेल्थ सैक्टर में भी काम कर रहा है। आज अस्पतालों की बहुत ज्यादा संख्या है तो क्या हमें रेलवे के अस्पताल चलाने की जरूरत है?

मंत्री जी ने ऑर्गेनाइजेशन की रिस्ट्रक्चरिंग की बात कही है। यह बहुत अच्छी बात है और इसमें हमारा सहयोग भी रहेगा। रेलवे लाइन बहुत बढ़ गई हैं इसलिए उड़ीसा में एक-दो डिविजन जैसे राउरकेला, आसगुड़ा और भद्रक में दिए जाएं। बहुत दिनों से रेल को सीएनजी से चलाने का एक्सपेरिमेंट चल रहा है। कुछ ट्रेनों के इंजन में सीएनजी 20 प्रतिशत और 80 प्रतिशत में डीजल चल रहा है और आगे चलकर 65 प्रतिशत सीएनजी से चलाना है। यह काम कब तक किया जाएगा? बायो डीजल का काम भी चल रहा है। बायो डीजल की एक बूंद भी अभी तक नहीं मिली है। एक बहुत महत्वपूर्ण लाइन का सर्वे करना बाकी है। तत्पर से हिंदोल होते हुए नरसिंहपुर से गोपालपुर जाने का सर्वे को सैंशन किया जाए। यह पोर्ट कनेक्टिविटी प्रोजेक्ट रहेगा। अगर ऐसा होगा तो उड़ीसा का भला होगा। तत्पर से हिंदोल होते हुए नरसिंहपुर, गोपालपुर पोर्ट है, यह पोर्ट कनेक्टिविटी लाइन रहेगी, इसलिए इसका सर्वे सैंशन किया जाए। अगर यह वायबल होगा तो बाद में प्रोजेक्ट का भी सोचेंगे।

बोलने के लिए समय कम है इसलिए जो बिंदु बोलने से रह गए हैं, मैं उन्हें मंत्री जी को अलग से दे दूंगा। धन्यवाद।

***SHIRI M. UDHAYAKUMAR (DINDIGUL):** While commending the railway budget our Honourable Amma Puratchi Thalaivi registered that it has failed to meet the expectations of people of Tamil Nadu on the whole.

No new trains, no new railway lines, No specific projects were announced, including several projects in Tamil Nadu, which our chief Minister Amma had requested.

We welcome the first ever Rail Auto Hub to be set up at Chennai and North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai. Also the proposed East Coast Corridor terminating in Vijayawada should have been extended to southern part of Tamil Nadu. The auto rail corridor, also known as auto hub will be a logistical provider facilitating transportation of vehicles from manufacturing plants to the destinations.

We hope that the double lining from Villupuram to Dindigul will be completed speedily.

Tamil Nadu been allocated Rs. 2,064 crore in the rail budget for the financial year 2016-17 and this is an increase of only Rs 22 crore from the previous year.

I welcome that a survey for a new line between Dindigul and Sabarimala (201 km) has been sanctioned. The Minister allocated only Rs 30 lakh to conduct a survey. This amount is only a meager and not enough to conduct the proposed survey.

We welcome the Minister's announcement to get financing for 84 new subways and 13 road over bridges for Tamil Nadu.

We appreciate that the Railway Minister has spared the common person and not levied any increase in the rail fares this year.

We request the Minister to extend Thiruvananthapuram-Palakkad Amrita Express to Madurai in the Palakkad-Pollachi-Palani-Dindigul new route. The train is at present parked in Palakkad for more than 14 hours daily.

We request two passenger trains from Tiruchirappalli to be extended to Palakkad in the new route.

On behalf of rail users in Dindigul, I seek railway authorities to revive all the rains which were running on the route, during the meter gauge days. For instance, the Rameswaram-Coimbatore Express and Rameswaram-Palakkad Express used to ferry fish catch to Coimbatore and Palakkad.

The sections between Dindigul-Palani-Pollachi-Palakkad and also Pollachi-Podanur were closed for gauge conversion work in 2009. After almost seven years, the small stretch between Pollachi-Podanur, connecting Coimbatore, is not yet completed and assured to be completed by August 2016.

The additional signal system on formation of additional tracks on platform 1 in Dindigul station which is under construction be finished in the stipulated time.

The doubling work between Tiruchi and Manapparai, the 37 km stretch, along with electrification was taken up as part of the doubling project on Villuppuram-Dindigul section and the second broad gauge line got clearance from the Commissioner of Railway safety for operation of trains. But still the line is not in operation.

And also only 50 per cent of the doubling work between Manapparai and Dindigul was completed. I urge the railway minister to speed up the work.

I request the Railway Ministry to consider operating a couple of MEMUs (Mainline Electric Multiple Unit) between Madurai and Trichy since work on track doubling (with electrification) on the Dindigul-Trichy section will be completed by end of this year.

I urge upon the Railway Ministry to construct a MEMU shed facilities to accommodate 20 rakes of MEMU at Kudal Nagar station, near Madurai Junction railway station to maintain a bunch of MEMU trains which would be operated in the division.

I urge upon the Minister to introduce MEMU from Madurai to Virudhunagar and Dindigul during peak hours.

All the sub-stations feeding the traction are to be operational in the Dindigul – Tirunelveli/ Tuticorin sections, so that MEMUs could be considered.

I request the Minister to reschedule the Chennai Central - Madurai Duronto By weekly Express trains as it runs with a considerable number of vacant seats and berth. If operated on weekends, it would benefit several passengers and also give brief stoppage at Dindigul station.

Also Madurai –Chennai Duronto Express inaugurated in 2012, hasn't got good patronage from passengers. I request that the train will attract more passengers if it ran on the Madurai-Chennai Egmore route. At present, it takes the circuitous Karur-Namakkal-Salem route since it has to be operated non-stop and single track in chord line is greater impediment.

Introduce push-pull passenger train services in Madurai-Dindigul and Madurai-Virudhunagar sectors.

Allocate funds for preliminary Detailed Survey for laying of a new railway line connecting Madurai-Karaikudi via Melur, Tiruppattur.

Introduce more superfast Daytime train services in Madurai-Chennai and Madurai-Bangalore sectors.

A decade-old demand to operate a train connecting Madurai with Jodhpur has not been met. We wanted the train for the large chunk of population from Gujarat and Rajasthan in Madurai. We demanded that at least Jodhpur- Chennai be extended up to Madurai. Similarly, the demand for a day-train connecting Madurai with Bangalore remained unfulfilled.

A survey was sanctioned in 2012-13 for updating of RETS for a new line from Dindigul to Kumuli via Bodinayakanur and Theni for 123 km. stretch. It is also stated that 90 per cent of the survey work has been completed. This will help the pilgrims of Sabarimalai who travel a distance of about 118 kms. Hence, I urge upon the railway minister to complete the survey at the earliest and lay a new line to Sabarimalai route through Dindigul constituency.

A survey was also sanctioned in 2013-14 between Karaikudi and Dindigul via Natham for 105 kms. The letter of approval was also issued and the deadline to complete the project survey was 31st January, 2015 but so far no progress has been made in this project. Reconnaissance Engineering-cum-Traffic Survey (RETS) for the new line between Karaikudi-Dindigul needs Rs. 8,88,000 to complete the survey. I would request the Minister to sanction necessary amount to complete surveys within stipulated period and allocate sufficient funds for a new route from Dindigul to Karaikudi via Natham,

The electrification works between Salem and Dindigul via Karur is also to be taken up during the current fiscal. This will have a major impact on loco's and help a lot of freight movements.

For Erode-Palani new railway line project via Dharapuram and Kangayam, we made a representation to Prime Minister Modi Ji citing the need for expeditious execution of the project. Even the allocations to meet the expenditure was made in a piecemeal manner, sanctioned since 2005 against the total project cost of Rs. 400 crore. The new line, when commissioned, would set up a tourism circuit connecting historic temples in Palani, Chennimalai areas. Besides that, industrial clusters in Kangayam, Dharapuram and Vellakoil in the route would stand benefitted because of the new line.

The Erode- Palani project initiated by the British regime as early as 100 years ago has not been given shape despite the Indian Government acknowledging in principle the viability and profitability of the link. The Railway Budget this year, to , was not 'kind enough' to the project.

Prospects for introduction of Chennai Egmore-Guruvayur and Palakkad overnight-trains; direct rail link between Central Tamil Nadu to West Coast cities-Goa, Mumbai etc. via. Palakkad, Kozhikkode, Mangalore and through Konkan Railway.

The significance of the Palakkad Jn-Palakkad Town-Pudunagaram-Kollengode-Pollachi-Udumalaipet-Palani-Dindigul BG line is enormous mainly due to the fact that it creates direct rail link between Central Tamil Nadu to West Coast cities-Goa, Mumbai etc via. Palakkad, Kozhikkode, Mangalore, etc (through Konkan Railway from Mangalore).

Chennai Gurusvayur Overnight Express, a new pair of trains offering overnight journey from Chennai to Gurusvayur can be introduced. Of course, currently passengers from Chennai prefer to travel directly to 'Gurusvayur by overnight trains to Thrissur (by Ernakulam, Alleppy, Thiruvananthapuram bound trains via. Erode-Palakkad and even get a connection train from Thrissur to Gurusvayur for the just 22 km away).

It is desirable to introduce a new train to Gurusvayur via. Dingigul-Oddanchatram-Palani-Udumalaipet-Pollachi Kollengode and Palakkad which will benefit passengers in this region as well. This pair of trains can have link trains between Maduari and Dindigul and thus passengers between Madurai and Gurusvayur will get overnight journey. Kollengode- Trichur and Erode-Palani will altogether create new route for Kerala, bypassing Tiruppur, Coimbatore, Palakkad.

Trains from Chennai to Ernakulam can take up this line and trains towards Mangalore can take the ED-TP-CBE-PGT route.

श्री गजानन कीर्तिकर (मुंबई उत्तर पश्चिम): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ष 2016-17 के रेल बजट पर कुछ विचार और सुझाव रखने हेतु अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

विद्यमान लोक सभा में रेलवे बजट तीसरी बार सदन किया गया है। इस वर्ष का रेल बजट पिछली बार के रेल बजट की तुलना में अधिक बेहतरीन है, भारतवासियों के लिए अधिक सुविधाजनक है। महाराष्ट्र के लिए और खास तौर पर मुंबई उपनगरीय रेल यातायात को विकसित करने वाला है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और श्री सिन्हा जी का तहेदिल से अभिनन्दन करता हूँ।

इस बजट में यात्री और माल गाड़ी का किराया नहीं बढ़ाया गया है। रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी का इस्तेमाल किया गया है। यात्री सुविधा के लिए हमसफ़र, अंत्योदय, तेजस व उदय जैसी चार नयी रेल गाड़ियों को शुरू करने की बात कही गयी है। पत्कारों के लिए ई-टिकट की सुविधा दी गयी है। दुर्घटनाओं पर अंकुश लगाने के लिए स्वचालित रेलवे फाटक को कार्यान्वित किया गया है। विकलांग महिला और वरिष्ठ नागरिकों के लिए आरक्षण की व्यवस्था की गयी है। 2500 किलोमीटर की नई रेलवे लाइन बिछाने का संकल्प और रेल यातायात में आधुनिकीकरण करने का कार्यक्रम भारतीय रेलवे को नयी दिशा देने वाला कदम है। महाराष्ट्र के लातूर, नांदेड़ और रेवस पोर्ट के लिए नयी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य करने का एलान आपने किया है, लेकिन नाशिक-पुणे, परभणी-बीड-नगर, कल्याण-वाशी-पनवेल, वाशिम-माहूर, परभणी-परती, दमन-नाशिक, शिर्डी-घोटी-शहापुर के लिए बजट में किसी प्रकार का प्रावधान नहीं किया गया है। हर दिन मुंबई में 80 लाख रेल से यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए वर्तमान से विचार तक और सीएसटी से पनवेल तक एलीवेटेड कॉन्डीडोर करने की आपने कोशिश की है। सुविधा देने वाली मुंबई उपनगरीय रेल के लिए आपकी यह देन है, लेकिन मंत्री जी इसके लिए आपने बजट में केवल डेढ़ करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया है। इससे यह साबित होता है कि यह धीमी कदम चलाने वाला एलीवेटेड कॉन्डीडोर होगा। मुंबई-अहमदाबाद हाईस्पीड ट्रेन के लिए आपने 500 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। आपकी प्राथमिकता एलीवेटेड कॉन्डीडोर के लिए होनी चाहिए थी, लेकिन इसके लिए हम मुंबईवासी असंतोष प्रकट करते हैं। आपने विगत दो वर्षों के दौरान रेलवे में जो सुधार लाया है और सुधार लाने के प्रयास कर रहे हैं, इसके लिए मैं फिर एक बार आपका आभार प्रकट करता हूँ। हर वर्ष रेल बजट लोक सभा में पेश किया जाता है। मुंबई उपनगरीय रेल से यातायात करने वाले यात्री बजट को बड़ी आशा से देखते हैं। बजट की प्रतीक्षा करते हैं, परंतु मैं समझता हूँ कि यह बजट मुंबई उपनगरीय रेल के लिए निराशाजनक है। मुंबई उपनगरीय रेल मार्ग में 97 प्लेटफॉर्म ऐसे हैं, जिनकी आवश्यक ऊँचाई कम होने के कारण हर वर्ष सैकड़ों रेल यात्रियों की जान वली जाती है। इस खतरे की जानकारी रेलवे प्रशासन को होने के बावजूद भी इन प्लेटफॉर्मों की ऊँचाई आज तक नहीं बढ़ायी गयी। इन 97 प्लेटफॉर्मों की ऊँचाई बढ़ाने के लिए 23 करोड़ रुपये की निधि की आवश्यकता होती है। इस वर्ष के बजट में केवल 12 करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया गया है। यह अन्यायपूर्ण और निराशाजनक है। मैं मांग करता हूँ कि इसके लिए बजट में 23 करोड़ रुपये की निधि का प्रावधान कर प्लेटफॉर्मों की ऊँचाई सभी जगह एक साथ बढ़ायी जानी चाहिए।

मुंबई पश्चिम उपनगरीय स्टेशन से बांद्रा से दहिसेर तक छठी पटरी बिछाने की योजना बनाई गयी है, जिसके लिए 1118 करोड़ रुपये निधि की आवश्यकता है। मुंबई एमयूटीपी-दो के माध्यम से इस छठी पटरी के बिछाने का काम किया जाएगा। विगत आठ वर्षों से इस पटरी को बिछाने का काम खंडित हुआ है। छठी पटरी न होने के कारण और मुंबई सेन्ट्रल-बांद्रा से गुजरने वाली बाहर गांव की गाड़ियाँ इसी उपनगरीय रेल पटरी का इस्तेमाल करते हैं और रेल यातायात में बाधा पहुंचाते हैं। इस बजट में एमयूटीपी-दो के लिए 1118 करोड़ रुपये का प्रावधान किया जाए, ऐसी मैं मांग करता हूँ।

मुंबई उपनगरीय रेल यातायात में खतरा ज्यादा है, जानलेवा दुर्घटनाओं में हर वर्ष कई रेल यात्रियों की जान वली जाती है और कई घायल होते हैं। इसलिए प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर नर्स, डॉक्टर, पैरामेडिकल स्टाफ सहित एम्बुलेंस सेवा तत्काल उपलब्ध करना आवश्यक है। हाईट, किडनी, ब्रेन सर्जरी की सुविधा देने वाले जगजीवन राम अस्पताल के आधुनिकीकरण हेतु पाँच करोड़ रुपये की निधि भी बहुत कम है। इस हेतु 25 करोड़ रुपये की आवश्यकता है, मैं ऐसी मांग करता हूँ।

महोदय, मुंबई में रेलवे आवासीय परिसर और रेलवे कर्मचारियों की भागी संख्या को देखते हुए महलक्ष्मी वृद्धि अकादमी, मुंबई की स्थापना होनी है, जिसके लिए इस बजट में दी गयी एक करोड़ रुपये की निधि काफी कम है, इसे बढ़ाकर पांच करोड़ रुपये करना आवश्यक है।

महोदय, बाहर से आने वाली रेलगाड़ियों का अंधेरी रेलवे प्लेटफॉर्म नंबर सात व आठ पर स्टॉपेज है, आने उपनगरीय यात्रा के लिए यात्रियों को प्लेटफॉर्म नंबर एक से पांच पर जाने के लिए उपरिपुल नहीं रहने के कारण रेलवे ट्रैक पार करके जाना पड़ता है। रेलवे ट्रैक पार करते हुए कई दुर्घटनाएं होती हैं, इसलिए अंधेरी स्टेशन के दक्षिण की ओर नया पुल बनाना जरूरी है, इसके लिए बजट में प्रावधान करने की जरूरत है।

पश्चिम उपनगरीय चार रेलवे स्थानकों पर आठ एवसीलेटर लगाए गए हैं, इसी तरह के एवसीलेटर सभी उपनगरीय स्थानकों पर लगाने से वरिष्ठ, वृद्ध पुरुष व महिलाओं के लिए सुविधा होगी। गौरेगांव, मालाड व कांदिवली में पादचारी पुल निर्माण के लिए तीन वर्ष पूर्व 17 करोड़ 39 लाख 31 हजार रुपये का बजट तैयार किया गया था। मार्च, 2015 तक नौ करोड़ 56 लाख 18 हजार रुपये ही इसके लिए खर्च किए गए और काम अभी भी अधूरा पड़ा है। वर्तमान बजट में 50 लाख रुपये की ही निधि घोषित की गयी है, उर्वरित 10 करोड़ रुपये की निधि भी तत्काल देनी चाहिए, जिससे कार्य को शीघ्रता से पूरा किया जा सके।

खार सब-वे के लिए एक करोड़ रुपये का इस बजट में प्रावधान किया गया है, इसके साथ ही अंधेरी सब-वे का चौड़ाईकरण करना भी अत्यावश्यक है, इसके लिए बजट प्रावधान जरूरी है। जोगेश्वरी पूर्व में स्थित पुराने दो चुके रेलवे स्टाफ वार्टर्स की रिपेयरिंग और पुनर्निर्माण के लिए इस बार के बजट में कोई प्रावधान नहीं है। रेवस बंदर, जिला रायगड नई रेललाइन की घोषणा स्वागतयोग्य है, परन्तु पेन से अलीबाग रेलवे लोडमार्ग हेतु कई वर्ष पुरानी रेलयात्रियों की मांग पर बजट में ध्यान नहीं दिया गया है।

रेल बजट 2016-17 में मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट मुंबई के लिए घोषित 57 करोड़ 76 लाख 56 हजार रुपये की निधि के बारे में विस्तृत ब्यौसा नहीं दिया गया है। विगत वित्त वर्ष में भी रियाइज इस्टीमेट 50 करोड़ पांच लाख 56 हजार रुपये रहने के बावजूद केवल सात करोड़ 56 लाख रुपये की निधि ही दी गयी है, उर्वरित निधि शीघ्र देना आवश्यक है। यह मेरी मांग है।

महोदय, मुंबई उपनगरीय रेल यात्री संख्या में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए पुराने और जर्जर हो चुके प्रसाधन गृहों का तत्काल पुनर्निर्माण हो और उनकी संख्या बढ़ानी चाहिए। लोगों को रेल यात्रा के दौरान हो रही परेशानियों को देखते हुए पश्चिम रेलवे के बांद्रा से शिर्डी, गोवा, कोंकण और विदर्भ के लिए नई रेलगाड़ी चलाना अति आवश्यक है। अंधेरी से गौरेगांव हाईवे लाइन और गौरेगांव से बोरीवली हाईवे लाइन का विस्तारीकरण कब तक हो जाएगा? पश्चिम रेलवे के जीएम और डीआरएम इसकी ओर ध्यान नहीं दे रहे हैं। बार-बार बैठक करने एवं आश्वासन देने के बावजूद भी वे सुनते नहीं हैं, केवल हां जी, हां जी बोलते रहते हैं।

महोदय, ओसीएस रेलवे स्थानक बनकर तैयार रहने के बावजूद कुछ छोटे तांतीक कारणों आजतक शुरू नहीं हुआ है। आठ वर्ष पहले से यह स्टेशन तैयार है। विगत आठ सालों से रेल यात्री और हम प्रतीक्षा ही कर रहे हैं। यह रेलवे स्टेशन कब तक शुरू होगा? पश्चिम रेलवे के जीएम और डीआरएम के साथ लगातार बैठक करने के बाद भी उसमें कोई प्रगति नहीं हो रही है। इसके लिए रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।

बोरीवली और बांद्रा पश्चिम रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण करने की घोषणा आपने इस बजट में की है, मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। मेरी मांग है कि इसी तरह से पश्चिम रेलवे में अंघेरी एक बड़ा जंक्शन है, इसका भी आधुनिकीकरण किया जाए। मुंबई से बाहर जाने-आने वाली गाड़ियां अंघेरी जंक्शन से ही गुजरती और राजस्थान जाती हैं। यहां भारी संख्या में आबादी होने के कारण अंघेरी जंक्शन से गुजरने वाली सभी गाड़ियों को अंघेरी में स्टॉपेज दिया जाए। आपने बजट में चार नई गाड़ियों की घोषणा की है, जिसमें अंत्योदय एक्सप्रेस में अनारक्षित यात्रियों को सुविधा दी गयी है। इसी तरह की अंत्योदय अनारक्षित एक्सप्रेस मुंबई में रहने वाले कोंकण वासियों की भारी संख्या को देखते हुए मुंबई से कोंकण तक चलाई जाए, जनप्रतिनिधि होने के नाते ऐसी मेरी मांग है।

महोदय, रेलवे स्थानकों पर स्थानीय बेरोजगारों को स्टॉल देने की घोषणा आपने की, इसका मैं स्वागत करता हूँ। मुंबई उपनगरीय स्थानकों पर आज कई स्टॉल्स हैं, जो भूमिपुत्रों को नहीं दिए जाते हैं। फिर रेलवे प्लेटफॉर्मों पर एक-एक कंट्रैक्टर के नाम पर बीस-बीस स्टॉल्स हैं। मेरी मांग है कि ऐसे ठेकेदारों के स्टाल हट करके बेरोजगार भूमिपुत्र मराठी लोगों को देने चाहिए। कई रेलवे स्टेशनों पर विकलांगों के लिए टेलीफोन बूथ आबंटित किए गए हैं। वर्तमान में मोबाइल फोन की सुविधा होने के कारण ये टेलीफोन बूथ ठप हो गए हैं। मेरी मांग है कि विकलांगों के लिए आबंटित टेलीफोन बूथों पर अन्य जरूरी वस्तुओं की बिक्री करने का अधिकार दिया जाए और भविष्य में ऐसे बूथ विकलांगों और भूमिपुत्रों को ही दिए जाएं।

शिक्षित बेरोजगार युवकों के लिए रेलवे नौकरी देने वाली एक बड़ी आर्गेनाइजेशन बन गई है। देश के हर राज्य में रेल का कारोबार चलता है। बेरोजगारों के लिए अपने-अपने प्रदेश में नौकरी मिलना उनका प्रथम अधिकार है। इसके लिए रेलवे ने राज्यवार नौकरभर्ती के लिए रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड्स की स्थापना की है। महाराष्ट्र में रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड का काम जारी है, लेकिन दुर्भाग्यवश ऐसा है कि विगत दस वर्षों में केवल 30 प्रतिशत ही मराठी युवकों की भर्ती मुंबई आर.आर.बी. ने की है। यह सरासर महाराष्ट्रीय बेरोजगार युवकों पर अन्याय है। इस बारे में बेरोजगार युवकों के मन में रेलवे के प्रति आक्रोश और असंतोष है।

नागपुर जो महाराष्ट्र की उपराजधानी है, उसे बिलासपुर आर.आर.बी. में जोड़ कर नागपुर के स्थानीय बेरोजगार युवकों को नौकरी से वंचित कर दिया गया है। बिलासपुर रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड से नियुक्त हजारों बाहरी उम्मीदवारों को मुंबई आर.आर.बी. में भेजते हैं। यह संतापजनक है। मेरी आपसे मांग है कि मुंबई आर.आर.बी. के कारोबार की जांच की जाए और आगे इस प्रकार का स्थानीय बेरोजगारों पर हो रहा अन्याय बंद किया जाए। नागपुर जो बिलासपुर में जोड़ा है, उसे पूर्ववत मुंबई आर.आर.बी. से जोड़ा जाए।

इसी प्रकार एक और अन्याय महाराष्ट्र के जिला नांदेड़ पर हो रहा है, जिसे हैदराबाद जोनल में जोड़ा है। इसे मध्य रेलवे मुंबई से जोड़ने हेतु क्षेत्रीय जनता कई वर्षों से मांग कर रही है। मैंने इस बारे में कई पत्र भी लिखे हैं, लेकिन मुझे कोई जवाब नहीं मिला है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि आज के अपने भाषण में मैंने जो मांगें आपसे की हैं, जो खुलासे किए हैं और जो काम करने की मंशा जाहिर की है, उनका जवाब आप जरूर देंगे और उन्हें यथाशीघ्र पूरा कराएंगे।

जय हिन्द, जय महाराष्ट्र।

***SHRI V. ELUMALAI (ARANI) :** I express my gratitude and sincere thanks to our beloved leader Hon'ble Chief Minister Puratchi thalaivi AMMA for giving me this opportunity to express my views on the Discussion on Railway Budget 2016-17.

With lots of thinking the Hon'ble Railway Minister has introduced his budget for the financial year 2016-2017. The Government has announced a number of new initiatives, be it in railway infrastructure, passenger amenities or measures to revive its finances by going digital. But, I wish to record here that it will be a long way to go for us to realize the results and fruits of this budget.

Our beloved leader Hon'ble 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.

What comes as a 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 have shelved projects worth Rs. 19,500 crore that have been lagging, which will affect as many as 14 projects in Tamil Nadu. The list includes projects that have seen not much progress despite passage of years since the announcement. Tindivanam Tiruvannamalai and Tindivanam-Nagari Railway line projects were 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 have been shelved citing that return on investment as Minus 11 and Minus 5. 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.

The launch of Rail Mitra Sewa- a Comprehensive concierge services including battery operated cars, porter services, wheel chairs, etc and 17,000 bio-toilets and additional toilets in 475 stations before close of this FY as well as installation of CCTV camera surveillance in major stations are welcome. To help mothers, baby foods, hot milk and hot water will be made available on stations needs to be appreciated.

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI) (ANAKAPALLI): I am thankful to you, hon. Chairperson, for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

Sir, the country's first railway link was opened in 1853 between Mumbai and Thane. Ours is the fourth largest railway network in the world with a total length of 64,460 kilometres after US, Russia and China. The Indian Railways are the world's seventh largest commercial employer in terms of number of employees with around 14 lakh employees. We have four types of gauges – broad gauge, standard gauge, metre gauge and narrow gauge.

Sir, I will mention three points in my speech. As the country comes first, my first point will be about the Indian Railways as a whole at the national level. My second point will be on the issues concerning my State; and my third point will be on the issues concerning my Constituency.

First of all, I support this Railway Budget and I also support the Railway Minister. The Budget has proposed seven missions. They are: 'Mission 25 Tonne', 'Mission Zero Accident', 'Mission PACE (Procurement and Consumption Efficiency)', 'Mission Raftaar', 'Mission Hundred', 'Mission

Beyond Book-keeping' and 'Mission Capacity Utilization'.

Sir, I really congratulate the visionary Suresh Prabhuji and his team, who have come out with these seven missions. I wish and hope that in future course of time, all these missions will be completed successfully. I do not want to mention about all missions because I do not have time. I want to mention only one thing out of seven missions. We are seeing many accidents. The issue of safety and security is very important. Recently, in our Telangana State, a school bus collided with a train at an unmanned level crossing. Many students were killed. Every day, we are seeing so many accidents. There should not be any unmanned level crossing gates in this country and there should not be any accidents. For this, they are also going to use the technology so as to avoid train collusion and accidents. I think it is a first of its kind in the Indian history.

There is no hike in the passenger fares in the Railway Budget. Every common man gets scared about the increase in fares. Without hiking the passenger fare, the Minister has presented the Budget. They have also introduced new trains like Antyodaya Express and Deen Dayal coaches. They have also introduced speed trains like Tejas. These are the highlights and positive points of the Budget.

If I come to the State of Andhra Pradesh, it is a newly formed State. My State is between Chennai and Howrah mainline. So, first of all, I convey my sincere thanks on behalf of our Government of Andhra Pradesh and also on behalf of all our hon. MPs who are sitting here for the Kothapalli-Narasapuram line, which is a dream project of our former MP Balayogi and also the present MP Ravindra Babu. They have sanctioned Rs. 200 crore for that. They have also sanctioned Rs. 50 crore for Kakinada-Pitapuram railway line.

For my constituency also, a new railway line has been sanctioned from Tuni to Kottavalasa via Madugula, Chodavaram and Vaddadi. For this line, they have sanctioned Rs. 16 lakh. I request the Railway Minister, through you, to complete the survey in this Budget and also allocate some amount for the new railway line in the coming Budget.

As far as our State is concerned, we were given three major things for the year 2016-2017. One is a dedicated freight corridor from Kharagpur to Vijayawada which has to be financed by innovative means, including PPP.

Second, Tirupati has been brought under the ambit of the proposed Railway Tourism Circuit. The Minister has also indicated the allotment for the beautification and improvement of passenger amenities at Tirupati railway station.

The third thing is the launch of a third railway line between Kazipet and Vijayawada.

He has also given proposal for 6-7 new railway surveys. One is Vijayawada-Amravati line. He has also sanctioned the project for doubling between Kottavalasa and Jagdalpur in the East Coast Railway besides laying a third line between Vizianagaram and Sambalpur. He has also given Rs. 80 crore for Vijayawada-Bheemavaram-Nidadavolu Railway line. He has also sanctioned Rs. 180 crore for Nadikudi-Srikalahasti line. He has sanctioned Rs. 100 crore for Vijayawada Metro also. But for Vizag, he disappointed me by giving only a few lakhs. I request the hon. Railway Minister to please allocate sufficient funds for the Vizag Metro because I am from Visakhapatnam district. That is also considered as the financial capital of Andhra Pradesh.

Now, I will come to the other issues of our State. We have requested a railway university for our State but they have given it to Vadodara in the State of Gujarat.

Gujarat is already a well developed State. If you wanted to give, you can give it to Gujarat. We do not mind. But on behalf of the Government of Andhra Pradesh and on behalf of our CM, I request the Railway Minister and the Prime Minister of India to give one railway university to our State also because we have all the basic amenities to establish a railway university without spending any amount.

Coming to our dream, since 30 years we have four Railway Divisions in our State. They are Waltair, Guntakal, Guntur and Vijayawada Divisions. The Waltair Division is coming under the East Coast Railway Zone. The other three Divisions are coming under the South Central Railway. Now the South Central Railway is under Telangana State and the East Coast Railway is in Bhubaneswar. Our State is a newly formed State. So, it is because of the unplanned and unscientific bifurcation, we do not have a new Capital for our State; we do not have sufficient budget in our State; and we do not have educational institutions and industries in our State. All this is due to the last regime of the UPA Government. They had divided our State unscientifically.

In the Re-organisation Bill, 2014 also, there are several mistakes like the Polavaram project. Seven *mandals* are not included in our State. But after the NDA coming to power, they have included the seven *mandals*. They have included Railway Zone in the AP Reorganisation Act. But since two years we have been making this request. Minister *Sahab*, do not think otherwise because personally I like the Ministers very much and also the Prime Minister. But with deep pain I am telling you that these are not my feelings but the feelings of entire Andhra Pradesh. Every year in every Budget our people are getting disappointed because since three decades, our people have been dreaming about a Railway Zone. Even Waltair Division is giving the highest revenue in the East Coast Zone. The other Divisions are also giving highest revenue in the South Central Railway. But out of all the four Divisions, three are in Telangana and one is in Odisha. So, the revenue we are giving they are enjoying from their Zones.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI) : This is a very important issue. This is the aspiration of five crore people of Andhra Pradesh. I humbly request you because the UPA Government did a mistake. That is why, they had lost deposits in Andhra Pradesh. Out of 175 seats, there is not a single Congress MLA in our Andhra Pradesh Assembly. There is no single Congress MP in Parliament.

So, I request the NDA Government, the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister to consider our request and grant the Railway Zone because to establish a Railway Zone in Visakhapatnam we have all the facilities. We have all the amenities; we have buildings, land, coach factory and everything. But it is only a political decision. You need not be afraid of the other States. Other States are having lot of revenues. For example, if you see Telangana, they are having Hyderabad. Sir, 60 per cent of the revenue is coming from Hyderabad to Telangana State. Even Odisha is also one of the oldest and well-established States. But our State is a new State.

This Railway Zone is the aspiration, a sincere and humble request of all the people of Andhra Pradesh. So, please consider our request and issue the order as early as possible to set up the Railway Zone because already this is made in the AP Re-organisation Act. So, this is my request; this is my Telugu Desam Party's request; this is my hon. Chief Minister, Mr. Chandrababu Naidu's request; and also the request of the people of Andhra Pradesh. I hope and wish that this Budget should come fruitfully and successfully.

Lastly, my constituency, Anakapalli, is a rural headquarters for the entire north coastal Andhra Pradesh. I would request the hon. Minister to make Anakapalli railway station as a model railway station.

I have given the list of halting for express trains. So, please give some stoppages of express trains in Anakapalli railway station and consider my request for making Anakapalli railway station as a model railway station.

Thank you for giving me this opportunity.

***SHRI SANKAR PRASAD DATTA (TRIPURA WEST):** In the 2016-17, Railway Budget the people of the country as a whole and the people of the North-east region are really frustrated due to the absent of proper allocation in starting up new trains and lack of money for the safety of the people of this country. The very neglected North East region did not get any new real initiative from the Railways. 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 from the very beginning of the railway passenger traffic. But on the very day of 25th February the day of placing the Railway Budget after hearing the placement of railway budget people got frustrated. In this circumstances, I on behalf of the people of Tripura again reiterating those demands which uttered by the people, State Government and peoples representatives of the State constantly demanding to start the super fast trains from the beginning of the broad gauge operation. For this, it is necessary to connect State Capital Agartala with the National Capital New Delhi and as such Rajdhani Super Fast train is needed to start from the beginning of the broad gauge operation in the State of Tripura. Similarly to maintain link between Chennai, Bangalore, Mumbai, Hyderabad and Kolkata are such type of links which are being demanded by the people of Tripura as their bare necessity. During, Tripura Samparkranti and Garibrath and local passenger trains can be introduced immediately.

The line expansion from Agartala to Udaipur is at the verge of finishing. So that connection with Udaipur through trains are also needed. The work of expansion upto Sabroom should be done as early as possible.

The link with the Bangladesh should be restored immediately.

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 proposals placed before this August House in the Budget.

SHRI BHEEMRAO B. PATIL (ZAHEERABAD): Hon. Chairman, thank you for giving me this opportunity. I also thank our hon. Chief Minister, Shri K. Chandrasekhar Rao Garu.

As you all know that Railways is one of the most important lifelines in our country. I am representing the State of Telangana with a huge expectation. I am thankful to the hon. Railway Minister for considering our long pending issues and majority of which have been sanctioned, particularly new project works like: Ghatkesar-Raigir (Yadadri) MMTS Project at an estimated cost of Rs.330 crore; development of Satellite Rail Terminal at Cherlapalli Railway Station at an estimated cost of Rs.80 crore; Kazipet Workshop for Wagon Periodical Overhauling sanctioned at a cost of Rs.269 crore and an amount of Rs.20 crore allotted in this year; and Kazipet Electrical Loco Shed augmentation of homing capacity from 125 locos to 175 locos at an estimated cost of Rs.18 crore.

The budgetary allocations for important on going new line projects are: Rs.70 crore for Peddapalle-Karimnagar-Nizamabad project; Rs.110 crore for Jaggayyapet-Mellacheruvu-Janpahad project; Rs.180 crore for Munirabad-Mahabubnagar project; Rs.30 crore for Manoharabad-Kothapalli project; and Rs.31 crore for Mancherla-Peddampet tripling project.

The above allocations are less than the amounts expected by the State of Rs.2500 crore for this year. In response to our hon. Chief Minister K. Chandrashekar Rao initiation, the Railway Minister has approved new works under partnership with the State Government in joint ventures and SPVs. These are: Gadchandur-Adilabad new line for a distance of 70 kms; Secunderabad-Zaheerabad new line for a distance of 70 kms; Bodhan-Bidar new line for a distance of Rs.100 kms; and Gadwal-Macherla new line for a distance of 184 kms.

Approvals to the new survey lines are also given. These are: Mahaboobnagar-Dhone survey for doubling for a distance of 175 kms; Nallapadu-Bibinagar for doubling for a distance of 243 kms; Bodhan-Biloli-Mudkhed-Jalkot-Latur Road new line survey for a distance of 130 kms.

These are other highlights of the Budget. The Railway Ministry has intended to partner with Telangana State Government for development of suburban section and development of Satellite Terminal under PPP mode (Nagalpalli).

We expect that the Railway Minister will take necessary steps for setting up of a Coach Factory at Kazipet in Warangal district in future; construction of ROB on Hyderabad-Kamareddy NH-44 in Kamareddy town; construction of ROB on Solapur-Hyderabad Section NH-9 in Zaheerabad

town; and Pattancherry to Adilabad which is a new line where survey has been completed.

Chairman, Sir, the Railway Minister has taken a lot of pain in balancing the Railway Budget even though there is a loss of Rs.30,000 crore in subsidising passengers fare. He has planned to get finances through non-tariff means including partnering with global firms, marketing and borrowings, using the Public-Private Partnership mode for building 400 new stations and by creating a new fund to finance 44 new projects, which will cost Rs.93,000 crore.

Overall it is a pleasant Budget that even takes care of the needs of children and changing facilities for babies. He has done it by increasing the number of lower berths for senior citizens, setting up 24 hour help line for women, providing e-catering for passengers and installing vending machines in coaches and barcoding ticket systems at stations.

Further, it is a welcome move by providing more exciting, convenient and pleasant facilities like WI-FI and entertainment via FM Radio to the passengers.

The Minister has also taken steps for security, safety and strengthening of the tracks and upkeep of train timings. For furthering the Prime Minister's Mission of Swachh Bharat an initiative has been taken to prepare 17,000 bio-toilets by the end of 2016.

This Budget is also providing improved quality of travel to the unreserved passengers by starting the Antyodaya Express, an unreserved superfast express and Deen Dayalu Coaches with potable water and higher number of mobile charging points.

For improving the quality of travel for reserved passengers, the steps which have been taken are: Humsafar – a fully air-conditioned Third AC Service with an optional service for meals; and Tejas – it will showcase the future of train travel in India. It will operate at speed of 130 kmph and above. It offers on-board services such as entertainment, local cuisine, WI-FI, etc. through one service provider for ensuring accountability and improved customer satisfaction.

The Railway Budget also provides for Uday overnight double-decker, Utkrist double-decker air-conditioned and Yatri Express on the busiest routes which have the potential to increase carrying capacity by almost 40 per cent.

The Railway Minister also proposes to convert all operational halts into commercial halts for the benefit of the common man and to offer operational travel insurance for rail journeys at the time of booking.

Hon. Railway Minister is going to start time-tabled freight container, parcel and special commodity trains on pilot basis. The container sector would be opened to all traffic barring coal and specified mineral ores, and part-loads would be permitted during the non-peak season. All existing terminals/sheds would be granted access to container traffic where considered feasible.

It is proposed to develop rail-side logistics parks and warehousing in PPP mode. Ten goods sheds will be developed by TRANSLOC, the Transport Logistics Company of India, in 2016-17. The budget is encouraging development of cold storage facilities on vacant land near freight terminals. Local farmers and fishermen would be given preferential usage of the facility. A policy in this regard would be issued in the next three months.

There would be development of devices to provide audio-visual warnings to road-users at unmanned railway crossings. The Railways would also undertake construction of ROBs and RUBs and other safety related works to eliminate the level crossings.

With these few words, I support the Budget and request the House to do the needful in this Budget Session for Telangana State.

Thank you.

*SHRIMATI V. SATHYABAMA (TIRUPPUR): I express my indebtedness to our beloved leader Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma for giving me an opportunity to express my views on Railway Budget 2016-17.

"These are challenging times and perhaps the toughest" Railway Minister said as he introduced his budget. Indeed it is truly very challenging task for Railway Minister to cater the needs of cross sections of the society, length and breadth of the country.

Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma stated that this budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population, with no new trains and no new railway lines and it was also surprising that no specific projects were announced, including several projects in Tamil Nadu.

Although many new initiatives were announced in this Railway Budget, what comes as a relief to commuters is that the Railway Minister has not announced a hike in passenger fares. Railways has been the life-line of crores of poor and middle-class people. Senior citizens have a reason to rejoice as the Lower berth quota reserved for that category will be increased by 50%. To help mothers, baby foods, hot milk and hot water will be made available on stations is welcome. Major stations to be brought under CCTV surveillance is really the need of the hour and will ensure the safety and security and crucial for assisting Police in Railway Stations.

The new categories of trains Tejas, Hamsafar and UDAY are suitable for high income upper class passengers while the Antyodaya Express, a long distance fully unreserved, superfast train service for the common man to be operated on dense routes. Also the two to four Deen Dayalu coaches in some long distance trains for unreserved travel will cater the economically poor passengers.

The Launch of Rail Mitra Sewa - a Comprehensive concierge services including battery operated cars, porter services, wheel chairs, etc and 17,000 bio-toilets and additional toilets in 475 stations before close of this FY as well as installation of CCTV camera surveillance in major stations

are welcome. To help mothers, baby foods, hot milk and hot water will be made available on stations needs to be appreciated.

The proposal to provide train borne entertainment via PA systems through FM radios, the installation of a high-tech centralized network of 20,000 screens across 2000 station know as rail display network to enable time flow of information to passengers, Walls of many stations converted to murals, also contributing to social awareness.

The Tamil Nadu State Government had also indicated its willingness to enter into an MoU. I request the Railway Minister to consider to enter into an MoU for early implementation, with the participation of the State and the Railways. It is heartening to see that the Government will partner with Tamil Nadu for developing suburban systems in Chennai by innovative financial mechanism. 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.

Chennai, under the visionary rule of Puratchi Thalaivi Amma has become the Automobile manufacturing hub in India. Therefore the announcement regarding setting up of the first every Rail Auto Hub at Chennai is really appropriate and commendable. But Tamil Nadu particularly the fast developing tier-II cities like Coimbatore, Madurai, Tiruchirapalli, Tirunelveli, Tiruppur, Erode, Salem, Vellore, Thanjavur and Thuthukudi deserve more attention as far as the railway projects are concerned.

As a Member of Parliament, I wish to lay emphasis on the demand of the people from Tiruppur Parliamentary Constituency, for a new railway line from Mettupalayam to Chennai via Sathyamangalam, Gopichettipalayam, Erode. I request the Hon'ble Minister to implement this railway project at the earliest.

I request the Hon'ble Minister that there are plenty of railway demands at Tiruppur Railway station. The passenger trains normally stops only for 2 minutes at Tiruppur Station. Because of this the Parcel services could not be carried out at Tiruppur station. Tiruppur is an important centre for textile and knitwear industry. It is therefore very essential for five minutes stopover for all the trains at Tiruppur Railway station so that parcel services could be carried out .

I also wish the Railway Minister to introduce shuttle service between Tiruppur and Palakkad as well as Tiruppur to Tiruchirapalli via Karur so that people from all walks of life get the benefit of Rail services.

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN (MURSHIDABAD): Hon. Chairman, Sir, I will deliver half of my speech in English and half in Bengali. No doubt, our Railway Minister is a dynamic Minister, but his hands and feet are tied; only his brain is free to think. How he is thinking and what is reflected in the Budget, I will try to ventilate in my speech.

Hon. Chairman, Sir, our Railway Minister is looking at some good hopes and anticipations from the Budget for the year 2016-17. There is anticipation of enhancing 50 per cent more electrification, commissioning seven kilometres a day of broad gauge line, two locomotive factories, 17,000 bio-toilets and three new freight corridors etc., but he must think about the ground reality of such dreams within the Railway Budget. What is there in the Railway Budget? Let us discuss what is there in the Budget. Ninety per cent of total revenue is collected from freight traffic and passenger traffic. This year – I can compare with last year also – the total revenue is expected to increase by 10 per cent, but in 2015-16, there was a revenue shortfall of nine per cent. This year, the total expenditure is expected to increase by 13 per cent, but last year, the total expenditure increased from Budget Estimates by seven per cent.

What is the position of operating ratio and surplus? This year, the hon. Minister hopes that the operating ratio would be 92.5 per cent while it was 90 per cent last year. A higher operating ratio indicates a lower surplus. From where will the money come?

Hon. Chairman, Sir, in the last few Budgets, the Railway Minister has announced PPP and FDI in Indian Railways, but till date, we do not know how much revenue has been collected from this sector so far. If there is any information, the Minister may please convey it in this House. It is also remarkable that in the last few years, gross budgetary support from the Union Budget has remained same and there is no increase. From where will the money come? In this position, there is one other source to support the Budget, that is, market borrowings which means that the Railways can borrow money from the market. From 2011-12, it is a fact that the repayment is always less than the borrowing. So, in the near future, such type of borrowings will be the debt trap for the Indian Railways. With expenditure on account of implementation of 7th Pay Commission recommendations also being there for the Railways, I do not know what the fate of this Budget will be. What will be the fate of this Budget? I do not know.

Where is the money for safety and expansion of Railways? I want to know about it. Already, there are some Reports of Expert Committees, but the Government has not implemented them properly. Further, the Minister has set up some more Committees / Organisations and seven Missions for the future to divert the opinion of the common people.

I have two suggestions to make to the Railway Minister for generating funds, and I will be grateful if the Railway Minister takes my suggestions. Out of 65,000 kms of rail route, two-third is not electrified. So, it is a huge burden of fuel charge, which is 21 per cent of the total expenditure. Now, the cost of crude oil is cheaper than ever before in the international market, but Railways are not getting the benefit due to the Government decision of imposing several types of taxes by avoiding the Parliament. It is the trend of the Government to avoid the Parliament, and so many types of duties are being imposed by them.

The Government has a slogan - सबका साथ सबका विकास। प्रधान मंत्री और वित्त मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि देश के विकास के लिए कम से कम रेल मंत्री का साथ दीजिए। रेल को बचाने के लिए रेल मंत्रालय को ड्यूटी फ्री डीज़ल देने का इंतज़ाम कीजिए। इससे रेल को और पब्लिक को लाभ होगा।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि अभी रेल को प्रॉफिट नहीं मिल रहा है फिर भी रेलवे की तरफ से हर वर्ष सैन्ट्रल बजट को डिफिडेंड दिया जाता है। जो प्रॉफिटेबल नहीं है, वह डिफिडेंड देता है। अगर वित्त मंत्री और प्रधान मंत्री जी इस डिफिडेंड को रैमिट करते हैं तो रेल को कुछ मिलेगा और इससे कुछ काम हो सकता है।

*Now I will speak the last portion in Bengali Sir, there were some Railway Minister during the UPA-II Government of whom, two are Members of Parliament at present. The projects which were announced by them are still pending. So does the Government have any responsibility to

complete those pending projects? If these are not completed, the people would feel cheated. I can cite some instances from my State West Bengal:

First, on 29th November, 2009 the foundation stone of an auto hub was laid in Shalimar, by the then Railway Minister and our present Chief Minister. It was announced with much fanfare that there would be huge employment opportunities. But the work is still pending. What is the reason of non-completion of the project?

Second, in February 2010, a Diesel Multiple Unit was announced in Sankrail. It has not been set up to date. Again on 6th January 2010, our present Chief Minister, the then Railway Minister laid the foundation stone of the Metro Rail Rake Maintenance Factory at Noapara. It has also not been initiated.

Third, on 21st March 2010 she had also laid the foundation stone of new coach factory of Eastern Rail in Kanchrapara. No work has commenced so far.

Fourth, on 30th October 2010, on the same day, as Railway Minister, she laid the foundation stone of rail coach factory in Burdwan's Ondal and Goods Train factory in Kulti. The very next day, she also commenced the Purulia Thermal Power Plant and coach factory. Nothing has happened thereafter. So who is going to fulfil these promises now? No funds have been allocated for these projects. People of West Bengal have been deprived of everything. They have been duped.

As per the announcement of the present Railway Minister, the East-West Metro in Kolkata was to be made operational by 2016. This is 2016 March. Now it is said that the work will be completed by 2018. Allocation has been made for only 5 km track. Why this delay? Who is answerable?

If I can quote from Times of India, it will be very clear that the moment our Chief Minister relinquished office of the Railway Minister, she started opposing all the projects and did not allow a single one to see the light of the day. I am, though, not reading out from newspaper but this is my direct allegation against the State Government.

It must be mentioned here that despite the allocation, the Panchanantala and Choapur ROB in Murshidabad's Berhampore could not be constructed due to the non-cooperation of the State Government of West Bengal. It is so depressing.

The railway bridge over Bhagirathi River in Nashipur is yet to be constructed. So many projects are still pending and the state administration is not taking any interest in any work. Government is not acquiring any land. What would be the fate of these projects?

Therefore, I wish to put forth some demands before Hon. Railway Minister. Yes, Hon. Minister, MoS is present here. I know that much has been conceived for the State of Orissa. Therefore I want some issues of Bengal to be addressed as well.

1. The survey work for new railway line at Berhampore-Krishnanagar via Domkal-Jalangi-Karimpur should be taken up. I have written letters to the Hon. Minister as well.
2. Doubling and electrification of track from Katwa to Farakka should be completed.
3. He has proposed to construct elevated corridors to ease the pressure on Mumbai and its suburbs. But he did not spare a thought for the Howrah-Sealdah stretch which is equally crowded. Elevated corridor should be constructed for Howrah-Sealdah Suburban Rail. The corridor from Dumdum junction should also be elevated so that Bhagirathi, Hajarduari and other express trains get halts at Dumdum. This area is extremely overcrowded.
4. The Dhano-Dhanyo Express now runs thrice a week. It should run daily.
5. One 3-tier AC coach each should be attached to the two trains 53181 and 53172 on Lalgola-Sealdah line.
6. The toy train of Darjiling is a world heritage. On August 2015, Hon. Rail Minister has announced in Kolkata that an MoU would be signed with UNESCO for up-gradation of the toy train. But this has not been categorically mentioned in the budget speech. Thus a clear announcement is required in this regard.*

18.00 hours

मैं यह कहना चाहता हूँ कि बहरामपुर से कृष्णानगर वाया डोमकल, जलंगी, करीमपुर न्यू रेल लाइन के लिए सर्वे किया जाए। इस न्यू रेल लाइन के लिए सर्वे होना चाहिए। मैंने बहुत बार लिखा है। रेल मंत्री जी से मैंने निवेदन किया। आज फिर इस सदन में कहता हूँ कि इसका सर्वे होना चाहिए।

HON. CHAIRPERSON: I want to get the sense of the House about extension of time. There are a large number of speakers. So shall we extend the time of the House by one hour?

SEVERAL MEMBERS: Yes, Sir. What about 'Zero Hour' Sir?

HON. CHAIRPERSON: We will take up 'Zero Hour' after that.

*SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN: Lastly I would like to mention that Railway Ministry is planning to lease out its land to generate more revenue. But most of the railway property and land have been encroached. The encroachment must be removed, otherwise no pending railway project can be completed in due course. So what initiatives are being taken by the Ministry to do away with such illegal encroachments? There were the few issues which I wanted to bring to the kind notice of the respected Railway Minister. So with these words I thank the Hon. Minister and conclude my speech. *

*SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): I thank you very much for giving me an opportunity to make my observations on the 3rd Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu last week. The Budget can be understood in one statement - 1.2 lakh crores earmarked for capital investment. There is no doubt that hon. Railway Minister has the acumen of how to bank on non-budgetary resources and create enormous opportunities for the industry to make a win-win situation both railway and the industry. Hats off to him.

It is equally important to note that the hon. Railway Minister has not resorted to populism which, normally, is the order to the previous Railway Ministers. Hon. Minister has focused on improving the services, use of technology to make journey of ordinary passenger more comfortable. As we all know that the Indian Railway is notorious for its dirtiness and introduction of 'Clean my coach' just by sending an SMS, use of Wi-Fi, access to FM radio, installation of GPS-based digital displays to track train, CCTVs, easy cancellation of tickets by using One Time Password, etc., clearly indicates that the hon. Minister hell-bent to use technology for improving services to passengers which is a laudable one. As a part of Swachh Bharat Abhiyan, introduction of 30,000 bio-toilets under 'Swachh Rail, Swachh Bharat' is worthwhile to mention here. I am confident that same would be extended to all passenger and mail trains very soon.

Operation ratio is put at 90% in the current fiscal and would be 92% in 2016-17. It is primarily due to financial outgo, I think, to the tune of Rs. 30,000 crores in view of implementation of VII Pay Commission Recommendations. With introduction of double-decker trains called Uday between busiest stations would definitely increase traffic carrying capacity by 40% and other measures would definitely increase the revenue of the railways and offset the outgo due to Pay Commission. But, at the same time, dwindling of passenger traffic in the last 1- years is a real cause of concern for railways as it may bring down the earnings of railways. I only wish the hon. Railway Minister to look into this aspect very seriously. I also welcome the proposal to eliminate all unmanned level crossings by 2020, electrify 2,000 kms in 2016-17, construct 7 kms/day broad gauge line against 4.3 kms/day now, apart from other initiatives.

Coming to my state of Andhra Pradesh, I wish to submit that we are reasonably happy as we have got a few trains, a major project of doubling of 443 kms of track between Guntur and Guntakal with an estimated cost of Rs. 4,000 crores, Guntur-Tenali new line, Vijayawada-Kharagpur freight corridor, Rs. 1,183 crores for doubling/tripling of railway lines, Rs. 648 Centre's share for projects to be taken up under Special Purpose Vehicle in Andhra Pradesh, apart from other things. But, the people of Andhra Pradesh are equally disappointed for not announcing special railway zone at Visakhapatnam which has been demand for decades and also not acceding to the request to set up Railway University in Andhra Pradesh. I request the hon. Minister to kindly make announcement on these before passing the Railway Budget.

I, now come to my Guntur Parliamentary Constituency which I represent. Andhra Pradesh was bifurcated and the residuary State has become Capital-less and last year Amaravati has been declared as the new Capital of Andhra Pradesh and hon. Prime Minister was kind enough to inaugurate the same. The State Government, under the leadership of Shri Chandrababu Naidu Garu, is determined to develop this new capital as the world class people's Capital of Andhra Pradesh. Amaravati, with an area of 217 km², located between Vijayawada and Guntur cities within Andhra Pradesh Capital Region Development Authority jurisdiction. APCRDA covers an area of 8352.69 km² with a population of 5.9 million with major cities such as Vijayawada - a major trading and business center and is also known as "the Business Capital of Andhra Pradesh", Guntur - the base for agriculture exports for chillies, cotton and tobacco. These two cities put together will provide the critical mass and eventually create demand for future development in the capital city region. Since, these three cities will be in close proximity it will be critical to seamlessly integrate the new city with the existing one.

APCRDA was formed for establishing and developing infrastructure for new Capital City - Amaravati - prepared a Perspective Plan for Capital Region and Master Plan for Capital City and recommending the following railway network and infrastructure development requirements. Hon. Railway Minister disappointed the people of this region by not making any announcements/projects relating to Amaravati. So, I request the hon. Minister to kindly consider these proposals positively announce them when he replies to the Budget.

New Railway Station at Amaravati : A world class railway station needs to be developed in the vicinity of Amaravati (new capital of Andhra Pradesh which is designed for 25 lakh population. Regional rail connectivity with world class facilities at railway station for boarding alighting is to be created at new location, as the present Vijayawada station shall not be able to cater the future demand. It is suggested that existing Krishna Canal Railway Function shall be upgraded to cater to the needs of the new capital. Further, this station is required to be connected with extension of railway line from Narasaraopet line via Sattenapalli, Amaravati (through the express way) to Krishna Canal station.

Advantages of this proposal :

Nearest location to the Government Complex and CBD area of Amaravati.

This location is suitable for both direction traffic towards Chennai and Bangalore on the southern part of India.

Possibility of upgrading this station as a multimodal station by integrating the Inland waterway no. 4 with a domestic port/station and rail and road connectivity.

Extension of Railway Line:

To extend the existing Railway line from Narasaraopet Railway Station to Amaravati City (through proposed express way) either by underground or elevated corridor within the city via Sattenapalli which will reduce the burden on the existing saturated Guntur Railway Station. (New line)

New rail corridor to major cities in and around states of Andhra Pradesh:

Amaravati-Chennai via Tirupati

Amaravati-Bangalore via Kurnool and Anantapur

Amaravati-Visakhapatnam via Kakinada

High Speed Rail Corridor:

High speed rail connectivity to Amaravati with other major cities of India.

New High speed rail connectivity between Chennai-Bangalore via Tirupati

Freight/Industrial Corridor:

Visakhapatnam-Hyderabad via Amaravati

Hyderabad-Bangalore via Kurnool and Anantpur

Bangalore-Chennai via Chittoor and Sri City

The above railway infrastructure will boost the economic activity of the new capital in particular and Andhra Pradesh in general and I am sure this will bring in lot of investments, generate employment and finally pave the way to achieve the dream of Swarnandhra Pradesh.

The new capital of Andhra Pradesh, Amaravati, falls in my Parliamentary Constituency. The new capital needs to be provided with rail connectivity from every nook and corner of the country as far as possible. For this, advanced planning in a phased manner needs to be prepared for execution in time-bound manner. The Andhra Pradesh State Reorganisation Act contains provisions for development of rail network in the State. I am confident that Zonal administration will come forward to commence developmental works shortly to meet the requirements of the new capital station.

GUNTUR STATION:

Guntur is the district headquarters, is the headquarters of Guntur Zone of the SCR and is also the nearest railway junction to the capital city. Guntur station needs to be developed as one of the stations for the capital as it has the shortest route to Hyderabad and also existing connectivity with the Southern Railway and also the South Western Railway.

Even though Guntur station is having 7 platforms, only 3 platforms are suitable to accommodate express trains. Keeping the proposed increase in the traffic, in future, in view of the new capital, the remaining platforms should be developed to receive express trains and also to provide with the amenities required for long distance passengers.

It was promised construction of 8th platform and new building on the western side of station. It has to be expedited and all platforms are to be connected to a new FOB with escalators wherever necessary. The station should be developed symbolizing the Amaravathi culture.

The available land between the Brodipet ROB to Syamalanagar (NGO Colony) LC can be developed to keep the empty rakes easing the movement of passenger and goods trains through station anytime without making trains to wait at outer signals.

Widening of Donkaroad RUB (known as three bridge road) is being proposed for the last few years. This is an important internal road of Guntur city that connects to Amaravathi Road from 1 Town. Hence this proposal needs to be considered immediately.

NEW GUNTUR STATION:

The Reddypalem goods yard was converted into Guntur By-pass Railway Station with one platform and named as New Guntur Station with lines towards Mangalagiri and Vijayawada. Though the doubling and electrification work between Tenali-Guntur is in progress, the bypass line is not included in this project. Already three long-distance express trains from Northern part of the country to Southern part of the country are passing through this station. Incidentally, trains that pass through this station will touch all stations in the CRDA area vis. New Guntur (25 km), Mangalagiri (15 km) and Vijayawada Jn. (30 km) located near Amaravati. Hence, this small patch of 4 km bypass route should be included in the Tenali-Guntur doubling electrification project which facilitates to connect the capital area immediately without much fiscal burden on railways for new trains to this capital by simply diverting all the existing long distance express trains between Tenali-Vijayawada-Tenali through New Guntur and Mangalagiri.

Guntur station needs to be connected with a new railway line by diverting from the existing GNT-KCC line to New Guntur so as to avoid the thickly populated area in city where there is an LC which cannot be either converted to ROB or RUB with the municipal water pipelines passing beneath the LC and very narrow nature of road of LC. For this connectivity, railways may have to acquire available vacant lands around New Guntur station with the cooperation of State Government and local administration which will be of the utmost use in future to meet both passenger and goods traffic.

At New Guntur Station, two platforms presently using for goods loading and unloading needs to be converted into regular passenger platforms by providing shelter and other facilities and also by connecting all platforms with FOB. With rapid growth of city around this place, this will become as one of the important stations of Guntur city. PIT lines can be constructed here as plenty of land available and this can be an originating station in future to run trains in three directions towards Hyderabad, Guntakal and Visakhapatnam.

NALLAPADU STATION Jn:

Guntur, New Guntur and Nallapadu stations will form the complete Guntur city. Already Nallapady station has a marshalling yard for goods trains and also the goods station catering to the needs of all passengers. The growth of city around this station is certain within no time once the capital city construction starts.

Electrification of Guntakal-Nallapday route will assure more number of goods and passenger train movement and the expected residential area

development around this place will make this station very important one as this is a junction station. By providing maintenance facilities and PIT lines here, new trains can be originated from here towards South and East directions.

Both the New Guntur and Nallapadu stations need to be called as Guntur New and Guntur Nallapadu to avoid confusion for other state passengers as is done in the case of Chennai Central and Chennai Egmore.

TENALI-REPALLE ROUTE:

Tenali is one of the busy stations with number long distant trains and passenger trains serving rural passengers. While all platforms are busy with moving trains, there will be a train waiting for its counterpart train to come from Repalle. Unless Repalle train reaches Tenali station, Repalle-bound train cannot move. This phenomenon was not there when route was laid long back as crossing line at Vemuru Station. But, somehow, the crossing line was removed creating the said situation at Tenali Station. Repeated representations made to authorities concerned and finally sanctions have also been given. But, thereafter nothing has been done. So far no crossing line is provided either at Vemuru or at Bhattiprolu even after four years of its sanctioning. Because of this, more time is taking in the journey even though the distance is lesser than the road to Repalle. This small patch of 32 KM needs to be considered for doubling with electrification as all routes in vicinity have already with that facility. This route can be extended to Nizampatnam where there is a fishing harbour.

If a PIT line is sanctioned at Repalle it helps maintain Delta and Kachiguda Passenger trains. Introduction of an express train between Repalle-Secunderabad/Hyderabad or Lingampalli via. Nadikudi-Nalgonda will be of use to passenger of Tenali revenue division and east Krishna Dist. Passengers in particular and also eases the traffic in this route.

NEW TRAINS:

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

Guntur-Mysore Express train to be originated from Guntur/Vijayawada so that it reaches Bangalore by 5 a.m and Mysore by 8.30 a.m which saves a day for its employees.

INTERCITY TRAINS BETWEEN:

- (a) Guntur-Tirupathi-Guntur. ... Intercity Express via. Tenali, Gudur.
- (b) A day train connecting Bapatla, Chirala, Ongole and Nellore useful to students and employees.
- (c) Guntur -Visakhapatnam-Guntur Intercity Express via. Mangalagiri, Vijayawada, Eluru, Rajamandry, Annavaram and Anakapalli is needed. It is useful to students, business people, Devotees.

Extension of Trains :

Mumbai-Secunderabad Devagiri Express to Guntur.

Increase of frequency required for :

Train No : 17211-17212 Machilipatnam-Yaswanthapur-Machilipatnam Kondaveedu Express daily.

Train No: 17222/17222 Kakinada Port-Lokamanya Tilak Terminus Kainada Port as daily.

New Halts

To provide Halt to Train No: 12709/12710 Gudur-Secunderabad - Gudur Express at Nidubrolu.

To provide halt to Train No. 17209/17210 Bangalore-Kakinada -Bangalore at Nidubrolu.

To provide halt to Train No. 17401/17402 Tirupathi - Machilipatnam -Tirupathi at Nidubrolu.

Other Points for consideration:

- (a) To convert Pedakakani as fully fledged station with all the facilities like water, toilets on platforms and regular booking facility to issue season tickets and reservation tickets. Full cover on platforms should be provided.
- (b) To open LC No. 296; in 1995 LC No. 295 was closed with an assurance to provide path through LC No. 296 of Manchikalapudi to reach the

agricultural fields on the other side of track. Since 2013, this LC No. 296 has been closed pushing the framers of Duggirala to difficulties in moving agricultural inputs and outputs. Hence, this gate be reopened or suitable arrangement be provided with RUB in the place.

- (c) Restoration of Vejjendla-Tsundur Chord railway line : The new Railway line laid in the united Andhra Pradesh after getting Independence. It is this small patch of line to ease Tenali junction from heavy goods movement. This line was used to run Circar Express between Kakinada - Madras Central. Somehow this line has been removed. As this is more useful this may be restored by including in the Guntur-Tenali doubling project for running good trains and superfast Express trains.
- (d) Mangalagiri station needs another Booking counter and hence required staff be provided to open another counter.
- (e) As Amaravathi Express is being made to run daily from 26th of January 2015 between Vijayawada-Hubli, this train be provided with stop at Mangalagiri from the date of its first run as daily Express as the Republic Day Gift.

With these observations, I once again support the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu, with a request to look into the issue forthwith.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving an opportunity to speak on the Railway Budget for 2016-17.

We are very happy and I compliment the hon. Railway Minister Shri Suresh Prabhu Ji and the Minister of State Shri Manoj Sinha Ji for presenting a very innovative and progressive Railway Budget for the year 2016-17. I also compliment them for their drive to complete all the pending projects that have been languishing for decades within three to four years.

Sir, people of this country are very happy because they have not increased passenger and freight fares. We are very happy to note that they are going to construct broad-gauge lines, at present, at seven kilometres per day. Previously, for the last six years, it was at 4.3 kilometres per day. In 2017-18, they are going to increase it to 13 kilometres per day and in 2018-19, they wish to construct 19 kilometres per day. That is a very happy news for the people of this country. They have promised many innovative things. I need not go into all those things.

In the past, Railways have set up various Committees, such as, Kakodkar Committee on Safety of Railway System; Mittal Committee to raise revenue of Indian Railways; Sridharan Committee on Delegation of Commercial Power; Sam Pitroda Committee to modernise the railway system; and Bibek Debroy Committee on Role of Railway Board – Revamping HR functions. They have promised many things. I need not repeat them. We have faith in their competency and sincerity. Please carry out what you have promised in the Railway Budget. People of the country will be very happy and definitely they are going to congratulate you also.

As far as Andhra Pradesh is concerned, there are a number of projects which are pending. I am happy to note that he has given some money to all the projects. That is a very good thing. Almost 14 projects are pending in the newly formed Andhra Pradesh. Many important projects are there. One such project is the Nadikudi-Srikalahasti which has been sanctioned. Now he has earmarked Rs.180 crore in this Budget. That is going to be the shortest route, alternate route and an all-weather route between Hyderabad and Chennai. The total distance is 309 kilometres. The original estimate was of Rs.1300 crore. Now it is Rs.2,303 crore. He has earmarked Rs.180 crore. But we have to complete that project within three to four years. Unless otherwise, he earmarks at least Rs.500 crore to Rs.600 crore per annum, it cannot be completed.

At the time of reorganization of the State, The Sivaramakrishnan Committee had been constituted to advise the State Government about where to locate the capital and other things. He has recorded that we have to complete that project at the earliest so that industrial development can take place along this route. There are many drylands in this route. The Committee has said that the industrial development can take place in this route. So, I would request the hon. Minister to complete that project at the earliest by earmarking at least Rs.500 crore to Rs.600 crore per annum.

There are another 13 important projects, such as Kadapa-Bengaluru, Kotapalli-Narsapur, Gudur-Gajrajpatnam, Kakinada-Pithapuram, Macherla-Nalgonda and many other projects. The Railway Minister knows it. I need not take the time of the House on this.

I would like to mention one more thing. Land is a very precious item. There is 1500 acres of railway Bitragunta Railway Station. I would request the hon. Minister to utilise it in a proper way by establishing some railway project. Adjoining to this, there is a six-lane Chennai-Kolkata road. That way, power is there; sufficient water is there and he can utilise 1500 acres of land in a big way for industrialization. I have been repeating this point many times. Please utilise this land because land is being encroached. Unless otherwise you take action, it may not be possible to avoid those things.

Tirupati is a very important pilgrimage centre. In the same way, Shirdi is also an important pilgrimage centre. After so many requests, they have very recently started a weekly train on trial basis between Tirupati and Shirdi *via* Nellore, Ongole and Vijayawada. I would request the Ministry to make it a regular train or run it at least twice or thrice a week. There is a lot of demand for this and, therefore, there will be good revenue generation from it.

Similarly, there is a demand for a new train from the new capital of Andhra Pradesh Vijayawada to Bengaluru. That also is very much required because a large number of software engineers from Andhra Pradesh are working in Bengaluru. Hundreds of buses ply to Bengaluru daily from Vijayawada, Ongole, Nellore to cater to these people's travel needs. I, therefore, would request the hon. Minister to start a new train from

Vijayawada to Bengaluru.

Nellore city is my Constituency headquarters and District headquarters and it has a population of 6 lakh. There is no cover on platform No.1 in Nellore railway station. I have been making this request to the Railway authorities to carry out this work. Platforms 2 and 3 are uneven and it is very difficult for old-aged people to walk on them. Please renovate them. I have been making this request for a long time.

Some very important trains halt at Nellore like Ernakulam-Nizamuddin Express, Coromandel Express, Tamil Nadu Express, Garib Rath Express. At Kavali, very recently the hon. Minister has accorded permission for stoppage of Seshadri Express and I am very thankful to him for that. But there is demand for a long time for stoppage of Sabari Express at Kavali. I would request the hon. Minister to examine this and give permission for stoppage of Sabari Express at Kavali.

Sir, I now come to a very important point. At the time of reorganisation of the State they have promised to create a railway zone at Visakhapatnam. They said, "Indian Railways shall within six months from the appointed date examine establishing a new railway zone in the successor State of Andhra Pradesh and take an expeditious decision thereon." Sir, when you said that, people of Andhra Pradesh took it for granted that you are going to create a new zone.

Already two years have passed and it has not been created. The State is already in a dire financial crisis with a revenue deficit of Rs.13,000 crore. We are not able to cater to the needs of the people. I, therefore, once again request the Government of India, Ministry of Railways to look into this and accord permission for creation of a new zone at the earliest. This is very important. The Central Government cannot go back on its promise.

Thank you very much.

श्री अशोक शंकरराव चव्हाण (नांदेड़) : सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करने का मौका दिया है। आदरणीय रेल मंत्री जी से काफी उम्मीदें थीं, वे देश का विचार तो करते हैं लेकिन साथ ही महाराष्ट्र जहां से वे आते हैं, यह स्वाभाविक है कि लोगों को उम्मीदें रहती हैं, चाहे रेल मंत्री हो या रेल राज्य मंत्री हो, वे जिस स्टेट से आते हैं, उसकी तरफ थोड़ा झुकाव होता है कि वे अपने स्टेट में कुछ न कुछ करें। रेल मंत्री जी ने जो एनाउंसमेंट्स की हैं - वह टिकट वैडिंग मशीन हो, तत्काल काउंटर हों, सीसीटीवी कैमरे हों, मोबाइल चार्जर्स हों, टॉयलेट क्लीनिंग की बात हो, रेलवे बोर्ड में स्ट्रक्चरल चेंजेस करने के एडमिनिस्ट्रेटिव ईशूज हों, मैं समझता हूँ कि ये चीजें अच्छी हैं। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि कोई बुरी चीजें हैं। लेकिन ये ईशूज पूरासकीय मामले हैं। बजट में निश्चित तौर पर लोगों को ये उम्मीदें हैं कि देश में अनकन्वेन्टेड शहरों, गांवों को ज्यादा से ज्यादा कनेक्टिविटी मिले।

रिजॉन कन्स्ट्रेंट होते हैं, मैं इसे समझ सकता हूँ, उसको ध्यान में रखते हुए आपके द्वारा जितना प्रयास हो सकता है, ऐसी उम्मीदें हमेशा रेल मंत्री से रहती हैं, चाहे कोई भी सरकार हो। रेलवे मंत्री जी ने एनाउंसमेंट की है वह करीब 1,21,000 है, 15औं रेलवे को रेवेन्यू प्राप्त होने की उम्मीद थी जबकि एक्टुअल में 5.8औं ही प्राप्त हुआ है। यह स्वाभाविक है, रेवेन्यू को ध्यान में रखते हुए जब एनाउंसमेंट पूरी नहीं हो पाएगी, उसे पूरा करने के लिए आप कैसे प्रयास करेंगे उसे जानने के लिए सभी सांसद उत्सुक हैं, आप कमिटमेंट को किस तरह से पूरा करेंगे? पिछली बार जब बजट पेश किया गया था तब इन सब चीजों के ऊपर ध्यान दिया गया था। यह बजट हाई-फाई है या वाई-फाई है इसे आप बेहतर जानते हैं कि क्या है? प्रधानमंत्री जी का भाषण सुबह हम लोगों ने सुना, उन्होंने कहा कि सदन के दोनों तरफ के सांसदों को लोगों के लिए मिल कर देश की उन्नति और विकास के लिए काम करना है और यही हमारा प्रयास है। जब प्रधानमंत्री स्वयं कहते हैं कि अपेक्षा जरूर है, चाहे वह विपक्ष के लोग हों या रूनिंग पार्टी के लोग हों, सभी के चुनाव क्षेत्रों में जो पिछड़ा हुआ है तो यह देश की भलाई और विकास के लिए निश्चित रूप से एक अच्छा कदम होगा। अगर मैं रेलवे मिनिस्टर के डॉक्ट्रिन को विजन डॉक्ट्रिन कहूँ तो गलत नहीं होगा। हम विजन डॉक्ट्रिन पर विचार कर रहे हैं इसमें कुछ भी गलत नहीं है। उसकी इम्प्लीमेंटेशन कैसे होगा इसकी चुनौती निश्चित रूप से रेलवे मिनिस्टर के सामने है। महाराष्ट्र की जो अपेक्षाएं हैं वह रेल मंत्री के द्वारा पूरी होगी, ऐसी मैं अपेक्षा करता हूँ। मैं चीजों को दुबारा रिपीट नहीं करूंगा, क्योंकि वेणुगोपाल जी ने पहले ही कहा कि इस साल रेल फ्रेट में बढ़ोतरी नहीं की है, टिकटों में भी अड़ोतरी नहीं की गई है। बजट के पहले ही कुछ चीजें आप कर चुके हैं, आप यह नहीं कह सकते हैं कि हमने रेल किसका नहीं बढ़ाया है, वह पहले ही हो चुका है। कूड ऑयल की कीमत 120 डॉलर से 30 डॉलर तक नीचे आता है तो यह स्वाभाविक है कि जो पैसा बचा हुआ है उसका पूरा फायदा देश को होना चाहिए, चाहे वह रेल बजट के द्वारा हो या आम बजट के द्वारा हो। हमें देश में रेल कनेक्टिविटी को बढ़ाने की आवश्यकता है। आपने रेलवे का तत्काल कोटा भी बढ़ा दिया, उसे अब 50औं प्रतिशत कर दिया है, कई जगहों पर तत्काल कोटे को 25औं कर दिया है, रेलवे के कैंसिलेशन चार्ज भी आपने बढ़ा दिए हैं, प्लेटफॉर्म चार्जेज भी बढ़ा दिए हैं। कूड ऑयल का दाम नीचे आने से लोगों को इसका मोनेटरी फायदा होना चाहिए उल्टा आपने इसमें बढ़ोतरी करके लोगों में निराशा लाई है। जब हम महाराष्ट्र की बात करते हैं, मुंबई इस देश की इकोनॉमिक राजधानी है, रेलवे को ज्यादा से रेवेन्यू आता है, मुंबई की इन्फ्रामेंट के लिए लोगों की अपेक्षा है कि हम कुछ करें, चाहे दादर टर्मिनल हो, थाने हो या कल्याण हो, मुंबई के आसपास के इलाकों में ज्यादा से ज्यादा लोग सर्विस करते हैं, उनके लिए निश्चित रूप से इन स्टेशनों पर सुविधाओं को ज्यादा से ज्यादा फायदेमंद और सुविधाजनक हो, ऐसी लोगों की अपेक्षाएं हैं। दुर्भाग्य से इसके बारे में खास सुविधा इस बजट प्रोजेक्शन में नहीं की गई है।

जब सुरेश प्रभु जी इस डिपार्टमेंट के मंत्री बने, तो उनके काम करने के तरीके या उनकी जो एप्रोच है, उससे देखते हुए वह एक नेम चेंजर साबित होंगे, ऐसा हमें लगा था। लेकिन यदि मैं कहूँ कि वे नेम चेंजर के बजाय नेम चेंजर हो गये, तो गलत नहीं होगा। उन्होंने बजट में अंतोदय एक्सप्रेस की एनाउंसमेंट की है। अब आप जानते हैं कि देश में जन-साधारण एक्सप्रेस पहले से चल रही है। आपने तेजस नामक एक्सप्रेस ट्रेन इंट्रोड्यूस की है। यहां पहले ही दुर्गांतो ट्रेन अभी भी जारी है, तो यह सब होने के बाद आपने उसमें नया क्या किया है? आपने दो ट्रेन्स इंट्रोड्यूस कीं, तो पहले से ही इस किस्म की दो ट्रेनें चलती थीं।

दूसरी बात यह है कि आपने वहां कुली का नाम सहायक किया। यह अच्छी बात है क्योंकि नाम सुनने में अच्छा है। लेकिन हमारे कुली भाई जो मेहनत करते हैं, आप देखते हैं कि आज हर बैगेज को व्हील्स से खींचा जाता है, तो कुली की जरूरत ही कम हो गयी है। व्यक्तिगत तौर पर उनकी हालात आज बहुत खराब हैं। अगर उनके वेल्फेयर के लिए रेलवे डिपार्टमेंट कुछ मेजरर्स घोषित करता, तो मैं समझता हूँ कि उसमें कुछ फायदा हो सकता था। लेकिन ऐसा कुछ नहीं हुआ। मैं कहूँगा कि सिर्फ नेम चेंजर का काम हुआ है। वहां पर वास्तविकता में कुछ काम नहीं हुआ है। आपने उदय एक्सप्रेस नाम की डबल डेकर ट्रेन शुरू करने का ऐलान किया है। लेकिन मेरा कहना है कि मुम्बई-अहमदाबाद में पहले से ही एसी डबल डेकर ट्रेन चल रही है। यह ठीक है कि नयी रेलगाड़ियां बड़ी हैं। यह अच्छी बात है, लेकिन नये नाम देने के बाद उसका फायदा आम आदमी को कहां तक होगा, इस बारे में हमें शंका है।

सभापति महोदय, रेलवे में आज काफी वैकेन्सीज खाली हैं। बजट में ये वैकेन्सीज फिलअप करने के बारे में कोई खास एनाउंसमेंट नहीं की गयी। चूंकि वैकेन्सीज होंगी तो इम्प्लीमेंटेशन में कई दिक्कतें होंगी। अब हम इसे कैसे करेंगे? यहां फार्मर मेट्रो चीफ के बयान के बारे में काफी लोगों ने जिक्र किया है। उन्होंने कहा है कि हम रेलवे के इन्फ्रस्ट्रक्चर को ज्यादा मजबूत बनायें। हमारी बुलेट ट्रेन कौनसे की प्राथमिकता नहीं है। अगर यह सुद मेट्रो के पुराने चीफ कहते हैं तो उसमें निश्चित तौर पर कोई राजनीतिक टिप्पणी करने की भूमिका नहीं है। अगर देश के कई हिस्सों में जब इन्फ्रस्ट्रक्चर ही नहीं है, तो हम उसे कैसे करेंगे? मैं समझता हूँ कि रेलवे के फाइनेंसिंग के ऊपर एक व्हाइट पेपर जरूर निकाला जाये कि यह सब आज के हालात हैं और उसे सुधारने के लिए हमें क्या करने की आवश्यकता है। मैंने इन चीजों का जिक्र इसलिए किया, क्योंकि ये जरूरी हैं।

मैं कुछ चीजों का बयान जरूर करूँगा। मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ-मराठवाड़ा डिवीजन के बारे में हमारे कुछ साथियों ने जिक्र किया। मैं समझता हूँ कि जिस क्षेत्र में, जहां से मैं आता हूँ चाहे वह मराठवाड़े में नांदेड़, परभनी, हिंगोली, औरंगाबाद जालना, लातूर, उस्मानाबाद आदि हो, इन सब क्षेत्रों में बड़ा पोर्टेन्शियल है, चाहे वह एजुकेशन पोर्टेन्शियल हो, टूरिज्म पोर्टेन्शियल हो। इस पोर्टेन्शियल को ध्यान में रखते हुए यहां कुछ अधिक सुविधाएं देने की आवश्यकता थी। हमारे कुछ साथियों ने इसका जिक्र किया और मैं उसमें जरूर इस बात को दोहराना चाहूँगा। नांदेड़ डिवीजन का तात्कालिक साउथ सेंट्रल रेलवे से जोड़ा गया है। हमारा कहना है कि इस डिवीजन का साउथ सेंट्रल रेलवे से कुछ तेना-देना नहीं है। यहां इन्डर्ड परसेंट जो भी स्टेशन्स लगते हैं, जो भी क्षेत्र है, वह पूरा महाराष्ट्र से लगा हुआ है। मैं नहीं समझता कि इसके लिए आंध्र प्रदेश से भी किसी का विरोध होगा, क्योंकि शायद कभी-कभी कुछ राजनीतिक रेंजिडेंस भी हो सकते हैं, यह डर भी रेलवे प्रशासन में रहता है। यहां आपने विशाखापटनम जोन के बारे में जिक्र किया। हम खुशी से कहेंगे कि अगर विशाखापटनम जोन होता है, तो बिल्कुल कीजिए। लेकिन साथ ही साथ नांदेड़ डिवीजन को सेंट्रल रेलवे महाराष्ट्र से

जोड़ना चाहिए, क्योंकि वहां के जितने भी इश्यूज़ हैं, उससे लगे हुए हैं। जालना-खामगांव रूट का काम तकरीबन पिछल 25 सालों से पेंडिंग है। यह 165 किलोमीटर का रूट है। इसकी प्राथमिकता की भी आवश्यकता है। मराठवाड़े से औरंगाबाद, खासकर जो टूरिज्म सेंटर है, उसके लिए सिर्फ एक ही रेलवे ट्रेन है जो राजधानी दिल्ली से कनेक्ट करती है। मैं समझता हूँ कि मराठवाड़े से ज्यादा से ज्यादा ट्रेनें अगर दिल्ली से कनेक्ट करने के बारे में कुछ फैसला होता है, तो टॉग टर्म में इसका जरूर फायदा होगा।

मैं कुछ अहम इश्यूज़ को यहां पर उठाना चाहता हूँ जिन पर रेल राज्य मंत्री अपना ध्यान आकर्षित करेंगे। पहला यह है कि मराठवाड़े से ट्रेन की जो कनेक्टिविटी है, खासकर स्टूडेंट्स की संख्या मराठवाड़े से चाहे नांदेड़, परभनी, औरंगाबाद हो, वहां से पूना जाने के लिए ज्यादा से ज्यादा स्टूडेंट्स जाते हैं। नांदेड़ से पूना, औरंगाबाद से पूना, जालना से पूना, सभी मराठवाड़े से पूना जाते हैं। पूना की कनेक्टिविटी बहुत खराब है। अगर बाए शोड जाते हैं तो तकरीबन सात घंटे में पहुंचते हैं, अगर रेल से जाते हैं तो 10-11 घंटे लगते हैं जबकि ट्रेन छप्ते में दो या तीन दिन चलती है।

मैं आपको एक खास बात से अवगत कराना चाहता हूँ, यहां भले ही आप यहां प्रशासनिक मामलों पर बोर्ड के चेयरमैन पर रेलवे की टाइमिंग सौंपते होंगे। मेरा अनुभव है और मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि नीचे के अफसरों के स्तर पर रेलवे का टाइमटेबल बनाने वाले लोगों का और बस ऑपरेटर्स का एक नैक्सेस बना हुआ है, इसे तोड़ने की जरूरत है। मैं चाहता हूँ कि इसकी इन्वैस्टिगेशन करें। रेलवे के टाइमिंग इस तरह से खराब कर दिए जाते हैं ताकि ज्यादा से ज्यादा बस ऑपरेटर्स को हो और इनका फायदा करने के लिए ट्रेन का टाइम गलत कर दिया जाता है जिससे लोगों को इसकी सुविधा नहीं मिल पाती है। पूना और नागपुर, दोनों स्टेशनों के लिए जो गाड़ियां मराठवाड़ा से निकलती हैं, उनकी स्पीड ठीक की जाए। बस ऑपरेटर्स और कुछ अफसरों का जो नैक्सेस है, उसे तोड़ने के लिए हाई लेवल इन्वैस्टिगेशन कंडक्ट की जाए।

महोदय, आप तो जानते ही हैं कि हर जगह पर मांग होती रहती है कि ज्यादा डिब्बे जोड़े जाएं। जनरल मैनेजर कहता है कि हमारे पास इतने बड़े पैमाने पर प्लेटफार्म उपलब्ध नहीं हैं, लंबाई कम पड़ती है। मैं समझता हूँ कि यह कोई कारण नहीं हो सकता है। मेरी गुजारिश है कि रेलवे प्लेटफार्म की लंबाई महत्वपूर्ण स्टेशनों पर बढ़ानी चाहिए ताकि जो मामला उठते रहते हैं कि प्लेटफार्म की लंबाई कम होने के कारण नहीं कर पा रहे हैं, वह ठीक हो सके। मेरा निवेदन है कि इस तरफ ध्यान दिया जाए।

महोदय, आपने रेलवे ओवर ब्रिज और रेलवे अंडर ब्रिज का जिक्र किया है। मराठवाड़े में 31 आरओबीज़ और 35 आरयूबीज़ बजट में सैंवशन किया है। मेरी आपसे गुजारिश है कि 31 या 35 से काम नहीं चलेगा क्योंकि एक्सीडेंट की संख्या इतनी बढ़ती जा रही है और छातात इतने खराब होते जा रहे हैं कि कहीं रोज कुछ न कुछ होता रहता है। मेरा निवेदन है इसे चाहे पीपीपी मॉडल में या टोल लगाकर कीजिए। खास तौर से महाराष्ट्र में बिजी स्टेशन्स हैं, अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग हैं, वहां सुरंत किया जाए। इसे बीओपी बेसिस पर करने की कोशिश करें।

महोदय, नांदेड़ डिस्ट्रिक्ट में धर्माबाद और उमरी दो तहसील हैं जहां रेलवे ओवर ब्रिज की आवश्यकता है। यहां के लोगों की एक्सप्रेस ट्रेन धर्माबाद और उमरी स्टेशन पर रोकने की मांग है। अकोला खांडवा सैंवशन का गेज कन्वर्जन का मामला एन्वायर्नमेंट मिनिस्ट्री में रुका हुआ है क्योंकि विलयर्स नहीं मिला है। इस वजह से पूस्ताव कई दिनों से फॉरेस्ट और एन्वायर्नमेंट डिपार्टमेंट में पड़ा हुआ है। खासकर सैंवशन अकोट, अमलखुर्द, अकोला खांडवा के एरिया को ब्रूंड गेज कन्वर्ट का मामला रेल डेपिज्म में कई सालों से फंसा हुआ है। मेरी आपसे गुजारिश है कि इसे जल्द से जल्द वाइल्ड लाइफ और एन्वायर्नमेंट डिपार्टमेंट से विलयन करवाया जाए।

महोदय, अब डबलिंग आफ ट्रैक का इश्यू आता है। मनमाड से लेकर सिकंदराबाद यानी परभनी मुदखेड को तो पैसा इस साल दे दिया, 170 करोड़ के आसपास दिया है लेकिन यह केवल एक सैंवशन है। मैंने देखा है महाराष्ट्र में जहां तीन ट्रैक थे वार कर दिए। पूरा सैंवशन मनमाड से जालना, बरना से औरंगाबाद, जालना, परभनी, वार-पांव स्टेशन हैदराबाद, सिकंदराबाद तक है, इसे डबल ट्रैक करने की आवश्यकता है लेकिन इसका जिक्र नहीं आया है। डबल ट्रैक के साथ इलैक्ट्रिफिकेशन का फैसला जल्दी होना चाहिए क्योंकि इस लाइन में ज्यादा ट्रैफिक है। इससे रेलवे का ज्यादा आमदनी मिलेगी जिससे रेलवे का फायदा होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

*SHRI Y.V. SUBBA REDDY (ONGOLE) : I congratulate for presenting a Budget with pragmatic economic to propel railways on fast track with modern facilities. He tried his best to balance populism with reforms to bring back railways on the track. The Operating ratio of 90% this year is, no doubt, a laudable one. And, looking at the financial outgo due to 7th Pay Commission recommendations, the hon. Minister put the operating at 92% for 2016-17 that too without increasing the fares required is really an appreciable one.

This Budget mainly focuses on modernization, providing amenities to passengers, cleanliness on call, FM Radios, Wi-Fi services, electrification of Rs. 2,000 kms in the coming year, and Antyodaya Superfast Express train with unreserved compartment meant for poor, berth-on-demand are some of the innovative initiatives of the Budget presented.

Coming to the State of Andhra Pradesh, I am thankful to the hon. Minister for announcing taking up of survey on 10 new lines, introduction of some trains and dedicated corridor from Vijayawada to Kharagpur. But, the hon. Minister disappointed by not announcing a separate Zone at Visakhapatnam which is long-pending demand of the people of Andhra Pradesh and were expecting announcement in this regard. This has disappointed us. I request the hon. Minister to make announcement when he replies to the debate on Railways.

Coming to my Parliamentary Constituency and my district -Prakasam - I wish to convey my heartfelt thanks to the hon. Railway Minister for accepting many of my proposals, requests and for giving green signals to my proposals in Railway Budget. Providing a halt of Sabari Express at Singarayakonda, even though a minor announcement, carries a significant impact as this will help the passengers of this area a lot. The decision of providing a halt at Singarayakonda would go a long way in serving the needs of passengers of nearly 4 Assembly Constituencies. Sanction of Road-over-Bridge (at gate No. 207) between Ongole-Surareddypalem would help the general public a lot. If the construction of ROB is completed, people need not cross the railway lines to reach the other side of the railway lines which is dangerous.

I also take this opportunity to extend a big thanks to hon. Railway Minister for sanctioning the following works which are in the interests of general passengers, people of my Ongole Parliamentary Constituency and other neighbouring constituencies.

□ Cumbum-Ongole New Railway Line would cater to the needs of the passengers and facilitates transportation of goods from the western parts of the District. This proposed line would reduce the time of travel and the distance to be travelled to Southern States from the western parts of Prakasam District. This line would connect Nadikudi-Srikalahasti Railway line and also Visakhapatnam-Chennai Railway Lines.

□ If the work of Darsi-Narsaraopet railway line is materialised it would facilitate general public to reach the new State capital of Andhra Pradesh i.e. Amravati. The funds allotted in the budget for the Cumbum-proddutur Railway Line seems far below the required amount. The same may be increased.

□ I would also thank you for provisioning in the Railway Budget for doubling railway line between Gunthakal-Guntur and also for sanctioning a third line between Vijayawada-Gudur.

I personally feel that it is my bounden duty to express my gratitude for making provision in the Railway Budget keeping my representations in view.

I request you to enhance the amounts considerably as the proposed amounts sanctioned are insufficient to complete the works in a time-bound manner. I hope and confident that the hon. Minister would also issue suitable instruction to the State Government of Andhra Pradesh to contribute its share where Central-State Partnership is required for taking up the proposed works.

Taking advantage of this, I wish to submit that there are some more facilities required in my Parliamentary Constituency and also my Prakasam district. So, with your permission, I am placing below some of the important issues and request the hon. Railway Minister to ponder over them and announce them when he replies to the debate.

Passenger Grievances:

As Ongole Station is district headquarters station where people from other States like Kerala, Bihar, Himachal Pradesh, Rajasthan are residing, passengers are requesting for halt of the following superfast trains at Ongole Railway Station for their convenience.

1. Request for Halting of Trains at Ongole

Kerala Express - Train No. 12625/12626 (Chennai-NDLS-Chennai)

Jodhpur Express - Train No. 16125/16126 (Chennai-Jodhpur-Chennai)

Jaipur Express -Train No. 12967/12968(Chennai-Jaipur-Chennai)

Pondicherry Express-Train No. 22403/22404(Pondichery-New Delhi-Pondicherry)

2. Request for Halting of Trains in Tangutur:

S.No.	Train No.	Train Name	From	To
1.	17487	Tirumala	Tirupathi	- Visakhapatnam
2.	17643	Circar	Chennai	- Egmore
3.	12603	Hyderabad	Chennai	- Hyderabad
4.	12709	Simhapuri	Guduru	- Secunderabad

3. Request for Halting of Trains at Singarayakonada:

1. Train No. 12763-12764 Tirupati - Secunderabad (Padmavathi Express)
2. Train No. 12760-12759 Chennai - Hyderabad (Charminar Express)
3. Train No. 17401-17402 Machilipatnam -Tirupati (Machilipatnam Express)

4. Request for Halting of Trains at Donakonda :

1. Train No. 22831-22832 Howrah SSPN Express, Weekly Train.

5. Request for Halting of Trains at Kurichedu :

1. Train No. 18463-18464 Prasanthi Express.

6. Request for Halting of Trains at Giddalur :

1. Train No. 22883-22884 Gareebrath Puri to Bangalore.

Request for Extension of Trains:

Train 17239-17240 Simhadri Express running between Visakhapatnam to Guntur may be extended up to Nandyala.

Train No. 57327-57328 running between Guntur to Dronachalam may be extended up to Guntakal.

Train No. 77695-77696 Demu Passenger running between Nandyala to Kurnool may be extended up to Giddalur.

Train No. 57207-57208 running between Tenali to Murkapur may be extended up to Giddalur

Train No. 17208 -17207 running between Sainagar Shirdi to Vijayawada may be extended up to Gudur Junction.

Other proposals :

Introduction of a day time Superfast Train from Ongole to Secunderabad via Nadikudi touching the new State Capital Amaravathi.

Provision of halting facility for Jodhpur Express at Ongole Railway Station. Hundreds of passengers from Ongole feel it convenient to go all the way to Vijayawada to catch the Jodhpur Express. They have to face many hardships before they board the Train at Vijayawada.

In spite of being district headquarters, Ongole town has no lift and Escalator facilities for the passengers to move from one platform to another platform. Hence both lift and Escalator facilities are to be provided.

Construction of Railway Over Bridge (ROB) at N. Agraharam Railway Gate near Pothurajupalem in Ongole Town.

Providing a new Train from Bombay to Guntur via Guntakal is essential as thousands of common people from Andhra Pradesh. (Kurnool, Mahaboob Nagar, Prakasam, Guntur) are living in Bombay.

Providing a new Express Train from Guntur to Secunderabad via Giddalur.

Train No. 17211-17212 Kondaveedu Express runs between Machilipatnam and Yashwanthpur needs to be converted into daily service.

Conversion of the Passenger Train runs from Guntur to Secunderabad as Express.

Construction of 3rd Railway Track in Markapur Railway Station and provision of roofing facility for First and Second Platforms.

In the interests of the safety of the passengers who get into the trains and who alight from the trains at Kurichedu Railway Station there is every need to increase both the height of the platform. Previously accidents were occurred and many passengers suffered while getting in and getting down from the trains.

Karavadi is a fast growing Town near Ongole and at present here is no foot over bridge for the passengers to move from one platform to another platform.

I once again request the hon. Railway Minister to include, if not all, some of the important proposals in the Budget and announce the same when he replies to the Budget as they are important ones and required for the overall development and improvement of the backward district of Prakasam district of Andhra Pradesh.

With these words, I support the Railway Budget for 2016-17 presented by the hon. Railway Minister.

***DR. KULMANI SAMAL (JAGATSINGHPUR):** The Railway Budget has categorically outlined the vision for modernization of Indian Railways having emphasis on services. It is interesting to note that this time the Minister has not taken any steps to woo the voters by offering any real benefits such as additional trains or fare relief which usually happens in Rail Budget.

The Minister has undertaken various technology –based mechanism such as Social Media and IVRS systems, bio-toilets, Wi-Fi enabled station, Automatic Ticket Vending Machines, increasing ticketing capacity and number of public services such as wheelchair enabling stations and toilets, providing 50% lower berth quota for senior citizens, and 33% for women etc. It is very good to see all these things on paper but the real test could be experienced whether we are able to attract the passengers to travel by this means. It is known to everybody that now to travel in AC coaches of train is costlier than that of some of the airlines. Might be that is one of the important reasons as to why the volume of passengers of the Railways is declining compared to last years. I would like to give data that the passenger volumes carried by Indian Railways was 8,420 million in 2012-13 which declined to 8,101 million in the previous financial year. It's a matter of concern that the declining trend has become consistent year-after-year. In this regard, the Minister of Railways has to think over just to increase the revenue of railways.

In respect of Odisha, the total outlay for 2016-17 is Rs 4,682 crore, against a demand of Rs 5,000 crore, a 30 per cent rise from last year's budget outlay. It is a welcome step and we welcome and appreciate the enhancement in outlay. I also thank the Minister for accepting the offer of partnership and sanctioning the two important long-sought projects of Jeypore-Malkangiri and Jeypore-Nabarangpur. I am also equally happy for fulfilling of the demand of our State for sanctioning the other economically viable lines of Junagarh-Ambaguda via Nabarangpur, Bereahmpur-Sambalpur and Banspani-Badbil lines with partnership of the State. However, I request the Minister to consider the demand of the Government of Odisha for a Rail based Mass Rapid Transit System for greater Bhubaneswar area because of its current status of emerging City in the country.

I would like to make a small demand in respect of naming of the Puri –Paradip superfast express train running from Puri to Paradip in Odisha. In this regard, I would like to state that Sarala Das, known as Adikabi and Sudramuni, is a 15th –century poet and scholar of Odia literature. It is hard to believe that how a self educated man from a remote hamlet named Kanakpur of coastal Odisha which is in my parliamentary constituency, Jagatsinghpur could venture an incredible feat to write the Mahabharata, Ramayana and Chandi Purana along with many more in Odia. It is important to note that he is the first scholar to write in Odia. As an originator of Odia literature, his work has formed an enduring source of information on Odisha's history, religion, civilization, culture, philosophy etc. for succeeding generations. The sense of Odia nationality has appropriately been reflected in his writings. So, to memorise the contribution of such a great personality, I would like to urge upon the Minister to name the superfast train running between Puri and Paradip via his birthplace, Kanakpur in Jagatsinghpur as Mahakabi Sarala Das superfast Express train.

However, it's a welcome step and I on behalf of my party Biju janta Dal wholeheartedly support the Budget.

***DR KIRIT SOMAIYA (MUMBAI NORTH EAST):** At the outset, I thank the Hon'ble Railway Minister for considering the issues of Mumbai Railway Zone-"Rail Parbasi Suraksha Suvidha Kshamta".

I also thank the Hon'ble Railway Minister for announcing and making provision of raising heights of all the platform of Mumbai suburban Railway Zone wherever it is necessary. Monica More incident of 2014 is an eye opener. The new Siemens Bombardier train/rakes require raising of heights of several platforms. The delay is causing loss of several human lives. The Hon'ble railway Minister has specifically insisted/emphasized measures of Mumbai Rail Prabasi Suraksha. I would suggest some more measures in this direction.

- Provision/construction of fencing between tracks/platforms to discourage crossing of railway tracks/trespassing by railway commuters.
 - Special measures on 35 accident spots of Central Railway where human casualties seems to be maximum.
 - Daily 10 passengers get minor injury, 10 major injury, 10 succumb to death. It is very high figure of loss of human lives and very melancholy. Mumbai high Court also passed several strictures in this regard.
 - There is a need to convert all 9 coaches trains into 12 coaches and 15 coaches.
 - Action plan to convert and develop automatic door system in the coaches.
 - Create awareness amongst the passengers.
 - The target to be fixed to bring down human casualties at least by 50% by 2019.
- I am sure Hon'ble Railway Minister will provide additional (at least two) escalators on following Railway stations: Mulund, Nahur, Bhandup, Kanjur Marg, Vikroli, Ghatkopar, Vidya Vihar, Govandi and Mankhurd.

As Ghatkopar railway station in Mumbai Zone is junction point of both the Ghatkopar Versova Metro and Central Railway, this station is very important. There is an urgent need to announce the Ghatkopar railway Station as a Junction and provide more basic passenger infrastructure including FOB, escalators, more ticket windows, etc

The solar rooftop provision may be made at Kanjur railway station.

***श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा इस वर्ष का रेल बजट पेश किया गया, मैं उसका स्वागत करता हूँ। यह बजट रेलवे को एक नयी गति प्रदान करने वाला बजट है और इस बजट को देखते हुए जनता में रेलवे के लिए एक नया विश्वास जगा है। यह एक ऐसा बजट है जिससे हर तबके का इंसान खुश है। इस बजट से सरकार ने जनता से किये वादों को पूरा करने का संकल्प लिया है, यह सराहनीय कदम है। वर्तमान में यात्री रेल गाड़ी से यात्रा करना ज्यादा पसंद करते हैं। हर साल के बजट में रेलगाड़ी बढ़ाये जाने की घोषणा की जाती है जबकि इसके साथ ही साथ यात्री सुविधा में विशेष ध्यान देने की जरूरत है और माननीय रेल मंत्री जी ने यात्री सुविधा बढ़ाने का पूरा ध्यान रखा है।

रात के समय में रेलगाड़ी में सुरक्षा की कमी होती है जिसके कारण अनेक अप्रिय घटना होती रहती है। ऐसी घटनाओं को रोकने हेतु सुरक्षा में लगे सुरक्षा कर्मियों की संख्या में वृद्धि करने के लिए पृष्ठावी कदम उठाये जाने चाहिए और महिलाओं के कोच की निगरानी के लिए सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाने का प्रस्ताव एक सराहनीय कदम है। इसके साथ ही साथ, प्रत्येक स्टेशन पर प्लेटफॉर्म आर-पार करने के लिए फुट ओवर ब्रिज बनाये जाने की अति आवश्यकता पर जोर दिया गया है तथा अंडर पास की आवश्यकता पर भी ध्यान दिया गया है। अतः मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद करना चाहूंगा कि देश में कई रेलवे क्राँसिंग आज भी मानवयहित हैं। उनको अब मानवयहित सेवा से अलग कर यहां पर गार्ड का प्रबंध करने का निर्णय स्वागतयोग्य कदम है जिसके कारण हर वर्ष लाखों की संख्या में दुर्घटनाएं होती थी। अब इनकी संख्या में कमी आएगी। दिव्यांग और बुजुर्गों के लिए इस बजट में सारथी सेवा, स्पेशल टॉयलेट और व्हील चेयर की व्यवस्था की घोषणा की गई है, यह एक निश्चित ही सराहनीय कदम है।

वर्तमान सरकार ने यात्रियों की सुविधा का पूरा ध्यान रखा गया है। इसी के तहत अब ट्रेन में जरूरी दवाएं और मिल्क भी मिल सकेगा। एस.सी. और एस.टी. के लिए नई व्यवस्थाएं की जा रही हैं। महिलाओं के लिए भी खास अरेंजमेंट किए जा रहे हैं। 13 हजार बायो-टॉयलेट्स बनाए जाएंगे। आई.आर.सी.टी.सी. ई-कैटरिंग सर्विस भी देखेगी। यह ऑप्शनल होगा, इसके लिए किचन बेहतर किए जाएंगे। डमसफर ए.सी. कोच होंगे। तेज और उदय में भी स्पेशल फैसिलिटी होगी। डबर डेकर नाइट ट्रेन चलाई जाएंगी।

माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में कुछ नई ट्रेन चलाने की घोषणा की है। इसमें डमसफर: गरीब रथ की तरह सिर्फ एस.सी. श्रृं कोच होंगे, बोगियों में खाना भी मिलेगा, अंत्योदय: अनरिजर्व्ड कोच ही होंगे, तेजस: 130 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलेगी। इसमें लोकल खासियत वाला खाना ऑनबोर्ड मिलेगा। वाई-फाई की सुविधा भी मिलेगी और उदय: यानी "उत्कृष्ट डबल डेकर एयरकंडीशंड यात्री" ट्रेन बिजी रूट्स पर ओवरनाइट चलेगी। अभी चार महीने पहले बुकिंग शुरू होने के बावजूद भी बिजी रूट्स पर टिकट पहले ही दिन वेटिंग में आ जाता है और मंत्री जी ने इस दिक्कत को कम करने के लिए बिजी रूट्स पर डबल डेकर ट्रेनें चलाने का एलान किया है और इससे पैसंजर्स कैपिसिटी 40 प्रतिशत बढ़ेगी, रेवेन्यू भी बढ़ेगा। लेकिन यह कहना मुश्किल है कि इससे

वेटिंग की समस्या खत्म हो जाएगी।

मैं महाराष्ट्र के मावल संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। यह एक नया लोक सभा क्षेत्र है जिसमें पूना के शहरी क्षेत्र के साथ ही साथ रायगड जिले के ग्रामीण क्षेत्र एवं आदिवासी क्षेत्र आते हैं और संसदीय क्षेत्र की जनता की रेलवे से सम्बंधित बहुत-सी मांगें वर्षों से चली आ रही हैं। मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री से इन पर विचार करने के साथ ही साथ अपनी मंजूरी प्रदान करेंगे।

1. मुंबई से दक्षिण भारत जाने वाली सभी ट्रेन खंडकी और पूना में रुकती हैं। पिंपरी चिंचवड शहर की आबादी 25 लाख से अधिक है और इससे पुणे रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की संख्या अत्यधिक बढ़ जाती है और चिंचवड से भी प्रतिदिन लाखों की संख्या में यहां यात्रियों का आवागमन होता है। अतः पुणे रेलवे स्टेशन पर यात्रियों का दबाव कम करने के लिए चिंचवड स्टेशन को "सब स्टेशन" बनाये जाने की मांग करता हूँ।
2. लोनावाला हिल स्टेशन योग के लिए बहुत ही प्रसिद्ध है और बहुत से पर्यटक यहां पर योग करने के लिए आते हैं। अतः मैं मांग करता हूँ कि लोनावाला हिल स्टेशन को रेलवे का आदर्श स्टेशन घोषित किया जाये।
3. खोपोली पनवेल के बीच नई रेलगाड़ी शुरू किए जाने की जरूरत है।
4. खोपोली से पनवेल के लिए सुबह 6 बजे पहली लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।
5. खोपोली से सुबह 6.30 बजे से 9.30 के बीच एक लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है, इससे लोगों को अच्छी सुविधा हो जाएगी।
6. खोपोली से सायं 6 से 8 बजे के बीच लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।
7. खोपोली रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की संख्या को देखते हुए और अधिक टिकट काउंटर खोले जाने की जरूरत है।
8. खोपोली स्टेशन पर आरक्षण सेवा पूरे दिन नहीं होती है। अतः यहाँ पर पूरे दिन आरक्षण काउंटर खोले जाने हेतु आवश्यक कदम उठाये जाने की आवश्यकता है।
9. लोनावाला से पूना के लिए सुबह 10 बजे से 12 बजे के बीच लोकल ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता है।
10. पूना से लोनावाला के लिए दोपहर 2 बजे से 4 बजे के बीच लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।
11. तलेगांव में यात्रियों की संख्या को देखते हुए सिड्ढगढ़ एक्सप्रेस को तलेगांव में ठहराव दिए जाने की जरूरत है।
12. पूना-भुसावळ एक्सप्रेस को तलेगांव में ठहराव दिए जाने की जरूरत है।
13. आकुर्डी रेलवे स्टेशन पर एक ही टिकट काउंटर है जो कि बहुत कम समय के लिए खुलता है और यहाँ पर टिकट लेने वालों की संख्या भी अत्यधिक है जिससे लोगों को टिकट नहीं मिल पाता है। अतः यहाँ पर और अधिक टिकट काउंटर खोले जाने के साथ-साथ इनका समय भी बढ़ाये जाने की आवश्यकता है।
14. चिंचवड स्टेशन पर प्रगति डेवकन एक्सप्रेस को ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है।
15. पिंपरी चिंचवड शहर से तातूर उस्मानाबाद के लिए ज्यादा लोग सफर करते हैं। अतः मुंबई-तातूर-मुंबई एक्सप्रेस को चिंचवड में ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है।
16. दक्षिण भारत जाने वाली सभी ट्रेनों को यात्रियों के लिए चिंचवड में ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है, जिससे आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, कर्नाटक, केरल जैसे राज्यों के बहुत से नागरिक पिंपरी, चिंचवड शहर में रहते हैं। उनको इस सुविधा का लाभ मिल सके।
17. पूना-लोनावाला के बीच प्लेटफॉर्म की ऊँचाई बढ़ाये जाने की आवश्यकता है।
18. करजत-पनवेल, खोपोली-पनवेल चौक स्टेशन के बीच नयी रेलगाड़ी शुरू किए जाने की आवश्यकता है।
19. चौक स्टेशन पर टिकट आरक्षण सुविधा केंद्र खोले जाने की आवश्यकता है।
20. नरूल स्टेशन के समस्त प्लेटफॉर्म पर शेड बनाये जाने की आवश्यकता है।
21. मेरे चुनाव क्षेत्र के समस्त रेलवे स्टेशन पर बैठने की व्यवस्था सुनिश्चित करने के लिए बैंच लगाये जाने की आवश्यकता है।
22. सभी प्लेटफॉर्म पर लाइट और फोन की व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता है।
23. तत्काल टिकट सेवा में वरिष्ठ नागरिकों एवं विकलांगों हेतु कोटा रखे जाने की आवश्यकता है।
24. इसके साथ ही साथ सभी स्टेशन पर अनेक समस्याएँ हैं, विशेष रूप से महिलाओं को इन समस्या का सामना करना पड़ता है। अतः इन सभी पर लेडिज टॉयलेट बनाये जाने की जरूरत है और प्रत्येक स्टेशन पर महिला एवं पुरुष स्वच्छता गृह बनाये जाने की आवश्यकता है।
25. लोनावाला स्टेशन जबकि बहुत ऐसी समस्याओं से जूझ रहा है, वहाँ पर स्वच्छता गृह, प्लेटफॉर्म, शेड बनाये जाने की आवश्यकता है और इसके जल्दी से जल्दी काम करने की जरूरत है।

श्री जगदम्बिका पाल (दुमरियागंज): माननीय सभापति जी, मैं आपका बहुत आभारी हूँ और मैं अशोक चव्हाण जी के विचारों को जो वे अभी सदन के समक्ष रख रहे थे, मैं बहुत गौर से सुन रहा था। निश्चित तौर से उन्होंने एक बहुत ही जिम्मेदारी की बात कही कि रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर का विकास देश की जनता की आवश्यकताओं के अनुसार, रेलवे के नेटवर्क का विस्तार, रेल में सफर कर रहे यात्रियों की सुविधाओं का विस्तार या रेल की जो आवश्यकताएं देश की आज़ादी के बाद बढ़ीं और नेटवर्क और पैसेंजर के बीच में जो गैप रहा, उसके लिए हम सबको मिलजुलकर काम करना चाहिए।

यह कहने में बहुत अच्छा लगता है लेकिन आज भी रेलवे के समक्ष अगर चुनौतियाँ हैं, तो उन चुनौतियों को हमको इस सदन में राजनीति से ऊपर उठकर देखना चाहिए और वे चुनौतियाँ हैं, चाहे रेलवे के नेटवर्क के विस्तार के लिए हों या रेलवे की यात्रियों की या जिस तरह से जो सैवशन हैं, 492 सैक्टर ऐसे हैं कि जिस रेल लाइन पर 100 प्रतिशत से ज्यादा यूटिलाइजेशन हो रहा है और जहाँ आज आवश्यकता है कि सौ प्रतिशत उन रेल लाइनों की क्षमता पर आज गाड़ियाँ दौड़ रही हैं तो निश्चित तौर से आज वहाँ पर डबलिंग की जरूरत है। किसी किसी सैवशन में ट्रिपल लाइन की जरूरत है।

इसलिए आज अगर आप देखें कि देश की आज़ादी के बाद यात्रियों की संख्या कितनी बढ़ी? आज देश क रेल के यात्रियों की संख्या में 17 गुना बढ़ोतरी हुई। फ्रैट में 9 गुना बढ़ोतरी हुई। उस

अनुपात में रेल के नेटवर्क का जो विस्तार हुआ, वह केवल दो से सवा दो प्रतिशत ही हुआ। आखिर देश में इतने समय तक आप सत्ता में थे और अगर 17 गुना यात्रियों के अनुपात में वृद्धि हुई, 9 गुना फ़ैट में वृद्धि हुई तो उस हिसाब से रेल के नेटवर्क को पिछले पचास वर्षों में विस्तारित करना चाहिए था और उस पर ध्यान देना चाहिए था। आज नेटवर्क और ट्रैफिक में आए हुए उस बड़े गैप को भरने के लिए हमारे रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी, मनोज सिन्हा जी जो काम कर रहे हैं, उसके लिए निश्चित तौर से केवल हम नहीं, पूरे देश की जनता इस बात के लिए बधाई देगी कि आज इंवेस्टमेंट बढ़ाने का काम हम कर रहे हैं।

1 लाख 21 हजार करोड़ रुपये का इंवेस्टमेंट इस साल होगा। आप बजट को देखें, इस सदन में आप भी बहुत समय से हैं, हम भी बहुत समय से हैं, हमने भी देखा कि हमेशा किसी भी रेल मंत्री के द्वारा जो बजट पेश किया जाता था, वह एक पोपुलिस्ट बजट होता था। यदि आपने कुछ मांग की तो आपके यहां से गाड़ी चला दी गयी। कहीं यदि स्टॉपेज की मांग की गई तो स्टॉपेज दे दिया गया। एक तरह से पोपुलिस्ट एनाउंसमेंट होता था। गाड़ियों को चलाने तक का ही रेल बजट का उद्देश्य रह जाता था। लेकिन मैं इस बात के लिए बधाई दूंगा कि यह पोपुलिस्ट बजट नहीं है बल्कि यह पूरी तरह से प्रोफेशनल बजट है। आज ऐसा नहीं है कि किसी एक क्षेत्र से गाड़ी चलाने की घोषणा मंत्री जी ने कर दी या किसी नेता को या किसी क्षेत्र की किसी पोलिटिकल डिमांड के आधार पर कर दिया। आज इस देश में अगर माननीय मंत्री जी ने चार गाड़ियों की घोषणाएं की हैं तो यह इस सदन में केवल तातिलों के लिए नहीं किया गया है, बल्कि जो हमसफर है, चाहे तेजस है या उदया है या अन्नचोदय है, इन ट्रेन्स की आवश्यकता कहां होगी, यह बात अगर नीड बेस होगी, डिमांड बेस होगी तो मैं समझता हूँ कि जिस रेल सैक्शन में आज 100 प्रतिशत यूटिलाइजेशन है, और अगर आज वहां भी यात्रियों को ट्रेन नहीं मिलती है या रिजर्वेशन नहीं मिलता है तो रात के समय में उस ट्रेक पर कम से कम डबल डैकर या उदया अगर चलाई जाए तो वह उस क्षेत्र के 40 प्रतिशत अतिरिक्त यात्रियों को ले जाने में सक्षम होगी।

इसलिए मुझे लगता है कि जिस तरह से पहले बजट पेश होता था, इसी सदन में हम लोग गवाह हैं कि कभी कहा जाता था कि इस बजट का सर्वाधिक पैसा बंगाल को चला गया क्योंकि अगर उस समय रेल मंत्री जी बंगाल का नेतृत्व कर रहे थे तो बजट का पैसा सर्वाधिक बंगाल में चला गया। काफी वर्षों तक कहते थे कि यह बजट तो लगता है कि बिहार के लिए है। मैं समझता हूँ कि यह सदन इस बात का गवाह रहा है कि ज्यादातर जो रेल के बजट प्रस्तुत होते थे, वे कभी बिहार या बंगाल या किसी राज्यों तक ही सीमित होते थे। मैं एन.डी.ए. की सरकार को बधाई देना चाहता हूँ कि पहली बार ऐसा हुआ है कि यह किसी राज्य का बजट नहीं है, यह सम्पूर्ण भारत का बजट है। यह सम्पूर्ण भारत का बजट है और कन्याकुमारी से कश्मीर तक, आज़ादी के बाद से आज तक यदि जम्मू-कश्मीर पूरे भारत से नहीं जुड़ा था, नार्थ-ईस्ट में मणिपुर, अरुणाचल प्रदेश नहीं जुड़ा था, तो इसके लिए कौन जिम्मेदार रहा है। आज हम सरकार को बधाई दें कि इन इलाकों के लोगों के लिए यह दिव्य स्वप्न था कि हम कभी रेल देखेंगे, आज जिस तरह से वहां टनल बनाने का काम हो रहा है, यह बहुत सराहनीय है। राज्यों के मुख्यमंत्रियों की भी शिकायतें रहती थीं कि राज्य के पिछड़े क्षेत्र हैं जैसे मुत्तायम सिंह जी कहते थे कि इटावा से ग्वालियर नहीं जुड़ा है, उसे भी जोड़ने का काम किया है। स्पेशल परपस वेहिकल से 17 राज्यों के साथ ज्वायंट वेंचर बनाकर उन राज्यों की आवश्यकता के अनुसार पूरा करने का काम किया गया है और एक एमओयू साइन किया है। हमने रेलवे के नेटवर्क के विस्तार का फैसला किया है, मैं उसका स्वागत करता हूँ।

इसके अलावा हम रेलवे के किराये में वृद्धि न करें क्योंकि रेलवे के सामने कई चुनौतियां हैं जैसे सातवें वित्त कमिशन की रिपोर्ट लागू होने जा रही है। स्वाभाविक है कि सरकार पर इसका बोझ पड़ेगा करीब 45 हजार 500 करोड़ रूपयों का भार रेल मंत्रालय पर आएगा। इतना पैसा हम देश के विकास में खर्च कर सकते थे, यह पैसा रेल के अधिकारियों और कर्मचारियों की पे कमिशन की रिपोर्ट के लिए देंगे। रेल का हमारा एशिया का दूसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है, उसे हम जिस तरह से अंडर वन मनेजमेंट काम कर रहे हैं, इसमें भी बिना यात्री किराये में वृद्धि किए अगर हम 65 हजार अतिरिक्त बर्थ जोड़ने जा रहे हैं, 17 हजार बायो टायलेट्स लगाएंगे, 400 स्टेशंस पर वाई-फाई सुविधा देने जा रहे हैं, 820 आरओबी और आरयूबी बनाने जा रहे हैं, अशोक वल्हान जी ने स्वयं कहा है कि उनके यहां इतने आरओबी बने हैं। मैं प्रभु जी को और मनोज सिन्हा जी को बधाई देना चाहूंगा कि इन्होंने 57 आरओबी उतर प्रदेश में इस बार दिए हैं और 125 आरयूबी दिए हैं। उतर प्रदेश लगातार क्षेत्रीय असंतुलन का शिकार था, नार्थ-ईस्ट रेलवे में जिस तरह से लोगों की आवश्यकताएं थीं, वे पूरी हुई हैं।

मान्यवर, हम बजट कहां से तैयार करते हैं या तो बजटरी सपोर्ट भारत का वित्त मंत्रालय होता है या हम इंटरनल रिजोर्सेस से जो कि पैसेज का है, फ़ैट का है। फ़ैट में जिस तरह से रिजेशन है 17 हजार करोड़ रूपयों का नुकसान हुआ है। इसके बावजूद हम किस तरह से पीएसयूज से, एलआईसी से या हम राज्यों के साथ 25 जॉ किलोमीटर एलआईसी के साथ आमान परिवर्तन का काम कर रहे हैं, 1600 किलोमीटर का विद्युतीकरण कर रहे हैं। वर्ष 2016-17 में 2800 रेल पथ को शुरू कर रहे हैं। कुल 11 हजार, 13 हजार पूरी आज़ादी से हुआ है। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता हूँ कि पहले छह वर्षों में 4.3 किलोमीटर प्रतिदिन रेल लाइन का कंवर्जन होता था, आज 7 किलोमीटर है और वर्ष 2017-18 तक हम इस तथ्य को 13 किलोमीटर करेंगे। वर्ष 2018-19 तक 19 किलोमीटर करेंगे। वर्ष 2016-17 में दो हजार किलोमीटर का विद्युतीकरण करने जा रहे हैं। पिछले वर्ष की तुलना में हमने 50 परसेंट परिव्यय बढ़ाया है। मेक इन इंडिया में हम दो-दो लोकों फ़ैक्टरी स्थापित की हैं।

मैं माननीय मंत्री जी का इस बात के लिए आभार व्यक्त करूंगा कि जब हम शरद त्रिपाठी, कीर्तिवर्द्धन सिंह, ददन मिश्रा, सावित्री जी, कमलेश पासवान जी आदि एमपीज जाते थे, तो मंत्री जी कहते थे कि पाँच साल के लिए साढ़े आठ लाख रूपये हैं, लेकिन पिछले सरकारों द्वारा घोषित पाँच लाख करोड़ रूपये की राशि को हम कहीं से पूरा करेंगे। We are not able to provide a single kilometre of new railway line. जहाँ एक किलोमीटर नयी रेल लाइन नहीं देने की बात कह रहे थे, लेकिन इसके बावजूद भी देश की जनता खासतौर से उतर प्रदेश की जनता की आवश्यकताओं की मांग पर 26 नयी परियोजनाएं, जिनमें नयी रेल लाइनें स्वीकृत हुई हैं, इसके लिए मैं पूरी प्रधानमंत्री जी के साथ पूरे सरकार को बधाई देना चाहता हूँ। जब से देश आज़ाद हुआ है तभी से सहजनवाँ-दोहरी घाट रेल लाइन की मांग होती थी। यहाँ पंकजी जी, कमलेश जी भी बैठे हैं, आज़ादी के बाद पहली बार ऐसा हुआ है, लगातार बुद्धिस्ट सर्किट की बात होती थी। बहाइव-श्रवस्ती-बलरामपुर होते हुए उतरौला-डुमरियागंज-बासी होते हुए नन्दौर-खलीलाबाद-मेहदावल की लाइन पाँच जिलों को जोड़ने के लिए नेपाल के समानान्तर बुद्धिस्ट सर्किट की जो मांग हो रही थी। हमें तो आज भी लगता है कि यह उस क्षेत्र के लोगों के लिए एक सपना है। यकीन कर लीजिए कि लोगों को लगता है कि कोई सपना धरातल पर उतरने जा रहा है। भारतीय जनता पार्टी-एनडीए की सरकार में यह धरातल पर उतरा है। माननीय रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी बैठे हैं, मैं उनसे कहना चाहूंगा कि आपने स्वीकृति दी। उस स्वीकृति की हमारी मांग थी कि वह बहाइव-श्रवस्ती-बलरामपुर-डुमरियागंज-बासी होते हुए खलीलाबाद की ओर यह था, लेकिन जो स्वीकृति हुई है, वह केवल बहाइव-श्रवस्ती-बलरामपुर-तुलसीपुर के लिए है। जबकि बलरामपुर-तुलसीपुर तो ऑलरेडी रेलवे लाइन पर है। अभी इसे ब्रैंडगेज करने के लिए आप और श्री प्रभु जी गये थे। उस समय हम लोगों ने इसके लिए बधाई दी थी। गोरखपुर से गोंडा आमान परिवर्तन हुआ।

आपने मुंबई के लिए सीधी ट्रेन दी और नयी गाड़ियों की घोषणा भी की। पहले बजट में केवल गाड़ियों की घोषणा होती थी। अब कम से कम तेजस, जो 130 किलोमीटर की स्पीड से चलेगी। उदय, जो डबल डैकर रेल है या हमसफर, जो श्री-एसी ट्रेन है, ये कन्याकुमारी से कश्मीर तक देश में जहाँ भी आवश्यकता होगी, वहाँ आप देते रहेंगे। निश्चित रूप से सालभर देश की जनता को गाड़ियाँ मिलेंगी। इस प्रक्रिया के लिए भी मैं अपनी सरकार को बधाई देना चाहता हूँ अन्यथा इसके लिए पूरे साल वेट करना पड़ता था। यदि एक नयी रेल गाड़ी मांगनी हो, तो सोचते थे कि जब रेल बजट आएगा, तो उसमें मांग करेंगे। आज इस दिशा में, मैं चाहूंगा कि जब माननीय मंत्री जी अपना उतर-भाषण दें तो उसमें जो बलरामपुर-तुलसीपुर के लिए किया गया है, जो कि ऑलरेडी रेलवे लाइन पर है, उसे बलरामपुर-उतरौला-डुमरियागंज-बासी-खोसराहा होते हुए खलीलाबाद किया जाए क्योंकि यह पूर्वी उतर प्रदेश का भाग है, जिसका योगदान जंगे-आज़ादी में रहा है। उस आज़ादी की लड़ाई में लोगों ने कुर्बानियाँ दी हैं। आज़ादी के बाद देश की जो आवश्यकता है, मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ, उन्होंने कम से कम एक सकारात्मक पहल की है। मैं चाहता हूँ कि भारत-नेपाल की सीमा पर सिद्धार्थनगर-महाराजगंज, जो हम लोगों का क्षेत्र है, मैं इस बात के लिए आभार व्यक्त करूंगा कि पहली बार जब भारत से प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी नेपाल गये थे और वहाँ की संविधान सभा को संबोधित किया था, तो उन्होंने कहा था कि भारत-नेपाल भाई हैं और हम इस मित्रता को एक नये फलक पर ले जाना चाहते हैं। हमारी कनेक्टिविटी बढ़े, इसके लिए नयी दिल्ली से काठमांडू तक बस सेवा शुरू हुई है। अब इस दिशा में जो रेल मंत्रालय करने जा रहा है, वह यह है कि इस बजट में बढ़नी से काठमांडू तक रेल लाइन के लिए सर्वे की घोषणा की गयी है, उसके लिए मैं बधाई देना चाहता हूँ कि आने वाले दिनों में काठमांडू के लोग, जो अभी तक बसों से आते हैं, पूरे नेपाल के लोगों के लिए, मित्र-राष्ट्र के लोगों के लिए रेल के सफर की शुरुआत होगी। वे पोखरा, बुटवल, भैरहवा में बैठेंगे और सीधे भारत की राजधानी दिल्ली या आर्थिक राजधानी मुंबई में उतरेंगे। इससे भारत और नेपाल के बीच रिश्ता और मजबूत होगा। मैं जानता हूँ कि जो मैं मुंबई के साथ जोड़ने की बात कह रहा हूँ, वह जुड़ेगा। मैं आपको धन्यवाद देते हुए कहना चाहता हूँ कि भारत-नेपाल की सीमा पर एक पलाई ओवर बने, जहाँ हजारों ट्रैक रोज आती-जाती हैं। इससे भारत-नेपाल के लोगों को बहुत सुविधा होगी।

इन्हीं शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, मैं उसका समर्थन करता हूँ।

श्री मनोज सिन्हा : सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने जिस रेल लाइन का जिक्र किया है, वह पहले से प्रस्ताव में है और सम्माननीय रेल मंत्री जी जब जवाब देंगे, तो मैं समझता हूँ कि उनकी पूरी भावना का ख्याल रखते हुए उसे समाहित किया जाएगा।

***SHRI R.K.BHARATHI MOHAN (MAYILADUTHURAI):** In the Southern railway, in my Mayiladuthurai Parliamentary Constituency, Papanasam is one of the important railway Stations in the main line between Trichirapalli and Chennai. Further, Papanasam is a Taluk headquarters and it is surrounded by important pilgrim centres such as Arulmigu 108 Sivalayam, Arulmigu Karbarakshambigai, Arulmigu Plaivananathar shrine, etc. Presently, all passenger trains and 5 express train stop here in both directions. A UTS linked PRS is functioning in this station. This station is earning Rs. 8.00 lakhs and above as monthly passenger ticket revenue. This station has good passenger patronage level.

Now, passengers are also demanding for the stoppage of T.No. 12083/12084 Mayiladuthurai-Coimbatore Jan Sadapthi Express here. This train stops at small stations like Irugur, where revenue is lesser than papanasam. It may be noted that Train no. 12081/12082 - Thiruvananthapuram-Kannur Jan Shadapthi Express stops at various stations located in short distances like Mavelikara, Chenganoor, Kayamkulam, Vadakara, etc. But this genuine demand is declined by the southern railway for the reasons not acceptable to travelling public.

In line with the practice followed for providing stoppages with regard to Jan Sadapthi Express trains, the request for providing stoppage of Jan Sadapthi express at Papanasam railway station which is highly justifiable.

I therefore request you to kindly consider the demand of the passengers for stopping T.Nos. 12083/12084 Exp at Papanasam favorably.

DR. J. JAYAVARDHAN (CHENNAI SOUTH): Hon. Chairman, Sir, the Railway Budget has been presented by the hon. Minister in a challenging time when our country is dealing with tepid growth of our economy's core sectors due to international slowdown coupled with looming impact of the Seventh Pay Commission. Further, declining modal share of Indian Railways, which dropped from 62 per cent in 1980 to 36 per cent in 2012, is continuing to exert pressure on the institution. The hon. Minister had said in the Budget speech, "This is a Budget which reflects the aspirations of each and every Member of the railway family." But it should be mentioned here that it had certainly not reflected the views of the millions of railway families in Tamil Nadu. When the hon. Railway Minister came to our State recently he had said, "Tamil Nadu has not got its due share in railway projects over the years resulting in backlog of development and the Centre is committed to correct it." But a serious question arises here as to whether justice has been done in the current Budget for the commuters in Tamil Nadu.

Tamil Nadu, in the Railway Budget, gets only Rs. 2,064 crore for the upcoming financial year which is an increase of just one per cent when compared to the previous year, while a few other States received an allocation which is 25 per cent to 30 per cent higher than what they have received in the last Budget. With various pending railway projects in Tamil Nadu and the Ministry's stand for piecemeal allocation of money for the projects without a proper outlay and a proper roadmap for achieving its goal shows that it will take years for the Railways to increase their infrastructure and capacity to operate more trains in Tamil Nadu. It will take years for new lines and doubling to be completed as there is no remarkable increase in the fund allocated for projects in Tamil Nadu in the Railway Budget.

I would like to highlight a number of railway projects which are pending with the Ministry, which are crucial for the development of rail transport and for development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu, which have been mentioned by our hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchai Thalaivi Amma in the Vision Tamil Nadu 2023 Document, namely complete doubling of Chennai – Kanyakumari line; Sriperumbudur – Guindy freight line; Chennai – Thoothukudi freight corridor; high speed passenger rail link – Chennai – Madurai – Kanyakumari; high speed passenger rail link – Madurai to Coimbatore; high speed passenger rail link – Coimbatore to Chennai; Chennai – Bengaluru high speed rail link; Chennai – Bengaluru freight corridor; Avadi – Guduvancheri rail link; Avadi – Thiruvallur – Ennor port link;

I would also like to mention here that a number of railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have not been commenced so far due to lack of sufficient funds. They are, namely 5th and 6th line on Chennai to villivakkam; new line for Villivakkam and Katpadi sections; new line from Chidambaram to Attur *via* Ariyalur; doubling from Tindivanam to Kanyakumari; new line from Bodinayakanur to Kottayam; doubling from Renigunta to Arakonam; 3rd and 4th lines from Attipattu – Gummidipoondi; new line from Jolarpettai to Hosur *via* Krishnagiri; new line between Mayiladuthurai – Thirukadaiyur – Tharangambadi – Tirunallar – Karaikal; new line from Ramanathapuram – Kanyakumari *via* Thoothukudi – Tiruchendur; new line between Karaikudi -- Thoothukudi *via* Ramanathapuram; new line from Karaikal to Sirkazhi; new line from Salem, Namakkal – Karaikal *via* Perambalur, Ariyalur; doubling from Thiruvananthapuram to Kanyakumari *via* Nagercoil; Gauge conversion between Madurai and Bodinayakanur and new line from Bodinayakanur to Ernakulam; new line between Dindigul to Kumuli *via* Bodi and Theni; doubling and electrification of Madurai – Kanyakumari *via* Tirunelveli line, including Nagercoil Junction Terminal facilities; new BG line between Chennai and Sriperumbudur *via* Saidapet; new line between Thanjavur and Ariyalur; new line from Madurai – Karaikudi *via* Melur.

The Budget speech made by the Minister has plenty of announcements such as the greater role of information and communication technology to deliver services to passengers, namely use of FM radio, increasing access to free wi-fi and even making use of the Helpline for additional services instead of just train information. But how much of it will be implemented and how soon it will be executed need to be answered. The railway administration should ensure that the easy-to-use technology works properly and it has been a frequent complaint by the commuters that the free wi-fi hardly works even in the terminals as bandwidth is a major problem. The mobile application for the Indian Railways are not so mobile application friendly and features such as knowing on which platform the train is coming, where the coach position is and on what station they can order their food should be made available through mobile application.

Coming to cleanliness part of Indian Railways, Swatch Bharath campaign was started by our hon. Prime minister for a clean India. But the cleanliness of railway stations in Tamil Nadu especially Chennai is very bad, and is extremely worse in MRTS stations. It is a pathetic condition wherein the railways operate dirty coaches even in premium trains like the Pandian Express and the Vaigai Express.

It is unfair for the suburban rail development in Chennai to be let out of the Budget. The upgradation of suburban transit systems in Mumbai, Delhi and Kolkata have been dealt with great details but in the case of Chennai, no specific plans for upgradation by the Indian Railways themselves have been announced. An increase in frequency of services and better computer time is the need of the hour. Minor things which matter to passengers like robust platforms, roofs and food stalls at station can be developed quickly if certain policy changes are made.

Air-conditioned coaches for suburban trains were announced a few years ago but it failed to take off. It has been the request of commuters for a congestion-free travel by introducing 12 car racks, increasing service during non-peak hours, installing CCTV cameras and providing better sanitation facilities in suburban railway stations. Safety of commuters in MRTS should be ensured by installing CCTV cameras in all MRTS stations. There has been a rapid rise in the incidents of derailment of MRTS trains and necessary action should be taken so that such incidences never happen in the future. It has been a long pending demand of commuters for early completion of entire Route proposed under CMRL and MRTS projects and the operation of circular trains connecting Chennai, Arakkonam and Chengalpet.

The extension of MRTS project from Velachery to Saint Thomas Mount is the need of the hour and the work has been progressing at a snail's pace. When we are in a time where metro cities in our country have four Railway terminals, Chennai has only Central and Egmore and if Royapuram terminal could be upgraded like Tambaram it would result in better connectivity.

Lastly, Passenger Reservation Centre should be opened up in the Saidapet railway station. In conclusion, Railway Budget has failed to meet the expectations of the people of Tamil Nadu on the whole. Thank you.

***SHRIMATI KAVITHA KALVAKUNTLA (NIZAMABAD):** At the outset, I would like to take this opportunity to congratulate our railway minister, Shri Suresh Prabhu ji for presenting a visionary and a forward looking Railway Budget for this year.

Apart from that, on behalf of the people of my constituency Nizamabad, I would like to sincerely thank Suresh Prabhu ji for sanctioning the remaining Rs 70 crore for Peddapalli-Nizamabad line which has been a long pending dream of the people in my constituency for more than 2 decades, and also for sanctioning the new line from Bodhan to Bidar.

The fact that you have taken concrete actions on the 130 points mentioned in last year's railway budget, deserves to be congratulated too. In addition to that, on behalf of the people of Telangana, I would like to also specially thank the Minister for the following prominent announcements to our state

- Rs. 80 crore for Secunderabad-Mahbubnagar doubling works
- Rs 90 crore for Munirabad –Mahbubnagar line
- Rs. 20 crore for Macherla-Nalgonda railway line
- Rs.15 core for Raghavapuram-Mandamarri line
- Rs. 114 crore for Kazipet -Vijayawada third line
- Rs 5 crore for the construction of ROB between Kazipet -Warangal
- Rs 5 crore for the construction of the subway between Peddapalli-Jagtiyal

I would like to request our Railway Minister, that as we all know our State of Telangana is a new State, the development of the infrastructure especially in the railway sector would be one of the most key enabling factors in taking our State forward economically and I sincerely request more generosity in this regard.

I also would like to take this opportunity to request our Hon'ble Minister to reconsider the proposal for the Railway Coach factory at Warangal in my state apart from sanctioning a cold storage perishable goods facility in all the major stations of my state also. This would go a long way towards helping the farmers in our state to get a better price for their produce, rather than remaining at the mercy of the middlemen.

I would like to request our Hon'ble Minister to kindly consider Telangana as a special case as it is a totally land locked state and especially to encourage more growth in our state, a dedicated freight corridor spanning our State is the utmost need of the hour. Our Hon'ble minister is personally aware of the fact that Telangana has one of the best industrial friendly policies in the country and a dedicated freight corridor for our state would only help bringing in rich dividends to our nation as well.

Apart from that, as one of the largest public sector employers and having the rare privilege of presenting a separate budget every year, I request the Hon'ble Minister to consider increasing the reservation for physically handicapped people from the 3% to 4%.

While congratulating the Minister for reflecting a greater degree of gender sensitivity in the budget, I also would like to request him, as the International Women's Day is also coming to seriously think of increasing the intake of women in the railways for all disciplines under the sports quota. I hope you would seriously consider this and it would really be a gift for our talented women sportspersons for our next year's Women's Day

Last but not the least, I would like to remind the Hon'ble minister that the PPP in our country especially in the infrastructure sector have not

functioned effectively. So, as this is a public good and working in the larger interests of our nation, I urge the Minister to leverage the advantages of a PPP mode only where it is necessary. Lastly, I would like to convey my best wishes to our Minister and hope that under his dynamic and visionary leadership, Indian railways would attain greater heights in the day to come.

श्री सुनील कुमार मण्डल (बर्धमान पूर्व) : सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मेरा संसदीय क्षेत्र बर्धमान पूर्व है, जो कि वैंस्ट बंगाल राज्य में आता है। मेरे संसदीय क्षेत्र में काटवा से सियालदाह कोई लोकल ट्रेन नहीं है। हमारी यह बहुत बिजी सिटी है और काफी लोगों का रोज आना-जाना होता है। बेनडेल से सियालदाह तक के लिए लोकल ट्रेन है। हमने वहां के डी.आर.एम. को इस बारे में पत्र भी लिखा और मंत्री जी को भी लिखा कि बेनडेल की लोकल ट्रेन है, उसे काटवा तक चलाया जाए। इसमें अधिक पैसा भी खर्च नहीं होगा और वहां की जनता को बहुत सुविधा भी हो जाएगी। इसलिए मेरी आपसे रिक्वेस्ट है कि काटवा से सियालदाह तक एक लोकल ट्रेन सुबह के समय चलाई जाए। काटवा से सियालदाह सिर्फ एक ट्रेन है और वहां डबल लाइन का भी काम चल रहा है। रेलवे को जमीन उपलब्ध कराने के लिए मैंने स्वयं किसानों से बात करके रेलवे को जमीन दिलाई है। सिर्फ एक लोकल ट्रेन वहां के लिए हम लोग मांग रहे हैं। दुर्गापुर वैंस्ट बंगाल बहुत व्यस्त शहर है और कोलकाता के बाद दूसरा सबसे बड़ा औद्योगिक तथा महत्वपूर्ण शहर है। हमारे यहां सियालदाह राजधानी, झवड़ा राजधानी ट्रेन चलती हैं, लेकिन सिर्फ सियालदाह राजधानी ट्रेन दुर्गापुर में रुकती है। उस समय बहुत व्यस्त समय होता है और कोई लोकल ट्रेन नहीं है। इसलिए हम चाहते हैं कि एक लोकल ट्रेन दुर्गापुर से झवड़ा तक चलाई जाए।

अगर उपरोक्त मांग हमारी मान लेंगे तो हम रेल मंत्री जी के बहुत-बहुत आभारी होंगे।

श्री राजन विचारे (ठाणे) : सभापति जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी को हार्दिक बधाई देता हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छा रेल बजट पेश किया है। इस रेल बजट में खर्चों को सीमित रखते हुए यात्रियों को सुविधा देने और गुणवत्ता बढ़ाने पर जोर दिया गया है। मेरा मानना है कि यह रेल बजट वाकई में दूरगामी परिणामों वाला है, जिसके बेहतर नतीजे हमें जल्द ही आने वाले समय में नजर आएंगे। मैं आपको नवी मुंबई में बन रहे अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे एवं छत्रपति शिवाजी हवाई अड्डा को आपस में जोड़ने के लिए धन्यवाद देता हूँ एवं आर्थिक नगरी मुंबई में दो एलिवेटिड उपनगरीय रेलवे कॉरिडोर वर्तमान-विशर एवं सीएसटी से पनवेल के निर्माण एवं मुंबई उपनगरीय स्टेशनों के निवृत्ती सतह के सभी प्लेटफार्मों की सतह को ऊंचा करने के फैसले के लिए धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, वैसे तो रेल बजट में समाज के हर वर्ग के लोगों एवं उनकी जरूरतों का पूरा-पूरा ध्यान रखा गया है। मैं निम्नलिखित घोषणाएं जो मुझे अच्छी लगीं, उस पर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जैसे, रेल किराये में इस बार बढ़ोतरी नहीं हुई है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ। हर श्रेणी के कोच में महिलाओं को 33 प्रतिशत तक आरक्षण एवं ट्रेनों में पायलट प्रोजेक्ट के आधार पर बच्चों के खाने की अलग से व्यवस्था होगी। ट्रेन के हर कोच में जीपीएस सिस्टम लगेगा। अहमदाबाद-मुंबई हाईस्पीड ट्रेन चलेगी। रेलवे वरिष्ठ नागरिकों के लिए निवृत्ती सीट का कोटा बढ़ाकर 50 प्रतिशत करेगी। अब कुलियों को सहायक कड़ा जाएगा एवं उन्हें उचित प्रशिक्षण दिया जाएगा। 400 रेलवे स्टेशनों का सार्वजनिक-निजी भागीदारी के जरिए आधुनिकीकरण में मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे स्टेशन जिसे देश की पहली रेल देने का गौरव प्राप्त है एवं नवी मुंबई, मीरा भंडर, मीरा रोड को शामिल करने का आग्रह करता हूँ। 400 रेलवे स्टेशनों को वाई-फाई युक्त बनाया जाएगा, जिसमें मैं ठाणे, नवी मुंबई, मीरा भंडर एवं मीरा रोड स्टेशनों को शामिल करने का आग्रह करता हूँ। ट्रेन में सफर के दौरान यात्रियों को बीमे की सुविधा होगी एवं साथ ही दिव्यांगों के लिए अलग से शौचालय बनाए जाएंगे। इसका मैं स्वागत करता हूँ। आदरणीय रेल मंत्री जी, जब रेल बजट पेश होने वाला होता है तो देश के करोड़ों लोगों की निगाहें आप पर रहती हैं एवं आप बहुत हद तक लोगों की अपेक्षाओं को पूरा भी करते हैं। मैं महाराष्ट्र के ठाणे से चुना हुआ जनप्रतिनिधि हूँ एवं वहां की रेल से सम्बन्धित समस्याएं मैंने समय-समय पर आपके सामने रखी हैं एवं संसद में भी उठायी हैं। मैं आपका अभिनंदन करता हूँ कि आप पहले ऐसे रेल मंत्री हैं जिन्होंने रेल मंत्री बनने के बाद ऐतिहासिक स्टेशन ठाणे जहां से देश की पहली ट्रेन बंबई से ठाणे के बीच 16 अप्रैल 1853 में चली थी। वहां के लोगों के साथ आपके अधिकारियों की मीटिंग की एवं उनकी समस्याओं का समाधान भी किया।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान पिछले बजट की घोषणाओं जैसे एम्यूटीपी-3 योजना जिसमें एरौली-कलवा एलिवेटिड मार्ग के लिए 428 करोड़ का प्रावधान किए जाने की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूँ, जिस पर अभी तक काम शुरू नहीं हो पाया है। ठाणे रेलवे स्टेशन को विशेष दर्जा दिए जाने के लिए प्रावधान किया गया था, लेकिन उस पर कुछ काम नहीं हुआ है। मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को भी इस रेल बजट से काफी उम्मीदें हैं एवं मुझे भरोसा है कि आप मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों की उम्मीदों पर पूरी तरीके से खड़े उठेंगे। मुझे पूरा विश्वास है कि जब आप रेल बजट में संशोधन करेंगे तब निम्नलिखित बिंदुओं पर अवश्य विचार करते हुए इस रेल बजट में शामिल करने की पहल करेंगे। ठाणे तथा मुलुंड स्टेशन के बीच मेटल अस्पताल की जगह पर प्रस्तावित विस्तारित एलिवेटिड रेलवे स्टेशन के निर्माण का कार्य शीघ्रता से पूर्ण करवाना चाहिए। अनुमानित खर्च 218 करोड़ रुपये है, ताकि योजना जो चार लाख यात्रियों का बोझ अकेले ठाणे स्टेशन पर पड़ता है उसे आधा या कम किया जा सके। इसकी मांग काफी पुरानी है जिस पर तुरन्त ध्यान देना चाहिए। ठाणे से दीवा के बीच की पांचवीं तथा छठे रेल लाईन के अर्धे काम को जल्द पूरा करवाना चाहिए। लोकल यात्रियों की सुविधा के लिए ठाणे, नवी मुंबई, मीरा भंडर एवं मीरा रोड रेलवे स्टेशनों पर टिकट वैडिंग मशीनों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। ठाकुर्ती, दीवा तथा खारंगवां

स्थानों पर रेलवे क्राँसिंग के ऊपर पुल बनाने की आवश्यकता है ताकि लोकल ट्रेनों की संख्या को बढ़ाया जा सके। भविष्य में मेट्रो तथा मोनो रेल के मार्ग के पास पड़ने वाले स्टेशनों को आपस में जोड़ने की आवश्यकता है। यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे, नवी मुंबई, मीरा भंडर एवं मीरा रोड रेलवे स्टेशनों के अंदर एवं बाहर दोनों जगहों पर उच्च दर्जे के सीसीटीवी कैमरे जगह-जगह पर लगाए जाएं। ठाणे-पनवेल हार्बर मार्ग पर ज्यादा लोकल सेवा शुरू की जाए। आधुनिक सिग्नल प्रणाली जैसे कैब सिग्नलिंग द्वारा लगभग सौ लोकल ट्रेनें बढ़ सकती हैं।

19.00 hours

मुंबई लोकल में स्वचालित दरवाजे लगाये जाने चाहिए। साथ ही वातानुकूलित लोकल ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता है। प्रतिदिन कम से कम आठ से दस लोग, जिनमें से आधे लोग रेल लाइन पार करते हुए और आधे लोग लोकल ट्रेनों के गेट पर खड़े होकर यात्रा करने के दौरान अपनी जान गंवाते हैं, जिसमें कमी आएगी। मुंबई लोकल ट्रेन में बैठने की व्यवस्था को मेट्रो की तर्ज पर बनाया जा सकता है, ताकि ज्यादा से ज्यादा लोग सफर कर सकें। ठाणे (कोपरी) पूर्व रेल सटीस-2 योजना तैयार है, जिसे जल्दी से जल्दी मंजूरी देने की आवश्यकता है।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में तातुर के लोग बड़ी संख्या में रहते हैं, उन लाखों लोगों की तरफ से मैं आपका अभिनंदन करता हूँ।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, one minute, please. Hon. Members, there are two-three more Members to speak on the Railway Budget. Then we shall take up the 'Zero Hour'. If the House agrees, till then, the time of the House may be extended.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIHA NAIDU): Chairman, Sir, my suggestion is, please extend the House up to 8 o'clock. The reason is, more than formality, on Railways, every Member or every area has one issue or the other. They want it to go on record so that the officers can look into that. At the same time, tomorrow is a non-official day and then we have to conclude it by Tuesday. Monday is also a holiday. Please keep all these things in mind. Whoever is interested, they will be speaking. Let us not make it a formality as to how many Members are there or not there.

SHRI K.C. VENUGOPAL : After taking up the 'Zero Hour', the House will run up to 9 o'clock.

SHRI M. VENKAIHA NAIDU: How Budget is less important and 'Zero Hour' becomes more important Venugopal ji?

HON. CHAIRPERSON: The time of the House is extended up to 8 o'clock. Okay.

श्री राजन विद्यार: मेरे संसदीय क्षेत्र में तातुर के लोग बड़ी संख्या में रहते हैं, मैं उन लाखों लोगों की तरफ से मैं आपका अभिनंदन करता हूँ कि आपने मुंबई, तातुर एक्सप्रेस ट्रेन के ठाणे स्टेशन पर ठहराव के आदेश दिये हैं। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि मुंबई-तातुर एक्सप्रेस ट्रेन के ठाणे स्टेशन पर स्थायी ठहराव के आदेश दें, साथ ही राज्यपाली एक्सप्रेस का ठाणे रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए। एल.टी.टी. कोवीवली एक्सप्रेस ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाए, त्रिवेन्द्रम जयंती जनता एक्सप्रेस ट्रेन का ठाणे स्टेशन पर ठहराव होना चाहिए, ताकि केरल के अधिकांश लोग जो ठाणे, बोशिवली, वसई तथा आसपास के क्षेत्रों में रहते हैं, इसका उन्हें फायदा मिल सके। इसके अलावा 12128 अप एवं 12127 डाउन इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन में कुछ अतिरिक्त डिब्बे लगाए जाएं, ताकि डेली पास होल्डर्स के लिए यात्रा आसान हो।

इसके अलावा सिडको द्वारा ठाणे, वाशी मार्ग पर दिया एवं बोनकोड नामक दो नए रेल स्टेशनों का प्रस्ताव पेश किया गया है। सिडको द्वारा बनाए गए स्टेशनों का हस्तांतरण रेलवे के पास जल्द से जल्द होना चाहिए। नवी मुंबई के प्रस्तावित अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा तथा जवाहरलाल नेहरू पोर्ट उरण के लिए जाने हेतु हार्बर रेल मार्ग से सीवूड रेलवे स्टेशन से उरण के लिए जाने वाला रेल मार्ग प्रस्तावित है, इस मार्ग पर नया रेलवे ट्रैक तथा स्टेशन का निर्माण का कार्य धीमी गति से चल रहा है, उसमें तेजी लाने की आवश्यकता है।

मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे, नवी मुंबई, मीरा भंडर एवं मीरा रोड रेलवे स्टेशनों पर महिलाओं के लिए शौचालय और विश्रामगृहों की संख्या बढ़ाना जरूरी है। ठाणे रेलवे स्टेशन को ऐतिहासिक स्टेशन का दर्जा दिया जाए एवं सरकार को इसके विकास के लिए विशेष अनुदान की घोषणा करनी चाहिए। ठाणे से वाशी के बीच हार्बर रेल लाइन की ट्रेने चलाई जाती हैं, यदि इसे मेन लाइन से जोड़ दिया जाए एवं वाशी से ठाणे छोकर सीएसटी जाने वाली लोकल चलाई जाए तो हार्बर लाइन पर भीड़ कम हो सकती है, साथ ही मेल गाड़ियों की खिड़कियों पर लगी मिल एल्युमिनियम की डोनी चाहिए, जैसे कि मुंबई लोकल में हैं, ताकि वेन स्वेचिंग जैसी घटनाएं बंद हों। इसके अलावा मैं आपसे पूना-लोनावला तीसरे ट्रैक को जल्दी शुरू करने की मांग करता हूँ।

ठाणे से मुंबई एवं कल्याण के बीच में चलने वाली लोकल ट्रेनों से बढ़ते छांटों के कारण मुंबई उपनगरीय रेलवे प्रणाली में हो रही आकस्मिक मौतों की बढ़ती प्रवृत्तियों की समीक्षा नाम की एक कमेटी का गठन किया गया था, जिसका मैं भी एक सदस्य हूँ। कमेटी मीटिंग में सदस्यों द्वारा मुंबई लोकल एक्सिडेंट्स में कमी लाने हेतु कई सुझाव दिए गए थे।

मुंबई के सभी सांसदों और महानगर पालिका के कमिश्नरों ने रिपोर्ट पर हस्ताक्षर किए थे एवं उन कामों को पूरा करने के लिए 21 हजार करोड़ रुपये की सिफारिश सदस्यों द्वारा की गई थी, जिसे रेल बजट में शामिल करना चाहिए। मेरा आपसे अनुरोध है कि कृपया उपरोक्त मांगों की गंभीरता को समझते हुए इस संशोधित रेल बजट में शामिल करने की कृपा करें और मेरा यह सुझाव है कि महाराष्ट्र राज्य को आवंटित राज्य की राशि में उचित वृद्धि की जाए, जिससे वहां समस्त बकाया कामों को समय से पूरा करने में तीव्रता मिले। माननीय रेल मंत्री जी ने ऐसा बजट पेश किया है, जो रेल के बुनियादी ढांचे को मजबूत करने का काम करेगा। यह स्पष्टता, सुरक्षा तथा स्वच्छता को समर्पित बजट है। ट्रेनों की स्पष्टता बढ़ाना रेलवे की एक सकारात्मक पहल है। अंत में मैं पूर्ण तोनावला के तीसरे रेलवे ट्रैक को जल्दी से जल्दी शुरू करने की भी मांग करता हूँ और एक बार फिर माननीय रेल मंत्री जी को इस रेल बजट के लिए शुभकामनाएं देता हूँ और इस बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री एम. वैकेरिया नायडू : सभापति महोदय, सदस्य के नाते और नागरिक के नाते मेरा एक सुझाव है, जो कि मैंने अभी मंत्री जी को बताया है। अभी ठाणे के हमारे सदस्य ने ट्रेन के बारे में बोला, हम सब लोगों को थोड़ा इसके बारे में सोचना चाहिए, रेलवे को भी सोचना चाहिए कि एलटीटी एक्सप्रेस - लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस को एलटीटी एक्सप्रेस कहें तो साउथ में क्या अर्थ होता है, वह हमें मालूम है। कल से शुरू करेंगे कि महानगर गांधी एक्सप्रेस - एम.जी. एक्सप्रेस, सरदार पटेल - एस.पी. एक्सप्रेस। थोड़ा रेलवे इसको भी देखे। सिंपली लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस कहना चाहिए। तिलक जी कितने बढ़िया नेता थे, वह हम सबके लिए मान्य हैं। थोड़ा इसको ध्यान में रखें और मंत्री जी को भी मैं बोलता हूँ। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : यही बात सीएसटी के बारे में भी सोचना है, जो कि छत्तीसगढ़ शिवाजी टर्मिनल है। ... (व्यवधान)

श्री एम. वैकेरिया नायडू : सभापति जी अंग्रेजी की मानसिकता है शॉर्ट में बोलना। यहूल गांधी अटल नाम है, कुछ लोग, अखबार वाले वाले शॉर्ट में आर.जी. लिखते हैं। ... (व्यवधान)

***SHRI S.R. VIJAYA KUMAR (CHENNAI CENTRAL):**

At the outset, I thank the Honourable Railway Minister for no increase in the passenger and freight fares.

In the Budget (railways) for 2016-17, I welcome the announcement of the first ever rail auto Hub to be set up at Chennai. The announcement of North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai is a good step. But this corridor and the proposed East Coast Corridor which terminates in Vijayawada should be extended up to Thoothukudi to fulfill Tamil Nadu's long standing request to create a Chennai-Thoothukudi freight corridor. Here, I may mention that the Chennai-Thoothukudi Freight Corridor finds a place along with Chennai-Madurai-Kanyakumari high speed passenger link and Coimbatore-Madurai high speed passenger link in the Vision 2023 document, for which the Government of Tamil Nadu had indicated its in-principle approval to be implemented through an SPV.

The initiative of MOUs with States will yield greater good if the views of states of Tamil nadu are taken into consideration before finalizing the draft MOU.

The detailed attention to enhancing passenger amenities, including issues relating to safety of women, providing greater accessibility to the differently abled and senior citizens is a good measure. The improvement of redressal mechanisms by introducing more digital modes including an entirely 'app' based mechanism should also take into consideration the digitally illiterate common man without a smart phone.

While I welcome the steps for the upgradation of the railway stations at the pilgrim centres of Nagapattinam and Velankanni, other important pilgrim centres in Tamil Nadu including Srirangam and Rameswaram should also be included.

To our utter dismay, there is no specific plan for upgradation of suburban transit systems in Chennai as in the case of Mumbai, Delhi and Kolkata. This should be looked into. The diamond Quadrilateral High Speed rail corridors which were announced in the last year's Railway Budget should also be given adequate importance.

Chief Minister of Tamil Nadu, Honourable Dr. Amma has reiterated speedy completion of the railway projects currently under implementation in the State of Tamil Nadu, including the double lining of the entire stretch from Villupuram to Kanyakumari. I urge upon the Honourable Railway Minister to accord top priority to these issues. I hope that genuine consultation takes place in the formulation of a National railway plan that has been announced.

I conclude by echoing the views of the Chief Minister of Tamil Nadu, Honourable Dr. Amma that the Honourable Railway minister could have done more to meet the expectations of the people of Tamil Nadu.

श्रीमती जयश्रीवेन पटेल (मेहसाणा) : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी श्री सुरेश प्रभु जी द्वारा पेश किए गए रेल बजट के समर्थन में खाड़ी हुई हूँ। वलौ मिल कर कुछ नया करें। सुरेश प्रभु जी ने भारतीय रेल के पुनर्गठन, पुनर्निर्माण और पुनरुद्धार के लिए सिर्फ नारा ही नहीं दिया है, इससे ही प्रतीत होता है कि रेल क्रांति में अब निश्चित ही कुछ और नया देखने को मिलेगा और इससे भारतीय रेल गति पकड़ेगी। एक कहावत है - कहते हैं कि हम कुदरती अकाल को पहुंच पाते हैं, मगर सोच के अकाल को, हमारे विचारों के अकाल को हम कभी नहीं पहुंचेंगे। अगर विचारों का, नई सोच का अगर अकाल पड़ता है तो मनुष्य उसे पहुंच नहीं पाता है। हमारे प्रधान मंत्री जी ने और रेल मंत्री जी ने एक नई सोच के साथ भारतीय रेल में यात्रियों को और अधिक सुविधाएं देने का जो प्रस्ताव रेलवे मंत्री जी ने रखा है, मैं इसकी सराहना करती हूँ। इसके तहत रेलों में 65 हजार अतिरिक्त बर्थ और 25 हजार वैडिंग मशीनें उपलब्ध कराई गई हैं। हमारे प्रधान मंत्री जी, नरेंद्र भाई के स्वच्छता अभियान के अंतर्गत रेलवे ने विश्व का प्रथम बायो वैक्युम टॉयलेट विकसित किया है और रेलों में 17 हजार बायो टॉयलेट प्रदान किए हैं। रेलवे में संपूर्ण देश में मोबाइल एप के साथ-साथ 1780 स्वचालित टिकट मशीनें लाने का जो प्रस्ताव रखा गया है, उसमें लोगों को अवश्य सुविधा होगी। वर्ष 2015-16 के लिए 139 बजट उद्घोषणाओं पर कार्य शुरू किया गया है।

माननीय सभापति महोदय, पहली बार ऐसा हुआ है कि अभिमति बजट में पिछले साल जो घोषणाएं की थीं, 139 योजनाएं कार्यान्वित की गईं, यह पहली बार हुआ है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ और वह पूजा के प्रति जवाबदेहिता प्रतीत करता है। यह सिर्फ उद्घोषणा ही नहीं है, बल्कि क्रियान्वयन के प्रति प्रतिबद्धता है।

कांग्रेस के शासन में 30 सालों में, अभी हमारे माननीय संसद सदस्य ने बताया था, कि 99 परियोजनाएं थीं, उनमें से 30 सालों में केवल एक ही परियोजना पूरी हुई है। वर्ष 2015-16 के लिए जीवन बीमा निगम के जरिए सुनिश्चित वित्तपोषण 2500 किलोमीटर बड़ी आमान लाइनों को चालू करना था तथा 1600 किलोमीटर का विद्युतीकरण किया जाएगा। यह सराहनीय कदम है। वर्ष 2016-17 में 2800 किलोमीटर रेल पथ को चालू करने का लक्ष्य निर्धारण, बड़ी आमान लाइनों पर कांग्रेस के शासन में पिछले 6 वर्षों में लगभग 4.3 किलोमीटर प्रतिदिन की औसत की तुलना में हमारी सरकार ने 7 किलोमीटर प्रतिदिन की गति से चालू करने का लक्ष्य भी रखा है, वह अभिनन्दनीय है। वर्ष 2017-18 में लगभग 13 किलोमीटर 19 करोड़ भूमि दिवस के रोजगार सृजन का लक्ष्य भी रखा गया है, वह सराहनीय है। भाविष्य की संकल्पबद्धता पहली बार पिछली परियोजना के मुकाबले की गई है। वर्ष 2016-17 में सार्वजनिक निजी भागीदारी के अन्तर्गत नारंगोल और (हजीरा) गुजरात पोर्ट के लिए रेल कनेक्टिविटी का कार्यान्वयन किया गया है। इसके लिए मैं रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ।

मेक इन इंडिया के तहत दो लोकों फैक्ट्रियों के लिए नीलामी को अन्तिम रूप दे दिया गया है, यात्रु को आरामदायक बनाने के लिए 65,000 अतिरिक्त शायिकाएं बनाने और 2,500 वाटर वैडिंग लगाने, साज-सज्जा के सवारी डिब्बों वाली महामना एक्सप्रेस चलाई जाएगी। इससे यह प्रतीत होता है कि वलौ हम सब मिलकर कुछ नया करें और नया सोचें। बिना चौकीदार वाले 1,000 समपार समाप्त करके इस वर्ष में 820 आरओबी/आरसूबी का कार्य पूरा किया गया है तथा 1,350 पर कार्य चल रहा है। यह कार्य के प्रति प्रतिबद्धता है। प्रथम रेल यूनिवर्सिटी के लिए गुजरात के बडोदरा को तय किया गया है, उसके लिए मैं प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ। अंत्योदय एक्सप्रेस, दीन दयाल सवारी डिब्बे, हमसफर, तेजस, उदस, इन सबसे सारी यात्राओं में यात्रियों को बहुत सहूलियत मिलेगी तथा उनकी यात्रा आरामदायक भी होगी।

मैं कहना चाहती हूँ कि इतनी सहूलियतें कांग्रेस सरकार के राज में कभी भी जनता को नहीं मिलीं। पिछली सरकार से देश की जनता को केवल निराशा ही मिलती रही थी, इसकी मैं साक्षी हूँ। अभी हमारे भाई माननीय संसद सदस्य ने कहा कि देश की आधी आबादी महिलाओं को पूरा हक देने के लिए प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी की जो अवधारणा है, वह रेल बजट में भी दिखाई पड़ती है। फैक्ट्रियेयूनितों के ठेकों में महिलाओं को 33 प्रतिशत आरक्षण दिए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इससे महिला उद्यमियों को आगे बढ़ाने और नारी सशक्तिकरण की मुहिम को बल मिलेगा। कोच के मध्य भाग में सुरक्षा के तहत महिलाओं को रिजर्वेशन दिया जाएगा। जो 24 घंटे हेल्पलाइन नम्बर 182 का प्रारम्भ किया गया है, वह सराहनीय कदम है। रेल मंत्री जी ने ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं को रोजगार के अवसर मुहैया कराने के लिए स्वयं सहायता समूहों को फैक्ट्रियेयूनितों से जोड़ने की घोषणा की है। सरकार आईआरसीटीसी के माध्यम से उनके उत्पादों की ई-मार्केटिंग करने की सुविधा भी उपलब्ध कराएगी। यह सच्चे अर्थों में महिला आर्थिक सशक्तिकरण होगा। बच्चों के लिए दूध और खाने की सुविधा की भी चिंता को संज्ञान में लेकर उसका प्रावधान भी किया है। जापान सरकार की सहायता से अहमदाबाद से मुंबई तक एक हाई स्पीड पैसेंजर कॉरिडोर का कार्य किया जाएगा, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ। आगे पाँच रेलवे अस्पतालों में जो आयुष प्रणाली अपनाई जाएगी, वह भी एक सराहनीय कदम हमारी सरकार ने उठाया है।

खासकर के मैं यह कहना चाहती हूँ, उत्तर गुजरात की जो डिमांड है, इसमें विशेष रूप से मैं माननीय प्रधान मंत्री जी नरेन्द्र भाई मोदी जी का आभार प्रकट करती हूँ, क्योंकि वहाँ उनकी जनमस्थली वडनगर है और मैं पिछले पाँच साल से डिमांड करती आई थी। आदरणीय मंत्री जी से भी मैं डिमांड करती रहती थी, मगर पिछले पाँच साल में मेरी यह माँग यूपीए सरकार में पूरी नहीं हुई। पिछले पाँच सालों में कई बार मैंने चिट्ठियाँ लिखीं, पाँच-पाँच मंत्री बदल गए, पाँचों मंत्रियों से मैंने यही डिमांड दोहराई, लेकिन वह डिमांड उन्होंने नहीं मानी। हमारे प्रधान मंत्री और आदरणीय रेल मंत्री जी ने मेहसाना-तारंगा (57 किलोमीटर) के गेज परिवर्तन के लिए पहले 28 करोड़ और बाद में अभी 60 करोड़ रूपए का प्रावधान बजट में किया है। इसके लिए मैं अपनी जनता की ओर से प्रधान मंत्री और रेल मंत्री जी का तहे दिल से आभार मानती हूँ और उनके प्रति आभार प्रकट करती हूँ।

सभापति जी, बहुत सारी योजनाएँ जो इस बजट में दी हैं ... (व्यवधान) मैं अपनी डिमांड रख देती हूँ, जैसे कि अहमदाबाद-मेहसाणा गेज परिवर्तन के लिए, सर्वेक्षण के लिए, और कई सारी योजनाएँ इस बजट में गुजरात और हमारे क्षेत्रों की हैं, मगर मेरी डिमांड है कि गुजरात में सभी जगहों से लंबी दूरी की सूत-मुम्बई-पूना ट्रेन चलती है। सिर्फ़ उत्तर गुजरात में मेहसाणा, पाटन, बनावसकांठा, साबरकांठा, अरावली जिले पड़ते हैं। वहाँ से सूत, मुम्बई, पूना और दक्षिण भारत में जाने के लिए कोई सीधी रेल सेवा नहीं है। सभी ट्रेनों अलग अलग राज्यों से आती हैं। उत्तर गुजरात के लोगों का मुम्बई, पूना, सूत में कारोबार और सामाजिक तौर पर आना जाना लम्बा रहता है। मेरी रेल मंत्री जी से विनती है कि पाटन में जो रान की वाव वर्ल्ड हैरिटेज घोषित किया गया है, उसका समावेश हुआ है, वहाँ विदेशी पर्यटकों का भी आना जाना रहता है, हमारी मेहसाणा ऑइल सिटी है, मिल्क सिटी है, और एशिया की सबसे बड़ी ऊँचा मसाला मंडी है। मेहसाणा जो उत्तर गुजरात की राजधानी कहलाती है और ऊँचा जो सबसे बड़ी मसाला मंडी है, इनके लिए मैं चार गाड़ियों के स्टापेज के लिए विनती करती हूँ - अहमदाबाद-उधमपुर-अहमदाबाद, मुजफ्फरपुर-पोरबंदर-मुजफ्फरपुर, जयपुर-बांद्रा-जयपुर। इसके अलावा मेहसाणा जो ए दर्जे का रेलवे जंक्शन है, उसे देखते हुए वहाँ उपरोक्त चार गाड़ियों का स्टापेज मिलना बहुत जरूरी है। इस प्रकार की ट्रेनों जो सप्ताह में एक दिन चलती हैं, उसे शेज़ाना किया जाए जो मेहसाणा से गुज़रती है - ओखा-देहरादून-जयपुर-ओखा और जयपुर-ओखा, दिल्ली-राजकोट-दिल्ली। वलसाड़-अहमदाबाद को पाटन-मेहसाणा तक बढ़ाया जाए, ऐसी मेरी रेल मंत्री जी से विनती है।

इसके अलावा मेरी डिमांड है कि चंडीगढ़-बांद्रा-चंडीगढ़ जो सप्ताह में दो दिन चलती है, वह अप-डाउन करती है, उसे चंडीगढ़ से पूना या अमीन डोरा तक बढ़ाया जाए तो हिमाचल प्रदेश में स्थित हमारे क्षेत्र में जो गुरु गोविन्द सिंह का आनन्दपुर साहिब, माता नैना देवी, माता ज्वालामुखी, विन्तपूर्णा माता जैसे जो धार्मिक स्थल पड़ते हैं, हमारे क्षेत्र में जो जनता रहती है, कई सारे सुरक्षा बल रहते हैं, ओ.एन.जी.सी. तथा निजी कंपनियों में काम करने वाले लोग रहते हैं, तो उनको भी इसका लाभ मिलेगा। मैं आशा करती हूँ कि ये सारी जो मेरी मांगें हैं, उनको ध्यान में लिया जाएगा और पाटन भित्डी का काम जल्दी पूरा होगा। मैं आशा करती हूँ कि रेल मंत्री जी मेरी इन मांगों पर गौर करेंगे।

इन्हें शब्दों के साथ रेल मंत्री जी द्वारा पेश किए गए रेल बजट का मैं समर्थन करती हूँ।

श्री राजीव सातव (हिंगोली) : सभापति जी, रेल बजट पर भाषण करने के लिए, मेरी बात रखने के लिए आपने मौका दिया, आपका बहुत बहुत धन्यवाद।

सभापति जी, जब सरकार ने जिम्मेदारी संभाली तो 2014 में रेल किराए में इन्होंने 14.5 प्रतिशत की बढ़ोतरी की, रेल के फ़ैट भाड़े में 12.5 प्रतिशत की बढ़ोतरी की। तत्काल बुकिंग पिछले 20 महीने में 33 प्रतिशत बढ़ी है, प्लेटफ़ार्म टिकट में 100 प्रतिशत की बढ़ोतरी इन्होंने की और टिकट के कैंसेलेशन में भी इन्होंने 100 प्रतिशत की बढ़ोतरी की। जब बजट होता है, तब ये एक रूपया भी बढ़ाते नहीं हैं और जब बजट नहीं होता तो धीरे-धीरे एक एक चीज़ की कीमत बढ़ाने का काम इन्होंने किया है।

पिछले दो सालों से हम सुन रहे हैं कि ब्यूटेट ट्रेन होगी। एक किलोमीटर की ब्यूटेट ट्रेन के लिए 200 करोड़ रुपये का खर्चा लगता है जबकि साधारण ट्रेन अगर हम चालू करें तो 10-15 करोड़ रुपये में इसका काम हो सकता है। यानी 1 लाख करोड़ रुपये में करीब 7500 किलोमीटर रेलवे ट्रैक हम बना सकते हैं। इसलिए मेरी आपके माध्यम से विनती रहेगी कि मराठवाड़ा और विदर्भ का जो नेटवर्क है, उसके लिए यह 1 लाख करोड़ रूपया खर्च करने की सरकार के द्वारा जरूरत है।

सभापति जी, हमने जब सदानन्द गौडा जी का भाषण सुना था, रेल राज्य मंत्री यहाँ पर बैठे हैं। उन्होंने 13-14 बार कहा था कि हम पीपीपी के ज़रिये पैसे लाएँगे। अब दो साल हो गए। अब सुरेश प्रभु जी ने भाषण दिया और सुरेश प्रभु जी ने 6 बार पीपीपी का खर्च पर उल्लेख किया। बड़ी अच्छी बात है, लेकिन पिछले दो साल पहले जो आपने 14 बार पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप का खर्च पर मॉन्शर किया था, पिछले दो साल में कितनी पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप आई, यह तो थोड़ा बताइए। क्योंकि जो पिछला कदम है या पिछली जो घोषणा हुई है, उसका ही कोई इंप्लीमेंटेशन नहीं हो रहा है और अगले वादे आप यहाँ पर करते जा रहे हैं और उसका कोई लाभ जनता को नहीं मिल रहा है। आपने पिछले बजट में कहा था कि स्टेशनों पर हम वाई-फ़ाई कराएँगे। अब जो बजट का इंप्लीमेंटेशन हमने देखा, सिर्फ़ 11 स्टेशंस पर आपका वाईफ़ाई हुआ है। पचास प्रतिशत वादे भी आप पूरे नहीं कर पा रहे हैं। हमने पिछली बार कहा था कि हमारे महाराष्ट्र के नेता, देश के नेता गोपीनाथ मुंडे जी के नाम से हमें रेल यूनिवर्सिटी दीजिए। आदर्शनीय वैकेंया जी यहाँ पर बैठे हैं, मैंने कट मोशन भी लाया था, तब वैकेंया जी ने उठकर कहा था कि हम कंसीडर करेंगे। मुंडे जी के नाम से मांग रहे हैं। हम कोई कांग्रेस के नेता के नाम से नहीं मांग रहे हैं, फिर भी आपने वह कंसीडर नहीं किया। आप वज़ेटरी लेकर गए, ... (व्यवधान) निशिकांत जी कोई दिक्कत नहीं, आपकी स्टेट में नहीं वज़ेटरी लेकर गए, लेकिन कम से कम गोपीनाथ मुंडे जी का नाम तो उसको दे दीजिए, यह मेरी आपसे यहाँ पर विनती रहेगी। मैं इसलिए यह कहना चाहूंगा कि मुंडे जी हम सबके नेता रहे। रेलवे के द्वारा जो रेल यूनिवर्सिटी है, उसको आपने नाम नहीं दिया, तो उसे गोपीनाथ मुंडे जी नाम दीजिए। यह कांग्रेस मांग कर रही है। इसलिए तो कम से कम इसकी तरफ़ आप गौर कीजिए, यह मेरा आपसे आग्रह रहेगा। ... (व्यवधान) आप तातियां बजा रहे हैं, बहुत-बहुत धन्यवाद।

यहाँ पर पूर्णा-खण्डवा रेलवे की बात हुई थी। पूर्णा-खण्डवा रेलवे के लिए कुछ नया करने की जरूरत नहीं है। जावडेकर जी और सुरेश प्रभु जी एक बार वाय पर चर्चा कर लें तो पूर्णा-खण्डवा रेलवे का हमारा काम हो सकता है। वहाँ ऑलरेडी रेलवे का ट्रैक है। वहाँ कुछ नया नहीं करना है। जो नैरोगेज है, उसका ब्रॉडगेज करना है। एक मीटर भी नई लैंड एक्टिविज़न का मामला नहीं है। मेरी आपसे विनती रहेगी कि अगर यह करेंगे तो कम से कम दस सांसदों को फायदा होगा, दस क्षेत्रों को फायदा होगा, उनमें से नौ क्षेत्रों में शिवसेना और भाजपा के एमपीज हैं। मेरी विनती है कि मेरे लिए नहीं, लेकिन उन नौ सांसदों के लिए तो कम से कम आप इस पर ध्यान दीजिए। ... (व्यवधान) मेरी तरफ़ ध्यान मत दीजिए, लेकिन आपके सांसदों का भला कम से कम इसमें होगा।

मेरा दूसरी आपसे रिक्वेस्ट रहेगी, पिछली बार भी मैंने यह मांग की थी। शायद शिवसेना और बीजेपी के भी सभी सांसद मेरे साथ यहाँ पर होंगे, इसमें दानवे साहब भी हैं। मैंने मांग की थी कि शिवाजी महाराज की जीवन दर्शनी के लिए, पिछली बार जैसे आपने विवेकानंद जी की जीवन दर्शनी के लिए ट्रेन चलाने की बात की थी, छत्तीसगढ़ शिवाजी महाराज इस देश के गौरव हैं, तो छत्तीसगढ़ शिवाजी महाराज की जीवन दर्शनी पूरे देश में जाए, इसके लिए छत्तीसगढ़ शिवाजी महाराज की जीवन दर्शनी का प्रदर्शन करते हुए एक ट्रेन पूरे देश में जानी चाहिए।

महाराष्ट्र के कई सारे तीर्थ क्षेत्र हैं। उन तीर्थ क्षेत्रों में जैसे 12 ज्योतिर्लिंगों में से एक आंघा नागनाथ आता है, जैसे मृणेश्वर है, कई सारे तीर्थ क्षेत्र हैं। उन तीर्थ क्षेत्रों के लिए, आंघा नागनाथ है, साढ़े तीन शक्तिपीठ में से एक माहुर की देवी है, तो इन सब जगहों पर ट्रेन के नेटवर्क का काम हो सकता है, अगर आप थोड़ा ध्यान देंगे। अगर वहाँ ट्रेन का नेटवर्क शुरू हो सकता है तो आने वाले समय में देश से जो यात्री आएंगे, उनको बहुत बड़ी तादाद में मदद मिलेगी।

एक बात मुझे यहाँ रखनी है, जो मेरे क्षेत्र की बात है। मेरा क्षेत्र नॉन इंडस्ट्रियलाइज डिस्ट्रिक्ट है। वहाँ पर न ट्रेन है, न वहाँ पर कोई बड़ा डेवलपमेंट का मामला है। मेरा आपके ज़रिए आग्रह रहेगा कि औरंगाबाद, पुणे और मुंबई के लिए जो ट्रेन का नेटवर्क है, उसमें हिंगोली से औरंगाबाद, हिंगोली से पुणे और हिंगोली से मुंबई के लिए भी आपकी तरफ़ से हमें मदद मिलेगी तो बहुत बड़ी आपकी कृपा इसमें होगी।

जो तपोवन एक्सप्रेस है, महाराष्ट्र का जो एक नवसलाइट एरिया है, किनवट से वह जानी चाहिए। यह मांग भी हम आपके ज़रिए यहाँ पर करते हैं। आखिर में, प्रभु जी से और सरकार से हमारी विनती रहेगी कि वादे तो आप बहुत कर रहे हो, लेकिन उन वादों पर कब ख़या उतरोगे? 20 महीने हो गए, करीब वन-थर्ड पीरियड आपका ख़तम हो गया, लेकिन वन-थर्ड काम भी आप नहीं कर पाए। जो बोल रहे हो, वह तो कम से कम कीजिए।

महाराष्ट्र देश का 35 प्रतिशत रेलवे आपको देता है, तो 35 प्रतिशत रेलवे का खर्च भी ... (व्यवधान)

श्री निशिकांत दुबे (गोड्डा) : रेलवे का 40 पर्सेंट रेलवे हम देते हैं।

श्री राजीव सातव (हिंगोली) : आप अगर 40 पर्सेंट दे रहे हैं तो आपके यहाँ भी ज्यादा काम होना चाहिए। ... (व्यवधान) दूसरी भाषा में मैं बोलना चाहूंगा कि 48 में से 42 सांसद आपके हैं। अगर 42 सांसद आपके हैं तो थोड़ा सा ध्यान महाराष्ट्र की तरफ़ भी होना चाहिए। आपने बहुत समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री जुगत विश्वर (जम्मू) : महोदय, मैं आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं सबसे रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी का और राज्य मंत्री सिन्हा जी का

आभार प्रकट करना चाहता हूँ जिन्होंने देश के लोकप्रिय प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र भाई मोदी जी की प्रेरणा से एक लोकप्रिय रेल बजट देश को दिया।

सभापति महोदय, जब हम जम्मू-कश्मीर के विषय के बारे में श्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री जी से मिलते थे, तो वे कहते थे कि आज जिन समस्याओं के बारे में हमें बता रहे हैं, उनके बारे में हम आपसे जम्मू में आकर बात करेंगे। मुझे यहां पर यह कहते हुए हार्दिक खुशी हो रही है कि उसके बाद सुरेश प्रभु जी जम्मू-कश्मीर के दौरे पर गये और वहां के लोगों की समस्याओं को खुद सुना, समस्याओं को देखा और उसके बाद वह रेलवे स्टेशन पर गये। वह जम्मू-कश्मीर के सबसे बड़े रेलवे स्टेशन पर भी गये, वहां सभी लोगों और यात्रियों से भी मिले। उन्हें उन समस्याओं की जानकारी मिली, जिन्हें हम अक्सर उनके सामने रखते थे। मुझे यह कहते हुए खुशी हो रही है कि इस रेल बजट में उन समस्याओं की तरफ खास ध्यान दिया गया है।

सभापति महोदय, सुरेश प्रभु जी और एनडीए ने यहां पर जो रेल बजट पेश किया है, केवल मैं ही उसकी सराहना नहीं कर रहा हूँ बल्कि पूरा देश उसकी सराहना कर रहा है। उसका कारण यह है कि पहली बार ऐसा रेल बजट देश को दिया गया है। जो बजट पहले पेश किये जाते थे, उनमें खासतौर पर प्रदेशों को ही तत्वज्ञो नहीं दी जाती थी बल्कि किसी एक प्रदेश की तरफ ज्यादा तत्वज्ञो दी जाती थी। लेकिन, इस बार जो रेल बजट पेश किया गया है, उसमें पूरे देश की तरफ तत्वज्ञो दी गयी है। यह बजट नागरिकों का बजट है, ग्रामीण आदमी का बजट है। मैंने यह देखा है कि आज ग्रामीण आदमी खुश है। मातायें और बहनें सबसे ज्यादा खुश हैं क्योंकि पहली बार इस रेल बजट में उनकी तरफ ध्यान दिया गया है। मातायें और बहनें इसलिए भी खुश हैं कि उनके छोटे-छोटे बच्चों के लिए खाने और पीने के लिए दूध की व्यवस्था भी इस रेल बजट में आदरणीय मंत्री जी ने की है। देश की सभी मातायें और बहनें खुश हैं। उन्होंने हेल्प लाइन के माध्यम से एक अच्छा कदम उठाया है। आज हर आदमी रेल से सफर करना चाहता है, रेल में सफर करने वाले लोग ही नहीं बल्कि उनके घर वाले लोग भी इस रेल बजट से खुश हैं। ऐसा ऐतिहासिक बजट देश में पहली बार पेश किया गया है, जिसमें सुविधाओं की तरफ ज्यादा ध्यान दिया गया है।

सभापति महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रेल का किराया नहीं बढ़ा कर, उन्होंने देश की जनता को एक बहुत बड़ा मैसेज दिया है कि यह रेल बजट केवल दिखावा ही नहीं है बल्कि यह लोगों की सुविधाओं का एक पिटाया है, जो हमने देश को समर्पित किया है। इसके साथ-साथ ही कुली भाइयों का जो मान-सम्मान किया गया है, मैं उसके बाद रेलवे स्टेशन पर गया तो पाया कि उनको 'सहायक' का जो नाम दिया है, उससे कुली भाई बहुत खुश थे। पहली बार देशवासियों को लगा कि यह बजट देश का बजट है। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि यात्रियों की सुविधाओं के लिए रेल में जो सुविधाएँ दी गयी हैं, वह भी एक बहुत बड़ा कदम है। हम टॉयलेट की बात करें, या वार्ड-फाई की बात करें, इनसे भी लोग खुश हैं।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि कोई ऐसा प्रदेश नहीं रहा होगा जिस पर आदरणीय रेल मंत्री जी ने ध्यान नहीं दिया होगा। हमने यहां पर देखा है कि आरओबीज और आर्यूबीज की हर प्रदेश में ऐसी समस्या थी कि वहां हर प्रदेश में एक्सप्रेस होते थे और लोग भी मारे जाते थे और देश का नुकसान भी होता था। लेकिन पहली बार यहां पर, रेल मंत्री जी ने आरओबीज और आर्यूबीज की सुविधा देकर, बहुत बड़ा कदम उठाया है।

यह रेल बजट एक दूर-दृष्टि रेल बजट है। इसका असर आने वाले दिनों में दिखायी देगा, जिसे लोग आज भी महसूस कर रहे हैं। महिलाओं को 33 प्रतिशत आरक्षण देना, इसके साथ-साथ मैं आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की तरफ भी ले जाना चाहता हूँ। मैं एनडीए सरकार, नरेन्द्र भाई मोदी और रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि 50 वर्षों से डिमांड थी कि जम्मू से लेकर पूंछ तक रेलवे लाइन का सर्वे करवाया जाये ताकि वहां पर रेलवे लाइन बिछायी जाये, उसे भी इस बजट में अनुमति दी गयी है।

खास तौर पर जम्मू कश्मीर में 26 आरओबी, कश्मीर और जम्मू की तरफ बराबर तत्वज्ञो दी गई है। मेरा रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना इसलिए भी जरूरी बनता है कि जम्मू रेलवे स्टेशन को ये सुविधाएं देनी चाहिए। वहां का आधुनिकीकरण, नवीनीकरण करना चाहिए, मॉडल स्टेशन बनाना चाहिए, उसकी ओर खास ध्यान रेल मंत्रालय ने दिया है।

इन्हें शब्दों के साथ मैं आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। धन्यवाद।

श्री कृपाल बाताजी तुमाने (रामटेक) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट 2016-17 पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। सरकार ने इस सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह काफी सराहनीय है, विशेषकर वर्तमान कार्य संचालन, मूलाभूत सुविधाएं तथा पूर्व में दी जा रही सुविधाओं में सुधार हेतु अग्रणी कदम उठाए गए हैं।

मैं आपके माध्यम से सरकार के समक्ष कुछ मांगें रखना चाहता हूँ। पहले भी मैंने इन जनहित मांगों को लेकर माननीय रेल मंत्री जी को पत्र लिखे हैं। सन् 2013-14 के रेल बजट में नागपुर-नागबीट नैरोगेज रेलवे लाइन को ब्रॉडगेज रेलवे लाइन में परिवर्तित करने की घोषणा की गई थी। परन्तु इसका कार्य अभी तक शुरू नहीं किया गया है। अतः इसे जल्द से जल्द शुरू करने के साथ-साथ समय पर पूरा करने हेतु सरकार को काम करने की आवश्यकता है।

नागपुर जिला संतरा उत्पादन में अग्रणी है। वहां ज्यादातर किसान संतरों का उत्पादन करते हैं। अतः नागपुर सहित उसके आस-पास के रेलवे स्टेशनों पर संतरा स्टॉल लगाने की अनुमति केवल संतरा उत्पादक सोसाइटी को ही दी जानी चाहिए जिससे उन्हें लाभ होगा और आजकल विदर्भ में जो सबसे ज्यादा आत्महत्याएं हो रही हैं, उन्हें रोकने में मदद हो पाएगी।

नागपुर सहित उसके आस-पास के जिलों में अनेक उत्तर भारतीय नागरिक रहते हैं। नागपुर से वाराणसी जाने के लिए दिन में केवल एक ट्रेन होने से जनता को काफी असुविधा हो रही है। इसलिए मैं मांग करूंगा कि अगर नागपुर से गोरखपुर तक रेल शुरू की जाए तो काफी अच्छा होगा। उसका एक विकल्प भी है कि मुम्बई से गोरखपुर जो ट्रेन जाती है, अगर उसे वाया नागपुर डायवर्ट किया जाए तो नागपुर और विदर्भ की सारी जनता को काफी सुविधा हो सकेगी।

एक गंभीर मुद्दा है। प्रभु साहब इस विषय पर ज्यादा ध्यान देंगे, ऐसा मुझे लगता है। मैंने उन्हें भी विद्वि लिखी है। नागपुर डीआरएम ऑफिस में काफी घोलमाल चलता है। हाल ही में वहां डीआरएम के अंतर्गत जोन में एक ट्रांसफर आर्डर किया गया। वहां 22 लोगों के आर्डर में 20 केवल मराठी भाषी लोगों का ट्रांसफर आर्डर किया गया। मैंने डीआरएम को इस बारे में बताया। कई लोग 23 साल, 35 साल से एक ही जगह बैठे हुए हैं। उनका ट्रांसफर न करते हुए केवल मराठी भाषी लोगों पर अन्याय किया गया है।

प्रभु साहब, आप भी हमारे महाराष्ट्र से हैं। आप महाराष्ट्र से होने के नाते तथा माननीय बाबा साहेब ठाकरे के फॉलोअर होने के नाते इस विषय को गंभीरतापूर्वक लेंगे। डीआरएम वहां जो कुछ भी कर रहे हैं, उस पर विशेष रूप से ध्यान देंगे क्योंकि नागपुर डीआरएम ऑफिस में काफी गड़बड़ है। आपके जीएम सूद साहब को यदि हम फोन करते हैं तो वे फोन नहीं उठाते। अगर दुर्भाग्य से फोन उठा लिया तो ठीक से बात नहीं करते। सांसदों के साथ उनका बर्ताव बहुत ही निराशाजनक है।

पिछली बार जब सांसदों के साथ जीएम सूद साहब ने मीटिंग ली, तो सब सांसद नाराजगी जताकर उठ गए थे। जब उन्होंने जबरदस्ती बुलाया तब वे बैठे। इस तरह सांसदों की अपमानना न हो, इस पर आपको ध्यान देना चाहिए। मैं विशेष रूप से इस आर्डर को रद्द करने की विनती करता हूँ क्योंकि उन्होंने केवल मराठी लोगों के ट्रांसफर किए हैं।

मैं एक बात और बोलना चाहूंगा कि रामटेक से एक ट्रेन नागपुर के लिए चलती है। अगर इसे नागपुर से आगे बुटिपुरी तक बढ़ाया जाए, बुटिपुरी इंडस्ट्रियल एरिया, एसईजेड का एरिया है। वह ट्रेन नागपुर में आकर पांच-पांच घंटे तक रुकी रहती है। उसे बुटिपुरी तक एक्सप्रेस किया जाए। इससे वहां के तेवर वलास के लोगों को पैसेंजर्स ट्रेन से आने-जाने में काफी सुविधा हो सकती है, आप इस ओर ज्यादा ध्यान देंगे, ऐसी मेरी प्रार्थना है। माननीय नरसिंह राव जी जब रामटेक लोक सभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते थे उस समय रामटेक से गोटगांव के लिए एक सर्वे हुआ था। सर्वे के बाद कहा जा रहा था कि ट्रेन चालू होगी। मेरी सरकार से रिक्वेस्ट है कि रामटेक से गोटगांव, जो मध्य प्रदेश में स्थित है, एक नई पैसेंजर्स ट्रेन चालू की जाए। मैं माननीय प्रभु साहब को धन्यवाद देना चाहता हूँ, आभार प्रकट करता हूँ। उनका एक पत्र परसों प्राप्त हुआ, कामठी एरिया जो कन्टोनमेंट बेस है, वहां विदर्भ एक्सप्रेस ट्रेन का स्टॉपेज के संबंध में मेरी के संबंध में एक पत्र मिला है। गोंडवाना एक्सप्रेस बिलासपुर तक चलती है, कामठी का महत्व बताना चाहता हूँ वहां शिवनी से बालाघाट तक के लोगों को दिल्ली या बाम्बे जाने के लिए उनको नागपुर आना पड़ता है, नागपुर से ट्रेन पकड़ना होता है। अगर कामठी जो 20 किलोमीटर पहले है और वहां अच्छा टर्मिनल है, से ट्रेन को चालू किया जाए और स्टॉपेज दिया जाए तो इससे नागपुर का लोड कम हो सकता है, इसलिए गोंडवाना एक्सप्रेस को वहां पर स्टॉपेज देना चाहिए। समरसता एक्सप्रेस और पटना एक्सप्रेस नरखोड़ एरिया, जो नागपुर से 150 किलोमीटर दूर है, वहां पर 1 मिनट का स्टॉपेज दिया जाए तो दिल्ली या बनारस की ओर जाने वाले यात्रियों को सुविधा होगी। पिछले साल गोटनी रेलवे स्टेशन का विकास करने की बात हुई थी, नागपुर के बगल में होने से उसको टर्मिनल के रूप में बनाया जा सकता है उसी तरह बूटीबोरी स्टेशन काफी छोटा है लेकिन बूटीबोरी का पॉपुलेशन 90,000 है। वहां महाराष्ट्र का फाइव स्टार एमआरडीसी और मिडान है, जिसे हम एसईजेड भी कह सकते हैं, उस वजह से वहां बहुत बड़ी-बड़ी इंडस्ट्री भी आ सकती है। गडकरी जी नागपुर से आते हैं और मुख्यमंत्री भी वहीं से होने के कारण वहां पर 1,34,000 करोड़ का मेक इन इंडिया प्रोग्राम हुआ था, इसमें सबसे

ज्यादा नागपुर को हिस्सा मिला है। माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि उस टर्मिनल को बनाया जाए और सुविधा दी जाए। नागपुर-अमरावती इंटरसिटी एक्सप्रेस नागपुर आने के बाद 7 घंटे तक नागपुर में खड़ी रहती है अगर उसे नरखेड़ तक बढ़ा दिया जाए तो अप-डाउन करने वाले सर्विस वलास के लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी, इसे करना बहुत जरूरी है ऐसा मैं महसूस करता हूँ। अमरावती से एक ट्रेन बम्बे के लिए जाती है और दूसरा तिरुपति के लिए जाती है, इन दोनों ट्रेनों को नरखेड़ तक बढ़ा दिया जाए। मैं सभापति महोदय का ट्रेन को नहीं भगाना चाहता हूँ लेकिन अगर उसे थोड़ा पीछे से कर दिया जाए तो विदर्भ की जनता को तिरुपति के लिए डेयरवेट ट्रेन मिल जाएगी।

सभापति महोदय, एक बहुत ही गंभीर विषय है, इस बारे में तीन बार पत्र भी दे चुका हूँ। एक ही जगह पर रेलवे अधिकारी कई वर्षों तक अलग-अलग पदों पर तैनात हैं जिससे भ्रष्टाचार को बढ़ावा मिलता है। इसी तरह का एक मामला मेरे संज्ञान में आया है जिसके लिए मैं माननीय मंत्री महोदय को पत्र भी लिखा है लेकिन इस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। मुख्य वाणिज्य प्रबंधक, यात्री खान-पान सेवा इलाहाबाद जोन, उत्तर मध्य रेलवे में कई वर्षों से कार्यरत थे। अपनी मनमानी चलाते हैं और पद का दुरुपयोग करते हैं। जबकि सरकारी नियम के अनुसार कोई भी सरकारी कर्मचारी एक स्थान पर तीन वर्ष से अधिक तैनात नहीं रह सकता। यह अपने पद का फायदा उठाकर रेलवे को काफी नुकसान पहुंचा चुके हैं। ... (व्यवधान) रेलवे में जो टेंडर होते हैं, उसमें हमें काफी ज्यादा पैसा मिलता है, लेकिन इनके एरिया में कोई टेंडर नहीं होता। मेरा अनुरोध है कि आप इस बारे में उनके ऊपर कार्रवाई करें।

मैं एक बात सदन को बताना चाहता हूँ कि जब मैंने माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा तो उन्होंने वह पत्र विजिलेंस कमेटी को भेजा होगा। विजिलेंस कमेटी एक सांसद को लिखती है कि आपको विजिलेंस कमेटी के सामने हाजिर होना पड़ेगा। अगर हम कोई तक्रार देते हैं, तो विजिलेंस कमेटी के सामने सांसद को जाना पड़ेगा, तो यह गंभीर बात है। मेरा कहना है कि आप इस ओर ध्यान दीजिए। धन्यवाद।

डॉ. बंशीलाल महतो (कोरबा) : सभापति महोदय, मैं छत्तीसगढ़ के कोरबा संसदीय क्षेत्र से चुनकर आता हूँ। यह एक बौद्ध इलाका है, आदिवासी और अनुसूचित क्षेत्र है। यहां पर 10 हजार मेगावाट बिजली का उत्पादन होता है और 35 कोयला खदानें हैं। यहां भारत एल्युमिनियम कम्पनी है। हम ऐसे स्थान पर रहते हैं। हमारे यहां से हर दस मिनट में एक कोयले की गाड़ी का लदान होता है। भारत में राजस्व के मामले में बिलासपुर जोन आर्थिक एक्टिविटी से सबसे मजबूत जोन है। इसी प्रकार राजस्व की एक्टिविटी से भारत सरकार, रेलवे विभाग को सबसे अधिक आय कोरबा देता है।

सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने हमारे यहां चार कॉन्सीडर को स्वीकृति दी है। हमारे यहां कुछ वर्ष पहले एक इंटरसिटी एक्सप्रेस चल रही थी जिसे मैं चुनावी एक्सप्रेस के रूप में मानता हूँ। वह एक्सप्रेस 26 फरवरी से 26 मई तक ही चली थी। उस गाड़ी के बंद होने के बाद मैं जब भी कोरबा पहुंचता हूँ तो कोरबा और चाम्पा की जनता यही बोलती है कि इंटरसिटी एक्सप्रेस का क्या हुआ? मैं प्रभु जी से निवेदन करता हूँ कि हे प्रभु जी, हमारे ऊपर भी कृपा करें और इंटरसिटी एक्सप्रेस को जरूर चलाओ, ताकि हमारी इज्जत भी बची रहे। हम भी अपने बौद्ध क्षेत्र से चुनाव जीतकर आये हैं। आपने हमारे यहां बहुत सारे काम किये हैं। आपने रेलवे में महिलाओं को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं दी हैं। दीनदयाल उपाध्याय जी के नाम से आपने अंत्योदय एक्सप्रेस चलायी है। हर रेलगाड़ी में आपने एक-एक डिब्बा अलग से डाला है। इसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। विशेषकर जिन डिब्बों में गरीब, आदिवासी, पिछड़े वर्ग और, हैंडीकैपड लोग जाते हैं, उनके लिए आपने मोबाइल चार्जिंग भी लगाया है ताकि वे अपना मोबाइल चार्ज कर सकें।

मैं एक बात और बताना चाहता हूँ कि स्वच्छता अभियान में सबसे पहला कोई जिला है, तो वह बिलासपुर जिला है, क्योंकि यहां बहुत वर्षों से स्वच्छता अभियान चल रहा है। इसके लिए मैं आपको और रेलवे विभाग को फिर से धन्यवाद देता हूँ। आपके आने के बाद उसमें कुछ ज्यादा सुधार हुआ है। मेरा एक निवेदन है कि छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस को कोरबा टू अमृतसर कहा जाये, क्योंकि वह कोरबा से ही चली है और कोरबा ही आती है। इसी प्रकार शिवनाथ एक्सप्रेस कोरबा टू नागपुर रहे और नागपुर टू कोरबा रहे, यह भी हमारी मांग है। विशेष कर हमारी सबसे महत्वपूर्ण मांग है कि आप हर हालत में इंटरसिटी एक्सप्रेस चलायें। हम चार कॉन्सीडर मिले हैं, उसके लिए मैं प्रधान मंत्री जी, आपको, सिन्हा जी और हमारे मुख्यमंत्री डॉ. रमन सिंह जी भी धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने छत्तीसगढ़ के लिए आपसे मांग की थी। आपने छत्तीसगढ़ को सबसे ज्यादा ट्रेन और कॉन्सीडर की सुविधा प्रदान की है। धर्मजयगढ़ से कोरबा, कोरबा से पेण्ड्रा दोहरी लाइन सहित नेवरा, पसान कोटमी है। झारखण्ड से कोरबा वाया चाम्पा है। डेहरादून से कवर्धा, मुंगेली होते हुए कटघोरा है। आदर्श स्टेशन की केटेमिरी में आपने कोरबा संसदीय क्षेत्र को सबसे ज्यादा उपहार दिया है। कोरबा, मनेन्दगढ़ और चिरमिरी, चिरमिरी में कोयला खदान वर्ष 1928 में पहली बार प्रारंभ हुई थी। यहां आज भी कोयले का उत्पादन होता है। हम चिरमिरी को नए डिमावल प्रोड्यूस के रूप में देखें तो भी कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। कोरबा की तरफ विशेष ध्यान देना चाहिए। मैंने एक फिल्म में देखा था - नदिया न पीती कभी अपना जल, वृक्ष न खाता कभी अपना फल। यही हाल कोरबा का है। इंटरसिटी एक्सप्रेस जरूर दीजिए, कम से कम मेरी इज्जत के लिए दीजिए, आम जनता की भलाई के लिए दीजिए। जय हिंद, जय भारत, जय छत्तीसगढ़।

SHRI JITENDRA CHAUDHURY (TRIPURA EAST): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget. I feel very much privileged that both the hon. Minister and the hon. Minister of State are present here; I believe, definitely, they will take note of our demands from the North East.

Sir, Tripura's struggle for railway network has a very long history. In the year 1952, our first Member of Parliament, Shri Dasarath Deb, in his maiden speech, demanded for a railway line up to Sabroom because unless railway network is extended, no other economic activity is possible. Now, it is being understood by every one of us. Not only that, more than 300 students and youth had to come all the way from Tripura to stage *dharna* here in Delhi demanding this railway line. So, as a result of a prolonged struggle since 1952, and in between, now the broad-gauge line has been extended up to Agartala. The work on extending it up to Sabroom, the last end of the State, is going on. Definitely, I would like to thank both the Ministers, especially Shri Manoj Sinha Ji who recently visited Tripura. We are hearing that by the end of this March or in April, it is going to be inaugurated. So, I would like to invite both the Ministers along with Shri Venkaiah Naidu Ji. He should also come to Tripura.

Apart from inaugurating the broad-gauge line, there will be our demand that you should flag off one Superfast train from Agartala to New Delhi. We also have some other legitimate demands. In the North East, if you deploy railway staff from other parts of the country, it will not work. Earlier, when there was metre-gauge line, we have seen that it was not working well. That is why we are requesting the Minister that a Railway Recruitment Board should be set up here. Earlier, we met you, Sir, in your office and you have assured us that one Railway Recruitment Board would be set up. Agartala may be declared as one of the new Railway Divisions. It will help not only in the development of Tripura, but also all the other seven neighbouring States in the North East.

Sir, your Government is kind enough to accord sanction to connect with Akhaura in Bangladesh. Unfortunately, no fund has been allocated by the Ministry in this Budget. Now, the DONER Ministry has been asked to arrange the fund for that project. That should be done.

Fourthly, for the North East, the nearest sea port is the Chittagong. When our hon. Prime Minister visited Bangladesh, there has been some dialogue on how to optimally utilize that opportunity. One project may be initiated there. I am not saying that he should sanction funds this year itself. But there should be some initiative so that this Chittagong Port is also connected with the railway track. That will help the entire Eastern region as also development of the entire Eastern part of the country.

Lastly, I would like to say that there is some road under bridge on the earlier track. I had written to the Ministry. It has also come before the Petitions Committee. It has been said by the Ministry that the State Government has to bear the expenditure. How can the State like Tripura bear this? I would like to request him that the proposal to construct the road under-bridge may be sanctioned out of the fund of the Ministry.

श्री कपिल मोरेश्वर पाटील (भिवंडी) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, वर्ष 2016-17 का जो रेल बजट है, यह देश के सभी वर्गों के नागरिकों की आकांक्षा को पूरा करने वाला है। यह आम आदमी का रेल बजट है जिसमें गरीब जनता की यात्रा पर विशेष ध्यान दिया गया है। अनारक्षित ट्रेन्स और माल भाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। इस बजट में टोस कार्यक्रम के साथ टोस काम का रोड मैप पेश किया गया है जबकि गत रेल बजट में अल्पकालीन घोषणाएं की जाती थीं। इस बजट में किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है जिससे आम आदमी को राहत मिलेगी। इस विकासोन्मुख बजट से रेलवे का पूरा कार्यालय करने के सरकार के प्रयासों के कारण जनता को और अधिक गाड़ियां मिलेंगी। यह रेल बजट पुनर्गठन, हांवागत विकास और रेलवे में नयी जान डालने का काम करता है जिससे रेलवे में नयी प्रविष्टियां, ढांचों, नियमों और राजस्व के स्रोतों को पेश किया गया है। ढेरक आदमी ऐसा बोलता है, ढेरक सांसद बोलता है कि प्रभु की कृपा है। हमारे रेल मंत्री जी का सर नेम प्रभु है। उनका नाम सुरेश है। मसली में सुरेश का अभिप्राय है- सु यानी अच्छी और रेश यानी लाइन। जो रेलवे इतने सालों से पटरी से उतर गई थी, हमारे सुरेश प्रभु जी ने अपने नाम के जैसी दो साल के रेलवे बजट में रेल को पटरी पर लाने का काम किया है। इसलिए मैं दो लाइनों उनके लिए कहूंगा कि दिया कभी अपना परिचय नहीं देता है। उसका प्रकाश ही उसका परिचय देता है। शतरानी कभी अपना परिचय नहीं देती है, उसकी सुगंध ही उसका परिचय देता है। वैसे ही प्रभु जी आपको बोलने की जरूरत नहीं है।

आपका यह रेल बजट और जनता ही आपके काम का परिचय देगी, ऐसा मैं विश्वास के साथ कहता हूँ। इस बजट में विजन 2020 रेलवे की क्षमता का विस्तार करेगा जिसमें हाइ स्पीड ट्रेन, समयबद्ध सुरक्षा पर अधिक ध्यान दिया गया है। देश में पूर्ववर्ती कई राजनीतिक दलों द्वारा दशकों तक रेलवे को अपनी राजनीति चमकाने का जरिया बनाया जा रहा था जिसके कारण भारतीय रेल न सिर्फ आईसीयू में पहुंच गई थी बल्कि देश के आर्थिक विकास में भी रुकावट पैदा कर रही थी। गत वर्ष रेल बजट से यह पृथा समाप्त हुई है। अगर हम गत वर्ष और इस वर्ष दोनों बजट को देखें तो पता चलता है कि बड़े पैमाने पर सुविधाएं देने का वादा किया गया है। दरअसल यात्री चाहते हैं कि उन्हें समय पर और आसानी से कंफर्म टिकट मिले। यात्री से जुड़ी सारी सूचनाएं भी समय पर मिल जाएं। ट्रेनों और स्टेशंस पर साफ-सफाई की व्यवस्था हो और इसके साथ ही उनकी यात्री सुरक्षित तरीके से सम्पन्न हो। यात्री को इन सभी जरूरतों को पूरा करने हेतु इस रेल बजट में न सिर्फ ध्यान केन्द्रित किया गया है बल्कि आने वाले दिनों में इसमें कैसे सुधार किया जाए, इसकी पूरी कोशिश नज़र आ रही है। सामान्य नागरिक की पहुंच से सस्ती दर पर सुपर ट्रेन चलाने की घोषणा स्वागत योग्य है। हालांकि अगले चार साल में... (व्यवधान)

सर, मैं पहली बार बोल रहा हूँ। आप बैल मत बजाइए लेकिन आज माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा कि जो नये सांसद पहली बार आए हैं, उनको बोलने का मौका दीजिए और हमारी पार्टी ने भी प्रधान मंत्री की बात सुनने के बाद हमें मौका दिया है। हालांकि अगले चार साल में माल गाड़ियों की औसत गति 50 कि.मी. प्रति घंटा और यात्री गाड़ियों की औसत गति 80 कि.मी. प्रति घंटा करने, स्टार्ट बढ़ावा देने, गैंगमैन के लिए वॉयरलेस सुविधा उपलब्ध कराने, ट्रेन चालक के कैबिन में ए.सी. लगाने की घोषणा की गई है।

इसके साथ ही ट्रेन की पटरियों के किनारे सोलर पैनल, पेड़-पौधे लगाने की भी योजना है। इस रेल बजट की सबसे अच्छी बात यह है कि इन सभी पर यदि अमल होता है तो रेलवे एक नए रूप में देश के सामने उभरेगी और सही मायने में देश के विकास का इंजन बन सकेगी। रेलवे के सामने आज कई तरह की चुनौतियां हैं। वित्तीय संसाधन की भारी कमी है। लागत की उच्च दर एक अलग समस्या है। भारतीय रेल की माल ढुलाई की क्षमता प्रभावित हो रही है। भविष्य की जरूरत को पूरा करने लायक रेलवे के पास संरक्षण के पर्याप्त उपाय नहीं हैं। रेलवे के पास अभी जो क्षमता है, वह यात्रियों के मुफिद नहीं है। रेलवे ने साढ़े छह दशकों से ऐसा नया कोई ढांचा खड़ा नहीं किया है जिससे लोकल यात्री उत्साहित हों। रेलवे को लम्बे समय से सुधारों का इंतजार था जो इस रेल बजट में पूरा होने की आशा है। रेलवे अस्पताल और सरकारी अस्पतालों के बीच में आदान-प्रदान सुनिश्चित करने के लिए स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ समझौता करना, पांच रेलवे अस्पतालों के साथ आशुष प्रणाली शुरू करना स्वागत योग्य है। कौशल विकास मंत्रालय के साथ भागीदारी कर रेलवे परिसर के विकास कौशल विकास पर्यटन के साथ गाड़ी चलाना अच्छा कार्य है। राज्य सरकार के साथ भागीदारी करने का विशेष प्रयत्न किया गया है। इससे देशी तथा विदेशी पर्यटकों को बढ़ावा मिलेगा।

मैं महाराष्ट्र के भिवंडी लोकसभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। हमारे क्षेत्र में मुखाड़ तहसील है जहां वालीस साल से लोग रेल की मांग कर रहे हैं। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि इस बजट में उन्होंने टिटवाला से मुखाड़ तक रेल का सर्वेक्षण करने का प्रवधान किया है इसलिए मैं अपने क्षेत्र की जनता की तरफ से उन्हें धन्यवाद देता हूँ। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि देश के टैक्सपेय उद्योग का 20 प्रतिशत कारोबार भरे भिवंडी शहर में होता है। एशिया की दृष्टि से भी यहां बहुत ज्यादा कारोबार होता है। इस उद्योग के कारण मुम्बई से बहुत लोगों का यहां आना-जाना होता है लेकिन भिवंडी में लोकल ट्रेन नहीं है। अगर मुम्बई से यहां लोकल ट्रेन चलाई जाए तो रेलवे को बहुत आमदनी हो सकती है। मेरी मंत्री जी गुजारिश है कि आने वाले दिनों में भिवंडी को मुम्बई से रेल द्वारा जोड़ने तो रेलवे को अच्छी आमदनी हो सकती है। भारतवर्ष के हर कोने का आमदनी भिवंडी शहर में बसता है। वहां से जो ट्रेनें गुजरती हैं, उसके लिए साठ किलोमीटर पीछे मुम्बई में जाकर सफर करना पड़ता है। अगर भिवंडी में स्टोपेज दिया जाए, तो लोगों को बहुत आसानी होगी।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि किसी ने पूछा था कि सबसे महंगी जगह कौन-सी है। कोई कहता है कि मुम्बई में है या दिल्ली में कनाट प्लेस है लेकिन मैं रेलवे मंत्री जी के लिए इतना ही कहना चाहूंगा कि सबसे महंगी जगह अगर कोई है तो दूसरों के दिल में हम अपनी जगह बना पाए, वही जगह सबसे महंगी है। धन्यवाद।

SHRI R. DHURUVANARAYANA (CHAMARAJANAGAR): Mr. Chairman, Sir, it was asserted during the presentation of the Rail Budget that the allocation for extending railways to backward and far-flung areas with greater access for poorer sections is a priority. But given that no new trains for ordinary passengers were announced and the Railways will henceforth only prioritize unfinished projects, its social objective will not be fulfilled. In fact, it will increase the miseries of the ordinary passengers by not introducing new trains despite the huge pressure on existing trains.

Sir, it is not too big a surprise that passenger fares were not raised this year since the passenger earning was short by Rs.968 crore proving that the earlier fare hikes were counter productive. While the operating ratio was 2.7 per cent less, it was mainly on account of reduction in the international crude oil prices and not due to improvement in efficiency on the Railways.

Sir, the freight hike will cause rise in the prices of all essential commodities and also the freight hikes of coal, cement, iron and steel will badly affect infrastructure development within the country and also will put Indian steel out of competition in the export market. The budget is also threatening the jobs of railway workers in catering, cleaning and maintenance service due to outsourcing of these services.

20.00 hours

I request the hon. Minister that there are thousands of vacancies in Railways, especially for Scheduled Castes and Scheduled Tribes. Please give direction for filling up the backlog vacancies of Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

Regarding my constituency, the Bengaluru-Sathyamangalam railway project was sanctioned during the year 2013 by the then Minister of Railways Shri Mallikarjun Kharge. Our State Government has already given consent and taken a Cabinet decision to give 50 per cent cost share. The State Government is also ready to acquire land for this project. Further, I request the hon. Minister of Railways that we require higher allocation of funds for this project. Bengaluru-Chamarajanagar is the first phase of the project which is also sanctioned. We require the allocation of funds for this project.

I had given a letter for extension of two trains from Mysuru to Chamarajanagar but it was not announced in the Budget. I request you to kindly extend the Bengaluru and Hubli trains from Mysuru to Chamarajanagar from Thank you.

श्रीमती शीरी पाठक (सीधी) : सभापति महोदय, आप पहली बार मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्राप्त हुआ है, इसके लिए मैं हृदय से आपका धन्यवाद करती हूँ। मैं अपने सरकार के उस कार्य और कार्यावधि से गौरवान्वित हूँ, जिसने देश में एक अनोखा इतिहास बनाया है चाहे वह रेल बजट के माध्यम से हो, चाहे वह उनकी कार्य-पूनाती के माध्यम से हो।

रेल हमारे देश के आवागमन की अनिवार्य व प्रभावी व्यवस्था है। इसके साथ ही यह हमारे देश की आर्थिक समुन्नति की एक आधारशिला भी है। इतना ही नहीं, हम यह कह सकते हैं कि रेल हमारे देश की कई संस्कृतियों का मिलन भी है, एक चलता-फिरता आशियाना है। हमारी राष्ट्रीय अस्मिता व गौरव का बोध है।

अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस आने वाला है। आज मैं बोलते हुए प्रसन्नता का अनुभव कर रही हूँ कि इस बजट में महिलाओं पर भी विशेष रूप से ध्यान दिया गया है। 25 फरवरी को वित्तीय वर्ष 2016-17 का रेल बजट प्रस्तुत किया गया। यदि हम इस रेल बजट पर दृष्टि डालें, तो हम पाएंगे कि हमारी सरकार महिलाओं की सुरक्षा व उनके उत्थान हेतु कितनी संवेदनशील है। इसका श्रेष्ठ उदाहरण व प्रभाव इस रेल बजट में स्पष्ट रूप से दिखायी देता है। कभी-कभी हमारे विपक्ष के साथी हमारी सरकार को कटघरे में खड़ा करते हुए दिखायी देते हैं। किन्तु इस रेल बजट में महिलाओं की समस्याओं को निराकृत करने का प्रयास जितनी गंभीरता से किया गया है, मुझे याद नहीं है कि पहले कभी ऐसा हुआ हो। हमारी सरकार ने महिलाओं के लिए तो अरबों में एक-तिहाई आरक्षण, बच्चों के लिए बेबी फुड की व्यवस्था करने सहित महिलाओं की सुरक्षा के लिए भी व्यापक कदम उठाये हैं। महिलाओं की सुरक्षा के लिए 182 नम्बर की हेल्पलाइन जारी की गयी है, जो निश्चित रूप से एक प्रसन्नकारी कदम है। एक महिला होने के नाते महिलाओं की सुरक्षा व उत्थान के लिए उठाये गये कदमों के पीछे महिलाओं के प्रति हमारी सरकार की सहृदयता को मैं भलीभांति महसूस कर पा रही हूँ। विकलांगों के लिए उनके अनुकूल टायलेट बनवाना, बुजुर्गों के लिए निचले बर्थों में 50 प्रतिशत आरक्षण की व्यवस्था करना जैसे अन्य कई कदम दर्शाते हैं कि हमारी सरकार ने बच्चों महिलाओं, बुजुर्गों और विकलांगों के लिए सहृदयतापूर्ण एक अनूठी पहल की है। रेल सुविधा हमारे देश की लाइफ लाइन है और जिन क्षेत्रों में रेल सुविधा उपलब्ध है, उन क्षेत्रों ने गुरुतर विकास किया है, किन्तु देश का एक बड़ा हिस्सा आज भी रेल सुविधाओं से वंचित है, जिनके लिए हमारे बजट में इस तरह की अनूठी पहल की गयी है कि उन क्षेत्रों को रेल सुविधा से जोड़ सकें। हमारी सरकार ने नई रेललाइन बिछाने के लक्ष्य में दोगुनी बढ़त प्राप्त की है। आज लगभग सात किलोमीटर प्रतिदिन नया ट्रैक बिछाने की दिशा में कार्य किया जा रहा है और आने वाले वर्षों में लक्ष्य है कि प्रतिदिन 13 किलोमीटर और धीरे-धीरे बढ़कर प्रतिदिन 20 किलोमीटर नया ट्रैक बिछाने का काम होगा, जो निश्चित ही सराहनीय है।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाला जिला रेल सुविधा से वंचित है। जिला मुख्यालय के दोनों पड़ोसी जिलों में रेल सुविधा उपलब्ध है। सीधी जिले से रेल गुजरने के लिए लगभग 18 वर्ष पूर्व ललितपुर सिंगौली परियोजना घोषित की गयी, किन्तु पिछली सरकारों ने बजट में धन जारी नहीं किया, जिससे इन 18 वर्षों में भी 80 किलोमीटर तक भी ट्रैक नहीं बन पाया। हमारी सरकार के आते ही, मेरे अनुनय पर वर्ष 2015-16 में 380 करोड़ रुपये और वर्ष 2016-17 में 400 करोड़ रुपये का बजट जारी किया गया है और अन्य परियोजना के लिए 225 करोड़ रुपये का बजट जारी किया गया। इसके लिए मैं आदरणीय पशु जी को सहृदय धन्यवाद देती हूँ। आशय यह है कि पिछली सरकारों ने जहां नई रेल लाइन की घोषणा करके जनता को तुभाने का प्रयास किया, उसके अगेन्स्ट हमारी सरकार ने पुरानी लम्बित परियोजनाओं को पूर्ण करने का साहसिक कदम उठाया है, जो देश के पिछड़े क्षेत्रों के विकास के प्रति माननीय मंत्री जी के दृष्टिकोण को प्रदर्शित करता है। इसके अलावा हमारी सरकार में ट्रेनों की एक कैटेगरी बनाने का निर्णय लिया गया है, जैसे लम्बी दूरी के लिए अनारक्षित कोच की ट्रेन अन्त्योदय रेल चलाने का निर्णय किया गया। अन्त्योदय रेल से मुझे याद आया, माननीय सदस्य कह रहे थे कि अन्त्योदय रेल क्या होती है, परन्तु मैं मानती हूँ कि यह उनकी गलती नहीं है। अन्त्योदय शब्द को महसूस करना और संवेदनाओं के साथ उस शब्द को परिणत करना बहुत बड़ी बात होती है, जिसे हमारी सरकार ने किया है। इसलिए भारतीय जनता पार्टी जिस तरह से अन्त्योदय शब्द को लेकर, उसकी संवेदनाओं के साथ चलने का प्रयास कर रही है, वह आज इस रेल बजट में सामने आ रहा है और सामने दिखाई दे रहा है। प्रत्येक रेल में आवश्यकता के अनुसार आरक्षित डिब्बे बढ़ाने का निर्णय लिया गया है, जो आम जनता को ध्यान में रखकर उठाया गया कदम है। प्रत्येक ट्रेन में अनारक्षित डिब्बों की संख्या कम होने के कारण, अगर आप कभी इन डिब्बों में सफर करके देखिए तो महसूस होगा कि देश में लोग कितनी पीड़ा के साथ सफर करते हैं। इन परिस्थितियों में आम जन मानस को उबारने के लिए अगर किसी ने पहल की है तो हमारी सरकार ने की है। माननीय रेल मंत्री महोदय ने समस्त पैसेंजर ट्रेन्स को 80 किलोमीटर की औसत गति प्राप्त करने का लक्ष्य रखा है। यह भी आने वाले समय में रेल के क्षेत्र में बड़ी उपलब्धि बनाने वाली है क्योंकि पैसेंजर ट्रेन की कम स्पीड से लोग परेशान हैं और रेलवे की छवि खराब होने के साथ लोगों को काफी समस्याओं का सामना करना पड़ रहा था। कुछ अन्य सुविधाएँ जैसे भारत स्वच्छ मिशन को वरिष्ठ करने हेतु कोच की साफ-सफाई, एसएमएस के माध्यम से त्वरित व्यवस्था करना, डिस्पोजल बिस्तर उपलब्ध कराना आदि निश्चित रूप से प्रसन्नकारी हैं। ये योजनाएँ रेलवे व्यवस्थाओं को नई दिशा प्रदान करेंगी। रेलवे काउंटर पर लिए गए टिकट को हेल्पलाइन 139 के माध्यम निरस्त करने की व्यवस्था एक महत्वपूर्ण पहल है, जो जनता जनार्दन के लिए सहित और परेशानियों से मुक्त करने वाली साक्षित होगी।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहूँगी कि माननीय रेल मंत्री जी ने मध्य प्रदेश में हबीबनगर रेलवे स्टेशन को बर्लिन की तर्ज पर परिष्कृत करने का निर्णय लिया है। यह देश का पहला ऐसा परिष्कृत व पूर्ण विकसित स्टेशन होगा। इस पहल से रेल मंत्री जी ने मध्य प्रदेश को जो सम्मान दिया है, उसके लिए मैं अपने प्रदेशवासियों की ओर से धन्यवाद ज्ञापित करती हूँ। हमारी सरकार ने देश भर में 400 स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा के साथ निजी भागीदारी के माध्यम से सुविधाओं का विकास कर आधुनिक बनाने की दिशा में फैसला किया है, जो डिजिटल इंडिया के सपने को पूरा करने के लिए एक महत्वपूर्ण कदम है। साथ ही साथ, देश के बड़े तीर्थ स्थलों को, रेलवे स्टेशनों को तीर्थ सर्किट में जोड़कर वहां सुविधाओं की बढ़ोतरी करना, तीर्थयात्रियों को ध्यान में रखकर व्यवस्थाएँ सुदृढ़ करने जैसे महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं। इस बजट में केन्द्र सरकार की सभी महत्वपूर्ण योजनाओं जैसे भारत स्वच्छता मिशन, डिजिटल इंडिया, मेक इन इंडिया, जिसका कल मजाक उड़ाने का प्रयास किया गया, आदि के तहत का कार्य करते हुए देश की गरीब जनता, महिलाओं, बुजुर्गों व दिव्यांगों को सुविधा देने का समेकित प्रयास माननीय रेल मंत्री जी द्वारा किया गया है। यह दर्शाता है कि यह समग्र मानवता का बजट है, यह सबको साथ लेकर चलने वाला बजट है। सभापति जी, मैं आज ज्यादा कुछ न मांगते हुए केवल एक-दो डिमांड ही रेल मंत्री जी से करना चाहूँगी। वैसे तो पशु जी ने निश्चित रूप से पशु की तरह ही हमारे संसदीय क्षेत्र को आशीर्वाद दिया है। मैं सिर्फ इतना कहना चाहती हूँ कि हमारे सिंगौली जिले की जनता को अत्यंत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मैंने पहले भी इस बात को सदन में रखने का प्रयास किया था और आज फिर कहना चाहती हूँ कि उस स्टेशन के लिए एक नई ट्रेन भोपाल के लिए और एक नई ट्रेन दिल्ली के लिए चलाने की व्यवस्था की जाए।

इसी मांग के साथ मैं अपने उन्मुक्त कंठ से आदरणीय रेल मंत्री पशु जी को, आदरणीय प्रधान मंत्री जी को और रेल राज्य मंत्री आदरणीय मनोज सिन्हा को धन्यवाद देती हूँ। मैं इतना ही कहना चाहूँगी कि यह रेल बजट सृष्टि के सर्जक मातृ शक्ति की सुरक्षा, विश्वास और उत्थान का बजट है। यह बजट हमारे भविष्य दुधमुंहे बच्चों के संरक्षण हेतु आश्रय कर रहा हुआ बजट है। यह बजट हमारे बुजुर्गों के प्रति हृदयपूर्ण उत्थान का बजट है। यह बजट 'मेक इन इंडिया' को मूर्त रूप देता हुआ भारत के समग्र निर्माण का बजट है। यह बजट हमारी सरकार की मौलिक उद्घाटन- सबका साथ, सबका विकास को आत्मसात करता बजट है। फिर तो हमारी सरकार और पशु जी को धन्यवाद। देश की एक-एक माँ, बहन और बेटी की ओर से धन्यवाद। सदा ही आशीर्वाद के लिए उठते हुए बुजुर्गों के हाथ की ओर से धन्यवाद। पालने में कितकारी मार रहे उन दुधमुंहे बच्चों की ओर से धन्यवाद। हमारे संसदीय क्षेत्र की जनता-जनार्दन की ओर से धन्यवाद। माँ भारती के एक-एक बेटे की ओर से धन्यवाद।

***SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG):** The Railway Minister has said that this Budget is not his own, but it reflects the aspirations of the people of this country.

I don't find any relief for the common man as per the Railway Minister. The Railway Minister and the Govt. Say that they have not hiked Rail fares and it is passenger- friendly Budget; but before the Budget they hiked the fares. It is clear that keeping in the mind of the State assembly elections in the next few months they have not hiked rail fares. After the Five State Election there is a possibility of fare hike.

In November 2015; 4% was hiked in Upper Class, in addition to 14% service Tax and 0.5% Swachh Bharat Cess. Service Tax of 14% and Swachh Bharat Cess of 0.5 % are chargeable on 30% total passenger fare equivalent to 4.35% of the total fare on 1st Class and all AC fares.

Railway Ministry statement said that by implementing these taxes it is expected to get about Rs 1,000 crore is a year and its annual earning is estimated to be around Rs.35,000 crores. They imposed heavy burden on the people. Citizens who expected a populist Rail Budget were disappointed with the Rail Budget and no announcement of new trains were made. The Railway Minister did not seek any suggestions from M Ps

across Party lines and did not seek suggestions from Zonal Railways.

Railways handled 1,100 million tonnes of freight in 2014-15; and 1,190 million tonnes in 2015-16. The overall growth in the passenger segment was negative leaving very little scope for improvement in 2016-17. Reliable sources say that the people should be ready to face increase in passenger fares and freight fares.

South Eastern Railway, which primarily handled 134 million tonnes in 2013-14, came down to 120 million tonnes in 2014-15. Only happy thing is that the operating ratio will be improved from 92% to the current 90%

No clear vision to bring passenger safety and improvement is seen in the Budget. In the mission of cleanliness, the recently launched 'Mahamana Express', between Varansi to Delhi said to be designed with modern facilities, was a total failure. Poor lack of safety and maintenance led to this.

Regarding passenger security, the Minister has said that 311 major stations will be brought under CCTV surveillance, but list of the stations and the time limit has not been mentioned.

Establishing Rail University is a welcome move. It should be first brought in all the main Metros, or in some main cities; but the 1st National Academy of Indian Railways is to be set up in Vadodara and there is no specific reason is mentioned about this.

In my constituency, the Kamarekundu rail over-bridge and Chandapur over bridge is long waiting project.

***श्री नाना पटोले (भंडारा-गोंदिया):** माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु द्वारा सदन के समक्ष वर्ष 2016-17 के लिए भारतीय रेल का आय और व्यय से संबंधित लेखा-जोखा यानी बजट रखा गया, जिसका सभी उद्योग संघ, यात्री संघ ने स्वागत किया है। सबसे बड़ी बात बजट की यह रही कि इसमें न तो यात्री किराया बढ़ाया गया है और न ही माल भाड़ा बढ़ाया गया है। वैसे भी यात्री संघ की चाहत रहती है कि किराया भाड़ा न बढ़े। मा. मंत्री जी द्वारा रखा गया बजट भारत की प्रगति और आर्थिक विकास में सहायक सिद्ध होगा। मैं इसका भरपूर स्वागत करता हूँ। बजट में नई योजनाओं की घोषणाओं के साथ पिछले वर्ष की 139 घोषणाओं पर हुई कार्यवाही में प्रगति व तेजी पर बल दिया है।

बजट में काफी नई योजनाओं की घोषणा हुई है। मैं मा. मंत्री जी का ध्यान महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र के दुर्गम व ग्रामीण इलाकों की तरफ खींचना चाहता हूँ, जहाँ के स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधाओं का अभाव है। जैसे मेरे संसदीय क्षेत्र में आने वाले स्टेशन भंडारा रोड, तुमसर रोड, तियोड़ा, गोंदिया इत्यादि स्टेशनों पर एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टॉपेज न होने से यहाँ के स्थानीय नागरिकों को काफी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इन स्टेशनों की साफ-सफाई व विकास के लिए काफी कोशिश करने के बाद भी समस्या की दशा नहीं सुधरी है, न ही एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टॉपेज हेतु कोई सुनवाई हुई है। मैं मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहूँगा कि पिछड़े इलाकों में मौजूद स्टेशनों का भी ध्यान देने व कार्य के लिए निर्देश जारी करें।

भंडारा पिछड़ा आदिवासी जिला होने के कारण इसका रेलवे (ए ग्रेड स्टेशन) से संबंधित विकास होना अति आवश्यक है। भंडारा खासदार क्षेत्र के 6 आमदार में से 5 भाजपा के एवं 1 कांग्रेस (गोंदिया) के हैं। इसलिए भंडारा जिले की जनता प्रधानमंत्री से निम्न मांग कर रही है। निम्न गाड़ियों का स्टॉपेज भंडारा रोड रेलवे स्टेशन पर दिया जाये:-

1. बिलासपुर-हाफा, 2. 12102 हावड़ा-एल.टी.टी.-ज्ञानेश्वरी, 3. 12906 हावड़ा-पोरबंदर, 4. 12152 हावड़ा-मुंबई समरसता, 5. 12950 संतरागाछी-पोरबंदर, 6. 12849 बिलासपुर-पुणे, 7. पुणे-शिर्डीनगर, 8. 17005 दरभंगा-हैदराबाद, 9. हटिया-एल.टी.टी., 10. माला-सूरत, 11. बिलासपुर-बीकानेर, 12. कुर्ता-भुवनेश्वर, 13. 12879 एल.टी.टी.-भुवनेश्वर, 14. 12811 एल.टी.टी.-हटिया, 15. 12745 लो.ति.-पुणे, 16. 12151 एल.टी.टी.-हावड़ा, 17. 12905 पोरबंदर-हावड़ा, 18. 12101 कुर्ता-हावड़ा-ज्ञानेश्वरी, और 19. 12850 पुणे-बिलासपुर।

1. भंडारा रोड रेलवे स्टेशन ए ग्रेड होने पर वाशिंग यार्ड, रनिंग स्टाफ, लोको स्टाफ, टी.टी. स्टाफ बढ़ाये/बनाये जाये/प्लेटफॉर्म बढ़ाये जाये।
2. भंडारा रोड रेलवे स्टेशन से ऑर्डिनेंस फैक्ट्री भंडारा के लिए रेलवे लाईन गई है। इसलिए खात रोड पर भंडारा टाउन रेलवे स्टेशन बनाकर भंडारा टाउन से तुमसर टाउन तक (तुमसर टाउन स्टेशन बना है) मेमो चलाई जाये। खात रोड रेलवे क्रासिंग/भंडारा रोड स्टेशन से लगे रेलवे क्रासिंग पर अंडर ब्रिज बनाया जाये।
3. जबलपुर-बालाघाट-गोंदिया ट्रेन को भंडारा रोड रेलवे स्टेशन तक बढ़ाया जाये।
4. भंडारा रोड से भंडारा टाउन सुकड़ी साकोली बी.एच.ई.एल. (भेल कारखाना) होते हुए वड़सा गड़चिरोली (वड़सा गड़चिरोली सर्वे चालू है) होते हुए सिरोचा (आदिवासी नक्सलाईट घरिया) तक सर्वे कर लाइन एवं इलेक्ट्रीफिकेशन कर भंडारा रोड सिरोचा वाया भंडारा टाउन सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये।
5. भंडारा रोड से भंडारा टाउन होते हुए रामटेक तक सर्वे कर लाइन बिछाकर इलेक्ट्रीफिकेशन कर ट्रेन चलाई जाये।
6. नागपुर-नागभिर छोटी लाईन को बड़ी लाईन में परिवर्तित कर इलेक्ट्रीफिकेशन कर उसे नागपुर-बिलासपुर (इंटरसिटी) वाया नागभिर-गोंदिया-बिलासपुर ट्रेन चलाई जाये।
7. तुमसर रोड के तुमसर टाउन पोस्ट ऑफिस एवं साकोली पोस्ट ऑफिस में रेलवे रिजर्वेशन सुविधा दी जाये।
8. भंडारा जिले से बड़ा महादेव वाया पिंपरिया-छिंदवाड़ा जाने वाले धार्मिक लोग बहुत हैं। इनके लिए भंडारा रोड से भंडारा टाउन होते हुए पिंपरिया-छिंदवाड़ा डायरेक्ट बड़ा महादेव के लिए सर्वे कर डायरेक्ट बड़े महादेव तक ट्रेन चलाई जाये।
9. भंडारा रोड रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म नं. 1,2 एवं 3 में ग्रेड का विस्तार किया जाये। लंबी गाड़ियों के स्टॉपेज होने से ग्रेड नहीं होने के कारण गर्मी/बरसात/ठंड में परेशानी होती है।

10. प्लेटफॉर्म 1,2 एवं 3 में वाटर कूलर और सादे पानी एवं बिजली की व्यवस्था की जाये।
11. प्लेटफॉर्म 3 में डिस्पले और टी.वी. की व्यवस्था की जाये। टी.वी. केवल के माध्यम से ट्रेन पोजिशन भंडारा रोड बस्ती, भंडारा टाउन एवं भंडारा टाउन के हेड पोस्ट ऑफिस में टी.वी. द्वारा ट्रेन पोजिशन की व्यवस्था की जाये। गोंदिया एवं गोंदिया शहर में यह सुविधा है।
12. सीनियर सिटीजन के लिए सभी गाड़ियों में जनरल कोच लगाये जाये।
13. सिनियर सिटीजन महिला/पुरुष के लिए समान 50-50 प्रतिशत रेलवे किचने में छूट दी जाये। उसके साथी को भी 50 प्रतिशत छूट दी जाये। वर्तमान में विकलांग को मिलाती है।
14. सीनियर सिटीजन एवं उसके साथी (कम्पेनियन) को लंबी दूरी यात्री के दौरान किसी भी तीन जगह उतरने की (बैंक जर्नी) छूट दी जाये। उस बैंक जर्नी को दिखाकर अगले सफर के लिए रिजर्वेशन करने की सुविधा दी जाये/पूर्व में थी।
15. सीनियर सिटीजन का रिजर्वेशन में कोटा तय कर (उस कोटे में साथी का भी कोटा तय है) चलती ट्रेन में टी.टी. उस कोटे को अन्य को न दे।

मा. मंत्री जी से निवेदन है कि आमगांव से गोंदिया के लिए सुबह 9.30 बजे पैसेंजर ट्रेन जाने के बाद शाम को 5.00 बजे पैसेंजर ट्रेन है। उसी तरह आमगांव से डोंगरगढ़ जाने के लिए सुबह 11.00 बजे पैसेंजर ट्रेन है, उसके बाद शाम को 6.00 बजे पैसेंजर ट्रेन है। दोपहर में 7 से 8 घंटे तक कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं है। डोंगरगढ़ से गोंदिया के बीच पनियोजोब, बोस्तलाव, दरेकसा, सालेकसा, धनौली, आमगांव, गुदमा इतने स्टेशन हैं। इसमें सालेकसा और आमगांव नगर पंचायत हैं तथा बाकी ग्राम पंचायत क्षेत्र हैं। सालेकसा और आमगांव की जनता गोंदिया या डोंगरगढ़ की ओर जाने के लिए महंगे साधनों का उपयोग कर सकते हैं परंतु पनियोजोब, बोस्तलाव, दरेकसा, धनौली, गुदमा जैसे ग्रामीण क्षेत्र में रहने वाली आदिवासी जनता को आवागमन के सस्ते साधन उपलब्ध कराना जरूरी है। ग्रामीण जनता को नगरों से संपर्क बनाने के लिए पैसेंजर ट्रेन की जरूरत है, इसलिए डोंगरगढ़-गोंदिया-डोंगरगढ़ पैसेंजर ट्रेन दोपहर में शुरू कराने की प्रार्थना है।

मेरी रेलवे बाबत समस्या निम्न प्रकार है-

1. तुमसर में माल धक्का बनाने बाबत।
2. तुमसर रेलवे स्टेशन पर बोगी नंबर डिस्पले नहीं है।
3. गीतांजलि एक्सप्रेस व पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस को तुमसर स्टेशन पर स्टॉपेज देना चाहिए।
4. तुमसर स्टेशन के प्लेटफॉर्म बदलने के लिए केवल एक फुट ऑवर बिज की सुविधा है। इस कारण यात्रियों को बड़ा वकफर काटना पड़ता है, इससे निजात दिलाने के लिए एक और फुट ऑवर बिज की जरूरत है।
5. तुमसर स्टेशन फिलहाल "डी" वलास में माना जाता है, इसे डी वलास से निकालकर "बी" वलास में करने की आवश्यकता है।
6. बिलासपुर से अने वाली सभी गाड़ियों का तुमसर स्टेशन पर स्टॉपेज होना अनिवार्य है।

गोंदिया में सफाई कामगारों के बच्चों को सविस्तर में लाया जाये। प्लेटफॉर्म नं. 5 पर फूड स्टॉल एवं डिस्पले लगाया जाये। प्लेटफॉर्म नं. 9 को मेन लाईन से जोड़ा जाये। विदर्भ एक्सप्रेस व महाराष्ट्र एक्सप्रेस को प्लेटफॉर्म नं.1 से छोड़ा जाये। गोंदिया रेलवे स्टेशन पर रेल टोली वाली जगह पर यात्री प्रतीक्षालय तथा सुलभ शौचालय बनाया जाये, जिससे कि यात्रियों को काफी सुविधा और सहज मिलेगी।

रेलवे में रनिंग डिपार्टमेंट को एक मान्यता दी हुई है कि पिता अपने बच्चों को नौकरी दे सकता है। यह मान्यता केवल कुछ ही डिपार्टमेंट के लिए है। अगर यह मान्यता कॉर्मशियल डिपार्टमेंट में भी लागू की जाए तो वर्ग 4 के लोगों की काफी समस्या दल हो जाएगी।

हावड़ा-पुणे एवं हावड़ा-मुंबई दुर्गंतो एक्सप्रेस का स्टॉपेज गोंदिया रेलवे स्टेशन पर भी होना चाहिए। नागपुर डिवीजन में एक भी स्टॉपेज नहीं है।

सभी छूटने वाली पूजा स्पेशल और समर स्पेशल यात्री गाड़ियों का स्टॉपेज गोंदिया तथा भंडारा स्टेशनों पर होना चाहिए। प्रतिवर्ष यह देखा जाता है कि समय-समय पर छोड़ी जाने वाली विशेष ट्रेनों का नागपुर डिवीजन में एक भी स्टॉपेज नहीं रहता।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, hon. Speaker has allowed only nine Members plus extra five Members to raise matters of urgent public importance during 'Zero Hour'. I will go one-by-one as per the List.

First of all, as committed, I will call Shri Rajesh Ranjan to speak for two minutes only.