

The Union Budget (2025-2026) ? Demands for Grants - Ministry of Railways

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, अब सभा में रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांग संख्या-85 को चर्चा तथा मतदान के लिए लिया जाएगा। सभा में उपस्थित जिन माननीय सदस्यों के रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग पर कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं तो 15 मिनट के भीतर सभा पटल पर पर्चियां भेज दें, जिनमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्याएं लिखी हों, जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं।

इस प्रकार प्रस्तुत की गई कटौती प्रस्ताव की क्रम संख्याओं को दर्शाने वाली सूची कुछ समय पश्चात् सूचना पटल पर लगा दी जाएगी। यदि सदस्यों को उस सूची में कोई विसंगति मिले, तो उसकी सूचना तत्काल सभा पटल पर मौजूद अधिकारियों को बताएं।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:
कि कार्य-सूची के दूसरे स्तंभ में रेल मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 85 के सामने प्रविष्ट मांगों के शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2026 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान भुगतान पर किए जाने वाले खर्चों को चुकाने के निमित्त, आवश्यक धनराशियों को पूरा करने के लिए, संबंधित धनराशियां, जो कार्य-सूची के तीसरे स्तंभ में दिखाई गई राजस्व रेखा और पूंजी लेखा की रकमों से अधिक न हों, भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को प्रदान की जाएं।

Demands for Grants of Union Budget for 2025-2026 submitted to the vote of Lok Sabha No. and Title of the Demand Amount of Demands for Grants submitted to the vote of the House

85 ? Ministry of Railways	Revenue	Capital
	375536,49,00,000	443974,81,00,000

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, आज रेल मंत्रालय पर देर रात्रि तक चर्चा हो सकती है। मेरा आग्रह है कि इसमें अधिक से अधिक माननीय सदस्य भाग लें और अधिक से अधिक माननीय सदस्य सदन में बैठें।

प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़ जी।

प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़ (मुम्बई उत्तर-मध्य) : सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा करने के लिए खड़ी हुई हूं। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है, इसलिए मैं सबसे पहले आपके प्रति बहुत सारा धन्यवाद व्यक्त करना चाहती हूं। हम भारतीयों के लिए रेल सिर्फ एक यात्रा का साधन नहीं है, वह हम सबकी यादों से जुड़ी है, हम सबकी जरूरतों का हिस्सा है और भारतीय रेल हम सबके जीवन का अविभाज्य अंग है।

सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, जब बड़े पैमाने पर चर्चा होती है, तो हमने देखा है कि यह जो सरकार है, वह नामकरण करने में बहुत होशियार है और बहुत बड़े-बड़े नाम देती है। इस सरकार ने रेल मंत्रालय के इस बजट को रिकॉर्ड बजट देने का काम किया है। हमने देखा है कि निपुण भारत, विकसित भारत, आत्मनिर्भर भारत, मेक इन इंडिया, स्टार्ट अप इंडिया इत्यादि नाम देने का काम इस सरकार के माध्यम से होता है। अगर हम जमीनी हकीकत की बात करें, तो मैं यह कहूंगी कि यह रिकॉर्ड बजट नहीं है, बल्कि यह पूरी तरह से फेल बजट है, मैं आपके माध्यम से सबसे पहले यह कहना चाहती हूं। आज इस बजट में बड़े-बड़े आंकड़ों को बताया गया है, बड़ी-बड़ी और नई ट्रेन्स की

घोषणाओं की बात की गई है, लेकिन अगर आप जमीनी स्तर की बात करें, तो इसने किसी भी समस्या का समाधान नहीं किया है। आज भी वह समस्या जस की तस है।? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, कोई बजट फेल नहीं होता है। आप बजट की आलोचना करिए, लेकिन इसको फेल या पास करने का काम नहीं है।

? (व्यवधान)

प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़ (मुम्बई उत्तर-मध्य) : अध्यक्ष महोदय, आप मुझे संरक्षण दें। मैं बुनियादी ढांचे पर बात करना चाहती हूँ।

12.32 hrs

(Shri Krishna Prasad Tenneti in the Chair)

महोदय, जब से मैं इस संसद में आई हूँ, तब से मैं यह देख रही हूँ। मुझे ऐसा लग रहा है कि वर्ष 2014 के बाद से ही हर काम हुआ है। जैसा आप सबको मालूम है कि जब भी हम चर्चा करते हैं, तो किसी ने कहा है कि वर्ष 2014 में भारतीय रेल का उगम हुआ है। जैसे किसी सदस्य ने कहा था कि वर्ष 2014 से स्वतंत्रता मिली है। मुझे यह कहना पड़ेगा कि तथाकथित गौतम बुद्ध जी ने कहा था कि ?सूर्य, चन्द्र और सत्य न कभी छुपा है और न ही कभी छुपेगा?। यह सत्य बिल्कुल सामने आया। आप इसको कितना भी रिकॉर्ड ब्रेक बजट कहिए, लेकिन यह बजट बिल्कुल भी रिकॉर्ड ब्रेक नहीं है, बल्कि यह फेल बजट है।

महोदय, ऐसा क्यों है, वह मैं आपको बताना चाहती हूँ। ढाई लाख करोड़ रुपये का बजट है और वह भी कैपिटल एक्सपेंडिचर है। मैं यहां एक बात बताना चाहती हूँ, अंग्रेजी में एक कहावत है ? ?The Devil is in the details?। इसका मतलब क्या है? अगर आप इस बजट के प्रावधानों को देखेंगे, अगर आपने रेल मंत्रालय का पूरा बजट देखा होगा, तब आपको पता चलेगा कि 8,20,000 करोड़ रुपये का बजट है, जिसमें से भारत सरकार की बजटरी सप्लाई के माध्यम से रेलवे को 2,55,000 करोड़ रुपये का बजट मिला है और जो 5,65,000 करोड़ रुपये का बजट है, वह उन्होंने अपने रेवेन्यू से जोड़ा है। आप इसका क्या मतलब समझ रहे हैं कि भारत सरकार ने रेल मंत्रालय को कितनी मदद दी है। भारत सरकार ने रेल मंत्रालय को जो सपोर्ट किया है, वह लगभग 25 प्रतिशत है। रेल मंत्रालय अपने आप ही चलने का काम कर रहा है। रेल मंत्रालय खुद अपना रेवेन्यू बढ़ाने का काम कर रहा है।

महोदय, मैं एक आश्चर्य की बात बताना चाहती हूँ कि इसमें जो कैपिटल एक्सपेंडिचर आया है, जो पिछले साल का कैपिटल एक्सपेंडिचर था, अगर आप इस साल के कैपिटल एक्सपेंडिचर से उसकी तुलना करेंगे, तो इसमें एक रुपया भी नहीं बढ़ाया गया है। फिर आप क्यों कहते हैं कि यह रिकॉर्ड ब्रेक बजट है, मैं सबसे पहले यह कहना चाहती हूँ। रेल हम सबके जीवन की जीवन रेखा है। हम सुबह से शाम इस बात को मानते हैं, क्योंकि इससे हमारा जीवन चलता है। आज क्या परिस्थिति है? आज यह परिस्थिति है कि जो हमारी जीवन रेखा है, वह आईसीयू में भर्ती है, वह वेंटिलेटर पर पड़ी हुई है। दुर्भाग्यवश इन्होंने रेल की ऐसी अवस्था करने का काम किया है।

महोदय, मैं आपको एक बात बताऊँ, अगर आप ऑपरेटिंग रेशियो देखेंगे, तो वह 98.43 प्रतिशत तक पहुंच गया है। मैं आपको इसका मतलब बताना चाहती हूँ। इसका मतलब यह है कि रेलवे जितना पैसा कमाती है, वह उतना पैसा खर्च करने का काम करती है।

सभापति महोदय, मैं एक कहानी बताना चाहूंगी। एक इंसान पूरे महीने काम करता है और पूरे महीने काम करने के बाद सैलरी लाता है। वह पूरी सैलरी को खर्च कर देता है और ईएमआई भरने के लिए उधार लेता है और जोर से कहता है कि मैं आत्मनिर्भर हूँ। वैसी ही अवस्था इस रेलवे की हुई है। मैं यहां से बताना चाहती हूँ और मेरा दूसरा मुद्दा रेलवे की वित्तीय सेहत के बारे में है। अब हमें इसकी सेहत की भी चिंता करने की बहुत जरूरत है। अगर आप आज

इसकी वित्तीय सेहत देखें तो आपको पता चल जाएगा कि वर्ष 2022-23 में 4,300 करोड़ रुपये का इन्होंने लक्ष्य रखा था, लेकिन इनको 3,400 करोड़ रुपये मिले। इसका मतलब है कि इनको 900 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ। वर्ष 2023-24 की बात करें तो इनका बजट 3,000 करोड़ रुपये था, लेकिन इनको 2,943 करोड़ रुपये मिले। इसका मतलब है कि इनको 57 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ। वर्ष 2024-25 की बात करें तो इनका बजट लक्ष्य 3,000 करोड़ रुपये का था। जनवरी, 2025 तक 767 करोड़ रुपये हो गया। आप समझ सकते हैं कि वर्ष 2025-26 का लक्ष्य 3,000 करोड़ रुपये का है। अगर हम पिछला रिकॉर्ड देखें तो ये हर बार नुकसान में गए हैं, हर बार इनकी कमाई गिरी है। मेरा इनसे यह सवाल है कि यह चमत्कार कहां से होने वाला है? अचानक ऐसा कौन सा जादू चलने वाला है कि इनके बजट में जो लक्ष्य रखा है, वह पाने वाले हैं? क्या रेल मंत्रालय खुद कमाने वाला है या यह रील के माध्यम से होने वाला है? हम रेलवे डिपार्टमेंट की रील्स देखते हैं।

अब मैं रेलवे की कमाई के बारे में आपको बताना चाहती हूं। रेलवे की जो कमाई है, वह 2025-26 में कुल अनुमानित राजस्व 3041.31 करोड़ रुपये है। अगर पिछले तीन सालों में आप देखें तो यह 3041.31 करोड़ रुपये उसी स्थान पर स्थिर है। इसमें यात्री 92,800 करोड़ रुपये किराया देते हैं। इनकी सबसे बड़ी आमदनी कहां से आती है? इनकी सबसे बड़ी आमदनी माल ढुलाई से आती है। इनको 1,88,000 करोड़ रुपये माल ढुलाई से मिलता है। रेलवे भी खुद यह एक्सेप्ट करता है। अगर इनकी इनकम का कोई सोर्स है और इनका बिजनेस किसी चीज से चलता है तो माल ढुलाई से चलता है। मैं इसमें भी कुछ बताना चाहती हूं, क्योंकि इसमें भी जमीनी हकीकत कुछ अलग है। अगर आप देखेंगे तो जमीनी हकीकत यह है कि रेलवे का फ्रेट ट्रैफिक वर्ष 1951 में 85 परसेंट था। वर्ष 1991 में वह 85 परसेंट से 60 परसेंट तक आ गया और वर्ष 2022 में वह 60 परसेंट से 27 परसेंट पर आ गया है। अगर आप देखेंगे तो माल ढुलाई में भी उन्होंने रेलवे से पूरा मुंह मोड़ लिया है। वह भी सोच रहे हैं कि सड़क का परिवहन अच्छा है, जल का परिवहन अच्छा है, लेकिन रेलवे का परिवहन अच्छा नहीं है। आज सरकार ने नेशनल प्लान बनाया है। वर्ष 2030 के रेलवे के नेशनल प्लान में इन्होंने लक्ष्य रखा है। उन्होंने इस लक्ष्य में यह रखा है कि इसको 45 परसेंट तक बढ़ाना है। अगर आप पिछले सालों, वर्ष 1951 से अब तक का रिकॉर्ड देखें, जो 85 परसेंट था, वह अभी 27 परसेंट तक आ गया है। यह बात कर रहे हैं कि वर्ष 2030 में हमें 45 परसेंट तक जाना है। यह आप कैसे कर सकते हैं, इसके बारे में भी मुझे आपसे पूछना है? आज मैं रेलवे मंत्री को इस मापदंड से प्रश्न पूछना चाहती हूं।

मैंने रेलवे का हाल देखा है। रेलवे का हाल ऐसा चल रहा है कि हम देख रहे हैं कि वह अकेली दौड़ रही है, लेकिन फिर भी दूसरे नंबर पर चल रही है। मुझे यहां से यह कहना पड़ रहा है कि इस परिस्थिति में रेलवे को लाने का काम केंद्र सरकार ने किया है। पिछले 11 सालों में मैंने यह देखा है और पिछले 11 सालों का मेरा यह अनुभव रहा है कि सरकारी कंपनियों को घाटे में दिखाओ, घाटे में दिखाकर आहिस्ता-आहिस्ता बंद करो और आहिस्ता आहिस्ता अपने मित्रों के हाथों में दे दो। यह मित्रों की सरकार बनकर आई है, इस मामले में मुझे यह कहना है कि अगर आप कैग की रिपोर्ट देखेंगे तो आपको पता चल जाएगा कि कैग ने क्या कहा है। रेलवे ने 2,604 करोड़ रुपये का घाटा झेला है।

यह आपको समझना पड़ेगा कि आहिस्ता-आहिस्ता घाटा दिखाया जा रहा है। मैं आपको बताना चाहती हूं कि 3200 करोड़ रुपये पर इन्होंने 834.72 करोड़ रुपये का अतिरिक्त ब्याज दिया है। मेरा सवाल यह है कि यह आहिस्ता-आहिस्ता घाटा दिखाकर और अतिरिक्त ब्याज देकर रेलवे को प्राइवेट सेक्टर को दे दिया जाए? हमारा अनुभव रहा है कि बीएसएनएल खत्म हो गयी, एमटीएनएल खत्म हो गयी, एयर इंडिया खत्म हो गयी, एयरपोर्ट्स खत्म हो गए और आहिस्ता-आहिस्ता करके सब मित्रों को चले गए, आने वाले दिनों में क्या रेलवे भी मित्रों को चली जाएगी? हम यह भी कह सकते हैं कि क्या यह निजी हाथों में बेची जाएगी? यह भी एक बड़ा षड्यंत्र इस माध्यम से तो नहीं चल रहा है? यह मैं सरकार से पूछना चाहती हूं।

सभापति महोदय, मैं यह कहना चाहती हूं कि ट्रेन हमारे लिए सिर्फ एक धातू नहीं है। ट्रेन हमारा दिल है, ट्रेन हमारी धड़कन है और ट्रेन हमारी जान है। आज एक गांव से मजदूर अपने परिजनों को छोड़कर कमाने के लिए ट्रेन के

माध्यम से जाता है। अगर छात्रों की बात करें तो एक छात्र अपना गांव छोड़कर पढ़ने के लिए ट्रेन के माध्यम से जाता है। अगर हम आम यात्रियों की बात करें तो लोग त्योहार पर अपने परिवार से मिलने जाने के लिए ट्रेन का इस्तेमाल करते हैं। महाकुंभ की बात करें तो महाकुंभ पहुंचने के लिए करोड़ों लोगों ने ट्रेन से प्रयागराज पहुंचने की कोशिश की है। मैं यह कहना चाहती हूं कि जब हम ट्रेन से इतने जुड़े हुए हैं, लेकिन ट्रेन की क्या परिस्थिति है? आज ट्रेन के जनरल डिब्बे में लोगों को जानवरों की तरह खड़ा होकर यात्रा करने पर मजबूर किया जाता है। यह बहुत ही गलत बात हो रही है। हम ट्रेन के एसी कोच में यात्रा कर रहे थे और हमने देखा कि ऊपर से पानी टपक रहा है। पीने के लिए पानी नहीं मिलेगा, लेकिन एसी कोच में ऊपर से पानी टपकता मिलेगा। 12-12 घंटे आपको ट्रेन का इंतजार करना पड़ता है। बैठने की व्यवस्था नहीं है, खाने की व्यवस्था नहीं है, पीने के पानी की व्यवस्था नहीं है। प्लेटफॉर्म पर गंदगी के अंبار लगे हैं। सुरक्षा की बात हम क्या करें? हमारी लड़कियां सुबह सात बजे जाती हैं तो उनका बलात्कार होता है। आपकी सुरक्षा की व्यवस्था कैसी है? मैं एक बात बताना चाहती हूं कि जहां भी स्टेशन पर भीड़ होती है, वहां भगदड़ के कारण मौत होती है। आप दिल्ली रेलवे स्टेशन की घटना को देख लीजिए। दिल्ली में भगदड़ की घटना के बाद रेलवे के अधिकारी बचाव कार्य छोड़कर सरकार को बचाने में जुटे हुए थे। उनकी बात पत्रकारों तक नहीं जानी चाहिए। उसको उनको नकारना है, बताना नहीं है और छुपाना है, यह बचाव कार्य रेलवे प्रशासन के द्वारा किया गया। जिनकी मौत हुई और जो लोग घायल हुए, उनको आनन-फानन में रात के समय में मुआवजा दिया गया, लेकिन उस घटना की वजह आज तक लोगों के सामने नहीं आयी। ऐसी ही स्थिति हमने अयोध्या स्टेशन पर देखी, प्रयागराज स्टेशन पर देखी। यह सब क्या चल रहा है? यह मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहती हूं। जब वक्त आता है तो अपनी पीठ खुद थपथपाते हैं। जब वक्त आता है तो रील बनाकर सोशल मीडिया पर डालते हैं, लेकिन जब ऐसी कोई घटना होती है तो चुप्पी क्यों साध लेते हैं? यह भी मेरा आपके माध्यम से सवाल है और इनको इस पर जवाब देना चाहिए।

पिछले दिनों महाराष्ट्र के जलगांव में घटना हुई। जिसमें पुष्पक एक्सप्रेस मुंबई की तरफ जा रही थी और अचानक भगदड़ मच गयी। लोगों को कहा गया कि ट्रेन में आग लग गयी है। लोग ट्रेन से बाहर कूद गए। लेकिन दूसरी तरफ से बैंगलोर एक्सप्रेस आ रही थी जिसके नीचे लोग कुचले गए। 13 लोगों की मौत हो गयी। इस घटना का जिम्मेदार कौन है? यह मुझे आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना है। अगर वहां कम्यूनिकेशन का कोई माध्यम नहीं है तो ट्रेन की दुर्घटना को आप कैसे रोकेंगे? आप प्लेन में देखेंगे तो कभी हवा के दबाव की वजह से कोई टरब्यूलेंस आता है और प्लेन में ऑक्सीजन का लेवल कम होता है तो ऑक्सीजन मास्क नीचे आ जाता है। कोई टरब्यूलेंस होता है तो आपके पास सीट बेल्ट होती है। आपसे कोई कम्यूनिकेट करता है, लेकिन जब ट्रेन में कोई घटना घटती है तो आपसे कौन कम्यूनिकेट करता है, यह मेरा सवाल है? हमारे परेल में एक घटना हुई। प्लेटफॉर्म पर एक अफवाह फैली और लोग भागते-भागते एक दूसरे पर चढ़ गए। ऐसी घटनाओं में होने वाली मौतों के लिए सरकार को जिम्मेदारी लेनी चाहिए, यह मैं यहां से कहना चाहती हूं।

माननीय सभापति जी, मेरा आपके माध्यम से यह कहना है कि वर्ष 2024 में पिछले 8 महीनों में कितनी घटनाएं हुईं? 29 ट्रेनों में दुर्घटनाएं घटी हैं। कितने यात्रियों की मौत हुई? 3 यात्रियों की मौत हुई, 4 रेलवे कर्मचारियों की मौत हुई। आज रेलवे की हालत यह है कि बहुत सारी जगहों पर दुर्घटनाएं हुईं। बालासोर में, पश्चिम बंगाल में दुर्घटना हुई। हमें कुछ तो सीखना होगा। आप सुरक्षा कवच की बात करते हैं। मंत्री जी अभी नहीं हैं, उन्होंने सुरक्षा कवच की बात कही। हमें तो लगा कि सुरक्षा कवच ट्रेन के लिए आएगा, लेकिन दुर्भाग्य से सुरक्षा कवच तो मंत्री महोदय को देने का काम हुआ है। आप कुछ तो भूतकाल से सीखिए, लाल बहादुर शास्त्री जी से सीखिए। जब ट्रेन दुर्घटना हुई थी, तो स्वयं जिम्मेदारी लेकर लाल बहादुर शास्त्री जी ने त्याग-पत्र दे दिया था, लेकिन ये मंत्री महोदय ऐसे हैं कि इनके 11 महीनों के कार्यकाल में 29 रेल दुर्घटनाएं हुई हैं, फिर भी ये टस से मस होने का काम नहीं करते, यह सबसे बड़ी बात मैं कहना चाहती हूं।

महोदय, अगर रेल की बात हो व हालात कहने की बात हो, तो मुझे मुंबई के बारे में तो कहना ही होगा । हम सबको मालूम है कि मुंबई रेल से चलती है । मुंबई की लाइफ लाइन रेल को कहा जाता हो । आज मुंबई की रेलों के क्या हालात हैं? हमारी रेल, जो लाइफ लाइन थी, वह आज लाइफ सपोर्ट पर आ गई है । मंत्री जी महोदय नहीं हैं, नहीं तो मैं उनसे आह्वान करना चाहती थी कि आप सुबह 7 बजे मेरे साथ चर्च गेट स्टेशन के बाहर चलिए । आप विरार से चर्च गेट आइए, आप कल्याण से सीएसटी आइए। शाम को मेरे साथ आप उसी ट्रेन में चलिए । आप देखें कि लोगों की क्या स्थिति है? लोगों को बैठने के लिए तो छोड़िए, खड़े होने की जगह नहीं है । आज पहली बार मैं यह भी कहना चाहती हूं कि हमारे मुंबई में क्या हो रहा है? मुंबई की लोकल ट्रेन में लगभग 2 हजार 468 लोगों की मौत होती है । उसके साथ ही 1 हजार 151 लोग पटरी पर चलते हुए, पटरी बदलते हुए मरते हैं । आज भी हमारी समस्या यह है कि हमारे पास ओवरहेड ब्रिज नहीं है । आज भी 12-15 घंटे ट्रेन लेट हो जाती है, तो लोग पटरियों से चलकर जाते हैं । इनकी सुरक्षा कौन करेगा?

महोदय, मुंबई ट्रेन के आघात से 2 हजार 697 लोग घायल होते हैं । यह मुंबई की स्थिति है, जो देश की आर्थिक राजधानी है । देश के सभी लोग मुंबई को देखते हैं । इस मामले में मैं कहना चाहती हूं कि सरकार एक लाख करोड़ रुपये सुरक्षा के लिए देती है । यह सुरक्षा किसकी होती है? जब लोग पटरी पर सुरक्षित नहीं, स्टेशन पर सुरक्षित नहीं, अगर हम बाहर गांव में जाएं तो हर ट्रेन में दरवाजे होते हैं, हमारी ट्रेन में दरवाजे नहीं होते हैं, लोग गिरते हैं । जब लोग सुरक्षित नहीं हैं, तो सरकार किसके लिए 1 लाख रुपये खर्च करती है, इसकी भी जांच होनी चाहिए ।

महोदय, आपको समझना ही होगा कि एक-एक जान अनमोल है । इंसान घर से बाहर निकलता है तो परिवार यह सोचता है कि मेरा बच्चा घर आएगा या नहीं आएगा? क्या सरकार इस बारे में थोड़ा अहसास करती है या नहीं? मेरा आपके माध्यम से सरकार से सवाल है कि आप थोड़ा तो संवेदनशील हो जाइए । आप थोड़ा तो लोगों के बारे में सोचिए, यह मेरा कहना है । हम कहते हैं कि भारतीय ट्रेन का नेटवर्क देश में ही नहीं, बल्कि पूरी दुनिया में चौथे नंबर पर है । सबसे बड़ी आबादी हमारे देश में है, लेकिन आज स्थिति ऐसी है कि 140 करोड़ लोग हमारे देश में हैं और ट्रेनें 13 हजार हैं । अगर इसको कैलकुलेट करें तो पता चलेगा कि हर ट्रेन पर 1 लाख सात हजार लोगों का भार है । आप समझ सकते हैं कि एक ट्रेन पर कितने लोगों की जिम्मेदारी है? हमारे यहां मराठी में एक डायलॉग है । Should I speak in Marathi or explain it in English? मराठी इंग्लिश में समझते हैं कि नहीं? अब मुझे बोलना पड़ेगा कि यह हिंदी का सफर है या इंग्लिश का सफर है । Suffer इंग्लिश का सफर है, लोगों को इससे तकलीफ सहनी पड़ती है । दूसरी तरफ आप दाम की बात करें, अगर फ्लाइट से हम जाएं और दो महीने पहले मुंबई से दिल्ली की फ्लाइट लें, तो उसकी प्राइस 4 हजार 5 सौ रुपये है । अब यदि हम 15 घंटे ट्रेवल करके तेजस एक्सप्रेस या राजधानी एक्सप्रेस से जाएं, तो सेकेंड एसी की टिकट 4 हजार 3 सौ रुपये की और अगर फर्स्ट क्लास की टिकट लूं तो 5 हजार 3 सौ रुपये की ।

सर, मैं पहली वक्ता हूँ इसलिए आप मुझे बोलने दीजिए । ? (व्यवधान) इसका मतलब है कि आप छः गुना ज्यादा टाइम लेते हैं और प्राइस भी ज्यादा लेते हैं । मेरा यही कहना है कि न हमें स्पा चाहिए, न हमें मार्केट चाहिए और न ही हमें सेल्फी पॉइंट चाहिए । हमें जो चाहिए, उसके बारे में मैं आपको बताना चाहती हूँ । हमें स्वच्छ टॉयलेट्स, पानी, अच्छा भोजन, सुरक्षा और टाइम की पाबंदी चाहिए । ये हमारे सबसे बड़े विषय हैं । हमें स्टेशन के बाहर एंबुलेंस चाहिए । ? (व्यवधान) मेरा यही कहना है कि आप राजनीति से ऊपर उठिए । ? (व्यवधान)

सर, मैं अपना भाषण एक शायरी से समाप्त करना चाहूंगी । आज वंदे भारत और शताब्दी ट्रेन्स की बात है तो मैं उस पर कहना चाहती हूँ:

?वंदे भारत पर मत आंको, रेलवे की तस्वीर
वंदे भारत पर मत आंको, रेलवे की तस्वीर
जनरल डिब्बे की हालत देखो, बहुत है गंभीर
सफाई, सुरक्षा, सुविधा सब अधूरी है यहां

झूठे प्रचार से नहीं बदलेगी रेलवे की तकदीर ।?

CUT MOTIONS

(TOKEN)

कि रेल मंत्रालय शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 282) में 100 रूपये कम किये जाएँ ।

85

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

उत्तर पूर्व सीमांत रेल के अंतर्गत पूर्णिया कोर्ट बनमनखी होते हुए जोगबनी से नई दिल्ली और सहरसा से नई दिल्ली तक नई वंदे भारत/अमृत भारत रेलगाड़ियों को चलाए जाने की आवश्यकता । (1)

उत्तर पूर्व सीमांत रेल और पूर्व मध्य रेल के अंतर्गत पूर्णिया, पूर्णिया कोर्ट, सहरसा और मुंगेर गंगा रेल ब्रिज होते हुए जोगबनी से हैदराबाद, चेन्नई, राची, पुरी और कोलकाता अमृत भारत रेलगाड़ियां, चलाए जाने की आवश्यकता । (2)

पूर्णिया जंक्शन रेलवे स्टेशन के उन्नयन क्षमता में वृद्धि किए जाने तथा इसे एक आदर्श रेलवे स्टेशन के में विकसित किए जाने की आवश्यकता । (3)

उत्तर पूर्व सीमांत रेल के अंतर्गत रानीपतरा रेलवे स्टेशन के निकट - मटिया रेलवे क्रॉसिंग पर रेल ओवर ब्रिज (आरओबी) के निर्माण की आवश्यकता । (4)

पूर्णिया रेलवे स्टेशन जंक्शन के निकट वाशिंग पिट का निर्माण किए जाने की आवश्यकता । (5)

पूर्णिया रेलवे स्टेशन जंक्शन तथा पूर्णिया कोर्ट रेलवे स्टेशन के निकट रेल नीर संयंत्र की स्थापना किए जाने की आवश्यकता । (6)

उत्तर पूर्व सीमांत रेल के अंतर्गत किशनगंज से जलालगढ़ तक नई रेल लाइन के निर्माण के लिए धनराशि आवंटित किए जाने की आवश्यकता । (7)

उत्तर पूर्व सीमांत रेल के अंतर्गत गंगा नदी पर तेजनारायणपुर (बिहार) से साहिबगंज (झारखंड) तक रेल-सह-सड़क पुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता । (8)

पूर्व मध्य रेल के अंतर्गत पूर्णिया कोर्ट रेलवे स्टेशन के निकट रेल नीर संयंत्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता । (9)

बिहार के सहरसा में रेल मण्डल कार्यालय स्थापित किए जाने की आवश्यकता । (10)

SHRI SUDHAKAR SINGH (BUXAR): I beg to move:

Need to introduce more Amrit Bharat Trains for Bihar, ensuring better rail connectivity for underserved districts and easing passenger congestion on existing routes. (20)

Need to include Buxar Railway Station under the Amrit Station Scheme for ensuring modernization, improved passenger amenities, better sanitation, and world-class infrastructure. (21)

Need to provide for stoppage of all long-distance trains at Buxar Railway Station, addressing the demands of thousands of passengers as Buxar serves as a crucial railway hub for travelers between eastern and northern India. (22)

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

Need to provide special funds to construct Rail over Bridge (RoB) at Kundara Mukkada and Kundara Elamballoor in Kollam Parliamentary constituency. (23)

Need to provide concession to senior citizens for railway journey. (24)

Need to increase the number and frequency of MEMU train services. (25)

Need to establish a new railway zone exclusively for State of Kerala. (26)

Need to provide special funds for better passenger amenities in railways. (27)

Need for introduction of more trains on Kollam Schenkottah route. (28)

Need to provide special funds for the construction of Rail over Bridges (RoB) in Kollam Parliamentary constituency. (29)

Need to provide funds for strengthening the safety and security of railway passengers. (30)

Need to formulate a scheme for providing 3AC season tickets. (31)

Need to provide more funds for re-development of railway stations in a time bound manner. (32)

DR. T. SUMATHY ALIAS THAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH): I beg to move:

Need for increased budget allocation for track maintenance and safety to prevent derailments and accidents. (43)

Need to ensure timely completion of high-speed rail projects and address cost overruns. (44)

Need to increase budget allocation for passenger amenities, including clean drinking water, sanitation and waiting lounges at railway stations. (45)

Need to improve freight logistics efficiency to achieve the targeted modal share of 45 *per cent.* by 2030. (46)

Need to accelerate the deployment of KAVACH (Automatic Train Protection) system to improve railway safety. (47)

Need to address overcrowding in passenger trains and ensure additional coaches in high-demand routes. (48)

Need to improve electrification of railway tracks to enhance energy efficiency and reduce carbon footprint. (49)

Need to increase investment in suburban railway networks to decongest urban transport systems. (50)

Need to improve accessibility in railway stations with better facilities for senior citizens and differently-abled passengers. (51)

12.53 hrs

UNION BUDGET (2025-2026) ? DEMANDS FOR GRANTS

Ministry of Railways?.Contd.

श्रीमती शताब्दी राय बनर्जी (बीरभूम) : सर, रेल के बारे में बोलने से पहले जो बात आती है, वह सेफ्टी एंड सिव्योरिटी की आती है। सेफ्टी पर बोलने से पहले सबको पता है कि लास्ट दो-तीन सालों से रेलवे का क्या हाल है और कितने एक्सीडेंट्स हुए हैं। कंपेनसेशन आप चाहे दो लाख दें या दो करोड़ रुपये दें, लेकिन जो लोग एक्सीडेंट्स में मरते हैं, वे कभी वापस नहीं आते हैं। कंपेनसेशन कभी बेटे को वापस नहीं ला सकता। कंपेनसेशन कभी पिता को वापस नहीं ला सकता। कंपेनसेशन कभी माँ का प्यार वापस नहीं ला सकता है, इसलिए जितने भी एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, वे क्यों हो रहे हैं, इस पर ध्यान देना बहुत जरूरी है।

सर लोकल ट्रेनों का हाल बहुत बुरा है। मैं एक बार दिल्ली रेलवे स्टेशन पर गई थी। मैं सामने देख रही थी कि एक ट्रेन आ रही है। उस ट्रेन के थ्री टियर में छः लोगों की जगह होगी, लेकिन वहां पर कम से कम 20 लोग बैठे थे। वहां पर बच्चे को खिड़की से धक्का मारकर अंदर धकेला गया था। ऐसा नहीं था कि बच्चे को बैठाया गया था, क्योंकि बच्चे के जाने से उसको सीट मिल जाएगी, उसके बाद उसके माँ-बाप पीछे से जाएंगे। मैंने वहां पर पूछा कि यह कौन सी ट्रेन है तो पता चला कि बिहार जाने वाली ट्रेन है। मैंने सोचा कि एक से डेढ़ घंटे की जर्नी होगी, लेकिन पता चला कि वे कल शाम तक बिहार पहुंचेंगे। जिस ट्रेन में बच्चे और माँ को धक्का मारकर अंदर भेजना पड़ता है, जहां छः लोगों की जगह पर 20 लोग बैठते हैं, एक दिन और एक रात उसमें चलते हैं, वह जगह एक एक्सीडेंट से भी खतरनाक जगह बन जाती है। इसे रेलवे मिनिस्टर को देखना चाहिए।

आप वेटिंग लिस्ट के बारे में बोलते हैं। मुझे वेटिंग लिस्ट में पता नहीं चलता है। मान लीजिए ट्रेन में टोटल सीट्स 200 लोगों की है तो 200 के बाद और 200 की वेटिंग लिस्ट दे रहे हैं। इसका मतलब है कि अगर एक सीट कैंसिल होगी तो दूसरे व्यक्ति की क्लियर हो जाएगी, उसमें रेलवे का कोई लॉस नहीं हो रहा है, फिर भी आप कैंसिल करने के लिए 20 रुपये प्लस जीएसटी ले रहे हैं। लास्ट मूवमेंट पर कैंसिल करने पर 60 रुपये प्लस जीएसटी ले रहे हैं।

क्या आपको पता है कि आरटीआई रिपोर्ट के हिसाब से वर्ष 2019 से 2023 तक कैंसिलेशन में रेलवे की इनकम 6113.31 करोड़ रुपये की हुई है। वेटिंग लिस्ट कैंसिलेशन में 1229.85 करोड़ रुपये की इनकम हुई है।

इनकम के लिए यह जिसका आइडिया है, वह रेल के लिए बहुत अच्छा है, लेकिन पब्लिक के लिए क्या अच्छा है? जिसको ट्रेन में लास्ट मूवमेंट तक टिकट नहीं मिलता है, वह टिकट कैंसिल करवाता है। टिकट कैंसिलेशन में लोगों के ऊपर टॉर्चर हो रहा है। 8 बजे रेलवे की ऑनलाइन बुकिंग होती है, वह बहुत अच्छी व्यवस्था है। लेकिन ऑनलाइन टिकट के लिए आपको पता है कि 60 डेज पहले टिकट की बुकिंग शुरू होती है। अगर आप 8 बजे ऑनलाइन टिकट बुक करेंगे तो तीन मिनट में ही सारी टिकट बुक हो जाती हैं। यह कैसे होता है? जब तक मैं ऑनलाइन टिकट लेने के लिए जाती हूं तब तक तीन मिनट में वह फुल हो जाती है। यह कैसे हो सकता है? यह पब्लिक का हैरासमेंट, टाउट का हैरासमेंट एक जैसा ही रहा, लेकिन कुछ सॉल्यूशन में आया नहीं है।

एमपीज़ की जो रिक्रैस्ट है, हम लोग अपनी कॉन्स्टीट्यूएन्सी की बार-बार रिक्रैस्ट करते हैं, रेल की सबसे ज्यादा रिक्रैस्ट एमपीज़ की तरफ से आती हैं, लेकिन बार-बार चिट्ठी या प्रपोजल देने के बाद भी उसका सिर्फ आंसर आता है, कोई काम नहीं होता है। हर प्रपोजल, हर ब्रिज को बनाने में दस साल लगते हैं, सात साल लगते हैं, 15 साल लगते हैं। अगर कोई भी प्रोजेक्ट को इतने साल तक बढ़ाएंगे तो उसका बजट भी बढ़ जाता है, उसकी कॉस्ट भी बढ़ जाती है। फिर उसकी कॉस्ट ज्यादा होने के कारण उसे बंद कर देते हैं। जो भी प्रपोजल बने, आप पहले वाले को क्लियर करें, यह मेरी रिक्रैस्ट है।

मेरी कॉन्स्टीट्यूएन्सी में रात 1 बजे के बाद सुबह सात बजे तक वर्धमान से रामपुरहाट, नलहाटी, मुरारई, राजग्राम, पाकुड़ तक कोई ट्रेन नहीं है। यहां से लोकल लोग जाते हैं। वे स्कूल के लिए जाते हैं, टीचर्स जाते हैं, डॉक्टर्स जाते हैं, कोई टाइम पर नहीं पहुंच सकता है। इसलिए मैं यह रिक्रैस्ट करना चाहती हूं कि 6.30 बजे वर्धमान-तीनपहाड़ ट्रेन शुरू की जाए। बुलेट ट्रेन या किसी एक-दो ट्रेन के कारण वहां लोकल ट्रेन लेट हो रही है और हर दिन लेट हो रही

है। इसके कारण स्टूडेंट्स लेट हो रहे हैं। रामपुरहाट स्टेशन में ट्रेन की बहुत जरूरत है, क्योंकि वहां पर तारापीठ मंदिर है, जहां पर बहुत लोग आते हैं। ट्रेन का जो सिस्टम है, वह बहुत खराब है। आसनसोल मालदा टाउन एक्सप्रेस जो नई ट्रेन है, उसको चालू करने के लिए मैं रिक्रैस्ट कर रही हूं।

जो एनक्रोचमेंट होता है, एनक्रोचमेंट को हटाने के लिए रेल मंत्रालय बहुत साल लगा देता है। वहां जो लोकल लोग हैं, लोकल ऑफिसर्स ने वहां एनक्रोचमेंट हटा भी दिया, उसका प्रपोजल बनाने में और भी दो साल लगा देते हैं तब तक वे लोग वहां फिर से आ जाते हैं। फिर बोलते हैं कि एनक्रोचमेंट हटाओ और वे अचानक आकर एनक्रोचमेंट हटा देते हैं। मेरे यहां रामपुरहाट, हरिजन पल्ली में कसईपाड़ा डाक बंगले में 100 सालों से लोग रहते हैं। वे लोग अचानक आकर रास्ता ब्लॉक कर रहे हैं। वहां पर जो लोग रहते हैं, उनके आने-जाने का रास्ता है ही नहीं। मेरी यह रिक्रैस्ट है कि अगर रेल मंत्रालय को कुछ भी काम करना है, एक तो रिक्रैस्ट करने के दस साल के बाद उसका आंसर आता है, मिनिस्टर को होश आता है कि दस साल बाद कुछ करना है और उसके बाद भी 10 साल लगा देते हैं। हम लोग जितने एमपीज़ हैं, चाहे 15 साल से हों या 20 साल से हों, नेक्स्ट जनरेशन को उसका फल मिलेगा।

मिनिस्ट्री ने बोला था कि वर्ष 2023 तक 100 परसेंट इलैक्ट्रिफिकेशन का काम हो जाएगा। वर्ष 2025 में अभी तक 40 परसेंट हुआ है। ? (व्यवधान) मैं कनक्लूड कर रही हूं। राजधानी ट्रेन में फर्स्ट क्लास में हॉकर्स जा रहे हैं, जो सामान सेल कर रहे हैं। मैंने पूछा कि क्या है? वह बोल रहा है कि टारगेट दिया है कि एक लाख रुपये का सामान बेचना पड़ेगा। वह फर्स्ट क्लास में कॉफी बेच रहा है, मोमो बेच रहा है, जिससे सिक्योरिटी वालों को भी प्रॉब्लम हो रही है। ? (व्यवधान) मैं यह बात कहकर अपनी बात खत्म करूंगी। मुझे बहुत सारी बातें करनी थीं।

मैं बुलेट ट्रेन और वन्दे भारत ट्रेन के बारे में बात करना चाहती हूं कि यह बिरयानी जैसी है। जिस देश में लोग चावल, रोटी, दाल नहीं खा पाते हैं, उसके लिए बिरयानी बहुत बड़ी बात है। वन्दे भारत ट्रेन बड़े लोगों के लिए है और बहुत अच्छी ट्रेन है। लेकिन जिसके पास चावल, रोटी, भात, दाल खाने के लिए नहीं है, उनके लिए बिरयानी कोई मायने नहीं रखती। इसलिए मैं बोलना चाहती हूं कि बुलेट ट्रेन या वन्दे भारत ट्रेन पर आप जितना ध्यान दे रहे हैं, उससे ज्यादा ध्यान लोकल ट्रेन्स पर दीजिए, क्योंकि उसमें न लाइट होती है, न बाथरूम होता है। उसमें कुछ नहीं होता है।

मेरी यह रिक्रैस्ट है कि वन्दे भारत ट्रेन बड़े लोगों के लिए है, अदानी, अंबानी के लिए है। लेकिन आप लोकल ट्रेन के बारे में, सब लोगों के बारे में सोचें, जिसके वोट से आप लोग जीत कर आते हैं और जिसके वोट से हम लोग जीत कर आते हैं।

थैंक यू।

13.00 hrs

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) : माननीय सभापति महोदय, मैं सबसे पहले अपनी पार्टी, माननीय अध्यक्ष जी और संसदीय कार्य मंत्रालय के प्रति अपना आभार व्यक्त करता हूँ कि मुझे रेल बजट पर अनुदानों की माँगों के समर्थन में बोलने के लिए निर्देशित किया है।

महोदय, मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की माँगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। बजट में रेल हेतु की गई व्यवस्थाओं में, आज़ादी के बाद जो व्यवस्थाएं आज तक नहीं की गई थीं, आज वे तमाम व्यवस्थाएं बजट के माध्यम से रेलवे के विकास के लिए की गई हैं।

महोदय, हम सभी जानते हैं कि विश्व के सबसे बड़े रेल नेटवर्क्स में से एक भारतीय रेल के लिए अब तक का सबसे ज्यादा बजट के तहत 2,65,000 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। इससे भारतीय रेल के बुनियादी ढाँचे के

विकास को बल मिलेगा और स्टेशनों एवं ट्रेनों में आधुनिकीकरण तथा कनेक्टिविटी बढ़ाने पर जोर दिया गया है। इसके साथ ही, यात्रियों की सुरक्षा और आराम पर विशेष ध्यान दिया गया है।

मैं आपको बताऊँ कि नयी रेल लाइनों का तेजी से निर्माण के लिए, वर्ष 2025-26 में, 32,235.24 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है। रेलवेज में तमाम सुविधाएं भी बढ़ायी जाएंगी।

वर्ष 2025-26 में, गेज परिवर्तन के लिए 4,550 करोड़ रुपए की व्यवस्था रेल मंत्रालय द्वारा की गई है। वर्तमान में, रोलिंग स्टॉक की सीमा के लिए 57,693 करोड़ रुपए निर्धारित किये गये हैं। इस बजट में, पटरियों के दोहरीकरण के लिए एक बड़ी राशि का आवंटन किया गया है, जिसमें 32 हजार करोड़ रुपए चिह्नित किये गये हैं।

वर्ष 2025-26 में, सुरक्षा संबंधी पहलों पर खास ध्यान देते हुए, 1,16,516 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है, जिसमें ट्रेन्स का नवीनीकरण, सिग्नल अपग्रेडेशन, दूरसंचार सुधार, नये रेलवे पॉइंट्स और प्लशिंग के निर्माण जैसी महत्वपूर्ण परियोजनाओं को पूर्ण किया जाएगा ताकि रेल से यात्रा करने वाले यात्रियों को हर प्रकार की सुविधाएं मिल सकें।

इस वर्ष में, कनेक्टिविटी और सुरक्षा संबंधी कार्यों को बढ़ाते हुए, एक हजार आरओबी और आरयूबी का निर्माण कराया जाएगा। पूरे देश में कहीं भी सिग्नल के कारण न लोगों को, न गाड़ियों को, न ही ट्रेन्स को रोकने की आवश्यकता होगी। आरओबी और आरयूबी के माध्यम से गाड़ियाँ सरासर आएंगी और जाएंगी। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के दिशा-निर्देश में, ये सारी व्यवस्थाएं करने का काम रेल मंत्रालय द्वारा किया गया है।

महोदय, एक सौ से दो सौ किलोमीटर की दूरी पर स्थित शहरों को जोड़ने वाली 50 नई नमो भारत ट्रेन्स की शुरुआत की जाएगी और प्रत्येक ट्रेन में 16 एसी और नॉन एसी कोचेज होंगे। किफायती और सुलभ यात्रा हेतु एक सौ अमृत भारत ट्रेन्स की शुरुआत की जाएगी। इतना ही नहीं, हाई स्पीड नेटवर्क बढ़ाने के लिए 200 वंदे भारत ट्रेन्स का भी संचालन किया जाएगा। यानी रेल मंत्रालय द्वारा ट्रेन्स को काफी व्यवस्थित करने का काम किया गया है। पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन के निरीक्षण का काम चल रहा है। वर्ष 2025 से 2027 के बीच में, 50 वंदे भारत स्लीपर ट्रेन्स चलायी जाएंगी, जिसके लिए लगभग दो सौ रेक्स के निर्माण का काम शुरू कर दिया गया है।

महोदय, मैं कहूँगा कि आज भारत में रेललाइनों की, रेलवे की सुविधाओं की और रेलवे प्लेटफॉर्म्स पर जो व्यवस्थाएं की गई हैं, आज बहुत-से रेलवे स्टेशंस पर एयरपोर्ट की तरह व्यवस्थाएं हैं एवं उससे भी अच्छी व्यवस्थाएं करने का काम रेल मंत्रालय द्वारा किया गया है। इसके लिए मैं देश के प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी को कोटिश: बधाई देता हूँ।

महोदय, अगर पूरे देश की बात करें, तो हम देखें कि वर्ष 2014 के पहले ट्रेन्स कैसी थीं? पहले लोगों को ट्रेनों में चलने में कठिनाई होती थी, परेशानी होती थी। आज ऑनलाइन सुविधाएं बढ़ाई गई हैं। अगर आज बच्चों को ट्रेन में दूध चाहिए, तो यह सुविधा भी ऑनलाइन सिस्टम से पहुंचाने का काम रेल मंत्रालय कर रहा है। ये तमाम सुविधाएं आज रेल मंत्रालय द्वारा पहुंचाने का काम किया गया है।

महोदय, मैं बिहार के बारे में कुछ कहना चाहूँगा। बिहार के लिए इस बार का बजट नौ गुना से ज्यादा आया है। जो वर्ष 2014 के पहले का बजट था, उससे नौ गुना से ज्यादा यह बजट बढ़ाकर 10,066 करोड़ रुपयों का आवंटन रेल परियोजनाओं के लिए किया गया है। जो अधूरी रेल परियोजनाएं थीं, जो परियोजनाएं बरसों से लंबित थीं, जिनके बारे में लोगों ने कभी सोचा भी नहीं था कि वे कभी पूरी हो सकेंगी, उनको पूरा करने का काम आज भारत की सरकार और रेल मंत्रालय ने किया है।

महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि हमारे देश के पूर्व प्रधानमंत्री भारत रत्न पूज्य श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने पटना के गांधी मैदान में उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को जोड़ने वाली ?गांधी सेतु? परियोजना का शुभारंभ किया था । लेकिन, बीच में वह खटाई में पड़ गई थी, वहां काम नहीं हो रहा था । काम इसलिए नहीं हो रहा था, क्योंकि अटल जी ने उसका शिलान्यास किया था । खासकर विपक्ष में बैठे लोगों की ऐसी मानसिकता है । उस समय बिहार के ही रेल मंत्री थे, जो राजद के सुप्रीमो कहे जाते हैं, लेकिन उन्होंने काम नहीं किया । लेकिन श्री नरेन्द्र मोदी जी धन्य हैं, उन्होंने वर्ष 2016 में उस परियोजना के लिए अलग से आवंटन दिया और उसे चालू करवाकर उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को रेलवे लाइन से जोड़ने का काम, ऊपरी सड़क से जोड़ने का काम और ऐसी सुविधाएं बढ़ाने का काम आज रेल मंत्रालय ने कर दिखाने का काम किया है ।

महोदय, बिहार के लिए वर्तमान बजट में 86,458 करोड़ रुपए की लागत से 5,346 किलोमीटर्स नई रेल लाइन दोहरणीकरण और अमान परिवर्तन की 57 परियोजनाएं प्रगति पर हैं । ये आने वाले दिनों में पूरी हो जाएंगी ।

महोदय, 3,164 करोड़ रुपए की लागत से 98 अमृत भारत रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास का कार्य जारी है । अमृत भारत स्टेशन को देखने से लगता है कि किस तरह से आज भारत रेल के क्षेत्र में दुनिया में अपना परचम लहरा रहा है । अमृत भारत स्टेशनों पर देश का तिरंगा 100 मीटर की ऊंचाई पर फहरा रहा है । रेलवे स्टेशनों का इन्फ्रास्ट्रक्चर, यात्रियों की सुविधा के लिए टॉयलेट की व्यवस्था आदि तमाम सुविधाएं वहां बढ़ाने का काम किया गया है ।

महोदय, बिहार में रेलवे के अन्य विकास कार्यों को करने के लिए 90 हजार करोड़ रुपए का कुल निवेश किया गया है, जो कि अपने आप में बिहार की जनता के लिए अब तक की सबसे बड़ी सौगात है, इससे बड़ी सौगात अन्य कोई नहीं हो सकती है । इतनी बड़ी सौगात अन्य क्षेत्रों में तो दी ही है, रेलवे के लिए भी इतनी बड़ी सौगात दी गई है । मुझे लगता है कि बिहार में रेल के सर्वांगीण विकास के लिए जो काम किया गया है, उसके लिए मैं देश के यशस्वी प्रधानमंत्री जी, देश के रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री और उनके अधिकारीगण के लिए हृदय से बधाई और शुभकामनाएं व्यक्त करता हूं ।

महोदय, बिहार में रेलवे सुरक्षा हेतु 1,783 किलोमीटर में कवच सुरक्षा प्रणाली लगाई गई है । नई ट्रेन सेवाओं की सौगात में 12 वंदे भारत ट्रेनों का भी संचालन किया जा रहा है । बिहार के लिए यह बड़ी सौगात आज रेल मंत्रालय ने देने का काम किया है ।

महोदय, इतना ही नहीं, बिहार-औरंगाबाद रेल लाइन का सर्वे कार्य पूरा होने के बाद जल्द ही डीपीआर तैयार करने का काम दिया गया है । नेउरा-दनियावां रेलवे लाइन का काम भी काफी तेज गति से चल रहा है ।

महोदय, बिहार में रेल के बारे में हम सबने जहां तक सोचा भी नहीं था, वहां आज रेल दौड़ना शुरू हो गई है या उसका निर्माण कार्य शुरू हो गया है ।

महोदय, बिहार में यूपीए सरकार और वर्तमान की एनडीए सरकार के कार्यकाल के लिए मैं एग्जाम्पल के तौर पर कुछ कहता हूं । सोनपुर रेल-सह-सड़क पुल परियोजना, जिसकी मैंने चर्चा की है, वह वर्ष 2003 से लंबित थी । माननीय प्रधानमंत्री जी ने वर्ष 2016 में उसको चालू करने का काम किया है । वर्ष 2009 से वर्ष 2014 के बीच बिहार में हर साल औसतन 64 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछाई जाती थी, लेकिन वहीं वर्ष 2014 से वर्ष 2024 के बीच यह आंकड़ा बढ़कर 167 किलोमीटर प्रतिवर्ष का हो गया है । गुणवत्ता के साथ यह आंकड़ा आगे बढ़ रहा है । वर्ष 2009 से वर्ष 2014 के बीच बिहार में हर साल औसतन 30 किलोमीटर रेलवे ट्रैक का विद्युतीकरण होता था ।

अब वर्ष 2014 से 2024 के बीच यह आंकड़ा बढ़कर 275 किलोमीटर प्रतिवर्ष हो गया है और मुझे लगता है कि यह वर्ष 2014 के पहले से 9गुना ज्यादा है ।

महोदय, वर्ष 2014 से अब तक बिहार में 1,832 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछायी जा चुकी है। यह मलेशिया जैसे देश के पूरे रेल नेटवर्क के बराबर है। बिहार में कई स्तरों पर रेल की व्यवस्था आगे बढ़ायी गई है।

महोदय, वर्ष 2014 से अब तक बिहार में 3,020 किलोमीटर रेलवे ट्रैक का विद्युतीकरण किया जा चुका है। अब बिहार में 100 प्रतिशत ट्रैक विद्युतीकरण है। अब बिहार में कहीं पर भी छुक-छुक करके कोयला और डीजल से ट्रेन चलाने की जरूरत नहीं है। आज बिहार में हाई स्पीड ट्रेन्स को इलेक्ट्रिक से चलाने का काम हो रहा है।

महोदय, बिहार में रेल के विकास के लिए मैं फिर से देश के यशस्वी प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को हृदय से बधाई से देता हूँ और उनको धन्यवाद देता हूँ। इतना ही नहीं, रेल के क्षेत्र में यात्रियों की सुविधा के लिए बहुत से कार्य किये गये हैं। पहले जब ट्रेन गुजरती थी या जब ट्रेन प्लेटफार्म पर लगती थी तो वहाँ का वातावरण दुर्गन्ध से फैल जाता था। आज कोई ऐसी ट्रेन नहीं है, जिसमें बायो टॉयलेट की व्यवस्था नहीं है। पहले शौचालय की तरफ जाने पर लोग नाक पर रूमाल रखकर जाते थे, लेकिन आज शौचालय के बगल में भी खड़े होकर मोबाइल पर बात करने में कोई दिक्कत नहीं होती है। रेल मंत्रालय और देश के यशस्वी प्रधानमंत्री जी का यह दिशा-निर्देश है कि रेल के क्षेत्र में आगे बढ़ा जाए। यह काम बहुत तेज गति से आगे बढ़ रहा है।

महोदय, मेरे महाराजगंज लोक सभा क्षेत्र में महाराजगंज-मसरख रेल लाइन वर्षों से ऐसे ही पड़ी हुई थी। धन्य है रेल विभाग, धन्य हैं प्रधानमंत्री जी, जिनके दिशा-निर्देशन पर सैंकड़ों-करोड़ रुपये लगाकर उस रेल लाइन को चालू कराया गया और आज छपरा से सीवान, छपरा से गोरखपुर, छपरा से लखनऊ आदि जाने के लिए एक बाईपास टाइप की वह रेल लाइन हो गई है। इस रेल लाइन पर विद्युतीकरण भी हो गया है। उस लाइन पर अन्य सुविधाएँ बढ़ाने का काम भी किया जा रहा है। इसके लिए भी मैं देश के यशस्वी प्रधानमंत्री और रेल मंत्रालय को बधाई देता हूँ।

महोदय, एकमा और मसरख रेलवे स्टेशनों को अमृत भारत स्टेशन के रूप में विकसित किया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी, रेल राज्य मंत्री जी और रेल विभाग के अधिकारियों को शुभकामना और बधाई देते हुए कहना चाहता हूँ कि आजादी के बाद अभी तक वहाँ आधे प्लेटफार्म पर ही ट्रेन लगती थी और ट्रेन में चढ़ने के लिए लोगों को नीचे उतरना पड़ता था। कई बार ट्रेन से उतरने में वृद्धजन दुर्घटना के शिकार हो जाते थे। रेल विभाग धन्य है कि उसने उस प्लेटफार्म को पूरा कराया और उसे अमृत भारत स्टेशन के रूप में पूर्ण विकसित कराकर वहाँ 30 फीट से ज्यादा लंबा और 20 फीट चौड़ा तिरंगा भी फहरा दिया, जिससे रेल से आने-जाने वाले लोगों को भी उस तिरंगे को नमन करने का मौका मिल रहा है। आगे और उसका आधुनिकीकरण करके लोगों की सुविधा बढ़ाने का काम किया जा रहा है।

महोदय, सिर्फ इतना ही नहीं, लोगों को रेल के माध्यम से रोजगार मिले, यह काम भी हो रहा है। मैं फिर से बधाई दूँगा कि महाराजगंज रेलवे स्टेशन को रैक प्वाइंट बनाया जा रहा है। वहाँ रैक प्वाइंट का काम तेजी से चल रहा है, वहाँ हजारों मजदूरों को काम मिलेगा। जब रैक प्वाइंट की घोषणा हुई और जब मैंने वहाँ के लोगों को इसकी जानकारी दी, लोगों को पेपर के माध्यम से जानकारी हुई, तो मुझे बधाई देने वालों का तांता लग गया। धन्य हैं देश के प्रधानमंत्री जी कि एक ग्रामीण क्षेत्र के स्टेशन को रैक प्वाइंट मिल गया और वहाँ के मजदूर टाइप के लोग, हर जाति और हर धर्म के लोगों को रोजगार से जोड़ने का काम माननीय नरेन्द्र मोदी जी कर रहे हैं, रेल मंत्रालय कर रहा है। इससे व्यवसायियों को भी फायदा होगा, चूँकि रैक दूसरी जगह लगता था, भाड़ा देकर माल लाना पड़ता था, अब रैक यहाँ लगेगा तो जो प्रति बैग भाड़ा लगता था, वह कम लगेगा और उससे सभी लोगों को लाभ मिलेगा। रेलवे स्टेशनों पर टिकट काउंटर कहीं नहीं था। आज ऑनलाइन तो हम कर ही रहे हैं, रेलवे बुकिंग ऑनलाइन कर रहे हैं, टिकट ऑनलाइन कर रहे हैं, लेकिन अन्य चीजों की आवश्यकता होती है, रेल स्टेशनों पर टिकट काउंटर भी लगाने का काम किया जा रहा है और यात्रियों की सुविधाएँ बढ़ाने का काम किया गया है।

महोदय, एनएच-331 मलमलिया से मदारपुर, रकसौल होकर जाती है, उस पर 200 करोड़ रुपये की लागत से फ्लाई ओवर निर्माण किया है। वह जगह सेल्फी पाइंट की तरह है, जहाँ एनएच, एसएच, गंडक और रेल, इन चार

पाइंट्स को जोड़कर फ्लाई ओवर बनकर तैयार है और वहां गाड़ियां सरपट भाग रही हैं । यह अजूबा रेल मंत्रालय ने तैयार करने का काम किया है । इसके लिए मैं रेल मंत्रालय को हृदय से धन्यवाद देता हूं ।

महोदय, जहां देखें, वहां रेल का काम हुआ है इसलिए बिहार में बहार है और वर्ष 2025 में फिर से नीतीश कुमार जी के नेतृत्व में एनडीए सरकार है, यह लोगों ने रेल मंत्रालय के माध्यम से सुनिश्चित करने का काम किया है । इसी तरह अन्य क्षेत्रों में भी बिहार का एक-एक निवासी खुशहाल है । देश तो खुशहाल है ही, लेकिन मैं बिहार का एक प्रतिनिधि होने के नाते कहना चाहता हूं कि बिहार में अलग तरह की उमंग, चैन और बहार है । किसानों के लिए दरभंगा में अलग से मखाना बोर्ड बनकर तैयार हो गया, जिसके लिए किसान ने कभी सोचा भी नहीं था । छोटे किसानों के लिए स्पेशल एसी ट्रेनों की व्यवस्था की गई । यदि छोटे किसान ने थोड़ी-सी भी सब्जी उपजाई है, तो ट्रेनों पर जाकर सब्जी बेचकर अच्छे पैसे कमाने का काम रेल मंत्रालय के माध्यम से हुआ है । इसके लिए मैं रेल मंत्रालय का हृदय से धन्यवाद देता हूं ।

महोदय, धार्मिक स्थलों पर भी, उदाहरण के लिए बाबा महेन्द्रनाथ बहुत पूज्य स्थल है । बाबा महेन्द्रनाथ हॉल्ट पर नगण्य सुविधाएं थीं । मैंने एक बार माननीय मंत्री जी से मिलकर आग्रह किया, वहां फुट ओवर ब्रिज बन गया । वहां प्लेटफार्म को सजाया गया । पानी के लिए अलग से सुविधा बढ़ाई गई । पहले वहां उतरने की जगह नहीं थी, लेकिन अब यात्रियों को पता चलता है कि पहले बाबा महेन्द्रनाथ हॉल्ट क्या था और आज नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में रेलवे में इतना काम हुआ है कि हजारों हजार श्रद्धालु यात्रा करते हैं और हर प्रकार की सुविधा प्राप्त करते हैं । बिहार में देश की आजादी के दूसरे प्रणेता लोकनायक जयप्रकाश नारायण जी की जन्म स्थली भी है और चम्पारण में गांधी जी की कर्म स्थली भी है । महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से, रेल मंत्रालय से कहना चाहूंगा कि लोकनायक जयप्रकाश नारायण जी की जन्म स्थली सारण (छपरा) जंक्शन से जलालपुर, बनियापुर, भगवानपुर, मोहम्मदपुर होते हुए बापू महात्मा गांधी जी की कर्मस्थली मोतिहारी, रकसौल तक नई रेलवे लाइन के निर्माण कार्य का सर्वे हो चुका है, यदि यह लाइन अलग से बिछ जाए तो हमें लगता है कि बापू गांधी की कर्मस्थली और जयप्रकाश नारायण जी की जन्म स्थली और हजारों हजार गांवों को जोड़ते हुए बहुत ज्यादा सुविधा वहां के लोगों को होगी । मुझे विश्वास है कि ऐसा होगा क्योंकि ?मोदी है तो मुमकिन है ।? रेल मंत्रालय जिस तरह से काम कर रहा है, उससे प्रतीत होता है कि हर चीज मुमकिन है । हम जनता के प्रति समर्पित हैं । हम अन्य लोगों की तरह केवल दिखावे के लिए बात नहीं करते हैं, बल्कि जनता को कैसे सुविधा मिलेगी, यह काम करने की हम कोशिश करते हैं और यह काम करने की ताकत यदि किसी में है तो श्री नरेन्द्र मोदी जी में है । मैं वहां का प्रतिनिधि हूं और मुझे आशा है कि वहां के लोगों को हर प्रकार की सुविधा मिलेगी ।

महोदय, गोरखपुर से सिवान, छपरा होते हुए पाटलिपुत्र पटना तक वंदे भारत ट्रेन चलाई जाए । राज्य मंत्री जी सदन में है । यह सुविधा हमारे राज्य के मुख्यालय को जोड़ने के लिए यानी यूपी, बिहार को जोड़ने के लिए बहुत आवश्यक है ।

माननीय सभापति : आप अपनी बात समाप्त कीजिए ।

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल : महोदय, पहले जहां ट्रेनें नहीं रुकती थीं, वहां अब ट्रेनें रुकना शुरू हो गई हैं । चाहे सामपुरिया जैसा छोटा स्टेशन हो, जहां ट्रेन नहीं रुकती थी अब वहां ट्रेन रुकती है । दाउदपुर को मॉडल स्टेशन विकसित करने के लिए मैंने पहले भी आग्रह किया है । चाहे सामपुरिया स्टेशन हो, उसे भी मॉडल स्टेशन बनाने का मैंने आग्रह किया है । यह काम आगे बढ़ रहा है । मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि महाराजगंज, मशरख रेल खंड पटेढी में महामाया बाबू जो बिहार के मुख्य मंत्री हुआ करते थे, उनके नाम पर हॉल्ट स्टेशन की पहले से डिमांड है । महामाया बाबू वहां के स्वतंत्रता सेनानी तो थे ही, लेकिन वहां के मुख्य मंत्री के नाते, वहां के लोगों के हृदय में बसने का काम करते थे ।

माननीय सभापति : आप बैठ जाएं । श्री लालजी वर्मा ।

? (व्यवधान)

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल : महोदय, मैं एक बात कहकर अपनी वाणी को विराम दूंगा ।

महोदय, मैं फिर से रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं । महाराजगंज-मशरख रेल खंड बहरौली में भी हॉल्ट स्टेशन का निर्माण हो जाए । मशरख जंक्शन से बसंतपुर, महाराजगंज, दरौंदा, चैनवा, एकमा, कोपा-सम्होता, छपरा होते हुए पाटलीपुत्र जंक्शन तक एक डीएमयू चलाने का काम किया जाए । दाउदपुर के दुमदुमा ढाला पर ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाए । एकमा में भी एक प्लाई ओवर बनाया जाए ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से अपने देश के यशस्वी प्रधान मंत्री जी का, देश के रेल मंत्री जी का और अपनी पार्टी तथा विशेष रूप से संसदीय कार्य मंत्री जी को बधाई देता हूं और धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया । धन्यवाद ।

***m11 श्री लालजी वर्मा (अम्बेडकर नगर) :** माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल जैसे महत्वपूर्ण विभाग से संबंधित अनुदानों की मांगों पर हो रही चर्चा में हिस्सा लेने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं ।

महोदय, निश्चित तौर पर, रेलवे, इस देश की आम जनता के लिए सबसे महत्वपूर्ण साधन है और गरीब से लेकर अमीर जनता रेल से सफर करती है । निश्चित रूप से, रेलवे की सुविधाएं बढ़नी चाहिए । मैं पिछली बार माननीय मंत्री जी का भाषण सुन रहा था । जिस तरह से उन्होंने महिमामंडित करने का काम किया, तो मैंने महसूस किया कि शायद रेलवे में बहुत परिवर्तन आया होगा । लेकिन, काफी अर्से के बाद मुझे दिल्ली आने के लिए रेलवे का उपयोग आना पड़ा । मैं विगत तीन-चार वर्षों से कभी रेल से सफर नहीं किया था, क्योंकि कहीं आना-जाना भी नहीं होता था । दिल्ली आने-जाने के लिए रेल का प्रयोग करना पड़ा । मैंने देखा कि सुविधाओं में कोई वृद्धि नहीं हुई है । बाथरूम अच्छा नहीं बन पाया है । साथ ही साथ, रेलवे स्टेशन्स को जिस तरह से महिमामंडित किया गया, उनकी दशा भी अच्छी नहीं है ।

13.23 hrs

(Kumari Selja in the Chair)

महोदय, हमारी रेल में जो सुविधा होनी चाहिए, उसमें सबसे महत्वपूर्ण यह है कि इसमें सुरक्षित यात्रा होनी चाहिए, समय से यात्रा हो और आरामदायक यात्रा हो । लेकिन, सुरक्षा की दृष्टि से देखें तो आए-दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं । अभी नयी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर जिस तरह से दुर्घटना हुई, वह इस देश के लिए एक अभिशाप है । इसी तरह से, प्रायः कभी रेल के डिब्बे पटरियों से उतर जा रहे हैं, कहीं कुछ और हो रहा है ।

महोदय, अभी मुझे 18 फरवरी को कमेटी की बैठक के लिए दिल्ली आना था । मैं अपने स्टेशन अकबरपुर जंक्शन पर बैठा । यहां उस ट्रेन को सात बजे पहुंचना था और यहां वह साढ़े दस और 11 बजे के आस-पास पहुंची । इससे जो 11 बजे से मीटिंग थी, वह छूट गयी, यानी आज भी हम यात्रियों को समय से यात्रा उपलब्ध नहीं करा पा रहे हैं ।

इसी तरह से, 12 मार्च को जब सदन की कार्यवाही समाप्त हुई तो मैं लखनऊ मेल से लखनऊ गया । बहुत दिनों के बाद मैं लखनऊ जंक्शन पर पहुंचा । पहले जब मैं विधायक था, तो उस समय जब मैं लखनऊ स्टेशन से ट्रेन पकड़ता था, तो उस समय चारबाग में लखनऊ स्टेशन दिखने में बहुत अच्छा लगता था । लेकिन, जब इस बार वहां उतरा तो स्टेशन की हालत भी बदतर थी । जब हम रेल में बैठे थे, तो प्रथम श्रेणी ए.सी. केबिन में चार बर्थ्स होती हैं, उनमें से एक बर्थ पर भारतीय जनता पार्टी के हमारे एक पूर्व सांसद बैठे थे ।

उसमें कुत्ता ले कर एक व्यक्ति को बैठने की इजाज़त दी गई । उनकी हालत खराब हो गई । उन्होंने मुझसे अनुरोध किया आप मेरी सीट पर आ जाइए । मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि इस व्यवस्था को भी सुदृढ़ होना चाहिए । दूसरे, कोई यह सोच कर के हम बाथरूम में आराम से शौच कर के अपनी यात्रा को आगे बढ़ाएं, वह भी असुविधाजनक है । दूसरा, इस सरकार की सबसे महत्वपूर्ण जगहें अयोध्या और बनारस हैं । अयोध्या के बल पर ही यह सरकार सत्ता में आई और उस अयोध्या रेलवे स्टेशन पर भी सुविधा अच्छी नहीं है । वहां से दिल्ली के लिए केवल दो ट्रेनें हैं । साथ ही, आजमगढ़, अंबेडकर नगर, आदि जिलों से दिल्ली के लिए कोई अच्छी ट्रेनें नहीं हैं । मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि अयोध्या से दिल्ली के लिए और आजमगढ़ से दिल्ली के लिए नई ट्रेनें चलाई जाएं, जितससे वहां के जो यात्री बड़ी संख्या में यहां पर आते हैं, उनको सुविधा मिल सके ।

महोदया, हमारे जिले के बहुत से लोग मुंबई रहते हैं, उनको मुंबई आना-जाना पड़ता है, लेकिन मुंबई के लिए अयोध्या से एक मात्र ट्रेन है, वह भी हफ्ते में केवल एक ही दिन है । इसलिए मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूँ कि अयोध्या से जो मुंबई की ट्रेन चलती है, उसे कम से कम हफ्ते में तीन दिन चलाया जाए । इसी तरह से बनारस से वंदे भारत ट्रेन लखनऊ के लिए चलती है । अंबेडकर नगर जो जिले का मुख्यालय है और अकबरपुर स्टेशन पर उस ट्रेन का स्टॉपेज नहीं है । हमारी आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग है कि उस अकबरपुर जंक्शन पर, समस्त ट्रेनें जो वहां से हो कर जाती हैं, चूंकि वह महत्वपूर्ण जगह है, अंबेडकर नगर जिले का मुख्यालय है, बस्ती और सुल्तानपुर के बीच में है, वहां पर सारी ट्रेनें रोकने का काम किया जाए । इसके साथ-साथ कैफियत एक्सप्रेस, जो आजमगढ़ से चल कर दिल्ली आती है, उसका गोसाईगंज रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज नहीं है, हमारी आपके माध्यम से मांग है कि गोसाईगंज रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज किया जाए । इसके साथ-साथ, आपके माध्यम से मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि अंबेडकर नगर जिले से इलाहबाद में लाखों की संख्या में बच्चे पढ़ने के लिए आते हैं । उनके लिए, अंबेडकर नगर से जाने के लिए, अकबरपुर से जाने के लिए कोई साधन नहीं है । मेरी आपके माध्यम से मांग है कि अकबरपुर से इलाहबाद के लिए अयोध्या होते हुए रेल चलाई जाए और साथ ही साथ अकबरपुर रेलवे स्टेशन को बस्ती से जोड़ कर गोरखपुर से जोड़ने का काम किया जाए । यह मेरी आपके माध्यम से मांग है ।

महोदया, माननीय वित्त मंत्री जी ने इस बजट में ट्रेन की कोई सुविधा बढ़ाने का काम नहीं किया है, उसके लिए बजट बढ़ाने का काम नहीं किया है । बिना बजट के कैसे रेलवे अच्छी हो पाएगी? इसलिए हमें सुविधाओं को बढ़ाने का काम करना चाहिए । स्टेशनों को अच्छा बनाने का काम करना चाहिए । ट्रेन समय से पहुंचे, इसके लिए सुविधा होनी चाहिए । इन्हीं शब्दों के साथ, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं अपनी बात को विराम देता हूँ ।

धन्यवाद ।

SHRI THARANIVENTHAN M.S. (ARANI): Hon. Chairperson, Vanakkam. There are people who died in their fight for restoring their land. There are even people who died for the cause of conquering a woman. Only Tamil race is so unique for having fought and died for their language, Tamil. For others, language is just a medium for conversation. But for Tamils, Tamil language is life and language of life. Here we do not have castes. Those who give are higher caste people and those who do not give even after asking, is termed as the lowest of the low caste people. This was stated by a great old Tamil poetess Avvaiyar. We think that it suits you very much. We have been asking you and you have been continuously refusing to give it to us. So, I think it suits you very much. I am standing here to talk on the Demands for Grants pertaining to Ministry of Railways for the year 2025-26. Indian Railways is not only a Department of Transport but it is also the lifeline of our country. Railways carry the hopes and aspirations of 2.4 crore people everyday by linking every village and every corner of the country with every industrial hub. But this Union Government has failed miserably to manage the affairs of the Indian Railways in an efficient manner. This

is not a Budget. It is a betrayal. It is a betrayal for the workers of Indian Railways who toil hard day and night for making Railways to function effectively. This is a betrayal for the people who struggle to get the basic railway facilities. Tamil Nadu is contributing Rs.18,000 crore as revenue every year. But there is an allocation of just Rs. 6226 crore for Tamil Nadu which is again a betrayal. Above all this is complete betrayal for the vision of Developed India. Total allocation for Indian Railways for the year 2025-26 is Rs. 2.52 lakh crore. This is a little higher than last year's Budget. There is no vision for the Railways as well the Union Government.

Hon. Chairperson, Let us see State-wise allocation in this year's Railway Budget. Maharashtra has got Rs. 23,778 crore and Uttar Pradesh has got Rs. 19,858 crore and Madhya Pradesh has got Rs. 14,745 crore. But why Tamil Nadu has been allocated only Rs. 6,626 crore. I want to ask whether Tamil Nadu has not contributed in Railway's income generation. Why there is increased allocation to States like Uttar Pradesh and Maharashtra. Why Uttar Pradesh is getting three-fold of the fund allocated to Tamil Nadu? Is this the example of cooperative federalism?

Madam, are we sacrificing this at the cost of good governance in Tamil Nadu? Are we controlling our population for economic victory? Tamil Nadu is the backbone of India's economy. Tamil Nadu is in the forefront as regards education and social development. But what is the allocation for Tamil Nadu? When we pay 1 Rupee to the Union. We get back only 29 paise. We have a prosperous History, energetic culture, language and other pride filled aspects, but are these a threat to their happiness? Why should we struggle hard to get what we need and deserve. As a foreigner we are strengthening the economy of our own mother land. We guide you in social development and we fix yardsticks for management. But still we are being side-lined. We are being punished. We are being ignored. Is this the cost of development in your regime? Dindivanam-Gingee, Tiruvannamalai-Erode- Palani, Chennai-Cuddalore via Mahabalipuram, are some of the rail routes which have been completely ignored and kept pending for long. You are aware of these Railway Schemes. Tiruvannamalai, Salem, Karur Dindigul line via Katpadi-Vilwanur, Thanjavur-Viluppuram are some of the doubling of Railway projects which have been stalled for long. Particularly, Chengalpattu, Arakkonam, Thanjavur, Karaikkal, Hosur and Omalur doubling works are stopped due to some invalid reasons. Besides, Dharmapuri-Perambalur stretch of 36 kilometres and Dharmapuri-Dindivanam stretch of 180 kms are pending in my Arani parliamentary constituency. Land acquisition has been made after making payment. Even bridges have been constructed. But still these railways stretches are pending for completion. When we compare India's railway network with other nations of the world, China has grown fast. But India's position is very much disturbed. Several train services were discontinued during Covid-19. I urge that those train services should be restored. In the name of maintenance, situation has further worsened. Congestion in bogies, cut in reservation allotments, increasing train fare have made travel a cumbersome activity for passengers. Trains like Vizagappattinam, Vijayawada, Ratnanchal Express have been stopped. Just think about Tamil Nadu. Pongal is an important festival of Tamil Nadu. But trains have been diverted to Mahakumbh instead of providing additional train service in Tamil Nadu during Pongal holidays. Is this the way to show priority to different places by the Union Government? Tamil Nadu is facing heavy traffic congestion in railway traffic. Why are you cancelling several times? Tambaram-

Rameswaram train services and other train services have been stopped in view of Mahakumbh. Even after diverting these trains for some other use, they have not managed the safety related aspects of passengers.

Hon. Chairperson, Madam, this Budget is a disgrace to our passengers and people of Tamil Nadu. We have been disappointed by this Budget. There is no increased allocation in the total Budget. Allocation has been reduced for new rail routes, doubling of rail network, and electrification. Accidents are on the rise. Rail safety has been ignored. Tamil Nadu and other States are allocated very less and at the same time some States get preferential treatment. Passengers are having worst experience during travel. At the same time Corporates are being benefitted. Railway is not a private institution anywhere in the world. Union Government should agree to this fact. Railways is the property of the people of our country. Every State, every culture, every citizen of this country are connected by the lifeline called the Railways. Financial prudence and standardisation of services are the need of this hour. Your government is against the spirit of cooperative federalism. This is not for rivalry. This is a justified demand. Union government should ensure that the demands are met with equal distribution of funds. I urge that Dindivanam-Nagari rail route should be definitely set up in my Arani parliamentary constituency. This is not only my demand. This is the demand of lakhs of voters of my constituency who elected me to this august House. I urge that the work relating to this Dindivanam-Nagari rail route should be expedited and completed soon.

Thank you.

SHRI MAGUNTA SREENIVASULU REDDY (ONGOLE): Respected Madam, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways for 2025-26. On behalf of our Leader and the Chief Minister of Andhra Pradesh, Shri Nara Chandrababu Naidu Garu, I thank the hon. Prime Minister, Modi Ji, and also the hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnav ji, for their efforts to take India towards our collective goal of 'Viksit Bharat 2047' by revolutionizing the Indian Railways, the lifeline of our country.

Madam, my parliamentary constituency is Ongole in Andhra Pradesh. It has got about five railway stations in Vijayawada division and 13 railway stations in Guntur division. Every month, I travel more than 5,000 kilometres in the train itself. I have been knowing the issues of all the passengers who are facing problems. For the past 10 years, with all the new technology, I can also see a lot of changes in this sector. I can tell you that the Indian Railways is the best. We have been laying more than 1,26,000 kilometres of tracks across the country at a rate of almost 14 kilometres per day, on course to become the largest railway network in the world soon. This is with the blessings of our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji and also our Railway Minister.

Madam, railways is the cheapest mode of transport. Everybody knows about it. So, people prefer to travel by train itself instead of taking a bus, car or any other means of transport. In Andhra Pradesh, the electrification has also been completed to the extent of 97 per cent. So, we expect that a lot enough modernization would happen across all the railway lines. About 73 Amrit Bharat stations have been announced in Andhra Pradesh, and two of them are located in my parliamentary constituency. The work is going on at a slow pace. So, it has to be improved so that the passengers get all the facilities.

Madam, I must tell you that one of the favourite Ministries of my hon. Chief Minister is the Railway Ministry.

The setting up of the South Coast Railway line zone in Visakhapatnam has been approved for the State of Andhra Pradesh. The announcement of the special Amaravati Railway line, a new line for the new capital, has also been made. Close to Rs.9,417 crore of the budget has been allocated for Andhra Pradesh alone, which is more than ten times the allocations made to an un-bifurcated Andhra Pradesh. The expedited work including 43 ongoing projects covering 5,560 kilometres at Rs.80,097 crore is also in progress. Redevelopment of all the 73 railway stations is also underway. But we also expect the Government to increase the speed of redevelopment work of these railway stations.

Madam, I would not take much of your time on the small things. Unfortunately, the hon. Railway Minister is not here. But I am glad that the hon. Minister of State in the Ministry of Railways, Shri Ravneet Singh Bittu ji is present. I would like to bring to your kind attention that only one or two coaches for general passengers are being provided in every train. In the recent event of Maha Kumbh, people were hanging everywhere, both outside and inside of the coaches. The number of general passenger coaches has to be increased because they are facing a lot of problems. Additionally, the modernization of amenities in the trains is very much necessary.

The Vande Bharat train is the pride of our country. It is the brainchild of our hon. Prime Minister, and for that, I must appreciate him. The number of Vande Bharat trains should also be increased. Through you, I would like to bring it to the kind attention of the hon. Minister that no Vande Bharat train runs between Guntur and Dhone in my constituency, though the railway line is there. Therefore, I would request the hon. Minister to consider it.

There are certain long-pending matters, such as the Nadikudi-Srikalahasti railway line. This has been a favourite subject for my family for the past 25 years. It has come to our knowledge that the work on this project is in progress. It has come up to the Kanigiri area. The further progress of this project needs to be addressed properly. Anyhow, the railway line has been laid up to the Kanigiri area, and DEMU trains can be operated from Hyderabad to Kanigiri. However, the railway line is currently underutilized, and only a few railway staff use it for picnic purposes. When the railway stations and the railway lines are ready, why does the Government not operate trains there?*(Interruptions)*

This is a very important matter. You need to be sympathetic towards the passengers affected by COVID-19. During the COVID-19 period, many trains were stopped. Further, after COVID-19, no train has been restored, especially in my parliamentary constituency. This is very, very pathetic. This has to be addressed. I have brought it to the knowledge of the railway officials and the hon. Railway Minister many times, but nothing has happened. Not even one train has been restored. This should be taken up immediately because this is very, very important.

Madam, this is my fifth term here. For about 27 years, I am here. So, far I am unable to understand whether railways is a service-oriented organization or a commercial organization. If it is a service-oriented entity, you should compensate something to the passengers.

The new railway line from Markapur Road to Srisailam is a very important railway line. Srisailam is a significant pilgrimage centre, and many devotees from Maharashtra, Karnataka and Telangana come there. Recently, I received a letter stating that 9.25 per cent is the ROR. What is the rate of interest nowadays? It is around six or seven per cent only. So, 9.25 per cent means that it is very high. So, the Government should go on a hybrid annuity model or public-private participation model. All these new railways, which are important, should be brought into the system, otherwise we cannot see any progress. So far as RUBs and ROBAs are concerned, the Central Government has to provide its 100 per cent cost.

One more important point is with regard to the respect of hon. Members of Parliament. None of them is provided any information with regard to inaugurations or openings of any new projects.

Madam, I have to tell you that recently the rail coach restaurants have been started in Andhra Pradesh. Even in Ongole, my parliamentary constituency, about a week back, it has been opened. I do not know about it; I have not been informed. I am a fifth-term MP.

HON. CHAIRPERSON: The Minister may please note.

SHRI MAGUNTA SREENIVASULU REDDY : Regarding all these things, so many times we have informed our General Manager. Bittu ji, you have to bring up all these things also; you have to take it up to our MR. I wanted to present to him only, but you are here, and you are also an excellent person.

The respect for MPs has to be upheld in everything. Regarding the Railway Line from Ongole to Donakonda, the new Railway Line via Podili, DPR is being prepared. Even that has to be expedited, and we expect important things. The railway is the lifeline of our country. I like railway journeys. I travel every month by train. But unfortunately, I had to ask for a stoppage of trains at my station. After COVID-19, railway stations have become empty. Even after COVID-19 has gone, it is the same. But the trains have to be stopped; they are not finding any way for that; it is not commercial. If the descending is 75,000, the ascending is also 75,000. All railway department people speak that kind of language. But the problem is that if you calculate everything on this basis, then it is service-oriented. It is like other schemes. It was a combined thing, now the railway is separate.

Madam, you have given a lot of time to me. I am very, very thankful to you. But these were some of my issues. Our hon. Minister is here. You should represent to our MR also. Bring it to his knowledge. Try to resolve it. I will be very, very happy to know about it.

Thank you very much.

***m14 श्री दिलेश्वर कामैत (सुपौल) :** आदरणीय समापति महोदया, आपने मुझे वर्ष 2025-26 के लिए रेल मंत्रालय के अनुदानों की मांगों पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

महोदया, सबसे पहले मैं माननीय प्रधानमंत्री जी एवं माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि रेलवे के बहुमुखी विकास के साथ देश की आर्थिक स्थिति को मजबूत करने के लिए 2 लाख 55 हजार 445 करोड़ रुपये का बजट दिया है, जिसमें बिहार के लिए 10 हजार 66 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं तथा 86 हजार 458 करोड़ रुपये का निवेश नये कार्यों के लिए किया गया है।

महोदया, भारतीय रेल को देश का सबसे बड़ा लाइफ लाइन कहा जाता है । यह दुनिया का चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क है । रेलवे की भारतीय अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ एवं मजबूत बनाने में अहम भूमिका होती है । अनुदान की मांगों पर भारतीय रेलवे में सुधार हेतु कई मुख्य क्षेत्रों पर बल दिया गया है, जिसमें तकनीकी उन्नति, क्षमता विस्तार और मजबूत सुरक्षा के साथ आधुनिकीकरण पर भी विशेष ध्यान दिया गया है । कवच जैसी स्वचलित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली के क्रियान्वयन सहित प्रौद्योगिकी को आगे बढ़ाने के महत्व पर भी जोर दिया गया है ।

महोदया, बिहार में करीब 100 प्रतिशत 3,020 किलोमीटर रेलवे विद्युतीकरण का कार्य, 1832 किलोमीटर नये रेलवे ट्रैक के निर्माण कार्य के साथ 1700 किलोमीटर कवच का कार्य हो चुका है । बिहार के 98 रेलवे स्टेशनों को अमृत स्टेशन योजना के तहत निर्माण कार्य तेजी से किया जा रहा है, जिसमें सुपौल स्टेशन का निर्माण लगभग पूरा हो चुका है । इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ

महोदया, 1934 के भूकंप में ध्वस्त सेतु को 86 वर्षों के बाद कोसी और मिथिला के ऐतिहासिक दिन 18 सितंबर 2020 को रेल महासेतु का उद्घाटन एवं राष्ट्र को समर्पित करने के लिए मैं यशस्वी प्रधानमंत्री माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी का आभार प्रकट करता हूँ । उन्होंने सीमांचल, कोसी को मिथिला के नेटवर्क से मिलाने का काम किया है, इसलिए 18 सितंबर 2020 को सुपौल के इतिहास में स्वर्ण अक्षरो में लिखा गया है ।

महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र सुपौल बिहार का सीमावर्ती अति पिछड़ा नेपाल से सटा हुआ बाढ़ग्रस्त क्षेत्र है । सदन के माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी से अपने संसदीय क्षेत्र सुपौल के रेलवे से संबंधित कुछ अति आवश्यक मांगों को जनहित के लिए आग्रह करना चाहता हूँ ।

मेरे संसदीय क्षेत्र सुपौल से राज्य की राजधानी पटना तथा देश की राजधानी दिल्ली के लिए एक भी गाड़ी नहीं चलती थी । मैं माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करता हूँ कि गत छः महीने से सहरसा-पटना राज्य रानी ट्रेन संख्या 12567 व 12568 का ललितग्राम तक विस्तार किया गया है । गरीब रथ ट्रेन संख्या 05578 व 05578 को अस्थायी रूप से सहरसा से आनंद विहार वाया सुपौल तक परिचालन कर ऐतिहासिक काम किया गया है । इससे राजस्व में वृद्धि तो हो रही है, इसके साथ ही साथ दिल्ली एवं पटना आने-जाने में जनता को सुविधा भी मिल रही है । मेरा आग्रह कि उक्त दोनों गाड़ियों का परिचालन स्थायी रूप से नियमित किया जाए, जिसके लिए पूर्व मध्य रेलवे जोन के द्वारा भी रेलवे बोर्ड को अनुशंसा भेज दी गई है । अनुशंसित स्थायी परिचालन की मांग की स्वीकृति रेलवे बोर्ड में आदेश हेतु लंबित है ।

महोदया, सहरसा-अमृतसर जनसाधारण साप्ताहिक एक्सप्रेस (14603 व 14604) का ललितग्राम तक विस्तार कर परिचालन किया जा रहा है । उक्त ट्रेन के ललितग्राम तक परिचालन होने से सीमावर्ती क्षेत्र के गरीब कामगारों को रोजगार हेतु पश्चिमी क्षेत्र के शहरों में आने-जाने के लिए काफी सुविधा मिल रही है तथा रेलवे के राजस्व में वृद्धि भी हो रही है । इसलिए मैं जनहित में आग्रह करना चाहता हूँ कि नियमित स्थायी परिचालन ललितग्राम से अमृतसर के लिए किया जाए ।

महोदया, ललितग्राम से वाया सुपौल-सहरसा-दानापुर होते हुए दिल्ली के लिए अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेन का परिचालन किया जाए अथवा ललितग्राम से वाया सरायगढ़-सुपौल-सहरसा होते हुए नई दिल्ली तक एक मेल एक्सप्रेस ट्रेन का परिचालन किया जाए । सहरसा से नई दिल्ली वाया सुपौल-झंझारपुर-दरभंगा अमृत भारत एक्सप्रेस नामक नई ट्रेन चलाई जाए अथवा दरभंगा से आनंद विहार गाड़ी संख्या 15557 व 15558 अमृत भारत एक्सप्रेस का विस्तार वाया सुपौल-सहरसा तक किया जाए । उक्त ट्रेन दरभंगा में 24 घंटे से ज्यादा लेओवर रहती है और वहां खड़ी रहती है । कटिहार के फारबिसगंज और दरभंगा होते हुए नई दिल्ली तथा दरभंगा से फारबिसगंज-कटिहार होते हुए गुवाहाटी के लिए एक नई ट्रेन चलाई जाए ।

महोदया, सहरसा से नई दिल्ली वाया सुपौल-दरभंगा तक रात में एक मेल एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए। पूर्व मध्य रेलवे के सुपौल-अररिया-गलगलिया तक नई रेल परियोजना का काम काफी तेज गति से चल रहा है तथा सुपौल से पिपरा तक का काम पूरा भी हो गया है। उक्त प्रखंड पर सीआरएस के इंस्पेक्शन के बाद रेल परिचालन का प्रारंभ अप्रैल, 2025 तक किया जा सकता है। अतः मेरा आग्रह है कि जनहित में उक्त प्रखंड पर रेल परिचालन का कार्य शुभारंभ माननीय रेल मंत्री जी के कल कमलों द्वारा सुपौल में किया जाए।

महोदया, कटिहार या जोगबनी से फारबिसगंज-राघोपुर-निर्मली होते हुए देश की राजधानी नई दिल्ली के लिए एक नई सुपरफास्ट ट्रेन का परिचालन किया जाए, जिससे कोसी-सीमांचल और मिथिलांचल के क्षेत्र में न केवल यात्रियों को सुविधाएं मिलेंगी, बल्कि व्यापार, शिक्षा, स्वास्थ्य और रोजगार के अवसरों में भी वृद्धि होगी। सुपौल से कोलकाता तथा सुपौल से मुंबई के लिए एक नई सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए। पूर्व मध्य रेलवे के समस्तीपुर मंडल के अंतर्गत सन् 1934 के भूकंप में ध्वस्त प्रतापगंज से भीमनगर रेल लाइन के सर्वे का काम पूरा हो चुका है और जमीन भी उपलब्ध है। नई रेल लाइन स्वीकृत कर उक्त सीमावर्ती क्षेत्र में रेल लाइन का निर्माण कर परिचालन किया जाए, यह क्षेत्र की चिरलंबित मांग है।

महोदया, इन्हीं शब्दों के साथ मैं वर्ष 2025-26 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI BAJRANG MANOHAR SONWANE (BEED): Hon. Madam Chairperson, Jai Shivray. I would like to wish everybody on this occasion of Shiv Jayanti. Today, I rise to participate in the discussion on railways and like to draw your kind attention towards issues related to my Beed district. This is a big district but still it is deprived of railway connectivity. The railway line project connecting Osmanabad-Beed-Aurangabad is an important rail project. Funds have been provided for survey work but it needs to be expedited. I have been pursuing for this and Hon. Railway Minister Shri Ashvini Vaishnav ji has given me positive reply. He has sanctioned Rs. 6 crore for final survey work. After completion of this project, this railway route will be connecting south as well as North India and serve as the shortest and busiest route to connect Kanyakumari, Chennai, Hyderabad, Thirupati to Delhi, Ayodhya, Kashi and Shrinagar. It will prove to be a time and cost cutting rail route and a highway of progress and development of Beed district as well. It will also boost and help to create opportunities for industrial development, trade and business, employment and education. Hence, for Osmanabad-Beed-Aurangabad rail line project, as least Rs. 2000 crore should be allocated.

I would like to thank Union Government and Railway Minister Shri Ashwini Vaishnav ji and I wish it should be inaugurated at the hands of our Prime Minister and Railway Minister after its completion. For the maintenance and repair work of this project, the Office of the Dy. Chief Engineer (Construction) should be opened in my Beed district as it is a centre place and it will connect both the lines.

Ahmednagar-Beed-Parli Vaijyanath railway line project was approved in the year 1986 by then Central Govt. But, it was never started due to lack of funds. Then, our Chief Minister Late Shri Vilasrao Deshmukh took a decision to provide 50% funding on behalf of State Govt. This is a 261 km. long rail line project but, only 99 km. work has been completed till March, 2024. Now, we are taking personal interest and trying to expedite it. So, now 166 km. work has been done till date. A trial run has already been

completed successfully and hence, I am quite hopeful that the remaining Beed-Parli stretch would also be completed very soon.

14.00 hrs

Beed railway station constructed on this railway line is far and remotely located, and the distance between city and railway station is around 15 km. Barshi Naka railway station is within close vicinity and hence this station should also be developed in addition to Beed Railway Station. Due to construction work of this rail line, Kakadheera, Dhanora, Hiversingha, Sarata, Khokarmoha and at other places, the road traffic has been disturbed. The students, old people, farmers and other passengers are facing problems. So, it is my request to you to kindly construct ROB and RUBs at appropriate places and fund should also be allocated for the construction.

At Koregaon, Moradjawalwadi, Jatnanduri in Patoda Tehsil, a ROB should be constructed. Ahmednagar-Beed-Parli railway line is partially completed and a trial run between Ahmednagar-Beed is also completed. So, railway operations should be started at earliest on this line.

A new intercity train connecting Beed-Pune-Mumbai should also be started. Railway passengers have to face multiple problems like ticket booking, confirmation etc. Rail tracking System should be improved. Online Booking should be fast and easy. Birth confirmation should be informed well within time limit telephonically. Train movement should also be intimated to passengers.

A Railway Safety Committee should be constituted under the Chairmanship of the local member of Parliament so that he/she can help in solving the problems and issues related to railway administration. He would also help to expedite the process of land acquisition for rail project. He can evolve a coordination between locals and railway administration.

Our Indian Railways is the largest rail network in the world and it forms an integral part of the lives of crores of railway passengers. We need more developments and improvements to avoid rail accidents like modern railway signalling system etc. RPF also need to strengthen its monitoring and vigilance. Hygiene and cleanliness should also be maintained on railways. Food and beverages quality should also be improved. Passenger amenities should also be updated and this is my earnest request.

Railway is considered as a lifeline for the poor, middle class people of this country. Railway has played an important role in the overall development of India.

देश की तरक्की के सफर में हमें भी रखिए । हमारे हौसले को भी उड़ान का मौका दीजिए । धन्यवाद ।

SHRI SANJAY UTTAMRAO DESHMUKH (YAVATMAL-WASHIM): Hon?ble Chairperson, thank you. Today, I rise to participate in the discussion on Demand for Grants pertaining to the Ministry of Railway for 2025-26. A very ambitious Wardha-Nanded Rail project of my constituency was declared in the year 2008. This is a very important project for my region, because for Wardha, Yavatmal, Nanded and other 92 villages, it would prove to be a lifeline. But it could launch in the year 2016 only and even after 9 years time, only 38

km line has been completed. It means only 4.5 km line is completed every year. This is a 284 km Rail line project and it is still incomplete. This is very unfortunate and a matter of sorrow.

After completion of the rail line project, it would surely boost trade and industry, employment generation and multiply educational opportunities and also to ensure better railway connectivity for locals there. But, due to slow pace of work, the development activities have been stalled here. Hence, I would like to request the Union Government to expedite the construction work on priority basis.

Madam, Washim-Poharadevi -Digras-Adilabad rail line project is also very important for my region. The survey work was sanctioned in 2016 but, even today no survey work has been started. This railway line would connect the religious places like Shri Kshetra Pohradevi and Renuka Devi temple at Mahur, with the northern and southern part of India. The survey work for another rail line project between Washim-Karanja-Badnera was done in 2020. Through this railway line, this area would be connected with Badnera and Amravati directly. It would pave way for the overall development of this region and also for employment generation.

Madam, Murtizapur-Karanja-Darvha narrow gauge railway line should be converted into broad gauge and this is my humble request to you. I personally met Hon?ble Railway Minister last time and he had promised me to initiate survey work. Now, you should start the construction work immediately and sufficient funds also be provided.

The Railway Minister should take initiative to complete this railway project pending for years together and start the operations of Shakuntala Express once again.

Madam, Yavatmal district is known for farmers suicides and Washim is an aspirational district. So, I would like to request the Hon?ble Railway Minister to complete all three railway line projects related to my constituency as early as possible to boost economic and educational activities and also to ensure employment generation in my region.

Thank you.

श्री अवधेश प्रसाद (फैज़ाबाद) : सभापति महोदया, मैं आपके प्रति बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल जैसी बहुत ही महत्वपूर्ण अनुदानों की मांगों पर विचार व्यक्त करने का मौका दिया। मैं आपके प्रति बहुत आभारी हूँ।

महोदया, हमारी रेल का एक गौरवशाली इतिहास है, जिसकी शुरुआत 16 अप्रैल, सन् 1853 को हुई थी। पहली यात्रा मुंबई के बोरीबंदर से ठाणे के मध्य चली थी और यह दूरी 34 किलो मीटर की थी। इसने देश के विकास के लिए, यात्रियों की सुविधा के लिए एक गौरवशाली इतिहास रचा है, जो हम देशवासियों के लिए बहुत अच्छी बात है।

महोदया, जहाँ एक ओर रेल का एक गौरवशाली इतिहास रहा है, वहीं मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ। मैं मर्यादा पुरुषोत्तम श्रीराम जी की धरती, अयोध्या से चुनकर आया हूँ। अयोध्या के रेलवे स्टेशन पर देश भर से लाखों-लाख श्रद्धालु दर्शन के लिए आते हैं, लेकिन उसकी बहुत दुर्दशा है। अभी शुरुआती दौर में जब इसका पहला फेज़ बना था, तो बाउंड्री गिर गई थी। उसके पहले माननीय प्रधान मंत्री जी ने उस रेलवे स्टेशन का उद्घाटन भी किया था। आज दूसरे फेज़ की शुरुआत है, लेकिन यह बहुत ही धीमा है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ

कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाए, गुणवत्ता अच्छी हो और अभी जो काम अधूरा है, धीमा है, इस अधूरे काम को निश्चित अवधि के भीतर पूरा किया जाए।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि अयोध्या कैंट से फाफामऊ - प्रयागराज को जाने वाली लाइन का दोहरीकरण कराया जाना बहुत ही आवश्यक है। मैं मांग करता हूँ कि इस काम की शुरुआत की जाए और एक निश्चित अवधि में इस काम को पूरा कराया जाए।

सभापति महोदया, अयोध्या से एक रिंग रोड प्रस्तावित है, जिसका काम बहुत ही धीमा चल रहा है और अभी तक किसानों को उसका मुआवजा नहीं मिल रहा है। अयोध्या के तमाम किसानों को मुआवजा नहीं मिल पाया है और यही नहीं, जिसके लिए किसान लगातार धरना-प्रदर्शन भी कर रहे हैं।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से मांग करता हूँ कि यह जो प्रस्तावित रिंग रोड है, उसमें सबसे पहले किसानों को उनकी जमीनों का मुआवजा दिया जाए और इस काम को एक निश्चित अवधि में पूरा किया जाए। यह जनहित के लिए बहुत ही आवश्यक है।

14.11 hrs

(Shri Krishna Prasad Tenneti in the Chair)

इसके साथ ही किसानों को मुआवजा भी दिलाया जाए। मान्यवर, कोरोना काल में देश की तमाम महत्वपूर्ण ट्रेनें जो जनहित में चल रही थीं, वे कोरोना काल के समय से बंद पड़ी हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि कोरोना काल में देश की जो महत्वपूर्ण ट्रेन्स थीं, जनहित के लिए आवश्यक थीं, जो कि बंद कर दी गई हैं, उनको वापस चलाया जाए।

हमारे संसदीय क्षेत्र में भी एक ट्रेन अयोध्या कैंट से चल रही थी। अयोध्या कैंट से कानपुर को प्रतिदिन जाने वाली इंटरसिटी, जिसका नम्बर 14221 था, वह बंद हो गई है। वह जनहित के लिए बहुत आवश्यक है। उस ट्रेन को चालू किया जाए।

मान्यवर, हमारे संसदीय क्षेत्र में अयोध्या में आचार्य नरेन्द्र देव का रेलवे स्टेशन था। आचार्य नरेन्द्र देव ने इस देश को समाजवादी संदेश दिया था। पूरे देश और दुनिया में उनका नाम है, लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि अयोध्या में आचार्य नरेन्द्र देव का जो रेलवे स्टेशन था, उसे बंद कर दिया गया है, जो कि आचार्य नरेन्द्र देव जी के सम्मान के खिलाफ है। मान्यवर, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि आचार्य नरेन्द्र देव जी ने पूरे देश और दुनिया में समाजवाद का पाठ पढ़ाया है, समाजवाद की कल्पना की है, संदेश दिया है। उनके सम्मान के खिलाफ यह काम किया गया है इसलिए जल्दी से जल्दी इस रेलवे स्टेशन को चलाया जाए, ताकि उनका सम्मान, जिसे भारतीय जनता पार्टी की सरकार ने खत्म कर दिया गया है, उसे पुनः स्थापित किया जाए।

मान्यवर, जनपद अयोध्या में सोहावल रेलवे स्टेशन है। सोहावल विधान सभा क्षेत्र से मैंने सात बार लगातार चुनाव जीता था। उस स्टेशन का हाल बहुत खराब है। वहां पीने के पानी का इंतजाम नहीं है। कर्मचारियों के रहने का इंतजाम नहीं है, शौचालय का इंतजाम नहीं है और रिजर्वेशन का काउंटर भी नहीं है, जबकि वह स्टेशन बहुत पुराना है। इसके अलावा वहां बाजार से होकर एक पुल बनना था। वह प्रस्तावित भी है, लेकिन पता नहीं सरकार को इसमें क्या परेशानी है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि सोहावल में जो आरओबी बनना प्रस्तावित है, उसे जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए और कर्मचारियों के रहने के लिए दो साल से वहां पर आवास बन रहा है, उसका काम भी रुका हुआ है। इस समय वहां पर दो-चार कर्मचारी रहते भी हैं, लेकिन वहां पर बड़ी घटना हो सकती है इसलिए उस काम को भी जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए।

जनपद अयोध्या में रेलवे गेट संख्या 130, सोहावल पर ओवरब्रिज का बनना अतिआवश्यक है। वह प्रस्तावित भी है, लेकिन आज तक उस पर बजट आवंटित नहीं किया गया है। मान्यवर, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि उसका काम भी पूरा किया जाए।

ट्रेन संख्या 12226 कैफियत सुपरफास्ट एक्सप्रेस, दिल्ली से चलकर आजमगढ़ और आजमगढ़ से चलकर दिल्ली तक जाने वाली ट्रेन है, जिसका ठहराव मेरे संसदीय क्षेत्र फैजाबाद अयोध्या के रेलवे स्टेशन, रुदौली और दरियाबाद में होना अति आवश्यक है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि वहां पर इन ट्रेनों का ठहराव किया जाए।

मान्यवर, गोसाईगंज स्टेशन के पुल के नीचे नाला है। वहां पर दो बच्चे डूबकर मर गए हैं इसलिए उस पुल का काम पूरा किया जाए, ताकि लोगों के आवागमन में किसी प्रकार की असुविधा नहीं हो।

मान्यवर, हम जैसे तमाम लोगों के पास रेलवे टिकट के आरक्षण के लिए रोजाना सिफारिशें आती हैं, लेकिन मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करना चाहता हूँ कि ऐसी व्यवस्था की जाए कि जो भी हमारे माननीय सदस्य, चाहे सत्ता पक्ष के हों, चाहे विपक्ष के हों, इनके पास रेल टिकट कन्फर्म करवाने के लिए बार-बार सिफारिशें आती हैं, लेकिन कन्फर्म नहीं होती हैं इसलिए आपके माध्यम से ऐसी व्यवस्था की जाए, जिससे उनका टिकट कन्फर्म हो सके।

मान्यवर, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण चर्चा में बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ।

***m18 श्री शंकर लालवानी (इन्दौर) :** माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि देश के विकास के लिए इंफ्रास्ट्रक्चर की बहुत आवश्यकता रहती है और इस बजट में उन्होंने इंफ्रास्ट्रक्चर पर विशेष ध्यान दिया है। मोदी जी के विकसित भारत बनाने के संकल्प को, रेलवे का यह बजट, पूरा करने का एक मील का पत्थर साबित होगा।

महोदय, अगर हम रेलवे के पिछले दस सालों के काम का लेखा-जोखा देखें तो रेलवे ने इन दस सालों में अभूतपूर्व काम किए हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस बजट में पूरे देश का ध्यान रखते हुए, हमने देखा है कि जहां आज़ादी के बाद रेल की पटरियां नहीं थीं, वहां भी रेल की पटरियां बिछाई गई हैं। आज़ादी के बाद इन वर्षों में 31,180 किलोमीटर का नया ट्रैक बनाया गया है, जो कि पूरे आस्ट्रेलिया महाद्वीप के लगभग बराबर है। यह माननीय मोदी जी के नेतृत्व में इन वर्षों में हुआ है। आज़ादी के बाद रेलवे ट्रैक के बारे में मैंने जैसे बताया, मैं नार्थ ईस्ट में गया था, वहां पर लोगों ने रेल की पटरियां नहीं देखी थीं। इस बार उन्होंने कहा कि मोदी जी के आने के बाद नार्थ ईस्ट और जम्मू-कश्मीर, लेह तक रेलवे की पटरियां हमें देखने को मिली। यह माननीय प्रधान मंत्री मोदी जी का विजन है। यही नहीं, माननीय प्रधान मंत्री मोदी जी का विजन है कि यात्रियों को सुविधाएं भी मिलनी चाहिए। उसी को देखते हुए उन्होंने 1337 नए अमृत रीडेवलपमेंट के रेलवे के प्रोजेक्ट्स शुरू किए हैं, आम लोगों को भी एयरपोर्ट की तर्ज पर रेलवे की सुविधा मिलनी चाहिए। यह मोदी जी का संकल्प है।

अगर मैं यूपीए की बात करूं, मैं एक छोटी सी बात करूं तो मुझे एक बुजुर्ग मिले थे। उन्होंने कहा था कि हम पहले सीढ़ियों से चढ़ते थे और सामान लेकर चढ़ते थे। यूपीए सरकार में पूरे देश में रेलवे की सिर्फ 240 लिफ्टें लगी थीं। लेकिन माननीय प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में इन दस वर्षों में 2650 लिफ्टें लगी हैं, ताकि बुजुर्ग सामान लेकर ऊपर चढ़ सकें। यह माननीय मोदी जी का विजन है।

महोदय, इस बजट में रेलवे को बहुत बड़ा बजट दिया गया है, लगभग 2 लाख 65 हजार 200 करोड़ रुपये का बजट दिया गया है, जिसके माध्यम से आने वाले दिनों में रेलवे में अभूतपूर्व परिवर्तन होगा। अगर मैं सिर्फ इलैक्ट्रिफिकेशन का उदाहरण दूं, तो यूपीए के दस साल के कार्यकाल में सिर्फ 5,588 किलोमीटर का रेलवे का इलैक्ट्रिफिकेशन का काम हुआ था, लेकिन एनडीए की सरकार के कार्यकाल में इन वर्षों में 44,199 किलोमीटर का रेलवे का इलैक्ट्रिफिकेशन का काम हुआ है। रेलवे के इलैक्ट्रिफिकेशन का 10 गुना काम इन 10 सालों में हुआ है और

लगतार रेलवे की स्पीड बढ़ रही है, फैसीलिटीज़ बढ़ रही हैं। यहीं नहीं, नई वन्दे भारत ट्रेन्स शुरू हुई हैं, नई वन्दे भारत स्लीपर ट्रेन्स शुरू हुई हैं, यहां तक कि नई वन्दे भारत मेट्रो के भी ट्रायल शुरू हो गए हैं। नए कोच बन रहे हैं। देश भर में, जहां पर भी रेलवे फाटक है, वहां पर नए आरओबी बन रहे हैं। इसके साथ-साथ रिन्यूएबल एनर्जी में भी रेलवे ने बहुत सारे काम किए हैं।

माननीय सभापति महोदय, मैं इंदौर से आता हूं। इंदौर क्लिनेस्ट सिटी ऑफ इंडिया है। मैं वहां से आता हूं। मैं यह बताना चाहता हूं कि इंदौर और इंदौर के आस-पास, आज़ादी के बाद इतने काम नहीं हुए हैं, जो इन दस वर्षों में माननीय मोदी जी ने नेतृत्व में रेलवे में हुए हैं।

जिसका उदाहरण है कि अभी इंदौर से खंडवा रेलवेलाइन का काम चल रहा है, इंदौर से दाहोद का काम चल रहा है, दाहोद से बुधनी लाइन का काम चल रहा है और बहुप्रतीक्षित रेलवेलाइन इंदौर से मनमाड़, जिसकी मांग वर्षों से की जा रही थी। 20 हजार करोड़ रुपये की इस योजना को माननीय प्रधानमंत्री जी ने स्वीकृत किया है। इससे नॉर्थ और साउथ में दो सौ किलोमीटर ट्रैक का डिस्टेंस कम हो जाएगा। इसके बनने के बाद एक नया रिवोल्यूशन हो जाएगा, यह माननीय प्रधानमंत्री जी का विज़न है।

हमारे इंदौर में नये रेलवे स्टेशन का रिडेवलपमेंट हो रहा है, लक्ष्मीबाई रेलवे स्टेशन का रिडेवलपमेंट हो रहा है। इसके अलावा, जितने भी आरओबीज हैं, इन वर्षों में, वे सब बन रहे हैं।

मैं इंदौर के लिए रेल मंत्री से मांग भी करना चाहता हूं। वर्ष 2028 में उज्जैन में सिंहस्थ कुंभ आने वाला है। सिंहस्थ कुंभ को ध्यान में रखते हुए, इंदौर-उज्जैन मेट्रो वंदे भारत ट्रेन चलाई जाए। मैं इसकी मांग कर रहा हूं। दूसरा, अंबेडकर नगर, मऊ, देवास, इंदौर उज्जैन के लिए एक लोकल ट्रेन चलाई जानी चाहिए क्योंकि ट्रैफिक का लोड ज्यादा होगा। इसके अलावा, मुम्बई और दिल्ली वंदे भारत स्लीपर चलाना चाहिए, यह मेरी मांग है। इंदौर से पटना, इंदौर से उदयपुर, इंदौर से रीवा और इंदौर से देहरादून तक डेली ट्रेन चलनी चाहिए। वहां के पैसेंजर्स की यह मांग है।

14 अप्रैल को बाबा साहेब अंबेडकर जी की जयंती है। देश भर के श्रद्धालु वहां आते हैं, खास करके महाराष्ट्र से भी लोग आते हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि अंबेडकर जयंती पर विशेष ट्रेन चलाई जाए।

हमारी मांग है कोविड के पहले गौतमपुरा रेलवे स्टेशन पर ट्रेन रुकती थी, जो कोविड के बंद हो गई। माननीय मंत्री जी से मेरी मांग है कि कोविड के समय जो गौतमपुरा में रेल रुकती थी, उसको फिर से रुकवाया जाए।

माननीय प्रधानमंत्री जी के विकसित भारत के संकल्प को पूरा करने में रेल विभाग द्वारा जो काम किये जा रहे हैं, मैं उसकी सराहना करता हूं और इस बजट का समर्थन करता हूं।

धन्यवाद।

कुमारी सैलजा (सिरसा) : माननीय सभापति जी, मैं रेलवे के बजट की मूल बातों पर नहीं जाना चाहूंगी। My esteemed colleague, Varsha ji, has already dwelt on those things regarding the Railway Budget. The main concern is the issue of railway safety. मैं समझती हूँ कि सारे देश को इसके बारे में चिन्ता है। इतने ज्यादा रेलवे एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, जिससे ऐसा लगता है कि जहाँ रेलवे का अपना बजट स्टैग्रेट हो रहा है, यह पिछले साल से इस साल तक आ रहा है। रेलवे संरक्षा कोष में ढाई लाख करोड़ रुपये में से केवल दो हजार करोड़ रुपये मिले हैं। इससे सेफ्टी पर कैसे ध्यान दिया जाएगा?

वर्ष 2023 में लगभग 200 ट्रेन एक्सीडेंट्स हो चुके हैं। वर्ष 2024 की शुरुआत में ही 18 ट्रेन एक्सीडेंट्स हुए थे। सरकार इसकी ओर विशेष ध्यान दे। जब सरकार राशि का प्रावधान करती है, तो रेलवे सेफ्टी की ओर विशेष ध्यान

दिया जाए और इस फंड को थोड़ा और बढ़ाने का प्रयास करे ताकि सबकी कीमती जानें बचायी जा सकें एवं ट्रेन एक्सीडेंट्स कम से कम हो सकें, इस पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए ।

मैं अपने राज्य हरियाणा की बात कहना चाहूँगी । आपने हरियाणा के लिए कहा है कि ऑनगोइंग प्रोजेक्ट्स हैं, नये ट्रैक्स बन रहे हैं । आपने 14 प्रोजेक्ट्स के बारे में कहा है । मैं उनमें से दो-तीन प्रोजेक्ट्स के बारे में आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगी ।

सर, यमुनानगर-चंडीगढ़ वाया सढोरा, नारायणगढ़ रेलवे लाइन की मांग बहुत पुरानी है । कई बजटों में इस प्रोजेक्ट के बारे में जिक्र हो चुका है । लेकिन दुख की बात यह है कि जिक्र हो जाती है, लेकिन काम की शुरुआत नहीं होती है । इसके बारे में, इस लिस्ट में भी दिया गया है, लेकिन the progress has shown as zero. मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि इसकी ओर विशेष ध्यान दें, यह एक पुरानी मांग है । इसी के साथ, हिसार-सिरसा रेलवे लाइन और भी ज्यादा महत्वपूर्ण है क्योंकि यह वाया अगरोहा है । अगरोहा वैश्य समाज के लिए एक महत्वपूर्ण स्थान है । यहाँ देश भर से और विदेशों से भी लोग आते हैं । इसलिए मेरी मांग है कि हिसार-सिरसा नई रेलवे लाइन, जो एक पुरानी मांग है, को पूरा करें ।

आपने मेशन किया है, but this is also showing zero per cent progress. अतः इस पर आप कृपया विशेष रूप से ध्यान दें ।

सर, अगर हम डबलिंग की बात करें, तो हिसार-सिरसा-फाजिल्का रेल लाइन की मांग भी बहुत पुरानी है । यह लाइन अभी तक सिंगल पड़ी हुई है । इस रेल लाइन को आप डबल कीजिए । इस पूरे एरिया को रेल राज्य मंत्री जी पूरी तरह जानते हैं, वे इससे अच्छी तरह से वाकिफ हैं । अतः आप इसको डबल करने का कार्य शीघ्र करें ।

साथ ही, रोहतक-भिवानी-हिसार रेल लाइन की भी डबलिंग की मांग है । इसमें इन दोनों लाइन्स के बारे में मेन्शन नहीं है, तो कृपया इस पर भी आप विशेष ध्यान दें ।

सर, अस्थल बोहर-रेवाड़ी रेल लाइन की भी बहुत पुरानी मांग है । आप इस पर भी ध्यान दें । इसके साथ ही बहुत सी मांगें हैं । मैं देखती हूँ कि 14 में से छः ऐसी मांगें हैं, जो आपकी लिस्ट में आई हुई हैं । लेकिन इनमें जीरो परसेंट प्रोग्रेस दिखा रहा है, एक में एक परसेंट प्रोग्रेस, एक में दो परसेंट प्रोग्रेस । आप कृपया इसको आगे बढ़ाइए । आप बुलेट ट्रेन की बात करते हैं कि वह एक हाई-स्पीड ट्रेन है । अगर आपके काम की स्पीड भी हाई हो जाए, तो देश को बहुत फायदा होगा, हरियाणा को बहुत फायदा होगा । सर, नई ट्रेन्स की मांग है । हरियाणा के लिए वंदे भारत ट्रेन शुरू की जाए । दिल्ली से बीकानेर और चंडीगढ़ से सिरसा वाया भटिन्डा, वाया भटिन्डा सिर्फ कहने के तौर पर नहीं, लेकिन सही मायने में भटिन्डा होते हुए यह ट्रेन सिरसा आए । इसलिए, आप कृपया वंदे भारत ट्रेन शुरू करें ।

सर, हिसार को फ्रेट कॉरिडोर से जोड़ा जाए । हमारा हिसार एक औद्योगिक क्षेत्र है । यदि उसे फ्रेट कॉरिडोर से जोड़ेंगे, तो पूरे उत्तर भारत को इसका फायदा होगा ।

सर, रेलवे की जो जमीन है, उसको आप 99 सालों के पट्टे पर दे रहे हैं, जगह-जगह दे रहे हैं । मैं विशेष रूप से यहां सिरसा के बारे में कहना चाहूँगी । हमारा सिरसा का जो रेलवे स्टेशन है, वहां रेलवे की बहुत जमीन है और बहुत पहले से है । आप उसको एक अलग ढंग से डेवलप कर सकते थे । आप हरियाणा सरकार के साथ मिलकर इसे डेवलप कर सकते थे, लेकिन आपने केवल 32 करोड़ रुपए में सिरसा रेलवे स्टेशन की यह जमीन दे दी । उसको आगे 300 करोड़ में दे दिया गया और वहां मार्केट बन रही है । क्या हम इसका बेहतर इस्तेमाल नहीं कर सकते थे? आप कोई ट्रेनिंग सेंटर बना देते, रेलवे के लिए कोई ट्रेनिंग सेंटर बना देते, ताकि हमारे बच्चों को वहां आगे के लिए रोजगार के साधन उपलब्ध होते, जिसकी वे वहां ट्रेनिंग करते । लेकिन आपने इसे मार्केट में बेच दिया । रेलवे प्रॉपर्टी बहुत महंगी प्रॉपर्टी है । देश में रेलवे के पास लाखों एकड़ जमीन है । I think, after Defence, Railways is probably the biggest

land owner in the country. आप कैसे मार्केट में रेलवे की जमीन को बेचते हैं? यह तो अन्याय है, एक बहुत बड़ा अन्याय है।

सर, आप इन जमीनों को अस्पताल, स्कूल, स्टेडियम आदि के लिए इस्तेमाल कर सकते हैं। आप इन जमीनों पर पार्क्स बना सकते हैं, इससे सौंदर्यीकरण हो सकता है। लेकिन इस तरह मार्केट बनाने के लिए इन जमीनों को बेचने का क्या फायदा है? वैसे भी मार्केट डाउन है, ऑनलाइन ज्यादा चल रहा है, रियल इस्टेट का सब पैसा डूबता है। अतः इन चीजों पर थोड़ा दूरदर्शी होकर रेलवे इन जमीनों को ध्यान से रखे। It is not easy to acquire land today.

This land is also with the Railways. Why are they letting it go like this? इस पर आप कृपया ध्यान दीजिए।

सर, सिरसा शहर दो हिस्सों में बंट गया है। आप ध्यान करें कि दस साल पूर्व सिरसा में एक रेलवे ओवरब्रिज और दो अंडरब्रिज बनाने की घोषणा की गई थी। लेकिन, वहां अभी कोई काम नहीं हो रहा है। मिनी-बायपास, जहां मेडिकल कॉलेज का निर्माण कार्य भी शुरू हो चुका है, वहां चतरगढ़ पट्टी फाटक पर ओवरब्रिज, कोर्ट रोड और कंगनपुर फाटक पर अंडरब्रिज बनाया जाना प्रस्तावित है। इसके लिए हरियाणा सरकार की ओर से धनराशि भी आवंटित की गई थी, लेकिन अभी तक इनका निर्माण कार्य शुरू नहीं हुआ है। माननीय मंत्री जी, कृपया आप इस पर विशेष रूप से ध्यान दीजिए। अगर आप जल्द ही इसका निर्माण कार्य शुरू करवाएंगे, तो बेहतर होगा।

सर, एक किसान एक्सप्रेस ट्रेन बठिंडा से दिल्ली के लिए चलती है। इसका पहले चलने का समय बहुत अनुकूल था। वहाँ के सब लोकल लोग, जैसे कालावाली है, सिरसा है, उस ट्रेन में आ-जा सकते थे, लेकिन उसका समय बदल दिया। अब वह ट्रेन 5:45 पर चलती है। मेरा आपसे आग्रह है कि इस ट्रेन को पहले की तरह 7:40 पर कर दिया जाए ताकि कालावाली, सिरसा के लोगों को फायदा हो जाए। इसी तरह अहमदाबाद-कटरा, जो कि एक साप्ताहिक ट्रेन है, इसका स्टॉपेज कृपया आप कालावाली में रखें और एक नई ट्रेन कालावाली से सिरसा, हिसार तक अगर सुबह 8 बजे चलायें तो इस पूरे क्षेत्र को बहुत-बहुत फायदा होगा।

सर, बहुत सी बातें हैं, मैं ज्यादा समय नहीं लूँगी, मैं आपका धन्यवाद करती हूँ और मैं लिखित रूप में माननीय मंत्री जी को दे दूँगी। बहुत-बहुत धन्यवाद।

***m20 श्री श्रीरंग आप्पा चंद्र बारणे (मावल) :** महोदय, मैं अपनी पार्टी शिव सेना की ओर से रेल मंत्रालय की अनुदानों की माँगों वर्ष 2025-26 पर अपनी बात रख रहा हूँ। मुझे गर्व है कि इस बजट में रेल के विकास और आधुनिकीकरण के लिए एक महत्वपूर्ण पहल की गई है। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री वैष्णव जी ने यह पहल की है कि गये कई सालों में रेल के संबंध में जितना कार्य नहीं हुआ, उतना कार्य अश्विनी वैष्णव जी के कार्यकाल में हुआ है। मैं इसके लिए उनका अभिनन्दन करता हूँ।

महोदय, रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए बजट में 2.52 लाख करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं, जो कि पिछले वर्ष की तुलना में अभूतपूर्व वृद्धि है। अगर वर्ष 2014 से इस बजट की तुलना करें तो यह बजट 4 गुना अधिक है। अगले दो-तीन वर्षों में सरकार 100 अमृत भारत स्टेशन, 50 नमो भारत ट्रेन्स और 200 वंदे भारत ट्रेन्स तैयार करेगी। यह बजट भारत के रेलवे और महाराष्ट्र के विकास के लिए एक महत्वपूर्ण कदम है। इस बजट में महाराष्ट्र को सबसे अधिक 23,778 करोड़ रुपये का बजटीय आवंटन मिला है, जो राज्य के रेलवे के बुनियादी ढांचे को नई गति देगा। महाराष्ट्र अब तक शत-प्रतिशत रेल विद्युतीकरण प्राप्त करने वाला प्रमुख राज्य है। इससे ऊर्जा की बचत और पर्यावरण संरक्षण में मदद होगी। वर्ष 2014 से अब तक 2,105 किलोमीटर नई रेलवे लाइन बिछायी गई है। अकेले महाराष्ट्र में 132 रेलवे स्टेशंस को अमृत स्टेशन के रूप में विकसित किया जा रहा है। मेरे चुनाव क्षेत्र में चिंचवाड़, अकुर्दी, तलेगांव, लोनावला, पनवेल जंक्शन रेलवे स्टेशंस को अमृत भारत रेलवे स्टेशन में शामिल किया जाए। मैं इसके पहले भी माँग कर चुका हूँ और अब भी माँग रख रहा हूँ कि मेरे चुनाव क्षेत्र में कर्जत और नेरल रेलवे स्टेशन को इस योजना में शामिल किया जाए।

। इस बजट में उसका उल्लेख नहीं किया गया है, लेकिन मुंबई से पूना तक जाने वाला यह मार्ग सबसे ज्यादा यातायात करने वाला मार्ग है। मेरी माँग है कि कर्जत और नेरल स्टेशन को अमृत भारत स्टेशन में लिया जाएगा तो निश्चित रूप से यात्रियों को सुविधा होगी। एनडीए शासन के दौरान महाराष्ट्र में रेलवे ट्रैक निर्माण को 50-60 प्रतिशत किलोमीटर से बढ़ाकर 183 किलोमीटर प्रतिवर्ष कर दिया गया है। वर्ष 2014 से अब तक 40 हजार किलोमीटर से अधिक रेल लाइन का विद्युतीकरण किया गया है। इसके साथ ही साथ भारतीय रेलवे को नेट जीरो कार्बन उत्सर्जन की दिशा में तेजी से बढ़ाया जा रहा है।

सौर ऊर्जा एवं पवन ऊर्जा के प्रयोग से रेलवे को ऊर्जा निर्भरता के निहित बनाया जा रहा है। कई बार रेलवे बजट में घोषणा होती है, लेकिन काफी समय बीत जाने के बाद भी जमीनी स्तर पर काम शुरू नहीं होता है। कभी समय से सर्वे नहीं होता, कभी जमीन अधिग्रहण का मुद्दा सामने आता है, कई बार एनओसी नहीं मिलने के कारण सालों तक काम शुरू नहीं हो पाता है और कई बार राज्य सरकार से सहयोग नहीं मिलता है। मेरे चुनाव क्षेत्र में वर्ष 2017 में जब रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु थे, तब तीसरे और चौथे ट्रैक की घोषणा की गई थी। केंद्र सरकार ने उसे मंजूरी दी थी और बजट में उसका प्रावधान भी किया था लेकिन जमीन अधिग्रहण न होने कारण तीसरा और चौथा मार्ग नहीं बना है। मुंबई से पूना जाने वाला यह मार्ग सबसे तेजी से यातायात को सुगम बनाने वाला यह मार्ग है। यदि यह मार्ग बनता तो निश्चित रूप से यात्रा करने वाले यात्रियों को राहत मिलेती। पूना से लोनावला तक लोकल ट्रेन चलती है। कोरोना काल के समय दोपहर में यह ट्रेन बंद कर दी गई थी। मैं कई बार रेल मंत्री से इस बारे में मिला तो दोपहर 12 बजे से यह ट्रेन शुरू कर दी गई। डेढ़ बजे की लोकल ट्रेन बंद होने के कारण कई कर्मचारी, महिलाएं और स्कूल जाने वाले बच्चों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। मैं आशा करता हूँ कि दोपहर के समय लोनावला से पूना तक जाने वाली ट्रेन डेढ़ बजे चलाई जाए। पनवेल से कर्जन के बीच नया मार्ग बन रहा है। मेरे चुनाव क्षेत्र में देश का सबसे बड़ा नया एयरपोर्ट पनवेल में बन रहा है। यदि पनवेल से पूना तक जो मार्ग बन रहा है, कर्जन से लोनावला तक अगर ट्रैक बढ़ाया जाए और लोनावला से पूना तक तीसरे और चौथे ट्रैक का काम किया जाए, तो पनवेल से सीधे पूना तक फास्ट ट्रेन भी चला सकते हैं और जो नया एयरपोर्ट बन रहा है, उसके लिए भी यात्रियों को सुविधा मिलेगी। मुंबई, पनवेल, पूना में रहने वाले लोग जो रोज यात्रा करते हैं, उन्हें सुविधा मिलेगी।

महोदय, पनवेल से मुंबई तक रोज लोकल ट्रेन चलती है। तकरीबन एक लाख से डेढ़ लाख लोग रोजाना इसमें यात्रा करते हैं लेकिन इन स्टेशनों पर सुविधाओं का अभाव है। महाराष्ट्र सरकार की सिडको एजेंसी ने स्टेशन बनाए हैं और पूरी सुविधाएं सिडको देती है। मैं आशा करता हूँ कि सिडको के साथ मिलकर आप लोगों को सुविधाएं प्रदान करें।

महोदय, देश के कई शहरों में टॉय ट्रेन चलती है। मेरे यहां माथेरान में टॉय ट्रेन चलती है। नेरल से चलने वाली टॉय ट्रेन को पहले दो घंटे लगते थे लेकिन अब साढ़े तीन घंटे लगते हैं। यहां हर साल दस लाख के करीब पर्यटक आते हैं। मैं आशा करता हूँ कि रेल विभाग इस विषय में ध्यान देगी तो आने वाले पर्यटकों को सुविधा मिलेगी। देश में जैसे एयरपोर्ट्स पर सुविधाएं मिलती हैं, वैसे हर रेलवे स्टेशन पर सुविधा देने और मॉडल स्टेशन बनाने का काम माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में रेल मंत्रालय ने किया है, इसके लिए मैं अभिनंदन करता हूँ। ब्रिटिश काल से चलते आ रहे और गंदगी से भरे प्लेटफार्म्स पर कोई सुविधा नहीं थी, लेकिन मोदी जी के नेतृत्व में रेल मंत्रालय ने स्थिति में सुधार करके अच्छे रेलवे स्टेशन्स बनाए और सुविधाएं दीं। मैं मांग करता हूँ कि जहां क्रांतिकारी रहे हैं, वहां स्टेशनों पर उनका नाम और इतिहास की जानकारी दी जाए तो लोगों को उनके बारे में पता चलेगा।

महोदय, आखिरी में मैं कहना चाहता हूँ कि कोरोना के समय कई ट्रेनें बंद की गई थीं। कोरोना के समय वरिष्ठ नागरिकों के लिए जो सुविधाएं थीं, जैसे टिकट में रियायत थी, वह सुविधा पुनः जारी करने की मैं मांग करता हूँ। मैं अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI MURASOLI S. (THANJAVUR): Hon. Chairman Sir, Vanakkam. ?Both our life and riches, is our Tamil that never fades; Blow this aloud, our Conch-shell.? I am deeply saddened about the Railway Budget of our country as a Member of Parliament belonging to Tamil Nadu. I can cite the reason for this unhappiness. You have been providing excess funds or funds in abundance to States like Bihar, Madhya Pradesh and Gujarat. We do not object. But you are giving very less amount to Tamil Nadu. Tamil Nadu earns more revenue to the Railway Ministry among the southern States of the country. If you provide one train service to Tamil Nadu, with the revenue generated from this one train service, you can provide 3 additional train services to other States of the country. I do not know why the Union government has been ignoring Tamil Nadu. We ask for more funds. We demand new train services. We ask for one-minute stoppages. We, Tamil MPs have been demanding these inside Parliament time and again. We even meet Hon Union Minister of Railways in person and put-forth our demands for his consideration. We even meet the Chairman of Railway Board and the General Manager of Southern Railways. But reasons better known to them, Tamil Nadu has been ignored time and again in the Railway Budget. You are our Minister for Railways. You are our Prime Minister.

As an MP from Tamil Nadu, I want to register my pain and condemnation to the Union Government which is not paying heed to our demands but choose to ignore them. We are not blaming this government. We want that Railway catering service should be of good quality. There is no quality food served in trains. Rail passengers contact us over phone and express their inconvenience. They say that the toilet facilities are not hygienic and up to the mark. Hon Union Minister should not think that this is just said in order to blame the Government rather it is said in the interest of the rail passengers. I request that quality food should be served besides having clean and hygienic toilets. If you see between the years 2014 to 2024 there were 678 rail accidents. On an average 68 rail accidents take place in one year. Government should do something to prevent such accidents. During the last 3 years Rs. 38 crore has been provided as compensation to victims of rail accidents. In Railways, you are giving importance to AC coaches. Similarly in order to provide importance to poor and middle-class people, I urge upon the Ministry of Railways that Non-AC Coaches and Unreserved Coaches should be operated in excess numbers. Women?s safety is of prime importance. Recently a pregnant lady was sexually harassed and since the lady protested this act, she was thrown out of the running Train between Coimbatore and Tirupati. I urge that the Railway Ministry should ensure women?s safety in all the trains. Railway officers are appointed by the Union Government. I request that the Officers of the respective States knowing the local languages or the language spoken in that State, should be appointed in that particular State. In every station of Tamil Nadu, we say we are Tamils and we speak Tamil language. ?Tamil everywhere and Tamil in everything? is our motto.

Every day we Tamils face problems in every railway station. From purchasing railway tickets to every other thing, we face problems in railway stations. We the rural people in Tamil Nadu ask for train tickets by speaking in our mother-tongue, Tamil. But some of those Officials in the Railway Department do not understand the local language, Tamil. I therefore urge that Railway Officers knowing Tamil should only be appointed in Tamil Nadu. You are operating trains like Vande Bharat. We do not deny. Similarly, Antyodhya trains should be operated in additional numbers for the benefit of poor rail passengers. MPs

from Tamil Nadu have been requesting for many railway projects for Tamil Nadu. Senior citizens were provided concessions on rail fare earlier. But now you have denied them this concession. We want that the concession given to Senior citizens should be restored. We also want several new rail routes for Tamil Nadu. There are several long pending demands in this regard. Demand relating to Dindigul-Sabarimala rail route is pending for long. I urge that this demand for a new rail route between Dindigul and Sabarimala should be fulfilled soon. The demand for a rail route between Palani and Erode is also pending. Similarly, Thanjavur-Ariyalur, Thanjavur-Pattukkottai; Mannargudi-Pattukkottai are the new rail routes which are unfulfilled. I want that these new rail routes should be created. Old line between Thanjavur and Viluppuram should be converted as a double line. We have been insisting upon the Union Government for converting this line into a double line. I urge that this doubling work should be completed. I have been demanding for new rail routes for my Thanjavur parliamentary constituency. There was a special train operated in the name Tiruchy-Tambaram Express for three months. There was a good revenue through this train. But you stopped this train service citing reasons attached to Mahakumbh. I met Hon Railway Minister and submitted a list of such discontinued trains. Tiruchy- Tambaram Express gave you a good revenue. We want that train service to be continued. Kamban Express train was functional between Pattukkottai and Peravurani. This train was stopped for the last 10 years. This is a pertinent demand of the people of my Thanjavur constituency. I urge that Kamban Express train service should be restored. Tuticorin is an important city in Tamil Nadu.

We have been asking for a train service between Tuticorin and Mumbai for long. We MPs of Tamil Nadu have been demanding for new train routes, new rail facilities, etc. We had a meeting with Hon. Minister of Railways along with the Leader of DMK Parliamentary party. We submitted all our demands pertaining to Tamil Nadu. But not even one single demand of ours has been fulfilled. We asked for one-minute stoppages for several trains. We approached the Chairman of Railway Board. We even met the General Manager of Southern Railways and urged to fulfil our demands. The GM of Southern Railway gave us a reply after receiving our letter. He said that only the Chairman of Railway Board can decide on this issue. Then we once again met the Hon Chairman of Railway Board and urged for one-minute stoppage for Tambaram- Senkottai Express train at Athirampattinam and Peravurani. We raised our voice for having a stoppage of Jodhpur train in Needamangalam. We are asking for several such stoppages and when we ask for such stoppages, the GM of Southern Railways puts the onus on the Chairman of Railway Board and the Chairman in turn insists upon us for meeting the Hon. Minister for Railways with such demands. I therefore urge that the Union Government without ignoring the interests of Tamil Nadu, should provide the required new rail routes, new railway facilities, and one-minute stoppages for the benefit of the people of Tamil Nadu. Thank you.

श्री अभय कुमार सिन्हा (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, रेलवे आम आवाम के लिए आवागमन की सबसे सुलभ यात्रा मानी जाती थी, लेकिन आज के दिन सबसे दुर्लभ यात्रा मानी जा रही है । आज रेलवे कई लाख-करोड़ रुपये के कर्ज़ में चल रही है । माल भाड़े से आय घटी है, जबकि वर्ष 2010-11 के बाद माल भाड़े की दरों में 160 प्रतिशत की वृद्धि की गई है । यही नहीं, यात्री किराए में भी बढ़ोत्तरी की गई । महोदय, और तो और डायनेमिक प्राइजिंग लागू की गयी कि जैसे-

जैसे सीट कम होगी, वैसे-वैसे ही सीट का दाम बढ़ेगा । महोदय, गरीब आदमी की मजबूरी का फायदा कैसे उठाया जाता है, यह इस सरकार से सीखा जा सकता है ।

महोदय, हमें याद है कि वर्ष 2004 में जब आदरणीय लालू प्रसाद जी रेल मंत्री बने तो रेलवे 9000 करोड़ रुपये के घाटे में चल रही थी । उन्होंने पाँच वर्षों में बिना किराया बढ़ाए, गरीबों के लिए गरीब रथ चलाते हुए रेलवे को 90,000 करोड़ रुपये के फायदे तक पहुंचाया था ।

महोदय, रेलवे में आज गड़बड़ी कहां हो रही है, यह गंभीरतापूर्वक देखने की जरूरत है । लालू जी के रेलवे की सफल रणनीति को समझने के लिए आईआईएम-अहमदाबाद, हार्वर्ड और वाटसन यूनिवर्सिटीज जैसे संस्थानों ने मैनेजमेंट लेक्चर के लिए उन्हें आमंत्रित किया । उन्होंने वहां जाकर लेक्चर दिया ।

महोदय, हम कुछ विशेष नहीं कहना चाहते हैं । वर्ष 2022-23 में 27 बड़ी रेल दुर्घटनाएं हुईं । 10 वर्षों में कवच सुरक्षा प्रणाली अब तक 1465 किलोमीटर ट्रैक पर ही लागू हो पायी है, जो भारतीय रेलवे नेटवर्क का दो परसेंट है । रेलवे की अधिकतम परियोजनाएं विलंब से चल रही हैं । ढाई लाख सुरक्षा केंद्रीय पद खाली पड़े हैं, जबकि लालू जी के कार्यकाल में रेल कर्मचारियों के वेतन और भत्तों में देरी नहीं होती थी । बड़ी संख्या में नए कर्मचारियों की भर्ती भी की गई । अधिक से अधिक ट्रैक विद्युतीकरण की दिशा में काम किया गया था ।

महोदय, आज 71 परसेंट रेलवे ट्रैक विद्युतीकरण हो चुके हैं । लेकिन, सिर्फ 52 परसेंट मालगाड़ियाँ और 45 परसेंट यात्री गाड़ियां ही इन ट्रैकों का उपयोग कर रही हैं । 71 परसेंट ट्रैक विद्युतीकरण है । इसके बावजूद भी आप मालगाड़ी 52 परसेंट चला रहे हैं । आप 45 परसेंट यात्री गाड़ी को इन ट्रैक्स पर चलाने का काम कर रहे हैं ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से एक-दो बातों की तरफ सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं । बिहार के डेहरी-ऑन-सोन स्थित डालमियानगर औद्योगिक क्षेत्र में वर्ष 2007 में रेलवे ने 209 एकड़ भूमि की खरीद की थी । वर्ष 2009 में तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा यहां हाई एक्सल वैगन मरम्मत और कैप्लर निर्माण कारखाने की आधारशिला रखी गई थी । वहां पर बहुत काम हुए भी थे । वर्ष 2017 में रेलवे मंत्रालय ने कबाड़ बेच कर 90 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त किया । इस क्षेत्र में रेल वैगन मरम्मत कारखाना स्थापित करने के लिए डीपीआर बनाने की जिम्मेदारी रेलवे की ईकाई को दी गई । वर्ष 2015 के विधान सभा के चुनाव में माननीय प्रधानमंत्री जी ने इस परियोजना की घोषणा भी की थी । संसद में तत्कालीन रेल मंत्री माननीय पीयूष गोयल जी ने इसे वर्ष 2022 तक चालू करने का आश्वासन भी दिया था । लेकिन, वह भी आज ठंडे बस्ते में पड़ा हुआ है । आप चुनाव में जाते हैं और घोषणा करते हैं कि हम इस परियोजना को चालू करेंगे ।

महोदय, यही परियोजना नहीं, बल्कि अभी हमारे मित्र साथी बता रहे थे कि बिहार को करीब 10 हजार करोड़ रुपये का रेलवे का बजट मिला है । 10 हजार करोड़ रुपये के रेलवे बजट से बिहार का कुछ होने वाला नहीं है । मैं बताना चाहता हूं कि अनुग्रह नारायण स्टेशन पर लिफ्ट काफी दिनों से खराब पड़ी हुई है । माननीय मंत्री जी, आप कहते हैं कि हम स्टेशन का सौन्दर्यीकरण कर रहे हैं । लेकिन, यह किस तरह का सौन्दर्यीकरण है? जो पहले से बना हुआ है, वह खराब है, लेकिन आप उसकी मरम्मत वर्षों तक नहीं करा पा रहे हैं । रफीगंज रेलवे स्टेशन पर पुरुषोत्तम एक्सप्रेस के ठहराव की मांग बहुत दिनों से चल रही है । मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि गया-डाल्टेनगंज नई रेल लाइन वाया बोधगया, शेरघाटी, बांके बाजार, इमामगंज और सिमरिया तक जाती है । इस रेल लाइन के बारे में अभी बताया गया कि इसके लिए 430 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है । अभी तक इस रेल लाइन पर कहीं भी काम आगे नहीं बढ़ा है । बिहटा-औरंगाबाद रेलवे लाइन 44 सालों से लंबित है । हमारे बिहार के साथी खुश हो रहे हैं । बिहटा-औरंगाबाद रेलवे लाइन अरवल को जोड़ते हुए, दाउदनगर होते हुए, औरंगाबाद तक आती है ।

एफसीआई गोदाम गया के बगल में है, जो गया और रफीगंज रेलवे लाइन पर पड़ता है। वहां पर घंटों जाम रहता है। वहां अभी तक आरओबी का निर्माण नहीं हो पाया है। देहरी-गया रेल खंड में सुबह 10 बजे से शाम 5 बजे के बीच एक भी पैसेंजर ट्रेन नहीं है। हम एक पैसेंजर ट्रेन सुबह 10 बजे से 5 बजे के बीच चलाने का आग्रह करेंगे। इस्माइलपुर रेलवे स्टेशन पर हाई लेवल प्लेटफॉर्म नहीं बना है। वहां निर्माणाधीन ओवरब्रिज को शीघ्र चालू किया जाए। गेट नंबर 14 को एलएचएस अंडर पास की जगह आरओबी में बदला जाए। इस गेट से 50 से 70 गांव जुड़े हुए हैं। इस स्टेशन पर टून एक्सप्रेस का ठहराव हो। डस्टा रेलवे स्टेशन पर आप प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाइए। प्लेटफॉर्म ऊंचा नहीं होने की वजह से वहां अनेकों प्रकार की घटनाएं घटती रहती हैं। थ्रेशर रेलवे स्टेशन पर अभी तक टिकट काउंटर नहीं खुला है।

महोदय, कोरोना के दौरान जितनी भी मेल, एक्सप्रेस ट्रेन्स का ठहराव स्टेशन्स पर रोका गया था, उसे अविलम्ब चालू कराया जाए। कोरोना काल में आपने कई स्टेशन्स पर ठहराव बंद किया था। अब कोरोना काल खत्म हो चुका है। वरिष्ठ नागरिकों की सहूलियत को आप अविलम्ब चालू करें।

दूसरी बात, जब पिछली बार रेलवे के वित्तीय बजट पर चर्चा चल रही थी, तब मैंने कहा था कि सभी मेल एक्सप्रेस ट्रेन्स में जनरल बोगीज़ की संख्या बढ़ाई जाए। माननीय रेल मंत्री जी ने भी कहा कि जनरल बोगीज़ की संख्या निश्चित तौर पर बढ़ेगी। अभी तक उस पर किसी प्रकार की कोई कार्रवाई नहीं हुई है। किसी भी मेल एक्सप्रेस ट्रेन में जनरल बोगी नहीं बढ़ाई गई है। आज भी पैसेंजर्स जनरल बोगी में धक्का-मुक्की करके 24 घंटे खड़े रहकर यात्रा करते हैं। ? (व्यवधान)

श्रीमती शांभवी (समस्तीपुर) : सभापति महोदय, रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। आम आदमी का सपना भारतीय रेल से होकर गुजरता है। हम सबकी बचपन की यादें कहीं न कहीं इससे जुड़ी हुई हैं। हमारा सपना है, ?एक भारत श्रेष्ठ भारत।? सपने को साकार करने के लिए भारतीय रेल एक केंद्र बिंदु की तरह दिखता है। आज हम अपने यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का और रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का आभार प्रकट करेंगे, जिनके नेतृत्व में भारतीय रेल अपने परचम पर है। 36 वें भारत ट्रेन्स हों, 100 पर्सेंट इलेक्ट्रिफिकेशन हो, रिकार्ड ढाई लाख का कैपिटल एक्सपेंडीचर हो या 15 हजार किलोमीटर नेटवर्क पर कवच टेक्नोलॉजी की स्थापना हो, आज भारतीय रेल बहुत आगे बढ़ रही है। भारतीय रेल आज जितनी आगे बढ़ रही है, उतनी ही यूपीए एलायंस के कार्यकाल में पीछे थी। उनके कार्यकाल की बात करें तो एक बॉलीवुड फिल्म दी बर्निंग ट्रेन की याद आती है, because the Railway was burning with losses and was on the road to become bankrupt. यह मैं नहीं कह रही हूं। इन्हीं के कार्यकाल में एक कमेटी का गठन किया गया था, a high-level safety review committee under the chairmanship of Dr. Anil Kakodkar. कमेटी की रिपोर्ट में पेज नंबर 6 पर लिखा था: ?The financial state of Indian Railways is on the brink of collapse unless some concrete measures are taken.? हम हमेशा बिहार के बारे में बात करते हैं। बिहार ने इस देश को 8 रेल मंत्री दिए हैं। हमें यह कहने पर गर्व होता है कि हमारे नेता, हमारे संस्थापक श्रद्धेय राम विलास पासवान जी भी भारत के रेल मंत्री रह चुके हैं। भले ही उनका कार्यकाल छोटा रहा हो, पर उन्होंने कई ऐसे ऐतिहासिक निर्णय लिए, जैसे आईआरसीटीसी की स्थापना हो, असम में बोगीबील ब्रिज हो या फिर एक अलग हाजीपुर डिवीजन तैयार करना हो। माननीय मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार जी भी रेल मंत्री रह चुके हैं। उन्होंने भारतीय रेल को एक नई दिशा और दशा, दोनों दी। उनके कई ऐतिहासिक निर्णयों की सराहना आज भी की जाती है। रेलवे सेफ्टी को प्राथमिकता देते हुए इंडियन रेलवेज़ को माडर्नाइज करने का काम हमारे माननीय मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने किया था। उन्होंने 17 हजार करोड़ रुपये के सेफ्टी कॉरपस फंड की स्थापना की थी, जिससे पटरियों, पुलों और सिग्नलिंग सिस्टम के नवीनीकरण का कार्य तेजी से प्रारम्भ किया गया था। जो जर्मन एलएचबी कोचेज़ थे, उसका भी निर्णय उन्हीं के ऐतिहासिक कार्यकाल में किया गया था। अगर हम बात करें तो रेलवे में आज भी उनकी विजनरी लीडरशिप की सराहना की जाती है।

हमारे पूर्व मुख्यमंत्री लालू यादव जी भी रेल मंत्री रह चुके हैं, जब उनके कार्यकाल की बात करें तो सही मायने में हम कह सकते हैं कि तब भारतीय रेल विनाश की पटरी पर चल रहा था। तेल, रेल या खेल हो, इंडी एलाएंस वालों ने कहीं भी भ्रष्टाचार का कोई मौका नहीं छोड़ा। अगर उनके रेलवे मॉडल की बात करें तो यह कहना सेफ रहेगा कि उनके कार्यकाल में ट्रेन ट्रैक पर कम चलता था और ट्रैक पर घोटालों की कहानियां ज्यादा चलती थीं। पूर्व मुख्यमंत्री और रेल मंत्री रह चुके लालू यादव जी ने इसी सदन में एक बात कही थी, नहीं मांगोगे तो नहीं मिलेगा, इसी सदन में उन्होंने यह बात की थी।

हम रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करते हैं, जिन्होंने बिना मांगे बिहार को इतना कुछ दिया है। अगर यूपीए के कार्यकाल से तुलना करें, जब लोग अपने कार्य के बारे में बात करते हैं तो तुलनात्मक तरीके से बात की जाती है। यूपीए एलाएंस से एनडीए की सरकार में बिहार का रेल बजट नौ गुना बढ़ चुका है। यूपीए के कार्यकाल में बजट 1132 करोड़ रुपये था, आज बिहार का रेल बजट 10,066 करोड़ रुपये हो गया है। अगर हम बिहार के लिए रेल बजट की बात करें तो 90 हजार करोड़ रुपये के निवेश से वहां पर काम किया जा रहा है। 1783 किलोमीटर में ?कवच? एंटी कॉलीजन सुरक्षा प्रणाली स्थापित की जा रही है। 5436 किलोमीटर में नई रेल लाइन की स्थापना की जा रही है, रेल लाइन का दोहरीकरण हो रहा है। अगर आमजन परिवर्तन की बात करें तो 97 परियोजनाएं प्रगति पर हैं। आज 3164 करोड़ रुपये की लागत से 58 रेलवे स्टेशन को अमृत स्टेशन बनाया जा रहा है, जिसमें समस्तीपुर डिवीजन का समस्तीपुर रेलवे स्टेशन भी है, वहां एक अमृत स्टेशन बन रहा है। आज बिहार में 12 वंदे भारत ट्रेन चल रही है, जो 15 जिलों में 22 अनोखे स्टॉपेज दे रही है। दरभंगा में आनंद विहार टर्मिनल है, जिसके बीच अमृत भारत एक्सप्रेस चलाई जा रही है जो चार जिलों में 11 महत्वपूर्ण स्टॉपेज देती हैं। वर्ष 2014 से अब तक बिहार में 1832 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछाई जा चुकी है जो मलेशिया के कुल रेल नेटवर्क से बड़ी है।

बिहार में सौ प्रतिशत इलेक्ट्रिफिकेशन का काम पूरा किया जा चुका है। आज हम लोग रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों पर चर्चा कर रहे हैं। हम रेल मंत्री जी का ध्यान समस्तीपुर की ओर आकर्षित कराना चाहते हैं। हम रेल राज्य मंत्री जी से अनुरोध कर रहे हैं, हमारे लोक सभा क्षेत्र समस्तीपुर में काम पिछले कई सालों से लंबित है, उस ओर उनका ध्यान आकृष्ट कराना चाहेंगे। वंदे भारत एक्सप्रेस का संचालन समस्तीपुर- पटना- बनारस- नई दिल्ली के बीच शुरू की जाए। चूंकि समस्तीपुर से कोई भी सुपरफास्ट ट्रेन नई दिल्ली नहीं आती है, समस्तीपुर से दिल्ली आने के लिए 22-23 घंटे लग जाते हैं, कई युवा साथी दिल्ली पढ़ने के लिए आते हैं, बड़े-बुजुर्ग दिल्ली में इलाज कराने आते हैं। दिल्ली से समस्तीपुर आने में बहुत लंबा समय लगता है।

हमारी मांग है कि समस्तीपुर से नई दिल्ली के रूट पर एक वंदे भारत एक्सप्रेस शुरू की जाए या दिल्ली तक पहुंचने के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन शुरू की जाए। बिथान - रोसड़ा ? समस्तीपुर - मुजफ्फरपुर - पटना के बीच एक नई ट्रेन सेवा शुरू की जाए। कर्पूरीग्राम ? ताजपुर -महुआ-हाजीपुर के बीच एक नई रेल लाइन दी जाए। इस कार्य के लिए सर्वेक्षण हो चुका है, लेकिन इसे अब तक मंजूरी नहीं दी गई है। मेरा अनुरोध है कि इसे जल्द से जल्द मंजूरी दी जाए। समस्तीपुर-खगड़िया रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए। खगड़िया हमारा नेबरिंग जिला है, इसकी बहुत आवश्यकता है कि नेबरिंग जिले से कनेक्टिविटी मजबूत हो, हमारी मांग है कि समस्तीपुर और खगड़िया के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए।

मुक्तापुर-कुशेश्वर स्थान पर नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए। कुशेश्वर स्थान समस्तीपुर का सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है। उसको हेल्थ, एजुकेशन और बिजनेस सेंटर से जोड़ने की बहुत आवश्यकता है। मुक्तापुर- कुशेश्वर स्थान के बीच रेल लाइन का निर्माण किया जाए। समस्तीपुर रेल कारखाने का विस्तार किया जाए। रोसड़ा-बहेड़ी-शिवाजी नगर के बीच एक नई रेल लाइन की स्थापना की जाए। आज समस्तीपुर से कोई भी ट्रेन शुरू नहीं होती है।

पहले कहा जाता था कि वहां वाशिंगपिट नहीं है, लेकिन अब वाशिंगपिट की सुविधा उपलब्ध करा दी गई है । हमारी मांग है कि समस्तीपुर से ट्रेन शुरू की जाए । हमारे नेता श्रद्धेय श्री रामविलास पासवान जी का एक सपना था कि उनके गृह जिला खगड़िया से कुशेसवर स्थान के लिए एक रेल लाइन शुरू की जाए ।

उसका कार्य कई वर्षों से लंबित है । मेरी मांग है कि उस कार्य को जल्द से जल्द पूरा किया जाए । समस्तीपुर जो जगह है, वह भारत रत्न जननायक कर्पूरी ठाकुर जी की धरती है । समस्तीपुर की बेटी होने के नाते मैं यह मांग करती हूं कि समस्तीपुर डिविजन के सबसे महत्वपूर्ण स्टेशन समस्तीपुर स्टेशन का नाम जननायक कर्पूरी ठाकुर जी के नाम पर रखा जाए । यह सही मायने में उनको एक तरह से श्रद्धांजलि होगी ।

अपनी बातों को खत्म करने से पहले मैं चार पंक्ति पढ़ना चाहूंगी : ?

?यह बात अलग है कि तुम न बदलो,

लेकिन हमारा देश बदल रहा है ।

जीडीपी डबल हो रही है,

रेलवे का विकास ट्रिपल हो रहा है ।

यही एक जुनून, यही एक ख्वाब मेरा है,

वहां चिराग जला दूं, जहां अधेरा है ।?

सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । जय हिन्द, जय बिहार ।

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Thank you, Chairperson Sir. First of all, I see that there is a declining budgetary allocation, which is a red flag for growth. The overall Railway budget has seen a decline from Rs.2.92 lakh crore in 2023-24 to Rs.2.65 lakh crore in 2025-26, a drop of over nine per cent. Moreover, the financial year 2025 Budget allocation remains stagnant failing to address rising inflation, increased operational costs, and the urgent need for network expansion. A reduced budget not only slows down the implementation of crucial projects but also impacts service quality and safety.

Passenger amenities are on a downward spiral. The allocation for customer amenities, which include maintaining station infrastructure, toilets, ticketing services, and other passenger-centric improvements, has continued to decline from Rs.15,510 crore in FY 2024-25 to 12,118.39 crore in FY 2025-26. This signals a clear neglect of passenger welfare in a sector that caters to millions daily. Inadequate passenger facilities have long been a pain point, and this budget does little to address the gaps.

There is a freight corridor Investment cut, which is a blow to the Railways' future. The Dedicated Freight Corridor Corporation of India, a critical PSU responsible for enhancing the efficiency of freight movement, has suffered a drastic budget cut, from Rs.5,499 crore in FY 2024-25 to just Rs.500 crore in FY 2025-26. This 90 per cent reduction severely impacts India's vision of shifting freight transport from roads to rail, which is crucial for reducing carbon emissions and logistics costs. The Government's claim of boosting freight efficiency thus rings hollow.

The Eastern Dedicated Freight Corridor in West Bengal has stuck in limbo despite land handover. The Eastern Dedicated Freight Corridor stretch in West Bengal continues to be a non-starter in spite of land acquisition having been done by the State Government and Government land settled with the Railways. The Eastern Dedicated Freight Corridor (EDFC) is one of the largest infrastructure projects from Ludhiana in Punjab to Dankuni in West Bengal that stretches about 1839 kms. The first two segments of the EDFC have already been completed and commissioned. The work in the third segment from Sonnagar in Bihar to Dankuni in West Bengal is yet to be commenced and has been pending more than 12 years. This is in spite of substantial land acquisition having been completed and the Government land also settled with the Railways.

There is a weak financial health, which is a systemic issue. The Indian Railways' average revenue expenditure over the last decade has consistently stood at 99 per cent of its revenue income, leaving it with a meagre one per cent surplus to fund capital expenditures internally. The revenue surplus has fallen sharply from Rs.4,913 crore in 2006-17 to Rs.3,260 crore in 2023-24.

There is employee-and-labour unrest and growing discontent. There is mounting dissatisfaction among railway employees and labour organizations regarding the 2025-26 budget. The National Federation of Indian Railwaymen has termed it disappointing, citing concerns about privatization, lack of new recruitment, and neglect of workers' welfare.

This Budget fails to provide clarity on Dearness Allowance hikes or permanent employees' opportunities exacerbating job insecurity in an already sulking workforce.

Sir, as per the Budget Estimates, the net earnings/revenues target was Rs. 2,800 crore and the achievement was Rs. 1,341.31 crore. As regards the number of manned LCs removed during the financial year 2024-25, the target was 1,100 and the achievement was 389. In 2024-25, for the total length of line doubling, the target was 2,900 kilometres but the achievement was 1,134 kilometres.

As regards the number of stations upgraded, the target was 453 but the achievement was one. As regards the number of ROBs/RUBs constructed during the financial year 2024-25, the target was 1,100 and the achievement was 669. With regard to the closure of manned level crossings, the target was 1,100 and the achievement was 497. Out of 187 new lines project, the target was 20,199 kilometres but the achievement was 2,855 kilometres.

As regards doubling of multitracking of 261 projects, the target was 19,570 kilometres and the achievement was 6,218 kilometres. With regard to the safety works related to Level Crossings (LCs), the target was Rs. 710 crore and the achievement was Rs. 476 crore. To develop stations under the Amrit Bharat Station Scheme, the target was 453 stations and the achievement was one station. With respect to the Revised Estimates for training and Human Resource Development, the target was Rs. 197.52 crore and the achievement was Rs. 130.50 crore.

The CAG has raised concerns about the quality, hygiene, affordability, and availability of food to passengers, including the adequacy of catering facilities on stations and trains. The CAG also reported

financial losses of Rs. 2,604.40 crore for 2021-22 to the Indian Railways, citing issues like non-recovery of loans, missed shunting charges, and GST non-compliance. Other flagged areas included unproductive expenditures, and irregular contract awards.

From 2020 to 2024, over the last five years, 351 persons died and 970 people were injured in 200 consequential railway accidents, an average of three major accidents per month.

In 2024, 29 consequential train accidents occurred alone due to derailments, collisions, fires, and level-crossing errors, resulting in 17 deaths and 81 injuries, including major accidents. Jamtara train accident happened on February 28, 2024. Palgar goods carrier derailment happened on March 29, 2024. Sirhind freight train accident happened on June 2, 2024. Kanchanjunga Express accident happened on June 17, 2024. Chandigarh-Dibrugarh train derailment happened on July 18, 2024.

On 22nd January, 2025, 12 train passengers were killed after being struck by another train on an adjacent track after they jumped from their coaches in panic to escape a rumoured fire incident and another six other people were injured in Jalgaon.

Sir, 10 women and three children were among 18 people killed in a crowd crush at the New Delhi Railway Station on 15th February, 2025 as thousands of Hindu pilgrims waited to board trains to attend the Maha Kumbh Mela. This is a shame insofar as the country is concerned. Internationally, it has been seen that the Railways has failed and the Railways' machinery has failed. The Minister of Railways has failed to prevent this incident during Kumbh Mela. No assessment has been done. Nothing has been done.

Sir, now, I come to Budget Estimates. In 2010-11, the Budget Estimates were Rs. 41,426 crore. In 2025-26, the Budget Estimates are Rs. 2,65,200 crore. There has been a 6.4-times increase.

Now, let us see the fall-out. In 2010-11, the route kilometres of the railways were 64,015 kilometres. It was very less. In 2025-26, it was 69,181 kilometres, which was increased only by 1.08 per cent for long 15 years.

As regards the railway employees, in 2010-11, there were 13,28,199 employees, that is, 43.02 per cent of the Central Government employees in the Railways, in 2010-11, when Ms. Mamata Banerjee was the Railway Minister.

Now, there are 11,72,240 employees, roughly 28 per cent of the Central Government employees. This means there is a reduction in the employment of over 11.75 per cent. The operating ratio in 2010-11 was 91.1 per cent. In 2025-26, it is 98.9 per cent. The key financial metrics reflects that the Railways earned more profit in 2010-11 than in 2024-25. The statistics says this.

Now, I come to passenger amenities/service. In 2010-11, it was Rs. 1,302 crore. In 2025-26, the allocation to passenger amenities has been reduced to Rs. 12,118 crore from Rs. 15,510 crore in 2024-25. Except big cities, drinking water, toilets, passenger services like sitting arrangements, cleanliness, platform shelters, restrooms, luggage rooms, especially food and beverage options, and particularly safety are

undermarked. No focus has been given on improving crowd management to prevent any untoward incidents.

To provide clean and fresh water, the Railways owned six plants in 2010-11. Now, in 2025-26, the Railways owned only four plants. Sixteen are operational plants and 12 plants are in PPP mode. This has decreased.

Sir, regarding upgradation of stations as Adarsh stations, 302 stations were declared as Adarsh stations in 2010-11. This was renamed as Amrit Bharat stations scheme. Out of the proposed 1,337 stations, the work started in 1,198 stations, and only six stations were developed in 2024. There is a big talk of big target. It is a big speech but production is only six. What a production!

We have a saying in Bengali which conveys- much ado about nothing. So what if it is in Bengali? You understood, right? That's enough. At least Bengalis should understand what is conveyed. All the Railway Minister is doing, it's all much ado about nothing. That's what the people of Bengal need to understand.

Mountain has given birth to a rat.

As if they are saying, I don't want to progress. I don't want to go ahead in life, brother. I will remain static. I will only talk in rhetoric.

Now, I come to the multi-functional complexes. A total of 196 stations were identified for development of multi-functional complexes. In 2024, the Indian Railways refocussed on developing multi-functional complexes at various Railway Stations. No action has been taken so far for grant of lease of land for development.

An average of 17,000 trains used to run in 2010-11. Now, in 2025-26, when Vande Bharat, Amrut Bharat and many more trains are introduced, an average of 13,198 trains are there. In 2010-11, approximately 17,000 trains were there. Now, we have 13,198 trains.

Now, I come to the issue of average carrying capacity of passengers per day. In 2010-11, about 23 million passengers were there. This included 11.99 million non-suburban passengers with 0.47 million in reserved categories. Now, in 2025-26, after 14 years, they are standing in the same place. They are standing in the place by saying I am here. What happened to the 23 million passengers? This is what the Railway Minister says. I am standing in the same place. I will not proceed.

They are all talk and no action. They don't walk the talk. You were pinning all your hopes on Rekhaji- who seems to be quite the favorite of Modiji. But what happened with that?

In 2010-11, about 64,015 kilometres tracks were there. In 2025-26, it is 1,20,000 kilometres. But the major problem faced by the Indian Railways is that the tracks are old and outdated. It lacks repair, and maintenance of tracks and bridges is lacking.

A safety device system was introduced. Anti-collision detection and train protection warning system was introduced in 2010-11. Now, in July, 2020, the Kavach system was officially adopted by the Indian

Railways as the National Automatic Train Protection System. Out of 15,072 locomotives, only 687 locos and only 521 stations out of 7,461 railway stations are having Kavach Safety Protection System as of 2025-26.

Regarding security of women passengers, in 2010-2011, *Mahila Bahini* comprising twelve companies of women RPF personnel was introduced. It was renamed as Meri Saheli in October 2020. There is a reduction of 12 companies from 700 RPF women personnel.

आप लोग कहते हैं कि हम महिला के लिए लड़ते हैं । हम ऐसा करते हैं, वैसा करते हैं, लेकिन महिला के लिए कुछ नहीं करते हैं, सिर्फ बातें करते हैं ।

Why aren't you letting me speak? Grow a thick skin to listen to the criticism. Otherwise, how will you become a good minister? Please listen to the criticism.

Regarding welfare to railway employees, house for all the railway employees in the next ten years with the help of Ministry of Urban Development was announced. In 2025-26, no such action is proposed. The Central Staff Benefit Fund has been raised from Rs 350 to Rs 500 per employee.

Sir, I have a lot of things to say. In respect of gauge conversion, 856- kilometre lines were converted during 2011. In 2024, 134-kilometre lines have been converted. Rs. 44 crore was the actual expenditure for railway research in 2010-2011 and in 2025-26, Rs.27.17 crore is the actual expenditure for railway research till January, 2025 against the allocation of Rs. 72.01 crore.

I am sorry, I was informally addressing you due to my habit of doing so during our personal interactions.) Do not mind. Please, excuse me. I am very sorry for that.

Regarding development of Kashmir Rail, in respect of Quazigund-Anantanag section of Quazigund-Baramulla railway line in Kashmir valley, construction of railway line from Udhampur to Katra and Katra to Quazigund was started in 2011 when Ms. Mamata Banerjee was the Railway Minister. The Katra-Reasi section of the Udhampur-Srinagar-Baramulla Rail Link project is yet to start. This is the situation. The Rail Minister is not here.

It has been said that special trains during Kumbh or other *melas* have been started. In 2011, the Railways operated 130 pairs of additional special trains, which made 36,000 trips. About 21,513 special trains were operated in 2024. Around 600 long distance special trains and around 1,000 short distance trains were operated for Kumbh Mela for 50 days.

Sir, I am coming to the recruitment. It is very important. In 2010-11, filling up the vacancies of about 1.75 lakh posts in Group C post, Group D post and about 13,000 posts in Railway Protection Force was done for the first time and induction of 16,000 ex-servicemen was made. Examination for 11,558 vacancies in the Non-Technical Popular Categories including 8,113 graduate-level posts and 3,445 undergraduate-level posts was conducted in 2024. There are 42,000 vacancies in Group D posts and 32,000 vacancies in Group C posts. About 2.74 lakh posts in the Railways are lying vacant as of June 2023, with more than 1.57 lakh of them in the safety category.

Regarding special support to BPL and poor families, in 2010-11, Izzat Monthly Season Tickets priced at Rs. 25 were issued to persons working in unorganised sectors with monthly income up to Rs. 1,500. In 2025-26, no such support has been approved by this Government. It even suspended the senior citizens' concession.

Sir, I have to mention another important point. Data suggests that over 20,000 posts of Loco Pilot and Assistant Loco Pilot have been lying vacant for years, leading to longer shift for train drivers and potentially increasing the chances of human error.

Sir, in my earlier speeches also I mentioned it. A Shravani Mela is being organised in Sheoraphuli which is in my constituency. Lakhs and lakhs of people of Sheoraphuli take the water from the Ganges and go to Tarakeshwar temple which is 36 kilometers away from that place. The Tarakeshwar temple belongs to Lord Shiva. There is a railway crossing. This is a very busy train line. If there is half-an-hour stoppage at this line, lakhs and lakhs of people will have to suffer. I had requested the same to the hon. Minister earlier. Today, this morning, also, I requested the MoS, but he gives a good smile but never keeps his promise. Sir, this is very much needed. I request the hon. Railway Minister to look into the safety of lakhs and lakhs of people. This is an issue of emotional sentiment of the Hindu people of West Bengal. Kindly, do it for those who are taking the water from the Ganges, and going to Tarakeshwar temple.

Second, the Metro Rail has gone up to Howrah. I request you to kindly extend it up to Bandel, so that we can also go. I have made this request many a time. Again, I am requesting with folded hand to the Railway Minister to look into these problems of ours. You are a Minister. You do not go by the party or the religion. I request you to do it for the people of this country. I request you to do something for us. If you do not do, next time, I will win by 2,50,000 votes. You cannot stop me. Thank you, Sir.

SHRI TANGELLA UDAY SRINIVAS (KAKINADA): Sir, the Indian Railways has been the lifeline of our nation, connecting cities, industries and the people across the length and breadth of the country.

Under the visionary leadership of hon. Prime Minister Narendra Modi, we have witnessed an era of unprecedented transformation in the railway sector from the introduction of Vande Bharat trains, which have made high speed comfortable travel a reality, to push for 100 per cent electrification, reducing our carbon footprints and ensuring energy efficiency. The commitment to modernizing Indian Railways is stronger than ever.

The dedicated freight corridors are another milestone, ensuring faster and more efficient transportation of goods, boosting trade and industry. This year's Railway Budget for 2025-2026 continues this strong commitment with an allocation of Rs. 2.55 lakh crore. I also take this opportunity to thank hon. Prime Minister, and the Railway Minister for fulfilling some of Andhra Pradesh's long-pending demands.

The foundation stone for the South Coastal Railway Zone in Vishakhapatnam has finally been laid. It is a move that will improve administrative efficiency and accelerate railway development in this region. The sanctioning of Amravati Railway Line is another crucial step towards ensuring better connectivity for our capital region.

Additionally, Andhra Pradesh received Rs. 9,417 crore as allocation for railways this year, reaffirming the Centre's commitment to our State's progress.

While we appreciate these achievements, it is imperative to prioritize a critical project that will significantly boost Andhra Pradesh's economic growth and connectivity.

Hon. Chairperson, our State, Andhra Pradesh, has one of the longest coastal lines in the country, yet it lacks a dedicated coastal railway corridor that can seamlessly connect its key ports, industrial hubs, and agriculture regions. This absence has been a major bottleneck for trade, logistics and passenger movement, holding back the full economic potential of our coastal district.

To address this pressing need, I strongly urge the immediate development of the coastal railway line from Annavaram to Bapatla, linking major coastal districts and ports, including the under-construction Gateway Port, Kakinada Port, Machilipatnam Port, and Nizampatnam Port. A well-planned coastal railway corridor will provide a seamless supply chain for agriculture produce, seafood exports, petroleum industries and manufacturing units, reducing transportation costs, creating thousands of new employment opportunities.

Additionally, with Andhra Pradesh's rapidly growing tourism sector, especially in the scenic regions of Konaseema and Diviseema, a coastal railway line will encourage more tourism-driven economic activities, benefiting local businesses and communities.

Sir, this project does not require a large-scale infrastructure development. The Kakinada-Kotipalli railway line is already operational, and the Kotipalli-Narsapur section is under construction. To complete this corridor, only a 30-kilometre new railway track is required between Gateway Port and Kakinada Port, along with its railway link from Narsapur to Bapatla *via* Machilipatnam. This small yet crucial investment will unlock massive economic potential for the region.

Sir, this project will also finally fulfil Kakinada's long cherished dream of seamless mainline connectivity, unlocking new opportunities for growth and development. I urge the Railway Minister to expedite this proposal and initiate a feasibility study at the earliest. The people of Andhra Pradesh cannot afford further delays. A dedicated coastal railway corridor is not just a necessity but also Andhra Pradesh's gateway to new economic evolution. While we focus on connectivity, we also look at the bigger picture, that is, financial health of Indian Railways. The railway revenue is projected to go over Rs. 3 lakh crore in the Financial Year 2025-26, with 62 per cent of earnings coming from freight services. However, coal alone accounts for 52 per cent of freight revenue, making railway health dependent on coal transportation. As India moves towards decarbonisation and renewable energy, coal demand will gradually decline, and this will impact railway revenue.

Railways must diversify its freight sources. Andhra Pradesh, as one of the largest producers of agricultural commodities, can play a crucial role in this shift. Railways must create specialised freight corridors for agriculture produce, allowing faster and safer transport for perishable goods, grains, and seafood exports. One major step in this direction is fast-tracking of the North-South Dedicated Freight

Corridor, which will boost freight efficiency and reduce logistical costs for the southern States like Andhra Pradesh.

Hon. Chairperson, Indian Railways is the backbone of our development story and Andhra Pradesh must be given its due share in this transformation. I urge the Government to prioritise the coastal railway corridor, expedite the North-South Dedicated Freight Corridor and diversify freight movement beyond coal. With these right investments and policy interventions, we can build a railway network that is future-ready, climate resilient and truly a driver of Viksit Bharat. Thank you.

SHRI VE. VAITHILINGAM (PUDUCHERRY):Hon. Speaker Sir, Vanakkam. With the permission of Hon Leader of Opposition Shri Rahul Gandhi, I wish to speak in this august House on the demands for grants pertaining to Railways. I thank for this opportunity. Tamil Nadu stands in third place as regards allocation of funds to departments in the Budget. The total allocation is to the tune of Rs 252000 Crore by the Union Government. If we add the total revenue, then the allocation is to the tune of Rs 5, 64,300 Crore. Even though such a big amount is spent, this is not helpful to the poor people of our country.

There are no enhanced facilities for the poor to have comfortable travel through trains. There is a reason for my statement that when you go and see the unreserved bogies, many passengers are seen travelling by hanging near the doors without getting seats to sit. This is very pathetic. In a place only one person is supposed to travel, four persons are travelling. This shows how unevenly the services are being offered to the rail passengers. As regards Non-AC coaches, the situation is worse and the same. For the last 5 or 6 years, Railways have not spent on these two aspects such as Unreserved and Non-AC coaches. Since the services extended to the poor and middle-class people who travel in these Coaches are not considered for up-gradation, the number of such passengers has seen a drastic reduction.

I urge that this Union Government should announce a Scheme for the benefit of poor and ordinary people separately so that this chunk of our population will never remain neglected. They are spending a lot on rail travel. Even after spending much, they are not provided sufficient services. These poor people are forced to travel for 1000 miles and not for 1 or 2 miles with all such uncomfortable condition. They even travel for longer duration more than 1 or 2 days. Our demand is that you should improve this situation. You are not implementing this even under you Gati Sakthi network. This is a painful experience for us and for the common people as well. You spend a lot. But the facilities are not enhanced.

There are no new rail routes. Only when new rail routes are laid, new facilities may be extended. You have not even provided freight corridor facilities. Till date we have only two freight corridors in our country, both in the northern

part of our country. There is not even one freight corridor catering to the needs of the southern part of our country. Tamil Nadu which is pioneering State as regards industrial growth. But there is no freight corridor either in Tamil Nadu or Karnataka or Kerala or Andhra Pradesh. We should connect all the southern States and make as one freight corridor. This is a matter of great concern. During the year 2007-08, the operation capacity of such freight corridor was 36 % which has been then reduced to 26% during the year 2020-21. This is due to less number of facilities.

There is a big gap between the needs and the travel facility available. This sorry state of affairs is due to mismanagement. I urge that there should be a separate freight corridor. Moreover there should be separate corridor for trains like Vande Bharat. The speed of good trains remain at 30 km per hour. You have not made any effort to increase this speed. It has only risen to just 4%. Moreover you have a set target of 50 km per hour to be achieved by 2030. But there is a big doubt whether you will achieve this target or not. Only when you create separate freight corridor, you can achieve such targets.

I therefore urge you to act swiftly in this regard for setting up of a freight corridor. We have Kavach systems only in some places. When accidents take place these Kavach systems are of immense help. I request that Kavach safety system should be set up in all the places. During last 10 years more than 700 accidents have taken place resulting in loss of many lives. Loss to the affected families is irreparable. I therefore urge that in order to prevent accidents, Kavach system should be set up in all the places. New rail routes should be created in Tamil Nadu and Puducherry. These rail routes will reduce your travel time to a great extent. The coastal districts of Tamil Nadu should have an integrated rail network linking all of them.

This is the Cuddalore-Chennai rail route on the coastal side. Since it passes through Puducherry, we too have a claim for that. Similarly from Cuddalore via Puducherry up to Dindivanam a new railway route should be created. As mentioned by Hon MP from Arani, this railway project is an important one. Vande Bharat train service should be operated from Puducherry to Mysore. Since there is no Vande Bharat train service extended to Puducherry, I urge that such a train service would benefit the people of this Union territory. Karaikkal-

Peralam rail route is nearing completion. This is about to be inaugurated. I urge that work should be expedited and it should see the light of the day very soon. MEMU trains should be operated between Puducherry and Tiruchy. I also request a train service should be started from Puducherry to Thiruchendur. Karaikkal ?Tambaram train should have a stoppage at Chennai Egmore.

I urge that a train service should be run between Puducherry and Ahmedabad. Most importantly all the vacant posts in Indian Railways must be filled soon. Advertisements should be issued in regional and local languages for filling up these posts in Railways. The people of this area should get employment opportunities as it is important for their development as well. Thank you.

डॉ. राजीव भारद्वाज (कांगड़ा) : माननीय सभापति जी, रेल मंत्रालय के अनुदान की मांगों के अहम विषय पर बोलने का मौका देने के लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ ।

महोदय, मैं अपनी बात यहां से शुरू करूंगा कि रेल देश के दिल की धड़कन है । भारत में 16 अप्रैल, 1853 में पहली रेल यात्री ट्रेन की शुरुआत की गई थी । आज भारतीय रेल ट्रैक लगभग 1,15,000 किलोमीटर लंबा है और दुनिया का चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क है । हमारा सौभाग्य है कि इस देश के ढाई करोड़ यात्री रेलवे का सफर करते हैं । देश में कुल मिलाकर 7500 स्टेशन्स हैं । भारत जैसे विशाल और विविधता भरे देश में रेल एक लाइफलाइन के समान है, लेकिन मुझे बड़ा अफसोस है कि सामने वाले बैंच के माननीय सदस्यों को यह दिखता नहीं है ।

भारतीय रेल की महत्ता समय के साथ बदलती रही है । आज भारत की तेजी से बढ़ती अर्थव्यवस्था में रेलवे अपना अहम योगदान दे रहा है । वर्ष 2025-26 का बजट केवल पटरियां बिछाने वाला नहीं है, बल्कि यह बजट

विकसित भारत की ओर भारत की यात्रा में एक नया अध्याय लिखने के बारे में है। यह बजट एक और ऐतिहासिक मील का पत्थर साबित होगा।

माननीय सभापति महोदय, इसमें 2.65 लाख करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है, जो कि भारतीय इतिहास में अब तक सबसे अधिक है। इसमें सामान्य राजस्व में 2.52 लाख करोड़ रुपये, निर्भया फंड से 200 करोड़ रुपये, आंतरिक संसाधनों से 3000 करोड़ रुपये, अतिरिक्त बजटीय स्रोतों से 10,000 करोड़ रुपये शामिल हैं।

महोदय, यात्रियों की सुविधा सुरक्षा हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता है। इस बजट में 200 नई 'वंदे भारत' ट्रेन्स शामिल की गई हैं जो विलासिता और दक्षता सुनिश्चित करेंगी। इसके अलावा 100 'अमृत भारत' ट्रेन्स आम आदमी की सेवा करेंगी। 50 'नमो भारत' रैपिड रेल सेवाएं शहरी गतिशीलता को फिर से परिभाषित करेंगी। 15509 नॉन एसी जनरल कोचेस सभी को सुविधा देंगे। हम भारत में सड़क सुरक्षा के मामले में आपदाओं दुर्घटना को पीछे छोड़ कर आ गए हैं। ट्रैक नवीनीकरण, आधुनिक सिग्नलिंग, दूरसंचार उन्नयन और क्रॉसिंग से सुरक्षा संवर्धन के लिए 1 लाख 16 हजार 514 करोड़ रुपये समर्पित किए गए हैं। 2000 से अधिक नए फुट ओवर ब्रिजिस का निर्माण किया जा रहा है जिससे प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर आम तौर पर होने वाली अव्यवस्था खत्म होगी।

महोदय, मैं हिमाचल प्रदेश के विषय में बात करना चाहता हूं कि इस बार पूर्व की सरकारों की अपेक्षा 16 गुना अधिक बजट दिया गया है। प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के दूरदर्शी नेतृत्व में मेरे राज्य हिमाचल प्रदेश में रेल नेटवर्क में किस तरह का परिवर्तन हुआ है? बुनियादी रेल संपर्क के लिए संघर्ष करने वाले दिनों से हिमाचल प्रदेश ने अभूतपूर्व रेलवे विस्तार देखा है।

हिमाचल प्रदेश में रेल परियोजना के विस्तार के लिए वर्ष 2023-24 में 1838 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया, जो वर्ष 2009-14 की तुलना में 17 गुणा ज्यादा है। इसके लिए मैं हिमाचलवासियों की ओर से रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूं। मुझे हर्ष है कि वर्तमान बजट में मेरे गृह प्रदेश हिमाचल प्रदेश को 2716 करोड़ रुपये दिए गए हैं। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत अम्ब-अंदौरा, बैजनाथ-पपरौला, पालमपुर और शिमला शामिल किए गए हैं।

सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण भानुपल्ली-बिलासपुर-बैरी, नांगल डैम तलवाड़ा और चंडीगढ़ रेलवे लाइन पर विशेष ध्यान केन्द्रित किया गया है, लेकिन मेरी एक पीड़ा है। मेरी पीड़ा यह है कि जिस लोक सभा क्षेत्र में मैं रहता हूं, वहां केवल एक मीटर गेज रेल लाइन है, जो अंग्रेजों के समय में बनी थी। वह आज तक एक इंज भी आगे नहीं बढ़ी है। माननीय रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि इस ओर कृपा कीजिए। मैं कह रहा हूं कि रेल देश की धड़कन है। उसका स्पंदन मेरे लोक सभा क्षेत्र में भी सुना जाना चाहिए। इसको ब्रॉड गेज कीजिए। अनुराग जी ने वंदे भारत अपने लोक सभा क्षेत्र में पहुंचा दी है। बीच में केवल एक पहाड़ है। मेरे लोक सभा क्षेत्र में चारों देवियां, विश्वविख्यात शक्तिपीठ हैं, उनके चरणों में ब्रॉड गेज रेल पहुंचनी चाहिए। चम्बा, डलहौजी, खजियार विश्वविख्यात पर्यटक स्थल हैं। शिमला कितना ऊंचा स्थान है। जब कोई टेक्नोलॉजी नहीं थी, तब एक अनपढ़, उस महान आत्मा भलकू ने अंग्रेजों का मार्गदर्शन किया था और ट्रेन शिमला तक पहुंच गई थी। मेरे लोक सभा क्षेत्र में डलहौजी, खजियार, चम्बा विश्वविख्याल स्थल हैं। आप इसका भी सर्वे करवाने की कृपा करें।

मैं अंत में कहना चाहता हूं कि मोदी जी के गतिशील नेतृत्व में जब हमारी वित्त मंत्री महोदया यहां बजट पेश कर रही थीं, तो ट्रेजरी बेंचेज़ से मेजों की थपथपाहट थी और कड़कड़ाहट थी। पूरा देश प्रसन्न था, लेकिन हमारे सामने जो विपक्षी मित्र बैठे हैं, आदरणीय सदस्य बैठे हैं, उन बेंचेज़ पर केवल भावशून्य थी, पिन ड्रॉप साइलेंस था, घोर सन्नाटा था। क्या केवल विरोध के लिए विरोध करना है। क्या बजट में कोई बात अच्छी नहीं लगी? पूरे देश को इतना कुछ दिया है। इनको देखकर तो मुझे मुनीर का वह शेर याद आता है?

?आदत ही बना ली है तुमने तो ?मुनीर? अपनी जिस शहर में भी रहना उकताए हुए रहना।?

दूसरा, मैं मोदी जी के विषय में कहना चाहता हूं। हमारे विश्वविख्यात नेता, विश्व के सबसे लोकप्रिय नेता, उनके विषय में मैं यदि कुछ कहना चाहूं तो मैंने चंद चार लाइनें लिखी हैं। मैं इनको सुनाना चाहता हूं। आप ध्यान से सुनिये?

?स्वाभिमान बढ़ा है भारत का, हर शख्स का सीना गर्वित है,
नेतृत्व ऐसा मिला देश को, जिसका सब कुछ देश को समर्पित है।
धन्य है वह माटी, जिसने ऐसे पूत को पाया है,
भारत ही क्या दुनिया ने भी मोदी-मोदी गाया है।?

सभापति महोदय, मुझे समय देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI SACHITHANANTHAM R. (DINDIGUL): Respected Chairperson Sir, I want to express my views and reviews on the Demands for Grants for Railways for 2025-2026 on behalf of the CPI (M).

Indian Railways is a commercial undertaking of the Union Government, but the Railway's main aim is to serve the people of India. It was well-developed under the public fund contribution. Lot of land, buildings, and several lakh kilometres of tracks are now assets of the Indian Railways. All these assets are used for our country's development.

Our country, in the dictionary of the Modi Government, is not meant for the poor people, but for the upper class and the corporates. The passenger trains operated by the Indian Railways are now converted into express trains.

It affects poor persons. For the upper-class people, Vande Bharat and Tejas trains are introduced at high ticket fares. The concession fare for senior citizens and press persons is also denied in your Budget. There are only four Amrit Bharat non-AC trains comprising 12 sleeper classes and eight general coaches. Sir, 136 Vande Bharat Chair Car trains are operational, but Vande Bharat AC sleeper trains are yet to be operated. Four Bharat Gaurav trains, operating for the cultural heritage sites, are the Modi Government's model trains. We demand that Amrit Bharat non-AC passenger trains be operated for poor passengers.

Sir, more than 6000 people from Tamil Nadu have passed Computer-Based Test-1 conducted by RRB for the vacancies of Loco Pilot. They have qualified for CBT-2. It has been announced that CBT-2 will be held on 19th March, but most of the examination centres are outside Tamil Nadu. A lot of candidates have to travel 1000 kms to reach Telangana. I would request the hon. Minister to shift the centres to the respective States. Regarding allocation to Tamil Nadu, an amount of Rs. 6,626 crore has been allocated to Tamil Nadu in the current Budget, whereas other States have been allocated more. The INDIA-block ruled States are given less allocation, whereas other States are given huge allocation of funds.

Electrification of railways in Tamil Nadu is 95 per cent complete. It is good, but the tunnel maintenance is the worst in Tamil Nadu. Most of the tunnels are surrounded by water during rains. I would request the Government to identify and resolve the faults in the ongoing projects. There are 77 stations in Tamil Nadu under the Amrit Bharat Stations Scheme. I would request the Government to expedite the work. Regarding freight operations, the Railway Board noted that between 1950 and 2021, the logistics

market grew 55 times in India. In the same period, railway logistics grew only 20 times. What is the reason for this? The average speed of the freight train was 30 kilometre per hour, which should be raised to 50 kilometre per hour. I would also request to reduce the fare, which was increased by 91 per cent.

Additionally, I would urge the Government to construct separate freight corridors for coal, cement, steel, iron, and food grains separately. Regarding safety, bad driving, over-speeding, lack of maintenance, deviation of tracks, defects in coaches and wagons, and mistakes in shunting operations cause more accidents in Indian Railways. Sir, 63 per cent of non-AC coaches do not have fire exits.

Under Kavach, 50 lakh kilometres and 80 lakh locomotives are to be covered, for which more allocation needs to be made. We demand new tracks on the Dindigul-Karaikudi and Dindigul-Sabarimala routes. We also have a demand for separate trains from Dindigul to Chennai via Trichy. In Dindigul district, there are opportunities for enlarging the goods sheds at Reddiyarchatram and Vadamadurai stations. A huge part of land has been used for the goods shed. Sir, Kodaikanal Road railway station is a heritage station where the train service was suspended due to COVID-19. It has been there since the British times. I request the Government to resume the services at that station. There is also a need for a stoppage at Ambaturai railway station for Vaigai Express and Mysore Express. Thank you.

SHRI M. MALLESH BABU (KOLAR): Hon. Chairperson, Sir, thanks for giving me the opportunity to discuss the Demands for Grants for the Ministry of Railways for the year 2025-2026. I would like to thank the hon. Prime Minister Shri Narendra Modi and Railway Ministers for their tireless efforts for the last 10 years in transforming the Indian Railways into a modern, efficient and passenger-friendly mode of transportation, which has become the lifeline of India.

In the last 10 years, Indian Railways has added 31,000 kilometres of new tracks. In the financial year 2023-2024 itself, Indian Railways has added 5,200 kilometres of tracks to its network. It has a vision to go on adding 5,000 plus kilometres on yearly basis for the next 6 to 8 years. From adding 4 kilometres per day in 2015, Indian Railways is now adding 15 kilometres per day. New generation of trains like Vande Bharat, Amrit Bharat and Namo Bharat are being developed and rolled out rapidly. I would like to emphasize some key points regarding the Demands for Grants for the Ministry of Railways.

There is increased allocation for infrastructure development, which will enable the completion of ongoing projects and the initiation of new ones. I appreciate the emphasis given on improving passenger amenities and securities. There is a boost to Make in India initiative by promoting the Make in India initiative, which will encourage indigenous manufacturing and create employment opportunities. For my state Karnataka, there has been a consistent increase in the average annual budget outlay for Railways. The allocation for the state of Karnataka for financial year 2025-2026 is Rs.7,564 crore, reflecting the growth on enhancing railway infrastructure and services in the state. The progress made by Indian Railways in Karnataka, especially in my parliamentary constituency, Kolar, is remarkable. To name a few, there is a six-kilometre new broad-gauge line from Marikuppam to Kuppam, upgradation of Bangarpet and Malur railway stations, construction of new railway stations in Coromandel, Urgam and BEML areas in KGF. Kolar is particularly known as the land of milk, silk, mango and tomatoes, which are being exported to

various countries. Kolar also has an APMC market, which is the second largest in Asia and the largest in South India. I would urge the hon. Minister to introduce projects which will be helping the farmers, students, senior citizens and employees for their respective necessities.

The establishment of new railway lines from Kolar to Bangalore, connecting through the Narsapur industrial area, which will create a lot of employment and help in movement of students to Bangalore, is very much necessary. The establishment of new railway track from Kolar to Tirupati is very much required, which will improve the movement of people to the place of Tirupati Lord Venkateswara. Establishment of a new railway track from Srinivasapura to Madanapalli is also required, so is the construction and establishment of a railway coach factory, which has been kept pending for almost 12 years. The establishment of a railway station in Chikka Thirupati is required as a part of tourism promotion, and for better economic growth of Railways in the part of Bangalore Circular Railway, which is under survey. Then I suggest the Ministry of Railways to open many medical kiosks, having basic medicines in each and every railway station. That is very much required, because the passengers, once they are in the train, will not have medicines if something goes wrong. They cannot come out of the station and buy medicines. So, the importance of a medical kiosk in each railway station is very much required.

I am confident that the Demands for Grants from the Ministry of Railways will pave the way for a better future for our nation's Railways and contribute to the overall growth and development of our country.

With these words, I myself, and on behalf of my party, Janata Dal (Secular), am concluding my speech on Demands for Grants for the Ministry of Railways 2025-26.

16.00 hrs

***m30 श्री राजा राम सिंह (काराकाट) :** महोदय, धन्यवाद ।

भारतीय रेलवे एक लंबे समय से देश की जीवन रेखा रही है, जो एक सुलभ और किफायती नेटवर्क के माध्यम से विशाल और विविध जनसंख्या को जोड़ती है । हालाँकि वंदे भारत परियोजना, जिसे भारत की प्रगति का प्रतीक माना जा रहा है, वास्तव में आर्थिक वैश्वीकरण का प्रतिनिधित्व करती है, जहाँ कारपोरेट राजस्व मॉडल के कारण किफायती और सुलभ परिवहन को दरकिनार कर दिया गया है । वंदे भारत ट्रेनों का उदय उनके गतिशील मूल्य निर्धारण और पूरी तरह से एसी डिब्बों की संरचना के साथ रेलवे नीति में एक निर्णायक बदलाव को दर्शाता है । अधिकांश एक्सप्रेस ट्रेनों के विपरीत, जो समाज के हर वर्ग की सेवा करती थीं, वंदे भारत में स्लीपर कोच और अनारक्षित डिब्बे नहीं हैं, जिससे यह केवल उन लोगों के लिए परिवहन का साधन बन गया है, जो प्रीमियम भुगतान कर सकते हैं । यह विशेषता सरकार की व्यापक आर्थिक नीतियों के अनुरूप है, जो केवल सम्पन्न वर्ग की सेवा करने वाले नए भारत की छवि बनाने में अधिक रूचि रखती है ।

16.02 hrs

(Shri A. Raja in the Chair)

स्टेशन आधुनिकीकरण के भव्य दावों के बावजूद एक हालिया संसदीय स्थायी समिति की रिपोर्ट एक अलग कहानी बताती है । अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत पुनर्विकास के लिए चिन्हित एक हजार से अधिक रेलवे स्टेशन उपेक्षित हैं और उनका उन्नयन अनिश्चित काल के लिए विलंबित है । पूँजीगत व्यय को रेल पटरियों के विस्तार, रोलिंग स्टॉक की खरीद और सिग्नलिंग उन्नयन में लगाया जा रहा है, लेकिन क्रियान्वयन की गति बहुत असंतोषजनक है । वास्तविकता यह है कि सरकार आधुनिकीकरण का दावा करती है, लेकिन रोजमर्रा के रेलवे यात्रियों के लिए आवश्यक

बुनियादी ढाँचा अभी भी गंभीर रूप से अपर्याप्त है। सबसे महत्वपूर्ण मुद्दा स्लीपर श्रेणी सेवाओं का धीरे-धीरे समाप्त होना है। असमानता की स्थिति रिपोर्ट 2022 के अनुसार देश की 40 प्रतिशत आबादी प्रतिमाह 20 से 30 हजार रुपये प्रतिमाह के बीच कमाती है, लेकिन फिर भी रेलवे नीतियाँ केवल उच्च आय वर्ग को ध्यान में रखकर बनायी जा रही हैं। दिल्ली से पटना आने वाले चार सदस्यों वाले परिवार के लिए जो पहले एक सस्ती यात्रा थी, अब वह आर्थिक बोझ बन गई है। बढ़ते किराये और मुद्रा स्फीति के कारण कई यात्रियों को या तो महँगे यात्रा विकल्प अपनाने पड़ते हैं या अपनी यात्राओं को स्थगित करना पड़ रहा है। विडंबना यह है कि ये नागरिक, जो अप्रत्यक्ष करों का भुगतान करते हैं, उसी सार्वजनिक सेवा का उपयोग करने में असमर्थ हो जाते हैं, जिसे वे वित्त पोषित करने में योगदान देते हैं। भारतीय रेलवे को एक लाभ संचालित ईकाई में बदलने की यह प्रक्रिया इसके राजस्व लक्ष्यों में भी स्पष्ट है। वर्ष 2024-25 के लिए रेलवे का यात्री राजस्व 92,800 करोड़ रुपया आंका गया है, जो पिछले वर्ष की तुलना में 16 प्रतिशत की तेज वृद्धि है। किराये को नियंत्रित रखने की बजाय सरकार इन वित्तीय लक्ष्यों को पूरा करने के लिए यात्री और माल यातायात, दोनों में वृद्धि पर निर्भर कर रही है। हालाँकि यह स्पष्ट नहीं है कि नई ट्रेन की शुरुआत में एसी और गैर-एसी डिब्बों के बीच संतुलन बनाए रखा जायेगा या नहीं। जैसे-जैसे ध्यान उच्च श्रेणी की सेवाओं पर केंद्रित हो रहा है, कामकाजी वर्ग की आबादी खुद को लगातार बाहर किया हुआ महसूस कर रही है। रेलवे में खाली पद बढ़ते जा रहे हैं। वर्ष 2023 तक 2.74 लाख से अधिक पद खाली पड़े थे, जिनमें 1.7 लाख से अधिक पद केवल सुरक्षा क्षेत्र में थे। हालाँकि इस बजट में इन रिक्त पदों को भरने के लिए कोई प्रावधान या योजना नहीं बनायी गई है। सुरक्षा क्षेत्र में इस कमी को कम करने के लिए रेलवे ने सेवानिवृत्त कर्मचारियों की भर्ती शुरू कर दी है। हाल ही में ग्रुप सी परीक्षा की चयन प्रक्रिया में गंभीर अनियमितताओं के कारण परीक्षा को रद्द कर दिया गया है। यह एक नियमित पैटर्न बन गया है। पहले तो भर्ती प्रक्रिया में देर होती है और जब भर्ती शुरू होती है तो पेपर लीक और भ्रष्टाचार के कारण समय पर नियुक्तियाँ नहीं हो पाती हैं, जिससे भारी स्टॉफ संकट उत्पन्न हो जाता है। हाल ही की घटना इसका सबसे अच्छा उदाहरण है। रिक्त पदों पर भर्ती न करने से मौजूदा कर्मचारियों पर अतिरिक्त दबाव बढ़ रहा है, जिससे कार्य से जुड़ा तनाव बढ़ रहा है और इसका रेलवे के कर्मचारियों एवं अधिकारियों के स्वास्थ्य पर नकारात्मक प्रभाव पड़ रहा है। रेलवे 50 नई नमो भारत ट्रेनों की शुरुआत करेगा, जो 100-200 किलोमीटर पर स्थित शहरों को जोड़ेंगी।

महोदय, इनमें एसी और नॉन एसी 16 डिब्बे होंगे। इसके अलावा सौ अमृत भारत नॉन-एसी ट्रेनें शुरू की जाएंगी, जो सस्ती और सुलभ यात्रा का विकल्प प्रदान करेंगी। इसके साथ 200 वंदे भारत ट्रेनों की शुरुआत भी की जाएगी, जिससे उच्च गति यात्रा नेटवर्क को और मजबूत किया जाएगा। हालांकि रेलवे के बुनियादी ढाँचे की क्षमता बढ़ाने, गति बढ़ाने और मौजूदा ट्रेनों की सुविधाओं में सुधार करने की कोई योजना नहीं है। वंदे भारत पर यह अत्यधिक ध्यान एक अलग श्रेणी की रेल प्रणाली बना रहा है जो अन्य ट्रेनों की कीमत पर चलाई जा रही है, जिन्हें वंदे भारत को दी जाने वाली प्राथमिकता के कारण देरी का सामना करना पड़ रहा है।

महोदय, क्षेत्र से संबंधित कुछ मांगों को आपके सामने रखना चाहूंगा। पहले भी इन मांगों को उठाया गया है लेकिन लगता है कि हमारी चिट्ठियों को ठंडे बस्ते में रख दिया जाता है। औरंगाबाद से बहिटा रेलवे लाइन के निर्माण का मामला वर्षों से लम्बित पड़ा हुआ है। प्रधान मंत्री और रेल विभाग द्वारा डालमिया नगर में घोषित रेल कारखाने का निर्माण का मामला लम्बित है। कोरोना काल में ट्रेनों के ठहराव की रोक को हटाया जाए, लेकिन इस पर सरकार ने जवाब दे रही है और न कार्यवाही कर रही है। अन्य सदस्यों ने भी इस विषय को सदन में उठाया है। अब कोरोना का पीरियड नहीं है, इसलिए जो ठहराव पहले थे, उन्हें फिर से बहाल कीजिए। इससे राजस्व का घाटा हो रहा है और यात्रियों को भी परेशानी हो रही है। इसी तरह कुछ शहरों का, डिहरी शहर में ऐतिहासिक महत्व और फुटफाल के आधार पर 11427-28, 12937-38, 11357-58 ट्रेनों का ठहराव किया जाए। अंकोढ़ा स्टेशन पर ज्यादा आबादी के आवागमन की वजह से 13347-48 रांची-वाराणसी इंटरसिटी एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। वहां दो-दो थर्मल

स्टेशनों के यात्री भी आते हैं। यहां लगातार आंदोलन जारी है। अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन पर 21893 वंदे भारत, 12389-90 गया-चैन्नई एक्सप्रेस का ठहराव हो।? (व्यवधान)

महोदय, मुंडेश्वरी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य तत्काल तथा आरा-सासाराम रेलवे लाइन का निर्माण कार्य किया जाए। राजेन्द्र नगर से धनबाद चलने वाली ट्रेन गंगा-दामोदर की आरा से शुरूआत की जाए। कुल्हड़िया रेलवे गौमती पर बनने वाले ओवर ब्रिज का शीघ्र निर्माण हो। आरा रेलवे स्टेशन का नाम कामरेड राम नरेश राम के नाम पर किया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***m31 श्री जितेंद्र कुमार दोहरे (इटावा) :** सभापति जी, आपने रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपके प्रति आभार प्रकट करता हूँ। मैं इटावा लोक सभा क्षेत्र से हूँ। हमारे यहां कोरोना काल से जो ट्रेनें बंद हुई थीं, अभी तक शुरू नहीं की गई हैं। औरैया में डिबियापुर आता है और अच्छा, भरथना आदि जगहों पर रोकी गई ट्रेनों का दोबारा ठहराव नहीं किया गया है। भरथना रेलवे स्टेशन पर संगम एक्सप्रेस और महानंदा एक्सप्रेस तथा मुरी एक्सप्रेस का ठहराव अभी तक नहीं किया गया है, जिससे हजारों की जनसंख्या अभी भी परेशान है। इसी तरह से इटावा में जहां से 9 सांसद हैं और कई व्यापारी, कई जिले जैसे इटावा, मोरैना आदि जिलों की जनता का दिल्ली में आना-जाना लगा रहता है, वहां अभी तक ट्रेनों का ठहराव नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि वहां राजधानी ट्रेन का ठहराव जरूर किया जाए।

माननीय सभापति जी, हमारे लोक सभा क्षेत्र में औरैया शहर है, जिसमें लाखों की आबादी रहती है। अभी तक औरैया को रेल से नहीं जोड़ा गया है। अगर औरैया को रेल से जोड़ दिया जाए तो औरैया से जालौन, ग्वालियर इत्यादि कई जिलों में जाने का लाभ वहां की जनता को मिलेगा।

महोदय, अब इटावा शहर काफी बड़ा हो गया है। इटावा शहर में करीब दो-ढाई लाख की संख्या में तो केवल वोटर्स हैं। वहां लाइन पार एक अच्छी आबादी है। वहां रेलवे स्टेशन के नीचे कई सालों से पानी का निकास न होने के कारण वहां की पुलिया सँकरी बन गयी है। उन पुलियों को चौड़ा किया जाए, जिससे बरसात में जो वहां पानी भर जाता है तो इससे वहां के सभी लोगों को सहूलियत होगी।

महोदय, इटावा और मैनपुरी में अंडरब्रिज बने हुए हैं। जब वहां बरसात होती है तो वह पूरा पुल पानी से भर जाता है, जिससे स्कूली बच्चों का और वहां के कई जिलों के लोगों का आवागमन वहां से नहीं हो पाता है। उसके लिए कोई उचित व्यवस्था की जाए, जिससे वहां के नागरिकों को आने-जाने में लाभ मिल सके।

इसी तरह से, कई रेलवे के अंडरब्रिज बने हुए हैं, जिनमें बरसात में भारी मात्रा में पानी भर जाता है। अभी तक उसका कोई इलाज नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि ऐसे पुल बनाने से कोई फायदा नहीं है। वहां ओवरब्रिज बनायी जाए या कोई और व्यवस्था की जाए। ऐसे सैकड़ों पुल बने हैं। हमारे यहां ही नहीं, पूरे देश में, जहां भी अंडरब्रिज बनते हैं, उनके लिए कोई उचित व्यवस्था नहीं की जाती है। वहां बरसात में पानी भर जाता है।

महोदय, हमारे लोक सभा क्षेत्र में घसारा हॉल्ट है। वहां कई छोटी ट्रेनें रुकती हैं। लेकिन, अभी तक घसारा हॉल्ट को रेलवे स्टेशन का दर्जा नहीं दिया गया है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि घसारा हॉल्ट को रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

महोदय, मैं सभी माननीय सदस्यों से कहना चाहता हूँ कि हम सभी एम.पी.जी. को दिल्ली आने-जाने की आपने सुविधा दी, हमारे स्पॉउज़ को दी। लेकिन, यह जो डबल इंजन की सरकार है, योगी-मोदी की सरकार है, इनके बच्चे

नहीं हैं तो दूसरे लोगों के तो बच्चे हैं। वे कैसे आएंगे-जाएंगे, या तो हमें भी उसमें से निष्कासित कर दिया जाए या फिर बच्चों के आने-जाने के लिए सुविधा दी जाए।

मैं कहना चाहता हूँ -

लश्कर भी तुम्हारा है, सरदार भी तुम्हारा है,

तुम झूठ को सच भी लिख दो, ये अखबार भी तुम्हारा है।

जय हिन्द, जय समाजवाद।

***m32 श्री विजय कुमार दूबे (कुशीनगर) :** सभापति महोदय, आपने हमें रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के समर्थन में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद करते हैं। इसमें कोई दो राय नहीं है कि बीते एक दशक में इस देश के ऐतिहासिक विकास में भारतीय रेल ने भी अपना अभूतपूर्व योगदान दिया है।

महोदय, मैं पिछले दशक में रेल विभाग की कुछ उपलब्धियों पर प्रकाश डालना चाहता हूँ, जो सरकार के दूरदर्शी नेतृत्व और आधुनिकीकरण, दक्षता और स्थिरता के प्रति अटूट प्रतिबद्धता का प्रमाण है। 31,180 ट्रेक किलोमीटर की कमीशनिंग, ट्रेक बिछाने की गति, वर्ष 2014-15 में चार किलोमीटर प्रतिदिन से तीन गुना से अधिक बढ़ कर वर्ष 2023-24 में 14.54 किलोमीटर प्रति दिन हो गई है। जो अभूतपूर्व गति से रेलवे के बुनियादी ढांचे का विस्तार करने के लिए सरकार की प्रतिबद्धता को रेखांकित करता है। इसके अलावा 2014 और 2024 के बीच 41,655 किलोमीटर रूट का विद्युतिकरण, जो 2014 से पहले की उपलब्धियों के लगभग दुगुना है। वित्त वर्ष 2023-24 में रेलवे का रिकॉर्ड तोड़ माल लदान 1588 मिलियन टन रहा। जो वर्ष 2014-15 में एक हज़ार मीट्रिक टन से एक महत्वपूर्ण उछाल है। यह सरकार के लॉजिस्टिक और सप्लाय चेन नेटवर्क को मज़बूत करने पर ध्यान केंद्रित करने को दर्शाता है। इसके अलावा हम क्या याद करें, सभी याद करें कि पिछले एक दशक के पहले रेल की गंदगी किसी भी यात्री के लिए बहुत बड़ा सिरदर्द था। क्या वे रेल कोच के शौचालय हों, क्या वे रिटायरिंग रूम के शौचालय हों, क्या वे प्लेटफॉर्म के शौचालय हों, क्या रेल पटरियों की गंदगी हो, एक मिसाल थी, जो यात्रियों के लिए सिरदर्द था। मैं अभिनंदन करता हूँ अपने रेल मंत्री माननीय अश्विनी वैष्णव जी का, जो कि हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री माननीय नरेंद्र मोदी जी के स्वच्छता मिशन को अगर मज़बूती से धरातल पर उतारने का कार्य किसी विभाग ने किया है तो रेल विभाग ने यह कर के दिखाया है।

ऐसा नहीं है कि रेल विभाग की इन उपलब्धियों से हमारा कुशीनगर लोक सभा क्षेत्र भी वंचित रहा हो। हमारे संसदीय क्षेत्र के विकास में अगर देखें तो रेल विभाग का अभूतपूर्व योगदान है। जिला मुख्यालय पडरौना जाम से त्रस्त था, व्यापारी त्रस्त थे, आज अंडरपास 68बी पर और 67 पर आरओबी दे कर पडरौना के व्यापारियों को जाम से निजात दिलाने का कार्य किया गया। छितौनी-तमकुही रेल परियोजना डेढ़ दशक पहले, 15 साल पहले बिहार और उत्तर प्रदेश के सीमावर्ती लोगों के लाभ के लिए, उनके आवागमन के लाभ के लिए चालू की गई थी। पांच सालों में चार किलोमीटर रेल पटरी बिछा कर छितौनी रेलवे स्टेशन का निर्माण कर के एक दशक पहले उस परियोजना को पूरी तरह बंद कर दिया गया था। मैं अपने रेल मंत्री माननीय अश्विनी वैष्णव जी का अभिनंदन करता हूँ कि पिछले सत्र में इस बंद पड़ी परियोजना को न केवल डीफ्रीज़ करते हुए, न केवल दस करोड़ रुपये दे कर उस भूमि अधिग्रहण के कार्य को शुरू करा कर उन्होंने बिहार और उत्तर प्रदेश के सीमावर्ती लोगों की उम्मीदों के सपनों को जगाने का कार्य किया है। हमारे कुशीनगर लोक सभा क्षेत्र के पडरौना और कप्तानगंज रेलवे स्टेशन को स्मार्ट रेलवे स्टेशंस के रूप में रेल मंत्रालय ने उसके निर्माण को प्रारंभ किया है। मैं अपने रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ और आग्रह करता हूँ कि कुशीनगर एक बौद्ध सर्किट एरिया है। कुशीनगर भगवान बुद्ध का परिनिर्वाण स्थल है। इस कुशीनगर के बौद्ध सर्किट एरिया को अंतर्राष्ट्रीय पटल पर पर्यटन विकास को बढ़ाने के लिए, हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री नरेंद्र मोदी जी ने वर्ष 2021 में वहां एक अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का निर्माण करवाया। हमें लगता है कि यह पूरे देश का एक मात्र अंतर्राष्ट्रीय हवाई

अड्डा होगा, जो रेल सुविधा से वंचित होगा। वर्ष 2017 में सरदारनगर, गोरखपुर-कुशीनगर, पडरौना की परियोजना का डीपीआर बनने के बाद वर्ष 2017 से बंद है।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि बौद्ध सर्किट एरिया के पर्यटन विकास के लक्ष्य को जिसे माननीय प्रधानमंत्री जी ने तय किया था, साकार करने के लिए कार्य करें। माननीय मंत्री जी कुशीनगर बौद्ध सर्किट एरिया को बढ़ाने के साथ ही कुशीनगर नगरपालिका, हाटा नगरपालिका के लोगों को रेल सुविधा देने का भी कार्य करेंगे। इन्हें देश की आजादी के बाद पहली बार रेल की सुविधा मिलेगी।

इसके साथ ही मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का भी अभिनंदन एवं स्वागत करता हूँ। हमारे कुशीनगर की सीमा से लगा हुआ बिहार है। 88 साल बाद भी मिथिला दो भागों में बंटा हुआ था। वहाँ 516 करोड़ रुपये से कोसी रेल महासेतु बना कर मिथिला को एक करने का कार्य किया गया। मैं अपने प्रधानमंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी का अभिनंदन करता हूँ।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि गोरखपुर, सरदार नगर, कुशीनगर, पडरौना के रेल परियोजना को प्रारंभ करने का कार्य करें। उस क्षेत्र की जनता आपके ऊपर आशा करती है। उन सभी को विश्वास है, क्योंकि वे जानते हैं कि मोदी है तो सब कुछ मुमकिन है।

महोदय, आज मैं रेल विभाग के इस अनुदान की मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बातों को समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

ADV. ADOOR PRAKASH (ATTINGAL): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants of Railways of 2025-26.

While the vision outlined in the Budget is ambitious, we must also critically examine the gaps and shortcomings that could hinder the realization of these goals. Our railway network is the lifeline of our nation. However, financial sustainability, delays in project execution, safety measures, and revenue generation remain key areas of concern. The total capital outlay for the year 2025-2026 remains at Rs. 2,65,200 crore, the same as that of 2024-2025. This includes Rs. 2,52,200 crore from Gross Budgetary Support, Rs. 3,000 crore from internal resources, and Rs. 10,000 crore from external budgetary resources. However, this static allocation does not consider the rising infrastructure inflation and maintenance needs. What is more concerning is the continued stagnation in internal resource generation. The allocation of Rs. 3,000 crore in 2025-2026 is the same as in 2024-2025, yet in the latter year, only Rs. 767 crore was realized by January 2025, amounting to just 26 per cent utilization. This calls into question the ability of the Railways to generate self-sustaining revenue, putting excessive reliance on Government support.

The financial burden of outstanding borrowings is also alarming. As of December 31st, 2024, the IRFC's outstanding debt stood at Rs. 4.06 lakh crore. While the Government has refrained from fresh borrowing, this significant liability continues to strain railway finances. The lease financing model in which IRFC leases assets to Indian Railways requires half-yearly lease payments, adding financial pressures. Furthermore, the Revised Estimates for net revenue of 2024-2025 were reduced by over 50 per cent from the budgeted amount, reflecting an inability to meet financial targets. Past data shows similar trends, with net revenue estimates revised downward by over 50 per cent in multiple years, including 2018-19 (-53 percent), 2019-20 (-57 per cent), and 2020-21 (-56 per cent).

This recurring pattern raises serious concerns about financial planning. The Indian Railways aims for 100 per cent electrification, yet the actual progress has not matched the mission. While Rs. 6,150 crore has been allocated for electrification projected in 2025-2026, historical data shows that utilisation rates have often been below expectations. For instance, in 2024-2025, the budgeted amount for electrification was Rs. 6,072 crore, but in December 2024, only Rs. 2,834 crore had been utilised. This slow execution delays the shift towards energy-efficient and environmentally-friendly rail transport.

Similarly, track renewal is critical for safety, yet despite an allocation of Rs. 22,800 crore, the previous year trends indicate shortfalls in achieving targets. In 2024-2025, out of the allocated Rs. 22,669.05 crore, only Rs. 17,728.29 crore had been spent. This gap suggests project execution bottlenecks that must be addressed.

The freight sector remains a key revenue generator, yet dependent on traditional bulk cargo such as coal continues. The dedicated freight corridors are still incomplete, which leads to congestion on passenger routes. The Government has introduced the Gati Shakti Multi-Modal Cargo Terminal policy, leading to 87 new cargo terminals and estimated freight capacity increase of 148.9 metric tonnes per annum. However, the lack of aggressive expansion into containerised and high-level value of segments remains a challenge. A short-lead concession scheme introduced to attract short-distance freight has also failed to make significant impact due to logistical inefficiencies. With freight revenue targets set at Rs. 1,88,000 crore for 2025-2026, it is essential to diversify freight offerings and improve last-mile connectivity.

While Amrit Bharat Station Scheme aims to modernise railway stations, the progress has been slow. The Government has set a target to upgrade 303 stations in 2025-2026, yet past performance indicates delays. In 2024-25, the allocation for customer amenities was Rs. 12,993.97 crore, but by the end of December 2024, only Rs. 8,331.39 crore had been spent.

Additionally, while the introduction of Vande Bharat and Amrit Bharat Trains is a step forward, the overall passenger revenue remains inconsistent. In 2024-2025, the budget revenue for passenger service was Rs. 80,000 crore, but the actual earnings till December 2024 were only Rs. 55,953 crore. The Railways must improve service quality and adopt demand-based price strategies to maximise revenue.

The development of railways in the State of Kerala is also in a standstill as the State is not getting adequate share in the railway allocation. There is no progress in the long-standing Angamali- Railway line project for the last 10 years. The Railway Board has shortlisted Nedumangad Town of Kerala under the plan to provide railway connectivity to all towns having population of more than 50,000. It has also been considered.

The development of Nemom Coaching Terminal should be completed at the earliest. There are 16 level crossings in my constituency. Most of the level crossings are at places of high traffic density. These Railway Over-Bridges are very necessary. Even though eight ROB's have already been sanctioned for these level crossings, not a single ROB has been completed so far.

The inordinate delay in the construction of sanctioned railway overbridges is causing a great problem for commuters, and therefore, public protests are going on. It is unfortunate that the works of seven ROBs at Kaniyapuram Level Cross, Sharkara, Manjadimoodu, Edava, Venkulam, Punnamoodu and Azhoor Gate have not been started even after 12 years of being sanctioned. The construction of Chairayinkeezhu ROB has started but the work is getting delayed. It is necessary to take immediate measures for the execution of these projects. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

ADV. ADOOR PRAKASH : Sir, there is a demand of the pilgrims of our State. The demand for introduction of a new train service connecting the pilgrimage centres like Varkala, Sivagiri and Varanasi has not yet been considered. A new train service from Thiruvananthapuram to Varanasi should be considered for the convenience of pilgrims. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

ADV. ADOOR PRAKASH : Sir, the hon. Railway Minister is here. I hope, he will consider these issues and take immediate action. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Yes, he will consider it. Do not worry.

Hon. Minister, please consider it.

? (*Interruptions*)

SHRI S. JAGATHRATCHAKAN (ARAKKONAM): Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Both our life and riches, is our Tamil that never fades; Blow this aloud, our Conch-shell.? I am happy to speak here as the follower of my beloved leader and the leader of the Dravidian land Thalapathi. I am also happy as you are occupying the Chair when I rose to speak in this House and you being one among the frontrunners of Dravidian Movement. First railway line was laid during the period of Lord Dalhousie in 1853. Bombay to Thane; Calcutta to Ranchi; and Chennnai to Arakkonam. Railways have crossed 167 years of existence in India. It remains the primary institution of the world having the largest number of employees. First passenger train service started on 14 April 1853. Today we have almost 8500 railway stations in the country. The total track length is about 1,21,407 kilometres. Indian Railways operate 11 thousand trains every day. Privatising Railways can only be seen as an attack on democracy. Even though this department remained profitable for the last 167 years, it is unknown why privatisation is being encouraged. Arakkonam railway station is the first railway station in my Arakkonam parliamentary constituency. All the trains going to north India from Chennai should pass through Arakkonam. We demanded for setting up of a fourth terminal at Arakkonam. Sholinghur is a historic famous city. Thirumangai Aazhwar has praised Lord Narasimma as follows:

?Mikkaanai MaRaiyaai Virintha ViLakkai ennuL

Pukkaanai pathamser polkinRa ponmalaiyai

Thakkaanai Kadikai thadangunRin Misaiyiruntha

Akkarak Kaniyaaka thikazhkinRa Sholingur?

Lord Narasimha remains the light of Vedas, a close friend, and also like a sweet. Sholinghur is the place where he is worshipped with devotion. We requested that all the trains should have a stoppage in Sholinghur. But that demand was not fulfilled. Katpadi is also a historically significant place in Tamil Nadu. I requested an over-bridge to be set up in Katpadi. This demand too remain unfulfilled. During 2023-24, 40 accidents took place in India. In one year, almost 313 people died. During the last 10 years, there were 638 rail accidents resulting in death of 748 persons. Statistics reveal that the losses to lives are on the rise. Union Government should act upon swiftly to prevent accidents. Similarly, electric trains are operated from Tambaram which have a running time of more than 2 hours. There are no toilet facilities in such trains. As regards Railways, the infrastructure has been modernised. If the Union Government invests 1 Rupee, it can get Rs. 5 as income. That is why we say the infrastructure should be modernized. Union Government without having lacklustre approach should liberally invest more on infrastructure.

Railway bridges are mostly built during the British era. Thereafter there were no bridges constructed. Accidents do happen due to non-availability of bridges in many places. Tamil Nadu is being ignored by the Union Government as regards railway projects and their implementation. Income generated in Southern Railways through passenger traffic alone stands at Rs. 7,151 crore. Through freight transport, additional Rs. 3,674 crore has been earned. Other commercial activities have earned Rs. 1184 crore. During last 10 years a total of 1 lakh Crore has been earned by Southern Railways. But only a meagre amount of Rs. 6,621 crore is allocated to Tamil Nadu. I therefore urge that these should be implemented in a non-partisan manner. Why are you privatising Railways? I am unable to understand. Railway track belongs to Government. Drivers are paid by Government. Guard, Track, Railway station are ours. But AC Coaches will be given to private parties. They will earn profit out of this, Ordinary citizens are deprived of using such facilities. Senior citizens, Differently-abled persons, Defence personnel and Journalists were provided concessions earlier. But these concessions were stopped. Only by keeping the second class coaches with the Railways, this Department is giving away all the profit earning departments and coaches to private entities. Railway Department acts in such a way as it is the Department for imposition of Hindi. In Tamil Nadu, the Railway authorities write in English, Tamil and Hindi in all the places. But nobody reads in Hindi in Tamil Nadu.

In Railways, especially in trains, the display should be in the regional or local language of the concerned State. Display panels are written in English and Hindi in all the trains. We do not understand. In the railway stations in North India, these displays are made only in Hindi. Guards, Station Masters appointed in the railway stations of Tamil Nadu know only Hindi and not English and Tamil. When we go to such railway stations, they are not knowing Tamil. This is pathetic. This situation should be changed. I humbly state that the Railway Department should not behave like a department entrusted with the work of imposition of Hindi or spreading Hindi. This department should be there for all and for everything. When we go to ticket booking office in Tamil Nadu, the person talks in Hindi. The person on duty does not know either English or Tamil, the local language of the masses. Those persons knowing the local language of the

State should be appointed as Station Masters in the respective States. Whether it is the ticket booking clerk or the railway gatekeeper, they should know Tamil. It is pitiable to note the Gatekeeper does not know either English or Tamil. He sits silently. Accidents happen due to miscommunication or non-communication. Therefore, I should say Railway Department should not be used as tool for imposition of Hindi or spreading Hindi. Our leader has clearly said that only dual language policy should be followed. Google's CEO Sundar Pitchai is a product of two-language policy. He knows English and Tamil. Similarly, Bio-chemist and Nobel Laureate Venkat Ramakrishnan. He does not know Hindi. He knows only Tamil and English. P.S. Veeraraghavan, the Space Scientist and Rocket Engineer knows only English and Tamil. Nambi Narayanan who is an aerospace scientist knows Tamil and English. Only two languages were known to him. Mayilsamy Annadurai called as the 'Moon Man of India' studied in an ordinary school. He studied only two languages. He knew only two languages, Tamil and English. One who knew only two languages is ruling the space. He is doing miracles. You all know about our former President of India Dr. Abdul Kalam. Such a missile man and great scientist studied in a government school in Tamil medium. He studied Tamil as his mother tongue. Veeramuthuvel belongs to my place. He studied in Tamil medium in a Government run school. They ruled the entire space and world because of the two-language policy.

Many leaders and victorious persons have studied under the two-language policy. Railway Department tries to impose Hindi on us in Tamil Nadu. They write Hindi in every place of Tamil Nadu which we do not understand. You should give importance to the local language of the concerned State. With this I conclude. Thank you.

***m35 श्री काली चरण सिंह (चतरा) :** सही मायने में यह बजट हर वर्ग के लोगों के आकांक्षाओं के अनुरूप इस बजट में समाज के एक नए भारत, एक शक्तिशाली भारत और एक विकसित भारत की परिकल्पना के अनुरूप ही इस बजट में समाज के हर वर्ग, गरीब किसान, नौजवान, सभी वर्गों का ख्याल रखा गया है इसलिए इसकी जितनी भी प्रशंसा की जाय कम है ।

हमारी पार्टी एवं विपक्ष के तमाम सांसदों ने इस बजट पर सदन में अपनी अपनी राय रखी इसलिए तमाम मुद्दों पर चर्चा हो चुकी है एवम इसकी पुनरावृत्ति आवश्यक नहीं है । मैं अपने संसदीय क्षेत्र की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा , जो मेरे 'नलिखित बह ट्रेन ठहराव, रोड ओवर ब्रिज, अंडर पास रेलवे स्टेशन पर मूलभूत यात्री सुविधाओं के बारे में जो निम्नलिखित है ।

अपने लोकसभा क्षेत्र में लातेहार जिला है जो अनुसूचित जिला है यहां 80% आवादी आदिवासी बहुल है, यहाँ से देश के कई क्षेत्रों में मजदूर मजदूरी करने जाते है | कोरोना काल से पूर्व निम्न रेलों का ठहराव होता था पर कोरोना काल में बंद कर दिया गया था ही | 70 लाख आबादी वाला जिले के श्रमिकों को अभी कलकत्ता, अहमदाबाद, राजस्थान, चेन्नई, बेंगलोर और अन्य स्थानों पर जाने वाले यात्रियों को 200 किलोमीटर की दूरी पर दीनदयाल उपाध्याय या धनबाद जाना पड़ता है |

लातेहार स्टेशन

18009 - 48020(संतरागाछी एक्सप्रेस)

19607 - 19608(कोलकाता मदार एक्सप्रेस)

19443 - 19414(कोलकाता अहमदाबाद एक्सप्रेस)

छिपादोहर स्टेशन

11448 - 11447(शक्तिपुंज एक्सप्रेस)

13347 -13348 (पलामू एक्सप्रेस)

18631-18632(रांची चोपन एक्सप्रेस भया लोहरदगा)

18613 18614(रांची चोपन एक्सप्रेस भया बरकाखाना)

केचकी स्टेशन

11448 - 11447(शक्तिपुंज एक्सप्रेस)

1334713348(पलामू एक्सप्रेस)

18635-18636(सासाराम रांची इंटर सिटी एक्सप्रेस)

रिचुघुटा रेलवे स्टेशन

18635-18636 (राँची - सासाराम इंटरसिटी एक्सप्रेस)

18613-18614 & 18631-18632 (रांची -चोपमन एक्सप्रेस)

13347-13348 (पलामू एक्सप्रेस)

11447-11448 (शक्तिपुंज एक्सप्रेस)

रेल ओवर ब्रिज - एनएच 22 चंदवा-चतरा-लातेहार मुख्य मार्ग है, जो चोपन-गोमो रेल लाइन को पार करता है । चंदवा में रेल ओवर ब्रिज की अनुपस्थिति के कारण क्षेत्रवासियों को अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । यह क्षेत्र उग्रवाद से प्रभावित है और रेल ओवर ब्रिज की कमी ने सुरक्षा और आवागमन में अतिरिक्त समस्याएं उत्पन्न की हैं ।

वर्षों से स्थानीय लोगों की मांग रही है कि चंदवा में गोमो-चोपन रेल लाइन पर एक रेल ओवर ब्रिज का निर्माण हो । मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि चंदवा में रेल ओवर ब्रिज बनाने की पहल करें, जिससे इस क्षेत्र के निवासियों को राहत मिल सके और विकास को और प्रोत्साहन मिले

यह अत्यंत दुख का विषय है कि आजादी के 75 वर्षों बाद भी चतरा जिला मुख्यालय रेल लाइन से नहीं जुड़ पाया है । वर्षों से स्थानीय जनता की यह मांग रही है कि उग्रवाद प्रभावित इस क्षेत्र में गया (बिहार) से झारखंड में चतरा जिला होते हुए चंदवा तक रेल सेवा का विस्तार किया जाए । इस रेल सेवा का विस्तार होने से रेल के राजस्व में भी वृद्धि होगा

मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह विनम्र निवेदन करता हूँ कि चतरा जिला मुख्यालय को जल्द से जल्द रेल मार्ग से जोड़ने की दिशा में आवश्यक कदम उठाकर एक निश्चित समय-सीमा के भीतर चतरा से चंदवा तक रेल मार्ग का निर्माण किया जाए । मंगरा में अंडर पास दिया जाए ।

चतरा लोकसभा क्षेत्र, झारखंड का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है, जो अब तक रेलवे नेटवर्क से पूर्णतः नहीं जुड़ पाया है । चतरा को रेल मार्ग से जोड़ने के लिए नए रेल लाइनों का सर्वेक्षण और निर्माण कार्य शीघ्र प्रारंभ किया जाए, जिससे क्षेत्र के नागरिकों को सुगम आवागमन की सुविधामिल सके ।

नेतरहाट तक रेल सेवा का विस्तार: नेतरहाट, जो कि एक प्रमुख पर्यटन स्थल है, तक रेल सेवा बहाल करने की योजना पर कार्य किया जाए। इससे पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा और स्थानीय अर्थव्यवस्था सुदृढ़ होगी।

लातेहार रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण: लातेहार रेलवे स्टेशन को आधुनिक सुविधाओं से युक्त करने के लिए 24.50 करोड़ रुपये की लागत से विकास कार्य किया जा रहा है। इस परियोजना को शीघ्र पूर्ण किया जाए, जिससे यात्रियों को बेहतर सुविधाएं मिल सकें।

रांची से चलने वाली मेमू ट्रेनों को चंदवा (चतरा) तक विस्तारित किया जाए। साथ ही, क्षेत्र के विभिन्न स्टेशनों पर महत्वपूर्ण ट्रेनों के ठहराव को सुनिश्चित किया जाए, जिससे स्थानीय यात्रियों को लाभ हो।

रेलवे सुरक्षा और सुविधाओं में सुधार, रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिए व्यापक कदम उठाए जाएंगे। स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरों की स्थापना, स्कैनिंग मशीनों की कार्यशीलता सुनिश्चित की जाए। साथ ही, दिव्यांग यात्रियों के लिए विशेष सुविधाओं का प्रावधान किया जाए।

रेलवे ट्रैक का दोहरीकरण, विद्युतीकरण और सिग्नल प्रणाली का आधुनिकीकरण किया जाए, जिससे ट्रेन संचालन सुगमता और सुरक्षा सुनिश्चित हो सके।

इन मांगों को पूरा करने से चतरा लोकसभा क्षेत्र में रेलवे सेवाओं का विस्तार होगा, जिससे स्थानीय जनता को आवागमन में सुविधा मिलेगी और क्षेत्र का समग्र विकास संभव हो सकेगा।

श्री मितेश पटेल (बकाभाई) (आणंद) : भारतीय रेलवे में 2014 से जो क्रांतिकारी और अविश्वासनीय परिवर्तन और विकास हुए हैं और आगे प्रगति पर हैं, उसके लिए मैं विश्व के सबसे लोकप्रिय नेता और भारत के प्रधान सेवक माननीय नरेंद्र मोदी जी को बधाई देता हूँ और देश और मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता की तरफ से आभार व्यक्त करता हूँ।

भारतीय रेलवे को केंद्रीय बजट 2025-26 में 2,65,200 करोड़ रुपये मिले हैं। नेशनल ट्रांसपोर्टर ने इस बजट को रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास, देश के सुदूर कोने तक अपने नेटवर्क का विस्तार आदि जैसे अन्य बुनियादी ढांचे के कार्यों पर खर्च करने का फैसला किया है।

बजट-2025 में गुजरात में रेलवे के लिए 17,155 करोड़ रुपये का प्रावधान रखने के लिए मैं प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी का आभार प्रकट करता हूँ।

प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में पूरे देश के साथ-साथ गुजरात का रेलवे नेटवर्क भी विकास और विस्तार के स्वर्णिम कालखंड का साक्षी बन रहा है और विकसित भारत बजट-2025 से इस विकास यात्रा को और अधिक गति मिलने वाली है।

2009-14 के दौरान गुजरात में रेलवे के लिए मात्र ₹589 करोड़ की राशि दी गई थी, वहीं मोदी सरकार ने वर्ष 2025-26 में इसे 29 गुना बढ़ाकर ₹17,155 करोड़ करने की ऐतिहासिक घोषणा की है। बीते एक दशक में गुजरात में रेलवे ट्रैक्स के इलेक्ट्रिफिकेशन में भी 22 गुना वृद्धि हुई है और अब गुजरात के 97% रेलवे ट्रैक्स का इलेक्ट्रिफिकेशन हो चुका है।

आने वाले दिनों में ₹6,303 करोड़ की लागत से गुजरात के 87 स्टेशनों को अमृत स्टेशन के रूप में विकसित किया जाएगा। इनमें अहमदाबाद, आणंद, अंकलेश्वर, जामनगर, जूनागढ़ जंक्शन, महेसाणा जंक्शन, नवसारी, पोरबंदर, राजकोट जंक्शन, वडोदरा और वापी प्रमुख हैं। इसके साथ-साथ ₹ 5,572 करोड़ की लागत से 7 प्रमुख स्टेशनों के पुनर्विकास का कार्य भी प्रगति पर है, जिनमें गांधीनगर राजधानी, साबरमती, सोमनाथ, उधना, सूरत, न्यू भुज और अहमदाबाद शामिल हैं।

गाँधीनगर में भी ₹ 799 करोड़ की लागत से स्टेशन पुनर्विकास के कार्य किये जा रहे हैं। रेलवे नेटवर्क के इस कायाकल्प से गुजरात में व्यापार, उद्योग, यातायात और रोजगार को और भी अधिक बढ़ावा मिलेगा। मैं आदरणीय माननीय रेल मंत्री, भारत सरकार श्री अश्विनी वैष्णव जी का आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने हमारे आनंद जंक्शन के विकास हेतु सदैव मेरा उत्साहवर्धन किया है और अमृत स्टेशन के तहत इसके विकास में अभूतपूर्व प्रगति हुई है।

मैंने अपने संसदीय क्षेत्र आनंद में रेलवे संबंधी समस्याओं के निदान हेतु आम बजट 2025-26 में रेलवे को आवंटित बजट से रेलवे विकास संबंधित अनुदान की मांग का विवरण आपके विचारार्थ सदन के पटल पर रखा है, जिसमें से पेटलाद रेलवे फ्लाईओवर और समारखा रेलवे फ्लाईओवर का कार्य जनहित की दृष्टि से अत्यंत ही महत्वपूर्ण है। तदनुसार मैं निम्न कार्यों को करवाने हेतु बजट की व्यवस्था हेतु आपसे विनम्र आग्रह करता हूँ :-

तारापुर स्टेशन का अपग्रेडेशन और ब्यूटीफिकेशन,

तारापुर- अरनेज- भावनगर (45 की०मी०) नई रेलवे लाइन की स्वीकृति,

आनंद अंतर्गत समरखा चौराहा पर रेलवे द्वारा निर्मित ओवर ब्रिज जो पुराना होने से डैमेज हो रहा है तोड़कर नयी डिजाइन का ओवर ब्रिज बनाना अति आवश्यक है।

आनंद-खंभात सेक्शन के दोहरिकरण का कार्य,

भदरण- नडियाड वाया पेटलाद नैरोगेज को ब्राड गेज में परिवर्तित किया जाय।

आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ): I would like to express my views on the demand for grants of the ministry of Railways for the year 2025-26. The Indian Railways has always been the backbone of our nation's economic growth, and under the visionary leadership of the Modi govt, it is undergoing a transformational journey.

The central government has allocated ₹2,52,200 crore in budgetary support for Railways in 2025-26, which covers 95% of capital expenditure. Since 2014, there has been a massive boost in capital outlay, ensuring the modernization of Railways with better infrastructure. The operating ratio has improved from 98.9% (2024-25) to 98.43% (2025-26), indicating better financial efficiency. The Budgetary Support to Rs. 2,50,200 cr. in 2025-26 which was only Rs. 28,174 cr. in 2013-14. The result of infusion of Capex is clearly visible as IR has achieved an all-time high freight loading of 1588 MT in FY 2023-24 up from 1095 MT in 2014-15 and Railway is inching towards the goal of 3,000 MT by 2030.

The government has set a target to increase railway freight share to 45% by 2030-31 from the current 26%. Freight revenue for 2025-26 is expected to increase by 4.4%, reaching ₹1,88,000 crore. The dedicated freight corridors are nearly complete, with 96% of the 2,843 km operational, enhancing goods transport efficiency. Private sector participation is being encouraged through schemes like the General Purpose Wagon Investment Scheme and Liberalized Wagon Investment Scheme.

97% of broad-gauge routes have been electrified, making Indian Railways a leader in green transportation.

The Railways aims to achieve 30 GW of solar and wind power capacity by 2030, promoting clean energy. Open access to power procurement has saved ₹13,417 crore in electricity costs between 2017-18 and 2021-22.

Introduction of new Amrit Bharat non-AC trains for affordable long-distance travel. Vande Bharat Express expansion-136 trains already operational, with upcoming AC sleeper versions. Increased focus on comfort and speed, with premium and high-speed corridors planned for the future.

Consequential train accidents have dropped significantly, with accidents per million kilometres reduced from 0.65 in 2000 to just 0.03 in 2023-24. The introduction of Kavach, an automatic train protection system, is enhancing safety. Already, 1,465 route km are covered. The Rashtriya Rail Sanraksha Kosh (RRSK) fund has been extended to ensure continued investment in safety infrastructure.

Under the Amrit Bharat Station Scheme, 1,337 railway stations are being modernized. Redevelopment focuses on improved facilities, executive lounges, and better connectivity, enhancing the passenger experience. First railway stations have been redeveloped through public-private partnerships (PPP) to improve efficiency.

Railways' total revenue is projected to grow by 8.3%, reaching Rs. 3,02,100 crore in 2025-26. Sundry revenue (advertisements, land monetization, etc.) has grown by 9% year-over-year, showing better asset utilization.

Government reforms in freight pricing and efficiency improvements will enhance competitiveness against road transport. Railways have adopted a new approach for infrastructure development in the last budget 2024.

Three Economic Railway Corridors- are Energy, Mineral and Cement corridors (192 Projects);
Port connectivity corridors (42 Projects) and
High Traffic Density corridors (200 Projects)
have been identified under the PM Gati Shakti Mission for enabling Multi-Modal connectivity. Capacity enhancement, decongestion of high density networks, achieving reduction in logistics cost in the country, enhancing Passenger experience and their Safety remains the priority areas for the government.

Passenger revenue at Rs 80,000 to see a crore is expected 10% growth from the revised estimate for 2023-24.

Amrit Bharat Train Project:

Objective: Development of 50 new Amrit Bharat Trains.

Fast-Track Initiative: Introduction of 2,500 electrically-powered cargo trains with well-distributed systems.

Train Production Schedule:

2024-25:

EMU (Electric Multiple Unit): 612

MEMU (Mainline Electric Multiple Unit): 944

Recent Developments (2019-24):

Number of involved racks: 291

New production plans for racks: 300

Vande Bharat Trains:

New Sanctions:

102 Vande Bharat Trains for routes of 100-800 km.

Night Sleeper Vande Bharat Trains for routes longer than 700 km.

Unnat Pariyojana Nishpadan: (2024 figures)

Rail Path Construction: 14.54 km/day

Automatic Signalling Installation: 50 km/month

Electronic Interlocking Systems: 10 stations/week

The assured annual outlay for the fund was Rs 20,000 crore every year, with Rs 15,000 crore as contribution from the central government and Rs 5,000 crore from the internal resources of Railways.

It has been extended for another five years from 2022-23.

Category	2013-14 (crore)	2025-26 (crore)	Increase in %
Track Renewals	9800	22800	132%
Workshop Production unit	2200	4624	110%
Bridge and tunnel works	2300	7000	204%
Staff welfare	520	833	60%
Signaling & Talecome	1120	1465	30.80%
Rolling Stock Rehabilitation	14300	23763	66%
Total Rehabilitation Expenditure	30240	60485	100%

Comparisons of Key Railway Performance Indicators (2025-26 vs 2013-14)

Indicators	2013-14	2025-26	% increase
------------	---------	---------	------------

Rail Path Construction	43 km/day	15.07 km/day	250%
Automatic Signalling Installation	7 km/month	60 km/month	757%
Electronic Interlocking Installation	4 station/week	12 station/week	200%

Comparisons of Key Railway Performance Indicators (2025-26 vs 2013-14)

Approval of New Infrastructure in Railways for 2025-26

Infrastructure Type	2023-24 (achieved In km)	2024-25 (Target In km)	2025-26 (Target in km.
New Railway Lines	2,806	700	700
Gauge Conversion	259	200	200
Doubling of Railway Lines	2,244	2,900	2,600
Track Renewals	5,950	5,000	5,500

Hon'ble speaker sir,

These figures reflect the government's unwavering commitment to making the Indian Railways safer, faster, greener, and more efficient.

1. New Railway Lines: 700 km of new railway lines are planned for 2025-26, maintaining the same target as 2024-25.
2. Gauge Conversion: 200 km of gauge conversion projects will be undertaken to enhance connectivity.
3. Doubling of Lines: The target for doubling has been reduced by 10% from 2,900 km (2024-25) to 2,600 km (2025-26), possibly to focus on completing existing projects
4. Track Renewals: Increased by 10% to improve safety and operational efficiency.

The transformation of Indian Railways is not just about infrastructure-it is about empowering the economy, creating jobs, and improving the lives of millions of citizens.

I wholeheartedly support the Demand for Grants and look forward to continued progress in this vital sector.

ADV. GOWAAL KAGADA PADAVI (NANDURBAR): I Would like to place my views on the demand for grants on railways. Railways continue to be the dominant method of travel in many parts of India and especially rural India. And in the modern times, there is a need for rail advancement in the country and a revamp of the railway system. I have certain demands with regard to the railways which I would like to state on record. I am sure everyone has seen the video of a female foreign tourist demonstrating the condition of western toilet on Indian railways in the month of October, 2024. I am also sure everyone has seen the video of the harassment faced by a female foreign tourist by an Indian man traveling from Delhi to Agra and the safety of the women passengers on the train in the month of January, 2025. It is sad that it takes a foreign tourist to showcase the poor conditions of Indian railways when the Indians are tired of complaining. Why does the media only bring it to attention when a foreign tourist shares a video on social media, but when a common Indian man is tired of complaining to the authorities? Anyways, at least the Indian government will take cognizance of it now? Or will it take more international mockery to prove the point?

Indian railways have also seen a recent and shameful death of passengers on the Delhi platform due to the mistake of the railway authorities. This has once again shown how the Mahakumbh was not only mismanaged in state of Uttar Pradesh but also in Delhi.

Maha-kumbh Mela chief in 2013, Mr. Azam Khan, had resigned when a stampede had happened in northern city of Allahabad, but this time there is no response from the Government. This only shows how remorseful the Government is towards deaths.

Railways is the life-line of the country and its people, but its worse when one sees the conditions of the railways today. The deteriorating conditions of the railways, the plight of the passengers cramped up in tight spaces, the long hours of travel, the delays, the cancellations, the waiting lists, the struggle of a common man and the problems which keep mounting on.

How can we dream of Viksit Bharat especially when you see the quality of trains operating in the country right now. I am sure everyone has seen the trains, the platforms, the stations of developed countries like USA, China, Korea, Japan and many other European nations. Are we even close in comparison to them? Are we even on the same path as them? Have we begun development of such trains? Then why sell fake dreams to the people that we are going to be the 3rd most developed country in the world?

Although, I would still suggest some changes and recommendations for my Nandurbar parliamentary constituency and similarly for the rest of the Indian railways.

I have enlisted certain demands for the Railway of my Nandurbar parliamentary constituency. You can find them in the following points below:

1. There should be regular trains from Nandurbar to Mumbai every week. The trains usually were running from Bhusawal to Mumbai which is Mumbai-Bhusawal Express i.e. Khandesh Express bearing Train No. 19003 (now 19004) and BDSL Dadar Spl bearing train No 09052. This train was operating from Bhusawal to Mumbai Central Station. The Trains should be from Nandubar to Mumbai Crotal station instead of Dadar Railway station. It should begin from Mumbai Central Station instead of Dadar station and vice-

versa. Mumba Central is the prime location and closer to the government offices located in the south of Mumbai.

2. There should be a special train from Nandurbar to Pune. This is for students and other professionals who travel from Nandurbar and other parts of Khandesh to Pune. The number of people traveling from Nandurbar to Pune is more as compared to Mumbai. This is mainly for people seeking study and job opportunities. The road fare is too expensive especially via buses and other modes of road transport. There should be a new train operating from Nandurbar to Pune for the sake of regular travellers.

3. There should be more Sleeper coaches as compared to AC coaches. There are lot of people who cannot afford AC ticket faces especially from my Nandurbar constituency and the north part of Maharashtra. Therefore, considering my tribal constituency and the regular travellers there should be more sleeper coaches. The population traveling from Nandurbar to other parts of the state and the country are Lower Middle Class or the Lower Class;

4. There should be reduction in ticket fares especially of the train number 09052. The Zero has to be removed and the ticket fare should drop. These are holiday and special trains which need to be replaced. There is a demand for regular trains from Nandurbar to Mumbai.

5. There is an urgent need of two Elevator works to be completed fast on both the platforms of the Nandurbar Railway Station. These two elevators will be for public use and not commercial use. This will be beneficial to the old persons and handicapped people. There is an urgent need to revamp the trains under Amrit Bharat Railway scheme;

6. New Platform work to be completed fast on the other side of the Nandurbar Railway station. Land acquisition should be expedited and ticket counter to be set up soon on the other side. But this should be completed in a manner without disturbing existing structure of old buildings;

7. Escalator should be there on both the side of the platforms. These will help the old age and divyang patients of the Nandurbar Railway station;

8. There is a demand for a brand-new manufactured trains operating from Nandurbar to Mumbai. The old trains are not in proper working conditions, with poor toilet facilities, poor doors and no CCTV inside trains. There is also demand for CCTV in all areas of the platforms. The CCTV should be in operation especially near the proposed elevators, ticket centre and the platform areas;

9. There is a demand for train from Mumbai to Nandurbar in the nature of Vande Bharat Express or semi-speed Vande Bharat Trains. This will cut down many hours of travel and long-distance hurdles;

10. There is an urgent need of battery-operated vehicle/buggy services for old age people to transport from vehicle to Train boarding. This will solve many problems related to old people and divyang patients wishing to travel;

11. Upgradation of anti-collision devices (ACDs) and Train Protection and Warning Systems (TPWS) in trains passing from Nandurbar and all the rail zones;

12. There is a need of Railway Protection Force (RPF) in coaches for safety and security on the trains traveling from Nandurbar to elsewhere. This will grant safety and protection to the travellers;

13. Installation of KAVACH system on trains running from Nandurbar. There has been recent rise of train accidents all over India and this system needs to be installed to all the trains of the country in a speedy manner;

14. There should be urgent Repair of toilets etc. both Indian and Western toilets in all the coaches of railways in the country. The exhaust fans are rotting, drainage system is old, the basin is broken, the dispensable soaps are in poor condition, the seats are unhygienic and in total the whole experience is unpleasant. The washrooms need to be renovated urgently especially after a foreigner lady made a video criticising the conditions of the railway;

15. The food maintenance and quality of the food in AC coaches is below par and it needs to be improved and quality testing to be made public. There were instances where the food was kept in a paper containers next to the lavatories.

16. There needs to be new and cleaner bedsheets, towels, blankets and bigger pillows that must be provided in the railways.

17. There are many instances where underpasses have water logging problems giving rise to traffic which needs to be addressed at the earliest.

18. Last but not the least, why does India feel there is a need for bullet trains with such kind of expenditure? If the same money can be utilized for revamping the present Indian railway system then the rest of India can benefit from it and not just the businessmen commuting from Mumbai to Ahmedabad.

***m39 श्रीमती गनीबेन नागाजी ठाकोर (बनासकांठा) :** मैं केन्द्रीय बजट 2025-2026 के रेलवे मंत्रालय की अधीन अनुदानों की मांगों पर अपने विचार रखती हूँ ।

रेल विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क है, जो सभी छोटे-बड़े शहरों को जोड़ कर रखे हुए है तथा हर वर्ग के लोगों के सफर को आसानी से करने में मददगार बना रखा है । परंतु इस विभाग की या सरकार की कुछ न कुछ खमियां हैं, जिससे आए दिन रेल गाड़ियों की दुर्घटनाएं होती रहती हैं । उससे काफी जानें जा रही है और काफी लोग घायल हो रहे हैं । उससे लोगों को रेल से सफर करने में भय का सामना करना पड़ रहा है । इन दुर्घटनाओं के रोक थाम के लिए सरकार को कठोर कदम उठाने चाहिए, जिससे भविष्य में ऐसी घटनाओं को रोका जा सके । पिछले बजट की भांति इस वर्ष 2025-26 के बजट में रेल में यात्रा करने वाले, बच्चों, बुजुर्गों की उपेक्षा की गई है । इस बजट में छोटे बच्चों को और बुजुर्गों को दी जाने वाली छूट के बारे में कोई जिक्र नहीं किया गया है । अगर सरकार का इस पर ध्यान जाता तो उपरोक्त सभी वर्गों के लोगों को इसका लाभ मिलता ।

मैं गुजरात के बनासकांठा संसदीय क्षेत्र से आती हूँ । उस क्षेत्र का मुख्य रेलवे स्टेशन पालनपुर है । उस स्टेशन से बहुत अधिक यात्रियों द्वारा सफर किया जाता है । इस स्टेशन पर लगा शेड काफी छोटा होने के कारण लोगों को धूप अथवा बारिश में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । उस स्टेशन से राजधानी के अलावा कई महत्वपूर्ण गाड़ियों का आवागमन होता है, फिर भी अभी तक उस रेलवे स्टेशन पर सरकार का ध्यान नहीं गया है । इसलिए, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मेरी मांग है की पालनपुर रेलवे स्टेशन पर पर पूरी तरह से शेड लगवाया जाय

और उस स्टेशन को मॉडल स्टेशन घोषित किया जाए, ताकि वर्षों से उपेक्षित उस रेलवे स्टेशन का विकास कार्य सही तरीके से किया जा सके। साथ ही साथ मेरे संसदीय क्षेत्र में एक भाभर रेलवे स्टेशन है। वह पूर्ण रूप से ग्रामीण क्षेत्र है। वहां के स्थानीय लोग यात्रा के लिए पालनपुर से ट्रेन की यात्रा करते हैं। यदि उस स्टेशन पर अधिक से अधिक रेल गाड़ियों का ठहराव किया जाता है तो वहां के स्थानीय लोगों को काफी सुविधा होगी। मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा में स्थित पालनपुर-अहमदाबाद रेलवे फाटक संख्या -169 पर जनता ब्रिज के लिए धनराशि आवंटित की जा चुकी है, परंतु अभी तक उसका निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया है। इस बजट के माध्यम से मेरी माननीय रेल राज्य मंत्री जी से मांग है कि पालनपुर-अहमदाबाद रेलवे फाटक संख्या-169 पर जनता ब्रिज का निर्माण कार्य जल्द से जल्द शुरू करवाया जाए।

डॉ. आलोक कुमार सुमन (गोपालगंज) : मैं रेल मंत्रालय के डिमांड्स फॉर ग्रांट्स 2025-26 पर अपने विचार रखता हूँ। मैं भारतीय रेल की बहुत बड़ी भूमिका है भारतीय अर्थव्यवस्था में, माल ढुलाई में तथा लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक आवागमन में सराहनीय योगदान है।

विकसित भारत 2047 का लक्ष्य प्राप्त करने की दिशा में, भारतीय रेल ने वर्ष 2024 में अपनी परिवर्तनकारी यात्रा जारी रखी, जिससे आधुनिकीकरण और प्रगति के एक नए युग का मार्ग प्रशस्त हुआ। रेल यात्रा को विश्व स्तरीय अनुभव वाला बनाने, माल ढुलाई दक्षता को बढ़ाने और उन्नत तकनीकों को अपनाने पर जोर देने के साथ, रेलवे ने राष्ट्रीय विकास के उत्प्रेरक के रूप में अपनी भूमिका को मजबूत किया है। आधुनिक स्टेशन, अत्याधुनिक ट्रेनों और अभिनव सुरक्षा प्रणालियां रेल यात्रा के परिदृश्य को नया आकार दे रही है। स्थायित्व के लिए प्रतिबद्ध भारतीय रेल व्यापक बुनियादी ढांचे के उन्नयन और क्षमता निर्माण के माध्यम से आर्थिक विकास को आगे बढ़ाते हुए लगातार हरित संचालन की ओर बढ़ रहा है। रेलवे ने इस वर्ष विश्व स्तरीय परिवहन नेटवर्क बनाने के अपने दृष्टिकोण की पुष्टि की है, जो गतिशील और विकासशील राष्ट्र की जरूरतों को पूरा करने के लिए परंपरा को नवाचार के साथ जोड़ता है।

वित्तीय वर्ष 2025- 2026 के लिए केंद्रीय बजट में रेलवे के लिए आवंटन रु 2.55 लाख करोड़ रखा गया है, जो पिछले वित्तीय वर्ष (वित्तीय वर्ष 2025) के लिए आवंटित राशि के समान है। पिछले बजट में, जुलाई 2024 में, केंद्रीय वित्त मंत्री माननीय निर्मला सीतारमण ने नई वंदे भारत ट्रेनों की घोषणा की थी और साथ ही यह भी कहा था कि भारत में तीन प्रमुख रेलवे आर्थिक गलियारे बनेंगे, जिनमें ऊर्जा, खनिज और सीमेंट गलियारा पोर्ट कनेक्टिविटी गलियारा और उच्च यातायात घनत्व वाला गलियारा शामिल होगा। महोदय, मैं डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर अपनी बात रखते हुए माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र गोपालगंज की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ, मेरे संसदीय क्षेत्र के थावे जंक्शन से कोई भी डायरेक्ट ट्रेन महानगरों के लिए नहीं है। दिल्ली और मुंबई जैसे महानगरों के लिए ट्रेन के अभाव में 150-200 बसें चलती हैं। कभी-कभी इन बसों से भयंकर हादसा भी होता है और काफी लोगों की मृत्यु हो जाती है। यह सभी सवारीयां ट्रेन की है लेकिन ट्रेन के अभाव में यहाँ की सवारी बसों से सफर करने के लिए मज़बूर होती है। अगर वंदे भारत ट्रेन या अन्य सुपरफास्ट ट्रेंस या मेल ट्रेंस इन महानगरों के लिए थावे जंक्शन से शुरू की जाती है तो रेलवे को रेवेन्यू भी मिलेगा तथा लोगों की समस्याओं से भी समाधान मिलेगा।

भारतीय रेल ने 01.04.2024 से अब तक कुल 3433 किलोमीटर का काम पूरा कर लिया है, जिसमें 1158 किलोमीटर नई लाइन, 259 किलोमीटर गॉज परिवर्तन और 2016 किलोमीटर दोहरीकरण शामिल है। मेरे संसदीय क्षेत्र के थावे जंक्शन से संबंधित जो भी रेलवे ट्रैक की broad gauge & इलेक्ट्रिफिकेशन, पुरा हो चुका है। ट्रैक का दोहरीकरण होना है उसे निर्धारित समय में पूरा कर लिया जाता है तो निश्चित ही इस क्षेत्र का रेलवे से कॉमनेक्टिविटी बढ़ेगी और रेलवे को रेवेन्यू की भी प्राप्ति होगी।

थावे जंक्शन से महानगरों के लिए ट्रेन सेवा की डिमांड 32 लाख लोगों की है। मैंने सदन के माध्यम से अनेकों बार माननीय रेल मंत्री जी एवं रेल मंत्रालय का ध्यान आकृष्ट कराया है।

पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर के चीफ मैनेजर, ट्रान्सपोर्टेशन मैनेजर (सीपीटीएम) ने प्रस्ताव 6 सितम्बर 2021 को रेलवे बोर्ड के कार्यकारी निदेशक कोचिंग के पास ट्रेन नंबर 15053/15054 लखनऊ छपरा एक्सप्रेस और 15083/15084 छपरा फरुखाबाद एक्सप्रेस का एक्सटेंशन थावे तक करने के लिए भेजा है लेकिन अभी तक रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के द्वारा निर्णय नहीं लेने से थावे तक इनका एक्सटेंशन नहीं हो सका है । । अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से आवेदन कर निवेदन करता हूँ कि छापरा लखनऊ एक्सप्रेस और छपरा फरुखाबाद एक्सप्रेस का एक्सटेंशन थावे जंक्शन तक एवं ट्रेन नम्बर 15113/15114 छपरा कचहरी गोमती नगर का एक्सटेंशन दिल्ली तक किया जाए ।

थावे जंक्शन बनारस डिविजन में आता है लेकिन पूरे बिहार में इस डिविजन में केवल छपरा में पिटलाइन या रेलवे पिट है जिसके कारण थावे जंक्शन से ट्रेन नहीं है एवं हर तरह के यात्री-व्यापारी, छात्र एवं सीरियस मरीज़ दूसरे जिलों में जाकर ट्रेन पकड़ते हैं । थावे जंक्शन पर कमरशियल फिजिबिलिटी के साथ-साथ यात्रियों की संख्या-क्षेत्र में काफी है । इसलिए थावे जंक्शन को पिटलाइन एवं रेलवे यार्ड की सुविधा दी जाए एवं इसके साथ-साथ 12555/56-गोरखधाम एक्सप्रेस और 12571/72 - हमसफर एक्सप्रेस को थावे जंक्शन होते हुए छपरा तक बढ़ाया जाए अथवा 22412/13 अरुणाचल एक्सप्रेस, 12553/54 वैशाली एक्सप्रेस, 12203/04 गरीबरथ एक्सप्रेस, 12565/66 बिहार सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस, ए. सी. एक्सप्रेस आदि ट्रेनों को थावे जंक्शन होते हुए दिल्ली के लिए डाइवर्ट कर दिया जाए । इसके अलावा तेजस या राजधानी एक्सप्रेस, जैसी ट्रेनों को भी थावे जंक्शन से होते हुए चलाई जाएं ताकि मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को महानगरों के लिए डायरेक्ट ट्रेन की सुविधा मिल सके । इससे रेलवे का रेवेन्यू भी बढ़ेगा एवं गोपालगंज का थावे जंक्शन महानगरों से भी जुड़ेगा ।

अभी तक देश में विकास के लिए 1253 स्टेशनों की पहचान की गई है तथा इनको आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जा रहा है । मेरे संसदीय क्षेत्र का थावे जंक्शन भी आदर्श स्टेशन की तरह विकसित करने के लिए शामिल किया गया है । थावे जंक्शन में विभिन्न यात्री सुविधाओं, जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ स्टेशन भवन के अग्रभाग में सुधार, विश्रामालय, प्रतीक्षालय (स्थान की सुविधाओं के साथ) महिलाओं के लिए अलग प्रतीक्षालय, निर्धारित पार्किंग संकेतक, पे एंड उसे टॉयलेट्स, फुट ओवर ब्रिज और रैप्स एट एंट्री टु स्टेशन आदि की कमी है तथा इसमें सुधार की भी ज़रूरत है । थावे जंक्शन के लिए मास्टर प्लान बनाकर आदर्श स्टेशन योजना के तहत जल्द से जल्द काम शुरू किया जाए ताकि थाने जंक्शन आदर्श स्टेशन योजना के कारण विकसित हो सकें ।

मैं यह बताना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश में मात्र 60-70 किलोमीटर की दूरी पर ही पिट की सुविधा दी गई है जबकि बिहार में पड़ने वाले एनईआर के वाराणसी रेल मंडल में सिर्फ छपरा में ही सुविधा दी गई है । विदित हो कि थावे जंक्शन को पूर्व में मंडल भी घोषित किया गया था और यहाँ ओएसडी की भी पदस्थापना कर दी गई थी थावे जंक्शन को विकसित करने के लिए । अतः मैं माननीय रेलमंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि थावे जंक्शन जो कि एनईआर के बनारस डिविजन में आता है. और यह अमृत भारत स्टेशन में शामिल भी है इसको जल्द से जल्द विकसित कर दिया जाए इससे रोजगार भी बढ़ेगा और रेलवे को रेवेन्यू भी मिलेगा । इन्हीं शब्दों के साथ डिमांड्स फॉर ग्रांट्स 2025-26, रेलवे का समर्थन करता हूँ । धन्यवाद ।

***m41 श्रीमती विजयलक्ष्मी देवी (सिवान) :** मैं सीवान, बिहार की जनता की ओर से रेलवे संबंधी महत्वपूर्ण मुद्दों पर अपने विचार रखती हूँ । सबसे पहले, मैं प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को धन्यवाद देती हूँ, जिन्होंने भारतीय रेलवे के विकास और आधुनिकीकरण के लिए कई महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं ।

बिहार, विशेष रूप से मेरा संसदीय क्षेत्र सीवान, ऐतिहासिक, शैक्षणिक और व्यावसायिक रूप से अत्यंत महत्वपूर्ण स्थान रखता है । लेकिन रेलवे सुविधाओं के अभाव में यहाँ के लोग, व्यापारी, छात्र और आम नागरिक कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं । इसलिए, मैं निम्नलिखित मांगों को आपके समक्ष प्रस्तुत करना चाहती हूँ ।

सीवान जंक्शन को 'A-1' ग्रेड स्टेशन का दर्जा दिया जाए। प्लेटफार्मों की संख्या बढ़ाई जाए और वेटिंग हॉल, एस्केलेटर, लिफ्ट और स्वच्छता सुविधाओं में सुधार किया जाए। रेलवे ओवरब्रिज और अंडरपास का निर्माण किया जाए ताकि यातायात सुगम हो। महोदय, सीवान से नई दिल्ली, मुंबई, बेंगलुरु, पुणे और कोलकाता के लिए सीधी ट्रेनें चलाई जाएँ।

बिहार से दक्षिण भारत के लिए रेल संपर्क आज भी कमजोर है, अतः सीवान से चेतई, हैदराबाद और बेंगलुरु के लिए नई ट्रेनें चलाई जाएँ। सीवान-गोरखपुर इंटरसिटी ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए। अमृत भारत एक्सप्रेस और बंदे भारत ट्रेन का संचालन सीवान से किया जाए।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह मांग करती हूँ कि, थावे-बगहा-छपरा रेलवे लाइन का कार्य शीघ्र पूरा किया जाए। सीवान-मसरख नई रेल लाइन परियोजना को मंजूरी दी जाए। छपरा-सीवान-गोरखपुर रेलखंड के दोहरीकरण और विद्युतीकरण को जल्द पूरा किया जाए।

सीवान में रेलवे वर्कशॉप और मेंटेनेंस डिपो खोला जाए, जिससे स्थानीय युवाओं को रोजगार मिले। अध्यक्ष महोदय, रेलवे भर्ती में बिहार के युवाओं को प्राथमिकता दी जाए। अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से यह माँग करती हूँ कि सीवान में रेलवे अस्पताल और हेल्थ सेंटर की स्थापना की जाए।

ट्रेनों में महिलाओं और वरिष्ठ नागरिकों की सुरक्षा के लिए RPF और GRP की संख्या बढ़ाई जाए। टिकट काउंटर और डिजिटल सेवाओं को सुलभ बनाया जाए ताकि यात्रियों को परेशानी न हो।

जैसा कि राष्ट्रकवि रामधारी सिंह दिनकर ने कहा है:

"समर शेष है, नहीं पाप का भागी केवल व्याध,
जो तटस्थ हैं, समय लिखेगा उनके भी अपराध।"

इसलिए, मैं सरकार से आग्रह करती हूँ कि वह सीवान और बिहार के विकास के लिए उपरोक्त मांगों को शीघ्र पूरा करे। यह केवल रेलवे के विकास की बात नहीं, बल्कि बिहार की जनता की सामाजिक और आर्थिक समृद्धि का प्रश्न है।

धन्यवाद।

***m42 श्री सुनील कुमार (वाल्मीकि नगर) :** मैं वित्त मंत्री जी द्वारा पेश किये गए 2025-26 के आम बजट में रेलवे संबंधी डिमांड और ग्रांट्स पर अपने विचार रखती हूँ। भारत सरकार ने रेलवे सुधार की दिशा में काफी उल्लेखनीय कार्य किये हैं जिससे रेलवे सुरक्षा और सुविधा की दृष्टि से काफी सुदृढ़ हुआ है। देश में नए ट्रैक का निर्माण तेज गति से हुआ है और आधुनिक सुविधाओं से युक्त ट्रेन की संख्या में वृद्धि हुई है। प्रस्तुत बजट का स्वागत करते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र वाल्मीकिनगर में रेलवे की कुछ प्रमुख समस्याओं के समाधान की तरफ सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ।

छितौनी- तमकुही रेल लाइन का काम वर्षों से काफ़ी धीमी गति से चल रहा है। यह क्षेत्र पूरी तरह से रेल और सड़क नेटवर्क से वंचित है जिस कारण लोगों को कहीं आने जाने में यहाँ निजी सवारी ही एकमात्र विकल्प है। इस रेल परियोजना को अविलम्ब पूरा कराया जाय। हाजीपुर-सुगौली रेल मार्ग का विस्तार लौरिया, नवलपुर, बथवरिया, चौतरवा होकर बगहा तक किया जाये। बगहा स्टेशन रेलवे को अच्छा राजस्व देने वाला स्टेशन होने के साथ पुलिस जिला मुख्यालय है और बिहार उत्तर प्रदेश की अंतर्राज्यीय व भारत - नेपाल की अंतर्राष्ट्रीय सीमा का प्रमुख स्टेशन है। बेतिया व नरकटियागंज की तर्ज पर बगहा को भी अमृत भारत स्टेशन योजना में शामिल कर इसका सौंदर्यकरण किया जाए।

माननीय मंत्री जी ने गोरखपुर से वाया नरकटियागंज, बेतिया होते हुए पटना तक वन्दे भारत एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की घोषणा की है जिसका ठहराव बगहा और हरिनगर में जरूर सुनिश्चित किया जाय। बगहा पुलिस जिला मुख्यालय है और व्यावसायिक दृष्टि से भी एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। पूर्व में 13021 मिथिला एक्सप्रेस से पार्सल यान सुगौली तक आता था। लेकिन अब हावड़ा से मोतिहारी तक का ही पार्सल लिया जा रहा है जिससे बाल्मीकिनगर संसदीय क्षेत्र के व्यवसायियों का माल बड़े पैमाने पर हावड़ा से मिथिला एक्सप्रेस द्वारा मंगाया जाता रहा है जो अब सुगौली तक नहीं पहुंचने से परेशानी हो रही है। फिर से पार्सल को सुगौली स्टेशन तक लाने की व्यवस्था पर विचार करने की आवश्यकता है। 15705 व 15706 चम्पारण हमसफ़र एक्सप्रेस, कामाख्या-कटरा एक्सप्रेस और गांधीधाम एक्सप्रेस का ठहराव बगहा रेलवे स्टेशन पर करना सुनिश्चित करना चाहिए, पुलिस जिला मुख्यालय है और बिहार-उत्तरप्रदेश की सीमा पर रेलवे को एक प्रमुख वाणिज्यिक लाभ देने वाला स्टेशन है। बगहा बाल्मीकिनगर नेपाल की अंतर्राष्ट्रीय सीमा भी है इसलिए चम्पारण हमसफ़र एक्सप्रेस ट्रेन को बगहा स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित करने पर विचार करने का कष्ट करें।

गाड़ी नंबर 05096 सुबह 11:30 बजे नरकटियागंज पहुंचती है और अपराह्न 15:15 पर वापस होती है। इस बीच करीब 04 घंटे यह गाड़ी नरकटियागंज खड़ी रहती है जिसे वाया सिकटा रकसौल तक बढ़ाया जा सकता है जिससे इस क्षेत्र के यात्रियों को लाभ होगा। वर्ष 2016 और फिर कोविड काल के पूर्व गोरखपुर से वाया नरकटियागंज होकर मुज़फ़्फ़रपुर तक और मुज़फ़्फ़रपुर से वाया नरकटियागंज होकर गोरखपुर तक सीधी रेल सेवा द्वारा सवारी गाड़ियां चलती थीं इन्हे पूर्व की भांति ही चलाया जाय ताकि जिला और प्रमंडल मुख्यालय जाने में जनता को परेशानी न हो। यह जानकर खुशी हुई कि रेलवे देशभर में 165 नई अमृत भारत ट्रेन चलाने जा रही है। बिहार व उत्तरप्रदेश के सीमावर्ती जिले पूर्वी व पश्चिमी चम्पारण से हजारों मरीज ईलाज हेतु गोरखपुर मेडिकल कालेज, पीजीआई लखनऊ और दिल्ली एम्स जाते हैं? मुज़फ़्फ़रपुर से लखनऊ तक अमृत भारत ट्रेन की इस बजट में घोषणा भी हुई है।

मेरा सरकार से अनुरोध होगा कि इस सुदूरवर्ती व सीमावर्ती क्षेत्र के लिए एक अमृत भारत ट्रेन नई दिल्ली से वाया लखनऊ-गोरखपुर-नरकटियागंज-बेतिया होकर मुज़फ़्फ़रपुर तक चलाने पर विचार करे। छात्रों की सुविधा के लिए एक गाड़ी कोटा के लिए मुज़फ़्फ़रपुर से वाया नरकटियागंज होकर चलाई जाय। साथ ही नरकटियागंज होकर देहरादून जाने वाली राप्ती गंगा एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाई जाय।

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

बाल्मीकि नगर संसदीय क्षेत्र जो उत्तरप्रदेश और नेपाल की सीमाओं से जुड़ा हुआ है, पर्यटन, धार्मिक एवं अंतर्राष्ट्रीय दृष्टिकोण से अति महत्वपूर्ण स्थल है। समतल भूमि के साथ नेपाल की तराई का मिला-जुला सम्मिश्रण वाला क्षेत्र है बिहार की राजधानी पटना एवं पड़ोसी राज्य उत्तर प्रदेश के गोरखपुर से सटे होने के कारण चिकित्सा, शिक्षा, व्यवसाय एवं अन्य कार्य हेतु संसदीय क्षेत्र सहित उत्तर बिहार के लोगों का गोरखपुर आना-जाना लगा रहता है। अन्य चल रही गाड़ियों की स्थिति भी काफी भीड़भाड़ वाली है। इस चंपारण की धरती पर महात्मा गांधी की कर्मभूमि महर्षि वाल्मीकि की तपोभूमि के लिए विश्व विख्यात है। इस क्षेत्र के लाखों लोगों की सुविधा के लिए पटना और गोरखपुर के बीच वाया बेतिया, मोतिहारी वन्दे भारत ट्रेन के अलावा मिडल क्लास के लिए भी एक सुपरफ़ास्ट एक्सप्रेस ट्रेन की आवश्यकता है।

बगहा रेलवे ओवरब्रिज का डिजाइन गलत होने से बगहा 2 का बाजार दो भागों में विभक्त हो गया है जिससे व्यवसाय बुरी तरह प्रभावित होने वाला है। स्थानीय व्यवसायी गण की तरफ से मेरा सरकार से यह अनुरोध होगा कि

ओवरब्रिज चालू होने के बाद भी स्थानीय व्यवसायियों के हित में उनके परिवार के भरण पोषणके साधन को ध्यान में रखकर वर्तमान रेलवे गुमटी को बंद नहीं किया जाय ।

जननायक एक्सप्रेस का ठहराव बाल्मिकीनगर रोड स्टेशन पर भी किया जाय ताकि बाल्मिकीनगर की तरफ जाने वाले यात्रियों को सुविधा हो सके । अंत में मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस पिछड़े जनजाति बहुल क्षेत्र के यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखकर मेरी मांगों पर गंभीरता से विचार किया जाये । रेलवे के आधुनिकीकरण और यात्री सुविधाओं में विस्तार के लिए रेल मंत्रालय द्वारा किये जा रहे प्रयासों की मैं पुनः सराहना करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ ।

***m43 श्री दुलू महतो (धनबाद) :** हम सभी यह जानते हैं की जिस गति से माननीय नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में देश प्रगति कर रहा है, उसी गति से माननीय अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में रेल प्रगति कर रही है । रेलवे के विस्तार एवं प्रगति की बात करें, तो भारतीय रेलवे विश्व में चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क संचालित करता है, जिसका देश भर में 1.2 लाख किलोमीटर से अधिक का विस्तार है । आज लगभग 14 लाख से अधिक कर्मचारी भारतीय रेलवे के साथ कार्यरत हैं । रेलवे अपने आपमें ही एक बड़ा यातायात नेटवर्क है । परिवहन किसी भी देश के किसी भी आर्थिक, संस्कृति, सामाजिक और औद्योगिक विकास की रीढ़ होता है । भारतीय रेल भारत के लोगों के जीवन का एक अहम हिस्सा है । इसका महत्व यहां के लोगों के लिए अत्यधिक माना गया है । करीब 2.50 करोड़ लोग प्रतिदिन यातायात के लिए भारतीय रेलवे का उपयोग करते हैं । 12.27 लाख कर्मचारियों के साथ भारतीय रेलवे दुनिया की आठवीं सबसे बड़ी व्यावसायिक इकाई है । भारत का रेल नेटवर्क माल ढुलाई के मामले में भारत करीब 1.01 मिलियन टन के साथ दुनिया में चौथा स्थान पर है ।

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

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

मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद, झारखंड एवं आसपास के जिलों से बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का श्री माता वैष्णो देवी के दर्शन हेतु कटरा-जम्मू की ओर हमेशा आना-जाना बना रहता है और ऐसे में सीधी ट्रेन सुविधा के अभाव से जनता को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है । इस संबंध में महोदय को अवगत कराना है कि इस मार्ग पर ट्रेन संख्या 03309/10 धनबाद से जम्मूतवी स्पेशल चल रही है । सरकार से विनम्र अनुरोध है कि इस ट्रेन को नियमित करते हुए श्री माता वैष्णो देवी कटरा तक चलाया जाए, साथ ही इस ट्रेन को एलएचबी कोच से चलाया जाए ।

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

सरकार को अवगत कराना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद एवं आसपास के क्षेत्र से जनता को रोजी-रोटी एवं इलाज हेतु दक्षिणी प्रदेशों की ओर आना-जाना लगा रहता है । धनबाद से इन प्रदेशों में कोई सीधी ट्रेन की सुविधा न

होने के कारण जनता को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । वर्तमान में इस रूट पर एकमात्र दैनिक नियमित ट्रेन, गाड़ी संख्या 13351/52 धनबाद-अलेप्पी एक्सप्रेस का संचालन हो रहा है, जो एक बहुत धीमी गति की गाड़ी है और इसके स्टॉपेज भी अत्यधिक हैं । यह ट्रेन मेडिकल ट्रेन के नाम से भी प्रसिद्ध है, क्योंकि यह क्षेत्र से सीएमसी, वेल्लोर जाने वाले यात्रियों को सेवा प्रदान करती है । ट्रेन का धीमा होना और इसके अनेक स्टॉपेज के बावजूद, इसमें साल भर हमेशा भीड़ रहती है और ट्रेन में हमेशा वेटिंग लिस्ट होती है । जनरल डिब्बों में सालभर अमानवीय स्थितियां बनी रहती हैं, जो यात्रियों के लिए अत्यंत कठिनाइयों का कारण बनती है । इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, इस रूट पर तिरुवनन्तपुरम तक एक वैकल्पिक सुपरफास्ट ट्रेन की आवश्यकता है।

ट्रेन संख्या 03397/98 धनबाद-नासिक रोड का नियमितिकरण एवं लोकमान्य तिलक टर्मिनल तक विस्तार करना आवश्यक है । देश की आर्थिक राजधानी मुंबई सहित इसके निकटवर्ती क्षेत्र में लाखों लोग रोजगार के लिए कोयला राजधानी धनबाद एवं निकटवर्ती क्षेत्र से जाते हैं । धनबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस (एलटीटी) कोयलानगरी सुपरफास्ट एक्सप्रेस की अति आवश्यकता है । वर्तमान में हावड़ा-सीएसएमटी मेल एवं रांची एलटीटी साप्ताहिक एक्सप्रेस (गोमो होकर) इस मार्ग पर सेवा देने वाली कुछ रेलगाड़ियां हैं, जिसमें धनबाद मे रिमोट लोकेशन कोटा के कारण धनबाद या गोमोह में अक्सर सीट उपलब्धता सीमित होती है । पूर्व मध्य रेलवे ने धनबाद से नासिक रोड तक रांची गरीब रथ के पुराने रैक से एक स्पेशल ट्रेन चलाई पर, नासिक रोड तक चलाने के कारण मेरे लोकसभा क्षेत्र के यात्रियों को मुंबई की कनेक्टिंग ट्रेन नहीं मिलने से लोग ब्रेक जर्नी करने पर मजबूर है एवं इस ट्रेन की रिटर्न जर्नी में भी अपेक्षानुसार बुकिंग नहीं हो रही है ।

अतः अनुरोध है कि धनबाद से कतरासगढ़, चंद्रपूरा, बरकाकाना, डाल्टोनगंज, सिंगरौली, भुसावल होते हुए नासिक रोड तक चलने वाली 03397/98 गरीब रथ स्पेशल को नियमित करते हुए नॉर्मल एलएचबी कोच काम्पज़िशन के साथ एलटीटी मुंबई तक विस्तार किया जाए, ताकि सभी श्रेणी यथा एसी, स्लीपर एवं जनरल श्रेणी के यात्री अपनी सुविधानुसार यात्रा कर सकें एवं ट्रेन मे नॉर्मल एलएचबी कोच काम्पज़िशन होने के कारण जनरल कोच में गरीब व्यक्ति भी यात्रा कर सके ।

धनबाद से बेंगलुरु तक केल कैपिटल सुपरफास्ट एक्सप्रेस का परिचालन मेरे लोकसभा क्षेत्र के नागरिकों की पुरानी मांग है । धनबाद एसएमवीटी (सर एम. विश्वेश्वरैया टर्मिनल) ट्रेन के महत्व को कई प्रमुख बिंदुओं द्वारा रेखांकित किया जा सकता है । यह ट्रेन झारखंड के एक महत्वपूर्ण औद्योगिक शहर धनबाद को भारत के एक प्रमुख शैक्षणिक और तकनीकी केंद्र बेंगलुरु से जोड़ेगी । बेंगलुरु में पेशेवर, छात्रों और कामगारों सहित अन्य लोगों की आवाजाही को सुगम बनाने के लिए इस ट्रेन की आवश्यकता बहुत महत्वपूर्ण है । धनबाद और बेंगलुरु के बीच सीधे संपर्क का अभाव वर्षों से रहा है, जिससे यात्रा में असुविधा होती है । इस ट्रेन के माध्यम से यह दूरी कम होगी और लोगों को अधिक सुविधा प्राप्त होगी । साथ ही धनबाद से चलकर भगवान बालाजी का तिरुपति में दर्शन करने जाने हेतु आज कोई ट्रेन नहीं है । वर्तमान में तिरुपति जाने वाले श्रद्धालु गाड़ी संख्या 13351/52 से गुड्डूर तक जाते हैं, जो तिरुपति से लगभग 98 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है । सामान के साथ यह ब्रेक यात्रा अत्यंत कठिन हो जाती है, जो कि वृद्धों के लिए और भी कष्टकारी हो जाता है । इस ट्रेन के चलने से तिरुपति धनबाद से सीधे तौर पर जुड़ जाएगा ।

धनबाद एवं हजारीबाग, उत्तरी छोटानागपुर प्रमंडल के दो महत्वपूर्ण नगर हैं, जिनकी प्रशासनिक, व्यापारिक एवं सामाजिक गतिविधियों में महत्वपूर्ण भूमिका है । वर्तमान में धनबाद से हजारीबाग तक की यात्रा करने वाले नागरिकों को अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, क्योंकि यह यात्रा पूरी तरह से बसों पर निर्भर है । बस सेवाएं महंगी होती हैं और उनका समय भी अनियमित होता है, जिससे नागरिकों को काफी असुविधा होती है । धनबाद, गोमो और आसपास के क्षेत्रों के नागरिकों को प्रशासनिक कार्यों के लिए अक्सर हजारीबाग जाना पड़ता है, लेकिन वर्तमान परिवहन व्यवस्था के चलते उन्हें या तो महंगे बस के माध्यम से या फिर पहले कोडरमा तक ट्रेन से यात्रा करनी होती है और फिर बस के द्वारा हजारीबाग पहुंचना होता है । अतः महोदय से विनम्र अनुरोध है कि धनबाद से हजारीबाग,

बरकाकाना, मेसरा होते हुए रांची तक मेमो ट्रेन सेवा की शुरुआत की जाए, जिससे नागरिकों को प्रशासनिक कार्यों, व्यापारिक गतिविधियों और सामाजिक कार्यक्रमों में भाग लेने के लिए बेहतर परिवहन सुविधा मिल सके।

धनबाद से आरा जंक्शन तक आज कोई भी सीधी ट्रेन सेवा उपलब्ध नहीं है। इस कारण लाखों यात्रियों को पटना जाकर गाड़ी बदलनी पड़ती है। इस वजह से बुजुर्गों, महिलाओं को विशेषकर तकलीफ होती है। भोजपुर, विक्रमगंज पिरो के बहुत लोग व्यापार एवं आजीविका के लिए धनबाद में निवास करते हैं, जिन्हें विवाह एवं पर्व त्योहार में सीधी ट्रेन सेवा न होने से समस्या होती है। अतः गंगा दामोदर एक्सप्रेस की तर्ज पर गया सासाराम पिरो होते हुए धनबाद-आरा रात्रि ट्रेन चलाई जाए।

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

धनबाद-आसनसोल मेमू 63552 (डाउन)/63551 (अप) धनबाद से वर्धमान एवं वर्धमान से धनबाद (प्रतिदिन)। आसनसोल-भोजपूरी मेमू 53522 (डाउन)/53521 (अप) आसनसोल से भोजपूरी एवं भोजपूरी से आसनसोल (प्रतिदिन)। जनहित को ध्यान में रखते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद में उक्त दोनों ट्रेनों का संचालन पुनः जल्द से जल्द स्थापित किया जाए।

धनबाद के अंतर्गत थापर नगर रेलवे स्टेशन पर कोरोना काल के पूर्व जिन ट्रेनों का ठहराव हुआ करता था, परंतु कोरोना काल के दौरान इन ट्रेनों को थापर नगर रेलवे स्टेशन पर ठहराव अस्थायी रूप से बंद कर दिया गया था, जो कि वर्तमान में भी बाधित है। निम्नलिखित ट्रेनों का थापर नगर रेलवे स्टेशन पर ठहराव होने से थापर नगर एवं आसपास के क्षेत्र से रेल यात्रा करने वाले यात्रियों को काफी सुविधा होगी। देवघर-रांची/दुमका-रांची इंटरसिटी (13319/13320) (18619/18620), कोलफील्ड एक्सप्रेस 12339/12340, ब्लैक डायमंड एक्सप्रेस 22387/22388. थापर नगर रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त ट्रेनों का ठहराव कराने की कृपा करें, जिससे जनता को रेल सुविधाओं का लाभ मिल सके।

धनबाद लोकसभा के अंतर्गत कालूबथान रेलवे स्टेशन पर कोरोना काल से पूर्व निम्नलिखित ट्रेनों का ठहराव हुआ करता था, परंतु कोरोना काल के दौरान महामारी को देखते हुए इन ट्रेनों का उक्त रेलवे स्टेशन पर ठहराव अस्थायी रूप से बंद कर दिया गया था, जो अभी भी बाधित है। यदि निम्नलिखित ट्रेनों का कालूबथान रेलवे स्टेशन पर ठहराव हो जाए, तो कालूबथान एवं आसपास के क्षेत्र से रेल यात्रा करने वाले यात्रियों को काफी सुविधा प्राप्त होगी। देवघर-रांची इंटरसिटी (13319/13320) (18619/18620), कोलफील्ड एक्सप्रेस (12339/12340), कालूबथान रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त दोनों ट्रेनों का ठहराव कराने की कृपा करें।

धनबाद लोकसभा के अंतर्गत कुमारधूबी रेलवे स्टेशन पर कोरोना काल से पूर्व निम्नलिखित ट्रेनों का ठहराव हुआ करता था, परंतु कोरोना महामारी के दौरान इन ट्रेनों का कुमारधूबी रेलवे स्टेशन पर अस्थायी रूप से ठहराव बंद कर दिया गया है, जो अभी तक बाधित है। मुंबई मेल (12321/12322), धनबाद -पटना इंटरसिटी एक्सप्रेस (13331/13332), गोमो-आसनसोल ईएमयू (03542/03543), वनांचल-एक्सप्रेस (13403/13404), कुमारधूबी रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त सभी ट्रेनों का ठहराव जल्द से जल्द करने की कृपा करें।

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

काफी परेशानी होती है। अतः निवेदन है की श्रद्धालुओं एवं ग्रामीणों के सुगम आवागमन हेतु धनबाद-चन्द्रपुरा रेलखंड के 20वें किलोमीटर में अवस्थित उक्त अंडरपास का पुनर्निर्माण करवाया जाए, जिससे की बड़ी चार पहिया वाली गाड़ियां वहां से गुजर सकें।

दक्षिण पूर्व रेलवे के आद्रा मंडल अंतर्गत मालकेरा (MLQ) महुदा (MHQ) खंड स्थित लेवल क्रॉसिंग AM50-AM51 के बीच ओवरब्रिज की मांग वर्षों से की जा रही है। रेलवे द्वारा अंडरब्रिज का प्रस्ताव लाया गया था, जिसको ग्रामीणों ने पुरजोर विरोध भी किया था। ग्रामीणों द्वारा चयनित स्थल पर ओवरब्रिज का निर्माण सुगम एवं कम लागत का होगा, जो आपके स्तर पर विचाराधीन एवं निर्णय योग्य है। अतः सरकार से आग्रह है कि जनहित को ध्यान में रखकर दक्षिण पूर्व रेलवे के आद्रा मंडल अंतर्गत मालकेरा (MLQ) महुदा (MHQ) खंड पर लेवल क्रॉसिंग AM50 एवं AM51 के बीच प्रस्तावित अंडरब्रिज को निरस्त कर ओवरब्रिज के निर्माण का निर्देश दिया जाए।

इसके साथ-साथ मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित कुछ अन्य प्रमुख मांगों की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

कुसुण्डा रेलवे फाटक से जोनल ट्रेनिंग स्कूल भूली होते हुए बासेपुर तक सड़क निर्माण हेतु एनओसी दी जाए। धनबाद रेलवे स्टेशन दक्षिणी भाग पुराना बाजार अंडरब्रिज से स्टेशन तक सड़क का जिर्णोद्धार करवाया जाए। धनबाद रेलवे स्टेशन दक्षिणी भाग से झरिया पुल तक खाली पड़े स्थल पर पार्किंग एवं दुकान बनाकर आवंटित किया जाए। धनबाद रेल मंडल अन्तर्गत रेलवे के आवासीय परिसर की नियमित साफ-सफाई हेतु जर्जर आवासों की मरम्मत को सुनिश्चित किया जाए। धनबाद रेलवे अस्पताल को सुपर स्पेशलिटी अस्पताल में परिवर्तित किया जाए। धनबाद के लिए आपालकालीन कोटा में वृद्धि की जाए। साथ ही जिन ट्रेनों में कोटा नहीं है, उसमें कोटा उपलब्ध कराया जाए। धनबाद रेलवे स्टेशन पर स्थित रिटायरिंग रूम एवं डॉरमेट्री को उच्च स्तरीय एवं अधुनिक सुविधा युक्त बनाया जाए। धनबाद चन्द्रपुरा सवारी गाड़ी 03331-32 का फेरा बढ़ाते हुए नियमित परिचालन किया जाए।

मैं आशा करता हूं की माननीय रेल मंत्री जी मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित रेलवे की मांगों पर विचार करते हुए बजटीय प्रावधान कर, उन्हें जल्द से जल्द पूरा करेंगे, जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद की जनता रेलवे की सुविधाओं का लाभ ले सके।

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): I with immense gratitude to commend the visionary leadership of Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modi ji and Hon'ble Chief Minister of Andhra Pradesh Shri N. Chandrababu Naidu garu for their unwavering commitment to the development of Indian Railways. The remarkable increase in railway budget allocation-from Rs. 68,018 crore in 2019-20 to a staggering Rs. 2,55,445 crore in 2025-26-reflects the bold and decisive approach of this double-engine government. This 275% surge is not just a number, it is a testament to the relentless efforts of the Modi government in modernizing our railway infrastructure and making it truly future-ready.

The approval of the South Coast Railway Zone and the Amaravati Railway Line marks a historic milestone for Andhra Pradesh. These projects will serve as catalysts for economic growth, significantly boosting industrial and agricultural activities while strengthening connectivity between major cities and ports. The double-engine government has ensured that Andhra Pradesh gets the long-overdue attention it deserves, unlocking new opportunities for trade, investment, and employment.

I would like to highlight the government's unparalleled focus on transforming Indian Railways into a world-class entity, in line with the vision of Atmanirbhar and Viksit Bharat. The record capital expenditure

of Rs. 2,62,200 crore allocated to Railways in the Union Budget 2024-25 represents a significant increase from Rs. 2,40,200 crore in 2023-24 and an even more substantial rise from Rs. 28,174 crore in 2013-14. This commitment underscores the government's resolve to modernize the railway sector, drive economic growth, and enhance connectivity.

Under the leadership of Prime Minister Narendra Modi ji, railway infrastructure development in Andhra Pradesh has been prioritized. The Rs. 2,245 crore Amaravati Railway Line will establish crucial connectivity to major cities like Hyderabad, Chennai, and Kolkata, while providing vital access to key ports, including Machilipatnam, Kakinada, and Krishnapatnam. These projects will boost trade and logistics, significantly enhancing the state's economic prospects. Additionally, Chief Minister N Chandrababu Naidu garu has demonstrated exceptional leadership in fast-tracking these railway projects. In just four months since the formation of the government, he has set up a dedicated task force to address land acquisition challenges and ensure timely project completion. Land acquisition for crucial lines, such as the Kotipalli-Narsapur line and the Renigunta-Gudur third line, is set to be completed within four months. Furthermore, Rs. 20 crore has been approved for acquiring land for the Nadikudi-Srikalahasti route, while the Kadapa-Bengaluru line is being reassessed for alignment changes.

The passage of the Railways Amendment Bill 2024 is another commendable step by this government. By empowering the Railway Board with greater autonomy, the Bill lays the foundation for a railway sector that is more responsive, accountable, and aligned with the demands of a rapidly evolving economy. It ensures that Indian Railways is future-ready and capable of meeting the challenges ahead with agility and effectiveness.

Moving to the concerns of my constituency, Narasaraopet, I am grateful for the Union Government's decision to extend the benefits of the Amrit Bharat Station Scheme to six railway stations in Palnadu. This initiative will modernize these stations and enhance passenger facilities. The Nadikudi-Srikalahasti railway project will drive industrial growth in the drought-prone regions of Palnadu and Prakasam, facilitating freight transport in this mineral-rich belt.

However, certain issues require urgent attention. The doubling of the Guntur-Bibinagar railway line, though approved, is yet to be implemented. I request the Ministry to expedite this project to improve connectivity and economic opportunities. Additionally, I urge the government to consider extending the Vijayawada-Bangalore Vande Bharat Express to Guntur via Narasaraopet, ensuring better connectivity for our people.

Furthermore, I have made representations to the Ministry of Railways and South Central Railways to introduce new train services, extend existing ones, and provide halts at stations in Palnadu, which will significantly benefit the region. The introduction of MMTS Train services with metro-like standards in high-population areas will address the growing demand for efficient public transportation. Several train stoppages were discontinued during the COVID-19 pandemic, and I strongly urge their restoration to enhance transportation facilities for passengers in the region. In particular, trains such as the Narsapur-Secunderabad Express and the Repalle-Secunderabad Delta Express no longer halt in Palnadu. I request the

reinstatement of these stoppages to improve connectivity and address the commuting needs of the local population.

I also urge the Ministry to focus on improving station amenities, such as TIB and CIB displays, drinking water facilities, washrooms, parking facilities, platform shed extensions, and the conversion of 24 railway underbridges (RuBs) into railway overbridges (RoBs). The proposal to expedite the conversion of these proposed RuBs into RoBs in the Palnadu district should be prioritized and expedited. These are critical to improving passenger comfort and overall railway efficiency in my constituency.

the National Rail Plan's ambitious goal to increase the share of freight traffic by rail from 27% to 45% by 2030 is a crucial step toward transforming India's rail infrastructure and economy. However, to achieve this target, the focus must be on improving infrastructure and diversifying the types of goods transported by rail. The construction of Dedicated Freight Corridors (DFCs) on key routes has already shown tangible benefits, reducing commodity prices and contributing to revenue growth.

Yet, Indian Railways must reduce its dependence on coal, which currently accounts for 50% of freight volumes and revenue. With the global shift toward sustainable energy, coal's dominance is likely to decline. Therefore, it is vital to expand the range of freight offerings, including agricultural products, intermodal cargo, and consumer goods. Anantapur, the "Fruit Bowl of Andhra Pradesh," had the first Kisan Rail of South India, connecting it to New Delhi. Unfortunately, this service was discontinued during COVID-19. I urge the Ministry to reinstate the Kisan Rail services in Andhra Pradesh and reintroduce the 50% transportation subsidy on fruits and vegetables.

The redevelopment of railway stations under the Amrit Bharat Stations Scheme is commendable. However, I urge the government to accelerate this process by involving private players through Public-Private Partnerships (PPP). Such collaborations will not only enhance infrastructure but also make the railway system more efficient and future-ready.

Lastly, I request the Honourable Minister to reinstate the railway concession for senior citizens, which was suspended during the COVID-19 lockdown. Before its suspension, around 12 crore senior citizen passengers benefited from this concession in 2019-20. Given that the pandemic crisis has passed, restoring this concession would be a compassionate step towards making rail travel more accessible for the elderly.

I strongly urge the Ministry to consider the proposals and recommendations put forth. I commend the government for this budget and the steps taken toward building a modern, efficient, and accessible railway network that will serve the needs of our people, support economic development, and contribute to a prosperous India.

Under the able leadership of PM Modi ji and CM Chandrababu Naidu garu, the double-engine government is scripting a new chapter of progress, ensuring Andhra Pradesh remains a key driver of India's economic growth. Let us move forward with this vision, making Indian Railways not just the backbone of our nation's development but a symbol of world-class infrastructure and efficiency.

Thank you.

***m45 डॉ. बच्छाव शोभा दिनेश (धुले) :** मैं रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान मांगों पर अपने विचार रखता हूँ। मैं पार्टी नेतृत्व का भी धन्यवाद करना चाहूंगी। मैं रेल मंत्रालय से संबंधित कुछ मुद्दे प्रस्तुत करना चाहूंगी।

रेलवे की कुल आंतरिक आय का 60 परसेंट से अधिक हिस्सा माल भाड़े की आय से प्राप्त होता है। वर्ष 2022 में, रेलवे ने 2027 तक 3,000 मिलियन टन (MT) माल परिवहन का लक्ष्य निर्धारित किया था, जो 2022-23 के स्तर (1,509 मिलियन टन) का लगभग दोगुना है। बाद में इस लक्ष्य की समय-सीमा को बढ़ाकर 2030 कर दिया गया। इस लक्ष्य को 2030-31 तक प्राप्त करने के लिए रेलवे के माल यातायात को 9 परसेंट की वार्षिक वृद्धि दर से बढ़ाना आवश्यक होगा। हालांकि, वर्तमान में वार्षिक वृद्धि दर लगभग 4 परसेंट है, जो आवश्यक दर के आधे से भी कम है। राष्ट्रीय रेल योजना, 2020 (NRP) ने उल्लेख किया था कि क्षमता में अपर्याप्त निवेश के कारण उच्च मांग वाले मार्गों पर भारी भीड़भाड़ देखी जा रही है - 80 परसेंट उच्च घनत्व वाले नेटवर्क मार्गों और 48 परसेंट उच्च उपयोग वाले नेटवर्क मार्गों पर क्षमता उपयोग 100 परसेंट से अधिक दर्ज किया गया है। NRP ने यह भी बताया कि मालगाड़ियों की औसत गति कम है। वर्ष 2022-23 में, भारत में मालगाड़ियों की औसत गति 30 किलोमीटर प्रति घंटा थी, जबकि एक दशक पहले, 2012-13 में यह गति 26 किलोमीटर प्रति घंटा थी। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि रेलवे की अधिकांश आंतरिक आय माल यातायात से आती है, मंत्रालय को महत्वपूर्ण माल परिवहन मार्गों पर भीड़भाड़ और मालगाड़ियों की धीमी औसत गति जैसी समस्याओं का समाधान करने की आवश्यकता है।

रेलवे के संदर्भ में, दुर्घटनाओं में हुई भारी वृद्धि और उससे होने वाली मौतों व चोटों का मुद्दा उठाना आवश्यक है, जैसे कि बालासोर और कंचनजंघा दुर्घटनाएं, और पिछले दो वर्षों में हुई कई अन्य घटनाएं। ये घटनाएं रेलवे में सुरक्षा बढ़ाने की आवश्यकता को उजागर करती हैं। पूरे भारत में स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली 'कवच' (Kavach) की तैनाती इन टकरावों को रोकने की दिशा में सबसे महत्वपूर्ण कदम हो सकता है। सरकार ने दावा किया था कि वर्ष 2022-23 में 2000 किलोमीटर रेलवे ट्रैक पर 'कवच' प्रणाली स्थापित की जाएगी। हालांकि, अब मार्च 2025 में, दो साल से अधिक समय बीत जाने के बावजूद, यह कहने में अत्यंत दुख होता है कि केवल 1500 किलोमीटर से भी कम क्षेत्र में 'कवच' प्रणाली स्थापित की गई है। रेलवे के कुल 72,000 किलोमीटर के ट्रैक नेटवर्क की तुलना में, यह कुल ट्रैक का मात्र 3 परसेंट भी नहीं है। महोदय, 'कवच' प्रणाली लगाने की लागत लगभग 50 लाख रुपये प्रति किलोमीटर और 80 लाख रुपये प्रति लोकोमोटिव है। इसका अर्थ है कि 2000 किलोमीटर में 'कवच' प्रणाली लगाने के लिए लगभग 1 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है, जिसमें प्रति लोकोमोटिव लागत शामिल नहीं है। फिर भी, दिसंबर 2024 तक 'कवच' कार्यों पर खर्च की गई राशि मात्र 1,547 करोड़ रुपये है, जो आवश्यक धनराशि का 2 परसेंट भी नहीं है। यह देखते हुए कि 'कवच' एक स्वदेशी प्रणाली है, जो भारत में निर्मित और विपणन की जाती है, इसके लिए इतनी कम धनराशि क्यों आवंटित की जा रही है? क्या भारत का आम नागरिक, जो अपनी रोज़मर्रा की यात्रा के लिए रेलवे पर निर्भर करता है, सुरक्षित और विश्वसनीय परिवहन प्रणाली का हकदार नहीं है?

इतना ही नहीं, सरकार ने यह दिखा दिया है कि वे और जनता की सुरक्षा के प्रति उदासीन हैं, क्योंकि उन्होंने रेलवे में सुरक्षा कार्यों के लिए धनराशि में कटौती कर दी है। भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक (CAG) की 2022 की ऑडिट रिपोर्ट में यह देखा गया कि रेलवे, अपनी आंतरिक आय के माध्यम से राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (RRSK) को वित्तपोषित करने में विफल रही है, क्योंकि राजस्व अधिशेष (Revenue Surplus) अपर्याप्त रहा है। वर्ष 2019-20 में, जहां 5,000 करोड़ रुपये का वित्तपोषण आवश्यक था, वहां केवल 201 करोड़ रुपये ही इस कोष में स्थानांतरित किया गया। यह कुल राशि का मात्र 4 परसेंट है। वर्ष 2021 से 2025 के बीच, रेलवे संसाधनों से राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (RRSK) के लिए 9,800 करोड़ रुपये का बजट निर्धारित किया गया था, लेकिन वास्तव में इस कोष में 5,000 करोड़ रुपये से भी कम राशि हस्तांतरित की गई। वर्ष 2017-18 से 2022-23 तक, रेलवे के एक अन्य सुरक्षा कोष हास निधि (Depreciation Reserve Fund - DRF) के लिए कुल 9,600 करोड़ रुपये का बजट निर्धारित किया गया था। लेकिन रेलवे ने इस कोष से मात्र 3,140 करोड़ रुपये खर्च किए, जो कि कुल निर्धारित राशि का एक-तिहाई से

भी कम है। संपत्तियों के मूल्यहास (Asset Depreciation) के लिए अपर्याप्त बजट आवंटन के कारण संपत्ति प्रतिस्थापन कार्यों (Asset Replacement Works) में भारी देरी हुई है, जिसका अनुमानित मूल्य मार्च 2022 तक 34,319 करोड़ रुपये है (CAG के अनुसार)। बचपन से हम सुनते आए हैं- "समय पर किया गया एक टांका, नौ टांकों को बचाता है"। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करती हूँ कि रेलवे के सुरक्षा कार्यों को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाए।

रेलवे भारत की जीवनरेखा है। यह केवल लोगों को जोड़ने का माध्यम ही नहीं है, बल्कि देशभर में हजारों लोगों को रोजगार प्रदान करने में भी इसकी महत्वपूर्ण भूमिका है। मैं उन लाखों रेलवे कर्मचारियों का धन्यवाद करना चाहूंगी, जो मिलकर कार्य करते हैं और देश में रेलवे के संचालन को संभव बनाते हैं। रेलवे कर्मचारियों की सुरक्षा एक और महत्वपूर्ण विषय है। मैं इस सदन को नवंबर 2024 में हुई दुर्भाग्यपूर्ण घटना की याद दिलाना चाहूंगी, जिसमें अमर कुमार राव नामक एक गरीब और मेहनती कुली की एक शंटिंग ऑपरेशन के दौरान मौत हो गई थी। भले ही ज्यादातर लोग इस घटना को भूल गए हों, लेकिन मैं इसे नहीं भूली हूँ। अमर राव बस अपना काम कर रहे थे। वह दो कोचों के बीच कपलिंग खोलने का प्रयास कर रहे थे, तभी अचानक ट्रेन ने रिवर्स चलना शुरू कर दिया और वह दो डिब्बों के बीच कुचल गए। मुझे पूछना है कि जब आज के युग में कपलिंग-डीकपलिंग (Coupling-Decoupling) के लिए सुरक्षित और स्वचालित तकनीक उपलब्ध है, तो सरकार अब भी मैनुअल अनकपलिंग प्रक्रिया का उपयोग क्यों कर रही है? मैं सरकार से अनुरोध करती हूँ कि मैनुअल कपलिंग प्रक्रिया को समाप्त कर इसे पूरी तरह से यंत्रीकृत (mechanised) किया जाए। इस देश के श्रमिक सुरक्षित कार्य प्रणालियों के हकदार हैं।

गरीब और जरूरतमंद यात्रियों के प्रति मंत्रालय की उपेक्षा गंभीर चिंता का विषय है। मार्च 2020 में, कोविड प्रोटोकॉल के मद्देनजर वरिष्ठ नागरिकों को दी जाने वाली रियायत वापस ले ली गई थी। वर्ष 2022 में 17वीं लोकसभा की रेलवे पर स्थायी समिति ने अपनी 12वीं रिपोर्ट में सिफारिश की थी कि मंत्रालय को कम से कम स्लीपर क्लास और तृतीय एसी में वरिष्ठ नागरिकों के लिए रियायत बहाल करने पर पुनर्विचार करना चाहिए, ताकि वास्तव में जरूरतमंद वरिष्ठ नागरिक इस सुविधा का लाभ उठा सकें। विभिन्न सांसदों ने इस मुद्दे को उठाया है। मैं आग्रह करती हूँ कि वरिष्ठ नागरिकों के लिए रियायत को पुनः शुरू किया जाए।

अक्टूबर 2020 में, रेलवे बोर्ड के तत्कालीन अध्यक्ष ने घोषणा की थी कि सरकार ने सभी मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों से नॉन-एयरकंडीशन (नॉन-एसी) डिब्बों को चरणबद्ध तरीके से हटाने का कार्य शुरू कर दिया है। हालांकि, गैर-एसी डिब्बों को हटाने की दिशा में बहुत कम प्रगति दिखाई देती है। इस सरकार द्वारा गरीब रथ ट्रेनों की उपेक्षा चिंताजनक है, क्योंकि ये ट्रेनें भारत के लोगों को सस्ती, आरामदायक, सुरक्षित और सम्मानजनक यात्रा का विकल्प प्रदान करती थीं। इसके विपरीत, सरकार का अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनों पर ध्यान केंद्रित करना चिंता का विषय है, क्योंकि ये ट्रेनें अधिकतम 130 किमी/घंटा की गति तक चल सकती हैं, फिर भी इनमें कई गैर-एसी डिब्बे शामिल हैं। यह स्वयं सरकार के अनुसार यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा के लिए एक गंभीर जोखिम है।

अंत में, मैं सरकार से अनुरोध करती हूँ कि वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र धुले में चलने वाली ट्रेनों के मार्गों और ठहराव से संबंधित कई महत्वपूर्ण अनुरोधों पर विचार करे। सबसे पहले, धुले (बोरविहिर)-नरडाना रेलवे लाइन को 31.01.2019 को स्वीकृति दी गई थी। हालांकि, इस परियोजना की प्रगति बहुत धीमी है। स्थानीय निवासी लंबे समय से इस वादे के तहत दी जाने वाली बुनियादी सुविधाओं की प्रतीक्षा कर रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि वे इस परियोजना की वर्तमान स्थिति के बारे में जानकारी प्रदान करें और इसके कार्य में तेजी लाएं। इस रेलवे लाइन के शीघ्र पूरा होने से इस क्षेत्र में निवास करने वाले करोड़ों लोगों के सामाजिक-आर्थिक कल्याण को बहुत बल मिलेगा। दूसरे, मुंबई-नागपुर हाई स्पीड रेल परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (DPR) वर्ष 2023 में प्रस्तुत की गई थी, लेकिन मंत्रालय की मंजूरी अभी भी लंबित है। इस स्वीकृति में देरी क्यों हो रही है? यदि कोई समस्या है तो उसे जल्द से जल्द सुलझाया जाना चाहिए। तीसरे, सरकार ने इंदौर और मनमाड़ के बीच एक नई रेलवे लाइन का प्रस्ताव दिया है।

मैं मंत्रालय से अनुरोध करती हूँ कि वह इस परियोजना के लिए डीपीआर तैयार करे और उसे जारी करे, ताकि कार्य शीघ्र आरंभ किया जा सके। ट्रेनों के ठहराव, नई ट्रेनों के संचालन या पुलों के निर्माण से संबंधित किसी भी अतिरिक्त मांग को यहां जोड़ा जा सकता है। धन्यवाद। जय हिंद। जय महाराष्ट्र।

SHRI B. Y. RAGHAVENDRA (SHIMOGA): I highlight the remarkable progress of Indian Railways over the last decade and how this year's budget is taking it in the right direction. The Railway Budget 2025-26 is not just about numbers; it is about growth, connectivity, and a vision for a stronger, more inclusive India. Under the leadership of Prime Minister Narendra Modi Ji, Indian Railways has undergone historic changes. What was once an outdated system is now a modern, safe, and high-speed network, driving our economy forward.

A Decade of Progress in Indian Railways: Since 2014, we have worked to make Indian Railways a symbol of development and opportunity. Today, close to 95% of broad-gauge tracks are electrified. New tracks are being laid at 150 km per year, up from just 113 km before 2014. The Indian Railways is currently running around 136 Vande Bharat Express train services across the country. But this progress is not just about infrastructure—it is about empowering people. Railways have created lakhs of jobs, improved business logistics, and made travel affordable and comfortable, especially for lower-income groups.

Railway Budget 2025-26: A Vision for Growth. This year's budget sets new records in investment and expansion:

Rs. 2,65,200 crore Railways. Highest-ever capital allocation for Indian Railways

200 new Vande Bharat trains for faster travel.

100 Amrit Bharat trains for affordable long-distance journeys.

17,500 new non-AC general coaches for the common people.

Rs.1,16,514 crore for safety, ensuring secure journeys.

Freight expansion to help farmers, businesses, and entrepreneurs transport goods faster and at lower costs.

Strengthening Railways in Karnataka. Karnataka is receiving Rs. 7,564 crore this year, showing the government's commitment to railway development:

1,652 km of new railway tracks added since 2014 more than the total railway network of Sri Lanka! 96.5% electrification completed, making travel smoother and more efficient. Kavach safety system being deployed across 1,672 route km to enhance security. Demand for grants regarding Budget 2025

I would like to bring the kind attention of the Hon'ble Railway Minister to some important railway proposals that are crucial for the people of my constituency and the surrounding regions. These proposals will improve connectivity, boost economic growth, and provide better travel facilities for passengers. Bhadravathi is home to Visvesvaraya Iron & Steel Plant (VISL), Mysore Paper Mill, and the industrial hub

of Machenahalli. The Government of India has taken steps to revive VISL by approving a mining plan and reserving 150 acres of iron ore land.

A new railway line from Bhadravathi to Chickjajur via Channagiri (80 km) will improve connectivity for passengers and help in transporting mining goods from Sandur to Bhadravathi in the future. I request the Hon'ble Minister to sanction this railway line at the earliest.

Many people from Sagara and Thalaguppa travel daily for work, education, and pilgrimage. A railway line from Thalaguppa to Hubballi via Siddapura, Sirsi, and Thadasa will provide them with a much-needed travel option. I request the Hon'ble Minister to approve this important project.

Shivamogga and Bhadravathi have a large number of passengers traveling daily for business, education, and pilgrimage.

A direct railway line from Shivamogga to Mangalore via Shringeri, Karkala, and Uppinangadi will save time and improve travel convenience. I urge the Hon'ble Minister to sanction this railway line.

Many people from Shivamogga and Bhadravathi travel daily to Bengaluru for work, business, and education. A Vande Bharat train between Yeshwantpur and Shivamogga will provide a fast and comfortable travel option. I kindly request the Hon'ble Minister to approve this train service.

With the construction of the Shivamogga-Shikaripura-Ranebennur new railway line and the Koteganguru Coaching Depot, train traffic in this section will increase significantly. The Birur-Bangalore railway line doubling is almost complete. Extending it to Shivamogga will reduce delays, improve efficiency, and enhance both passenger and freight movement. I urge the Hon'ble Minister to approve this project at the earliest.

The Mookambika Road Byndoor station is the main railway station for pilgrims visiting the Kollur Sri Mookambika Temple, one of the most sacred places in the country. Several important trains pass through this station without stopping. I request the Hon'ble Minister to provide stoppages for the Vande Bharat train and all express train passing through this station.

Providing stoppages for these trains will save time and reduce unnecessary travel expenses for thousands of devotees.

Train No. 10215/10216 Madgaon-Ernakulam Super Express, currently a weekly service, should be made a daily train and renamed "Mookambika Express", with a stoppage at Mookambika Road Byndoor. KRCL authorities have confirmed there are no obstacles to this proposal. I urge the Hon'ble Minister to approve this request.

Please consider merging Konkan Railway Corporation with Indian Railways.

This will help in bringing in budgetary investments that are essential for infrastructure development.

Byndoor, with its major ports like Gangolli Harbour, Maravanthe Outer Harbour, and fish landing centers in Koderi and Shirur, is a key hub for seafood exports.

A Seafood Park is also planned on 53 acres in Byndoor. With 40+ acres of railway land available.

I urge the Hon'ble Minister to sanction an additional railway line at Mookambika Road Byndoor station to facilitate efficient seafood transportation and boost the local economy.

Hon'ble Speaker Sir, all these proposals are of great importance to the people of my constituency and the surrounding regions. I sincerely urge the Hon'ble Railway Minister to consider these requests and take necessary action at the earliest. Thank you.

SHRI RAJU BISTA (DARJEELING): I join the people of Darjeeling hills, Terai and Dooars in thanking Hon'ble Prime Minister Sh. Narendra Modi ji, and Hon'ble Railway Minister Sh. Ashwini Vaishnaw ji.

For setting an incredible pace for the development of Railway infrastructure in our region, as well as across the nation. Continuing with the development of railway infrastructure in our nation, our Govt is making significant Capital Expenditure

2013-14: Rs 28174 crores only

2025-26: Rs 2.65 Lakh Crores

Increase of 940% in the past 11 years

This year, a significant fund has been earmarked for the safety related activities in the railways. We should take pride in the fact that the Indian Railways is the Greenest Railways in the world. Over 96% broad-gauge network have been electrified

By comparison

USA 1%

United Kingdom 38%

European Union 56%

China electrified 71%

Our Government is modernizing tracks, and we are also modernizing trains

New trains are being introduced Amrit Bharat; Vande Bharat Chair Car; Vande Bharat Sleeper Train; Bharat Gaurav Train;

Stations are being modernized; Amrit Bharat Station Re-development Scheme; 1337 stations across India are being modernized and redeveloped

New Metro Are being Built; Indian Railways are not only connecting people, but they have become one of the world's largest freight transporters

Focus on developing "Dedicated Freight Corridors" is going a long way in enabling faster transfer of goods from one place to another

CM Mamata Banerjee was Railway Minister, but WB is getting 10 times more today, than what CM Mamata ji allocated for WB. A total of 45 projects covering 4660kms at budget 64000cr is being undertaken. FY 2025-26 a record budgetary allocation of Rs 13955cr have been made for Railway Projects in WB. This is three times the total allocation made between 2009-14.

Kolkata Metro

From 1972-2014: only 28kms was constructed, Rs 6000cr spent

From 2014-2024: 38kms have been constructed

Presently 59km metro is under construction in Kolkata at Rs 23000cr

9 Vande Bharat running-3 from Siliguri; Siliguri to Guwahati; Siliguri to Kolkata; Siliguri to Patna

100 stations modernisation under Amrit Bharat Station Scheme - including Siliguri JN, NJP, Alipurduar in North Bengal is being undertaken

NJP Railway Station development - Rs 335cr

Asansol Railway Station development - Rs 431cr work underwat

Sevoke-Rangpo railine - Rs 12000cr project-on the verge of completion. This will connect our Darjeeling and Kalimpong region, and the state of Sikkim with the rail network; This line will have five stations, Rangpo, Malli, Teesta Bazar, Riyang, Sevoke. This line will provide much needed boost to tourism in the Darjeeling, Kalimpong, Sikkim and Dooars region.

Our region being situated in the "Chicken Neck" region of India sees heavy cross border traffic too. We get people from Bhutan, Nepal, Bangladesh who travel through our region. For this, the railway infrastructure and facilities is very important

I have therefore, some demands for our region

In June 2023, the Ministry of Railways had allocated Rs 48cr towards the construction of ROB at Rangapani level crossing. However, due to the delay in granting NOC by the WB Govt, the project was re-set to the Railway board for cost re-estimate. I request the Railway Board to expedite the construction of the ROB at Rangapani. People in Rangapani and nearby areas have patiently waited for this ROB, I request the Hon'ble Minister to intervene.

Due to lack of proper medical facilities in the region, thousands of people from our region travel to Hyderabad, Chennai and Vellore for their medical treatment. Thousands of students who study in the states of Telangana, Andhra Pradesh, Tamil Nadu, Karnataka and Kerala also travel from our region. However, there are no direct trains connecting South Indian cities like Hyderabad, Katpadi (Vellore), Bengaluru,

Chennai, Thiruvananthapuram from our region. Therefore, we request the Government to kindly introduce South Bound train originating from Sevoke/Siliguri

The NF region being located in a critical geography which connects NE India to rest of India, and borders Nepal, Bhutan and Bangladesh attracts a large number of people on a daily basis. Thousands of people from travel to Delhi/NCR for business, study, work. However, the frequency of direct train connection to Delhi is only twice a week. We request for trains frequency to be increased to Daily, instead of once a week

The land of Bhagwan Jagannath is revered by the people from our region

However, even 77-years after Independence, we don't have a train originating from our region, connecting to Bhubaneswar or Puri. I am requesting you to kindly introduce an Vande-Bharat train connecting Siliguri to Puri, and

An Express Train connecting Siliguri to Bhubaneswar. Increasing the number of frequency for Paharia Express (Train No. 15722/15721), which currently operates only once a week between New Jalpaiguri (NJP) and Digha. Increasing its frequency to at least thrice a week is requested

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

I request for keeping Darjeeling Mail origin station at NJP or introduction of New Train from Haldibari instead of extending Darjeeling Mail. Darjeeling Mail is the only train that runs from Siliguri to Sealdah Station (Kolkata) and is a popular train among tourists and travellers. The Name associates the train with the place - extending the station takes away the essence of Darjeeling Mail. Public request for keeping Darjeeling Mail origin station at Siliguri or NJP. The Ministry can easily start a New Train from Haldibari instead of extending Darjeeling Mail. A new train connecting North Bengal to Kolkata, which will originate from Haldibari Railway Station can be started. It can be called "Darjeeling Express"

Opening Rangapani-Bagdogra siding like for public commercial train or laying out a new 6 km line parallel from Rangapani to Bagdogra is necessary

This will ensure that the people from Darjeeling, Kalimpong districts can avail train services and any train from North East India can run smoothly via that 6 km railway route. This will add the flexibility to Indian Railways and provide more lines and options for the trains to be run on. Since, this requires approval and permission from Army, I request the Hon'ble Minister to kindly pursue this with the Ministry of Defence. This will also help in easing rail congestion at NJP

Constructing an NJP Bypass by connecting Ambari Falakata and Siliguri Town to ease congestion. Connecting Ambari-Falakata to Siliguri Town station will greatly reduce the congestion at NJP. This will

also provide more options for train re-routing via Bagdogra, Naxalbari and Adhikari for the ease of passengers in this region

Constructing a new railway line from Bagdogra to Tin Mile Hat via Ghoshpukur, Bidhangar, and Sonapur Hat. The construction of a new line connecting these places will greatly help ease of travel for rail-yatris from across Darjeeling hills, Terai and Dooars. As this will enable easy interchange and strengthen the rail network in the "Chicken Neck" region

Extension of CAPITAL EXPRESS Train No 13245 till Gaya & Starting New Train from Siliguri to Gaya. Presently it starts from NJP and ends at Rajendranagar (Patna). Extension of Capital Express to Gaya will immensely help Buddhist pilgrims from the Darjeeling, Kalimpong Dooars, Sikkim region. Thousands of people from our region visit Buddha Gaya annually, and lack of direct train connecting Siliguri to Gaya acts as a hindrance. Starting a direct train from Siliguri to Gaya is also requested.

Darjeeling Himalayan Railway along with Kalka-Shimla Railway and Nilgiri Mountain Railway and Matheran Hill Railway are specialized meter-gauge trains. These are part of our Heritage.

I am requesting Hon'ble Ashwini ji to establish a Separate Division for preserving these Heritage Rail Lines. Most importantly, these trains require specially trained people to keep them running.

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

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

Numerous posts in DHR, especially those in Tindharey Railway Workshop have remained unfulfilled for long, due to which maintenance of DHR is getting delayed. There is acute staff and manpower shortage in DHR that hampering the proper functioning of the Railway. Requesting the Minister to kindly recruit in these open posts.

Implementation of Rule 18 of the Language Policy of India, "sign Boards of Railway stations should be in regional language, use of language on Railway Information Boards, naming of Railway stations should be in regional languages"

However, local language Nepali is not used. This has become a source of constant grief among the locals. Can the Ministry use sign boards in Nepali language as well?

As DHR is a popular tourist attraction, integration of local culture and traditions through DHR could promote tourism. Encourage engagement of local CSOs, SHGs, and youth for railways works and services, wherever applicable. Increase of CSR activities and community engagement initiative through Railways along Sevoke-Rangpo region. Conclusion: In supporting the Request for Grants from the Railways, Hon'ble Finance Minister Nirmala Sitharaman ji has endeavoured to meet the needs of the Indian Railways.

She has encouraged them to continue serving our beloved motherland with renewed vigour. The Indian Railways will be able to walk the path of progress and development as visualized by our Hon'ble Prime Minister Modi ji. I once again thank Hon'ble Minister Ashwini Vaishnaw ji and congratulate him for the efforts he has put in to transform our railways.

I commend the budget and whole heartedly support the request for grants of the Railways.

DR. T. SUMATHY ALIAS THAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH): The budgetary allocation for Railways is grossly inadequate to execute the infrastructure development, the introduction of new trains, modernization projects, and safety measures. No Focus on Passenger Safety. Despite multiple train accidents over the past year, there were no announcements to improve safety standards, such as the KAVACH safety system. The Finance Minister Nirmala Sitharaman did not announce any new trains or modernization plans for Indian Railways. Though the Finance Minister announced the development of three major railway economic corridors in last year budget, viz 1. Energy, Mineral, and Cement Corridor, 2. Port Connectivity Corridor and 3. High Traffic Density Corridor, very much wanted in as far as the Railway requirements of Tamil Nadu. There were expectations for significant announcements regarding new train services. However, no major announcements were made in the budget regarding new trains. Sir, the budgetary allocation for the Railway projects in Tamil Nadu is inadequate and cannot solve several important issues pertaining to the railways in Tamil Nadu. The people of Tamil Nadu feel they are betrayed by the union government. Tamil Nadu contributes richly for the Central exchequer. But get back a miserly contribution from the union government. Railway is being no exception. Tamil Nadu gets a paltry amount for the execution of Railway projects. I urge the union Government to allocate substantial amount to expedite the completion of all pending projects. The ongoing railway projects in Tamil Nadu need the government's attention and generous funding. Unfortunately the amount allocated in the budget were paltry low and grossly insufficient.

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

1. Tindivanam-Ginjee-Tiruvannamalai;
2. Tindivanam-Nagari;
3. Athipattu-Paththur,
4. Erode-Palani;
5. Chennai-Cuddalore;
6. Madurai Aruppukottai-Thoothukudi;
7. Sriperumbudur-Guduvancheri - Irunkattukottai - Avadi;
8. Morappur-Dharmapuri.
9. The doubling project of Katpadi - Villupuram section.

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

They are,

1. The current status of progress made in the modernisation of eighteen railway stations in the Chennai Division. How much funds are earmarked for each station.
2. How many more stations will be developed under the Amrit Bharat Station Scheme apart from the 15 stations already selected under the Amrit Bharat Station Scheme.
3. The current status of 4.3 km Chennai Egmore Beach fourth line? The total funds ear marked for this project and the amount disbursed and spent so far? The approximate time of completion of the project.
4. Sir, with demand for introduction of new trains getting louder, the infrastructure development at Tambaram terminal for introducing new trains is very important. Whether the Railways have allocated any funds to implement the project and the steps taken to expedite this project? If so the details thereof?
5. Whether the Southern Railway has given in-principle approval for handing over MRTS to CMRL and the merger of the Mass Rapid Transit System (MRTS) with Chennai Metro Rail Limited (CMRL).
6. Is it true that MRTS is reporting Rs 100 crore operational loss every year although the MRTS has a potential capacity of 5 lakh passengers a day. The steps taken by the Railways to expedite the merger of MRTS with CMRL. The funds allocated for the same. The steps taken by the government to protect the interest of the employees of MRTS.
7. The MRTS Phase 2 Project completed between Chennai Beach and Velachery and inaugurated by former Chief Minister M. Karunanidhi in November 2007, was proposed to be extended to the St. Thomas Mount railway station. But the extension project is still pending for a 500-m stretch due to the lackadaisical attitude of the union government in the last 10 years. MRTS Phase 2 project can be completed if only when the portion of track for Chennai Metro Rail Phase-II project which extends from St. Thomas mount and crisscrosses the Adambakkam railway station. The union Government is jeopardizing these two crucial projects by not focusing on the speedy completion of the projects.
8. There is an urgent need for the creation of Fourth Railway terminal in Chennai to cater more train services from and to Chennai. Whether the government is providing financial assistance and support for the development of fourth Railway terminal is not announced in this budget.
9. Whether the Southern Railway has plans to introduce air-conditioned EMUs to boost passenger comfort commuting on suburban sections just like in Mumbai Suburban trains. If so the details thereof and the total number of AC coaches manufactured annually at the Integral Coach Factory (ICF) and how much AC coaches are to be deployed on all four suburban lines.
10. The current status of modernization and Redevelopment of Egmore Railway station and the approximate time by which it will be completed?
11. Whether the Railways is planning to start shuttle trains between Chennai and Kanchipuram and Chennai and Villupuram.
12. I would like the Government to execute redevelopment of Saidapet railway station which is located in the heart of the Chennai City.

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

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

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

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

Laying of a new railway line in the Pudukottai Thanjavur Ariyalur stretch
To introduce Vande Bharat express train between Thanjavur and Chennai Egmore via Kumbakonam and Mayiladuthura

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

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

To extend the Erode Tiruchi express up to Karaikal via Nagapattinam.
To meet the increasing demand the railways must double the production and utility of General Coaches, Sleeper class Coaches, 3AC coaches in all South bound trains.

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

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

To operate an overnight express train between Velankanni and Bengaluru via Tiruvarur and Thanjavur and an early morning express train between Velankanni and Chennai via Tiruvarur.

To operate the Tirupati-Mannargudi Pamani Express, the Ernakulam-Velankanni Express and the Tambaram-Sengottai Express press as daily services.

To expedite modernisation of railway stations in Tamil Nadu under the Amrit Bharat Station Scheme.

To speed up the 4.3 km Chennai Egmore Beach fourth line with adequate funds To fund adequately for the infrastructure development at Tambaram terminal for introducing new trains.

To expedite the Amalgamation of MRTS with Sub-Urban trains and CMRL in Chennai mega city.

To introduce air-conditioned EMUs to boost passenger comfort commuting on suburban sections just like in Mumbai Suburban trains.

To expedite the Modernization and Redevelopment of Egmore Railway station

To start shuttle trains between Chennai - Arakkonam and Chennai ? Kanchipuram.

Indian Railway, is a national transportation system connecting different parts of India through a rail network. It holds the 4th rank in the list of largest Rail Networks of the world. Also the Indian Railway is a source of major income of the Government of India.

It is the largest mode of transport in India preferred by Indians. It connects the destinations of long distances and is quite comfortable.

Ever since the first passenger train in India ran on 16th April 1853 between Bombay and Thane, Indian Railway has come a long way.

The first 3 zones of Indian Railways were Southern, Central and Western Zones introduced in 1951. India got its first fully AC Train in 1956 between Howrah and Delhi.

The website of Indian Railway was launched in 2000 and consequently Indian Railway launched online ticketing and reservation system in 2002.

Undoubtedly Indian Railway is world's 8th largest employer. It has approximately 1.3 Million employees. Along with the employment, the Indian Railway also offers housing, sports, hospitals and other facilities to its employees.

Indian Railway is the largest Rail Network in Asia. Indian Railway has about 8500 Railway Stations all over India. Indian Railway has about 121407 kms. of total route and running tracks in India. Indian Railways runs approximately 11,000 trains per day. The Indian Railway is meant for the welfare of citizens till it is in the control of the government.

This bill seems to be the curtain raiser for the privatization of Railways. This will make Railway profit based but will slowly be out of reach of poor Indian Citizens. There are several distinct disadvantages of privatization of Railways.

The Indian Railway connects every small and large part of India. Privatization of Indian Railway will make it inaccessible in less popular areas because they will generate less profit. The privatization of Indian Railway will give a hike in fares because as it is obvious that the privatized Railway will focus only on profits.

Private firms don't disclose their policies and so it will become impossible to access information about Indian Railway and also it will lack transparency.

The Railways has already stopped some special ticket concession provisions in Indian Railways for Senior citizens, physically Challenged people, freedom fighters etc. This is the further step towards privatization of Railways by the government.

It is no secret that the Indian Railways is in dire need of funds. If the country's rail network is to be truly strengthened and its capacity augmented by increasing the speed of trains and opening dedicated freight corridors, huge investments are needed.

The infrastructure that we see in developed countries was all built by their governments. No private player had either the will or the capacity to do it. Investment in railways is also rewarding.

As per an economic survey conducted by economist Arvind Subramanian, if you invest Rs 1 in the railways, it generates Rs 5 in the economy. The Chinese government invests 11 times more in its infrastructure than India.

There is a proposal of a National Rail Plan, or NRP, for India. It is a 30-year plan from 2021 to 2051, which envisages investments of Rs 38.5 lakh crore. The plan is to create a "future ready" railway system by 2031.

According to the NRP, all freight trains will be privatised by 2031, along with 30 percent of the 750 railway stations. All profit-making AC coaches will also be privatised. Only loss-making second class passenger trains will be left with the Railways.

Interestingly, the private player just has to invest in running the trains. The driver and guards will be from the railways as will be the tracks.

The railways will also maintain the stations, while the bookings will be done by the Indian Railway Catering and Tourism Corporation, or IRCTC, a subsidiary of the Indian Railways. This means the Indian Railways will run only loss-making passenger trains while all profit-making trains will be operated by the private sector. As the profit is only from AC trains, won't the railway losses increase by this? What will the railway earn from privatisation in the first place? It will collect only haulage charges, including fees for using station premises, railway engines, tracks, signals, and overhead electricity as well as driver salaries. The private parties will be free to quote any prices and could resort to dynamic pricing, as happens in the air travel business. If you ask at least what percentage of profit comes back to the public with all the private investment, the answer is that there is no data. It has been proven time and again that the private sector doesn't come forward to invest in infrastructure because it has a long gestation period, and they must wait for profit to arrive. The Indian Railways is driven by a social obligation to provide basic transport facilities to people, and lays the foundation for several small and medium scale economic activities. So privatising the railways means privatizing profit and burdening the public sector with losses.

Women passengers safety and specific facilities:- Safety and security of Women passengers in Railways needs to be given top priority.

There is a need to provide atleast one each all women coach in either General or AC coaches in every train for the single women passengers to travel without any problem. I request the railway minister to depute a police woman in the women coaches.

The cleanliness in trains particularly in toilets needs to be improved and water supply be maintained throughout the journey. In most of the trains water supply is not there after few hours of journey. This makes the toilets unclean and fowl smelling.

As far as the catering services are concerned lot needs to be done. The supply of clean and good food is mandatory in all long distance trains.

The bedsheets and blankets needs to be washed and sterilized before it is being used. There is a report that blankets are washed once in a month. I am sure the Hon'ble Minister of railways will take this matter seriously.

Rail coaches should not become the breeding grounds for harmful germs and bacteria. I request the Hon'ble Minister to give top priority to maintain hygiene and cleanliness in train coaches. Never play with the life of the people.

There are several lacunae in the maintenance of Railway Stations and platforms. This needs to be addressed with utmost care.

Every Railway junction require a rail yatri niwas providing rest rooms at an affordable rates to rail commuters.

Special assistance counters with women helpers must be there to assist Women passengers in every major terminals. Porter services must be regulated and needs to be monitored with caution and care. All railway stations should be provided with CCTV cameras at vantage points to provide 24/7 uninterrupted security and surveillance.

Railway police strength should be increased adequately in proportion to the number of train services and rail commuters.

The budgetary allocation for Southern Railway especially for the Railway ongoing projects in Tamil Nadu in the last 10 years are grossly inadequate to execute the infrastructure development on time.

No Focus on Passenger Safety. Despite multiple train accidents over the past year, there were no announcements to improve safety standards, such as the KAVACH safety system.

Tamil Nadu contributes richly for the Central exchequer. But get back a very less contribution from the union government. The Railways is being no exception. Tamil Nadu gets a paltry amount for the execution of Railway projects. I urge the union Government to allocate substantial amount to expedite the completion of all pending projects.

The railway budgetary allocation to the State of Tamil Nadu in the last 4 years is almost equal to the annual allocation to the State of UP. This continuous neglect of the needs and aspirations of the State has resulted in extreme inconvenience to the people of Tamil Nadu.

Overall the Railways earn very high revenue in Tamil Nadu, but the budgetary allocation is very negligible, that shows the negligence of this region in as far as Budget allocation is concerned. There is no reason why Tamil Nadu being neglected this much though we are the second highest income earning states in the country.

The step motherly treatment of Tamil Nadu and Tamil population by the Union Government stands exposed again in this budget. The people of Tamil Nadu are totally dejected to see such a large scale injustice done in as far as the Railway needs of the State are concerned.

Before I conclude, I would like to record in this august House that Tamil Nadu being the second highest contributor to central exchequer, deserves better and much more. I hope the Hon'ble Prime Minister, Finance Minister and Railway minister will do justice to the people of Tamil Nadu.

Sir, Modernisation of rail signalling systems and upgradation of rail safety measures is the need of the hour

especially since the Balasore rail accident which killed nearly 300 people in 2023. Whether the government has allocated adequate funds for the installation and commissioning of KAVACH Technology in Railways?. If so the details of the funds allocated and the work done in this regard after the Balasore rail accident.

The IRCTC is collecting insurance amount for the purchase of every railway ticket by the passengers. I would like to know from the Hon'ble Minister the total amount collected from the passengers as insurance premium by IRCTC every year and how the government work out the insurance plan for train passengers

At a time when hundreds and thousands of suburban commuters are suffering from poor amenities at railway stations, especially along the Chennai Beach-Tambaram-Chengalpattu section, the announcement that 15 railway stations of the Chennai division would be developed under the Amrit Bharat Station Scheme (ABSS) came as a big relief.

The Station Redevelopment scheme was announced in January 2023 and the work was initiated in March 2023. The Southern Railway had promised to complete the work in six months and appointed a project consultant to monitor the progress of the work. While more than one-and-a-half years have passed, the ABSS project on the Chennai Beach-Tambaram-Chengalpattu corridor is progressing at a snail's pace. The Authorities of Southern Railway should act swiftly to complete the Station Redevelopment works under Amrit Bharat Station Scheme.

The suburban electric train services is the mainstay for millions of commuters to travel with in Chennai and adjoining areas.

The Integral Coach Factory (ICF), which manufactured air-conditioned trains for Mumbai suburban services, has manufactured air-conditioned train set for the Chennai division of Southern Railway.

The 12-car AC coaches, with a passenger capacity of 5,280, have a similarity to Vande Bharat trains. There is an urgent need to manufacture and prolific use of 12-car AC coaches to cater the large volume of people commuting by suburban trains.

Therefore I urge the union government to expedite the Redevelopment works at all 15 railway stations in Chennai division and to introduce the Vande Bharat trains with 12 coaches to cater the people from Greater Chennai and it's adjoining areas.

The new railway line project of 179.28 Km length connecting Chennai and Cuddalore via Mamallapuram, Puducherry is pending for 16 long years.

There was an inordinate delay due to the interference of government of Puducherry and the latest cost of the Project stand at Rs.2670 crore. An outlay of Rs 50 crore has been provided for Financial Year 2023-24. Final Location Survey (FLS) has been taken up on revised alignment.

The idea is to link it to the main line from Beach/Egmore and run express and goods trains.

The line was originally intended to be built from Perungudi along an embankment between OMR and ECR to reach Mamallapuram, then down the coast to Puducherry and Cuddalore. The proposed new railway line will connect Mamallapuram to the rail network and will cut travel time to Puducherry to less than two hours. Now, trains take more than four hours to reach Puducherry via Villupuram. This new

railway line is very important for the people of Tamil Nadu particularly for people of the East Coast Road (ECR) and OMR, is a crucial lifeline project. It is concerning to know that Railways has planned to start the Chennai-Cuddalore railway line from Chengalpattu or Tambaram, instead of Perungudi avoiding the coastal route. This will neglect the welfare of the coastal constituents and will fail to achieve its sole goal of facilitating the train commutation of people live along the ECR and OMR. Therefore I urge the union Government to expedite the construction of the new railway line connecting Chennai and Puduchery as proposed in 2008.

Thank you

DR. PRABHA MALLIKARJUN (DAVANAGERE): I would like express my views on Demand for Grants for the Ministry of Railways for the financial year 2025-26. Indian Railways has long been the lifeline of our nation-connecting people, enabling commerce, and driving economic growth. But today, this proud institution is in deep financial distress. Inefficiency, mismanagement, and lack of planning have pushed our railways to the brink, leaving both passengers and freight users frustrated. The question before us is clear will Indian Railways modernize for the 21st century, or will it collapse under outdated policies and bureaucratic inertia?

In the Central Sector expenditure allocations for critical areas show a concerning trend. Comparing the Revised Estimates (RE) of 2024-25 to the Budget Estimates (BE) of 2025-26, Customer Amenities have been reduced by 6.73%, Road Safety Works at Level Crossings have decreased by 0.56%, and allocations for Road Over/Under Bridges have dropped by 6.34%. At a time when passenger experience and safety should be top priorities, such cuts are unjustifiable.

Meanwhile, Electrification Projects have increased slightly by just 1.27%, and Track Renewals have gone up by a mere 0.57%. These marginal increases fail to address the pressing need for infrastructure improvements. If we truly seek modernization and safety, why do budgetary allocations reflect shifting priorities that undermine these very objectives?

The Railways' internal revenue for 2025-26 is estimated at Rs. 3,02,100 crore, an 8.3% increase over last year. But these figures hide the truth. Railways' own surplus is too small to cover capital expenditure. Every major development-new tracks, station upgrades, and high-speed corridors-is funded not through earnings but through budgetary support and extra-budgetary resources (EBR). If the Railways cannot finance its own growth, can we still call it "self-reliant"?

The reality of railway spending is alarming:

Salaries consume 42% of revenue,

Pensions take 22%,

and lease charges account for 20%.

That means Rs. 69 of every Rs. 100 earned is spent just on salaries and pensions! With lease charges further draining resources, what remains for expansion and modernization? Where is the money for better

services? Where is the vision for a sustainable future?

The Operating Ratio for 2025-26 is projected at 98.4%, meaning the Railways spends Rs. 98.4 for every Rs. 100 it earns. This is barely sustainable. In 2021-22, the Operating Ratio was 107%, meaning the Railways lost money on every rupee earned! Instead of solving this crisis, the government resorts to creative accounting to hide losses. The time for manipulation is over. We need real financial reforms, not budgetary tricks.

Railway Project delays are a chronic issue. On average, railway projects take 5.3 years to complete. A recent audit revealed that 22 out of 39 doubling-track projects exceeded five years, and only two were completed in less than two years. Despite repeated targets and announcements, projects continue to lag behind schedule, with rising costs and missed deadlines becoming the norm.

Railway safety remains a critical concern, with repeated failures exposing serious lapses. As of January 31, 2025, the progress under the Kavach safety system for the installation of trackside equipment stood at only 3,677 RKm out of a total 68,000 RKm network. Despite repeated assurances, safety implementation remains painfully slow. In 2022-23, 48 accidents were reported, while 40 accidents occurred in 2023-24. According to an RTI reply, 313 passengers and four railway employees lost their lives in these 40 train accidents in 2023-24. The horrific stampede at New Delhi Railway Station, which claimed 18 lives and left many injured, is a direct result of the government's mismanagement and negligence. Despite knowing well in advance about the massive influx of pilgrims for the Maha Kumbh Mela in Prayagraj, there was a complete failure to prepare, regulate crowd movement, or deploy additional trains. How many more lives must be lost before the Modi government takes responsibility?

Let me turn to my own Constituency Davanagere, which has long suffered from government neglect in railway infrastructure, with repeated demands for solutions falling on deaf ears. The Fish Market Railway Crossing causes massive congestion, with gates closing every hour for ten minutes. An underpass or overbridge is urgently needed-how long must people wait?

The Ashoka Talkies Link Road remains narrow and chaotic, yet no expansion has been planned. The Lingeshwara Temple Footpath puts pedestrians, including schoolchildren and the elderly, at daily risk due to poor infrastructure. How can a government that claims to care about citizens ignore such basic safety needs?

The Shimoga-Shikaripura-Ranebennur Railway Line was allocated Rs. 990 crore, yet progress is painfully slow. This project was meant to boost the region's economy, will the government ensure when it will be completed or continue making excuses?

The Railway Hospital and School in Harihara remain outdated, with no modernization efforts in sight. Why are smaller cities like Davanagere left behind in development plans?

Indian Railways is in crisis. Mismanagement, delays, outdated infrastructure, and safety lapses have pushed it to the brink. If this continues, our railway system will fall further behind while the world moves ahead.

The people of India do not need more slogans, they demand action. They deserve a modern, efficient, and safe railway network, not one crippled by inefficiency and neglect.

Will the government act, or will it continue to fail? The choice is theirs, but the consequences will be borne by the people.

Thank you.

श्री दिलीप शङ्कीया (दारंग-उदालगुड़ी) : दुनिया के चौथी सबसे बड़ी हमारी रेलवे व्यवस्था देश की रीढ़ और जीवन रेखा है, जोकि देश के आर्थिक विकास में बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है । पिछले 10 वर्षों के दौरान माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के कुशल मार्गदर्शन में भारतीय रेल ने विकास के नए आयाम और कीर्तिमान स्थापित किये हैं ।

एक यूपीए सरकार का शासन काल था, जब रेल में यात्रा करना देश के आम नागरिकों की मजबूरी हुआ करती थी, सुरक्षा और सुविधाओं के नाम पर केवल आश्वासन ही थे, लेकिन आज मोदी सरकार के कार्यकाल में आवागमन को लेकर देश के आम नागरिकों की पहली पसंद भारतीय रेलवे है ।

पिछले 10 वर्षों में भारतीय रेलवे पूरी तरह से आधुनिक, सुरक्षित और सुविधाओं से परिपूर्ण है।

2025-26 बजट में रेल मंत्रालय के लिए बजटीय आवंटन:-

1. मोदी सरकार ने वित्त वर्ष 2025-26 में भारतीय रेलवे के लिए ₹ 2 लाख 65 हजार 200 करोड़ रूपए का आवंटन कर सभी पूर्व रिकॉर्ड तोड़ दिए हैं । इस वित्तीय वर्ष का आवंटन यू.पी.ए सरकार के दौरान मिले 45,900 करोड़ से छह गुना अधिक है ।
2. मोदी सरकार द्वारा निरंतर भारतीय रेलवे का विस्तार करने का कार्य किया गया है । पिछले एक दशक में भारतीय रेलवे में 31,180 किमी. नई पटरियाँ बिछाई गई हैं, जबकि यात्री सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए 'कवच' सुरक्षा प्रणाली को 4,876 किमी. ट्रैक पर कार्यान्वित किया जा चुका है ।
3. वित्त वर्ष 2025-26 के बजट में सिग्नलिंग और टेलीकॉम कार्य के लिए ₹6 हजार 800 करोड़ रूपए का आवंटन किया गया है । इसके अलावा, 200 वंदे भारत और 50 अमृत भारत ट्रेनों को चलाने की योजना बनाई गई है ।
4. इन सभी पूंजीगत निवेशों के बावजूद, भारतीय रेलवे ₹1 लाख 8 हजार करोड़ रूपए के माल भाड़े राजस्व का अनुमान लगा रहा है, जबकि यात्री राजस्व में 13.2% की वृद्धि के साथ 80 हजार करोड़ रूपए तक पहुंचने की उम्मीद है ।
5. माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में रेलवे विस्तार की गति दोगुनी हो गई है । पिछले एक दशक के दौरान 31 हजार 180 किलोमीटर पटरियों का निर्माण कर चालू किया गया है । 2013-14 में प्रतिदिन 4 किलोमीटर ट्रैक बिछाया जाता था, जो अब 2024-25 में बढ़कर लगभग 15 किलोमीटर प्रतिदिन हो गया है ।
6. हर वर्ष लगभग 4,000 किमी नई पटरियाँ जोड़ी जा रही हैं, जो यू.पी.ए शासनकाल की धीमी प्रगति के विपरीत है । नई पटरियों के दैनिक कमीशनिंग की गति भी दोगुनी हो गई है, जिससे तेज कनेक्टिविटी और नेटवर्क दक्षता में सुधार सुनिश्चित हुआ है ।
7. आजादी के बाद से वर्ष 2014 तक भारतीय रेलवे का केवल 21 हजार किमी. ट्रैक का ही विद्युतीकरण हुआ था, लेकिन पिछले 10 वर्षों के दौरान 60 हजार किमी. से ज्यादा का ट्रैक का विद्युतीकरण हो चुका है । जल्द ही भारतीय रेलवे 100 प्रतिशत विद्युतीकरण के लक्ष्य को प्राप्त करने वाला है ।

केन्द्रीय बजट 2025-26 में भारतीय रेलवे द्वारा असम समेत पूर्वोत्तर भारत के लिए 10 हजार 440 करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया है, इसके लिए मैं, माननीय वित्त मंत्री जी व रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ । यू.पी.ए. सरकार के कार्यकाल के दौरान वर्ष 2013-14 में पूर्वोत्तर भारत में रेल विकास के लिए मात्र 260 करोड़ रूपए के लगभग आवंटन किया गया था ।

पूर्वोत्तर भारत में रेलवे का विकास:-

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी ने देश के पूर्वोत्तर भाग को विशेष स्थान देते हुए सभी क्षेत्रों में विकास को तेज गति प्रदान की है । पिछले 10 सालों के दौरान असम समेत पूर्वोत्तर में रेलवे की विभिन्न परियोजनाओं के द्वारा लगभग 81 हजार करोड़ रूपए खर्च किये गए हैं ।

असम और त्रिपुरा पहले ही रेलवे के राष्ट्रीय नेटवर्क से जुड़ चुके हैं । वर्तमान वित्तीय वर्ष में पूर्वोत्तर के मिजोरम, सिक्किम, अरुणाचल प्रदेश का पासीघाट, नगालैंड की राजधानी कोहिमा और मणिपुर की राजधानी इम्फाल के करीब तक रेलवे का नेटवर्क पहुंच जाएगा ।

वर्ष 2029 तक पूर्वोत्तर के सभी राज्य राष्ट्रीय रेल नेटवर्क से जुड़ जाएंगे । आजादी के 67 साल बाद वर्ष 2014 में मेघालय, देश के रेल नेटवर्क पर आया, नागालैंड को 100 साल बाद अपना दूसरा रेलवे स्टेशन मिला ।

यूपीए सरकार के 10 वर्षों के कार्यकाल में 84 ट्रेन दुर्घटनाएं, 867 ट्रेन पटरी से उतरना और 1711 दुर्घटनाएं हुई थी, जबकि मोदी सरकार के 10 वर्षों के कार्यकाल में 29 ट्रेन दुर्घटनाओं, 426 ट्रेन पटरी से उतरना और कुल 638 दुर्घटनाओं के साथ इसमें भारी कमी आई है ।

यूपीए शासन काल - 10 वर्षों में 2453 लोगों ने अपनी जान गंवाई । मोदी सरकार ? 2014 से ट्रेन दुर्घटनाओं में 781 लोगों ने अपनी जान गंवाई ।

मोदी सरकार ने वित्त वर्ष 2025-26 के दौरान राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष के लिए 10 हजार करोड़ रूपए और रेलवे सुरक्षा कोष के लिए 45 हजार करोड़ रूपए आवंटित किये हैं, जबकि वर्ष 2013-14 में यूपीए सरकार के कार्यकाल के दौरान यह केवल 2 हजार करोड़ रूपए था ।

वित्त वर्ष 2013-14 के रेल बजट भाषण में तत्कालीन रेल मंत्री जी ने स्वीकार किया था कि यूपीए सरकार रेलवे सुरक्षा कोष के लिए पर्याप्त राशि आवंटन करने में विफल रही है ।

हमारी केंद्र सरकार द्वारा पिछले 10 वर्षों के दौरान देश के लोगों को सुगम, सुरक्षित और सुलभ रेल यात्रा प्रदान करने के उद्देश्य से रेलवे के बुनियादी ढाँचे में अभूतपूर्व बदलाव किये हैं, आज भारतीय रेलवे अपने यात्रियों को आधुनिक और विश्वस्तरीय सुविधाएँ प्रदान कर रहा है ।

मैं, माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी, वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी व रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का आभार व्यक्त करते हुए इस बजट का समर्थन करता हूँ ।

मैं संसदीय क्षेत्र के लिए निम्नलिखित मांग करता हूँ:-

1. मेरे संसदीय क्षेत्र दरंग- उदालगुड़ी (असम) के अंतर्गत दरंग जिला अभी तक रेल मार्ग से नहीं जुड़ सका है । इस विषय में पहले भी कई बार मेरे द्वारा सदन के माध्यम से, रेल मंत्री जी से व्यक्तिगत भेंट और पत्राचार के माध्यम से अनुरोध किया गया है, लेकिन अभी तक इस विषय में सकारात्मक कार्यवाही नहीं हो सकी है । वर्तमान स्थिति से भी अवगत करवाएं ।

2. असम की 2 लम्बी दूरी की ट्रेनों (गुवाहाटी-दिल्ली-गुवाहाटी और गुवाहाटी-चेन्नई-गुवाहाटी के मध्य संचालित होने वाली) के नाम श्रीमंत शंकरदेव जी और श्रीमंत माधवदेव जी गुरुजनों के नाम पर किया जाए ।
3. कोविड-19 के दौरान मेरे संसदीय क्षेत्र और पूर्वोत्तर भारत समेत देशभर में बंद किये गए ट्रेनों के अधिकारिक ठहरावों को पुनः चालु किया जाए, ताकि ग्रामीण और दूरस्थ क्षेत्रों के आम नागरिकों को भी ट्रेनों की सुगम और सुरक्षित यात्रा उपलब्ध हो सके । मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत Khoirabari, Dekargaon, Goreswar, Majbat, Tangla, Udalguri रेलवे स्टेशनों पर बंद किये गए विभिन्न ट्रेनों के ठहरावों को जल्द से जल्द शुरू किया जाए ।
4. स्थानीय रेल यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए डिब्रूगढ़ से वाया रंगिया और उदालगुड़ी होते हुए गुवाहाटी तक एक नई वन्दे भारत एक्सप्रेस का संचालन किया जाए ।
5. स्थानीय रेल यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए डिब्रूगढ़ से वाया जोरहाट होते हुए गुवाहाटी तक भी एक नई वन्दे भारत एक्सप्रेस का संचालन किया जाए ।
6. लगभग 45 लाख से ज्यादा उड़िया लोग असम में निवास करते हैं, जिनके लिए गुवाहाटी से ओड़िसा के जगदलपुर तक कोई सीधी ट्रेन उपलब्ध नहीं है, जिस कारण इन लोगों को आवाजाही में बहुत सी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है । गुवाहाटी (असम) से जगदलपुर (ओड़िसा) के मध्य एक नई रेल सेवा की शुरुआत की जाए ।

DR. AMOL RAMSING KOLHE (SHIRUR): The Indian Railways is not just a mode of transportation; it is a lifeline that underpins the economy, particularly for the middle and lower-income segments of our population. Every day, Indian Railways operates more than 12,817 trains, transporting approximately 24 million passengers across the nation. It is not just a transportation system; it is one of the world's largest employers, with a workforce of over 1.3 million individuals. Beyond passenger transportation, Railways plays a crucial role in the movement of freight, thus being the backbone of India's logistics sector.

Given its immense importance, the Railways sector is integral to the functioning and development of the Indian economy. However, despite its significance, the Ministry of Railways has not been able to adequately address the myriad challenges facing this critical sector. In this submission, I will highlight some of the shortcomings of the current Railway Budget and how the government's approach has failed to meet the expectations of the common people. Towards the end, I will also propose some demands for my constituency, aiming for a more efficient, safe, and equitable railway system.

One of the most significant issues in the current Railway Budget is the neglect of infrastructure development. The allocation for key projects, which could have provided much-needed improvements, has been significantly reduced. For instance, the Budget Estimate (BE) for New Railway Lines has been slashed from Rs. 34,672.56 crore in 2024-25 to Rs. 32,325.24 crore in 2025-26, marking a decline of approximately 6.77%. Similarly, funding for the Doubling of Railway Lines has dropped by 15.67%, from Rs. 36,806.07 crore in 2023-24 to Rs. 31,031.86 crore in the next financial year. This reduction in funding reflects a lack of prioritization for expanding the railway network, which is vital for easing congestion and improving the efficiency of train services.

India's railway infrastructure still lags behind global standards despite numerous ambitious claims. The much-touted high-speed rail (HSR) corridor between Mumbai and Ahmedabad is a prime example of this delay. Initially expected to be operational by 2023, the project is now slated for completion only by 2026.

The delays in this flagship project demonstrate the government's failure to execute large-scale infrastructure projects on time.

Furthermore, there are currently 779 projects that are running behind schedule. Among them, 36% have been delayed by 25-60 months, 26% by 1-12 months, 23% by 13-24 months, and 15% by more than 60 months. The average delay is about three years. These delays not only create bottlenecks in the system but also result in missed opportunities for economic growth and job creation.

While the railway system continues to serve millions of passengers every day, the common man continues to suffer due to poor management and lack of basic amenities. Every year, especially during festivals, we witness images of passengers traveling under deplorable conditions. The recently concluded Mahakumbh was a glaring example of the continued hardships faced by railway passengers. The tragic incidents, such as people breaking glass to board overcrowded trains and the stampede at New Delhi Railway Station that claimed lives, point to the severe mismanagement in ensuring passenger safety.

Despite such incidents, there seems to be no significant effort by the government to address the mismatch between demand and supply. Securing confirmed tickets remains a matter of privilege, with many passengers being forced to pay extra money to unauthorized middlemen. It is estimated that about 12 lakh people access the IRCTC website per minute. This overload often leads to temporary slowdowns or server crashes, especially during peak travel times.

Instead of addressing these pressing issues, the government appears to focus on upgrading luxury segments, such as the Vande Bharat trains, which cater to a small fraction of the population. While these trains may be an achievement in terms of modernity, they do little to alleviate the everyday struggles of the common man, who depends on affordable and reliable travel options such as the Garib Rath.

Safety has been another major concern in the Indian Railways sector. In the last five years alone, 351 people have lost their lives and 970 have been injured in 200 consequential railway accidents. The government has failed to address this issue with the seriousness it demands. The Railway Safety Fund remains stagnant at Rs. 45,000 crore, despite the increasing number of accidents.

One of the primary solutions to prevent train collisions is the Kavach Automatic Train Protection (ATP) system, yet its implementation remains sluggish. While the Railway Ministry claims that the system is being deployed on 3,000 route kilometres, this represents only a small fraction of the entire railway network, which requires urgent safety upgrades. Without full-scale deployment of such safety measures, the risk of accidents will continue to persist. Moreover, the safety of railway employees is also a matter of grave concern. The tragic deaths of railway employees due to manual coupling of train engines and coaches highlight a systemic failure to prioritize worker safety. As India moves towards digitalization, the continued reliance on outdated and hazardous manual processes in the railway system is a disturbing contradiction. According to the Minister's own reply, at least 361 railway workers have lost their lives in the past five years due to these unsafe working conditions.

Indian Railways is one of the largest employers in the country, yet there is a severe shortage of staff, especially in critical safety categories. As of June 2023, there were 2.74 lakh vacant posts, with over 1.7

lakh of them in safety categories such as train drivers, track maintainers, signal controllers, and station masters. These vacancies represent a direct threat to passenger safety, as overburdened workers are more prone to errors, which can lead to accidents and operational inefficiencies.

The recruitment process, unfortunately, is plagued by delays. Railway recruitment exams are often postponed, and the process can stretch on for years, causing frustration among job seekers. In a country where millions of youth are eagerly awaiting employment, the prolonged delays in recruitment only add to their hardships. The government's lack of urgency in filling these vacancies, coupled with the rise of contractual hiring, further exacerbates the situation. Contractual employees are often deprived of job security, benefits, and protections that permanent staff enjoy. This not only undermines the morale of the workforce but also fosters an environment of exploitation and inequality.

The decision to hire retired staff instead of recruiting young talent is yet another example of the government's failure to create stable, long-term employment opportunities for the youth. This practice deprives young aspirants of a chance to build a career in the public sector and undermines the future of Indian Railways.

One of the major concerns with the Indian Railways sector is the declining share of rail in freight transport. In 1951, railways accounted for 85% of freight transport, but by 2022, this figure had dropped to a mere 27%. This decline is due to the increasing preference for road transport, which is more flexible and faster for short distances. Despite the government's claims to increase the share of railways in freight transportation, the actual figures and the budget allocation suggest otherwise.

The Operating Ratio, which stood at 90.12% in 2012-13, remains alarmingly high at 98.43%. This means that for every Rs. 100 earned, Rs. 98.43 is spent on operating expenses, leaving little room for investment in infrastructure expansion, modernization, or the improvement of services. The high Operating Ratio is indicative of poor financial health and inefficient management, which further limits the ability of Indian Railways to modernize and compete with other modes of transport.

Finally, I would like to highlight a few demands raised by the people in my constituency. I have raised these issues multiple times using various parliamentary tools, but unfortunately, I am compelled to repeat them as there has been no progress.

Pune and Nashik have experienced rapid economic growth in recent years, which has led to a significant rise in the volume of people and goods being transported along the Pune-Nashik route. Together with Mumbai, Pune and Nashik form the "Golden Triangle" of Maharashtra, a region known for its fast-paced socio-economic development. Seamless connectivity to industrial zones in Pune and Nashik, such as Alandi, Chakan, Khed, Manchar, Narayangaon, Sinnar, and Satpur, is crucial. This would create a new revenue stream for industries by enabling the fast-track movement of cargo via railways.

In addition, providing connectivity for the transportation of coal to thermal power plants is essential for supporting energy needs. It will also facilitate the cost-effective transportation of industrial goods from the Pune region to different parts of the country and to ports.

Therefore, I urge the government to complete the project as per the original Detailed Project Report (DPR) as soon as possible.

Furthermore, the proposed Kalyan-Nagar railway line, which will connect Marathwada to Mumbai. This will help Marathwada a drought-prone and historically neglected region of Maharashtra. It faced long and serious development challenges due to scarce natural resources and limited infrastructure.

The much-awaited railway connectivity will benefit the people of eight districts in the region, namely Aurangabad, Beed, Hingoli, Jalna, Latur, Nanded, Osmanabad, and Parbhani. Also a dedicated freight corridor linking key industrial zones in Maharashtra (Sambhajinagar, Karde, Ranjangaon, Chakan, Talegaon to ports like JNPT and Vadhvan), will further enhance the region's economic prospects.

I hope that the Minister will consider the suggestions provided as constructive criticism and take action on the various concerns raised above. As an opposition MP, it is my duty to hold the government accountable and ensure that the voices of the people are heard. The issues raised are not just points of disagreement but reflect the genuine concerns of the public. I urge the government to engage in meaningful dialogue, acknowledge the shortcomings, and take immediate steps to address these pressing matters. It is only through collaboration and transparency that we can work towards a better future for all citizens.

***m52 श्रीमती रूपकुमारी चौधरी (महासमुन्द) :** रेलवे हमारे देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक परिवहन तंत्र है और बीते एक दशक में इसने अभूतपूर्व प्रगति की है। भारतीय रेलवे ने केवल अपने बुनियादी ढांचे को ही सशक्त नहीं किया है, बल्कि सुरक्षा और यात्री सुविधाओं में भी क्रांतिकारी बदलाव लाए हैं। किंतु यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि विपक्ष इन प्रयासों की सराहना करने या रचनात्मक सुझाव देने के बजाय केवल जनता को भ्रमित करने का कार्य कर रहा है। एक जागरूक नागरिक और रेलवे के विकास की समर्थक के रूप में, मैं भारतीय रेलवे की उपलब्धियों को उजागर करना अपना कर्तव्य समझती हूँ।

सुरक्षा के प्रति रेलवे के समर्पण का प्रमाण आंकड़ों में स्पष्ट रूप से दिखाई देता है। 2014 से पहले प्रतिवर्ष औसतन 171 रेल दुर्घटनाएं होती थीं, लेकिन यह संख्या घटकर 2023-24 में मात्र 40 रह गई हैं। क्या यह साधारण उपलब्धि है? निश्चित रूप से नहीं! यह रेलवे द्वारा तकनीकी उन्नयन, आधुनिक सिग्नलिंग प्रणाली, और स्वचालित ब्रेकिंग सिस्टम जैसे सुधारों का परिणाम है। इसके अलावा, रेल सुरक्षा आयोग का गठन कर हर दुर्घटना की विस्तृत जांच कर, उन्हें रोकने के लिए ठोस कदम उठाए गए हैं। परिणामस्वरूप, रेलवे दुर्घटनाओं में 75 प्रतिशत की कमी आई है।

मैं विपक्षी साथियों से यह पूछना चाहती हूँ कि क्या भारतीय यात्रियों के पास आज से 10 वर्ष पहले उतने ही आरामदायक और आधुनिक विकल्प थे, जितने आज हैं? क्या वंदे भारत एक्सप्रेस जैसी ट्रेनें, तेजस जैसी उच्च श्रेणी की सुविधाएं, या भारत गौरव ट्रेनों का विस्तार पहले संभव था? नहीं! संसाधनों की कमी नहीं थी, बल्कि कमी थी राजनीतिक इच्छाशक्ति की। वर्तमान सरकार ने दूर-दराज़ के क्षेत्रों को जोड़ते हुए रेलवे में ऐसा बदलाव किया है, जो पहले केवल पश्चिमी देशों की रेल सेवाओं में देखने को मिलता था।

वर्ष 2013-14 में भारतीय रेलवे की आय 1,40,000 करोड़ थी, जो अब बढ़कर 2,51,000 करोड़ तक पहुंच गई है। यह केवल यात्री सुविधाओं और रेलवे प्रशासन में सुधार के कारण ही संभव हो पाया है। आज रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई, आरोग्य सेतु ऐप, ई-टिकटिंग, स्वच्छता और सुरक्षा जैसी सेवाएं पहले से कहीं अधिक प्रभावी रूप से उपलब्ध हैं। 4,000 से अधिक स्टेशनों पर एस्केलेटर और लिफ्ट लगाई गई हैं, जिससे बुजुर्गों और दिव्यांग यात्रियों के लिए यात्रा अधिक सहज हुई है।

विपक्ष अक्सर ट्रेनों की देरी को लेकर सवाल उठाता है। मैं स्पष्ट करना चाहती हूँ कि रेलवे एक अत्यंत विशाल नेटवर्क है, जिसे प्राकृतिक आपदाओं, भीषण मौसम और लाखों यात्रियों के दबाव के बावजूद संचालित किया जाता है। सरकार ने आधुनिक सिग्नलिंग सिस्टम, फास्ट ट्रेक परियोजनाओं और स्मार्ट ट्रेन प्रबंधन प्रणाली लागू कर समयबद्धता में सुधार किया है। वर्ष 2023 में कई नए मार्गों पर ट्रेक सुधार कार्यों से ट्रेनों की समय पर संचालन दर में बढ़ोतरी देखी गई है।

अंत में मैं केवल इतना कहना चाहूंगी कि भारतीय रेलवे के विकास और इसकी प्रगति को अनदेखा करना न केवल अव्यावहारिक है, बल्कि यह देश की क्षमता और परिश्रम को भी नकारने जैसा है। पिछले 10 वर्षों में रेलवे ने सुरक्षा, यात्री सुविधाओं और प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में जो ऐतिहासिक उपलब्धियां हासिल की हैं, वे इस राष्ट्र के लिए गर्व का विषय हैं। भारतीय रेलवे आज दुनिया के अग्रणी रेलवे नेटवर्क में शामिल हो चुका है और हमें इस उपलब्धि को स्वीकार कर और अधिक समर्थन देना चाहिए, ताकि हम भविष्य में और भी ऊंचाइयों को छू सकें।

रायपुर से आरंग पिथौरा, बसना, सराईपाली, बरगढ़ तक रेलवे लाइन का विस्तार किया जाए। रायपुर से जगन्नाथपुरी तक वंदे भारत ट्रेन चलाई जाए।

***m53 श्री किशोरी लाल (अमेठी) :** मैं भारतीय रेलवे की अनुदान मांगों पर अपने विचार रखता हूँ। यह विषय देश की प्रगति और नागरिकों की सुविधा से सीधा जुड़ा हुआ है, इसलिए इस पर गंभीर मंथन आवश्यक है।

भारतीय रेलवे देश की जीवनरेखा है, लेकिन पिछले कुछ वर्षों में इसकी स्थिति चिंताजनक रही है। पहले रेलवे का अलग बजट हुआ करता था, जिससे रेलवे के विकास को समुचित प्राथमिकता मिलती थी, लेकिन 2017 में इसे आम बजट में मिला दिया गया। इसके बाद रेलवे की वित्तीय आवश्यकताओं पर ध्यान अपेक्षाकृत कम हुआ है।

वित्तीय वर्ष 2025-26 के लिए रेलवे को 2.52 लाख करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं, जो पिछले वर्ष की तुलना में मात्र 3.9% अधिक है। यह वृद्धि भारतीय रेलवे की वर्तमान और भविष्य की आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है। सरकार का दावा है कि यह राशि ट्रेक इंफ्रास्ट्रक्चर के आधुनिकीकरण, सुरक्षा उपायों, वंदे भारत एक्सप्रेस जैसी सेमी-हाई-स्पीड ट्रेनों के विस्तार, और यात्री सुविधाओं में सुधार पर खर्च की जाएगी। लेकिन हकीकत यह है कि कई महत्वपूर्ण परियोजनाएँ धीमी गति से चल रही हैं और यात्री सुविधाओं में अपेक्षित सुधार नहीं हो पा रहा है।

भारतीय रेलवे को वैश्विक मानकों के अनुरूप विकसित करने की आवश्यकता है। हमें रेलवे पटरियों का विस्तार करना होगा ताकि माल और यात्री परिवहन अधिक सुचारू हो सके। रेलवे को अधिक 'उपयोगकर्ता-अनुकूल' बनाने के लिए ई-कॉमर्स लॉजिस्टिक्स के अनुरूप कस्टमाइज्ड वैगन और कंटेनर विकसित किए जाने चाहिए।

रेलवे को पूरी तरह से विद्युतीकृत करने और इसे 'हरित रेलवे' में बदलने की दिशा में तेजी से काम करने की जरूरत है। इसके अलावा, रेलवे में अत्याधुनिक तकनीक का अधिकतम उपयोग होना चाहिए, ताकि यह अधिक स्मार्ट और कुशल बन सके।

मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान रेलवे में रिक्त पड़े लाखों पदों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। प्रशिक्षित मानव संसाधन की कमी के कारण दुर्घटनाएँ हो रही हैं, जिससे यात्रियों की सुरक्षा प्रभावित हो रही है। सरकार को रेलवे में भर्ती प्रक्रिया को शीघ्र पूरा कर प्रशिक्षित कर्मियों की नियुक्ति करनी चाहिए।

अब मैं अमेठी, रायबरेली और आसपास के क्षेत्रों से संबंधित रेलवे समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। यह क्षेत्र देश के विकास में महत्वपूर्ण योगदान देते हैं, लेकिन रेलवे सेवाओं की कमी और धीमी परियोजनाओं के कारण जनता को कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

1. ट्रेन स्टॉपेज

- * राजधानी एक्सप्रेस (22503/22504, 22505/22506) का ठहराव रायबरेली और गौरीगंज में किया जाए ।
- * लखनऊ-यशवंतपुर एक्सप्रेस (12539/12540, 22683/22684) का ठहराव गौरीगंज में किया जाए ।
- * उद्योग नगरी एक्सप्रेस (12173/12174) का ठहराव गौरीगंज में किया जाए ।
- * भोपाल-प्रतापगढ़ सुपरफास्ट (12183/18184) का ठहराव गौरीगंज में किया जाए ।
- * नई दिल्ली-डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस का रायबरेली में ठहराव किया जाए ।
- * आनंद विहार-दानापुर एक्सप्रेस (13257/13258) का रायबरेली में ठहराव किया जाए ।
- * बेगमपुरा एक्सप्रेस (12237/12238) का ठहराव मुसाफिरखाना में किया जाए ।
- * पटना-कोटा एक्सप्रेस (13239/13240) का ठहराव मुसाफिरखाना में किया जाए ।

2. बंद पड़ी ट्रेनों को फिर से शुरू करने की माँग

- * प्रतापगढ़-लखनऊ डीएमयू/ईएमयू (74201/74202) को पुनः शुरू किया जाए ।
- * डुप्लीकेट हावड़ा (13049/13050) को पुनः शुरू किया जाए ।
- * साकेत लिंक एक्सप्रेस (21088) को पुनः चलाया जाए ।
- * शिवपुर-लखनऊ (64281/64282) ट्रेन को वाराणसी से लखनऊ तक प्रतिदिन चलाया जाए ।

3 अन्य समस्याएँ

- * अमृत योजना के तहत स्टेशन विकास कार्यों में तेजी लाई जाए ।
- * रायबरेली रेलवे स्टेशन पर स्वीकृत वॉशिंग लाइन का कार्य शीघ्र पूरा किया जाए ।
- * रायबरेली जिले में बने अंडरपास में जलभराव की समस्या का समाधान किया जाए ।
- * लालगंज रेलवे स्टेशन का सौंदर्गीकरण और नवीनीकरण किया जाए ।
- * लालगंज-बछरावां मार्ग पर ओवरब्रिज बनाया जाए ताकि यातायात बाधित न हो ।
- * रायबरेली-प्रयागराज रेलखंड में अधूरे पड़े अंडरपास निर्माण कार्य पूरे किए जाएँ ।

रेलवे के विकास के बिना देश की प्रगति संभव नहीं है । हमें रेलवे को अधिक कुशल, सुरक्षित और सुविधाजनक बनाना होगा । सरकार को रेलवे बजट में वृद्धि कर बुनियादी ढांचे के विकास, सुरक्षा उपायों, नई ट्रेनों की शुरुआत, और लंबित परियोजनाओं को जल्द पूरा करने पर ध्यान देना चाहिए ।

कृपया मेरी उपरोक्त सभी माँगों पर सरकार को शीघ्र संज्ञान लेना चाहिए ताकि नागरिकों को बेहतर सुविधाएँ मिल सकें और रेलवे अपनी पूरी क्षमता से देश की सेवा कर सके ।

धन्यवाद ।

***m54 डॉ. मोहम्मद जावेद (किशनगंज) :** मैं, मेरे लोक सभा क्षेत्र किशनगंज, ठाकुरगंज और सीमांचल क्षेत्र के महत्वपूर्ण रेल मुद्दों को रखना चाहता हूँ । ये मुद्दे क्षेत्र के लाखों यात्रियों की सुविधा, आर्थिक विकास और संपर्क व्यवस्था को बेहतर बनाने के लिए अति जरूरी हैं । रेलवे की मौजूदा स्थिति दयनीय है । यात्रियों को मूलभूत सुविधाएं भी नहीं दी

जा रही हैं। ट्रेनों की संख्या में कमी होने के वजह से सीमांचल क्षेत्र के यात्रियों को भारी असुविधा हो रही है। वेटिंग लिस्ट की संख्या लगातार बढ़ रही है, जिससे यात्रियों को न केवल मानसिक तनाव झेलना पड़ता है बल्कि उन्हें अतिरिक्त चार्ज भी भरना पड़ता है। चार्जबल टिकट कैंसलेशन ने यात्रियों की समस्या को और बढ़ा दिया है। यह खुलेआम शोषण है। सबसे पहले, पौवाखाली से सिलीगुड़ी तक नई डीईएमयू ट्रेन सेवा की आवश्यकता है। हाल ही में इस रूट का सीसीआरएस निरीक्षण सफलतापूर्वक पूरा हो चुका है और इसे परिचालन की अनुमति भी मिल गई है। पौवाखाली, कादोगांव और भोगडावर जैसे नए स्टेशनों के यात्रियों की सुविधा के लिए पौवाखाली से सुबह 7:30 बजे और दोपहर 2:00 बजे सिलीगुड़ी के लिए तथा सिलीगुड़ी से सुबह 10:00 बजे और रात 9:30 बजे पौवाखाली के लिए डीईएमयू ट्रेन का परिचालन किया जाए।

ट्रेनों के ठहराव और विस्तार की मांग भी अत्यंत आवश्यक है।

1. ट्रेन संख्या 18629/30 न्यू जलपाईगुड़ी-रांची एक्सप्रेस के परिचालन को पुनः शुरू किया जाए या विकल्प के रूप में ट्रेन संख्या 18625/26 पूर्णिया कोर्ट- हटिया एक्सप्रेस का विस्तार सिलीगुड़ी जंक्शन तक किया जाए।
2. बरौनी अहमदाबाद एक्सप्रेस का विस्तार किशनगंज, अकुरगंज के रास्ते सिलीगुड़ी तक किया जाए जिससे पश्चिम भारत के लिए सीधी ट्रेन सेवा उपलब्ध हो सके।
3. एनजेपी सीधा पहाडिया एक्सप्रेस का ठाकुरगंज में ठहराव पुनः बहाल किया।
4. एनजेपी-चेन्नई एक्सप्रेस का ठहराव अकुरगंज में प्रदान किया जाए।
5. दिल्ली, उदयपुर और मुंबई के लिए चलने वाली ट्रेनों को अकुरगंज के रास्ते डायवर्ट किया जाए।
6. एलटीटी-कामाख्या एक्सप्रेस को सिलीगुड़ी जंक्शन के बाद अकुरगंज के रास्ते चलाया जाए।

इसके अतिरिक्त, तैयबपुर रेलवे स्टेशन और गलगलिया रेलवे स्टेशन पर निम्नलिखित ट्रेनों के ठहराव की भी मांग है:

बालूघाट-सिलीगुड़ी एक्सप्रेस

सिक्किम महानंदा एक्सप्रेस

कान्चनकन्या एक्सप्रेस

कैपिटल एक्सप्रेस

इसके अलावा, मैं यह मांग करता हूँ कि किशनगंज रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए। यहां की यात्री संख्या में लगातार वृद्धि हो रही है, परंतु स्टेशन पर मूलभूत सुविधाओं का अभाव है।

1. प्लेटफार्म पर स्वच्छ पेयजल की व्यवस्था सुनिश्चित की जाए।
2. शौचालयों का उचित रखरखाव किया जाए, जिससे यात्रियों को बेहतर सुविधा मिल सके।
3. दिव्यांग यात्रियों के लिए विशेष रैंप, लिफ्ट और व्हीलचेयर सेवा प्रदान की जाए।
4. महिलाओं के लिए सुरक्षित प्रतीक्षालय और उचित प्रकाश व्यवस्था की जाए।
5. रेलवे स्टेशन के आसपास स्वच्छता और सुरक्षा को प्राथमिकता दी जाए।

रेलवे में हाल ही में हो रही समस्याएं भी गंभीर चिंता का विषय हैं। रिजर्वेशन के अभाव में यात्री कई बार ट्रेन में यात्रा करने से वंचित रह जाते हैं। वेटिंग टिकट वाले यात्रियों के लिए कोई वैकल्पिक व्यवस्था नहीं है। रेलवे प्रशासन की नाकामी का यह आलम है कि भीड़ के कारण ट्रेन में खड़े होने की भी जगह नहीं होती, बावजूद इसके टिकट रद्द करने पर यात्रियों से शुल्क वसूला जाता है।

यात्रियों को चार्जबल वेटिंग रूम में बैठने को मजबूर किया जाता है, स्टेशन पर प्रतीक्षालय की व्यवस्था दयनीय है, पीने के पानी तक का सही इंतजाम नहीं है। महिलाओं के लिए सुरक्षित कोच की व्यवस्था की कमी, दिव्यांग यात्रियों के लिए असुविधाजनक प्लेटफार्म डिजाइन, और शौचालयों की दुर्दशा जैसी गंभीर समस्याएं रेलवे को तुरंत दूर करनी चाहिए। इसके अलावा, ट्रेनों के बार-बार विलंब से चलने की समस्या विकराल होती जा रही है। कई ट्रेनों में रेलवे के रखरखाव में घोर लापरवाही देखी गई है। ट्रेन के पंखे खराब, खिड़कियों के शीशे टूटे हुए, शौचालयों में गंदगी और पानी की आपूर्ति का अभाव आम समस्या बन गई है। इन सबके बावजूद यात्रियों से लगातार बढ़ते किराए वसूले जा रहे हैं।

प्लेटफार्म पर पेयजल की कमी, टिकट काउंटरों पर लंबी कतारें और अव्यवस्थित पार्किंग व्यवस्था यात्रियों को और अधिक परेशान कर रही हैं। सीमांचल क्षेत्र के यात्रियों को दक्षिण भारत के शहरों जैसे बेंगलुरु, हैदराबाद, चेन्नई, विशाखापत्तनम के लिए कोई नियमित ट्रेन उपलब्ध नहीं है। इस वजह से सीमांचल के यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है। इसके अलावा, सीमांचल क्षेत्र से कोसी-मिथिला क्षेत्र के लिए कोई दैनिक ट्रेन सेवा नहीं है। पूर्णिया, कटिहार, किशनगंज से सहरसा, सुपौल, मधेपुरा, दरभंगा, सीतामढ़ी जैसे क्षेत्रों के लिए नई सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए ताकि इन क्षेत्रों के लाखों लोग लाभान्वित हो सकें।

रेलवे में यह अव्यवस्था, यात्रियों की समस्याओं की अनदेखी और गैरजिम्मेदार रवैया अब और बर्दाश्त नहीं किया जा सकता। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से विनम्र आग्रह करता हूँ कि उपरोक्त सभी मांगों पर शीघ्र निर्णय लिया जाए ताकि सीमांचल क्षेत्र के यात्रियों को बेहतर कनेक्टिविटी और सुविधाएं मिल सकें। शुक्रिया।

श्री रविंद्र दत्ताराम वायकर (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : मैं रेलवे के Demand for Grants पर अपने विचार रखती हूँ। भारतीय रेलवे, जो हमारे देश की जीवन रेखा है, करोड़ों लोगों के जीवन से जुड़ा है और हमारी अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। इस बजट में कुछ महत्वपूर्ण प्रावधान किए गए हैं जो रेलवे के विकास और यात्रियों की सुविधा के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण हैं।

इस वित्तीय वर्ष 2025-26 के लिए सरकार ने रेल के लिए रिकॉर्ड कैपेक्स 2,62,200 करोड़ रुपये आवंटित किए हैं। रेलों के लिए Gross Budgetary support 2,52,200 करोड़ रुपये है, जो 2013-14 में केवल 28,174 करोड़ रुपये था।

हमारी रेल सिर्फ एक यात्रा का साधन नहीं है, पटरियों पर सिर्फ रेल नहीं दौड़ती है, देश का विकास दौड़ता है। इसलिए अगर किसी भी देश के विकास का आंकलन करना है तो उसकी रेल व्यवस्था को देखना सबसे ज़रूरी है। मैं तो मुंबई का प्रतिनिधित्व करता हूँ जिसकी Lifeline ही रेल है, हमारी अर्थव्यवस्था को चलाने का काम रेल करती है, लेकिन एक वास्तविकता यह भी है कि हमारी बढ़ती जनसंख्या के लिए हमारी रेलवे की capacity पर्याप्त नहीं है।

पिछले 10 वर्षों में, रेलवे ने 31,180 ट्रैक किलोमीटर का कमीशन किया। ट्रैक बिछाने की गति 2014-15 में प्रति दिन 4 किमी से बढ़कर 2023-24 में 14.54 किमी प्रति दिन हो गई। 2014-2024 के दौरान, भारतीय रेलवे ने 41,655 मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) का विद्युतीकरण किया है, जबकि 2014 तक केवल 21,413 मार्ग किलोमीटर ही विद्युतीकृत थे।

पूरे देश में रेलवे द्वारा महाराष्ट्र को सबसे अधिक ₹23,778 करोड़ का रिकॉर्ड बजट आवंटन मिला है, जो राज्य के विकास लक्ष्यों को तेजी से पूरा करने में मदद करेगा।

यह आवंटन 2009-2014 के दौरान महाराष्ट्र को मिलने वाले ₹1,171 करोड़ के वार्षिक औसत से 20 गुना अधिक है, जो यह दर्शाता है कि पिछली सरकारों ने महाराष्ट्र की रेलवे परियोजनाओं को ठप कर दिया था।

2014 से अब तक महाराष्ट्र में 2,150 किलोमीटर नई रेलवे लाइनें बिछाई गई हैं, जो मलेशिया के पूरे रेल नेटवर्क से भी अधिक है!

पिछले 10 वर्षों में 3,586 किमी रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण किया गया है, जिससे महाराष्ट्र 100% विद्युतीकृत रेलवे नेटवर्क वाला राज्य बन चुका है।

47 प्रमुख रेलवे परियोजनाएँ, जिन पर ₹1,58,866 करोड़ का निवेश किया जा रहा है, पूरी रफ्तार से चल रही हैं।

महाराष्ट्र देश की पहली बुलेट ट्रेन परियोजना का केंद्र बना हुआ है, जो राज्य को तेज़ रफ्तार और आधुनिक रेलवे नेटवर्क से जोड़ने का काम करेगी।

11 वंदे भारत ट्रेनें महाराष्ट्र में चल रही हैं, जो 19 जिलों को कवर करती हैं और 30 अनूठे स्टॉपेज प्रदान करती हैं।

अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत महाराष्ट्र में 132 रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास किया जा रहा है, जिसमें ₹5,587 करोड़ का निवेश किया गया है।

राज्य में 1,062 रेल फ्लाईओवर और अंडरपास बनाए गए हैं, जिससे यातायात और रेलवे क्रॉसिंग की समस्या समाप्त हो रही है।

यात्रियों की सुविधा के लिए 236 लिफ्ट, 302 एस्केलेटर और 566 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा उपलब्ध कराई गई है।

माननीय रेलवे मंत्री जी के संज्ञान में कुछ महत्वपूर्ण विषय लाना चाहता हूँ

माननीय मंत्री जी, मैं सरकार द्वारा लोकल ट्रेन सेवा में किए जा रहे सुधारों का स्वागत करता हूँ। लेकिन ऑफिस आवर्स में भीड़ की स्थिति इतनी भयावह होती है कि यात्री मजबूरी में ट्रेन के दरवाज़ों से लटककर सफर करते हैं, जिससे कई लोगों की जान जाती है। 2023 में 2590 यात्रियों की मौत रेलवे ट्रैक पर गिरने से हुई। मेरा सुझाव है कि जिस प्रकार मेट्रो में ऑटोमेटिक डोर लगाए जाते हैं, उसी प्रकार रेलवे स्टेशनों पर भी यह सुविधा शुरू की जाए, ताकि यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित हो सके।

कोकण रेलवे महाराष्ट्र का गौरव है और इसने 2023 में ₹300 करोड़ का मुनाफा दर्ज किया। लाखों लोग इस रूट पर यात्रा करते हैं, लेकिन सिंगल ट्रैक होने के कारण काफी असुविधा होती है। कंकावली-सावंतवाड़ी-मडगांव स्टेशन के बीच 350 किमी की ट्रैक डबलिंग का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के पास एक साल से लंबित है। मेरी सरकार से मांग है कि इसे तत्काल मंजूरी दी जाए। इसके अतिरिक्त, कोकण रेलवे एक लाभदायक उपक्रम है, इसलिए इसके विकास के लिए केंद्र सरकार को बजट में एक विशेष हेड बनाकर वित्तीय सहायता देनी चाहिए।

मल्टी-मॉडल ट्रांसपोर्ट भविष्य की जरूरत है। एयरपोर्ट्स को रेलवे स्टेशनों से जोड़ने का कार्य प्राथमिकता पर किया जाना चाहिए, ताकि यात्रियों को एकीकृत परिवहन सुविधा मिल सके। मेरा अनुरोध है कि इस परियोजना को तेज़ी से पूरा करने के लिए ठोस योजना बनाई जाए।

रेलवे यात्रियों के अनुभव को बेहतर बनाने के लिए स्टेशनों के आधुनिकीकरण, प्लेटफार्मों की उन्नति और सार्वजनिक शौचालयों की नियमित सफाई अनिवार्य की जानी चाहिए। मुंबई जैसे व्यस्त स्टेशनों पर विशेष रूप से महिलाओं के लिए "मदर्स फीडिंग रूम" बनाए जाने चाहिए।

रेलवे स्टेशनों पर काम करने वाले कुली भाइयों के लिए उचित बैठने और विश्राम की व्यवस्था नहीं है। सरकार को उनकी ट्रेनिंग और कौशल विकास पर ध्यान देना चाहिए, ताकि वे नई तकनीकों को अपनाकर अपनी आय और कार्यकुशलता बढ़ा सकें।

कई बार दुर्घटनाओं के समय रेलवे स्टेशनों पर मेडिकल सहायता उपलब्ध न होने के कारण यात्रियों की मौत हो जाती है। मेरा सुझाव है कि प्रत्येक प्रमुख रेलवे स्टेशन पर डॉक्टरों की उपलब्धता सुनिश्चित की जाए और प्राथमिक उपचार केंद्र बनाए जाएं।

आज भी कई रेलवे स्टेशन दिव्यांगों के लिए सुविधाजनक नहीं हैं। लिफ्ट, रैंप और व्हीलचेयर जैसी सुविधाओं को बढ़ाने की आवश्यकता है। वरिष्ठ नागरिकों और दिव्यांगों के लिए आरक्षित कोचों में भीड़ की नियमित निगरानी होनी चाहिए, ताकि उनके लिए आरक्षित सीटों पर केवल पात्र यात्री ही यात्रा करें।

कोरोना काल के बाद सरकार ने वरिष्ठ नागरिकों और पत्रकारों को मिलने वाली रेलवे छूट (Concessions) बंद कर दी। अब स्थिति सामान्य हो चुकी है, इसलिए मेरी मांग है कि इन रियायतों को फिर से बहाल किया जाए।

रेलवे की कई जमीनें अतिक्रमण की वजह से बेकार पड़ी हैं। सरकार को रेलवे की जमीनों के बेहतर प्रबंधन और अवैध कब्जे हटाने के लिए ठोस नीति बनानी चाहिए।

मुंबई और अन्य शहरों में हजारों लोग हर दिन रेलवे ट्रैक पार करके अपनी जान जोखिम में डालते हैं। प्रत्येक संवेदनशील स्थान पर फुटओवर ब्रिज बनाए जाएं, ताकि इस तरह की दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

वरिष्ठ नागरिकों और दिव्यांगों के लिए आरक्षित डिब्बों में अक्सर अन्य यात्री बैठ जाते हैं, जिससे जरूरतमंदों को सीट नहीं मिलती। ऐसे मामलों में दैनिक आधार पर कड़ी निगरानी और सख्त कार्रवाई की जाए।

आज भी कई रेलवे स्टेशनों पर सफाई की स्थिति दयनीय है। एयरपोर्ट की तर्ज पर रेलवे स्टेशनों की सफाई को बेहतर किया जाए और सार्वजनिक शौचालयों को नियमित रूप से साफ किया जाए।

रेलवे केवल एक परिवहन व्यवस्था नहीं, बल्कि भारत की अर्थव्यवस्था और समाज की जीवनरेखा है। अगर यात्रियों की सुरक्षा, सुविधा और रेलवे कर्मचारियों के कल्याण पर ध्यान दिया जाए, तो रेलवे को एक विश्वस्तरीय प्रणाली में बदला जा सकता है।

अंत में, मैं सरकार को इस दिशा में उठाए गए सकारात्मक कदमों के लिए बधाई देना चाहता हूँ। हमें उम्मीद है कि इन प्रयासों से भारतीय रेलवे और अधिक मजबूत और सुरक्षित बनेगा और यात्रियों को बेहतर सुविधाएँ मिलेंगी।

SUSHRI PRANITI SUSHILKUMAR SHINDE (SOLAPUR): The Indian Railways is currently facing a range of pressing challenges that threaten its efficiency and long-term sustainability. A major concern is its financial strain, with 99% of internal revenue being spent on operational costs. This leaves minimal surplus for crucial capital investments needed to upgrade infrastructure, enhance safety measures, and improve passenger amenities. Some of the issues affecting Solapur have been mentioned below: Several trains running through Solapur Division of Central Railway were discontinued due to the implementation of the Zero-Based Time Table (ZBTT). These trains provided essential connectivity for passengers, and their absence continues to cause significant inconvenience.

1. 22133/34 Kolhapur-Solapur Express (extended to Hyderabad)
2. 22145/46 Pandharpur-Miraj Express

3. 11307/08 Hyderabad-Gulbarga Intercity (extended to Solapur)
4. 02111/12 Solapur-Nagpur Biweekly Superfast Express
5. 71301 Solapur-Guntakal Passenger
6. 57628 Gulbarga-Solapur Passenger (extended to Miraj)
7. 57659 Solapur-Falaknuma Passenger (extended to Miraj)
8. 11423/24 Solapur-Hubli Intercity Express
9. 51029/30 Mumbai-Solapur-Bijapur Fast Passenger
10. 07003/04 Hyderabad-Solapur Intercity Express (extended to Kolhapur)
11. 11001/02 Pandharpur-Sainagar Shirdi Express

These trains are crucial for daily commuters, traders, and pilgrims, and their restoration is urgent to improve regional mobility.

Previously, Group ID technical posts in the railways required III certification, ensuring skilled workers for technical roles. However, the new eligibility criteria have been lowered to 10th pass, leading to a lack of necessary technical expertise. The Ministry of Railways must revise the eligibility criteria to ensure technically skilled candidates are appointed for technical roles, safeguarding the quality and safety of railway operations.

For many years, senior citizens of Solapur were granted railway ticket concessions 40% for men and 50% for women. However, this essential benefit has now been discontinued, causing financial strain on elderly passengers who rely on limited pensions for survival. Due to rising travel costs, many senior citizens struggle to afford train tickets, restricting their mobility and access to essential services. The Retired Employees (1995) Coordination Committee (National Organization, Solapur Division) has requested the reinstatement of these concessions to ease their financial burden.

There is an urgent need to thoroughly evaluate the performance of contractors providing services in the Railways. Despite ongoing efforts to improve passenger experience, hygiene standards across various classes remain unsatisfactory. This persistent issue poses a significant challenge, particularly for women travellers, who often face discomfort and inconvenience during their journeys.

The government must implement a robust monitoring system, enforce accountability measures, and introduce stricter penalties for non-compliance. By improving hygiene standards across all classes, the Railways can create a safer and more welcoming environment, especially for women travellers.

To alleviate passenger congestion, it is essential to reintroduce 2AC coaches in the following trains:

1. 12115/12116-Siddheshwar Express (Minimum 3 2AC coaches required)
2. 11311/11312-Solapur Hassan Express (Minimum 3 2AC coaches required)
3. 11301/11302-Udyan Express (Minimum 3 2AC coaches required)

Adding these coaches will enhance passenger comfort and better accommodate the growing demand for reserved seating.

Apart from the above-mentioned issues, it is imperative for the government to look into the issue of railway safety. The Rashtriya Rail Sanraksha Kosh (RRSK) fund was established by the central government in 2017-18 to renew, replace, and upgrade critical railway safety assets. The fund aimed to accumulate 21 lakh crore over five years, with an annual allocation of ₹20,000 crore ₹15,000 crore from the central government and ₹5,000 crore from Railways' internal resources. Extended for another five years from 2022-23, the fund has faced shortfalls due to inadequate revenue surplus. In 2025-26, only ₹2,000 crore is allocated from internal revenue, while the 2024-25 revised estimate shows a 49% reduction compared to the initial budget estimate.

Therefore, timely and decisive government intervention is crucial to addressing the financial and operational challenges faced by the Railways. Proactive measures are required to ensure its long-term sustainability.

***m57 जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद) :** मैं, अनुदान, जो कि रेल मंत्रालय के अंतर्गत आती है, की चर्चा में मुझे अपने विचार रखने के लिए अवसर देने हेतु आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। यह अनुदान मांग भारतीय रेलवे के विस्तार, आधुनिकीकरण, सुरक्षा और यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए तैयार की गई है।

सबसे पहले, मैं हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी एवं रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ, जिनके दूरदर्शी नेतृत्व और मार्गदर्शन में रेलवे को नई गति और दिशा मिली है। वित्त मंत्री महोदया ने इस बजट में रेलवे विभाग को अधिकतम गति देने में कोई कसर नहीं छोड़ी है।

भारतीय रेलवे एक राष्ट्रीय धरोहर है, यह गरीब, किसानों एवं युवाओं की जीवन रेखा है, भारतीय रेलवे विश्व का सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क में से एक है और भारत, जनसंख्या के आधार पर विश्व का दूसरा सबसे बड़ा देश है। ऐसे में रेलवे का विकास केवल एक विभागीय सुधार नहीं, बल्कि देश की आर्थिक और सामाजिक उन्नति की धुरी है।

भारतीय रेलवे प्रतिदिन लाखों लोगों को उनके गंतव्य तक पहुंचाने का माध्यम है।

भारतीय रेलवे में 12,167 पैसेंजर ट्रेनें और 7,349 मालगाड़ियाँ संचालित होती हैं।

प्रतिदिन 2.3 करोड़ (23 मिलियन) यात्री रेलवे का उपयोग करते हैं।

नई रेल परियोजनाएँ तेजी से कार्यान्वित की जा रही हैं, जिससे भविष्य में रेल नेटवर्क और भी व्यापक होगा।

यह स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करता है कि भारतीय रेलवे न केवल परिवहन का साधन है, बल्कि यह राष्ट्र की अर्थव्यवस्था और नागरिकों के जीवन का एक अभिन्न हिस्सा भी है।

रेलवे बजट में,

वित्तीय वर्ष 2025-26 के लिए भारतीय रेलवे को 2.65 लाख करोड़ रुपये का बजट आवंटित किया गया है।

इस आवेदन का एक बड़ा हिस्सा रेलवे की सुरक्षा, इंफ्रास्ट्रक्चर विकास, आधुनिकीकरण, नवाचार और पर्यावरणीय स्थिरता के लिए निर्धारित किया गया है।

1.08 लाख करोड़ रुपये रेलवे सुरक्षा हेतु आवंटित किए गए हैं, जिसका उपयोग पुराने रेलवे ट्रैक को उन्नत करने, नई ब्रिज प्रणाली के निर्माण, फ्लाईओवर और अंडरपास के विस्तार तथा आधुनिक सिग्नलिंग प्रणाली के लिए किया जाएगा।

भारतीय रेलवे "कवच"? ऑटोमेटिक ट्रेन प्रोटेक्शन सिस्टम को 7,000 किलोमीटर ट्रैक पर लागू करेगा, जिससे यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित होगी ।

इसके लिए हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी एवं रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ ।

गुजरात राज्य रेलवे विकास के क्षेत्र में अग्रणी भूमिका निभा रहा है । इस वर्ष के बजट में गुजरात के लिए कई महत्वपूर्ण घोषणाएँ की गई हैं:

1. अहमदाबाद-मुंबई बुलेट ट्रेन परियोजना के लिए 23,000 करोड़ रुपये आवंटित
2. रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण के तहत अहमदाबाद, सूरत, वडोदरा, गांधीनगर और दाहोद स्टेशनों का विकास ।
3. धोलेरा स्पेशल इन्वेस्टमेंट रीजन (SIR) के लिए विशेष रेल कनेक्टिविटी ।
4. अहमदाबाद-गांधीनगर मेट्रो परियोजना का विस्तार ।
5. सूरत और वडोदरा में नए फ्रेट कॉरिडोर विकसित किए जाएंगे ।
6. पर्यावरण अनुकूल रेलवे नेटवर्क को बढ़ावा देने के लिए 5,000 किलोमीटर रेलवे ट्रैक का विद्युतीकरण।

मेरे लोकसभा क्षेत्र दाहोद की प्रमुख परियोजनाएँ जिसमें,

9000 हॉर्सपावर रेलवे इंजन कारखाना: प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी ने 20 अप्रैल 2022 को दाहोद में 9000 हॉर्सपावर के इलेक्ट्रिक इंजनों के निर्माण हेतु सीमेंस इंडिया के सहयोग से एक आधुनिक कारखाने की आधारशिला रखी थी । यह 'मेक इन इंडिया' पहल के तहत स्थापित किया गया है, जिससे भारतीय रेलवे की दक्षता में वृद्धि होगी । इसके लिए हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ । इसके आलावा

2. आनास और संतरोड अंडरब्रिज एवं ओवर ब्रिज का निर्माण: रेल मंत्रालय ने अंडर ब्रिजों को ओवर ब्रिज में परिवर्तित करने के प्रयास किए हैं, जिससे यातायात सुगम होगा और नागरिकों को बेहतर सुविधाएं मिलेंगी । इसके लिए भी हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी का हृदय से आभार ।
3. आनास-संतरोड अंडर ब्रिज एवं ओवर ब्रिज का निर्माण: रेल मंत्रालय ने अंडर ब्रिजों को ओवर ब्रिज में परिवर्तित करने के प्रयास किए हैं, जिससे यातायात सुगम होगा और नागरिकों को बेहतर सुविधाएं मिलेंगी ।
4. दाहोद के अमृत -2 रेलवे स्टेशन की स्थापना के लिए प्रधानमंत्री और रेल मंत्री का आभार ।
5. लिमखेड़ा रेलवे स्टेशन का उन्नयन एवं नवीनीकरण: यह कार्य अंतिम चरण में है, जिससे क्षेत्र की रेल सेवाओं में सुधार होगा । इसके लिए प्रधानमंत्री और रेल मंत्री का आभार ।
6. इंदौर-दाहोद रेलवे परियोजना: 204 किलोमीटर लंबी इस महत्वाकांक्षी परियोजना की लागत 1643 करोड़ रुपये तक पहुँच चुकी है । इस बजट में 265 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं । मैं रेल मंत्री महोदय का आभार व्यक्त करता हूँ और इस परियोजना के शीघ्र पूरा होने की अपेक्षा करता हूँ । इसके लिए भी प्रधानमंत्री और रेल मंत्री का आभार ।

मेरे लोकसभा क्षेत्र दाहोद की कुछ जरूरी मांगें भी माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष रखना चाहूँगा जो इस प्रकार हैं

1. निम्न अंडर ब्रिजों के निर्माण कार्य को पूर्ण करना ।

- (A) अनास
- (B) लिमखेड़ा
- (C) उसरा

2. दाहोद प्लेटफार्म पर लिफ्ट की व्यवस्था ।
3. फ्रीलेंडगंज रेलवे कॉलोनी में मराठी स्कूल से सात रास्ता तक का रोड एवं सात रास्ते से चार रास्ते तक का रोड बहुत ही ज्यादा खराब हो चुका है इन दोनों रास्ते का डामरीकरण शीघ्र ही करवावें ।
4. रेलवे कॉलोनी में अधिकांश मकानों की छतों से बरसात का पानी टपकता है एवं खिड़की दरवाजे भी खराब हो गये हैं अतः मकानों की छतों की मरम्मत एवं खिड़की दरवाजे बदलना बहुत ही आवश्यक है ।
5. रेलवे मकानों में रिपेयरिंग करवाने हेतु कर्मचारियों द्वारा ऑनलाइन शिकायत की जाती है किन्तु कई महीनों तक रिपेयरिंग का काम नहीं होता है और ना ही कोई फीड-बैक मिलता है ।
6. दाहोद की रेलवे कॉलोनी में बरसात में उगी हुई झाड़ियों के कारण रेलवे कॉलोनी में गन्दगी फैल रही है ।
7. दाहोद में गेट नं. 44 के स्थान पर ROB बनाया गया है इस ROB के मार्ग को गन्दे कुए के पास वाली सड़क से जोड़ा गया है । इस तिराहे पर हर समय दुर्घटना का भय बना रहता है अतः यहाँ पर स्पीड ब्रेकर बनाना बहुत ही आवश्यक है ।
8. ADEN दाहोद Sr.DEN रतलाम के आधीन कार्यरत है । ADEN दाहोद को CWM दाहोद के आधीन कार्य करने हेतु आदेश देने से रेलवे कॉलोनी का कार्य शीघ्र एवं सुचारु रूप से हो सकता है ।
9. बोरडी में FOB का निर्माण ।
10. अनास में FOB का लंबाई बढ़ाना ।
11. सभी गाड़ियों में स्लीपर एवं जनरल कोच की संख्या कम करके AC कोचों की संख्या बढ़ायी गई है इस कारण यात्रियों को बहुत ही परेशानी हो रही है । अतः स्लीपर एवं जनरल कोचों की संख्या बढ़ाना बहुत ही आवश्यक है ।
12. सभी गाड़ियों में पहले जनरल कोच आगे एवं पीछे की तरफ लगते थे किन्तु अब किसी गाड़ी में आगे की तरफ और किसी गाड़ी में पीछे की तरफ लगते हैं इस कारण जनरल टिकट के यात्रियों को बहुत परेशानी हो रही है । गाड़ी आने पर इन्हे आगे से पीछे या पीछे से आगे की तरफ अपना सामान लेकर भागना पड़ता है । और गाड़ी का स्टोपेज कम होने की कारण जनरल कोच तक पहुँच भी नहीं पाते हैं । अतः प्रत्येक गाड़ियों में जनरल कोच दोनों तरफ (आगे एवं पीछे) लगाना आवश्यक है ।
13. दाहोद - इंदौर रेल परियोजना के अंतर्गत दाहोद से झाबुआ तक का कार्य कब तक पूर्ण होने की संभावना है ।
14. वलसाड इंटरसिटी का वड़ोदरा से दाहोद में मध्य संचालन बंद कर दिया गया है । इस क्षेत्र के निवासियों के लिये यह महत्वपूर्ण गाड़ी थी । अतः कृपया इसका संचालन पुनः दाहोद तक किया जाये ।
15. बोरडी रेलवे स्टेशन पर कोरोना काल से पूर्व दोहोद ? भोपाल एक्सप्रेस 12955-12956 का ठहराव था किंतु इस गाड़ी के पुनः संचालन पर इसका ठहराव बोरडी में नहीं दिया गया है । अतः बोरडी में इसके ठहराव की स्वीकृति हेतु आवश्यक कार्यवाही करें ।

16. निम्न गाड़ियों का पुनः संचालन करना :

1. आणंद - दाहोद मेमू गाड़ी नं. 69189 का पुनः संचालन करना ।

नोट :-दिनांक 06/08/2022 से दाहोद से आणंद तक मेमू गाड़ी नं. 69190 का पुनः संचालन किया गया है किन्तु आणंद से दाहोद आने हेतु डाउन दिशा में मेमू गाड़ी सं. 69189 का पुनः संचालन अभी तक नहीं किया गया है इस कारण आणंद से दाहोद आने में काफी असुविधा हो रही है अतः आणंद से दाहोद हेतु मेमू गाड़ी नं. 69189 का पुनः संचालन करवाने की कृपा करें ।

2. कोरोना काल से पूर्व निम्न यात्री गाड़ियों का दाहोद में ठहराव था किन्तु अब इनका ठहराव दाहोद में नहीं है अतः पुनः इन गाड़ियों का ठहराव आवश्यक है ।

ओखा - गुवाहाटी गाड़ी नं. 15635-36

बांद्र टर्मिनस हजरत निजामुद्दीन (गरीब रथ) गाड़ी नं. 12909-10

बांद्रा - अजमेर गाड़ी नं. 12996 - 12996

दाहोद में निम्न यात्री गाड़ियों का ठहराव हेतु आवश्यक कार्यवाही करने बाबत ।

- अर्नाकुलम - अजमेर (मरूसागर स्पेशियल) गाड़ी नं. 12977-78
- गाजीपुर - बांद्र गाड़ी नं. 19041-42
- जयपुर - पुणे गाड़ी नं. 12939 ? 40
- बांद्रा - हरिद्वार गाड़ी नं. 22917 ? 18
- आजिमाबाद एक्सप्रेस गाड़ी नं. 12947-48

17. सात बंगले से वांदरिया/छापरी गाँव तक रेलवे भूमि में सड़क बनाने बाबत ।

18. दाहोद लिमड़ी मार्ग से लगा हुआ रेलवे सीमा में रेलवे का पुराना रोड कालिडेम तक बनाया हुआ है किन्तु इसके साथ ही गुजरात सरकार द्वारा एक पक्का मार्ग बनाया गया है इस कारण पुराने रोड से काली डेम जाने हेतु पुराने रोड का उपयोग नहीं किया जा रहा इस पुराने रोड से किसानों का अपनी खेती के कार्य से आना-जाना रहता है किन्तु यह रोड जर जर अवस्था में है इस कारण इस पर से आना जाना बहुत ही असुविधाजनक है अतः इस पुराने रोड को सीमेंटीकरण पंचायत फंड से करना चाहते हैं अतः कृपया इस पुराने मार्ग का सीमेंटीकरण करने की अनुमति प्रदान करें ।

इस एक बार फिर प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिनके नेतृत्व में भारतीय रेलवे एक नए युग में प्रवेश कर रही है । मुझे विश्वास है कि यह अनुदान मांग स्वीकार की जाएगी और भारतीय रेलवे को नई ऊँचाइयों तक पहुँचाने में सहायक सिद्ध होगी ।

धन्यवाद ।

***m58 SHRI TAMILSELVAN THANGA (THENI):** I as a representative of Tamil Nadu express my concerns about the railway budget for the year 2025-26. The Budget presented by Hon Finance Minister in this House displays several aspects which cause concern not only to my State of Tamil Nadu but for the entire nation. There are several key problems. There is Disparity in fund allocation for Railways. First of

all, Rs. 2,65,200 crore has been allocated for the Railways in this Budget. Out of which only Rs.6,626 crore has been allocated for Tamil Nadu. Whereas Rs. 17,155 crore has been allocated for Gujarat, and Rs. 23,778 crore has been allocated for Maharashtra. Besides Rs. 10,066 crore has been allocated for Bihar where the Assembly election is round the corner.

This partisan attitude in the Budget allocation. More funds have been allocated in a magnanimous way for two States where Bullet train projects are scheduled to take off. But such an allocation is denied for Tamil Nadu. Tamil Nadu and many other south Indian States are getting meagre allocation for their new railway lines and for their infrastructure development. The government is talking about cooperative federalism. But where is cooperation in sharing of the railway projects equally? The operational ratio of the Railways is an important aspect. The operational ratio of the Railways is at a dangerous level of 98.43 per cent. This means, for every Rs. 100 earned it is spending Rs. 98.43. This gives very little surplus for development projects. This is not fiscal prudence. This is the continuation of the wrong financial management that is affecting our railways for over a long period of time. Too much dependency on coal on the freight income is another aspect of concern. High priority to coal in the freight income can be witnessed. Out of the total freight income, 52 per cent amount is used to reduce carbon emissions in India and to make transform towards renewable energy. Too much dependency on coal for transport is a matter of big concern. Besides it is also creating a strategic financial effect on the Railways. There is deficit of funds as well as depreciation of funds. There is no sufficient fund allocation for depreciation. Only Rs.1500 crore is allocated for the financial year 2025-26. While the CAG report has indicated about funds to the tune of Rs. 34,000 crore for exchanging the outdated assets. This is no less than a gamble on the lives of the rail passengers.

I want to talk about rail accidents and safety aspects. Since 2014 to the year 2024, 678 railway accidents have taken place. This is a whooping number of 68 accidents per year. The compensation paid by the government towards railway accidents in the past three years (2021-24) alone stood at Rs. 38.26 crore. There were also very gruesome train accidents like the Coromandel train accident of 2023 and the Kanchenjunga train accident of 2024. Many people died and several others were injured due to the stampede in the New Delhi railway station recently. The government failed to move towards the target of accident-free travel. You have mentioned that you have allocated Rs. 800 Crore towards installing the Kavach-accident prevention system throughout the country. But there is no clear information on how many trains are fitted with this Kavach system. Kavach system must invariably be installed in all the trains on priority basis. The Rashtriya Rail Samraksha Kosh was not allocated sufficient amount of funds continuously. It is allocated 49% less than the allocation that was done in 2024-25. When you allocate less amount of fund for safety on a regular basis, how can the government say that they are giving priority to aspects of safety?

There is less attention to the Non-AC coaches. Budget for 2025-26 The has completely failed to rectify the decreasing number of passenger traffic in the non-AC coaches. This is affecting common people of many States including Tamil Nadu. While the passenger traffic passengers in AC coaches have increased by 8.14 %. I must admit that this has seen only a 0.3 per cent growth as regards non-AC coaches. Some

parts even show negative growth. Amrit Bharat railway station as a development project. Though the Hon Minister of Railways say with pride that the Amrit Bharat railway station Scheme is for development, only two stations were revamped through the Public Private Partnership (PPP) mode. Where is the private investment that was promised for this project? What are the changes that were promised in our railway stations? Women safety is at doldrums. Whether railways are safe for women? The answer to this question would a big ?No?. How much fund has railways got from the Nirbhaya scheme. Recently while travelling in the Coimbatore-Tirupati train, a pregnant women when sexually harassed, objected to this, and as result she was pushed out from the moving train. Where is women's safety? Specific needs of the Tamil People. New railway line between Dindigul and Sabarimala is a long pending demand of the people. There are around one Crore pilgrims who visit Sabarimala every year. If this new railway line is approved, it would help even pilgrims from Kashmir to reach Sabarimala without any difficulty.

The train that is operated thrice a week between Bodinayakkanur and Chennai should be operated daily. In my Theni constituency, a train departs from Madurai by 8.15 am and reaches Bodinayakkanur by 10.00 am. But this is helpful only to the people of Madurai. This train service is of no help to the people of Theni. If this train is operated from Theni during mornings and operated from Madurai during evenings it would be very helpful for people of both Madurai and Theni. Need for a stoppage at Sholavandan railway station in my constituency. If trains are having stoppages in places like Sholavandan, the local people affected by traffic congestion will get benefits besides earning revenue for Railways.

The speed of the freight trains should be increased. The freight trains are now operated only at a speed of 35 km per hour. If the speed is increased to 70 km per hour, it will help in making the goods reach the destination faster besides fetching additional revenue for the country. Staff who can speak Tamil language is the need of the hour for Railways. Union government has the right to appoint Railway Officials. My request is that, the employees who can speak the local language of that area only should be appointed. As the Southern Railway mostly comprises Tamil Nadu and Kerala, the General Manager of the South Zone should be a person who can be able to speak either Tamil or Malayalam. Autonomy to Railway Zones.

Finally under this Bill you have simplified the legal framework by integrating the Railway Board Law of 1905, and Railway Law, 1989. I recommend that Railway zones should be given autonomy. Please allow them to make independent decisions and this will help in understanding the demands locally besides fulfilling the needs. Hon Speaker Sir, the people of Tamil Nadu expect the best in the Railway Budget and in this regard we request for you that (i) The railway projects should be shared among states equally; (ii) The safety concerns must be addressed immediately and sufficient funds must be allocated; (iii) There should be a clear roadmap for reducing the dependency on coal; (iv) The facility of common people to travel at less cost must be improved; and (v) This budget lack vision, instead it is a continuation of the same pattern of wrong policies due to which Railways is made to struggle. As representatives of the people, we will not be able to accept this Budget. Thank you.

SHRI C. N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): I am really thankful to you for giving me an opportunity to express my views on Demands for Grants 2025-26 pertaining to Ministry of Railways and its working. The total revenue expenditure in 2025-26 is estimated at Rs. 2,99,059 crore, an increase of 7.7 per cent over the

revised estimate of 2024-25. Capital expenditure: In 2025-26, capital expenditure is estimated at Rs. 2,65,200 crore, same as the revised estimate for 2024-25. Sir, each one of us is aware that Railways is one of the pivotal public sector enterprises which contains the capacity for endowing the largest number of employments. Years before, a separate budget for the Ministry of Railways is to be passed by the Parliament perhaps keeping in view the importance of Railways in public life.

The Ministry of Railways is not getting its due budgetary allocation in the General Budget for expanding the network of Railways, its modernization and adoption of latest technology and scientific method of working. As a result, we witness train accidents so frequently, causing loss of mankind and national properties. In fact, the Union Budget 2025-26, in nutshell, is comprehensively biased as the budget completely ignores the needs of Tamil Nadu and betrayed the expectations of the people, therefore, the budget is totally anti-poor, anti-women, anti-youth and anti-farmer. The Union Budget is prejudiced as it completely ignored the demands of Tamil Nadu for numerous projects viz. Highways and Railways Projects, Coimbatore and Madurai Metro Rail Projects and despite the fact the economic survey, ranking of higher Education Institutions and the NITI Aayog Reports praised the State's activities. Needless to say, reduction in central funding increase the financial burden on the State Government.

Although Tamil Nadu has received allocation of Rs. 6,626 crore for railway projects which is a merely four per cent increase over allocation of Rs. 6,331 crore for 2024-25, however, railway infrastructure projects in Tamil Nadu is not effectively implemented so as to avoid time and cost overruns. The Budgetary allocation is not adequate as per requirement of railway infrastructure of the State. However, I appeal the Union Government to allocate sufficient fund for the development of railways in Tamil Nadu in general and my Constituency Tiruvannamalai in particular, by taking into consideration the following:-

- (i) Adequate allocation of funds for new Railway line from Thindivanam to Tiruvannamalai which is under construction for the last 10 years, thereby, there is need for expediting the work;
- (ii) Daily direct intercity express train between Chennai and Tiruvannamalai as well as Bangalore and Tiruvannamalai;
- (iii) Expeditionous completion of work of AMRIT Bharat Station work for Tiruvannamalai, Tirupattur & Jolarpettai in the larger public interest;
- (iv) To setup rail/coach manufacturing factory at Jolarpettai junction, Tamil Nadu;
- (v) A time bound action plan for redevelopment of Railway stations in the country as well as in the state of Tamil Nadu;
- (vi) More number of Vane Bharat Express trains for different parts of Tamil Nadu, especially Tiruvannamalai;
- (vii) More railway concessions in fare to senior citizens, students & women, particularly sleeper class and 3rd AC class;

- (viii) Upgradation of Tiruvannamalai railway station to world class standard invite pilgrims to the city of religion and spiritualism;
- (ix) Stoppage of 20671/20672 Madurai Bengaluru Cantt Vande Bharat Express at Tirupattur Railway Station, Tamil Nadu; and
- (x) Stoppage of 20643 / 20644 MGR Chennai Central - Coimbatore Vande Bharat Express train at Jolarpettai Junction, Tamil Nadu.

Tamil Nadu is one of the highest revenue contributors in the form of income tax and corporate taxes but unfortunately, Tamil Nadu does not get the corresponding State share, thereby limiting the fiscal space for supporting welfare schemes by State Government. The Government is cherishing 'Viksit Bharat' by 2047, a long term drawn plan and aspiring to rule the country till that period without serving the people's interest.

I would like to mention that the honourable and visionary Chief Minister of Tamil Nadu, Thiru M.K. Stalin, the embodiment of progress and champion of welfarism, is taking lots of initiatives for all round development of the State and fulfilling the aspiration of the people. He is inviting huge investments for economic growth and development of the State and creating vast opportunities for employment generation.

***m60 SHRI ESWARASAMY K. (POLLACHI):** I wish to state the following demands regarding Pothenur Railway Station, coming under the Pollachi parliamentary constituency:

Pothenur railway station was constructed in 1861 by the Britishers. This is the third railway station constructed in South India. The gauge conversion work between Pothenur and Dindigul was completed in the year 2017. Southern Railways assured that the trains operated before the Gauge conversion will continue to be operated. But even years after the gauge conversion, the train services which were stopped did not resume its services. Especially, the trains which were operated from Coimbatore to Rameswaram, Tuticorin, Bodinayakanur, Shengottai and Kollam have not been resumed. Moreover, it has been a consistent demand of the people of Coimbatore that the train services to Tiruchendur, Kanyakumari, Tirunelveli, etc. must also be continued. I urge upon the Ministry of Railways to take up these demands and operate the trains at the earliest. There should be facilities to maintain trains should be set up in Pothenur. Pit line, sick line, stabling line, shunting and other frameworks should be set up. I urge upon the Ministry of Railways to issue orders for releasing funds and for starting work on war-footing basis besides giving stoppage at Pothenur for Coimbatore-Mangalore Intercity Express, Ernakulam-Karaikkal Express, Mettupalayam-Thoothukudi Express trains which pass through Pothenur. I also request the Ministry of Railways to decide in operating trains from Erode to Rameswaram via Tiruppur, Pothenur, Pollachi and Palani. Chettipalayam railway station was fully operational but due to the gauge conversion process, this station was demolished. It was assured earlier that once the process was complete, this Chettipalayam railway station would be reconstructed and made operational. But till date, the construction of this railway station is stalled. So, I urge upon the Ministry of Railways to immediately construct the Chettipalayam railway station and make it operational.

There is a long pending demand from the people that a new railway line from Coimbatore to Karur via Pothanur, Chettipalayam, Palladam, Pongalur, Kangeyam and Vellakoil should be laid. I request the Ministry of Railways to construct this new line, considering to benefit of people of this area. Pollachi Railway Station is a old railway station. Agricultural output is more in this area. Farmers and traders from different areas commute to Pollachi on a daily basis. Especially, Pollachi has good amount of coconut production. Pollachi is a wonderful place famous for movie shooting. Shooting of many movies have been place in Pollachi. Moreover, the hilly region of Valparai has to be reached via Pollachi. In the past more number of trains were passing on the narrow gauge railway tracks. But nowadays, the number of such trains has been reduced. So I urge upon the Ministry of Railways to take initiatives to increase the number of trains being run in this route and make arrangements for maintenance of such trains in Pollachi railway station in order to upgrade this railway station to the next level.

Koilpalayam is a railway station which was functional on the Pothanur-Pollachi railway route. Seven factories are situated here in Kovilpalayam with an employee strength of nearly 4000. When this station was functional it served as a boon to the local people, students as well as employees. When this railway station was completely demolished due broad-gauge conversion, it was expected to be rebuilt. But the Ministry of Railways completely gave up its reconstruction. Therefore, I urge upon the Ministry of Railways to immediately reconstruct Kovilpalayam railway station and make it operational. Train Nos 12673/12674 Cheran Express is currently operating between Chennai and Coimbatore. The people of Pollachi have been demanding for extension of this train service up to Pollachi. If it is extended, it will immensely benefit the people living in and around Pollachi. I request the Ministry of Railways to take a favorable decision regarding this extension. Train Nos. 22665/22666 Udaya Express train is currently being operated on Coimbatore-Bengaluru-Coimbatore route. The Southern Railway has been successful in the trial run of this train via Pothanur, Pollachi and Palakkad. It was said that the services of this train will be started soon. But till date no announcement has been made about the functionality of this route. Therefore, I request the Ministry of Railways to take a favorable decision on this issue and make an announcement in this regard at the earliest.

Southern Railways had devised a plan to operate a train from Mayiladuthurai to Palakkad via Trichy, Dindigul, Palani and Pollachi. People were also of the opinion that this route may be extended till Coimbatore. But for reasons known to the Railway Management, this project has taken a back seat. Had this route been operative, it would have benefitted people belonging to many districts of Tamil Nadu. Therefore, I request the Ministry of Railways to do the needful to make this route operational. Moreover, I further request the Ministry of Railways to increase the speed of trains in Erode-Coimbatore route besides modernizing the signaling system and installation of Kavach system so as to ensure rail safety. I also urge upon the Union government and the Ministry of Railways to resume the concessions given to senior citizens in the past. The train fare for long distance passenger train was that of an ordinary fare. But the passenger train fare operating above 200 kilometres was increased at par with Express trains. This has very much affected the poor and common public very much. Already the common man is under severe

economic crisis. So I urge upon the Ministry of Railways to bring back the ordinary fare system for even long distance passenger trains running beyond 200 kilometres.

1. In Tiruppur district, in Udumalpet-Kozhumam road, across LC No.92, an Rail over Bridge (ROB) of B class should be constructed.
2. In Tiruppur district, in Madathukulam-Komaralingam Road, across L C No.80, a Rail Over Bridge (ROB) of B Class should be constructed.
3. All express trains should be given stoppages in Madathukulam Railway station and action to be taken.
4. Chennai-Palakkad Train (No. 22651) should depart from Dindigul railway station at 5.40 am instead of 6 am. This time change would ensure this train to reach Pollachi station at 7.40 am. This will help passengers from the areas like Dindigul, Ottanchathram, Palani, Udumalaipet passengers to connect with onward travel through Pollachi-Coimbatore train departing Pollachi at 8 am. This will ensure train facility from Pollachi area to Coimbatore.
5. 0106/0107 Kovai-Dindigul Special Train must be resumed.
6. Please resume the operation of Coimbatore-Chennai Tambaram-Coimbatore 06184/06185 special service via Dindigul, Tiruchirapalli, Virudhachalam and Viluppuram.
7. 06029/06030 Mettupalayam-Tirunelveli-Mettupalayam weekly special train should be resumed again
8. Palakkad-Tiruchendur-Palakkad express train No 16731/16732 should have a stoppage at Madathukulam station for unreserved seats.
9. Many railway stations should be constructed and upgraded all over Tamil Nadu under Amrit Bharat scheme.

***m61 SUSHRI S. JOTHIMANI (KARUR):** I would like to place my views on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways.

At the outset, I would like to express my sincere gratitude for the Government's initiative in upgrading railway stations, particularly in my region. The upgradation of Karur and Manapparai railway stations is a welcome step, and I acknowledge the efforts taken to improve passenger amenities, infrastructure, and overall travel experience in these locations. This development was long overdue, and I hope the project is implemented efficiently without unnecessary delays.

However, while we appreciate these positive steps, it is also our duty as the Opposition to critically analyze the overall budgetary allocation, policy direction, and execution of railway projects across the country. The Indian Railways is not just a transport network; it is the backbone of our economy, a lifeline for millions of daily commuters, and a crucial driver of regional connectivity and industrial growth. But despite grand announcements, the reality on the ground presents many challenges.

The Government has proposed a substantial budget for the Railways, citing ambitious modernization plans, new high-speed corridors, and infrastructural expansion. However, has the Government effectively utilized the funds allocated in previous years? Many projects remain incomplete, passenger services are not improving at the expected pace, and railway infrastructure in several regions still lacks basic amenities.

This Government is aggressively pushing for privatization under the guise of Public-Private Partnerships (PPP). While private investments can bring efficiency, the core question is, at what cost? Are we handing over our national assets to corporate interests without adequate safeguards? Ticket prices are rising, premium trains are being prioritized, while the common man is being left behind. Indian Railways must remain a people's transport system, not just a profit-driven enterprise.

Rail accidents, derailments, and track failures continue to occur, raising concerns about passenger safety. Alongside focusing on bullet trains and luxury projects, the Government must equally prioritize the safety and efficiency of existing railway networks. The need of the hour is investment in track maintenance, modernization of signals, and recruitment of sufficient staff, especially in safety-related roles.

Frequent fare hikes, increased platform ticket prices, and additional service charges are making train travel expensive for the common people. At the same time, basic facilities at railway stations, hygiene in trains, and punctuality are deteriorating. The concession for senior citizens has also been done away with. If the Railways belong to the people, why is the Government making it unaffordable for them?

While big cities and elite corridors get maximum attention, railway services in smaller towns and rural areas are being ignored. Many small towns have been overlooked while assigning stoppages of trains. The delays in new railway lines, electrification, and doubling of tracks in less-developed regions need urgent attention. The freight sector, which is the backbone of railway revenue, is also not seeing the necessary reforms to compete with road transport.

Lakhs of railway job aspirants are waiting for recruitment, yet the Government is reducing permanent jobs and replacing them with contractual employment. This is unfair to the youth who aspire to serve the Railways and contributes to job insecurity in a sector that should be providing stable employment. The Opposition is not against development or modernisation. We welcome genuine reforms that improve railway services for the people. However, the Government must ensure that:

Railway safety is prioritized over fancy projects.

Common passengers do not bear the brunt of unreasonable fare hikes.

Privatization does not lead to monopolization and exploitation.

Regional connectivity and employment opportunities are enhanced.

While I once again express my appreciation and gratitude for the upgradation of Karur and Manapparai railway stations I would like to raise other long-pending issues that my Parliamentary constituency, Karur, has been facing. Severe water logging issues in the subways in following places has to be addressed:

Vedasandur Assembly

1. Vellapaarai
2. Subramaniya Pillaiyur
3. Puliampatti
4. Pudukottai
5. Nallamanarkottai
6. Eriyode
7. Ramagiri Privu and Sengattupatti privu

Manapparai Assembly

Kumarpatti Vyampatti Block

Manapparai town

Flyover and subway have to be constructed in the following places of Karur district and Manapparai Assembly:

Noyyal Velayutham Palayam

Punnam Chatram ? TNPL

Maravapalayam-GandhiNagar

Mayanur

Veerarakkiyam

Manapparai Assembly

Elangakurichi Railway gate

Vyampatti RS

The Train Stoppages at the following places are required:

The Madurai-SMVT Bengaluru Vande Bharat Express at Karur railway station

Sengottai-Mayiladuturai Express stoppage at Ayyalur Railway station

Palani Express at Palayam Railway station

Also, the stoppage of following Trains at Manapparai Railway station is required:

Thirupathi Rameshwaram Express

Antyodaya Superfast Express

Superfast Express Chennai to Kollam

Thiruchendur to Chennai Express

Madurai-Oka Special Train

We also request the stoppage of Trains at Mandayur railway station in Viralimalai assembly. It is a nearby station for around 5,000 students and youth from Anna university, Bharati Dhasan University, IIM and IT Companies

I further request the hon. Railway Minister for the day train from Karur to Chennai and vice-versa. And to add the First and second AC coaches to the Mangalore - Chennai Express Via Karur. These are all the long pending issues which I have brought into the notice of the Ministry of Railways repeatedly over the last five years. I urge the hon. Union Minister for Railways to do the needful immediately. Thank you.

SHRI RAJABHAU PARAG PRAKASH WAJE (NASHIK): I woul like to highlight the urgent railway infrastructure needs of Nashik and to request the Ministry of Railways to take immediate action on these demands.

Nashik is set to host the grand Kumbh Mela in 2027, which will attract millions of pilgrims, tourists, and dignitaries from across India and the world.

Given the large-scale movement of people and goods, it is imperative that these railway projects are sanctioned and completed well before 2027 to ensure smooth transportation, prevent congestion, and facilitate economic and religious tourism.

Completion of the Pune-Nashik semi-high-speed rail project ? The proposed Pune-Nashik semi-high-speed rail line is poised to revolutionize transportation between these two pivotal cities. This project aims to facilitate travel at speeds of up to 200 km/h, reducing journey time to just two hours. It promises to invigorate economic activities, streamline the movement of goods, and provide a swift travel option for passengers. However, this project has faced delays due to alignment issues and other challenges.

I urge the Ministry of Railways to resolve these impediments immediately and fast-track this transformative project, ensuring its completion well before Kumbh Mela 2027.

Introduction of a Dedicated Nashik-Mumbai Intercity Train is the need of the hour. One of the most urgent demands from the people of Nashik is the introduction of a dedicated Nashik-Mumbai Intercity Express to cater to the increasing number of daily commuters, professionals, students, and traders. Currently, Nashik residents depend on long-distance trains, which are often fully booked, making travel inconvenient. A dedicated intercity train with an early morning departure from Nashik and an evening return service from Mumbai would greatly benefit daily passengers. A semi-high-speed train or Vande Bharat Express service between Nashik and Mumbai should also be explored to significantly reduce travel time and boost economic connectivity.

I urge the Ministry of Railways to approve this intercity train and explore the feasibility of a semi-high-speed service on this route.

Increasing stoppages of trains at Nashik Road and Deolali stations ? Nashik is a fast-growing city with rising passenger traffic. However, many important trains do not halt at Nashik Road and Deolali stations, causing severe inconvenience to passengers. Several long-distance trains, including Rajdhani,

Duronto, and major express trains, skip these stations despite high passenger demand. Nashik Road station serves not just Nashik city but also major industrial and pilgrimage hubs like Trimbakeshwar and Shirdi. Deolali Station serves the military cantonment area and must be prioritized for better connectivity.

I urge the Ministry of Railways to approve stoppages for additional trains at Nashik Road and Deolali stations to ease passenger congestion and improve accessibility.

Integrated Redevelopment of Nashik Road Railway Station ? The Nashik Road Railway Station is the main rail hub for the city but lacks modern infrastructure to handle rising passenger traffic. I request the Ministry of Railways to approve a comprehensive redevelopment plan for Nashik Road station, including modern passenger amenities, including escalators, wider platforms, and better waiting areas; multimodal transport integration with Metro NEO, city buses, and auto-rickshaws for seamless connectivity; dedicated terminals for suburban and intercity trains to manage traffic efficiently; smart station facilities, digital displays, and enhanced security infrastructure.

This revamped railway station will serve as a transit hub for Nashik's growing population and industries, making rail travel more comfortable and efficient before Kumbh Mela 2027.

Urgent need for railway overbridges in Nashik, including Gangawadi ? There is an urgent need to construct multiple railway overbridges (ROBs) across Nashik district, as several railway crossings create traffic bottlenecks, safety hazards, and economic hardships for local residents and businesses. a) **Construction of a Railway Overbridge at Gangawadi Eklahare** - The Gangawadi Eklahare railway crossing has been in use for over 75 years and remains a critical route for thousands traveling to Eklahare Thermal Power Station, Samangaon, Kotamgaon, Hinganwedhe, Odha, and Jail Road Nashik. The low height of the existing railway crossing (mori) causes severe inconvenience, especially for large vehicles, agriculture-related transport, and essential services.

I urge the Ministry of Railways to approve the immediate construction of a Railway Overbridge (ROB) at Gangawadi Eklahare before Kumbh Mela 2027.

b) **Additional Bridges Needed at Other Locations ?** More ROBs should be planned at other critical railway crossings in Nashik to ease congestion and improve connectivity. Key locations requiring urgent ROB construction include, Nashik Road-Deolali Belt, Odha Railway Crossing and Samangaon and Kotamgaon Industrial Belt.

I request the Ministry of Railways to identify high-traffic railway crossings in Nashik and expedite the construction of necessary bridges before 2027.

Fast-track the Nashik-Wadhvan Port rail track ? One of the most critical railway projects that should be prioritized is the Nashik-Wadhvan Port Rail Track. This proposed railway line will enhance connectivity between Nashik and Wadhvan Port, enabling faster movement of goods and reducing logistics costs for industries in Nashik. The most significant aspect of this project is that it passes through Trimbakeshwar, one of the most important pilgrimage sites in India. If this railway line is constructed before the Kumbh

Mela 2027, it will provide direct train connectivity for pilgrims traveling to Trimbakeshwar, significantly reducing road congestion and improving accessibility.

I urge the Ministry of Railways to expedite land acquisition, approvals, and construction of this project to ensure that the railway line is operational before the Kumbh Mela.

Addressing the issues of small food vendors at railway stations ? I also want to bring attention to the difficulties faced by small food licensees (vendors) operating at railway stations. These vendors provide food to passengers at fair prices set by the Railways and support millions of families across India. The Railway Board has not revised food pricing for small vendors since 2012, while IRCTC has increased prices multiple times for its own licensees. The government should immediately review and revise pricing policies for small food vendors to ensure fairness and sustainability. In case of the death of a licensee, the license transfer process currently takes three-four years, forcing heirs into financial distress. A recent case from Sonipat Railway Station (Delhi Division) highlights how a license transfer delay led to a Rs.28 lakh financial burden on the deceased vendor's family.

I urge the Ministry of Railways to simplify the license transfer process and ensure fair pricing policies for small vendors, securing their livelihoods.

My final appeal to the Government is to complete these projects before Kumbh Mela 2027. With less than three years remaining for the Kumbh Mela 2027, all these projects must be sanctioned, funded, and expedited immediately. A well-connected Nashik is crucial for the successful hosting of the Kumbh Mela, as well as for the long-term development of the region. I urge the Ministry of Railways to prioritize these demands, allocate necessary resources, and ensure their completion before 2027. A modern, efficient railway network will not only benefit Nashik but will also contribute to the economic progress of Maharashtra and India as a whole. Thank you,

***m63 श्री अनूप संजय धोत्रे (अकोला) :** दुनिया की चौथी सबसे बड़ी हमारी रेलवे व्यवस्था देश की रीढ़ और जीवन रेखा है, जो कि देश के आर्थिक विकास में बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है । पिछले 10 वर्षों के दौरान माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के कुशल मार्गदर्शन में भारतीय रेल ने विकास के नए आयाम और कीर्तिमान स्थापित किये हैं ।

एक यूपीए सरकार का शासन काल था, जब रेल में यात्रा करना देश के आम नागरिकों की मजबूरी हुआ करती थी, सुरक्षा और सुविधाओं के नाम पर केवल आश्वासन ही थे, लेकिन आज मोदी सरकार के कार्यकाल में आवागमन को लेकर देश के आम नागरिकों की पहली पसंद भारतीय रेलवे है ।

पिछले 10 वर्षों में भारतीय रेलवे पूरी तरह से आधुनिक, सुरक्षित और सुविधाओं से परिपूर्ण है ।

वर्ष 2025-26 के बजट में रेल मंत्रालय के लिए बजटीय आवंटन:-

1. मोदी सरकार ने वित्त वर्ष 2025-26 में भारतीय रेलवे के लिए ₹ 2 लाख 65 हजार 200 करोड़ रूपए का आवंटन कर सभी पूर्व रिकॉर्ड तोड़ दिए हैं । इस वित्तीय वर्ष का आवंटन यू.पी.ए सरकार के दौरान मिले 45,900 करोड़ से छह गुना अधिक है ।

2. मोदी सरकार द्वारा निरंतर भारतीय रेलवे का विस्तार करने का कार्य किया गया है। पिछले एक दशक में भारतीय रेलवे में 31,180 किमी. नई पटरियाँ बिछाई गई हैं, जबकि यात्री सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए कवच सुरक्षा प्रणाली को 4,876 किमी. ट्रैक पर कार्यान्वित किया जा चुका है।
 3. वित्त वर्ष 2025-26 के बजट में सिग्नलिंग और टेलीकॉम कार्य के लिए ₹ 6 हजार 800 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। इसके अलावा 200 वंदे भारत और 50 अमृत भारत ट्रेनों को चलाने की योजना बनाई गई है।
 4. इन सभी पूंजीगत निवेशों के बावजूद, भारतीय रेलवे ₹ 1 लाख 8 हजार करोड़ रुपये के माल भाड़े राजस्व का अनुमान लगा रहा है, जबकि यात्री राजस्व में 13.2% की वृद्धि के साथ 80 हजार करोड़ रुपये तक पहुंचने की उम्मीद है।
 5. माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में रेलवे विस्तार की गति दोगुनी हो गई है। पिछले एक दशक के दौरान 31 हजार 180 किलोमीटर पटरियों का निर्माण कार्य चालू किया गया है। 2013-14 में प्रतिदिन 4 किलोमीटर ट्रैक बिछाया जाता था, जो अब 2024-25 में बढ़कर लगभग 15 किलोमीटर प्रतिदिन हो गया है।
 6. हर वर्ष लगभग 4,000 किमी नई पटरियाँ जोड़ी जा रही हैं, जो यू.पी.ए शासन काल की धीमी प्रगति के विपरीत है। नई पटरियों के दैनिक कमीशनिंग की गति भी दोगुनी हो गई है, जिससे तेज कनेक्टिविटी और नेटवर्क दक्षता में सुधार सुनिश्चित हुआ है।
 7. आजादी के बाद से वर्ष 2014 तक भारतीय रेलवे का केवल 21 हजार किमी. ट्रैक का ही विद्युतीकरण हुआ था, लेकिन पिछले 10 वर्षों के दौरान 60 हजार किमी. से ज्यादा का ट्रैक का विद्युतीकरण हो चुका है। जल्द ही भारतीय रेलवे 100 प्रतिशत विद्युतीकरण के लक्ष्य को प्राप्त करने वाला है।
- केन्द्रीय बजट 2025-26 में भारतीय रेलवे द्वारा असम समेत पूर्वोत्तर भारत के लिए 10 हजार 440 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इसके लिए मैं माननीया वित्त मंत्री जी व रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। यू.पी.ए. सरकार के कार्यकाल के दौरान वर्ष 2013-14 में पूर्वोत्तर भारत में रेल विकास के लिए मात्र 260 करोड़ रुपये के लगभग आवंटन किया गया था।

1. Doubling of Akola-Khandwa railway line: The current single-line railway line between Akola and Khandwa is a major bottleneck, leading to delays and congestion. | demand adequate funds for the doubling of this efficiency of the rail network. railway line, which will increase the capacity and efficiency of the rail network.
2. Electrification of Akola-Parli Vaijnath railway line: Electrification of this railway line will not only reduce pollution but also increase the speed and efficiency of train operations. | demand sufficient funds for the electrification of this railway line.
3. Development of Akola railway station: The Akola railway station is a major junction, but it lacks modern amenities and facilities. | demand funds for the development of the Akola railway station, including the improvement of platforms, and provision of amenities like escalators, lifts, and waiting rooms.
4. introduction of new trains: The people of Akola district have been demanding the introduction of new trains to connect the region with major cities like Mumbai, Delhi, and Bengaluru. | demand funds for the introduction of new trains, which will improve connectivity and boost economic growth.

5. Upgradation of Murtizapur railway station: Murtizapur is an important railway station in Akola district, but it lacks basic amenities. | demand funds for the upgradation of Murtizapur railway station, including the construction of a new station building, improvement of platforms, and provision of amenities like waiting rooms and toilets.
6. Construction of road overbridges (ROBs) and road underbridges (RUBs): There are several level crossings in Akola district that are prone to accidents. | demand funds for the construction of ROBs and RUBs to ensure safe and smooth movement of traffic.
7. Provision of additional stoppages for trains: Several trains pass through Akola district without stopping at important stations. | demand funds for the provision of additional stoppages for trains, which will improve connectivity and convenience for passengers.
8. Enhancement of passenger amenities at railway stations: Railway stations in Akola district lack basic amenities like clean drinking water, toilets, and waiting rooms. I! demand funds for the enhancement of passenger amenities at railway stations, which will improve the overall travel experience.

डॉ. हेमंत विष्णु सवरा (पालघर) : मैं रेलवे की 2025-26 की अनुदान मांगों पर अपनी बात रखता हूँ और सबसे पहले मैं प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी तथा रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को इस ऐतिहासिक और दूरदर्शी बजट के लिए बधाई देता हूँ। यह बजट भारतीय रेलवे को आधुनिक, सुरक्षित, तेज़ और आत्मनिर्भर बनाने की दिशा में एक बड़ा कदम है।

भारतीय रेलवे देश की आर्थिक रीढ़ है और मोदी सरकार के नेतृत्व में रेलवे पिछले 10 वर्षों में अभूतपूर्व परिवर्तन से गुजरा है। जहाँ पहले रेलवे पुरानी व्यवस्थाओं और धीमी गति की वजह से पिछड़ता जा रहा था वहीं अब रेलवे को 21वीं सदी के अनुरूप एक नया रूप दिया जा रहा है। आज भारतीय रेलवे गति, आधुनिकता, सुरक्षा और आत्मनिर्भरता की दिशा में मजबूती से आगे बढ़ रहा है।

आज भारतीय रेलवे एक नया स्वर्णिम युग देख रहा है। मोदी सरकार की नीति और नीयत स्पष्ट है रेलवे को आधुनिक बनाना, यात्रियों को सुविधाएँ देना और देश को प्रगति की पटरी पर दौड़ाना। यह बजट सिर्फ एक दस्तावेज़ नहीं, बल्कि भारत को वर्ष 2047 तक विश्व की अग्रणी अर्थव्यवस्था बनाने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है।

इस बार रेलवे के लिए 2.5 लाख करोड़ रुपये का ऐतिहासिक बजट आवंटन किया गया है, जो अब तक का सबसे बड़ा बजट है। यह दर्शाता है कि मोदी सरकार रेलवे को सिर्फ एक परिवहन सेवा नहीं, बल्कि देश की अर्थव्यवस्था की रीढ़ मानती है। इसमें रेलवे विद्युतीकरण और ग्रीन एनर्जी पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है। सौ प्रतिशत विद्युतीकरण का लक्ष्य 2025 तक पूरा होने की उम्मीद है। सौर ऊर्जा और हाइड्रोजन आधारित ट्रेनों के लिए बजट में विशेष प्रावधान किया गया है। रेलवे को कार्बन-न्यूट्रल बनाने के लिए नवीकरणीय ऊर्जा पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है।

वंदे भारत और हाईस्पीड ट्रेनों का विस्तार किया जाएगा। 100 नई वंदे भारत ट्रेनों की घोषणा की गई है, जो 200 से अधिक शहरों को जोड़ेंगी। मुंबई से नागपुर, दिल्ली से पटना, और बैंगलुरु में हैदराबाद तक सेगी-हाई स्पीड कॉरिडोर विकसित किया जाएगा। बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट में तेजी लाई जाएगी और मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन 2028 तक शुरू होने की उम्मीद है। रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जा रहा है। 1275 रेलवे स्टेशनों को अमृत भारत स्टेशन योजना

में शामिल किया गया है। स्टेशनों पर एस्केलेटर, वेटिंग हॉल, मॉडर्न वॉशरूम, डिजिटल बोर्ड, की वाई-फाई जैसी सुविधाएँ विकसित की जा रही हैं। रेलवे स्टेशनों को एयरपोर्ट की तर्ज पर विकसित करने का लक्ष्य रखा गया है।

मैं अब कुंभ मेले में रेलवे की विशेष भूमिका के बारे में कहना चाहता हूँ। इस वर्ष 2025 में उत्तर प्रदेश के प्रयागराज में महाकुंभ का सफलतापूर्वक आयोजन प्रयागराज की पवन भूमि पर हुआ। मैं रेल मंत्री जी और पूरी रेलवे टीम की सराहना करता हूँ कि उन्होंने कुंभ मेले के लिए विशेष व्यवस्थाएँ कीं ताकि देशभर से आने वाले करोड़ों श्रद्धालुओं को सुगम यात्रा कर सकें। कुंभ स्पेशल ट्रेनें चलाई गईं जिससे सभी राज्यों में श्रद्धालु आसानी से आ सकें। स्टेशनों पर विशेष हैल्प डेस्क, चिकित्सा सुविधाएँ, जल आपूर्ति और सुरक्षा व्यवस्था की गई है। शटल ट्रेन और लोकल कनेक्टिविटी को मजबूत किया गया है कि ताकि बिना किसी असुविधा के कुंभ स्थल तक पहुँच सकें। कुंभ के लिए 2000 से अधिक अतिरिक्त ट्रेनें चलाई गईं जिससे 10 करोड़ से अधिक श्रद्धालुओं को लाभ हुआ।

मैं महाराष्ट्र के पालघर से पुनः हर सदन में आया हूँ और मुझे गर्व है कि मैं अपने क्षेत्र की जनता की आवाज यहाँ रख सकता हूँ। महाराष्ट्र में भी रेलवे के क्षेत्र में कई क्रांतिकारी बदलाव हुए हैं। मुंबई लोकल नेटवर्क का विस्तार, वंदे भारत ट्रेनों की शुरुआत, रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण, माल ढुलाई के लिए फ्रेट कॉरिडोर जैसी योजनाएँ इस सरकार की दूरदृष्टि को दर्शाती हैं। मेरे क्षेत्र पालघर और आसपास के इलाकों के लिए कुछ मांगें हैं, जिन्हें मैं माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष रखना चाहता हूँ। मुझे उम्मीद है कि पहले की तरह ही मेरी माँगों को गंभीरता से लिया जाएगा।

महाराष्ट्र देश का आर्थिक और औद्योगिक केंद्र है, लेकिन यहाँ की रेलवे सुविधाओं में सुधार की आवश्यकता है। विशेष रूप से पालघर, डहाणू और बोईसर जैसे क्षेत्रों में रेलवे विकास की मांग वर्षों से लंबित है। पालघर और डहाणू के लिए नई लोकल ट्रेनों की आवश्यकता है। विरार-डहाणू रूट पर नई लोकल ट्रेनें बढ़ाई जाएँ ताकि यात्रियों को अधिक कनेक्टिविटी मिले। सुबह और शाम के समय सुपरफास्ट लोकल ट्रेन सेवा शुरू की जाए। पालघर-डहाणू सेक्शन में वंदे भारत और अन्य प्रमुख ट्रेनों का ठहराव सुनिश्चित किया जाए।

महाराष्ट्र में वसई, विरार, डहाणू और बोईसर जैसे रेलवे स्टेशन लाखों यात्रियों की आवाजाही का महत्वपूर्ण केंद्र है, लेकिन बढ़ती जनसंख्या और यातायात के दबाव के कारण इन स्टेशनों को आधुनिक बनाने की तत्काल आवश्यकता है। स्टेशनों पर लिफ्ट, एस्केलेटर, वेटिंग हॉल और स्वच्छता सुविधाएँ बढ़ाई जाएँ। प्लेटफार्मों को चौड़ा और आधुनिक बनाया जाए। मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट को तेज किया जाए। पालघर इस बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट का महत्वपूर्ण हिस्सा है इसलिए यहाँ का विकास प्राथमिकता पर हो। मालगाड़ियों के लिए अलग कॉरिडोर विकसित किया जाए। महाराष्ट्र के औद्योगिक विकास के लिए डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर को मजबूत किया जाए। पालघर, तारापुर और बोईसर जैसे औद्योगिक हब को विशेष रेलवे सुविधाएँ दी जाएँ।

मैं रेलवे की 2025-26 की अनुदान मांगी का पूर्ण समर्थन करता हूँ और एक बार फिर प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी और रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने भारतीय रेलवे को 21वीं सदी की रेल व्यवस्था बनाने का संकल्प लिया है।

***m65 SHRI RAO RAJENDRA SINGH (JAIPUR RURAL):** We would firstly like to express our sincere commendation to the Railway Ministry for its outstanding and unprecedented achievements under the able stewardship of hon. PM, Shri Narendra Modi. By the means of this demand, I seek to address to you a few matters of immense public importance that pertain with the long-term policy goals of the Indian railways, including some matters of urgent public importance, relating to my Lok Sabha constituency, Jaipur Rural.

Container shortage in India ? currently, an estimated 14 per cent of India's GDP goes towards its logistics costs, a comparatively high amount, considering China's 10 percent and the United States' eight

per cent. Factors that contribute to these high costs are timeliness and infrastructure. Sixty-two per cent of its logistics cost contributes to transportation, with the country's average lead freight distance reaching 500 kilometres. This leads to various supply chain bottlenecks within the country causing higher costs of goods and delayed availability.

The impending increase in U.S. tariffs on Chinese goods had intensified a container shortage in India, as numerous empty containers have been sent to China to accommodate a surge in exports aimed at circumventing the new duties, as late as September 2024, because of a sudden plan of the Biden administration to impose higher tariffs on a range of Chinese products including steel, solar cells, lithium-ion batteries, electric vehicles, and medical supplies which will be phased in from this year through 2026.

Between 2015-16 and 2023-24, container traffic registered an annualised growth rate of seven per cent. In this period, domestic container traffic grew at an annualised rate of nine per cent and EXIM container traffic increased at an annualised rate of six per cent. The share of domestic containers in total traffic volume is estimated to increase from two per cent in 2015-16 to three per cent in 2024-25. The Railways had introduced a policy to permit private operators to obtain licenses to run container trains in 2006. As of August 20, 2018, 18 operators including the Container Corporation of India have obtained licenses to operate container trains.

A container logistic hub in Phulera as a solution to the long-standing problem. In 2016, the Railway Ministry sanctioned one of its Public Sector Undertakings (PSUs), Container Corporation of India to undertake a Container Logistic Hub in Bhasawara Village (Phulera Tehsil) in the Jaipur District. The ambitious logistic hub project, worth Rs. 3,000 crore, was supposed to be made on acquired land of about 290 acres in the village and was touted to be a major source of employment for the population of the village, in the future. The first monetary sanction for the project came in the year 2018, when Rs. 12.75 crore had been devolved by the Ministry to the district collectorate for the purpose of land acquisition. After the devolution in 2018, Rs. 1.05 crore have been devolved to the project over several instalments in 2020, 2022, and 2024. Subsequently, activities under Article-4 (2022), Article-11 (2023), Article-19 (2024) have been undertaken and advertised in the public domain at the cost of Rs. 84 lakh.

Throughout the course of the eight years of its existence, the project has seen an allocation of close to Rs. 19 crore in matters ranging from advertisements to environmental clearances. Even after receiving multiple approvals ranging from environmental clearances to the multi-branch expert committee, the project was deliberately stalled under the previous regime due to political reasons. This has caused a loss of nearly 5,000-6,000 jobs to the region and immense anxiety among the locals who view this project as a beacon of development and economic progress in their region. With a new Government in the State, all legal proceedings with regards to the project were concluded swiftly, and giant strides were made in all facets of the project. In July 2024, however, there were reports of the project being unexpectedly scrapped and shifted to a different location, causing immense anxiety amongst the constituent population. In the light of immense progress this project has made under the current Government, its economic significance and the evolving geopolitical scenario in the world, the project begs for a reconsideration.

Widening passenger losses ? Railways rationalised passenger fares in 2020. AC fares were hiked by four paise per PKM whereas non-AC express and mail class fares were hiked by two paise per PKM. Ordinary non-AC fares were raised by one paise per PKM. Considering the affordability concerns of daily commuters, the Railways implemented no hike in suburban train fares. Despite the rationalisation of passenger fares in 2020, the segment continues to register operational losses.

The Comptroller and Auditor General of India (CAG) (2021), observed that the operational losses in the passenger segment increased from Rs. 36,286 crore in 2015-16 to Rs. 63,364 crore in 2019-20. These losses had further widened in 2021-22 to Rs. 68,269 crore, which had to be cross subsidised entirely using the surplus generated from freight.

The Standing Committee on Railways (2020) had recommended that both freight and passenger fares should be rationalised prudently. It observed that any fare increase needs to consider the competition from other transport modes such as road and air. The Committee recommended that the social service obligations of Railways should be revisited. Given the rising Extra-Budgetary Borrowings of the organisation and gradually reducing revenue from passenger tariffs, it is important that tariffs levied from passengers are rationalised and the freight commodities diversified in order to enhance the revenue generation capacity of the Indian Railways.

Other issues pertaining to Jaipur Rural ? in 2008, Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC), first industrial corridor on the backbone of Western Dedicated Freight Corridor (DFC) was first formulated, covering an overall length of 1,504 kilometres between Delhi and Mumbai. With a financial outlay of Rs. 81,549 crore, the project was one of the largest railway infrastructure projects that the country had seen. Out of the five initial early bird projects being contemplated by the Ministry was Delhi-Manoharpur-Neemrana and Bhiwadi. Rail Line (with a speed of 100/200 kmph). After initial clearances, the project could unfortunately not be incorporated under the corridor due to the negligence of the erstwhile UPA Government. Multiple establishments in the area that were burgeoning around this project did not come up as the project. With the economic progress of the region being intertwined with this project, for the development of the region it is essential for the project to materialise. By means of this deliberation, I would therefore like to request your office to pursue a fresh survey of the region so that the project can be successfully culminated.

Train stoppages ? in 2020, as the entire nation grappled with an unprecedented health emergency in the form of the COVID-19 pandemic, Indian Railways was faced with a formidable challenge of facilitating smooth transportation of goods, services, and personnel across the country. Today, with immense pleasure we can claim that India has successfully triumphed over the COVID-19 pandemic and our Railway infrastructure has played a key role in the same.

In order to facilitate swift movement of goods and personnel throughout the country, close to 6,000 stoppages had been scrapped by the Railways. In our constituency, stoppages to several junctions namely, Kishengarh-Renwal, Sambhar Lake, Bhainslana, Naraina and Phulera, including others, had also been relieved. Now, as larger normalcy is restored, a considerable amount of people travel through these routes

on a daily basis due to both professional and personal engagements. Many people living in these villages are compelled to travel as much as 50-100 kilometres in order to reach the junctions from which these trains pass. This has caused great inconvenience to such regular commuters, making it essential for such stoppages to be restored.

In a meeting I had with you, we had shortlisted a number of train stoppages, which had earlier been relieved during the COVID-19 pandemic, for their resumption. Out of the five train stoppages, only the stoppage for train No. 19611/19612/19613/19614 (Ajmer Amritsar Express) at Phulera Station was relieved. The other proposed train stoppages have not been reinstated as of now. Therefore, by means of this demand, we would like to request your good office to consider restoring the scrapped stoppages in our region, a demand that we had also made to the Ministry for the Annual Financial Statement (2024), and have consistently reiterated through our previous communications. I have absolute confidence that these stoppages shall resume swiftly, given that your office was also keen on their renewal. Some demands have also been raised by my constituents on the speeding up of certain trains in order to prevent delays in their arrival and departure. Requests for speeding up train Nos. 14087 (Delhi to Jaisalmer), 05097 (Tanakpur to Daurai) and 05098 (Daurai to Tanakpur) have been received due to various reasons.

As I put forth these demands, I would also like to express my confidence in the visionary leadership of hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi and your able stewardship, in your ability to address all the demands of my constituency and the people of India at large.

SHRIMATI MALVIKA DEVI (KALAHANDI): I would like to express my views on the Supplementary Demand for Grants for the Railway Ministry.

I would first like to thank our hon. Prime Minister, Modi ji and our hon. Finance Minister, Shrimati Nirmala Sitaraman ji. This is a fabulous Budget which has got not only the whole nation but the world raving about our Finance Minister for her vision and her plan to achieve Viksit Bharat by 2047, a tax regime never thought of before by anyone. Our hon. Finance Minister makes us, on this side, very proud.

Our hon. Railway Minister, Shri Ashiwini Vaishnav ji is someone who adds to our pride every year. I have to begin first by thanking our hon. Railway Minister for two railway lines, Junagarh-Nabrangour and Nuapada-Barbara railway lines. Our new Vande Bharat covers my two districts of Kalahandi and Nuapada by crossing Kesinga and Khariar road, the new Amrit Bharat railway stations at Bhawanipatna, Khariar Road and Kesinga, and the new double line from Lanjigarh. Our Hon. Minister has decided to complete change Kalahandi constituency and make it move towards economic development -- development which has never happened in last 25 years is happening in Odisha now.

He has helped achieve Modi ji's dream and vision, connecting Jammu Kashmir to Kanyakumari and East to West, respecting the demand of people of Narla and restarting the stoppage at Narla of the Dhanbad-Alleppey.

The Railway Budget for 2025-2026 is Rs. 2.65 lakh crore. It is a Budget which looks at the overall development of the country by connecting people across and making us connected. In the Budget, Capital

Expenditure has been given importance. The total capital expenditure target for 2025-2026 is Rs. 2,62,000 crore with a focus on essential infrastructure projects like rail track expansion, rolling stock procurement, electrification, signalling improvements, and station modernization.

Safety has been given a lot of importance and priority. Out of the total allocation, Rs. 1.08 lakh crore will be spent on measures to boost railway safety, including upgrading old railway tracks, improving signalling systems, creating flyovers and underpasses, and installing the Kavach system.

As regards electrification, Ashwini ji is not only improving the railway sector but at the same time doing it with the environment and people in mind. Railways aims to achieve 100 per cent electrification of its network in FY 2025-2026 by reducing its carbon footprint and improving energy efficiency.

A lot of new trains will be started as well. Budget includes plans to manufacture 200 Vande Bharat trains in both sleeper and chair car configurations.

Now, I also need to finish by asking for a few things for my constituency of Kalahandi and both districts Kalahandi and Nuapada.

1. Starting a railway station at Dharamgarh and name it Dharamgarh road railway station for the new railway line from Junagarh to Nabrangpur;
2. Starting a train direct train which is from Kesinga to Bhubaneswar, huge demand of people of Kalahandi as Kesinga is the main business hub of our district;
3. Train from Kesinga to Bhawanipatna;
4. Resume the halts of all mail/express trains at their station, which were removed during the COVID-19 pandemic. Samta halts at Narla station as well as Nuapada station, specially halts for the Samata Express. Prior to the pandemic, trains like 12807/12808, (VSKP to HNKM and HNKM to VSKP), Bokaro Express, 13351/13352. Tata-Alleppey 18189/18190 and Tirupati Express 17481/17482 had regular halts at Rupra Road Railway Station. Request for a stoppage at Deypur Railway Station for Junagarh Road to Bhubaneswar Train (18438/18437);
5. Proposal for Extension of Railway Line from Nuapada/Bolangir (Odisha) to Bhadrachalam (Telangana) (616 Km) under the Centre's Janjatiya Gaurav Corridor Plan, connecting Odisha, Chhattisgarh, and Andhra Pradesh. The people of the region propose the extension of the Y-link railway line from Junagarh to Nuapada *via* Khariar (110 km) and from Khariar to Bolangir *via* Kantabanji (95 km). Instead of the currently planned 411 kms. line from Junagarh (Odisha) to Bhadrachalam (Telangana), we propose an extended 616 km line from Nuapada/Bolangir (Odisha) to Bhadrachalam (Telangana). This plan would bring greater connectivity and development to the underserved areas of Odisha, Chhattisgarh, and Andhra Pradesh. Drawing your kind attention to allow a temporary trespassing road Railway Line Crossing At 40 KM towards Kutrukhamar Railway Station. Request for your kind intervention and Order for construction of an Under Ground Rail Over Bridge to facilitate movement of farmers, villagers and public;

7. Bhawanipatna, Near Railway Crossing near Bullet show room construction of a high-level Bridge over Bullet Nallah on road connecting NH TO BHEJIPADAR.

A request by villagers of BHEJIPADAR in Gudhialipadar GP pray for taking steps in construction of a high-level Bridge; and

8. Railway Over Bridge at Kanta Banji at Bhawanipatna.

Hoping that all the demands of the people of Kalahandi constituency will be taken care off and this is the demand of people, and our people have huge expectations from our Government.

श्री खगेन मुर्मु (माल्दहा उत्तर) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपको प्रणाम करता हूँ और इस महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए धन्यवाद देता हूँ। सबसे पहले, मैं भारत के यशस्वी प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेंद्र मोदी जी को हृदय से धन्यवाद देता हूँ, जिनके नेतृत्व में भारतीय रेलवे के लिए ₹2,65,200 करोड़ की ऐतिहासिक पूंजीगत व्यय राशि आवंटित की गई है। यह केवल बजट का आँकड़ा नहीं है, बल्कि "नए भारत" के विजन को साकार करने का एक दृढ़ संकल्प है।

मैं हमारे कर्मठ रेल मंत्री आदरणीय श्री अश्विनी वैष्णव जी को भी बधाई देता हूँ, जिनकी कार्यशैली और तकनीकी कुशलता ने रेलवे क्षेत्र में क्रांतिकारी परिवर्तन किए हैं। हमारी लोकप्रिय मोदी सरकार ने ₹2,52,200 करोड़ का सकल बजटीय समर्थन प्रदान किया है, जो भारतीय रेलवे को आधुनिक और सुरक्षित बनाने की दिशा में एक बड़ा कदम है। अगर हम यूपीए सरकार के कार्यकाल से तुलना करें तो 2013-14 में यह निवेश मात्र ₹45,900 करोड़ था, जो अब छह गुना बढ़ चुका है।

आज रेलवे न केवल देश की आर्थिक धमनियों को सशक्त बना रहा है, बल्कि यह आम नागरिकों, किसानों, व्यापारियों और उद्योगपतियों की आवश्यकताओं को भी पूरा कर रहा है।

अध्यक्ष महोदय, भारतीय रेलवे ने 2024-25 (दिसंबर 2024 तक) में 1,178.52 मिलियन टन माल ढुलाई और 5,509.88 मिलियन यात्रियों को परिवहन किया है। जंहा की, 2013-14 में यूपीए सरकार के दौरान माल ढुलाई मात्र 1,050 मिलियन टन थी।

रेलवे की सकल यातायात आय (Gross Traffic Receipt) भी ₹2,08,767 करोड़ (जनवरी 2025 तक) पहुँच चुकी है और 2025-26 के लिए इसे ₹3,01,400 करोड़ तक पहुँचाने का लक्ष्य रखा गया है। 2013-14 में सकल यातायात आय: ₹1,43,742 करोड़ थी, जो कि 2025-26 में अनुमानित सकल यातायात आय: ₹3,01,400 करोड़ तक हो सकती है। यह आँकड़े स्वयं इस बात के साक्षी हैं कि मोदी सरकार ने रेलवे को एक 'लागत केंद्र' से 'राजस्व उत्पन्न करने वाली इकाई' में बदल दिया है।

मोदी सरकार के नेतृत्व में 31,180 किलोमीटर नई रेल पटरियाँ बिछाई गई हैं। जब कि पूर्ववर्ती काँग्रेस की सरकार में 2009-14 के दौरान 7,599 किमी ही थी। इसका अर्थ है कि रेलवे की विस्तार गति दोगुनी से अधिक हो चुकी है।

मैं यह बताना चाहता है कि यात्री सुरक्षा सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता है। मोदी सरकार ने सुरक्षा में सुधार के लिए ₹1,16,514 करोड़ का भारी भरकम निवेश किया है। रेलवे ट्रैक के नवीनीकरण के लिए विशेष योजनाएँ चलाई जा रही हैं। AI आधारित निगरानी प्रणाली से दुर्घटनाओं की संभावना को कम किया जा रहा है। अध्यक्ष महोदय, 'कवच', जो कि स्वदेशी ऑटोमेटिक ट्रेन प्रोटेक्शन सिस्टम है, इसका 10,000 इंजनों पर इंस्टॉलेशन किया जा रहा है।

दिल्ली-मुंबई व दिल्ली-कोलकाता कॉरिडोर पर 3,000 किमी ट्रैक पर 'कवच' का कार्य दिसंबर 2025 तक पूरा होगा। साथ ही साथ, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (RRSK) के तहत ₹1.08 लाख करोड़ पहले ही खर्च किए जा चुके हैं और अगले पाँच वर्षों में ₹45,000 करोड़ की नई व्यवस्था की गई है।

हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के "विश्व स्तरीय रेलवे" विजन को साकार करने के लिए रेलवे निम्नलिखित आधुनिक ट्रेनों को शामिल कर रहा है: 50 'नमो भारत' ट्रेनें जो कि छोटे शहरों को जोड़ने के लिए चलाई जा रही है, 100 'अमृत भारत' ट्रेनें जो कि सस्ती, उच्च क्षमता वाली ट्रेनें हैं, यह ट्रेन भारत के आम नागरिकों को ध्यान में रखते हुए चलाई जा रही है। 200 नई 'वंदे भारत' ट्रेनें जो कि भारत की प्रीमियम ट्रेन हैं, यह ट्रेन भारत के हाई-स्पीड रेल नेटवर्क को विस्तार देने हेतु चलायी जा रही है। 17,500 गैर-एसी सामान्य और स्लीपर कोच बनाए जा रहे हैं, जो की गरीब और मध्यम वर्गीय यात्रियों के लिए आरामदायक सफर सुनिश्चित करेगा। 50 वंदे भारत स्लीपर ट्रेनें - 2025-27 के बीच तैयार हो जायेगी।

मोदी सरकार रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास कर यात्रियों को विश्वस्तरीय सुविधाएँ उपलब्ध करवा रही हैं। हमारी लोकप्रिय मोदी सरकार ने 1,337 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास का महत्वाकांक्षी कार्यक्रम शुरू किया है। बहु-मोडल कनेक्टिविटी से स्टेशनों को दोनों ओर से सुगम बनाया जाएगा। दिव्यांगजनों और वरिष्ठ नागरिकों के लिए सुविधाएँ बढ़ाई जाएँगी। डिजिटल इंफॉर्मेशन डिस्प्ले, साफ-सुथरे वॉशरूम, आधुनिक सुरक्षा सिस्टम, बेहतर प्रतीक्षा कक्ष जैसी सुविधाएँ दी जाएँगी। यह बजट केवल संख्याओं का खेल नहीं है, बल्कि यह "नए भारत" के रेलवे की नई कहानी है। आज भारत रेलवे के क्षेत्र में आत्मनिर्भरता की ओर बढ़ रहा है। हम रेलवे को तेज, सुरक्षित और आरामदायक बना रहे हैं।

मैं बंगाल से चुन कर आता हूँ, जब हम रेलवे की प्रगति की बात करते हैं, तो हमें ममता बनर्जी जी के रेल मंत्री कार्यकाल (2009-2011) और मोदी सरकार (2014-वर्तमान) के दौरान रेलवे में हुए ऐतिहासिक सुधारों की तुलना करनी होगी। ममता बनर्जी जी के कार्यकाल में लोकलुभावन घोषणाएँ तो बहुत हुईं लेकिन ठोस निवेश नहीं हुआ। रेलवे बजट में कई नई ट्रेनों की घोषणा की गई, लेकिन आधारभूत संरचना के विकास और वित्तीय प्रबंधन पर ध्यान नहीं दिया गया। ममता बनर्जी के कार्यकाल में रेलवे में कोई बड़ा निवेश नहीं हुआ, जिससे बुनियादी ढांचे में सुधार बाधित रहा।

ममता बनर्जी के कार्यकाल में रेलवे का घाटा बढ़ता गया, क्योंकि बिना संसाधन जुटाए नई ट्रेनों की घोषणाएँ कर दी गईं। रेलवे सुरक्षा पर ध्यान नहीं दिया गया, जिससे कई रेल दुर्घटनाएँ हुईं। स्टेशनों और ट्रेनों की सफाई व आधुनिकीकरण पर कोई ठोस योजना नहीं बनी। माल ढुलाई क्षेत्र में कोई बड़ा सुधार नहीं किया गया, जिससे रेलवे की राजस्व वृद्धि धीमी रही।

2014 के बाद से प्रधानमंत्री आदरणीय नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में रेलवे में क्रांतिकारी परिवर्तन हुए हैं। 15 लाख करोड़ रुपये से अधिक का निवेश हुआ, महोदय इतना निवेश पहले कभी नहीं हुआ। अध्यक्ष महोदय, स्टेशन पुनर्विकास प्रोजेक्ट के तहत रेलवे स्टेशनों को एयरपोर्ट जैसी आधुनिक सुविधाओं से लैस किया जा रहा है। बुलेट ट्रेन (मुंबई-अहमदाबाद) और वंदे भारत जैसी आधुनिक ट्रेनों की शुरुआत - यात्रियों को विश्वस्तरीय अनुभव दिया जा रहा है। 50,000 किमी से अधिक रेलवे ट्रैक का विद्युतीकरण- ट्रेनों की गति बढ़ी, लागत घटी और पर्यावरण संरक्षण हुआ। कवच (Kavach) एंटी-कोलिजन सिस्टम, ऑटोमैटिक सिग्नलिंग और CCTV कैमरे -रेलवे को पहले से कहीं अधिक सुरक्षित बनाया गया। अध्यक्ष महोदय, स्वच्छ भारत अभियान के तहत रेलवे स्टेशनों की सफाई और बायो-टॉयलेट्स -यात्रियों को साफ-सुथरा वातावरण मिला। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर से माल ढुलाई तेज़ हुई, जिससे रेलवे की आय में वृद्धि हुई और यात्री ट्रेनों का दबाव कम हुआ। डिजिटल टिकटिंग, ऑनलाइन रिफंड और रेलवे Wi-Fi से संपूर्ण रेलवे नेटवर्क को डिजिटल रूप से सक्षम बनाया गया। यह स्पष्ट है कि ममता बनर्जी जी के कार्यकाल में रेलवे का विकास

ठप पड़ा था, केवल घोषणाएँ हुई, लेकिन ज़मीन पर कुछ नहीं बदला। वहीं, मोदी सरकार ने वादों को हकीकत में बदला, रेलवे को आधुनिक और आत्मनिर्भर बनाया।

मेरा क्षेत्र आज भी रेलवे की समस्याओं से जूझ रहा है, मुझे तीन अमृत भारत स्टेशन पहला एकलकखी, दूसरा सिंगाबाद और तीसरा गाजोल स्टेशन अमृत भारत योजना के तहत और चाहिए। मेरे लोकसभा क्षेत्र से मजदूरों का आना-जाना लगा रहता है कृपया करके मुझे तीन नई ट्रेन देने की कृपा करेंगे, पहली मालदा से नई दिल्ली सुपरफास्ट ट्रेन, दूसरी मालदा से बंगलुरु सुपरफास्ट ट्रेन और तीसरी मालदा से मुंबई सुपरफास्ट ट्रेन चाहिए, और चौथी मालदा से अहमदाबाद सीधी सुपरफास्ट ट्रेन चाहिए। मैं आदरणीय रेल मंत्री महोदय से तीन नई रेल परियोजनाओं की भी मांग करता हूँ, पहली बुलबुलचंडी से गंगारामपुर वाया पकुवाहाट, दूसरी गाजोल से गुंजोरिया वाया ईटाहार, और तीसरी समसी से बारसोई वाया चांचल, यह तीन नई रेल परियोजनाएँ मेरे क्षेत्र की दिशा और दशा बदलने में सक्षम है,

मैं मालदा जिले के सिंगाबाद रेलवे स्टेशन के विकास के लिए सरकार से ठोस कदम उठाने की मांग करता हूँ। यह स्टेशन ऐतिहासिक रूप से भारत-बांग्लादेश रेल संपर्क का महत्वपूर्ण केंद्र रहा है, लेकिन आज यात्री ट्रेनों की सेवा पूरी तरह से बंद है। मैं माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी से निम्नलिखित मांग करता हूँ:

यात्री ट्रेनों की बहाली कर सिंगाबाद से बांग्लादेश तक नियमित यात्री ट्रेन सेवा शुरू की जाए आधुनिक सिग्नलिंग सिस्टम, वेटिंग एरिया, टिकटिंग सिस्टम और अन्य बुनियादी सुविधाओं को विकसित किया जाए। व्यापार को बढ़ावा देने के लिए मालगाड़ियों की संख्या और आवृत्ति बढ़ाई जाए। भारत-बांग्लादेश संबंधों को और सुदृढ़ करने के लिए इस मार्ग को प्राथमिकता दी जाए। मेरा माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि जल्द से जल्द इस दिशा में ठोस कार्रवाई की जाए ताकि सिंगाबाद रेलवे स्टेशन पुनः अपने गौरव को प्राप्त कर सके।

मोदी है तो मुमकिन है, "नई सोच, नया भारत - तेज़, सुरक्षित और आधुनिक रेलवे के साथ!" कदम से कदम मिला कर तरक्की कर रहा है। मुझे गर्व है कि मैं मोदी सरकार के इस "विकास रूपी एक्सप्रेस ट्रेन" का एक यात्री हूँ। मैं पुनः प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेंद्र मोदी जी और रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को हृदय से धन्यवाद देता हूँ।

अंत में, मैं अपने वक्तव्य को इन पंक्तियों के साथ समाप्त करता हूँ-

"रफ़्तार भी होगी, सुरक्षा भी होगी,

सपने हमारे, हकीकत भी होगी।"

जय हिंद ! वंदे मातरम् ! भारत माता की जय ।

***m68 श्री जुगल किशोर (जम्मू) :** मैं भारतीय रेल बजट पर अपने विचार रखता हूँ। सबसे पहले मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदीजी का धन्यवाद करना चाहता हूँ, जिनके नेतृत्व में 2025-26 के बजट में सभी प्रमुख बातों को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल बजट सदन के समक्ष प्रस्तुत किया। यह बजट सामाजिक और आर्थिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है।

पिछले दस वर्षों में रेलवे की अर्थव्यवस्था मजबूत हुई, देश को इसका भरपूर लाभ प्राप्त हुआ देश के हर नागरिक को रेलवे की सुविधाएँ प्राप्त हुई और रेलवे में रोजगार के अवसर मिले।

पिछले पांच वर्षों में कुछ खास बातों पर विशेष ध्यान दिया गया, जैसे की यात्री किराया में बढ़ोतरी न होना, साफ सफाई, खान पान, हेल्प लाइन नंबर, ऑपरेशन फाइव मिनट्स, नए प्लेटफार्म, स्टेशनों का पुनर्विकास इत्यादि सम्मिलित हैं।

मैं माननीय प्रधानमंत्रीजी का धन्यवाद प्रकट करना चाहता हूँ जिनके अथक प्रयास और दूर दृष्टि से जम्मू में रेलवे डिवीजन की स्थापना को रेल मंत्रालय ने मंजूरी दी है, जिसमें 12 हजार रेलवे कर्मचारियों को लाभ मिलेगा ।

12 साल के लंबे इंतजार के बाद आखिरकार जम्मू को रेलवे डिवीजन का तोहफा मिला है । कश्मीर के लिए सीधी ट्रेन सुविधा शुरू होने से पहले ही जम्मू में रेलवे डिवीजन की स्थापना और कामकाज की प्रक्रिया शुरू हो घोषणा हुई है ।

कन्याकुमारी से कश्मीर सीधा रेल मार्ग से जुड़ जाएगा । जम्मू-कश्मीर में तेजी से बढ़े रेलवे ढांचे को देखते हुए जम्मू रेल डिवीजन का होना जरूरी हो गया था । इसके लिए खाका काफी पहले ही तैयार हो गया था, लेकिन मंजूरी नहीं मिल पा रही थी । अब केंद्रीय रेल मंत्री ने इस प्रस्ताव को मंजूरी दी है । प्रस्तावित खाके में नए रेल डिवीजन का मुख्यालय जम्मू में होगा ।

इसमें पंजाब के सुजानपुर से लेकर कश्मीर के बारामूला तक करीब 417 किलोमीटर रेलवे लाइन को कवर हो सकता है, जिसमें 43 स्टेशन होंगे । अभी फिरोजपुर देश का सबसे बड़ा रेल मंडल में आता है । इसमें पंजाब, हिमाचल प्रदेश और जम्मू-कश्मीर के 1800 किमी लंबे रेलवे ट्रैक पर परिचालन होता है । इस मंडल में 239 छोटे एवं बड़े रेलवे स्टेशन आते हैं ।

माननीय प्रधानमंत्री जी व्यक्तिगत रूप से जम्मू में रेलवे के बुनियादी ढांचे की प्रगति की निगरानी कर रहे हैं । वह जम्मू को उसका हक दिलाने और जम्मू में रेलवे सुविधा व रेलवे प्रशासनिक ढांचे को मजबूत करने के लिए उत्सुक हैं, जो जल्द ही एक महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन बनने जा रहा है ।

अब जम्मू में रेलवे डिवीजन बनने से शहर की अर्थव्यवस्था को बढ़ावा मिलेगा । जम्मू में हजारों की संख्या में कर्मचारी स्थायी रूप रहेंगे । ऐसे जम्मू के कारोबारियों को कारोबार मिलेगा । इससे शहर की अर्थव्यवस्था में बढ़ावा मिलेगी, लोगों के लिए रोजगार के नए अवसर बनेंगे ।

वर्तमान में जम्मू संभाग के ढाई हजार, जबकि कश्मीर संभाग में करीब चार हजार रेलकर्मियों काम कर रहे हैं । हिमाचल प्रदेश में तैनात कर्मियों की संख्या भी करीब तीन हजार है । इन सभी रेलवे कर्मियों को छोटे से काम के लिए फिरोजपुर के चक्कर काटने पड़ते हैं ।

चिनाब पुल बने पुल से खुला रेलवे डिवीजन की स्थापना की राह रियासी में चिनाब नदी पर विश्व के सबसे ऊंचे रेलवे पुल बना है । इस पुल का निर्माण पूरा होने के बाद ही जम्मू में रेलवे डिवीजन बनने की राह खुली है । 2012 से जम्मू में रेलवे डिवीजन बनने की घोषणा हुई थी । इसके बाद मामला लगातार अटकता रहा । हर बजट में रेल कर्मचारियों को आस होती थी जम्मू में रेलवे डिवीजन बनेगा । कश्मीर तक रेलवे का विस्तार होने के बाद ही जम्मू में रेलवे डिवीजन की स्थापना की जरूरत और महसूस की गई थी ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से भी कहना चाहूंगा की जम्मू कश्मीर राज्य में भी रेल विकास अत्यधिक महत्वपूर्ण हैं, काफी वर्षों से जो कार्य राज्य में पूर्ण या आरम्भ नहीं हुए, उन सभी कार्यों को जल्द से जल्द गति प्रदान करें, जिससे की जम्मू कश्मीर में रेल यातायात सुचारू हो सके ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता है. (1) जम्मू स्थित साम्बा रेलवे स्टेशन में पहले जो भी ट्रेनों का ठहराव था उन सब ट्रेनों का ठहराव पुनः किया जाय ।

(2) साम्बा जम्मू के बीच विजयपुर रेलवे फाटक पर गुडासलाथिया मोड़ पर रेल ओवर ब्रिज बनाया जाय जिससे लोगो को परेशानियों का सामना न करना पड़े ।

साथ ही मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ कि जम्मू रेलवे स्टेशन का नवीकरण का काम तेजी से हो रहा है ।

धन्यवाद ।

***m69 श्री मनीष जायसवाल (हजारीबाग) :** भारतीय रेलवे को भारत की परिवहन प्रणाली की जीवन रेखा माना जाता है । हर साल, बजट में सभी की निगाहें रेलवे पर टिकी होती हैं । और भारतीय जनता पार्टी की हमारी सरकार ने बजट में देश की इस लाइफलाइन का भी विशेष ध्यान रखा है ।

वित्तीय वर्ष 2025-26 के लिए केंद्रीय बजट में भारतीय रेलवे को 2.52 लाख करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं । 4.60 लाख करोड़ रुपये की परियोजनाओं को अगले तीन से चार वर्षों में पूरा करने का लक्ष्य हमने रखा है जिससे बुनियादी ढांचे में सुधार, नई लाइनें बिछाने और स्टेशन पुनर्विकास का कार्य किया जाएगा ।

अगले 2 से 3 वर्षों में 200 नई वंदे भारत ट्रेनें, 100 अमृत भारत ट्रेनें, 50 नमो भारत रैपिड रेल और 17,500 सामान्य नॉन एसी कोच आम जनता के लिए यात्रा के अनुभव में क्रांतिकारी बदलाव होंगे । 31 मार्च तक 17,500 में से 1400 जनरल कोच तैयार हो जाएंगे और इसके अतिरिक्त 1000 नए फ्लाईओवरों के लिए भी मंजूरी दे दी गई है । नई ट्रेनें और आधुनिक कोच निम्न और मध्यम वर्ग के लोगों के लिए मददगार साबित होंगे ।

नई लाइनें बिछाने के लिए 32,235 करोड़ रुपये खर्च किए जाएंगे । लाइनों के दोहरीकरण में 32,000 करोड़ और गेज लाइन के लिए 4,550 करोड़ रुपये का बजट तय किया गया है ।

महोदय हमने रेलवे सुरक्षा पर खास ध्यान दिया है और इसके लिए बजट 1.08 लाख करोड़ रुपये से बढ़ाकर 1.14 लाख करोड़ रुपये कर दिया गया है और अगले वित्त वर्ष में इसे 1.16 लाख करोड़ करने का लक्ष्य निर्धारित किया है ।

2030 तक मालगाडियों की औसत गति 50 किमी प्रति घंटा तक बढ़ाने का लक्ष्य रखा गया है और इसके लिए हमारी सरकार काम कर रही है । हमारी सरकार का लक्ष्य 2047 तक 250 किलोमीटर प्रति घंटे की गति वाला 7000 किलोमीटर हाई स्पीड रेल नेटवर्क बनाना है ।

महोदय मैं झारखंड से आता हूँ और मेरा राज्य कोयला के लिए जाना जाता है और मुझे यह बताते हुए गर्व की अनुभूति हो रही है कि 2025-26 में माल ढुलाई राजस्व में कोयले की हिस्सेदारी 52% होने का अनुमान है यह राजस्व के लिए कोयले पर बढ़ती निर्भरता को दर्शाता है । इससे मेरे राज्य के लोगों को भी बहुत लाभ मिलेगा ।

यह बताते हुई मुझे प्रसन्नता हो रही है कि हम 31 मार्च 2025 तक 1.6 बिलियन टन माल ढुलाई का लक्ष्य हासिल कर लेंगे और चीन के बाद दुनिया में दूसरा सबसे बड़ा माल ढुलाई करने वाला रेलवे नेटवर्क बन जाएंगे । इसके अलावा भारतीय रेलवे वित्त वर्ष 2025-26 के अंत तक 100 प्रतिशत विद्युतीकरण हासिल करने जा रहा है । महोदय यह बताते हुए मुझे बड़ी प्रसन्नता हो रही है कि 2025-26 के लिए रेलवे का आंतरिक राजस्व 3,02,100 करोड़ रुपए होने का अनुमान है । यह 2024-25 के संशोधित अनुमान से 8.3% अधिक है । महोदय यह सब आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के विजन से ही संभव हुआ है । मेरी निम्नलिखित मांग हैं:-

1. रांची से बरकाना, बरही, कटकमसांडी, हजारीबाग बरकाकाना, रामगढ़, हजारीबाग, कोडरमा, रेलवे लाइन का दोहरीकरण कराया जाय,
2. हजारीबाग से सुदूर शहरों जैसे चेन्नई, दिल्ली, मुम्बई के नई ट्रेनों का संचालन किया जाय,
3. वर्तमान में हजारीबाग को मुंबई के लिए एक ट्रेन की सौगात मिली है जी की सप्ताह में केवल एक दिन है कृपया इसे सप्ताह में 3 दिन करवाया जाय,

4. पूर्व में बरकाकाना से दिल्ली के लिए राजधानी एक्सप्रेस संचालित की जा रही थी जो कि वर्तमान में बंद है, कृपया इसे पुनः संचालित करवाया जाय,

5. गिरिडीह से बगोदर, विष्णुगढ़, टाटी झरिया, दारू होते हुए नई रेल लाइन का निर्माण कराया जाय, जिससे इन क्षेत्रों के 5 लाख लोगों को लाभ मिल सके, धन्यवाद .

***m70 श्री मनसुखभाई धनजीभाई वसावा (भरूच) :** मैं वर्ष 2025-26 के लिए प्रस्तुत रेलवे की अनुदान मांगों से संबंधित रेल बजट पर अपने विचार रखता हूं । प्रस्तुत रेल बजट राष्ट्र के तेजी से विकास में अपनी अहम भूमिका निभाएगा । इस रेल बजट में किए गए प्रावधानों से हमारे देश का तीव्र विकास सुनिश्चित होगा तथा देश की जनता की आकांक्षाओं को भी पूरा करने में सफल रहेगा ।

आज जब भारत आगामी वर्ष 2047 में आजादी की 100वीं वर्षगांठ को मनाने के लिए आगे बढ़ रहा है ऐसे में हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में भारत उच्च आर्थिक वृद्धि वाली अर्थव्यवस्था बना हुआ है । भारत सरकार 2047 तक एक विकसित भारत के लिए संकल्प ले चुकी है । विकसित भारत के इस अभियान में भारत सरकार का रेल मंत्रालय भी अपना अहम योगदान कर रहा है ।

मेरे संसदीय क्षेत्र भरूच का अंकलेश्वर औद्योगिक क्षेत्र एशिया में सबसे विशाल औद्योगिक क्षेत्र है, जहां पर देश के विभिन्न प्रांतों के लोग कार्यरत हैं । राजस्थान, बिहार एवं उत्तर प्रदेश के लोगों को अपने पैतृक राज्यों में जाने के लिए बड़ौदा या सूरत जाना पड़ता है क्योंकि राजस्थान, विहार एवं उत्तर प्रदेश की रेल सेवाएं इन्हीं स्टेशनों पर रुकती हैं । राजस्थान, विहार एवं उत्तरप्रदेश को जाने वाली रेलगाड़ियां मेरे संसदीय क्षेत्र भरूच एवं अंकलेश्वर से होकर जाती है परंतु इन स्टेशनों पर कुछ ही गाड़ियां रुकती हैं, बाकी कहीं कहीं रुकती है जिनके कारण इन लोगों को दिक्कत उठानी पड़ती है । अगर राजस्थान से आनेवाली सूर्या नगर एक्सप्रेस, अजमेर बंगलौर एक्सप्रेस एवं राणेकपुर एक्सप्रेस को एवं उत्तर प्रदेश एवं बिहार से आने वाली प्रमुख रेल सेवाओं को कुछ को अंकलेश्वर एवं कुछ को भरुच रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए तो यहां के हजारों लोगों को आने जाने में सुविधा मिलेगी । इस संबंध में मेरा निवेदन है कि भरूच एवं अंकलेश्वर रेलवे स्टेशनों पर राजस्थान, बिहार एवं उत्तर प्रदेश से आने वाली निम्न रेल गाड़ियों का ठहराव दिया जाए ।

पालेज में ठहराव हेतु गाड़ी सं. 12995 बांद्रा अजमेर एक्सप्रेस ।

भरुच में ठहराव हेतु:

एक - ट्रेन सं. 20301/20302, बंदे भारत मुंबई सेंट्रल-गांधीनगर कैपिटल एक्सप्रेस ।

दो - ट्रेन सं. 12979/12980, जयपुर-बांद्रा सुपरफास्ट एक्सप्रेस ।

तीन - ट्रेन सं. 19053/19054, सूरत मुजफ्फरनगर एक्सप्रेस ।

चार- ट्रेन सं. 12993/12994, गांधीधाम श्री एक्सप्रेस-भरुच ।

पांच - ट्रेन सं. 12995/12996, बांद्रा-अजमेर एक्सप्रेस

गुजरात के मेरे संसदीय क्षेत्र भरुच के अंतर्गत अंकलेश्वर से राजपीपला तक ब्राडगेज तैयार है जोकि कोरोना काल से ही बंद पड़ी है । मेरी मांग है कि इस रेल लाइन को तत्काल चालू करने के साथ ही स्टैच्यू ऑफ यूनिटी तक इस रेल लाइन को विस्तार दिया जाए ताकि मुंबई और साउथ गुजरात के लोगों को इसका फायदा मिल सके ।

भरुच जंबूसर और जंबूसर से बड़ौदा तक नई रेल लाइन बिछाए जाने के लिए तत्काल मंजूरी दी जाए । इसी के साथ मैं इस अनुपूरक रेल बजट का पुरजोर समर्थन करते हुए अपनी बात को विराम देता हूँ ।

बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHRI SAPTAGIRI SANKAR ULAKA (KORAPUT): I would like to place my views on a matter that touches the lives of millions of Indians every single day.

Indian Railways is not just a mode of transport; it is the lifeline of our country, connecting villages to cities, farmers to markets, workers to their jobs, and families to their loved ones.

But under this Government, the railways are being run not for the benefit of the common people, but for corporate interests. Grand announcements are made every year, but the reality on the ground remains unchanged. The railway system is suffering from mismanagement, inefficiency, and neglect of crucial areas like safety, affordability, and infrastructure development.

Every year, during the budget session, we hear promises of electrification, high-speed corridors, and station modernization. The Government makes tall claims, but what happens in reality? The capital expenditure for this year is Rs. 2,65,200 crore exactly the same as last year. This means no real increase in investment, no new push for development, and no additional funds to improve passenger experience.

New railway lines are announced with much fanfare, but the Government fails to complete even what it has promised. Last year, the target for new railway lines was 700 kilometres, but only 468 kilometres were actually constructed. Freight revenue, which is supposed to be the backbone of railway earnings, is growing at a mere four per cent annually. At this pace, it is impossible to meet the Government's own target of increasing freight transport by 2030. The operating ratio, which tells us how much the railways are earning compared to what they are spending, stands at a dangerous 98.43 per cent. This means that out of every Rs. 100 earned, Rs 98.43 is being spent, leaving almost nothing for improvement and expansion.

With such poor financial management, how can we expect the railways to modernize, provide better services, and ensure safety? My constituency of Koraput is a tribal-dominated region that has been deprived of proper railway connectivity for decades. Proposals for new railway lines from Koraput to Bobbili via Semiliguda, Dudhari, Kotiya, Dandigaon, Salur, and from Koraput to Araku via Semiliguda, Kunduli, Sadam, and Chaugaon have been pending since 1943? before independence! Despite repeated surveys, the Government has done nothing to implement these projects.

This is not just about railway connectivity?it is about denying an entire region the opportunity for economic growth, employment, and access to essential services. The proposed lines would boost tourism, industry, and transportation in the Eastern Ghats and provide much-needed connectivity for the tribal communities of Odisha. Similarly, the Jajpur Road-Dhamara railway line in Odisha has been fully surveyed, the Detailed Project Report (DPR) has been submitted, and the project cost is estimated at Rs. 2,996.81 crore with a projected profit of 24 per cent. Yet, the Government has not sanctioned this project. Why is a financially viable and strategically important project being ignored?

Another long-pending demand is the Gopalpur to Rayagada via Gunupur, Bhismagri, and Digapahandi railway line. The survey was completed in 2011-12 and was even included in the 2017-18 Capital Investment Programme in anticipation that a joint venture (JV) company would be formed. Yet, till today, no JV company has been identified, and the project remains stuck in bureaucratic red tape.

Projects that were sanctioned years ago are moving at an unacceptably slow pace. The Jeypore-Nabarangpur (38 km) and Jeypore-Malkangiri (130 km) railway projects were included in 2016-17, but even today, final location surveys are incomplete, and land acquisition is delayed. These are crucial projects that would transform connectivity for some of the most backward areas of Odisha, yet the Government is in no hurry to complete them.

The Final Location Survey (FLS) for Jeypore-Malkangiri has only been completed for 30 km out of 130 km. Nine years after approval, even the first phase is incomplete! The East Coast Railway (ECoR) is treated like a step child. It should be expanded to include Jharsuguda - Barsuan - Kiriburu, Rourkela-Nuagaon, and Jharsuguda-Himgiri under a new railway division at Rourkela. But instead of expanding railway operations in backward areas, the Government prioritizes only urban and high-profile projects.

Similarly, Banspani-Padapahar, Rupsa-Bangriposi, and Bhadrak-Laxmannath Road should be included under the new ECoR division with headquarters at Jajpur, but the Government refuses to take action. This deliberate neglect of Odisha's railway infrastructure is proof of the Government's step-motherly treatment towards Odisha.

A few days ago, an ambulance carrying eight patients and an ASHA worker got stuck on the railway tracks while attempting to cross through an unauthorised passage. Not because the driver was careless, but because there is no proper level crossing or alternative route. The train dragged the ambulance for nearly 100 metres before stopping, narrowly avoiding a massive tragedy. This was not an isolated incident. Villagers from Kanjamjodi, Chakraklang, Betkolanga, and surrounding areas have been facing life-threatening situations for years due to the railway line cutting off their only road access. The railway track at KM 132/14-15 has completely blocked their traditional route, forcing them to risk their lives by using unsafe, makeshift crossings. How many more lives must be lost before the Government provides basic connectivity? The villagers have been pleading for a level crossing, road overbridge, or underpass for years, yet their voices have been ignored. The Railways claim to have fenced off the area, but what good is a fence when people have no alternative route?

The Government's refusal to listen to the genuine demands of the people is evident in the lack of new trains and extensions in Odisha. The following train services need to be urgently introduced or extended, but the Railway Ministry has ignored repeated requests: New daytime train from Jeypore/Koraput to Bhubaneswar via Rayagada; extension of Lokmanya Tilak Express (18519/18520) from Mumbai-Visakhapatnam to Rayagada; extension of 12893 Bhubaneswar-Balangir Intercity Express to Rayagada; extension of 22819 Bhubaneswar-Visakhapatnam Intercity Express to Koraput via Araku; increase in frequency of 22847/48 from weekly to daily; extension of 12871 Ispat Express till Visakhapatnam; extension of 02409 Sambalpur-Raigarh Superfast Special till Rayagada/Koraput; extension of 18303

Sambalpur-Puri Intercity Express till Rayagada/Koraput; new Intercity train from Gunupur to Bhubaneswar/Bhadrak; new Express train from Jagdalpur to Bhubaneswar; and extension of Jagdalpur-Visakhapatnam Express (18512/18513) to Hyderabad. The passengers in Odisha also demand the restoration of railway concessions for senior citizens, which was wrongly discontinued during COVID-19 and never restored. Why is the Government penalizing elderly citizens while increasing luxury train services?

Seventy-five per cent of railway accidents in India happen due to derailments, mostly caused by poor track maintenance. The CAG report has revealed that in many cases, railway tracks were not inspected on time or not inspected at all. There is a backlog of Rs. 34,319 crore for replacing old railway assets, but the Government is spending money on flashy projects instead of fixing these basic issues. Is this the New India the Government talks about, where modernisation means bullet trains for the rich while the rest of the country is left with old, unsafe tracks? Railway accidents are not just statistics; they are human tragedies that shatter families. The Balasore train accident in 2023, where 291 people lost their lives and over 900 were injured, exposed the Government's failure to ensure safety. The accident was caused by faulty signal modifications, yet no concrete steps have been taken to prevent such disasters in the future. The Government proudly speaks about the Kavach anti-collision system, but it has been installed on only 1,465 kilometres of the railway network. At this speed, it will take decades before this system covers the entire country. How many more lives must be lost before railway safety becomes a priority?

The Rashtriya Rail Sanraksha Kosh, a special fund set up for railway safety, was supposed to receive Rs. 20,000 crore every year. But in reality, this fund has never been fully financed. Last year, only half of the promised amount was actually allocated. If safety is not a priority for the Government, how can people feel secure while traveling by train? Railway operations require a vast workforce, including station masters, guards, pointsmen, loco pilots, ticket collectors, maintenance staff, and security personnel. However, under this Government, the railways are functioning with an alarming shortage of manpower.

Across the country, 12 lakh non-gazetted posts remain vacant, including positions that are critical to railway safety and operations. This means that essential tasks such as track maintenance, train signalling, and security are being handled by an overworked and understaffed workforce. The Southern Railway alone has 13,977 vacant positions, affecting security, station management, and locomotive operations. Shockingly, 22 per cent of these vacancies are reserved for Scheduled Castes and Scheduled Tribes (SC/ST), but they remain unfilled, showing the Government's failure in ensuring proper recruitment and representation.

Loco pilots, responsible for running trains, are being forced to work under extreme pressure, often without adequate rest, leading to increased risks of accidents. Track maintenance crews, who are responsible for preventing derailments, are severely understaffed, which is one of the major reasons for accidents. The Railway Protection Force (RPF) is also struggling with a staff shortage, making it difficult to control rising incidents of theft, harassment, and unauthorized entry into railway stations. If the Government continues to ignore this crisis, railway operations will only become more dangerous and inefficient. The shortage of railway staff and poor crowd management were the main reasons behind the

tragic stampede at New Delhi Railway Station, where 18 people lost their lives. This disaster was the result of unregulated issuance of unreserved tickets, overcrowding, and the absence of proper entry and exit controls at one of India's busiest railway hubs.

Passengers carrying heavy luggage were forced to push through narrow foot overbridges, where the crowd kept building up due to mismanaged ticket sales and a lack of security personnel. The Railway Protection Force was completely overwhelmed, as there were not enough personnel to manage the situation. This was not an unexpected disaster. Senior railway officials themselves admitted that the incident was waiting to happen. Instead of taking proactive steps to regulate crowds, the Government allowed unrestricted entry into railway platforms, which created conditions for a catastrophe. New Delhi Railway Station is not the only place where such chaos exists. Nagpur Railway Station becomes almost abandoned at night, with no railway personnel or security guards between 8 PM and 11 PM. Passengers are left waiting in dimly lit areas with no staff or police presence, making them easy targets for theft, harassment, and crime. This is not just a local issue-it is a nationwide problem. Many major railway stations have become havens for the homeless, daily wage labourers, and even anti-social elements. This is putting both passengers and railway staff in danger.

There have been multiple incidents where railway workers and loco pilots on night duty were attacked by criminals, yet the Government has done nothing to increase security. The unreserved ticketing system is out of control, leading to dangerously overcrowded general compartments, where people are packed like sardines, risking accidents and medical emergencies. If these are the conditions at some of the largest railway stations in the country, one can only imagine how bad things must be at smaller stations in rural areas. How can the Government claim to be modernizing the railways when even basic safety measures are missing?

Senior officials admit that unless strict controls on ticket sales and station entry are enforced, nothing will change. The Government's response has been slow and reactionary. Instead of taking proactive steps, the authorities wait for a disaster to happen before announcing temporary measures that are rarely implemented effectively. The only solution is proper crowd control-but for that, the Government must increase railway staffing, regulate platform access, and enforce strict safety measures. Without these steps, another such tragedy is just a matter of time.

Seventy-five per cent of railway accidents in India happen due to derailments, mostly caused by poor track maintenance. The CAG report has revealed that in many cases, railway tracks were not inspected on time or not inspected at all. There is a backlog of Rs. 34,319 crore for replacing old railway assets, but the Government is spending money on flashy projects instead of fixing these basic issues. Is this the New India the Government talks about, where modernisation means bullet trains for the rich while the rest of the country is left with old, unsafe tracks? The Government keeps saying "One India, One Railways," but the reality is that rural and backward areas are being ignored while metro cities get all the benefits. The States like Odisha, Chhattisgarh, and the Northeast have been waiting for railway expansion for decades. Projects remain stuck due to lack of funding, while new high-end trains are being introduced in urban areas. Freight services, which should help small farmers and traders, are still dominated by coal, which makes up 52 per

cent of total railway freight revenue. There is little focus on increasing connectivity for agricultural produce, handicrafts, and small industries.

The Government claims that railway electrification is happening at a fast pace, but 97 per cent of broad-gauge routes still depend on outdated infrastructure. Even under the Gati Shakti initiative, only 91 out of the planned 354 multi-modal cargo terminals have been commissioned. How can India become a global economic powerhouse if our railway system is not equipped to support our industries and farmers? For the ordinary railway passenger, life is becoming harder every day. Sleeper class and AC class fares have been increased several times, yet the quality of service has not improved. The Tatkal and dynamic pricing systems have turned into a way to overcharge passengers. What was supposed to be a convenience has become an excuse to increase ticket prices without justification.

General compartments, where millions of poor and lower-middle-class Indians travel, are still overcrowded and poorly maintained. Toilets are dirty, clean drinking water is still not available on many long-distance trains, and theft and harassment continue to be serious problems. Meanwhile, railway losses in the non-AC segment are growing. Sleeper class alone recorded a loss of Rs. 17,038 crore in 2021-22. But instead of improving basic services, the Government is expanding executive-class and AC chair car services. The message is clear-railways are becoming a luxury for the rich while the common man is being forced to suffer. Rail freight is still expensive and uncompetitive compared to road transport. The dedicated freight corridors, which were supposed to improve efficiency, are moving at a slow pace. India lags far behind global standards in container traffic-only 7.9 per cent of railway freight is containerized, whereas in developed countries, this figure is between 30 to 40 per cent. If rail freight were cheaper and more efficient, it would help small businesses, reduce congestion on roads, and lower transportation costs for the entire economy. But the Government is failing to take steps in this direction.

The biggest threat to Indian Railways today is the increasing push towards privatization. We are seeing a two-tier railway system emerging-private luxury trains for the elite and overcrowded, poorly maintained trains for the rest of India. Railway stations, routes, and even train services are being handed over to private companies. The Indian Railway Finance Corporation, which funds railway expansion, now has a debt burden of Rs 4.4 lakh crore. This over-reliance on loans and private funding is pushing the railways towards a financial crisis. If the Government truly believes in "Sabka Saath, Sabka Vikas," why is it handing over public transport to private players? Who will ensure that private operators do not exploit passengers with high ticket prices and poor service?

Indian Railways must serve all citizens equally. It should be a symbol of inclusivity, safety, and affordability, not a profit-driven enterprise that ignores the needs of the common people. The Government must stop making announcements and start delivering results. The Government must immediately approve and sanction long-pending railway projects that have been surveyed and awaiting execution for decades. These include:

1. Koraput-Bobbili Railway Line via Semiliguda, Dudhari, Kotiya, Dandigaon, Salur.
2. Koraput-Araku Railway Line via Semiliguda, Kunduli, Sadam, Chaugaon.

3. Jaipur Road-Dhamara New Railway Line (DPR prepared, Rs. 2,996.81 crore project, 24 per cent projected profit).
4. Gopalpur-Rayagada via Gunupur, Bhismagri, Digapahandi (Survey completed in 2011-12, pending since 2017-18 Capital Investment Programme).
5. Jeypore-Nabarangpur (38 km) and Jeypore-Malkangiri (130 km) railway projects must be expedited immediately. Final Location Survey (FLS) has been completed for only 30 km out of 130 km in nine years! This is unacceptable.
6. Expansion of East Coast Railway's jurisdiction to include:
 - ? Jharsuguda-Barsuan-Kiriburu (SER), Rourkela-Nuagaon (SER), and Jharsuguda-Himgiri (SECR) under a new division at Rourkela.
 - ? Banspani-Padapahar, Rupsa-Bangripasi, and Bhadrak-Laxmannath Road under a new division with headquarters at Jaipur.
7. A full audit of railway safety measures and immediate action to fix poor track conditions.
8. An independent investigation into the underutilization of safety funds, especially the Rashtriya Rail Sanraksha Kosh.
9. A rollback of unfair fare hikes and an end to exploitative pricing models like Tatkal and dynamic pricing.
10. A fair and equal distribution of railway projects across all states, ensuring that backward regions are not left behind.
11. A halt on reckless privatization, ensuring that Indian Railways remains a service for the people, not just a profit-making tool for corporations.

Without concrete action, this Government's promises will remain empty words. Indian Railways belongs to the people of this country, not to a handful of private players. I urge the Government to act now before the railways become a system that serves only the privileged few.

SHRI ARUN NEHRU (PERAMBALUR): I would like to shed light on Tamil Nadu's significant economic Contribution to the Indian Railways and the challenges it faces due to insufficient budget allocations and high freight rates.

Tamil Nadu has long been a cornerstone of India's economic growth, contributing over 9% to the national GOP despite comprising only 6% of the population. The state boasts a robust industrial base, with sectors like textiles, automobiles, and electronics heavily reliant on efficient railway infrastructure for freight and Passenger movement. Tamil Nadu's rail network not only connects its bustling cities like Chennai, Coimbatore, and Madurai but also serves as a vital link for trade across southern India. The Integral Coach Factory in Chennai, a jewel in the crown of Indian Railways, has been instrumental in

manufacturing advanced coaches, including the prestigious Vande Bharat trains. Yet, despite these contributions, the state receives a disproportionately low share of railway budget allocations. For the fiscal year 2025-26, Tamil Nadu was allocated Rs.6,626 crore, a marginal increase from the previous year, but far from sufficient to meet its growing demands.

This underinvestment has stifled growth opportunities. For instance, insufficient funding has stalled critical projects like the Tindivanam-Tiruvannamalai and Attipattu-Puttur railway lines. These delays not only hinder connectivity but also result in economic losses. Studies suggest that inadequate railway investment in Tamil Nadu could be costing the state billions in potential GDP growth annually. The lack of efficient rail infrastructure forces industries to rely on road transport, which is not only costlier but also less sustainable.

Adding to these woes are the high freight rates imposed by Indian Railways. These rates disproportionately affect Tamil Nadu's industries, making it less competitive in both domestic and international markets. For example, transporting goods like textiles and electronics via rail often costs significantly more than road transport, despite rail being a more sustainable option. This pricing structure discourages businesses from utilizing rail freight, further exacerbating the underutilization of the state's railway network.

One glaring example of underinvestment is the absence of a railway line in Perambalur, the only district in Tamil Nadu without rail connectivity. This lack of infrastructure hampers the industrial and agricultural development of the region. Perambalur is home to the largest non-leather footwear industry in the country, employing around 50,000 people, and is also the largest producer of maize, with an annual production of approximately 5 lakh metric tonnes.

A railway line connecting Perambalur with Ariyalur and Namakkal districts via Thuraiyur and Thathaiyangarpet towns would significantly enhance the transport of workers and agricultural produce, boosting productivity and economic growth. Despite a reconnaissance engineering and traffic field survey being completed, funds for this critical project are yet to be sanctioned.

In conclusion, while Tamil Nadu continues to be a vital contributor to the Indian Railways and the nation's economy, it is imperative that the state receives its fair share of investment. Addressing these challenges is not just about equity; it is about unlocking Tamil Nadu's full economic potential for the benefit of the entire nation. Let us advocate for a more balanced and forward-looking approach to railway development in Tamil Nadu. Thank you.

***m73 SHRI KAMAKHYA PRASAD TASA (KAZIRANGA):** I support the Demands for Grants (2025-26) under the control of the Ministry of Railways.

During the tenure of Shri Narendra Modi Ji as Prime Minister of our country, Railway Ministry is now on the way to fulfil the dreams of the people of India. We have seen expansion of railways to the places where no railway connectivity was there.

I would like to say that the people are happy that the Railway Ministry under hon. Minister Shri Ashwini Vaishnaw, has done tremendous work for the Railways. During future time Railways will be a very standard mode of transportation of passengers and goods. Major changes are visible during hon. Prime Minister Modi Ji's and NDA's tenure.

I humbly request the Government to kindly look into the following requests regarding the expectations of the people.

1. A stoppage of long running train at Borpother Railway Station should be there. Rajdhani and other trains should be allowed to stop for two/three/four/five minutes at Golaghat district. As you know, Borpother Railway Station of Golaghat district of Assam connects the people of Golaghat and Assam-Nagaland Border area. It will benefit the people of Nagaland also. Borpother Railway station is a very old station. So, I request the Government to kindly allow the stoppage here.
2. People of North-East demands a Vande Bharat train from Dibrugarh via Jorhat to Guwahati. Now the Vande Bharat train has become the icon for the Indian Railways.
3. Darrang district is not connected to the Railway map of India. The people of Darrang district demands connectivity to Darrang district. Darrang district is also an aspirational district. Hon. Member, Shri Dilip Saikia has been raising this demand to the Ministry for a long time.
4. The zonal meeting of railway should be conducted in time. Decision taken in the zonal meeting of Railway should be taken seriously and it should be implemented.
5. Please review the proposal pending in the Railway Board.
6. There should be special section to look after the request for reservation made by MPs and Ex-MPs. Their requests should be considered.
7. In the Railway Station, there should be more 'May I help Desk'.
8. More shops should be allowed to set up to the local unemployed youth.

I hereby support the Budget and the Demands or Grants of the Ministry of Railways.

SHRI V. K. SREEKANDAN (PALAKKAD): I would like to express my views on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways for 2025-2026.

The railway part of the Union Budget for 2025-2026 has been very disappointing for the State of Kerala as none of the projects demanded by Kerala have found place in the pink book.

The State has been demanding third and fourth rail lines between Thiruvananthapuram and Mangaluru, Namo Bharat Rapid Rail connecting Thiruvananthapuram with Mangaluru on the lines of similar projects in Delhi and Bengaluru, unfreezing of the Sabari rail project, regular Vande Bharat services between Ernakulam and Bengaluru, Nilambur-Nanjangud rail project, Thalassery-Mysuru project, and new

line in the Kangangad Panathur Kaniyur section. However, no funds have been earmarked for any of these projects and hence it has been very disappointing as far as Kerala is concerned.

I have been demanding the following concerning my parliamentary constituency and they are yet to see the light of the day and I reiterate the said demands again here.

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

The Pattambi and Palakkad Town Railway Stations need renovation and expansion to include needed passenger facilities. I have been demanding for the redevelopment of these two stations under Amrit Bharat Station scheme. Therefore, it is urged that these stations be included under Amrit Bharat Station scheme.

At present there are two bridges across river Bharathapuzha at Shoranur which are insufficient to cater to the need of rail traffic. The trains pass through the bridge at a speed of 20 kmph and there is always conjunction at Shoranur railway junction on this account. These are the proposals of the railways. Creating two more bridges will facilitate to cut delays of trains passing through this section as well as the railways will be able to introduce more trains to Malabar region of Kerala. Therefore, it is urged that two more bridges be constructed over river Bharathapuzha at Shoranur at the earliest.

The MEMU shed at Palakkad which has the capacity to maintain a rack ranging from 12 to 14 MEMU cars is being used only for a rack of 8 MEMU cars for services between Mettupalayam and Coimbatore. Earlier this MEMU shed was used for services from Palakkad to Ernakulam, Palakkad Town to Salem, Palakkad Town to Erode and Erode to Coimbatore. If this MEMU shed is put to its maximum capacity, services to Kannur, Ernakulam and Coimbatore can also be recommenced. Therefore, it is urged that this MEMU shed at Palakkad be utilized at its maximum capacity, so that services can be commenced to Nilambur, Shoranur, Coimbatore, Palani, Kozhikode, Guruvayur and more frequent services to Ernakulam. Therefore, it is urged that the expansion work of Memu shed at Palakkad junction be completed, so that MEMU services to above places can be commenced and the services can also be recommenced to earlier destinations.

It has been a demand of the people to have a day time Vande Bharat Express train from Palakkad to Thiruvananthapuram. The passenger traffic to Palakkad and vice versa. Therefore, it is urged that a day time Vande Bharat Express train be introduced between Palakkad and Thiruvananthapuram.

A special service of Vande Bharat Express train between Ernakulam and Bengaluru was conducted for a month and discontinued. During the special service the occupancy was record at 105 per cent. This shows the magnitude of rail traffic in this segment. The passengers never get a confirmed ticket for any train from Kerala to Bengaluru or from there to Kerala despite having many trains. Therefore, it is urged that the

Vande Bharat Express ran as a special service between Ernakulam and Bengaluru be restored as a regular train for all the days at the earliest.

The patients with serious illnesses such as cancer, students, physically handicapped persons and senior citizens were enjoying concession on railway tickets till the same had been withdrawn on account of Covid-19 pandemic and the railways had also stopped issuing season tickets as well. Therefore, it is requested that all concessions on tickets as well as the facility of season ticket be restored as it was existing prior to Covid-19.

The Railway Board has sanctioned in the month of May, 2020, pit lines at Palakkad Town Railway Station in Kerala under umbrella work as per proposal of Southern Railway, costing a sum of Rs.19.10 crore. The work on pit line is underway. It is urged that the work be completed at the earliest and long-distance trains be introduced from Palakkad to all important destinations in the country.

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

It has been a long pending demand for the extension of Uday Express upto PGTN. Many people from Kerala living in Bangalore wish to travel by this train. However, the connectivity between CBE and PGTN in late hours is pretty low. Therefore, although they would like to travel by this train, yet hesitate to make use of this train due to poor connectivity between CBE and PGTN in late hours. If this train is extended upto PGTN, the rate of occupation of this train will also increase as in the case of other trains running between Kerala and Bangalore. Even if this train is operated for 5 days to PGTN and 1 day to CBE for periodic maintenance, by terminating Tuesday service at CBE, the patronage of this train will also increase. The train is not running on Wednesday for maintenance now, which can be followed as such.

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

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

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

Currently there is only one train between Thiruvananthapuram and Secunderbad/Hyderabad connecting capitals of two States. There is always huge passenger traffic in this segment, requiring one more train between these two capitals. People never get confirmed ticket and tickets get closed immediately after the booking is commenced. Therefore, it is urged that a new train between Thiruvananthapuram and Secunderabad/Hyderabad be introduced at the earliest.

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

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

There is a need for a new train as Inter City Express from Palakkad to Thiruvananthapuram in the morning hours (Ex Island express slot of 6.40 am Palakkad). This route covers the most important places in Kerala and the commuters to these places are quite high in the morning hours. Therefore, the introduction of the much-sought train will help the people as well as help the railways to earn more revenue.

This one km. route between Shoranur and Bharathapuzha needs to be doubled. Therefore, it is requested that action may please be taken to double this route at the earliest.

The following trains stop at Palakkad Town Railway Station for just two minutes. The passengers are finding it very difficult to board and deboard the trains within two minutes and there is a genuine demand to increase the stoppage time to at least 10 minutes at Palakkad Town Railway Station by curtailing the halt time of these trains at Palakkad Junction

- a) Trains No. 16343/16344 Thiruvananthapuram - Madurai-Thiruvananthapuram; and
- b) Trains No.22651/22652 Chennai-Palakkad-Chennai.

Increasing the halt time for the said trains at Palakkad Town Railway Station will not only provide relief and comfort for the passengers to board and deboard the trains, but also will help to increase the parcel traffic and it will also help to load and unload materials at Palakkad Town Railway Station.

All the passenger trains which were running between Palakkad and Coimbatore, Shoranur-Nilambur, Kozhikode-Shoranur and Ernakulam to Palakkad be restored in the interest of commuters at the earliest. These passenger trains were cancelled due to Covid-19. Similar trains in other divisions have been restored.

Vadanamkurussi is an important railway station for the people from Ponnani, Guruvayur and Palakkad for travel to Nilambur and likewise people from Nilambur and Perinthalmanna of district of Malappuram undertake their further travel after deboarding from trains at Vadanamkurussi.

However, the two trains which currently pass through Vadanamkurussi railway station do not have stops there. These two trains are (1) Rajya Rani Express and (2) Kottayam-Nilambur Express. Therefore, the people have been demanding to provide stoppage for the above two trains at Vadanamkurussi and also to recommence the services of all other five trains cancelled on account of Covid-19.

There have also been suggestions from the general public (1) to utilize Rajya Rani Express during day time as Nilambur-Palakkad-Nilambur which will benefit both the people and the railways (Rajya Rani express reaches Nilambur at 5.45 hours and departs at 21.30 hours and the whole day it is halted at Nilambur) and (2) to run both Rajya Rani Express and Kottayam-Nilambur Express as passenger trains between Shoranur and Nilambur on both ways and the remaining part of its schedule as express trains.

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

It has been a long pending demand of the people of Kulukallur to have a stoppage for Rajya Rani 16349 Train at Kulukallur.

It is requested that a stoppage for the said train at Kulukallur be provided at the earliest.

These trains were having stoppages at all stations in between Shoranur and Nilambur and vice-versa prior to the termination of services due to the Covid-19 pandemic. But now these trains stop only at two stations in between Shoranur and Nilambur and vice-versa after its restoration, which the people believe that the railway neglects the rural population of two districts namely Palakkad and Malappuram in Kerala and thereby many thousands of rail passengers are being deprived of train travel facility. Not only this, railways are also losing a good amount of revenue due to the non-stoppage of trains at many stations in between Shoranur and Nilambur and vice-versa.

Therefore, it is requested that you may kindly direct the concerned to restore stoppage for the said trains at all stations, including Kulukkallur, as it was existing prior to the termination of services on account of Covid-19.

These were also having stoppages at Vallapuzha, but now these trains do not have a stop there.

These trains were very useful for the people of Vallapuzha Panchayat and its surrounding areas for their various activities.

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

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

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

The Passengers to above places from Palakkad are quite high and there are no sufficient trains to cater to the needs of the demand. Hence this request.

Earlier there was a steam loco shed at Shoranur employing hundreds of people. Now it has been felt to have an electric loco shed at Shoranur as the steam trains have been replaced with electric trains. Moreover, there is sufficient land for creating a loco shed at Shoranur.

Therefore, it is requested that steps may please be taken in this regard.

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

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

It has been a demand to have following new trains from Mangaluru to:

Mangaluru to Rameshwaram,

Mangaluru to Thiruvananthapuram

Mangaluru to Bengaluru

Mangaluru to New Delhi

Mangaluru to Guwahati

Mangaluru to Mumbai

Mangaluru to Howrah

Mangaluru to Shalimar/Silchar

Currently from this part of Kerala/Karnataka there are no trains to above mentioned places and whereas passengers bound to these destinations are quite high in all seasons. Therefore, new trains may please be introduced to all above places.

Many express or passenger trains have been recommenced after Covid-19. However, stoppages have been curtailed or limited. Therefore, it is requested that stoppage for all express or passenger trains be restored as it was existing prior to Covid-19.

The train reaches Palakkad at 9.30 am and lies idle till 4.10 pm departure to Chennai. Therefore, this can be extended upto Nilambur.

To boost parcel traffic from these two stations which are in the middle of wholesale markets, five-minute stoppage for all trains is allowed as parcel booking is not permitted if the train does not have stoppage less than five minutes. Therefore, this may be considered.

Trains No. 16323 and 16324 were having a stop at Mannanur under the Palakkad Division of Southern Railway before Covid-19 and these were very helpful for the people of Vaniyamkulam Panchayat and other adjacent or nearby places.

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

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

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

In the absence of a passage, the residents of Pallam have to cross the railway track for all their needs of day-to-day life and people are forced to leave the place due to lack of road commutation facility. A few

days ago, a young boy succumbed to a train accident while crossing a railway track.

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

The railways demolished the road (Railway 11 Km.) and the steps to cross over to the other side of the railway line near to Railway Gate by using JCB along the Shornur-Nilambur railway line and made it unfit to use. The place falls under Ward No.3 of Vallapuzha Grama Panchayat. Wards no.3 and 4 of Vallapuzha Grama Panchayat are located on the west and the east side of the railway line respectively towards Nilambur side.

The people are facing difficulties on this account as they are not able to send their wards to schools on time, to buy things, to visit hospitals, etc. and they are afraid of how to pull on their life. They have to travel kilometres to meet their day-to-day needs, if they want to avoid crossing the railway line.

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

A masjid and many residences exist between railway line and a canal at Vadanamkurussi. The passage to the said masjid and the residences near to it is through the railway land. The railway has blocked this passage permanently by putting up a chain. Therefore, the people are finding it very difficult to visit the said shrine as well as houses near to it and they cannot take their vehicle also.

The people living in around this area have been performing burial of their near and dear at the Kabristan (Graveyard) existing at the said masjid. Now because this passage is closed by railways, they are not able to take the dead bodies for burial at the said Kabristan, visit the said shrine and houses situated near to masjid.

Therefore, it is requested that you may kindly look into it and provide passage for the said residents through railway land permanently.

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

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

With this I conclude and oppose the allocation for denying the rightful demand of Kerala.

Thank you.

***m75 श्री ओमप्रकाश भूपालसिंह उर्फ पवन राजेनिंबालकर (उस्मानाबाद) :** मैं अपनी पार्टी शिवसेना (उद्धव बाळासाहेब ठाकरे) की तरफ से रेलवे 2025-26 की अनुदान मांगों पर अपने विचार रखता हूँ।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र उस्मानाबाद-धाराशिव की कुछ मांग को रखना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि सरकार इनको जल्द पूरा करेगी।

मेरे लोकसभा निर्वाचन क्षेत्र में अत्यंत महत्वपूर्ण रेलवे परियोजना धाराशिव -बीड - छत्रपति संभाजीनगर रेल मार्ग के अंतिम सर्वेक्षण के लिए रेलवे विभाग द्वारा 6 करोड़ रुपये मंजूर किए गए हैं, इसके लिए मैं रेलवे विभाग का धन्यवाद करता हूँ।

केवल सर्वेक्षण के लिए धनराशि मंजूर करना ही महत्वपूर्ण नहीं है, बल्कि यह रेल मार्ग उत्तर और दक्षिण भारत को जोड़ने के लिए एक अत्यंत महत्वपूर्ण कड़ी साबित होगा। इस 240 किलोमीटर लंबे रेल मार्ग का कार्य शीघ्र पूर्ण होने के बाद मराठवाड़ा का रेलवे से जुड़ा पिछड़ापन कुछ हद तक दूर हो सकेगा। इस मार्ग पर मराठवाड़ा के कई प्रमुख पर्यटन स्थल स्थित हैं, जैसे कि अजंठा-वेरूल, घृणेश्वर मंदिर, छत्रपति संभाजीनगर स्थित सभी सरकारी संस्थान, भारत रत्न डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर मराठवाड़ा विश्वविद्यालय, साई प्राधिकरण, नेशनल लॉ यूनिवर्सिटी (छत्रपति संभाजीनगर), गेवराई तालुका का प्रसिद्ध शनि मंदिर, पैठण में संत एकनाथ महाराज की समाधि आदि। साथ ही, जालना शहर की इस्पात उद्योग (लोहा इंडस्ट्रीज) को भी इस मार्ग से लाभ मिलेगा। इस रेल मार्ग को पूर्ण करने के लिए 4,857 करोड़ रुपये की निधि अपेक्षित है। मैं मांग करता हूँ कि इस रेल मार्ग का सर्वेक्षण शीघ्र पूर्ण कर इसे जल्द से जल्द शुरू किया जाए। इसके अलावा, धाराशिव रेलवे स्टेशन पर अमृत भारत योजना के तहत कई विकास कार्य चल रहे हैं। लेकिन कार्यों की गुणवत्ता को लेकर शिकायतें मिली हैं। इस संबंध में मैंने 28 जनवरी 2025 को रेलवे विभाग के अधिकारियों के साथ निरीक्षण दौरा आयोजित किया था। मैं अनुरोध करता हूँ कि उच्च स्तरीय समिति द्वारा इन कार्यों की जांच की जाए और गुणवत्ता सुधारने के लिए संबंधित अधिकारियों को निर्देश दिए जाएं।

मैं सरकार का ध्यान, भारतीय रेलवे के प्लेटफार्मों पर कार्यरत छोटे खान-पान लाइसेंसीज़ की समस्याओं की ओर दिलाना चाहता हूँ कि लाइसेंसीज़ वेंडर अपने स्टॉल, ट्रॉली, खोमचों पर चाय, शीतल पेय, पकौड़ा, समोसा, स्नैक्स, फल-फ्रूट बेचकर रात-दिन यात्रियों को खान-पान सेवा, रेलवे द्वारा निर्धारित उचित दरों पर उपलब्ध कराते हैं। वहीं रेलवे प्रशासन की भी यह जिम्मेदारी बनती है कि इनसे जुड़े लाखों परिवार जनों की रोजी-रोटी व उचित रहन-सहन स्तर को बनाए रखने के लिए कारगर कदम उठाए जायें।

इस सम्बन्ध में अखिल भारतीय रेलवे खान-पान लाइसेंसीज़ वेलफेयर एसोसिएशन द्वारा रेल मंत्रालय को समय-समय पर माँग-पत्र (Memorandum) दिए गए हैं। मुझे भी माँग-पत्र (Memorandum) की एक प्रति एसोसिएशन से प्राप्त हुई है। सरकार को एसोसिएशन के प्रतिनिधियों से बात-चीत कर मामले को सुलझाने के लिए कदम उठा कर एकल वर्ग (प्रोप्राइटर) को राहत देने के साथ-साथ अन्य वर्गों के बीच असमानता को दूर किया जा सकेगा।

रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर बिक्री की जाने वाली खाने-पीने की वस्तुओं के दाम रेलवे बोर्ड द्वारा 2012 में निर्धारित किये गए थे। हम सभी जानते हैं कि 2012 से लेकर अभी तक खाने-पीने के सामान से लेकर हर वस्तु के रेट कहाँ से कहाँ पहुँच गए हैं। परन्तु रेलवे बोर्ड / जोनल रेलवे द्वारा चाय-काफी, पूरी, पकौड़ा इत्यादि जैसे खान-पान वस्तुओं के रेट नहीं बढ़ाये गए हैं। जब कि IRCTC द्वारा अपने लाइसेंसियों के लिए कई बार खाने-पीने की चीजों के मूल्य वृद्धि कर चुकी है। इस ओर सरकार को शीघ्र ध्यान देकर समस्या का समाधान कर छोटे लाइसेंसियों को राहत देनी चाहिये।

रेलवे खान-पान लाइसेंस धारक की मृत्यु हो जाने पर रेलवे द्वारा मृत्यु लाइसेंसी की यूनिटों को बन्द कर दिया जाता है। प्रशासनिक स्तर पर कानूनी कार्यवाही एवं प्रक्रिया के चलते वारिस दफ्तरों के चक्कर लगाता रहता है और लाइसेंस हस्तांतरण में महीनों-महीनों का समय लगता है। कहीं कहीं तो लगभग तीन से चार साल का समय भी लग जाता है। यूनिट की बन्द समय की लाइसेंस फीस भी लाइसेंसी को जमा कराने के लिए कहा जाता है। उदाहरण स्वरूप में बताना चाहता हूँ कि दिल्ली मण्डल के सोनीपत रेलवे स्टेशन के लाइसेंसी की मृत्यु हो जाने पर उसके वारिस के नाम लाइसेंस Transfer में लगभग तीन साल का समय लगा और इन तीन साल की बन्द यूनिटों की लाइसेंस फीस रुपये 28 लाख के लगभग जमा करने के आदेश के पालन में वारिस असमर्थ रहा जिससे रेलवे द्वारा लाइसेंस को समाप्त कर उसे बेरोजगारी के दलदल में ढकेल दिया गया। अतः लाइसेंसी की इच्छानुसार उसके जीवित रहते ही ट्रांसफर किये जाने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

लाइसेंसीज़ वेन्डरों का मुद्दा रेल प्रशासन के नीतिगत फैसलों से जुड़ा हुआ है। जिसमें कुछ बदलाव लाकर व सुधारे गये नियम कानून लागू करके, रेल प्रशासन द्वारा खान-पान लाइसेंसीज़ वेन्डरों को जीवन यापन करने हेतु राहत दी जानी चाहिए एवं गरीब खान-पान एकल / अन्य (Individual / Others) लाइसेंसीज़ की समस्याओं को ऐसोसिएशन द्वारा सरकार को प्रेषित किया गया है उस पर गम्भीरता पूर्वक विचार कर समाधान करे। इससे सरकार की प्रशंसा होगी तथा एक समान नीति बनाने से भेद-भाव पूर्ण नीति समाप्त होगी। वर्तमान में भारतीय रेलवे कई समस्याओं का सामना कर रही है जैसे (i) पटरियों और पुलों की मरम्मत और रखरखाव का अभाव; (ii) रेलवे का संचालन अपने गेज पर है और गेज से दूसरे गेज पर शिफ्ट होना एक समस्या है; और (iii) रेल यातायात में वृद्धि हुई है और पुरानी पटरियाँ बढ़े हुए भार को वहन करने में सक्षम नहीं हैं और दुर्घटनाएं अक्सर होती हैं।

पुरानी रेलवे पटरियों के उन्नयन, भारतीय रेलवे की सिग्नलिंग प्रणाली में सुधार, फ्लाईओवर और अंडरपास बनाने और भारतीय रेलवे नेटवर्क पर कवच प्रणाली स्थापित करने की सख्त जरूरत है। रेलवे सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए निर्धारित निधि सुरक्षा उपायों के उन्नयन की तत्काल आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से सुरक्षा उपायों के लिए पर्याप्त निधि आवंटित करने का अनुरोध करता हूँ।

धन्यवाद !!

श्री रामप्रीत मंडल (झंझारपुर) : हमारे क्षेत्र में रेल यातायात पुनर्बहाल करने हेतु महत्वपूर्ण कदम उठाए गये, जिसके बाद 13 नवंबर 2024 से मेरे संसदीय क्षेत्र झंझारपुर से लौकहा बाजार (जो कि नेपाल बॉर्डर से सटा हुआ अंतिम रेलवे स्टेशन है) तक रेल परिचालन शुरू हुआ।

हम सभी भली-भांति जानते हैं कि रेल यातायात हमारे देश की अर्थव्यवस्था की रीढ़ है। यह न केवल यात्रियों को सुगम और सुलभ परिवहन प्रदान करता है, बल्कि मालवाहक सेवा के माध्यम से व्यापार एवं उद्योगों को भी प्रोत्साहित करता है। रेल सुविधा के विस्तार से क्षेत्र में रोजगार के नए अवसर सृजित होते हैं। इसके अलावा, कृषि उत्पादों, औद्योगिक सामानों और अन्य व्यापारिक वस्तुओं के परिवहन में भी आसानी होती है, जिससे स्थानीय अर्थव्यवस्था को गति मिलती है।

इसलिए अपने संसदीय क्षेत्र झंझारपुर में कुछ रेल सुविधाओं की मांग करता हूँ, साथ ही यातायात सुविधा सुगम हो, इसपर कुछ सुझाव भी रखता हूँ। यह कदम हमारे क्षेत्र के विकास के लिए मील का पत्थर साबित होगा।

गाड़ी संख्या 15507/08 दरभंगा- पाटलिपुत्र मेमू ट्रेन का विस्तार तत्काल प्रभाव से दरभंगा से लौकहा तक किया जाए। गाड़ी संख्या 15211/12 दरभंगा अमृतसर जननायक एक्सप्रेस का विस्तार तत्काल प्रभाव से दरभंगा से झंझारपुर होते हुए लौकहा तक किया जाए।

गाड़ी संख्या 55501/02/03/04 का विस्तार तत्काल प्रभाव से झंझारपुर से दरभंगा होते हुए समस्तीपुर तक किया जाए। गाड़ी संख्या 05577/05578 सहरसा- आनन्द विहार गरीब रथ एक्सप्रेस का परिचालन स्थाई रूप से हो। (अभी यह ट्रेन स्पेशल ट्रेन के रूप में चल रही है।)

विशेष आग्रह है हमारे क्षेत्र में जयनगर से मुम्बई के लिए सिर्फ एक ट्रेन पवन एक्सप्रेस चलती है, जिसमें टिकट मिलना काफी कठिन है। बुकिंग शुरू होते हुए एक मिनट के अन्दर सीटें भर जाती हैं, जिससे यात्रियों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। इसलिए लौकहा से मुम्बई के लिए एक नई रेगुलर ट्रेन का परिचालन शुरू हो। साथ ही, दरभंगा में कई ऐसी ट्रेन्स हैं, जो घंटों दरभंगा में खड़ी रहती हैं। इनमें से कुछ ट्रेनों का विस्तार लौकहा तक करें।

सहरसा से जो भी ट्रेनें स्पेशल या नियमित चलती हैं, सभी ट्रेन्स को वाया खगड़िया चलाया जाता है, जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र के साथ-साथ पड़ोसी संसदीय क्षेत्र सुपौल भी रेल सुविधा का लाभ नहीं ले पाता है। इसलिए महोदय, सहरसा से कुछ स्पेशल और नियमित ट्रेनों का परिचालन वाया सुपौल, निर्मली, घोघरडीहा, झंझारपुर के रास्ते करें ताकि सभी को एक समान रेल सुविधा का लाभ मिल सके।

मैं आग्रह करता हूँ कि हमारी मांगों पर विचार कर उसे अविलम्ब पूरा करें ताकि हमारे क्षेत्र के साथ देश का रेल नेटवर्क और अधिक सशक्त एवं आधुनिक बन सके।

धन्यवाद।

***m77 SHRI G. SELVAM (KANCHEEPURAM):** Thank you, Speaker Sir, for allowing me to express my view on the demands for grants related to the Ministry of Railways and to highlight the pressing issues and needs that our constituency, Kanchipuram and Chengalpattu, faces in terms of railway infrastructure and services. My Kanchipuram Parliamentary Constituency consists of two revenue districts, Kanchipuram and Chengalpattu, Kanchipuram and Chengalpattu Railway Stations are major railway stations.

Kanchipuram, is an ancient city with a rich cultural heritage, a prominent tourist destination and also an important commercial and industrial hub, particularly known for its traditional silk weaving industry.

The railway network plays a crucial role in connecting Kanchipuram to major cities like Chennai, Bengaluru, and other industrial hubs. However, despite the importance of the railways to our region, there are numerous areas where improvement is needed in terms of infrastructure, safety, accessibility, and convenience.

The first and most pressing demand is the expansion of the railway network in and around Kanchipuram and Chengalpattu.

I would like to request the government to consider the following measures:

New Railway Stations: In my Kanchipuram Parliamentary Constituency, a new railway station should be built near Chennai, a growing sub-city in Chengalpattu district, Klambakkam Bus Stand, for the use of various parties like public, entrepreneurs, industrialists, college students and hospital goers. We also need new railway stations in key locations such as Sriperumbudur and Walajabad, which are emerging as major industrial and commercial centers. The current stations are far from these areas, and the lack of access to trains severely hampers the mobility of residents, workers, and business people.

Enhancement of Existing Stations: The Kanchipuram Railway Station itself, which is overburdened, requires a significant upgrade. Modernizing the station to handle a larger volume of passengers, improve amenities, and provide better facilities for the elderly and differently-abled persons is essential.

Connectivity to Chennai and Bengaluru: The connectivity between Kanchipuram and nearby cities like Chennai and Bengaluru needs to be strengthened. We request the introduction of more trains, especially express trains, to reduce travel time and improve accessibility. The current trains are insufficient to meet the demand, and passengers often face overcrowding.

One of the most critical aspects of railway development in Kanchipuram is improving infrastructure, which includes both the physical assets and the technological systems in place.

Electrification and Modernization: We urgently need the electrification of the railway line between Kanchipuram and Chennai, which will not only help reduce carbon emissions but also enhance efficiency and reduce dependency on fossil fuels. This will be a major step towards achieving sustainability in the transportation sector.

Upgradation of Track and Signaling System: The tracks between Kanchipuram and Chennai are aging and require modernization. It is crucial that we ensure the safety and reliability of the railway network. We propose to improve the signaling systems and upgrade tracks to handle high-speed trains. Additionally, the introduction of automatic signaling systems will greatly improve train scheduling and reduce accidents.

Passenger Safety and Security: The safety and security of passengers must be paramount. I urge the Ministry to ensure the installation of CCTV cameras, fire extinguishers, and other safety devices at major railway stations. The introduction of dedicated police force and better surveillance systems can help prevent crimes and ensure the safety of our citizens.

In the context of social inclusivity, it is important to ensure that the railways cater to the needs of all segments of society. For Kanchipuram, where many people are involved in agriculture, small businesses, and the informal sector, affordable and accessible transportation is vital.

Affordable Fare Structure: The current fare structure must be reviewed to make train services affordable for all sections of society, particularly the rural and economically weaker sections. A revision of the fare system in favor of students, senior citizens, and economically backward groups is much needed.

Improved Passenger Amenities: Passenger amenities such as waiting rooms, clean toilets, and drinking water facilities should be upgraded at Kanchipuram station. Also, better facilities for differently-abled passengers, including ramps, elevators, and dedicated spaces, should be implemented as part of a more inclusive rail system.

Wi-Fi and Charging Stations: I request the introduction of free Wi-Fi services at major stations, including Kanchipuram, as well as the installation of more charging points for mobile phones, laptops, and other devices, which would enhance the overall passenger experience.

As we progress towards creating a sustainable future, it is vital that the railway system contributes to this cause. In Kanchipuram, we have the opportunity to invest in environmentally friendly and energy-efficient solutions.

Introduction of Electric Trains: Electrification of the rail line should be accelerated, as mentioned earlier. This will contribute to reducing our carbon footprint and reliance on non-renewable energy sources. The transition to electric trains will not only benefit the environment but will also make train services more reliable and efficient.

Use of Solar Power: Solar power could be a game-changer in the railway sector. We should look into installing solar panels at Kanchipuram station and along the tracks to power station lights, platforms, and other essential services. This initiative will help in reducing energy costs and promote the use of renewable energy.

Kanchipuram is a major cultural and tourist destination, known for its temples, silk weaving industry, and vibrant culture. The development of way infrastructure will directly impact the tourism industry, which can generate employment and boost the local economy.

Tourist-Friendly Facilities: I urge the Ministry to focus on making rail services more tourist-friendly by introducing special tourist trains that will link Kanchipuram with other key tourist destinations in Tamil Nadu, such as Mahabalipuram, Pondicherry, and the hill stations in the Western Ghats. We need better facilities like guided tours, multilingual support, and other amenities to enhance the travel experience.

Promotion of Silk Weaving Industry: The silk weaving industry in Kanchipuram is one of the best in the world, and it contributes significantly to the local economy. Improved rail connectivity will not only ease the transportation of goods but will also make it easier for tourists to visit our town, boosting our economy.

In conclusion, the railway sector is one of the most crucial pillars of development in any region. The demand for grants in the Ministry of Railways is not just a request for infrastructure but a step toward a brighter, more connected, and economically vibrant future for the people of Kanchipuram.

I urge the hon. Minister to consider our demands seriously and take the necessary actions to improve the railway network in our region. The people of Kanchipuram, like millions of others across the country, rely on railways for their daily livelihoods, travel, and economic activities. Their well-being and prosperity should be the guiding principles in the planning and execution of railway-related grants and projects. Let us work together to ensure that the railways continue to serve as a vital force for national integration, economic growth, and social progress.

Thank you.

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

It is often said that the railways are the lifeline of our nation. From the majestic Himalayas to the serene coasts, they take us on a journey through the essence of India where each kilometre unfolds a new chapter of our rich heritage and diverse landscapes. But beyond reaching a destination, trains have always been a place where languages mix, relationships are forged, and stories are shared. They are a true reflection of the spirit of India, where unity thrives in diversity.

Investment in infrastructure is the cornerstone of any nation's growth. This approach perfectly aligns with the hon. Prime Minister Shri. Narendra Modi ji's vision of 'Sabka Saath, Sabka Vikas'. For the second year in a row, Rs. 2,52,000 crore allocated as Gross Budgetary Support for 2025-26 reaffirms this Government's commitment to railway modernization. Over the next two to three years, this Government plans to introduce 200 new Vande Bharat trains, 100 Amrit Bharat trains, 50 Namo Bharat rapid rail trains, and 17,500 general non-AC coaches, significantly improving passenger accessibility nationwide.

Our railways are set to be the second-largest freight carrier globally, with freight volumes projected to reach 1.6 billion tonnes by the end of this year. This remarkable achievement is a testament to our rail network's growing strength and potential. Looking ahead, the vision for a 7,000-km high-speed rail network by 2047, along with 100 per cent electrification by 2026, reflects this Government's unwavering commitment to progress and sustainability.

Safety continues to remain a top priority, with an allocation of Rs. 1,16,514 crore for safety-related initiatives, ensuring safer and more efficient operations. This includes track renewal, signalling upgrades, telecom improvements, and constructing new railway points and crossings. Over the coming years, 1,000 Road Over Bridges and Road Under Bridges will be built, enhancing connectivity and safety for passengers.

The progress over the last decade has been deeply felt across India. The railways have expanded access to jobs, created opportunities, connected people to places of worship, and given countless the chance to chase their dreams, even far from home. Is this not the India we have envisioned? An India where opportunity knows no boundaries, where every individual has the freedom to dream and the means to pursue it. I am proud of how far we have come and even prouder of the future we are building.

Budgetary support has increased ninefold since 2013-14, and this can be seen by the remarkable improvement in our railway services. At stations, waiting rooms have been upgraded to enhance the passenger experience, and 'Divyang-friendly' measures have been implemented. Facilities have improved with bio-toilets for better sanitation, a dedicated helpline for assistance, and upgraded pantry services for a more comfortable journey. Emergency talk-back systems and CCTV cameras now ensure greater security on Vande Bharat trains, while vigilance control devices and GPS-based fog safety systems help loco pilots navigate safely. At the same time, digital advancements have transformed ticketing, with mobile bookings soaring and the IRCTC App becoming an essential travel companion for millions of Indians. These improvements reflect a railway system that is modern, inclusive and committed to passenger convenience.

Representing the slightly remote yet vibrant constituency of Jamnagar, I have seen firsthand the remarkable transformation in connectivity over the past decade. The Government's unwavering

commitment to infrastructure development is not just a policy on paper but is a reality. Today, I stand here with deep appreciation as these efforts continue to bridge distances and open doors to new a sense of opportunities for the people of my constituency.

Jamnagar has witnessed a significant progress, and I would like to take a moment to highlight a few key developments that have truly made a difference. Eight stations are being redeveloped in my constituency under the 'Amrit Station Scheme', which will majorly enhance infrastructure and passenger facilities. I am proud to state that we have achieved 100 per cent electrification, which marks a significant milestone in our commitment to enhancing railway infrastructure. Moreover, solar power plants have also been installed at Okha and Jamnagar stations, showing our commitment to sustainable energy. Among trains introduced, the Vande Bharat Express from Jamnagar to Ahmedabad, now extends to Okha. Moreover, the Hapa-Bilaspur Superfast Weekly train has been extended to Okha, bringing a new level of speed and inclusivity to our railway network.

I have submitted a representation to the hon. Minister of Railways seeking further enhancements in railway connectivity for my constituency. The Kanalus-Rajkot doubling project is underway and progressing efficiently. I request for the completion of this at the earliest to maximize its benefits. Additionally, I have written regarding the resumption of certain train services that were temporarily halted and I have complete confidence that the hon. Minister will give due consideration to these submissions.

With that, I support the Demand for Grants for Railways. Thank you!

श्री लुम्बाराम चौधरी (जालौर) : मैं रेलवे के अनुदान मांग पर अपने विचार रखता हूं। भारतीय रेल देश की जीवन रेखा है यह भारत की प्रगति और आर्थिक विकास में सहायक है। भारतीय रेल ने राजस्थान के विकास में बहुत योगदान है पिछले 10 सालों में रेलवे ने राजस्थान में कई उपलब्धियां हासिल की हैं। पिछले 10 वर्षों में 283 कि०मी० नई लाइनें 4929 कि०मी० विद्युतीकरण 852 कि०मी० गेज परिवर्तन और 927 कि०मी० दोहरीकरण का कार्य पूरा किया गया है राजस्थान में रेल नेटवर्क का विस्तार बड़े पैमाने पर किया जा रहा है। वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का 38 प्रतिशत हिस्सा राजस्थान से होकर गुजरता है। इसके माध्यम से माल का परिवहन प्रारंभ हो गया है।

आबूरोड जालौर भीनमाल स्टेशन का अमृत स्टेशन के रूप में विकास किया गया है। तिरंगा हिल से आबूरोड 27 कि०मी० नई रेल लाइन का निर्माण तेजी से हो रहा है।

मैं इस अवसर पर अपने क्षेत्र जालौर सिरोही से संबंधित समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं जिससे जालौर सिरोही के नागरिक भी कदम से कदम मिलाकर देश के साथ चल सकें।

सिरोही जिला केन्द्र आजादी के 76 वर्षों के बाद भी रेलवे नेटवर्क से नहीं जुड़ पाया है। सिरोहीवासियों को आज तक रेलवे नेटवर्क से जुड़ने का इंतजार है। सिरोही की जनता को ट्रेन पकड़ने के लिए 30 कि०मी० दूर पिण्डवाड़ा रेलवे स्टेशन अथवा राजधानी अथवा सुपर फास्ट ट्रेन पकड़ने के आबूरोड 75 कि०मी० दूर जाना पड़ता है। वहीं दूसरी तरफ बागरा रेलवे स्टेशन की दूरी लगभग 60 कि०मी० है।

आकांक्षी जिला सिरोही जिला केन्द्र को बागरा से स्वरूपगंज के मार्ग से रेलवे नेटवर्क से जोड़ा जाए। आईआरसीटीसी 2023 में स्वीकृत रेल गाड़ियों का नोटिफिकेशन जारी कर चलाने की आवश्यकता है-

- (1) चेन्नई अहमदाबाद 22919/22920 का विस्तार हिसार (वाया समदडी भीलडी) तक किया जाए
- (2) सालासर एक्सप्रेस 22421/22422 को गाँधीधाम वाया समदडी - भीलडी तक विस्तार किया जाए

(3) भगत की कोठी कामख्या एक्सप्रेस 15623/15624 को गाँधीधाम वाया समदडी भीलडी तक विस्तार किया जाए

(4) गाँधीधाम से अमृतसर नई ट्रेन (वाया समदडी भीलडी) चलाने की आवश्यकता है

जालोर से कमश: बेंगलोर, हैदराबाद कोयम्बटूर चेन्नई से जोधपुर वाया समदडी भीलडी गर्मियों की छुटियों के लिए समर स्पेशल ट्रेन चलाई जाए तथा कोयम्बटूर-भगत की कोठी स्पेशल 06181/82 को पुनः शुरूकर इसे नियमित बाडमेर यशवंतपुर एसी एक्सप्रेस 14805/14806 को सप्ताह में सातों दिन चलाया जाए ।

जयपुर-जोधपुर एक्सप्रेस 22977/78 को भीलडी तक विस्तार किया जाए ।

पिंडवाडा रेलवे स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस, गरीबरथ एक्सप्रेस वन्देभारत एक्सप्रेस, अहमदाबाद गोरखपुर एक्सप्रेस तथा JUSBCEXP 16507/16508 तथा स्वरूपगंज स्टेशन पर हरिद्वार मेल, आश्रम एक्सप्रेस, गरीबरथ एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए ।

ट्रेन संख्या 19735/36 को जयपुर से अहमदाबाद तक पुनः संचालित किया जाए ।

डी०एम०यू० (79437/79438,79431/79432) को फालना तक विस्तारित किया जाए ।

धन्यवाद ।

SHRIMATI ANITA SUBHADARSHINI (ASKA): I would like to express my views on the Demands for Grants of Railways for the year 2025-26. The NDA Government under the Leadership of Shri Narendra Modi ji has made tremendous progress in Railways. Under the "Make in India" initiatives, 100 Vande Bharat trains have been introduced so far. A total number of 772 new trains have already been introduced during the period 2019-20 to 2023-24. A remarkable expansion of 31,180 kilometres have been achieved by the Indian Railways from the year 2014 to 2024 with an average rate of 8.54 kilometres per day for new lines, gauge conversion, and doubling sections.

Indian Railways passes through different landscapes from bustling of cities to serene countryside. It is rightly called as the lifeline of "Bharat", transporting approximately 24 million passengers across the country. It remains a testament of engineering prowess, logistical excellence, cultural integration, perpetuating its legacy not just as transporting system but as a symbol of unity.

With an estimate of 1.3 million workforce, Indian Railways has contributed to the livelihood of millions of people fostering economic growth and development. The Gatiman Express is well equipped with the state-of-art amenities and luxurious interior. It runs from Delhi to Agra at a speed of 160 kilometre per hour.

I request the hon. Minister of Railways, Shri Ashwini Vaishnaw, to include the following railway projects of my parliamentary constituency Aska in the state of Odisha during the Financial year 2025-26:

1. The infrastructure development of Khallikote railway station.
2. Construction of under pass from Langaleswar to Badasahi.
3. Construction of under pass at Tentuliapada near Khallikote railway station.
4. Construction of under pass at Bhejiput near Kalijai railway Station.
5. Passenger waiting hall at Dhankabali under Kanak Gram Panchayat.

6. Stoppage of passenger train at Dhankabali village under Kanak (G.P) of Khallikote as the place is very close to famous Chilika Lake.
 7. Stoppage of Vishakha Express (Train No. 17015/17016) at Khallikote Station which is running between Bhubaneswar and Secunderabad.
 8. The stoppage of Konark Express (Train No. 11019/11020) at Khallikote Station.
- With these words, I conclude. Thank you.

DR. C. N. MANJUNATH (BANGALORE RURAL): I would like to express my views on Demand for Grants 2025-26.

At the outset I congratulate the hon'ble Prime Minister, Finance Minister for, financing 95 per cent of the capital expenditure, and also the hon. Railways Ministers for their commitment in making the railways reaching to all nooks and corners of the country. The capital expenditure is estimated at Rs. 2,65,200 crore, same as the revised estimate for 2024-25.

In both 2024-25 and 2025-26, the budgetary support from the Central Government is estimated at Rs. 2,52,200 crore.

The Railways' internal revenue for 2025-26 is estimated to be Rs. 3,02,100 crore. This an increase of 8.3 per cent over the revised estimate for 2024-25. The Indian Railways was nationalized in 1951. According to the Railway Board (2022 report), India's logistics market grew from 87 million tonnes (1950) of originating freight to about 4,500-5,000 MT (55 times growth in 2021). In the same period, rail freight grew from 73 MT to 1,418 MT (about 20 times growth).

The Railway projects are very important for the economic development of the country. So, the Union Government reaffirmed its unwavering commitment to transforming the Indian Railways into a world-class network. The introduction of Vande Bharat Trains, Amrit Bharat Trains, and Namo Bharat Rapid Rail services marks a new era of speed, efficiency and comfort for the millions of travellers. Additionally, the decision of manufacturing general coaches reflects our dedication to ensuring the affordable travel for every citizen.

These budgets are aimed at materializing the vision of a Viksit Bharat. The Budget is not just about numbers, it is about empowering people, creating jobs and strengthening our economy. The Government has made significant strides in high-speed rail initiatives. The electrification of the railway network has been a major focus of the Government to promote sustainability and reduce the carbon emissions. Electrification rate has now reached nearing the goal of 100 per cent electrification. The introduction of Vande Bharat trains has revolutionized travel with enhanced speed and comfort.

The Amrit Bharat Station Scheme aims to develop 1,275 stations nationwide, enhancing passenger amenities and the station infrastructure. In the current financial year, over Rs.1.92 lakh crore has been invested in modernizing railway infrastructure, focusing on capacity expansion and safety improvements.

The Government has launched a semi high-speed train named Amrit Bharat Express that is providing affordable and comfortable travel to the common people. These trains are ensuring that even economically weaker sections can experience world-class railway service at the low fares. I would like to draw the kind

attention of the union government towards the following demands of the people of Karnataka and request to take necessary steps to fulfill the same at the earliest.

There are some projects which are not even started include Hejjala- Chamaraj Nagara, Dharwad-Belagavi direct rail line; Gadag-Yalavigi rail line which was approved decades ago, but still, it is only on paper.

The Railway projects in Karnataka's South Western Railway (SWR) Zone, including Hubballi, Bengaluru and Mysore. However, the ongoing projects are to be expedited as there has been very little progress.

In 1996 Hejjala Chamarajnagar Railway Project was announced in the Budget, unfortunately even feasibility study is not taken up. This project covers three Districts of Ramnagar, Mandya and Chamarajnagar in Karnataka. This is an important corridor for farming communities

Wodeyar Express which commutes between Bangalore Mysore, there is long pending request for stoppage of this Express Train at Ramnagar District headquarters which is hub of sericulture and economic growth. The Bidadi Railway Station needs upgradation. All above projects comes under my constituency. I request the hon. Railway Minister to respond positively so that people of our area are benefited,

My congratulation to the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister for phenomenal growth and ultra moderation of Indian Railway sector.

***m82 श्री संजय हरिभाऊ जाधव (परभणी) :** मेरी परभणी संसदीय क्षेत्र में रेलवे से संबंधित कुछ प्रमुख मांगें हैं, जो स्थानीय लोगों और यात्रियों की सुविधा को बढ़ाने के लिए उठाई जा रही हैं:

नंदीग्राम एक्सप्रेस और देवगिरी एक्सप्रेस जैसी ट्रेनें मेरे क्षेत्र से होकर गुजरती हैं, लेकिन मेरे क्षेत्र के लोगों को इन ट्रेनों में टिकट नहीं मिलता है। इसके अलावा, मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि मेरे क्षेत्र के लोगों के लिए विशेष सुपर फ़ास्ट ट्रेननांदेड़ से पुणे तक चलाई जाइये जो विद्यार्थियों नौकरी करने वाले और व्यापारियों के किये सुविधाजनक हो सके। इससे मेरे क्षेत्र के लोगों को अपने कामों के लिए सुविधाजनक यात्रा की सुविधा मिलेगी। मुझे विश्वास है कि सरकार इस मामले में जल्द ही कार्रवाई करेगी

मैं सरकार के ध्यान में एक महत्वपूर्ण मुद्दा लाना चाहता हूँ जो श्री साई बाबा के जन्म स्थान और परली बैद्यनाथ ज्योतिर्लिंग के बीच नए रेल मार्ग के निर्माण के संदर्भ में है। श्री साई बाबा का जन्म स्थान तहसील पाथरी, जिला परभणी एक महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है, जहां पूरे भारतवर्ष से श्रद्धालु आते हैं। इसी तरह, परली बैद्यनाथ ज्योतिर्लिंग भी एक महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है, जो 12 ज्योतिर्लिंगों में से एक है। इन दोनों स्थलों के बीच नए रेल मार्ग के निर्माण से पूरे भारतवर्ष से आने वाले यात्रियों और श्रद्धालुओं को सुविधा मिलेगी। इससे न केवल तीर्थ यात्रा को सुविधाजनक बनाया जा सकेगा, बल्कि यह क्षेत्र के विकास में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगा। मैं रेलवे मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि इस परियोजना को जल्द से जल्द अमल में लाया जाए। और स्थानीय लोगों को इस परियोजना में शामिल किया जाए। मुझे विश्वास है कि सरकार इस मामले में जल्द ही कार्रवाई करेगी।

नई ट्रेनों की शुरुआत: परभणी से अन्य प्रमुख शहरों जैसे मुंबई, पुणे, हैदराबाद, औरंगाबाद (छत्रपती संभाजीनगर) आदि के बीच ट्रेनों की शुरुआत की जानी चाहिए ताकि यात्रियों को सुगम यात्रा की सुविधा मिल सके और ट्रेनों की कमी को पूरा किया जा सके।

सुरक्षा व्यवस्था में सुधार: रेलवे सुरक्षा बल की तैनाती बढ़ाने और यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए निगरानी प्रणाली को और मजबूत बनाने की आवश्यकता है साथ ही, महिला यात्रियों के लिए विशेष सुरक्षा सुविधाओं का प्रावधान किया जाए ।

ट्रेन के डिब्बों की स्थिति बहुत खराब है, जो यात्रियों के लिए असुविधाजनक और खतरनाक हो सकती है । डिब्बों में कई समस्याएँ हैं, जिनमें से कुछ प्रमुख हैं:

इन समस्याओं का समाधान करने के लिए, मैं रेल मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि ट्रेन के डिब्बों की स्थिति में सुधार के लिए आवश्यक कार्रवाई की जाए । इसके लिए निम्नलिखित कदम उठाए जा सकते हैं:

- डिब्बों की नियमित सफाई और रखरखाव की व्यवस्था करना

- डिब्बों में बैठने की व्यवस्था में सुधार करना

- डिब्बों में पंखे, लाइट और अन्य सुविधाओं की व्यवस्था करना

- डिब्बों की सुरक्षा व्यवस्था में सुधार करना

6. पूर्ण रेलवे जंक्शन देश के जाने माने जंक्शनों में से एक और परभणी के पास बना है, जो देश के विभिन्न शहरों को जोड़ता है यहां पर रेलवे हॉस्पिटल और स्कूल सहित अन्य सुविधाएं भी हैं परन्तु परभणी पूर्ण जंक्शन पर कार सेड का काम नहीं हुआ है और परभणी मनमाड डबल ट्रैक का काम अभी बाकी है! अतः परभणी पूर्ण जंक्शन में कार सेड और परभणी मनमाड डबल ट्रैक के काम तथा उसके साथ ही परभणी में जो भी रेलवे के बाकी बचे काम हैं उनको जल्द से जल्द पूरा किया जाए इसका मुख्य कार्यालय जो अभी नांदेड़ चला गया है, उसको वापस पूर्ण जंक्शन या परभणी में लाया जाय, यहां पर रेलवे 300 एकड़ भूमि खाली पड़ी है इस जगह पर औद्योगिक हब बनाया जाय तांकि यहाँ पर यात्रियों को सुविधा और परभणी की क्षेत्रीय जनता को रोजगार मिल सके ।

इन मांगों का ध्यान रखना और उन्हें लागू करना परभणी क्षेत्र में रेलवे सेवा की स्थिति को मदद कर सकता है और स्थानीय लोगों के लिए यात्रा को अधिक सुविधाजनक बना सकता है । ।

मेरा सरकार से अनुरोध कि उपरोक्त सभी विषयों पर सरकार तुरंत कार्रवाई कर मांगों को पूरा करने की कृपा करें । धन्यवाद ।

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): Hon. Speaker Sir, I would like to bring to the notice of the Government, some issues regarding the Railway Projects in my State of Kerala.

With Regard to this issue, I had raised a Parliamentary Question on 24/7/2024 regarding the feasibility of the Angamaly Sabari Railway Line. In reply to that Question, the hon. Minister had stated that the Government of Kerala had not given any reassurance on cost sharing for the revised estimate amount of Rs. 3726.56 crore for the above-mentioned project. However, through a DO letter dated 23/3/2023, hon. Chief Minister of the State had already given reassurance to the Railway Minister's office on cost sharing of the project and revised estimate amount of Rs.3726.56 crore was mentioned in that letter.

The hon. Minister for Railway, Government of Kerala had also communicated to the Central Rail Ministry that State Government has already compared the cost benefit of Angamali-Erumeli railway line with Chengannur-Pampa railway line and informed that Angamali-Erumeli railway line is more beneficial for the development of Kerala.

Also the Transport Secretary of the State has already requested to the Chairman, Railway Board to sanction a feasibility survey for the extension of Angamali-Sabari railway line from Erumeli to Balaramapuram for connecting it with Vizhinjam International Sea port and make it as the third railway corridor of the State.

I would like to bring to the notice of the Government that Kerala is the only State where railways has not constructed any new railway line for the past 30 years. Similarly, 26 MPs from Kerala had already submitted a representation to the Railway Minister's office to give priority to the construction of Angamali-Erumeli Sabarimala railway line project. With this project Idukki district will also get railway connectivity. I am happy to inform you that MP's and MLA's meeting organized by the Government of Kerala had unanimously approved the alignment of Angamali-Erumeli railway line and at present there is no public protest against this project.

However, I would like to inform with great regret that there has been a propaganda of certain vested interest groups that the proposed Chengannur-Pampa railway line is far superior to the earlier sanctioned Angamali-Erumeli Sabari rail project meant for providing connectivity for pilgrims visiting the Sabarimala Shrine. This propaganda is based on false presumptions as can be seen from the following facts.

One, the proposed Chengannur- Pampa line goes right upto Pampa whereas the Angamali-Sabari line terminates about 33 kilometre short of Pampa which will not be convenient for the pilgrims. The earlier sanctioned Angamali-Erumeli Sabari line also was initially sanctioned from Angamali to Pampa, the same terminal point as that of the proposed Chengannur-Pampa. However, during the various stages of survey and finalization of the proposal, due to stiff resistance from the Forest Department, the line had to be terminated at Erumeli which is about 33 kilometre short of Pampa. Out of the total distance of 33 kilometre from Erumeli to Pampa the Angamali-Erumeli alignment was proposed through 19 kilometre of forest land. It is heard that about the same length of the newly proposed Chengannur-Pampa alignment is proposed through forest land. Hence, it can be seen that if required the Angamali-Erumeli Sabari line also can be taken right upto Pampa provided the Forest Department gives permission. A considered decision has to be taken in this regard.

Two, since the Chengannur-Pampa line follows the alignment parallel to Pampa river, land acquisition will be minimum as compared to Angamali-Sabari line. It is not possible to plan the railway line parallel to Pampa river due to the numerous curves on the river alignment. It can be seen that an alignment fit for 130 kmph, for which Angamali-Sabari line has been designed, from Chengannur to Pampa cannot be taken on the Pampa river alignment. This will involve land acquisition in many of the urban pockets near Chengannur. There would not be savings in land in this respect.

Three, the total distance to be travelled by pilgrims going to Sabarimala shrine 80 per cent of the pilgrims coming by train to Sabarimala shrine come from neighbouring States of Karnataka, Telangana, Andhra Pradesh, Maharashtra and Tamil Nadu. They enter Kerala from northern side. The percentage of pilgrims coming by train from southern side is only a minority. Taking Angamali as a common starting point, the distance to reach Pampa by Angamali-Sabari line and Chengannur-Pampa line will be like,

Angamali to Pampa via Erumeli - 145 kilometres and Angamali to Pampa via Chengannur - 201 kilometres.

As is clear from the above, there will be a saving of 56 kilometres for a pilgrim if he chooses the Angamali-Sabari line to reach Pampa. With an annual outfall of 20 lakh pilgrims coming by rail, the total kilometer saved by Angamali-Sabari route will be more than 1000 crore kilometres. This fact has to be appreciated.

The compulsory presence of Erumeli on the pilgrim circuit. The traditional pilgrim circuit to Sabarimala Shrine is via Erumeli. The pilgrims going to Sabarimala shrine are supposed to have "petta thullal" and darsan at Erumeli temple and Vavar mosque before proceeding for pilgrimage, as per the rites of the pilgrimage. These rites are preserved by the pilgrims even today.

Kottayam used to be the traditional railhead for Sabarimala pilgrims. Over the years, Chengannur also gained importance as a secondary rail head for Sabarimala Shrine.

The proposed Chengannur-Pampa rail line will cater only to the Sabarimala pilgrims and for the period other than the pilgrimage season of 45 days and the line will be idling. The Angamali-Erumeli Sabari line will act as a third rail corridor for the State of Kerala with onward connectivity to Tamil Nadu via Punalur if the line is extended upto Punalur. There has been an earlier proposal to extend this line upto Thiruvananthapuram which was dropped due to poor traffic prospects.

With the commissioning of the Vizhinjam International Seaport as a hub for the Mother Ships, it would be ideal to extend this line to Balaramapuram via Punalur. The approximate length from Erumeli to Balaramapuram will be 160 kilometres. This Project can be taken up under the RAIL SAGAR project envisaged in the mid-term Budget.

It is also seen that the proposed Chengannur-Pampa line is costing about Rs.9,000 crore as against Rs.3,800 crore for the Angamali-Sabari rail project.

The people on the Angamali-Sabari line had been suffering due to practically freezing of their lands for the past 26 years.

Considering the above aspects, I would like to request the hon. Railway Minister, to kindly consider defreezing the Angamali-Sabari rail project and going ahead with the same. This will be a big boon not only for the Sabarimala pilgrims but also for the entire State of Kerala. Thank you.

DR. D. RAVI KUMAR (VILUPPURAM): Hon. Speaker Sir, I would like to bring to the attention of the Government towards pressing issues concerning the Indian Railways, particularly the challenges in freight transportation, passenger services, and revenue generation.

The National Rail Plan (NRP) 2020 has clearly highlighted that underinvestment in railway infrastructure has led to severe congestion, particularly on high-density routes. According to the report, 80 per cent of high-density network routes and 48 per cent of highly utilized network routes are operating

beyond their capacity. This congestion slows down freight movement, making road transport a more attractive alternative.

The average speed of freight trains in India stands at just 30 kilometres per hour, which is only a marginal improvement from 26 kilometres per hour a decade ago. The NRP has set an ambitious target of increasing this speed to 50 kilometres per hour by 2030. To achieve this, the Ministry has proposed several measures, including construction of dedicated freight corridors (DFCs); expansion and modernization of rail networks; multi-laning of high-density corridors; and procurement of new and specialized wagons.

While two dedicated freight corridors are currently operational, the East-West, North-South, and East Coast freight corridors are proposed only after 2031. This is a matter of serious concern. The southern States – Tamil Nadu, Andhra Pradesh, Telangana, Karnataka, and Kerala – are major economic hubs, and a dedicated freight corridor in this region is essential. Without this, we will continue to see inefficiencies in freight transport, hampering industrial growth and increasing logistics costs. I urge the Railway Ministry to prioritize the construction of a Southern Dedicated Freight Corridor at the earliest to boost connectivity and economic development in these States.

Freight services continue to cross-subsidize passenger services, with freight charges being nearly three times higher than passenger fares. Between 2009 and 2019, freight rates surged by 91 per cent while passenger fares increased by just 28 per cent. This imbalance not only burdens the freight sector but also discourages industries from using rail transport. Moreover, despite fare subsidies, revenue from passenger services remains insufficient to cover operating costs. Except for AC 3-tier and AC chair car segments, all other passenger categories have incurred losses from 2018-19 to 2021-22. The Standing Committee on Railways (2024) has rightly recommended a comprehensive review of operating expenses and passenger fares. Rationalizing fares, without compromising affordability, is essential for the long-term sustainability of the Railways.

Another concern is the stagnation in the supply of non-AC coaches, leading to slow growth in passenger traffic in unreserved and sleeper class categories. The Ministry has announced plans to add 10,000 non-AC coaches, but a clear timeline is necessary. I urge the Ministry to expedite this process to enhance accessibility for common passengers. Railways' sundry earnings – revenues from catering, advertisements, and asset monetization – are far below potential. While the projected sundry revenue for 2025-26 is Rs. 12,000 crore (a mere nine per cent increase over the previous year), its contribution to total railway receipts has remained stagnant at just four per cent since 2017-18.

The Standing Committee on Railways has set an ambitious target of increasing non-fare revenue to 20 per cent of total revenue by 2030. Key measures include: maximizing advertising revenue on trains and stations; expanding station redevelopment projects; and better commercial utilization of railway land and assets. However, the CAG (2022) has observed that there is still considerable untapped potential in these areas. The Ministry must take proactive steps to enhance earnings from non-fare sources, reducing its overdependence on freight revenues.

I express my deep concern regarding the recent decisions taken by the Railway Administration to monetize railway-owned land in my parliamentary constituency, Villupuram, without obtaining consent from the Government of Tamil Nadu. The land in question was originally acquired from the State Government, and the unilateral decision to lease or repurpose it, displacing long-term residents, is both unjust and procedurally flawed.

Two specific instances in Villupuram Junction and Valavanur highlight the grave consequences of this policy. More than 100 families have been residing near Villupuram Junction for two or three generations, having built houses and established their lives in the area. However, the Railway Administration has recently issued notices to these residents to vacate the land, as it has been leased long-term to private individuals under the monetisation scheme. Recognising the injustice of this eviction, the affected families have approached the Madras High Court, seeking alternative accommodation. The court has granted an injunction against the railway administration's eviction order, reinforcing the need for a humane approach to this issue. I urge the Railway Administration to engage in discussions with the State Government of Tamil Nadu to provide these families with alternative housing before proceeding with any further action.

In Valavanur, houses were constructed by the State Government nearly 60 years ago for poor families, and generations of residents have lived in this area since. Recently, the Railway Administration has issued notices to acquire this land for the development of Valavanur railway station, forcing families to vacate without any provision for alternative accommodation. Displacing poor families, many of whom have been residing here for decades, without ensuring their rehabilitation is unacceptable and inhumane. Any development project must be carried out with due regard for the lives and livelihoods of those affected.

I strongly urge the Railway Administration to work in consultation with the State Government to ensure that all displaced families in Valavanur are provided with alternative housing before proceeding with the station's development. I request the Ministry of Railways to immediately halt eviction proceedings in Villupuram Junction and Valavanur; consult with the Tamil Nadu Government to identify and provide alternative accommodation for affected families; and ensure that any future monetisation of railway land is carried out with prior consultation with State Governments and with due consideration for the rights of long-term residents.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Finance Minister Nirmala Sitharaman presented the first Full Union Budget of the Modi 3.0 Government on February 1, marking her eighth Budget. However, there were no major announcements for the railways sector.

According to the Budget documents, the Government will provide budgetary support of around Rs. 2.52 lakh crore for FY2026, which is consistent with the revised allocation for FY2025. This funding will be directed towards essential infrastructure projects, including track expansion, rolling stock procurement, electrification station modernization with a continued focus on ensuring safety. Development of the Railway Ministry over the next 4-5 years shall be to the tune of Rs. 4.6 trillion -- a very bold development programme; expansion of the infrastructure is indeed strong. Addition of 100 Amrit Bharat Trains, including both sleeper and Chair Car configurations Vande Bharat trains 200.

Freight estimates for FY2025 are reduced from 1,650 million tonnes (mt) to 1635 mt. But by the end of the fiscal year, Indian Railways aims to achieve the cargo capacity of 1.6 billion tonnes, which would help India to become a country ranking second in the list of freight-carrying railway after China.

India aims to achieve 100 per cent electrification by the end of FY2025 -2026. Jammu-Srinagar-Rail Project completed, Chenab Bridge, world's highest railway arch bridge has been constructed and is 35 meters taller than the Eiffel Tower. Anji Bridge, India's first cable-stayed rail bridge is also being constructed. IT continues to run an annual subsidy of Rs. 56,993 crore which will cover 46 per cent discount over every ticket booked. It tries to maintain prices for the traveller. Despite the slight reduction in the budget allocation, the Government has continued to focus on long-term infrastructure growth, safety, digital services and expanding railway capacity, signalling a strong commitment to modernizing the Indian Railways network.

In the Union Budget 2024-2025 the railways received a record capital expenditure (CapEx) allocation of Rs. 2.65 trillion, a marginal two per cent increase from the previous year's Rs. 2.6 trillion Revised Estimate. Budget 2025-2026 has a muted allocation which has come down to Rs. 2.55 lakh crore, coupled with the absence of major reforms for the sector, which has sent railway stocks sliding shortly after the Budget presentation. Though as it may, the fact is the net revenue expenditure of Indian Railways is placed at Rs. 3,02,100 crore in this year's Budget Estimates as against Rs. 2,79,000 crore in the Revised Estimates of last fiscal. This fiscal's Gross Budgetary Support is almost a times of what it was, at only Rs. 28,174 crore in 2013-2014.

The Indian Railways is all set to become the second-highest freight carrying Railway touching 1.6 billion tonnes of cargo by the end of this fiscal. With Indian Railways' operating ratio set at 98.22 per cent - meaning it spends Rs. 98.22 for every Rs. 100 earned - financial health remains a concern. Yet Railways is projecting a near 30-60 per cent rise in revenue from its premium Vande Bharat trains that include Chair Cars and Sleepers.

It is seen that Railways and Road Transport continues to be among the Ministries for which the Government has allocated the highest share of capital expenditure in this Budget even though the allocated amount is the same as last year's. Ministry of Railways has been allocated Rs. 2.65 lakh crore from general revenue, Rs. 500 crore from Nirbhaya Fund, Rs. 3,000 crore from internal resources and Rs.10,000 crore from extra-budgetary resources.

The Ministry of Road Transport and Highways been allocated Rs. 2.72 lakh crore for capital expenditure. While both Ministries got the same CapEx allocation as in last year's Budget, they still account for around 48 per cent of the total CapEx allocation across Ministries. As we are aware that Capital Expenditure goes towards building assets that have long-term benefits and can potentially generate revenue and Revenue expenditure, on the other hand, refers to expenses incurred in maintaining daily operations and includes salaries, wages, rent, office expenses, and so it is pertinent to note that until November 2024, Defence, Railways, Road Transport allocated for 75 per cent of capital expenditure.

Over the last decade, a staggering Rs. 3 lakh crore has been pumped into modernizing infrastructure, electrification has scored to 95 per cent, track length has expanded, and rolling stock has seen record additions. And yet, the returns are underwhelming. Freight traffic is just over two per cent growth despite India's booming economy and while passenger revenue is rising, patronage remains below pre-Covid levels. It was said that safety-related initiatives will receive an enhanced budget allocation of Rs. 1,16,514 crore. While the Railways has done well in grade separation work, the most pressing safety issue today is the proliferation of Kavach. There is no mention of any increase in Kavach coverage for 2025-26.

In 2022, Railways set a target to achieve originating freight traffic of 3,000 MT by 2027, about double from the 2022-2023 level which was 1,509 MT. This target date was later revised to 2030. Thus, Railways' freight traffic needs to grow at an annualized rate of nine per cent to achieve this target by 2030-2031. In 2025-2026, as per Budget Estimates, it has estimated to transport 1,700 MT of freight. This is an annualised growth rate of 4.1 per cent over 2022-2023. In the earlier 10 years between 2012-2013 and 2022-2023, freight traffic in terms of tonnage had also grown at a similar rate of around four percent. The challenge to scale freight operations can only be met if the industrial hubs, ports operations are given a boost.

The Railway Board in 2022 had noted that customers find rail tariffs along with first and last mile connectivity costs less competitive than road, leading to a preference for road. NITI Aayog in 2023 noted that freight charges were almost three times the passenger chargers as on 2018-2019. It also observed that between 2009 and 2019, freight rates increased by 91 percent whereas passenger fares increased by 28 percent. There is need for rationalizing them to reduce losses while also ensuring affordability of prices.

In this year's Budget, Odisha gets Rs. 10,599 crore for Railways infrastructure. The sanctioned amount marks an increase of Rs. 13 crore compared to the previous year's allocation of Rs. 10,586 crore. There is seamless coordination between the Centre and State Government in securing land and forest clearances. This cooperation has facilitated a massive railway investment of Rs. 78,000 crore in Odisha with several projects underway. Out of Rs. 10,587 crore allocated in 2024-2025, 81.78 per cent of funds have been utilized, that is Rs. 8,657 crore. This is a record expenditure in Odisha.

At present, six new Vande Bharat Express trains are operational in and through Odisha, and additional trains are expected to be introduced soon, as the four-laning project between Chennai and Kolkata nears completion and railways work from Kolkata to Bhadrak continues. Over the past decade, a new railway track spanning 2,046 kilometres has been constructed in Odisha, surpassing the total rail network of Malaya. Currently, the Kavach train protection system is set to be installed over a distance of 1,898 kilometres in Odisha with a national target established to complete the Kavach installation within six years, as informed by the Railway Minister. Since 2014, a total of 1,516 kilometres have been electrified, resulting in Odisha achieving 100 per cent electrification.

At present, there are 48 projects underway covering 4,784 kms. with an investment of Rs. 73,723 crore. Additionally, 59 Amrit Stations in Odisha are being developed at an estimated cost of Rs. 2,379 crore. Since 2014, 522 rail flyovers and under-bridges have been constructed. Furthermore, 43 lifts and 18

escalators have been installed for passenger convenience and Wi-Fi services are available at 234 stations. The second opening of Cuttack Railway Station has been inaugurated for the benefit of commuters.

The railway network is also operating six Vande Bharat trains, which serve 17 districts with 25 unique stops in Odisha. In addition, one Amrit Bharat Express connects Malda Town with eight unique stops in Odisha and covers five districts.

However, one major decision has been creation of South Coast Railway Zone by bifurcating East Coast Zone Waltair Railway Division which until now was part of the East Coast Railway. Actually, Waltair Division has been divided into two. One part has been renamed Visakhapatnam Railway Division and South Coast Railway and the other part of Odisha been converted into a new Division with Headquarters at Rayagada under East Coast Railway Zone. Actually, 410 kms. will be under Visakhapatnam Division and 680 kms. is placed in the new Division Headquartered at Rayagada. The old Division of Waltair before its division was the highest revenue generating Division. Now, the revenue of these two Division are to be measured.

I may draw attention of the Government to allot adequate funds for construction of new line from Talcher to Gopalpur *via* Narasinghpur, Kantilo Khandapada and second line from Talcher to Nayagard *via* Athagarh, Banki and Bolgarh. These two lines will not only decongest the Talcher line, but will make ease in movement of coal freight from the mineral rich hinterland of Odisha. The third line from Baranga to Kapilash Road *via* Cuttack has been approved. It is high time for the work to start. As three bridges are to be constructed, it is necessary to expedite the construction work. There is need to remove the bottleneck so that far-distance trains connecting Puri to Amritsar *via* Cuttack and Bhubaneswar to Siridi *via* Cuttack can run without hindrance.

With these words, I thank the Railway Minister for overseeing the construction of new building of Cuttack Railway Station, which is going to be a world-class station. The new Bhubaneswar Railway Station also needs to have an ultra-modern look. Thank you.

SHRI G. LAKSHMINARAYANA (ANANTAPUR): Indian Railways has been the lifeline of our nation, connecting cities, industries, and people across the length and breadth of the country. Under the visionary leadership of Prime Minister, Narendra Modi, we have witnessed an era of unprecedented transformation in the railway sector. From the introduction of Vande Bharat trains, which have made high-speed, comfortable travel a reality, to the push for 100 per cent electrification, reducing our carbon footprint and ensuring energy efficiency, the commitment to modernizing Indian Railways is stronger than ever. The Dedicated Freight Corridors are another milestone, ensuring faster and more efficient transportation of goods, boosting trade and industry.

This year's Railway Budget for 2025-26, with an allocation of Rs. 72.55 lakh crore, further strengthens this commitment to infrastructure development and modernization. I would also like to thank the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister for addressing some of Andhra Pradesh's long-standing demands, including the laying of the foundation stone for the South Coastal Railway Zone in Visakhapatnam and the sanctioning of the Amaravati Railway Line. While we acknowledge these

achievements, I want to bring attention to the specific needs of my constituency, Anantapur, and the broader Rayalaseema region. Anantapur is an agricultural hub, particularly known for horticulture products such as groundnuts, mangoes, bananas, and tomatoes.

However, due to high logistics costs and inadequate rail freight support, farmers struggle to get fair prices for their produce. The Kisan Rail scheme, aimed at providing affordable and fast transport for perishable agricultural goods, should be expanded to serve Anantapur better. The existing 50 per cent freight subsidy under Operation Greens covers fruits and vegetables, but it must be extended to other key agricultural products like pulses, groundnuts, and dairy products, which are the backbone of Anantapur's economy. Further, there is an urgent need to develop Anantapur as a rail-linked agri-logistics hub. Given its strategic location on the Bengaluru-Hyderabad corridor, the region is well-positioned to become a major centre for agricultural exports. The Railways must establish a dedicated perishable goods terminal in Anantapur, integrate cold storage facilities at railway stations, and ensure seamless multi-modal connectivity with ports like Krishnapatnam for export-driven agricultural growth. These steps will not only benefit farmers but will also boost the economy of the entire Rayalaseema region.

In addition to freight transport, passenger connectivity remains a challenge. The people of Anantapur require better train connectivity to key economic hubs like Vijayawada, Bengaluru, Hyderabad, and Chennai, especially overnight express trains. The demand for new long-distance trains linking Anantapur with major metropolitan cities must be addressed to facilitate student travel, employment opportunities, and business expansion. Hon'ble Speaker, an equally critical aspect of railway infrastructure is maintaining the quality of service and safety for passengers. Anantapur is a key commercial centre, and its railway station requires immediate enhancements. I urge the Railway Ministry to install hydrants for water coaches at Anantapur station to ensure the cleanliness and upkeep of trains. Additionally, there is a pressing need to increase Carriage and Wagon (C&W) personnel to conduct thorough coach inspections, enhancing passenger safety and service efficiency.

Moreover, better accessibility is a must for the growing number of passengers. The addition of escalators and lifts will significantly improve the travel experience, especially for senior citizens and differently-abled passengers. Upgrading station infrastructure in Anantapur will not only make railway travel more convenient but also enhance the overall efficiency of railway operations in the region.

Hon. Speaker, Indian Railways is not just about transportation-it is about economic empowerment. To truly make Viksit Bharat 2047 a reality, it is crucial that our railways cater to the needs of farmers, small traders, and rural entrepreneurs. I urge the Hon'ble Railway Minister to expand freight subsidies for agricultural produce, establish an agri-logistics hub in Anantapur, improve rail-based cold storage infrastructure, enhance station facilities, and increase passenger train connectivity. These measures will not only uplift farmers but also position Andhra Pradesh as a key player in India's agricultural exports and economic growth.

Thank you.

***m87 DR. KALANIDHI VEERASWAMY (CHENNAI NORTH):** Railways is the life line of our nation playing a significant and crucial role in the transport of crores of people and goods leading to huge economic activity. The history of railways dates back from the times the East India Company in 1853 when Pune- Arakkonam-Nagpur were constructed. Subsequent development happened under British India. Post-Independence, our growth has been very disappointing. The route length in 1947 was 54,694 Kilometres and 78 years on in 2024 it is only 69,181 kilometres which shows that only 14,487 kilometres have been added by us in 78 years.

The progress of the ongoing High speed rail networks is at a snail pace. Though a target of 2028 has been set, I wonder it will be completed even by 2040. It is sad to note that Tamil Nadu has been allocated only Rs.6000 crore which is only 2.2 per cent of the capital expenditure of 2025-26.

Tamil Nadu being one of the fastest developing States, it is in the country's best interest to invest fairly at least 10 per cent which would be Rs.26,500 crore to boost revenue by railways. Several projects in Tamil Nadu like Tindivanam Tiruvannamalai railway line ((71 kilometres) , Athipattu-Puttur railway line (38 kilometres), Morappur-Dharmapari (36 kilometres), Mannargudi-Pattukkottai railway line (41 kilometres) and Tanjavur- Pattukkottai railway line (52 kilometres) are unduly delayed. This can only lead to cost escalations which are inevitable due to such delays. A new line along ECR from Chennai to Kanyakumari and first phase from Chennai to Kadalm would open huge economic potential.

The state of freight network is lamentable. The average speed at 30 kilometres per hour is way below international standards and the network also needs ramping up to realise the vision 5 trillion dollar GDP by 2030.

ICF has Vande Bharat rake is lying for 15 days despite intining Southern Railway to take it. Sadly, Southern Railway has been lethargic about it which may may lead to it to ICF allocating it to some other railways. Through you, I request the Railway Minister to instruct GM,SR to immediately accept the said rake and commission it as soon as possible.

Sir, the rising derailments, collisions and deaths in Railway is alarming. There were times when such incidents of grave concern occurred. There will be a moral responsibility taken and resignation would ensure. Nowadays, it is taken as a trifle and we stride along. This callous attitude is something we should shun and accountability should be fixed for such events.

Sir, we have had several complaints from passenger from Tamil Nadu when they cross Tamil Nadu border. Though they have reserved seats, huge crowds come without a reservation and threaten them are forced to accommodate them. These incidents should be addressed by providing a Railway Police Force cabin to protect these people.

Similarly, each train can be provided for long distance travel with a medical personnel for any emergencies.

Once again, I request proper allocation of funds and speedy completion of Tamil Nadu rail projects.

***m88 श्री भाऊसाहेब राजाराम वाकचौरे (शिर्डी) :** मैं लोक सभा में प्रस्तुत 2025-26 के रेल मंत्रालय के बजट पर अपने विचार रखता हूँ। मैं इस बजट की आलोचना करता हूँ, क्योंकि मुझे लगता है कि यह बजट रेलवे क्षेत्र में आवश्यक सुधारों को पूरा करने में विफल रहा है।

पहले, मैं इस बजट में रेलवे क्षेत्र के लिए आवंटित राशि पर ध्यान देना चाहता हूँ। इस बजट में रेलवे क्षेत्र के लिए 2,55,445 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। लेकिन, मुझे लगता है कि यह राशि रेलवे क्षेत्र में आवश्यक सुधारों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है।

इसके अलावा, मैं इस बजट में रेलवे क्षेत्र में शुरू की गई योजनाओं पर ध्यान देना चाहता हूँ। इनमें से कुछ प्रमुख योजनाएँ हैं:

- वंदे भारत एक्सप्रेस: इस योजना के तहत देश के विभिन्न हिस्सों में वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेनों का संचालन किया जाएगा।
- रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण: इस योजना के तहत देश के विभिन्न रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जाएगा।
- रेलवे मार्गों का विद्युतीकरण: इस योजना के तहत देश के विभिन्न रेलवे मार्गों का विद्युतीकरण किया जाएगा।

इन योजनाओं से रेलवे क्षेत्र में सुधार होगा, लेकिन मुझे लगता है कि यह पर्याप्त नहीं है। रेलवे क्षेत्र में और अधिक सुधारों की आवश्यकता है, और यह बजट उस आवश्यकता को पूरा करने में विफल रहा है।

यह हमारे लिए अत्यधिक चिंता का विषय है कि विगत कुछ वर्षों में रेल दुर्घटनाओं की संख्या में तेजी से वृद्धि हुई है। यह सही है कि दुर्घटनाओं में अधिकतम दुर्घटनाएं मानवीय भूल के कारण होती हैं। लेकिन, एक जानकारी के अनुसार रेलवे में कई हजार चालकों की कमी है। इसके अलावा 16 जोन्स में लगभग तीन हजार से पांच सौ ऐसे चालक हैं जो स्टेशनों पर चपरासी व कार ड्राइवरों का काम कर रहे हैं। थकावट व नींद पूरी न होने से दुर्घटना का भय बना रहता है।

अतः मेरा अनुरोध है कि इस प्रकरण में गंभीरता से विचार करें और रेल चालकों के रिक्त पदों को तुरन्त भरने हेतु तत्काल आवश्यक कदम उठाएं एवं यह भी निर्देशित करने का कष्ट करें कि रेल चालकों को अन्य कामों में न लगाकर केवल उनके लिए निर्धारित रेल चालक के कार्य में ही लगाया जाए।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र की निम्नांकित विषयों की ओर भी सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा, जिनके बारे में बजट में धन आवंटन के बारे में कोई भी उल्लेख नहीं किया गया है :-

अंग्रेजों ने महाराष्ट्र के शिरडी लोकसभा क्षेत्र में श्रीरामपुर-परली रेलवे लाइन को मंजूरी दी और शेवगांव तक इस लाइन पर 331-61 हेक्टेयर जमीन लेकर मिट्टी भरने का काम पूरा किया। 104 साल बाद, 70 प्रतिशत भराव अच्छी स्थिति में है। लेकिन आजादी के बाद इस रेलवे लाइन की उपेक्षा की गई। एक पत्र जारी कर बताया गया कि इस रेलवे लाइन का सर्वेक्षण पूरा हो गया है और सर्वेक्षण रिपोर्ट जून 2022 में केंद्रीय मंजूरी के लिए रेलवे बोर्ड को सौंप दी गई है, जिसमें बताया गया कि उक्त रेलवे लाइन का आरओआर 2.55 प्रतिशत है और यदि राज्य सरकार लागत का 50 प्रतिशत वहन करती है, तो उसे 0.87 प्रतिशत का नुकसान होगा। इसलिए इसे स्थगित कर दिया गया है।

मैं सरकार के ध्यान में लाना चाहूंगा कि उक्त रेलवे लाइन के लिए महाराष्ट्र के तत्कालीन माननीय उप मुख्यमंत्री ने मार्च 2019 में एक पत्र दिया है, जिसमें कहा गया है कि राज्य सरकार इस रेलवे लाइन के लिए लागत का 50 प्रतिशत वहन करने के लिए तैयार है।

यह भी उल्लेखनीय है कि महाराष्ट्र राज्य में (1) अहमदनगर बीड परली आरओआर-5.04 (2) बारामती लोनंद वाया फलटण आरओआर-3.22 (3) सोलापुर तुलजापुर उस्मानाबाद आरओआर-4.35, उपरोक्त तीनों रेलवे लाइनों का आरओआर माइनस होने के बावजूद भी केंद्र और राज्य ने इन रेलवे लाइनों को मंजूरी दी है और इन पर काम भी चल रहा है ।

उपर्युक्त तीनों रेलवे लाइनों में से एक अहमदनगर-बीड परली रेलवे लाइन अहिल्यानगर जिले में आती है । इस रेलवे लाइन के लिए 75 किलोमीटर पहाड़ों को काटने का काम भी चल रहा है तथा इसका आरओआर -5.04 है । इसके बावजूद भी केंद्र और राज्य सरकार ने इस रेलवे लाइन को मंजूरी दी है और काम भी जारी है ।

लेकिन, श्रीरामपुर-परली रेलवे लाइन का आरओआर -2.55 है और यदि राज्य सरकार अपनी भागीदारी दर्ज करती है तो वह 0.87 प्रतिशत के मामूली नुकसान पर होगी । फिर भी रेलवे विभाग ने आरओआर के आधार पर इस रेलवे लाइन को निलंबित कर दिया है, जो अत्यधिक दुःखद है ।

मेरा अनुरोध है कि जिस प्रकार से संदर्भित तीनों रेलवे लाइन के आरओआर माइनस में होने के बाद भी उनके निर्माण कार्य को केन्द्र द्वारा स्वीकृति प्रदान की गई है, उसी प्रकार से ब्रिटिश काल के दौरान से लंबित श्रीरामपुर परली रेलवे लाइन जिसका आरओआर नाममात्र के माइनस में है, उसको भी स्वीकृति प्रदान कर इस रेलवे लाइन के निर्माण के कार्य को तत्परता के साथ आगे बढ़ाए जाने हेतु केन्द्रीय मंत्रालय स्तर पर स्थानीय सांसद की उपस्थिति में एक विस्तृत सर्वे करवाये जाने हेतु निर्देश प्रदान करने का कष्ट करेंगे ।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र शिरडी (महाराष्ट्र) में रेलवे लाइन के दोहरीकरण के कारण एक महत्वपूर्ण सड़क के बंद होने से संबंधित गंभीर मुद्दे की ओर आकर्षित करना चाहूंगा । यह सड़क जो पहले पढेगांव, लाडगांव, मालुंजा, कन्हेगांव, भेरदापुर के ग्रामीणों, स्कूली छात्रों और किसानों के लिए एक प्रमुख मार्ग के रूप में कार्य करती थी, लाडगांव चौकी में पुराने रेलवे फाटक संख्या 44 (ओएचई एम 70-404/12-14) के पास स्थित थी ।

मैं संज्ञान में यह भी लाना चाहूंगा कि यह सड़क दैनिक यात्रा के लिए महत्वपूर्ण थी, लेकिन रेलवे लाइन के विस्तार के बाद इसे बंद कर दिया गया है, जिसके परिणामस्वरूप, स्थानीय निवासियों और उपरोक्त गांवों सहित आसपास के क्षेत्रों के यात्रियों को अब बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है ।

अतः मेरा अनुरोध है कि इस समस्या के समाधान के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र शिरडी के लाडगांव-पढेगांव, तालुका श्रीरामपुर में पुराने रेलवे फाटक क्रमांक 44 (ओएचई मास क्रमांक 404/3-4) के पास एक छोटे अंडरपास का निर्माण करवाना सुनिश्चित किए जाने हेतु निर्देशित करने का कष्ट करें, जिससे ग्रामीणों, छात्रों और किसानों की दैनिक आवाजाही में आसानी हो सके ।

मेरा यह भी अनुरोध है कि आप उपर्युक्त स्थल का केन्द्रीय मंत्रालय स्तर पर स्थानीय सांसद की उपस्थिति में एक विस्तृत सर्वे करवाए जाने हेतु भी निर्देशित करने की कृपा करेंगे ।

मैं देश के प्रसिद्ध साईं नगर (शिरडी) रेलवे स्टेशन (महाराष्ट्र) की ओर आकर्षित करते हुए अवगत कराना चाहूंगा कि शिरडी रेलवे स्टेशन के पूर्वी तरफ निघोज रुई शिवाय पर मेट्रो है और उसके बगल में पोल नंबर के बीच में रेलवे ट्रैक के दोनों तरफ सर्विस रोड है, इससे स्टेशन तक पहुंच आसान होगी तथा उक्त रेलवे स्टेशन के पूर्वी तरफ मेट्रो तक रेलवे स्टेशन का यार्ड स्पेस है, जहां बड़ी संख्या में कांटे और झाड़ियां हैं । इसलिए वहां फेंसिंग और यार्ड स्पेस विकसित किया जाना चाहिए ।

मेट्रो के पूर्वी तरफ लगभग आधा किमी जो कि उक्त रेलवे स्टेशन के निघोज रुई शिवाय पर है, चारी नंबर 11 के पास, जो नगर मनमाड हाईवे से रुई गांव तक जाती है, रेलवे ने बड़ा एंगल बनाकर रेलवे ट्रैक को बंद कर दिया है ।

इससे उन किसानों को काफी परेशानी हो रही है जिनकी जमीन दो हिस्सों में बंट गई है और रास्ता भी दोनों तरफ से बंद हो गया है ।

अतः किसानों के आवागमन हेतु ट्रैक पर लोहे का एंगल लगाकर गेट खुलवाकर वहां पर चौकी की व्यवस्था किए जाने हेतु निर्देशित करने का कष्ट करेंगे ।

मेरा अनुरोध है कि शिरडी रेलवे स्टेशन से पुणतांबा रेलवे स्टेशन तक उक्त रेलवे ट्रैक के दोनों ओर बड़ी संख्या में कंटीली झाड़ियां उगी हुई हैं तथा दोनों ओर खेती की जाती है, इसलिए चूंकि इन कंटीली झाड़ियों के कारण तेंदुओं की आवाजाही बढ़ रही है, अतः रेलवे ट्रैक पर कंटीली झाड़ियों और पेड़ों को हटाए जाने तथा उस स्थान को स्वच्छ रखने हेतु भी निर्देश प्रदान करने का कष्ट करेंगे ।

मेरा यह भी अनुरोध है कि उपर्युक्त स्थल का केन्द्रीय मंत्रालय स्तर पर स्थानीय सांसद की उपस्थिति में एक विस्तृत सर्वे करवाए जाने हेतु भी निर्देशित करने की कृपा करेंगे ।

दिल्ली और इसके निकटवर्ती क्षेत्रों से एक बड़ी संख्या में श्रद्धालु श्री साई बाबा के दर्शन हेतु शिरडी जाते हैं । लेकिन, उन्हें रेल आरक्षण न मिलने के कारण बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है । हालांकि, पवित्र तीर्थ धाम शिरडी में रेलवे स्टेशन स्थापित कर दिया गया है । लेकिन, राजधानी दिल्ली से शिरडी के लिए प्रतिदिन सुपरफास्ट दुरंतो या वंदे भारत एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाए जाने की व्यवस्था अब तक नहीं हो पायी है, जिस कारण दिल्ली व इसके निकटवर्ती क्षेत्रों के श्रद्धालुओं को शिरडी आवागमन में बड़ी दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है ।

अतः मेरा अनुरोध है कि श्रद्धालुओं की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए राजधानी दिल्ली से शिरडी के लिए दोनों तरफ से प्रतिदिन दुरंतो एक्सप्रेस / वंदे भारत एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने और राजधानी दिल्ली से मनमाड़ / कोपरगांव से गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों की सभी श्रेणियों में आरक्षण का कोटा बढ़ाये जाने के साथ-साथ कोपरगांव में सभी रेलगाड़ियों के ठहराव कम से कम 5 मिनट का किए जाने हेतु निर्देश प्रदान करने का कष्ट करेंगे ।

यह सर्वविदित है कि विश्व प्रसिद्ध श्रीसाई बाबा के तीर्थ धाम शिरडी में देश के विभिन्न हिस्सों से ही नहीं बल्कि विदेश से भी प्रतिदिन बड़ी संख्या में सभी धर्मों के श्रद्धालु दर्शनार्थ के लिए जाते हैं । लेकिन इन श्रद्धालुओं के लिए विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम के निकटवर्ती रेलवे स्टेशन कॉपरगांव एवं नागरसुल में मूलभूत सुविधाओं का भारी अभाव है । इन दोनों रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा देकर सुन्दर और अधिक सुविधा सम्पन्न बनाकर मूलभूत सुविधायें उपलब्ध करवाये जाने की आवश्यकता है ।

साई बाबा के दर्शनार्थ विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम आने वाले श्रद्धालुओं के लिए सभी सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में कॉपरगांव / मनमाड़ के लिए सभी श्रेणियों के लिए सीट की उपलब्धता बढ़ाये जाने एवं इन दोनों रेलवे स्टेशन पर सभी सुपरफास्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है ।

मैं यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि (नासिक और पूना) तथा शिरडी शाहपुर वाया अकोला) और बेलापुर वाया नेवासा परली वैद्यनाथ के बीच नई रेल लाईन बिछाने की मांग पिछले काफी से की जा रही है । लेकिन, अब तक इन लाइनों के निर्माण में कोई प्रगति नहीं हुई है ।

मेरा अनुरोध है कि उपरोक्त संबंध में यथोचित निर्देश प्रदान करने का कष्ट करेंगे और साथ ही उपर्युक्त विषयों पर केन्द्रीय मंत्रालय स्तर से स्थानीय सांसद की उपस्थिति में एक विस्तृत सर्वे करवाए जाने हेतु भी निर्देशित करने की कृपा करेंगे ।

मेरे संसदीय क्षेत्र शिरडी (महाराष्ट्र) में अकोले एक आदिवासी बाहुल्य तहसील है और प्राकृतिक सुंदरता से भरा है । अकोले तहसील को मिनी कश्मीर के रूप में भी जाना जाता है । लेकिन, इसके बावजूद पर्यटन विकास की दृष्टि से

इस क्षेत्र का मेजरदारा. विकास नहीं हुआ है । अकोले तहसील के अन्तर्गत भंडारदारा बांध, महाराष्ट्र की उच्चतम कलसुबाई चोटी, हरिश्चंद्र किला, सह्याद्री की पर्वत श्रृंखलाओं में कोंकण तट, प्रसिद्ध संधान घाटी, रंधा झरना, प्राचीन मूर्तियों के साथ अमृतेश्वर मंदिर इत्यादि आते हैं ।

इस क्षेत्र के पर्यटनीय विकास हेतु अगर पुणे-नासिक हाई-स्पीड रेलवे लाइन अकोले तहसील से होकर गुजरती है तो इस क्षेत्र को पर्यटन के तौर पर विकसित किया जा सकेगा तथा इस आदिवासी बाहुल्य तहसील में संचार और औद्योगिक गतिविधियों को बढ़ावा मिलेगा और इससे कई लाख यात्रियों को भी फायदा पहुंचेगा तथा रेलवे लाइन की 30 कि०मी० की दूरी भी कम होगी ।

अतः मेरा अनुरोध है कि पुणे-नासिक हाई स्पीड रेलवे लाइन को अकोले तहसील से संचालित किए जाने हेतु केन्द्रीय मंत्रालय स्तर पर स्थानीय सांसद की उपस्थिति में एक विस्तृत सर्वे करवाकर निर्देश प्रदान करने का कष्ट करेंगे ।

मुझे अपने संसदीय क्षेत्र के भ्रमण के दौरान शिर्डी-अहमदनगर-पुणे इंटरसिटी रेल सेवा प्रारम्भ किए जाने तथा बेलापुर रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ी संख्या 16229 (सोलापुर-वाराणसी) और 1211 (पुणे-नागपुर गरीब रथ) के ठहराव दिए जाने हेतु विगत काफी समय से मांग की जा रही है तथा बेलापुर रेलवे स्टेशन पर उक्त दोनों रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाने की सिफारिश मंडल रेलवे द्वारा रेल बोर्ड को की गयी है, जो अभी तक लंबित है ।

मैं सरकार को यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि शिर्डी आने वाले श्रद्धालुओं के लिए क्षेत्रीय भ्रमण के दौरान रेलगाड़ी नं० 51033/51034 साईं नगर-दौंड-पुणे-मुंबई शिर्डी रेलगाड़ी शुरू किए जाने की भी मांग की गई है ।

मेरा अनुरोध है कि उपर्युक्त संबंध में यथोचित निर्देश प्रदान करने का कष्ट करेंगे और साथ ही उपर्युक्त विषयों पर केन्द्रीय मंत्रालय स्तर से स्थानीय सांसद की उपस्थिति में एक विस्तृत सर्वे करवाए जाने हेतु भी निर्देशित करने की कृपा करेंगे ।

श्रद्धालुओं की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए राजधानी दिल्ली से शिरडी के लिए दोनों तरफ से प्रतिदिन दुरंतो एक्सप्रेस / वंदे भारत एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाये जाने, राजधानी दिल्ली से मनमाड़ / कोपरगांव से गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों की सभी श्रेणियों में आरक्षण का कोटा बढ़ाये जाने और कोपरगांव में सभी रेलगाड़ियों का कम से कम 5 मिनट का स्टॉपेज दिए जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए ।

विश्व प्रसिद्ध श्रीसाई बाबा के तीर्थ धाम शिरडी में देश के विभिन्न हिस्सों से ही नहीं बल्कि विदेश से भी प्रतिदिन बड़ी संख्या में सभी धर्मों के श्रद्धालु दर्शनार्थ के लिए जाते हैं । लेकिन इन श्रद्धालुओं के लिए विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम के निकटवर्ती रेलवे स्टेशन कॉपरगांव एवं नागरसुल में मूलभूत सुविधाओं का भारी अभाव है । इन दोनों रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा देकर सुन्दर और अधिक सुविधा सम्पन्न बनाकर मूलभूत सुविधायें उपलब्ध करवाये जाने की आवश्यकता है ।

मेरे शिरडी लोकसभा क्षेत्र में पुणे-नासिक हाई स्पीड रेलवे लाइन निर्माणाधीन है और अकोले तहसील के देवठाण गांव और क्षेत्र का भूमि अधिग्रहण के लिए उल्लेख किया गया है । इसी तरह, देवठाण में क्रॉसिंग स्टेशन और देवठाण क्षेत्र में गणेश खिंड का उल्लेख नक्शे पर किया गया है, हालाँकि, रेलवे लाइन को अकोले तहसीलके बजाय संगमनेर तहसीलसे नासिक की ओर मोड़ दिया गया है । इससे क्षेत्र के लोग आक्रोशित हैं । यदि यह रेलवे लाइन अकोले तहसीलसे गुजरती है, तो रेलवे लाइन की दूरी 30 कि०मी० कम हो जाती है और इसी तरह इस रेलवे लाइन से 2 लाख यात्रियों को फायदा होता है ।

यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अकोले एक आदिवासी बहुल तहसील है, और प्राकृतिक सुंदरता से भरा है। अकोले तहसील मिनी कश्मीर के रूप में जाना जाता है। लेकिन, इसके बावजूद पर्यटन विकास की दृष्टि से क्षेत्र का विकास नहीं हुआ है। अकोले तहसील के अन्तर्गत भंडारदरा बांध, महाराष्ट्र की उच्चतम कलसुबाई चोटी, हरिश्चंद्र किला, सह्याद्री की पर्वत श्रृंखलाओं में कोंकण तट, प्रसिद्ध संघान घाटी, रंधा झरना, प्राचीन मूर्तियों के साथ अमृतेश्वर मंदिर इत्यादि आते हैं। हालांकि इसके पर्यटन के विकास के लिए कोई विकास योजना तैयार नहीं की गई है। इसके अलावा, अगर पुणे-नासिक हाई-स्पीड रेलवे लाइन अकोले तहसील से गुजरती है, तो इन पर्यटन स्थलों को विकसित किया जा सकता है और तहसील में संचार और औद्योगिक गतिविधियों को बढ़ावा मिल सकता है।

अतः मेरा अनुरोध है कि, पुणे-नासिक हाई स्पीड रेलवे लाइन को अकोले तहसील से संचालित किए जाने हेतु निर्देशित करने का कष्ट करेंगे।

मेरा यह भी अनुरोध है कि इस संदर्भ में केन्द्रीय मंत्रालय स्तर पर स्थानीय सांसद की उपस्थिति में एक विस्तृत सर्वे करवाए जाने हेतु भी निर्देशित करने की कृपा करेंगे।

साई बाबा के दर्शनार्थ विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम आने वाले श्रद्धालुओं के लिए सभी सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में कॉपरगांव / मनमाड के लिए सभी श्रेणियों के लिए सीट की उपलब्धता बढ़ाये जाने एवं कॉपरगांव स्टेशन पर सम्पर्क कांति एक्सप्रेस (2629) एवं पूणे-गोरखपुर एक्सप्रेस (1037) तथा यशवंतपुर-बंगलौर-हजरत निजामुद्दीन सहित सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है।

कोल्हापुर-धनबाद साप्ताहिक रेल को पुणे-मनमाड-खंडवा-इटारसी होकर धनबाद चलाया जाए।

बेलापुर से दौंड तक मासिक सीज़न पास की अनुमति प्रदान की जाए।

साई नगर रेलवे स्टेशन से बंगलौर, अहमदाबाद साप्ताहिक रेल को सप्ताह में तीन बार चलाया जाए और इस रेल सेवा को अजमेर, जयपुर, जोधपुर तक बढ़ाया जाय।

साई नगर-तिरुपति रेल सेवा को सोलापुर-दौंड होकर सप्ताह में दो बार चलाया जाए।

सोलापुर-साई नगर जयपुर साप्ताहिक हॉलीडे एक्सप्रेस भोपाल मार्ग से चलाया जाए।

साई नगर पुणे मुंबई फास्ट पैसेंजर को अलग से चलाया जाए।

पुणे-अमृतसर एक्सप्रेस साप्ताहिक चलायी जाए।

पुणे-मनमाड पैसेंजर को सीधे कल्याण या इगतपुरी तक चलाया जाए।

कोल्हापुर-धनबाद एक्सप्रेस साप्ताहिक रेल को साईनगर में ठहराव दिया जाए।

दौंड-मनमाड औरंगाबाद होते हुए अहमदाबाद-राजकोट-गांधीधाम के लिए नई रेल गाड़ी चलायी जाए।

शिर्डी-अहमदनगर-अजमेर-जोधपुर के लिए नई रेलगाड़ी चलायी जाए।

शिर्डी से अजमेर के लिए नई रेलगाड़ी चलायी जाए।

साई बाबा के दर्शनार्थ विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम आने वाले श्रद्धालुओं के लिए सभी सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में कॉपरगांव / मनमाड के लिए सभी श्रेणियों के लिए सीट की उपलब्धता बढ़ायी जाए।

साई बाबा के दर्शनार्थ विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम आने वाले श्रद्धालुओं के लिए कॉपरगांव स्टेशन पर सम्पर्क कांति एक्सप्रेस (2629) एवं पुणे-गोरखपुर एक्सप्रेस (1037) तथा यशवंतपुर-बंगलौर-हजरत निजामुद्दीन सहित सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिया जाए ।

विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम की पवित्र महत्ता को देखते हुए कॉपरगांव रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया जाए तथा इस स्टेशन को सुन्दर और अधिक सुविधा सम्पन्न बनाकर वहां आने वाले श्रद्धालुओं को सभी आवश्यक मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध करायी जाए ।

विश्व प्रसिद्ध शिरडी धाम के लिए विशेष एक्सप्रेस रेलगाड़ी दिल्ली से शिरडी और शिरडी से दिल्ली के लिए प्रतिदिन चलायी जाए ।

देवगिरी एक्सप्रेस के साथ पुणे-मुडखर एक्सप्रेस (1321) में अतिरिक्त कोच लगाए जाए ।

दौंड-मनमाड-मुंबई रेलगाड़ी में श्री टायर कोच लगाए जायें ।

शिरडी-मुंबई फास्ट यात्री गाड़ी में कोच की संख्या बढ़ाई जाए ।

पुणे-मनमाड (1601) यात्री गाड़ी को कल्याण तक बढ़ायी जाए ।

2113/2114 पुणे-नागपुर गरीब रथ का ठहराव बेलापुर में दिया जाए ।

कोल्हापुर-धनबाद साप्ताहिक एक्सप्रेस का ठहराव बेलापुर में दिया जाए ।

सभी रेलगाड़ियों का ठहराव बेलापुर में दिये जाएं ।

विश्व प्रसिद्ध साई बाबा शिरडी धाम के निकटवर्ती नागरसुल स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा दिए जाने और इस स्टेशन को सुन्दर और अधिक सुविधा सम्पन्न बनाकर दक्षिण भारत से प्रतिदिन हजारों की संख्या में वहां आने वाले श्रद्धालुओं को सभी आवश्यक मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध करायी जाए ।

शिरडी और दिल्ली के बीच प्राथमिकता के आधार पर एक नई सुपरफास्ट रेलगाड़ी प्रतिदिन चलायी जाए ।

शिरडी आने वाली रेलगाड़ियों में आरक्षण कोटा बढ़ाया जाए ।

कॉपरगांव स्टेशन पर और प्लेटफॉर्म का निर्माण किया जाए ।

शिरडी में रेलवे स्पेयर पार्ट विनिर्माण इकाई स्थापित की जाए ।

इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन द्वारा देश के प्रमुख धार्मिक तीर्थ स्थलों विशेषतः विश्व प्रसिद्ध साई बाबा शिरडी धाम के लिए स्पेशल पैकेज टूर तैयार करते हुए राजधानी दिल्ली से शिरडी तक वातानुकूलित रेलगाड़ी चलायी जाए ।

महाराष्ट्र राज्य में विशेषकर शिरडी शहर में रेलवे कोच फैक्टरी की स्थापना की जाए ।

शिर्डी संसदीय क्षेत्र के सभी पर्यटन स्थलों की रेल नेटवर्क से जोड़ा जाए ।

पुणे-नागपुर गरीब रथ (2113) को कॉपरगांव में ठहराव दिया जाए ।

पुणे-गोरखपुर एक्सप्रेस (1037) को कॉपरगांव में ठहराव दिया जाए ।

कॉपरगांव में उच्च स्तरीय प्लेटफार्म के लिए 25 बीसीएन लेंथ बनायी जाए ।

काँपरगांव में 20 बीसीएन के लिए शर्ड कवर्ड का प्रावधान किया जाए ।

काँपरगांव में 15 बीसीएन हेतु गोदाम स्टॉरेज की क्षमता बढ़ायी जाए ।

काँपरगांव में श्रमिकों व यात्रियों के लिए पेय जल का प्रावधान किया जाए ।

महाराष्ट्र राज्य के शिरडी शहर में गुर्दा प्रत्यारोपण, हृदय शल्य चिकित्सा और कैंसर की जांच तथा इलाज के विशेष उपचार सहित एक पूर्णतः सुसज्जित रेलवे अस्पताल स्थापित किया जाए।

महाराष्ट्र राज्य में विशेषकर शिरडी संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाले रेलवे स्टेशनों के प्लेटफॉर्म पर कवर शेड उपलब्ध करवाए जाए ।

महाराष्ट्र राज्य में विशेषकर शिरडी संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाले रेलवे स्टेशनों पर पर्याप्त पेय जल उपलब्ध करवाया जाए ।

महाराष्ट्र राज्य में विशेषकर शिरडी संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत सभी रेलवे स्टेशनों पर सफाई व्यवस्था में सुधार किया जाए ।

निम्नांकित नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करवाकर निर्माण संबंधी कार्य शीघ्र प्रारम्भ करवाए जाएं ।

(1) शिर्डी से रोटेंगांव वाया पुणताम्बा

(2) शिर्डी से शनि सिंगनापुर

(3) बेलापुर से परली वैजनाथ

(4) शिर्डी से शाहपुर वाया अकोले

मेरा अनुरोध है कि उपर्युक्त सभी विषयों पर संबंधित अधिकारियों को समुचित निर्देश प्रदान करने की कृपा करेंगे और केन्द्रीय मंत्रालय स्तर से जांच / सर्वे के दौरान स्थानीय सांसद की भागीदारी भी सुनिश्चित किए जाने हेतु निर्देश प्रदान करेंगे ।

अंत में, मैं कहना चाहता हूँ कि यह बजट रेलवे क्षेत्र में आवश्यक सुधारों को पूरा करने में विफल रहा है । मुझे लगता है कि सरकार को रेलवे क्षेत्र में और अधिक सुधारों की आवश्यकता है, और यह बजट उस आवश्यकता को पूरा करने में विफल रहा है । अतः मैं अपनी और अपनी पार्टी की ओर से लोक सभा में प्रस्तुत वर्ष 2025-26 के रेल मंत्रालय के बजट का पूरजोर विरोध करते हुए अनुरोध करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित उक्त विषयों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए धन का आवंटन सुनिश्चित किया जाए । धन्यवाद ।

SHRIMATI PRATIBHA SURESH DHANORKAR (CHANDRAPUR): I represent Chandrapur Lok Sabha Constituency and there is an urgent need to develop railway network here. As of now, railway infrastructure is not available as per the need. I demand to start fast and super-fast trains or the train like Vande Bharat on Ballarpur-Pune and Ballarpur -Mumbai Route.

In addition to this, I would also like to demand to start a DEMU train on Ballarpur-Nagpur Route having at least 3 trips a day for the convenience of passengers doing up down on this route on daily basis.

I also demand to start a train for Kolkata via Ballarpur-Gondia. Kazipet-Pune train should run thrice a week.

The Government should take an initiative to start railway operations at large scale in Yavatmal district too.

There is a village called Visapur in Ballarpur Tehsil and a railway line passing through it divides this village in two parts.

An underpass has been constructed there but, it is not possible to walk through it during dark. Hence, I would like to request the Government to kindly construct a footbridge there.

***m90 डॉ. शिवाजी बंडाप्पा कालगे (लातूर) :** हाल ही में जो बजट पेश हुआ है और मैं उस पर अपने विचार रखना चाहता हूं ।

मैं लातूर चुनाव क्षेत्र से आता हूं । मेरे चुनाव क्षेत्र में मध्य रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे की ओर से पूरा कारोबार किया जाता है । हमारे चुनाव क्षेत्र में रोप्वे बोगी कारखाना रेल मंत्रालय की ओर से लगाया गया है लेकिन अभी तक उसका प्रॉडक्शन चालू नहीं हो पाया है । कृपया इसका जल्द से जल्द प्रॉडक्शन चालू करें । उसका सबसे बड़ा फायदा यह होगा कि जो मुम्बई से विशाखापट्टनम जोड़ने वाला सबसे कम दूरी का ट्रेक बनेगा जिसकी वजह से टाइम और इंधन की भारी बचत होगी ।

लातूर रोड से नांदेड ट्रेक का काम भी बहुत ही धीमा है उसकी ओर ध्यान देने की जरूरत है ।

लातूर रेलवे स्टेशन से नॉर्थ इंडिया के लिए एक भी ट्रेन नहीं चलती है । कृपा करके हमारे चुनाव क्षेत्र से दिल्ली, कटरा, अजमेर के लिए ट्रेन चलाई जाए ।

लातूर से दक्षिण भारत के लिए भी बहुत ही कम ट्रेन है । कृपया लातूर से तिरुपति, बंगलूरू, चेन्नई से कन्याकुमारी के लिए रेग्यूलर बेसिस पर ट्रेने चलाई जाएं ।

कोल्हापुर से नागपुर ट्रेन रेग्यूलर बेसिस पर चलाई जाए ।

पुणे-सिकंदराबाद वंदे भारत ट्रेने या मुंबई सिंदराबाद की कुछ ट्रेने वाया लातूर चलाई जाए ।

लातूर रोड लूप का काम तुरंत चालू करे जिसके कारण यहां पर जो हर ट्रेन को 45 मिनट का अधिक समय लगता है वह बच जाएगा ।

पूरे क्षेत्र में ऐसे स्थानों पर टॉइलेट हमेशा बंद रहते हैं उसको तुरंत चालू करें तथा उसकी देखभाल सही तरीके से हो ।

सुरक्षा के हेतु रेलवे स्थानों पर पुलिस चौकी का निर्माण करके वहां का स्टॉफ maintain करे ।

करोना कार्यकाल में बंद पड़ी रेलवे गाडियां तुरंत चालू की जाए ।

लातूर स्टेशन पर जो ट्रेन (मुंबई लातूर सुपर फास्ट एक्सप्रेस) हफ्ते में 4 दिन दिनभर रुकती है उसे लातूर-हडपसर के लिए रेग्यूलर बेसिस पर चालू करें । हजारों पैसेंजर के लिए फायदा होगा ।

लातूर रोड को कुडवादी के बीच में नये क्रॉसिंग स्टेशन का निर्माण हो जिसमें काफी टाइम की बचत होगी ।

लातूर रेलवे स्टेशन पर पिट लाइन का काम बहुत मंद गती से चालू है उसे तुरंत पूरा किया जाए ।

चुनाव क्षेत्र में जरूरत के हिसाब से ROB तथा RUB का काम तुरंत किया जाए । आब्टा मोड, उदयगिर शटर प्रानगांव के ROB तुरंत होना जरूरी है ।

लातूर रेलवे स्थानक पर प्लेटफॉर्म नं. 3 और 4 का काम तुरंत मंजूर करें तथा जल्द से जल्द पूरा करें।

पिटलाइन तथा अमृत भारत स्टेशन (लातूर) के लिए Sufficient बजट की तरनूद करे।

करोना काल में बंद पड़े स्टॉप को तुरंत चालू करें।

***m91 श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) :** सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ष 2025-26 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया है, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। मैं रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा वर्ष 2025-26 के बजट में रेलवे को 2,52,200 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। उन्होंने इतनी बड़ी राशि से रेलवे के विकास, विस्तार और सुरक्षा पर फोकस किया है। मैं माननीय वित्त मंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद देता हूं।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी रेलवे के प्रति काफी सजग रहते हैं। रेलवे देश की लाइफ लाइन कहलाती है, किंतु कोरोना काल के बाद कुछ बदलाव आया है। वैसे तो भारतीय रेलवे पूरी दुनिया में दूसरा सबसे अधिक माल ढुलाई करने वाला विभाग बनने जा रहा है। मैं इसके लिए रेल मंत्री जी को विशेष रूप से बधाई देता हूं। रेलवे करीब 200 नई वंदे भारत ट्रेन्स, 100 अमृत भारत ट्रेन्स और 50 नमो भारत रैपिड रेल का जल्द ही संचालन करने वाली है, जिससे आम यात्रियों को रेलवे की यात्रा में काफी बदलाव देखने को मिलेगा। यात्रियों को तेज, सुरक्षित, स्वच्छ एवं आरामदायक रेल यात्रा की सुविधा भी मिलेगी। बजट में भारतीय रेलवे के विकास का रोडमैप तैयार किया गया है। इससे रेलवे के बुनियादी ढांचे के विकास, सुरक्षा के लिए विशेष प्रावधान तथा विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशनों के निर्माण के साथ-साथ यह विभाग आगे बढ़ेगा।

सभापति महोदय, मैं एक विषय के ऊपर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। अधिक मांग वाले मार्गों पर बहुत ज्यादा भीड़-भाड़ रहती है, जिस पर रेलवे को ध्यान देने की आवश्यकता है, विशेषकर बिहार आने-जाने वाली गाड़ियों में भीड़ की स्थिति चिंताजनक है। इस पर एक रोडमैप बनाने की आवश्यकता है। मेरा मानना है कि लंबी दूरी की गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी और स्लीपर कोचेज़ को बढ़ाने की जरूरत है।

सभापति महोदय, रेल दुर्घटनाओं को देखते हुए मेरा एक सुझाव है कि रेलवे में जितने भी कर्मचारी कार्यरत हैं, उनको लगातार ट्रेनिंग देने की आवश्यकता है। कई घटनाएं घट चुकी हैं। मैं बिहार राज्य से आता हूं। इस वर्ष रेलवे को करीब 10,066 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इससे राज्य में रेलवे के विकास को गति मिलेगी। बिहार में पूर्णरूपेण विद्युतीकरण का काम पूरा कर लिया गया है। अब बिहार में 100 प्रतिशत रेलवे ट्रेक्स बिजली से चलने वाले हो गए हैं। 57 प्रोजेक्ट्स पर लगभग 86,458 करोड़ रुपये की लागत से काम चल रहा है। 98 अमृत भारत स्टेशनों के पुनर्निर्माण का काम चल रहा है। इस पर करीब 3,164 करोड़ रुपये खर्च होंगे। 1,783 किलोमीटर रेलवे ट्रेक्स पर कवच सिस्टम लगाने का काम भी चल रहा है। बिहार में 12 वंदे भारत ट्रेन्स चल रही हैं। एक अमृत भारत ट्रेन दरभंगा से चल रही है। अगर देखा जाए, तो बिहार में रेलवे का चहुंमुखी विकास हो रहा है।

सभापति महोदय, अब मैं रेलवे की नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कुछ बोलना चाहता हूं। राजगीर से फतुहा वाया बिहार शरीफ, चंडी, रुखाई, दनियावां होते हुए फतुआ तक जो ट्रेन चलती है, इसे पटना जंक्शन तक ले जाने की जरूरत है, ताकि आम लोगों को सुविधा मिल सके।

इस्लामपुर से पटना के लिए मैंने एक जोड़ी अतिरिक्त मेमू ट्रेन चलाने के लिए कई बार हाउस में बोला है और चिट्ठी के माध्यम से भी माननीय मंत्री जी से पत्राचार भी किया है। माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इस्लामपुर से पटना के लिए सुबह 6 बजे ट्रेन है। उसके बाद कोई ट्रेन नहीं है, फिर तीन बजे ट्रेन है। वहां पर एक जोड़ी ट्रेन दी जाए

। यह काफी सराहनीय काम होगा । राजगीर-हावड़ा फास्ट पैसेंजर ट्रेन राजगीर से हावड़ा के लिए चलती थी, किन्तु कोविड के बाद से वह बंद है । इस फास्ट पैसेंजर ट्रेन से बड़ी संख्या में लोग मेरे संसदीय क्षेत्र नालंदा से देवघर और कोलकाता दर्शन के लिए जाते थे । मैं मुम्बई से राजगीर के लिए एक ट्रेन चलाने की माँग पहले से कर रहा हूँ । पावापुरी व कुण्डलपुर भगवान महावीर जी की जन्मस्थली है । जैन धर्म के मानने वाले लोग महाराष्ट्र से काफी आते हैं । नालंदा से बड़ी संख्या में लोग अहमदाबाद और सूरत आते-जाते रहते हैं, परन्तु यहाँ से एक भी सीधी ट्रेन नहीं है । अतः राजगीर से सूरत के लिए एक डायरेक्ट ट्रेन चलाई जाए ।

सभापति महोदय, हिलसा स्टेशन से कोर्ट परिसर और एसडीओ ऑफिस जाने के लिए कोई रास्ता नहीं है । हिलसा जंक्शन पर एक ऊपरी पुल बनाये जाने की आवश्यकता है । मेरे क्षेत्र पावापुरी रेलवे स्टेशन के विकास के लिए आपने पाँच करोड़ रुपये का आवंटन भी किया है । इसके लिए मैं माननीय रेलमंत्री जी को बधाई देता हूँ और धन्यवाद देता हूँ । बिहार शरीफ से एकंगरसराय होते हुए जहानाबाद तक नई रेलवे लाइन की माँग पहले से रही है । मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि वहाँ पर सर्वे का भी काम हुआ है । इसको शीघ्र कराने की जरूरत है । ? (व्यवधान) मैं अपनी बात को दो मिनट में खत्म करता हूँ । मेरे संसदीय क्षेत्र में जितने भी हाल्ट हैं, उन पर प्लेटफॉर्म नहीं है । मैं माननीय मंत्री जी अनुरोध करूँगा कि वहाँ प्लेटफॉर्म बनाए जाएं तथा बिजली, पानी और शौचालय का भी निर्माण कराया जाए । इस्लामपुर से फतुआ तक दोहरीकरण कराया जाए और बख्तियारपुर से राजगीर और वहाँ से नटेसर तक दोहरीकरण कराया जाए । वहाँ पर माल ढुलाई होती है । उन दोनों जगहों पर झारखण्ड से काफी आवागमन होता है । वहाँ पर दोहरीकरण की आवश्यकता है । आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHRI KESINENI SIVANATH (VIJAYAWADA): Sir, I rise today to speak on the Demands for Grants on Railways.

Under the NDA Government, the Budget allocation for Railways has seen tremendous growth rising from Rs. 68,000 crore in 2019-2020 to over Rs. 2 lakh crore in 2025-2026. This reflects the Government's commitment to make Indian Railways future-ready by the end of this decade. The focus has been on making railways faster, better, and greener, ensuring efficiency and sustainability.

Several transformative initiatives have been undertaken to achieve these goals. A total of 31,180 kms. of railway lines have been commissioned till date at an average commissioning rate of 8.4 kms. per day. Under the Amrit Bharat Station Scheme, 1,337 stations have been selected for modernization to enhance passenger facilities. The introduction of 136 Vande Bharat trains has significantly improved high-speed connectivity across long-distances. Additionally, 91 Gati Shakti Cargo Terminals have been commissioned boosting freight transport.

The Government's commitment to sustainability is evident in the 97 per cent electrification of railway routes. In addition to these national achievements, I would like to thank the Government for approving the South Coast Railway Zone and the Amaravati railway line, a long-pending demand of our region. The Amaravati line will play a crucial role in connecting the new capital with major cities and ports. Furthermore, a Multi-Modal Commercial Cargo Terminal is set up in Paritala village, which is in my Constituency of Vijayawada, strengthening trade and logistics in the region.

The collaborative leadership of our Prime Minister, Shri Narendra Modi ji; our Chief Minister, Shri Nara Chandrababu Naidu garu; and hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw has been instrumental in securing key infrastructure projects, which will serve as lifelines for Andhra Pradesh.

To continue railway's rapid development, the Government should also focus on the following critical areas. Currently, railway freight earnings rely heavily on coal, which has contributed 50 per cent of revenue in 2023-24. It is essential for the Government to take steps to diversify the freight basket and reduce the dependency. The target of coach production has increased by 11 per cent from 2023-24 to 2024-25. Considering the progress in domestic manufacturing, the Government should explore the potential of exporting the coaches.

Coming to my constituency of Vijayawada, the Railway Division, which plays a crucial role in supporting the economy of Indian Railways, handles over 16.84 million passengers annually. The Vijayawada Railway Junction is the busiest junction in the country and is a part of the Amravati Capital Region – one of the highest revenue-generating divisions in the country. It has surpassed Rs. 5,000 crore in revenue for two consecutive years and recorded the highest ever freight revenue of Rs. 4,000 crore. Despite its strategic location, high passenger density, and financial potential, the funds required for the development of the station of Vijayawada under the Amrit Bharat Station Scheme for the past three years are yet to be disbursed. In my city, Vijayawada, people experience severe traffic congestion due to multiple railway lines passing through the city. Four to five railway gates are closing and opening at an average of 150 times a day. This highlights the urgent need for ROB to ensure smoother traffic flow. A critical project requiring immediate approval of ROB is the Gunadala crossing, which sees the railway gate closing 170 times a day. This area is home to one lakh people working in the automobile industry. This proposal is currently pending with the Central Government. Additionally, there is an ROB at Ajit Singh Nagar which suffers from severe congestion. This causes a lot of hardships in daily commutes for school children in my city and delays of more than one hour during peak traffic times. In addition, the movement of essential supplies during the recent flash floods in Vijayawada became difficult due to this congestion issue. Therefore, I request hon. Railway Minister, Ashwini Vaishnaw ji, a dynamic leader whose leadership revolutionized Indian Railways, to take into consideration our issues for timely intervention to resolve them.

In conclusion, the NDA Government initiatives have resulted in a new era of growth and modernization of Indian Railways. With continuous investment in infrastructure, technology, and passenger services, the railway sector is set for a promising and sustainable future. Thank you.

DR. GUMMA THANUJA RANI (ARAKU): Sir, despite having a rough length of 3,496 kms in the South Central Railways, Andhra Pradesh does not have its own Railway Recruitment Board. In the reply to the question dated 2nd August 2023, the hon. Railway Minister stated that RRBs are established based on the territorial jurisdiction of Indian Railways, not States, zones, or regions. There is neither sense nor fairness in this scheme. The jurisdiction for entire Andhra Pradesh is with Secunderabad. It is ironic that the 7th largest State in India does not have its own Railway Recruitment Board. This only indicates the neglect from the Union Government towards the people of Andhra Pradesh. I request the Union Minister to look into this issue and urgently find an appropriate solution.

I request the hon. Minister to conduct the pre-recruitment training in ASR in Manyam district before the Railway Recruitment Board Examination by identifying potential candidates, offering study materials,

and practice tests, helping the candidates to prepare for the RRB Examination. This pre-recruitment training will enhance the employability and skills of the local youth, making them more competitive in the RRB Examination.

A new Vande Bharat train from Nellore to Mysore via Tirupati and Renigunta has been proposed to facilitate travel for devotees and tourists. Vande Bharat sleeper train between Tirupati and Visakhapatnam is also recommended to reduce the travel time and improve the connectivity between Visakhapatnam and Tirupati. The Central Government's recent decision to bifurcate the historic Waltair Division has resulted in the creation of new division headquarters at Rayagada. This reorganization has effectively led to the shifting of key revenue generating assets, most notably the Kothavalasa-Kirandul line and the Araku Valley Station, away from Visakhapatnam Division, thereby diluting the Andhra Pradesh control over these vital resources. The Kothavalasa-Kirandul line is renowned for its freight revenue through the transport of mineral resources and the Araku Valley Station is a key route for promoting tourism and local commerce and is integral to the economic backbone of Andhra Pradesh. They represent the critical lifelines for our state. By relocating those assets to the newly formed Rayagada Division under the East Coast Railway, our State stands to lose the significant revenue and strategic connectivity.

The YSRCP has handed over the memorandum to the Minister of Railways urging him to keep the Araku Valley railway station under the Waltair Division as shifting to the Raigada Division will hurt the sentiments of lakhs of tribal people in my own constituency. I demand a promise from the Railway Minister that Waltair and Rayagada Divisions will not be bifurcated and will be preserved in whole with the newly formed South Coast Railway zone. Even in case of bifurcation, I request the hon. Minister and the Government to do justice for the tribal people in Araku by retaining the station within the Waltair division.

The Chief Minister has promised the people of Andhra Pradesh a high-speed bullet rail corridor and a train connecting Hyderabad, Amaravati, Chennai and Bangalore. While details on this have not been sufficiently available, Visakhapatnam has been wilfully avoided in this project proposal. Despite being on the Howrah-Chennai main line with over 508 trains passing the station every day, Visakhapatnam is not included in this high-speed train project. I remind the House that Visakhapatnam is over 363 kilometres away from Amaravati and there is critical connectivity with fast and reliable way from Visakhapatnam to all the cities such as Chennai, Bangalore and Hyderabad. I request the Railway Minister to look into the same and consider approving the DPR of the Chief Minister's proposal.

Indian Railways has a long legacy in serving Indians without bias and pre-judice. Increasing the train stoppages, routes and connectivity in Andhra Pradesh, appointing a permanent general manager to the newly formed railway zones, ensuring fairness in appointments, quality of food and service, and returning to the core economic legacy, and new railway zone within the state will ensure the continued trust of the Andhra Pradesh people in the Ministry's functioning under the leadership of the Railway Minister. Thank you.

श्री अरविंद गणपत सावंत (मुम्बई दक्षिण) : माननीय सभापति जी, रेल बजट पर मैं अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आपने मुझे अनुमति दी, इसलिए मैं आपको पहले बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। रेल मंत्री जी का भी मैं अभिनन्दन करता हूँ, क्योंकि उनको अभिनन्दन सुनने की बात यहां से नहीं मिलती होगी। कुछ अच्छे काम जरूर हुए हैं। हाल ही मैं सूरत से वंदे भारत ट्रेन से आया। मुझे बहुत अच्छा लगा, लेकिन यह सब करते समय मेरे दिमाग में जो विचार आए, जो इन्फ्रास्ट्रक्चर हम बना रहे हैं, जैसे महाराष्ट्र में जब ट्रेन की बात आती है तो दो आती हैं, वहां से दो ट्रेनें, एक तो लोकल और दूसरी डिस्टेंस ट्रेन। मुंबई जैसे शहर में लोकल ट्रेन की हालत आपको मालूम है।

17.00 hrs

जब सुरेश प्रभु जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने एलिवेटेड ट्रेन की बात की थी। उस एलिवेटेड ट्रेन का आगे चलकर क्या हुआ, उसके बारे में मुझे पता नहीं चला। अगर वह हार्बर लाइन से वाशी होते हुए जाएगी तो रेलवे की इनकम भी बढ़ेगी और लोगों को सुविधा भी मिलेगी। मुम्बई में जो रेल विकास कॉर्पोरेशन है, उसके लिए आप कभी पूछ लीजिएगा कि वह क्या कर रहा है? मैंने एक सुझाव दिया था कि मुम्बई पोर्ट अथॉरिटी की, चूँकि वहां पर पहले बहुत से गोडाउन्स थे और वहां पर रेलवे ट्रैक भी है, लेकिन वह यूज में नहीं आ रहा है। आपको उसका बेनिफिट मिल सकता है। उसे आप दिन में यात्रियों के लिए यूज कीजिए और रात में फ्रेट के लिए यूज कीजिए। आप दोनों तरीकों से इनकम करेंगे। मुझे लगता है कि आपको इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

सर, हम जो कर रहे हैं, उससे हमने क्या पाया और क्या खोया, इन दोनों विषयों पर हमें सोचना चाहिए। एकेडमिक तरह से नहीं सोचना चाहिए कि रेलवे में कितने पैसे की बढ़ोतरी हुई या एक्सीडेंट्स कितने कम हुए, चूँकि आज भी लोग रेल एक्सीडेंट में मर रहे हैं। जब विकास की बात करते हैं तो हम क्या गलत कर रहे हैं, उसके बारे में भी सोचना चाहिए। अभी जो इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ रहा है, लेकिन आप देखिए कि उसमें ब्यूटिफिकेशन पर ज्यादा खर्चा हो रहा है। हमारे यहां पर कोंकण में एक रेलवे स्टेशन है। वह बहुत बढ़िया बना हुआ है, खूबसूरत बना है। उस पर मैं कोई टीका-टिप्पणी नहीं करूंगा, लेकिन प्लेटफार्म पर छत नहीं है। प्लेटफार्म पर टॉयलेट की सुविधा नहीं है, लेकिन बाहर से एकदम खूबसूरत बना हुआ है। लोग मुझे बोलते हैं कि सावंत साहब प्लेटफार्म पर छत नहीं है। वहां पर आपने एस्केलेटर भी लगाया है। मैंने वहां के जीएम से कहा था तो उन्होंने कहा था कि हम आपको डाउन जाने के लिए भी एस्केलेटर दे देंगे, लेकिन ये जो महत्वपूर्ण बातें हैं जैसे छत होना, टॉयलेट्स होना, वे नहीं हैं।

दूसरी बात यह है कि मैं बार-बार कहता हूँ कि आप लोकल ट्रेन को डिफाइन कीजिए। अगर आप दहानू तक जा रहे हैं तो वह करीब 90 से 100 किलोमीटर है। खासकर मैंने एक ही मांग की थी कि आप कोच बना रहे हैं, वे अच्छे बना रहे हैं, उसमें कोई डाउट नहीं है, लेकिन आप महिलाओं के बारे में नहीं सोचते हैं। अगर एक महिला प्रेग्नेंट है और वह दहानू जा रही है तो आप जानते हैं कि एक से डेढ़ घंटे के बाद ही दूसरी ट्रेन है और कंपार्टमेंट में टॉयलेट नहीं है, क्योंकि वह लोकल ट्रेन है और अगर वह उतरेगी तो दूसरी ट्रेन के लिए एक से डेढ़ घंटा रुकना पड़ेगा। इसलिए मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आप लेडीज के लिए एक ऐसा कोच बनाइए, जिसमें टॉयलेट की सुविधा हो और हमारी महिलाओं को सुविधा मिल सके।

कोंकण रेलवे के बारे में अभी मैंने जैसा कहा कि आप इन्फ्रास्ट्रक्चर पर खर्चा कर रहे हैं, खूबसूरती पर खर्चा कर रहे हैं। कोंकण रेलवे के डबल ट्रैक के लिए मैं जानता हूँ कि उस पर खर्चा बहुत होगा। मैं यह नहीं कहता हूँ कि वह एकदम से हो जाएगा, क्योंकि वहां पर बहुत से टनल्स हैं। जब कोंकण रेलवे का डबल ट्रैक हो जाएगा तो आपको उससे बहुत ज्यादा फायदा होगा, लेकिन वहां पर एक परेशानी है। आप जानते होंगे कि कोंकण रेल शुरू करने के लिए मधु दंडवते जी, जो हमारे पूर्व रेल मंत्री थे, उन्होंने इनिशिएटिव लिया था और वहां पर बहुत आंदोलन भी हुआ था। उस आंदोलन में लाठी खाने वाला मैं आपके सामने खड़ा हूँ। बाद में वहां पर रेल शुरू हुई। लोगों ने उसका स्वागत किया, लेकिन आज क्या हो रहा है? वहां के लोकल लोगों को उसकी सुविधा नहीं मिल पा रही है, जैसे वहां पर दादर

सावंतवाडी नाम से एक ट्रेन चलती थी। वह गरीबों के लिए चलती थी। वह गरीब नवाज जैसी ट्रेन है। दादर सावंतवाडी ट्रेन कोविड के समय बंद हो गई थी और उसे दोबारा शुरू नहीं किया गया। उसके लिए हमने बहुत मांग की। होली के त्यौहार पर तो ट्रेन बहुत आवश्यक होती है। त्यौहारों पर ही लोग ट्रेनों से ज्यादा आते-जाते हैं तो उसे एक दिन के लिए स्पेशल ट्रेन के नाम से शुरू कर दिया गया। उसी वक्त उन्होंने गोरखपुर नाम की ट्रेन चलाई। मैंने उनसे कहा कि आप इस ट्रेन को रेगुलर क्यों नहीं करते हैं तो उन्होंने कहा कि लोकल ट्रेन की वजह से आवागमन में परेशानी हो रही है। मैंने उनसे फिर कहा कि अगर गोरखपुर ट्रेन शुरू हो सकती है तो दादर सावंतवाडी ट्रेन शुरू क्यों नहीं हो सकती है? उसके बाद आपने गोरखपुर नाम से एक और ट्रेन चलाई, लेकिन फिर भी दादर सावंतवाडी ट्रेन शुरू नहीं की। रेल कानून के मुताबिक मध्य रेलवे और कोंकण रेलवे, दोनों इकट्ठा बैठकर इस मसले को हल कर सकते हैं, लेकिन वे हर बार इसे बोर्ड का विषय बताते हैं। यह बोर्ड का विषय नहीं है। वे आपस में बैठकर भी इस समस्या का निराकरण कर सकते हैं, लेकिन वे नहीं करते हैं, क्योंकि वे जिम्मेदारी नहीं लेना चाहते हैं। मुझे कभी-कभी काफी गुस्सा आता है कि आपको संवेदना नहीं है, आपको समझ में नहीं आता है कि महाराष्ट्र की क्या समस्या है। हर राज्य की अपनी-अपनी मांग होती है, संवेदना होती है, अस्मिता होती है, लेकिन उसको देखने वाले लोग नहीं हैं। उनको समझ में नहीं आता है। वे सिर्फ एकेडमिक बात को सोचते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि इस विषय पर आपको ध्यान देने की आवश्यकता है।

स्वच्छता पर ध्यान देने की आवश्यकता है। अभी भी यह फर्स्ट क्लास में ठीक रहता है, लेकिन अन्य क्लासेज में हालत बहुत बुरी है। पानी की व्यवस्था होनी चाहिए। मैं जानता हूँ कि पानी की प्रॉब्लम है। आपको उस पर पर्सनली ध्यान देना होगा। आपको गाड़ी की सफाई और खास कर टॉयलेट्स की सफाई पर विशेष ध्यान देना होगा। हमें दोनों चीजों से बहुत ज्यादा तकलीफ हो रही है।

इतना सब कुछ होने के बाद भी क्या हमने पिछले सालों में कर्मचारियों की भर्ती की है? उनकी भर्ती नहीं हो रही हैं। सभी लोग टेंडर्स से आ रहे हैं, कांट्रैक्ट्स पर आ रहे हैं। मैंने पिछली बार भी कांट्रैक्ट्स कर्मचारियों के बारे में कहा था। आप रेग्युलर एसी मेनटेनैस, इंजीनियरिंग स्टाफ की भर्ती कीजिए। उसका कारण यह है कि कांट्रैक्ट वाले उनको 30-40 हजार वेतन दे रहे थे। अभी फिक्स्ड टर्म जैसा कुछ नाटक आ गया है। उनका वेतन दो वर्ष के बाद इतना नहीं बल्कि इतना कम किया जा रहा है। उनको 20 हजार रुपए में काम करने के लिए कहा जा रहा है, तो कैसे काम चलेगा? हमें उनके जीवन के बारे में भी सोचना चाहिए। जहां अच्छे सुधार हो रहे हैं, मैं वहां के लिए मांग नहीं कर रहा हूँ।

आपने स्टेशन्स के नाम बदल दिए हैं, लेकिन वे काम आज भी पूरे नहीं हुए हैं। यह मेरा दर्द है। नाना शंकर सेठ जी ने अपनी जमीन दे कर इस देश में रेल चलवाई, उन्होंने त्याग किया, उन्होंने इसके लिए अपनी जमीन दे दी। उस वक्त ग्रेट इंडियन पेनिनसुला रेलवे थी। उस समय उन्होंने रेलवे के लिए अपनी जमीन दी। मुंबई में जो एलफिंस्टन कॉलेज, जेवियर्स कॉलेज, लॉ कॉलेज हैं, ये सभी उनकी जमीन पर हैं। यह नाना शंकर सेठ की देन है। जो छत्रपति शिवाजी टर्मिनस बना है, उसे नाना शंकर सेठ का नाम देने के लिए तय हुआ था, लेकिन बाद में यह नहीं हुआ। अब बॉम्बे सेंट्रल स्टेशन को उनका नाम देना है। यह छोटी बात है। यह आपके लिए कृतज्ञता का भाव बताना है। यह उनका सम्मान करने की बात है। इतना बड़ा योगदान देने वाले का सम्मान, हम कर नहीं पा रहे हैं। हमें यह बार-बार मांग करने में अच्छा नहीं लगता है।

हाल ही में हमारे आदरणीय प्रधान मंत्री जी की लेक्स फ्रीडमैन पॉडकास्ट ने उनका इंटरव्यू लिया है। (व्यवधान) उस इंटरव्यू में उन्होंने कहा कि आलोचना जनतंत्र की आत्मा है। प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि मैं इस वाक्य का स्वागत करता हूँ - आलोचना जनतंत्र की आत्मा है। आगे चल कर उन्होंने कहा कि छत्रपति शिवाजी महाराज और स्वामी विवेकानंद जी मेरी प्रेरणा हैं। हाल ही में उन्होंने छत्रपति शिवाजी महाराज के बारे में बहुत बार कहा है, लेकिन मैं इतने सालों से छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस के सामने छत्रपति शिवाजी महाराज जी की छोटी मूर्ति क्योंकि वह हेरिटेज बिल्डिंग है, लगाने के लिए मांग कर रहा हूँ। आपने केवड़िया स्टेशन पर वल्लभ भाई पटेल जी की मूर्ति रखी है,

इससे हमें गर्व होता है । आपने बिल्लिंग पर म्यूरल भी रखा है, इससे हमें गर्व होता है । छत्रपति शिवाजी टर्मिनस पर छत्रपति शिवाजी की मूर्ति लगाने की मांग करने में मुझे शर्म आती है । यह अपने-आप होना चाहिए और कहा जाना चाहिए कि अरविंद जी मैं यह लगा दूंगा, आप उद्घाटन के समय आइएगा । आप ही इसका क्रेडिट ले लें । जो अच्छा काम करते हैं, उनको उनका क्रेडिट भी मिलना चाहिए, लेकिन आप यह काम करिए । मैं इतनी छोटी-सी मांग करता हूं और रेल को शुभकामनाएं देता हूं कि इसकी सर्विस और ज्यादा बढ़ती जाए ।

Modernisation is the real issue. हमारे रेलवे में ऐसे गैंग मैन थे कि वे पटरी पर हैमर बैंग करके, उसकी आवाज से समझ सकते थे कि रेल की पटरी अच्छी है । अब वे नहीं रहे । अब कांट्रैक्ट वाली बात हो रही है । आप जो कुछ कर रहे हैं, उसमें और अच्छा करने की ईश्वर आपको शक्ति दे । आप जल्द से जल्द स्टेशन्स के नाम बदल डालें । आप दो पटरियों के लिए काम करें और छत्रपति शिवाजी महाराज जी की मूर्ति वहां पर लगाइए । धन्यवाद ।

डॉ. राजकुमार सांगवान (बागपत) : सभापति महोदय, मैं इस सदन में खड़ा हो कर गर्व महसूस कर रहा हूं, क्योंकि आज हम एक ऐसे ऐतिहासिक रेल बजट पर चर्चा कर रहे हैं, जो रेलवे के भविष्य की नींव रखने जा रहा है । हमारी सरकार ने लगातार दूसरे वर्ष रेलवे के लिए दो लाख, 52 हजार करोड़ रुपये का अभूतपूर्व सकल बजटीय समर्थन आवंटित किया है । इसके लिए मैं माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और आदरणीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी के प्रति हृदय से आभार व्यक्त करता हूं ।

यह बजट सिर्फ आंकड़ों का संकलन नहीं है, बल्कि 140 करोड़ देशवासियों के सपनों को साकार करने का माध्यम है । जब हम भारत के विकास की बात करते हैं, रेलवे उसकी रीढ़ की हड्डी है । तेज, सुरक्षित और आरामदायक रेल यात्रा अब केवल एक सपना नहीं, बल्कि एक संकल्प बन चुका है- एक ऐसा संकल्प, जिसे हमारी सरकार पिछले दस वर्षों से पूरी प्रतिबद्धता के साथ निभा रही है । रेलवे की यह प्रगति केवल कागजों पर नहीं, बल्कि देशवासियों के जीवन में आए बदलाव से भी स्पष्ट होती है । मैं अपने क्षेत्र बागपत जाता हूँ, तो लोग बताते हैं कि अब स्टेशन पहले से स्वच्छ हैं, ट्रेनें समय पर चलती हैं और यात्रा अनुभव पहले से कहीं बेहतर हो गया है ।

सभापति जी, बागपत लोक सभा क्षेत्र में उत्तर प्रदेश के लोग रेल से जुड़ी समस्याओं का सामना कर रहे हैं, मैं उन पर प्रकाश डालने और आगामी रेल बजट में इनके समाधान हेतु ठोस प्रस्ताव रखने के लिए उपस्थित हुआ हूँ ।

दिल्ली के निकट होते हुए भी बागपत रेलवे नेटवर्क पर अभी और अधिक बुनियादी सुविधाओं की आवश्यकता है । समय की मांग है कि मौजूदा रेल नेटवर्क का विस्तार, नई ट्रेन सेवाओं की शुरुआत और वर्तमान ट्रेनों की संख्या बढ़ाने से रोज आने-जाने वाले यात्रियों और किसानों को राहत मिले । बागपत रेलवे स्टेशन पर और अधिक बुनियादी सुविधाओं की आवश्यकता है । यहां स्वच्छ प्रतीक्षालय, उचित रोशनी व्यवस्था, डिजिटल डिस्प्ले, टिकट वैडिंग मशीनें और सुरक्षा के बेहतर उपाय किए जाने चाहिए । इसके अलावा स्टेशनों को अमृत भारत रेलवे स्टेशन योजना के तहत शामिल किया जाए ताकि यात्रियों की हवाई अड्डे जैसी आधुनिक सुविधाएं मिल सकें ।

महोदय, इस क्षेत्र की कई रेल लाइनें अभी भी एकल ट्रैक पर चल रही हैं जिससे देशों में देरी और गति में कमी आती है । रेल मार्गों के दोहरीकरण से यात्रा समय में कमी आएगी और ट्रेनों की समयबद्धता सुनिश्चित होगी । दिल्ली एनसीआर के करीब होने के बावजूद बागपत में तेज और आधुनिक परिवहनों का अभाव है । मैं इस सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ कि बागपत को दिल्ली मेट्रो नेटवर्क से जोड़ा जाए । इससे न केवल यात्री परिवहन सुगम होगा बल्कि बागपत के आर्थिक और औद्योगिक विकास को भी गति मिलेगी । रेलवे के माध्यम से बागपत में स्थानीय रोजगार के नए अवसर सृजित किए जा सकते हैं । रेलवे डिपो, ट्रेनिंग सेंटर और लॉजिस्टिक्स हब स्थापित करके स्थानीय युवाओं को रोजगार देने की दिशा में कदम उठाए जाने चाहिए ।

महोदय, बागपत एक कृषि प्रधान क्षेत्र है। किसानों को अपनी उपज दिल्ली, गाजियाबाद और अन्य बड़े बाजारों तक पहुंचाने में दिक्कत होती है। मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि बागपत में विशेष मालवाहक गलियारे और रियायती माल भाड़ा योजना की शुरुआत की जाए जिससे किसानों को उनकी फसल का उचित मूल्य मिल सके। ट्रेनों और स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरे, महिला सुरक्षा के लिए विशेष गार्ड और रात में गश्त बढ़ाने जैसे कदम उठाए जाने चाहिए। इसके अलावा स्टेशनों पर स्वच्छता अभियान चलाकर 'स्वच्छ भारत मिशन' को आगे बढ़ाने की आवश्यकता है।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र बागपत में दिल्ली से सहारनपुर रेल लाइन की कुछ समस्याएं हैं। बागपत से सहारनपुर रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाना नितांत आवश्यक है। वर्षों से लंबित पानीपत से बापौली ? दौराला - गढ़ी राजपुर - बिजनौर प्रस्तावित नई रेल लाइनों की परियोजना पर त्वरित कार्रवाई की जानी चाहिए। स्थानीय लोगों की मांग पर बागपत से गुजरने वाली प्रत्येक ट्रेन में चार कोचिस बढ़ाए जाने चाहिए।

महोदय, दिल्ली से सहारनपुर जाने वाली ट्रेन दो बजे मेरे लोकसभा क्षेत्र जाती है। दो बजे के बाद शाम तक कोई ट्रेन नहीं है और इस कारण यात्रियों को पांच घंटे भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है। यहां माननीय रेल मंत्री जी बैठे हैं, मेरा आग्रह है कि दो से छः बजे के बीच में एक नई ट्रेन दिल्ली से सहारनपुर के लिए चलाई जाए।

मैं एक और आग्रह करना चाहता हूँ, डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर कोलकाता से अमृतसर मेरठ से होकर गुजरता है। मेरठ क्रांति की धरा है, प्रथम क्रांति का केंद्र बिंदु रहा है और व्यापारिक दृष्टिकोण से बहुत महत्वपूर्ण है। यहां से मालगाड़ियों की माल ढुलाई भाड़े के लिए रेल लाइन गुजरती है, मेरा आग्रह है कि लाजिस्टिक हब लोडिंग और अनलोडिंग के लिए मेरठ में बनाया जाए ताकि यहां के व्यापारियों सुविधा मिल सके। मैं समझता हूँ कि इससे आर्थिक रूप से नेटवर्क मजबूत होगा।

महोदय, रेलवे सिर्फ एक परिवहन साधन नहीं है, बल्कि भारत की जीवन रेखा है। बागपत की रेलवे अवसंरचना में निवेश से न केवल स्थानीय जनता को राहत मिलेगी, बल्कि यह क्षेत्रीय कनेक्टिविटी और आर्थिक विकास के नए द्वार खोलेगा।

मैं रेल मंत्रालय से निवेदन करता हूँ कि बागपत की इन मांगों को रेल बजट में शामिल कर क्षेत्र की वर्षों पुरानी समस्याओं का समाधान करें और बागपत को विकास की मुख्यधारा से जोड़ें। मैं आदरणीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ और धन्यवाद देता हूँ कि बहुत मजबूती के साथ भारत में रेल नेटवर्क इनके सान्निध्य में मजबूत हुआ है, नई-नई ट्रेनें चली हैं एवं स्टेशन्स स्वच्छ हुए हैं। अगर आप हमारी इन मांगों पर आप ध्यान देंगे तो उनको और मजबूती मिलेगी।

धन्यवाद।

***m96 श्री बिद्युत बरन महतो (जमशेदपुर) :** सभापति महोदय, मैं रेल संबंधित अनुदानों की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

आज भारतीय रेल के विकास के लिए आदरणीय प्रधान मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी की अपार मेहनत और दृष्टि की सराहना करने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ और साथ ही अपने संसदीय क्षेत्र से जुड़ी रेल संबंधित समस्याओं को सदन में प्रस्तुत करना चाहता हूँ।

महोदय, हमारे देश के सबसे महत्वपूर्ण इंफ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं में से एक भारतीय रेलवे की एक नई दिशा और संजीवनी देने के लिए माननीय वित्त मंत्री जी ने हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में, माननीय रेल मंत्री जी के

नेतृत्व में इस वर्ष ऐसा बजट प्रस्तुत किया है, जो न केवल रेलवे के समग्र विकास को गति प्रदान करेगा, बल्कि हमारे नागरिकों को बेहतर और सुविधाजनक रेल यात्रा का अनुभव भी उपलब्ध कराएगा।

जैसा कि हम सभी जानते हैं कि माननीय प्रधानमंत्री भाई नरेंद्र मोदी जी के द्वारा वर्ष 2014 से निरंतर किए गए प्रयासों के कारण भारतीय रेलवे ने एक नई पहचान प्राप्त की है। उनकी दृष्टि और अथक प्रयासों ने रेलवे के विभिन्न पहलुओं को सुदृढ़ किया है, जिससे आज भारतीय रेलवे विकास की नई ऊंचाइयों को छू रहा है।

महोदय, इस साल के बजट में, मैं देश के यशस्वी प्रधानमंत्री जी, रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने झारखंड के विकास के लिए 7,302 करोड़ रुपये की धनराशि का आवंटन किया। इसलिए मैं हृदय से उनका आभार प्रकट करना चाहता हूँ।

साथ ही रेलवे ने पिछले 10 वर्षों में शानदार काम किया है। आपके 60 वर्षों में किए गए काम से पिछले 10 वर्षों में किए गए काम अतुलनीय हैं। यह केवल माननीय प्रधानमंत्री भाई नरेंद्र मोदी जी के स्पष्ट दृष्टिकोण और भारत को एक विकसित देश बनाने के संकल्प के कारण संभव हो पाया है। किसी भी देश का परिवर्तन, चाहे वह चीन हो, रूस हो, कनाडा हो, ऑस्ट्रेलिया हो, यूरोप हो, स्पष्ट दृष्टिकोण, बुनियादी ढांचे का विकास, रेलवे, सड़क, बंदरगाह और हवाई मार्गों के कारण ही संभव हुआ है। इसमें सबसे महत्वपूर्ण भूमिका रेलवे की है। पिछली सरकारों ने कभी विकास की बुनियादी बातों को समझा ही नहीं और रेलवे के साथ सौतेला व्यवहार किया। केवल गठबंधन और सहयोगियों को खुश करने के लिए इस्तेमाल किया गया। यह महान नेता श्री नरेंद्र मोदी जी थे, जिन्होंने रेलवे बजट को सामान्य बजट में मिला दिया और देश के समग्र विकास की शुरुआत की। आज परिणाम स्पष्ट है। अभी उधर प्रतिपक्ष के लोग गले फाड़-फाड़ कर कह रहे थे कि दस साल में कुछ भी नहीं किया। मैं भी आंकड़े जानता हूँ और आपको आंकड़े बताता हूँ।

वर्ष 2004-2014 के दौरान 847 मिलियन टन की लोडिंग हुई थी, जबकि 2014-2024 के दौरान बढ़कर 1,266 मिलियन टन हो गई, जो कि 1.5 गुना की वृद्धि हुई है।

यूपीए सरकार के दौर में रेलवे में 10 वर्षों में कुल 4 लाख रोजगार दिए गए थे, जबकि एनडीए सरकार के 10 वर्षों में यह संख्या बढ़कर 5.02 लाख हो गई। यह 20% की वृद्धि है।

विभिन्न सोशल मीडिया हैंडल्स दुर्घटनाओं को बढ़ा-चढ़ा कर दिखाते हैं और हमें दोषी ठहराते हैं। जैसे दुर्घटनाएँ बढ़ गई, जबकि वास्तविकता में तथ्य बिल्कुल अलग हैं। वर्ष 2004-14 के दौरान भारतीय रेलवे में प्रतिदिन औसतन 1.2 परिणामी दुर्घटनाएँ और यार्ड डिरेलमेंट होते थे, जो अब घटकर 5 दिनों में केवल एक दुर्घटना/यार्ड डिरेलमेंट हो गई है।

नये ट्रैक्स के निर्माण में, पिछले दस वर्षों में 31,180 किलोमीटर नई रेललाइनें जोड़ी गई, जो ऑस्ट्रेलिया महादेश के रेलवे के बराबर है।

रेलवे स्टेशन्स के विकास में, माननीय प्रधानमंत्री जी ने दुनिया के सबसे बड़े कार्यक्रम के रूप में रेलवे स्टेशन्स के विकास का कार्यक्रम शुरू किया। भारत में 1337 रेलवे स्टेशन्स को अमृत स्टेशन्स के रूप में पूर्णतः विकसित किया जा रहा है। पहले रेलवे स्टेशन्स पर जाते थे, तो लाखों मच्छरों का आगमन होता था और उनकी भनभनाहट सुनायी देती थी। अभी ट्रेन्स का आगमन होता है और लोग वाहवाही देते हैं। वहाँ पर सोने पर भी चादर की दरकार नहीं होती है। लेकिन इन लोगों के काल में क्या हुआ, यह किसी से छिपा नहीं है।

यूपीए के शासनकाल में, 10 वर्षों में, भारतीय रेलवे में 240 लिफ्टस एवं स्केलेटर्स लगाये गये थे जबकि एनडीए के शासनकाल में 2,656 लिफ्टस एवं स्केलेटर्स लगाये गये हैं। यह यूपीए के शासनकाल से 11 गुना अधिक है।

प्रयागराज में श्रद्धालुओं का विशाल कुम्भ मेला लगा था, जो किसी से छिपा नहीं है। वहाँ 64 करोड़ लोग कुम्भ में नहाए। मैं इसके लिए माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और माननीय रेल मंत्री जी, जो यहाँ पर बैठे हुए हैं, इनको भी धन्यवाद देता हूँ। उन्होंने लोगों को महाकुम्भ में जाने का अवसर दिया। इनहोंने रेलवे में लगभग 17 हजार से अधिक ट्रेन्स चलाकर विशाल कीर्तिमान कायम किया।

मैं रेल मंत्री और माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने स्वदेशी वंदे भारत ट्रेन परिचालन का अत्याधुनिक कार्य किया है। वर्तमान में, 68 वंदे भारत ट्रेन्स 136 सेवाएं दे रही हैं। ये लगभग 300 से अधिक स्टॉपेजेज के माध्यम से लगभग 170 जिलों को जोड़ रहे हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से कहना चाहता हूँ कि उन्होंने जमशेदपुर से तीन-तीन वंदे भारत ट्रेन्स दिया है और टाटानगर से अभी दो वंदे भारत ट्रेन्स और देने वाले हैं, जो टाटा से वाराणसी और टाटा से बिलासपुर के लिए होगी। मैं इसके लिए भी आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

माननीय प्रधानमंत्री जी के दृष्टिकोण और नेतृत्व में, भारतीय रेल की विकास के प्रति अडिग प्रतिबद्धता है। मैं आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि उन्होंने विभिन्न राज्यों के लिए वंदे भारत ट्रेन्स चलाए।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र के लिए रेलवे संबंधी कुछ मांगों को रखना चाहता हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत सलगाजुड़ी अंडरपास(आरयूबी), बारीगोड़ा आरओबी और गोविन्दपुर आरओबी की घोषणा हो चुकी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि जल्द से जल्द इनका काम शुरू किया जाए। इसके साथ ही, दलभुंगड़ा रेलवे स्टेशन के सामने आरयूबी या आरओबी का निर्माण जल्द से जल्द शुरू किया जाए।

हमारे यहाँ राजस्थान के काफी लोग रहते हैं क्योंकि मेरा क्षेत्र एक औद्योगिक क्षेत्र है, वहाँ टाटा औद्योगिक घराना है। बहुत वर्षों से मांग है कि टाटा से जयपुर के लिए एक ट्रेन अविलम्ब चलाया जाए ताकि वहाँ के लोगों को सुविधा हो सके। हावड़ा से जयपुर और जोधपुर के लिए किसी भी ट्रेन को कम से कम दो दिन चलाया जाए। ऐसा होने से मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को बहुत ही सुविधा होगी।

महोदय, टाटा से काठपाड़ी होते हुए बेंगलुरु के लिए एक सुपर फास्ट ट्रेन चलायी जाए। टाटा से दीघा तक एक नई ट्रेन की सुविधा दी जाए। मैं आपके माध्यम से दो-तीन नई मांगें रखना चाहता हूँ।

माननीय मंत्री जी से मैं आग्रह करना चाहता हूँ, माननीय राष्ट्रपति जी इसका शिलान्यास कर चुकी हैं, मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत चाकुलिया प्रखंड से बुड़ामारा और बहरागुड़ा होते हुए बांगरेपुर से ओडिशा जाने वाली रेलवे लाइन का काम जल्द से जल्द सर्वे कराकर शुरू कराया जाए। कांड्रा-नामकुम रेलवे लाइन की मांग वर्षों से लंबित है, इसके बारे में बजट में भी जिक्र किया गया था क्योंकि कांड्रा से लेकर चंडिल, कामड़ और बुंडरू होते हुए यह डायरेक्ट राँची को जोड़ेगी। यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है, इसे यथाशीघ्र शुरू किया जाए।

टाटा-बादामपहाड़ को डबल लाइन करते हुए इसको ओडिशा के केंदुझार तक बढ़ाया जाए। इससे टाटानगर के लोगों के चार घंटे सेव होंगे।

एक मांग बहुत दिनों से लंबित है। चांडिल-बोडाम-पटमदा-काटिन-बंदवान होते हुए झाडग्राम के लिए एक नई रेल लाइन की शुरुआत की जाए। मैं झारखंड के बारे में बोल रहा हूँ। यहां चतरा के सांसद महोदय हैं। चतरा से कई महत्वपूर्ण ट्रेन्स गुजरती हैं, लेकिन उन महत्वपूर्ण ट्रेन्स का वहां ठहराव नहीं होता है।

मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि चतरा एक महत्वपूर्ण जगह है, इसलिए इन महत्वपूर्ण ट्रेन्स का वहां ठहराव किया जाए।

इसी तरह रांची से दरभंगा के बीच एक वंदे भारत ट्रेन चलाई जाए। धनबाद से दिल्ली और धनबाद से बेंगलुरु के बीच एक ट्रेन चलाई जाए। गौशाला फाटक और सोनाहातु फाटक पर अविलंब आरओबी बनाया जाए, जिससे लोगों

को सुविधा हो सके ।

माननीय सभापति महोदय, इस्पात एक्सप्रेस ट्रेन (ट्रेन नंबर ? 12871 और 12872) का ठहराव धाल्मुमाढ़ में किया जाए ।

शालीमार कुर्ला लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस ट्रेन (ट्रेन नंबर ? 18030 और 18029) का ठहराव धाल्मुमाढ़ में किया जाए ।

टाटानगर-खड़गपुर मेमु ट्रेन (ट्रेन नंबर ? 08054) का ठहराव गालुडीह स्टेशन पर किया जाए ।

उत्कल एक्सप्रेस (ट्रेन नंबर ? 18477) का ठहराव राखामाइन्स स्टेशन पर किया जाए ।

इनके अलावा टाटा स्टील एक्सप्रेस (ट्रेन नंबर ? 12813 और 12814) का ठहराव धाल्मुमाढ़ में किया जाए । ? (व्यवधान) कोरोना काल में जितनी भी ट्रेन्स बंद कर दी गई थीं, उनको पुनः चालू किया जाए । ? (व्यवधान) इन ट्रेन्स को पुनः संचालित करने से जनता को बहुत सुविधा मिल सकेगी । ? (व्यवधान)

हावड़ा-पुरुलिया बिरसा मुंडा लालमाटी एक्सप्रेस (ट्रेन नंबर ? 22821 और 22822) का ठहराव किया जाए । ? (व्यवधान) टाटानगर चाकुलिया पैसेंजर ट्रेन (ट्रेन नंबर ? 58032) को पुनः चलाया जाए । ? (व्यवधान) टाटा हावड़ा एक्सप्रेस (ट्रेन नंबर ? 08060) को पुनः चलाया जाए । ? (व्यवधान) खड़गपुर ? टाटा के बीच की ट्रेन (ट्रेन नंबर ? 08071) को पुनः चलाया जाए । ? (व्यवधान)

सभापति महोदय, बहुत शेर-ओ-शायरी की बात हो रही थी । ? (व्यवधान) मैं भी एक शेर पढ़ देता हूं । ? (व्यवधान) आप बहुत शेर बोले हैं, शुरुआत शेर-ओ-शायरी से हुई थी । ? (व्यवधान)

?कृष्ण राज में दूध-मलाई, राम राज में घी और

कांग्रेस राज में गर्म पानी, हमने फूंक-फूंक कर पी ।?

सभापति महोदय, कांग्रेस एनडीए की जिंदगी बदनाम करती है । निगाहें कितनी भी नेक हों, लेकिन बदनाम करती हैं ।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्री हरीश चंद्र मीना (टोंक-सवाई माधोपुर) : सभापति महोदय, आपने मुझे आज रेलवे विभाग की अनुदानों की मांग पर हो रही इस चर्चा में बोलने का मौका दिया है । इसके लिए आपका धन्यवाद ।

महोदय, भारतीय रेल देश की एकता और अखंडता का प्रतीक है । भारतीय रेल का विस्तार समय की आवश्यकता के अनुसार बिना पक्षपात के जनहित को ध्यान में रखकर नीतिगत मापदंडों के अनुसार हुआ है । विगत दस सालों में भारतीय रेल के विस्तार की दिशा बदली गई । यह जनहित को और क्षेत्र के विकास को ध्यान में न रखकर कुछ और मापदंडों पर किया जा रहा है । मैं उसकी चर्चा बाद में करूंगा ।

चूंकि, रेल मंत्री महोदय यहां विराजमान हैं, इसलिए मैं अपने क्षेत्र की कुछ मांगें रखता हूं । मेरे निर्वाचन क्षेत्र का जिला मुख्यालय टोंक है । अजमेर से नसीराबाद और टोंक होते हुए सवाई माधोपुर रेलवे लाइन वर्ष 2015-16 के बजट में स्वीकृत है । उस स्वीकृत बजट को दस साल हो गए, लेकिन काम शुरू नहीं हुआ है । अतः मैं आपसे प्रार्थना करता हूं कि आप इस स्वीकृत काम को अविलंब शुरू करेंगे, जनता को राहत देंगे और हमारे पिछड़े हुए जिले टोंक को देश के विकास में भागीदार बनाएंगे, ऐसी मैं आपसे आशा करता हूं ।

महोदय, इसी तरह वर्ष 2011 के बजट में स्वीकृत धौलपुर से सरमथुरा, सरमथुरा से गंगापुर रेल लाइन का गेज परिवर्तन एवं विकास सुनिश्चित हुआ था। वह कार्य शुरू हो गया है, अभी वह कार्य धौलपुर से सरमथुरा तक पहुंचा है, लेकिन सरमथुरा से गंगापुर का काम शुरू भी नहीं हुआ है। जबकि, ठेके के मुताबिक यह काम वर्ष 2026 में समाप्त होना था। इस साल तक जो काम शुरू ही नहीं हुआ है, वह वर्ष 2026 तक कैसे पूर्ण होगा? मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि आप उस कार्य का संज्ञान लें और नियमानुसार जो भी कार्यवाही है, उसे कराएं, ताकि हमारी जनता को राहत मिले, हमारे पिछड़े क्षेत्र को विकास में भागीदारी मिले।

महोदय, इसी तरह से हर रेलवे मंडल में एक-एक लोको शेड होता है। कोटा रेलवे मंडल है, जिसके अंदर मेरा गंगापुर जंक्शन और सवाई माधोपुर जंक्शन आता है। उसका लोको शेड तुगलकाबाद, दिल्ली से संचालित होता है। सर, यह तुगलकाबाद नॉर्थ-वेस्टर्न रेलवे में भी नहीं आता है। जो जहाँ का पात्र है, वहाँ दें। वहाँ जगह है। गंगापुर जंक्शन पर 450 एकड़ रेलवे विभाग की जमीन खाली पड़ी है। पहले यह लोको शेड था, जब स्टीम इंजन होते थे, आपकी संपत्ति है, वह खुरद-बुरद हो रही है, जनता उस पर कब्जा कर रही है, उसका कब्जा लीजिए और उसको जनता के हित में लगाइए। जो प्रस्तावित रेल मंडल का डिपो है, उस लोको शेड को वहाँ खोला जाए। इसके लिए मैं आपका आभारी रहूँगा। वह 450 एकड़ रेलवे विभाग की जो जमीन है, उसमें रेलवे विभाग केन्द्र सरकार द्वारा संचालित आईटीआई शुरू कर सकता है। उसमें आपके कर्मचारियों के बच्चे पढ़ेंगे, क्षेत्र की जनता के बच्चे पढ़ेंगे और जो बच्चे वहाँ से तकनीकी शिक्षा लेकर पास होंगे, वे आपके रेल विभाग में नौकरी करेंगे। इससे आपको भी फायदा होगा, क्षेत्र को भी फायदा होगा और जनता का भी विकास होगा। ऐसी मेरी आपसे प्रार्थना है।

महोदय, बहुत बार कहा जाता है कि हमने बहुत सारी ट्रेन्स को चला दिया है, जो कोरोना काल में बंद कर दी थीं। कुछ स्थानों पर आपने वे ट्रेन्स चालू कर दी हैं, लेकिन मेरे इलाके में जो ट्रेन्स कोरोना काल में बंद हुई थीं, उनमें से अभी तक एक भी ट्रेन चालू नहीं हुई है। मैं आशा करता हूँ कि निष्पक्षता के साथ, गुणवत्ता के आधार पर क्षेत्र की जो जायज माँग है, उनको आप पूरी करेंगे। अश्विनी जी, आपसे देश को बहुत ज्यादा आशा है।

महोदय, इसी तरह से कुछ स्टेशंस हैं, कोटा से जो ट्रेन चलती है, अगर आप दिल्ली की तरफ आएं तो कोटा के बाद सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन सवाई माधोपुर जंक्शन है, जो जयपुर को जोड़ता है, एक लाईन है, लेकिन उस पर एक भी ट्रेन नहीं रूकती है। उसके बाद गंगापुर जंक्शन है, जो एक ट्रेन अजमेर से वाया जयपुर, दौसा होते हुए गंगापुर तक आती है। वहाँ उसका ठहराव नहीं है। उस 175 किलोमीटर के ट्रैक पर अजमेर, दौसा, गंगापुर सिटी तक 24 घंटे में एक डेमो ट्रेन चलती है। कम से कम उस पर 4-5 ट्रेन्स तो चलाएँ। जब आपने 175 किलोमीटर का वह रेलवे ट्रैक बिछा दिया, सरकार का पैसा खर्च किया, जनता की सुविधा के लिए खर्च किया, तो कम से कम उस पर ट्रेन तो चलाएँ। उस ट्रैक पर ट्रेन की संख्या एक से बढ़ाकर कम से कम 3-4 कीजिए ताकि जनता को उसका लाभ मिल सके। मैं ऐसी आपसे प्रार्थना करता हूँ।

महोदय, इसी तरह से एक ट्रेन है, वह यूपी में टनकपुर से चलती है और मथुरा जंक्शन तक चलती है। वह ट्रेन मथुरा में 6 घंटे खड़ी रहती है और वापस टनकपुर चली जाती है। इस ट्रेन को आप मथुरा से कोटा तक बढ़ाइए। वह तीन घंटे में आएगी और वापस चली जाएगी, मथुरा के टाइमिंग में कोई फर्क नहीं पड़ेगा। मथुरा की जनता के बाद भरतपुर की जनता को, बयाना की जनता को, हिंडौन की जनता को, गंगापुर की जनता को, सवाई माधोपुर की जनता को और कोटा की जनता को इसका लाभ मिलेगा। रेलवे की आय बढ़ेगी, जनता को लाभ मिलेगा, क्षेत्र में विकास होगा। ऐसी मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप इस ट्रेन को बढ़ाने की कृपा करें।

महोदय, एक ट्रेन जयपुर में सांगानेर से चलती थी, जो जयपुर-सांगानेर-मालपुरा-टोडारायसिंह जाती थी। यह ब्रिटिश काल से जा रही थी। आमान परिवर्तन के नाम पर, गेज कन्वर्जन के नाम पर उस ट्रेन को वर्ष 1993 में बंद कर

दिया गया। अभी भी वहाँ जमीन आपके कब्जे में है, रेलवे विभाग के पास है। रेल की पटरी है, वह जमीन आपकी है, कृपया उस पर दोबारा ट्रेन चालू करें और हमारी जनता को इसका लाभ मिले, ऐसी मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ।

महोदय, अभी तक एक चीज मेरी समझ में नहीं आयी है। आपने एक लाख 65 हजार करोड़ रुपये की मुम्बई से अहमदाबाद तक की एक बुलेट ट्रेन की घोषणा की है और उस परियोजना पर काम चल रहा है। जैसा मेरा मानना है कि मुम्बई से अहमदाबाद की दूरी 435 किलोमीटर है। 24 घंटे में मुम्बई से अहमदाबाद के बीच में 50 ट्रेन्स चलती हैं। उसमें शताब्दी भी है, उसमें दूरन्तो ट्रेन भी है, डबल डेकर ट्रेन भी है, उसमें वंदे भारत ट्रेन भी है।

महोदय, मुम्बई और अहमदाबाद के बीच में दो वंदे भारत ट्रेनें हैं। एक मुम्बई से अहमदाबाद वंदे भारत और दूसरी मुम्बई से गांधी नगर अहमदाबाद वंदे भारत ट्रेन है। मैं इसके खिलाफ नहीं हूँ लेकिन दूसरे क्षेत्रों को भी विकास का लाभ दीजिए। रेलवे भारत की सम्पत्ति है और पूरा भारत इससे उम्मीद करता है कि भारत को एकता में पिरोएंगे और भारत का विकास करेंगे। मुम्बई और अहमदाबाद के बीच में केवल 50 ट्रेनें ही नहीं हैं बल्कि 25 डायरेक्ट फ्लाइट्स प्रतिदिन हैं। मुम्बई और अहमदाबाद के बीच में नेशनल हाईवे भी है, एक्सप्रेस-वे और एलेवेटेड रोड तथा सुपर एक्सप्रेस भी है। मुम्बई और अहमदाबाद के बीच आने-जाने के बहुत साधन हैं। यदि आपको बुलेट ट्रेन ही बनानी थी तो मुम्बई से हैदराबाद क्यों नहीं बनाई? मुम्बई से बेंगलुरु क्यों नहीं बुलेट ट्रेन बनाई? मुम्बई से चैन्नई बुलेट ट्रेन क्यों नहीं बनाई? मुम्बई से दिल्ली बुलेट ट्रेन क्यों नहीं बनाई? आपको किस एक्सपर्ट ने राय दी कि हिंदुस्तान में एक ही बुलेट ट्रेन बनेगी और वह भी मुम्बई से अहमदाबाद बनेगी, मैं उस एक्सपर्ट की रिपोर्ट देखना चाहूंगा। हम लोगों को भी पता है कि किन विशेषज्ञों ने राय दी थी। सभी क्षेत्रों का विकास होना चाहिए। अहमदाबाद भी हमारे देश का हिस्सा है। जब वर्ष 2014 के पहले राजधानी एक्सप्रेस बनी थी। तब सभी राज्यों की केपिटल्स को दी थी। उस समय अहमदाबाद को भी राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन मिली थी, मुम्बई, भुवनेश्वर, कोलकाता, चैन्नई और पटना को भी बिना पक्षपात के राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन मिली थी क्योंकि भारतीय रेल भारतीय जनता की सम्पत्ति है। शताब्दी एक्सप्रेस भी सभी राज्यों को दी थी और यह ट्रेन किस आधार पर एक राज्य को दी है और किस एक्सपर्ट ने आपको बताया?

महोदय, 1 लाख 65 हजार करोड़ रुपये बहुत ज्यादा होते हैं। इस पैसे से देश के किसानों का ऋण माफ हो सकता था। भारत के किसानों को एमएसपी दी जा सकती थी। हमारे रिटायर सरकारी कर्मचारियों को पुरानी पेंशन योजना दी जा सकती थी। हमारे राजस्थान में ईस्टर्न राजस्थान केनाल प्रोजेक्ट योजना है। उसकी 40 हजार करोड़ रुपये की लागत है। यदि यह पैसा वहां लगा देते तो पूरे राजस्थान के लोगों को पीने का पानी मिल जाता, खेती का पानी मिल जाता। यदि यह पैसा आप जनहित में लगा देते, तो इसका बहुत फायदा होता। भारत के 300 पिछड़े जिलों में यदि आप पांच-पांच सौ करोड़ रुपये प्रति जिला देते, तो वहां मेडिकल कालेज खुल जाते, इंजीनियरिंग कालेज खुल जाते और कितने लाखों लोगों का फायदा होता। आपको प्राथमिकता तय करनी पड़ेगी। हमारी प्राथमिकता देश का विकास करने की है। सबका साथ, सबका विकास करना हमारी प्राथमिकता है या कुछ का विकास हमारी प्राथमिकता होनी चाहिए।

महोदय, इसी तरह से वर्ष 2014 तक रेलवे में साढ़े सोलह लाख कर्मचारी थे। आज उनकी संख्या 12 लाख रह गई है। करीब चार लाख से ऊपर पद खाली हो गए हैं। केवल पद ही खाली नहीं हुए, आरक्षण समाप्त कर दिया, जो संविधान में दिया हुआ था। आपकी यह चाल है कि गरीबों को आरक्षण का लाभ न मिले और उन्हें किस तरह से आरक्षण के लाभ से वंचित किया जा सके। रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जा रहा है। आधुनिकीकरण के नाम पर बड़े-बड़े मॉल्स बनाए जा रहे हैं, आप ये मॉल्स बड़े-बड़े सेठों को देंगे, जैसे हवाई अड्डे दे दिए हैं, जैसे हमारे बंदरगाह दे दिए हैं। आप इसमें आरक्षण नीति क्यों लागू नहीं करते हैं, ताकि हमारे देश की सम्पत्ति में हमारे देश के हर नागरिक की भागीदारी हो और गरीब का नम्बर सबसे पहले आए। यह मेरी आपसे प्रार्थना है और यह बात मैं नियम के हिसाब से कह रहा हूँ। रेलवे मंत्री जी बहुत संवेदनशील और समझदार हैं। मैं उम्मीद करता हूँ कि ये गरीब की आवाज सुनेंगे। यह अलग बात है कि हम दोनों एक ही प्रांत के हैं, इसलिए हमारी भाई-बंदी है।

महोदय, मेरा अनुरोध है कि जो चीजें पेंडिंग हैं और जो आपके हाथ में हैं तथा नियमानुसार हैं, उसे निष्पक्षता के साथ पूरा करें ताकि हम भी कहें कि भारत की सरकार है, क्योंकि प्रधान मंत्री हमारे भी हैं, हमें भी गर्व है कि हमारे देश का प्रधान मंत्री मजबूत हो, लेकिन हम सबको साथ लेकर तो चला जाए। हमें यदि बिना किसी आधार के पीछे छोड़ जाओगे और कुछ ही का विकास करोगे तो हमारा थोड़ा दिल दुखेगा। हमारी प्रार्थना है कि सबका विकास हो, सबका प्रयास हो और कुछ लोगों का विकास न हो क्योंकि जैसे हवाई अड्डे उन्हीं लोगों के पास चले गए, बंदरगाह उन्हीं के पास चले गए। मुझे डर लगता है कि यह जो बुलेट ट्रेन बन रही है, बाद में संचालन के लिए उन्हीं लोगों के पास चली जाए और उनका एकाधिकार हो जाए। मैं प्रार्थना करता हूं कि यह भारतीय रेल की सम्पत्ति है और यह भारत सरकार की सम्पत्ति बनकर रहनी चाहिए। धन्यवाद।

SHRI SELVARAJ V. (NAGAPATTINAM): Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Hon Minister for Railways is present in this House. I extend my wishes to him as well. I am taking part in the discussion for Railways for the third time during the last 9-month period. Particularly, our Indian Railways has been achieving accolades in the recent times. This is true. You are showing importance to operate trains like Vande Bharat and Amrit Bharat. Hon Minister in a recent video stated that very soon trains will be operated using hydrogen as fuel. I congratulate Hon Minister for this. At the same time, recently there are some untoward incidents that make us feel sad. Many trains are derailed and damages are caused due to anti-social activities. These things make rail safety a question mark. Union Government has been ignoring Tamil Nadu in all ways. Hon MPs from Tamil Nadu have been raising several questions in Parliament time and again. Funds for education are not being released to Tamil Nadu. The State of Tamil Nadu is ignored in the release of Disaster Relief funds. Similarly, there is neglect in release of funds for Railway projects meant for Tamil Nadu.

I urge that the Railway Ministry should provide special railway projects and allocate adequate funds for Tamil Nadu. Particularly, my Nagappattinam parliamentary constituency is the last leg of Cauvery water irrigation scheme. This constituency is also in the last phase of the rail transport network of Tamil Nadu. Poor people, oppressed and depressed people, farmers, farming labourers, fishermen and people who are basically backward live in this Nagappattinam constituency. Nagappattinam and Tiruvarur are the two districts in my Nagappattinam parliamentary constituency. East delta district is another name for this Nagappattinam constituency. There are no adequate train services in areas like Nagappattinam called as East Delta district, Karaikkal, Nagore, Vailankanni, Tiruvarur, Thiruthuraiipoondi, Mannargudi, Koradacheri, Needamangalam, Kilvelur, Vedaranyam and Nannilam. This is a matter of great concern. People of this area like to travel to various places. Train journey alone carries some sweet memories throughout one's life. It is saddening to note that such essential railway facilities are not extended to the people of my parliamentary constituency. I have submitted memorandum on different occasion to the Hon Minister of Railways to fulfil the demands pertaining to Railways in my Nagappattinam constituency.

I have requested several times. I want the Hon Minister to immediately fulfil these demands. Doubling work of Karaikkal-Tiruvarur-Thanjavur rail route should be expedited. Tiruvarur-Karaikkudi rail route should be electrified besides undertaking doubling work. Karaikkal railway line should be made functional very soon. There should be a pit line or primary workshop set up in Tiruvarur. Keeping pace with the needs of time and foreign technologies, Kavach system should be implemented in full swing for

preventing accidents. Employees knowing the regional language should be appointed in the respective States. Season ticket should be provided up to 200 kms of travel distance. Concessions given to senior citizens should be restored. Parcel office closed in Tiruvarur should be opened once again. After the opening of Pamban Bridge in Rameswaram, many trains should be operated between Rameswaram and Tiruvarur via Karaikkudi and Pattukkottai. Punalur-Madurai train should be extended upto Karaikkal. Trains should be operated from Karaikkal to Tiruchendur via Thiruvarur and Thiruthuraipoondi and from Thanjavur to Madurai via Tiruchy. From Karaikkudi to Viluppuram via Pattukkottai, Tiruvarur and Mayiladuthurai a special train should be run in the morning hours. Similarly, a morning train service should be started from Viluppuram to Karaikkudi via Tiruvarur and Pattukkottai. The train departing at 5.10 am from Tiruvarur upto Viluppuram should be extended up to Chennai Egmore. Mannargudi-Tirupati train operated thrice a week should be made daily. Mannargudi-Mayiladuthurai train should be extended up to Viluppuram. All trains running through the Tiruvarur - Karaikkudi route should have stoppage at Muthupet and Adhirampattinam. In the Tiruvarur-Mayiladuthurai route, Trains should have stoppages both ways at Nannilam, Poonthottam and Peralam railway stations. Similarly, both way stoppages for all trains should be provided in the Tiruvarur-Nagappattinam route at Kilvelur and in the Tiruvarur-Thanjavur route at Koradachery. Work relating to Amrit Bharat stations should be expedited soon. I urge that such stations should be made functional very soon. Thank you, Vanakkam.

SHRI MATHESWARAN V. S. (NAMAKKAL): Hon Chairman Sir, Vanakkam. Union Budget has been giving pain to Tamil Nadu continuously and Railway Budget too is no exception. There are several projects of Southern Railway that are kept pending for long. Even though Southern Railways is a major source of income provider to Indian Railways, there is no project report in the Railway Budget for execution in the Southern Railways.

In such a scenario, I wish to mention here in this august House that there are several Railway Projects that are pending in Namakkal parliamentary constituency. Particularly, it is painful to say that the new railway route up to Namakkal via Ariyalur and Perambalur has been pending even though the survey work was completed. This rail route should be extended up to Tiruchengode via Erode. I urge upon the Union Minister to prepare a Project Report in this regard. Mahatma Gandhi visited Sangagiri railway station when he came to Salem in the year 1924. This century old railway station is in the same condition as it was before. No new Scheme has been implemented as regards renovation of this Sangagiri railway station.

I humbly request that this Sangagiri railway station should be brought under Amrit Bharat railway stations and modernisation work should be completed. I wish to bring to the notice of Hon Minister that the passengers are facing difficulties in this railway station due to non-availability of over-bridges. R.S. Over-bridge in this area has so much of traffic congestion. I urge that an Over-bridge should be constructed at Sangagiri railway station. Similarly, Chennai-Coimbatore Intercity Express does not stop at Sangagiri Railway Station. I urge that this train should stop at Sangagiri railway station.

Alandur railway gate is a disturbed area. There are two adjacent Gates one after the other in the Tiruchengode-Kumarapalayam route.

I urge that an over-bridge should be set up in this place. There is a need for one more bridge at Kokkarayanpettai. This is one way bridge. This should be constructed as two-way bridge so as to ease the traffic in this area. Metro rail facilities are yet to be extended to Coimbatore and Madurai cities. I want them to be expanded. A train is operated from Chennai Egmore to Salem and which should be extended via Namakkal and Karur. Similarly, Chennai-Bodinayakkanur Mail is running thrice a week and I request this train to be operated six times a week. Palakkadu-Erode MEMU train should be run via Karur and Namakkal.

College students, Entrepreneurs, can avail this train facility to go to Coimbatore, Erode and Tiruppur districts. Yercaud Express train between Erode and Chennai departs from Erode at 9 pm. This train reaches Chennai at 3 am in the morning. Due to safety related issues of woman passengers and girl students, this train should be made to depart at 10 pm from Erode instead of 9 pm. Similarly, Namakkal ring road construction work is yet to be completed as the work relating to Railway Bridge in this area is pending completion. If this work is expedited, it would be helpful to Namakkal district and the people of my constituency. I also urge for implementing the Dindigul-Sabarimala rail route at the earliest. Thank you.

श्री राजीव राय (घोसी) : महोदया, आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद ।

महोदया, रेलवे सिर्फ एक ट्रांसपोर्टेशन का माध्यम ही नहीं है, बल्कि भारत के जन-जीवन की संवेदनाओं से जुड़ा हुआ है । उससे भावनात्मक रिश्ता है । अगर मैं कहूं तो रोजी-रोटी का रिश्ता भी है । रेलवे पर बोलने के लिए बहुत कुछ है, लेकिन इससे पहले कि आपकी घंटी बज जाए, मेरी जिम्मेदारी बनती है कि मैं अपने क्षेत्र के कुछ सवालों को उठाऊं ।

महोदया, मैं माननीय मंत्री के समक्ष यह सवाल बार-बार उठाता रहा हूं । मैं माननीय मंत्री जी की एक बात की तारीफ करूंगा कि वह बड़ी शालीनता से सुनते हैं और मुस्कुरा कर कहते हैं, लेकिन काम नहीं होता है । इसलिए, मैं आपकी शिकायत आपके सामने ही करूंगा । आप जानते भी हैं कि शिकायत किससे की जाती है । जिससे उम्मीदें होती हैं, उन्हीं से शिकायत की जाती है । जिस दिन आपसे उम्मीद खत्म हो जाएगी, हम शिकायत करना भी बंद कर देंगे ।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं को रखना चाहता हूं । उनकी गंभीरता का अंदाजा आप सिर्फ इससे लगा सकते हैं कि जब मैं सांसद बना और पहली बार कहीं निरीक्षण करने गया तो अपने मऊ रेलवे स्टेशन पर गया । वहां यह हालत थी कि जब मैं स्टेशन पर गया तो वहां पानी ही नहीं था । जब मैंने पूछा कि यहां पानी क्यों नहीं है तो बताया गया कि पानी पीछे वाले काउंटर पर है । आगे वाले डिब्बे का आदमी जब पीछे की तरफ जाएगा तो उसे पानी मिलेगा । वहां घटिया क्वालिटी का निर्माण कार्य हो रहा था । मैंने माननीय मंत्री जी के संज्ञान में इसे लाया । इसे मैंने दोबारा संज्ञान में लाया । एक सड़क बनी और वह बनने से पहले ही उखड़ गई । वह शहीदी मार्ग था । उसे भी मैं संज्ञान में लाया । महीनों बाद जब मैं इस सत्र के लिए आ रहा था तो वहां आपके विजिलेंस के अधिकारी आए थे । वह हमसे पूछने के लिए आए थे कि क्या चिट्ठी आपने ही लिखी है? मैंने बोला कि मैं आपको भी लिख कर दे देता हूं । मैं सदन में भी मंत्री जी को बता दूंगा कि यह चिट्ठी मेरी ही है और मंत्री जी का आदेश भी है । अगर यह रफ्तार रहेगी तो मुझे लगता है कि मऊ से ट्रेनों को चलवाने के लिए जो आश्वासन माननीय मंत्री जी ने दिया है, वह मेरी आने वाली पीढ़ियों के दौरे में ही पूरा होगा ।

महोदया, माननीय राज्य मंत्री जी का एक पत्र आया था । मैंने 8 नवंबर, 2024 को नियम 377 के तहत यह विषय उठाया । मऊ से कहीं भी और किसी भी बड़े शहर में जाने के लिए कोई भी एक्सप्रेस सुपरफास्ट ट्रेन नहीं है । अगर मैं यह चाहूं कि शुक्रवार को सदन अटैन्ड करके अपने क्षेत्र में जाकर लोगों से मिल लूं और सोमवार को आकर सदन अटैन्ड करूं तो मेरे लिए भी वह सुविधा नहीं है ।

महोदया, मैंने जब तथ्यों के साथ पत्र दिया तो राज्य मंत्री जी का जवाब आया था । मऊ-प्रयागराज खंड पर आठ जोड़ी ट्रेन सेवा है । ये ट्रेन्स पीछे से आती हैं और आगे की तरफ जाती हैं, लेकिन मऊ वाले को इसकी सुविधा नहीं मिलती है । इसे दोहरीघाट से नहीं चलाया जाता है । उसके 40 किलोमीटर दूर लोग रहते हैं । वे एक सिरे पर हैं । अगर मैं उन ट्रेनों के बारे में पढ़ूंगा तो समय का अभाव हो जाएगा । मैंने जिन ट्रेनों के बारे में कहा, माननीय मंत्री जी ने बड़े प्यार से असहमति दर्शा दी । अगर मैं पत्र को पढ़ता हूं तो मुझे ऐसा लगता है कि ख्याल ही जिसका था मुझे, वह ख्याल में मिला और सवाल का जवाब भी सवाल में मिला । यह नहीं हो सकता, वह नहीं हो सकता । आप अन्यथा मत लीजिएगा । हम आपसे उम्मीद लगा कर बोल रहे हैं । आप आश्वासन तो दे देते हैं कि हम करेंगे । जब आप नहीं थे तो मैंने एक बार बोला था । चूंकि मेरा सौभाग्य है कि यहां दोनों मंत्री जी बैठे हुए हैं । किसी शायर ने कहा ?

कुर्सी है तुम्हारी ये

जनाज़ा तो नहीं है

कुछ कर नहीं सकते तो

उतर क्यों नहीं जाते?

महोदया, मेरी जिम्मेदारी मेरे लोक सभा क्षेत्र के लोगों के लिए है । मैं वहां का सवाल जरूर उठाऊंगा । मैं आपके संज्ञान में एक बात लाना चाहूंगा । बलिया जिले में एक रेवती रेलवे स्टेशन है । वह क्रांतिकारियों की धरती है । उस रेलवे स्टेशन पर लोग अंग्रेजों से लड़ते हुए शहीद हुए थे । वहां महीनों से सर्वदलीय धरना-आंदोलन चल रहा है । मैं और सांसद सनातन पाण्डेय जी सहित तीनों सांसद वहां गए थे । उधर के लोग भी थे । सत्ता पक्ष के लोग भी थे । उस रेलवे स्टेशन को हॉल्ट कर दिया गया है । शहीदों के सम्मान में जहां ट्रेन्स रूका करती थीं, उसको बंद कर दिया गया है । हमारे लोक सभा क्षेत्र में बलिया जिले का रसड़ा है । अगर वहां के लोगों को ट्रेन पकड़नी हो तो वे या तो बलिया जाएंगे या मऊ आएंगे । उसके आस-पास कोई स्टेशन नहीं है । मऊ बुनकरों का इलाका है । हमारे यहां कोई उद्योग नहीं है । हमारे यहां मजदूर हैं, बुनकर हैं या आर्मी और पैरा मिलिट्री में भर्ती हुए लोग हैं, जो छुट्टियों के लिए आते-जाते हैं । मैंने कहा था कि आप वहां इंडस्ट्री नहीं दे सकते हैं, मऊ को कुछ नहीं सकते हैं । मैंने कुछ दिन पहले सदन में कहा था । पिछले 10 सालों में अगर आपने एक भी बड़ी परियोजना मऊ को दी हो तो मैं आपका मऊ की धरती पर अभिनंदन करता । आपने कुछ नहीं दिया है ।

अगर बुनकर अपने सामान को अगर दक्षिण भारत में बेचकर अपनी रोजी-रोटी का गुजारा कर सकें, मुंबई या दिल्ली जाकर कर सामान बेच सकें और उनके पास चार पैसे आ जाएं तो आपको क्या दिक्कत है? आप कुछ करना नहीं चाहते हैं । मंत्री जी, मैं आपसे हाथ जोड़कर निवेदन करता हूं कि आप हमारे साथ आइए, हमारे इलाके की स्थिति देखिए और अपने आफिस में जाकर सर्वे करा लीजिए कि सबसे खराब रेल व्यवस्था किस जिले की है । मैं आपसे हाथ जोड़कर गुजारिश करता हूं, बड़ी उम्मीद से गुजारिश करता हूं और आपने मुझसे वादा भी किया था । मैं चाहता हूं कि वह वादा सदन में भी सबको पता चल जाए कि इन्होंने वादा किया है कि कुछ न कुछ ट्रेन्स चलाएंगे ।

मैडम, देश की बात करना भी जरूरी है । आपके सर्वे कहते हैं कि 8 पर्सेंट ट्रैफिक बढ़ गया है । इन्फ्रास्ट्रक्चर के हालात क्या हैं? उसके मुताबिक कुछ नहीं बना । अमृत योजना के अंतर्गत कई जगह काम हो रहा है । मऊ रेलवे स्टेशन पर इतना घटिया निर्माण हो रहा है और बलिया में तो बनते-बनते रेलवे स्टेशन का गुम्बद ही नीचे गिर गया था ।

यह उसकी कौलिटी बताता है। देश के लोगों को सुनने में आया था कि कवच से एक्सीडेंट रुक जाएंगे। 70 प्रतिशत ट्रेन डीरेलमेंट से घटनाएं होती हैं और कवच का उसमें कोई योगदान नहीं है। इनके आंकड़े बताते हैं कि 2 पर्सेंट ही कवच का काम हुआ है और अगर इसी स्पीड से काम चलता रहा तो अगले सौ सालों में यह काम होगा।

मेरा एक और निवेदन है, जो सबकी तरफ से है। पत्रकारों ने मुझसे बोला है कि आपसे जाकर बता दें कि आपको पहले सुविधाएं रेलवे में मिलती थीं, मीडिया में ज्यादातर आपके ही समर्थक हैं, आप कम से कम कुछ उनके लिए ही कर दीजिए। आपको जो सुविधाएं ट्रेन में मिलती थीं, उसे कोविड में बंद कर दिया गया। एक्सीडेंट की एक डेफिनिशन बताई जाती है, consequential train accident, यह क्या है? Train accidents having serious repercussion in terms of loss of human life, human injury, loss of railway property or interruption to the railway traffic, train accidents caused by collision, fire, level crossing derailment etc. are covered under consequential train accidents. मैं उस जिले से आता हूं जहां मानव रहित क्रॉसिंग पर स्कूली बच्चों की बस से ट्रेन लड़ गई और 16 बच्चे मर गए। हम उन बच्चों को हाथों से लेकर दौड़े थे। अगर कहीं बैरिकेटिंग नहीं है, गेट नहीं है, फाटक नहीं है, तो उसकी जिम्मेदारी आपको लेनी पड़ेगी। हमारे जनपद में आधा इधर, आधा उधर है। मैंने आपको 16 लिस्ट्स ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज के लिए दी हैं। मैं उम्मीद करता हूं कि गरीबों के लिए, बुनकरों के लिए, मजदूरों के लिए हमारे यहां कोई इंडस्ट्री नहीं है, संवेदनाओं से भरकर, मानवता के नाम पर आप कुछ ऐसी ट्रेन्स दे देंगे, तो जब तक आप इंडस्ट्री बनाएंगे, तब तक उनको कुछ राहत मिल सकेगी।

हमारे साथी बुलेट ट्रेन के बारे में बोल रहे थे कि बुलेट ट्रेन गुजरात से चलेगी। हम अपने प्रधान मंत्री को विश्व गुरू बनाना चाहते हैं। आप उनको गुजरात का मुख्यमंत्री और देश का प्रधान मंत्री बनाना चाहते हैं कि सब कुछ गुजरात को मिल जाए। एक बुलेट ट्रेन हमारी तरफ भी होनी चाहिए। वंदे भारत ट्रेन के संबंध में मैंने आपसे निवेदन किया था कि वंदे भारत ट्रेन कई घंटे बनारस में खड़ी रहती है। वहां से एक घंटे का रास्ता मऊ का है। अगर उसी को आगे बढ़ा दें, तो बहुत सहूलियत होगी। बुलेट ट्रेन जब आप मुंबई और अहमदाबाद के बीच में चलाएं तो एक बार बनारस से दिल्ली, लखनऊ से दिल्ली, पटना से दिल्ली के एयर फेयर और एयर ट्रेफिक को देख लीजिएगा। वह पैसे हमारी तरफ के लोग भी दे सकते हैं। वे सुविधाएं हमारी तरफ भी आनी चाहिए। आपने मुझे मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद, इस उम्मीद के साथ कि जब मंत्री जी जवाब देंगे तो आश्वासन भी देंगे कि मऊ को कुछ मिलेगा।

श्री नरेश गणपत म्हस्के (ठाणे) : सभापति महोदय, आज आपने मुझे रेल मंत्रालय से संबंधित डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर हो रही चर्चा पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। इस मंत्रालय का मेरे लिए एक विशेष महत्व है, क्योंकि आज से लगभग 172 वर्ष पहले भारत की पहली रेल मुंबई से ठाणे के बीच में चली थी, जो मेरा लोक सभा क्षेत्र है। यह भारत सरकार और हमारे एनडीए गठबंधन की दूरदर्शी सोच है कि 170 वर्ष बाद देश की पहली बुलेट ट्रेन भी ठाणे से होती हुई मुंबई जाएगी और इसके लिए मुंबई और ठाणे के बीच देश में पहले अंडर-सी टनल की, समुद्र के नीचे से सुरंग के निर्माण की शुरुआत हुई है।

18.00 hrs

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, मेरे पास सदस्यों की एक लंबी सूची है, यदि सभा की सहमति हो तो सभा का समय रात्रि दस बजे तक बढ़ा दिया जाए।

अनेक माननीय सदस्य: हां, बढ़ा दिया जाए।

रेल मंत्री; सूचना और प्रसारण मंत्री; तथा इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव) : सभापति महोदय, यह डिबेट काफी देर तक चलेगी। जितने भी हमारे सांसद साथी हैं, इनके लिए भोजन की व्यवस्था रेलवे की तरफ से है। आप सब भोजन के लिए आमंत्रित हैं।

श्री नरेश गणपत म्हस्के: सभापति महोदय, वैश्विक स्तर पर केवल पांच देशों के पास ही इस तरह की अत्याधुनिक तकनीक उपलब्ध है। आज भारत भी उस सूची में शामिल हो गया है, यह हम सबके लिए गर्व की बात है। इसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी, माननीय रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव जी की और रेलवे के सभी कर्मचारियों का अभिनंदन करता हूँ, जिनके प्रयासों से आज रेलवे वर्ल्ड क्लास फेसिलिटी दे रहा है।

मैं महाराष्ट्र के नेता एकनाथ शिंदे जी को धन्यवाद देता हूँ, जिनके नेतृत्व और प्रयासों से बुलेट ट्रेन का काम तेजी से हुआ। महाविकास अघाड़ी ने बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट को रोकने पूरी कोशिश की थी। उस समय के मुख्यमंत्री उद्धव ठाकरे जी ने इसे व्हाइट एलिफेंट बताया था। उद्धव जी को नहीं पता था कि महाराष्ट्र की जनता को स्पीड ब्रेकर नहीं एक्सप्रेसवे जैसा विकास चाहिए।

मैंने आज सुबह अपोजिशन के एक एमपी से बात की और पूछा कि रेल बजट पर बोलने वाले हैं कि नहीं? उन्होंने कहा कि क्या बोलेंगे, अश्विनी जी ने इतना अच्छा काम किया है, मैं बोलूंगा तो टीका-टिप्पणी करनी पड़ेगी। मैं दिल से चाहता हूँ कि वह इतना अच्छा काम कर रहे हैं, मैं टीका टिप्पणी नहीं कर सकता, यही अश्विनी जी के काम का सर्टिफिकेट है। मैं उस मेंबर का नाम नहीं बताऊंगा, लेकिन सुबह दिल पर हाथ रखकर मुझसे बताया।

इनकी मानसिकता ईस्ट इंडिया कंपनी वाली है, जिन्होंने भारत में रेलवे का निर्माण हमारे देश को लूटने के लिए किया था। लेकिन आज वही रेल पूरे देश को जोड़ती है, यही रेल, जो प्रतीक है, एक भारत, श्रेष्ठ भारत। एक भारत का निर्माण तभी हो सकता है जब देश का हरेक कोना रेलवे से जुड़ा हो, उत्तर से दक्षिण और दक्षिण से पश्चिम, यही हमारी सरकार ने किया है।

आज भारतीय रेलवे का नेटवर्क 31 मार्च 2023 तक 68,584 किलोमीटर है, साढ़े बारह लाख से अधिक कर्मचारियों के साथ दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क है, जो एक ही प्रबंधन के तहत संचालित होता है। सरकार ने भारतीय रेलवे को विश्व स्तरीय बनाने के लिए प्राथमिकता दी है। केन्द्रीय बजट वर्ष 2025-26 में रेलवे के लिए रिकार्ड 2 लाख 62 हजार दो सौ करोड़ रुपये का पूंजीगत व्यय आबंटित किया गया है। जबकि सकल बजटीय सहायता ग्राँस बजटरी सपोर्ट 2 लाख 52 हजार दो सौ करोड़ रुपये निर्धारित की गई है।

विपक्ष के साथी कह रहे थे कि महाराष्ट्र के साथ अन्याय हुआ। महाराष्ट्र को कुछ नहीं मिला। मैं स्पष्ट रूप से बताना चाहता हूँ कि डबल इंजन की सरकार द्वारा महाराष्ट्र में रेलवे का तीन गुना अधिक विकास हो रहा है। मैं केवल बात नहीं कर रहा हूँ, आंकड़े खुद इसकी गवाही देते हैं। पूरे देश में रेलवे द्वारा महाराष्ट्र को सबसे अधिक 23 हजार 778 करोड़ रुपये का रिकार्ड बजट आबंटन मिला है, जो राज्य के विकास के लक्ष्यों को तेजी से पूरा करने में मदद करेगा। यह आबंटन 2009 और 2014 के दौरान महाराष्ट्र को मिलने वाली 1 हजार 171 करोड़ रुपये वार्षिक औसत से बीस गुना अधिक है। यह दर्शाता है कि पिछली सरकार ने महाराष्ट्र की रेलवे परियोजनाओं को ठप्प कर दिया था। माननीय रेल मंत्री जी बैठे हैं, उनके समक्ष मैं अपने क्षेत्र की कुछ मांगों को रखना चाहता हूँ। मैं उम्मीद करता हूँ कि उस पर जल्द ही कार्रवाई होगी।

कोंकण दिवा-रत्नागिरी पैसेंजर ट्रेन को पूर्व की तरह दादर से प्रारंभ किया जाए। कोंकण की ओर जाने वाली सभी ट्रेनों को दिवा स्टेशन पर ठहराव दिया जाए। ठाणे स्टेशन से चेन्नई और दिल्ली के लिए नई ट्रेनों की व्यवस्था की जाए। कुर्ला-कल्याण के बीच नई एक्सप्रेस लाइनों के उद्घाटन हुए तीन साल बीत चुके हैं, लेकिन अभी तक इन मार्गों पर एक्सप्रेस ट्रेनें नहीं चलाई गई हैं। रेलवे प्रशासन इस पर तुरंत ध्यान दे।

कर्जत-सीएसएमटी पनवेल मार्ग से नई लोकल सेवा शुरू की जाए, जिससे मुंबईकरों की यात्रा समय 25 मिनट तक कम हो सके। कल्याण, डोंबिवली और बदलापुर से सुबह और शाम महिलाओं के लिए विशेष लोकल ट्रेनों का संचालन किया जाए। महिला यात्रियों के लिए स्वच्छ, सुव्यवस्थित एवं ऑटोमेटिक टॉयलेट की व्यवस्था की जाए।

महोदया, हमारे मतदार संघ में ठाणे और मुलुंड स्टेशन के बीच में एक नया रेलवे स्टेशन बन रहा है । उसका खर्च हमारी कॉर्पोरेशन कर रही है । कोरोना के बाद कॉर्पोरेशन की स्थिति थोड़ी कमजोर है। हमने वैष्णव जी के साथ मीटिंग की थी । आपने कहा था कि उसका खर्च रेलवे उठाएगी । यह आपने मंजूर किया था । लेकिन, आपने नीचे के अधिकारियों को वह मैसेज नहीं दिया गया है । जल्द ही वह मैसेज देकर उस काम को शुरू कराया जाए ।

सुबह एवं रात को महिला डिब्बों में महिला पुलिस की तैनाती की जाए, जिससे सुरक्षा सुनिश्चित हो सके । ठाणे जिले के सभी स्टेशनों, मीरा, भयंदर, नवी मुम्बई, कल्याण से कसारा एवं कर्जत-खोपोली पर स्वचालित सीढ़ियां और लिफ्ट की सुविधा उपलब्ध कराई जाए ।

ठाणे जिले के सभी रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी निगरानी प्रणाली स्थापित की जाए । कल्याण एवं ठाणे रेलवे स्टेशनों पर एडीआरएम स्तर के अधिकारी नियुक्त किए जाएं, जिससे यात्रियों को मुंबई जाकर शिकायत दर्ज कराने की आवश्यकता न पड़े । दिवा स्टेशन पर कोंकण यात्रियों के लिए आधुनिक एसी वेटिंग रूम बनाई जाए, जिसमें महिला एवं पुरुषों के लिए अलग-अलग सुविधाएं हों । जो वन रुपीज क्लिनिक हमारे स्टेशन के बाहर शुरू हुई थी, वह टेंडर खत्म होने के बाद बंद हो चुकी है । उसको जल्द शुरू किया जाए । एसी लोकल ट्रेन ज्यादा से ज्यादा चलाई जाए और उसकी टिकट दर मर्यादित रूप से रखी जाए ।

नासिक-कसारा या कल्याण-नासिक लोकल सेवा शुरू की जाए । दिवा-वसई रेलवे मार्ग पर लोकल ट्रेनों की संख्या बढ़ाई जाए । कल्याण-पनवेल वाया कलंबोली लोकल सेवा शुरू की जाए । कल्याण-वाशी वाया एरोली लोकल सेवा शुरू की जाए, जिससे ठाणे स्टेशन पर यात्रियों के भार को कम किया जा सके । ट्रांस हार्बर लाइन पर ठाणे से उरण लोकल सेवा शुरू की जाए ।

कल्याण रेलवे यार्ड में जितना काम पूरा हो चुका है, उस हिस्से से लंबी दूरी की ट्रेनों का संचालन शुरू किया जाए, जिससे लोकल ट्रेनों का मार्ग खाली हो और होने वाली देरी को रोका जा सके ।

रेलवे कर्मचारियों के लिए जो स्पेशल ट्रेन चलती है, उसमें केवल 25 परसेंट ही पैसेंजर रहते हैं। इसलिए, अन्य ट्रेनों में से आम जनता, वरिष्ठ नागरिकों और विद्यार्थियों के लिए कुछ सीटें आरक्षित की जाए ।

रेलवे स्टेशन का पुनर्विकास एवं नई परियोजनाओं के साथ अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत पुनर्विकास किया जाए । महाराष्ट्र में विशेष रूप से ठाणे, कल्याण, डोंबिवली, बदलापुर, कसारा और कर्जत जैसे प्रमुख रेलवे हब्स से रोजाना लाखों यात्री सफर करते हैं । भारतीय रेलवे जनता की धड़कन है, इसलिए यह आवश्यक है कि यात्रियों की सुरक्षा, सुविधा और समयबद्ध यात्रा को सुनिश्चित किया जाए।

अभी हम जिस गति से बढ़ रहे हैं, उस गति को बनाए रखना चाहिए । हमें नई परियोजना को प्राथमिकता देनी चाहिए । हमें जनता की आवश्यकताओं को सबसे ऊपर रखना होगा । हमें पूरा विश्वास है कि पंत प्रधान नरेंद्र मोदी जी और रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में भारतीय रेलवे आने वाले वर्षों में दुनिया का सबसे आधुनिक और सर्वश्रेष्ठ रेल नेटवर्क बनने की ओर अग्रसर रहेगा ।

देश के करोड़ों भक्त जो प्रयागराज महाकुंभ मेला में गए थे, उसके लिए मैं भारतीय रेलवे प्रशासन और माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ ।

महोदया, अंत में मैं एक शायरी के साथ अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा -

?आओ मिलकर देश को बदलें,

नई उम्मीदों का संचार करें,

भ्रष्टाचार मिटाकर विकास लाएं,

एक विकसित भारत का निर्माण करें ।

SHRI ASADUDDIN OWAISI (HYDERABAD): Madam Chairperson, the capital expenditure in the Railway Budget has seen no increased allocation compared to the B.E. and R.E. of 2024-25. The capital of Railways is pegged at Rs. 2,65,200 crore. The effective budgetary support from the Government for 2025-26 is budgeted to be at Rs. 2,52,200 crore. There is no increase compared to B.E. and R.E. of 2024-25.

Madam, on railway safety, recently, the Commission of Railway Safety in its Annual Report of 2022-23 has stated that the rising graph of passenger-carrying train derailments is a cause of concern. The CAG in its report on derailments found significant shortfalls in the track inspection, with even for the Group A and Group B broad gauge routes had a shortfall in inspection ranging between 30 and 50 per cent in different zones.

Madam, now, I come to installation of KAVACH. In 2024, track side equipment for KAVACH has been installed only along 3,334 kilometres of route length of the total route length of 69,181 kilometres. This shows the efficiency of the installation. KAVACH has been installed in only 533 of over 7,325 stations. Only 707 locomotives have been installed with KAVACH despite the Railways operating over 13,000 passenger and 8,000 freight trains every day.

Madam, as regards staff shortage, the RTI reply of March, 2024 stated that 1.5 lakh posts were vacant in the safety category in the Indian Railways. As of August, 2023, there were over 53,000 vacancies in the Operational Safety Division alone. I demand that the Minister inform the House as to how many of these critical vacancies have been filled so far. Can the Minister also clarify the sanctioned strength versus the actual strength of the RPF personnel?

Madam, now, I come to land utilisation. Railways has 62,000-odd hectares of vacant railway land. Only 1,216 hectares of vacant land have been handed over to RLDA for commercial development. One of the potential utilisation of vacant Railways? land has been purported to be the installation of solar and wind powers. The Railways? target of setting up of solar and wind power capacity of 30 gigawatt is by 2030. The CAG report of 2024 says that the Railways is unable to achieve its planned renewable capacity. As per the *Economic Survey* of 2024-25, the Railways has commissioned only 375 megawatt of solar power and 103 megawatt of wind power as of October, 2024.

The Public Accounts Committee in its 113th Report found that of the 49 commercial sites entrusted with the RLDA between 2007 and 2017, none of the 49 properties entrusted with the RLDA have been fully developed. This shows how RLDA works.

Now, I come to the famous NBSRCL bullet train. It failed to utilise the allocated funds. In 2022-23, Rs. 19,000 crore were allocated but only Rs. 12,000 crore were utilised. In 2024-25, Rs. 21,000 crore were allocated and the allocation was reduced to Rs. 19,000 crore at the R.E. round. In 2023-24, the NBSRCL

used only Rs. 18,295 crore out of Rs. 19,592 crore. The project, which was set to begin in 2026, has now been pushed to 2030 much like most of the promises of the Government, which only see endless delays.

Madam, the BJP cannot blame anyone for this bullet train project. You have been in power in Gujarat since the inception of the project. You have been governing Maharashtra since 2022. Now, this shows the efficiency of the so-called *'Double-Engine Ki Sarkar'*.

Madam, now, I come to the slow production of rolling-stock. As the time is very short, I will just give the figures. In 2021-22, only 6,919 coaches were produced out of the targeted 8,230 coaches. In 2022-23, only 5,869 coaches were produced out of the targeted 7,574 coaches. In 2022-23, only 6,470 coaches were produced out of the targeted 6,630 coaches. This Government can continue making new names like Amrit Bharat, Namo Bharat, etc., but none of these matters because they do not want to meet the target of coach production.

The freight business is the biggest cash cow of this Government. Nearly, 50 per cent of our revenue comes from the freight revenue only for transporting coal. However, as we move towards meeting our climate targets, the share of coal in power generation is set to decline, reducing the need for coal transportation. What impact will this have by 2030? You have to answer this because 50 per cent of your revenue comes from freight only.

Madam, now, I come to low appropriation to Depreciation Reserve Fund (DRF). From 2017-18 till 2024-25, the Ministry had budgeted Rs. 11,600 crore appropriation to DRF. Only Rs. 4,740 crore were appropriated to DRF.

Madam, this has led to significant backlog in the renewal of ageing assets namely, Rs. 23,763 crore backlog in rolling stock, Rs. 3,542 crore backlog in track renewal, Rs. 1,465 crore backlog in signalling and telecommunication, then Rs. 3,542 crore backlog in bridge and tunnel works.

Madam, coming to passenger amenities, the less I say, the more it is better. The bridge works estimated for 2024-25 has come to Rs. 2025 crore. For the financial year 2025-26, now, it is Rs. 1590 crore for bridge works.

Now, doubling of tracks is a critical initiative to decongest the railways. It saw very poor progress in 2024-25 with only 1,134 kilometres of doubling of lines completed in December against a target of 2,900 kilometres. Signalling failures have been blamed for recent train accidents. Of the 400 stations where the modern signal work was to be completed in 2024-25, only 255 stations had been upgraded by December and most disappointingly, the Ministry aimed to remove 1,100 manned level crossings in 2024-25 but by December, only 389 have been eliminated.

Madam, the Telangana Government has asked for so many projects. But unfortunately, due to the step-motherly treatment towards Telangana, 11 track lines have not been taken up.

In conclusion, I would say that you cannot put all the reels about a handful of sleek new trains, claim a master class in management even on people who were crushed to death at the heart of the Capital. You

can showcase white comfortable seating on unaffordable express trains while most of India's trains are crammed inside or hanging at the doors of ageing coaches. You can cook up the Khayali Pulao about bullet trains, miss your own deadlines and then fail to meet even those revised deadlines.

You neglect upgrading critical safety infrastructure, tracks, rolling stocks but take pride in repainting Vande Bharat trains and renaming stations. This is not a transformation. This is the distraction in which the Government has an expertise, and the people of this country are paying the price for this.

Thank you.

***m106 श्री मलविंदर सिंह कंग (आनंदपुर साहिब) :** सभापति जी, धन्यवाद । आपने मुझे एक अहम विषय डिमाण्ड्स फॉर ग्रांट्स अंडर द रेलवे मिनिस्ट्री पर बोलने का समय दिया है । मैं श्री आनंदपुर साहिब लोक सभा की नुमाइंदगी करता हूं, जहां 350 साल पहले खालसे का जन्म हुआ था । ऑनरेबल रेल राज्य मंत्री यहां बैठे हुए हैं । वह पहली बार लोक सभा में श्री आनंदपुर साहिब से ही चुनकर आए थे । वहां की जो तमाम रेलवे से संबंधित मुश्किलें हैं, उनको माननीय मंत्री बहुत अच्छे से जानते हैं । मैं कुछ विषय इनके सामने रखना चाहता हूं । मेरा विश्वास है कि लोगों की जो तमाम डिमांड्स हैं, डेफिनेटली वह उनको पूरा करेंगे ।

Hon'ble Chairperson Madam, the Khalsa Panth was established at Shri Anandpur Sahib and Hazur Sahib is the place where our tenth Guru Shri Guru Gobind Singh ji breathed his last. Sir, this is the long-standing demand of Sikh pilgrims that a direct train should ply between Shri Anandpur Sahib and Shri Hazur Sahib, Nanded. Sir, Sachkhand Express connects Amritsar Sahib and Hazur Sahib but we need another train for Shri Hazur Sahib as lakhs of devotees from Punjab visit Shri Hazur Sahib every year. Such is the faith of the Sikh devotees. So, I urge upon the Hon'ble Minister sir that a special train should connect Shri Anandpur Sahib and Shir Hzaur Sahib. It will not only help the pilgrims of Doaba region but other nearby regions like fowad area as well.

Secondly, Chairperson Madam, Punjab government is doing good work in the area of irrigation. Shri Bhagwant Mann government is providing irrigation water to the fields. But at our district headquarters Ropar, a large irrigation project and NOC of railways is pending. This NOC must be issued to us so that canal water can be taken to the fields.

Madam Chairperson, Railway is our lifeline. But, there are complaints by people that luggage and goods are stolen in all compartments. उस चोरी को रोकने के लिए रेलवे के द्वारा प्रयास किए जाने चाहिए ताकि रेल में जो चोरियां होती हैं, फर्स्ट और सेकेंड क्लास कम्पार्टमेंट्स में भी होती हैं, उनको रोका जा सके ।

Thirdly, I want to urge the Hon'ble Minister Sir that there is Balachaur assembly constituency in Shri Anandpur Sahib Lok Sabha constituency. This assembly seat has not been connected through Railway. The people of Balachaur demand that rail connectivity should be provided to them either via Ropar or through Nawanshahr via Khanna. Balachaur should be connected to Amritsar-Delhi main railway route.

Madam, Chamkaur Sahib assembly seat is an important place where elder Sahibzadas (sons) of our tenth Guru sacrificed their lives. Crores of devotees from India and abroad visit this place to pay their obeisance. However, this place too has not been connected via Railway track. So, I urge upon the Hon'ble Minister Sir that Chamkaur Sahib should also be connected by railway network. Its distance from

Fatehgarh Sahib is 10 to 15 kms. Crores of devotees come to this important place to pay their obeisance. This is the genuine demand of the people.

The Vande Bharat train that runs from Delhi to Una does not have a stoppage at our Ropar district headquarter. The Hon?ble Minister Sir must be knowing it. It does have a stoppage at Shri Anandpur Sahib. We are grateful to the hon?ble PM Sir and hon?ble Minister Sir for this stoppage. But, a stoppage of Vande Bharat must be given at Ropar too.

Madam, there is a manned crossing at Beli near Ropar. This place sees a jam of 8 to 10 hours daily. An underpass or an overbridge there is the need of the hour. Hon?ble Sir should consider this demand positively.

Madam, at National Highway 205, massive traffic jam is the order of the day. Traffic of Ghanauli, Bunga Sahib, Kiratpur Sahib etc. spills over here leading to constant traffic jams. The construction of an overbridge here is the long-pending demand of people of this area. Hon?ble Minister Sir was elected from here for the first time. People love him.

In the end, I urge upon the hon?ble Minister Sir to heed all these demands of the people of Shri Anandpur Sahib.

Thank you.

SHRIMATI JUNE MALIAH (MEDINIPUR): Madam. I rise to speak on the Demands for Grants of Railways for the financial year 2025-26. While this Government claims to be modernising the railways, the reality is that our railway system is still plagued by delayed projects, poor infrastructure, declining safety standards and passenger inconvenience.

Indian railways is the lifeline of our nation, carrying millions of passengers everyday. It is a symbol of connectivity, economic growth and national integration. However, the manner in which the railway sector is being managed raises serious concerns. This Budget is long on promises but short on delivery. It fails to address some of the most pressing issues that impact passengers, railway employees, and freight transporters.

Madam, let us start with the Amrit Bharat Station Scheme, which was launched to modernise railway stations across the country. While the Government made grand announcements about station re-development and better passenger amenities, on ground, the progress is painfully slow. According to a recent report by *the Telegraph*, the Union Budget for the year 2025-2026 has allocated Rs. 13,950 crore for railway projects in West Bengal, as told by our hon. Railway Minister. The report also says that our hon. Prime Minister has undertaken a mission to modernise and expand the railway network in West Bengal, to build new stations, improve passenger amenities and run new trains. Madam, the State currently has Rs. 68,000 crore of investment in railways.

Although our hon. Railway Minister boasts that the allocation made by our hon. Prime Minister is three times more than that was made by Shrimati Mamta Banerjee during her tenure as the Union Railway

Minister, he did not give a clear break-up of the allocation for the individual reports, thus making it non-transparent.

Our hon. Railway Minister has informed that 101 stations in West Bengal are being modernized under the Amrit Bharat Station Scheme which was introduced in the year 2022. Despite the allocation of Rs. 1,503 crore in the financial year 2023, for the redevelopment of 37 railway stations across the State, there has been little or no visible progress.

Let us take the Medinipur, Kharagpur and Salboni railway stations, which fall in my Lok Sabha constituency, as examples. The work is progressing at a snail's pace, and the passengers continue to suffer from inadequate facilities. The promised underpasses and road over-bridges at Dantan, Belda and Medinipur remain stuck in bureaucratic delays.

Despite repeated assurances, there is no visible progress on these critical projects. This raises a fundamental question. If the Central Government cannot complete the on-going projects efficiently, how can we trust its big promises for the future?

Another major issue that has been completely ignored is train delays. In the Adra division, the passenger and express trains have been consistently running late for over a year. Important trains like the Howrah-Purulia Express and Bhadrak Express are facing severe delays, causing problems for thousands of daily commuters. Despite repeated complaints from passengers, the Government has done nothing to address the root causes of these delays. Instead of investing in better scheduling, improved signalling and track maintenance, the budget only talks about expanding new routes without fixing the problems on existing ones. If the Government truly wants to improve railways, it must first fix the existing network before making tall promises about expansion.

In many places where railway projects are being completed, quality is a major issue. Take the railway underpasses in Salboni, which is in my Lok Sabha constituency. These structures, which should last for at least decades, are already crumbling within six months to a year. The corruption and poor execution have led to structurally weak railway projects, which are not only a waste of public money but also a serious safety hazard. Why is the Government not taking strict action against contractors and officials responsible for such sub-standard work? Why is there no accountability for taxpayers' money? The Government fails to address corruption, and inefficiency that plague railway construction and maintenance.

Another issue that must be addressed is the inhuman eviction of railway colony residents in Kharagpur and other railway towns. Many families have been living in railway quarters for over 50 years, yet they are now being forcibly evicted without any proper rehabilitation plan. These are railway employees, daily wage workers, and their families who have nowhere else to go. If the Government wants to reclaim land for development, it must first ensure a human and fair relocation plan for these residents. Instead, the railway authorities are using harsh eviction tactics, ignoring the basic human rights of these people. This kind of insensitive policy-making is unacceptable, and must be strongly opposed.

Madam, I want to raise concerns about the gradual privatisation of Indian Railways. While the Government claims that privatisation will improve efficiency in reality, it is making train travel more expensive for common people. Introduction of premium trains at high fares, while neglecting affordable sleeper class travel, is a clear sign that the Government is favouring elite passengers over the common man. Rather than strengthening the public railway system, this Government is pushing private investment at the cost of affordability. This is not the vision that the Indian Railways was built upon.

Before I finish, I would like to say that the hon. Railway Minister is quick to criticise Ms. Mamata Banerjee and her tenure as a Railway Minister, but let me remind him that Ms. Mamata Banerjee's tenure is remembered for passenger-friendly policies, introduction of new trains, and a focus on affordable travel. Her initiatives, especially, Duronto Express, Garibrath, and women's safety measures remain a significant contribution to the Indian Railways. She promoted early trials of ACD (Anti-Collision Devices) which later evolved to more advanced technologies like Kavach. She allocated higher funds for track maintenance and accident prevention measures. Her tenure saw the introduction of better signalling systems and CCTV surveillance at key stations.

These are just a few of the many things that she did as the Railway Minister.

Lastly, hon. Chairperson, I would say that the Indian Railways is not just a mode of transport but it is the backbone of our economy and a symbol of national integration. The lifeline of our nation cannot run on empty promises and delayed projects. If this Government truly cares about railways, let action speak louder than words because development is not measured by announcements but by execution. This Budget lacks the urgency, vision, and accountability that Indian Railways desperately needs. Until real reforms are prioritised, we cannot, in good conscience, support the Demands for Grants.

Thank you! Jai Hind! Jai Bangla! Jai Midnapore!

श्री राजेश रंजन (पूर्णिया) : सभापति महोदया, रेल जीवन की रेखा है । मानवीय, सामाजिक और आर्थिक विकास के लिए रेलवे बहुत उपयोगी है । इस देश के गरीबों, आम आदमी, श्रमिकों, किसानों, युवा जो बेरोजगार हैं और जिनकी देश के निर्माण में सबसे ज्यादा भूमिका है, उन सबका रेल के साथ एक इमोशन जुड़ा हुआ है । इस रेलवे से गांधी जी का सपना जुड़ा हुआ था । इसकी खुशहाली और इसकी तरक्की सबसे महत्वपूर्ण है । यह भारत की रीढ़ है । इकोनॉमी को बढ़ाने के लिए रेलवे को नहीं लाया गया था ।

सभापति महोदया, मैं इस बात से शुरू करना चाहूंगा कि इन 11 सालों में कितने एससी, एसटी, ओबीसी और ईबीसी बच्चों को रेलवे में नौकरी दी गई है? मुझे जो जानकारी है, उसके अनुसार 4 लाख 68 हजार नौकरियां खत्म हुई हैं । ओबीसी, ईबीसी, एससी और एसटी की जो बात करते हैं, उन्होंने कभी भी यह नहीं समझा कि इस देश के युवाओं के लिए रेलवे की वैकेंसी बंद हो गई है । रेलवे का निजीकरण किया गया, जिसमें देश के 87 प्रतिशत जो मिडिल क्लास और गरीब ईबीसी, ओबीसी, एससी, एसटी के लोग हैं, आदिवासी के बच्चे हैं, उनको आरक्षण नहीं मिल पाने के कारण उनका प्रवेश बंद हो गया । यह मेरा पहला विषय था ।

दूसरा विषय यह है कि टिकटों में दलाली कब तक चलेगी? मेरी सबसे पहली रिक्वेस्ट आपसे यह है कि आप प्रतीक्षा टिकट काटना बंद करवाइए और जितनी टिकट कटे, उनके लिए अतिरिक्त कोच लगवाइए ।

सभापति महोदया, स्थिति यह है कि दलालों के माध्यम से आम आदमी का पैसा दलाल पदाधिकारी और बिचौलियों के पास चला जाता है। आरक्षण रहते हुए किसी भी व्यक्ति को सही समय पर सीट नहीं मिलती है। आप कुंभ की स्थिति देख लीजिए। उस समय पूरे डिब्बे को तोड़ दिया गया। डिब्बे के शीशे तोड़ दिए गए। लोग टॉयलेट्स में बैठकर मजदूरी करने के लिए बाहर जाते हैं। बेंगलुरु, आंध्र प्रदेश और साउथ में हमारे हिंदी बेल्ट के बच्चे ट्रेन की सीढ़ियों पर बैठकर झूलते हुए जाते हैं।

सभापति महोदया, मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से सबसे बड़ा सवाल है कि टिकट की दलाली कब खत्म होगी? इसके अलावा प्लेटफार्म पर उतने ही लोगों को जाने दिया जाए, जितने लोगों की सीट्स आरक्षित हैं, अन्यथा जाने नहीं दिया जाए। उसके लिए विशेष व्यवस्था की जाए। इसके अलावा मेरा सबसे महत्वपूर्ण सवाल यह है कि इंटर और बीए, ग्रेजुएशन किए हुए जो बच्चे हैं, जो बेरोजगार हैं, जिनको इस देश में बेरोजगारी भत्ता भी नहीं मिलता है, क्या रेलवे के माध्यम से वैकेंसी की कोई ऐसी व्यवस्था इस देश के युवाओं के लिए है, ताकि उनकी बेरोजगारी खत्म हो सके? ग्रेजुएशन किए हुए बच्चों को एक उम्मीद और सपना दिखाया जाना चाहिए। स्टेशन पर महिलाओं के लिए अलग से रिटायरिंग रूम होना चाहिए तथा उनके लिए प्रत्येक ट्रेन में अलग से शौचालय की व्यवस्था होना सबसे महत्वपूर्ण है।

सभापति महोदया, सभी मानव रहित क्रॉसिंग को जल्दी से जल्दी खत्म किया जाना चाहिए और वहां पर फ्लाईओवर या अंडरपास बनाया जाना चाहिए। ट्रेन और कोच डिजाइन में सुधार किया जाना चाहिए। एलएचबी कोच का विस्तार होना चाहिए। सभी ट्रेनों में एलएचबी कोचेस लगाए जाएं, क्योंकि ये दुर्घटनाओं को कम करते हैं। सभी ट्रेनों में अत्याधुनिक फायर सेफ्टी सिस्टम लगाना आवश्यक है। ट्रेनों में इलेक्ट्रो न्यूमेटिक ब्रेकिंग सिस्टम और इमरजेंसी ब्रेकिंग सिस्टम को अनिवार्य किया जाना चाहिए।

सभी स्टेशंस पर हाई स्पीड वाईफाई इंटरनेट सेवा मुफ्त दी जानी चाहिए।

मैं स्वच्छता और हाईजीन के बारे में कहना चाहता हूं। रेलवे स्टेशंस और ट्रेनों में स्वच्छता बनाए रखने के लिए ए-वन, सक्षम सफाई व्यवस्था बनाने की आवश्यकता है। स्मार्ट टिकटिंग, क्यू आर कोड आधारित टिकटिंग, बायोमेट्रिक एंट्री और मोबाइल टिकटिंग को अधिक चलन में लाया जाए ताकि आम आदमी को सुविधा हो सके।

सभी प्रमुख रेलवे स्टेशन पर स्वचालित एक्सेलेटर्स और लिफ्ट्स नहीं हैं। ये बिहार में लगभग नहीं हैं। ये किसी भी स्टेशन पर नहीं हैं। यह व्यवस्था पूर्णिया कोर्ट, बनमनखी, बारसोई, मूरलीगंज, खगड़िया और भागलपुर में नहीं है। रेलवे स्टेशंस के पार्किंग से ही विकलांग और बूढ़े लोगों को प्लेटफॉर्म तक जाने के लिए गाड़ी की व्यवस्था होनी चाहिए। यह सबसे इंपोर्टेंट है।

मैडम, हमारी सरकार क्या कहती है, निःशुल्क और रियायती सेवा खत्म की गई, वरिष्ठ नागरिकों को टिकट पर छूट, खिलाड़ी, पत्रकार और अन्य विशेष श्रेणियां के लिए दी जाने वाली छूट बंद कर दी गई है या फिर सीमित कर दी गई है। कुछ ट्रेन्स और कोचों को बंद किया गया है। कोविड के बाद स्पेशल ट्रेनों के नाम पर समान ट्रेनों की अस्थाई समाप्ति हो गई है। कोविड-19 के दौरान कई ट्रेन्स स्पेशल ट्रेन्स बनाकर चलाई गई हैं, जिनका किराया बढ़ा दिया गया और बाद में कुछ ट्रेनों को पूरी तरह से बंद कर दिया गया है। जनरल कोचों की संख्या में कमी कर दी गई है। कई एक्सप्रेस और सुपरफास्ट ट्रेनों में समान कोचों की संख्या कम कर दी गई है।

रेलवे में मुफ्त खान-पान की सेवा खत्म कर दी गई है। अब यात्रियों को कई ट्रेनों में भोजन के लिए अतिरिक्त भुगतान करना पड़ता है। पहले यह सुविधा टिकट के साथ मिलती थी। रेलवे स्टेशनों पर मुफ्त वाईफाई की सुविधा सीमित कर दी गई है। सरकार ने रेलवे स्टेशंस और ट्रेनों का आंशिक निजीकरण किया है। निजीकरण के तहत शामिल मात्र दो-तीन प्रमुख स्टेशंस हैं।

मैडम, मैं अपने क्षेत्र के बारे में आग्रह करना चाहता हूँ। आप विदेशों में जाइए और वहाँ के ट्रेनों को देखिए। वहाँ के लोग प्लेन्स से ज्यादा ट्रेन्स में यात्रा करना चाहते हैं। हमारे यहाँ ट्रेन जिंदगी के लिए एक मौत बन चुकी है। बहुत सारी ट्रेन्स अपने गंतव्य स्थान पर नहीं पहुँच पाती हैं।

मैडम, मैं अपने क्षेत्र के लिए कुछ आग्रह करना चाहूँगा। रेलवे सुरक्षा बल, महिलाओं एवं आम लोगों की सुरक्षा के लिए आरपीएफ और जीआरपी की उपस्थिति बढ़ाई जाए। कर्मचारियों के लिए आधुनिक ट्रेनिंग, सभी लोको पायलट्स, स्टेशन मास्टर्स को आधुनिक ट्रेनिंग, एआई डेटा एनालाइसिस का उपयोग, इंटरनेट ऑफ थिंग्स (IoT) के माध्यम से ट्रेन की स्थिति और संभावित दुर्घटनाओं को रोका जाए।

मैडम, मैं पर्यावरण के बारे में कहना चाहता हूँ कि सोलर, विंड एनर्जी और अक्षय ऊर्जा स्रोतों का रेलवे स्टेशंस और ट्रेन्स परिचालन के लिए अधिक उपयोग किया जाए। सभी ट्रेनों में बायो वैक्यूम टॉयलेट्स लगाए जाएं ताकि पटरियों को साफ रखा जा सके।

मैडम जी, मैं दो मिनट में अपने क्षेत्र की बात कहना चाहता हूँ। मैंने कई बार रेलवे मंत्री जी से मुलाकात की है। बिहार में इसकी विशेष आवश्यकता है क्योंकि दुनिया के सबसे ज्यादा गरीब लोग यहाँ हैं और सबसे ज्यादा पलायन बिहार से होता है, उसमें भी सीमांचल और कोसी क्षेत्र से ज्यादा पलायन होता है। मैंने कई बार झारखंड के देवघर से लेकर नवगछिया, सिंधेश्वर स्थान होते हुए भीमनगर बैराज, बंगाल से लेकर किशनगंज, जलालगढ़, बनमनखी, बिहारीगंज होते हुए किशनगंज, कुशेश्वर स्थान होते हुए दरभंगा तक कई रेलवे लाइंस के लिए महत्वपूर्ण बात कही है।

मैडम जी, मैं कुछ बात कहना चाहूँगा कि हमारे यहाँ जमालपुर रेलवे कोच है। हमारे यहाँ डेहरी ऑन सोन में हिंदुस्तान की सबसे बड़ी रेलवे फैक्ट्री थी, लेकिन वह बंद पड़ी है। वहाँ पर रेलवे की सारी सुविधाएँ हैं, कई बार फैक्ट्री चलाने की बात आई, लेकिन वह नहीं चली। मधेपुरा में स्लीपर फैक्ट्री बंद है, वह नहीं चली। मधेपुरा में एक फैक्ट्री है, जहाँ पर लोकल बच्चों को नौकरी नहीं मिलती है। वहाँ सीमांचल-कोसी क्षेत्र के बच्चों को नौकरी नहीं मिलती है।

मैडम जी, मेरा आग्रह है कि देश में सबसे बड़ी आधुनिक फैक्ट्री जमालपुर में है। उसका आधुनिकरण होना चाहिए। मैं पूर्णिया कोर्ट, वंदे भारत और अमृत भारत के बारे में कहना चाहता हूँ।

एक तरफ सियालहदाह, कोलकाता है। ?अमृत भारत? पूर्णिया जंक्शन होते हुए जोगबनी और सीधा पूर्णिया कोर्ट से सहरसा होते हुए जाए। मैं बार-बार कहता हूँ कि हमारे सबसे ज्यादा हमारे बच्चे पढ़ने के लिए कर्नाटक, आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु जाते हैं, ओडिशा में लोग मजदूरी करने भी जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि साउथ को कोसी सीमांचल से, पूर्णिया कोर्ट से जोड़ा जाए। मैंने कई बार कहा है कि छः ट्रेन्स चलती हैं इसलिए पूर्णिया कोर्ट पर वाशिंग पिट लगाया जाए लेकिन जीएम के कान पर जूँ नहीं रेंगती।

महोदया, कुरसेला रेलवे लाइन की शुरुआत राम विलास जी और लालू जी के समय में हुई थी। कुरसेला के लिए 190 करोड़ रुपये देकर रेलवे विभाग ने वापस कर दिए। हम अपनी बात का अंत कर रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कुरसेला से बिहारीगंज, मुरलीगंज और बीरपुर को रेलवे लाइन से जोड़ने के लिए आग्रह करता हूँ। आपने पैसे तो वापस कर दिए, लेकिन यह रेलवे लाइन बहुत महत्वपूर्ण है। देवघर से नौगछिया होते हुए सिंधेश्वरस्थान, कुरसेला से बिहारीगंज, मुरलीगंज होते हुए रेल लाइन जानी चाहिए। मैं आग्रह करता हूँ कि आप इस योजना की स्वीकृति दें।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Madam Chairperson, I would like to appreciate, in general, the performance of the Railways, particularly in giving focus to the infrastructure development of the Indian railway system and the Indian railway network. I would also like to appreciate the hon. Minister for giving thrust to the infrastructure development of the Indian railway network. However, I am compelled to oppose demand No. 85 pertaining to the Ministry of Railways because, if you critically examine this year's

budget, there is nothing new in it. There is no increase in the allocation, and there are not even marginal changes in the budget proposals for the year 2025-26. There is no major announcement, and it can be described as a *status quo* budget. When the railway needs drastic changes in the infrastructure sector, unfortunately, proper budgetary allocation was not provided, and that is the reason I would like to oppose Demand No. 85.

Madam Chairperson, the hon. Railway Minister, on 2nd February, the next day immediately after the pronouncement of the Budget in Parliament by the hon. Finance Minister, described the Union Budget as amazing. This was the word used by the hon. Railway Minister, and he stated that there is a big allocation for the Indian Railways and that the Indian Railways is all set to expand faster, safer, and there will be comfortable rail travel across the country. What is the reality? The budget allocation for the financial year 2024-25 for the Indian Railways was Rs. 2.62 lakh crore, and when it comes to 2025-26, it has come down to Rs. 2.55 lakh crore. The Government kept the capital expenditure at Rs. 2.52 lakh crore, which is equivalent to the Revised Estimate of the financial year 2024-25. How can the hon. Minister say that it is amazing? Just because the budgetary allocation to the Indian Railways is very big, the Union Budget is amazing. I do not understand how the Union Minister comes to that conclusion. Furthermore, all economic experts and analysts expected a significant boost in capital expenditure to support infrastructure growth, modernise freight corridors, and enhance passenger safety. For passenger safety, if you see, it is more or less the same as that of the last financial year, at Rs. 1.16 lakh crore. This is totally disappointing, which is why I have given 10 notices of Cut Motions, and I may need a little time to explain this as well.

Let us move to the next point regarding the role of rail in gross freight traffic. If you examine from 1950 onwards, from 1950 to 2021, the logistics market grew from 87 million metric ton to 4,500 to 5,000 million metric ton, which is a growth of 55 times. However, in the same period, rail freight grew from 73 metric ton to 1,418 metric ton, which means a growth of 20 times.

It means that the share of Railways in the freight traffic is coming down drastically. In 2007-2008, it was 36 per cent of the total freight traffic. Now, it has come down to 26 per cent in the year 2021. So, according to the Railway's vision, that is the National Rail Plan 2020, the visionary document which has already been published by the Government and the hon. Railway Minister, the Government is planning to increase the share of the rail freight by up to 45 per cent by 2030-2031. If you want to achieve the desired goal of 45 per cent of the freight traffic, then the freight traffic growth needs to enhance by nine per cent annually. My specific question to the hon. Minister is this. Is it possible to achieve this goal by this budgetary allocation? I am seeking a specific answer from the honourable Minister.

Coming to the second point regarding another clarification, the main revenue of the Indian Railways is from freight traffic. So, my question to the Minister is this. Even after this huge expenditure in capital, why does the Indian Railways still remain heavily reliant on Government funding for capital expenditure?

Coming to the Budget Estimates, passenger traffic as well as freight traffic is the major income of the Indian Railways. Nearly, 99.8 per cent of the revenue is generated from traffic revenue out of which 62 per cent of traffic revenue is from freight traffic and 31 per cent is from passenger traffic. So, the total traffic

revenue for 2025-2026 is Rs. 3,00,400 crore, the revenue is Rs. 3,02,100 crore, and the revenue expenditure is Rs. 2,99,000 crore. The capital expenditure is just Rs. 2,65,200 crore.

Out of all these statistics, if you are coming to the operating ratio, it is 98.43 per cent. It means that out of Rs. 100, 98.43 per cent is being spent. The operating ratio is one of the criteria by which the performance of an organization is being assessed. If we are assessing on the basis of operating ratio, the Railway's performance is not improving. This is the critical observation which I would like to make.

Indian Railways is the lifeline of the nation. It plays an important role in maintaining the unity and integrity of India. Further, as far as the ordinary common people are concerned, they are mainly depending on the Indian Railways for their commutation. In such a situation, I do urge upon the Government to provide maximum budgetary support for infrastructure development of the Indian Railways. This is the whole submission.

Coming to my constituency, since it is Railways and I have given 10 notices of Cut Motions. The first one is that in Kerala there is a Silver Line project proposed by the State Government. Actually, in Kerala, as regards the rail development, we would like to have a three-lane traffic, which is required. Now, it is doubling, but that has to be made triple.

As regards new station development, I am thankful to the hon. Minister and the Railways. In the Railway Station in my area, Rs. 361 crore are being spent and the work is progressing, but that has to be expedited.

Another point is regarding the construction of Railway Over Bridges. This is applicable to the whole country. Madam, it concerns your Constituency also. Just before the last Parliament election, hon. Prime Minister had inaugurated hundreds of ROBs. I would like to know this from the hon. Railway Minister. What is the position of construction of the ROBs which were inaugurated by the hon. Prime Minister? In my Constituency alone around nine ROBs were inaugurated by the hon. Prime Minister for construction, but nothing has happened so far.

Coming to the Kollam-Sengottai line, the gauge conversion is over, electrification is over, but so far we have not utilized the capacity.

As regards Vistadome Coaches, 2014 onwards I am demanding for the Vistadome Coaches in this area, but unfortunately nothing is being done. The Punalur Railway Station is very near to Sabarimala. It has to be declared as a pilgrim station. One 'China Palace' is there in Kollam Railway Station. Please convert it into a museum. The Paravur Railway Station has to be included in the Amrit Bharat Station Development Scheme. The MEMU shed construction that is going on in my Kollam Railway Station has to be completed.

With all these observations of mine, I once again would like to appreciate the Ministry and the Minister in particular, but at the same time, as far as this Financial Year is concerned, I am totally opposing the Demands for Grants for Railways since it is not making any changes in the infrastructure development.

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

SHRI KARTI P. CHIDAMBARAM (SIVAGANGA): Madam Chairperson, if the hon. Minister pays close attention to all the Members' speeches, he will realize that there is so much demand from every corner of India for simple services and amenities. But unfortunately, the hon. Minister, the Department, and the Government ignore these demands and spend their time on vanity projects and ego projects. Every single Member has listed out demands in his or her constituency which are simple, basic, and absolutely necessary. I join that long list as well.

There is a need to extend the Pallavan Express, which terminates at Karaikkudi via Sivaganga to Manamadurai. There is a need to build an overbridge at Pulivalam. There is a need to build a subway at Namanasamudram. There is a need to build a subway at Ramnagar. And there is a need to reintroduce the Kamban Express, which has been stopped during COVID-19. These are all simple demands of simple people living in rural India and in small towns. But this hon. Minister, who is very articulate and highly educated, I am not doubting his educational qualifications, has to listen to us and stop these vanity projects he is trying to build. My learned colleague, Mr. Meena, talked about giving numerous trains to Ahmedabad and having these mythical speed trains, which are never going to be achieved because there is no infrastructure for trains to travel at this speed. But these ego projects are constantly being funded, and nothing is being done.

Madam, what really needs to be focused on is passenger amenities. We are hearing so many cases of overcrowding in trains. People with reserved tickets are not able to get their berths because unreserved passengers are getting in and occupying their seats. In fact, during one of the incidents in Chennai, more than 2,500 people got into a train which has a capacity of only 1000. Can you imagine the hardship faced by the average passenger? Can you imagine the hardship faced by a senior citizen who had a reserved ticket and a reserved berth? These are the things which the Government must focus on. But unfortunately, this Government does not focus on them. The least said about the safety the better. This Minister, however articulate he is, is definitely a very unlucky Minister and brings about great doom to the Ministry. Look at the number of accidents which have happened in his tenure: the Balasore train tragedy in June 2023, North-East Express derailment in October 2023, Andhra Pradesh train collision in October 2023, freight train incident in February 2024, local harbour line derailment in April 2024, Kanchanjunga Express collision in June 2024, Mumbai-Howrah Mail derailment in July 2024, Chandigarh-Dibrugarh Express derailment in July 2024, Mathura train derailment in August 2024, Tamil Nadu train collision in October 2024, Vizianagaram train collision in October 2024, Jaipur train collision in October 2024, Villupuram train derailment in January 2025, and recently, a stampede happened in the capital city of India.

Madam, this Government must completely reprioritize. Do not fund ego projects. Do not fund vanity projects. You need to focus on safety and customer amenity. The hon. Minister must travel in a train, must see the quality of the toilets in the train, and must eat the food in the train, then he will understand how much hardship the average passenger is facing. All these grand schemes mean nothing if you are not going to take care of the average Indian citizen's railway needs.

More importantly, this Government talks about employment all the time. There are 2,74,000 vacancies in the Indian Railways. Will the hon. Minister clearly tell this House if he has a plan for fulfilling all those vacancies having a transparent process, without examination leaks and without corruption to fulfill those vacancies instead of outsourcing those things?

Madam, this Government must take a humanistic approach, a realistic approach and an approach which will fulfil the needs of an average citizen, not the needs of certain people's egos and vanity. Thank you.

***m111 श्री सुरेश कुमार कश्यप (शिमला) :** माननीय सभापति महोदया, वर्ष 2025-26 की रेलवे से संबंधित अनुदानों की मांगों पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए आपका धन्यवाद ।

महोदया, भारत में रेल न केवल देश की यातायात संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करती है, बल्कि देश को एक सूत्र में बांधने और राष्ट्र के एकीकरण में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है । भारतीय अर्थव्यवस्था की प्रगति में रेलवे का प्रमुख योगदान रहा है । भारत में विभिन्न वस्तुओं की ढुलाई की बात हो या यात्री पहिवाहन की बात हो, दोनों का मुख्य साधन रेल ही है ।

मैं केंद्रीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और देश के यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का धन्यवाद करता हूं । इस बार का जो बजट है, वह ऐतिहासिक बजट है और इस देश को विकसित राष्ट्र बनाने की दिशा में एक अहम कदम है ।

अगर हम वित्त वर्ष 2025-26 के लिए रेलवे बजट की बात करें, तो इस बार रेलवे बजट में कुल 2,55,445 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है । इसमें पेंशन फंड 66 हजार करोड़ रुपए, नई रेल लाइन बिछाने के लिए 32,235 करोड़ रुपए, लाइनों के दोहरीकरण के लिए 32 हजार करोड़ रुपए, ब्रॉड गेज लाइन में बदलने के लिए 4,550 करोड़ रुपए का बजट में प्रावधान है ।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा कि पिछले 11 वर्षों में रेलवे का जो बजट है, उसे चार गुना कर दिया गया है । बजट में सिग्नलिंग और टैलीकॉम के लिए 6,800 करोड़ रुपए, विद्युत लाइनों के लिए 6,150 करोड़ रुपए और स्टाफ कल्याण के लिए 833 करोड़ रुपए का बजट में प्रावधान किया गया है । रेलवे के स्टाफ की ट्रेनिंग के उद्देश्य से 301 करोड़ रुपए रखे गए हैं । वहीं रेलवे सेफ्टी फंड में 45 हजार करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है ।

रेल मंत्रालय रेल हादसों को कम करने के लिए खास कदम उठा रहा है । इसके तहत देश के प्रमुख रेल रूट्स पर कवच का अपग्रेडेड वर्जन 4.0 लगाने का काम तेजी से किया जा रहा है । कवच के नए वर्जन को रिसर्च डिजाइन एंड स्टैंडर्ड ऑर्गनाइजेशन ने हाल ही में अप्रूव किया है ।

रेलवे विभाग का वित्त वर्ष 2025-26 में कुल राजस्व सृजन का लक्ष्य 3,02,000 करोड़ रुपए है, जबकि 2025-26 का संशोधित अनुमान 2,79,000 करोड़ रुपए है ।

भारतीय रेलवे इतिहास में पहली बार एक साल में राजस्व सृजन तीन लाख करोड़ रुपए को पार करने की उम्मीद है ।

भारतीय रेलवे ने 31 मार्च, 2026 तक सभी रेल मार्गों के विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा है ।

भारतीय रेलवे ने अगले दो-तीन वर्षों में 200 नई वंदे भारत ट्रेनें, 17,500 सामान्य गैर-एसी कोचेज़, 100 अमृत भारत ट्रेनें और 500 नमो भारत रैपिड रेल चलाने का लक्ष्य रखा है ।

17,500 सामान्य कोचों में से 1,400 कोचेज़ वर्ष 2025-26 में और 2,000 कोचेज़ वर्ष 2026-27 में शामिल किए जाएंगे, ऐसा भारतीय रेलवे का लक्ष्य है ।

माननीय एमओएस महोदय श्री बिट्टू जी यहां बैठे हैं । मैं अपने राज्य के बारे में कहूंगा । मैं धन्यवाद करना चाहूंगा कि इस बार के बजट में हिमाचल प्रदेश के लिए 2,716 करोड़ रुपए रखे गए हैं, जो कि पिछले वर्ष के बजट से 18 करोड़ रुपए अधिक हैं । इस राशि का उपयोग 13,100 करोड़ रुपए की लागत से बनने वाली चार प्रमुख रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए किया जाएगा । हिमाचल में अभी तक कालका से शिमला, दिल्ली से अंब-इंदौरा और पठानकोट से जोगेंद्रनगर तक रेल की सुविधा उपलब्ध है । इसमें कालका-शिमला और पठानकोट-जोगेंद्रनगर नैरो-गेज रेलवे ट्रैक्स हैं । अंब-इंदौरा एक मात्र ब्रॉड-गेज रेल लाइन है ।

महोदया, प्रदेश में चार रेल परियोजनाओं पर काम चल रहा है, जिसमें 255 करोड़ रुपए रेलवे ट्रैक बिछाने के लिए खर्च किए जा रहे हैं । इन परियोजनाओं पर, जैसा कि मैंने पहले कहा, 13,163 करोड़ रुपए खर्च किए जा रहे हैं ।

माननीय सभापति जी, मैं इस सदन को बताना चाहता हूं कि हिमाचल प्रदेश में वर्ष 2009 से लेकर वर्ष 2014 तक एक किलोमीटर क्या, एक भी नया ट्रैक नहीं जोड़ा गया । जबकि, वर्ष 2014 के उपरांत माननीय मोदी जी के नेतृत्व में 16.5 किलोमीटर नए रेलवे ट्रैक्स का निर्माण किया गया है ।

हिमाचल प्रदेश में 100 परसेंट इलैक्ट्रिफिकेशन हो गया है । जहां 2025-26 के बजट में रेलवे के विस्तार के लिए हिमाचल प्रदेश को 2,716 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं, वहीं चार रेलवे स्टेशनों को अमृत स्टेशन की तर्ज पर अपग्रेड किया जा रहा है ।

19.00 hrs

जिसमें अंब-अंदोरा, बैजनाथ-पपरोला, पालमपुर और मेरे संसदीय क्षेत्र का शिमला स्टेशन भी है। इन चारों स्टेशनों के नवीनीकरण के ऊपर 45.5 करोड़ रुपये खर्च किए जाएंगे । अमृत स्टेशन योजना का उद्देश्य यात्रियों की रेल यात्रा को विश्वस्तरीय सुविधाएं प्रदान करना और उनको बेहतर अनुभव देना है । इसके लिए अमृत भारत स्टेशनों का निर्माण केन्द्र सरकार कर रही है । हिमाचल प्रदेश में वर्ष 2014 से अभी तक 24 फ्लाई ओवर और अंडरब्रिज का निर्माण किया गया है । साथ ही साथ मैं माननीय प्रधानमंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ कि आज देश में 100 से ज्यादा वंदे भारत ट्रेन चल रही हैं । जिसमें देश की चौथी वंदे भारत ट्रेन की शुरूआत उन्होंने हिमाचल प्रदेश में दिल्ली से अंब के लिए की थी । हिमाचल प्रदेश में 24 रेलवे स्टेशनों को वाई-फाई की सुविधा के साथ जोड़ा गया है । मैं धन्यवाद करता हूँ कि हिमाचल प्रदेश को विशेष ध्यान रखा गया है । अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ माँगें रखना चाहूँगा । हमारे केन्द्रीय रेल राज्य मंत्री जी श्री बिट्टू जी यहाँ पर उपस्थित हैं । मैं उनके ध्यान में लाना चाहता हूँ, पिछले दिनों शिमला में भी आप आये थे, जो हमारी हेरिटेज ट्रेन कालका-शिमला है, विस्टाडोम कोचेज और पैनारोमिक व्यू के साथ उसकी शुरूआत करने के बारे में आपने बात कही थी और आपने सोशल मीडिया के ऊपर उसका चित्र भी अपलोड किया था । हमारे रेल मंत्री जी भी सदन में उपस्थित हैं, मैं आग्रह करना चाहूँगा कि शीघ्रातिशीघ्र कालका से शिमला से रेलवे लाइन है, उस पर विस्टाडोम कोचेज की शुरूआत कर दी जाए ताकि जितने भी टूरिस्ट हिमाचल प्रदेश में आते हैं, उनको पूरे हिमाचल प्रदेश का एक सुन्दर व्यू, जो कालका से शिमला रेलवे ट्रैक का है, वह देखने को मिल सके ।? (व्यवधान)

महोदया, मुझे केवल दो मिनट का समय और दीजिए । इसके साथ-साथ मैं माननीय रेलवे मंत्री से आग्रह करना चाहूँगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र का पौंटा साहिब एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है ।? (व्यवधान) यह एक बहुत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है ।? (व्यवधान) यह नंबर एक पर आता है ।? (व्यवधान) मैं अपनी केवल दो डिमांड रखना चाहता हूँ ।? (व्यवधान) माननीय मंत्री महोदय, मैंने आपसे आग्रह भी किया था कि जगाधरी से लेकर पौंटा साहिब तक, जिसका कि सर्वेक्षण भी

वर्ष 2022 में कर लिया गया है, इस औद्योगिक क्षेत्र को तुरन्त रेलवे के साथ जोड़ दिया जाए ताकि जितना भी वहाँ का फार्मास्यूटिकल्स है, जितनी भी दवाईयाँ हैं, उनके निर्यात में सुविधा मिल सके । मेरा माननीय मंत्री जी से यह आग्रह है और आपने मुझे आश्वस्त भी किया था ।? (व्यवधान)

महोदय, मुझे केवल एक मिनट चाहिए । मेरा जो औद्योगिक क्षेत्र बद्दी है, चंडीगढ़-बद्दी है, रेलवे लाइन के लिए आपने 300 करोड़ रुपये के बजट का प्रावधान भी रखा है । उसका काम शीघ्र अति शीघ्र पूरा हो जाए । साथ ही साथ मेरा आग्रह यह रहेगा कि कालका से शिमला, जो हमारी हेरिटेज ट्रेन है, दो ट्रेनें ऐसी हैं, जिनके समय में तब्दीली करने के लिए मेरा आग्रह है । मैं लिखित रूप में भी आपको दूँगा । एक ट्रेन कालका-शिमला 52457 है, जो सुबह 8:30 बजे शिमला पहुँचती है और 10:30 बजे वापस चली है । इस ट्रेन का समय 2 बजकर 35 मिनट कर दिया जाए । मैं ऐसा माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूँगा ।? (व्यवधान) इसके साथ-साथ एक अन्य ट्रेन कालका से शिमला 52455 है, जो कि 2 बजकर 45 मिनट पर शिमला पहुँचती है और शाम को ही 6 बजकर 35 मिनट पर वापस चल देती है । इस ट्रेन का समय अगले दिन सुबह 10 बजकर 55 मिनट पर कर दिया जाए, क्योंकि सुबह वहाँ से कोई ट्रेन नहीं है ।? (व्यवधान) जो अगली कनेक्टेड ट्रेन्स हैं, उनके साथ अगर यह समय हो जायेगा तो यात्रियों को सुविधा होगी ।? (व्यवधान) धन्यवाद ।

***m112 श्री विजय कुमार हाँसदाक (राजमहल) :** महोदया, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका आभारी हूँ । मैं वर्ष 2014 से सांसद हूँ और मैंने हर वर्ष मिनिस्टर साहब को, जीएम आफिस और डीआरएम आफिस में चिट्ठियाँ लिखी हैं । जेडआरयूसीसी की मीटिंग, डीआरयूसीसी की मीटिंग, मुझे लगता है कि कोई भी मीटिंग छूटी नहीं है और यह कोई नई ट्रेन की बात नहीं है । स्टापेज और यात्रियों को सुविधाएं देने की बात को लेकर मैं अपनी बात रखता रहा हूँ लेकिन मुझे लगता है कि वे चिट्ठियाँ केवल आफिस तक ही रह जाती हैं और हर बार डिमांड की जाती है, लेकिन वे डिमांड्स कभी पूरी नहीं होती हैं । मैं इस बार डिमांड्स गिनाने के लिए नहीं खड़ा हुआ हूँ । जैसा मुझसे पहले वाले वक्ताओं ने दुर्घटनाओं की बात कही है कि क्वांटिटी ऑफ वर्क को बढ़ाने के चक्कर में क्वालिटी ऑफ वर्क से जिस तरह से कम्प्रोमाइज किया जा रहा है, यह बहुत ही चिंतनीय विषय है । झारखंड राज्य चूंकि माइनिंग स्टेट है, इसलिए गुड्स ट्रेन्स पर सबसे ज्यादा फोकस किया जाता है । कोविड के समय जितनी गाड़ियाँ बंद की गईं, वे फिर से शुरू नहीं की गईं । मैं नई ट्रेनों की बात नहीं कह रहा हूँ, कोविड के समय जो ट्रेनें बंद की गईं, मैं उनकी बात कह रहा हूँ ।

महोदया, गुड्स ट्रेन में यदि फोकस किया जाएगा तो डबलिंग या बढ़ोतरी करने का प्रयास किया जाता है, लेकिन पैसेंजर फैसिलिटी के लिए हमारे राज्य से जितनी रॉयल्टी करोड़ों करोड़ रुपये की जाती है, उसके बनिस्पत वहाँ की डिमांड्स पर किसी तरह का कार्य नहीं होता है । हमारे सीएम साहब की भी डिमांड्स जो रॉयल्टी वगैरह बकाया है, जो केंद्र सरकार का अंश मिलना चाहिए, वह समय पर मिलना चाहिए क्योंकि वह जनता का पैसा है लेकिन इसे बिलकुल नजरअंदाज किया जाता है, यह बहुत ही चिंता का विषय है ।

महोदया, आज फाटक बंद करना रेलवे की बहुत बड़ी प्राथमिकता बन गई है । हमारे यहां स्टेट अथॉरिटी की तरफ से रिपोर्ट देने के बावजूद रेलवे द्वारा रात के अंधकार में फाटक बंद करने की प्रक्रिया और राज्य सरकार की तरफ से रिपोर्ट में लिखा जाता है कि जो भी फाटक या अंडर पास फिजिबल नहीं है या इससे काम नहीं चलेगा, उसके बावजूद भी राज्य की रिपोर्ट को भी दरकिनार कर दिया जाता है । यदि कुछ कहते हैं तो कहा जाता है कि यह आदेश ऊपर से है । हमें समझ में नहीं आता है कि केंद्र सरकार, जो ऊपर के आदेश पर काम करती है या अधिकारी ऊपर के आदेश पर काम करते हैं, जनता उसमें सम्मिलित है या नहीं? मैं कहना चाहता हूँ कि यदि रेलवे के जितने पदाधिकारी हैं, वे ऊपर के आदेश से काम कर रहे हैं तो हमारे राज्य की तरफ से हम जनता के लिए और जमीनी स्तर पर काम करें, तो बेहतर होगा क्योंकि लगातार जितनी डिमांड्स हुई हैं, उनका कोई पॉजिटिव रिस्पॉंस अभी तक देखने को बिलकुल नहीं मिला है ।

महोदया, मैं पिछली चीजों को रिपीट नहीं कर रहा हूँ । कई पेपर्स चाहे जीएम का आफिस हो, डीआरएम का आफिस हो या मिनिस्टर साहब का आफिस हो, दस साल से ऊपर हो चुके हैं, वे पेपर्स यूं ही पड़े रह जाते हैं । आप अन्य जगह नई लाइनें बिछाएं, नई ट्रेनें दें कोई दिक्कत नहीं है लेकिन जहां से आपको सबसे ज्यादा राजस्व आता है, वहां के राज्य की तरफ से यदि कोई डिमांड है, तो उसकी कोई सुनवाई नहीं होती है, तो यह बहुत दुख का विषय है । मैं कहना चाहूंगा कि झारखंड राज्य लड़कर ही अलग हुआ है और अब लोगों की यह मानसिकता हो गई है कि गुड्स ट्रेनें तो लगातार बढ़ाते जा रहे हैं, लेकिन पैसेंजर फैसिलिटी की तरफ कोई काम नहीं हो रहा है तो क्यों नहीं इन सभी चीजों को बंद किया जाए । रेलवे यदि पैसेंजर्स का ध्यान नहीं रखती है और केवल गुड्स ट्रेनें चलाकर हमारे राजस्व का नुकसान कर रही है, तो ठीक नहीं है ।

महोदया, मैं बहुत जल्दी अपनी बात समाप्त करूंगा । मैं अपने राज्य की जनता के दुख को दर्शाना चाहता हूँ कि मैं जो डिमांड्स 10 सालों से रख रहा हूँ या हमारे यहां से जो डिमांड्स आ रही हैं कि किस तरह से रेलवे स्टेट अथॉरिटी की रिपोर्ट्स के ऊपर हिटलरशाही तरीके से काम कर रही है, मुझे लगता है कि आज झारखंड इस पोजिशन में अपने को पा रही है कि या तो आप हमें दें, क्योंकि हम दस साल से उम्मीद में बैठे हैं कि आप हमारी डिमांड्स को देंगे या नहीं तो फिर प्रेम से हम अपने तरीके से लड़कर जिस तरह से झारखंड राज्य बनाया, उस तरह से लड़कर अपने यहां की जनता की डिमांड्स को पूरा करवाएं । यही मेरी बात है और इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात को विराम देता हूँ । धन्यवाद ।

DR. THOL THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM): Madam Chairperson, Vanakkam. Thank you for allowing me to take part in the discussion on demands for grants pertaining to Railways. I wish to place before you some important general demands and some demands pertaining to my Chidambaram parliamentary constituency. Journalists around 3000 in number at the All India level were getting concessions on rail fare. Besides senior citizens over 60 years of age do availed such a concession of fare in Railways earlier. I urge upon the Hon Minister of Railways that such concessions should once again be restored for journalists and senior citizens. I demand for a dedicated freight corridor for the southern States of the country including Tamil Nadu. Hon MP from Puducherry has already raised this demand. I want to second this proposal. While booking tickets in airlines, there is a scheme of dynamic pricing with fluctuating prices. Prices get increased due to this dynamic pricing policy. Similar policy of dynamic pricing is also followed in railway booking which should be done away with. I urge that the fixed rate/price system which was followed earlier should be continued. This dynamic pricing scheme is in practice in trains like Rajdhani, Shatabdi and Duronto Express. Poor and marginalised sections of people are very much affected due to this dynamic pricing policy. I wish to place before you another important demand. It is relating to selling of railway assets especially to private parties by Railway authorities. The Railway Ministry does not seek the views of the State Government while selling the railway assets in a particular State. Land is provided to the railway projects by the State Government. If a situation arises for selling such railway land in a particular State, the approval of the State concerned should be sought or else such properties should be handed over to the States. If the State Government does not agree, the Union Government should provide a share of the money earned through selling of that particular railway asset to the State concerned. This is completely the property of the State Government. Tamil, living in Mumbai and other parts or States of the country, are in a position to travel to Tamil Nadu frequently. They demand extension of two trains. The trains that depart from Mumbai and reach Chennai do not go to the

southernmost districts of Tamil Nadu. Therefore, I urge that Mumbai-Chennai Express No 22159, should be extended up to Tirunelveli. In the same way, Train No 22113 Mumbai ?Kochuveli train should be extended up to Kanniyakumari and Nagercoil. Similarly, Parangipettai town in my Chidambaram constituency is a coastal harbour and old town. I want stoppages of Train Nos. 20605/20606, 17407/17408, 16179/16180, and 16779/16780 at Parangipettai railway station. The platform in Parangipettai should be extended in order to cater to the needs of passengers to board and de-board trains with 23 Coaches besides upgrading that railway station. Thanjavur-Thiruchendur Express train should have a stoppage in Budalur.

I thank you for this opportunity. Vanakkam.

***m114 श्रीमती हरसिमरत कौर बादल (भटिण्डा) :** मैडम, इसमें कोई शक नहीं है कि रेलवे हमारे देश की ट्रांसपोर्ट की रीढ़ की हड्डी है और खास तौर से गरीबों और मिडल क्लास के लिए है। मैं अपने राज्य और अपने क्षेत्र के बारे में ज़रूर बात करना चाहूंगी।

Madam Chairperson, Bathinda is the heart and soul and an unannounced capital of Malwa region. All railway stations in this area including Bathinda must be upgraded. AC halls and advanced security systems should be installed at these stations. New tracks should be laid. Parking should be extended. Disabled-friendly ramps should be constructed. Bathinda is the oldest and largest junction of this area.

Madam, a Central University is there in Bathinda. An AIIMS hospital is also there in Bathinda. Refinery has been set up. Several plants are here. A lot of traffic is seen here. I urge upon the hon. Railway Minister to connect Bathinda with Delhi via a Vande Bharat train.

Also, Madam, Bathinda district includes Damdama Sahib. Takht Talwandi Sahib is here. It is one of the five respected Takhts of Sikh community. But Talwandi Sabo has not been linked via Railways with other Takhts, although Rama Mandi is only ten kilometers away. A small railway link will connect this Takht Sahib and bring it on the railway map.

Madam, the Central Govt. is taking many steps to promote tourism. But, Punjab should also gain out of this.

Madam, Takht Damdama Sahib of Sikhs should be linked via rail route to Shri Nanded Sahib and Patna Sahib. It will promote religious and spiritual tourism. The area will also develop.

Madam, Punjab should be linked via rail route to Nanak Mata Sahib in Uttarakhand. Our first Sikh Guruji and Sixth Sikh Guruji had visited this area. Lakhs of Sikh devotees visit this holy place.

For the last ten years, I have been raising an issue pertaining to Mansa city. The loading and unloading of fertilizers, grains, cement etc. takes place at railway siding in the town. The population of Mansa town is 75 thousand. The entire town comes to a standstill due to these activities. Trucks galore. We have demanded that this railway siding should be shifted to Narinderpura or Datewal where open spaces are there.

Madam, Punjab is the granary of India. Our godowns are already filled with foodgrains. There is lack of railway rakes in Punjab. That is why foodgrains are not being transported. The traders and farmers

are suffering. When the grain rots in godown, it is the cumulative loss of our country. Railway rakes must be provided to Punjab soon. Only 30 per cent foodgrains of last season have been transported uptill now.

At Fatehgarh Sahib, a historic *Jor Mela* (fair) is organized. A railway overbridge is needed here. It will avoid traffic congestion and put a stop to accidents. Mandi Gobindgarh is the largest iron market in Punjab. Here, too, there is acute traffic congestion and a railway overbridge here too is the need of the hour.

Pathrala village falls in my constituency Bathinda. A railway line has divided the area in two halves. A railway underpass or overbridge is needed here too. At Chukeria manned gate, a railway underpass or overbridge is needed. Schools, colleges and hospitals are nearby and there is lot of chaos and congestion.

A railway underpass/overbridge is needed at Balwana too. An underpass at Mansa has no shed over it. During rainy season, it gets flooded. Provision should be made for draining out this water and providing a shed over underpass here. At Bareta Mandi, a foot over-bridge is needed. I urge upon the hon. Minister Sir to consider these demands positively.

मैडम, कई ट्रेन्स जो 1956 से चल रही थीं और कोरोना के टाइम में बन्द कर दी गईं ।

Some trains were stopped during the time of Corona pandemic. One such train was Ferozepur-Mumbai Janata Express. It linked Punjab to six States. Such trains must be re-started. The Ferozepur-Jind Express should be given a halt at Sadda Singh village at Mansa. Chhindwara Express and Jammu-Tawi Express are there. These trains should be given a halt at Ghumiara Mandi. It is a historic place. It has a market of wheat and cotton etc. A historic Gurdwara is also here. A halt of these trains is needed here.

At Sangat railway station, Rishikesh-Barmer Express and Jodhpur-Bathinda Express should be given a halt. Rama Mandi is nearest to Takht Talwandi Sahib. Trains that earlier plied on this route had been stopped. They should be restarted. Ajmer-Jaipur-Amritsar Express should be given a halt here. Gorakhdham Express stopped here earlier. This halt should be provided again here. Tirupur-Sundari Express should also be given a halt at Rama Mandi.

Ahmedabad-Mata Vaishno Devi-Katra Express should also be given a halt at Rama Mandi so that devotees could go to Vaishno Devi Shrine and pay their obeisance. Rameshwar-Humsafar Express should also be given a halt at Rama Mandi and Bathinda-Delhi Superfast train should be given a halt at Maur Mandi. Delhi-Ganganagar and Ganganagar-Delhi train should be given a halt at Bareta.

Madam, Sardulgarh Mandi is at Punjab-Haryana border. Sirsa is 30 kms. away and Mansa is 40 kms. away. It should be brought on the rail map and rail link should be provided here. In Bathinda city a sewerage pipeline was constructed at a cost of crores of rupees. It is non-functional for last several years. It overflows in residential areas during rainy season.

Something should be done to rectify this sewerage pipeline issue so that relief could be granted to nearby residential areas during rainy season. These are my demands.

Thank you.

***m115 श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) :** सभापति महोदया, सदन में आज रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों पर चर्चा हो रही है। सदन के विद्वान साथियों ने अपनी बातें रखी हैं।

सभापति महोदया, जब हम मंत्री जी से पूछते हैं कि कोरोना से पहले बुजुर्गों को रेल किराए में जो रियायत दी जाती थी, उसे आपने बंद कर दिया, इसका आप क्या करेंगे? लेकिन, उनके यहां से कोई जवाब नहीं आता है। हम पूछते हैं कि जिन स्टेशनों पर ट्रेनों का ठहराव स्वीकृत था, उसे कोरोना में बंद कर दिया, उसका क्या होगा? लेकिन, उनके यहां से कोई जवाब नहीं आता। हम मंत्री जी से पूछते हैं कि जिन स्थानों के लिए नई रेलवे लाइन के सर्वे की स्वीकृति हुई, वहां क्या हुआ? कई जगहों के हवाला देकर यह कह दिया जाता है कि परियोजना गैर-अर्थक्षम है। उससे फायदा नहीं है। इसलिए, उसे हम आगे नहीं बढ़ा सकते हैं। इन तमाम बातों से लगता है कि रेलवे को सेवा का जरिया खत्म करने के लिए आप लोगों ने ठान लिया है। रेल का मतलब ही सेवा है। इसलिए, सेवा के अंदर तो देश का पैसा लगेगा ही। अगर मंत्री जी इस पर विशेष रूप से ध्यान दें तो आपकी एनडीए सरकार का अच्छा संदेश जाएगा।

महोदया, अभी भारी-भरकम बजट रेलवे को मिला है। यह ढाई लाख करोड़ रुपये से अधिक है। रेल मंत्री जी ने कहा कि हर वर्ग को राहत दी गई है। मंत्री जी ने 200 वंदे भारत ट्रेन और 100 अमृत भारत ट्रेन चलाने की बात कही। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि आज आप अमृत भारत और वंदे भारत ट्रेनों की बात करते हैं, लेकिन मेरे नागौर से दिल्ली तक नियमित ट्रेन सेवा ही नहीं है। वहां यात्री बहुत हैं। अगर एक की जगह दो ट्रेन्स भी बीकानेर से नागौर होते हुए दिल्ली तक चलाए तो भी रेलवे को अच्छा राजस्व प्राप्त होगा।

महोदया, हमारे मंत्री जी मारवाड़-जोधपुर क्षेत्र से ही आते हैं। आप नागौर का थोड़ा सा विशेष ध्यान रखें, क्योंकि नागौर से ही राजस्थान की सारी राजनीतिक उठा-पटक होती है।

महोदया, हादसों को शून्य करने के वादे में रेलवे विफल रहा है। इतने बजट आवंटन के बाद भी रेल हादसे थमने का नाम नहीं ले रहा है। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि आखिरकार हादसों को शून्य करने के लिए रेलवे का वादा कहां हैं? मार्च 2022 में सिकंदराबाद के पास कवच के ट्रायल में खुद मंत्री जी शरीक हुए। उस वक्त यह दावा किया गया कि कवच भारतीय रेलवे में हादसों को रोकने की सस्ती और बेहतर तकनीक है। लेकिन, अभी तक सभी जगह कवच क्यों नहीं लगे हैं? यह भी चिंता की बात है।

महोदया, स्टेशनों पर भीड़ प्रबंधन में रेलवे की विफलता हुई है। अभी 12 मार्च को रेल मंत्री जी ने मेरे एक सवाल के जवाब में कहा कि महाकुंभ के दौरान 13 जनवरी, 2025 से 28 जनवरी, 2025 तक 4.24 करोड़ यात्रियों के लिए आवागमन हेतु 17300 से अधिक गाड़ियाँ परिचालित की गईं। मैं आपसे पूछना चाहता हूं, क्योंकि बीकानेर से नागौर होते हुए और जोधपुर से मेड़ता होते हुए प्रयागराज तक के रूट की तरफ आपने ध्यान ही नहीं दिया।

उल्टा इस मार्ग पर चलने वाली हावड़ा एक्सप्रेस को कई बार रद्द कर दिया गया। मारवाड़ में लोगों को भारी तकलीफ उठानी पड़ी, जहां से आप आते हैं। दिल्ली स्टेशन पर हादसा हुआ। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इस भगदड़ को दुर्घटना का रूप आप न दें। यह गैर-इरादतन सदोष हत्या मानी जानी चाहिए। दिल्ली स्टेशन पर हुए हादसे में रेलवे प्रशासन ने सार्वजनिक दायित्व के प्रति घोर लापरवाही दिखाई, इसलिए उन सभी लोगों के खिलाफ हत्या का मुकदमा दर्ज होना चाहिए जो इस हादसे को रोक सकते थे। यह बात मैं इसलिए कह रहा हूं कि भीड़ का दबाव कम करने के लिए चार अतिरिक्त ट्रेनों की व्यवस्था हादसे के बाद की गई। अगर वह पहले ही कर देते तो दिल्ली रेलवे स्टेशन पर इस तरह का हादसा नहीं होता और दर्जनों लोगों को मौत के मुंह के अंदर नहीं जाना पड़ता।

ऐसे हादसे पहले भी हो चुके हैं। वर्ष 2013 में प्रयागराज स्टेशन पर ऐसा हादसा हुआ, वर्ष 2017 में मुंबई के एक स्टेशन पर हुई भगदड़ में 22 लोगों की मृत्यु हुई और विगत वर्ष बांद्रा टर्मिनल स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन सिस्टम लगाने की बात रेलवे ने की और दावा किया गया कि सेंसर आधारित इस सिस्टम से यह पता चल जाएगा कि स्टेशन पर कब और

कहां भीड़ को नियंत्रित करना है । लेकिन, नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर हुई भगदड़ ने यह स्पष्ट कर दिया कि बड़े स्टेशन ऐसे सिस्टम से लैस नहीं किए गए और इससे भी ज्यादा दुःख होता है कि एआई आधारित तकनीक से बड़े कार्यों का दावा करने वाले तंत्र में रेल के साथ आईटी मंत्रालय का भी जिम्मा आपके पास है, दोनों मंत्रालय आपके पास हैं, दोनों महकमों की इसके अंदर नाकामी रही । मेरी मांग है कि बड़े स्टेशनों पर भीड़ का प्रबंधन और नियंत्रण करने के लिए ठोस और कारगर उपाय किए जाएं, ताकि ऐसे हादसों की पुनरावृत्ति न हो ।

रेलवे स्टेशनों का कायाकल्प आप कर रहे हैं । मैं रेल मंत्री जी का ध्यान मेरे नागौर जिला मुख्यालय के रेलवे स्टेशन पर अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत हो रहे कार्य की तरफ दिलाना चाहूंगा । मंत्री जी रेलवे के जिम्मेदार अधिकारियों की अनदेखी व उदासीन रवैये के कारण नागौर के लोग पिछले दो सालों से परेशान हैं । अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत जिला मुख्यालय के रेलवे स्टेशन का कायाकल्प करने की बजाए ठेकेदारों ने कबाड़ा कर दिया । रेलवे के जोधपुर डीआरएम ने नागौर का दौरा तो किया, लेकिन उसका असर बिल्कुल नहीं दिखा । स्टेशन के माल गोदाम की पट्टियों की छत हटाए बिना उसके ऊपर आसीसी की छत बनाने से खराब हुई पट्टियों की छत व दीवार के साथ रेलवे स्टेशन के मुख्य द्वार के आगे बन रहे पोर्च में बरती गई अनियमितता को समाचार पत्रों ने भी उजागर किया । मेरी मांग है कि केन्द्र की एजेंसी इस मामले की जांच करे ।

नागौर जिले के मेड़ता रोड से नागौर होते हुए बीकानेर तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण का कार्य स्वीकृत किया जाए ।

दिनांक 19 जुलाई, 2024 को मंडल कार्यालय, जोधपुर द्वारा नागौर संसदीय क्षेत्र के लाडनूं, मकराना, कुचामन सिटी, नावां सिटी, मारवाड़ मुंडवा तथा छोटी खाटू को अमृत भारत स्टेशन योजना में चयनित करने का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को भेजा गया । मेरी मांग है कि इन स्टेशनों में बड़ी खाटू को भी सम्मिलित करके जल्द से जल्द अमृत भारत स्टेशन योजना के अंदर इसको लिया जाए ।

मेरी मांग है कि ट्रेन संख्या 22463, 22464 बीकानेर-नागौर, दिल्ली सराय रोहिल्ला का संचालन नियमित करते हुए इसका नाम लोक देवता गौरक्षक वीर तेजाजी के नाम से रखा जाए ।

दूसरा, ट्रेन संख्या 12195, 12196 अजमेर-आगरा फोर्ट इंटरसिटी जो भरतपुर से होकर गुजरती है, इसका नाम अजेय योद्धा महाराज सूरजमल जी के नाम पर रखा जाए ।

मंत्री जी, आप इन सब बातों को अवश्य गम्भीरता से लें । धन्यवाद ।

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): Hon. Chairperson Madam, thank you very much for giving me this opportunity to present my views on the Demand for Grants under the control of the Ministry of Railways for 2025-26.

Our hon. Railway Minister, as his namesake in Hindu mythology, is handsome and dynamic, and has infused new health into the Indian Railways. I am sincerely grateful to him for granting two Vande Bharat trains to Kerala and also sanctioning two Amrit Bharat stations and seven ROBs to my constituency, Kasaragod. I appreciate the hon. Minister once again.

In T.S. Eliot's poem "Skimbleshanks: The Railway Cat", Skimbleshanks is a cat who lives and works on a night mail train. It takes its job seriously and ensures smooth running of the train, showcasing the value everyday actions can have. Skimble ensures a comfortable journey for all the passengers. However, the Indian Railway moguls are not nimble Skimbleshanks, at least, as far as the development in Kerala is

concerned. Kerala has always been given scant regard in railway development and modernization. Kerala has a long wish list for railway expansion. Kerala's hopes for new trains and railway projects were once again unfulfilled as the details of this year's Railway Budget were released.

Madam, the State saw no new announcements for train services or major infrastructure development. I am sorry to say that the Budget failed to mention some of Kerala's long-awaited projects, such as the Sabari Project and the MEMU service.

Madam, despite its strategic coastal significance and high passenger demand, Kerala's railway network remains one of the most underdeveloped in India. The State's pleas for critical projects such as the Sabari rail link connecting pilgrimage centres and the MEMU services to reduce congestion have fallen on deaf ears. While other states celebrate new Vande Bharat trains and futuristic stations, Kerala's proposals gather dust in bureaucratic files. This neglect is not merely a result of administrative oversight; it reflects a systemic bias against a State that significantly contributes to India's tourism and remittance economy but struggles with outdated infrastructure.

The plight of Kasaragod, which is Kerala's northernmost district, epitomizes this injustice. For decades, the Kanhangad-Kaniyur Railway Line, a vital connection to Karnataka, has been stalled due to delayed 'No Objection Certificates' from the neighbouring State. This project, languishing in procedural limbo, could revolutionize cross-border connectivity and trade.

The Central Government must intervene to expedite approvals, recognizing that infrastructure projects in Kerala are not just regional necessities but national imperatives.

The underutilized land at Kumbala Station in Kasaragod presents a notable opportunity. A satellite terminal here could ease freight congestion and boost local commerce, aligning with the 'Gati Shakti' vision. Yet, such practical proposals remain ignored. Additionally, rerouting the Kerala Express via the Konkan Railway is crucial. With only a handful of trains connecting Malabar to Delhi, thousands of migrants, students, and tourists face undue hardship. A diverted route would enhance the access and integrate northern Kerala with India's growth narrative.

Kerala's railway stagnation is not merely an economic issue but also a matter of federal deficit. The State's taxpayers and migrant labourers, who rely heavily on trains, deserve equitable investment. Indian Railways, however, seem to prioritize glamorous projects over grassroots needs. For Kerala, development is not about charity but justice. It is a recognition of its contributions and challenges.

As Eliot's feline hero ensures that no detail is overlooked, India must adopt Skimbleshanks' ethos to heal Kerala's railway wounds. The exclusion of stations like Kanhangad and Nileschwaram from the Amrit Bharat Station list is perplexing. These hubs, which serve as gateways to Kerala's cultural landmarks and emerging industrial clusters, deserve modernization. Improving them would enhance the passenger experience and stimulate tourism, yet their potential remains untapped.

The annual revenue from Kasaragod station alone is Rs. 47 crore. Unfortunately, the train services from Kasaragod to Kannur and Mangalore stations are very limited. Many passengers from Kasaragod

travel to Kozhikode in the morning trains. But due to the long gaps between services, their return journey in the evening is very difficult.

Two trains can be extended to Kasaragod at convenient timing. One is Shoranur-Kannur Special Express-06031 up to Mangalore and the other is Coimbatore -Kannur Express 16608 up to Kasargod and halt there.

When we demand important things like allowing more trains and restoring discontinued stoppages to solve the train travel woes experienced during evenings and nights in the district, the Railway is denying it stating that it is not feasible. Stoppage should not be denied at stations in Kasaragod district based on revenue. Since Mangalore is the central destination station, it is natural that the revenue will also decrease as the distance travelled on this down route decreases after Kannur.

More trains should be introduced between Kannur and Mangalore. The timings of some trains should also be rearranged keeping in mind the convenience of passengers.

I also request the hon. Minister for extension of Ernakulam-Kannur Executive Express to Kasaragod district. The railway land is available at Nileshtar and Kumbala for upgrading them as halting stations, if Mangalore station faces space problem.

There are no regular trains from Mangalore to the south after 6.10 p.m. and from Kozhikode/ Kannur to Kasaragod/ Mangalore stations after 5.15 p.m. The problem of no train at peak time between populous cities can be solved by introducing MEMU trains between Mangalore and Kannur.

I would also request the hon. Railway Minister to run Antyodaya Express every day. Trains such as 16607/08 Kannur-Alappuzha Executive Express should be extended to Coimbatore-Kannur and Kannur-Ernakulam intercity should be extended to Mangalore/ Manjeswaram/ Kasaragod.

Work on ROBs has not yet touched the ground to address the level crossing issues. Around 10 ROB projects in Kasaragod are still stuck in the loop of technology. The foundation stone laying ceremony was conducted by the hon. Prime Minister but implementation of the ROB projects is yet to be finished. I would request the hon. Minister to finish these projects as early as far as possible.

The number of general compartments in all trains is very low as against the number of passengers. There should be a system to increase the number of general compartments as per the need of the hour.

Parking facilities should be provided at all stations for the persons with disabilities. The railway stations should also be made disabled-friendly.

I would request the hon. Minister to avoid delaying 16650 Parasuram Express from Kozhikode. The train is delayed by one hour in the evening. It departs at 1700 hours instead of 1625 hours. Egmore Express, which earlier operated during Parasuram Express' time, is now operating two hour earlier.

I would also urge upon the Government to allocate one Namo Bharat train to run between Mangalore to Kozhikode, one Vande Bharat train to run between Coimbatore and Mangalore, and two Vande Bharat

sleeper trains between Trivandrum and Mangalore and vice versa.(Interruptions)

I humbly request that the demands raised should be given due importance, and some solution should be found for restoring free travel for senior citizens. Thank you

श्री संतोष पांडेय (राजनंदगाँव) : सभापति महोदया, आपने मुझे वर्ष 2025-26 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर हो रही चर्चा में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ। देश के यशस्वी प्रधानमंत्री सम्माननीय नरेंद्र मोदी जी, सम्माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी और आदरणीय बिट्टू जी ने जो ऐतिहासिक काम किया है, उसकी जितनी बड़ाई की जाए, वह कम है। पानी, दूध से लेकर पेट्रोल तक; अनाज, खनिज से लेकर फल तक; ऑक्सीजन, वैक्सीन से लेकर संगीन तक और कोरोना काल से लेकर कुंभ तक बिना रुके, बिना थके और बिना भेदभाव के हमारी रेल हमें गंतव्य तक पहुंचाती है। रेल हमारी जीवन रेखा है।

जहां गति है, वहीं प्रगति है। इस प्रकार से रेलवे का जो उद्देश्य है - प्रभावशाली, सस्ता, ग्राहक केन्द्रित, पर्यवारण अनुकूल, एकीकृत परिवहन सुविधा उपलब्ध कराना है। राज्यों में समुदायों, बंदरगाहों, औद्योगिक, वाणिज्य पर्यटन केन्द्रों एवं पूरे देश के तीर्थ स्थानों को एक-दूसरे से जोड़ते हुए समग्र विकास का वाहक बना है।

महोदया, भारतीय रेलवे ने आधुनिक सुविधाओं से लैस वंदे भारत ट्रेन लॉन्च की है। देश के बड़े से बड़े तथा छोटे से छोटे शहरों के यात्रियों का ख्याल रखते हुए हाई स्पीड ट्रेनों की संख्या में तेजी से इजाफा किया गया है। अब तक देशव्यापी विभिन्न रूट्स पर चलने वाली करीब 66 जोड़ी से ज्यादा वंदे भारत ट्रेन्स बेड़े में शामिल हो चुकी हैं। ये ट्रेन्स राजधानी और शताब्दी ट्रेन्स की स्पीड में टक्कर दे रही हैं। लगजरी सुविधाओं से लैस गाड़ियां यात्रियों को खूब भा रही हैं। समय बहुत कीमती है। इस भावना का ध्यान रखते हुए यात्रा में लगने वाले समय में वंदे भारत ट्रेन के आने से सब प्रकार की सुविधा मिली है।

महोदया, मैं बताना चाहूंगा कि वित्तीय वर्ष 2009-10 में रेल की नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए औसत वार्षिक बजट आवंटन 11,257 करोड़ रुपये किए गए थे, जबकि वर्ष 2024-25 में 68,634 करोड़ रुपये किए गए हैं, जो कि छः गुना अधिक है। वर्ष 2009-10 में कुल 7,599 किलोमीटर लंबाई की नई लाइन गेज परिवर्तन और दोहरीकरण के कार्य किए जा रहे थे। पहले 4.2 किलोमीटर प्रतिदिन के कार्य के हिसाब से था, जो कि पिछले 10 वर्षों यानी वर्ष 2014 से 2024 के दौरान 31,180 किलोमीटर की कुल लंबाई एवं 8.54 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से कार्य किए जा रहे हैं, जो कि दुगुने से भी अधिक है।

महोदया, मैं छत्तीसगढ़ राज्य से आता हूँ। छत्तीसगढ़ राज्य का ज्यादातर हिस्सा दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे जोन के अंतर्गत आता है। राज्य का दक्षिणी हिस्सा बस्तर क्षेत्र ईस्ट कोस्ट रेलवे जोन के अंतर्गत आता है, जिस हेतु वर्तमान रेल बजट में 6,925 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी द्वारा फरवरी, 2025 में छत्तीसगढ़ राज्य के लिए 41,000 करोड़ रुपये से अधिक की रेलवे की लगभग 2,000 बुनियादी ढांचा परियोजनाओं का शिलान्यास और उद्घाटन किया गया है। उसमें छत्तीसगढ़ को लगभग 2,700 करोड़ रुपये की लागत से अमृत भारत स्टेशन का शिलान्यास किया गया था। उसमें ओवरब्रिज और अंडरब्रिज के शिलान्यास के कार्य भी शामिल थे। अमृत भारत स्टेशन योजना में छत्तीसगढ़ में मेरे संसदीय क्षेत्र के राजनांदगांव एवं डोंगरगढ़ सहित, कोरबा, रायगढ़, सरोना, भाटापारा, भिलाई नगर, हथबंद, बिल्हा, बैकुंठपुर, अंबिकापुर, उसलापुर, पेंड्री, जांजगीर, नैला, चांपा, बाराद्वार, भिलाई स्टेशन सहित कुल 21 स्टेशंस शामिल हैं, जिनका एयरपोर्ट की तर्ज पर कायाकल्प का कार्य प्रगति पर है। कुल स्थानों पर 50 प्रतिशत से भी अधिक काम पूर्ण हो चुके हैं।

महोदया, राज्य की पांच प्रमुख रेल परियोजनाएं - धर्मजयगढ़, पथलगांव, लोहरदगा है। नई रेल लाइन परियोजना ? अंबिकापुर और बरवाडीह है। नई लाइन परियोजना ? खरसिया, नया रायपुर और परमलकसा है। नई

रेल लाइन परियोजना ? डोंगरगढ़ और कटघोरा है, जो मेरे संसदीय क्षेत्र डोंगरगढ़ से कटघोरा तक नई रेल लाइन तथा रावघाट-जगदलपुर तक नई रेल लाइन परियोजना की जल्द शुरुआत करने के लिए सारे कदम उठाए जा चुके हैं ।

महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के नागपुर मंडल के अधीन आता है, जिसमें बोरतलाव से लेकर परमलकसा तक का क्षेत्र राजनांदगांव संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत पड़ता है, जिसमें दो प्रमुख स्टेशंस डोंगरगढ़ व राजनांदगांव शामिल हैं । दोनों ही स्टेशनों के अमृत स्टेशन योजना में शामिल करने के लिए मैं माननीय अश्विनी वैष्णव जी को हृदय से बधाई देता हूं व अभिनंदन करता हूं । डोंगरगढ़ हेतु 13 करोड़ रुपये व राजनांदगांव हेतु 14 करोड़ रुपये से विकास के कार्य हो रहे हैं । वहां 70 प्रतिशत कार्य पूर्ण हो चुके हैं । मेरे संसदीय क्षेत्र में पांच फुट ओवरब्रिज हैं, जिसमें वांकल, परमलकसा, जगतनहार, बोरतलाव और नांदगांव में निर्माण किया जा चुका है ।

महोदया, मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि मेरा राजनांदगांव संसदीय क्षेत्र है, उसके लिए मेरी कुछ मांगें हैं । मैं आपके माध्यम से उस ओर आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहूंगा । आदरणीय अश्विनी वैष्णव जी इस सदन में उपस्थित हैं । वह सुबह से सभी की बातें सुन रहे हैं । मैं अपने क्षेत्र की भी कुछ बातें रखना चाहता हूं, जो नई रेल लाइन डोंगरगढ़-कटघोरा मार्ग के संबंध में है । दक्षिण पूर्व मध्य रेल मार्ग पर स्थित मेरे राजनांदगांव में वर्ष 2018 से स्वीकृति प्राप्त है, किंतु कार्य अप्रारंभ है । रेल मार्ग डोंगरगढ़ से कवर्धा से मुंगेली होते हुए कटघोरा बनाई जाएगी, जो मुबंई-हावडा मुख्य रेल मार्ग हेतु अत्यंत उपयोगी है । पीपीपी मॉडल से तैयार होने वाले उक्त रेल मार्ग के निर्माण हेतु रेल मंत्रालय व छत्तीसगढ़ रेल कॉरपोरेशन लिमिटेड के साझा सहयोग से रेल लाईन का निर्माण किया जाएगा, जिसमें महाजेनको की 26 प्रतिशत की साझेदारी व एसीबी इंडिया लिमिटेड की 26 प्रतिशत की साझेदारी रहेगी । ? (व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात को समाप्त करूंगा । पूर्ववर्ती कांग्रेस सरकार ने इस मार्ग को उलटने-पलटने की कोशिश की, लेकिन सेंट्रल गवर्नमेंट ने अस्वीकर कर दिया । मैं अवगत कराना चाहूंगा कि भू-अर्जन का कार्य आरंभ करने हेतु पुनरीक्षित लागत 6,947 करोड़ रुपये सहित व छत्तीसगढ़ शासन के अनुमोदन उपरांत दक्षिण पूर्व मध्य रेल द्वारा रेलवे बोर्ड दिल्ली को अनुमोदन हेतु प्रेषित कर दिया गया है । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप अपनी बात कन्क्लूड कीजिए ।

श्री संतोष पांडेय: मैं अपनी बात अभी कन्क्लूड कर रहा हूं ।

इस प्रकार से छत्तीसगढ़ की सरकार में माननीय विष्णु देव सहाय जी ने बजट में उक्त रेल मार्ग के निर्माण हेतु 300 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा है । छत्तीसगढ़ रेल कारपोरेशन लिमिटेड से प्राप्त जानकारी अनुसार एसीबी इंडिया लिमिटेड की 26 प्रतिशत की साझेदारी देने में अपनी असमर्थता अभिव्यक्त की है । छत्तीसगढ़ राज्य में एसईसीएल द्वारा कोयले का दोहन व खनन कार्य किया जा रहा है । एसईसीएल को इक्विटी निवेश हेतु निर्देशित किया जा सकता है । ? (व्यवधान) मैं अपनी बात को केवल 30 सेकण्ड में कन्क्लूड कर रहा हूं । उसी प्रकार से महाजेनको ने भी अपनी असमर्थता अभिव्यक्त की है । महाजेनको को छत्तीसगढ़ राज्य में GP-II टाइप कोल ब्लॉक आबंटित है । उन्हें भी इक्विटी निवेश हेतु निर्देशित किया जा सकता है ।

मेरा इतना आग्रह है कि एसईसीएल और महाजेनको को उनकी साझेदारी निवेश करने हेतु निर्देशित कर नए रेल लाईन के निर्माण हेतु कार्य को गति प्रदान करें । जबलपुर से बिलासपुर तक वंदे भारत की प्रतीक्षा है । ? (व्यवधान)

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Thank you, Madam Chairperson.

The Indian Railways is the largest rail network in the world and the hon. Minister can be proud to head this railway network. But then, as pointed out earlier, the allocation for Railways this year from the last Budget has come down. In the last Budget, it was Rs. 2.62 lakh crore, but now it is Rs. 7 lakh less. It is only Rs. 2.55 lakh crore.

Railways is a commercial undertaking of the Central Government, and expenditure of the Railways is met through internal revenue, budgetary support, extra-budgetary resources, borrowings, and institutional financing in private-public partnership investment. The working expenditure like salaries, pension and maintenance of assets is met through internal resources. Hardly anything is left for capital expenditure like construction of lines, track renewals and wagon procurement. It has to be supported by grant from the Government of India and also from extra-budgetary resources. So, a cut like this is most unfortunate. But I hope, the hon. Minister, under his able leadership, will be able to manage and further develop the Railways.

The operating ratio of the Railways is not favourable and because of that also there is nothing much left for capital expenditure. The share of Railways in freight traffic has come down. It has come down to 26 per cent from 36 per cent in 2007-2008.

There is a National Rail Plan for augmenting the freight income, and there are several schemes also for private investment. All this is very good and I hope that the railways will be further developed by the hon. Minister.

I would like to point out certain issues related to my Constituency. The Kottayam railway station was declared as coaching terminal in 2011. But all the other stations which were declared as coaching terminals were sanctioned and the work is going on. Some of them have been completed except for Kottayam. When I pointed out to the hon. Minister through a letter, he gave me a reply saying that Kottayam is only a crossing station. Sir, Kottayam is the central part of Kerala and this station serves Idukki district also. The people travel from Idukki district because Idukki is not touched by the railways. Also, people from Pathanamthitta district and Alleppey district come to Kottayam to catch trains. Six renovated state-of-the-art platforms were inaugurated in 2022 but no further progress is there. No train starts from Kottayam and no train terminates at Kottayam.

I had requested that several trains terminate at Ernakulam and lie idle there. Those trains can be extended to Kottayam to generate more income for the railways. Also, it will be of great help to passengers. The same benefits, terminal extension, and new trains are being given to the nearby States. Fully loaded trains from Kanyakumari and Tirunelveli reach Kottayam. From Kottayam, 50 plus passengers are on the waiting list every day. A lot can be done for Kottayam. I request that new trains and new extensions be given for Kottayam railway station.

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

Trains commuting within a range of 2000 kilometres, as I had spoken to the hon. Minister earlier, can be extended to Kottayam under the Platform Turnaround Scheme. Within 2000 kilometres, only secondary maintenance like water and cleaning is required. That can be easily done at Kottayam. However, I request that Kottayam should be developed as a terminal station. For that, I understand that pit lines have to be constructed. So, construction of pit line is a must for trains to operate and start from there.

As of now, my request is only regarding extension of trains. Kindly extend at least one train, i.e. Ernakulam-Bangalore Express, to Kottayam. The primary maintenance which is done at Ernakulam can be done at Bangalore Baiyappanahalli Terminal or a new pit line has to be constructed. A pit line can be constructed very fast. A pit line was constructed at Bangalore for Vande Bharat Express in three weeks' time. In only three weeks' time, a new pit line was constructed.

HON. SPEAKER: Please conclude.

ADV. FRANCIS GEORGE: This can be done at Kottayam also. There is ample land. It can be made at Kottayam to operate trains from Kottayam.

So, my request to the hon. Minister is that a new electric pit line may be made at old tunnel line, which has been abandoned, just near the Kottayam station. At the nearby Chingavanam station, there is ample space there. Kindly consider constructing a pit line and making Kottayam a terminal station. At present, I would request you for the extension of Ernakulam-Bangalore Express to Kottayam. Please introduce Vande Bharat AC sleeper trains from Kottayam to Bangalore and develop Kottayam railway station under the Amrit Bharat Station Scheme.

माननीय अध्यक्ष : मैं आज देख रहा हूँ कि जो माननीय सदस्य सदन में देर रात तक बैठेगा, उनको अगली बार बोलने का पर्याप्त मौका दिया जाएगा और जो माननीय सदस्य नहीं बैठते हैं, उनको मौका नहीं दिया जाएगा ।

***m120 श्री हनुमान बेनीवाल:** सर, कुछ माननीय सदस्य बोलकर चले गए हैं ।

माननीय अध्यक्ष : जो माननीय सदस्य बोलकर चले गए हैं, उनको बोलने का मौका नहीं मिलेगा ।

***m122 श्री सुखदेव भगत (लोहरदगा) :** अध्यक्ष महोदय, मैं आज रेलवे की अनुदान मांगों पर सरकार का ध्यान उन कमियों, उन त्रुटियों की ओर आकृष्ट कराते हुए अपेक्षा करता हूँ कि संवेदनशीलता के साथ उन कमियों को सरकार दूर करे ।

महोदय, सरकार रेल में फेल है और नरेंद्र मोदी जी की सरकार में यात्रीगण की स्थिति ?नरेंद्र? होती जा रही है । मैं इसलिए ?नरेंद्र? बोल रहा हूँ कि जो यात्री रेल का सफर कर रहे हैं, वे नर छोड़कर परलोक में इंद्र जी के पास चले जा रहे हैं । यह स्थिति हो गई है । ? (व्यवधान) मैं इसलिए इस बात को कह रहा हूँ, क्योंकि यह कहीं से भी असंवैधानिक नहीं है ।

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट, माननीय सदस्यगण, हम रेल की अनुदान की मांगों पर डिबेट कर रहे हैं। रेल में जो कमी है, उसकी आलोचना भी करें, सकारात्मक आलोचना भी करनी चाहिए । रेल में सुधार की जो गुंजाइश है, उसके लिए भी बोलना चाहिए, लेकिन विषय को बोलते समय इन मुद्दों पर ही बोलने का प्रयास करें । s

***m124 श्री सुखदेव भगत :** अध्यक्ष महोदय, मैंने इसलिए इस बात को कहा, क्योंकि विगत 10 सालों में 638 भयानक रेल दुर्घटनाएं हुई हैं । ये दुर्घटनाएं मानवीय भूल के कारण हुईं । कर्मचारियों पर अधिक काम का बोझ व अपर्याप्त सपोर्ट सिस्टम रहा । मैंने इसलिए इस बात को कहा, क्योंकि जब प्रधान मंत्री जी ने मई, 2014 में शपथ ग्रहण की ? (व्यवधान) मैं उस पर आ रहा हूँ ।

अध्यक्ष महोदय, गोरखधाम एक्सप्रेस का रेल हादसा वहीं से इस सरकार में शुरू हुआ । मैं गिनती नहीं कर रहा हूँ । बड़ी शैरो-शायरी सत्तापक्ष के लोग कर रहे थे, अतः मैं भी यह अवश्य कहना चाहूंगा कि-

हजारों ख्वाहिशें लिए दिल में निकले थे अपनी-अपनी मंजिल की ओर ।

क्या पता था कि कभी मंजिल पर पहुंच ही न पाएंगे॥

अध्यक्ष महोदय, ये हालात हैं । इसीलिए मैं इस बात को कह रहा हूं । सरकार की असंवेदनशीलता की बात मैंने कही थी । 2.65 लाख पद आज भी रिक्त हैं । क्लास-श्री व फोर्थ के 72 हजार पद समाप्त कर दिए गए हैं । वर्कफोर्स में भारी कमी है । रेलवे रोजगार का एक बहुत बड़ा स्कोप है, लेकिन हम रोजगार के अवसर सीमित करते जा रहे हैं ।

अध्यक्ष महोदय, मैं कैपेक्स की बात करना चाहूंगा । कैपेक्स फॉर रेलवे 2.52 लाख फाइनेंशियल बिल इन्होंने किया है । कैपिटल एक्सपेंडिचर में कोई परिवर्तन नहीं है । सरकार की जो महत्वाकांक्षी परियोजनाएं-विस्तारीकरण, मॉर्डनाइजेशन, सुरक्षा के उपाय आदि कैसे होंगे? मैं एक बात पिक बुक के बारे में जरूर इंगित करना चाहूंगा । पिक बुक के रिलीज होने में विलंब हुआ । इस सरकार ने विलंब क्यों किया? हमारी प्लानिंग क्या होगी, किसको हम प्रायोरिटी देंगे, इसमें विलंब हुआ । साथ ही साथ मैं एक बात जरूर कहना चाहूंगा, क्योंकि लगातार सबसे महत्वपूर्ण बात सरकार पर सुरक्षा को लेकर आ रही है। यात्रियों की सुविधा में कैसे हास हो रहा है, कटौती की जा रही है । 12 हजार 993.97 करोड़ रुपये वर्ष 2024-25 के बजट में थे, जो अब घटाकर 12 हजार 118.39 करोड़ रुपये कर दिए गए हैं ।

दूसरी बात, हम सरकार से लगातार बोलते हैं । बुलेट ट्रेन आपकी प्राथमिकता, प्रायोरिटी सेक्टर में है । वर्ष 2024-25 में 21 हजार करोड़ रुपये का आवंटन किया गया था । आज वर्ष 2025-26 में 19 हजार करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है । हमारे जो प्राथमिकता वाले क्षेत्र हैं, उनमें हमने धनराशि को घटा दिया है ।

मैं कैग की रिपोर्ट के बारे में यहां जरूर कहना चाहूंगा । कैग की रिपोर्ट में राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में क्या किया गया? किस पर खर्च किया गया- फुट मसाज, क्रॉकरी, फर्नीचर । हमारे जो प्रायोरिटी सेक्टर्स हैं, उन पर खर्च न करके किस पर खर्च हुआ, आप बेहतर समझ सकते हैं ।

20.00 hrs

अध्यक्ष महोदय, दूसरी बात यह है कि 13 दिनों में सात रेलवे हादसे हुए थे । यह मैंने इसलिए कहा है, क्योंकि यह बात सरकार को या मंत्रालय को न तो विचलित करती है और न ही उन्हें झकझोरती है । रिस्पॉन्सिबिलिटी कैसे फिक्स की जाएगी? मैं निजीकरण पर जरूर कहना चाहूंगा कि रेलवे का जिस प्रकार से निजीकरण किया जा रहा है, उस हिसाब से कल को तो टाइम स्लॉट भी नहीं दिया जाएगा, फिर हम आम यात्री कैसे कहीं पर जा पाएंगे?

अध्यक्ष महोदय, इन्होंने वर्ष 2024-25 में कवच के बारे में कहा था, लेकिन आज वह सिर्फ 3 परसेंट रेलवे को कवर कर रहा है ।

?कहाँ तो तय था चिरागाँ हर एक घर के लिए, कहाँ चिराग मयस्सर नहीं शहर के लिए ।?

अध्यक्ष महोदय, मैं एक मिनट अपने क्षेत्र के बारे में बोलना चाहूंगा । मैं लोहरदगा संसदीय क्षेत्र से आता हूँ । वहां के अल्बर्ट एक्का जी को परमवीर चक्र मिला था । उनका जिला गुमला है ।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपसे विनम्र निवेदन करता हूँ कि लोहरदगा, कोरबा, गुमला रेलवे लाइन की कनेक्टिविटी बढ़ाई जाए, क्योंकि गुमला आज भी रेल लाइन से अछूता है । वह हनुमान जी का जन्म स्थल है । वहां पर महादेव जी का टांगीनाथ धाम है । वहां पर धार्मिक स्थल हैं । इसलिए इसे प्रायोरिटी पर लिया जाए ।

हमारे माननीय रेल मंत्री जी शालीन हैं । वे सरलता के साथ सहृदयता दिखाएं और कम से कम हमारे यहां पर रेल कनेक्टिविटी को बढ़ाएं । यह क्षेत्र पांचवी अनुसूची में भी आता है । इसलिए हम आपसे सबका साथ, सबका विकास की अपेक्षा करते हैं ।

अंत में मैं यही कहना चाहूंगा कि जो विषय आपके संज्ञान में लाए गए हैं, उन पर जरूर ध्यान दीजिएगा और अंत में रांची में इटकी ट्यूबरक्लोसिस का सबसे बड़ा केन्द्र है, वहां पर रेलवे फाटक है । वहां पर फुट ओवर ब्रिज बनवाने की

कृपा की जाए तथा साथ ही साथ कोरोना काल में मेरे संसदीय क्षेत्र से आकाशी - नागजुआ के लिए जो ट्रेनें चलती थीं, जो बंद कर दी गई हैं, उन्हें पुनः चालू किया जाए।

इसके अलावा स्टूडेंट्स, सीनियर सिटीजन्स और प्लेयर्स को पहले की तरह सुविधा दी जाए। *m125 श्री अनन्त नायक (क्योंझर) : अध्यक्ष महोदय, रेल बजट वर्ष 2025-26 के बारे में मेरे विचार रखने के लिए आपने मुझे मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

अध्यक्ष महोदय, मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री जी को, जो अपने दूरदर्शी नेतृत्व के कारण से और अपने गतिशील रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी के अथक प्रयासों से भारतीय रेल को विश्व स्तरीय बनाने के लिए और अपने नागरिकों को रेलवे में विश्व स्तरीय सुविधाएं देने के लिए तथा सभी वर्गों के साथ-साथ रेलवे डिपार्टमेंट को पुनर्जीवित करने और नवीनीकृत करने के लिए उनको धन्यवाद देता हूँ।

इसके साथ ही साथ रेलवे में बुनियादी ढाँचे को बढ़ाने, रेल यात्रियों को सुविधा देने और उसको सुधारने के साथ-साथ देश की आर्थिक स्थिति को सुदृढ़ करने के लिए रेलवे कैसे काम कर पाएगा, उसके लिए बजट के माध्यम से जो प्रयास किए गए हैं, उन्हें मैं देख रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय, यहां पर सेफ्टी के बारे में ज्यादा डिस्कशन हो रहा है। यह सही बात है कि रेलवे में एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, लेकिन जब हम देखते हैं कि एनडीए सरकार से पहले कितने एक्सीडेंट्स होते थे और अभी माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में सरकार आने के बाद कितने एक्सीडेंट्स हुए हैं तो मैं बताना चाहता हूँ कि उस समय 4,495 एक्सीडेंट्स और ट्रेन डिरेलमेंट्स हुए थे और अभी की सरकार में 2,272 ट्रेन डिरेलमेंट्स और एक्सीडेंट्स हुए हैं। इसमें हमने कमी की है। इसके साथ-साथ एक्सीडेंट्स कैसे कम होंगे, उसके लिए हमारे रेल मंत्री जी रेलवे विभाग में नवीनीकरण कर रहे हैं। वे नई लाइनों का विद्युतीकरण कर रहे हैं। सभी ने यूपीए और एनडीए सरकार के बारे में जो कहा है, मैं वह नहीं कहना चाहता हूँ। रेल मंत्री जी के माध्यम से वहां पर 6,450 ट्रेक्स का नवीनीकरण और 8,550 टर्नआउट का नवीनीकरण हुआ है। ऐसे 2000 किलोमीटर ट्रेक्स बनाए गए हैं, जिन पर 130 किलोमीटर प्रति घंटे ट्रेन्स चल सकती हैं। देश में विद्युतीकृत बीजी नेटवर्क का विस्तार 97 प्रतिशत तक हुआ है और अक्षय ऊर्जा की क्षमता 2014 मेगावाट तक पहुंच गई है। इससे मालूम पड़ता है कि हमारी सरकार ने रेल को विश्व स्तरीय बनाने एवं इसके सुदृढ़ीकरण के लिए अपना योगदान दिया है।

मैं बजट के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इस साल रेलवे के लिए सबसे अधिक पूंजी का आवंटन किया गया है। पूंजीगत व्यय की क्षमता को ध्यान में रखते वृद्धि का उचित निर्णय लिया गया है। बुनियादी ढाँचे का विकास, स्टेशन्स और ट्रेन्स की आधुनीकरण, कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिए, यात्री की सुरक्षा और आराम पर बहुत ध्यान दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय, मैं उस क्षेत्र से चुन कर आया हूँ, जहां वर्ष 1970 में माइनिंग ऐक्टिविटी हुई थी, लेकिन दुर्भाग्य से वहां पर 80 सालों के बाद ट्रेन्स चली हैं। पार्टिकुलर माइंस बेल्ट में ट्रेन चली थी। हमारे रेल मंत्री जी रेल का आधुनिकरण कर रहे हैं और हर जगह रेल नेटवर्क कैसे पहुंच सकती है, इसके लिए वे प्रयास कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, इसके साथ-साथ यात्री सुविधा को महत्व दिया गया है। यात्री अनुभव को बेहतर बनाने के लिए पुनर्विकास या आधुनिकीकरण के लिए देश भर में 1337 रेलवे स्टेशन्स की पहचान की गई है। इसमें सुरक्षा व्यय भी बढ़ाया गया है। वर्ष 2025-26 के लिए रेल की सुरक्षा के लिए सामूहिक पहल पर ध्यान दिया गया है। इसके साथ-साथ ट्रेक्स नवीनीकरण, सिगनलिंग अपग्रेडेशन, दूरसंचार में सुधार और नए रेलवे ट्रैफिक निर्माण जैसे महत्वपूर्ण योजनाओं के लिए राशि दी गई है। इस बजट में लगभग 1000 आरओबीज एवं आरयूबीज को बनाने के लिए राशि रखी गई है। इसके साथ-साथ 50 नए नमो ट्रेन्स, जिनमें से 100 किलोमीटर से 200 किलोमीटर जो शहर कनेक्ट नहीं हुए हैं, उनको कनेक्ट किया जाएगा और 200 वंदे भारत ट्रेन्स चलाए जाएंगे।

मैं माननीय रेल मंत्री जी और प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद दे रहा हूँ कि वंदे भारत ट्रेन मेरे एरिया से होकर गुजर रही है।

माननीय अध्यक्ष : आप यह भी बताइए कि ओडिशा में क्या-क्या हुआ है?

श्री अनन्त नायक : अध्यक्ष महोदय, मैं इसके लिए उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैंने उनको कभी धन्यवाद नहीं दिया था, क्योंकि जहाँ कभी ट्रेन नहीं आई थी और 40 सालों तक इसकी डिमांड हुई थी। मैं क्योँझर रेल लाइन के लिए उनको धन्यवाद देता हूँ। माननीय राष्ट्रपति महोदय की उपस्थिति में उसका शिलान्यास हो चुका है। बेहरामपुर-टाटा वंदे भारत ट्रेन चल रही है, मैं इसके लिए भी उनको धन्यवाद देता हूँ। वर्ष 1999 से जो डिमांड हो रही थी कि हमारे यहाँ से लोग क्योँझर से दिल्ली आएं। मैं इसीलिए प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को धन्यवाद दे रहा हूँ। पूरी-आनंद विहार एक्सप्रेस सप्ताह में एक बार चलाई गई है। मैं इसे सप्ताह में दो दिन चलाने के लिए अनुरोध करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय, मैं इसके साथ-साथ कुछ डिमांड्स रखना चाहता हूँ। हावड़ा-बाड़मेर जनशताब्दी एक्सप्रेस, अपने देश के सबसे ज्यादा आयरन और माइन्स वाले क्षेत्र, जिसका देश में 30 प्रतिशत योगदान है, उस एरिया से कनेक्ट हुआ है, लेकिन डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर से उसका कनेक्शन नहीं हुआ है। मैं इसके लिए मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इसका विस्तार डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर, क्योँझर तक विस्तार किया जाना चाहिए। माननीय प्रधान मंत्री जी ने विरासत से विकास के बारे में कहा है। बांसपानी-बरविल पहले राजा-महाराजा के टाइम में नैरोगेज था, लेकिन जब मैं वर्ष 2005-06 में माननीय एमपी था, उस समय वहाँ का सर्वे भी हो चुका है, लेकिन अभी तक उसका काम नहीं हुआ है, वह काम होना चाहिए।

महोदय, सबसे बड़ी बात जगन्नाथ महाप्रभु की है। ओडिशा में सबसे ज्यादा मान्यता घटगांव में मां तारिणी की है, लेकिन यहाँ रेल का कनेक्शन नहीं है। यहाँ रेल का लिंक होना चाहिए। माइन से बंदरगाह तक सरकार का चिंतन है। केओँझर माइन से धामरा बंदरगाह तक कनेक्शन नहीं है। यदि केओँझर लाइन से आनंदपुर होकर धामरा बंदरगाह तक कनेक्शन कर दें तो इससे रेलवे का नेटवर्क भी बन जाएगा, प्राफिट भी होगा और रेवेन्यू का डेवलपमेंट हो सकता है।

माननीय अध्यक्ष जी, हमारी रायसुआन में स्टॉपेज की डिमांड थी। यहाँ के लोगों की बहुत समय से डिमांड है कि केओँझर एक्सप्रेस को मां तारिणी एक्सप्रेस का नाम दिया जाए। यह ओडिशा की डिमांड है। आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आभार प्रकट करता हूँ।

***m128 श्री प्रसून बनर्जी (हावड़ा) :** माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं बंगाली भाषा में बोलना चाहता हूँ। My Lok Sabha constituency, Howrah, has two Railway zones- the Eastern Railway Zone and the South Eastern Railway Zone. हमारे पास दोनों ही हैं, इधर मिनिस्टर साहब हैं। There is an important station in the South Eastern Zone named Santragachi. A new building is being erected in that station. This work has been going on for a few years now and I am not sure for how long this work will go on. We were informed that the work would be completed soon, but even after two years, the work hasn't been completed. It's difficult to predict the work's completion. यह कब खत्म होगा, हम नहीं जानते हैं। इतना बड़ा स्टेशन बन रहा है। ईजी कर सकते हैं, हम इसीलिए बोल रहे हैं। मेहरबानी कीजिए, इधर मंत्री जी हैं, अच्छे आदमी हैं, हम कहते हैं कि जल्दी करेंगे तो अच्छा होगा। ? (व्यवधान) जब शुरू किया था, उसके बाद भी दो सालों में कुछ और नहीं हुआ, इसलिए हम कहते हैं।

माननीय अध्यक्ष : आप एक ही भाषा में बोल लें, कन्वर्ट मत करें।

? (व्यवधान)

SHRI PRASUN BANERJEE: All right. कब खत्म होगा, हम नहीं जानते ।

I had repeatedly requested the Honourable Railway Minister to construct an underpass in the Baksara region which is near Santragachi station. Many people commute through that area with great difficulty.

I have personally met him, and I have written a letter to him. I had spoken about this in previous sessions as well. Everything is on record, yet no work was done. हम इधर ही रहते हैं, उधर नहीं, एकदम खत्म हो गया । Passenger services have completely collapsed in the South Eastern Railway Zone. The services of the local train are often delayed for 2-2.5 hours. The trains get cancelled on a whim. The situation is so grave that the passengers have stopped trusting the railways and are preferring other modes of transport like the Bus service. To enter the platform of Howrah station, the trains have to wait for several hours.

I am sure the Railway Minister is aware of these issues. I will request him to please grant my requests. You are a true gentleman. I have spoken to you earlier as well. हम यही कहना चाहते हैं कि मेहरबानी कीजिए, इधर जो हुआ, एक ही बात है, आप हमें इधर से कर दीजिए । मैं इसी वजह से कह रहा हूँ कि आप अंडरपास दे दीजिए ।

माननीय अध्यक्ष : प्रसून जी, मैं भी अपने संसदीय क्षेत्र में 100 परसेंट ट्रेन से जाता हूँ । मैं बाय रोड या प्लेन से कभी नहीं गया । कोई समय होगा, जब ट्रेन 5, 10 या 15 मिनट लेट होती होगी, लेकिन ज्यादातर समय ट्रेन समय पर चलती है, ट्रेन का इतना बड़ा परिवार होने के बावजूद । आपने जो बात बताई है, वह चिंता का विषय है । जनरली ट्रेनों के बारे में आपका क्या मानना है? ट्रेनें इतनी लेट नहीं होती हैं ।

? (व्यवधान)

श्री धर्मेन्द्र यादव (आज़मगढ़) : सर, कैफियत ट्रेन लेट होती है । ? (व्यवधान)

श्री प्रसून बनर्जी: सर, ट्रेन लेट होती है । ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : धर्मेन्द्र जी, एक मिनट बैठिये । मैं आपको मौका दे दूंगा । इतना बड़ा रेल परिवार है और इतनी ज्यादा ट्रेनें हैं, उसके अनुकूल व्यवस्थाएं हैं । फिर भी सही समय पर ट्रेन का चलना, यह रेल परिवार बधाई के पात्र होना चाहिए । किसी विषय पर आलोचना करना ठीक है, लेकिन जनरली मेरा मानना यह है ।

? (व्यवधान)

श्री प्रसून बनर्जी: सर, आप करेक्ट बोल रहे हैं और मिनिस्टर साहब भी करेक्ट बोल रहे हैं । लेकिन थोड़ी तकलीफ है कि वहां ट्रेन कम आती है । गांव से जो लोग आते हैं, वहां बसेज नहीं मिलती हैं । इसलिए मैं यह बात बोलना चाह रहा हूँ । ऐसी बात नहीं है, आप लोग काम करते हैं । आप संतरागाछी स्टेशन पर ट्रेन की व्यवस्था कर दीजिए । हम यहां कोई लड़ाई करने के लिए नहीं आए हैं । यदि मिनिस्टर साहब हमारा काम करेंगे तो हम किससे जाकर लड़ाई करेंगे? वे बहुत अच्छे हैं । मैं दोबारा इस बात को बोल रहा हूँ कि बक्सरा में एक अंडरपास की व्यवस्था कर दीजिए । ? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, इस पर ध्यान दीजिए । ये पिछले पांच साल से एक इश्यु को उठा रहे हैं । क्या सैंक्शन होने वाला है?

रेल मंत्री; सूचना और प्रसारण मंत्री; तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव) : हाँ ।

माननीय अध्यक्ष : चलिये, आपको बधाई हो । अब आप बैठ जाइये ।

श्री प्रसून बनर्जी: थैंक यू सर ।

श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर) : अध्यक्ष जी, बजट प्रकरण पर रेल को गति देने के लिए हम लोग आज सवेरे से बैठे हुए हैं । लेकिन चाहे सत्ता पक्ष हो या चाहे विपक्ष हो, केवल ट्रेनों के ठहराव पर ही हम लोगों का आधा समय, पूरे सदन का जाया हुआ है । कोरोना से पहले यही सरकार थी, कोरोना के बाद यही सरकार है, कोरोना में भी यही सरकार थी । ? (व्यवधान) जब उस समय ट्रेनों का ठहराव किया गया, मंत्री जी एक कलम से सदन को कह देते कि कोरोना से पहले ट्रेनों का जो ठहराव था, उसको हम अभी करेंगे । दोनों तरफ के सांसद ताली पीटकर आपका करतल ध्वनि से स्वागत करते ।

महोदय, हमारे संसदीय क्षेत्र में ऐतिहासिक रेवती रेलवे स्टेशन को हॉल्ट स्टेशन बना दिया गया। वहां पर एक हजार लोगों ने धरना-प्रदर्शन छः महीने तक किया । मैंने हाथ-जोड़कर उसे तुड़वाया । मैं माननीय मंत्री जी से मिला, मैं जीएम से मिला, मैं डीआरएम से मिला । उसमें कुछ नहीं करना है, केवल स्टेशन का दर्जा प्रदान कर देना है ।

इसी तरह से हमारे देवरिया जनपद में बनकटा रेलवे स्टेशन है, प्रतिदिन हजारों छात्र मुख्यालय पढ़ने के लिए आते हैं और उसकी दूरी 70 किलोमीटर है । उसके अलावा वहां के कर्मचारी और रोजगार करने वाले लोग मुख्यालय आते हैं । मौर्य ट्रेन को बनकटा रेलवे स्टेशन पर रोका जाए, जो गोरखपुर में समाप्त हो जाती है । ट्रेन को केवल दो मिनट रोकने के लिए, मुझे खून से लथपथ, वहां के नौजवानों ने पत्र दिया । मैंने उस धरने को तुड़वाया । मैं आपसे मिला और सबसे मिला ।

महोदय, ग्वालियर-बरौनी एक्सप्रेस बनकटा में नहीं रुकी । इसी तरह से सलेमपुर में अहमदाबाद एक्सप्रेस नहीं रुकी, मुम्बई एलटीटी एक्सप्रेस मुम्बई जाने का एकमात्र रास्ता है, वह ट्रेन नहीं रुकी । बेलथरा में अहमदाबाद एक्सप्रेस, मुम्बई एलटीटी एक्सप्रेस, बांद्रा एक्सप्रेस के ठहराव की मांग वर्षों से चल रही है । कोरोना काल के बाद से चल रही है, लेकिन वह काम नहीं हुआ ।

महोदय, गोरखपुर के लोगों ने, पूर्वांचल के लोगों ने राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन नहीं देखी है । सारी राजधानी ट्रेन्स कानपुर से लौट जाती हैं, लखनऊ से लौट कर पटना की तरफ चली जाती हैं । आप एक राजधानी ट्रेन दिल्ली से गोरखपुर, छपरा, बरौनी, गुवाहाटी तक चला देते तो हम लोग भी राजधानी ट्रेन देख लेते ।

महोदय, वर्ष 2011 में, बकुलहा से बेलथरा रेलवे लाइन के निर्माण का प्रपोजल हुआ, जिस पर 47.35 लाख रुपए टोकन मनी दिया गया, जो नहीं हुआ । एक सौ किलोमीटर की वह रेलवे लाइन नहीं बनी । इसी सरकार में, सहजनवाँ से बड़हलगंज रेलवे लाइन का भी प्रस्ताव दिया गया, उस पर कुछ नहीं हुआ । एक बीच का रास्ता है, पूर्वांचल अति गरीब इलाका है, उधर के लिए एक नई रेलवे लाइन दी जाए ।

महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि आपने देवराहा बाबा का नाम सुना होगा । वे एक अंतर्राष्ट्रीय संत थे । लाल रोड रेलवे स्टेशन वहीं से उतरकर जाया जाता है । आप देवराहा बाबा के नाम का सम्मान कर देते, वहाँ पर के रेलवे स्टेशन का नाम उनके नाम पर रख देते ।

मैं कहना चाहता हूँ कि इधर वाले तो 70-80 वर्ष की आयु तक भी सांसद रह सकते हैं, लेकिन उधर वाले 70 वर्ष की आयु के बाद सांसद रहेंगे कि नहीं, यह एक समस्या है । आज हम लोगों को 70 वर्ष की आयु वाले बहुत से पूर्व सांसद मिलते हैं, वे टिकट लेते हैं और अपना टिकट कंफर्म कराने के लिए रिक्शा या ऑटो रिक्शा से रेल मंत्रालय जाते हैं । मंत्री जी को इसे देखना चाहिए । हम लोगों में से कई पूर्व सांसद भी होंगे । पूर्व सांसद द्वारा टिकट लेते ही उनको कंफर्म टिकट मिले, ऐसी कोई व्यवस्था आज के तकनीकी युग में होनी चाहिए ।

माननीय मंत्री जी, हम सांसदों की एक पीढ़ी को सुन लीजिए । हम पत्नी के साथ चलेंगे, एक पीए चलेगा, आप तीन टिकट देते हैं, दो फर्स्ट क्लास में और एक सेकेंड क्लास में । आप सेकेंड एसी में ही सही, लेकिन एक अंगरक्षक के लिए भी टिकट दे दीजिए । सांसदों के लिए चार टिकट तो कर दीजिए । यह बजट की आवश्यकता है ।

इतना ही नहीं, जनरल यात्रियों पर कब कृपा होगी? किसी भी ट्रेन में जनरल यात्रियों के लिए एक या दो कोच लगाया गया है, जिसमें एक के ऊपर एक यात्री चढ़ा रहता है, यहाँ तक कि जनरल यात्री शौचालयों तक में बैठकर यात्रा कर रहे हैं । वे गरीब हैं । हम अवसर प्राप्त लोगों को सुविधा दें, इसमें कोई दिक्कत नहीं है, लेकिन अवसरहीन मजदूर हैं, जो पूरे देश में घूमकर लेबर का काम करते हैं, उनको भी तो यात्रा करने के लिए इंतजाम करें, आप उनके लिए भले ही जनरल बोगी में ही इंतजाम करें, यह आज की आवश्यकता है ।

मैं, अंत में, कहना चाहता हूँ । चूंकि आपके द्वारा घंटी बजा दी गई है, मैं एक अनुशासित सांसद हूँ ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय राजभर जी, घंटी इसलिए बजी क्योंकि आप सदन में संसद सदस्यों की मांग करने लगे, अगर आप जनता के लिए मांग करते तो घंटी नहीं बजती ।

श्री रमाशंकर राजभर : मैंने जनता की मांग पहले ही की है और मैं जनता की भी मांग कर रहा हूँ । माननीय मंत्री जी, मैं हाथ जोड़कर आपसे विनती करते हुए कहना चाहता हूँ कि छोटे मंत्री जी, आपके यहाँ पगड़ी का बड़ा सम्मान है । आप एक किसान के बेटे की पगड़ी का सम्मान कर दीजिए और रेवती हॉल्ट को रेलवे स्टेशन का दर्जा एवं बनकटा में मौर्य एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव दे दीजिए, मैं यही मांग करता हूँ ।

सलेमपुर लोक सभा क्षेत्र जिन्दाबाद ।

***m132 श्री देवेश चन्द्र ठाकुर (सीतामढ़ी) :** माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे सुबह से इस मौके का इंतजार था, लेकिन अभी-अभी आपने किसी माननीय सदस्य को जो मूल मंत्र दिया, मैं सबसे पहले उसी मूल मंत्र को अपनाता हूँ । आपने कहा कि जो मांगना है, मांग लीजिए नहीं तो घंटी बज जाएगी ।

मैं समझता हूँ कि मांगने से पहले ही माननीय मंत्री जी बहुत कुछ दे चुके हैं । पूरे देश में, रेलवे के क्षेत्र में सर्वांगीण विकास हुआ है, चाहे वह विद्युतीकरण, आधुनिकीकरण या पैसेंजर्स की सुविधाओं से संबंधित हो । जो ट्रेन्स मिली हैं, मैं माननीय मंत्री जी को फिर से धन्यवाद देता हूँ, हम लोगों के जीतने के 15 दिनों के बाद जब यहाँ पर शपथ ग्रहण हुआ, उसके बाद मैं इनके पास गया और मैंने सिर्फ दो छोटी-छोटी चर्चाएं कीं, हकीकत यह है कि मैंने मांग भी नहीं की थी, मैंने कहा था कि हमारे क्षेत्र सीतामढ़ी की जनता, चूंकि मैं माता सीता की जन्म स्थली सीतामढ़ी से आता हूँ, मैं इसे अपना सौभाग्य समझता हूँ, मैंने कहा कि हमारे यहाँ की जनता के लिए राजधानी पटना जाने के लिए सीधी ट्रेन नहीं है । हम नेपाल से जुड़े हुए लोग हैं, हम लोग नेपाल के पास रहते हैं । आजादी से लेकर आज तक सीतामढ़ी जिला का इतिहास है कि बिहार में किसी भी जिले से अगर सबसे ज्यादा लोगों का राज्य बाहर और देश के दूसरे कोने में पलायन होता है, तो सबसे ज्यादा सीतामढ़ी के लोगों का पलायन होता था । इसलिए, मैंने माननीय मंत्री जी को सूचना दी थी कि हमारे यहां से सुबह की एक सीधी ट्रेन पटना जाने के लिए और शाम को पटना से वापस हमारे यहां आने के लिए दे दीजिए । हमारे यहां से लोग अपना इलाज कराने जाएंगे, इंटरव्यू देने जाएंगे, परीक्षा देने जाएंगे, बेटी की शादी के लिए खरीददारी करने के लिए जाएंगे । इन सब कामों के लिए लोग सुबह की ट्रेन पकड़कर जाएंगे और शाम को वापस आ जाएंगे । मैंने यह मांग की थी ।

दूसरा, मैंने कहा कि मेरा कारोबार मुंबई में है । मैं बचपन से जितना ज्यादा ट्रेन में चढ़ा होऊंगा, उतना यहां पर बहुत कम लोग ट्रेनों में चढ़ेंगे । यह बात मैं बता देना चाहता हूँ । 12 साल की छोटी उम्र में हम लोग ट्रेन की सीढ़ियों पर, एंट्रेस की सीढ़ियों पर बैठकर हम लोग स्कूल जाते थे । मेरी पूरी पढ़ाई महाराष्ट्र में हुई है । उस समय से मैं ट्रेनों में

चल रहा हूँ। मैंने कहा था कि हमारे यहां से मुंबई के लिए एक ट्रेन दे दीजिए, क्योंकि हमारे यहां से बहुत सारे मजदूर मुंबई जाते हैं, बहुत से छात्र जाते हैं, कैंसर का इलाज कराने के लिए लोग जाते हैं।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं जब दस दिनों के अंदर सीतामढ़ी वापस पहुंचा, यही मंत्री हैं और आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी की यही सरकार है, उन दोनों ट्रेनों की मेरी मांगें पूरी हो गईं। ? (व्यवधान) इसलिए, ये जो बातें चल रही हैं, ठीक है, विपक्ष वालों को तो यह कहना ही है, उनको तो विरोध करना ही है। इनको आप ट्रेन में एयर कंडीशनर क्या, बल्कि सोने की बर्थ भी दे दें, तब भी ये कहेंगे कि बहुत कम दे रहे हैं। हर आदमी की अपनी क्षेत्र की मांग रहती ही है।

खासकर, अभी जो ढाई लाख करोड़ रुपए का बजट पेश हुआ है, इसके लिए भी माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी और माननीय रेल मंत्री जी को मैं बधाई देता हूँ, धन्यवाद देता हूँ। उसमें से हमारे बिहार को तो काफी मिला है। हमें दस हजार करोड़ रुपए मिले हैं। लेकिन, कितना भी देंगे, यह स्वाभाविक है, यह तो घर-घर की कहानी है, घर में भी आप कितना भी पैसा दे दें, फिर भी लोग ज्यादा ही मांगते हैं। वैसे ही हर क्षेत्र का आदमी भी ज्यादा पैसा ही मांगेगा।

मैंने एक रिक्वेस्ट और की थी कि आपने हमें मुंबई के लिए जो एक ट्रेन दी है, वह हफ्ते में एक दिन है। उसको यदि हर दिन नहीं चला सकते, तो हफ्ते में उसे कम से कम तीन दिनों के लिए कर दिया जाए। यह बहुत ज्यादा जरूरी है। यह निश्चित रूप से बहुत ज्यादा जरूरी है। मैं बात करने में कभी भी ज्यादा समय नहीं लेता हूँ। आप अभी बेतिया आए थे, तो आपने एक घोषणा की थी कि गोरखपुर से पटना के बीच वाया बेतिया गाड़ी चलाई जाएगी। हमारी वह एक मांग अभी तक अधूरी है।

इसके अलावा हमारी एक और मांग, जो जरूरी है, वह है कि पटना से लेकर सहरसा और कोसी क्षेत्र में एक ट्रेन चले, जो सुबह जाए और शाम को वापस आ जाए। मैंने पहले ही कहा कि मैं बोलने में ज्यादा समय नहीं लेता हूँ, मेरी आदत नहीं है। मैं आखिर में कहना चाहूंगा कि मैं मां सीता की जगह से आता हूँ। अयोध्या की कहानी खत्म हुई, पूरा देश उससे आह्लादित है, खुश है। अब मां सीता की बारी है, यह मैं पूरे सदन को बताने आया हूँ। सीतामढ़ी पर, मां सीता पर ध्यान दें, क्योंकि भविष्य में धार्मिक पर्यटन अयोध्या और सीतामढ़ी के बीच है। हम जानते हैं कि यह पूरे देश में चलने वाला है और आप लोग भी जानते हैं कि यह हजारों सालों तक चलेगा।

माननीय मंत्री जी, सीतामढ़ी से अयोध्या के बीच, दोनों तरफ से आने-जाने वाली सीधी ट्रेन दी जाए। इसके साथ ही सीतामढ़ी के लिए आप भविष्य के लिए जो विकास आप देना चाहते हैं, उसके काम की नींव आपको अभी शुरू करनी पड़ेगी। उसके लिए आपको जमीन अधिग्रहण करनी पड़ेगी। वहां पर एयरपोर्ट भी बने, मैंने अपने दूसरे भाषण में भी लिखा है कि वहां एयरपोर्ट बनाने की जरूरत भी पड़ेगी। ऐसा न हो कि जब आप वह कार्य करने के लिए तैयार हों, तो आपको वहां कहीं जमीन ही न मिले और काम ही नहीं कर सकें।

मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। मैं देख रहा हूँ कि विभाग की एक बहुत अच्छी आदत है। मैं माननीय मंत्री जी को उसके लिए क्रेडिट देता हूँ कि पिछले दस सालों में क्या हुआ है और हम लोग आगे दस सालों में क्या करेंगे, यह भी आप उल्लिखित कर देते हैं। यह इन लोगों को आईना दिखाने के लिए बहुत जरूरी है। इसलिए, यह बहुत अच्छी बात है। हर क्षेत्र में दस गुना ज्यादा, चाहे आधुनिकीकरण हो, चाहे रेल लाइन बिछाने की बात हो, चाहे विद्युतीकरण हो, चाहे पैसेंजर सेवाएं और सुविधाएं बढ़ाने की बात हो, निश्चित रूप से बहुत ज्यादा काम हुआ है। हम आपके और आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में बहुत अच्छा काम कर रहे हैं।

इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत बधाई देने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

धन्यवाद।

SHRI SRIBHARAT MATHUKUMILLI (VISAKHAPATNAM): I would like to express my views on the Demand for Grants for Railways.

With an allocation of Rs. 2.5 lakh crore, this Budget continues to provide a major boost to railway infrastructure projects aimed at making journeys more comfortable, safer, and faster while also strengthening freight operations. The allocation reflects the Government's commitment to modernizing railways and ensuring that it remains a backbone of India's transportation and economic growth.

I would like to express my gratitude to the Railway Minister Shri Ashwini Vaishnaw for the recent historic decision to retain the 132-year-old Waltair Division, covering approximately 410 kilometres, and rename it as Visakhapatnam Division under the South Coast Railway Zone. This is a significant shift in the railway administration that will benefit North Andhra and contribute to the overall development of the region. Furthermore, the establishment of the South Coast Railway Zone and the floating of tenders for the General Manager's office construction, which had been neglected by the previous Government despite its announcement in 2019, is a strong indicator of the NDA Government's commitment to Andhra Pradesh.

The progress made in railway infrastructure under the NDA Government over the past five years is remarkable. The introduction of the indigenous semi-high-speed Vande Bharat trains in 2019 revolutionized passenger travel, providing a world-class experience to Indian travellers. The implementation of Kavach, an indigenous Automatic Train Protection (ATP) system in 2020, enhanced safety measures across the network. In 2022, the Government created the Rashtriya Rail Sanraksha Kosh (RRSK) fund to renew, replace, or upgrade critical safety assets, and its extension for another five-year period with a corpus of Rs. 1 lakh crore is a welcome move. The Amrit Bharat Station Scheme, launched in 2023 to modernize 1,275 railway stations, has made significant progress. In 2024, Kavach 4.0 was introduced, along with electronic interlocking systems at stations and the launch of Amrit Bharat Version 1.0. This year, we expect the completion of the Jammu and Kashmir train project by January and February, and the launch of Amrit Bharat Version 2.0 will further modernize the railway sector.

Analysing the financial profile of the Railway Ministry, the internal revenue for 2025-26 is estimated at Rs. 3.02 lakh crore, an increase of 8.3 per cent over the revised estimates of 2024-25. Revenue from freight and passenger services is estimated to grow by 4.4 per cent and 16 per cent respectively. One of the key observations in railway finances is that freight operations contribute nearly 37 per cent of the revenue, approximately Rs. 40,000 crore per year. Despite this, freight movement faces significant challenges that require urgent intervention. The cross-subsidization of low passenger fares by artificially high freight rates has caused a shift toward road transport for both freight and short-distance passenger travel. Additionally, the slow speed of freight trains remains a major concern for industries. I urge the Ministry to set a target of achieving an average speed of 50 km/h for freight trains to ensure more efficient transportation of goods. While the Government has taken commendable steps by launching dedicated freight corridors, their timely completion and further expansion will be crucial in making freight transport faster, more cost-efficient, and reliable.

Another area that needs attention is aligning railway operations with India's industrial needs. A detailed railway geography assessment should be conducted for key sectors such as mining, petrochemicals, cement, steel, fertilizers, textiles, dry ports, and the Food Corporation of India (FCI) supply chain. This will enable better freight planning and ensure that the railway network meets the demands of industries efficiently.

The rolling stock design should be upgraded to accommodate more perishable goods, and more dedicated Kisan Rails should be introduced to support farmers in transporting their produce efficiently. Currently, coal constitutes around 50 per cent of railway freight, but the widespread dispersion of coal dust poses serious environmental concerns. Research and development efforts should focus on innovative rolling stock designs to minimize pollution and enhance efficiency.

From my constituency, I have a small but crucial request. As tenders for the South Coast Railway Zone have already been floated, I urge the Ministry to expedite the appointment of the General Manager and Divisional Railway Manager and begin operationalizing the zone at the earliest. It is worth noting that similar railway zones announced on July 4, 2002 – such as South Western Railway (Hubli), South East Central Railway (Bilaspur), and East Coast Railway (Bhubaneswar) – were operationalized by April 1, 2003, from temporary accommodations. The same urgency must be shown for the South Coast Railway Zone, which is critical for the development of Andhra Pradesh.

In conclusion, I extend my strong support for this year's Demand for Grants for Railways. The initiatives undertaken by the Government are commendable, and the increased allocation will strengthen the railway sector. However, I urge the hon. Minister to address key concerns such as freight efficiency, industrial alignment and environmental sustainability while also ensuring timely implementation of announced projects, including the operationalization of the South Coast Railway Zone. Railways play a crucial role in India's economic progress, and a strong modern, and efficient railway system will pave the way for a more prosperous future for the nation.

Thank You!

***m134 डॉ. नामदेव किरसान (गड़चिरोली-चिमुर्) :** भाजपा/एनडीए सरकार ने रेलवे को बुरी तरह से पटरी से उतार दिया है। मात्र 10 साल में 638 भयानक रेल दुर्घटनाएं हुई हैं।

मोदी सरकार के पिछले 5 सालों में रेलवे दुर्घटनाओं में वृद्धि देखी गई है।

देश में 2019 से लेकर अब तक 200 बड़ी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं। इन दुर्घटनाओं में 970 लोग घायल हुए और 351 लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी।

2019 से 2024 के बीच हर महीने 3 रेल दुर्घटनाएं

अकेले 2024 में शुरूवाती 6 महीनों में 18 रेल दुर्घटनाएं

2023-24 के बीच 40 रेल दुर्घटनाओं में 313 यात्रियों और 4 कर्मचारियों की जान चली गई। यह आंकड़ा एक दशक में सबसे ज्यादा है।

CAG ने राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष में भारी अनियमितताओं को उजागर किया । सुरक्षा कोष के पैसों से फुट मसाज, क्रॉकरी, फर्नीचर, कार किराये पर लेने, लैपटॉप आदि पर बेतहाशा खर्च किया है ।

बजट में पिछले वर्ष की तुलना में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई । परिणामस्वरूप बजट में कटौती हुई है ।

ट्रेन में महिलाओं के साथ अपराध की घटनाओं में वृद्धि हुई है । मुंबई डीआरपी में दर्ज मामलों की संख्या 2023 में 91 थी जो वर्ष 2024 में बढ़कर 114 हो गई ।

कवच प्रणाली एक स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली है । जिसकी घोषणा 2022 में की गई थी । 31 जनवरी 2025 तक देश के 68000 किमी. रेलवे नेटवर्क में से केवल 3677 किमी. ट्रैक पर ही कवच सुरक्षा प्रणाली लगाई गई है । अगर यही गती रही तो उसे पुरा करने के लिए 50 साल लग जाएंगे ।

कर्मचारियों की कमी- रेलवे में 1.5 लाख से अधिक पद खाली पड़े हैं । सुरक्षा संबंधित विभागों में लगभग 70,000 पद खाली पड़े हैं । यह पद भरे जाएं ।

वर्ष 2017 में मोदी सरकार ने राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष की शुरुआत की । जिसमें रेल सुरक्षा के लिए सालाना 20,000 करोड़ रुपये देने का वादा किया गया था । लेकिन 2017 से 2021 के बीच राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष में केवल एक बार ही फंड जारी किया गया । अभी 2025-26 के लिए 2000 करोड़ का फंड जारी किया ।

रेलवे के इंटरनल रेवेन्यू का 22 प्रतिशत पेंशन पर खर्च होता है । बाकी एक्सपेंशन और मेडरलेशन के लिए ? कम बचता है ।

रेलवे को इंटरनल रेवेन्यू 2025-26 के लिए 8.3 प्रतिशत बढ़ने का प्रोजेक्शन किया जो 3,02,100 करोड़ होता है । लेकिन बजट में बढ़ोतरी न करते हुए 2,52,200 करोड़ ही रखा गया ।

मंत्रालय के वर्किंग एक्सपेंशन 2025-26 के लिए रू. 1,30,309.8 करोड़ अंकित किया गया है, जो कुल बजट अलोकेशन के 51 प्रतिशत है ।

जो ट्रेने कोविड के समय बंद की गई थी उसमें से कई ट्रेने अभी भी बंद हैं । बंद की गई सभी ट्रेनें चलाई जाएं ।

मेरे संसदीय क्षेत्र गडचिरोली-चिमुर में दक्षिण पूर्व मध्य झोन में चलने वाली गोंदिया-डोंगंगड मेमो ट्रेन अभी तक नहीं चल रही है । उसी तरह काझीपेठ-अजनी (नागपुर) ट्रेन भी बंद है । वह पूर्वावत चलाई जाएं ।

जरूरत के हिसाब से अपने संसदीय क्षेत्र में चलने वाली ट्रेनों का स्टॉपेज की मांग हम करते हैं उस पर सकारात्मक विचार किया जाए ।

जहां रेलवे ट्रैक शहर के बीच से गुजरती है वहां कई जगह पर अंडरपास बनाये गये हैं और कई शहर में रेलवे फाटक हैं । हमारे संसदीय क्षेत्र में बडसा रेलवे स्टेशन पर अंडरपास बनाया गया है । लेकिन बारिश में वहां पानी भर जाने से आवागमन बंद हो जाता है । लोग रेलवे ट्रैक क्रॉस कर जाते हैं जहां जान का खतरा हमेशा रहता है । दोनों तरफ शहर होने से काफी मुसीबतों का सामना करना पड़ता है । ऐसे जगह पर आरओबी बनाया जाए उसके लिए बजट में प्रावधान किया जाए ।

सिंगल ट्रैक वाली रेल लाइन को डबल ट्रैक में तब्दील की जाए ।

कोच इंडिकेटर्स सभी स्टेशनों पर लगाएं ।

हमारे क्षेत्र की बडसा से गडचिरोली शेट लाइन का काम जल्द पूरा किया जाए ।

नागपुर-नागभिड रोड लाईन ब्रॉडगेज में परिवर्तन करने के काम को गति देकर जल्द से जल्द पूरा किया जाए ।

नागभिड रेलवे स्टेशन के पास करीब 300 एकड जमीन खाली पड़ी है वहां रेलवे का कोई प्लॉट लगाया जाए ताकी वह जमीन अतिक्रमण से बचे और उपयोग में लायी जाए और स्थानिक लोगों को रोजगार दिया जाए ।

SHRI NAVEEN JINDAL (KURUKSHETRA): I would like to express my views on the Demand for Grants pertaining to the Ministry of Railways for the year 2025-26. At the outset, I would like to congratulate the Government for its historic capital expenditure allocation of Rs.2.52 lakh crore for Indian Railways in the Union Budget 2024-25. This record investment is a testament to the Government's commitment to modernizing railway infrastructure, enhancing connectivity, and strengthening India's transportation backbone.

The scale of transformation we are witnessing in terms of track electrification, introduction of high-speed trains, safety enhancements, and station redevelopment is commendable. The launch of 62 new Vande Bharat services, the operationalization of the first Nammo Bharat Rapid Rail between Ahmedabad and Bhuj, and the expansion of the Amrit Bharat Express show a clear intent to bring efficiency and speed to Indian Railways. The commissioning of 3,433 km of new railway lines, the development of India's first underwater metro tunnel in Kolkata, and the progress in the Udhampur-Srinagar-Baramulla Rail Link (USBRL) underscore the scale of this transformation.

Revenue Expenditure: The total revenue expenditure in 2025-26 is estimated at Rs.2,99,059 crore, an increase of 7.7 per cent over the revised estimate of 2024-25.

Capital Expenditure: In 2025-26, capital expenditure is estimated at Rs.2,65,200 crore, the same as the revised estimate for 2024-25. In both 2024-25 and 2025-26, the budgetary support from the Central Government is estimated at Rs.2,52,200 crore, financing 95 per cent of the capital expenditure in these years.

Operating Ratio: The Railways' operating ratio in 2025-26 is estimated to be 98.43 per cent, slightly lower than the revised estimate for 2024-25 (98.9 per cent).

Revenue: Railways' internal revenue for 2025-26 is estimated to be Rs.3,02,100 crore, an increase of 8.3 per cent over the revised estimate for 2024-25.

Traffic Revenue: In 2025-26, 99.8 per cent of revenue is estimated to be raised from traffic operations (Rs.3,01,400 crore). Of this, 62 per cent is expected to come from freight services (Rs.1,88,000 crore) and 31 per cent from passenger services (Rs.92,800 crore).

However, while celebrating these achievements, we must ensure that the benefits of modernization reach every part of the country equitably. The theory of 'Extreme Prioritization' must guide railway investment decisions, implying that the most urgent, impactful, and safety-critical projects must receive precedence in fund allocation and execution.

This prioritization must focus on three key areas:

The over 70 train derailments in 2024, including major accidents like the Kanchanjunga Express collision and the Jharkhand goods train mishap, highlight the need for urgent reforms in safety mechanisms and track maintenance. The implementation of **Kavach (Automatic Train Protection System)** must be fast-tracked.

Railways is the lifeline of India, yet acute manpower shortages in crucial safety categories persist. The Chairman of the Railway Board himself has written to the Finance Ministry, urging for additional workforce to maintain growing railway assets and ensure safe operations. The Government must prioritize frontline recruitment, especially for track maintenance, signalling, and loco running staff, to prevent accidents and improve service efficiency.

While high-speed corridors and premium services like Vande Bharat and Namo Bharat are transformative, we must not neglect the basic infrastructure and connectivity needs of semi-urban and rural areas. Every major religious, economic, and tourist centre must receive adequate rail connectivity. This is where the principle of extreme prioritization must also account for social and economic impact, not just financial returns.

I thank the hon. Prime Minister and Railway Minister for allocating Rs,3,416 crore for Haryana's railway projects in the Union Budget 2025-26 ? a significant jump from Rs.315 crore during 2009-2014. Since 2014, Haryana has seen:

823 km of new railway tracks; Electrification of 121 routes; 534 new railway flyovers and underpasses; Wi-Fi connectivity at 144 railway stations. Rs.398 crore investment in Kavach safety systems

This focus has enhanced railway safety and infrastructure in Haryana, demonstrating how targeted prioritization leads to impactful results. However, there remain critical unmet demands that require immediate Government attention.

I represent the land of Mahabharata, Kurukshetra, and there are a few demands from my constituency which are pending. I request the hon. Minister to kindly take cognizance of these issues:

Kurukshetra, a city of historical and religious significance, needs better railway maintenance and operational infrastructure. I urge the Government to sanction a railway washing/maintenance pit line and a stabling line at Kurukshetra Junction to improve train turnaround times and operational efficiency. If no such plan currently exists, a detailed proposal must be prepared to integrate Kurukshetra into India's railway expansion roadmap.

Expediting the Karnal-Yamuna Nagar-Jagadhari *via* Ladwa Railway Line

The proposed **Karnal-Yamuna Nagar-Jagadhari railway line *via* Ladwa** is essential for regional connectivity and economic growth. The Government must immediately disclose the status of its **Detailed Project Report (DPR) and the projected Rate of Return (ROR)**. If the report remains pending, a clear implementation timeline must be set to ensure that this project is not indefinitely delayed.

Despite high passenger demand, **Kurukshetra lacks adequate train stoppages**. I request the Railway Ministry to prioritize additional halts for major trains, ensuring that Kurukshetra is directly linked to major religious, educational, and economic hubs across India.

A six-month experimental stoppage programme for select trains at Kurukshetra Junction should be introduced to assess passenger turnout and feasibility. This data-driven approach will ensure informed decision-making regarding permanent train stoppages.

Kurukshetra, as a spiritual and cultural centre, lacks direct railway connectivity to major pilgrimage sites like **Sujargarh (Salasar Balaji) and Ringas (Khatushyamji)**. Given the high pilgrim footfall, I urge the Government to develop a railway corridor linking these destinations with a well-defined execution timeline.

Hon. Speaker, as we advance toward high-speed rail and infrastructural modernization, we must not lose sight of the fundamental principles of Indian Railways: **safety, affordability, and accessibility**.

Railway development should not be dictated solely by financial viability but must consider **public demand, safety imperatives, and economic impact**. The real success of Indian Railways will not be measured just by the number of new trains or high-speed corridors but also by the **quality of services, particularly in general and sleeper class travel**.

With these observations and recommendations, I wholeheartedly support this demand for grants.

डॉ. भोला सिंह (बुलन्दशहर) : मैं रेल मंत्रालय के केंद्रीय बजट वर्ष 2025-26 के लिए रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों पर अपने विचार रखता हूं। मैं यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी एवं माननीय रेल मंत्री जी का भी आभार व्यक्त करता हूं, जिनके नेतृत्व में वर्ष 2014 के बाद भाजपा सरकार द्वारा रेल विभाग में यात्रियों की सुविधाओं, रेल एवं प्लेटफार्म की सफाई व्यवस्था, रेल पथ के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण के क्षेत्र में ऐतिहासिक कार्य हुए हैं। जहां पुराने समय में रेलगाड़ियों की स्थिति जर्जर हुआ करती थी, आज वहीं भारत में आधुनिक तकनीकी द्वारा यात्रियों को वंदे भारत एक्सप्रेस एवं गतिमान एक्सप्रेस जैसी ट्रेनों की सुविधा उपलब्ध कराई जा रही है।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र के नागरिकों की तरफ से माननीय प्रधानमंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र बुलंदशहर से माँ वैष्णो देवी जाने के लिए एक ट्रेन की सुविधा दी है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र बुलंदशहर, उत्तर प्रदेश के संबंध में पूर्व में भी माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध कर चुका हूं कि मेरी लोकसभा क्षेत्र देश की राजधानी दिल्ली से नजदीक है एवं उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ से लगभग 500 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। प्रयागराज में मेरे संसदीय क्षेत्र का उच्च न्यायालय है, जिसकी दूरी बुलंदशहर से लगभग 600 किलोमीटर है, भगवान श्रीराम की जन्मभूमि अयोध्या एवं बाबा विश्वनाथ की नगरी काशी, इन पांचों स्थानों पर मेरे क्षेत्रवासियों का रोजाना आना-जाना रहता है। इन स्थानों के लिए कोई रेल की सुविधा न होने के कारण मेरे क्षेत्र के नागरिकों को इन स्थानों पर जाने के लिए गाजियाबाद, हापुड़ या अलीगढ़ से ट्रेन लेनी पड़ती है, जिससे उन्हें काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को पूर्व में भी यह सुझाव दे चुका हूं कि दिल्ली से अलीगढ़, कानपुर, लखनऊ, अयोध्या एवं दिल्ली से अलीगढ़, कानपुर, प्रयागराज, वाराणसी जाने वाली रेलवे लाइन पर मेरे जनपद में पर मेरे जनपद में चोला स्टेशन है।

उपरोक्त संदर्भ में, मैं माननीय रेल मंत्री जी से पुनः अनुरोध करता हूँ कि मेरे जनपद के चोला स्टेशन को "न्यू बुलंदशहर जंक्शन" का नाम देकर वहाँ पर दिल्ली से लखनऊ, दिल्ली से प्रयागराज, दिल्ली से अयोध्या एवं दिल्ली से वाराणसी आने जाने वाली ट्रेनों का एक-एक स्टॉपेज प्रदान करने की अनुमति इस बजट में प्रदान करें।

मैं और मेरे क्षेत्र के समस्त नागरिक सदैव आभारी रहेंगे। धन्यवाद

SHRI CHAMALA KIRAN KUMAR REDDY (BHONGIR): I would like to express my views on Demands for Grants for the year 2025-26 under the control of the Ministry of Railways.

On this occasion, I also want to thank our beloved Leader Shrimati Sonia Gandhi Ji and our Leader of Opposition, Shri Rahul Gandhi Ji for giving me this opportunity to raise the issues of Railways pertaining to the country and also Telangana State.

From the Budget and Demands for Grants, it is seen that the Total Expenditure Budget (BE) for the Ministry of Railways is Rs. 2,55,445.18 crore and share of overall budget (%) is 5.04 which is very less.

It is also a known fact that 42 per cent of the Railways' internal revenue is swallowed by staff salaries and 22 per cent by pensions, leaving little room for modernisation. infrastructure expansion and modernisation.

The Modi Government has again neglected Railways. Capital support from the Union Budget is stagnating at Rs. 2,52,200 crore-exactly the same amount as last year, showing a lack of vision and investment in the lifeline of the common man. With a measly Rs. 1,500 crore for the Depreciation Reserve Fund (DRF) and a paltry Rs. 2,000 crore for the Rashtriya Rail Sanraksha Kosh (RRSK), the BJP government has effectively abandoned railway safety.

The Modi Government has slashed the allocation for customer amenities by a shocking 21.87 per cent, exposing its utter disregard for the daily struggles of ordinary passengers.

Out of 68,000 Route Kilometers (Rkm), only 3,677 Rkm has been covered under the Kavach safety system.

While the Railways' internal revenue for 2025-26 is projected to rise by 8.3 per cent to Rs. 3,02,100 crore compared to the revised estimate for 2024-25, the Union Government's capital support from the budget remains stagnant at Rs. 2,52,200 crore, the same as the budget estimate for 2024-25.

The working expenses of the Ministry for 2025-26 are estimated to be Rs. 1,30,309.8 crore, which is around 51 per cent of the total budgetary allocation.

The operating ratio indicates the amount of money Indian Railways spends for every one hundred rupees earned. A lower operating ratio signifies greater efficiency and profitability, showing that the Railways generate higher revenue for every hundred rupees of operating expenses. In contrast, a higher operating ratio reflects government inefficiency.

The Railways' operating ratio for 2025-26 is projected to be 98.43 per cent. Since 2016-17, the operating ratio has consistently remained above 96 per cent.

In 2022, the Railways set a target to achieve originating freight traffic of 3,000 MT by 2027, which was later revised to 2030. To achieve this goal by 2030-31, the Railways' freight traffic must grow at an annual rate of 9 per cent. According to budget estimates, the Railways plan to transport 1,700 MT of freight in 2025-26, representing an annual growth rate of 4.1 per cent over 2022-23 which needs to be improved.

Depreciation Reserve Fund (DRF) is for financing the costs of replacement of old assets. The DRF is funded through the internal revenue generated by the Railways. However, due to inadequate revenue surplus, the DRF has been receiving insufficient allocations.

The appropriation to the DRF for FY 2025-26 is projected to be Rs. 1,500 crore only. The revised estimate for FY 2024-25 indicates that, although Rs. 1,000 crore was allocated at the budget estimate (BE) stage, this amount was reduced to Rs. 800 crores at the revised estimate stage.

The Rashtriya Rail Sanraksha Kosh (RRSK) fund was established by the Central Government in 2017-18 to facilitate the renewal, replacement, and upgrading of critical safety assets of the Railways. In 2025-26, an allocation of Rs. 2,000 crore from internal revenue has been made towards this fund.

With regard to areas of concern, I would say that as of January 31, 2025, the progress under the Kavach safety system for the installation of trackside equipment stood at only 3,677 Rkm out of total 68,000 Rkm network which is slow.

In 2022-23, 48 accidents were reported, while 40 accidents occurred in 2023-24. According to an RTI reply, 313 passengers and four employees lost their lives in the 40 train accidents in 2023-24 which is a grave concern for all railway passengers.

Nobody can forget the ghastly incident of horrific stampede reported at New Delhi Railway Station, which claimed 18 lives and left many injured, is a direct result of the Modi Government's utter mismanagement and negligence. Despite knowing well in advance about the massive influx of pilgrims for the Maha Kumbh Mela in Prayagraj, the government failed to prepare, regulate crowd movement, or deploy additional trains. How many more lives must be lost before the Modi government takes responsibility? Nobody knows?

I would also say that the BJP led NDA government has severely derailed railways and completely collapsed and become directionless under Modi Ji because his interest is to develop and concentrate Ambani and Adani leaving rail passengers in the lurch and he does not bother about the common man and poor people in our country. There have been an alarming 638 accidents in just 10 years.

The BJP sold pipe dreams of bullet trains and high speed railways during the campaign, but now an average Indian fears using railways due to safety concerns and where is bullet train for southern States like Telangana particularly from Hyderabad to New Delhi which has high demand and revenue generating also.

Railways in 2023 spent Rs.1.62 crore on selfie-booths in railway stations for publicity and marketing of photo-jeevi PM Modi.

The CAG in June 2023, highlighted massive irregularities in the utilisation of money under the Rail Safety Fund. It found that the Indian Railways spent extravagantly on foot massagers, crockery, furniture, car rentals, laptops, etc., from the 'Rashtriya Rail Sanraksha Kosh.' In 2025-26, Rs. 2,000 crore has been allocated towards this fund from internal revenue which is a huge scam.

The Railway Budget remains unchanged. Given inflation and increasing infrastructure costs, this essentially results in a real-term budget cut.

With regard to Common Person's Safety, I would say that in the past 5 years under the Modi Government have seen a significant rise in railway accidents and created records.

The country has witnessed 200 major railway accidents of which 145 were derailment related since 2019, resulting in injuries to 970 persons and the loss of 351 lives.

At least three serious train accidents have occurred every month between 2019-24.

The first half of 2024 alone saw 18 train accidents.

Forty train accidents occurred between 2023 and 2024 where 313 passengers and 4 employees lost their lives, the highest in a decade.

The accidents have brought to light outdated infrastructure, poor implementation of safety protocols and adoption of technology, despite record budgetary allocations. The government's focus on high-profile projects like the Vande Bharat Express has diverted attention from safety issues.

It is also seen that Increasing Crimes Against Women in Trains and thefts are worrisome for all of us.

Reports suggest that on an average, during summer season, train occupancy exceeds capacity, with regular trains carrying over 2,500 passengers against a design capacity of around 1,000 passengers. This has resulted in a worsening of women's safety.

Reported cases registered with Mumbai GRP increased to 114 in 2024 (up from 91 in 2023), with molestation constituting 54% of offences and 12% involving minors.

The KAVACH system is an automatic train protection system which was announced in 2022 by the government.

As of January 31, 2025, the progress under the Kavach safety system for the installation of trackside equipment stood at only 3,677 R Km out of total 68,000 Rkm network.

Reports state that, at this pace, it will take the next 50 years to cover the entire network.

Experts believe that with Kavach, the devastating Kanchenjunga Express train accident could have been avoided.

With regard to the Persistent Workforce Shortage, I am to state that Human error is often cited as a cause of accidents, yet there is insufficient emphasis on addressing systemic factors contributing to these

errors. Overworked staff, inadequate training, and insufficient support systems are significant issues that require attention.

Indian Railways currently faces a severe staffing shortfall, with over 1.5 lakh vacancies, particularly in roles critical to safety, such as signalling, telecommunications, and track maintenance.

An RTI response earlier this year highlighted that approximately 70,000 posts in safety-related departments remain vacant, including in high-risk zones like the South Eastern Railway.

There are nearly 20,000 vacancies for loco-pilots and assistance loco-pilots, however, recruitment for only 18,799 vacancies was notified by the government and by when the vacancies will be filled up to give employment to the needy job aspirants.

The lack of human resources has contributed to an increase in fatigue-related errors by railway personnel in critical zones as they have to work extended shifts to compensate for the shortage of personnel.

Enhancing training programs are essential for improving safety and operational efficiency.

It is also a fact that the current system fails to address these human factors comprehensively, reflecting a systemic disregard for rail safety.

The Government's response has largely been reactive, focusing on short-term relief measures like compensation, rather than long-term systemic reforms. This approach addresses the symptoms but not the root causes of railway safety issues.

Chronic underfunding of maintenance activities and delays in implementing advanced safety technologies, such as the Kavach system, persist. These delays reflect deeper issues within the organisational structure and funding priorities of Indian Railways, which continue to prioritise other expenditures over passenger safety.

Despite significant investments in modernization projects like the Vande Bharat Express trains and station redevelopment under the Amrit Bharat Scheme, funding allocation for railways safety infrastructure has remained low.

In 2017, the Modi government launched the Rashtriya Rail Sanraksha Kosh, pledging Rs. 20,000 crore annually for rail safety. Yet, between 2017 and 2021, the promised funds were released only once.

No amount was budgeted for the fund as per revised estimates of 2023-24 and estimates of 2024-25 from the internal revenue of the railways.

Moreover, Maintenance issues are a recurrent theme in investigations, highlighting systemic neglect of regular maintenance and infrastructure upgrades. There is a need for a shift from reactive to preventive maintenance, which requires sustained investment and a commitment to modernizing the railway infrastructure.

Shortfalls of 30-100% in inspections by track recording cars, with track machines left idle.

289 derailments (2017-21) linked to incomplete track renewals. Declining funds for track renewal works (Rs. 9,607.65 crore in 2018-19 to Rs. 7,417 crore in 2019-20) and poor fund utilization.

Inquiry delays in 63% of cases, with reports often not finalized on time (49%).

It is also known that Maintenance issues are a recurrent theme in investigations, highlighting systemic neglect of regular maintenance and infrastructure upgrades. There is a need for a shift from reactive to preventive maintenance, which requires sustained investment and a commitment to modernizing the railway infrastructure.

Shortfalls of 30-100% in inspections by track recording cars, with track machines left idle.

289 derailments (2017-21) linked to incomplete track renewals. Declining funds for track renewal works (Rs. 9,607.65 crore in 2018-19 to Rs. 7,417 crore in 2019-20) and poor fund utilization.

Inquiry delays in 63% of cases, with reports often not finalized on time (49%).

Narrow Focus: Investigations often focus on immediate technical and operational failures without addressing systemic issues. For instance, while signalling errors and human mistakes are identified quickly, deeper structural deficiencies in Indian Railways, such as inadequate maintenance protocols and outdated infrastructure, are often overlooked.

Scapegoating: There is a tendency to blame lower-level employees, such as signal operators or maintenance staff, without holding higher management accountable. This approach ignores the broader organisational and systemic failures that contribute to accidents.

On this occasion, I would like to mention about Timeline of Recent Accidents and Collisions:-

Balasore Train Tragedy occurred in June 2023 where The accident involved three trains, the Coromandel Express, the SMVT Bengaluru-Howrah Express, and a stationary goods train near Bahanaga Bazar railway station in Odisha. A signalling error caused the Coromandel Express to switch onto a loop line where it collided with the stationary goods train. The impact caused several coaches to derail and crash into the SMVT Bengaluru-Howrah Express passing on the adjacent track.

This tragic accident resulted in 293 deaths and over 1,100 injuries.

North-East Express Derailment (October 2023):²⁴ The NorthEast Express derailed near Raghunathpur in Bihar. This incident resulted in 4 deaths and 70 injuries. The cause of the derailment was attributed to track issues according to a preliminary inquiry.

Andhra Pradesh Train Collision in October 2023 where Two trains collided in Vizianagaram district, Andhra Pradesh. The collision was a result of signal failure and human error, causing 13 deaths and 50 injuries.

Freight Train Incident (February 2024) where A freight train travelled more than 70 km from Kathua in Jammu and Kashmir to Hoshiarpur in Punjab without drivers. This incident highlighted severe operational lapses and the need for stringent safety protocols.

Local Harbour Line Derailment (April 2024) where One of the coaches of a local Harbour line derailed in Mumbai, causing significant disruptions but no major casualties.

This incident was due to track maintenance issues.

Kanchenjunga Express Collision, West Bengal (June 2024) where A goods train collided with the Kanchenjunga Express in West Bengal's Darjeeling district, causing the deaths of at least 10 people and injuring nearly 50 others. The incident underscored the need for improved safety protocols, particularly in high-density traffic areas.

Mumbai-Howrah Mail Derailment, Jharkhand (July 2024) where Eighteen coaches of the Mumbai-Howrah Mail derailed near Badabamboo in Jharkhand, leading to two deaths and injuring around 20 passengers. This derailment raised serious concerns about track maintenance and railway safety measures.

Chandigarh-Dibrugarh Express Derailment, Uttar Pradesh (July 2024) where The derailment of the Chandigarh-Dibrugarh Express between Motiganj and Jhulahi railway stations in Gonda district resulted in four fatalities and about 30 injuries. Following this incident, the government ordered a high-level probe.

Goods Train Derailment, Odisha (July 2024) - In another derailment, where a goods train derailed at the Mancheswar railway yard in Bhubaneswar, Odisha. While there were no casualties, the accident led to significant delays and the rescheduling of passenger services.

Mathura, Uttar Pradesh (August 2024) In Mathura, where two passenger trains collided due to a switching error that caused one train to enter the wrong track. The accident resulted in 18 fatalities and injured over 70 passengers. A probe indicated that human error and lack of adequate technological safeguards contributed to the accident.

Tamil Nadu Train Collision (October 2024) - Near Chennai, where a passenger train collided with a stationary goods train, causing 19 injuries and extensive damage to both trains. This incident highlighted potential weaknesses in train control systems.

Vizianagaram, Andhra Pradesh (October 2024): The Vizianagaram collision involved two express trains on the same track, resulting in 21 fatalities and over 60 injuries. This accident was attributed to a signal lapse, with one train moving forward without proper clearance. The incident raised questions about the effectiveness of India's track monitoring and signalling systems.

Jaipur, Rajasthan (October 2024): In another tragic incident, a derailment near Jaipur resulted in 12 fatalities and dozens injured. Reports indicate that poor track maintenance and outdated infrastructure were significant factors in the derailment.

In Peddapalli, Telangana on November 2024, A goods train derailed between Raghavapur and Ramagundam, disrupting rail traffic on the crucial Kazipet-Balharshah section.

In Villupuram, Tamil Nadu on January 2025, A passenger train traveling from Villupuram to Puducherry derailed near Villupuram railway station, with five coaches going off track.

Now I come to our and dear home State of Telangana. Our Hon'ble Chief Minister of Telangana under the able and dynamic leadership of Shri Anumula Revanth Reddy Garu is striving hard for the overall development of the State and also addressed letters to Hon'ble Minister for Railways requesting to sanction New Railway line from Kalwakurthy to Macherla via Vangur, Devarakonda, Chalakurthy & Thirumalgiri in Telangana State with 100% Railway Assistance, which is on already FLS approved Gadwal - Dornakal new railway line and end at Macherla which is on existing Broad-guage railway line connecting Guntur. The length of the line is 126 KM)approx...

Our Telangana Government also requested the Centre to set up a railway division at Kazipet to enhance operations, maintenance, and goods transportation which needs to be expedited in the interests of the railway passengers as per AP State Reorganisation Act, 2014.

Our Telangana Government also requested the Centre to complete pending lines expeditiously and approve projects in Telangana with funding by the railway ministry along with speeding up work manufacturing unit at Kazipet. on the railway

It is to be noted here that after the creation of the South Coast Railway Zone at Visakhapatnam, South Central Railway was left with three zones Secunderabad, Hyderabad, and Nanded. Our State also explained that a new division at Kazipet was necessary to enhance railway operations, maintenance, and goods transportation. And it is not out of place to mention here that Kazipet, with its high passenger and freight traffic, could generate more revenue than Guntur and Hyderabad divisions.

On the Gadwal-Dornakal railway line, our Telangana State already informed the railway minister that the final location survey raised concerns among local farmers, particularly from SC, ST, BC, and minority communities, about land acquisition costs and also proposed an alternative route via Vennaram, Abhipalem, Maripeda, and Mothe. Mannegudem,

Our Telangana Government also sought additional new railway lines, which include Kalwakurthy to Macherla (120 km), Dornakal to Miryalaguda (97 km), Medak greenfield dry port to Bandar Port, Andhra Pradesh (461 km) and Pandurangapuram to Bhadrachalam (16 km).

Our Telangana Government also urged the railway minister to approve the construction of ROBs at multiple railway crossings in erstwhile Nalgonda district, including at Mukundapuram, Thipparthi, Peddabanda to NAM Road, Narkatpally-Munugode Road, Damerla-Veerla Palem Road, Tripuraram-Kukkadam Road, Choutuppal-Nagaram Road, Pagidipalli-Bhongir Road, Pembarthi-Konne Road.

Our Telangana Government requested for reconsideration of the alignment of the BG Railway lines from Miryalaguda (Papatpalli to Janpahad) and Dornakal to Gadwal and sanction for another Final

Location Survey (FSL) for an alternate alignment.

There is need to set up Rail Neer production unit in Telangana.

Another important Kothapalli-Manoharabad railway line has been a long-cherished dream of people of the erstwhile composite Karimnagar and Medak districts and efforts are on to complete its construction and make it operational by 2027.

There is need to restore the canteen services to Ministerial Staff under Railway Protection Force on par with RPF personnel.

Bidar to Bodhan railway line need to be taken up urgently.

I would also state that Sri Lakshminarasimha Swamy Temple or Yadagirigutta is a popular Hindu Temple of Narasimha Swamy, an incarnation Lord Vishnu and it is situated on a hillock in the Nalgonda district, Telangana, and is at a distance of 6 KM from Riagir Railway station and at a distance of 13 KM from Bhongir Town and 60 kilometers from Secunderabad Rly station.

By giving high priority, our Telangana Government also requested to take up MMTS Rail (Yadagirigutta) project to be built from Hyderabad to Yadagirigutta to cater to the needs of the railway passengers which has huge demand and many employees, business people, students and for other purpose will travel on a daily basis and this route falls in my Bhongir Parliamentary Constituency in Telangana State.

I would also state that there is dire need to provide halt for trains at Ramannapet Railway Station for below mentioned 6 trains passing through it which comes under South Central Railway located in Yadadri-Bhuvanagiri District, Telangana State which falls in my Bhongir Parliamentary Constituency.

Sl No.	Train No. and Name	From	To	Remark
1.	12733/12734 Narayanadri Express	Tirupati	Lingampalli	Up-down
2.	12703/12704 Falaknuma Express	Secunderabad	Howrah	Up-down
3.	67775/67776 Kacheguda Miryalaguda Demu	Kacheguda	Miryalaguda	Local Up-down
4.	12604/12603 Chennai Express	Secunderabad	Chennai	Up-down
5.	17230/17229 Shabari Express	Secunderabad	Trivandrum	Up-down
6.	17625/17626 Delta Express	Kachiguda	Repalle	Up-down

Ramannapet Mandal (HQ) is having more than 50,000 population and Ramannapet town is nearby Lord Sri Lakshmi Narasimha Swamy Temple which attracts devotees and is having Govt. Degree College, Community Health Centre, Sub court and all other Public Services departments and many people Commute daily to Hyderabad City for purposes - Business, Job, Educational, Medical Treatment, and other small business people and they are unable to afford Hyderabad City Rents and Cost of Living.

There is no Direct Connectivity of Road Transport from Ramannapet to Hyderabad. Since Covid-19 Pandemic situation, halt of said trains discontinued and local people are facing lot of problems in the absence of above said train halts.

Another request I want to make to the Railways is to restore the fare concessions for Sr.Citizens for railway passengers on humanitarian grounds.

I also request Railways to give a halt at Peddapalli Rly Station for Telangana Express because AP Express has a stop at Peddapalli and it is pertinent to mention here that Peddapalli Rly station is Assembly and Parliamentary Constituency and is also a District Headquarter in Telangana State.

I also request the Railway Authorities to re-open Rail Yatri Niwas with cheaper rates at New Delhi Railway Station so that our poor passengers from Telangana and AP States can utilize whenever they visit to Delhi for different works especially for 1 day work and visit to Delhi so that they can arrive at railway station, have their bath in the Yatri Niwas and they can catch the train to their destinations in the evenings. Now, they are unable to pay hotel accommodation rates as the private hotels are looting the money of the general public with hefty charges.

Another important issue pertaining to construction of Foot over Bridge from Ajmer Gate/Kamala Market side to Paharganj side at New Delhi Railway Station. In the absence of Foot over Bridge, the people those who want to come from Ajmer Gate/Kamala Market side to Paharganj side are using the bridge which is near Shiela Theatre which takes at least half-an-hour and if the Food over Bridge is constructed, they can reach in 5 minutes.

For this purpose, open land space is available with Govt. authorities and it is the need of the hour to develop New Delhi Railway Station which is a prestigious one and located in the Capital of our country and neglecting this railway station sends wrong signals to other countries.

With these few words, I would like to conclude my speech and outrightly oppose the Budget and Demands for Grants for the year 2025-26 which are projected and devised poorly.

श्री मुकेश राजपूत (फर्रूखाबाद) : मैं रेल बजट की अनुदान की मांगों पर अपने विचार रखता हूं।

जब से देश के यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी ने देश की बागडोर अपने हाथों में संभाली है, तब से देश निरंतर प्रगति के पथ पर बहुत तेजी से आगे बढ़ रहा है। देश की अर्थव्यवस्था में तेजी से सुधार हुआ है। हमारा देश दुनिया की पांचवी आर्थिक महाशक्ति बन गया है, यातायात के साधनों का आशातीत विकास हुआ है।

इसी क्रम में भारतीय रेल के विकास में अभूतपूर्व परिवर्तन हुआ है। 2014 से पहले रेलवे की स्थिति अत्यंत दयनीय थी। दशकों से रेलवे की परियोजनाएं लंबित थीं या बंद हो गई थीं। लेकिन, जब से मोदी जी देश के प्रधानमंत्री

बने हैं, रेलवे में आशातीत सुधार हुआ है ।

भारतीय रेलवे का 97% से अधिक हिस्से का विद्युतीकरण हो चुका है । सरकार का लक्ष्य है कि 2026 तक भारतीय रेलवे का पूर्णतः विद्युतीकरण हो जाएगा भारतीय रेल भारतीय अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा है, डेडीकेटेड फ्रंट कॉरिडोर बनाकर माल ढुलाई में आशातीत वृद्धि हुई है । भारत में रेलवे की कुल लंबाई एक लाख पन्द्रह हजार किलोमीटर है । भारतीय रेल प्रतिदिन करीब 2 करोड़ 31 लाख यात्रियों को अपने गंतव्य तक पहुंचाती है, लगभग 40 लाख टन माल ढोती है । हर भारतीय की लाइफलाइन बन चुकी है भारतीय रेल ।

अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत देश के अधिकतर रेलवे स्टेशन हवाई अड्डों की तरह दिखने लगेंगे । रेलवे ने यात्रियों को डिजिटल एप के माध्यम से अपना बना लिया है । रेल यात्रियों को यात्रा के दौरान जरा सी भी दिक्कत आती है, तो रेल मदद के द्वारा अगले ही स्टेशन पर सहायता हो जाती है ।

हम जिस लोकसभा क्षेत्र से आते हैं, वह दिल्ली से मात्र 300 किलोमीटर दूर है इसलिए छात्रों को, किसानों को, व्यापारियों को दिल्ली काम धंधे के चक्कर में प्रतिदिन आना पड़ता है । परंतु, महोदय, मात्र 15 डब्बों की एक रेलगाड़ी कालिंदी एक्सप्रेस चलती है, जिसमें प्रतिदिन लंबी वेटिंग रहती है । उसमें माननीय मंत्री जी ने एक वर्ष पहले ही एलएचबी कोच लगाने की और 6 डिब्बे और बढ़ाने का आदेश भी दे दिया है, परंतु वे अभी तक नहीं लगे हैं ।

अतः माननीय मंत्री जी से विनम्र निवेदन है कि ट्रेन संख्या 14117/14118 कालिंदी एक्सप्रेस में जल्द से जल्द एलएचबी कोच और छह कोच और लगवाने के लिए तत्संबंधित अधिकारियों को निर्देशित करने का कष्ट करें कि विगत एक वर्ष से अब तक क्यों नहीं लगे । यह गाड़ी एनडब्ल्यूआर की है ।

कासगंज से अलीगढ़ मात्र 55 किलोमीटर का टुकड़ा नई रेल मार्ग से जुड़ जाए तो दिल्ली से कासगंज, फर्रुखाबाद होते हुए कानपुर की दूरी लगभग 99 किलोमीटर कम हो जाएगी एवं दिल्ली से पूर्वोत्तर भारत के लिए एक नया रेल मार्ग भी मिल जाएगा । इसी प्रकार मथुरा जंक्शन से वाया कासगंज, फर्रुखाबाद, कानपुर होते हुए अयोध्या धाम के लिए एक वंदे भारत ट्रेन का संचालन कर दिया जाए, तो बाबा नीम करोली धाम, जो मेरे संसदीय क्षेत्र फर्रुखाबाद में पड़ता है, भगवान गौतम बुद्ध का जहां स्वर्ग अवतरण हुआ था, संकिसा, और जैन धर्म के 13वें तीर्थंकर भगवान विमल नाथ जी के जहां चारों संस्कार हुए थे, ऐसा पवित्र धाम कम्पिल जो महाभारत कालीन पांचाल देश की राजधानी भी थी, इन सभी स्थानों पर प्रतिदिन देश-विदेश से लाखों श्रद्धालुओं का आवागमन बना रहता है । परंतु, कोई सीधी ट्रेन सेवा न होने से श्रद्धालुओं को तमाम कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है ।

अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि मथुरा जंक्शन से वाया कासगंज, फर्रुखाबाद होते हुए अयोध्या धाम तक एक वंदे भारत ट्रेन का संचालन करने की कृपा करें ।

विकसित भारत के लिए देश की लाइफ लाइन भारतीय रेलवे के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगों का मैं पूर्णतः समर्थन करता हूं ।

SHRI P. P. CHAUDHARY (PALI): I express my wholehearted support for the Demand for Grants presented by our visionary Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnav ji. The Railway Budget for 2025-26 reflects the government's unwavering commitment to transform Indian Railways into a world-class transportation network while ensuring balanced regional development across our great nation.

The budget estimates reveal an impressive increase in the Railways' internal revenue to Rs 3,02,100 crore, marking an 8.3 per cent growth over the previous year. This remarkable achievement speaks volumes about the efficient management and strategic vision driving our railway system forward. Particularly

noteworthy is the projected 16 per cent increase in passenger service revenue, demonstrating the growing public confidence in our railway network.

I am especially pleased to note the improvement in the operating ratio to 98.43 per cent, a testament to better profitability and resource management. This efficiency will undoubtedly create more opportunities for capital investment in critical infrastructure projects.

The government's commitment to railway development is further evidenced by the substantial capital expenditure of Rs 2,65,200 crore, with 95 per cent financed through budgetary support. This strategic investment will catalyze economic growth across sectors while enhancing connectivity throughout our nation.

I must commend Shri Vaishnav ji for the remarkable progress made in the implementation of the Eastern and Western Dedicated Freight Corridors, with 96 per cent completion achieved. These corridors are revolutionizing freight movement, with average speeds reaching 48-54 kmph compared to the previous 26 kmph. The ambitious target to increase the modal share of Railways in freight to 45 per cent by 2030-31 demonstrates our government's foresight in creating sustainable transportation solutions.

The government's focus on safety deserves special appreciation. The reduction in accident rates from 0.65 per million kilometers in 2000-01 to merely 0.03 in 2023-24 represents an extraordinary achievement. The implementation of the Kavach automatic train protection system across 1,465 route kilometers underscores our commitment to passenger safety.

The electrification of 97 per cent of broad-gauge routes marks a significant milestone in our journey toward energy efficiency and environmental sustainability. Additionally, the commissioning of 375 MW of solar power and 103 MW of wind power aligns perfectly with our national goals for clean energy adoption.

I must also highlight the impressive performance in meeting capital work targets, with new line construction achieving 605 per cent and 468 per cent of targets in 2022-23 and 2023-24 respectively. Similarly, track renewals exceeded targets by 141 per cent and 124 per cent in these years, demonstrating exceptional execution capabilities.

The introduction of modern train services like Vande Bharat, Amrit Bharat, and Bharat Gaurav trains reflects our determination to enhance passenger experience. The Amrit Bharat station redevelopment scheme covering 1,337 stations will transform our railway stations into modern, passenger-friendly hubs.

This Railway Budget strikes a perfect balance between fiscal prudence and developmental aspirations. It prioritizes modernization, safety, passenger comfort, and freight efficiency while ensuring sustainable growth.

I must also express my heartfelt gratitude for the substantial investment of over Rs 9960 crore in Rajasthan. This significant allocation demonstrates the government's commitment to balanced regional development and recognizes the potential of our region.

However, I would like to bring to the attention of the Hon. Minister towards some pressing needs of my constituency, Pali, and the surrounding areas. These requirements, if addressed, would not only benefit the local population but also contribute to the government's broader goals of economic growth and balanced regional development.

Firstly, there is a long-pending demand for the Bilara to Ras railway line. The last survey showed positive commercial viability, and I urge Shri Vaishnav ji to consider expediting this project. This line would significantly enhance connectivity in the region from Pali to Delhi and boost economic activities.

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

Thirdly, considering the local needs, I propose the introduction of rail buses from Pali to Jodhpur, Marwar to Jodhpur, Osian to Jodhpur, and Bilara to Jodhpur. These rail buses would provide efficient, cost-effective local transportation, supporting the daily commute of workers and students.

Another pressing concern in our district and nationwide is the flooding of railway underpasses during rainfall. This disrupts connectivity, hinders emergency services, and endangers commuters. We need advanced drainage systems, submersible pumps with backup power, and redesigned gradients to ensure these critical infrastructure points remain functional in all weather conditions.

I also request the reinstatement of Ranikhet Express (15013/14) stoppage at Osian Railway Station. Its discontinuation has adversely affected farmers transporting produce, traders managing supply chains, students, and government employees. This also represents missed revenue for Railways due to untapped passenger traffic from the Osian constituency.

Furthermore, I urge consideration for special train services during the Akha Teej festival season. This culturally significant period sees thousands of Marwadi community members returning to Rajasthan for farming activities, business connections, and family ceremonies. The current transportation system is overwhelmed during this time. Special trains would fulfill a social need while offering Railways a commercially viable opportunity.

I bring these proposals to kind attention of the government, keeping in mind that Pali is not just the headquarters of Pali District but also a significant textile hub. Moreover, with the upcoming Jodhpur-Pali-Marwar Industrial Corridor, enhanced rail connectivity becomes crucial. These improvements in rail infrastructure would play a vital role in realizing the full potential of this industrial corridor, aligning perfectly with our government's vision of fostering industrial growth and creating employment opportunities.

These requests from my constituency reflect the aspirations of the people I represent. They are not merely local demands but strategic interventions that would complement the government's vision of comprehensive national development. I am confident that the Hon'ble Railway Minister, known for his responsive and decisive leadership, will give due consideration to these proposals.

I once again express my appreciation for the exemplary Railway Budget presented by the Hon. Minister Shri Vaishnaw ji and reiterate my full support for the Demand for Grants. The transformative initiatives outlined in this budget, coupled with attention to regional requirements such as those I have highlighted, will undoubtedly propel Indian Railways and our nation toward greater heights of progress and prosperity. Thank you.

***m140 श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) :** मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांग पर अपने विचार रखता हूँ। आज मोदी जी की सरकार में हमें 11वें वर्ष में बोलने का अवसर मिल रहा है तो हमें रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांग पर बोलने के लिए न केवल उत्साह हो रहा है बल्कि गर्व भी हो रहा है क्योंकि न केवल प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी बल्कि हमारे देश के रेलवे मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी ने यह मंत्रालय इतना विकसित एवं ऐतिहासिक हो गया है कि आज हर एक व्यक्ति रेलवे की चर्चा के बगैर नहीं रह सकता है। वर्तमान में बजट आया है तब से सभी लोगों एवं पत्रकारों तथा जागरूक नागरिकों में ये ही उत्सुकताएं बनी हुई हैं कि पिक बुक में क्या क्या मिला है। सभी को रेलवे से बहुत सी सकारात्मक उम्मीदें हैं, ऐसा संभव हो पाया है कि प्रत्येक वर्ष में रेलवे में सबने जो चाहा उससे कई गुना रेलवे ने दिया है। रेलवे एक ऐसा मंत्रालय रहा है जो देश ही नहीं बल्कि देश के हर एक क्षेत्र के विकास की दशा एवं दिशा तय करता है। जहाँ पर रेलवे का विकास हुआ है वहाँ-वहाँ पर उस क्षेत्र का विकास अपने आप हो गया है।

भारतीय रेलवे आज विश्व में अपने विशाल नेटवर्क में टॉप 3 में स्थान रखता है। इतने विशाल नेटवर्क के रेलों, पटरियों, पुलों, सिग्नल, दूरसंचार, यात्री सुविधाओं का प्रबन्धन तथा उसकी सुरक्षा एवं संरक्षा के कार्य को करना काफी जटिल होता है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में केन्द्र सरकार ने रेलवे में निवेश को शानदार तरीके से बढ़ाया है तथा बाकी सुविधाओं को बनाये रखने के साथ साथ ही उनकी बढ़ती आवश्यकताओं को भी पूरा करने का काम किया है। मोदी सरकार के निर्णयों से राजस्थान जो कि रेलवे के क्षेत्र में अभूतपूर्व प्रगति हुई है इसमें मेरा संसदीय क्षेत्र चित्तौड़गढ़ भी पीछे नहीं रहा है।

बात करते हैं वर्ष 2014 की जब 10 वर्षों तक इनकी सरकार थी, इन 11 वर्षों में मेरे संसदीय क्षेत्र में कभी कोई रेलवे के क्षेत्र में कार्य हुआ ही नहीं, ज्यादा से ज्यादा कार्य होता था तो रेलवे के पुराने बोर्डों का रंग रोगन, इससे अधिक तो किसी ने कल्पना ही नहीं की थी कि कुछ हो सकता है। जब मैं पहली बार 2014 में सांसद बना तो मुझे भी कोई ज्यादा उम्मीद नहीं थी क्योंकि विगत 10 वर्ष 2004 से 2014 तक कभी कोई रेलवे के क्षेत्र में कार्य हुआ ही नहीं था। मेरे ही संसदीय क्षेत्र में विगत वर्षों के बजट में संसदीय क्षेत्र के लिये आजादी के बाद में वर्षों से लंबित पड़ी मावली से बड़ीसादड़ी रेल परियोजना का आमामान परिवर्तन का कार्य था, वहाँ पर हिजहाइनेस के जमाने की मीटरगेज लाईन थी। रेल ऐसे चलती थी कि कोई भी रास्ते चलता आम नागरिक भी उसमें से चल उतर सकता था। रेलवे ने उस रेल को घाटे का बताकर बन्द करने का निर्णय ले लिया था, रेलवे ने पटरी उखाड़ने का निर्णय ले लिया था। मैं धन्यवाद देना चाहूँगा मोदी सरकार का, कि उन्होंने न केवल इस लाईन से पटरियां उखाड़ने से बचाया बल्कि वहाँ पर ब्राडगेज का निर्माण करके बताया है। वहाँ पर विद्युतीकरण किया जा चुका है, वहाँ पर उस लाईन पर आने वाले सभी रेलवे स्टेशनों का काया कल्प हो चुका है। वहाँ के यात्रियों एवं कामगारों ने ऐसी सौगात पायी है कि बड़ीसादड़ी, कानोड़, भीण्डर, वल्लभनगर के लिये यह एक लाइफलाइन बन गयी है।

इतना ही नहीं बड़ीसादड़ी से नीमच के लिये नवीन रेलमार्ग के कार्य को स्वीकृत कर के वहाँ का कार्य चालू हो गया है, इसके साथ ही मावली से मारवाड़ के आमामान परिवर्तन का कार्य भी प्रगति पर है। मेवाड़ ? मालवा - मारवाड़ का संगम अब हो रहा है ऐसा संभव है तो केवल व केवल मोदी सरकार में ही। मेरा संसदीय क्षेत्र चित्तौड़गढ़ एक प्रमुख औद्योगिक क्षेत्र है। यहाँ पर कई सारी औद्योगिक ईकाइयां हैं, जिनके कारण यहाँ पर चित्तौड़गढ़ से रतलाम की जो सिंगल रेलवे लाईन थी, उस पर रेलवे के ट्रैफिक का अत्याधिक दबाव था, इस कारण से यहाँ पर कई ट्रेनें बहुत लेट हो जाती थीं, मालगाड़ियों को तो घंटों घंटों तक लाईन क्लियर होने का इन्तजार करना पड़ता था। मोदी जी की सरकार

में पहले चित्तौड़गढ़ से नीमच तक दोहरीकरण का कार्य स्वीकृत किया गया एवं इसको पूर्ण भी कर लिया गया है। इसके पश्चात् नीमच से रतलाम के लिये दोहरीकरण को स्वीकृति प्रदान की गयी है तथा इसका कार्य भी प्रगति पर है। इतना तो हो गया था, लेकिन चित्तौड़गढ़ को अजमेर से दोहरीकरण वाला मार्ग नहीं होने से यह मार्ग एक बॉटलनेक बन रहा था। मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि मोदी सरकार ने हमारी मांगों का ध्यान रखा एवं अजमेर से चित्तौड़गढ़ के दोहरीकरण को स्वीकृति एवं बजट को जारी कर दिया गया है।

पहले उदयपुर को रेलवे का टर्मिनेटिंग पाइंट माना जाता था क्योंकि उससे आगे कोई रेलवे की बड़ी लाइन नहीं थी। क्षेत्रवासियों की मांग के आधार पर उदयपुर से हिम्मतनगर अहमदाबाद तक आमामान परिवर्तन का कार्य पूर्ण हो चुका है। विद्युतीकरण का कार्य पूर्ण होने में है। मुझे आशा है कि इसके पश्चात् मेवाड़ को दक्षिण के लिये सीधा लिंक जुड़ जायेगा। मैं आशा भी करता हूँ कि चित्तौड़गढ़ से उदयपुर के लिये दोहरीकरण को भी सरकार के द्वारा शीघ्र ही स्वीकृत किया जायेगा। इसके साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र में चित्तौड़गढ़ में चारों दिशाओं में विद्युतीकरण का कार्य हुआ है। अजमेर से चित्तौड़गढ़, उदयपुर से चित्तौड़गढ़, कोटा से चित्तौड़गढ़ एवं रतलाम से चित्तौड़गढ़ के विद्युतीकरण का कार्य पूर्ण हो चुका है। इसके साथ ही संसदीय क्षेत्र में वन्दे भारत जैसी ट्रेन का भी क्षेत्रवासी लाभ लेते हुये मोदी जी का आभार व्यक्त कर रहे हैं। जब बात मेवाड़ मारवाड़-मालवा की होती है तो तथा कांठल व वागड़ क्षेत्र कैसे वंचित हो सकता है। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने अपनी सरकार बनने के बाद प्रतापगढ़ जिले के लिये जो कि रेल लाइन से वंचित था वहाँ पर विगत 10 वर्षों के दौरान 2 सर्वे कार्यों को करवाया है।

जब से प्रतापगढ़ के लिये मन्दसौर से प्रतापगढ़ व प्रतापगढ़ से बांसवाड़ा रेलवे सर्वे कार्य हुये हैं, इनका अंतिम स्थान सर्वेक्षण हो रहा है एवं उम्मीद है कि यह सौगात भी देश के प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के द्वारा ही मिलनी है। यहाँ पर यह रेल लाइन आती है तो पर्यटन के मानचित्र में चित्तौड़गढ़ व उदयपुर की भांति प्रतापगढ़ का भी विशेष नाम जुड़ जायेगा। इसके साथ ही इस बजट में कोटा से रावतभाटा बेंगू सिंघोली होते हुये नीमच तक नवीन रेलवे लाइन के अंतिम स्थान सर्वेक्षण के लिये कार्य की स्वीकृति प्रदान की है इसके लिये भी मैं रेल मंत्री जी एवं प्रधानमंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। रेलवे स्टेशनों की बात करें तो चित्तौड़गढ़ स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाया जा रहा है, अमृत भारत रेलवे स्टेशनों में चन्देरिया, मावली, कपासन आदि का विकास हो रहा है। इसके अलावा भी संसदीय क्षेत्र में आने वाले प्रत्येक रेलवे स्टेशन गंगरार, डेट, घोसुन्डा, पाण्डोली, भूपालसागर, फतहनगर, भीमल, खेमली, देबारी, थामला मोगाना, वल्लभनगर, खेरोदा, भीण्डर, कानोड़, बानसी, बड़ीसादड़ी, औरड़ी, शंभुपुरा, गंभीरी रोड़, निम्बाहेड़ा, ताग्रवती नगरी, बस्सी, पारसोली आदि स्टेशनों का ऐतिहासिक विकास किया गया है, इसके लिये क्षेत्र की जनता प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त कर रही हैं।

मैं संसदीय क्षेत्र में चलने वाली कुछ रेलगाड़ीयों जिसमें उदयपुर हरिद्वार को सप्ताह में सातों दिन चलाने, उदयपुर से बान्द्रा को सप्ताह में सातों दिन, उदयपुर से कोटा के लिये एक जोड़ी अप डाउन मेमू ट्रेन, उदयपुर से कटरा के लिये ट्रेन व चित्तौड़गढ़ से अहमदाबाद के रास्ते दक्षिण में जाने वाली ट्रेनों को चलाये जाने का भी मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा। मुझे आशा है कि प्रत्येक वर्ष के रेल बजट में जितना चाहा था, उससे अधिक ही पाया था, और इस वर्ष भी मुझे आशा है कि संसदीय क्षेत्र चित्तौड़गढ़ पर रेल मंत्री जी का उतना ही आशीर्वाद रहेगा।

SHRI NAVASKANI K. (RAMANATHAPURAM): Hon Chairperson, Vanakkam. I thank you for allowing me to speak on Demands for Grants pertaining to Railways. Hon Finance Minister of Tamil Nadu presented the model Budget of the country in the State Assembly of Tamil Nadu two days ago. I am mentioning here because Railway Budget has been merged with the General Budget and we are forced to just discuss the demands for grants pertaining to the Ministry of Railways. This shows how this Union Government is taking Railways backward.

During the last 5 years more than 200 rail accidents have taken place in this country. As many as 351 people died and 970 persons were injured in these accidents. Loss incurred by Railways due to rail accidents during the last 5 years comes to nearly Rs. 313 crore. In the era of advanced technologies, how can we accept so many accidents taking place resulting in loss of hundreds of precious lives? This is the partisan approach of the BJP Government in power. Railway department is not an exception to this. Southern Railways has been allocated an amount of Rs 6626 crore in this Railway Budget. But Northern Railway has been allocated Rs. 14,745 crore. Why is this favouritism?

I urge that a new rail route should be created between Manamadurai and Tuticorin via Parthibanur. This is a long pending demand. When a railway line is laid between Chennai and Tuticorin, the southern districts of Tamil Nadu will be benefitted much. Already proposed railway project should be implemented from Karaikkal to Tuticorin via ECR. Adequate funds should be allocated for implementation of this project. In that case, coastal areas of Ramanathapuram will be very much benefitted. I am requesting to implement this Scheme once again.

I want to raise another important issue. CPT-2 test is being conducted by RRB for recruiting Loco Pilots against the vacancies for such posts in Indian Railways. Many candidates from Tamil Nadu have been selected to appear in this CPT-2 test after clearing CPT-1 test. But the exam centres allocated for this CPT-2 test for most of the candidates of Tamil Nadu are in States outside Tamil Nadu. These candidates are forced to travel thousands of kilometres to appear in this CPT-2 test. I urge that these candidates belonging to Tamil Nadu should be allowed to appear in this CPT-2 test at the Exam Centres situated in Tamil Nadu itself. Many Railway Officials including Station Masters in railway stations situated in Tamil Nadu do not know the local language Tamil. I urge that Railway Officials knowing the local language of the State should be appointed in the State concerned. People belonging to the lower strata who do not know Hindi are the ones who will approach these Railway officials and hence it is a must for them to know Tamil while serving in Tamil Nadu. The local people cannot learn Hindi. It can be viewed as imposition of Hindi on Tamil. Therefore, I request you to appoint Tamil knowing and speaking railway employees in Tamil Nadu.

People of my Ramanathapuram constituency are eagerly awaiting to know about the opening of Pamban Bridge in Rameswaram. Train services were stopped at Mandapam instead of reaching Rameswaram since December 2024 due to Pamban bridge related work. Devotees and public visiting Rameswaram are suffering due to stoppage of trains at Mandapam. It is learnt that an appointment of Hon Prime Minister is sought for the inauguration of this Pamban Bridge and the inaugural function is therefore delayed for more than 2.5 years. Due to your delaying tactics, thousands of people of my constituency have been suffering. I urge that the Pamban Bridge should be opened very soon. Some people said that there are jolting and safety related shortcomings in the Pamban Bridge. After addressing all these concerns, the Union Government should go for inauguration of the newly constructed Pamban railway bridge. The fishermen of this area are in deep distress. These fishermen have been arrested by Sri Lankan Navy and their boats have been confiscated by them. The Union Government should ensure safe release of Indian fishermen and their boats. Only then this inaugural function of Pamban Railway Bridge should be organized. Then these fishermen can welcome our Hon Prime Minister in a happy environment.

I urge that Amrit Bharat train should be operated between Pamban railway bridge of Rameswaram and Chenab Bridge of Jammu and Kashmir. Doubling work should be executed between Rameswaram and Madurai railway network. I demand for operating two way day-time trains between Chennai and Rameswaram via Tiruchy and Virudhachalam. I also request for operating a passenger train service between Rameswaram and Madurai thrice a day. Train between Rameswaram and Kanniyakumari should be resumed once again. Trains services discontinued due to gauge conversion should be made functional once again in the same routes as operated before. Rameswaram-Palakkad passenger train should be operated two way via Palani and Pollachi. I urge that action should be taken for operating night time train between Rameswaram and Tiruchy two way.

I urge that Chennai-Rameswaram Express and Rameswaram-Tirupati Antyodhya Express service should be started. Trivandrum-Madurai-Punalur-Palakkad Express train should be extended upto Rameswaram. A large number of pilgrims travel through Rameswaram-Tirupati Express train which is running thrice a week. I urge to make it run on daily basis. Siilambu Express train between Chennai-Shenkottai should also be operated on daily basis. This train should have stoppages at Tiruchuli and Narikkudi which is a long pending demand. Trains coming from northern States of our country up to Rameswaram should run via Madurai, Ramanathapuram, Paramakkudi and Mandapam. Trains which were having stoppages earlier in Tiruchuli and Narikkudi should continue to have stoppage in these two places. Thank you for this opportunity. Vanakkam.

श्री आगा सैय्यद रूहुल्लाह मेहदी (श्रीनगर) : अध्यक्ष जी, आपने रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर जो डिस्कशन हो रहा है, उसकी चर्चा में भाग लेने का मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मुझे मालूम है कि जो समय मुझे दिया गया है, वह बहुत कम है इसलिए मैं स्पेसिफिकली कुछ मुद्दों पर अपनी बात कहूँगा। माननीय मंत्री जी सदन में हैं, मैं इनकी अटेंशन चाहूँगा।

महोदय, पहला प्वाइंट है कि जम्मू-कश्मीर में वंदे भारत ट्रेन की शुरूआत का जो प्रोसेस है, उसका ऐलान किया था कि सारा काम हो चुका है और ट्रायल रन भी पूरा हो चुका है। उसके बाद हमें उम्मीद थी कि 26 जनवरी को वंदे भारत ट्रेन दिल्ली से श्रीनगर के लिए शुरू होगी। आफिशियली तो नहीं, लेकिन मीडिया हाउसेज के जरिए तीन-चार डेट्स सुनी थीं, लेकिन वह तारीखें निकल गईं और ट्रेन शुरू नहीं हुई। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि दिल्ली से श्रीनगर की वंदे भारत ट्रेन कब चलेगी? चूंकि रिपोर्ट्स आ रही हैं और लोगों को बताया जा रहा है कि दिल्ली से श्रीनगर डायरेक्ट ट्रेन नहीं चलेगी। हकीकत यह है कि ट्रेन को रोका जाएगा और पैसेंजर्स को कहा जाएगा कि कटरा या जम्मू में उतरें और फिर शिफ्ट करके दूसरी ट्रेन से उन्हें कश्मीर ले जाया जाएगा। इस तरह की असुविधा की बात मैंने आपसे व्यक्तिगत तौर पर मिलकर भी कही थी। आपने कहा था कि यह सब-जीरो टेम्प्रेचर की वजह से है और जिस तरह से कश्मीर के लिए ट्रेन डिजाइन की गई है, उसके हिसाब से सब-जीरो टेम्प्रेचर की वजह से ट्रेन चलाना मुश्किल है। मैं कहना चाहता हूँ कि अब सब-जीरो टेम्प्रेचर का वक्त चला गया है। कश्मीर में केवल 40 दिनों तक सब-जीरो टेम्प्रेचर रहता है और अब 40 दिनों के अलावा हमारे यहां एबव सब-जीरो टेम्प्रेचर रहता है और लगभग दस महीने तक रहता है। सब-टेम्प्रेचर की वजह से हम दस महीने तक लोगों को तकलीफ क्यों दें? जैसा आपने पिछली बार कहा, क्या यह सिर्फ सब-जीरो टेम्प्रेचर की वजह से है? अगर ऐसा सिर्फ सब-जीरो टेम्प्रेचर की वजह से है, तो यह समय सिर्फ दो महीने के लिए रहता है और दो महीने के लिए दस महीने जम्मू-कश्मीर के नागरिकों को तकलीफ क्यों दी जाए? वे एक स्टेशन से सामान उतारकर दूसरे स्टेशन से ट्रेन पकड़कर आगे की यात्रा करें। सारे हिंदुस्तान में दो स्टेशनों के बीच हम डायरेक्ट कनेक्टिविटी रखते हैं, कहीं भी लोगों से नहीं कहते कि एक ट्रेन से उतरकर दूसरी ट्रेन पकड़ो।

कश्मीर के लोगों के साथ इस तरह का व्यवहार करने की क्या वजह है? पिछली बार आपने कहा कि सब-जीरो टेम्प्रेचर की वजह से ऐसा करना पड़ रहा है, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि सिर्फ दो महीने ही सब-जीरो टेम्प्रेचर रहता है तो उसके बाद दस महीने क्यों तकलीफ देनी है? क्या यह वजह है कि हम कश्मीरी हैं, इसलिए इस तरह का बिहेवियर हमारे साथ करना जरूरी है।

पिछली बार भी जब रेलवे का बिल आया था, तब मैं आपके नोटिस में कंसर्न लाया था कि एक सर्वे शोपियां के लिए चल रहा है कि एक रेल लाइन शोपियां और पुलवामा के बीच में बनाई जाए। लोगों ने बात उठाई कि हमारे ऑर्चर्ड्स खराब किए जा रहे हैं। इस लाइन के लिए किसी ने डिमांड नहीं की है। इसी तरह से आप पहलगाम के लिए सर्वे कर रहे हैं। उसके लिए भी लोग कह रहे हैं कि मैंने बात की है। किसी ने कोई डिमांड नहीं की है। लोकल किसी ने कोई डिमांड नहीं की है, न ही पहलगाम के लिए और न शोपियां की लाइन के लिए। जो सर्वेज किए जा रहे हैं, वे हमारे पर थोपे जा रहे हैं। किस जरूरत को पूरा करने के लिए सर्वेज कराए जा रहे हैं? अगर थोड़ा-सा इंटरेस्ट लें और देखें तो आपको मालूम होगा कि जो सर्वेज कराए जा रहे हैं, उसके माध्यम से वहां ऑर्चर्ड्स खराब किए जा रहे हैं। हमारी जमीनों को तबाह किया जा रहा है। जहां सदियों से वहां के लोग रोजगार कमाते हैं। हमारे यहां हॉर्टीकल्चर एक बहुत बड़ी इंडस्ट्री है। वह हमारा हेरिटेज है, हमारी पहचान है, हमारी कमाई का एक जरिया है। आप ऑर्चर्ड्स को तबाह कर रहे हैं। वहां सर्वे का काम थोपा जा रहा है, रेल लाइन थोपी जा रही है। इसकी वहां कोई डिमांड नहीं है।

जहां पर इसकी डिमांड है, वहां पर कोई काम शुरू नहीं हो रहा है। जैसे राजौरी में डिमांड है, पूंछ में इसकी डिमांड है, पर वहां पर कोई काम शुरू नहीं हो रहा है। कुपवाड़ा में इसकी डिमांड है, सोपोर और कुपवाड़ा के बीच रेल लाइन की डिमांड है, पर वहां पर कोई काम शुरू नहीं हो रहा है। I am not able to understand what kind of behaviour it is when it comes to Jammu & Kashmir. Democracy says, 'address what people want from you and expect from you?'. पर, कश्मीर में इसका उल्टा होता है। वहां लोग जो चाहते हैं, वह नहीं होता है, पर जो वे नहीं चाहते हैं, वही होता है। वह हम पर थोपा जाता है। We do not want our orchards to go. हमारा जो रोजगार है, हमारा जो हेरिटेज है, हमारी जो पहचान है, we do not want that to go. पहलगाम के लिए रेल लाइन की कोई जरूरत नहीं है। शोपियां के लिए रेल लाइन के लिए कोई जरूरत नहीं है। हमारी कोई डिमांड नहीं है। वहां लोगों की कोई डिमांड नहीं है। If it is to address the demand of the people, the people of Jammu & Kashmir have not demanded for this. इसलिए वह क्यों थोपा जा रहा है? उसके बरक्स राजौरी से, पूंछ से डिमांड है। उसको एड्रेस क्यों नहीं किया जा रहा है? क्या इन सबके बहाने से हमारी जमीनें छीनी जा रही हैं? It is a question. It is a genuine concern. क्या रेल लाइन बिछाने के बहाने से हमारी जमीनें छीनी जा रही हैं? क्या हमारा रोजगार, हमारी आइडेंटिटी, हमारा हेरिटेज तबाह किया जा रहा है? इस इश्यू को एड्रेस करें। जहां पर डिमांड नहीं है, वहां पर प्लीज़ हम पर रेलवे लाइन्स न थोपें।

ऑनरेबल स्पीकर सर, प्लीज़, इस कन्सर्न को आप भी थोड़ी-सी इम्पोर्टेन्स दें। वहां टाउनशिप्स के नाम पर लोगों से जमीनें छीनी जा रही हैं। वहां पर किसी टाउनशिप की कोई डिमांड नहीं है, इसकी कोई जरूरत नहीं है। रेल लाइन्स के नाम पर जमीनें छीनी जा रही हैं।

जम्मू-कश्मीर के साथ आर्टिकल 370 के हवाले से जितना कुछ हुआ, क्या वे काफी नहीं हैं? अब जबर्दस्ती रेल लाइन्स की बुनियाद पर, टाउनशिप्स की बुनियाद पर हमसे जमीनें छीनी जा रही हैं। आप जम्मू-कश्मीर के लोगों के साथ क्या करना चाहते हैं? आप हमें सड़कों पर लाना चाहते हैं।

प्लीज़, इसको एड्रेस कीजिए। मैं चाहता हूँ कि जब ऑनरेबल मिनिस्टर जवाब दें, तो वे स्पेसिफिकली जवाब दें। मेरे पास बोलने के लिए टाइम कम है। These are the concerns that I wanted to raise. Thank you.

DR. MALLU RAVI (NAGARKURNOOL): Respected Speaker Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants for Railways for 2025-2026.

Before Independence, British used the Railways for commercial purpose, for transporting the wealth of India to Britain. They never used the Railways for the people of India and for providing them facilities. But after Independence, as you know, Sir, respective Governments were trying to use Railways for the benefit of people and using the Railways as the tool of transportation of culture and civilization from one corner of the country to other parts of the country. Railways are now the lifeline of India. Railways are bringing development to under-developed areas. Railways must be given much priority. Since 1947 till now, successive Governments are improving the infrastructure of Railways by providing new railway lines, new railway stations, and also new trains with more facilities. This is what is happening after Independence.

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

Now, I see Railways not only for the transportation but for the welfare of the country. Railways are playing a very major role in the country. That is why I request the hon. Minister to take care of the backward areas to be developed. I was in the Parliament in 1991 and again in 1998. Since then, we are asking some new railway lines for the State of Telangana. But since then, the railway lines are not given to Telangana.

Telangana is a backward State. The State is having 10 districts; and out of 10 districts, nine districts were recognised by the Government of India as backward districts and they are giving financial support under the backward area development fund. It shows that Telangana is 100 per cent backward.

When we come to the Railway Budget of last year, it is Rs. 5,336 crore and this year it is Rs. 5,337 crore only. It means that there is only Rs. 1 crore more than last year. Telangana and Andhra Pradesh were separated in 2014 and both are new States. But when it comes to Andhra Pradesh, last year it was given Rs. 9,151 crore, and this year it Rs. 9,417 crore. It means that it has a Budget of Rs. 266 crore more than last year's Budget. This shows very clear discrimination towards Telangana. Hence, I would request the hon. Minister to give some Supplementary Budget to Telangana and protect the interest of Telangana.

Coming to new lines, the Ministry of Railways has sanctioned 15 Final Location Surveys (FLS) for new railway lines. I just want to read the new 15 Final Location Survey lines for the interest of the Telangana State. They are: Bodhan-Latur Road New Railway Line FLS sanctioned; Kothagudem-Kirandul New Railway Line FLS sanctioned; Adilabad to Gadchendur New Railway Line FLS sanctioned; Tandur Cement Cluster to Zahirabad New Railway Line FLS sanctioned; Bhadrachalam to Malkangiri New Railway Line FLS sanctioned; Dornakal-Miryalguda New Railway Line Final Location Survey sanctioned; Extension of MMTS Phase-II up to Wangapalli FLS sanctioned; Outer Ring Rail on exterior periphery of Regional Ring Road FLS sanctioned; Vikarabad-krishna New Railway Line FLS sanctioned; Bhupalapalli-Kazipet New Railway Line FLS sanctioned; Karimnagar-Hasanparti New Railway Line FLS sanctioned; Kacheguda-Chityal-Jaggayapet New Railway Line FLS sanctioned; Dornakal to Gadwal New Railway Line FLS sanctioned; and Patancheruvu to Adilabad New Railway Line FLS sanctioned. FLS have been

sanctioned for 15 new railway lines. In this regard, I am thankful to the hon. Minister for sanctioning the survey, but all these surveys are taking a long time.

There is one railway line in my parliamentary constituency that is coming from Dornakal to Kalwakurthi to Nagarkurnool to Wanapathy to Alampur to Gadwal. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

? (*Interruptions*)

DR. MALLU RAVI: Sir, I am just coming to my constituency issues. ? (*Interruptions*) For this line also, the officials are saying that they will take two-three months more. I would request the hon. Railway Minister to direct the concerned officials to conduct the survey at the earliest possible and take up the work for these new lines. I am saying this because we are backward since Independence. Out of seven Assembly segments, only one is connected with a railway line; other six Assembly segments are not connected with railway line. Hence, I would request you to take up these lines.

Previously, we have made a request for a new railway line from Jadcherlia to Nandhyal *via* Nagarkurnool. This line is surveyed, but shelved because there are no revenue returns. Hence, it is kept pending.

Another railway line from Gadwal to Macherla has also been surveyed and is pending because revenue returns are not there.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

DR. MALLU RAVI: I request the hon. Minister to take these railway lines under the Backward Area Development Scheme. If you think of revenue returns, it is not possible.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude in 30 seconds.

DR. MALLU RAVI: We eight MPs and the hon. Chief Minister, Shri Revanth Reddy, met the hon. Railway Minister. We are thankful to him. He was very kind to us. He heard our problems and gave a positive response. Shri Revanth Reddy has not only met the hon. Railway Minister but also the hon. Prime Minister. We are not bothered about the political differences. We are seeing the Prime Minister as the Prime Minister of India, Railway Minister as the Railway Minister of India, not BJP or Congress. Thank you.

श्रीमती भारती पारधी (बालाघाट) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

विकास की धारा से जुड़ी है नित नई रेल की परिभाषा ।

मोदी जी के रेल बजट से जुड़ी है भारत के भविष्य की आशा ।

महोदय, मैं सर्वप्रथम माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी, रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी और रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देती हूं । भारतीय रेल के इतिहास में परिवर्तन और विकास की दिशा को मजबूत करने में उनके नेतृत्व का महत्वपूर्ण योगदान है, जिससे भारतीय रेलवे अब 13 हजार से अधिक ट्रेनें और 23 मिलियन से अधिक यात्रियों की

दैनिक यात्रा का गवाह बन चुका है। उनके दृष्टिकोण ने भारतीय रेल को विश्व स्तर पर एक मानक बना दिया है। आने वाले समय में जब हम 2000 किलोमीटर से अधिक की उच्च गति वाली रेल परियोजनाओं पर काम कर रहे हैं तो हम यह विश्वास कर सकते हैं कि हमारे देश का विकास अब और भी तेज़ी से होगा।

महोदय, विशेष रूप से मैं महाकुंभ की बात कहना चाहूंगी। महाकुंभ 2025 के सफल आयोजन में भारतीय रेल का योगदान अतुलनीय और अद्वितीय रहा है।

महोदय, महाकुंभ 2025 के दौरान भारतीय रेलवे ने 13 हजार से अधिक ट्रेनें चलाकर लाखों श्रद्धालुओं को सुरक्षित, सुविधाजनक और समर्पण से यात्रा करने का अवसर प्रदान किया। विशेष रूप से मैं 29 जनवरी 2025, मौनी अमावस्या के दिन की बात करना चाहूंगी। 360 ट्रेनों का संचालन किया गया, जिसमें 190 विशेष ट्रेनें, 110 नियमित ट्रेनें, और 60 मेमू ट्रेनें शामिल हैं। इस विशाल ऑपरेशन में न केवल यात्रियों की सुरक्षा, बल्कि उनकी सुविधा और संतुष्टि का पूरा ध्यान रखा गया। इतने विशाल महाकुम्भ मेले का सफल आयोजन संभव हो पाया, जिसका मैं मुख्य कारण मानती हूँ कि मोदी हैं तो मुमकिन है।

महोदय, यह आयोजन प्रमाणित करता है कि भारतीय रेल प्रधानमंत्री मोदी जी के नेतृत्व में न केवल एक बुनियादी ढांचा बन रहा है, बल्कि यह हर दृष्टिकोण से यात्रियों के लिए सुरक्षित, आरामदायक और प्रभावी बन रहा है। प्रधानमंत्री मोदी जी के नेतृत्व में भारतीय रेल ने नवाचार, सुरक्षा और यात्री सुविधाओं के लिए अभूतपूर्व कदम उठाए हैं।

महोदय, प्रधानमंत्री मोदी जी के नेतृत्व में, रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी और रेल राज्य मंत्री जी का समर्पण भारतीय रेल को हर दृष्टिकोण से समृद्ध बना रहा है। वंदे भारत एक्सप्रेस, जो स्वदेशी तकनीक से निर्मित है, भारतीय रेल की आधुनिकता की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है। वर्तमान में 68 वंदे भारत ट्रेनें (136 सेवाएँ) पूरे देश में संचालित हो रही हैं, जो 300 से अधिक स्टॉपेज के साथ 170 जिलों और 24 राज्यों को जोड़ रही हैं। यह पहल न केवल भारतीय रेल के आधुनिकीकरण को दर्शाती है, बल्कि यह 'मेक इन इंडिया' की सफलता का भी प्रतीक है, जो भारतीय स्वदेशी तकनीक को वैश्विक मानक तक ले जा रही है। वंदे भारत एक्सप्रेस ने यात्रा को सुरक्षित, तेज, आरामदायक और पर्यावरण अनुकूल बना दिया है।

प्रधानमंत्री मोदी जी के नेतृत्व में रेलवे नेटवर्क का विस्तार अभूतपूर्व गति से हुआ है। वर्ष 2014 से 2024 तक, भारतीय रेलवे ने 20,000 किलोमीटर से अधिक ट्रैक को इलेक्ट्रिफाई किया है। भारतमाला परियोजना के तहत 2,000 किलोमीटर नए रेल कॉरीडोर विकसित किए गए हैं। इससे देश भर में कनेक्टिविटी में क्रांतिकारी सुधार हुआ है। भारतीय रेलवे की विकास यात्रा यह साबित करती है कि मोदी सरकार ने न केवल बुनियादी ढांचे में सुधार किया है, बल्कि पूरे देश में रेलवे कनेक्टिविटी का एक नया आयाम स्थापित किया है। इसके साथ ही, स्वदेशी निर्माण को बढ़ावा देने के लिए 8,000 से अधिक स्वदेशी रेल कोच का निर्माण किया गया है, जो भारतीय रेलवे की स्वदेशी क्षमता को दर्शाता है। यह दिखाता है कि मोदी सरकार ने न केवल वैश्विक स्तर पर भारतीय रेलवे को प्रतिस्पर्धी बनाया है, बल्कि स्वदेशी निर्माण को भी बढ़ावा दिया है, जो हमारी आत्मनिर्भरता की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ मांगों को रखना चाहूंगी। मेरे क्षेत्र में गोंदिया से जबलपुर तक रेलवे लाइन का दोहरीकरण किया जाना अत्यंत आवश्यक है। इसका डीपीआर पहले ही बनकर तैयार हो चुका है। अब इसे जल्द से जल्द लागू करने की आवश्यकता है। इस परियोजना से न केवल यात्रियों को सुविधा मिलेगी, बल्कि क्षेत्रीय विकास में भी अहम योगदान मिलेगा।

जबलपुर से रायपुर के बीच रेल सेवा प्रदान की जाए, यह रेल सेवा हमारे जिले के लिए संजीवनी का काम करेगी। इसका माननीय मंत्री जी ने मुझे आश्वासन भी दिया हुआ है। इससे न केवल यात्रा में सुविधा होगी, बल्कि व्यापार, परिवहन और आर्थिक गतिविधियों में भी लाभ मिलेगा। ओवरनाइट एक्सप्रेस ट्रेन, गाड़ी संख्या 22192 जो जबलपुर में

संपूर्ण दिन खड़ी रहती है, उसे चलाने की कृपा करें। यह जबलपुर से नैनपुर, फिर बालाघाट और अंत में गोंदिया तक जाए। इस ट्रेन के संचालन से छात्रों को अपनी शिक्षा के लिए आसान और सुरक्षित यात्रा की सुविधा मिलेगी। विशेष रूप से वे छात्र जो इंदौर और भोपाल में पढ़ाई करते हैं, उन्हें इससे समय पर और सुरक्षित रूप से अपने शिक्षा स्थल तक पहुँचने में मदद मिलेगी।

मेरे यहां एशिया की कॉपर की सबसे बड़ी खदान है। मालाजखंड में चिल्पी से रायपुर तक एक नई रेल लाइन की आवश्यकता है। माननीय मुख्यमंत्री, मध्य प्रदेश ने भी इसकी मांग रखी है, क्योंकि मालाजखंड क्षेत्र में कॉपर खदान स्थित है। इस नई रेल लाइन के निर्माण से न केवल कॉपर का परिवहन तेज और सुरक्षित होगा, बल्कि पूरे क्षेत्र के आर्थिक विकास को भी गति मिलेगी।

वर्तमान में, पेंचवली एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 19343, 19344, जो छिंदवाड़ा से इंदौर जाती है और इंदौर से लौटकर सिवनी पहुंचती है, उसका संचालन सिवनी से नहीं होता। यह ट्रेन सिवनी से शुरू होनी चाहिए, ताकि सिवनी और उसके आसपास के यात्रियों को भी इसका लाभ मिल सके। इस परिवर्तन से न केवल स्थानीय यात्रियों को सुविधा होगी, बल्कि क्षेत्रीय परिवहन में भी सुधार होगा।

रेलवे बुनियादी ढांचे में भी मोदी सरकार ने ऐतिहासिक कार्य किया है। यूपीए सरकार के समय में 240 लिफ्ट्स और एस्केलेटर्स स्थापित किए गए थे, जबकि मोदी सरकार ने 2,656 लिफ्ट्स और एस्केलेटर्स स्थापित किए हैं, जो यूपीए सरकार से 11 गुना अधिक हैं। यह आंकड़ा न केवल भारतीय रेलवे के बुनियादी ढांचे में सुधार को दर्शाता है, बल्कि मोदी सरकार की आम जनता की सुविधाओं और उनके बेहतर अनुभव के प्रति समर्पण को भी स्पष्ट करता है।

आज हम गर्व से महसूस कर सकते हैं कि हमारा देश एक ऐसे रेलवे नेटवर्क से जुड़ा हुआ है, जो न केवल विश्वस्तरीय है, बल्कि यात्रियों की सुरक्षा और आराम को सर्वोपरि रखते हुए निरंतर प्रगति की दिशा में अग्रसर है। इस विकास की यात्रा में हम सभी का योगदान महत्वपूर्ण है और हमें विश्वास है कि भारतीय रेलवे का यह शानदार सफर लगातार आगे भी निरंतर विकास और सफलता की नई ऊँचाइयों को छुएगा।

धन्यवाद।

एडवोकेट चन्द्र शेखर (नगीना) : सभापति महोदय, वर्ष 2025-26 के लिए रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों पर हो रही चर्चा में आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद।

यह अच्छी बात है कि माननीय मंत्री जी भी यहां मौजूद हैं। मंत्री जी का दिल बहुत बड़ा है। अगर वे हमारी मांगें मान लेंगे, तभी इस बात की पुष्टि होगी। अगर मांगें न मानी जाएं, हमारे क्षेत्र का काम न हो तो फिर यह बात मानी जाएगी कि मंत्री जी का रुख सभी सदस्यों के प्रति एक जैसा नहीं है।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र से शुरू करूंगा। धामपुर शुगर मिल क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज के निर्माण की मांग मैंने पिछली बार भी उठाई थी, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। वहां लोग परेशान हो रहे हैं। डिजिटल युग में उनको कई-कई घंटे खड़ा होना पड़ता है।

जलालाबाद क्रॉसिंग ओवर ब्रिज के नीचे अंडरपास के निर्माण की बात मैंने पिछली बार भी उठाई, लेकिन कुछ नहीं हुआ। नजीबाबाद रेलवे स्टेशन पर बेगमपुरा एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 12238 का ठहराव सुनिश्चित किया जाए, इस पर भी कोई काम नहीं हुआ। नजीबाबाद माल गोदाम पर ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए और प्लेटफार्म को बढ़ाया जाए। मैंने पिछली बार भी बताया था कि प्लेटफार्म से पिछली तरफ जब ट्रेन रुकती है, तो महिलाओं को वहां उतरना पड़ता है, जो सुरक्षित एरिया नहीं है।

इसके साथ-साथ नगीना बाईपास बिजनौर फाटक पर ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए।

धामपुर जैतरा में ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाए, श्वेहरा से नूरपुर क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाए। बुलेट ट्रेन, वंदे भारत ट्रेन, हम बहुत आगे निकल गए हैं, लेकिन अभी भी मेरे लोक सभा क्षेत्र में न अंडरपास है, न ओवरब्रिज है, उसकी वजह से काफी देर तक लोगों का समय नष्ट होता है। समय एक ऐसी चीज है कि दोबारा नहीं आती। सहसपुर रेलवे स्टेशन पर सूबेदारगंज देहरादून एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 14113 का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। वहां से बहुत सारे लोग यात्रा करते हैं, सहसपुर रेलवे स्टेशन पर सफरदजंग एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 14114 का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। नजीमाबाद से मुंबई के लिए एक ट्रेन की डिमांड पिछली बार भी की थी। हमारे क्षेत्र की रेलवे स्टेशन की हालत बहुत खराब है, एक-दो जगह आपने काम कराया है। सभी रेलवे स्टेशनों का कायाकल्प कराया जाए, उनका जीर्णोद्धार हो ताकि देखने में वह सुंदर लगे।

रेलवे में कई घटनाएं हमने देखी, जहां सुरक्षा व्यवस्था पर बड़े सवाल खड़े हुए। बाड़मेर के सांसद का फोन ट्रेन में चोरी हो गया था। सुरक्षा सुनिश्चित हो, कई बार महिलाएं अकेली ट्रेवल करती हैं, इसका ध्यान रखा जाए।

रेलवे प्रशासन उत्तर मध्य रेलवे, आगरा के एक कार्यालय के सीनियर सेक्शन इंजीनियर, ईदगाह द्वारा एक पत्र लिखा गया। डॉक्टर बाबा साहब अम्बेडकर के समय में एक अम्बेडकर भवन बना था, जो फाटक संख्या 75ए खम्भा संख्या 12 के पास है, उसको अतिक्रमण घोषित कर दिया गया। क्या मैं यह मानूं कि सरकार का डॉक्टर बाबा साहब अम्बेडकर के सम्मान में यही प्रेम है। बाबा साहब अम्बेडकर के नाम पर बने भवन को अतिक्रमण घोषित कर दिया गया। यह कह दिया गया कि पन्द्रह दिन के अंदर हटा दो, यह गलत है। मैंने भी आपको पत्र लिखा, आप इसका संज्ञान लें।

सहारनपुर से लखनऊ तक वंदे भारत ट्रेन चलाई जाए। रेल मंत्रालय में एससी/एसटी का बैकलॉग बहुत है, उसको शीघ्र भरा जाए। कोरोना काल में बंद ट्रेनों को फिर से चलाया जाए। प्रमोशन में एससी, एसटी और ओबीसी के कर्मचारियों के साथ भेदभाव होता है, इसे रोका जाए।

मैंने पिछली बार लोको पायलट की मांग उठायी थी, उनको रात को दो दिन ड्यूटी कराने के बाद फिर से ड्यूटी करायी जाती है। कई बार ऐसी घटनाएं घटती हैं, एक नींद की झपकी लगी और एक्सीडेंट हो गया, सारा दोष आपकी तरफ आएगा। दिल्ली में भी एक घटना घटी, कई सारी घटनाएं घटती हैं। मैं इसके लिए आपको दोषी नहीं मानता। मैं कहता हूं कि कर्मचारियों को उस तरह की सुविधा मिलनी चाहिए, जब वे ड्यूटी करें तो अपने आपको परफेक्ट महसूस करें। अगर इस पर ध्यान नहीं दिया गया तो किसी दिन बहुत बड़ी घटना घट सकती है, लोगों के जीवन की कीमत होनी चाहिए। रेलवे में अमीर और गरीब दोनों सफर करते हैं। अमीर के साथ अगर कोई हादसा हो जाता है तो उसकी चर्चा होती है, गरीब के साथ हुए हादसे की चर्चा नहीं होती है। यह अनुभव है, रेलवे में करोड़ों लोग सफर करते हैं।

पुराने समय में कई बार ऐसी परिस्थितियों में सफर किया। मैं रेलवे को धन्यवाद दूंगा, रेलवे ने हमेशा अपनी जिम्मेदारियों को समझा है। चाहे सरकार किसी की भी रही हो। मंत्री जी, मैं आपकी कोशिशों की सराहना करता हूं, लेकिन ये कोशिशें पर्याप्त नहीं हैं। जब बदलाव नहीं हो रहा है, लोगों को सुविधाएं नहीं मिल रही हैं, उस तरह की चीजें नहीं हो रही हैं। रेलवे में आउटसोर्सिंग बहुत हो रही है। आउटसोर्सिंग की वजह से एससी, एसटी, ओबीसी और ईडब्ल्यूएस के बच्चों को आरक्षण का लाभ नहीं मिल रहा है। ठेकेदारी और आउटसोर्सिंग में लाखों नौकरियां होंगी। जब सरकार कहती है सबका साथ, सबका विकास, मेरा सवाल है कि जब इन लाखों नौकरियों में रिजर्वेशन का पालन नहीं हो रहा है, जबकि डीओपीटी की गाइडलाइन्स है तो मैं क्यों न मानूं कि सरकार एससी, एसटी, ओबीसी और ईडब्ल्यूएस के बच्चों को आरक्षण के लाभ से वंचित करने का काम कर रही है, क्या यह सही है? मंत्री जी, मैं उम्मीद करूंगा कि जब आप जवाब देंगे तो इन सवालों का भी जवाब देंगे।

आप मुझे यह भी जवाब दे दीजिएगा कि ये जो मामले उठाए जाते हैं, उनका सरकार पर कोई फर्क पड़ता है या नहीं?

माननीय सभापति : अब आप समाप्त कीजिए ।

एडवोकेट चन्द्र शेखर: सर, मैं खत्म कर रहा हूँ । मेरा एक लास्ट विषय है । हम यहां जो मांग उठाते हैं, क्या उन पर कोई अमल होता है? कहीं ऐसा तो नहीं है कि चलो उन्होंने विषय उठा दिया और बात खत्म हो गई । आप ऐसा मत कीजिए । अगर आप ऐसा करेंगे तो यह व्यवस्था अच्छी नहीं है ।

सभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि हमारी मांगों को माना जाए । धन्यवाद ।

श्री विशालदादा प्रकाशबापू पाटील (सांगली) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । रेलवे सिर्फ एक ट्रांसपोर्ट सिस्टम नहीं है । यह हमारी अर्थव्यवस्था और समाज की एक लाइफ लाइन है । इससे लोगों और उद्योगों को अपने सपनों से जोड़ा जाता है । लेकिन, इस लाइफ लाइन की हालत कुछ खराब दिख रही है । रेलवेज का ऑपरेटिंग रेश्यो 98 फीसदी है । इसका मतलब यह होता है कि अगर रेलवे 100 रुपये कमाती है तो सिर्फ दो रुपये बचा पाती है । इसके बावजूद इस बजट में कोई वृद्धि नहीं दिख रही है । Railways, perhaps, is the only monopoly in the world that is making a loss. यह तो ऐसा हुआ कि रेस में अकेले ही दौड़ ही रहे हैं, फिर भी हारे जा रहे हैं ।

सर, मुझे लगता है कि रेलवे को कोई नया रेवेन्यू मॉडल लाना चाहिए । वंदे भारत की बात होती है, लेकिन उसकी केवल 36 ट्रेनें ही दिख रही हैं । It is less than two per cent of the entire train network capacity. With such low numbers, how are they expecting to provide good services to people? अप्रैल से जून, 2023 तक का आंकड़ा है कि पैसेंजर का 93 परसेंट, यानी, 360 करोड़ प्रवासी नॉन-एसी बोगीज में ट्रैवल कर रहे थे । Such reduced investment अगर पैसेंजर में करेंगे तो स्वाभाविक है कि आपको इन्कम कम मिलेगा । उसके कारण आपको फ्रेट पर ज्यादा निर्भर रहने की जरूरत पड़ रही है ।

Sir, 68 per cent of the revenue is coming from freight. यहां तक कि वर्ष 2010 से वर्ष 2019 तक, as per the figures that are available, only seven per cent growth दिख रही है । सांसद बोलते हैं कि रिकॉर्ड माल लोड हो रहा है । If you go as per the NITI Aayog, it shows that road transport is accounting for 71 per cent of the freight movement and the Railways' share is down to only 17 per cent. They assume that रेलवे को उसकी वजह से 6 परसेंट का रेवेन्यू लॉस होता है । It is said that the difference between something good and something bad is obviously to have attention to detail. I am sure that the Ministry is after that. They are trying to do something there. ये लोग सीमेंट और कोल के फ्रेट पर निर्भर हैं ।

Sir, 50 per cent of traffic is only out of coal. Are they not trying to bring in other freight commodities onto the rail network? जैसे हम किसान हैं तो हमारे यहां हल्दी की बहुत डिमांड है । क्या ऐसी कोशिश हो रही है कि वहां बाकी कॉमोडिटीज भी रेलवे ला सके । मेरी सांगली से एक टर्मरिक ट्रेन चलाने की मांग है ।

सर, रेलवे ने अमृत भारत स्टेशन में 1337 स्टेशन्स का लक्ष्य रखा था । लेकिन वर्ष 2024-25 के आंकड़ों को देखें तो 453 में से केवल एक स्टेशन ही अपग्रेड हो पाया है । पीपीपी मॉडल की 23 प्लांड स्टेशन्स थीं, लेकिन उनमें से दो की ही बिड मिली है । महाराष्ट्र के 126 स्टेशन्स री-डेवलपमेंट के लिए सेलेक्ट किए गए थे, लेकिन उनमें बेसिक फैसिलिटीज भी नहीं हैं ।

सर, सांगली और मिरज, जो मेरी, कांस्टिट्यूएन्सी में आते हैं, वहां रिटायरिंग रूम तक नहीं है। क्लॉक रूम की फैसिलिटी पर्याप्त नहीं है। उसके कारण यात्रियों को बहुत असुविधा हो रही है।

सर, जब ये बेहतर इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलप करेंगे, तभी उससे बेहतर आमदनी ले पाएंगे। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं मार्टिन लूथर किंग की एक लाइन बोलना चाहता हूं-

?The time is always right to do what is right and to rise above the challenges for the betterment of the nation.? I only want to put some demands. Obviously, it is a long list.

अभी मेरे पास डेढ़ मिनट है। अगर काम अच्छा हो रहे हैं तो वे मेरे काम भी आ जाएंगे। मैंने सांगली में रिटायरिंग रूम और क्लॉक रूम की बात की। अगर वहां पर बैटरी ऑपरेटेड कार होगी तो अच्छा होगा, क्योंकि वहां बुजुर्ग और हैंडिकैप्ड लोग हैं।

सर, सांगली और मिरज में फूड और टी-स्टॉल भी बनाया जाए। एनक्वॉयरी विंडो और हेल्प डेस्क की संख्या कम है। उसकी संख्या भी बढ़ाई जाए। सांगली में एक और फूट ओवर ब्रिज बनाने की जरूरत है। सेकेंड एंट्री, अगर दूसरी तरफ एग्जिट में एंट्री होगी तो अच्छा होगा, क्योंकि उस तरफ थोड़े इंडस्ट्रियल लोग रहते हैं। एक और रिजर्वेशन काउंटर बनाया जाए। किलोस्करवाड़ी सेंटर में स्टेशन का टाइम आठ से आठ बजे तक किया जाए। ट्रेन स्टॉपेज के लिए निजामुद्दीन-यशवंतपुर संपर्क क्रांति को सांगली स्टेशन पर रोकने की व्यवस्था की जाए। किलोस्करवाड़ी में दादर-हुबली एक्सप्रेस को फिर से रोकने की व्यवस्था की जाए। अगर मिरज-सतारा तक लोकल ट्रेन की सर्विस शुरू होगी तो बहुत लोगों को आसानी होगी।

महोदय, सालगरे स्टेशन एक अच्छा रेलवे स्टेशन है, वहां कुछ ट्रेन्स का स्टॉपेज शुरू कराया जाए। जो रिपोर्ट्स या जर्नलिस्ट्स हैं, उनको पैसेंजर किराया भाड़ा में 50 प्रतिशत की छूट मिलती थी। उसको बंद कर दिया गया था। अगर उसको वापस शुरू किया जाए, तो अच्छा होगा। हमारे यहां हुगली और कोल्हापुर से वंदे भारत ट्रेन आती है, लेकिन वह पुणे तक ही जाती है। अगर उसको मुंबई तक चलाया जाए, तो अच्छा होगा। कराड से पंढरपुर के बीच एक नई रेलवे लाइन बनाने की मांग की जा रही है। मुंबई सेन्ट्रल स्टेशन का नाम नाना शंकरसेठ जी के नाम पर करने की मांग की जा रही है। अगर रेल मंत्रालय यह कर सके, तो अच्छा होगा। मेरी लिस्ट बहुत बड़ी है, अगर आप मुझे बोलने का और समय देंगे, तो मैं बता सकता हूं। मैं लिखित रूप से मंत्री जी को दे देता हूं।

माननीय सभापति : आप अपनी लिस्ट मंत्री जी को दे दीजिए।

श्री फणी भूषण चौधरी जी।

SHRI PHANI BHUSAN CHOUDHURY (BARPETA): Hon'ble Chairman Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget, and I would like to thank the Hon'ble Railway Minister on behalf of the people of Assam. During the UPA government from 2009 to 2014, on an average Rs. 2,122 crore was allocated for the Northeast. It is worthwhile to mention that every year Rs 2,122 crore was allocated for the Northeast from 2009-2014 during the UPA regime. While an amount of Rs. 2122 crore was allocated for the Northeast for the period 2014 to 2019, In 2024-2025, the Northeast was allocated Rs. 10,376 crore, and during this financial year, Rs. 10,440 crore was allocated to the Northeast. If we look at the enhancement of the Budget from 2009 to 2014, the rate of enhancement was 4.80%, and in 2024-2025, the rate of enhancement is 4.89%. I, therefore, thank the Hon'ble Railway Minister on behalf of the people of the Northeast in general and the people of Assam in particular. However, our state still has some problems.

The Vande Bharat Express runs up to Guwahati. The service of the train could not be extended up to Dibrugarh in Upper Assam because the electrification of the railway line is necessary for the service of the Vande Bharat Express to be extended in Upper Assam. Without the electrification of the railway line, the Vande Bharat Express cannot be operated. Even if the Hon'ble Railway Minister wants, it is not possible to operate the Vande Bharat Express up to Dibrugarh from Guwahati. So it is very important to complete the electrification of the railway line from Guwahati to Dibrugarh at the earliest. I, therefore, request the Hon'ble Railway Minister to take necessary steps so that the Vande Bharat Express can be operated from Guwahati to Dibrugarh.

Another issue which I would like to flag is that the doubling of the railway line has been completed only up to Guwahati. The doubling of the railway line on the Guwahati-Dibrugarh route is yet to be completed. According to the reply given by the Railway Ministry, from Lumding to Furkating Junction, preliminary activities for the execution of the project have been taken up. The Railway Ministry has also replied that the final location survey of the 241-kilometre route from Furkating Junction to Dibrugarh has been completed. I would like to request the Hon'ble Railway Minister to take up the doubling project of the Guwahati-Dibrugarh railway line at the earliest. Moreover, I wish to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister to a serious problem being faced by the people of my constituency. A large area in my constituency has been deprived of railway facilities. In 2011-12, a survey was conducted, and in 2012, the Hon'ble Railway Minister, in a reply to a question in Rajya Sabha, stated that the survey of 132-kilometre-long new railway line covering Jogighopa, Agiathuri via Barpeta, Hajo, and Sualkuchi has been completed. At that time, NITI Aayog was not there.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude. Your time is over. Please place your demands.

SHRI PHANI BHUSAN CHOUDHURY: It was sent for approval. But I don't know what has happened to that issue now. That is why I would like to request the Hon'ble Railway Minister to take appropriate steps as per the survey conducted in 2011-12 so that people of my constituency are not deprived of railway facilities. In this connection, I would like to raise the issue of ROBs in my constituency. In my constituency, there is a place called Pathsala, which is the district headquarter. Surprisingly, in this district headquarter, there is no ROB.

HON. CHAIRPERSON: You please write to the Hon'ble Railway Minister, requesting him to construct ROBs wherever required.

SHRI PHANI BHUSAN CHOUDHURY: I request the Hon'ble Railway Minister to construct ROB's at Patiladoha, Sarbhog, Pathsala and Tihu. To conclude, I thank the Hon'ble Railway Minister for his generosity towards the state of Assam, and I once again request him to take appropriate steps for the early completion of pending railway projects. Thank you.

SHRI DURAI VAIKO (TIRUCHIRAPPALLI): Respected Sir, I would like to bring to the attention of this House that 6,315 candidates from Tamil Nadu, who applied for the Assistant Loco Pilot positions have qualified for the round-2 of the computer-based tests.

However, I am very disappointed to come across news reports that 90 per cent of these candidates from Tamil Nadu have been assigned exam centres which are located 600 to 1000 kilometres away in States like Andhra Pradesh and Telangana. Most of these candidates from Tamil Nadu belong to the economically backward classes and it would cause tremendous financial hardship for them to travel outside Tamil Nadu to attend the exam centres. Women, who are often accompanied by family members or a friend, would be more affected by these additional travel and lodging expenses. Some of these candidates who cannot afford lodging expenses, would be forced to stay at the railway stations or outside the examination centres. These candidates have also expressed concern of securing confirm train tickets at the last minute and also the potential train routes.

I sincerely appeal to the hon. Railway Minister to address the concerns of these candidates from Tamil Nadu and allot examination centres within the State of Tamil Nadu.

I would also appeal to the Railway Minister on behalf of my Trichy Constituency to operate a Trichy ? Bengaluru Intercity Express train and also to operate superfast trains on the Trichy-Ernakulam and Trichy-Tirupati routes.

I would also like to bring to the attention of the Minister that an earlier sanctioned new railway line between Thanjavur and Madurai *via* Gandharvakottai and Pudukkottai has been cancelled. I sincerely appeal to the Minister to re-approve and execute the much-needed railway line for the people of Gandharvakottai and Pudukkottai. I would also request the Minister to sanction an AC traction periodic overhaul maintenance facility along with overhead electrification for the Golden Rock Railway Workshop located at Trichy.

I would also like to remind the hon. Minister of an earlier appeal with regard to renewing the 50 per cent train fare concession to the senior citizens and the registered Press and media professionals. Thank you.

श्री उमेशभाई बाबूभाई पटेल (दमन और दीव) : माननीय महोदय जी, आज मैं रेलवे की अनुदान मांगों पर अपने विचार साझा करने के लिए खड़ा हुआ हूँ ।

महोदय जी, मेरे संसदीय क्षेत्र दमण के सबसे नज़दीक वापी, गुजरात का रेलवे स्टेशन आया है, जो दक्षिण गुजरात में सूरत के बाद सबसे ज्यादा कमाई करने वाला स्टेशन है, किंतु हमारे इस वापी रेलवे स्टेशन का जितना विकास होना चाहिए था इतना विकास नहीं हो पाया है, न ही इंफ्रास्ट्रक्चर के उद्देश्य से न ही ट्रेनों की सुविधा के उद्देश्य से ।

महोदय जी, यह हमारा वापी रेलवे स्टेशन केवल दमण के ही मुसाफ़िरो को सुविधा देता है ऐसा नहीं है, बल्कि यह स्टेशन पूरे भारत के लोगों को सुविधा देता है, कहना गलत नहीं है, क्योंकि हमारा दमन, वापी, डीएनएच, उमरगांव, जो विस्तार है वे सब औद्योगिक हब हैं । इन उद्योगों में पूरे भारत के छोटे-बड़े सभी प्रदेशों के लोग यहां काम करने आए हैं, जो यहां बसे हुए हैं, जो अपने प्रदेश में अपने घर, परिवार से मुलाकात कर आते-जाते रहते हैं ।

मैं मांग करता हूँ कि जो भी ट्रेनें सूरत - मुंबई की ओर चलती है और सूरत रुकती हैं और वापी नहीं रुकती है, वह सूरत रुकने वाली सभी ट्रेनों का स्टॉप वापी भी रखा जाए । साथ ही उत्तर भारत, यूपी और बिहार की ओर चलने वाली ट्रेनों का स्टॉप वापी है, जिनका स्टॉपेज टाइम कम से कम पांच मिनट किया जाए । क्योंकि वह ट्रेनें ऐसे भी सप्ताह में एक या दो बार ही वापी रुकती हैं, जिसके चलते काफी भीड़ रहती है, जिसमें महिलाएं, बच्चे, बूढ़े, दिव्यांग लोग भी होते

हैं और घर जाते वक्त सामान भी ज्यादा होता है। इन लोगों को बहुत परेशानी होती है। कभी-कभी तो ट्रेन स्टॉप के कम समय के चलते मुसाफिरों की ट्रेनें छूट भी जाती हैं, और धक्का मुक्की होने के कारण कई बार हादसे भी होते हैं। मैं यह भी मांग करता हूँ कि इस रूट की ट्रेनें बढ़ाई जाएं।

दक्षिण गुजरात के सेकंड हाइएस्ट रेवेन्यू कमाने वाले वापी रेलवे स्टेशन का समग्र विकास करना चाहिए जिसमें स्टेशन का रीडिवेलपमेंट किया जाए। साथ ही स्टेशन की सुविधाओं में भी सुधार किया जाए।

वापी रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नंबर-1 पर एक लिफ्ट स्थापित होने के बावजूद, यह अधिकांश समय कार्यशील स्थिति में नहीं रहती है। इसलिए, मैं रेलवे मंत्रालय से अनुरोध करना चाहता हूँ कि रेलवे स्टेशन पर स्थापित लिफ्टें लगातार काम करती रहें। इस उद्देश्य के लिए, मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि वापी रेलवे स्टेशन पर सुविधाओं के रखरखाव और देखभाल के लिए आवश्यक धन समय पर खर्च और उपयोग किया जाए।

मैं रेलवे मंत्रालय से आग्रह करूंगा कि वापी रेलवे स्टेशन के प्रत्येक प्लेटफॉर्म पर एस्केलेटर (दोनों प्रकार, यानी जो यात्रियों को ऊपर और नीचे ले जाती हैं) सुनिश्चित करें। वर्तमान में, वापी रेलवे स्टेशन के कुछ प्लेटफॉर्म पर नीचे जाने वाले एस्केलेटर की सुविधा नहीं है।

वर्तमान में, वापी रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म नंबर 3 के पूरे हिस्से में इलेक्ट्रॉनिक कोच डिस्प्ले उपलब्ध नहीं है। प्लेटफॉर्म नंबर 3 से निकलने वाली ट्रेनों के लिए कोच सूची भी इस प्लेटफॉर्म पर एक बोर्ड पर चिपकाई नहीं जाती है। इससे यात्रियों को असुविधा होती है। इसलिए, वापी रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म नंबर 3 पर इलेक्ट्रॉनिक कोच डिस्प्ले और कोच सूची की उपलब्धता सुनिश्चित की जानी चाहिए।

मैं सरकार का ध्यान दीव में रेल कनेक्टिविटी की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ। वर्तमान में गुजरात का देलवाड़ा दीव का सबसे निकट स्थित रेलवे स्टेशन है। आप में से कई लोग शायद ये बात जानते भी होंगे कि दीव एक बहुत प्रसिद्ध पर्यटक स्थल है। हर साल देश-विदेश से लाखों पर्यटक दीव के प्राकृतिक सौंदर्य का आनंद उठाने यहाँ आते हैं। घोघला beach जिसे international blue flag certification प्राप्त है, वह भी दीव में ही स्थित है। पर्यटकों में दीव के लिए काफी रूचि है किंतु कनेक्टिविटी के अभाव के चलते पर्यटक प्रभावित हो रहे हैं। ऐसे भी एयर कनेक्टिविटी का भी बड़ा अभाव है, उसके मद्देनजर दीव को रेल कनेक्टिविटी से जोड़ना बेहद आवश्यक है। मैं सरकार से दीव के नज़दीक रेलवे स्टेशन को विकसित करने की मांग करता हूँ। गुजरात स्थित देलवाड़ा रेलवे स्टेशन को विकसित किया जाए, इस कदम से ना सिर्फ टूरिज्म में बढ़ोतरी होगी पर स्थानीय अर्थव्यवस्था को भी विकास के लिए नयी ऊर्जा मिलेगी।

सर, मैं दमन-दीव का एकमात्र सांसद हूँ। मेरे क्षेत्र के बारे में मेरे अलावा बोलने वाला कोई नहीं है। सर, अभी तो मैंने शुरुआत की है और आप खत्म करने के लिए घंटी बजा देते हैं। सर, मुझे अपनी बात पूरी करने के लिए दो-तीन मिनट का समय दीजिए। सर, हर बार मेरे साथ ऐसे ही होता है। लोग दस-दस मिनट बोलते हैं।

माननीय सभापति : ठीक है, आप कृपया बोलें। समय दो मिनट ही मिलेगा।

श्री उमेशभाई बाबूभाई पटेल: धन्यवाद सर, इसके साथ ही दमण के लिए उदवाड़ा रेलवे स्टेशन से कोलक से कड़ैया, कड़ैया से मोती दमण, मोती दमण से जाम्पोर, जाम्पोर से वापी रेलवे स्टेशन को जोड़ा जाए। दमण में जमीनों की कमी को देखते हुए यह प्रोजेक्ट sea लिंक के तर्ज पर कोलक नदी से समुद्र में और समुद्र से कालाई नदी होते हुए वापी रेलवे स्टेशन तक मोनो रेल चलाई जाये, ताकि टूरिज्म को भी बढ़ावा मिले और लोगों को रेलवे की सुविधा प्राप्त हो। मोनो रेल के माध्यम से दमन समेत आस-पास के पूरे इलाके को एक व्यवस्थित टूरिस्ट सर्किट के रूप में विकसित किया जा सकता है। इससे न सिर्फ दमन प्रशासन बल्कि गुजरात सरकार के वलसाड जिले के माध्यम से भी लाभ होगा। टूरिज्म

इंडस्ट्री के अतिरिक्त अन्य इंडस्ट्रीज जैसे की हॉस्पिटैलिटी, ट्रांसपोर्टेशन, फूड एंड बेवरेजेज को भी काफी फायदा पहुंचेगा, जिससे स्थानीय रोजगार में भी वृद्धि आएगी।

महोदय, मैं सरकार का ध्यान एक महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ, जो भारत में रेलवे क्षेत्र के कार्य करने की लंबे समय से विशेषता रही है। भारतीय रेलवे में औसत यात्री सवारी पिछले कुछ दशकों में काफी बढ़ी है, परन्तु कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि समय के साथ नहीं बढ़ी है। लगभग 25 साल पहले, I.R.C.T.C. हर दिन लगभग 8,500 से 9,000 यात्री ट्रेनों का संचालन कर रहा था। आज, भारतीय रेलवे देश में हर दिन 13,000 से अधिक ट्रेनों का संचालन करता है। भारतीय रेल का कुल कार्यबल आज लगभग 1.2 मिलियन होने का अनुमान है। यह आंकड़ा 25 साल पहले लगभग 1.5 मिलियन था। हालांकि रेलवे ने लागत दक्षता प्राप्त करने के लिए पिछले कई वर्षों में कार्यबल को कम करने के लिए सुधार किए हैं।

माननीय सभापति : आप कृपया अपनी डिमांड बता दीजिए। माननीय मंत्री जी बैठे हुए हैं।

श्री उमेशभाई बाबूभाई पटेल: सर, मेरी डिमांड वही है, मैं वही तो बोल रहा हूँ कि संख्या बढ़ाने की जरूरत है। अभी पाकिस्तान में पूरी की पूरी ट्रेन हाईजैक हो गई है और हमारे यहां भी ऐसी वारदात न घटे, इसलिए सुरक्षा कर्मियों की संख्या बढ़ानी चाहिए। आप जानते ही हैं कि ट्रेनों के कितने अधिक एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। उससे संबंधित महत्वपूर्ण बात मुझे मंत्री जी को बतानी है।

माननीय सभापति : ठीक है, अब आप खत्म कीजिए।

श्री उमेशभाई बाबूभाई पटेल: सर, केवल दो मिनट दीजिए, मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूँ। जैसा कि आप में से कई लोग जानते होंगे कि बार-बार रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं। इसके पीछे एक प्रमुख कारण यह है कि ट्रैक सुरक्षा के लिए जिम्मेदार योग्य व्यक्तियों की कमी है। पहले योग्य गैंगमैन ट्रैक को बनाए रखने और उसकी देखभाल करने के लिए जिम्मेदार थे।

माननीय सभापति : धन्यवाद, माननीय सदस्य।

श्री उमेशभाई बाबूभाई पटेल: सर, इन गैंगमैनों को योग्य तकनीकी विशेषज्ञों की निगरानी में एक निर्दिष्ट अवधि के लिए अनिवार्य प्रशिक्षण प्राप्त करना आवश्यक था। इस प्रकार का पेशेवर अनुभव और प्रशिक्षण गैंगमैन को ट्रैक सुरक्षा और रखरखाव के लिए जिम्मेदारियों को निभाने के लिए तैयार करता था।

आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद।

SHRI K. GOPINATH (KRISHNAGIRI): Hon Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for this opportunity for allowing me to talk on Demands for Grants pertaining to Railways for the year 2025-26. My Krishnagiri parliamentary constituency is just adjacent to the State of Karnataka. If you talk about railway line, since 1935, it can be only the Krishnagiri district of Tamil Nadu. 17 MPs have represented Krishnagiri constituency in the past in this Lok Sabha. We contest elections with an assurance of bringing Hosur to Jolarpettai railway line. Any candidate of any political party has to invariably give this assurance to the voters of Krishnagiri constituency while contesting the General Elections. But till date this Hosur-Jolarpettai railway line has not seen the light of the day. This line which was originally conceived during the British period has been kept in abeyance. When I raised this issue in this House last time, it was assured by the Railway Officials that a DPR has been prepared and this route would be commissioned soon. But there is no mention about this Hosur-Jolarpettai Railway route in this Budget also. Hosur of Krishnagiri

district is one of the fastest growing Cities of India. Hosur is fast developing with more than 200 industries situated in this City. But we do not have this Hosur-Jolarpettai railway line.

Hon Speaker Sir, my humble submission through you to the Railway Minister is to pursue this matter seriously. DPR has been completed already for Hosur-Jolarpettai Railway line. I urge that this project should take off very soon. There is another demand of my Constituency. There is an under-pass near Saambalpatti in Salem-Jolarpettai route. The condition of this underpass is yet to be monitored. Besides, Train No 16087/16088 passes between Arakkonam and Salem on Mondays, Tuesdays, Wednesdays, Thursdays and Fridays. This train does not run on Saturdays and Sundays. Due to Mahakumbh at Prayagraj, this train was diverted and its operations were stopped.

I urge upon the Hon Minister of Railways to resume the services of this train once again for the benefit of rail passengers of this area. There are about 2000 houses situated near Hosur railway station. Students and aged persons have to enter into Hosur railway station to go to the other side of the City. This is the pathetic situation prevailing there. But all of a sudden a compound wall was erected by the railway authorities which has blocked the passage of these residents living nearby Hosur Railway station. Students were not able to go to their schools and their education was affected. I went and intervened in this matter. I discussed this issue with the senior Officials of Indian Railways of Hosur and Bengaluru and the Commissioner of Hosur Municipal Corporation to find a solution to this issue. They have given a relaxation to nearby residents after my intervention. I urge the Hon Minister of Railways to order for construction of a Railway Over-bridge in that area.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI K. GOPINATH: I want to conclude. Give me a minute Sir. As many as 10000 vehicles ply through Thali road of Hosur. There is a railway track across this road. We have big industries like TVS, Ashok Leyland etc. situated on the other side of this railway gate. This Gate is closed for hours together resulting in heavy traffic congestion along this route. I urge that a four-lane over-bridge should be constructed in this area immediately. This proposal is already under your active consideration. I urge the Union Minister of Railways to fulfil this demand immediately. I believe that this demand will be fulfilled. I once again urge upon the Hon Minister for Railways to fulfil all my demands. Thank you for this opportunity. Jai Hind. Jai Tamil Nadu. Jai Telugu. Jai Tamil. Thank you. Vanakkam.

श्री प्रदीप पुरोहित (बारागढ़) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का पूरी तरह से समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ और आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी एवं रेलवे विभाग के मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, क्योंकि रेल मंत्री जी ओडिशा को रिप्रेजेंट करते हैं। वे बहुत अच्छी तरह से रेलवे विभाग को चलाते हैं। अभी जिस तरह की चर्चा चल रही है, प्रतिपक्ष के सदस्यों ने भी उनकी सराहना की है और उनको धन्यवाद भी दे रहे हैं। वे बहुत अच्छी तरह से रेलवे विभाग को चलाते हैं, इसलिए हम ओडिशा के लोगों को उन पर गर्व है।

सभापति महोदय, नरेन्द्र मोदी जी ने देश को विकसित भारत एवं दुनिया में सबसे शक्तिशाली राष्ट्र बनाने का संकल्प लिया है, चूँकि मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, वहाँ पर गंधमर्दन पहाड़ी क्षेत्र है। वहाँ पर गिरिजा बाबा नाम के संत

रहते हैं। उन्होंने सही कहा था। एक दिन हमारी बातचीत चल रही थी तो उन्होंने हमें बताया कि आज देश के जो प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी हैं, नरेन्द्र मोदी जी का जो पूर्वजन्म था, उसमें वे ...*थे। उनका दूसरा जन्म नरेन्द्र मोदी जी के रूप में हुआ है। इसलिए वे इस राष्ट्र को एक विकसित राष्ट्र, दुनिया में सबसे शक्तिशाली राष्ट्र निर्माण करने की भावना से काम कर रहे हैं।

देश को आगे बढ़ाने के लिए मोदी जी जिस विजन से काम कर रहे हैं, जिस लक्ष्य से काम कर रहे हैं, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। माननीय मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को मैं सबसे पहले धन्यवाद इसलिए देना चाहता हूँ, क्योंकि वे जब एक बार काम करने का तय कर लेते हैं, जो संकल्प लेते हैं, चूँकि वर्ष 2022 में हमारे यहां पर एक उपचुनाव हो रहा था और मैं विधायक पद पर खड़ा हुआ था।

वहां बीजू जनता दल की सरकार थी। बीजू जनता दल की सरकार ने अश्विनी वैष्णव जी को चैलेंज किया था कि बारगढ़ से नुआपाड़ा रेलवे लाइन की जो डिमांड की जा रही है, क्या आप यह काम कर सकते हैं तो अश्विनी वैष्णव जी ने कहा था कि जिस दिन सरकार हमें जमीन दे देगी, हम दूसरे दिन ही रेलवे पटरी बिछा देंगे। जब ओडिशा में सरकार परिवर्तन हुआ, वहां भारतीय जनता पार्टी की सरकार बनी, मोहन माझी जी के नेतृत्व में सरकार बनी, तो उन्होंने जमीन दी और अश्विनी वैष्णव जी ने जो कहा था, वह काम करके दिखा दिया। उन्होंने 138 किलोमीटर रेलवे लाइन के लिए 2,926 करोड़ रुपए सैंक्शन किए। इसलिए मैं उन्हें तहे दिल से धन्यवाद देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, हमने अपने क्षेत्र के काम के लिए अश्विनी वैष्णव जी से बात की है। मैं एक बार फिर उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ। हमारे ओडिशा क्षेत्र में 59 रेलवे स्टेशन्स के काम चल रहे हैं। वहां 100 प्रतिशत इलेक्ट्रिफिकेशन किया जा चुका है। वहां काफी ज्यादा डबल ट्रैक्स बन चुके हैं। वर्ष 2014 में ओडिशा को 838 करोड़ रुपए मिले थे, लेकिन वर्ष 2025-26 के लिए 10,599 करोड़ रुपए सैंक्शन हुए हैं।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से दो-तीन बातें रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ। आज झारसुगड़ा में रेलवे लाइन पर स्ट्राइक चल रही है। झारसुगड़ा के एक रेलवे लाइन ट्रैक को डिपार्टमेंट के लोगों ने प्लक कर दिया, जहां धरना चल रहा है। मैं मंत्री जी का ध्याना आकर्षित करना चाहता हूँ कि वहां लोगों की डिमांड है कि वहां के रास्ते को खोला जाए। सरकार बारगढ़, बलांगीर और सूर्यपुर तीन जिलों से ओडिशा की राजधानी भुवनेश्वर तक एक ट्रेन चलनी चाहिए। हम लोग इसके लिए डिमांड कर रहे हैं। सुबह एक ट्रेन बारगढ़ से भुवनेश्वर के लिए चलनी चाहिए।

ट्रेन्स ब्रजराजनगर, बारगढ़, अताबीरा एवं अन्य स्टेशनों पर रुकती थीं, लेकिन कोरोना काल के समय वे बंद हो गई हैं, एक बार फिर से वे ट्रेन्स उन स्टेशन्स पर रुकें, यह लोगों की डिमांड है। बेलपहाड़ रेलवे स्टेशन पर तीन साल पहले मोदी जी ने फ्लाई ओवर का शिलान्यास किया था, लेकिन अभी वह काम रुक गया है। आप उसे तुरंत शुरू करें।

ये सारे विषय हमारे ओडिशा के गर्व से संबंधित हैं। अश्विनी वैष्णव जी, आप इन कामों पर ध्यान देंगे, इनको आगे बढ़ाएंगे। धन्यवाद।

श्री विशालदादा प्रकाशबापू पाटील: सर, कृपया ...* का नाम निकाल दीजिए। महाराष्ट्र के लोग उनको भगवान मानते हैं।?(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: I have got your point. I will check it.

....(Interruptions)

रेल मंत्री, सूचना और प्रसारण मंत्री, तथा इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव) : ...* जी के बारे में अगर कोई भावना को ठेस पहुंचाने वाला विषय हुआ है, तो कृपया आप उसको जांच करके एक्सपंच कर दें।

माननीय सभापति : इंकायरी करके इसको एक्सपंज कर देंगे ।

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Thank you, Chairperson, Sir, for allowing me to speak on the Demand for Grants under the Ministry of Railways for 2025-26. Given the paucity of time, I would like to turn to my State of Andhra Pradesh.

First, I would like to thank the hon. Minister for allocating Rs.9,470 crore towards the development of railway in the State. Our party leader, Chief Minister Nara Chandrababu Naidu has always been a strong advocate for railway expansion. Since 2014, several new railway projects have been sanctioned and are making steady progress. However, some projects sanctioned over two decades ago continue to remain stalled with little or no progress. The most glaring example is the Kotipalli-Narasapuram railway line in my constituency, a 57 kilometre stretch which was sanctioned more than 20 years ago, making it the oldest pending railway project in the State.

One of the major reasons that such railway projects have been in pendency for decades has been primarily due to financial constraints arising from heavy reliance on Central Government grants and extra-budgetary resources. In both financial years 2024-25 and 2025-26, 95 per cent of capex funding has come from budgetary support by the Central Government. This dependence arises because internal revenue surpluses are insufficient to finance the capital expenditures. This financial strain requires a reassessment of our revenue generation strategies, and I would like to propose some measures.

Firstly, the freight operations contribute about 62 per cent of the Railways' total revenue, yet we have witnessed a steep decline in modal share, from 36 per cent to 26 per cent over the past decade. We can improve efficiency by expanding our freight basket by tapping into finished metals, chemical parcels, and most importantly, agricultural produce through dedicated Kisan rails and by running double-stack container trains. Secondly, I would also propose fare revenue. Passenger fares are yet another critical revenue source. By reducing ticketless travel via implementation of ticket-checking systems to expand luxury train travel on new and unexplored tourism routes to attract high-value international travellers, the Government could increase its revenue. Additionally, there are non-fare revenue opportunities such as harnessing vacant railway land. More than 62,000 acres of land is available. We can also generate revenue through commercial leasing and development projects. Advertisements on train bodies offer an easy way to generate revenue while offsetting maintenance costs.

These were the few proposals that I wanted to share with the hon. Minister. We have a very less amount of time. So, I would like to conclude. Indian Railways is the lifeline of millions. For the common man, it is not just an option but a necessity, which is why any surplus revenue generated must be reinvested to complete long-pending projects, to enhance last-mile connectivity, and to ensure that no city, town, or village is left behind. Therefore, I would urge the Government to take necessary actions to fulfil its promise of connectivity, affordability, and progress for all.

Thank you.

***m158 श्री उत्कर्ष वर्मा मधुर (खीरी) :** माननीय सभापति जी, आपने मुझे वर्ष 2025-26 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ।

मैं सीधे अपने संसदीय क्षेत्र खीरी की प्रमुख मांगों के बारे में कहना चाहता हूँ। मेरा जनपद खीरी उत्तर प्रदेश का सबसे बड़ा जनपद है। आजादी के समय से यहां की जनता प्रमुख शहरों के लिए ट्रेनों के संचालन का बहुत लंबे समय से इंतजार कर रही है। अभी तक छोटी लाइनें थीं और अमान परिवर्तन होने के बाद बड़ी लाइनें बनीं। जब से बड़ी लाइनें बनी हैं, तब से लगातार मालगाड़ियों का संचालन बढ़ रहा है। छोटी लाइनों के समय जितनी गाड़ियां चलती थीं, उससे भी कम यात्री गाड़ियां चल रही हैं। उत्तर प्रदेश का यह सबसे बड़ा जनपद है। यहां एकमात्र दुधवा नेशनल पार्क है। यह जनपद बाढ़ से प्रभावित है। यहां से बड़े शहरों के लिए ट्रेन पकड़ने के लिए बहुत लंबी दूरी तय करनी पड़ती है। 200 किलोमीटर का सफर करने के बाद बड़े शहरों के लिए ट्रेनें मिलती हैं।

हमारे क्षेत्र के लोगों की प्रमुख मांग है कि कम से कम राजधानी दिल्ली और हरिद्वार के लिए लखीमपुर से ट्रेन का संचालन हो। उत्तर प्रदेश के खीरी जनपद को मिनी पंजाब के नाम से जाना जाता है। यहां ट्रेन संचालन न होने की वजह से सबसे ज्यादा प्राइवेट बसें चलती हैं। यहां की आबादी की बहुत बड़ी मांग है कि अमृतसर शहर के लिए ट्रेन का संचालन किया जाए। इसके अलावा और बहुत सी मांगें हैं। हमारे जनपद में पूर्वांचल की बहुत आबादी बसी है। छोटी लाइन मैलानी से बहराइच जाती है।

अगर उसका भी आमान परिवर्तन हो जाए, बड़ी लाइन हो जाए तो बहुत से लोगों को सुविधा मिलेगी। खीरी एक ऐतिहासिक कस्बा है, जो 50 हजार की आबादी का है। आजादी के समय से उसे स्टेशन का दर्जा प्राप्त था। जब बड़ी लाइन हुई तो उसको हॉल्ट बना दिया गया। खीरी कस्बे की जनता की मांग है कि उसे पुनः स्टेशन बनाया जाए। मैं गोला अलीगंज क्रॉसिंग, देवकली क्रॉसिंग और कृष्णा टॉकिज रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवरब्रिज बनाये जाने की मांग करता हूँ।

मैं तहसील गोला के पुनरगु ग्रंथ हाफिजपुर के लोगों को गोला शहर से जोड़ने के लिए गोला रेलवे स्टेशन पर पैदल ओवरब्रिज बनाये जाने की मांग करता हूँ। मैं पलिया तहसील के मटैहिया गांव में किसानों को खेतों में जाने के लिए बंद रेलवे क्रॉसिंग पर अंडरपास बनाये जाने की मांग करता हूँ। लखनऊ वाया लखीमपुर होते हुए, जो बड़ी रेल लाइन बनी है, मैं उसको डबल लाइन बनाने की मांग करता हूँ। एक रजागंज रेलवे क्रॉसिंग है, जिस पर मैं अंडरपास बनाये जाने की मांग करता हूँ, क्योंकि तमाम किसानों को खेतों में जाने की दिक्कत हो रही है। गोला-लखीमपुर-फरधान और हरगांव रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवरब्रिज बन रहा है, जिसका काम कई दिनों से पूर्ण नहीं हुआ है तो उसका तत्काल कार्य पूर्ण कराये जाने की मांग करता हूँ। मेरा बहुत बड़ा जनपद है। मेरी एक मांग और रह गई है। गोला-सीतापुर मार्ग पर श्यामनाथ मंदिर के पास भी एक रेलवे ओवरब्रिज बन रहा है। अगर उसका भी कार्य जल्द पूर्ण हो जाए तो लोगों को सुविधा हो जाएगी। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

SHRI ARUP CHAKRABORTY (BANKURA): Shubharatri! I am from Bankura constituency in West Bengal. There are two projects that are going to be started by the South-Eastern Railway, namely at Bankura Railway Gate No. 3. यह काम शुरू करने के साथ-साथ दिखाया जाता है कि वहां 80 हाउसेज़ हैं, पब्लिक बिल्डिंग है और अंडरपास बनाने के चलते देखा जाता है कि घर गिर गए, इसलिए वह काम बंद हो गया। उसको शिफ्ट कराने के लिए एक मीटिंग बुलाई गई थी, under the leadership of District Magistrate, Bankura; Superintendent of Police; MPs; MLAs; and local municipality. My prayer is that you may kindly shift this project from near the railway property. There are so many railway properties. इसे शिफ्ट करने से लाइफ का लॉस भी नहीं होगा, कुछ डैमेज भी नहीं होगा और ठीक से काम भी चलेगा। यह मेरी डिमांड है।

मेरी दूसरी डिमांड है । In my constituency, Bankura and in Raghunathpur, Purulia also there is a railway site under Neturia block. नेटुरिया ब्लॉक में रेलवे साइडिंग बना रहा है, जहां एक हायर सैकेंडरी स्कूल है । 20 गांव हैं, हॉस्पिटल है । उस रास्ते से स्टूडेंट्स स्कूल जाते हैं, लोग गांव-गांव से मार्केट जाते हैं और हास्पिटल जाते हैं । वहां रेलवे की ढेर सारी जमीन पड़ी हुई है । अगर उसको थोड़ा शिफ्ट कर दिया जाए तो स्कूल भी बच जाएगा, रेल भी बच जाएगी और पब्लिक भी बच जाएगी । इस पर थोड़ा ध्यान देना बहुत जरूरी है । वहां एजिटेशन भी हो रहा है । अगर आप वहां साइडिंग बना देंगे तो पब्लिक को तकलीफ होगी ।

There are two more demands of mine. It is known that previously the hon. Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee was there. उनके टाइम पर बांकुरा डिस्ट्रिक्ट में जो एससी, एसटी के लोग हैं, उन सब एरियाज़ में पर्यटन को आगे बढ़ाने के लिए उन्होंने दो प्रोजेक्ट्स दिए थे ।

एक प्रोजेक्ट का नाम है- छातना मुकुटमनीपुर न्यू रेलवे प्रोजेक्ट । उसके लिए 75 परसेंट जमीन एक्वायर हो गयी है । लेकिन अफसोस की बात है कि रेल बजट में उसके लिए पैसे नहीं दिये गए । इस प्रोजेक्ट से वहाँ जो अनडेवलप्ड एरिया है, जो शिड्यूल्ड ट्राइब एरिया है, जहाँ के बारे में कहा जाता था कि उसे माओवादियों ने डिस्टर्ब किया हुआ है, वहाँ से लोग अपना घर छोड़कर भाग जाते थे । अब उस एरिया में शांति हो गई है । आज वे सारे लोग सरकार के साथ हैं, स्टेट और सेन्टर के साथ हैं । अब वहाँ पर शांतिपूर्ण स्थिति है । अगर उन एरियाज में डेवलपमेंट होगा, तो सरकार की इज्जत भी रहेगी और पब्लिक को भी इसका फायदा मिलेगा । इसलिए इस ओर ध्यान देने के लिए मैं रिक्वेस्ट करता हूँ ।

Another project is there. There is a railway line near Mejia Thermal Power Project which is in Bankura. The rail line started in district Bardhaman, i.e. Raniganj to Mejia. There is only 22 kms rail line. वहाँ पर सीधी रेललाइन बनने से आसनसोल से बांकुड़ा डायरेक्ट लिंक हो सकता है । दामोदर रिवर के ऊपर रेलवे ब्रिज बना हुआ है, मेजिया थर्मल प्रोजेक्ट के लिए रानीगंज कोल बेल्ट से रेलवे के द्वारा ट्रांसपोर्टेशन हो रहा है । अगर रेलवे लाइन को 22 किलोमीटर तक आगे बढ़ा दिया जाए, तो बांकुड़ा जिले के साथ वर्धमान जिले का लिंक बन जाएगा । इससे इंडस्ट्रीयल डेवलपमेंट बढ़ेगा, जिससे एक नॉनइंडस्ट्रीयल एरिया में एक्टिविटीज बढ़ जाएगी । इसलिए मैं रेल मंत्री जी से रिक्वेस्ट करता हूँ कि if he can kindly look into this matter, these two projects which are stopped, इसको आगे बढ़ाने की कोशिश की जाए ताकि पब्लिक को सुविधा मिल सके ।

जितने भी एमपीज हैं, हम सभी को धन्यवाद देते हैं कि वे चुनाव से होकर यहाँ सदन में आते हैं और पब्लिक के लिए रेल मंत्री जी से रिक्वेस्ट करते हैं, इसलिए हम सभी को धन्यवाद ज्ञापित करते हैं । धन्यवाद ।

श्री राजकुमार रोट (बांसवाड़ा) : माननीय सभापति महोदय, आपने वर्ष 2025-26 के लिए रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर बोलने का मुझे अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ ।

मैं आपके माध्यम से दोनों मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहूंगा, क्योंकि दोनों शांतिपूर्वक सभी मेम्बर्स की बातें सुन रहे हैं । उम्मीद है कि वे मेरे सुझाव भी सुनेंगे और उन पर अमल भी करेंगे ।

मेरा संसदीय क्षेत्र बांसवाड़ा-डुंगरपुर ऐसा क्षेत्र है, शायद पूरे देश में कुछ गिने-चुने जिले ही होंगे, जहाँ पर आज तक ट्रेन नहीं पहुंची है, उसमें मेरे संसदीय क्षेत्र के तहत वही जिला आता है, जहाँ आज तक ट्रेन की पटरियाँ नहीं पहुंची हैं ।

यह परियोजना वर्ष 2012 में स्वीकृत हुई थी । 13 वर्ष बीत गये हैं, लेकिन आज तक उसका कोई भविष्य नहीं दिख रहा है । जिस गति से इसका काम हो रहा है, उससे लगता है कि अभी 10 वर्ष और निकल जाएंगे । मुझे उम्मीद है कि इन 5 वर्षों में अतिशीघ्र काम को पूरा किया जाएगा ।

मेरी विशेष रूप से मांग है कि जिन लोगों को विस्थापित किया गया है या जिन लोगों का विस्थापित होना बाकी है, जिनको मुआवजा नहीं मिला है, तो राज्य सरकार से विशेष अपील करके वर्ष 2012 के हिसाब से नहीं, बल्कि वर्तमान में जो डीएलसी रेट है, उसके अनुसार मुआवजा दिया जाए। इसके साथ ही, जो लोग विस्थापित हो रहे हैं, उनके लिए रेलवे में फ्री सेवा के पास का भी प्रावधान किया जाए।

महोदय, हमने रेलवे में दो चीजें देखी हैं, उनमें से एक है कि ऑफिस रेस्ट हाउस बनाया हुआ है और दूसरा यह है कि जो एसी निरीक्षण कार है, उसमें देखा गया है कि फिजूलखर्ची बहुत होती है। जब मैं उदयपुर से बैठता हूँ तो वह निरीक्षण कार महीने में एक-दो बार आती-जाती रहती है। यह देखा गया है कि उसमें अधिकारी वर्ग निरीक्षण का कार्य करने के लिए तो कम आते हैं, वे उसमें घूमने ज्यादा आते हैं। इससे लगता है कि जनता के पैसे का दुरुपयोग हो रहा है।

उदयपुर में 10 साल पहले 14 करोड़ रुपए की लागत से रेस्ट हाउस बना था, जिसको गिराकर नया रेस्ट हाउस बनाया जा रहा है। इस तरह से, उस पैसे का दुरुपयोग हुआ है, जिसकी जाँच करायी जाए।

महोदय, हमारा क्षेत्र राजस्थान और गुजरात का बॉर्डर इलाका है। असरवा से जयपुर के लिए जो ट्रेन चलती है, वह डूंगरपुर के बाद सीधे गुजरात में रुकती है।

हमारे बिच्छीवाड़ा ब्लॉक के रेलवे स्टेशन पर न रुकने की वजह से वहां के लोगों को गुजरात में जाकर रुकना पड़ता है और दोबारा वापस आना पड़ता है। इससे उन लोगों को कई परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इसलिए, माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस असरवा-जयपुर रेल को बिच्छीवाड़ा में रोका जाए।

इसके साथ ही बिच्छीवाड़ा-डूंगरपुर जो सड़क है, उस पर अंडरब्रिज बनाया जाए। इसकी लंबे समय से डिमांड चल रही है। डूंगरपुर रेलवे स्टेशन के बारे में पूर्व के सांसद महोदय और कई जनप्रतिनिधियों ने मांग की है कि उसका नामकरण भील राजा डूंगर बरंडा के नाम से किया जाए। मैंने उदयपुर-असरवा वंदे भारत ट्रेन को डूंगरपुर रेलवे स्टेशन पर रोकने की डिमांड की थी, जिसके लिए उन्होंने मुझे आश्चस्त किया है। मैं मंत्री महोदय को इसके लिए धन्यवाद देना चाहूंगा।

विशेषकर, हमारी कुछ डिमांड्स हैं। उस आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र को रेल मार्ग से जोड़ने के लिए और वहां के लोगों को लाभ पहुंचाने के लिए कुछ ट्रेनें हैं, जो गुजरात के अहमदाबाद में रुकती हैं और उदयपुर में रुकती हैं। हम उनके लिए डिमांड कर रहे हैं कि उन ट्रेनों को डूंगरपुर तक लाया जाए।

लोक शक्ति एक्सप्रेस ट्रेन (ट्रेन नंबर 22927 और 22928) प्रतिदिन मुंबई और अहमदाबाद के बीच में चलती है। सुबह चार बजकर बीस मिनट पर यह ट्रेन मुंबई से अहमदाबाद पहुंचती है, जिसके बाद यह ट्रेन रात्रि 8:45 पर मुंबई के लिए रवाना होती है। अहमदाबाद रेलवे स्टेशन पर यह ट्रेन 16 घंटे रुकती है। इस ट्रेन को उदयपुर तक लाया जाए।

नवजीवन एक्सप्रेस अहमदाबाद से चेन्नई के बीच की ट्रेन है। यह ट्रेन भी काफी लंबे समय तक अहमदाबाद में रुकती है। इस ट्रेन को भी उदयपुर तक लाया जाए।

गुजरात मेल एक्सप्रेस ट्रेन (ट्रेन नंबर 12901 और 12902) प्रतिदिन मुंबई-अहमदाबाद के बीच में चलती है। प्रातः 5.50 बजे यह ट्रेन मुंबई से अहमदाबाद पहुंचने के पश्चात् रात्रि 10:45 बजे मुंबई के लिए प्रस्थान करती है। मतलब, यह ट्रेन 17 घंटे अहमदाबाद रेलवे स्टेशन पर रुकती है। इसलिए, हम चाहेंगे कि इसको भी उदयपुर तक लाया जाए।

चेतक एक्सप्रेस ट्रेन (ट्रेन नंबर 20474 और 20473) रोजाना उदयपुर से दिल्ली के लिए चलती है। यह ट्रेन 12 घंटे उदयपुर रेलवे स्टेशन पर रुकती है। वहां से हमारे डूंगरपुर का एक-डेढ़ घंटे का सफर है। इसलिए, इस ट्रेन को भी डूंगरपुर तक चलाया जाए।

अजमेर-जम्मू तवी ट्रेन (ट्रेन नंबर 12413 और 12414) वर्तमान में अजमेर तक संचालित है। इस ट्रेन को उदयपुर तक लाया जाए, ताकि हमारा उदयपुर का कोई व्यक्ति यदि जम्मू-कश्मीर जाना चाहे, तो वह जा सकता है।

अजमेर-चंडीगढ़ गरीब रथ (ट्रेन नंबर 12983) वर्तमान में चंडीगढ़ से अजमेर तक संचालित है। वहां पर भी यह ट्रेन रुकती है, इसलिए इस ट्रेन को भी उदयपुर तक लाया जाए।

योग नगरी ऋषिकेश ट्रेन भी सप्ताह में तीन दिन चलती है। हम चाहेंगे कि इस ट्रेन को पूरे सप्ताह चलाया जाए।

इसके साथ ही डूंगरपुर से दिल्ली तक हमारा सीधा कनेक्शन नहीं है, इसलिए, या तो अहमदाबाद से यहां तक ट्रेन को चलाया जाए या डूंगरपुर से दिल्ली के लिए ट्रेन सुविधा दी जाए।

असरवा से जयपुर के लिए जो ट्रेन चल रही है, उस पर काफी यात्री भार है। इसलिए, हम चाहेंगे कि इस रूट पर अतिरिक्त ट्रेनों की सुविधा दी जाए।

माननीय सभापति महोदय, मैं विशेष रूप से अनुरोध करना चाहूंगा कि मेरी जो विशेष मांगें हैं, जो ट्रेन्स आसपास रुकी रहती हैं, उन्हीं ट्रेनों को हमारे डूंगरपुर और उदयपुर तक चलाया जाए। इससे आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र की जनता को उसका लाभ पहुंचेगा और जो बड़े शहर हैं, उन बड़े शहरों तक लोगों को आसानी से पहुंचाया जा सकेगा।

धन्यवाद।

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, हमारे पास माननीय सदस्यों की लंबी सूची है। अगर माननीय सदस्यों की अनुमति है, तो सभा की कार्यवाही 11 बजे तक के लिए बढ़ा दी जाए?

अनेक माननीय सदस्य : जी हां। ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : सभी माननीय सदस्यों से मेरा अनुरोध है कि दो-तीन मिनट के अंदर आप सब अपने विषय, अपनी मांगें माननीय मंत्री जी के सामने रखें।

माननीय सदस्य श्री श्रेयस एम. पटेल जी।

? (व्यवधान)

SHRI SHREYAS M. PATEL (HASSAN): Hon. Chairperson, Sir, I rise to highlight the critical gaps in railway infrastructure funding for my Hassan Constituency.

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

One of the most urgent and long-pending demands from my constituency is the Tiptur-Dudda broad gauge railway line. A survey was sanctioned long ago and updated in 2014-15, yet the project remains stalled. This will provide an alternative Bengaluru-Mangaluru route, cutting 21 kilometres and improving connectivity. Given its strategic importance, I urge the Railway Ministry to approve and expedite this project.

For additional trains and connectivity, I request the introduction of a daily morning DEMU train from Arsikere to Mysore via Holenarasipur, as the long gap between trains causes hardship for commuters, students, and workers. A direct train from Hassan to Tirupati and Birur to Tirupati is also needed to meet public demand. It is most expected from the pilgrims who visit Lord Shri Venkateswara.

22.00 hrs

I request for best connectivity in the Shravanabelagola-Madikeri Railway Project without impact on environment. I also request for introduction of an Intercity Express Train between Hassan and Bengaluru. The departure should be 9:00 AM and 10:00 AM from Hassan. Holenarasipura Railway Station, with just two tracks, lacks the capacity to handle increasing traffic. It needs urgent infrastructure expansion for better passenger and freight movement. I request that adequate fund allocation should be made from the Centre for Belur-Hassan railway line.

Additionally, the doubling of the Arsikere-Sakleshpur railway line is vital to ease congestion and improve efficiency. Safety of women in Hassan railway station has to be ensured by having adequate railway police. Several stations of my Constituency like Holenarapura, Mavinakere, Hassan, Arsikere, Kadur, Birur, Ballur and Alur require urgent upgrades, including better station buildings, circulating areas, approach roads, and escalators. Staff quarters at Hassan station are also needed. I request that pure drinking water and first aid kit are provided. It is not available in our district. I request the hon. Minister to look into this. Kadur and Birur should be included under the Amrit Bharat Station Scheme.

I urge the Railway Ministry to prioritize these long-pending projects to ensure efficient, modern, and equitable railway infrastructure in Karnataka.

Thank you.

श्री ज्ञानेश्वर पाटील (खण्डवा) : महोदय, आपने मुझे रेलवे मंत्रालय की अनुपूरक माँगों - वर्ष 2025-26 पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ ।

महोदय, मैं दो पंक्तियों के साथ अपनी बात को प्रारम्भ करूँगा ।

बीज बोया था विश्वास का, बरगद हो रहा है ।

जो भी किया था वादा, वह सब हो रहा है॥

महोदय, हमारे आदरणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार को सत्ता में आए हुए 10 साल हो गए हैं । पूरे जीवन में प्रधानमंत्री जी का संकल्प आम आदमी की तकलीफ को दूर करना है । वर्ष 2014 में प्रधानमंत्री बनते ही मोदी जी का फोकस आजादी के बाद से पिछली सरकारों द्वारा रेलवे के क्षेत्र में हुई दुर्गति को सुधारना रहा है ।

महोदय, पिछले 10 वर्षों में भारत देश में रेलवे के क्षेत्र में नया रिकॉर्ड रिकॉर्ड्स हुए हैं । इन रिकॉर्ड्स ने पुरानी सरकारों के घाटे के रेल बजट की अवधारणा को बदल दिया है । आज का मोदी जी का भारत रेल यात्रियों को विश्वस्तरीय आधुनिक सुविधाओं और मॉडर्न तकनीक के साथ अपने कर्तव्य की ओर आगे बढ़ा रहा है ।

महोदय, हमारे देश के यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के दूरदर्शी नेतृत्व, मार्गदर्शन और हमारे कर्मठ माननीय रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव जी के जबरदस्त कुशल मैनेजमेंट ने रेलवे की दशा और दिशा बदल दी है । भारतीय रेल के आधुनिकीकरण और विस्तार के प्रति उनकी प्रतिबद्धता अत्यंत सराहनीय रही है और मैं इस क्षेत्र में सरकार की उल्लेखनीय उपलब्धियों को साझा करने में गर्व महसूस कर रहा हूँ ।

महोदय, स्टेशनों का पुनर्विकास एयरपोर्ट की तर्ज पर किया जा रहा है । आज मोदी जी की सरकार में रेलवे का रिकॉर्ड ट्रैक विद्युतीकरण किया जा रहा है । वर्ष 2024 तक भारतीय रेलवे के ब्रॉड गेज नेटवर्क का 85 प्रतिशत से

अधिक विद्युतीकरण हो चुका है। भारतीय रेल जल्द ही 100 प्रतिशत ट्रैक विद्युतीकरण पूरा कर लेगी। मेरे मध्य प्रदेश राज्य में वर्ष 2014 से अब तक 2.808 किलोमीटर का विद्युतीकरण पूरा हो चुका है। वर्ष 2014 से अब तक लगभग 45 हजार रूट किलोमीटर के ट्रैक का विद्युतीकरण किया गया है। वर्ष 2014 से पहले कांग्रेस की सरकार में यह केवल 45 प्रतिशत था। उनकी सरकार में 60 वर्षों में केवल 21 हजार रूट किलोमीटर का विद्युतीकरण हुआ था।

महोदय, इसके साथ ही हमारी सरकार का उद्देश्य वर्ष 2047 तक 7 हजार किलोमीटर हाई स्पीड रेल नेटवर्क का निर्माण करना है, जिसकी अधिकतम गति 250 किलोमीटर प्रति घंटा होगी। माननीय प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी के मार्गदर्शन में पुरानी रेलवे लाइनों के नवीनीकरण के साथ ही नई रेल लाइनों के विस्तार, दोहरीकरण, तीसरी और चौथी लाइनों के निर्माण को तेज गति से पूरा करने का काम शुरू कर दिया गया है।

महोदय, मेरे मध्य प्रदेश राज्य में भोपाल और खंडवा के बीच तीसरी और चौथी लाइन का कार्य किया जा रहा है। विगत दिनों माननीय प्रधानमंत्री और रेल मंत्री द्वारा मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाली खंडवा भुसावल रेल मार्ग के बीच 131 किलोमीटर तीसरी और चौथी रेल लाइन बिछाने के लिए 3514 करोड़ रुपये का बजट प्रावधान रखकर क्षेत्रवासियों को सौगात दी है और इसका जमीनी स्तर पर कार्य प्रगति पर है।

यह एक ऐतिहासिक उपलब्धि है, जिसमें भारतीय रेल को दुनिया के सबसे बड़े हरित रेल नेटवर्क में शामिल कर लिया है। नई पटरी और दोहरीकरण के अंतर्गत 30 हजार किलोमीटर से अधिक नई रेल पटरियां बिछाई गई हैं और 15 हजार किलोमीटर से अधिक रेल मार्गों का दोहरीकरण और तिहरीकरण पूरा कर लिया गया है, जिससे भीड़-भाड़ कम हुई है और दक्षता में भी वृद्धि हुई है।

सभापति जी, मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि मेरे खंडवा संसदीय क्षेत्र में एक लाल चौकी जो सनावत से खंडवा के लिए ट्रेन रूट है, उस रूट को यदि चार-साढ़े चार किलोमीटर चेंज कर दें, क्योंकि शहर दो हिस्सों में बंटा है, जिससे जब ट्रेन आती है, तो घंटों ट्रैफिक जाम हो जाता है। यदि इस रूट को चेंज करके मथिला तक जोड़ देंगे तो निश्चित रूप से शहरवासियों को काफी सुविधा मिलेगी।

धन्यवाद।

डॉ. शिव पाल सिंह पटेल (प्रतापगढ़) : सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया। रेलवे देश का सबसे महत्वपूर्ण प्रतिष्ठान है। ये यात्रियों के आवागमन के साथ-साथ लाखों लोगों को रोजगार भी प्रदान करता है लेकिन इस समय रेलवे के प्राइवेटाइजेशन के कारण लोगों की नौकरियां छीनी जा रही हैं। जो रिटायर हो गए हैं, उनकी जगह पर भर्तियां नहीं हो रही हैं और यदि भर्तियों के नाम पर एग्जाम होता है, तो पेपर आउट हो जाता है। सरकार ने सिर्फ रेलवे को पैसा कमाने का जरिया मात्र बनाकर रख दिया है और चंद पूंजीपतियों को लाभ पहुंचाने के उद्देश्य से आम जनता की ट्रेनों को बंद किया जा रहा है, पैसेंजर ट्रेनों को बंद भी किया जा रहा है और कम भी किया जा रहा है। इससे आम आदमी जो आस-पास के गांवों में ट्रेनों द्वारा जाकर शादी या अन्य कार्यक्रमों में जाते थे, अब वे बसों के माध्यम से ज्यादा पैसा खर्च करके जाते हैं। कई पैसेंजर ट्रेनें बंद हो गई हैं। इसके बदले फास्ट ट्रेनें, एक्सप्रेस ट्रेनें ही चलाई जा रही हैं।

माननीय सभापति : आप सरकार से अपनी मांग रखिए और अपने क्षेत्र के विषय में बोलिए।

डॉ. शिव पाल सिंह पटेल: सभापति जी, मेरा सरकार से अनुरोध है कि फिर से पैसेंजर ट्रेनों को शुरू करे। इसके अलावा महत्वपूर्ण ट्रेनों के ठहराव की मैं मांग करता हूं। मैं सरकार के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि चिलबिला जंक्शन, प्रतापगढ़ उत्तर प्रदेश जो आस-पास के जिलों का केंद्र बिंदू है, यहां बड़ी संख्या में व्यापारी, विद्यार्थी और श्रमिक यात्रा

करते हैं इसलिए इस स्टेशन पर इन ट्रेनों के ठहराव को सुनिश्चित किया जाए । सरयू एक्सप्रेस 14233-34 अप एंड डाउन, संगम मनोहर एक्सप्रेस 14231-32 अप एंड डाउन, लखनऊ-वाराणसी इंटरसिटी 14203-04 अप एंड डाउन, इंटर सिटी एक्सप्रेस 15107 अप एंड डाउन, रायबरेली-जौनपुर एक्सप्रेस इन सब ट्रेनों के ठहराव की व्यवस्था की जाए । चूंकि ये महत्वपूर्ण ट्रेनें हैं और आस-पास की जनता की सुविधा के लिए हैं और इससे लाखों लोगों को फायदा मिलेगा । व्यापारिक गतिविधियों में भी वृद्धि होगी । विद्यार्थियों और यात्रियों का आवागमन सुगम होगा ।

माननीय सभापति : आप 30 सैकेंड में अपनी बात समाप्त कीजिए ।

डॉ. शिव पाल सिंह पटेल: सभापति जी, मेरी एक मांग है कि माँ बेल्हादेवी प्रतापगढ़ जंक्शन जनपद का मुख्य स्टेशन है और यात्रियों को मूलभूत सुविधाओं की यहां कमी है । स्टेशन का पानी अत्यंत खारा है और पीने योग्य नहीं है इसलिए यहां आर.ओ. मशीन लगाई जाए ताकि शुद्ध पेयजल जनता और श्रद्धालुओं को उपलब्ध हो सके । प्रतापगढ़ जनपद के तीस हजार से अधिक लोग रोजगार और व्यवसाय के लिए मुम्बई में निवास करते हैं और आवागमन के लिए यहां की ट्रेनें बढ़ाई जाएं और प्लेटफार्म पर लिफ्ट और एक्सक्लेटर्स की व्यवस्था की जाए ।

श्री धैर्यशील संभाजीराव माणे (हातकणंगले) : सभापति महोदय, आपने मुझे इस ऐतिहासिक रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं ।

मैं आदरणीय मंत्री जी का इस देश की जनता की ओर से अभिनन्दन करना चाहूंगा कि रेल मंत्रालय को आज तक के इतिहास का सबसे बड़ा बजट देने का काम आपके माध्यम से हो रहा है । 2.65 लाख करोड़ रुपये के इतने बड़े बजट का आवंटन पहली बार रेल मंत्रालय को हो रहा है और देश प्रगति की नयी ऊँचाइयां छू रहा है । निश्चित रूप से, बस इसके डिब्बे अलग-अलग हैं । देश में 28 राज्य हैं और 8 केन्द्रशासित प्रदेश हैं । कुल मिलाकर, आज एक तरह से 36 राज्यों की एक रेलगाड़ी चल रही है, जिसके डबल इंजन हैं । एक का नाम नरेन्द्र मोदी है और दूसरा नाम वैष्णव साहब का है, जो इस देश की रेल को नयी पटरी पर लाने का काम कर रहे हैं और उसे एक योग्य दिशा दिखाने का काम कर रहे हैं ।

सर, आज महाराष्ट्र में शिवाजी महाराज जी की जयन्ती मनाई जा रही है । तिथि के हिसाब से आज उनकी जयन्ती मनाई जा रही है । आपने इंटरवीन करते हुए एक बात कही । मेरे साथी सांसद कुछ कहना चाह रहे थे, लेकिन मैं उनकी बात को दोहराना नहीं चाहता हूं । लेकिन, मैं यह कहना चाहूंगा कि शिवाजी महाराज को अपना आदर्श मानते हुए नरेन्द्र मोदी साहब खुद को एक शिव भक्त मानते हैं और शिवाजी महाराज को अपना आइडॉल मानते हैं । इसलिए इस देश के हर विभाग का आदमी उनसे जुड़ने का मौका ढूँढ़ता रहता है । आज नरेन्द्र मोदी साहब यह जो विकास यात्रा ले जा रहे हैं, उस विकास यात्रा के साथ हम महाराष्ट्र के लोग भी जुड़ना चाहते हैं ।

महोदय, चूंकि मेरे पास बोलने का समय बहुत कम है, इसलिए मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ मांगें आपके मद्देनज़र रखना चाहूंगा । मैं पिछली बार भी सांसद था । पिछले टर्म में आपने इचलकरंजी-कोल्हापुर के बीच एक रेलवे रूट की स्वीकृति दी थी, लेकिन उसका काम अभी भी शुरू नहीं हुआ है । पिछले टर्म में मैंने उसकी मांग की थी और आपने उसके लिए ?ग्रीन सिग्नल? दिया । उसके लिए दो करोड़ रुपये की राशि का टोकन प्रोवीजन भी हो गया था, लेकिन उसका काम अभी भी शुरू नहीं हो पाया है । इसकी तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा ।

कोल्हापुर-वैभववाड़ी को कोंकण से जोड़ने वाला एक रूट है, जिसकी हमें बहुत ज्यादा जरूरत है । कोंकण से व्यापार का हमारा बहुत बड़ा संबंध है । अगर यह बन जाएगा तो निश्चित रूप से हमें इसका फायदा होगा । कोल्हापुर से बेंगलूरु जाने वाली रानी चेन्नम्मा एक्सप्रेस को पूर्ववत कोल्हापुर स्टेशन से प्रारंभ किया जाए ।

सह्याद्री एक्सप्रेस से अभी केवल कोल्हापुर और पुणे तक का कनेक्शन है जबकि पहले वह मुम्बई तक जाती थी । अगर आपके माध्यम से उस ट्रेन को मुम्बई तक वापस जोड़ने का काम हो जाए तो बड़ी मेहरबानी होगी ।

कोल्हापुर एक्सप्रेस, जो पुणे तक जाती है, उसे हातकणंगले स्टेशन पर रोकने की मांग है । गडकरी साहब और आपके सहयोग से कोल्हापुर में अगर एक वेयरहाउस बन जाएगा तो हमारे लिए अच्छा होगा, क्योंकि हमारे यहां टेक्सटाइल और कृषि से संबंधित उद्योग बड़े पैमाने पर है । इसका फायदा निश्चित रूप से हमारे यहां के लोगों को होगा ।? (व्यवधान)

SHRI SAGAR ESHWAR KHANDRE (BIDAR): Thank you, hon. Chairperson, Sir, for allowing me to speak on the Demands for Grants of the Railways for the year 2025-26.

We all know that railways play a crucial role in developing a nation. But, nowadays, when we look at the railways, the first thing that comes to our mind is that rail accidents are happening. The NCRB data states that in the past 10 years, more than 2.6 lakh people have died. And this is categorised into different heads. There have been collisions of trains and derailments of rails; people have been falling from running trains; and people being run over by trains. So, a majority of deaths are happening because people are being either run over by trains or are falling from trains. However, there is no report stating whether these are suicides or accidental deaths. So, I request the Government to conduct a detailed study, a detailed report, to ensure that these deaths due to accidents are reduced.

When it comes to collision and derailment of trains, more than 700 deaths and more than 2,000 injuries have happened in the past 10 years. So, I request the Central Government to also look into this matter.

Kavach is being brought in to ensure that these collisions and derailment do not happen. But, however, Kavach is being implemented at a very slow pace. Out of the 68,000-rail-kilometre line that is there in our country, only about 3,700 kilometre rail has been covered by Kavach. So, I hope that these issues of death due to accidents are sorted out by the Central Government quickly.

Along with this, not only Kavach, even the redevelopment of stations under Amrit Bharat is happening at a very slow pace. In the year 2024-25, more than 450 stations were supposed to be developed. However, only one station has been developed.

Along with that, the RUBs that are being constructed by the Government are of very poor quality. When the monsoon starts or when the rain starts, at that time there is a lot of flooding happening in the RUBs. Even the security protocols at Railway Stations are not at the level at which they are supposed to be.

So, I request the Government to increase the security to ensure safety and security of our passengers. When it comes to overcrowding of stations, we have all seen recently in Delhi there was a stampede which has caused more than 18 deaths. So, I hope the Government looks into this and overcrowding will also be reduced.

When it comes to my Constituency, Bidar is being developed as an Amrit Bharat Station. So, I request that even Bhalki and Kamalnagar stations to be taken up in the next phase. Bidar is the farthest constituency away from the State Capital of Karnataka. The Capital of Karnataka is Bengaluru and it is farther away from Delhi also. So, the connectivity to both State Capital and the National Capital is necessary. The Bidar ? Bengaluru train has been getting overcrowded since there are only 22 bogies. There

is a provision to add two more bogies and make it 24 bogies. I request the Government to do it so that overcrowding reduces and the passengers are able to go better.

The Dakshin Express stops at Hyderabad. If this is extended to Bidar, then this will also enhance connectivity to Delhi. Along with that, one of the major demands of our Constituency is Vande Bharat train from Bidar to Bengaluru. As I have told you, it is the farthest Constituency away from our State capital. Currently, our rail lines are equipped to run trains at 100-110 kilometres per hour but to go at Vande Bharat pace, we need to equip our railwayline to run trains at 132 kilometres per hour. So, I request the Government to upgrade our rail lines. The electrification process towards Gulbarga is also underway. So, if these track lines are equipped, then definitely, Vande Bharat can start from Bidar.

Sir, along with that, another Taluka, Chincholi, is a very backward region. There is a final location survey for Tandur cement cluster in Zahirabad Railway line. If it is re-routed via Taluka, Chincholi, this will help the development of this region. Khanapur pitline has been constructed but the passenger trains are not being run. This should also be developed as a junction to ease traffic at Bidar Junction.

Media is the fourth pillar of democracy. So, our media friends used to get 50 per cent concession before COVID. Now, the concession has been stopped. So, I request the Government to restart this concession.

माननीय सभापति (SHRI KRISHNA PRASAD TENETTI): माननीय सदस्यगण, हमारे पास समय कम है, इसलिए हम सभी को तीन-तीन मिनट बोलने के लिए दे रहे हैं। जितना जल्दी हो सके, उतनी जल्दी आप अपने क्षेत्र के बारे में बोलना शुरू कीजिए।

***m168 विनोद कुमार बिंद (भदोही) :** सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि हम लोग सुबह से सदन में बैठे हुए हैं। अन्य लोगों को 10-10, 12-12 मिनट तक का समय बोलने के लिए मिला है। जिनके क्षेत्र की आबादी डेढ़ लाख है, वे छह-छह, सात-सात मिनट तक बोले हैं। हम लोग 20-20 लाख की आबादी वाली जगह से आए हैं। हम लोगों को यह समझ में नहीं आ रहा है कि तीन मिनट में कहां से शुरू करें और कहां से खत्म करें।

महोदय, मैं माननीय प्रधानमंत्री मोदी जी के कुशल नेतृत्व, देश की उन्नति, उनकी दूरदृष्टि और भारत को एक विकसित भारत बनाने के संकल्प और उनकी उपलब्धियों की भारत ही नहीं पूरी दुनिया में सराहना की जा रही है। उसके लिए मैं प्रधानमंत्री मोदी जी को बधाई देता हूँ।

महोदय, विपक्ष के साथी सुखदेव भगत जी ने एक शायरी के साथ प्रधानमंत्री जी की आलोचना की तो मैं उनको बताना चाहूंगा कि प्रधानमंत्री मोदी जी किसी एक व्यक्ति के लिए नहीं सोचते हैं, वे देश की 140 करोड़ जनता के लिए सोचते हैं।

उनकी सोच देश के प्रत्येक व्यक्ति के लिए होती है। मैं प्रधानमंत्री मोदी जी के लिए माननीय सदस्य को उन्हीं के कविता के माध्यम से जवाब देना चाहूंगा। उसमें उनकी सारी बातों का जवाब मिल जाएगा। हमारी कविता देश के यशस्वी प्रधानमंत्री मोदी जी पर बिलकुल सटीक बैठती है।

मुठ्ठी में कुछ सपने लेकर, भरकर जेबों में आशाएं।
दिल में है अरमान यही, कुछ कर जाएं, कुछ कर जाएं।

सूरज-सा तेज़ नहीं मुझमें, दीपक-सा जलता देखोगे ।
अपनी हद रौशन करने से,
तुम मुझको कब तक रोकोगे ।
मैं उस माटी का वृक्ष नहीं जिसको नदियों ने सींचा है,
बंजर माटी में पलकर मृत्यु से जीवन खींचा है ।
मैं पत्थर पर लिखी इबारत हूँ, तुम शीशे से कब तक तोड़ोगे,
मिटने वाला मैं नाम नहीं,
तुम मुझको कब तक रोकोगे ।
इस जग में जितने जुल्म नहीं, उतने सहने की ताकत है,
तानों के भी शोर में रहकर सच कहने की आदत है ।
मैं सागर से भी गहरा हूँ, तुम कितने कंकड़ फेंकोगे ।
चुन-चुन कर आगे बढ़ूँगा मैं,
तुम मुझको कब तक रोकोगे ।
झुक-झुककर सीधा खड़ा हुआ, अब फिर झुकने का शौक नहीं,
अपने ही हाथों रचा स्वयं, तुमसे मिटने का खौफ़ नहीं ।
तुम हालातों की भट्टी में, जब-जब भी मुझको झोंकोगे ।
तब तपकर सोना बनूँगा मैं,
तुम मुझको कब तक रोकोगे ।

सभापति महोदय, हमारे देश के यशस्वी प्रधानमंत्री जी जब वर्ष 2014 में इस देश के प्रधानमंत्री बने तो इस देश की स्थिति किसी से छिपी नहीं थी । यह देश पूरी चुनौतियों से घिरा हुआ था । हमारे देश के यशस्वी प्रधानमंत्री मोदी जी ने सिद्ध कर दिया कि जिसके पास संकल्प हो, सेवा का माध्यम हो तो देश को पाताल से आसमान में पहुंचाया जा सकता है । उसके लिए हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री जी ने प्रयास किया । आज वर्ष 2014 के भारत और वर्ष 2024 के भारत में बहुत अंतर हो गया

महोदय, मैं कहना चाहूँगा कि कोई भी देश तभी विकसित होता है, जब वहां पर मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध हो । वहां पर स्पष्ट दृष्टिकोण हो और इंफ्रास्ट्रक्चर भी मजबूत हो । जैसे रेलवे हो गया, सड़क हो गया, बंदरगाह हो गया, हवाई मार्ग हो गया । ये सब विकास के कारण ही संभव हुआ है । इसमें सबसे महत्वपूर्ण भूमिका रेलवे की होती है । हमारी माननीय मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं । उन्होंने बता दिया कि अगर संकल्प है और कुछ करने की चाहत है तो हम रेलवे को बहुत ऊंचाई तक ले जा सकते हैं । जब विपक्ष की सरकार थी तो इन लोगों ने रेलवे के साथ सौतेला व्यवहार किया । इन्होंने अपने साथियों को संतुष्ट करने में समय लगा दिया ।

सभापति महोदय, मैं देश के यशस्वी प्रधानमंत्री को धन्यवाद दूँगा कि इन्होंने रेल बजट को सामान्य बजट के साथ मिलाकर देश के समग्र विकास के लिए शुरुआत किया । ? (व्यवधान)

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की समस्या को रखकर अपनी बात खत्म कर दूँगा । मैं आपसे निवेदन करता हूँ । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : मैंने दो बार घंटी बजाया, लेकिन आपने ध्यान नहीं दिया ।

? (व्यवधान)

डॉ. विनोद कुमार बिंद: सभापति महोदय, मैं कालीन की नगरी भदोही से आता हूं। मैं आग्रह करूंगा कि हमारा जिला छोटा है और चारों तरफ से रेलवे ट्रैक से घिरा हुआ है। हमने तो दूसरों को जाने का रास्ता दे दिया, लेकिन हमें जाने के लिए रास्ता नहीं है। मैं निवेदन करूंगा कि हमारे यहां अण्डरपास की जरूरत है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि हमारे यहां प्रतापपुर में ठठा एवं रामपुर, उग्रसेनपुर में अण्डरपास की सुविधा दी जाए। विधान सभा हण्डियां, बरौत, सराय, कंसराय, हरदुआ, बेलवापट्टी, भोमवारा, मुख्यछिड़ी, लक्षागृह एवं सैदाबाद में अण्डरपास की जरूरत है। हमारे यहां रेलवे स्टेशन में ओवरब्रीज की जरूरत है।

SHRI APPALANAIDU KALISSETTI (VIZIANAGARAM): Hon. Chairperson Sir. Indian Railways is the backbone of our country's transportation system, which connects, all regions from every corner of our country. We can see revolutionary changes in Indian Railways under the leadership of our Prime Minister Sri Narendra Modi. Introduction of Vande Bharat trains and 100 per cent electrification has modernised our Railways. Railway Budget for the year 2025-26 has provided for Rs. 2.57 lakh crore outlay, which will strengthen railway infrastructure. I would also like to thank the Honorable Prime Minister and Minister for Railways for giving priority to the development of our state Andhra Pradesh. I thank the Union government for approving pending projects identified by our hon. Chief Minister Nara Chandrababu Naidu Garu.

Regarding my parliamentary constituency Vizianagaram, we have a long pending demand for quite some time. People of my constituency are waiting for railway connectivity to Rajam town. Cheepurupalli to Rajam, Rajam to Palakonda - Seetampet Agency - Addavanki - Parlakamidi and Palasa, railway line needs to be constructed to benefit the tribals and farmers living in this area. Similarly, there is a long pending demand for a railway line from Cheepurupalli to Rajam via Srikakulam in Vizianagaram district, I request the honorable minister to kindly consider this demand and sanction this railway line. Vizianagaram railway station is an important railway junction which connects Chhattisgarh, Odisha and Andhra Pradesh, but this railway station does not have proper facilities for the passengers, it doesn't even have a parking facility. I request the honorable minister to modernise this railway station. There is an evergrowing demand for new trains from Vizianagaram to Hyderabad, Vijayawada, Bengaluru and Mumbai. Passengers demand overnight trains to these places. This connectivity is important for students, employees and businessmen. These intercity trains will not only connect distant places but will also contribute to improving the local economy. The level crossings between Komarada and Parvatipuram are contributing to heavy traffic jams. Within 4 kilometers there are three level crossings, due to which there are huge traffic jams. I request the hon. Minister to resolve these issues. People are wasting 2 to 3 hours of time in their journey. As Andhra Pradesh plays an important role in the Indian Railways network, I request the hon. Minister to modernise vizianagaram railway station. Once again, I thank the hon. Prime Minister and hon. Minister for Railways for extending their support and encouragement to our state, Andhra Pradesh. Thank you.

***m170 श्री चंदन चौहान (बिजनौर) :** सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं सबसे पहले आदरणीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा और उनका ध्यान भी आकर्षित करना चाहूंगा। आदरणीय अश्विनी वैष्णव जी, जिनके नाम का मतलब ही चमकता सितारा है, ऐसे ही हमारे मंत्री रवनीत जी बैठे हैं, जिनके नाम का मतलब ही है कि जिसकी नैतिकता सूर्य की तरह हो, ऐसे हमारे दोनों मंत्री यहां बैठे हैं। आदरणीय प्रधान मंत्री जी का विकसित भारत का जो संकल्प है, उसके माथे के तिलक के रूप में उस सितारे की चमक, आदरणीय दोनों मंत्री जी मेहनत के साथ काम कर रहे हैं। यह कहना गलत नहीं होगा कि

अब तक के सबसे बड़े बजट में से एक, जो कि 2.65 लाख करोड़ रुपये का है, उसे लाकर भारत की रेलवे के साथ न्याय करने का काम अगर किसी ने किया है तो हमारे आदरणीय रेल मंत्री जी ने किया है ।

मान्यवर, आदरणीय प्रधान मंत्री जी के विजन को बढ़ाते हुए, मुझे कहने में कोई गुरेज नहीं है कि बहुत से ऐसे देश हैं, जिनकी रेलवे ने ही उनकी पहचान बनाने का काम किया है । स्विटजरलैंड ऐसा ही देश है, जिसे स्विटजरलैंड बनाने का काम उनकी रेलवे ने किया । भारत में पिछले दस वर्षों में लगभग चार हजार किलोमीटर रेलवे लाइन प्रति वर्ष बिछाई गई । यात्रियों की सुरक्षा को देखते हुए बिना फाटक वाली सभी रेलवे क्रॉसिंग्स समाप्त कर दी गई हैं । ?
(व्यवधान)

समय की बाध्यता को देखते हुए, लगभग साढ़े दस बज रहे हैं, सुबह से सभी बैठे हुए हैं, मैं संक्षेप में अपनी बात कहूंगा । मेरे लोक सभा क्षेत्र का कोई मुद्दा ऐसा नहीं है, जिसे अश्विनी वैष्णव जी न जानते हों । उन्हें पूरी जानकारी है कि बिजनौर के लोग उनकी तरफ निगाह लगाए बैठे हैं । मैं आपके माध्यम से आदरणीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहूंगा कि दौराला से हस्तिनापुर, बिजनौर, विदुर कुटी को जोड़ने की रेल लाइन की हमारी पुरानी मांग है, जो मेरे स्वर्गीय पिता जी संजय चौहान जी के समय से जारी है।

उसके लिए भी वहां के लोग लगातार टकटकी लगाए बैठे हैं । विशेष तौर पर रोहणा कलान में दिल्ली-अम्बाला, साबरमती-ऋषिकेश और दिल्ली-हरिद्वार का ठहराव होना जरूरी है । जहां चानपुर नगीना रोड पर रेलवे क्रॉसिंग के साथ-साथ कुरवाई विधान सभा में बेहड़ी गांव के पास रेलवे क्रॉसिंग है, बिजनौर रेलवे पास की क्रॉसिंग है, उन पर कहीं न कहीं फ्लाईओवर या अंडपास की आवश्यकता है ।

एक मांग के बारे में पूर्व में ही मैंने माननीय मंत्री जी को अवगत कराया था । बिजनौर के लिए एक न्यू एक्सप्रेस ट्रेन की आवश्यकता है । जो अभी ट्रेन है, उसकी टाइमिंग सही नहीं है, वह देर रात्रि में है । कोटद्वार से नजीमाबाद और किरतपुर-बिजनौर-हलदौर-चांदपुर होते हुए गजरौला जंक्शन से दिल्ली रेलवे लाइन की मांग हमारे क्षेत्र की बहुत पुरानी मांग है । हमें उम्मीद है कि आदरणीय मंत्री जी के समय में कोरोना काल में सहारनपुर से लखनऊ को जोड़ने वाली ट्रेनें चलती थीं, उनको जल्द से जल्द सुचारू रूप से चलाकर न्याय दिलाने का काम होगा ।

दिव्यांग यात्रियों और वरिष्ठ नागरिकों के लिए जो प्रावधान किए गए हैं, मुझे पूरी उम्मीद है कि पूरे सदन की भावना माननीय मंत्री जी और अपने लोगों के साथ है । हमें आशा है कि इन सभी मांगों पर माननीय मंत्री जी संज्ञान लेने का काम करेंगे ।

KUMARI SUDHA R. (MAYILADUTHURAI): Hon. Chairperson Sir, I represent a Punya Bhoomi in the Parliament, as Mayiladuthurai parliamentary constituency is home to more than 100 temples which are over 1,000 years old. There is no place on Earth which has so many millennial structures within such a short distance of each other. They are all living temples. In that, regular pujas are held daily without fail, and they are attracting lakhs and lakhs of domestic as well as foreign devotees and tourists every day. This agrarian and coastal constituency is home to the famous Navagraha Temples, which are a cluster of temples each referring to one planetary God. Besides being the abode of several well-known Saivite temples, my constituency has at least 17 of the 108 Divya Desam temples within 10 kilometres which are holy places for the Vaishnavite fraternity.

Vaitheeswarankoil, which is known for its famous Naadi Jyothidam, wherein the past, present and the future of a person is told and foretold with the help of ancient palm leaf manuscripts stacked in the holy town, attracts several lakh believers, devotees and tourists all over the world. In Mayiladuthurai

constituency's vicinity, we have other equally famous worship places such as an ancient Dargah at Nagore and a heritage-value Church at Velankannai. These two places are also visited by lakhs of devotees of all faiths and tourists from all corners of the world.

Sir, Mayiladuthurai is also a part of the famous main line of the Indian Railways. Here, I would like to highlight the ... *that happened in the name of the Amrit Bharat scheme. I am calling it as ... * because when they are expected to build pillars, the contractors are making film sets with flimsy plaster of paris instead of real concrete. You come and see the quality of work going on. You would definitely agree with what I am saying. I hope, you will take action against the contractor. You can knock off these railway pillars with one punch. Is this ?Amrit Bharat? in your dictionary? Instead of using solid tiles or granite pieces on platforms to handle heavy footfalls and to avoid slippage and damage, what they are laying is just *papad*-like tiles.

Sir, I think of the South's Kumbh Mela is the Kumbakonam Mahamagam festival which happens once every 12 years. Though 50 lakh people from all corners of Tamil Nadu and the diaspora across the world are expected to congregate for Mahamagam, nothing much has been done to increase train services, improve passenger amenities, identify projects and fund them from out of the redevelopment projects.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

Now, Shri Ramesh Awasthi ji.

? (*Interruptions*)

KUMARI SUDHA R. : Sir, I am concluding within one minute.

In order to cater to the demands of Mahakumbh Mela in Prayagraj, you withdrew our inter-city train running for five days a week. Now, you are saying that that would be restored but only for three days. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri Ramesh Awasthi ji.

***m172 श्री रमेश अवस्थी (कानपुर) :** सभापति महोदय, आपने मुझे रेल की अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । प्रधानमंत्री माननीय मोदी जी, वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और रेल मंत्री माननीय श्री अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में हम एक रेलवे क्रांति देख रहे हैं, जो भारत को प्रगति और समृद्धि को नई ऊंचाइयों तक ले जाएगी । ? (व्यवधान) इसी दृष्टिकोण और गर्व के साथ हम कह सकते हैं कि भारत की रेल विकसित भारत की रेल है ।

महोदय, वर्ष 2025-26 का यह बजट केवल नीतिगत दस्तावेज नहीं है बल्कि एक संकल्प पत्र है । नये भारत के प्रति एक प्रतिबद्धता है और विकसित भारत का एक वादा है । प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के सशक्त और दूरदर्शी नेतृत्व में भारतीय रेलवे अब अतीत की उपेक्षित धरोहर नहीं रह गई है । यह राष्ट्रीय गौरव, आर्थिक पुनरुत्थान और बीस-सूत्री वृद्धि ढांचे का प्रतीक बन चुकी है । नीति-निर्णय में गतिरोध, सुस्ती और उपेक्षा के दिन अब खत्म हो चुके हैं । यह सरकार बहानों में नहीं बल्कि क्रियान्वयन में विश्वास रखती है ।

महोदय, मोदी जी के नेतृत्व में हम केवल ट्रेन नहीं चला रहे हैं। हम भारत के रेलवे का स्वर्णिम इतिहास लिख रहे हैं। इस बजट में आवंटित रेलवे के लिए प्रत्येक रुपया समृद्धि, कनेक्टिविटी और राष्ट्रीय गौरव में निवेश है। हम केवल रेलवे स्टेशन नहीं बना रहे हैं बल्कि हम विकास केंद्र बना रहे हैं। हम केवल रेल लाइनें नहीं बना रहे हैं। हम 140 करोड़ भारतीयों के लिए नये अवसरों का विस्तार कर रहे हैं।

माननीय सभापति : क्या आप अपने क्षेत्र के बारे में कुछ बोलना चाहते हैं?

श्री रमेश अवस्थी: सभापति महोदय, मैं आज उन करोड़ों श्रद्धालुओं की तरफ से माननीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने रेल के माध्यम से महाकुंभ में जाकर गंगा में डुबकी लगाई। माननीय प्रधानमंत्री जी ने उन भारतीयों को महाकुंभ में आने का अवसर प्रदान किया। इस उद्देश्य के लिए भारतीय रेलवे ने 17,000 से अधिक स्पेशल ट्रेनें चलाई। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ।

माननीय सभापति : आप अपने क्षेत्र के बारे में कुछ बोलना चाहते हैं?

श्री रमेश अवस्थी: सभापति महोदय, जब आस-पास के क्षेत्र में बाढ़ आई थी तो अयोध्या, चित्रकूट, डीडीओ, कानपुर, झांसी, जबलपुर में 15 करोड़ यात्रियों को सेवा प्रदान की गई।

महोदय, भारतीय रेल ने वर्ष 2014 से उत्तर प्रदेश में 5,209 किलोमीटर नई पटरियां बनाई हैं, जो स्विटजरलैंड के पूरे रेलवे नेटवर्क के बराबर है। उत्तर प्रदेश में 157 अमृत रेलवे स्टेशनों का निर्माण किया जा रहा है।

महोदय, मैं आपसे मांग करता हूँ कि अनवरगंज रेलवे स्टेशन से मंगना तक रेलवे के एलिवेटेड ट्रैक का निर्माण जल्द शुरू किया जाए, ताकि कानपुर में जाम की समस्या दूर हो सके।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने उस रेलवे ट्रैक की स्वीकृति भी प्रदान कर दी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि कासगंज से लेकर अलीगढ़ तक 52 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछाई जाए, ताकि कानपुर से फर्रूखाबाद होते हुए दिल्ली जाने वाली ट्रेनों का लगभग 4 घंटे का समय कम हो सके।

महोदय, कानपुर से लेकर फर्रूखाबाद, कन्नौज तक केवल एक ट्रेन दिन में है और एक विकली है, जबकि जाने वाले यात्रियों की संख्या काफी है। अतः यात्रियों की सुविधा को देखते हुए कम से कम एक ट्रेन और बढ़ाई जाए तथा एक ट्रेन विकली भी बढ़ाई जाए।

महोदय, कानपुर से एक श्रमशक्ति ट्रेन रात में चलती है। लेकिन, यात्रियों की संख्या बहुत है, इसलिए एक और अतिरिक्त ट्रेन बढ़ाई जाए।

महोदय, मैं अंत में माननीय प्रधानमंत्री जी का, उनकी दूरदर्शी नेतृत्व और भारतीय रेलवे के विकास ? (व्यवधान)

***m173 श्री छोटेलाल (राबर्ट्सगंज) :** धन्यवाद सभापति महोदय। आपने मुझे रेल के अनुदान मांगों पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र राबर्ट्सगंज, सोनभद्र में मुगलसराय, दीनदयाल नगर से चकिया-नवगढ़-सोनभद्र वाया भभुआ तक जल्द नई लाइन बिछाई जाए।

चुनार, लूसा, घोरावल (मध्य प्रदेश) तक नई रेलवे लाइन जल्द से जल्द बिछाई जाए। रांची राजधानी ट्रेन जो दिल्ली तक चलती है, उसे रांची से तीन बजे चलाया जाए, ताकि वह नौ या दस बजे तक दिल्ली आ जाए, तो अच्छा रहेगा। शिवगंगा एक्सप्रेस जो कछुआ, मिर्जापुर, नारायणपुर, तक चलती है तथा उसको बनारस स्टेशन पर रोकना चाहिए। इसी तरह से मिर्चाधुरी अंडरपास बनाया जाए। हिन्दवारी व सोनभद्र रेलवे स्टेशन के बीच एक अंडरपास बनाया जाए।

सैकड़ों गांवों के ग्रामीण बच्चे पढ़ाई-दवाई के लिए सदर जाते हैं। नई बाजार से चुरक नगर पंचायत तक जाने के लिए एक अंडर पास बनाया जाए।

महोदय, मेरा एक निवेदन है। माननीय मंत्री जी, मैं पहले यह मांग रख चुका हूँ। हमारे भूतपूर्व गृह मंत्री जी और वर्तमान रक्षा मंत्री जी का घर चकिया में है। अभी तक वहां रेल नहीं पहुंची है। नौगढ़ वाया भभुआ तक जल्द से जल्द रेल लाइन बनाई जाए। मेरा निवेदन है कि सोनभद्र स्टेशन का सुंदरीकरण और जल्द से जल्द एक ओवरब्रिज पास किया जाए। त्रिवेणी ट्रेन को लखनऊ से छः बजे चलाया जाए।

श्री इमरान मसूद (सहारनपुर) : मान्यवर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद। यह मेरा सौभाग्य है कि मैं जिस लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ, वहां के प्रभारी के तौर पर माननीय रेल मंत्री जी ने कुछ वायदे किए थे। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी अपने उन तमाम वायदों को पूरा करने का काम करें। सहारनपुर के लोग आपके बड़े ऋणी होंगे।

माननीय सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि सहारनपुर से इलाहाबाद की दूरी 750 किलोमीटर है। इलाहाबाद में उच्च न्यायालय है। सहारनपुर से इलाहाबाद जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। सहारनपुर से इलाहाबाद तक एक सीधी ट्रेन चलाने का काम करें। चूंकि मेरा जनपद प्रदेश के एक कोने में है। सहारनपुर से लखनऊ के लिए एक वंदे भारत ट्रेन चलाई जाए। इस ट्रेन को वाया अलीगढ़ चलाया जाए, ताकि अलीगढ़ विश्वविद्यालय में पढ़ने वाले छात्रों को भी इसका लाभ मिल सके।

माननीय सभापति जी, मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि देहरादून से हरिद्वार के बीच हाथियों के लिए एक कॉरिडोर बनाना है। आपने ईआईडीएस के तहत पूर्वोत्तर में तमाम पैसे लगाने का काम किया है, लेकिन देहरादून से हरिद्वार के बीच हाथियों के कारण लगातार दुर्घटनाएं होती रहती हैं। मैं चाहता हूँ कि आप इस पर भी ध्यान दें। इस योजना को देहरादून-हरिद्वार ट्रेक पर भी लागू करने का काम करें।

माननीय सभापति जी, मैं केवल संक्षेप में बताना चाहता हूँ। मैं आपके माध्यम से आग्रह करना चाहता हूँ कि आपने मेरठ तक रैपिड रेल बनाई है। आपकी बड़ी मेहरबानी होगी, अगर आप इस रैपिड रेल को सहारनपुर तक चलाने का काम करें। सहारनपुर तक ट्रेन चलाने से दिल्ली के ऊपर बहुत हद तक दबाव कम होगा।

माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि सुविधाओं के नाम पर जिस प्रकार से ठेका व्यवस्था पूरे रेलवे में लागू है, मैं उसकी एक वानगी बताना चाहता हूँ। मैं एक बार रतलाम से दिल्ली तक राजधानी एक्सप्रेस से सफर कर रहा था। माननीय रेल मंत्री जी, मैंने राजधानी ट्रेन के फर्स्ट क्लास का जो हाल देखा है, मैंने पिछले बीस साल में दूसरी बार यात्रा की है, जब आज से बीच साल पहले मैंने यात्रा की थी, तब उससे कहीं ज्यादा बेहतर व्यवस्था थी। जब से प्राइवेट हाथों में व्यवस्था चली गई है, वह व्यवस्था खराब हो गई है।

महोदय, मैं आपसे एक और आग्रह करना चाहूंगा। सहारनपुर एक बहुत ही ऐतिहासिक शहर है। वहां मां शाकुंभरी देवी जी का निवास है। सहारनपुर रेलवे स्टेशन का नामकरण मां शाकुंभरी देवी जी के नाम पर कर दिया जाए। (व्यवधान) बस एक मिनट का समय और दे दीजिए। (व्यवधान)

CAPTAIN BRIJESH CHOWTA (DAKSHINA KANNADA): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me an opportunity to support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways.

Acharya Chanakya said, 'The root of wealth is infrastructure. A nation that strengthens its roads, waterways, and trade routes will find prosperity knocking at its doors'. The idea of Viksit Bharat@2047, as

crafted by our PM, Shri Narendra Modi, is the very manifestation of this vision of progress rooted in ancient Indian wisdom. ? (*Interruptions*)

Sir, I have really waited long and the demands of my constituency are also pretty long-pending demands.

So, I will straightway come to the demands because I understand the paucity of time. ? (*Interruptions*)

At this moment, I would like to thank the hon. Railway Minister for recently approving the Kabaka-Puttur Express to Subramanya Road. It is the only passenger train. I thank the hon. Minister for sanctioning this train. ? (*Interruptions*)

I must also thank the Minister for giving a budgetary allocation of Rs. 7,559 crore for the State of Karnataka and I also must thank him for 96.5 per cent of the rail lines in Karnataka which have been electrified. I must thank the hon. Railway Minister for it. Since 2014, almost 1,652 kilometres of new railway tracks have been laid in Karnataka, which is almost the entire rail network of Sri Lanka.

Now, I come to the demands of my constituency. These are major leadership and strategic decisions which the Minister must take, and I must tell at this point of time that the only rail network which is towards the north of India, which goes from Mangalore is the Konkan Railway Corporation. So, I would demand from the Minister to consider the merger of Konkan Railway with Indian Railways. The Konkan Railway Corporation is the vital lifeline connecting India's western coastline, yet it remains financially constrained with a debt burden of Rs. 2,589 crore. I would demand from the Railway Minister to consider the merger of Konkan Railway with the Indian Railway.

Sir, the entire costal Karnataka's economic prosperity depends on this. ? (*Interruptions*) Please give me a minute. I have waited this long. Sir, it is very important for coastal Karnataka. ? (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: No, you have only 30 seconds. Please conclude.

? (*Interruptions*)

CAPTAIN BRIJESH CHOWTA: Yes, Sir. I will conclude.

There is another important demand, which is the Hassan-Mangaluru Rail Development Corporation (HMRDC). We are stuck with these two Rail Corporations. One is the Konkan Railway Corporation and the other is the HMRDC. I would also request the Minister's intervention in getting the HMRDC merged with the Indian Railways, which will provide rail connectivity.

Mangalore is the port city of Karnataka. We are celebrating the 50th year of the New Mangalore Port Authority. We do not have a good rail connectivity between Mangalore port and the mainland.

The last demand that I would like to place on record is the reorganization of the Mangalore Railway Administration.

माननीय सभापति : अब आप बैठिए । अब वह बोलने के लिए खड़े हो गए हैं । इनके बाद मैं आपको चांस दूंगा ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, श्री श्यामकुमार दौलत बर्वे जी ।

? (व्यवधान)

श्री इमरान मसूद: मान्यवर, मुझे सिर्फ एक लाइन बोलने दीजिए । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : आपने बोल दिया है । उधर रेल मंत्री जी से जाकर आपने अपनी बात बोल दी है ।

? (व्यवधान)

***m176 श्री श्यामकुमार दौलत बर्वे (रामटेक) :** मैं अपने संसदीय क्षेत्र की डिमांड के हिसाब से ही बात करूंगा, क्योंकि समय कम है । मेरे नागपुर जिले में उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के बहुत सारे लोग रहते हैं । माननीय मंत्री महोदय यहां बैठे हुए हैं । मैं इससे पहले भी मंत्री महोदय को मिल चुका हूं और उनको रिक्वेस्ट कर चुका हूं कि जो नागपुर-गोटेगांव मार्ग है, उसका पहले ही सर्वे हो चुका है । वर्ष 2011 में उसका सर्वे किया गया था, लेकिन अभी तक उस सर्वे का कोई रिजल्ट नहीं आया है । उस मार्ग से 300 किलोमीटर का डिस्टेंस उत्तर भारत के लिए बच जाएगा । मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से विनती करना चाहूंगा कि इस रामटेक-गोटेगांव रेल मार्ग के लिए जल्द से जल्द निधि उपलब्ध करवाई जाए । उसका सर्वे वर्ष 2012 में पूरा हो चुका है । आपकी दस सालों से सरकार है ।

मैं आपके माध्यम से विनती करना चाहूंगा कि हम जिस राम के नाम पर वोट मांगकर चुनकर आए हैं, उस रामटेक का विकास करने की जवाबदेही आपकी है । मैं उस संसदीय क्षेत्र से आता हूं । मेरी लास्ट रिक्वेस्ट यह है कि कोविड के समय जो ट्रेन्स बंद की गई हैं, उन्हें दोबारा चलाया जाए । आप बड़ा-बड़ा बजट बताते हैं, लेकिन बंद ट्रेनों को आप चालू नहीं कर पा रहे हैं तो बजट की क्या वैल्यू रह जाएगी? कोरोना काल में रेलगाड़ियों के स्टॉपेज बंद किए गए थे । मैं विनती करता हूं कि गाड़ी नंबर 12792 दानापुर टू सिकंदराबाद को जल्द से जल्द चालू करें ।

22.50 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

महोदय, मेरा लास्ट विषय है कि एससी/एसटी समुदाय के परीक्षार्थियों को पहले रेलवे द्वारा छूट दी जाती थी । मेरी मांग है कि उस छूट को फिर से शुरू किया जाए ताकि एससी-एसटी समुदाय के बच्चे अनेक जगह जाकर परीक्षा दे सकें ।

आपके माध्यम से मेरी विनती है कि वरिष्ठ नागरिकों को मिलने वाली जो सेवा बंद की गयी है, वह सेवा फिर से शुरू की जाए ।

संसदीय कार्य मंत्री; तथा अल्पसंख्यक कार्य मंत्री (श्री किरेन रिजिजू) : अध्यक्ष जी, आज रेलवे की डिमांड्स फोर ग्रांट्स पर डिसक्शन और वोटिंग हो रही है । मैं पूरे सदन की ओर से आपको धन्यवाद देना चाहता हूं । आज कई मैम्बर्स को बोलने का मौका मिला । रेलवे बहुत महत्वपूर्ण विभाग है और सभी के रेलवे से संबंधित अपनी-अपनी कंस्टिट्यूएन्सी से जुड़े हुए मुद्दे होते हैं । आपने आज देर रात तक सदन को चलाया है और बहुत सारे माननीय सदस्यों को बोलने का मौका भी आपने दिया है । इस चर्चा में अच्छे सुझाव आए हैं । हमारे रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी ने सारे सुझाव बैठकर के नोट किए हैं । मेरा आपसे निवेदन है कि काफी रात हो गयी है, लेकिन अभी भी काफी मैम्बर्स बोलना चाहते हैं । कांग्रेस पार्टी और समाजवादी पार्टी से भी रिक्वेस्ट आया है । मेरा निवेदन है कि जो माननीय सदस्य अभी रह गए हैं, उनको कल एक घंटे के लिए बोलने का मौका प्रदान करें ।

माननीय अध्यक्ष : लेकिन तीन और पांच मिनट से ज्यादा किसी को समय नहीं मिलेगा ।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, I also agree with the hon. Minister.

माननीय अध्यक्ष : आपके एग्री नहीं होने से भी क्या होगा?

डॉ. राजेश मिश्रा (सीधी) : धन्यवाद अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया ।

बोलना बहुत था- माननीय अश्विनी और मोदी जी की तारीफ में, लेकिन आपने समय बहुत कम दिया- मेरे नसीब में ।

माननीय अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी को इसके लिए धन्यवाद देता हूं कि जो परियोजना हमारे सीधी जिले में 28 साल से पेंडिंग थी, ललितपुर-सिंगरौली रेल लाईन के भाग रीवा से सिंगरौली तक में पहली बार मेरे जिले सीधी में 11 मार्च 2025 को ट्रायल रन बघवार रेलवे स्टेशन का पूरा हुआ है । इसके लिए हमारे रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव जी को धन्यवाद और उसी के साथ-साथ हमारे डब्ल्यूसीआर के सभी अधिकारियों और कर्मचारियों को और माननीय मोदी जी के नेतृत्व में यह कार्य हुआ है, इसके लिए भी मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं ।

महोदय, मैं सीधे अपने क्षेत्र की मांग पर आता हूं । मेरा आग्रह है कि ललितपुर-सिंगरौली रेल परियोजना के भाग रीवा से सीधी तक का निर्माण दिसंबर 2025 के पहले पूर्ण कर जनता को समर्पित किया जाय । मेरे संसदीय क्षेत्र सीधी में कटनी से सिंगरौली रेलमार्ग जो संसदीय क्षेत्र की एकमात्र जीवन रेखा है, इसमें ब्यूहारी से जोबा 42.57 किलोमीटर (चैनेज- 1194.400 से 1236.970) का कार्य तत्काल पूर्ण कर दिया जाए । मेरे क्षेत्र में ललितपुर-सिंगरौली रेल परियोजना के अंतर्गत जिनकी भूमि अधिग्रहित की गई थी उनमें अधिकांशतः युवाओं को नौकरी दे दी गई थी, लेकिन इसमें बहुत सारे लोग रह गए थे, उनकी मांग पर विचार किया जाए । हमारे यहां के बहुत से पात्र लोगों को चिन्हित कर मुआवजा दिया जाए । सिंगरौली से भोपाल हेतु नई वन्देभारत ट्रेन चलाई जाय । सिंगरौली से दिल्ली मुझे भी आना पड़ता है, अगर ट्रेन प्रतिदिन हो जाए तो बहुत कृपा होगी । भदौरा रेलवे स्टेशन को हॉल्ट स्टेशन से नियमित स्टेशन के रूप में उन्नयन किया जाय । टिकरी से सरई, रजमिलान मुख्य मार्ग पर नगर पंचायत सरई में सरई से रजमिलान की ओर बाज़ार से आगे रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कराना अति आवश्यक है । गजरा- बहरा में रेलवे क्रॉसिंग पर ROB का निर्माण कराया जाना नितांत आवश्यक है ।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं ? ?मंजिलें क्या हैं, रास्ता क्या है, हौसला हो तो फासला क्या है?? माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत साधुवाद देता हूं कि मेरे सीधी में रेल का ट्रायल रन करवा दिया है, दिसंबर तक हमारी रेल पहुंचा दें । धन्यवाद ।

***m179 श्री शेर सिंह घुबाया (फिरोज़पुर) :** धन्यवाद स्पीकर साहब, आपने मुझे रेलवे की डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर बोलने का मौका दिया । मैं एक मिनट लेना चाहता हूं । बॉर्डर से 200 किलो मीटर दूर, हमारा पाकिस्तान के साथ बॉर्डर लगता है । फिरोज़पुर, जो मेरा संसदीय क्षेत्र है, उसकी कनेक्टिविटी न तो राजधानी दिल्ली के साथ है और न ही फाजिल्का से चंडीगढ़ राजधानी के साथ है । ये दो ट्रेनें चलनी बहुत जरूरी हैं । मुझे लग रहा है कि कुछ नामदार लोग, जिनकी प्राइवेट ट्रांसपोर्ट चलती है, उनकी वजह से ये ट्रेनें हमें लंबे समय से नहीं मिल रही हैं । वहां की प्राइवेट बसेज़ 1500 रुपये दिल्ली का और 1200 रुपये चंडीगढ़ का किराया लेती हैं, लेकिन ट्रेन में केवल डेढ़ सौ रुपये चंडीगढ़ के और 200 रुपये दिल्ली के लिए लगते हैं । बहुत लूट हो रही है । एक तो हम बॉर्डर पर गोलियां खाते हैं, बॉर्डर की रखवाली करते हैं, फिर भी हमारे साथ बहुत अन्याय है ।

सर, ये दो ट्रेनें चलनी बहुत जरूरी हैं । मैं नई ट्रेन्स चलाने के लिए नहीं कहता, लेकिन दो-तीन ट्रेनें जैसे गंगानगर टू कोच्चिवेली साउथ केरला ट्रेन 13 घंटे वहां खड़ी रहती है । यदि उसे फिरोज़पुर के लिए एक्सटेंड कर दिया जाए, तो कोई फर्क नहीं पड़ता । रेल मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं, मैंने उनसे अनुरोध भी किया है । दूसरी ट्रेन हिसार-हैदराबाद

नांदेड़ साहिब को जाती है। वह 17 घंटे हिसार में खड़ी रहती है। अगर फाजिल्का, फिरोजपुर, मुक्तसर साहिब, जो 40 मुक्तों की पवित्र धरती है, वहां से होकर नांदेड़ साहिब को जाएगी, तो पूरा पंजाब खुशी मनाएगा।

तीसरी, अरावली एक्सप्रेस, जो बांद्रा टर्मिनल से चलती है, वह भी 17 घंटे गंगानगर में खड़ी रहती है। यदि उसे फाजिल्का, फिरोजपुर तक एक्सटेंड कर दें, तो उसमें सरकार का कुछ नहीं लगता है, लेकिन हमारी ट्रेनें उधर चल सकती हैं। मुक्तसर में जो मालगाड़ी है, वह शहर के स्टेशन में खड़ी रहती है। स्कूल के बच्चे कई बार उस ट्रेन के नीचे आ गए। उसे यदि हमारे यहां बाहर, जो एक बड़ा स्टेशन है, वहां कर दिया जाए, तो कोई फर्क नहीं पड़ेगा।

चौथा, फाजिल्का में एक वाशिंग स्टेशन था, लेकिन पता नहीं क्यों उसे डैमेज करके बंद कर दिया गया? यदि वह बना दिया जाए, तो वहां से ट्रेनें अलग-अलग राज्यों में चलनी शुरू हो जाएंगी।

माननीय अध्यक्ष : दो मिनट कौन बोलना चाहता है?

? (व्यवधान)

श्री शेर सिंह घुबाया: सर, अमृत भारत स्कीम को कोटकपूरा से फाजिल्का तक चला दिया जाए, तो सरकार का कुछ नहीं लगेगा। फाजिल्का वाया कोटकपूरा एक्सप्रेस दिल्ली तक चला दी जाए, तो बहुत मेहरबानी होगी। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : भदौरिया जी ने आपको दो मिनट बोलने के लिए कहा है।

श्री सनातन पांडेय (बलिया) : धन्यवाद अध्यक्ष महोदय। मैं उस जनपद से आता हूं, जिसका नाम बलिया है। चाहे पक्ष के सदस्य हों, चाहे विपक्ष के सदस्य हों, अगर हम आप बैठे हुए हैं, तो उसी महापुरुष की बदौलत बैठे हुए हैं। जब देश में अंधकार छाया हुआ था, किसी भी जात, धर्म का कोई भी नौजवान अंग्रेजों के खिलाफ बोलने को तैयार नहीं था, उस समय उत्तर प्रदेश के बलिया जनपद के मंगल पांडे इस देश के प्रथम शहीद बने। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि एक ही चीज हमारे स्वतंत्रता संग्राम सेनानी चाहते हैं। सत्ता में चाहे जो लोग रहे हों, चाहे ये रहे हों या आप रहे हों, पंडित मंगल पांडे जी के नाम पर उस ट्रेन का नामकरण करा दें, यह मैं आपसे अनुरोध करता हूं।

दूसरी तरफ, अध्यक्ष जी, आपने कहा है कि मैं ट्रेन से यात्रा करता हूं। मैं भी ट्रेन से यात्रा करता हूं। अभी कल ही मैं ट्रेन से आया हूं। दिल्ली से बाहर जब हम मथुरा से होकर चल रहे थे, तो इस दिल्ली शहर में ही चार-पांच बस्तियां ऐसी दिखाई दीं, जो रेलवे लाइन पर बसी हुई हैं। अगर सरकार का बजट कम है, तो गरीबों की आत्मरक्षा से बढ़कर कोई बजट नहीं हो सकता है। आप बजट और बढ़ा दीजिए, उसका मैं स्वागत करता हूं। रेलवे लाइन के किनारे दो मीटर पर जो लोग बसे हुए हैं, उनको आवास देकर विस्थापित किया जाए, यह मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं।

23.00 hrs

मेरी तीसरी मांग यह है कि रेलवे में जो कैटरिंग की व्यवस्था है, रेलवे में जो साफ-सफाई की व्यवस्था है, उस काम को पहले आईआरसीटीसी देखती थी, उस काम को अब थर्ड आदमी को दे दिया गया है। आज हमारी वेजेस क्या है? अनस्किल्ड की वेजेस क्या है? वह 20 हजार रुपये से ऊपर की है, लेकिन माननीय मंत्री जी आप पता कर लीजिएगा और अध्यक्ष जी तो जानते ही हैं कि जो यहां पर काम कर रहे हैं, उनको क्या दिया जा रहा है? वे आठ हजार रुपये महीने पर काम कर रहे हैं। मैं आपको उसका सबूत भी दे सकता हूँ। क्या यह अन्याय नहीं है? मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि आपने जिसको कॉन्ट्रैक्ट दिया है, उसमें यह भी ध्यान रखा जाए कि जो सफाई करने वाले कर्मचारी हैं, उनको भी हम सम्मान के साथ जीने का मानदेय दे सकें। मैं यह आपके माध्यम से मांग करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय, बलिया में फेफना जंक्शन है, काजीपुरा रेलवे क्रॉसिंग है। वहां पर रेलवे ओवरब्रिज न होने के कारण घंटों तक यातायात बाधित रहता है। माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से इन सबके लिए माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ और आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

SHRI PUTTA MAHESH KUMAR (ELURU): I would like to express my views on the important matter of Demand for Grants on Railways 2025/26. On behalf of my party leader and Chief Minister of Andhra Pradesh Sri Nara Chandrababu Naidu Garu and the people of my state I would like to thank Hon?ble Prime Minister Sri Narendra Modiji, Hon?ble Finance Minister Smt. Nirmala Sitharamanji and Minister of Railways Sri Ashwini Vaishnaw for giving us a strong budget and allocating AP the necessary funds for its revival after five years of utter misgovernance under the previous state government.

The railway network serves as the backbone of India's economy, facilitating the movement of goods and passengers across the length and breadth of the country. Recognizing its pivotal role, the government has undertaken extensive measures to upgrade, expand, and future-proof this vital sector.

The Union Budget for the financial year 2025-26 has allocated a historic sum of ₹2,55,445 crore for the Indian Railways. This substantial investment underscores the government?s commitment to making the railway system efficient, modern, and sustainable. In alignment with the National Rail Plan, which envisions a ?future-ready? railway system by 2030, these reforms will not only improve connectivity but also catalyze economic growth and industrial development across regions.

Coming to my home state of Andhra Pradesh, one of the most significant developments in this regard is the creation of the South Coast Railway Zone. This strategic initiative is set to boost economic activity in Andhra Pradesh, particularly benefiting its industrial and agricultural sectors. Additionally, the decision to retain a portion of the Waltair division within this new zone will ensure continued growth and efficiency in freight and passenger transportation. After 10 years of eagerly waiting for this dream, the people of Andhra Pradesh can finally breathe a sigh of relief and achievement. This move will strengthen the state?s infrastructure and create employment opportunities, directly contributing to its socio-economic progress.

Another landmark decision is the approval of the Amaravati railway line, a critical project aimed at improving connectivity between our State Capital, Amaravati and major metropolitan cities across India as well as key ports on our coastline. I firmly believe that the increased accessibility to economic hubs will attract investments, promote tourism, and improve mobility for residents, thereby playing a crucial role in the overall development of Andhra Pradesh.

Under the Amrit Bharat Train Station Project, 73 stations across Andhra Pradesh have been selected for development and upgradation. I urge the Hon?ble Government to complete the same at the earliest.

Coming to my constituency of Eluru, the railways play a significant role in its overall growth and development. As a prominent agricultural center, Eluru stands to accrue significant benefits from improved logistical capabilities. The efficient transportation of agricultural produce to markets across the nation would minimize wastage and ensure equitable remuneration for agricultural producers. Furthermore, Eluru?s strategic geographical positioning renders it a potential logistics hub. Railway expansion could

facilitate the establishment of warehousing and distribution centers, attracting investments and generating employment opportunities within the logistics sector.

In light of the above, I would like to request the Hon?ble Minister to consider certain pertinent concerns as flagged by my constituents to bring to the attention of the Government.

The sanction of funds for the Bhadrachalam - Kovvuru Broad gauge line via Sattupalli; The sanction of a new Railway Line between Gudiwada Junction, Nuzvid, Madhira via Nuzvid town and Vissanapeta; The release of funds for upgrading works at Nuzvid Railway station, especially regarding passenger waiting rooms, passenger sheds, toilets, installation of lifts, provision of sitting benches and a 24 hour ticketing counter; Need for ROB construction for NH-16 passing through Eluru since existing mechanism of gates is causing a lot of disturbance for travellers; Increase halts of trains to pre-COVID levels, especially for certain stops in my constituency such as Pallevada halt, Nuzivudu Railway Station; I urge the Hon?ble Minister to look into these issues at the earliest and resolve them for the benefit of my constituents and the people of Andhra Pradesh.

The Indian Railways will always be the lifeline of our nation, with a critical role to play in our country?s journey towards a prosperous and inclusive future, a Vikasit Bharath. By embracing innovation, prioritizing passenger needs, and optimizing resource utilization, our NDA government aims to transform our railway system into a world-class network that serves as a catalyst for economic growth and social development. I urge everyone to come together and work with the government to achieve this goal. Thank you, Jai Bharath and Jai Andhra

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही मंगलवार, दिनांक 18 मार्च, 2025 को प्रातः 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है ।

23.01 hrs

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Tuesday, March 18, 2025/Phalgun 27, 1946 (Saka).*

ANNEXURE-I

(i) Member-wise Index to Starred Questions (13.03.2025)

Sl No.	Member's Name	Question Number
1	Dr. D. Purandeswari	215
2	Dr. Mallu Ravi	206
3	Dr. Rajeev Bharadwaj	214
4	Dr. Rajesh Mishra	203
5	Shri Chamala Kiran Kumar Reddy	218

6	Shri Chavan Ravindra Vasantrao	201
7	Shri Chhatrapal Singh Gangwar	220
8	Shri Eatala Rajender	218
9	Shri G M Harish Balayogi	219
10	Shri Jagdambika Pal	203
11	Shri Maddila Gurumoorthy	210
12	Shri Manish Jaiswal	205
13	Shri Manoj Kumar	204
14	Shri Mohmad Haneefa	213
15	Shri N K Premachandran	202
16	Shri Naresh Ganpat Mhaske	217
17	Shri Omprakash Bhupalsinh Alias Pavan Rajenimbalkar	211
18	Shri Rahul Kaswan	216
19	Shri Raja A	212
20	Shri Rajiv Pratap Rudy	208
21	Shri S Venkatesan	209
22	Shri Selvam G	213
23	Shri Sribharat Mathukumilli	219
24	Shri Sudheer Gupta	201
25	Shri Sunil Kumar	207
26	Smt. Bharti Pardhi	211
27	Smt. Shambhavi	217

(ii) Member-wise Index to Starred Questions (17.03.2025)

Sl No.	Member's Name	Question Number
1	Dr. Kalyan Vaijinathrao Kale	230
2	Ms Kangna Ranaut	235
3	Prof. Varsha Eknath Gaikwad	238
4	Shri Abhishek Banerjee	231
5	Shri Amra Ram	227
6	Shri Anoop Pradhan Valmiki	240
7	Shri Balwant Baswant Wankhade	230
8	Shri Captain Brijesh Chowta	239

9	Shri Chhatrapal Singh	234	
	Gangwar		
10	Shri Chintamani Maharaj		240
11	Shri Darshan Singh	229	
	Choudhary		
12	Shri Dharambir Singh	228	
13	Shri Gaurav Gogoi	224	
14	Shri K C Venugopal	225	
15	Shri K Sudhakaran	233	
16	Shri Mani A	223	
17	Shri Manickam Tagore B	222	
18	Shri Manish Tewari	221	
19	Shri Mukesh Rajput	226	
20	Shri Naba Charan Majhi	232	
21	Shri P P Chaudhary		232
22	Shri P V Midhun Reddy	236	
23	Shri Ranjit Dutta	237	
24	Shri Rao Rajendra Singh	231	
25	Shri Suresh Kumar Kashyap		226
26	Shri Vijayakumar Alias Vijay Vasanth		222
27	Smt. Sajda Ahmed		235
28	Smt. Supriya Sule		238

(iii) Member-wise Index to Unstarred Questions (13.03.2025)

SI No.	Member's Name	Question Number
1	Adv Dean Kuriakose	2410
2	Adv Gowaal Kagada	2521
	Padavi	
3	Adv. Adoor Prakash	2514
4	Adv. Chandra Shekhar	2371
5	Dr. Alok Kumar Suman	2420
6	Dr. Amar Singh	2497
7	Dr. Amol Ramsing Kolhe	2335, 2341
8	Dr. Anand Kumar	2417
9	Dr. Angomcha Bimol	2402
	Akoijam	
10	Dr. Bachhav Shobha	2464
	Dinesh	

11	Dr. Bhola Singh	2484, 2346, 2316
12	Dr. Byreddy Shabari	2374, 2305
13	Dr. C M Ramesh	2440
14	Dr. D Ravi Kumar	2507
15	Dr. Ganapathy Rajkumar	2446
16	Dr. Gumma Thanuja Rani	2302
17	Dr. Hemant Vishnu	2346, 2326, 2325
18	Dr. Jayanta Kumar Roy	2396
19	Dr. K Sudhakar	2325, 2303
20	Dr. Kalanidhi Veeraswamy	2339
21	Dr. Kirsan Namdeo	2392
22	Dr. M K Vishnu Prasad	2491
23	Dr. M P Abdussamad	2449
24	Dr. Manna Lal Rawat	2330, 2328
25	Dr. Mohammad Jawed	2454
26	Dr. Nishikant Dubey	2303, 2316
27	Dr. Prabha Mallikarjun	2311
28	Dr. Prashant Yadaorao Padole	2321, 2332
29	Dr. Rajesh Mishra	2342
30	Dr. Rajkumar Sangwan	2513
31	Dr. Rani Srikumar	2332
32	Dr. Shashi Tharoor	2345
33	Dr. Shivaji Bandappa Kalge	2510, 2334
34	Dr. T Sumathy Alias Thamizhachi	2312
35	Dr. Thirumaavalavan Tholkappiyan	2467
36	Dr. Vinod Kumar Bind	2415, 2316
37	Md. Rakibul Hussain	2495
38	Mr Pathan Yusuf	2418
39	Ms Iqra Choudhary	2401
40	Ms Kangna Ranaut	2329
41	Ms Mahua Moitra	2368
42	Ms Sayani Ghosh	2457
43	Ms. Praniti Sushilkumar Shinde	2373
44	Ms. S Jothimani	2422
45	Prof. Sougata Ray	2317
46	Prof. Varsha Eknath Gaikwad	2335, 2341
47	Shri Chhotelal	2515

48	Shri Selvaganapathi T.M.	2453
49	Shri Abdul Rashid Sheikh	2480
50	Shri Abhay Kumar Sinha	2472, 2311
51	Shri Aditya Yadav	2370
52	Shri Alok Sharma	2342
53	Shri Amar Sharadrao Kale	2341, 2335
54	Shri Amra Ram	2445, 2439, 2441
55	Shri Amrinder Singh Raja Warring	2378
56	Shri Anand Bhadauria	2487
57	Shri Ananta Nayak	2416
58	Shri Anil Firojiya	2529, 2326
59	Shri Anil Yeshwant Desai	2424
60	Shri Anoop Pradhan Valmiki	2346
61	Shri Anto Antony	2399
62	Shri Anup Sanjay Dhotre	2384
63	Shri Anurag Sharma	2329, 2342, 2325
64	Shri Anurag Singh Thakur	2346, 2303, 2316
65	Shri Appalanaidu Kaliseti	2494
66	Shri Arun Bharti	2382
67	Shri Arun Govil	2350, 2316
68	Shri Arun Kumar Sagar	2444
69	Shri Arvind Dharmapuri	2423
70	Shri Asaduddin Owaisi	2437
71	Shri Ashish Dubey	2463
72	Shri Ashok Kumar Rawat	2353
73	Shri Azad Kirti Jha	2426
74	Shri B K Parthasarathi	2358, 2390
75	Shri B Y Raghavendra	2432
76	Shri Baijayant Panda	2320
77	Shri Bajrang Manohar Sonwane	2341
78	Shri Balabhadra Majhi	2303, 2326
79	Shri Balashowry Vallabhaneni	2442
80	Shri Balram Naik Porika	2406
81	Shri Balwant Baswant Wankhade	2380
82	Shri Balya Mama Suresh Gopinath	2407
Mhatre		
83	Shri Basavaraj Bommai	2328, 2326, 2325
84	Shri Bastipati Nagaraju	2390, 2377, 2305
85	Shri Bhajan Lal Jatav	2465
86	Shri Bharat Singh Kushwah	2516

87	Shri Bhartruhari Mahtab	2430
88	Shri Bhaskar Murlidhar Bhagare	2385
89	Shri Bhausahab Rajaram	2313
Wakchaure		
90	Shri Bhumare Sandipanrao Asaram	2334, 2510
91	Shri Bibhu Prasad Tarai	2325
92	Shri Bidyut Baran Mahato	2400, 2316
93	Shri Biplab Kumar Deb	2342, 2326
94	Shri Bishnu Pada Ray	2460
95	Shri Brijendra Singh Ola	2476
96	Shri Brijmohan Agrawal	2447
97	Shri C N Annadurai	2527
98	Shri Captain Viriato Fernandes	2436
99	Shri Chandan Chauhan	2352
100	Shri Chandra Prakash Choudhary	2310
101	Shri Chandra Prakash Joshi	2489
102	Shri Charanjit Singh Channi	2376
103	Shri Chavan Ravindra Vasantrao	2308
104	Shri Chavda Vinod Lakhamshi	2360
105	Shri Chintamani Maharaj	2395, 2303, 2325
106	Shri Daggumalla Prasada Rao	2478, 2358
107	Shri Damodar Agrawal	2301, 2346
108	Shri Darshan Singh Choudhary	2306
109	Shri Dhairyasheel Sambhajirao	2308
Mane		
110	Shri Dharambir Singh	2462, 2463, 2318, 2342
111	Shri Dharmendra Yadav	2485
112	Shri Dilip Saikia	2493, 2326, 2303
113	Shri Dinesh Chandra Yadav	2482, 2475
114	Shri Dineshbhai Makwana	2328, 2316
115	Shri Dulu Mahato	2326
116	Shri Durai Vaiko	2362
117	Shri Dushyant Singh	2353
118	Shri E T Mohammed Basheer	2488
119	Shri Eswarasamy K	2364
120	Shri G Kumar Naik	2505
121	Shri G Lakshminarayana	2305
122	Shri Gajendra Singh Patel	2391, 2342, 2325
123	Shri Gaurav Gogoi	2438
124	Shri Giridhari Yadav	2501, 2482, 2475

125	Shri Godam Nagesh	2415
126	Shri Gopal Jee Thakur	2451
127	Shri Gurjeet Singh Aujla	2351
128	Shri Gurmeet Singh Meet Hayer	2327
129	Shri Gyaneshwar Patil	2334, 2510
130	Shri Hanuman Beniwal	2441
131	Shri Haribhai Patel	2387
132	Shri Hibi Eden	2354, 2410
133	Shri Imran Masood	2381
134	Shri Jagannath Sarkar	2502
135	Shri Janardan Singh Sigriwal	2425
136	Shri Jashubhai Bhilubhai Rathva	2318
137	Shri Jaswantsinh Sumanbhai	2328, 2325, 2326
Bhabhor		
138	Shri Jitendra Kumar Dohare	2518, 2461
139	Shri Joyanta Basumatary	2523
140	Shri Jugal Kishore	2400, 2342
141	Shri K C Venugopal	2315
142	Shri K Radhakrishnan	2443
143	Shri K Sudhakaran	2413
144	Shri Kamakhya Prasad Tasa	2363
145	Shri Kanwar Singh Tanwar	2344
146	Shri Kaushalendra Kumar	2482, 2475
147	Shri Kesineni Sivanath	2452
148	Shri Khagen Murmu	2326
149	Shri Khalilur Rahaman	2357
150	Shri Kodikunnil Suresh	2355
151	Shri Kota Srinivasa Poojary	2361, 2325
152	Shri Kripanath Mallah	2458
153	Shri Krishna Prasad Tenneti	2352
154	Shri Kuldeep Indora	2504
155	Shri Lavu Sri Krishna Devarayalu	2412
156	Shri Lumba Ram Chaudhary	2499, 2326
157	Shri Magunta Sreenivasulu Reddy	2377
158	Shri Malaiyarasan D	2333
159	Shri Mani A	2340
160	Shri Manickam Tagore B	2379
161	Shri Manish Tewari	2322
162	Shri Manoj Tiwari	2328, 2326
163	Shri Matheswaran V S	2492

164	Shri Mian Altaf Ahmad	2500
165	Shri Mohite Patil Dhairyasheel	2341, 2335
Rajsinh		
166	Shri Muhammed Hamdullah Sayeed	2369
167	Shri Mukesh Rajput	2303, 2328
168	Shri Mukeshkumar Chandrakaant	2470, 2333, 2329
Dalal		
169	Shri Murari Lal Meena	2323
170	Shri Naba Charan Majhi	2415
171	Shri Narayan Tatu Rane	2393
172	Shri Naresh Chandra Uttam Patel	2461
173	Shri Naveen Jindal	2394
174	Shri Neeraj Maurya	2441
175	Shri Nilesh Dnyandev Lanke	2341, 2335
176	Shri P C Mohan	2414
177	Shri P P Chaudhary	2479, 2325
178	Shri P V Midhun Reddy	2302
179	Shri Parbhubhai Nagarbhai Vasava	2427
180	Shri Parimal Suklabaidya	2496
181	Shri Patel Umeshbhai Babubhai	2473
182	Shri Phani Bhusan Choudhury	2477
183	Shri Prabhakar Reddy Vemireddy	2409
184	Shri Pradeep Kumar Singh	2326
185	Shri Pradeep Purohit	2349
186	Shri Pradyut Bordoloi	2314
187	Shri Pratap Chandra Sarangi	2415, 2316
188	Shri Praveen Patel	2466, 2328
189	Shri Pushpendra Saroj	2525
190	Shri R K Chaudhary	2386
191	Shri Radheshyam Rathiya	2415, 2346
192	Shri Raja Ram Singh	2324
193	Shri Rajeev Rai	2408
194	Shri Rajesh Naranbhai Chudasama	2343
195	Shri Rajesh Ranjan	2486
196	Shri Rajkumar Chahar	2528
197	Shri Rajkumar Roat	2431
198	Shri Rajmohan Unnithan	2455
199	Shri Raju Bista	2389
200	Shri Ram Shiromani Verma	2509
201	Shri Ramprit Mandal	2468
202	Shri Ranjit Dutta	2471

203	Shri Ravindra Shukla Alias Ravi	2511, 2326
Kishan		
204	Shri Robert Bruce C	2309
205	Shri S Jagathratchakan	2319, 2311
206	Shri S Supongmeren Jamir	2367
207	Shri Sachithanantham R	2526
208	Shri Sanatan Pandey	2403
209	Shri Sanjay Dina Patil	2341, 2335
210	Shri Sanjay Haribhau Jadhav	2338
211	Shri Sanjay Uttamrao Deshmukh	2530, 2338
212	Shri Saptagiri Sankar Ulaka	2337
213	Shri Sasikanth Senthil	2498
214	Shri Satpal Brahamchari	2365
215	Shri Saumitra Khan	2304
216	Shri Shafi Parambil	2429
217	Shri Shankar Lalwani	2520
218	Shri Shashank Mani	2448
219	Shri Shrirang Appa Chandu Barne	2483
220	Shri Sudama Prasad	2356
221	Shri Sudhakar Singh	2512
222	Shri Sudheer Gupta	2308
223	Shri Sukanta Kumar Panigrahi	2524
224	Shri Sukhdeo Bhagat	2517
225	Shri Sukhjinder Singh Randhawa	2519
226	Shri Suresh Kumar Shetkar	2397
227	Shri T R Baalu	2474
228	Shri Tangella Uday Srinivas	2359, 2311
229	Shri Tanuj Punia	2307
230	Shri Tejasvi Surya	2346, 2325
231	Shri Tharaniventhan M S	2428
232	Shri Trivendra Singh Rawat	2490, 2329,
	2316, 2326, 2325	
233	Shri Ummeda Ram Beniwal	2506
234	Shri Utkarsh Verma Madhur	2411
235	Shri V K Sreekandan	2439
236	Shri Vamsi Krishna Gaddam	2459
237	Shri Ve Vaithilingam	2508
238	Shri Vijay Baghel	2316
239	Shri Vijayakumar Alias Vijay Vasanth	2372, 2379
240	Shri Virendra Singh	2503
241	Shri Vishaldada Prakashbapu Patil	2421
242	Shri Vishnu Datt Sharma	2433
243	Shri Vishnu Dayal Ram	2366, 2347

244	Shri Vishweshwar Hegde Kageri	2383, 2328,	2316, 2325
245	Shri Y S Avinash Reddy	2388	
246	Shri Yaduveer Wadiyar	2375	
247	Shri Yogender Chandolia	2346, 2326,	2303, 2329
248	Shri Zia Ur Rehman	2450	
249	Smt. Anita Subhadarshini	2434	
250	Smt. Aparajita Sarangi	2326	
251	Smt. Bijuli Kalita Medhi	2469	
252	Smt. D K Aruna	2359	
253	Smt. Delkar Kalaben Mohanbhai	2334, 2510	
254	Smt. Dhanorkar Pratibha Suresh	2522, 2441	
255	Smt. Geniben Nagaji Thakor	2491, 2404	
256	Smt. Harsimrat Kaur Badal	2348	
257	Smt. Himadri Singh	2329	
258	Smt. Kanimozhi Karunanidhi	2419	
259	Smt. Kriti Devi Debbarman	2325	
260	Smt. Lovely Anand	2475, 2404	
261	Smt. Mala Roy	2404	
262	Smt. Manju Sharma	2336	
263	Smt. Poonamben Hematbhai	2347	
Maadam			
264	Smt. Pratima Mondal	2435	
265	Smt. Rachna Banerjee	2331	
266	Smt. Roopkumari Choudhary	2346	
267	Smt. Sangeeta Kumari Singh Deo	2405	
268	Smt. Sanjna Jatav	2481	
269	Smt. Shobhanaben Mahendrasinh	2493, 2346, 2326	
Baraiya			
270	Smt. Smita Uday Wagh	2391	
271	Smt. Supriya Sule	2341, 2335	
272	Smt. Vijaylakshmi Devi	2456	
273	Thiru D M Kathir Anand	2398	

-

(iv) Member-wise Index to Unstarred Questions (17.03.2025)

Sl No.	Member's Name	Question Number
1	Adv Dean Kuriakose	2676
2	Adv Gowaal Kagada Padavi	2749
3	Adv K. Francis George	2733
4	Adv. Adoor Prakash	2627

5	Com. Selvaraj V	2664	
6	Dr. Alok Kumar Suman	2580	
7	Dr. Amar Singh	2738	
8	Dr. Amol Ramsing Kolhe		2559
9	Dr. Anand Kumar	2626	
10	Dr. Angomcha Bimol Akoijam	2575	
11	Dr. Bhola Singh		2554
12	Dr. Byreddy Shabari	2634	
13	Dr. C M Ramesh	2617	
14	Dr. D Ravi Kumar		2534
15	Dr. D. Purandeswari	2586	
16	Dr. Ganapathy Rajkumar P	2639	
17	Dr. Gumma Thanuja Rani	2546	
18	Dr. Hemant Vishnu Savara		2589, 2573
19	Dr. Jayanta Kumar Roy	2552	
20	Dr. K Sudhakar		2649, 2589, 2573
21	Dr. Kalanidhi Veeraswamy	2700	
22	Dr. Kirsan Namdeo	2606	
23	Dr. M K Vishnu Prasad	2561	
24	Dr. M P Abdussamad Samadani	2584	
25	Dr. Mallu Ravi		2713
26	Dr. Manna Lal Rawat		2665, 2541
27	Dr. Mohammad Jawed		2553
28	Dr. Nishikant Dubey		2554
29	Dr. Prabha Mallikarjun		2625
30	Dr. Prashant Yadaorao Padole		2702
31	Dr. Rajeev Bharadwaj		2615
32	Dr. Rajesh Mishra		2751, 2541
33	Dr. Rajkumar Sangwan		2593
34	Dr. Rani Srikumar		2753
35	Dr. Shashi Tharoor		2590
36	Dr. Shivaji Bandappa Kalge		2578, 2537
37	Dr. Shrikant Eknath Shinde		2721, 2550
38	Dr. T Sumathy Alias Thamizhachi		2651
	Thangapandian		
39	Dr. Thirumaavalavan Tholkappiyan		2725
40	Dr. Vinod Kumar Bind		2573, 2728
41	Md. Rakibul Hussain		2587
42	Mr Pathan Yusuf		2602

43	Ms Iqra Choudhary	2592
44	Ms Kangna Ranaut	2567, 2541
45	Ms Sayani Ghosh	2536
46	Ms. Praniti Sushilkumar Shinde	2698
47	Ms. S Jothimani	2684
48	Prof. Sougata Ray	2754
49	Prof. Varsha Eknath Gaikwad	2559
50	Shri Chhotelal	2629
51	Shri Selvaganapathi T.M.	2662
52	Shri Abdul Rashid Sheikh	2705
53	Shri Adhikari Deepak Dev	2555
54	Shri Aditya Yadav	2656
55	Shri Alok Sharma	2541
56	Shri Amar Sharadrao Kale	2559
57	Shri Amrinder Singh Raja	2650, 2561
Warring		
58	Shri Ananta Nayak	2710
59	Shri Anil Yeshwant Desai	2697
60	Shri Anoop Pradhan Valmiki	2541
61	Shri Anto Antony	2658
62	Shri Anup Sanjay Dhotre	2758, 2534
63	Shri Anurag Sharma	2688
64	Shri Anurag Singh Thakur	2661, 2551
65	Shri Arun Bharti	2531
66	Shri Arun Govil	2573
67	Shri Arun Kumar Sagar	2618
68	Shri Arvind Dharmapuri	2623
69	Shri Arvind Ganpat Sawant	2591
70	Shri Ashish Dubey	2736
71	Shri Ashok Kumar Rawat	2549
72	Shri Azad Kirti Jha	2732
73	Shri B Y Raghavendra	2759
74	Shri Babu Singh Kushwaha	2742
75	Shri Baijayant Panda	2585
76	Shri Bajrang Manohar Sonwane	2693, 2696, 2638
77	Shri Balabhadra Majhi	2545, 2565
78	Shri Balashowry Vallabhaneni	2533
79	Shri Balram Naik Porika	2683
80	Shri Balwant Baswant Wankhade	2561

81	Shri Balya Mama Suresh	2532
Gopinath Mhatre		
82	Shri Basavaraj Bommai	2644
83	Shri Bastipati Nagaraju	2576
84	Shri Benny Behanan	2707
85	Shri Bharat Singh Kushwah	2711
86	Shri Bhartruhari Mahtab	2565
87	Shri Bhaskar Murlidhar Bhagare	2559
88	Shri Bhausahab Rajaram	2659
Wakchaure		
89	Shri Bhojraj Nag	2631, 2622, 2554
90	Shri Bhumare Sandipanrao	2537, 2578
Asaram		
91	Shri Bibhu Prasad Tarai	2564, 2541
92	Shri Bidyut Baran Mahato	2573, 2565
93	Shri Biplab Kumar Deb	2622
94	Shri Brijendra Singh Ola	2574
95	Shri Brijmohan Agrawal	2605
96	Shri C N Annadurai	2633, 2531
97	Shri Captain Viriato Fernandes	2641
98	Shri Chamala Kiran Kumar	2599
Reddy		
99	Shri Chandra Prakash	2734, 2709
Choudhary		
100	Shri Chavan Ravindra	2562, 2718
Vasantrao		
101	Shri Chavda Vinod Lakhamshi	2564, 2541
102	Shri Chintamani Maharaj	2541
103	Shri Daggumalla Prasada Rao	2582
104	Shri Damodar Agrawal	2671, 2541
105	Shri Deepender Singh Hooda	2685
106	Shri Devesh Shakya	2647
107	Shri Dhairyasheel Sambhajirao	2718, 2562
Mane		
108	Shri Dhaval Laxmanbhai Patel	2709
109	Shri Dileshwar Kamait	2569
110	Shri Dilip Saikia	2610
111	Shri Dinesh Chandra Yadav	2733
112	Shri Dineshbhai Makwana	2573, 2565, 2567
113	Shri Dulu Mahato	2544
114	Shri Durai Vaiko	2548
115	Shri Dushyant Singh	2598
116	Shri E T Mohammed Basheer	2748

117	Shri Eatala Rajender	2538
118	Shri Eswarasamy K	2604
119	Shri G Kumar Naik	2733
120	Shri G Lakshminarayana	2616
121	Shri G M Harish Balayogi	2601
122	Shri Gajendra Singh Patel	2622, 2695, 2541
123	Shri Ganesh Singh	2573
124	Shri Giridhari Yadav	2726
125	Shri Godam Nagesh	2541, 2565, 2567, 2573
126	Shri Gopal Jee Thakur	2747
127	Shri Govind Makthappa Karjol	2547
128	Shri Gurjeet Singh Aujla	2760
129	Shri Gurmeet Singh Meet	2571
Hayer		
130	Shri Gyaneshwar Patil	2537, 2578
131	Shri Hanuman Beniwal	2539
132	Shri Harendra Singh Malik	2735
133	Shri Haribhai Patel	2632
134	Shri Hasmukhbhai Somabhai	2608
Patel		
135	Shri Hibi Eden	2679
136	Shri Imran Masood	2620
137	Shri Isha Khan Choudhury	2737
138	Shri Jagannath Sarkar	2579
139	Shri Jagdambika Pal	2564
140	Shri Jai Prakash	2551
141	Shri Janardan Singh Sigriwal	2690
142	Shri Jaswantsinh Sumanbhai	2680, 2565
Bhabhor		
143	Shri Joyanta Basumatary	2714
144	Shri K Gopinath	2757
145	Shri Kalipada Saren Kherwal	2636, 2579
146	Shri Kanwar Singh Tanwar	2638, 2541
147	Shri Kaushalendra Kumar	2745, 2733
148	Shri Kesineni Sivanath	2582
149	Shri Khagen Murmu	2545
150	Shri Khalilur Rahaman	2678
151	Shri Kodikunnil Suresh	2672
152	Shri Kota Srinivasa Poojary	2607, 2554, 2565
153	Shri Krishna Prasad Tenneti	2566
154	Shri Kuldeep Indora	2657
155	Shri Lumba Ram Chaudhary	2703, 2554
156	Shri M K Raghavan	2594
157	Shri Maddila Gurumoorthy	2612

158	Shri Madhavaneni	2706, 2554
Raghunandan Rao		
159	Shri Magunta Sreenivasulu	2583
Reddy		
160	Shri Mahesh Kashyap	2597
161	Shri Malaiyarasan D	2689, 2552
162	Shri Manish Jaiswal	2628, 2564
163	Shri Manoj Kumar	2717
164	Shri Manoj Tiwari	2545
165	Shri Matheswaran V S	2560
166	Shri Mitesh Patel Bakabhai	2608
167	Shri Mohite Patil Dhairyasheel	2559
Rajsinh		
168	Shri Muhammed Hamdullah	2570
Sayeed		
169	Shri Mukesh Rajput	2564
170	Shri Mukeshkumar	2720
Chandrakaant Dalal		
171	Shri Murari Lal Meena	2543
172	Shri N K Premachandran	2731
173	Shri Naba Charan Majhi	2695
174	Shri Narayan Tatu Rane	2694
175	Shri Naresh Chandra Uttam	2712
Patel		
176	Shri Naresh Ganpat Mhaske	2721, 2550
177	Shri Navaskani K	2531, 2677
178	Shri Naveen Jindal	2619
179	Shri Nilesh Dnyandev Lanke	2559
180	Shri Omprakash Bhupalsinh	2682, 2685, 2591
Alias		
	Pavan Rajenimbalkar	
181	Shri P C Mohan	2755, 2573, 2545
182	Shri P P Chaudhary	2589, 2554
183	Shri Parbhubhai Nagarbhai	2630
Vasava		
184	Shri Parshottambhai Rupala	2646
185	Shri Prabhakar Reddy	2588
Vemireddy		
186	Shri Pradeep Kumar Singh	2564
187	Shri Pradeep Purohit	2595
188	Shri Pradyut Bordoloi	2704
189	Shri Pratap Chandra Sarangi	2728, 2573
190	Shri Praveen Patel	2545
191	Shri Pushpendra Saroj	2692
192	Shri R K Chaudhary	2577
193	Shri Radheshyam Rathiya	2554, 2545
194	Shri Rahul Gandhi	2701
195	Shri Rahul Kaswan	2652
196	Shri Raja A	2581
197	Shri Raja Ram Singh	2669, 2538

198	Shri Rajabhau Parag Prakash	2719
Waje		
199	Shri Rajeev Rai	2534
200	Shri Rajesh Naranbhai	2624
Chudasama		
201	Shri Rajesh Ranjan	2722
202	Shri Rajesh Verma	2721, 2550
203	Shri Rajiv Pratap Rudy	2730
204	Shri Rajkumar Roat	2556
205	Shri Rajmohan Unnithan	2542
206	Shri Raju Bista	2645
207	Shri Ram Shiromani Verma	2746
208	Shri Ramasahayam Raghuram	2699
Reddy		
209	Shri Ramprit Mandal	2733
210	Shri Ramvir Singh Bidhuri	2708
211	Shri Ravindra Dattaram	2550, 2721
Waikar		
212	Shri Ravindra Shukla Alias	2567, 2565
Ravi Kishan		
213	Shri S Jagathratchakan	2596
214	Shri S Venkatesan	2666
215	Shri Sanatan Pandey	2752
216	Shri Sanjay Dina Patil	2559
217	Shri Sanjay Haribhau Jadhav	2643, 2591, 2636
218	Shri Sanjay Uttamrao	2723, 2685, 2579
Deshmukh		
219	Shri Saptagiri Sankar Ulaka	2535, 2657
220	Shri Sasikanth Senthil	2648
221	Shri Satpal Brahamchari	2614
222	Shri Saumitra Khan	2635
223	Shri Selvam G	2677, 2633
224	Shri Shafi Parambil	2558
225	Shri Shrirang Appa Chandu	2642, 2696, 2638
Barne		
226	Shri Sribharat Mathukumilli	2609
227	Shri Subbarayan K	2691, 2664
228	Shri Sudama Prasad	2657
229	Shri Sudheer Gupta	2718, 2562
230	Shri Sukanta Kumar Panigrahi	2741
231	Shri Suresh Kumar Kashyap	2628
232	Shri Suresh Kumar Shetkar	2621
233	Shri T R Baalu	2724
234	Shri Tangella Uday Srinivas	2611
235	Shri Tanuj Punia	2668
236	Shri Tapir Gao	2740
237	Shri Tariq Anwar	2563
238	Shri Tejasvi Surya	2564, 2608
239	Shri Tharaniventhan M S	2756
240	Shri Trivendra Singh Rawat	2739, 2551
241	Shri Utkarsh Verma Madhur	2540
242	Shri V K Sreekandan	2568

243	Shri Vamsi Krishna Gaddam	2715
244	Shri Ve Vaithilingam	2729
245	Shri Vijay Baghel	2673, 2564
246	Shri Vijay Kumar Dubey	2567
247	Shri Vishaldada Prakashbapu	2675
Patil		
248	Shri Vishnu Datt Sharma	2663
249	Shri Vishnu Dayal Ram	2687, 2604
250	Shri Vishweshwar Hegde	2557
Kageri		
251	Shri Y S Avinash Reddy	2600
252	Shri Yaduveer Wadiyar	2716
253	Shri Yogender Chandolia	2567, 2554, 2573
254	Smt. Anita Subhadarshini	2613
255	Smt. Aparajita Sarangi	2589, 2565, 2554
256	Smt. Bharti Pardhi	2696, 2642, 2638
257	Smt. Bijuli Kalita Medhi	2727
258	Smt. D K Aruna	2667
259	Smt. Delkar Kalaben	2578, 2537
Mohanbhai		
260	Smt. Dhanorkar Pratibha Suresh	2744
261	Smt. Harsimrat Kaur Badal	2686
262	Smt. Himadri Singh	2544, 2628, 2564
263	Smt. Joba Majhi	2743
264	Smt. Kamaljeet Sehrawat	2564
265	Smt. Kamlesh Jangde	2610
266	Smt. Kanimozhi Karunanidhi	2603
267	Smt. Lovely Anand	2532
268	Smt. Mahima Kumari Mewar	2660, 2574
269	Smt. Mala Roy	2572
270	Smt. Malvika Devi	2750
271	Smt. Manju Sharma	2654, 2574
272	Smt. Poonamben Hematbhai	2681, 2564
Maadam		
273	Smt. Rachna Banerjee	2653
274	Smt. Rookkumari Choudhary	2589, 2565
275	Smt. Sandhya Ray	2637
276	Smt. Sangeeta Kumari Singh	2655
Deo		
277	Smt. Sanjna Jatav	2640
278	Smt. Shambhavi	2550, 2721
279	Smt. Smita Uday Wagh	2695
280	Smt. Supriya Sule	2559
281	Thiru Arun Nehru	2670
282	Thiru Dayanidhi Maran	2674

ANNEXURE-II

(i) Ministry-wise Index to Starred Questions (13.03.2025)

Civil Aviation	:	203
Food Processing Industries	:	215
Housing and Urban Affairs	:	206, 212, 218
Jal Shakti	:	201, 204, 205, 208, 213, 216, 217
Micro, Small and Medium Enterprises	:	202, 209, 211, 220
Petroleum and Natural Gas	:	
Power	:	
Road Transport and Highways	:	207, 210, 214, 219
Tribal Affairs	:	

(ii) Ministry-wise Index to Starred Questions (17.03.2025)

Corporate Affairs	:	222, 230, 233
Culture	:	221, 223, 228
Education	:	229, 234, 237, 238
Environment, Forest and Climate Change	:	224, 225, 239
Finance	:	227, 231, 235, 236
Labour and Employment	:	226, 240
Skill Development and Entrepreneurship	:	
Tourism	:	232
Youth Affairs and Sports	:	

(iii) Ministry-wise Index to Unstarred Questions (13.03.2025)

Civil Aviation	: 2301, 2312, 2317, 2325, 2327, 2333, 2336, 2338, 2345, 2347, 2349, 2350, 2359, 2361, 2372, 2393, 2399, 2421, 2426, 2429, 2448, 2466, 2483, 2488, 2489, 2490, 2497, 2520, 2526
Food Processing Industries	: 2319, 2342, 2343, 2344, 2352, 2354, 2362, 2407, 2413, 2417, 2445, 2459, 2462, 2467, 2482, 2496, 2512, 2521
Housing and Urban Affairs	: 2307, 2308, 2316, 2320, 2321, 2322, 2326, 2331, 2334, 2340, 2341, 2356, 2371, 2373, 2398, 2405, 2409, 2414, 2450, 2455, 2464, 2479, 2486, 2493, 2498, 2527
Jal Shakti	: 2318, 2328, 2330, 2353, 2357, 2360, 2364, 2370, 2376, 2381, 2382, 2383, 2392, 2394, 2396, 2400, 2403, 2404, 2406, 2408, 2411, 2436, 2444, 2454, 2456, 2458, 2460, 2463, 2468, 2470, 2472, 2480, 2485, 2495, 2499, 2500, 2503, 2506, 2507, 2509, 2513, 2517, 2518, 2519, 2522, 2523, 2525
Micro, Small and Medium Enterprises	: 2304, 2305, 2329, 2339, 2346, 2358, 2366, 2375, 2379, 2387, 2397, 2410, 2422, 2423, 2465, 2469, 2476, 2515
Petroleum and Natural Gas	: 2303, 2306, 2310, 2337, 2369, 2384, 2386, 2418, 2428, 2430, 2432, 2433, 2447, 2477, 2478, 2487, 2491, 2502, 2510, 2511

Power	: 2365, 2377, 2401, 2431, 2443, 2461, 2501, 2529
Road Transport and Highways	: 2309, 2313, 2315, 2335, 2348, 2351, 2355, 2363, 2368, 2378, 2385, 2388, 2389, 2395, 2419, 2420, 2424, 2425, 2427, 2437, 2438, 2439, 2441, 2449, 2451, 2457, 2471, 2473, 2474, 2475, 2481, 2484, 2494, 2504, 2508, 2514, 2516, 2528, 2530
Tribal Affairs	: 2302, 2311, 2314, 2323, 2324, 2332, 2367, 2374, 2380, 2390, 2391, 2402, 2412, 2415, 2416, 2434, 2435, 2440, 2442, 2446, 2452, 2453, 2492, 2505, 2524

(iv) Ministry-wise Index to Unstarred Questions (17.03.2025)

Corporate Affairs	: 2545, 2548, 2554, 2651, 2669, 2682
Culture	: 2574, 2579, 2585, 2589, 2596, 2607, 2611, 2613, 2633, 2635, 2641, 2654, 2659, 2667, 2668, 2680, 2703, 2714, 2715, 2720
Education	: 2531, 2532, 2533, 2538, 2540, 2541, 2552, 2560, 2563, 2564, 2566, 2568, 2571, 2580, 2582, 2583, 2590, 2595, 2600, 2604, 2617, 2620, 2626, 2638, 2640, 2645, 2647, 2663, 2665, 2666, 2674, 2675, 2684, 2691, 2698, 2702, 2704, 2708, 2709, 2712, 2717, 2718, 2723, 2726, 2729, 2750, 2758

Environment, Forest and
Climate Change

: 2562, 2570, 2573, 2575,
2576, 2578, 2586,
2597, 2605, 2652, 2653, 2657,
2660, 2661, 2679,
2693, 2694, 2695, 2696, 2701,
2705, 2725, 2732,
2733, 2738, 2739, 2744, 2749,
2754, 2757, 2759,
2760

Finance

: 2534, 2535, 2536, 2539,
2544, 2549, 2553,
2565, 2581, 2588, 2594, 2599,
2602, 2609, 2612,
2619, 2622, 2632, 2644, 2646,
2649, 2655, 2662,
2670, 2686, 2690, 2692, 2697,
2699, 2700, 2711,
2713, 2721, 2727, 2731, 2737,
2740, 2745

Labour and Employment

: 2537, 2543, 2551, 2559,
2587, 2592, 2621,
2625, 2630, 2637, 2642, 2643,
2656, 2671, 2672,
2673, 2678, 2685, 2689, 2706,
2722, 2724, 2728,
2735, 2743, 2746

Skill Development and
Entrepreneurship

: 2542, 2557, 2558, 2601,
2603, 2608, 2610,
2623, 2624, 2629, 2631, 2650,
2681, 2687, 2710,
2716, 2736, 2741, 2742, 2748,
2753, 2755, 2756

Tourism

: 2569, 2572, 2591, 2593,
2598, 2618, 2627,
2628, 2639, 2648, 2664, 2677,
2683, 2719, 2747,
2751, 2752

Youth Affairs and Sports

: 2546, 2547, 2550, 2555,
2556, 2561, 2567,
2577, 2584, 2606, 2614, 2615,
2616, 2634, 2636,
2658, 2676, 2688, 2707, 2730,
2734

