

The Union Budget(2025-26) ? Demands for Grants-Ministry of Railways ? contd.

SHRI PRATAP CHANDRA SARANGI (BALASORE): Hon. Speaker, Sir, I am especially thankful to you for having allowed me to participate in this discussion on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways. ? (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: सदन नियमों से चलता है, जब नियमों में परिवर्तन करना है, तो प्रश्नकाल में मौका दूंगा ।

? (व्यवधान)

SHRI PRATAP CHANDRA SARANGI: Sir, the Indian Railways is the glorious symbol of our national pride and unity. It is a symbol of our national integration. It connects the nation from East to West and North to South. ? (*Interruptions*) This is the cheapest and most comfortable mode of travel and transport. Under the able guidance of our hon. Prime Minister Shri Narendra Modiji, and our Railway Minister Shri Ashwini Vaishnawji, it is marching ahead with great speed from different angles. This is a revolutionary Budget. It is a Budget with a great vision and a resolve to transform the entire railway system. ? (*Interruptions*) The development of railways over the next four or five years shall be to the tune of Rs. 4.6 trillion with a very bold and ambitious development programme, and expansion of a strong infrastructure. ? (*Interruptions*)

12.22 hrs

At this stage Sushri S. Jothimani, Shri Kalyan Banerjee and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

This Budget is an inspiring document which promotes confidence and commitment, hope and aspiration, dream and potentiality. I have to thank three persons. ? (*Interruptions*) The first person is our visionary hon. Prime Minister, under whose able guidance and leadership, our nation in general and Indian Railways in particular has reached such heights of development which any nation can be proud of. ? (*Interruptions*) The second person is our Finance Minister, whose prudence in preparing this Budget deserves special praise. ? (*Interruptions*) The third person is our hon. Railway Minister, Shri Vaishnawji, who has worked

tirelessly and put his life and soul for the transformation of our railway mechanism, and translates the vision of our hon. Prime Minister into action in greater public interest. ? *(Interruptions)*

Sir, the vision is quite clear which includes 50 Namo Bharat trains, 100 Amrit Bharat trains, 200 Vande Bharat trains, 7.45 billion passengers, and special train services. The Ministry of Railways has issued a tender for the installation of Kavach on 10,000 locomotives. It also works actively on 15,000 kilometres of railway tracks. ? *(Interruptions)* Around 17,500 general coaches will be added to the railway inventory. The Bharat Gaurav Tourist Trains are our pride. Now, 1,400 general coaches, new coaches have been constructed, which will address the problems of general class passengers. There will be 100 per cent electrification of railways by the end of this financial year, that is a great pride for us. Sir, these new trains and modern coaches will go a long way in serving the low- and middle-class people. ? *(Interruptions)*

This year's Budget proposes Rs. 4,60,000 crore for infrastructure development projects of railways. Sir, Rs. 1,60,000 crore have been proposed for ensuring safety of the Indian Railways through various projects. The concept of high-speed trains with 250 kilometres of speed will become a reality by 2047. ? *(Interruptions)*

Sir, decentralisation of power, master policy for robust distribution, and green energy mechanism has been introduced. The construction of ROBs and RUBs was encouraged during 2024. The fact of elimination of 718 manned LCs and construction of ROVs and RUVs up to 2024 is an inspiring factor. The Gati Shakti Multi-Modal Cargo Terminals are being developed to attract investments for industries. So far, 354 locations have been identified, and 91 GCTs have been commissioned till 31st October, 2024. ? *(Interruptions)*

The Union Government's Budget for the year 2025-26 allocated Rs. 2.65 lakh crore, sourced from general revenue (Rs. 2.52 lakh crore), the Nirbhaya fund (Rs 500 crore), internal resources (Rs 3,000 crore), and extra-budgetary resources (Rs. 10,000 crore). ? *(Interruptions)*

An hon. MP praised Shri Lalu Yadav's achievements. ? *(Interruptions)* I am astonished that he has probably forgotten the 'Land for Jobs Scam' through which many incompetent persons had been recruited through unethical and illegal methods which probably paved the way for poor management, including accidents. ? *(Interruptions)*

Sir, I propose for the extension of Jaleswar-Chandaneswar Digha rail line at the earliest. ? (Interruptions) I would request the Minister to state about the present status of the project. ? (Interruptions) I also demand the extension of rail line and services from Nilagiri to Keonjhar via Mayurbhanj, and also the extension of rail line to Viraja Kshetra, Jajpur which is a sacred place for pilgrimage. ? (Interruptions) Also, there is a need for new train services from Balasore to Mumbai and Surat, and also from Balasore to Mathura and Ahmedabad. ? (Interruptions) I also demand for extension of train services from Nilagiri to Puri and Kolkata. Also, stoppage of trains at various stations in Balasore, as was the case during the pre-COVID time, is quite essential for greater public interest. ? (Interruptions)

Sir, digitisation has made revolutionary transformation in Railways. The longest tunnels, highest bridges and world-class stations have glorified the Indian Railways, which the Congress Government could not even think of. ? (Interruptions) I would appeal to the hon. Minister for the introduction of heritage trains throughout the country. ? (Interruptions) I am thankful, especially to the hon. Minister, for starting a passenger train which runs to my village, Nilagiri. I urge upon the hon. Minister to expedite the development work in Balasore. ? (Interruptions)

Sir, I would also like to mention that subsidies are being given to all the categories of passengers with a 46 per cent rebate on every ticket. ? (Interruptions) Besides that, higher subsidies are also given for senior citizens and divyangjans. ? (Interruptions)

Sir, this is a revolutionary Budget. This Budget represents a vision to transform our country into an advanced nation and will guide us towards becoming a 'Viksit Bharat' by 2047. ? (Interruptions) With this great vision, this Budget has been introduced in our Parliament. ? (Interruptions) I support this Budget and also urge upon all the Members to support this. With this, I conclude. Thank you. ? (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, आप अपनी-अपनी सीट्स पर बैठ जाइए । माननीय मंत्री जी जवाब देने वाले हैं ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप अपनी-अपनी सीट्स पर बैठ जाइए । अगर आप सीट्स पर बैठेंगे तो आपको बोलने का मौका मिलेगा, नहीं तो किसी को भी मौका नहीं मिलेगा । आप जाइए और अपनी-अपनी सीट्स पर बैठिए ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अगर आप नहीं बोलना चाहेंगे तो 1 बजे माननीय मंत्री जी जवाब देंगे । मैं आपसे आग्रह कर रहा हूँ कि आप अपनी-अपनी सीट्स पर जाइए । अगर आप अपनी सीट्स पर नहीं बैठेंगे तो माननीय मंत्री जी एक बजे जवाब देंगे ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: क्या आप तैयार हैं? क्या आपको नहीं बोलना है?

श्री अजय भट्ट ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, मैं आपको फिर से व्यवस्था दे रहा हूँ । अगर आप अपनी सीट्स पर बैठेंगे तो एक बजे तक माननीय सदस्यों को मौका दिया जाएगा । अगर आप सीट्स पर नहीं बैठेंगे तो एक बजे माननीय मंत्री जी जवाब देंगे ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप सब अपनी-अपनी सीट्स पर बैठिए । क्या आप अपनी सीट्स पर नहीं बैठना चाहते हैं? मैं आपको फिर से व्यवस्था दे रहा हूँ कि अगर आप सीट्स पर बैठेंगे तो मैं 1 बजे तक माननीय सदस्यों को बोलने का मौका दूंगा, नहीं तो 1 बजे माननीय मंत्री जी जवाब देंगे ।

? (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: सभा की कार्यवाही 1 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है ।

12.29 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Thirteen of the Clock.

-

13.00 hrs

The Lok Sabha re-assembled at Thirteen of the Clock.

(Shri Jagdambika Pal in the Chair)

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: कृपया, आप सभी बैठ जाइए ।

?(व्यवधान)

माननीय सभापति: जब आप बैठेंगे, तभी मैं आपकी बात सुनूंगा ।

?(व्यवधान)

माननीय सभापति: हैबी ईडन साहब, आप बैठ जाइए ।

?(व्यवधान)

माननीय सभापति: मैं आप सभी की बात तभी सुनूंगा, जब आप बैठ जाएंगे ।

?(व्यवधान)

माननीय सभापति: कृपया, आप सभी बैठ जाइए ।

?(व्यवधान)

13.01 hrs

At this stage, Shri B. Manickam Tagore, Shri Kalyan Banerjee,

Shri Vishaldada Prakashbapu Patil and some other hon. Members

came and stood on the floor near the Table.

?(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Mr. Tagore, if you want to say anything, please take your seat. I will definitely allow you to speak.

....(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: I am ready to listen to you. Please go back to your seats.

....(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: If you want me to listen to your party leaders, then the House must be in order. I request you to keep the House in order.

....(Interruptions)

माननीय सभापति: इमरान मसूद साहब, आप सभी को यहां से ले जाइए । मैं आप सभी की बात सुनूंगा।

?(व्यवधान)

माननीय सभापति: कल से रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों पर महत्वपूर्ण चर्चा हो रही है । सभी माननीय सदस्यों ने रेल मंत्रालय को अपने-अपने क्षेत्र से संबंधित सुझाव दिए हैं और कुछ डिमान्ड्स भी की हैं ।

? (व्यवधान)

13.02 hrs

श्री अजय भट्ट (नैनीताल-ऊधमसिंह नगर) : मैं रेल बजट 2025-26 पर अपने विचार रखता हूँ। मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ और माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय वित्त मंत्री जी एवं माननीय रेल मंत्री जी को सुन्दर रेल बजट देने के लिए बधाई देता हूँ। यह बजट सर्वग्राही, सर्वस्पर्शी है। रेलवे ने पिछले 10 वर्षों में शानदार काम किया है, जिसकी तुलना पिछले 60 वर्षों से की जा सकती है। यह केवल माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की स्पष्ट दृष्टि और भारत को एक 'विकसित राष्ट्र-विकसित भारत' बनाने के संकल्प के कारण संभव हो पाया है। किसी भी देश का परिवर्तन ? चाहे वह चीन हो, रूस, कनाडा, आस्ट्रेलिया, यूरोप आदि स्पष्ट दृष्टिकोण, इन्फ्रास्ट्रक्चर (रेलवे, सड़क, बंदरगाह और हवाई मार्गों) के विकास के कारण संभव हुआ है और इसमें सबसे महत्वपूर्ण भूमिका रेलवे की है। पिछली सरकारों ने विकास की बुनियादी बातों को कभी नहीं समझा और रेलवे के साथ सौतेला व्यवहार किया इसे केवल गठबंधन सहयोगियों को खुश करने के लिए इस्तेमाल किया गया। यह हमारे देश के प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की देन है कि रेलवे बजट को सामान्य बजट में मिलाया और देश के समग्र विकास की शुरुआत की। जिसके परिणाम स्पष्ट हैं। 2004 से 2014 के दौरान औसत वार्षिक लोडिंग 847 मिलियन टन थी जो 2014 से 2024 के दौरान बढ़कर 1266 मिलियन टन हो गई - यह 1.5 गुना वृद्धि है। 2023-24 में लोडिंग 1588 मिलियन टन थी। यह यूपीए काल के औसत लोडिंग का लगभग दोगुना है। यूपीए काल में, रेलवे ने 10 वर्षों में 4 लाख रोजगार दिए थे। जबकि एनडीए काल में 10 वर्षों में यह संख्या 5.02 लाख थी। यह 20 प्रतिशत वृद्धि है। "डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर लिमिटेड" (डीएफसीएल) के पूर्ण संचालन से माल यातायात के आवागमन में काफी तेजी आई है और इससे लदान (लोडिंग) में भी वृद्धि हुई है। पिछले 10 वर्षों में 31,180 किमी० "न्यू ट्रेक क्रिएशन" जोड़े गए हैं, जो आस्ट्रेलियाई महाद्वीप के रेलवे के बराबर है।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी द्वारा दुनिया का सबसे बड़ा स्टेशन "पुनर्विकास कार्यक्रम" शुरू किया गया है। सम्पूर्ण देश में 1337 स्टेशन, अमृत स्टेशन के रूप में पुनर्विकसित किये जा रहे हैं- जिसका मतलब है कि भारत के हर छोटे स्टेशन का पुनर्विकास किया जा रहा है। यह राष्ट्र के विकास के उद्देश्य से किया गया था। प्रत्येक राज्य को समान महत्व दिया गया है। यूपीए शासन के 10 वर्षों में, भारतीय रेलवे में केवल 240 लिफ्ट और एस्केलेटर लगाए गए थे, जबकि, एनडीए शासन में 2656 लिफ्ट और एस्केलेटर लगाए गए हैं। यह यूपीए शासन से 11 गुना अधिक है। यह पूरे भारत के स्टेशनों पर लगाए गए हैं।

मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने हर भारतीय को महाकुंभ में जाने का अवसर प्रदान किया। इसके साथ ही मैं, माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी को भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने माननीय प्रधानमंत्री जी की अपेक्षा के अनुरूप कार्य कर हम सबको गौरवान्वित किया। प्रयागराज में ही रेलवे ने 5 करोड़ श्रद्धालुओं को संभाला, जबकि पास के क्षेत्रों (जैसे वाराणसी, अयोध्या, चित्रकूट, लखनऊ, डीडीयू, कानपुर, झांसी, जबलपुर) में 15 करोड़ यात्रियों को संभाला (सुविधा दी)। रेलवे विभाग द्वारा लगभग 9 हजार स्पेशल ट्रेन, और 8 हजार रेगुलर ट्रेन चलाई जा गई है। रेलवे विभाग ने 17,300 से अधिक ट्रेनें चला कर विशाल कार्य किया है। रेलवे ने आधुनिक और स्वदेशी वंदे भारत ट्रेनें शुरू करके अत्यन्त सराहनीय कार्य किया है। भारतीय रेलवे बिना किसी पक्षपात के निष्पक्ष रूप से काम कर रही है और बिना यह देखे कि किस राज्य में किसकी सरकार है, सभी राज्यों को समान अवसर प्रदान कर देश का विकास कर रही हैं।

भारत सरकार द्वारा 2025-26 में भी रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर में बढ़ोतरी के लिए 2,65,200 करोड़ का अनुदान दिया गया है। उत्तराखण्ड को 2025-26 में रेल व्यवस्थाओं को बढ़ाने के लिए 4641 करोड़ रुपए का अनुदान दिया है, जो राज्य के रेल नेटवर्क को सुदृढ़ करने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है। इन्फ्रास्ट्रक्चर में बढ़ोतरी के लिए दी गई धनराशि के लिए मैं, माननीय प्रधानमंत्री जी का उनके दूरदर्शी नेतृत्व और भारतीय रेलवे के विकास के प्रति अटूट प्रतिबद्धता के लिए हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ। यह बजट रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर में परिवर्तन के प्रति उनकी प्रतिबद्धता का प्रमाण है, ताकि भारतीय रेल हमारे राष्ट्र की प्रगति की रीढ़ बना रहे। यह बजट दूरदर्शी और प्रगतिशील सोच का दर्शाता है। मुझे पूर्ण विश्वास है कि भारतीय रेलवे इनोवेशन और इफीसिएन्सी को वैश्विक मॉडल बनने के लिए तैयार है। रेलवे बजट ने देश की "दिशा" और "दशा" दोनों को बदल दिया है। वित्त वर्ष 2025-26 के लिए केंद्र सरकार ने उत्तराखंड में रेलवे परियोजनाओं के लिए ₹4,641 करोड़ का आवंटन किया है, जो राज्य के रेल नेटवर्क को सुदृढ़ करने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है।

प्रमुख परियोजनाएँ और प्रगति:

ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल परियोजना: 125 किलोमीटर लंबी इस परियोजना का 49% कार्य पूर्ण हो चुका है, जिसका कुल बजट ₹24,659 करोड़ है। यह परियोजना चारधाम यात्रा को सुगम बनाने और सामरिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण है।

देवबंद-रूड़की रेल लाइन: 27.5 किलोमीटर लंबी

इस परियोजना का 96% कार्य पूर्ण हो चुका है, जिसकी लागत ₹1,053 करोड़ है।

किच्छा-खटीमा रेल लाइन: 63 किलोमीटर लंबी इस परियोजना के लिए ₹228 करोड़ का प्रावधान किया गया है।

स्टेशन उन्नयन:

राज्य के 11 रेलवे स्टेशनों-देहरादून, हरिद्वार जंक्शन, हर्वाला, काशीपुर जंक्शन, काठगोदाम, किच्छा, कोटद्वार, लालकुआँ जंक्शन, रामनगर, रुड़की और टनकपुर-को 'अमृत स्टेशन' के रूप में विकसित करने के लिए ₹147 करोड़ आवंटित किए गए हैं।

अन्य महत्वपूर्ण विकास:

2014 से अब तक राज्य में 69 किलोमीटर नई रेल पटरियाँ बिछाई गई हैं और 303 किलोमीटर रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया गया है, जिससे सभी रेल मार्ग अब विद्युत चालित हो गए हैं। यात्रियों की सुविधा के लिए 6 लिफ्ट और 14 एस्केलेटर लगाए गए हैं, साथ ही 31 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा उपलब्ध कराई गई है। इन पहलों से उत्तराखंड में रेलवे अवसंरचना में उल्लेखनीय सुधार होगा, जिससे पर्यटन, व्यापार और राज्य की समग्र आर्थिक वृद्धि को बढ़ावा मिलेगा। रामनगर चौखडिया रेल लाइन काशीपुर, धामपुर आगणान ऋषिकेश कर्णा प्रयाग रेल लाइन, मिधा खटीमा रेल लाइन, टनकपुर से बागेश्वर तक, काठगोदाम/हल्दानी से दिल्ली तक वन्दे भारत एक्सप्रेस, हल्दानी से माउण्ट आके, काठगोदाम/हल्दानी से अयोध्या, हल्दानी काठगोदाम से बनारस, हल्दानी/काठगोदाम प्रयागराज (अस्थाई), रामनगर से बेराजघाट तक की लाइन बननी आवश्यक है। पन्त नगर यूनीवर्सिटी में पूर्व में स्टॉपेज था जो अभी बंद किया गया है, उसे पुनः खोल दिया जाये।

श्री अनूप प्रधान वाल्मीकि (हाथरस) : भारत में रेलवे के विकास को हम चार मुख्य पहलुओं पर आगे बढ़ा रहे हैं- रेलवे के बुनियादी ढांचे का आधुनिकीकरण, रेल यात्रियों को आधुनिक सुविधाएं प्रदान करना, रेलवे की देश के प्रत्येक कोने तक कनेक्टिविटी बढ़ाना और रेलवे के माध्यम से रोजगार के अवसरों का सृजन ।

हमने भारतीय रेलवे को आधुनिक बनाने का सपना लेकर काम शुरू किया था । आज 50 से अधिक रूट्स पर वंदे भारत ट्रेनें चल रही हैं । 136 वंदे भारत ट्रेनों की शुरुआत हो चुकी है । वह समय दूर नहीं जब भारत में पहली बुलेट ट्रेन भी दौड़ेगी । देश में 1100 से अधिक अमृत स्टेशनों का कार्याकल्प किया जा रहा है । पिछले 10 वर्षों में रेल कनेक्टिविटी का अभूतपूर्व विस्तार हुआ है । 2014 तक केवल 317% रेल लाइनों का विद्युतीकरण हुआ था, जबकि आज भारत शत-प्रतिशत विद्युतीकरण के करीब पहुंच चुका है । रेलवे के विस्तार को भी लगातार बढ़ाया गया है । बीते 10 वर्षों में 30,000 किलोमीटर से अधिक नए रेलवे ट्रैक बिछाए गए हैं । सैकड़ों रोड ओवर ब्रिज और रोड अंडर ब्रिज का निर्माण हुआ है । अब ब्रॉड गेज लाइनों पर मानव रहित क्रॉसिंग समाप्त हो चुकी है, जिससे दुर्घटनाओं में कमी आई है और यात्रियों की सुरक्षा बढ़ी है ।

रेलवे राजस्व एवं माल परिवहन - भारतीय रेलवे के इतिहास में पहली बार एक वर्ष में राजस्व सृजन 3 लाख करोड़ रुपये को पार करने की उम्मीद है । वर्ष 2025-26 में माल परिवहन से राजस्व सृजन का लक्ष्य 1,88,000 करोड़ रुपये रखे गए हैं, जो पिछले वर्ष की तुलना में 4 प्रतिशत अधिक है । वर्ष 2024-25 में यात्री खंड से राजस्व सृजन का लक्ष्य 92,800 करोड़ रुपये रखा गया है, जो पिछले वर्ष की तुलना में 16 प्रतिशत अधिक है । रुपये था । वर्ष 2004-25 में यह 82,000 करोड़ रुपये था । ट्रेनों की संख्या में वृद्धि और अधिक यात्रियों के सफर करने के कारण यात्री राजस्व में और वृद्धि की उम्मीद है ।

भारतीय रेलवे दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा माल परिवहन रेलवे है । भारतीय रेलवे ने 31 मार्च, 2006 तक 1.6 बिलियन टन माल ढुलाई का लक्ष्य रखा है । यदि भारतीय रेलवे इस लक्ष्य को प्राप्त कर लेता है, तो वह चीन के बाद दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा माल परिवहन रेलवे बन जाएगा । 100% विद्युतीकरण का लक्ष्य है । भारतीय रेलवे ने 31 मार्च, 2026 तक अपने सभी रेल मार्गों का 100% विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा है । यात्री सुविधाओं में सुधार एवं नई ट्रेनें - भारतीय रेलवे अगले 2-3 वर्षों में 200 नई वंदे भारत ट्रेनें शुरू करने जा रही है । इसमें 17,500 सामान्य गैर-एसी कोच और 100 अमृत भारत ट्रेनें हैं । 50 नमो भारत रैपिड रेल शुरू किया जाएगा । इनमें से 1400 कोच वर्ष 2025-26 में और 2000 कोच वर्ष 2036-37 में शामिल किए जाएंगे । भारतीय रेलवे अपने आईसीएफ यात्री कोचों को लिंगे हॉफमैन-बुश (एलएचबी) कोचों से बदल रहा है, जो अधिक सुरक्षा और सुविधाजनक है । 1.14 लाख करोड़ रुपये रेलवे सुरक्षा में सुधार हेतु आवंटित किए गए हैं । वर्ष 2024-25 में सुरक्षा सुविधाओं के लिए 10 लाख करोड़ रुपये आवंटित किए गए थे ।

जनपद हाथरस में रेलवे संबंधित कार्य एवं आवश्यकताएँ- हाल ही में किए गए कार्य जैसे हाथरस सिटी स्टेशन का सौंदर्यीकरण, कासगंज-मथुरा लाइन से मेडू स्टेशन की जोड़ने को स्वीकृति, मानिकपुर स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण और मथुरा-टनकपुर ट्रेन का ठहराव सिकंदराराऊ स्टेशन पर सुनिश्चित किया गया ।

जनपद हाथरस में रेलवे से संबंधित आवश्यक माँगें - अलीगढ़ जंक्शन से मेडू (हाथरस) तक नई रेल लाइन का निर्माण, यह नई लाइन अलीगढ़ जंक्शन को मथुरा रेल मार्ग से जोड़कर गुजरात, महाराष्ट्र और राजस्थान जैसे महत्वपूर्ण व्यापारिक क्षेत्रों से संपर्क स्थापित करने में सहायक होगी ।

हाथरस जंक्शन पर यात्री सुविधाओं का विस्तार - एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म तक जाने के लिए स्वचालित सीढ़ियों, लिफ्ट और रैप की स्थापना की जाए। कोरोना काल से पहले जिन ट्रेनों का हाथरस में ठहराव था, उन्हें पुनः शुरू किया जाए। बांदीकुई से बरेली पैसेंजर (54461-54462), जम्मूतवी से टाटानगर एक्सप्रेस (18102-18102) (तीन दिन से बढ़ाकर सात दिन चलाने की मांग, देहरादून से सूबेदारगंज लिंक एक्सप्रेस, महानंदा एक्सप्रेस, गौमती एक्सप्रेस की सुविधा दी जाए।

नई ट्रेनों के हाथरस में ठहराव की माँग- हाथरस जंक्शन स्टेशन पर मगध एक्सप्रेस, कालिंदी एक्सप्रेस, लिच्छवी एकाप्रेस, पोरा एवं सासनी स्टेशन पर गाजियाबाद-टूंडला ईएमयू पैसेंजर का ठहराव हो। सिकंदराराऊ स्टेशन पर छपरा-मथुरा एक्सप्रेस का ठहराव हो।

भारतीय रेलवे भारत की आर्थिक रीढ़ है। रेलवे का विस्तार, आधुनिकीकरण एवं सुरक्षा हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता है। जनपद हाथरस के यात्री एवं माल ढुलाई सुविधाओं में सुधार हेतु उपर्युक्त माँगों को ध्यान में रखते हुए आवश्यक कार्रवाई करने की कृपा करें।

SHRI K. E. PRAKASH (ERODE): I would like to express my views on the Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways particularly on infrastructure and services. I would also like to put across my views on some of the important issues of Erode parliamentary constituency. Railways always make an inevitable contribution in devising the social and economic infrastructure of India, particularly Tamil Nadu. Erode which contributes to the economy of Tamil Nadu is known for agriculture, textiles and other business sectors. Therefore, the development of Erode as an important hub of handlooms, powerloom and textiles is directly linked with the performance and infrastructure of Railways. As Erode is situated in an important place between Coimbatore, Salem and State capital Chennai, it remains not only as an industrial centre but as an entry point for movement of cotton, fabric and textile related goods. Therefore, improving the infrastructure of Erode will not only help the people of Erode but is necessary for the overall development of Tamil Nadu. Although Railways play a major role in the passenger and freight traffic, it is the need to understand the demand for improving and expanding the infrastructure capabilities of Railways in Erode. There are some areas which require immediate attention.

As regards electrification of rail routes, I should say only some rail routes are electrified completely in this area. Erode-Karur and Erode- Salem rail routes have to be fully electrified. This will enhance the performance of Railways besides contributing to the sustained development of India. Doubling of Rail lines. Erode is a junction which links many important towns and cities of the country. But, the railway tracks are not sufficient to handle the increasing number of trains. The needs relating to passenger and freight traffic are increasing day by day. In order

to tackle the increasing traffic, there is a need for doubling the rail routes such as Erode-Coimbatore rail route and Erode-Salem rail route. I urge upon you for doubling of these rail routes.

Modernisation of railway stations is another important aspect. Although Erode remains as one of the important railway junctions of Tamil Nadu it lacks modern facilities. Priority should be given to providing such facilities relating to passenger safety, amenities and accessibility. New platforms, best waiting/resting rooms, integrated passenger information desks, modernised ticket counters, clean toilet facilities for staff and passengers are some of the needs that are to be fulfilled in Erode with utmost priority. Improvised freight handling infrastructure. Erode plays an important role as a hub of textiles by carrying textile goods to different parts of our country. I urge that the freight handling capacity of this Erode railway junction must be improved.

Railway Infrastructure should be developed in Erode with best storage facilities, extended freight godowns, and swift and efficient uploading and unloading of goods. There are many number of small towns and villages in Erode which need to be linked with different parts of Tamil Nadu. Bhavani, Perunthurai, Kodumudi are some of the towns which need better railway connectivity. Extension of new rail routes, creation of new railway stations in these areas will help in boosting the local economy besides providing good rail connectivity to students, farmers and local businessmen. New rail routes like Erode-Karur, Erode-Sathiyamangalam, Erode-Palani and Erode-Coimbatore are to be set-up to provide connectivity to the less connected areas of this area. Accessibility to the urban centres will be improved besides providing good economic opportunities to the rural people of this area. Passenger safety is another important area of priority.

Moreover, I want to prioritise some of the significant needs relating to rail safety in Erode. Automatic Train Protection (ATP) system: It should be given priority to set-up Automatic Train Protection (ATP) systems in all the trains operated in Erode division. This technology will help to prevent accidents besides ensuring safety to passengers and their luggage. Improved level crossings. There are many unmanned level crossings in and around areas of Erode. Pedestrians, cyclists, and those travel in vehicles are very much affected due to the risks involved at these unmanned level crossings. Therefore, I urge that these unmanned level crossings should either be closed or improvised urgently. Wherever needed, there should be construction of over-bridges or underpasses. Monitoring through CCTVs with

upgraded security personnel. The number of CCTVs should be increased in number particularly in Erode railway junction and important railway stations. Best training should be provided to Railway Protection Force (RPF) personnel. These measures will help in providing better secured environment in railway stations and minimise the crime incidence rates. Up-gradation of AC coaches and sleeper coaches. Although the introduction of AC coaches in long distance trains has brought some improvement in the ease of train travel, we should ensure quality services at low cost for people belonging to all the economic sections of the society. For example, sleeper coaches with ultra-modern facilities, will help in providing train travel with ease and comfort to the low-income groups as well. Introduction of new trains. There is a need for introduction of new direct trains from Erode to important Cities like Chennai, Bengaluru and Coimbatore. This will provide better rail connectivity to Erode besides enhancing the economic opportunities throughout Tamil Nadu for the local people of Erode including students, professionals and traders. Facilities for differently-abled passengers. It is a matter of growing concern that facilities and amenities for the differently-abled are not available in the railway stations. Access thorough wheel-chairs, ramp facilities, lifts in Erode railway junction and all the railway stations of Tamil Nadu will greatly ensure improved access to the differently-abled. Erode is abundant with natural resources. It is facing dual challenges such as climate change and environmental degradation. Therefore, it is very much needed to create a railway network more resilient and environment-friendly. I propose the following for the green railway network in my Erode parliamentary constituency: Solar power for Erode railway station. Solar panels should be set-up in railways stations of my constituency particularly in Erode junction. This will reduce dependency on unrenewable energy sources and consumption costs. Encouraging use of electric engines. Extensive use of electric engines in Erode will help in reducing air pollution and encouraging clean and green transport systems. Water protection initiatives. To improve the sustainability of stations, priority should be given for waste water management and rain-water harvesting.

I strongly urge upon the hon. Minister of Railways to provide required and adequate funds and resources for solving the pertinent problems present in the railway infrastructure of Erode and Tamil Nadu. Railways remain as the lifeline of our country. Ensuring modern, safe and efficient rail transport facility for the passengers and goods is the need of the hour. Livelihood of lakhs of people of Erode is dependent of Railways particularly in textile, farming and business sectors.

Therefore, the development of railways in Erode will ensure economic development of Tamil Nadu thereby contributing to the overall development of India. I request the hon. Minister of Railways to kindly consider and to act upon immediately in fulfilling these proposals while reviewing the demands for grants in this Budget.

SHRI DAGGUMALLA PRASADA RAO (CHITTOOR): I would like to acknowledge the Government's remarkable strides in transforming Indian Railways. The allocation of ₹2,55,445 crore for the financial year 2025-26 marks a monumental 275% increase from 2019-20. This substantial investment reflects a strong commitment to modernization, expansion, and enhanced connectivity across the nation.

A historic step in this direction is the approval of the South Coast Railway Zone and the Amaravati Railway Line, both of which will greatly enhance connectivity within Andhra Pradesh. These projects will not only facilitate seamless travel for passengers but also open new avenues for trade and commerce, fostering economic growth. Additionally, the development of multi-modal commercial cargo terminals further reinforces the government's focus on infrastructure-driven progress.

These remarkable advancements have been made possible due to the visionary leadership of Modi Ji and Chandrababu Naidu Garu, whose collaborative efforts have steered Andhra Pradesh towards greater development, thereby contributing to the growth of the nation. While these initiatives mark commendable progress, there remain key areas that require further attention:

The introduction of more semi-high-speed corridors, such as the Vande Bharat Express, will significantly improve intercity travel within Andhra Pradesh. Expanding these services to more regions will provide citizens with faster, safer, and more efficient travel options.

With an ambitious coach production target of 7,778 for 2024-25, India's railway manufacturing sector is poised for global competitiveness. By fostering international railway partnerships, we can capitalize on export opportunities, strengthen domestic industries, and generate employment.

Looking ahead, continued investment in technology, infrastructure, and modernization will position Indian Railways as a global benchmark in efficiency and service. Prioritizing passenger amenities, regional connectivity, and freight diversification will ensure that our railway system evolves into one that is world-class, sustainable, and inclusive for all citizens.

With unwavering commitment and strategic advancements, we can build a railway network that not only fuels economic growth but also enhances the travel experience of millions.

श्री अशोक कुमार रावत (मिश्रिख) : आज मैं भारतीय रेलवे की एक नई गाथा प्रस्तुत करना चाहता हूं। यह एक ऐसी गाथा है जो प्रगति विकास और आत्मनिर्भर भारत के संकल्प को दर्शाती है। यह सिर्फ एक बजट नहीं है बल्कि यह भारत के भविष्य के इंजन को शक्ति देने का एक महायज्ञ है। हमारी सरकार ने इस वित्तीय वर्ष 2025-26 के लिए रेलवे को 2 लाख 62,200 करोड़ रुपये का अभूतपूर्व रिकॉर्ड कैपेक्स आवंटित किया है इसमें 2,52,200 करोड़ रुपये का सकल बजटीय समर्थन शामिल है। जरा सोचिए यह उस राशि का लगभग 9 गुना है जो 2013-14 में सिर्फ 28,174 करोड़ रुपये थी। यह आंकड़ा हमारी सरकार की रेलवे को आधुनिक बनाने और इसे विश्व स्तरीय बनाने की अटूट प्रतिबद्धता का प्रमाण है। वर्ष 2009-14 में 1109 करोड़ रेलवे का बजट था जो कि 2025-26 में 18 टाइम्स ज्यादा बढ़कर 19858 करोड़ हो गया है। इस भारी निवेश का परिणाम आज स्पष्ट रूप से दिखाई दे रहा है। वित्तीय वर्ष 2023-24 में भारतीय रेलवे ने 1588 मिलियन टन माल की लोडिंग का ऐतिहासिक उच्चतम स्तर हासिल किया है। यह 2014-15 के 1095 मिलियन टन से कहीं अधिक है, और हम 2030 तक 3000 मिलियन टन के महत्वाकांक्षी लक्ष्य की ओर तेजी से बढ़ रहे हैं। पिछले 10 वर्षों में हमने 31,180 ट्रेक किलोमीटर का कमीशन किया है। ट्रेक बिछाने की गति 2009-14 में प्रतिदिन 4 किलोमीटर थी, जो अब बढ़कर 2023-24 में 14.54 किलोमीटर प्रतिदिन हो गई है। यह गति हमारी कार्य शैली में आए क्रांतिकारी परिवर्तन को दर्शाती है। हमने विद्युतीकरण के क्षेत्र में भी एक नया इतिहास रचा है। 2014-24 के दौरान भारतीय रेलवे ने 41,655 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण किया है, जबकि 2014 तक केवल 21,413 मार्ग किलोमीटर ही विद्युतीकृत थे। हमारा लक्ष्य पूरे ब्रॉड गेज नेटवर्क का विद्युतीकरण करना है जिससे सालाना 1.55 अरब डॉलर की ऊर्जा बचत होगी और हम दुनिया का सबसे बड़ा ग्रीन रेलवे नेटवर्क बनने की ओर अग्रसर होंगे। इस वर्ष के बजट में औद्योगिक विकास को गति देने के लिए विशेष ध्यान दिया गया है। औद्योगिक क्लस्टर के आवश्यक बुनियादी ढांचे को विकसित करने के लिए रणनीति के स्थान पर अतिरिक्त धनराशि आवंटित की गई है। हमारी सरकार की प्राथमिकता है, देश में लॉजिस्टिक लागत को कम करना, उच्च घनत्व नेटवर्क का डि-कॉन्गेशन करना, क्षमता बढ़ाना और सबसे महत्वपूर्ण रूप से हमारे यात्रियों के अनुभव और उनकी सुरक्षा को बेहतर बनाना है। इसी दिशा में इस बजट में यात्री सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। पुराने ट्रेक को सिगनलिंग सिस्टम कवच और पलक निर्माण के लिए 1,08,000 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। स्वदेशी तकनीक से निर्मित कोच प्रणाली ट्रेनों की सुरक्षा को और मजबूत करेगी। जल्द ही वंदे मेट्रो और वंदे भारत स्लीपर ट्रेन पटरियों पर दौड़ती नजर आएंगी जो यात्रियों को गति आराम और सुविधा प्रदान करेगी। अभी उत्तर प्रदेश में 14 वंदे भारत एक्सप्रेस चलाई जा रही हैं जो कि 20 जिलों को कवर कर रही हैं। 01 अमृत भारत एक्सप्रेस जो कि दरभंगा से आनंद विहार तक चलती है जो हमारे उत्तर प्रदेश के 10 जिलों के 10 स्टेशन पर स्टॉपेज दिया गया है। 157 स्टेशन को उत्तर प्रदेश में अमृत भारत स्टेशन के तहत विकसित किया जा रहा है। भारतीय रेलवे देश के जीडीपी में लगभग 1.5% का योगदान देने का लक्ष्य रखता है और 45% मॉडल माल शेयर का समर्थन करने के लिए बुनियादी ढांचा विकसित कर रहा है।

यह सिर्फ आंकड़ों का खेल नहीं है। यह भारत के विकास की गति को दर्शाता है। यह नए भारत की आकांक्षाओं का प्रतीक है। यह बजट भारतीय रेलवे के स्वर्णिम युग की शुरुआत है और मुझे पूरा विश्वास है कि माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में भारतीय रेल नई ऊंचाइयों को छुएगी और देश की प्रगति में अपना मूल्य योगदान देती रहेगी।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख के अंतर्गत लंबित रेल परियोजनाओं के लिए शीघ्र धनराशि आवंटित करने की मांग करता हूँ ताकि क्षेत्र का विकास सुनिश्चित किया जा सके। संडीला रेलवे स्टेशन को अमृत भारत स्टेशन योजना में शामिल करने का आग्रह करता हूँ। इसको अभी तक अमृत भारत स्टेशन योजना में शामिल नहीं किया गया है। इस योजना के तहत स्टेशनों को आधुनिक और सुविधाजनक बनाया जाता है, जिसमें वेटिंग हॉल, स्वच्छता, दिव्यांग जनों के लिए सुविधा, वाईफाई, यात्री सूचना प्रणाली, और पर्यावरण अनुकूल समाधान शामिल है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि संडीला स्टेशन को इस योजना में शामिल कर इसके विकास की दिशा में ठोस कदम उठाया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख के अंतर्गत बिल्हौर लेवल क्रॉसिंग संख्या-64, बालामऊ लेवल क्रॉसिंग संख्या -258, और शिवराजपुर लेबल क्रॉसिंग संख्या- 43, पर आरोबी (रॉब) बनाने की स्वीकृति दी जाए।

मैं संडीला स्टेशन पर यात्रियों की सुविधा हेतु निम्नलिखित महत्वपूर्ण ट्रेनों के ठहराव की मांग करता हूँ-

1. ट्रेन संख्या 12391/12392 श्रमजीवी एक्सप्रेस।
2. ट्रेन संख्या 15909/15910 अवध आसाम एक्सप्रेस।
3. ट्रेन संख्या 15011/15012 लखनऊ चंडीगढ़ एक्सप्रेस।
4. ट्रेन संख्या 13307/13308 गंगा सतलज एक्सप्रेस।
5. मल्लावा स्टेशन पर 12469 12470 कानपुर जम्मू तवी एक्सप्रेस।
6. मकनपुर स्टेशन पर 14117/14118 कानपुर अनवरगंज इंटरसिटी एक्सप्रेस।

यह स्टेशन क्षेत्र के लाखों लोगों के आवागमन का महत्वपूर्ण केंद्र है, इसलिए इन ट्रेनों का ठहराव यहां अत्यंत आवश्यक है।

प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में भारतीय रेल नई ऊंचाइयों को छू रही है। 2024 का रेल बजट रेलवे के बुनियादी ढांचे यात्री सुविधाओं और सुरक्षा को और अधिक मजबूत करने की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है। मैं प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ लेकिन साथ ही यह आग्रह भी करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख के अंतर्गत लंबित रेल परियोजनाओं एवं उपरोक्त आरोबी (रॉब) का निर्माण कराने के लिए शीघ्र वित्तीय आवंटन किया जाए और संडीला को अमृत भारत स्टेशन योजना में शामिल किया जाए। इसी के साथ मैं 2024-25 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

SHRI BALASHOWRY VALLABHANENI (MACHILIPATNAM): I support the Demand For Grants - Railways 2025-26. As we know, Indian Railways, is a lifeline of our country, and with changing time we need to upgrade our working structure as well. And this job is very well done under the leadership of our Minister Shri Ashwini Vaishnaw ji.

Indian Railways, has witnessed transformative changes under this government. And most importantly the recent one is the Railways (Amendment) Bill 2004. This has repealed the Indian Railway Board Act, 1905 and the Railways Act, 1989. It's a vital step towards simplifying the legal framework governing Indian Railways.

I would also specifically mention here about one of the key achievements of Railway, I have personally witnessed is construction of Chenab Railway Bridge; It's a civil engineering marvel, it's a very complex construction. The bridge spans the Chenab River at a height of 359 m (1,178 ft) above the river, making it the world's highest rail bridge and the world's highest arch bridge. Its Taller than one of the 7 Wonders of the World - Eiffel Tower - by 39 meters.

Coming back to the main subject, In the Union Budget for the fiscal year 2025-26, Andhra Pradesh received a record allocation of ₹9,417 crore for railway development projects. This marks an increase of ₹266 crore compared to the previous year's allocation of ₹9,151 crore. It is very important to mention here that, this allocation is 11 times higher than the average annual budget of ₹886 crore that the united Andhra Pradesh received during the UPA regime from 2009 to 2014. If we see overall an amount of Rs. 84,559 crore is being invested in various rail development projects in Andhra Pradesh. Redevelopment and modernization of 73 railway stations in Andhra Pradesh. Introduction of Vande Bharat trains has been a significant milestone. Fifteen districts in Andhra Pradesh are already covered by these trains, with plans to launch more in the future. Initiatives like the introduction of the semi-high-speed Vande Bharat Express trains have revolutionized passenger experiences. We have achieved Max speed of 180 and the average speed between 120-130 Kms. But I believe we can make it 150 Avg. speed. I have a suggestion here. The main problem for slow speed is mainly train traffic and lack of separate tracks. Why are we not going for separate tracks for High Speed Trains across the country. I will give you an example. Hyderabad - Tirupati Vande Bharat Train, this route is very congested. Guntur to Hyderabad it is taking 3.5 hours, While this can be done in 2 hours also. I suggest, if we have a dedicated railway lines for high speed train it will save a lot of time, energy and help other regular trains also for their free flow. A notable project is the approval of railway connectivity to Amaravati, sanctioned in October 2024, with an earmarked budget of ₹2,245 crore. This project aims to link Amaravati with major cities like Hyderabad, Chennai, and Bengaluru, and is expected to be completed within four years, generating approximately 19 lakh man-days of work. These substantial investments and developments underscore the government's commitment to enhancing railway

infrastructure and services in Andhra Pradesh, aiming to boost connectivity and economic growth in the region. I would like to add 2 requests here. Firstly and very importantly I raised this issue on multiple occasions. And, Hon'ble Minister has also considered my request i.e. new line between Machilipatnam-Repalle-Bapatla for which DPR is also completed. This was long pending demand. It will be very helpful for the commuters and railway as well.

I request that this line shall be completed at the earliest; Secondly, doubling of line between Bibi Nagar to Guntur Via Nadagiri. It's a very important stretch and it will alleviate traffic congestion smoothen the train operation, improve punctuality.

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): The Indian Railways, once lauded as the great equalizer of this country-a system that connected the remotest villages to bustling cities, that carried migrant workers, students, pilgrims, traders, and families alike-today finds itself in a state of unsettling disrepair. What was once India's largest public asset, serving as the lifeline for over 23 million daily passengers, now seems to be reduced to a footnote in national policy discourse. In this year's Union Budget, there was little substantive mention of the Railways. Beyond a flat capital expenditure figure, the sector's strategic importance has been overshadowed by an obsession with cosmetic targets and showpiece projects, disconnected from the lived reality of most Indians.

Budgetary Allocation This year's Budget yet again reduces the Railways to an afterthought. The Finance Minister's speech offered no substantive mention of the sector, despite the Railways catering to over 23 million daily passengers and being the principal mode of long-distance transportation for the majority of Indians. The headline figure of Rs 2.55 lakh crore allocated for capital expenditure remains unchanged from the previous year. When adjusted for inflation, this stagnation translates into an effective reduction in real terms, underscoring the government's unwillingness to meaningfully invest in the sector's long-term growth, safety, and efficiency.

Additionally, the increase in administrative and financial opacity regarding the Indian Railways, which began with the scrapping of the separate Railway Budget, has continued. The crucial 'Pink Book', which breaks down fund allocations and sanctioned works for each zone, and is usually published along with the Union Budget, has not yet been made publicly available this year. This has also directly impacted the planning capacity of zonal managers and railway divisions and created avoidable bottlenecks at the ground level, particularly since the railways

were largely ignored in the Budget Speech. Another area that demands scrutiny is the government's relentless push toward achieving 100% electrification of the broad-gauge network, a goal frequently showcased as evidence of Indian Railways' commitment to sustainability and modernization. However, a closer analysis reveals that this target may be fiscally imprudent and operationally unbalanced. Experts suggest that electrification may not be the optimal solution for low-traffic density routes, particularly in hilly, remote, or sparsely populated areas, where diesel operations might still be more cost-effective due to the high maintenance costs associated with overhead electrification infrastructure. Also, it is worth noting that despite claims of green energy transition, much of the electricity powering Indian Railways continues to come from coal-based thermal power plants, which may, in fact, be a less environmentally friendly fuel source.

These concerns are particularly serious because this aggressive electrification drive has rendered nearly 5,000 diesel locomotives-worth over Rs 30,000 crore-idle or underutilized, resulting in massive capital sunk costs without corresponding economic returns.

This over-emphasis on meeting arbitrary electrification percentages appears more cosmetic than strategic, with little regard for detailed cost-benefit analysis, regional requirements, or long-term financial prudence. When critical areas like safety funds, asset renewal, passenger amenities, and staffing continue to face cuts or stagnation, it is worth questioning whether such blanket electrification targets are the best use of scarce public funds. Rational, needs-based electrification, backed by proper techno-economic studies, should have been prioritized instead of headline-grabbing numerical goals that come at a heavy fiscal and operational cost.

New Delhi Station Stampede: A symptom of Systemic Failure- The tragic stampede at New Delhi Railway Station last year, which claimed numerous innocent lives, must be examined as a reflection of deeper, systemic failures in the Railways' management and crowd control strategies. According to available records, during the critical two-hour window between 6 PM and 8 PM, the Railways sold over 9,600 general class tickets for Prayagraj-bound trains, while the combined seating capacity of the four major trains running during that time amounted to just 1,700 general class seats across 17 coaches. The scale of the mismatch between demand and available capacity should have been immediately apparent to railway officials.

This was not an unforeseen surge. The Railways had full knowledge of the ongoing religious congregations and the high passenger inflow typical during such events,

as similar experiences have been documented during past Kumbh and Chhath festivals. Yet, the administration failed to implement effective crowd regulation measures such as controlled entry points, additional ticket counters, information dissemination, and emergency evacuation protocols. Additionally, visitors to New Delhi Railway Station and other major stations report that only after this tragedy has the administration begun to implement these measures, many of which were already in place, on paper.

In the aftermath, rather than allowing an independent probe by the Commissioner of Railway Safety (CRS), which is customary in rail-related fatalities, the Ministry appointed a two-member internal committee comprising senior railway officers, which raises serious concerns about the transparency and objectivity of the investigation.

Without concrete crowd management frameworks, better staff deployment, and regular coordination with state disaster response teams, such tragedies will continue to occur, undermining public faith in the Railways' ability to deliver safe travel.

Safety: Budgetary Neglect and Deteriorating Indicators

The government's response to the stampede at New Delhi station is part of a much larger pattern of the government merely reacting to crises, rather than pre-empting them. It neglects critical areas of safety for years on end until matters reach a tipping point, causing great loss of life and property. Only then is it forced into action by public outrage. After dozens of deadly train accidents shook the nation over the last few years, the government finally sped up its installation of the KAVACH Automatic Train Protection system. However, by this time, India was already far behind other nations with extensive rail networks, and the Railway Ministers' claims that the entirety of India will be covered by KAVACH in a the time it took Germany to achieve 100% ATP coverage is of little relevance to the thousands whose lives have already been upended by the government's negligence of railway safety.

The allocation for the Depreciation Reserve Fund (DRF)-the corpus used for replacement of aged tracks, bridges, locomotives, and safety-critical assets-has also shrunk dangerously. From Rs. 8,000 crore in 2013-14, DRF allocations now stand at only Rs. 1,500 crore, despite the CAG pointing out that assets worth over Rs.95,000 crore are overdue for replacement as of 2021. Moreover, historical data reveals a

consistent underspending pattern. For instance, in 2017-18, only Rs. 1,540 crore out of Rs.5,000 crore budgeted was actually utilized. Similarly, no expenditure occurred under the DRF in 2021-22, despite

mounting safety challenges.

Neglect of Passenger Amenities and Basic Infrastructure

A telling indicator of the Railways' misplaced priorities is the continued neglect of passenger amenities. The Budget for FY 2025-26 reduces allocations toward customer facilities from Rs. 15,510 crore last year to Rs. 12,118 crore this year—a drop of nearly 22%. These funds cover essential services such as station cleanliness, sanitation, seating, drinking water, illumination, platform safety, and maintenance of basic infrastructure like foot overbridges and waiting halls. However, even as these critical needs face budget cuts, the government has chosen to focus on glittery, high-cost projects like the airport-style redevelopment of New Delhi Station, with an eye-watering allocation of Rs. 2,200 crore. This redevelopment, and similar projects surrounding Ayodhya and Gandhinagar stations, emphasizes non-essential additions—glass domes, commercial complexes, shopping arcades—without addressing the pressing needs of smaller and medium stations, which serve the vast majority of railway passengers. A recent audit revealed that over 60% of railway stations lacked clean drinking water facilities, and over 50% had broken seating arrangements and unsafe access points, particularly in Tier-2 and Tier-3 cities. The lack of clean, well-maintained toilets also remains a major cause of passenger discomfort and health hazards. Even more concerning is the rising disrepair of footbridges, escalators, lifts, and safety signage, which disproportionately affects elderly, differently-abled, and economically weaker passengers who cannot afford AC coaches or premium station lounges.

Freight Sector Stagnation and Missed Opportunities

Freight transport is the financial backbone of Indian Railways, contributing over 65% of its revenue. Yet its growth remains stubbornly stagnant. The government has set a target of 1,700 million tonnes for FY 2025-26, representing a 4.1% increase over the previous year's 1,509 million tonnes. However, achieving the modal share target of 45% by 2030-31 requires annual freight growth of at least 9%, double the current rate.

A closer look at the railways' budget reveals why progress towards these targets is slipping. Allocation to the Dedicated Freight Corridor Corporation (DFCCIL)-

arguably the most critical project for decongesting passenger routes and boosting freight-has been slashed dramatically from Rs. 5,499 crore (RE 2024-25) to Rs.500 crore (BE 2025-26). Progress on Gati Shakti multi-modal terminals, specialized wagon procurement, and private participation schemes like the Automobile Freight Train Operator Scheme has also been lackluster, with bureaucratic red tape and pricing rigidity discouraging private sector involvement. Shippers today require seamless, cost-effective transport, but restrictive tariff rules, lack of modern wagons, and poor coordination with state governments on cargo aggregation hubs continue to choke the potential of railway freight. Unless decisive reforms are undertaken to revamp first-mile and last-mile connectivity, simplify pricing, and incentivize private partnerships, Indian Railways will remain unable to reverse its declining share in the freight market.

Severe Manpower Shortages and Poor Working Conditions

Another persistent concern is the acute shortage of staff in crucial safety and operational categories. As of March 2024, Indian Railways has over 2.74 lakh vacancies, including 1.7 lakh posts in safety categories such as trackmen, loco pilots, assistant loco pilots, and signal staff. Most alarming is the shortfall of loco pilots-over 18,000 sanctioned posts remain unfilled, accounting for nearly 15% vacancy in this cadre. This has resulted in existing pilots working 12 to 14-hour shifts, often in temperatures exceeding 56°C inside un-airconditioned cabins, far beyond permissible limits.

A study by the Research Design and Standards Organisation (RDSO) reveals that section controllers, responsible for the real-time movement of trains, are working under similarly strained conditions. Vacancy rates for controllers range from 15% to 24% across zones, and working conditions are marked by long shifts, lack of career progression, inadequate rest facilities, and rising health concerns such as hypertension and diabetes.

The Indian Railway Management Service (IRMS), introduced in 2019 to streamline cadre recruitment, has failed to attract enough technical talent-only 84 officers were recruited in 2023 against a demand for 150. Unless the government urgently addresses staffing, working conditions, and institutional HR reforms, operational safety and efficiency will continue to decline.

Shrinking Access and Widening Inequality

The Indian Railways has historically been the most affordable and accessible means of transport for India's working class, migrant workers, students, and lower-income groups. However, passenger data reveals a consistent erosion of this inclusivity over the last decade. Specifically, between 2011-12 and 2022-23, the Railways witnessed a decline of over 1 billion passengers in the second-class, non-suburban segment, which constitutes the bulk of daily railway users. At the same time, the government's focus on upper-class, air-conditioned services has expanded disproportionately. Data shows that capacity for air-conditioned travel increased by 190% during this period, while second-class passenger capacity rose by a mere 15%. This glaring skew reflects a policy that privileges premium travelers, while the majority of India's railway users are effectively sidelined.

Furthermore, the numbers bear testimony to growing disparities. The growth rate of AC 3-tier passenger kilometers has clocked an impressive 14% annually since 2015-16, and AC chair cars have seen a 29% annual growth. Conversely, second-class mail/express passenger kilometers have grown by just 3%, while second-class ordinary trains have witnessed a worrying 10% decline per year. Importantly, this decline is not driven by falling demand but is instead a result of a deliberate movement away from providing quality low-cost services. It is this systemic underinvestment in affordable services that has led to exclusion and frustration among the vast majority of railway users.

The Railways in Baramati

I request that a 2-minute stop at Nira Railway Station be added to the route of the Swarnajayanti Express, Nizamuddin Express, Mysore Express, Bangalore Express and Chandigarh Express.

The Satara-Pune passenger train currently terminates at Ghorpadi. Extending this train to Pune station would enhance connectivity for passengers. The Daund locomotive shed has been non-operational since its inauguration. I urge the government to take decisive action to operationalize it to generate employment opportunities and contribute to the economic growth of Daund city. A local train service between 8:30 PM and 9:30 PM and a DMU train departing at 12:30 PM should be introduced from Daund to Pune to accommodate the travel needs of daily commuters and midday commuters respectively. A significant number of passengers from Uruli Kanchan and nearby areas travel to Tirupati Balaji. To facilitate their journey, I request that Mumbai-Chennai Express (22159) and

Chennai-Mumbai Express (22160) stop at Uruli Kanchan to save them the inconvenience of travelling via Pune.

A Pune-Daund local train should be introduced on the lines of the Pune-Lonavala local service to enhance daily travel convenience.

The current timing of Kanyakumari Express has not proven effective. At present, the train departs from Daund at 8:15 PM and reaches Pune at 10:00 PM, causing inconvenience. I request that the departure from Daund be rescheduled to 8:55 PM for better connectivity.

I request that the Chennai LTT Express (12164) be provided a scheduled stop at Daund to facilitate passengers travelling from Tirupati. The Yeshvantpur-Bikaner Express and the Visakhapatnam Express must also halt at Daund

Passenger trains that previously stopped at Boribell should be restored to improve accessibility for commuters.

Trains heading towards Delhi from Pune and Solapur do not halt at Daund due to the lack of available space for loading perishable goods, creating major transportation issues for farmers from Baramati, Shirur, Jamkhed, Purandar, and Daund. They are unable to transport fruits, flowers, and vegetables, leading to significant losses. I request that 15-20 tons of space be reserved daily in trains for perishable agricultural goods. Additionally, a fare chart displaying government-approved handling charges for these goods should be installed at the railway station.

Previously, there was a railway crossing gate at Km 294/0 on the Daund-Baramati railway line. However, after the closure of all such gates, this particular gate was also shut down. As a result, about 150 farmers with 500 acres of farmland on the other side of the railway line now face significant difficulties in reaching their fields. Due to the absence of a direct crossing, farmers are forced to travel an additional distance of nearly 8 km, leading to increased transportation costs. Therefore, I request the construction of a culvert at Km 294/0 to facilitate access for farmers.

The current location of the goods yard at Baramati Railway Station causes severe traffic congestion at the station. The goods yard should be relocated to an area outside the city to ease congestion and improve railway operations.

The Baramati-Phaltan railway route is designed to pass 15 to 20 feet below ground level in the villages of Malwadi, Thoptewadi, Dhakale, and Kuranewadi. Farmers in

these areas rely on lift irrigation pipelines to irrigate their fields and convert dryland farming into irrigated agriculture. If the railway department removes these pipelines during construction, farmers will suffer major losses. A representation regarding this concern has been submitted by local residents, and I urge the government to take necessary action to safeguard their agricultural livelihoods.

I also request that all express trains be provided a scheduled stop at Bhigwan Railway Station to enhance accessibility for passengers in the region.

SHRI BIBHU PRASAD TARAI (JAGATSINGHPUR): The Railway Budget for the financial year 2025-26 was presented by the Hon'ble Finance Minister on 1st February, 2025. The proposed budget indicates that the Railways' internal revenue for FY 2025-26 is estimated to be Rupees Three lakh two thousand and one hundred crore (Rs. 3,02,100 crore), which is an increase of more than 8% over the revised estimate of FY 2024-25. Similarly, an estimated Rupees Three lakh one thousand four hundred crore (Rs. 3,01,400 crore) will be coming from traffic revenue in FY 2025-26. Out of the total revenue earnings of the Railways, 62% is estimated to come from freight services and 31% from passenger services. In the proposed budget for the financial year 2025-26, revenue from freight and passenger services are estimated to increase by 4.4% and 16% over the previous year, respectively.

As far as the total revenue expenditure in FY 2025-26 is concerned, it is estimated that Rupees Two lakh ninety-nine thousand and fifty-nine crore (Rs. 2,99,059 crore), which is an increase of 7.7% over the revised estimate of FY 2024-25, certainly praiseworthy. Similarly, the capital expenditure in FY 2025-26, is estimated at Rupees Two lakh sixty-five thousand two hundred crore (Rs. 2,65,200 crore). The budgetary support from the central government is estimated at Rupees Two lakh fifty-two thousand two hundred crore (Rs. 2,52,200 crore), which is largely financing 95% of the capital expenditure of the Railways.

In order to realize the vision of our Hon'ble Prime Minister, "Look East Policy", the Railway Budget 2025-26 is going to add immense value not only to create employment, income and overall contribution to the prosperity of the country for a Viksit Bharat, but also enhancing the connectivity to the last mile. Sir, Paradip in my Jagatsinghpur Parliamentary Constituency in Odisha is one of the industrial hubs,

which has the largest port in Country's East Coast. Besides this port, many large industrial establishments like IFFCO, IOCL, PPL and a number of small and medium industries, including a food processing industry are operating within and periphery of the Paradip town. Another two mega steel plants are coming up, which would need rapid development of rail connectivity for freight services. In fact, Paradeep Port has been handling larger proportion of cargo shipment for import and export, for which Railway has been the lifeline for Paradip Port. Hence, railway connectivity from Bhubaneswar to Astarang (a new port is coming up in the East Coast) via Niali (or Astarang from Paradip) is urgently required for commuting the passengers to work in these industrial hubs.

An important development noticed in the budget for Railways in FY 2025-26 is that the Operating Ratio in 2025-26 is estimated to be 98.43%, which is lower than the revised estimate for previous year, i.e. 2024-25. It is to be noted here that a lower operating ratio implies better profitability and availability of resources for capital spending in the sector.

The National Rail Plan, 2020 (NRI) has set a target of increasing the average speed of freight trains to 50 km per hour by 2030. With the construction of dedicated freight corridors, addition of new lines, multi-laning of high-density networks, construction of new lines etc. this can be possible. Hence, to meet these requirements, capital outlay of Rs 8.5 lakh crore has been proposed between 2022-23 and 2026-27, which is praiseworthy. The budget 2025-26 is in the right direction to realize the NRP's proposal of more dedicated freight corridors in phased manner.

Under Adarsh station redevelopment scheme 1,253 stations were re-developed. Between 2018-19 and 2021-22, Rs. 9,328 crore was allocated. In 2023-24, Railways announced a new scheme called the Amrit Bharat station re-development scheme. Under this, 1,337 stations have been identified for re-development. Hence, I would like to draw the attention of the Union Minister for Railways to include Paradip Railway Station for the overall improvement to make it a world class station with all modern amenities under this scheme.

For better last mile connectivity, Railways has been taken a number of steps. I would like to draw the kind attention of the Government on couple of proposals for my Parliamentary Constituency, Jagatsinghpur, Odisha to include going forward. A New Railway line to connect Jagatsinghpur District Head quarter. One foot over bridge at Rahama Railway Station. Regularisation of land for the approach road

from State Highway to Railway Station- Rahama. Construction of an Overbridge to Paradeep Phosphate Limited. Passenger Halt at Bhutamundai, Barmnai-and Fatepur. A Flyover Bridge between Kandarpur-Bada Khaita PH.

With these words, I would like extend my thanks to Hon?ble Prime Minister, Finance Minister and Railway Minister, who have always been considering the needs of the people of Odisha and adequately provisioning in the Union Budget.

श्री अरुण कुमार सागर (शाहजहाँपुर) :मैं यशस्वी प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के केन्द्रीय नेतृत्व में श्रीमती निर्मला सीतारमन, माननीय वित्त मंत्री द्वारा सदन में वित्त वर्ष 2025-26 के रेल मंत्रालय के बजट का हार्दिक स्वागत करता हूँ ।

रेल मंत्रालय का 2025-26 का बजट हमारे देश के विकास के लिए एक महत्वपूर्ण कदम है । यह बजट रेलवे के विकास के लिए एक मजबूत आधार प्रदान करेगा, और इससे रोजगार के अवसर भी पैदा होंगे । मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ ।

रेलवे बजट 2025 में रु2.65 लाख करोड़ का आवंटन किया गया है । यह हम सभी के लिए गौरव की बात है कि इस बजट का मुख्य फोकस पूंजीगत व्यय और इंफ्रास्ट्रक्चर के विस्तार पर है । केन्द्रीय बजट 2025 में भारतीय रेलवे के लिए रु2.65 लाख करोड़ का आवंटन किया गया है, जिसमें से रु2.52 लाख करोड़ सकल बजटीय समर्थन के रूप में और रु10,000 करोड़ अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से होंगे । इस बजट में पूंजीगत व्यय को बढ़ाकर रु2.62 लाख करोड़ किया गया है, जिसका उद्देश्य संपत्तियों का आधुनिकीकरण, इंफ्रास्ट्रक्चर का विस्तार और सुरक्षा उपायों को बढ़ाना है ।

भारतीय रेलवे अगले 2-3 वर्षों में 200 नई वंदे भारत ट्रेनों, 100 अमृत भारत ट्रेनों, और 50 नमो भारत तेज रेल ट्रेनों को पेश करने की योजना बना रही है । इसके अलावा, 17,500 सामान्य गैर-एसी कोचों को जोड़ा जाएगा, जिससे निम्न और मध्यम आय वर्ग के यात्रियों के यात्रा अनुभव में सुधार होगा ।रु1.16 लाख करोड़ रेलवे सुरक्षा परियोजनाओं के लिए आवंटित किए गए हैं, जिसमें उन्नत सुरक्षा प्रणालियाँ शामिल हैं । रेलवे का लक्ष्य 2025-26 तक 100% विद्युतीकरण पूरा करना है और इसके लिए छोटे मॉड्यूलर रिपेक्टर को गैर-जीवाश्म ऊर्जा स्रोत के रूप में अपनाने की योजना है ।

यह हमारे लिए गौरव की बात है कि माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के केन्द्रीय नेतृत्व में भारतीय रेलवे विश्व का दूसरा सबसे बड़ा माल परिवहनकर्ता बनने की दिशा में अग्रसर है, जिसका लक्ष्य इस वित्तीय वर्ष के अंत तक 1.6 बिलियन टन माल परिवहन करना है । इसके अलावा, 7,000 किमी लंबा उच्च गति रेल नेटवर्क बनाने की योजना है, जो 250 किमी प्रति घंटा तक की गति को सपोर्ट करेगा, और इसे 2047 तक पूरा करने का लक्ष्य है ।

बजट में रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर में निवेश के माध्यम से रोजगार के अवसर उत्पन्न करने पर ध्यान केंद्रित किया गया है । साथ ही, मध्यम वर्ग को आयकर में राहत दी गई है, जो सरकार के विकसित भारत के दृष्टिकोण के अनुरूप है ।

राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए बाजार उधारी पर ऋण सेवा के लिए रु706 करोड़ और निर्भया फंड से रु200 करोड़ आवंटित किए गए हैं । रणनीतिक लाइनों पर परिचालन में हुए घाटे की भरपाई के लिए रु2,739 करोड़

का आवंटन किया गया है। इसके अलावा, सकल बजटीय समर्थन 2013-14 के मुकाबले अब लगभग नौ गुना बढ़ गया है।

अंत में, मैं अपने संसदीय क्षेत्र की लंबित रेल परियोजना के बारे में सदन को अवगत कराना चाहूंगा कि विगत लोक सभा में मेरे द्वारा पूछे गए अतारांकित प्रश्न संख्या 1806, दिनांक 13-12-2023 के बारे में माननीय रेल मंत्री जी ने यह जानकारी दी थी कि पूर्वोत्तर रेलवे में फर्रुखाबाद-शाहजहांपुर - मैनाली (165 किलोमीटर) नई लाइन के निर्माण संबंधी सर्वेक्षण 4168 करोड़ रूपए की अनुमानित परियोजना लागत के साथ 2018-19 में पूरा हो गया था। इस रेलवे लाइन के स्थापित किए जाने से जहां शाहजहांपुर, फर्रुखाबाद, लखमीपुर-खीरी, बदायूं, पीलीभीत, जो अत्यधिक पिछड़े जिले हैं, इन जनपदों के दूरगामी ग्रामीण अंचल रेलवे नेटवर्क से जुड़ सकेंगे, वहीं सैन्य छावनियों के कारण शाहजहांपुर और फतेहगढ़ जैसे सुरक्षा की दृष्टि से सामारिक केन्द्रों का जुड़ाव सीधे मथुरा, आगरा, ग्वालियर, झांसी और टनकपुर स्थित छावनियों से होने पर संवेदनशील रहने वाली उत्तरी सीमा को और अधिक मजबूती प्राप्त होगी।

अतः मेरा माननीय वित्त मंत्री जी से विनम्र निवेदन है कि फर्रुखाबाद-शाहजहांपुर मैनाली रेलवे लाईन परियोजना के शीघ्र निर्माण हेतु धन का प्रावधान करने की कृपा करेंगी। ताकि क्षेत्र के विकास के साथ-साथ देश को सामरिक दृष्टिकोण से भी मजबूती मिल सके।

मुझे अपने संसदीय क्षेत्र भ्रमण के दौरान स्थानीय जनता के द्वारा लखनऊ से दिल्ली के बीच शाहजहांपुर होते हुए वन्दे भारत एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाए जाने और इस रेलगाड़ी का ठहराव शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन पर भी दिए जाने की मांग विगत कई माह से की जा रही है। इस संदर्भ में, मैं माननीय रेल मंत्री जी को पत्र लिखकर अनुरोध भी कर चुका हूं।

मैं सरकार के ध्यान में यह भी लाना चाहूंगा कि 30^{प्र०} राज्य के लोक सभा क्षेत्र शाहजहांपुर को शहीदों की नगरी के नाम से भी जाना जाता है। शाहजहांपुर संसदीय क्षेत्र भारतीय स्वतंत्रता संग्राम सेनानी पं० रामप्रसाद बिस्मिल, ठा० रोशन सिंह और अशफाक उल्ला खां की जन्म स्थली है तथा इन वीर सपूतों ने देश को गुलामी की जंजीरों से आजादी दिलाने में अहम भूमिका निभाई थी। भारतीय स्वतंत्रता संग्राम ऐसे क्रांतिकारों के कारनामों से भरा हुआ है, जिन्होंने अपनी चिंगारी से युगों को रोशन किया है और क्रांति तथा जगचेतना जगाकर देश को एक नई दिशा दी है।

अतः मेरा अनुरोध है कि देश की स्वतंत्रता की 75 वीं वर्षगांठ के शुभ अवसर पर शाहजहांपुर संसदीय क्षेत्र के भारतीय स्वतंत्रता संग्राम सेनानी पं० रामप्रसाद बिस्मिल, ठा० रोशन सिंह और अशफाक उल्ला खां की स्मृति और सम्मान में लखनऊ से दिल्ली के बीच शाहजहांपुर होते हुए वन्दे भारत एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाए जाने और इस रेलगाड़ी का ठहराव शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन पर भी दिए जाने हेतु निर्देशित किया जाए।

मैं श्रद्धेय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के साथ-साथ वित्त मंत्री भी आभार प्रकट करता हूं कि अमृत भारत स्टेशन योजना के अन्तर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र के शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन को भी शामिल किया गया है तथा इसके नवीनीकरण हेतु प्रथम चरण में 17 करोड़ ₹0 का आवंटन किया गया है। लेकिन, मुझे दुःख है कि अमृत भारत स्टेशन योजना के अन्तर्गत शामिल किए गए शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन पर रिडेवलेपमेंट से संबंधित प्रक्रिया बहुत ही धीमी गति से चल रही है तथा कार्य की गुणवत्ता मानक के अनुरूप नहीं है और कार्यदायी एजेंसी डी०आर०एम०, मुरादाबाद की मिलीभगत से कार्य को अत्यधिक निम्न स्तर का करवा रही है तथा अब तक केवल 10 प्रतिशत के आसपास ही कार्य को करवाया गया है।

इस संबंध में, मेरे द्वारा मुरादाबाद उत्तर रेलवे के डी०आर०एम० का बार-बार ध्यान आकर्षित किए जाने के पश्चात भी वे इस ओर कोई ध्यान नहीं दे रहे हैं, जिसकी वजह से माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी द्वारा प्रारम्भ की गई अमृत भारत स्टेशन योजना शाहजहांपुर में रफ्तार नहीं पकड़ रही है तथा कार्य भी गुणवत्ता के अनुरूप नहीं हो रहा है। इसके लिए डी०आर०एम०, मुरादाबाद मुख्य रूप से जिम्मेवार है।

इस संदर्भ में, मैं 07-01-2025, 26-11-2024 एवं जुलाई, 2024 में डी०आर०एम०, उत्तर रेलवे, मुरादाबाद के विरुद्ध शिकायत भेज चुका हूँ। लेकिन, मुझे इस प्रकरण में शिथिलता बरतने वाले अधिकारी के विरुद्ध न तो कोई कार्यवाही ही की गई है और न ही कार्य को गुणवत्ता के अनुरूप करवाया जा रहा है।

मेरा अनुरोध है कि अमृत भारत स्टेशन योजना के अन्तर्गत शामिल किए गए शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन, जो देश का एक ऐतिहासिक रेलवे स्टेशन भी है, का शीघ्र रिडेवलपमेंट वरीयता के आधार पर अविलम्ब पूरा करवाए जाने और इस संबंध में शिथिलता बरतने तथा कार्यदायी एजेंसी के साथ मिलीभगत करके कार्य को मानक के अनुरूप न करवाए जाने वाले डी०आर०एम०, मुरादाबाद के विरुद्ध विभागीय कार्यवाही सुनिश्चित की जाए।

मेरा यह भी अनुरोध है कि गुणवत्ता के अनुरूप कार्य न करवाए जाने संबंधी प्रकरण में मंत्रालय स्तर पर एक उच्च स्तरीय तकनीकी समिति गठित करके उससे विस्तृत जांच करवाए जाने और जांच अधिकारियों को जांच के दौरान स्थानीय सांसद से भी सम्पर्क किए जाने हेतु निर्देशित किया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर (उ०प्र०) के अन्तर्गत विकास खंड तिलहर में लखनऊ-दिल्ली-मुरादाबाद रेल मार्ग पर निगोही-तिलहर के मध्य रेलवे समपार संख्या 334-बी के स्थान पर 02 लेन रेल उपरिगामी सेतु के रेलवे भाग के सी०पी०-1 और सी०पी०-2 का निर्माण कार्य चल रहा है। इसके फाउंडेशन सी०पी०-2 के नीचे रेलवे सिग्नल की केबिलें आ रही हैं, जिन्हें शिफ्ट करवाए जाने हेतु उ०प्र० राज्य सेतु निगम लि० द्वारा मण्डल रेल प्रबंधक, उत्तर रेलवे, मुरादाबाद एवं अन्य अधिकारियों को 19-11-2024 और 31-12-2024 में पत्र लिखकर अनुरोध किए जा चुके हैं। लेकिन, अब तक इस कार्य को पूरा नहीं करवाया गया है, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे भाग के सी०पी०-2 में पाईलिंग का कार्य अनावश्यक रूप से बाधित हो रहा है। इस संदर्भ में, मैं भी 13-01-2025 में पत्र लिखकर अनुरोध कर चुका हूँ। मेरा अनुरोध है कि उपरोक्त सी०पी०-2 के नीचे रेलवे सिग्नल की केबिलों को अविलम्ब अन्यत्र शिफ्ट करवाए जाने हेतु निर्देशित किया जाए।

मैं सरकार का ध्यान श्री रूप नारायण सुनकर, सदस्य इन्फ्रास्ट्रक्चर, रेलवे बोर्ड एवं पदेन सचिव, भारत सरकार, रेल मंत्रालय, नई दिल्ली के पत्र संख्या 2023/एलएमएल - 11/13/20, दिनांक 29-11-2023 की ओर आकर्षित करना चाहूंगा, जो मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर (उ०प्र०) में उत्तर पूर्व रेलवे के नियंत्रणाधीन निष्प्रयोज्य रेलवे भूमि शहबाजनगर से केरूगंज तक तथा उत्तर रेलवे के नियंत्रणाधीन निष्प्रयोज्य रेलवे भूमि इन्द्रानगर से मघईटोला, पुरा से बाहदुरगंज तक की भूमि को राज्य सरकार को बहादुरपुरा हस्तांतरित किए जाने के संबंध में है। इस संबंध में, मैं आपका ध्यान शाहजहांपुर (उ०प्र०) के जिलाधिकारी के पत्रांक 129 / एस०टी०-न०आ० / न०नि०शाह० / 2024, दिनांक 27 मई, 2024 की ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा, जो उपर्युक्त निष्प्रयोज्य रेलवे लाइन राज्य को हस्तांतरित / उपयोग की अनुमति प्रदान किए जाने के संबंध में है।

मैं यह भी ध्यान में लाना चाहूंगा कि केवल अयोध्या रेलवे स्टेशन के पुनर्विकास के लिए अयोध्या में ही रेलवे को भूमि आवंटन संबंधी प्रकरण में कार्य हुआ है तथा मेरे संसदीय जनपद शाहजहांपुर में निष्प्रयोज्य रेलवे लाइन की भूमि को अभी भी हस्तांतरण / उपयोग में लाया जाना बाकि है। जनपद शाहजहांपुर की नगर विधानसभा में गर्रा फाटक से मोहल्ला ककरा होते हुए शाहबाजनगर तक, मोहल्ला बाला तिराही से मोहल्ला केरूगंज, हुसैनपुरा, बिजलीपुरा, इस्लामिया इण्टर कॉलेज के पीछे से होते हुए इन्द्रानगर कालोनी तक रेल लाइन बिछी हुई थी, जिस

पर पिछले 40 वर्षों से रेलगाड़ियों का आवागमन बंद होने के परिणामस्वरूप यह भूमि बेकार पड़ी हुई है तथा इसकी अधिकांश भूमि पर अवैध कब्जा भी हो चुका है ।

रेलवे की भूमि पर हो रहे अवैध कब्जे से भूमि को बचाने हेतु वैकल्पिक योजना के रूप में यदि रेलवे की इस भूमि पर सड़क का निर्माण हो जाता है तो रेलवे की उक्त भूमि को अवैध कब्जे से बचाया जा सकता है । शाहजहांपुर नगर निगम दो नदियों - गर्रा एवं खन्नौत के बीच में आता है तथा यह सघन आबादी वाला क्षेत्र है । इसलिए शाहजहांपुर संसदीय जनपद में निष्प्रयोज्य रेलवे लाइन की भूमि को शाहजहांपुर नगर निगम को आवंटित किए जाने में सड़क निर्माण इत्यादि कार्यों में उपयोग में लाया जा सकेगा तथा सड़क निर्माण से स्थानीय लोगों को यातायात अवरूद्ध से भी मुक्ति मिलेगी ।

मैं यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि नगर निगम शाहजहांपुर उक्त बंद पड़ी रेलवे लाइनों के दोनों ट्रैक पर सी०सी० मार्ग / कोलतार का मार्ग बनवाना चाहता है । इससे क्षेत्रवासियों को शहर में बढ़ रही जाम की समस्या से निजात मिलेगा तथा रेलवे की भूमि को अवैध कब्जे से बचाया जा सकेगा । अतः उपरोक्त समस्याओं को दृष्टिगत रखते हुए उक्त रेलवे लाइन पर रोड निर्माण हेतु नगर निगम शाहजहांपुर को स्वीकृति प्रदान किए जाने की आवश्यकता है ।

अतः मेरा अनुरोध है कि मेरे संसदीय जनपद शाहजहांपुर में निष्प्रयोज्य रेलवे भूमि को नगर निगम शाहजहांपुर को हस्तांतरण / उपयोग में लाये जाने एवं रेलवे मंत्रालय के अधिकारियों को राज्य सरकार के साथ तालमेल बैठकर कार्य को शीघ्र सम्पन्न करवाए जाने हेतु निर्देशित किया जाए ।

अंत में, मैं पुनः माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमन जी और उनके सहयोगी राज्य मंत्री श्री पंकज चौधरी जी तथा रेल मंत्री आदरणीय श्री अश्विनी वैष्णव जी का हृदय से आभार प्रकट करते हुए रेल मंत्रालय के बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं।

SHRI KOTA SRINIVASA POOJARY (UDUPI CHIKMAGALUR): I would like to bring to the attention of the Government the critical railway infrastructure challenges affecting my constituency, Udupi-Chikmagaluru, which spans two distinct districts of Karnataka. Udupi, a coastal district, falls under the Konkan Railway Corporation Ltd. (KRCL), while Chikmagaluru is managed by the South Western Railway (SWR).

Udupi District Grievances:

1. Single-Line Bottleneck:

? The Mangaluru-Mumbai West Coast Konkan Railway, despite operating at 125-150% line capacity, remains a single line.

? KRCL, not being merged with Indian Railways, does not receive direct budgetary allocations, and partner state governments have shown little interest in investing in line doubling.

This has severely impacted train operations in Udupi district and India's west coast railway operations. To address need of doubling. I request Ministry of Railways

direct funding may be allocated and as line doubling is crucial for improving connectivity and efficiency.

2. Lack of Train Watering and Parking Facilities:

? Even after 30 years of KRCL's establishment, there are no train watering or parking facilities in the entire 300 km Konkan Railway section within Karnataka.

? While Mangaluru (SR) and Madgaon (KR) have watering systems, they do not support trains originating from Konkan Railway stations in Karnataka.

If KRCL is willing to set up a watering system in Udupi, I am ready to facilitate water supply through the district administration. I request your instructions on initiating this project.

3. Amrit Bharat Station Scheme (ABSS):

? Udupi has been selected under the Amrit Bharat Station Scheme (ABSS) but no budget or financial assistance has been approved yet.

I request speedy fund allocation for the project to ensure timely development of Udupi railway station.

4. Inflated Ticket Prices Over Konkan Railway:

For the past 30 years, passengers from Udupi and the Konkan region have been paying 140% of the standard Indian Railways ticket price. Initially, this additional charge was justified as a maintenance surcharge, but its continuation for three decades has severely impacted local commuters, who depend on railways for affordable travel. I request that Konkan Railway fares be standardized to match Indian Railways' ticket pricing, ensuring fair and affordable travel for the people of this region.

Chikmagalur District Grievances:

1. No Dedicated Overnight Train to Bengaluru and Tirupati:

Being part of the Malnad region of Karnataka, Chikmagalur and its surrounding areas lack a direct overnight train to Bengaluru, which is crucial for business and employment-related travel.

? Additionally, there is no railway connectivity to Tirupati, a major pilgrimage destination.

? If a direct train to Bengaluru is introduced, the same train can be extended to Tirupati, ensuring connectivity for both business and pilgrimage travellers.

? In this regard my previous requests are still pending citing operational challenges, to solve these challenges I request your instructions to arrange Zonal railways official level meetings at Rail bhavan where problems may be solved and connectivity be proposed.

2. Chikmagaluru Station Development:

? Though Chikmagaluru has been selected for station redevelopment, it requires additional platforms, stabling lines, and a watering system. ? Since Chikmagaluru is expected to become an originating and terminating station under SWR in the future, these upgrades are necessary to accommodate future rail operations. I request the Ministry's instructions and necessary approvals to expedite these developments.

3. Speeding Up the Chikmagaluru-Hassan New Line Project:

? The Chikmagaluru-Hassan railway line project is still pending, affecting regional connectivity.

? Since Hassan is a key junction that connects multiple regions, completing this project will significantly improve rail access for Chikmagaluru.

I request that the work on this new line be expedited with the necessary budgetary support.

श्रीमती स्मिता उदय वाघ (जलगांव) : मैं भारतीय रेल मंत्रालय की 2025-26 की अनुदानों की मांगों पर अपने विचार रखना चाहती हूँ । यह हमारे माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के दूरदर्शी नेतृत्व और मजबूत प्रशासनिक दृष्टिकोण का ही परिणाम है कि भारतीय रेल एक आधुनिक, सुरक्षित और तेज़ परिवहन साधन के रूप में परिवर्तित हो रही है । 'नवीन भारत की नई रेल' की परिकल्पना को साकार करने के लिए मोदी सरकार द्वारा उठाए गए कदम अभूतपूर्व हैं ।

रेलवे विकास में महाराष्ट्र की भूमिका

महाराष्ट्र, विशेषकर हमारे क्षेत्र जलगाँव और संपूर्ण राज्य, रेलवे विकास में एक नया स्वर्णिम युग देख रहा है । बुलेट ट्रेन परियोजना, वंदे भारत एक्सप्रेस, अमृत भारत स्टेशन योजना, और समर्पित फ्रेट कॉरिडोर जैसी योजनाएँ न केवल यात्रा को अधिक सुविधाजनक बना रही हैं, बल्कि आर्थिक विकास और रोजगार के नए अवसर भी सृजित कर रही हैं ।

बजटीय प्रावधान और रेलवे का विकास

· 2025-26 के लिए रेलवे का कुल पूंजीगत व्यय रु 2,65,200 करोड़ प्रस्तावित है, जिसमें से 95% केंद्र सरकार द्वारा प्रदान किया जा रहा है ।

· यात्री सेवा से राजस्व रु 92,800 करोड़ और माल परिवहन से राजस्व रु 1,88,000 करोड़ अनुमानित है ।

· महाराष्ट्र में रेल अवसंरचना को सुदृढ़ करने के लिए महत्वपूर्ण निवेश किया गया है, जिससे नए रेलमार्ग, विद्युतीकरण और आधुनिक सुविधाएँ बढ़ रही हैं ।

महाराष्ट्र में रेलवे परियोजनाएँ

· मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन: यह परियोजना भारत में उच्च गति रेलवे का प्रतीक बनेगी और आर्थिक गतिविधियों को गति देगी ।

· वंदे भारत एक्सप्रेस: महाराष्ट्र में वंदे भारत ट्रेनों की संख्या बढ़ रही है, जिससे यात्रियों को अत्याधुनिक सुविधाएँ और तेज़ यात्रा उपलब्ध हो रही है ।

· अमृत भारत स्टेशन योजना: महाराष्ट्र के प्रमुख रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जा रहा है, जिससे यात्रियों को विश्वस्तरीय सुविधाएँ मिलेंगी ।

· फ्रेट कॉरिडोर और लॉजिस्टिक्स पार्क: माल ढुलाई को बढ़ावा देने के लिए विशेष फ्रेट कॉरिडोर विकसित किए जा रहे हैं, जिससे उद्योगों को लाभ होगा ।

· नई रेलवे लाइनों का विस्तार: जलगाँव, नासिक, औरंगाबाद और विदर्भ क्षेत्र में नई रेलवे लाइनों की माँग की जा रही है, जिससे राज्य के सुदूरवर्ती क्षेत्रों को बेहतर कनेक्टिविटी मिल सके ।

· रेलवे विद्युतीकरण: महाराष्ट्र के सभी प्रमुख रेलवे मार्गों का 100% विद्युतीकरण किया जाए, जिससे यात्रा तेज, सुरक्षित और पर्यावरण अनुकूल हो ।

· अतिरिक्त यात्री सुविधाएँ: महाराष्ट्र के महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर अत्याधुनिक प्रतीक्षालय, स्वच्छ पेयजल, उच्च सुरक्षा उपाय और डिजिटल सूचना प्रणाली स्थापित करने के लिए विशेष बजट का प्रावधान किया जाए ।

· रेलवे औद्योगिक हब: जलगाँव, पुणे, नागपुर और औरंगाबाद को लॉजिस्टिक्स हब के रूप में विकसित किया जाए, जिससे महाराष्ट्र उद्योगों और व्यापार के लिए एक मजबूत आधार बने ।

रेलवे सुरक्षा और स्वच्छता

· मोदी सरकार ने रेलवे की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी है । 'कवच' जैसी तकनीकों के माध्यम से ट्रेन दुर्घटनाओं को न्यूनतम किया जा रहा है ।

· स्टेशनों और ट्रेनों में स्वच्छता बनाए रखने के लिए स्वच्छ भारत अभियान के तहत व्यापक सुधार किए गए हैं ।

मैं रेल मंत्री महोदय के समक्ष विशेष रूप से निम्नलिखित माँगें रखना चाहूँगी:

1. भुसावल से पुणे के लिए नई ट्रेन शुरू की जाए ।

2. जलगाँव, पाचोरा, और चालीसगाँव जैसे प्रमुख स्टेशनों पर महत्वपूर्ण ट्रेनों का ठहराव सुनिश्चित किया जाए ।

3. अहमदाबाद - बरौनी एक्सप्रेस और ताप्ती गंगा एक्सप्रेस का धरणगांव में ठहराव प्रदान किया जाए ।
4. भुसावल - इगतपुरी मेमू को मुंबई तक विस्तारित किया जाए ।
5. अमरावती-सूरत एक्सप्रेस को नियमित (दैनिक) किया जाए ।
6. जलगांव, नंदुरबार और धुले जिलों के यात्रियों की सुविधा के लिए नई रेल सेवाओं का विस्तार किया जाए ।
7. लोकमान्य तिलक टर्मिनस हावड़ा एक्सप्रेस का जलगाँव और पाचोरा स्टेशन पर ठहराव किया जाए ।
8. नागपुर-मडगांव एक्सप्रेस को जलगाँव और चालीसगाँव में रोका जाए ।
9. पुणे-दानापुर एक्सप्रेस को पाचोरा और चालीसगाँव में ठहराव दिया जाए ।
10. रेलवे भर्ती परीक्षाओं और अन्य सेवाओं में स्थानीय युवाओं को अधिक अवसर देने की नीति अपनाई जाए ।
11. दादर भुसावल हफ्ते में 7 दिन है उसे विक्ली रोका जाए (गाड़ी नं 09051/52) ।
12. धुले से दादर एक्सप्रेस (गाड़ी नं 11011/11012) चालीसगांव धुले मार्ग पर रजमाने स्थानक पर रोका जाए ।
13. अजंता एक्सप्रेस (गाड़ी नं 19063/64) मनमाड स्टेशन पर 12/13 घंटे रूकती है उसे भुसावल तक किया जाए ।

भारतीय रेलवे का यह स्वर्णिम युग प्रधानमंत्री मोदी जी के नेतृत्व में निरंतर आगे बढ़ रहा है । महाराष्ट्र में रेलवे का यह विस्तार हमारे राज्य को आर्थिक समृद्धि और गतिशीलता की नई ऊँचाइयों तक पहुँचाने में सहायक होगा । मैं अनुरोध करती हूँ कि रेलवे मंत्रालय के अनुदान को सर्वसम्मति से स्वीकृति दी जाए, ताकि देश की रेलवे सेवाओं को और अधिक सशक्त और आधुनिक बनाया जा सके ।

श्री बृजेन्द्र सिंह ओला (झुन्झुनू) : मैं रेलवे की अनुदानों की मांगों 2025-26 पर अपने विचार व्यक्त करता हूँ । रेलवे जिसे देश की जीवन-रेखा कहा जाता है, करोड़ों लोगों की आवाजाही और माल परिवहन का प्रमुख माध्यम है । लेकिन यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि सरकार की नीतियाँ और बजट आवंटन रेलवे की वास्तविक जरूरतों को पूरा करने में असमर्थ रहे हैं । विपक्ष के तौर पर हमारा कर्तव्य है कि हम इन नीतियों की समीक्षा करें और जनता के हितों की रक्षा करें ।

रेलवे सुरक्षा और दुर्घटनाएँ ? सरकार की घोर लापरवाही

रेलवे सुरक्षा को लेकर सरकार बड़े-बड़े दावे करती है, लेकिन वास्तविकता यह है कि पिछले कुछ वर्षों में कई बड़े हादसे हुए हैं, जिनमें सैकड़ों लोगों ने अपनी जान गंवाई । सरकार दुर्घटनाओं के बाद केवल जांच समितियाँ बनाकर जनता को बहलाने का काम कर रही है ।

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर भगदड़ की घटना हुई और 2023 में ओडिशा के बालासोर में हुए भीषण रेल हादसे में 290 से अधिक लोगों की मौत हुई । यह हादसा रेलवे की विफलताओं को उजागर करता है, जहाँ सुरक्षा उपायों की अनदेखी की गई । वर्ष 2025 तक पिछले 10 सालों में भारतीय रेलवे में सैकड़ों रेल दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें से अधिकांश रेलवे के रखरखाव में लापरवाही के कारण हुईं । संकेत प्रणाली और कवच जैसी सुरक्षा

तकनीकों को 100 प्रतिशत लागू करने के दावों के बावजूद, कई सेक्टरों में ये पूरी तरह से लागू नहीं हुई हैं। अगर सरकार रेलवे सुरक्षा को लेकर इतनी गंभीर है, तो दुर्घटनाओं की संख्या क्यों बढ़ रही है और नई सुरक्षा तकनीकों के क्रियान्वयन में देरी क्यों हो रही है?

रेलवे कर्मचारियों की अनदेखी और भर्तियां नहीं करना

रेलवे सिर्फ इंजन और डिब्बों से ही नहीं चलता, बल्कि लाखों कर्मचारियों की मेहनत से चलता है। लेकिन सरकार इनके साथ अन्याय कर रही है। रेलवे में 3 लाख से अधिक पद खाली हैं, लेकिन भर्ती प्रक्रिया सुस्त है। ग्रुप डी और टेक्निकल पदों पर वर्षों से लंबित भर्तियों को पूरा नहीं किया गया। सरकार रेलवे के लाखों कर्मचारियों की समस्याओं को लगातार नजरअंदाज कर रही है। नए पदों पर भर्ती नहीं हो रही है, पुरानी भर्तियाँ लंबित पड़ी हैं, और संविदा कर्मचारियों के शोषण को बढ़ावा दिया जा रहा है। श्रमिक संगठनों और रेलवे कर्मचारियों की मांगों को अनसुना किया जा रहा है।

निजीकरण की ओर बढ़ता रेलवे - जनता पर बोझ

सरकार रेलवे के निजीकरण को 'मॉडर्नाइजेशन' और 'अतिरिक्त निवेश' का नाम देकर इसे कॉर्पोरेट कंपनियों के हवाले करने की कोशिश की जाती है। लेकिन कुछ तथ्य इसे उजागर करते हैं:

वर्ष 2019 में "तेजस एक्सप्रेस" को निजी ऑपरेटर IRCTC के तहत सौंपा गया, लेकिन यात्री संख्या कम होने के कारण इसे अस्थायी रूप से बंद करना पड़ा। वर्ष 2020 में "प्राइवेट ट्रेन प्रोजेक्ट" की घोषणा की गई, जिसमें 151 ट्रेनों को निजी कंपनियों को सौंपने की योजना थी, लेकिन निवेशकों की रुचि कम होने के कारण यह विफल हो गया। रेलवे स्टेशन पुनर्विकास परियोजना के तहत (100 से अधिक) अनेक स्टेशनों को पीपीपी (पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप) मॉडल पर सौंपा जा रहा है, जिससे किराए और प्लेटफॉर्म शुल्क में बढ़ोतरी की संभावना है। सरकार को यह स्पष्ट करना होगा कि रेलवे की सार्वजनिक सेवा भावना को धक्का पहुँचाकर निजी कंपनियों को लाभ पहुँचाने की यह नीति आम यात्रियों के हित में कैसे है?

मैं सरकार से मेरे संसदीय क्षेत्र झुंझुनू के लिए रेलवे से संबंधित निम्नलिखित मांगें रखता हूँ जिनको पूरा करने की कृपा करें:

1) झुंझुनू जिले के शहर से गुजर रहे स्टेट हाइवे 8 पर स्थित रेलवे क्रॉसिंग नंबर 265 पर रेलवे और राजस्थान सरकार द्वारा संयुक्त रूप से आरओबी (तवड़) का निर्माण कार्य शुरू किया था लेकिन रेलवे द्वारा अपने हिस्सा का बजट नहीं देने के कारण यह कार्य अभी रुका हुआ है। मेरा सरकार से निवेदन है कि इसमें रेलवे अपने हिस्से का बजट अतिशीघ्र देवे जिससे यह कार्य शुरू हो सके।

2) ट्रेन संख्या 14701 और 14702 अरावली एक्सप्रेस का स्टॉपेज भी रामगढ़ शेखावाटी स्टेशन पर करे।

3) ट्रेन संख्या 14713 और 14714 के फेरे बढ़ाकर इसको सीकर - दिल्ली सराय रोहिल्ला के बीच रविवार को भी अथवा नियमित चलाया जाए।

4) लोहारू से पिलानी वाया बिसाऊ तक नई रेल लाइन का सर्वे करवाकर नई रेल लाइन बिछाई जाए।

5) राजस्थान राज्य के झुंझुनूं और सीकर जिले व्यापारिक, शिक्षा और धार्मिक दृष्टि से महत्वपूर्ण जिले हैं। और सैकड़ों, हजारों लोग रोज यहां आते जाते हैं। इसलिए सरकार झुंझुनूं, चिड़ावा होते हुए दिल्ली - सीकर के बीच रोज सुबह-शाम नियमित रूप से हाइ स्पीड ट्रेन चलाने की कृपा करें।

साथ ही हमारी सरकार से अन्य मांग भी हैं:

1. रेलवे का निजीकरण न किया जाए और इसे जनहितकारी परिवहन माध्यम के रूप में विकसित किया जाए।
2. रेलवे की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाए और ट्रेनों के संचालन में लापरवाही बरतने वालों के खिलाफ सख्त कार्रवाई हो।
3. कर्मचारियों की सभी लंबित भर्तियों को जल्द पूरा किया जाए और उन्हें उचित वेतन व सुविधाएँ दी जाएँ। साथ ही रिक्त पदों को भरा जाए।
4. छोटे स्टेशनों और ग्रामीण क्षेत्रों में रेलवे सेवाओं का विस्तार किया जाए ताकि आम जनता को इसका लाभ मिल सके।
5. ट्रेनों के किराए को आम जनता की पहुँच में रखा जाए।

रेलवे सिर्फ एक परिवहन माध्यम नहीं, बल्कि देश के आम नागरिकों की धड़कन है। इसे आम जनता के हित में चलाया जाए।

श्री उज्ज्वल रमण सिंह (इलाहाबाद) : माननीय रेल मंत्री आपसे आग्रह है कि रेलवे की अनुदान - मांगों के संदर्भ में मेरे निम्नलिखित सुझावों को शामिल किया जाये। प्रयागराज को लेकर कुछ विशेष सुझाव हैं। आपके माध्यम से अगर रेलवे बोर्ड को सुझाव भेजे जाएं तो महाकुंभ की वजह से उसका क्रियान्वन भी हो सकता है।

- प्रयागराज से वर्तमान समय मुंबई के लिए दूरंतो एक्सप्रेस संचालित हो रही है। वह सप्ताह में दो दिन ही चलती है अगर उसे चार दिन या 6 दिन चला दिया जाए तो यहां से मुंबई और मुंबई से प्रयागराज आने वाली लोगों को खासी सहूलियत मिलेगी।

- प्रयागराज से अहमदाबाद के लिए सीधी ट्रेन प्रत्येक शुक्रवार को चलती है इसके भी फेरे बढ़ाए जाने की मांग चल रही है अगर इस ट्रेन को सप्ताह में तीन दिन कर दिया जाए तो प्रयागराज से गुजरात की राजधानी अहमदाबाद की राह आसान हो जाएगी।

- प्रयागराज के सैकड़ों युवा वर्तमान समय पुणे और बेंगलुरु में कार्यरत हैं। इसके अलावा सैकड़ों की संख्या में छात्र छात्राएं भी वहां अध्ययनरत हैं लेकिन यहां से जो ट्रेन चल रही है वह पीछे के स्टेशनों से आती है। इसलिए अगर प्रयागराज से पुणे होते हुए बेंगलुरु के लिए सीधी ट्रेन चला दी जाए तो प्रयागराज लोगों को खासी सहूलियत मिलेगी।

प्रयागराज शहर में प्रयागराज संगम रेलवे स्टेशन, प्रयाग जंक्शन, फाफामऊ जंक्शन उत्तर रेलवे एवं प्रयागराज रामबाग, झूँसी रेलवे स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे के अधीन है। इस वजह से यहां होने वाले विकास कार्यों की मॉनिटरिंग दिल्ली और गोरखपुर स्थित संबंधित जोनल रेलवे के मुख्यालय से होती है, जबकि प्रयागराज में उत्तर मध्य रेलवे का मुख्यालय है। अगर इन स्टेशनों का विलय उत्तर मध्य रेलवे में कर दिया जाए तो संबंधित स्टेशनों पर होने वाले विकास कार्यों की जहां निगरानी बेहतर होगी तो वहीं वहां चल रहे कार्यों की भी गति तेज होगी।

मेरे पास कई खिलाड़ी आए थे। उन्होंने बताया कि उत्तर मध्य रेलवे में खेल कोटे भर्ती की स्थिति खराब है। पिछले वर्ष भी टैलेंट स्काउटिंग की भर्ती ट्रायल के बाद नहीं की गई और वर्तमान वर्ष में भी भर्ती घोषित तो की गई पर कोई प्रक्रिया नहीं दिख रही है जबकि वित्त वर्ष समाप्त होने वाला है और इसके बाद यह कोटा समाप्त हो जाएगा। वर्तमान वर्ष में न टैलेंट स्काउटिंग का ट्रायल हुआ न खुली भर्ती का। इस कठिन समय में जब खिलाड़ियों के लिए नौकरियों का अभाव है तब अधिकारियों का यह रुख निराशाजनक है।

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : भारतीय रेलवे दुनिया के विशालतम रेलवे नेटवर्क में से एक है। यह राष्ट्रीय परिवहन व्यवस्था का मेरूदंड है, सामाजिक आर्थिक प्रगति की आधारशिला है। यह आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों के लिए किफायती यात्रा का विकल्प प्रदान करता है। भारत जैसे विशाल आबादी वाले एवं कल्याणकारी राज्य में रेलवे का विकास बहुत महत्व रखता है। रेल मंत्रालय की वर्ष 2025-26 की अनुदान मांगों को 03.02.2025 को सदन में पेश किया गया जिसपर मैं अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूँ। 2025-2026 के लिए रेल मंत्रालय की मांग 8,19,511.30 करोड़ की है जिसमें अवसंरचना विकास (इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट), आधुनिकीकरण (मॉडर्नाइजेशन) और परिसम्पत्ति प्रतिस्थापन (असेट-एक्विजिशन, कंस्ट्रक्शन एंड रिप्लेसमेंट) के उद्देश्य से पूंजीगत व्यय कैपिटल एक्सपीडिचर पर बहुत ध्यान दिया गया है। राजस्व व्यय बड़े पैमाने पर रिकरिंग एक्सपेंडिचर विशेष कर पेंशन, भविष्य निधि और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ और परिचालन व्यय यातायात पर हुआ है। साथ ही साथ बजट का एक बड़ा हिस्सा विभिन्न श्रेणियों तथा पवे, मोटिव पावर कैरेज और वैगन्स संयंत्र एवं उपकरणों की मरम्मत एवं रख-रखाव के लिए आवंटित किया गया है जो मौजूदा अवसंरचना को बनाए रखने की प्रतिबद्धता को रेखांकित करता है।

मंत्रालय ने 2025-26 के लिए 2,65,200 करोड़ रुपये की वार्षिक योजना (एनुअल प्लान) निर्धारित की हैं। इसमें ग्राँस बजटरी सप्लाई के रूप में 2,52,200 करोड़ रुपये शामिल हैं जिसमें निर्भया फंड के 200 करोड़ रुपये और राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष (आरआरएसके) के अन्तर्गत 10000 करोड़ रुपये शामिल हैं। आंतरिक संसाधन 3000 करोड़ रुपये का योगदान करते हैं जिसमें (आरआरएसके) के लिए रेलवे का 1000 करोड़ रुपये का योगदान शामिल है, जबकि 10,000 करोड़ रुपये अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (एक्स्ट्रा बजटरी सपोर्ट) से आते हैं।

वार्षिक योजना का जोर यातायात अवरोधों (ट्रैफिक बॉटलनेक्स) को दूर करने, सुरक्षा, संवर्धन कार्यों और ग्राहक सुविधाओं में सुधार पर हैं और इस उद्देश्य से बजट अनुमान 2025-26 में बजटीय स्त्रोंतों के अन्तर्गत योजना शीर्ष नई लाइनें (3235 करोड़ रुपये) दोहरीकरण (3200 करोड़ रुपये)। ट्रैक नवीनीकरण (रिन्यूअल) (22,800 करोड़ रुपये) लेवल कासिंग सुरक्षा कार्य (786 करोड़ रुपये) सड़क ओवर / अंडर ब्रीज (7000 करोड़ रुपये) और ग्राहक सुविधायें (12118 करोड़ रुपये) के लिए धन आवंटित किया गया है।

पिछले वर्षों के रूझान से पता चलता है कि रेल मंत्रालय पर्याप्त आंतरिक संसाधन नहीं जुटा पाया है। आंतरिक संसाधनों से राजस्व के कम सृजन से रेलवे को धीरे-धीरे बजटीय सहायता के लिए या उधार के उपर निर्भर करना पड़ेगा जिसमें अधिक ब्याज देयता वहन करने के लिए बाध्य होना पड़ता है। रेलवे को उन सभी संभावित क्षेत्रों का पता लगाना पड़ेगा जहां से अतिरिक्त संसाधन जुटाये जा सकते हैं। उदाहरण के तौर पर आइआरसीटीसी को ले सकते हैं जिसके द्वारा रेलवे स्टेशनों पर यात्री गाड़ियों में रेल नीर पहुंचाया जाता है। अपना ब्रांड सॉफ्ट ड्रिंक जूस की आपूर्ति कर धन की उगाही की जा सकती है या इसके ऑर्म या पीपीटी मॉडल में ली जाने वाली रॉयल्टी कमशः 10 प्रतिशत और 40 प्रतिशत के निर्धारण पर पुनर्विचार किया जा सकता है।

इसी प्रकार ऑपरेटिंग रेश्यो को कम कर अतिरिक्त संसाधन जुटाया जा सकता है। 2022-23 से रेलवे का ऑपरेटिंग रेश्यो लगातार 98 प्रतिशत से उपर रहा है। 2025-26 के लिए रेलवे ने परिचालन अनुपात के लिए 98.43 प्रतिशत लक्ष्य रखा है जो लगातार 98 प्रतिशत से उपर बना हुआ है। इसके अलावा रेलवे के राजस्व का 65 प्रतिशत माल परिवहन गुड ट्रेफिक या ट्रांसपोर्टेशन से आता है। इसमें कोयला, लौह आयस्क और सीमेंट के माल ढुलाई और माल संचालन के माध्यम से राजस्व सृजन में 60 प्रतिशत से अधिक का योगदान रहता है।

निश्चित रूप से रेलवे गैर थोक एवं गैर पारम्परिक वस्तुओं को ढुलाई बढ़ाने और संभावित हिस्सेदारी बढ़ाने पर कार्य कर रहा है पर मालगाड़ियों की औसत गति 25 कि०मी० / घंटा रही है। इसमें तत्काल सुधार की आवश्यकता है।

रेलवे ने भविष्य के लिए तैयारी के रूप में नेशनल रेल प्लान बनाया है जिसका जिक्र भी आवश्यक है। भारतीय रेल ने बुनियादी ढांचे में वृद्धि करके भविष्य के लिए तैयार रेल प्रणाली बनाने के लिए एक राष्ट्रीय रेल योजना तैयार की है। योजना के उद्देश्य इस प्रकार हैं:-

1. विशेष रूप से मध्यम और लंबी दूरी की अंतर-शहरी यात्रा के संबंध में यात्री परिवहन की मांग को पूरा करना।
2. 2022-23 में 1512 एमटी से 2030 तक माल यातायात को 3000 एमटी तक बढ़ाना।
3. 2030 तक 10 बिलियन यात्रियों तक पहुंचने का लक्ष्य।
4. पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी के पूरा करके अत्यधिक भीड़ वाले मार्गों से माल और यात्री यातायात को विभाजित करना।
5. यथासंभव अधिकतम गति के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए औसत गति (वर्तमान में 24.16 कि०मी० प्रति घंटे) में वृद्धि करके मालगाड़ियों की अधिकतम गति को धीरे-धीरे बढ़ाकर 100 किमी तक प्रति घंटे करना।
6. बंदरगाहों, खानों और औद्योगिक समूहों (ऊर्जा, खनिज और सीमेंट) के लिए रेल संपर्क बढ़ाना/प्रदान करना।
7. 25 टन एक्सल लोड के लिए बुनियादी ढांचे और रोलिंग स्टॉक को उन्नत करना और बल्क कार्गो के लिए लंबी और भारी ट्रेनों को धीरे-धीरे उपयोग प्रारंभ करना।
8. गैर-बल्क कार्गो जैसे तेज गति से चलने वाले वाणिज्यिक सामान, ऑटोमोबाइल, कंटेनर और पार्सल आदि पर ध्यान केंद्रित करना।
9. मौजूदा टर्मिनलों, साइडिंग को सुदृढ़ करना और नए टर्मिनलों का निर्माण।
10. उच्च गति और बेहतर पावर टू ट्रेलिंग लोड अनुपात प्राप्त करने के लिए 12000 हॉर्स पावर के इंजन शुरू करना।
11. उच्च क्षमता, हल्के वजन, मजबूत और तेज रोलिंग स्टॉक को शामिल करना।
12. समर्पित माल गलियारों के निर्माण के पश्चात खाली जगह का उपयोग यात्री सेवाओं को 160-200 कि.मी. / घंटा तक बढ़ाने के लिए करना।
13. भारतीय रेल में 95 प्रतिशत तक समय की पाबंदी के लक्ष्य को प्राप्त करना।

14. लंबी दूरी की यात्री ट्रेनों को धीरे-धीरे 160/200 कि.मी. प्रति घंटे की गति क्षमता वाली ट्रेन सेटों से बदलना । इससे यात्रा के समय में 20-25 प्रतिशत की कमी आने की संभावना है और हवाई यात्रा जैसी सुविधाएं मिलेगी । विनिर्माण हेतु उत्पादन क्षमता हासिल करने के लिए रेल कोच फैक्ट्री का विस्तार किया जा रहा है ।

15. 2030 तक भारतीय रेल के नेटवर्क को 72,000 रूट किलोमीटर तक विस्तार करना । इसमें रूटों की मल्टीट्रैकिंग, नए इलाकों को जोड़ना, जम्मू-कश्मीर, उत्तराखंड के पहाड़ी इलाकों और पूर्वोत्तर से कनेक्टिविटी शामिल होगी ।

16. मांग से अधिक क्षमता निर्माण के लिए अवसंरचना में निवेश करना ।

17. अमृत भारत योजना के तहत 1337 स्टेशनों का पुनर्विकास करना । इन स्टेशनों को विश्व स्तरीय सुविधाओं से लैस करके इनका विकास शहर के केंद्र के रूप में करना ।

18. 2030 तक मुंबई और अहमदाबाद के बीच देश की पहली हाई स्पीड रेल का संचालन शुरू करना । प्राप्त अनुभव देश में आवश्यकता के आधार पर अन्य हाई-स्पीड लाइनों के लिए मददगार साबित होगा । तब तक, अधिकांश एचडीएन मार्गों पर गति बढ़ाने के साथ-साथ माल और यात्री सेवाओं को अलग-अलग करने से 1400-1500 किलोमीटर की दूरी के भीतर स्थित शहरों के लिए यात्रा का समय 10-12 घंटे तक कम करना संभव हो जाएगा ।

19. धीरे-धीरे मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग को खत्म करना । आज ब्रॉड गेज लेवल क्रॉसिंग पर कोई भी मानवरहित क्रॉसिंग नहीं है ।

20. वर्ष 2030 तक चरणबद्ध तरीके से 160-200 किमी प्रति घंटे की गति वाली यात्री ट्रेनों के संचालन के लिए परिकल्पित मार्गों पर सभी लेवल क्रॉसिंग को ग्रेड सेपरेटर से बदलना, सार्वजनिक-निजी भागीदारी पर जोर देना ।

21. परस्पर भिड़ंत से होने वाली रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए, भारतीय रेल ने कवच नामक एक स्वदेशी तकनीक विकसित की है । 2030 तक पूरी भारतीय रेल में सुरक्षा के लिए कवच प्रणाली की स्थापना करना ।

22. वर्तमान में समय आधारित रखरखाव प्रणाली के बजाय स्थिति आधारित रखरखाव या पूर्वानुमानित रखरखाव को लागू करना ।

23. भारतीय रेल का 100% विद्युतीकरण करना ।

24. 2030 तक नेट जीरो कार्बन उत्सर्जन के लक्ष्य को प्राप्त करना ।

25. 2029 तक 50 से अधिक हाइड्रोजन संचालित लोकोमोटिव ट्रेन चलाना । इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, चेन्नई एच-2 आधारित ट्रेक्शन वाहनों का विकास कर रहा है ।

तकनीकी प्रगति और क्षमता वृद्धि को प्राथमिकता दी जा रही है और इस दिशा में स्वदेश में विकसित कवच को ऑटोमेटिक ट्रेन प्रोटेक्शन (एटीपी) के रूप में अपनाया गया है एवं लोकोमोटिव में कवच की स्थापना का कार्य द्रुत गति से किया जा रहा है । 17,500 नॉन एसी जनरल कोचेस का निर्माण हो रहा है । अमृत भारत ट्रेनों का परिचालन प्रारंभ हो चुका है । आईसीएफ कोच की जगह एलएचबी कोचेस प्रतिस्थापित किए जा रहे हैं । वंदे स्लीपर ट्रेनों का उत्पादन चल रहा है । नमो भारत रैपिड रेल का विकास किया जा रहा है । ऑब्रॉन्ड कॉन्टिन्युन में सुधार के लिए 600 से अधिक बेस किचन स्थापित किया जा चुका है ।

झारखंड राज्य के लिए यूपीए सरकार के दौरान वर्ष 2009 से 2014 तक रेलवे बजट में कुल 457 करोड़ रूपए का आवंटन किया गया था, जबकि 2024-25 के बजट में रेलवे के विकास के लिए 7302 करोड़ रूपए का रिकार्ड आवंटन किया गया है जो यूपीए सरकार के आवंटन से 16 गुणा अधिक है। देश के यशस्वी प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेंद्र मोदी जी एवं माननीय रेल मंत्री आदरणीय श्री अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में पिछले 10 वर्षों में झारखंड में रेलवे का अभूतपूर्व विकास हुआ है। 2025-26 के रेल बजट में भी झारखंड के लिए घोषणाएं की गयी हैं। 2014 से अबतक झारखंड में 1,311 किमी. नई पटरियों का निर्माण किया गया है जो यूआई के पूरे रेल नेटवर्क से अधिक है। 2014 के बाद से 943 कि०मी० विद्युतीकरण के साथ झारखंड में रेलवे 100 प्रतिशत विद्युतीकृत हो चुका है। झारखंड में 2,134 करोड़ रुपये की लागत से पलामू संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत डालटनगंज, गढ़वा रोड़, गढ़वा टाउन, नगर ऊंटारी, मोहम्मदगंज, हैदरनगर एवं जपला सहित 57 अमृत भारत योजना के तहत स्टेशनों का विकास किया जा रहा है। 2014 से अबतक 445 रेल प्लाइओवर और अंडरब्रिज का निर्माण और प्रमुख स्टेशनों पर लिफ्ट, एस्केलेटर एवं वि-फी जैसी सुविधाएं दी गयी हैं। 56,694 करोड़ रुपये की लागत से कुल 34 परियोजनाओं के तहत 3251 किमी. नए ट्रैक बिछाने का कार्य प्रगति पर है। झारखंड के 14 जिलों को कवर करते हुए 22 स्टॉपेज के साथ 12 वंदे भारत का संचालन हो रहा है।

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

1. पलामू संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दो महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं के लंबित रहने के कारण उस क्षेत्र के निवासियों को आवागमन में अत्यंत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। एक परियोजना गया-शेरघाटी इमामगंज-डालटनगंज रेलवे लाइन के निर्माण से संबंधित है और दूसरी परियोजना बरवाडीह चिरिमिरी अंबिकापुर तक रेल लाइन निर्माण से संबंधित है। दोनों रेल परियोजना में एक समानता है और वह है कि कई किलोमीटर तक दोनों परियोजनाओं में रेलवे लाइन का निर्माण हो चुका है। इन दोनों रेल परियोजनाओं पर करोड़ों रुपए खर्च भी हो चुके हैं परंतु वर्षों से उस पर कार्य होना बंद हो गया। गया-शेरघाटी इमामगंज-डालटनगंज नई रेलवे लाइन परियोजना का शीघ्र कार्यान्वयन किया जाय। यह परियोजना स्वीकृत है लेकिन कम प्राथमिकता के कारण रुकी हुई है। इसके लिए नया सर्वेक्षण और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार की जा रही है। बरवाडीह चिरिमिरी अंबिकापुर नई रेलवे लाइन का शीघ्र कार्यान्वयन किया जाय। यह महत्वपूर्ण परियोजना झारखंड और छत्तीसगढ़ के बीच कनेक्टिविटी को मजबूत करेगी और औद्योगिक विकास को बढ़ावा देगी। इन दोनों रेल परियोजनाओं को पूर्ण कराने की कृपा करें जिससे न केवल मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू के निवासियों को आवागमन में सुविधा होगी बल्कि बिहार एवं छत्तीसगढ़ राज्यों के संबंधित जिलों के निवासियों को भी सुविधा होगी।

2. वंदे भारत ट्रेन टाटानगर-वाराणसी नई वंदे भारत एक्सप्रेस जो प्रारम्भ होने वाली है। इसे वाया डालटनगंज, गढ़वा रोड़ होकर चलायी जाय। पलामू संसदीय क्षेत्र में रेल कनेक्टिविटी बहुत सीमित है, केवल एक साप्ताहिक ट्रेन पटना तक जाती है। वंदे भारत एक्सप्रेस को इस मार्ग से संचालित करने से क्षेत्र की रेल कनेक्टिविटी एवं विकास को बल मिलेगा।

3. पटना सिंगरौली लिंक एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 23347/23348 एवं रांची चोपन एक्सप्रेस (वाया लोहरदगा साप्ताह में तीन दिन) ट्रेन संख्या 18631/18632 मेराल रेलवे स्टेशन पर ठहराव करने की मांग की गयी है। विदित है कि उक्त दोनों ट्रेनों का ठहराव कोविड-19 के बाद से बंद है जबकि पहले ठहराव होती थी। मेराल स्टेशन पर चोपन गोमो पैसेंजर ट्रेन एवं रांची चोपन एक्सप्रेस (वाया मुरी साप्ताह में तीन दिन) रूकती है तथा कोई भी अन्य पैसेंजर या एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव नहीं है। मेराल स्टेशन से रमना स्टेशन एवं गढ़वा स्टेशन की दूरी

लगभग 11-11 किलोमीटर है जिसके कारण यहाँ की जनता को आवागमन करने में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है ।

4. त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस को पुनः प्रारम्भ किया जाये अथवा उसके स्थान पर एक ऐसी ट्रेन चलाई जाय जो लखनऊ तक जाये ।

5. झारखंड राज्य की राजधानी रांची से नई दिल्ली के लिए प्रतिदिन ट्रेन चलाने रांची नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में चार दिन चलती है । दो दिन गुरुवार (ट्रेन संख्या 20407 / 20408) एवं रविवार (ट्रेन संख्या 12453/12454) को रांची वाया लोहरदगा, डालटनगंज एवं गढ़वा रोड़ स्टेशन होकर नई दिल्ली जाती है । बाकी अन्य दो दिन बुधवार एवं शनिवार को (ट्रेन संख्या 20839/20840) रांची वाया बोकारो, कोडरमा होकर नई दिल्ली जाती है । रांची नई दिल्ली गरीब रथ ट्रेन 12877 / 12878 रांची से नई दिल्ली सप्ताह में तीन दिन चलती है क्रमशः सोमवार, मंगलवार एवं शुक्रवार को । परंतु कोई भी ट्रेन सप्ताह में सभी दिन राज्य की राजधानी रांची से नई दिल्ली वाया लोहरदगा जिला (लोहरदगा स्टेशन), लातेहार जिला (चंदवा स्टेशन) एवं पलामू (डालटनगंज एवं गढ़वा रोड़ स्टेशन) एवं नई दिल्ली से रांची के लिए वाया गढ़वा रोड़, डालटनगंज, चंदवा एवं लोहरदगा होकर रांची तक नहीं चलती है । विदित है कि उक्त तीनों जिलों आकांक्षी जिलों की श्रेणी में शामिल हैं । यहां की जनता को नई दिल्ली से आवागमन करने के लिए प्रतिदिन ट्रेन नहीं होने के कारण काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है । इसलिए यहां के लोगों की मांग है कि गरीब रथ ट्रेन संख्या (12877/12878) को सप्ताह में 6 दिन विस्तारित किया जाये ताकि पलामू, गढ़वा एवं आसपास के यात्रियों को बेहतर कनेक्टिविटी मिल सके ।

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

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

8. रांची सासाराम इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 18635/18636 में यात्रियों की संख्या अत्यधिक होने के कारण लोगों को यात्रा करने में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है । यात्रियों की संख्या को देखते हुए 1 एसी चेयर कार एवं 3 ग.स कोच की संख्या में बढ़ोतरी की जाये ।

9. गढ़वा रोड़ एवं डालटनगंज रेलवे स्टेशनों पर रैक प्वाइंट डालटनगंज गुड्स शेड का अधिक उपयोग हो रहा है, इसे और विकसित किया जाये । गढ़वा रोड़ स्टेशन को 2017 में इसे अधिसूचित किया गया था लेकिन मांग की कमी के कारण बाद में निरस्त कर दिया गया । इसे पुनः उपयोग में लाने हेतु आवश्यक उपाय किया जाये ।

पलामू संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत विभिन्न स्थानों अनमैंड रेलवे क्रॉसिंग को बंद कर दिये जाने से एक ही गांव दो भागों में विभक्त हो गये हैं । वहां के निवासियों को आवागमन में अनेकों प्रकार की कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है । उक्त स्थानों पर (एलएचएस) लो हाइट सबवे/(रूब) रोड़ अंडर ब्रिज अथवा (रॉब) रोड़ ओवर ब्रिज बनाने से जनता को कठिनाईयों से निजात मिल सकेगी । वैसे स्थान निम्नलिखित हैं :-

1. गढ़वा रोड़-गढ़वा खंड पर सोनपुरवा गाँव में कि0 मी0 09/15-19 पर आरयूबी का निर्माण ।

2. नगर उटारी विठ्ठलगंज खंड पर अहिरपुरवा में कि0 मी0 45/11-12 पर आरयूबी का निर्माण ।

3. बुढ़वापीपर चियाँकी-डालटनगंज खंड पर कि० मी० 281/1-3 पर आरयूबी का निर्माण ।
4. केचकी-चियाँकी खंड पर बखारी में कि० मी० 276/21-23 पर आरयूबी का निर्माण ।
5. गढ़वा-मेराल खंड पर कुंभी में कि० मी० 18/19-20 पर आरयूबी का निर्माण ।
6. मुहम्मदगंज-कोसियारा सेक्शन में डाली गांव के पास कि० मी० 352/35 पर आरयूबी का निर्माण ।
7. लहर बंजारी उटारी रोड़ के पास कि० मी० 337/5-7 पर आरयूबी का निर्माण ।
8. कजरात नवाडीह सेक्शन पर कि० मी० 377/5-7 पर एल.सी. नंबर 32 के बदले आरयूबी के निर्माण की मांग की गई है ।
9. बेगमपुर-मुहम्मदगंज सेक्शन पर कि० मी० 350/9-11 पर एल.सी. संख्या 53 के स्थान पर आरयूबी के निर्माण की मांग की गई है ।
10. सतबहिनी रेलवे स्टेशन एवं मोहम्मदगंज स्टेशन के बीच पिलर संख्या 340/33, गेट संख्या 58 के पास आरयूबी का निर्माण ।

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

श्री महेश कश्यप (बस्तर) : वर्ष 2024-25 के ऐतिहासिक रेल बजट में छत्तीसगढ़ के अति पिछड़े एवं लंबे समय से नक्सल समस्या से जूझ रहे बस्तर के लोगों को ध्यान में रखते हुए माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की संवेदनशीलता एवं आपकी तत्परता से रावघाट से जगदलपुर तक रेलवे लाईन स्वीकृत हुई है । लेकिन, अभी तक कार्य प्रारम्भ नहीं होने से जन-आक्रोश का सामना करना पड़ रहा है। जिस तत्परता से रावघाट माइनिंग एरिया में रेलवे लाईन डाली गई, उसी गति से कार्य पूर्ण होने की उम्मीद की जा रही है ।

रायपुर से धमतरी होते हुए केशकाल तक अंग्रेजों के जमाने में छोटी रेलवे लाईन डाली गई थी, जिसका विस्तार करते हुए गेज परिवर्तन के साथ ही इसे आगे बढ़ाते हुए कांकेर, केशकाल, कोंडागांव होते हुए जगदलपुर तक विस्तार किया जाना बहुत आवश्यक है ।

बैलाडीला किरन्दूल रेल लाईन का लौह खनिज परिवहन के लिए विस्तार किया गया था एवं इस ट्रैक पर एक पैसंजर ट्रेन का परिचालन किया गया था । वर्तमान आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए रेलवे लाईन को जोड़ते हुए गीदम, भैरमगढ़, बीजापुर, पट्टनम होते हुए सिरोंचा महाराष्ट्र को जोड़ा जाए। इस रेलवे लाइन के 490 किलोमीटर विस्तार से नक्सली समस्या से सामना करने में आसानी होगी व नक्सली समस्या के खात्मे में मदद मिलेगी । कोतागुडेम-किरंदुल 180 किलोमीटर रेल लाईन स्वीकृत है । अतः मेरा अनुरोध है कि जनहित में मेरे संसदीय क्षेत्र के बस्तरवासियों की उपरोक्त मांगों को शीघ्र स्वीकृत करें ।

SHRI AVIMANYU SETHI (BHADRAK): I, Avimanyu Sethi, Member of Parliament (Lok Sabha) representing Bhadrak Parliamentary Constituency, Odisha, hereby submit this paper to be laid on the Table of the House, concerning certain critical demands pertaining to railway development under the control of the Ministry of Railways. The details of the demands are as follows:

1. Introduction of Nilagiri-Khaira-Keonjhar Train Line:

There needs to be a dedicated train line between Nilagiri-Khaira-Keonjhar to address the lack of sufficient rail connectivity, which is impacting trade, tourism, and socio-economic development in the region. Establishing this train line will facilitate economic growth, enhance regional connectivity, and improve the standard of living for people residing in these areas.

2. Introduction of Amrit Bharat Express from Puri to New Delhi:

Considering the increasing demand for affordable long-distance travel between Odisha and New Delhi, introducing an Amrit Bharat Express from Puri to New Delhi with sleeper coach facilities will benefit a wide range of passengers, including migrant labourers, tourists, and regular travellers. This service will enhance connectivity, promote tourism, and offer an economical travel option for the people of Odisha.

3. Proposal for Railway Line Connecting Bhadrak, Jajpur, and Keonjhar to Enhance Connectivity: A proposed railway line connecting Bhadrak, Jajpur, and Keonjhar, known for Baba Akhandalamani Temple, Maa Biraja Temple, and Maa Tarini Temple, along with Dhamara Port and Maa Dhamarai Temple, will greatly enhance connectivity, boost tourism, and promote regional economic growth.

These demands are essential for the enhancement of rail infrastructure and connectivity for the people of Odisha, contributing significantly to the state's overall development. I, therefore, urge the Ministry of Railways to kindly consider these proposals favourably and take appropriate action for their implementation.

श्री राम शिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती) : मैं रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूँ। रेलवे हमारे देश की जीवन रेखा है, जो देश के विभिन्न हिस्से को जोड़ने के साथ साथ देश के आर्थिक विकास में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। भारत सरकार दावा करती है कि भारतीय रेलवे यात्रियों को तमाम सुविधाएं दे रही है लेकिन तमाम दावों के बाद भी वास्तविकता यह है कि आज भी देश में रेलवे के बुनियादी ढांचे के विकास के साथ-साथ स्टेशनों और ट्रेनों में स्वच्छ टॉयलेट, स्वच्छ पेयजल, साफ-सफाई, महिला यात्रियों की सुरक्षा, समय पर ट्रेनों का संचालन से लेकर आए दिन होने वाली रेल दुर्घटनाएं एक बड़ी समस्या बनी हुई है। त्योहारों व अन्य अवसरों पर आज भी स्टेशनों पर भारी भीड़ लगी रहती है। सरकार अब तक पर्याप्त रेल गाड़ियों को नहीं चला पायी है जिस ओर माननीय रेल मंत्री जी को विशेष ध्यान देने की जरूरत है। माननीय वित्त मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में भारतीय रेलवे का जिक्र तक नहीं किया है और न ही रेलवे को लेकर कोई नई घोषणा की है। भारतीय रेलवे में पूंजीगत व्यय पर आवंटन बढ़ाया जाना चाहिए था।

आज भी यात्रियों को कन्फर्म टिकट नहीं मिलता है, तमाम यात्री जो अपनी जरूरी कामों के लिए जैसे कोर्ट-कचहरी, अपना इलाज कराने, शिक्षा व रोजी-रोटी हेतु दिल्ली मुंबई व अन्य शहरों में कमाने जाने के लिए एवं

तमाम इमरजेंसी कामों के लिए वेटिंग टिकट ले लेते हैं लेकिन समय नजदीक आते आते जब गाड़ी का टाइम हो जाता है और उसे ट्रेन पकड़ना होता है तब 2 मीनट में मैसेज आ जाता है की आपका टिकट कन्फर्म नहीं हुआ जिस कारण उन्हें काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, यात्री मायूष हो जाते हैं । मेरी सरकार से मांग है कि यात्रियों को कन्फर्म टिकट मिल सके इसके लिए सभी जरूरी आवश्यकताओं के साथ ज्यादा से ज्यादा ट्रेनों का संचालन किया जाना चाहिए ।

साथ ही कोरोना काल के दौरान छोटे छोटे रेलवे स्टेशनों पर तमाम पैसंजर ट्रेनों का ठहराव बंद कर दिया गया था जिसे अब तक चालू नहीं किया जा सका है, जिस कारण आस पास के लोगों को अपनी रोज़मर्रा के कामों के लिए आने जाने में भारी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है । मेरी सरकार से मांग है कि अगर रेलवे स्टेशन बनाया गया है जो 5 या 7 किलोमीटर की दूरी पर है वहाँ पैसंजर ट्रेनों या अन्य ट्रेनों का ठहराव किया जाना चाहिए ।

रेलवे सामान ढुलाई के लिए एक महत्वपूर्ण साधन है जिससे व्यापार और उद्योग को बढ़ावा मिलता है लेकिन माल ढुलाई भाड़े में भारी वृद्धि होने के कारण सामानों की लागत में भी बढ़ोतरी हुई है जिस कारण व्यापारियों और उपभोक्ता को भारी नुकसान भुगतना पड़ता है । माल ढुलाई भाड़े को घटाया जाना चाहिए ।

अभी भी आए दिन रेल गाड़ी के डिब्बे पटरी से उतार जाते हैं व रेल दुर्घटनाओं में कई यात्रियों की जान चली जाती है इसके रोकथाम हेतु सरकार को इस ओर गंभीरता पूर्वक ध्यान देने की जरूरत है । जगह-जगह रेल अंडरपास में पानी भर जाता है ऐसे समस्याग्रस्त अंडरपास को चिन्हित कर आवश्यकतानुसार सुधारों के साथ पम्पिंग व्यवस्था व संवेदनशील जगहों पर चौबीसों घंटे निगरानी की व्यवस्था किए जाने की जरूरत है । साथ ही जो सांसदों द्वारा पत्र भेजने पर भी टिकट कन्फर्म नहीं होता है माननीय रेल मंत्री जी को इस ओर भी ध्यान देने की जरूरत है ।

मेरा संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती और बलरामपुर, उत्तर प्रदेश के अति पिछड़े आकांक्षी जनपद की श्रेणी में आता है जो विश्व प्रसिद्ध बौद्ध तीर्थ स्थल एवं भगवान बुद्ध की तपोस्थली रही है जहां देश-विदेश से लाखों बौद्ध अनुवाई और पर्यटक हर साल घूमने आते हैं, उसके बावजूद भी आजादी के बाद से अब तक श्रावस्ती में कोई रेल लाइन नहीं है ।

माननीय रेल मंत्री से आग्रह है कि:

1. जनपद श्रावस्ती में बनने वाली नई रेल लाइन परियोजना- खलीलाबाद, डुमारियागंज, उतरौला, बलरामपुर, श्रावस्ती, बहराइच जिसका निर्माण कार्य मेरे संसदीय क्षेत्र में अभी तक शुरू नहीं हो सका है। इसे जल्द से जल्द शुरू कराया जाए ।
2. झारखंडी रेलवे स्टेशन के नजदीक झारखंडी रेलवे फाटक (एनएच 730) पर बहुत लम्बा जाम लग जाता है जिससे आवागमन बाधित होता है वहाँ पर आम जनमानस की सुविधा हेतु रेल ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए ।
3. जनपद बलरामपुर के जरवा रेलवे स्टेशन पर रेलवे की पर्याप्त जमीन उपलब्ध है, वहाँ पर एक रेल कारखाना एवं रेल सफाई/वासिंग स्टेशन स्थापित की जाए जिससे क्षेत्र के युवाओं, बेरोजगारों को रोजगार उपलब्ध हो सके ।
4. तुलसीपुर से बढ़नी मार्ग पर ग्राम छपिया सुखारामपुर के पास रेलवे गेट न०-116 सी के नजदीक रेलवे अंडरपास बन रहा है। यह क्षेत्र एक बाढ़ प्रभावित क्षेत्र है जहां अक्सर बरसात के दिनों में बाढ़ आने के कारण

सड़क के ऊपर तक पानी भर जाता है। यह एक महत्वपूर्ण मार्ग है जो करीब 30-35 गावों को आपस में जोड़ती है। अतः माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि उक्त स्थान पर रेल ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए।

5. रेलगाड़ी संख्या 15069 गोरखपुर पनवेल अप//15070 डाउन इण्टरसिटी गोरखपुर ऐशबाग का ठहराव गैसडी कौवापुर झारखण्डी रेलवे स्टेशन पर किया जाए जिससे आम जनमानस के साथ-साथ आस पास के लोगों को इसकी सुविधा मिल सके।

SHRI KRISHNA PRASAD TENNETI (BAPATLA): I would like to express my views on the Demand for Grants for the Ministry of Railways 2025-26. On behalf of my leader and the Chief Minister of Andhra Pradesh Sri Nara Chandrababu Naidu Garu, I would like to appreciate and applaud the vision of our Prime Minister Sri Narendra Modiji, Finance Minister Smt. Nirmala Sitharamanji and Railways Minister Sri Ashwini Vaishnawji regarding the lifeline of our country, the Indian Railways.

Under the present NDA government, our railways has become a beacon for development with:

Ø Laying more than 1,26,000 Kms of tracks across the country at a rate of almost 14 kms per day, setting us on course to become the largest rail network in the world soon;

Ø Completing more than 97% electrification of broad gauge railway lines, with Andhra Pradesh being 100% electrified. This has not only helped cut down our carbon footprint but also enhanced operational efficiency and helped reduce our dependence on fossil fuels.

Ø Commencing upgradation / modernisation work on 90% of railways stations across India that come under the Amrit Bharat Station Scheme;

I would like to bring to the attention of the Govt. toward the urgent need for critical railway infrastructure improvements in Andhra Pradesh, which will have a transformative Impact on both passengers and freight movement across the region. The proposals I am presenting today address longstanding demands and will significantly boost connectivity, economic activity, and travel convenience.

The Vijayawada-Gudur section is a vital segment of the Indian Railways network, serving as a major corridor for both passenger and freight trains. Even with the third line under construction, the current infrastructure is stretched to its capacity, leading to frequent congestion and delays. Given the increasing volume of traffic, the addition of a fourth railway line is no longer an option but a necessity. This

expansion will help reduce bottlenecks, ensure smooth train operations, enhance efficiency by accommodating growing passenger and freight movement.

Additionally, I would like to put forward two proposals aimed at improving passenger convenience and connectivity in my constituency:

Firstly, the stoppage of the Secunderabad-Tirupati Vande Bharat Express at Chirala. The absence of a halt at Chirala has caused considerable inconvenience to thousands of commuters who need to access this route.

Secondly, I propose the introduction of an overnight Vijayawada-Bengaluru LHB Bogie Train. Despite the high demand, there is currently no direct overnight train service between these two major cities. As a result, passengers are left with no option but to rely on private buses, which charge exorbitant fares. Establishing this train service and given that the Vande Bharat Express is one of the fastest and most modern trains, stopping at Chirala would provide relief to lakhs of commuters from Vijayawada, Tenali, Chirala, Bapatla, Ongole, Kavali, Nellore, Gudur, and Renigunta.

Furthermore, I reiterate my request for the sanctioning of a double railway line between Tenali Junction and Repalle. This section plays a crucial role in facilitating economic activities, particularly in agriculture and small-scale industries. The introduction of a double line will help reduce congestion and delays, ensuring faster movement of goods and passengers as well as strengthen regional connectivity and enhance economic opportunities.

Additionally, I would also want to request for a new railway line between Machilipatnam and Bapatla, two key coastal centers for the state of Andhra Pradesh. Lastly, I urge the Ministry of Railways to also consider including Bapatla Railway Station as a stop for the Vande Bharat Express. Bapatla, as a district headquarters and a key transit point, deserves better connectivity.

I was privileged to participate in the recent South Central Railway meeting, where I raised these pressing issues. Today, I bring them before the Government to emphasize critical importance for the region's connectivity, passenger convenience, and economic growth. I urge the Honourable Minister of Railways, Shri Ashwini Vaishnav Ji to expedite these proposals and allocate the necessary funds for their implementation in the upcoming budget. These initiatives are not mere enhancements but essential measures for ensuring the seamless movement of

people and goods, fostering economic prosperity, and strengthening India's railway infrastructure.

SHRI RAHUL KASWAN (CHURU): I would like to draw the attention of the Government towards the critical challenges facing the Indian Railways, in light of the Budget for the fiscal year 2025-26. While the Railways is often referred to as the lifeline of our nation, it is imperative that we scrutinize the financial and operational hurdles that continue to plague this vital sector.

Railways have historically played a significant role in India's development, with a separate railway budget previously presented. However, the current government has abolished the railway budget, and this year, railways were not even mentioned in the budget.

The Railways' internal revenue, primarily derived from freight and passenger services, is insufficient to meet its capital expenditure needs. Railways earned ₹2.40 lakh crore from freight and passenger fares in 2023-24, with expectations of further growth. Despite this, 95% of the capital expenditure is financed through budgetary support from the central government. This over-reliance on government funds highlights the Railways' inability to generate sufficient surplus from its operations. The operating ratio, a key indicator of financial health, is estimated at 98.43%, indicating that the Railways spends Rs 98.43 to earn Rs 100. This leaves little room for investment in critical infrastructure and modernization.

In the budget, the Finance Minister has allocated 1.50 lakh crore for railway expansion projects, with a total provision of ₹2.50 lakh crore for railways. However, the Indian Railway Budget reveals that no new projects have been initiated by the Railway Ministry.

The Railways' share in freight traffic has been declining, from 36% in 2007-08 to around 26% in 2021-22. The target to increase this share to 45% by 2030 seems ambitious, given the current growth rate of 4.1% in freight tonnage. The Railways must address inefficiencies in freight operations, including slow average speeds and poor first and last-mile connectivity, to compete with the road sector. The government's Gati Shakti project has faced numerous implementation challenges due to a lack of coordination among ministries. The Multi-Modal Cargo Terminals, as envisioned in the policy, are yet to materialize. Moreover, the reliance on coal, which constitutes 52% of freight revenue, is also a concern, given India's commitment to reducing coal dependency in power generation.

Most passenger service categories, except AC 3 tier and AC chair car, have registered losses over the past four years. The Standing Committee on Railways has recommended a comprehensive review of passenger fares and operating expenses to reduce losses while ensuring affordability. However, the government has yet to take concrete steps in this direction.

The Railways' debt servicing obligations have been rising steadily. The outstanding liabilities raised by the Indian Rail Finance Corporation (IRFC) are estimated to be Rs 4.4 lakh crore in 2025-26, up from Rs 1.1 lakh crore in 2015-16. The expenditure on lease charges, including both interest and principal components, is estimated to be 20% of the internal revenue. This growing debt burden will further strain the Railways' finances and limit its ability to invest in critical infrastructure.

Safety remains a pressing issue for the Railways. Between 2000-01 and 2023-24, there were 3,953 consequential train accidents. While the number of accidents per million kilometers has decreased, the absolute number of accidents is still unacceptably high. The failure of staff was recorded as the leading cause of accidents between 2017-18 and 2021-22. The Kavach automatic train protection system has been a mere paper work since its implementation has been slow, with only 1,465 route kilometers covered as of December 2024. The Kavach safety device, designed to prevent collisions, has not been fully installed, leading to recent accidents.

The Railways has consistently under-provisioned for the renewal of over-aged assets. The low allocation to the Depreciation Reserve Fund (DRF) has resulted in significant delays in track renewals, rolling stock replacement, and other critical maintenance works. This under-provisioning poses a serious risk to the safety and efficiency of rail operations.

The government proposed running 400 high-speed express trains to boost tourism, but only a few were launched during elections, with the rest seemingly shelved. The introduction of LHB (Linke-Hofmann-Busch) coaches for passenger comfort has been delayed, with many key trains still lacking these coaches. The growth in non-AC passenger traffic has been slow, with some segments like the ordinary class seeing a decline. The National Rail Plan, 2020, noted that the stagnation in supply could be a reason for this slow growth. While the Ministry of Railways aims to add 10,000 non-AC coaches, the pace of implementation needs to be accelerated to meet the growing demand.

I would also like to draw the attention of the Government to the challenges faced by my people in Churu Lok Sabha constituency in Rajasthan. The ongoing electrification of sections like Sadulpur-Hanumangarh, Ratangarh-Sardarshahar, and Churu-Jaipur is yet to be fully operational. The Sadulpur station's platform construction has delayed the electrification of lines 1 and 2, which needs urgent attention.

The Railway Ministry plans to eliminate unmanned level crossings, but the lack of railway crossings in several regions is creating major disruptions, especially in rural areas. In Churu, for instance, the absence of crossings is forcing farmers to cross the tracks illegally, putting their lives at risk. The state governments lack the necessary funds to build these underpasses, and we need the central government to step in with a revised policy to address these concerns.

Another ongoing issue is waterlogging in underpasses, particularly during the monsoon season. Water levels in these underpasses often rise up to 6-7 feet, disrupting traffic and daily life. The government must take immediate action to redesign these underpasses with proper drainage systems.

There are urgent demands for new railway lines in several areas, including Ratangarh-Fatehpur, Sardarshahar-Hanumangarh, and others. Despite repeated surveys, these proposals have been rejected by the Railway Ministry due to negative Rate of Return (ROR). An alternate route via Pilani-Loharu could ease traffic on the Delhi- Bikaner-Churu line and should be surveyed. We demand that the Railway Ministry reconsider these rejected proposals and take proactive steps to expand the railway network. Also New Line survey of Sikar-Nokha to Churu-Toranga-Nohar.

In order to improve connectivity, several key trains need to be extended, including the Delhi Sarai Rohilla-Jodhpur Salasar Express and the Mount Abu-Jodhpur Express, among others. Furthermore, the Sadulpur-Hanumangarh section, completed long ago, still lacks sufficient express train services. There is also an urgent need for intercity trains connecting Hanumangarh to Delhi, Jaipur, Jodhpur, and Udaipur.

Many stations, including Churu, Ratangarh, Sujangarh, and Sadulpur, require additional toilets to accommodate passengers. The height and length of platforms at Nohar, Chhapar, and Padiharana stations must be increased to accommodate 24-coach trains. Also, additional foot overbridges are needed at Churu,

Sardarshahar, and Ratangarh stations, and a new ticket counter should be constructed at Sadulpur station to improve passenger convenience.

The budget fails to address the core issues facing the railway infrastructure. The lack of new projects, delayed safety implementations, and ongoing problems with passenger services and station upgrades are deeply concerning. The government must take decisive action to address these challenges and to truly realize the vision of a modern, efficient, and sustainable Indian Railways.

श्री उम्मेदा राम बेनीवाल (बाड़मेर) : मैं जिस संसदीय क्षेत्र से आता हूँ जो थार क्षेत्र है जिसकी पाकिस्तान की करीब 780 किमी अंतराष्ट्रीय सीमांत लगती है। आजादी के बाद से अब तक लम्बे समय से मेरे संसदीय क्षेत्र में जैसलमेर- बाड़मेर-भाभर गुजरात तक रेल लाईन की मांग चल रही है। यह क्षेत्र राजस्थान का बड़ा भू-भाग है और सामरिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं जहां डवलपमेंट की अपार संभावनाएं हैं। जैसलमेर में लाईम स्टोन के अकूत भण्डार हैं। यह सोलर एवं विंड एनर्जी का हब बनने जा रहा है। कूड ऑयल एवं गैस का उत्पादन हो रहा है। कूड एवं ऑयल के नये ब्लॉक भी आवंटित हुए हैं। देश के आधुनिक तकनीकी की रिफाईनरी भी लग रही है। पेट्रोकेमिकल हब बनने जा रहा है। इसके साथ ही कपड़ा उद्योग एवं अन्य सभी प्रकार के बड़े औद्योगिक विकास की अपार संभावनाएं हैं। मेरे क्षेत्र के लोग बड़ी संख्या में अन्य राज्यों में रहते हैं जिनके आवागमन एवं मालभाड़े और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट को तुरन्त प्रभाव से स्वीकृत किया जाए।

बालोतरा और बाड़मेर रेलवे स्टेशन मॉडिफिकेशन के काम में तेजी लाई जाए एवं बाड़मेर में वाशिंग यार्ड के काम में भी तेज लाई जाए। बाड़मेर गडरा रोड़ के खड़ीन गांव में लोकल रेल का ठहराव पुनः शुरू किया जाए ताकि स्थानीय लोगों को आवागमन की सुविधा का लाभ मिल सके। रेलवे - माल भाड़े पर निर्भर है। इसको बढ़ावा देने के लिए पंजाब के अमृतसर, राजस्थान के बीकानेर, बालोतरा होते हुए गुजरात के कांडला पोर्ट तक एक्सप्रेस हाइवे के डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर का भी निर्माण किया जाए ताकि वर्षों से पिछड़े पश्चिम राजस्थान का सर्वांगीण विकास हो सके। बड़े सौभाग्य की बात है कि आजादी के बाद राजस्थान राज्य से आने वाले माननीय रेल मंत्री जी के हाथों में रेलवे की बागडोर है। मेरे संसदीय क्षेत्र के बायतु में आरओबी रेलवे ओवर ब्रिज की मांग करता हूँ।

2024-25 में आवंटित बजट का 83% ही उपयोग हो पाया; इसके पीछे क्या कारण रहे। रेल मंत्री जी स्पष्ट टीकरण दें। जबकि 2023-24 में 101% उपयोग हो गया था। रेलवे पीपीपी मोड पर ज्यादा जोर दे रहा है। यह अगर इसी तरह पीपीपी मोड पर ज्यादा बढ़ावा दिया गया तो वह दिन दूर नहीं कि रेलवे का पूरा संचालन निजी कंपनियों के हाथों में चला जाएगा।

रेलवे की कमाई का मुख्य स्रोत माल ढुलाई से है। इसके लिए बने डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर, (डीएफसी), ईडीएफसी, डब्ल्यूडीएफसी का काम वर्षों बाद भी अधूरा पड़ा है। इसे तुरन्त पूरा किया जाए एवं साथ ही साथ नए डीएफसी पर विस्तृत कार्य योजना बना कर नए कोरीडोरों के निर्माण पर जोर दिया जाए ताकि रेलवे का बजट की कमी न हो। यह सेवा के साथ-साथ कमाई का मुख्य संसाधन बन सके जो विकसित भारत के सपने को साकार कर सके।

हम सपने देख रहे हैं हाईपर लूप का, हम काम कर रहे हैं बुलेट ट्रेन परियोजना पर। यह आने वाले समय की जरूरत भी है लेकिन मौजूदा रेल सेवाओं में हमें और अधिक ध्यान देने की जरूरत है। लंबी दूरी को रेल सेवाओं में आधारभूत सुविधाओं की कमी को दूर किया जाए। रेलवे में खाली पदों को तुरन्त भरा जाए। लोको पायलट और गार्ड के पद ज्यादा खाली होने से लोको पायलट और गार्ड को समय से अधिक ड्यूटी करनी पड़ती है।

लोको पायलेट व गार्ड तनाव में हैं। कई बार अखबारों में खबर आती है कि लोको पायलट गाड़ी खड़ी करके चले जाते हैं। उन्हें रैस्ट करने और ठहरने की सुविधाओं में भी कमी है जिससे रेल दुर्घटनाओं का खतरा बढ़ता है। साथ ही साथ रेलवे के अंडर व ओवर ब्रिज को बढ़ाने की जरूरत है। घटिया निर्माण पर भी अंकुश लगाना जरूरी है। रेलवे के पुराने अंग्रेजों के जमाने के पुल आज भी अच्छी स्थिति में हैं लेकिन अभी के बने तो कुछ सालों में ही जर्जर हो जाते हैं। अधिकारियों एवं ठेकेदारों पर सख्त कार्यवाही की जाए जो घटिया निर्माण करते हैं।

मेरी कुछ अति महत्वपूर्ण ट्रेनों के संचालन हेतु मुख्य मांगें हैं:-

1. जैसलमेर बाड़मेर - भाभर गुजरात नई रेल लाईन स्वीकृत की जाए।
2. कोराना काल से पहले बाड़मेर तक संचालित होने वाली सभी रेल गाड़िया पुनः संचालित की जाएं। और संचालित हो रही ट्रेनों के फेरे बढ़ाए जाएं।
3. जोधपुर से दिल्ली मंडोर सुपरफास्ट को बाड़मेर तक चलाया जाए।
4. बाड़मेर से मथुरा सुपरफास्ट यथावत समय पर प्रतिदिन चलायी जाए।
5. बाड़मेर - अहमदाबाद मुम्बई रेल का प्रतिदिन संचालन किया जाए।
6. बाड़मेर से कन्याकुमारी वाया भीलड़ी साप्ताहिक रेल (ट्रेन) चलाई जाए।
7. बाड़मेर से चेन्नई वाया समदड़ी भीलड़ी साप्ताहिक रेल चलाई जाए।
8. जोधपुर-पुरी सुपरफास्ट ट्रेन का बाड़मेर तक विस्तार किया जाए।
9. जैसलमेर-दिल्ली इंटरसिटी प्रतिदिन पुनः संचालित की जाए।
10. जैसलमेर-हावड़ा वाया बीकानेर बुधवार साप्ताहिक ट्रेन चलाई जाए।
11. भारत-पाक के बीच शुरू की गई थार एक्सप्रेस को पुनः सुचारू किया जाए।
12. हुबली कर्नाटक से बाड़मेर तक सप्ताह में तीन दिन तक चलाई जाए।
13. चेन्नई तिरुपति जालोर भीलड़ी बाड़मेर नई रेलगाड़ी का संचालन किया जाए।

SHRI VISHWESHVAR HEGDE KAGERI (UTTARA KANNADA): I would like to express my views on Demands for Grants on railways, and also I support the supplementary demands for grant. I urge the hon'ble railway minster for few my parliamentary constituency works are very important and various demands regarding Railway development in Uttara Kannada:-

1. Konkan railway should merge with Indian Railway.
2. Sanction of Talaguppa - Sirsi - Hubballi new railway line.
3. Hubballi-Ankola new railway line (work should be complete on within time frame)

4. Dharwad - Kitturu - Belagavi new railway line
5. Restart train services to Dandeli: - Extension of Bengaluru Hubballi special train (07339/40) to Dandeli
6. Stoppage of 17317/78, 20653/64 and 12779/80 at Khanapur station
7. Extension of Bengaluru - Murudeshwar train upto Vasco
8. Improvement to Station facilities at Khanapur
9. Service road to Durganagar in Khanapur taluk
10. Restart Castle rock - Miraj - Castle rock passenger train
11. Vasco-Belagavi - Miraj passenger train
12. Early completion of station works at Londa
13. Construction of new PF 2 at Kumta station
14. Construction of new underpass at Anantwadi and Bhatkal
15. Construction of underpass at Kumta - Hegade village near KE B grid beside Ganapati Temple.

I request to consider the above demands in this budget.

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे (कल्याण) : मैं रेल मंत्रालय के बजट पर अपने विचार रखना चाहता हूँ। पिछले दशक में रेलवे ने अनेक महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं, जिनसे न केवल यात्री सुविधाओं में वृद्धि हुई है, बल्कि रेलवे का समग्र विकास भी हुआ है। रेलवे ने पिछले दस वर्षों में अपनी संरचना में महत्वपूर्ण विस्तार किया है। नई रेल लाइनों का निर्माण और पुरानी लाइनों का दोहरीकरण किया गया है। 2014 से 2023 तक लगभग 13,000 कि. मी. नई रेल लाइनों का निर्माण कराया गया है, जिनसे यात्रियों की यात्रा सुविधाजनक हुई है और माल परिवहन में तेजी आई है।

रेलवे के मॉडर्नाइजेशन के लिए भी हमारी सरकार ने ऐतिहासिक प्रयास किए हैं। यूपीए के दौर में 2006 से 2014 के बीच सिर्फ 2,209 नए एलएचबी (लिक हॉफमेन बुश) कोच तैयार हुए थे, जबकि एनडीए सरकार के दौरान 2014 से 2023 के बीच रिकॉर्ड 31,956 एलएचबी कोचों का निर्माण हुआ है। बायो टॉइलेट्स के क्षेत्र में भी हमारी सरकार की उपलब्धि बड़ी रही है। 2006 से 2014 तक बायो टॉइलेट्स वाले कोच मात्र 3,647 थे, जो 2014 से 2023 तक बढ़कर 80,478 तक पहुँच गए हैं।

रेलवे ट्रैक के इलेक्ट्रिफिकेशन का रिकॉर्ड भी ऐतिहासिक है। 2004-2014 के बीच यूपीए सरकार के दौरान सिर्फ 14,985 रूट किमी ट्रैक का विद्युतीकरण हुआ था, वहीं हमारी सरकार ने 2014 से 2023 तक 26,269

रूट किमी का विद्युतीकरण पूरा किया। 2022-23 के दौरान औसतन प्रतिदिन 14 किलोमीटर नए ट्रैक बिछाए गए हैं। यही असली मेहनत है।

रेल यात्रियों की सुरक्षा हमारी सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता है। यूपीए के समय रेलवे स्टेशनों पर CCTV जैसी बुनियादी सुरक्षा सुविधा मात्र 123 स्टेशनों पर उपलब्ध थी, लेकिन हमारी सरकार ने इसे बढ़ाकर दिसंबर 2024 तक 1,051 स्टेशनों तक पहुंचा दिया है। यात्रियों की सुरक्षा पर बीते दस वर्षों में हमने ₹1.27 लाख करोड़ से भी ज्यादा खर्च किए हैं।

रोजगार के मामले में भी हमारी सरकार ने रेलवे में नौजवानों को अधिक अवसर प्रदान किए हैं। यूपीए सरकार ने अपने कार्यकाल में केवल 4,11,000 नौकरियाँ दी थीं, जबकि हमारी एनडीए सरकार ने 2014 से अब तक 5,02,000 से अधिक नौकरियाँ दी हैं।

रेलवे के बिजलीकरण पर विशेष ध्यान दिया गया है। 2014 में केवल 42% रेलवे लाइनें बिजलीकृत थीं, जो 2023 तक बढ़कर 80% हो गई हैं। इससे न केवल डीजल पर निर्भरता कम हुई है, बल्कि प्रदूषण में भी कमी आई है। इसके साथ ही, रेलवे ने सौर ऊर्जा और पवन ऊर्जा का भी उपयोग बढ़ाया है, जिससे स्वच्छ ऊर्जा के माध्यम से ट्रेनें चलाई जा रही हैं।

यात्रियों की सुविधाओं में सुधार के लिए अनेक कदम उठाए गए हैं। स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया गया है, जहां पर स्वच्छ पेयजल, साफ-सुथरे शौचालय और वेटिंग लाउंज जैसी सुविधाएं उपलब्ध कराई गई हैं। इसके अलावा, स्टेशन पररसरों में वाई-फाई की सुविधा भी प्रदान की गई है। 2016 में शुरू की गई मुफ्त वाई-फाई सुविधा आज 6000 से अधिक स्टेशनों पर उपलब्ध है।

रेलवे ने डिजिटल टिकटिंग को बढ़ावा दिया है। आईआरसीटीसी वेबसाइट और मोबाइल एप्प के माध्यम से टिकट बुकिंग अब बहुत आसान हो गई है। 2014 में केवल 20% टिकटें ऑनलाइन बुक होती थीं, जबकि आज यह संख्या बढ़कर 70% हो गई है। इसके अलावा, टिकट जांच के लिए भी हैंडहेल्ड डिवाइस का उपयोग किया जा रहा है, जिससे यात्रियों को अनावश्यक परेशानियों का सामना नहीं करना पड़ता।

ट्रेनों की गति और समयबद्धता में सुधार के लिए हाई स्पीड ट्रेन परियोजनाओं पर काम किया गया है। वंदे भारत एक्सप्रेस इसका एक उत्कृष्ट उदाहरण है, जो न केवल उच्च गति से चलती है, बल्कि यात्रियों को अत्याधुनिक सुविधाएं भी प्रदान करती है। इसके अलावा, रेल ट्रैक का नवीनीकरण और सिग्नल प्रणाली में सुधार से ट्रेनों की समयबद्धता में भी वृद्धि हुई है।

रेलवे सुरक्षा पर भी विशेष ध्यान दिया गया है। यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए स्टेशनों और ट्रेनों में सीसीटीवी कैमरों का व्यापक उपयोग किया गया है। इसके साथ ही, महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए 'महिला हेल्प डेस्क और महिला आरक्षी तैनात की गई हैं। रेल दुर्घटनाओं को कम करने के लिए रेल ट्रैक और पुलों की नियमित निगरानी और मरम्मत की जा रही है।

माल ढुलाई के क्षेत्र में भी रेलवे ने महत्वपूर्ण सुधार किये हैं। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर परियोजना का कार्यान्वयन तेजी से किया जा रहा है। पश्चिमी और पूर्वी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का अधिकांश कार्य पूरा हो चुका है, जिससे माल ढुलाई में तेजी और समय की बचत हो रही है। इसके अलावा, मालगाड़ियों की गति बढ़ाने के लिए विशेष प्रयास किये गए हैं, जिससे उद्योगों को समय पर सामग्री की आपूर्ति हो सके।

रेलवे सुधारों का सामाजिक और आर्थिक विकास पर भी सकारात्मक प्रभाव पड़ा है। नए रेल लाइनों के निर्माण और स्टेशनों के आधुनिकीकरण से रोजगार के नए अवसर उत्पन्न हुए हैं। इसके अलावा, ग्रामीण और पिछड़े क्षेत्रों में रेल कनेक्टिविटी बढ़ने से उन क्षेत्रों का भी विकास हो रहा है।

रेलवे के वित्तीय प्रबंधन में सुधार के लिए कई कदम उठाए गए हैं। रेलवे की आय बढ़ाने के लिए माल भाड़े और यात्री किराये में संतुलित वृद्धि की गई है। इसके अलावा, गैर-किराया आय बढ़ाने के लिए स्टेशन परिसरों में वाणिज्यिक गतिविधियों को बढ़ावा दिया गया है। रेलवे ने पारदर्शिता और जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए वित्तीय प्रबंधन में डिजिटल तकनीक का भी उपयोग किया है।

रेलवे ने पर्यावरण संरक्षण के लिए कई हरित पहलों की हैं। स्टेशनों और ट्रेनों में सौर ऊर्जा पैनल लगाए गए हैं, जिनसे ऊर्जा की बचत हो रही है। इसके अलावा, बायो-टॉयलेट्स का व्यापक उपयोग किया जा रहा है, जिससे रेलवे परिसरों और पटरियों की स्वच्छता में सुधार हुआ है। पर्यावरण के प्रति अपनी जिम्मेदारियों को समझते हुए, रेलवे ने कई पौधरोपण अभियान भी चलाए हैं।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र, कल्याण, से जुड़ी कुछ महत्वपूर्ण मांगों का उल्लेख करना चाहूंगा :-

1. अंबरनाथ रेलवे स्टेशन का उन्नयन और सौंदर्यीकरण - अंबरनाथ रेलवे स्टेशन के उन्नयन और सौंदर्यीकरण की आवश्यकता है। स्टेशन पर यात्रियों के लिए आधुनिक सुविधाओं का प्रावधान और स्टेशन परिसर का सौंदर्यीकरण हमारे क्षेत्र की प्रमुख मांग है।
2. कल्याण लोकसभा के सभी रेलवे स्टेशनों पर एंबुलेंस की तैनाती: आपातकालीन सेवाओं को ध्यान में रखते हुए, कल्याण लोकसभा के सभी रेलवे स्टेशनों पर एंबुलेंस की तैनाती की जानी चाहिए ताकि किसी भी आपातकालीन स्थिति में त्वरित सहायता मिल सके।
3. दिवा रेलवे स्टेशन पर कोंकण रेलवे ट्रेनों का नियमित ठहराव: दिवा रेलवे स्टेशन पर कोंकण रेलवे की ट्रेनों का नियमित ठहराव सुनिश्चित किया जाए, ताकि यात्रियों को बेहतर कनेक्टिविटी और सुविधा मिल सके।
4. रेलवे भूमि पर बसे झुग्गी निवासियों को निष्कासन नोटिस: रेलवे भूमि पर बसे झुग्गी निवासियों को निष्कासन नोटिस जारी कर उन्हें वैकल्पिक पुनर्वास की व्यवस्था की जाए, ताकि रेलवे भूमि का उचित उपयोग हो सके।
5. सीएसएमटी से पनवेल लोकल सेवा की शुरुआत (दिवा के माध्यम से): सीएसएमटी से पनवेल के बीच दिवा के माध्यम से लोकल सेवा की शुरुआत की जाए, जिससे यात्रियों को बेहतर यात्रा सुविधा मिल सके।
6. अंबरनाथ से सीएसएमटी (अप एंड डाउन) के बीच एसी लोकल की आवृत्ति बढ़ाई जाए: अंबरनाथ से सीएसएमटी के बीच एसी लोकल ट्रेनों की आवृत्ति बढ़ाई जाए, ताकि यात्रियों को अधिक आरामदायक और सुविधाजनक यात्रा मिल सके।
7. कोपर और दिवा के बीच दातीवली रेलवे स्टेशन की मांग: कोपर और दिवा के बीच दातीवली रेलवे स्टेशन की स्थापना की जाए, जिससे इस क्षेत्र के निवासियों को बेहतर कनेक्टिविटी मिल सके।
8. लोकग्राम एफओबी का निर्माण: लोकग्राम क्षेत्र में फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) का निर्माण किया जाए, जिससे पैदल यात्रियों को सुरक्षित पारगमन की सुविधा मिल सके।

9. पीपीपी मॉडल पर कल्याण और डोम्बिवली स्टेशन का पुनर्विकास: कल्याण और डोम्बिवली रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) मॉडल पर किया जाए, जिससे इन स्टेशनों पर आधुनिक सुविधाएं उपलब्ध कराई जा सकें ।

10. सभी रेलवे स्टेशनों पर शौचालयों का सुधार: सभी रेलवे स्टेशनों पर शौचालयों की स्थिति में सुधार किया जाए, ताकि यात्रियों को स्वच्छ और सुरक्षित शौचालय की सुविधा मिल सके ।

11. दिवा - वसई मार्ग पर ट्रेनों की आवृत्ति बढ़ाई जाए: दिवा से वसई मार्ग पर ट्रेनों की आवृत्ति बढ़ाई जाए जिससे यात्रियों को बेहतर कनेक्टिविटी और यात्रा सुविधा मिल सके ।

श्री नारायणदास अहिरवार (जालौन) : मेरे संसदीय क्षेत्र जालौन, गरौठा, भोगनीपुर, जो बुन्देलखण्ड क्षेत्र में आता है, में बुनियादी सुविधाओं का बहुत अभाव है । दिल्ली के लिए सीधी रेल सेवा न होने के कारण स्थानीय निवासियों का मजदूरी हेतु दिल्ली जाने के लिए दैनिक जीवन अधिक प्रभावित होता है। जनपद जालौन का जिला मुख्यालय उरई है । जनपद कानपुर देहात एवं जनपद हमीरपुर के लोगों को दिल्ली जाने के लिए सीधी रेल सेवा उपलब्ध नहीं है । ऐसी स्थिति में दिल्ली जाने के लिए लोगों को अधिक समय और अधिक पैसा खर्च करना पड़ता है, जिससे उनकी आर्थिक स्थिति अधिक प्रभावित होती है । ऐसी स्थिति में इस क्षेत्र में सीधी रेल सेवा और कुछ ट्रेनों का ठहराव अति आवश्यक है ताकि यहाँ के लोग अपना जीवनयापन करने के लिए सीधे दिल्ली जा सकें, और इस क्षेत्र के जनप्रतिनिधियों को भी दिल्ली आने-जाने के लिए सीधी ट्रेन न होने से परेशानी होती है ।

जनपद जालौन की तहसील कोंच से अंग्रेजी हुकूमत से कोंच शटल एट तक आती थी । यह 2024 में एट से सरसौखी (उरई) तक बढ़ाई गयी है । अगर यह शटल सरसौखी से पुखराया होते हुए कानपुर तथा कानपुर से दिल्ली तक बढ़ा दी जाये तो जालौन के अलावा जनपद हमीरपुर, कानपुर देहात के लोगों को सीधे दिल्ली जाने के लिए साधन उपलब्ध हो जायेगा ।

श्रीमती कृष्णा देवी शिवशंकर पटेल (बाँदा) : बुन्देलखंड अतिपिछड़े क्षेत्रों में से एक है तथा मेरा संसदीय क्षेत्रों बुन्देलखंड के अंतर्गत ही आता है । मैं सरकार और माननीय रेल मंत्री को अवगत कराना चाहती हूँ कि एक तरफ देश जहाँ आजादी का अमृत महोत्सव मना रहा है । राजधानी, शताब्दी, वंदे भारत जैसी आधुनिक ट्रेन देश के अनेक हिस्सों में चल रही हैं । बुलेट ट्रेन का आगमन भी बहुत जल्द होने वाला है। ऐसे में विडम्बना है कि बाँदा चित्रकूट संसदीय क्षेत्र रेल के क्षेत्र में भी काफी पिछड़ा है । यहाँ रेल सेवा का विस्तार होना अति आवश्यक है । जैसे कि, संसदीय क्षेत्र में सीमावर्ती जनपद फतेहपुर से बबेरू होते हुए अतर्रा रेलवे स्टेशन तक नवीन रेलमार्ग परियोजना का सर्वेक्षण 70 वर्ष पूर्व किया गया था । जिस पर आजतक कोई प्रभावी कार्यवाही नहीं हुई है । इसी के साथ बाँदा से होते हुए एक वंदे भारत भी प्रस्तावित हुई थी । लेकिन मेरे क्षेत्र का दुर्भाग्य वह महोबा से खजुराहो की तरफ चलाई गयी ।

मैं मंत्री जी को यह भी बताना चाहूंगी एक कई बार पत्र के माध्यम से अतर्रा रेलवे क्रासिंग चार सौ छियत्तर (476) में जाम की समस्या होती है, अतः वहाँ एक ब्रिज की आवश्यकता है । उस पर भी कोई कार्यवाही नहीं हुई है ।

एक और गुजारिश रखना चाहूंगी कि अपने क्षेत्र के अंतर्गत अतर्रा स्टेशन पर बरौनी अहमदाबाद, गोरखपुर दादर तथा सूबेदारगंज एल.टी.टी. एक्सप्रेस ट्रेन के स्टॉपेज किया जाये । मेरे संसदीय क्षेत्र में भी रेल विकास हो तथा हर देशवासियों को रेल अमृत उत्सव का एहसास हो ।

श्री मुकेशकुमार चंद्रकांत दलाल (सूरत) : प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेंद्र भाई मोदी जी ने देश को 'सबका साथ सबका विकास' का नया मंत्र दिया था और उसी को आगे बढ़ाते हुए रेल मंत्री जी ने पूरे देश के सभी रीजन, सभी प्रान्त, सभी वर्गों का ध्यान रखते हुए, रेल को नई सोच, नई दिशा एवं फैले हुए देश की अर्थव्यवस्था को वंदे भारत की स्पीड से बजट प्रस्तुत किया है। मैं इसके लिए उनका हार्दिक अभिनंदन करता हूं।

I am coming from Surat, Gujarat. I would also like to put it forth what hon. Railway Minister has given to Gujarat. Annual average allocation to Gujarat was merely Rs.589 between 2005-2014 while same for 2025-26 is 29 times more, that is, Rs.17155 crore. For the same period 132 tracks were laid while 249 tracks were laid between 2014-25.

Around 2739 kilometre of new tracks were constructed in Gujarat since 2014 which is more than the entire rail network of Denmark, which is, 2948 kilometre. New projects worth Rs.30826 crore for constructing new tracks are in progress in Gujarat. A total of 87 station, wherein Surat will be one, will be developed under Amrit Stations in Gujarat. A total of 1049 ROBs and RUBs of Rs.6303 crore were constructed since 2014 in Gujarat

A State-of-the-art world class Vande Bharat trains covering 12 districts are running in Gujarat. Surat railway station redevelopment work under Phase-1 of Rs.980 crore and Phase-2 of Rs.497 crore is also in progress. I thank the hon. Railway Minister for the same on behalf of my Surat constituency. The planned transformation of the rail network in the State is expected to provide a major boost to trade, industry and employment-driven development.

Gujarat's railway sector due to its unique geographical landscape faces several challenges despite significant investments and development projects. Certain regions especially in Saurashtra, Kutch and Dang still lack adequate rail connectivity. Kutch is a major logistic hub under the Gujarat Integrated Logistics and Logistics Park Policy, 2021. Gujarat is a major industrial hub with ports like Mundra, Kandla and Hazira generating significant freight traffic. Existing railway lines struggle to handle the increasing cargo load efficiently. Therefore, I request hon. Railway Minister to look at the targeted infrastructure of freight movement along with Western Dedicated Freight Corridor which needs to be completed as speedily as it is possible.

The Mumbai-Ahmedabad high speed rail, that is, the bullet train project is delayed due to land acquisition issues during initial phases. It needs to be completed speedily by expediting the execution of key works pertaining to the project.

Gandhidham-Palanpur stretch of 301 kilometre also needs to be electrified. The Taranga Hill Ambuj-Abu road rail line got approval of Cabinet Committee of Economic Affairs in July 2022 which was scheduled to be completed before 2027. But due to technical reasons, it is running late and needs to be completed earliest.

यहां पर विपक्ष द्वारा जनरल कोच के लिए फॉल्स नैरेटिव फैलाया गया है, जबकि रेल मंत्री जी द्वारा देश के सभी लोगो के लिए फुल नॉन एसी सेगमेंट में 100 अमृत भारत ट्रेन्स जन सुविधाओं में बदलाव करते हुए शुरू की जा रही हैं। पैसेजर्स की मांग को देखते हुए शॉर्ट डिस्टेंस के लिए नमो भारत ट्रेन, एमडीएम डिस्टेंस के लिए 130 वंदे भारत ट्रेन्स और लंबी दूरी के लिए प्रोटोटाइप ऑफ वंदे भारत ट्रेन यात्रा शुरू की गई है, या शुरू की जा रही है। कुछ अंतर की दूरी की सभी मेल/ एक्सप्रेस ट्रेन्स में मार्च 2025 तक कम से कम चार जनरल कोच देंगे।

The hon. Railway Minister, Shri Vaishnav is the most dynamic, dedicated and sensitive person who is doing overnight work under the leadership of Modi ji to give new direction and dimension to Indian Railways.

I acknowledge, appreciate and congratulate him as well as the Railways for successfully running and managing thousands of trains during historical Maha Kumbh.

लास्ट में, मैं सूरत की बात करता हूं। ये मेरी मांग हैं :-

- (1) मुंबई-अहमदाबाद के बीच में वंदे भारत 20901-20902 में अभी 19 कोच हैं। ट्रेन हमेशा फुल ही जाती है। यात्रियों की मांग को ध्यान में रखते हुए ट्रेन में 04 नए कोच लगाने चाहिए।
- (2) मुंबई-राजकोट दूरंतो एक्सप्रेस 12267-12268 ट्रेन को सुरेन्द्रनगर में स्टॉपेज मिला है। राजकोट और आसपास के लोगों के लिए सुरेन्द्रनगर प्रमुख स्टेशन है। सूरत में राजकोट के काफी लोग रहते हैं, उनकी सुविधा के लिए मैं सूरत में स्टॉपेज देने का मांग करता हूं।
- (3) जनसंपर्क क्रांति सूरत रेलवे स्टेशन से गुजरती है, सूरत में करीब 60 लाख की आबादी है, ट्रेड इंडस्ट्रियल क्षेत्र भी हैं, तो यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए संपर्क क्रांति का सूरत में स्टॉपेज देने की मांग करता हूं।
- (4) सूरत के नजदीक फुडसद में कोरोना के बाद कोई ट्रेन स्टॉपेज नहीं है। रेल मंत्री ने वहां लोकल ट्रेन का स्टॉपेज देने का मांग स्वीकार की थी, मगर अभी तक काम नहीं हुआ है। फुडसद में दो-तीन लोकल ट्रेन्स के तत्काल स्टॉपेज देने की मांग मैं फिर से दोहराता हूं।
- (5) किम रेलवे स्टेशन पर दो एस्केलेटर्स लगवाने की मेरी मांग थी और मांग स्वीकार भी हुई थी। वह काम जल्द से जल्द शुरू हो जाए, यह मेरी मांग है।
- (6) सूरत रेलवे स्टेशन की 300 करोड़ रुपये की सालाना आमदनी है, मगर फिर भी यहां डीआरएम ऑफिस नहीं है। मैं यहाँ सूरत डीआरएम ऑफिस देने की मांग करता हूं।

(7) सूरत के नजदीक हाजरा में कई बड़े-बड़े इंडस्ट्रियल क्षेत्र हैं, पर उसको बड़ोदरा डीआरएम के साथ जोड़ दिया है। मैं हाजरा को मुंबई डीआरएम में जोड़ने की मांग करता हूँ।

SHRI VIJAYAKUMAR ALIAS VIJAY VASANTH (KANYAKUMARI): I would like to bring to the notice of the Government several pressing issues and requests related to the railway network in the Southern Tamil Nadu region, specifically regarding the much-needed extension of the Charminar Express to Kanyakumari, along with other vital requests concerning train services, infrastructure development, and the improvement of rail connectivity for the people of the Kanyakumari district and the surrounding areas.

1. Request for Extension of Train No. 12759/12760 Charminar Express to Kanyakumari

The primary request I would like to bring to your attention today is the long-standing demand to extend the Charminar Express (Train No. 12759/12760) from its current terminus at Chennai to Kanyakumari. This is not just an issue of convenience, but a critical demand that connects Telangana State's capital, Hyderabad, with the southernmost tip of Tamil Nadu, a region that holds immense economic and cultural importance.

The Charminar Express has been well-received as a vital link between Hyderabad and Chennai, facilitating the movement of thousands of passengers daily, connecting commuters, students, professionals, and tourists. However, the extension of this train to Kanyakumari would not only bring greater convenience but would also improve overall connectivity, tourism, and economic development in the region.

The Need for Extension to Kanyakumari

Kanyakumari is a crucial pilgrimage and tourist destination that draws people from across the country, thanks to its strategic geographical location and cultural heritage. The introduction of a direct train from Hyderabad to Kanyakumari would greatly enhance the travel experience, reduce travel times, and boost the tourism economy in the region. Furthermore, this extension, through operational routes such as Vriddhachalam and Madurai, ensures operational convenience while promoting seamless connectivity for travelers, especially those from Southern Tamil Nadu.

This extension, which was proposed in IRTTC 2021 and 2023, has already received approval from the Railway Board. However, the necessary steps to implement this extension must be expedited. I call on the Railway Board to take immediate action to ensure the extension of this vital service to Kanyakumari as soon as possible.

2. Request for Train Service Enhancements and New Proposals

Beyond the Charminar Express extension, there are several additional requests related to train services that are crucial to meet the growing demand for enhanced rail connectivity in Southern Tamil Nadu:

Conversion of Train No. 22657/22658 (Tambaram-Nagercoil Express) to Daily Operations

One of the requests that has been carefully examined is the conversion of the Tambaram-Nagercoil Express to daily operations. Currently, this service runs tri-weekly, but due to its popularity and demand, it would be highly beneficial for it to operate daily. Unfortunately, this request has encountered challenges, particularly because of the shared track with other non-daily trains. However, given the demand, we urge the Railway Board to reconsider and explore ways to make this daily service feasible.

Introduction of Vande Bharat Sleeper Coach Train on the Chennai-Kanyakumari Section

Another critical request is the introduction of a Vande Bharat Sleeper Coach train on the Chennai-Kanyakumari section. As Kanyakumari has become a major destination for pilgrims, tourists, and commuters, a Vande Bharat train with sleeper accommodations would not only increase the comfort and efficiency of travel but also boost tourism in the region. This request is under the purview of the Railway Board, and we hope they will give it due consideration.

3. Request for Train Stoppages

There are several requests for the stoppage of trains at various stations, which would greatly benefit daily commuters and ensure better connectivity for remote areas. Currently, the absence of stoppages at certain stations has created significant hardships for the traveling public.

Requests for Stoppages:

1. Stoppage of Train No. 26627/26628 (TVC-TPJ Intercity Express) at Eraniel

This request was denied due to low ticket sales, but we must highlight that Eraniel is an important local hub, and we urge the Railway Board to reconsider this decision in light of future population growth and demand in the region.

2. Stoppage of Train No. 16649/16650 (Parasuram Express) at Nagercoil Town

This stoppage request has already been recommended to the Railway Board for approval. Nagercoil Town is a central point for many commuters, and having this stoppage would greatly ease the travel burden on the residents.

3. Stoppage of Train No. 16729/16730 (Punalur-Madurai Express) at Palliyadi

The stoppage of this train was removed due to low patronage, but Palliyadi remains an essential area for travelers. We request that this stoppage be reinstated as soon as commercially viable.

4. Stoppage of Train No. 16321/16322 (Nagercoil-Coimbatore Express) at Aralvaimolli

This stoppage was removed during zero-based timetabling due to poor patronage, but as local conditions change, we encourage the Railway Board to review this decision for future improvements.

4. Infrastructure Development Requests

Infrastructure development plays a crucial role in improving overall railway efficiency, safety, and convenience. There are several infrastructure-related requests that need urgent attention:

Request for Road Over Bridges (ROBs) and Road Under Bridges (RUBs)

1. Construction of an ROB at LC No. 20 (Kandanvilai)

The proposal for a Road Over Bridge (ROB) at Kandanvilai was examined but found to be unfeasible due to insufficient traffic. However, if the State Government provides funding, the Railway Board could consider eliminating this level crossing.

2. Construction of a New ROB at Kokkudu Village near Eraniel

The request for a new ROB at Kokkudu has been hindered because it is not part of the doubling work between Thiruvananthapuram and Kanyakumari. However, new

ROB proposals are vital for the region and should be pursued with funding from the State Government.

3. Construction of a 2-lane ROB at Viricode (Kuzhithurai)

The revised plan for the construction of a 2-lane ROB at Viricode is currently on hold due to delays in the approach work by the Tamil Nadu Highways Authority. We urge the authorities to expedite the completion of this infrastructure project.

4. Construction of a RUB at OTLC No. 16818

The alignment for a Road Under Bridge (RUB) at OTLC No. 16818 has been reviewed, but we await local authority approval. We urge the authorities to expedite the process and address any delays in the approval.

Goods Shed and Ballast Siding:

1. Request for a Goods Shed at Nagercoil Town Railway Station

Currently, Nagercoil Junction has a goods shed that adequately serves the purpose, but we propose that a similar facility be considered at Nagercoil Town if there is a future demand for additional goods traffic.

2. Request to Shift Ballast Siding from Eraniel to Aralvaimozhi Station

The proposal to shift the ballast siding from Eraniel to Aralvaimozhi is not currently feasible due to operational requirements. However, this issue should be revisited in the future to accommodate evolving operational needs.

5. Road Infrastructure Requests

Several requests have been made for road infrastructure improvements that will benefit both rail and road users in the region:

1. Construction of a New Approach Road to Nagercoil Town Railway Station:

The current approach road to Nagercoil Town is being developed to meet current traffic needs, but any new road connectivity would require land acquisition, which can be pursued with assistance from the State Government.

2. Construction of ROBS near Eraniel, Viricode, and Kandanvilai

Various proposals have been made for the construction of ROBS at different level crossings. These are essential for improving traffic flow and safety in the region. The State Government's support is crucial for land acquisition and funding.

6. Other Requests

There are also several other requests that address specific needs of the community:

1. Request to Provide an RUB at LC No. 16 at Kottaram- Vaduganpattu Road

This initiative faced opposition from district authorities, but we strongly recommend that it be taken up with the District Administration to ensure that this crucial infrastructure is developed.

2. Request to Speed Up Construction of ROBs and Infrastructure Work

We also urge the Railway authorities to speed up the construction of ongoing ROB projects, particularly at the Aqueduct (Bridge No. 231), as delays in land acquisition are holding up vital projects.

The Railway demands put forward by the people of Kanyakumari and the broader Southern Tamil Nadu region are critical to the development of both the region and the nation. The extension of the Charminar Express to Kanyakumari, along with the requests for new train services, improved stoppages, and infrastructure development, will significantly enhance connectivity, improve the daily commute, and foster economic and tourism growth.

I now respectfully urge the Hon'ble Railway Minister to allocate the necessary funds at the earliest to implement these vital projects and fulfill the long-standing demands of the people in this region. I trust that under the leadership of the Railway Minister, these proposals will be prioritized, and the necessary steps will be taken to bring about the much-needed improvements in the railway services and infrastructure for the people of Kanyakumari and surrounding areas.

SHRI EATALA RAJENDER (MALKAJGIRI): I would like express my views on the Railway Budget for 2025, which holds immense significance for the people of my constituency, Malkajgiri, and for the state of Telangana as a whole.

Firstly, I would like to commend the government for its continued focus on modernizing and expanding our railway infrastructure. The allocation of ₹5,337 crore to Telangana reflects a commitment to enhancing connectivity and improving passenger amenities. This investment is crucial for fostering economic growth and ensuring better mobility for our citizens.

For Malkajgiri, the redevelopment of the Malkajgiri Railway Station under the Amrit Bharat Station Scheme is a welcome initiative. With a budget of ₹27.61 crore and Medchal Railway Station is a significant step forward, with a sanctioned budget of ₹32.11 crore, these projects promises to transform the station into a modern, passenger-friendly hub. The addition of a 12-meter-wide foot-over-bridge, lifts, escalators, and upgraded amenities will greatly enhance the travel experience for thousands of commuters who rely on this station daily.

The cultural motifs and landscaping will also add a unique touch, reflecting the rich heritage of our region.

Additionally, I am pleased to highlight the redevelopment of Charlapally Railway Station, which has been transformed into a world-class terminal. This station, now the fifth major railway terminal in Hyderabad, is equipped with state-of-the-art facilities, including VIP lounges, food courts, escalators, and air-conditioned waiting rooms. It is also the second air-conditioned railway terminal in South India, showcasing the government's commitment to creating modern and sustainable infrastructure. The development of Charlapally Railway Station will not only reduce the burden on other major terminals but also enhance connectivity for the people of Malkajgiri and surrounding areas.

I would also like to emphasize the importance of the Kazipet Coach Factory, a flagship project that has the potential to bring transformative benefits to Telangana. The factory represents a significant opportunity for generating employment, enhancing industrial growth, and positioning Telangana as a hub for railway manufacturing in South India. I urge the government to expedite the completion of this factory, allocate the necessary resources, and ensure that production begins without further delays. The operationalization of the Kazipet Coach Factory will not only bolster the Indian Railways but also have a positive ripple effect on the economy of our state.

Furthermore, I would like to draw attention to the long-pending works on proposed RUBs and ROBs in Malkajgiri. These projects, including the RUBs and

ROBs at key locations such as Neredmet, Alwal, Bolarum and Medchal, have been delayed for years, causing significant inconvenience to commuters. The tremendous increase in traffic near railway crossings has made these projects a necessity. I urge the Ministry of Railways and the state government to expedite the completion of these works, which are critical for easing traffic congestion and ensuring the safety of pedestrians and motorists. The modified estimates for these projects must be approved without further delay, and a clear action plan should be implemented to address the hardships faced by daily commute measures will address crucial bottlenecks and improve commuter mobility.

I would also like to highlight the extension of the FOB at Jammikunta Railway Station to improve passenger movement and safety. Furthermore, I urge the Ministry to approve train halts at Jammikunta Railway Station for important trains, including Telangana Express, Navjeevan Express, Kobra Express, Jaipur Mysore Express, Kazipet to Pune Express, and Dakshin Express, to cater to the growing demand of the local population.

Moreover, there is a strong and pressing demand for the introduction of daily services for the Karimnagar to Tirupati train and Push-pull train, which would provide much-needed connectivity for the people of this region. Additionally, I request the Ministry to implement the long-pending demand for the halt of Rayalaseema Express at Bollaram Station, which has been a persistent request from the citizens.

Lastly, I call upon the Ministry of Railways to consider providing opportunities to local people in the operation of railway canteens in my constituency. Offering railway canteens to local entrepreneurs and workers would not only create employment opportunities but also strengthen the connection between the railway network and the communities it serves. This initiative could contribute significantly to the economic development of our region while fostering a sense of inclusivity and collaboration.

Finally, while the redevelopment of Malkajgiri and Charlapally Railway Stations is commendable, there remains a pressing need to address the broader connectivity issues in our constituency. Projects such as the doubling of railway lines and the introduction of new train services to underserved areas must be prioritized. Additionally, safety measures, including the installation of advanced signaling systems and improved level crossings, should be expedited to ensure the well-being of passengers.

I also urge the Ministry of Railways to consider the long-pending demand for a dedicated suburban railway network in Hyderabad, which would significantly ease traffic congestion and provide a reliable mode of transport for the growing urban population.

In conclusion, while the Railway Budget for 2025 brings promising developments for Malkajgiri and Telangana, there is still much work to be done to address the aspirations of our people. I stand committed to working with the Ministry of Railways and all stakeholders to ensure that these projects are implemented effectively and that the benefits reach every corner of our constituency.

माननीय सभापति: रेलवे पूरे देश की एक लाइफ लाइन है, उस पर माननीय मंत्री जी का जवाब आना है। यह परंपरा रही है। रेलवे बजट सभी माननीय सदस्यों के क्षेत्र से जुड़ा हुआ है। सभी लोग उसमें भाग लेते हैं और माननीय मंत्री जी से अपने प्रश्नों का जवाब सुनते हैं। कृपया, आप उनकी बात सुनें।

?(व्यवधान)

रेल मंत्री; सूचना और प्रसारण मंत्री; तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव): माननीय सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने इतनी विस्तृत, इतनी सुंदर और इतनी अच्छी तरह से रेलवे की डिमांड्स फोर ग्रांट्स पर चर्चा कराई है।?(व्यवधान) इसमें कई माननीय सदस्यों ने भाग लिया।?(व्यवधान) कल आपने इस पर देर रात तक चर्चा कराई है, इसके लिए मैं माननीय अध्यक्ष जी को विशेष धन्यवाद देना चाहता हूँ।?(व्यवधान) आपने सभी माननीय सदस्यों को अपनी-अपनी बात कहने का मौका दिया है और उसमें किस तरह से सभी ने अपने-अपने क्षेत्रों की बातों को रखा है, कई ने राष्ट्र के मुद्दों को रखा है, कई ने हमारे अच्छे काम भी गिनाए हैं और कई ने अपनी डिमांड्स रखी है।?(व्यवधान) मैं सभी मान्यवर सांसदों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने इतनी समृद्ध चर्चा में भाग लिया है।?(व्यवधान) अगर आप इसी भावना के साथ रिप्लाय भी सुनते तो और भी आनंद आता।?(व्यवधान) लेकिन जैसी आपकी इच्छा।?(व्यवधान) देश को आगे बढ़ना ही बढ़ना है।?(व्यवधान) देश नहीं रुकेगा।?(व्यवधान)

मान्यवर सभापति महोदय, मैं सबसे पहले मान्यवर प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि रेलवे के प्रति उनका इमोशनल कनेक्ट है।?(व्यवधान) उन्होंने रेलवे पर विशेष ध्यान दे कर रेलवे के लिए एक हिस्टोरिक बजट पेश किया है।?(व्यवधान) रेलवे के लिए दो लाख, बावन हजार दो सौ करोड़ रुपए जीबीएस देना अपने-आप में एक बहुत बड़ी ऐतिहासिक चीज है। इसके लिए मैं मान्यवर प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा।?(व्यवधान) मैं मान्यवर वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने हर तरह की प्रॉब्लम को समझा और उसे समझ कर रेलवे बजट में हर प्रॉब्लम को सॉल्व करने के लिए आपने मदद की है। 2,52,200 करोड़ रुपये का जीबीएस दिया है, इसके लिए मैं माननीय वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।?(व्यवधान)

माननीय सभापति जी, मैं सभी सांसदों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने पूरे वर्ष जिस तरह से संवाद रखा, हमेशा अपने क्षेत्रों की समस्याओं को लेकर मिलते रहे, आते रहे, इनमें कई चीजें सॉल्व हुईं। संवाद इस डेमोक्रेसी का मूल है ताकि अच्छा संवाद होता रहे और एक-दूसरे के साथ बातचीत करके हम इस देश को आगे बढ़ाते रहें। ? (व्यवधान)

मैं सबसे पहले रेलवे के फाइनेंशियल्स पर आता हूं क्योंकि यह बजट सत्र का विषय है। कोविड में रेलवे को काफी डिफिकल्टीज़ हुई, उन मुश्किलों से निकलकर आज रेलवे विभाग हैल्दी सिचुएशन में आया है। रेलवे के प्रमुख खर्चों में बड़े और छोटे खर्चों को मिलाकर आज परिस्थिति अच्छी है। ? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record, except the Railway Minister's speech.

*? (Interruptions) ? **

श्री अश्विनी वैष्णव: महोदय, रेलवे सारे खर्च अपनी इनकम से कर रहा है। रेलवे का एक्सपेंडिचर में सबसे बड़ा आइटम स्टाफ कॉस्ट है: 1 लाख 16 हजार करोड़ रुपये का। करीब 15 लाख पेंशनर्स हैं, उनके पेंशन की कॉस्ट करीब 66 हजार करोड़ रुपये है। एनर्जी की कॉस्ट 32 हजार करोड़ रुपये है और फाइनेंसिंग की कॉस्ट करीब 25 हजार करोड़ रुपये है। यह सब मिलाकर टोटल एक्सपेंडिचर 2 लाख 75 हजार करोड़ रुपये है और रेवेन्यू करीब 2 लाख 78 हजार करोड़ रुपये है। ? (व्यवधान)

महोदय, कोविड के दो-तीन साल बाद से अब हर साल रेलवे अपनी फाइनेंशियल रिक्वायरमेंट्स और खर्च अपने ही रेवेन्यू से कर पा रहा है। अब रेलवे अच्छी और हैल्दी पोजीशन की तरफ बढ़ रहा है और आने वाले समय में इसे और ज्यादा बेहतर करने का प्रयास चलता रहेगा। ? (व्यवधान)

मान्यवर, मैं आपको बताना चाहता हूं कि रेलवे पैसेंजर्स को बहुत बड़ी सब्सिडी देता है। पैसेंजर्स को एक किलोमीटर ट्रेवल कराने में रेलवे का खर्चा 1 रुपये 38 पैसे आता है। इसके अगेंस्ट रेलवे टिकट मात्र 73 पैसे का होता है यानी 47 परसेंट डिस्काउंट होता है। ? (व्यवधान) इस टोटल डिस्काउंट की जो वैल्यू है, वह 60 हजार करोड़ रुपये है। 60 हजार करोड़ रुपये की सब्सिडी रेलवे अपने पैसेंजर्स को ट्रेवल करने में देता है। यह बेसिकली सोशल ऑब्लिगेशन की तरह से है और यह बहुत बड़ा और महत्वपूर्ण आब्लिगेशन है। ? (व्यवधान)

महोदय, रेलवे ने वर्ष 2020 के बाद पैसेंजर्स फेयर नहीं बढ़ाए। आज भी किसी पड़ोसी देश से कम्पेरिजन करें तो रेलवे का किराया बहुत कम है। मैं अभी यूरोप के देशों से कम्पेरिजन नहीं कर रहा हूं, वहां तो 10, 15 और 20 गुना ज्यादा है। हम पड़ोसी देशों के साथ कम्पेरिजन करें तो 350 किलोमीटर के ट्रेवल में भारत में खर्च जहां 121 रुपये है, पाकिस्तान में 436 रुपये है, बांग्लादेश में 323 रुपये है और श्रीलंका में 413 रुपये है। अगर हम यूरोप से कम्पेरिजन करें तो वहां किराया 5, 10, 15 या 20 गुना ज्यादा है। एक सब्सिडाइज्ड ट्रेवल भारत में होता है, यह बहुत महत्वपूर्ण बात है। ? (व्यवधान)

महोदय, अब मैं दूसरे विषय पर आता हूं। दूसरा प्वाइंट है ? रेलवे के परफार्मेंस पैरामीटर्स। मान्यवर, यह बहुत ही गौरव की बात है और विपक्ष के सभी साथी भी इसमें गौरव करेंगे। इसमें सभी साथी गौरव करें कि आज भारत विश्व के टॉप-3 लोडिंग कंट्रीज़ में है। ? (व्यवधान) इस साल 1.6 बिलियन टन कार्गो रेलवे कैरी करेगा, जो कि अपने आप में एक इतिहास है, रिकॉर्ड है। ? (व्यवधान) अब सिर्फ चाइना, यूएस और भारत ये टॉप-3 हो गए हैं। यह देश की एक बहुत बड़ी उपलब्धि है। ? (व्यवधान) इसके लिए मैं सभी देशवासियों को, सभी सांसदों को, रेलवे के सभी कर्मचारियों को धन्यवाद देना चाहूंगा। ? (व्यवधान)

महोदय, 34 हजार किलोमीटर रेलवे के ट्रैक्स बने हैं, जो कि जर्मनी के पूरे रेलवे नेटवर्क से भी ज्यादा है ।? (व्यवधान) जो ट्रैक्स रिप्लेस हुए हैं, पुरानी पटरियों को रिप्लेस करके नई पटरियां बनाना, उसमें 50 हजार किलोमीटर रिप्लेस हुई हैं और उसके कारण सेफ्टी में बहुत बड़ा इम्प्रूवमेंट आया है ।? (व्यवधान)

12 हजार फ्लाईओवर्स और अंडर पासेज बने हैं, जिससे देश को बहुत बड़ा लाभ हुआ है । कोविड के बाद 720 करोड़ से ज्यादा पैसेंजर्स को भारत की रेलवे कैरी करेगी, जो अपने आप में बहुत बड़ी एक उपलब्धि है ।? (व्यवधान)

एलएचबी कोचेज़, जहां मात्र 400-500 बनते थे, अब साढ़े 5 हजार बनते हैं और इन 10 वर्षों में 41 हजार एचएलबी कोचेज़ बने हैं ।? (व्यवधान)

लोकोमोटिव का प्रोडक्शन, इंजन का प्रोडक्शन 1400 तक पहुंच गया है । यदि पूरे अमेरिका, पूरे यूरोप इन दोनों को जोड़ दें तो उससे भी ज्यादा भारत का लोकोमोटिव का प्रोडक्शन है ।? (व्यवधान)

यह गौरव की बात है कि देश में लगभग 2 लाख वैगन्स एड किए हैं ।? (व्यवधान) यह बहुत बड़ी बात है । 14 हजार ब्रिजेज़ को पूरा रीबिल्ड किया गया है, रीहैबिलिटेड किया गया है । 3300 स्टेशन्स को डिजिटल कंट्रोल पर लेकर आए हैं, जो कि अपने आप में एक बहुत बड़ी उपलब्धि है ।? (व्यवधान)

मैं एक बात आपसे शेयर करना चाहूंगा । अगर माननीय सांसद महोदय एक सैकेंड के लिए यह बात सुने तो उनकी छाती गर्व से फूल उठेगी ।? (व्यवधान) आज भारत रेलवे का बड़ा एक्सपोर्टर बनकर उभरा है और आस्ट्रेलिया में मेट्रो के कोचेज़ जा रहे हैं । यूके, साउदी अरबिया, फ्रांस, आस्ट्रेलिया, इन सब में भारत की बाँगीज़ एक्सपोर्ट होकर जा रही हैं ।? (व्यवधान) फ्रांस, मैक्सिको, रोमानिया, स्पेन, जर्मनी और इटली में प्रोपल्शन के इक्विमेंट्स जा रहे हैं ।? (व्यवधान) मोजाम्बिक, बांग्लादेश, श्रीलंका में पैसेंजर कोचेज़ जा रहे हैं ।? (व्यवधान) जल्दी ही मद्रास में, सारण जिले में, बिहार में बनने वाले लोकोमोटिव दुनिया भर में जाएंगे ।? (व्यवधान) तमिलनाडु से बने हुए पहिये, व्हील्स सारी दुनिया में एक्सपोर्ट होंगे ।? (व्यवधान) यह गौरव की बात है और पूरा देश इसमें गौरव करे ।? (व्यवधान) यह प्रधान मंत्री जी का मेक-इन-इंडिया का बहुत बड़ा सबूत है ।? (व्यवधान)

मान्यवर, मैं आपको एक और बात बताना चाहूंगा कि इस साल वर्ष 2025 में भारतीय रेलवे स्कोप-1 नेट-जीरो अचीव करेगा । स्कोप-1 नेट-जीरो बहुत बड़ा टारगेट है ।? (व्यवधान) इस टारगेट को वर्ष 2025 में भारतीय रेलवे अचीव करेगा ।? (व्यवधान)

5 लाख लोगों को भारतीय रेलवे ने रोजगार दिया है और आज भी 1 लाख लोगों के लिए भारतीय रेलवे में रिक्रूटमेंट का काम चल रहा है ।? (व्यवधान)

रेलवे ने फ्रेट कॉरीडोर को करीब-करीब कंपलीट कर दिया है और सेफ्टी पर बहुत बड़ा फोकस है ।? (व्यवधान) मैं इस विषय पर आना चाहूंगा । हमने सेफ्टी के बहुत सारे टेक्नोलॉजिकल चेंज किए हैं । लॉन्गर रेल, बेटर क्वालिटी ऑफ रेल, इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग, फॉग सेफ्टी डिवाइस ? इन सब को लाकर, भारत की रेलवे ने बहुत बड़ा फोकस करके, एक सिग्निफिकेंट इम्प्रूवमेंट लेकर किया है ।? (व्यवधान)

हम बेटर मेनटेनेंस प्रैक्टिसेज लेकर आये हैं ।? (व्यवधान) ट्रैक मेनटेनेंस के लिए एक नई तरह की गाड़ी बनी है, जिसे आरसीआर (रेल-कम-रोड) व्हीकल कहते हैं ।? (व्यवधान) इससे ट्रैक मेनटेनेंस के लिए बहुत ज्यादा सामान

कैरी नहीं करना पड़ता है ।? (व्यवधान) प्राइमरी रेल नेटवर्क को 50 हजार किलोमीटर किया गया है ।? (व्यवधान) इन सबका रिजल्ट यह आया है कि जो वेल्डिंग के फेल्योर्स होते थे, पहले वर्ष 2013-14 में, ये 3700 होते थे, आज ये 90 परसेंट कम होकर मात्र 300 से कम रह गये हैं ।? (व्यवधान)

वैसे ही, पहले रेल फ्रैक्चर के बारे में बहुत बातें सुनने को मिलती थीं । वर्ष 2013-14 में, जहाँ रेल फ्रैक्चर ढाई हजार होते थे, आज वे मात्र 240 रह गये हैं । यह भी उसी काम का परिणाम है ।? (व्यवधान)

कई अचीवमेंट्स है, जिनको मैं आपके सामने रखूँगा । रेलवे की सेफ्टी में इन्वेस्टमेंट बढ़कर 1 लाख 16 हजार करोड़ रुपए हो गये हैं, जो पहले की तुलना में कई गुना है । इन सब कामों का जो रिजल्ट है, अगर आप उनके बारे में जानेंगे, तो सबको खुशी होगी ।? (व्यवधान)

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रवनीत सिंह): सर, यह क्या हो रहा है?? (व्यवधान) ये विडियो बना रहे हैं ।? (व्यवधान) यहाँ पर विडियो बनायी जा रही है ।? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record.

? (Interruptions)? [*](#)

माननीय सभापति: केवल माननीय मंत्री जी का वक्तव्य रिकॉर्ड में जाएगा ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: श्री टैगोर, सदन की मर्यादा बनाकर रखें ।

? (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please, do not record video from the Well.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Do not make any video.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Minister, kindly address the Chair.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Railway Minister is replying to the discussion on the Railway Budget.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Kindly listen to him patiently.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: He is giving information on the developmental work.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, kindly have patience and listen to him.

श्री अश्विनी वैष्णव : माननीय सभापति जी, माननीय लालू जी के समय में 234 एक्सीडेंट्स होते थे, अगर उसमें 464 डिरेलमेंट्स को मिला दें, तो कुल 698 एक्सीडेंट्स होते थे यानी साल में लगभग 700 एक्सीडेंट्स होते थे ।? (व्यवधान) इस तरह से, औसतन डेली 2 एक्सीडेंट्स के बराबर होते थे । वैसे ही, ऑनरेबल ममता बनर्जी जी के समय में 165 एक्सीडेंट्स होते थे, उनमें 230 डिरेलमेंट्स को जोड़ा जाए, तो 395 के आसपास एक्सीडेंट्स होते थे यानी डेली एक एक्सीडेंट होता था ।? (व्यवधान) माननीय खड़गे जी के समय में 118 एक्सीडेंट्स होते थे, अगर उनमें 263 डिरेलमेंट्स को जोड़ा जाए, तो 381 एक्सीडेंट्स होते थे यानी डेली 1 एक्सीडेंट होता था ।? (व्यवधान)

वर्ष 2014 में, प्रधानमंत्री जी ने जिम्मेदारी ली, तब से सेफ्टी पर पूरा फोकस किया, इंवेस्टमेंट्स बढ़ाये, नये टेक्नोलॉजीज लेकर आए ।? (व्यवधान) इस तरह से, वर्ष 2019-20 में, ये आँकड़े कम होकर 291 पर पहुंचा और आज 30 एक्सीडेंट्स में 43 डिरेलमेंट्स को ऐड करें, तो ये आँकड़े टोटल 73 पर आ गये हैं, जो पहले से 90 परसेंट कम हैं । ये वर्ष 2014-15 की तुलना में 80 परसेंट कम हैं । लेकिन हमें इससे संतुष्ट नहीं होना है । हमें लगातार मेहनत करनी है और हर तरह के प्रयास करने हैं, जिससे रेलवे की सेफ्टी और भी बढ़े ।? (व्यवधान)

माननीय सभापति जी, कई माननीय सांसदों ने लोको पायलट की बात उठाई । मैं बताना चाहूंगा कि लोको पायलट की रनिंग रूम, जब लोको पायलट अपनी ड्यूटी कम्प्लीट करके आते हैं, तो वहाँ वे रेस्ट करते हैं ।? (व्यवधान) वर्ष 2014 से पहले उन रनिंग रूम्स की ऐसी स्थिति थी कि उसका जिक्र ही कैसे करें । आज कुल 558 यानी 100 परसेंट लोको पायलट के रनिंग रूम्स एयर कंडिशनड हैं ।? (व्यवधान)

पहले एक भी लोको में कोई टॉयलेट नहीं होता था । इससे आप समझें कि जो महिला लोको पायलट्स हैं, उनकी कैसी स्थिति होती थी? आज 1,100 लोकोमोटिव्स में बहनों के लिए टॉयलेट्स की सुविधाएं हैं ।? (व्यवधान)

जितने नए डिजाइन्स के लोकोमोटिव्स बन रहे हैं, उन सबमें टॉयलेट्स की विशेष व्यवस्था की गई है । ? (व्यवधान)

सभापति जी, लोको पायलट्स के बारे में एक और विषय आया था कि उनके ड्यूटी आवर्स बहुत ज्यादा हैं । ? (व्यवधान) मैं बताना चाहूंगा कि रेलवे में इस समय में एवरेज ड्यूटी आवर्स, 7.7 आवर्स हैं । ? (व्यवधान) जो 104 घंटे ड्यूटी करनी होती है, उसकी जगह 91 आवर्स आज एवरेज ड्यूटी आवर्स हैं । ? (व्यवधान) लोको पायलट्स का रेलवे के प्रति बहुत बड़ा योगदान है । ? (व्यवधान) हम उनका लगातार ध्यान रखते हैं और लगातार उनकी परिस्थिति में सुधार किया जा रहा है । ? (व्यवधान)

सभापति जी, जो पांच लाख इंप्लॉयमेंट दिया गया है, मैं उसके बारे में बताना चाहूंगा । ? (व्यवधान) पहला एग्जाम कराया गया, उसमें 1 करोड़ 26 लाख कैंडिडेट्स थे । ? (व्यवधान) 211 शहरों में, 726 सेंटर्स में, 15 भाषाओं में, 133 शिफ्टों में 68 दिनों तक एग्जाम चला । ? (व्यवधान) कहीं कोई प्रॉब्लम नहीं आई, कोई पेपर लीक नहीं हुआ, कहीं कोई दिक्कत नहीं आई । ? (व्यवधान)

अभी हाल ही में एएलपी का एग्जाम खत्म हुआ । ? (व्यवधान) 18 लाख कैंडिडेट्स उसमें बैठे, पांच दिनों तक, 15 शिफ्टों में, 156 शहरों में, 346 सेंटर्स में और 15 भाषाओं में एग्जाम चला । ? (व्यवधान) कोई दिक्कत नहीं आई । ? (व्यवधान) कल मेरे बहुत अच्छे मित्र तिरु दुरई वाइको जी ने कहा था । ? (व्यवधान) क्या वे अभी हैं? नहीं हैं । ? (व्यवधान) मैं दुरई वाइको जी को बताना चाहूंगा कि अपने होमटाउन से दूर एग्जाम सेंटर का नियम बनाया गया है ? (व्यवधान)

माननीय सभापति: माननीय मंत्री जी, आप माननीय सदस्य का नाम लेकर चेयर को एड्रेस करें ।

? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव: ठीक है, सभापति जी, धन्यवाद । ? (व्यवधान)

मान्यवर सभापति जी, कल मान्यवर दुरई वाइको जी ने एक प्रश्न उठाया था, जो कि होमटाउन के बाहर सेंटर रखने का प्रश्न था । ? (व्यवधान) यह पूरे देश भर की पॉलिसी है, किसी एक पार्टिकुलर रीजन के लिए यह पॉलिसी नहीं है । ? (व्यवधान) पूरे देश में हम ऐसा ही करते हैं, जिससे एग्जाम और ज्यादा स्मूथ हो और एग्जाम की इंटीग्रिटी पर कोई प्रश्न न आए । ? (व्यवधान)

मान्यवर चन्द्र शेखर जी ने रिज़र्वेशन का मुद्दा उठाया था । ? (व्यवधान) मैं बताना चाहूंगा कि जो पांच लाख इंप्लॉयमेंट दिया गया है, उसमें बिना किसी डेविएशन के रिज़र्वेशन के सभी नियम-कानूनों का पालन किया गया है । ? (व्यवधान)

सभापति जी, रेलवे में इंप्लॉयमेंट के लिए 60 सालों में पहली बार एनुअल कैलेंडर की व्यवस्था की गई है । ? (व्यवधान) उसको 2024 और 2025, दोनों वर्षों में प्रॉपर्टी इंप्लिमेंट किया जा रहा है । ? (व्यवधान)

सभापति जी, अब मैं पैसेंजर ट्रेन ऑपरेशन्स के विषय पर आऊंगा । ? (व्यवधान) बहुत सारे माननीय सांसदों ने कहा कि जनरल कोचेज़ की संख्या कम हुई है । ? (व्यवधान) मैं एकदम स्पष्ट रूप से बता देना चाहता हूं कि प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार गरीबों के प्रति समर्पित है, मिडिल क्लास के प्रति समर्पित है और हमारी पार्टी अंत्योदय की भावना से काम करती है । ? (व्यवधान) हमेशा से गरीबों के लिए काम करती है, मिडिल क्लास के लिए काम करती है । ? (व्यवधान) आज आप देखेंगे कि आज जो हमारे कोचेज़ की टोटल फ्लीट है, उस टोटल फ्लीट में जो स्लीपर और जनरल कोचेज़ हैं, वे 56,000 स्लीपर और जनरल कोचेज़ हैं । ? (व्यवधान) एसी कोचेज़ मात्र 23,000 हैं । ? (व्यवधान) यानी 70 परसेंट स्लीपर और जनरल कोचेज़ हैं और 30 परसेंट एसी कोचेज़ हैं । ? (व्यवधान) जो रेश्यो पहले टू-थर्ड और वन-थर्ड था, आज वह रेश्यो 70:30 की तरफ शिफ्ट हो गया है । ? (व्यवधान)

इस साल भी करीब-करीब 4,160 स्लीपर और जनरल कोचेज़ बनाए जा रहे हैं । ? (व्यवधान) कन्टिन्यूअसली जनरल कोचेज़ बनाने का प्रयास किया जा रहा है । ? (व्यवधान) 17,000 जनरल कोचेज़ बनाने का प्रोग्राम

ऑलरेडी सैक्शन्ड है । ? (व्यवधान) कहीं पर भी, गरीब से गरीब यात्री को भी रेल की सुविधा में दिक्कत नहीं आएगी, इतना आप विश्वास रखिए । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति जी, कई माननीय सांसदों ने भीड़-भाड़ के बारे में बात की । ? (व्यवधान) भीड़-भाड़ के लिए किस तरह से व्यवस्था हो, उसके लिए पिछले साल होली में 604 स्पेशल ट्रेन्स चलाई गई थीं । ? (व्यवधान) उसके बाद गर्मी के मौसम में, छुट्टियों में करीब 13,000 स्पेशल ट्रेन्स चलाई गई थीं । ? (व्यवधान) फिर छठ और दीवाली में 8,000 स्पेशल ट्रेन्स चलाई गईं और महाकुंभ के समय में 17,330 स्पेशल ट्रेन्स चलाई गईं । ? (व्यवधान) इसके लिए दिन-रात मेहनत की और एक बहुत बड़ा प्रयास किया, जिससे देश भर से श्रद्धालुजन आकर इतने बड़े इस भागीरथी संकल्प में भाग ले सकें । ? (व्यवधान)

? (व्यवधान) इसमें रेलवे ने करीब 2.5 साल पहले काम चालू किया था ।? (व्यवधान) गंगा जी पर नया पुल बनाया ।? (व्यवधान) जंघई-फाफामऊ की लाइन को डबल किया ।? (व्यवधान) 21 फ्लाईओवर/अंडरपास बनाए ।? (व्यवधान) तीन नई वाशिंग लाइन्स बनायीं ।? (व्यवधान) 48 प्लेटफॉर्म्स को बढ़ाया ।? (व्यवधान) 23 परमानेंट होल्डिंग एरियाज बनाए ।? (व्यवधान) एक स्टेशन पर,? (व्यवधान) पूरे के पूरे 9 स्टेशन्स पर काम किया ।? (व्यवधान) माननीय श्रद्धालुओं की बहुत भीड़ थी ।? (व्यवधान) बहुत ज्यादा रश था, फिर भी सभी श्रद्धालुओं ने जी-भरकर आशीर्वाद लिया।? (व्यवधान) मैं सबको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपके इस आशीर्वाद से रेलवे को हमेशा आगे बढ़ने का एक मौका मिलेगा ।? (व्यवधान) मैं मान्यवर प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा कि वे लगातार फॉलोअप करते थे ।? (व्यवधान) वे एक-एक बात की जानकारी रखते थे ।? (व्यवधान) मैं मान्यवर गृह मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा कि वे लगातार फॉलोअप करते थे, बराबर गाइडेंस देते थे? (व्यवधान) मैं मान्यवर उत्तर प्रदेश के मुख्यमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा कि उनका लगातार संवाद होता था और हर तरह से कोऑर्डिनेशन, चाहे भीड़ का कोऑर्डिनेशन हो, मूवमेंट का कोऑर्डिनेशन हो, बसेज का कोऑर्डिनेशन हो, उनका हर तरह का कोऑर्डिनेशन लगातार होता था ।? (व्यवधान) इस साल होली में, अभी जो सीजन चल रहा है, मुझे बताते हुए खुशी होती है कि 1,107 स्पेशल ट्रेन्स इस साल होली पर चल रही हैं ।? (व्यवधान) इसके अलावा कई परमानेंट स्टेप्स भी लिये जा रहे हैं ।? (व्यवधान) नई दिल्ली स्टेशन पर एक बहुत दुःखद हादसा हुआ था ।? (व्यवधान) उसके बाद में 60 स्टेशन्स पर परमानेंट होल्डिंग एरिया बना रहे हैं ।? (व्यवधान) एक्सेस कंट्रोल को परमानेंट कर रहे हैं ।? (व्यवधान) हमने 40 फीट चौड़े फुट ओवरब्रिजेज बनाने का काम हाथ में लिया है ।? (व्यवधान) सब जगह सीसीटीवी कैमरा लगा रहे हैं ।? (व्यवधान) एक्सट्रा वॉर रूम बना रहे हैं।? (व्यवधान) न्यू जनरेशन के कम्युनिकेशन इन्फ्रामेंट्स बना रहे हैं ।? (व्यवधान) न्यू डिजाइन के आई.डी. कार्ड्स बना रहे हैं ।? (व्यवधान) न्यू डिजाइन की यूनिफार्म बना रहे हैं ।? (व्यवधान) स्टेशन डायरेक्टर की पोस्ट को अपग्रेड कर रहे हैं ।? (व्यवधान) हम प्रयास यह कर रहे हैं कि जितनी कैपेसिटी हो, उतने ही टिकट बेचे जाएँ ।? (व्यवधान)

महोदय, अब मैं एलएचबी कोचेज पर आऊँगा ।? (व्यवधान) कई मान्यवर सांसदों ने यह मुझे पर्सनली मिलने पर भी कहा ।? (व्यवधान)

माननीय सभापति: माननीय मंत्री जी सभी माननीय सदस्यों का नाम ले-लेकर उनके द्वारा उठाये गए सवालों का जवाब दे रहे हैं । कृपया आप लोग अपने द्वारा उठाये गए विचारों का जवाब सुन लें, माननीय मंत्री जी विस्तार से उनके संबंध में कह रहे हैं । कृपया, आप उन्हें सुनें और आप सब लोगों से अनुरोध है कि आप अपने-अपने स्थानों पर जाएँ ।

माननीय मंत्री जी ।

? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव : महोदय, पुराने डिजाइन के आईसीएफ कोचेज की तुलना में एलएचबी कोच सेफ होते हैं ।? (व्यवधान) इसीलिए मान्यवर प्रधानमंत्री ने वर्ष 2014 के बाद में, जहाँ पहले 550 के आसपास साल का प्रोडक्शन होता था, उसे 10 गुना बढ़ाकर 5.5 हजार किया है ।? (व्यवधान) मैं आपके सामने बहुत ही संतुष्टि के साथ कहना चाहूँगा कि प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की इस तीसरी टर्म में सारे के सारे कोचेज को एलएचबी में कन्वर्ट कर लिया जायेगा ।? (व्यवधान) यह सभी के लिए फायदे की बात है ।? (व्यवधान) सभी को इसका लाभ होगा ।? (व्यवधान) आप सबके एरिया में इसका बेनीफिट होगा।? (व्यवधान) ऐसा मेरा मानना है ।? (व्यवधान) आप भी इसका आनन्द उठाइए । ? (व्यवधान) आपके एरिया में भी लोग आपको ज्यादा पसंद करेंगे ।? (व्यवधान)

महोदय, वंदे भारत चेर कार की डिमांड हर जगह से आती है ।? (व्यवधान) 50 और नई वंदे भारत चेर कार्स बनायी जाएंगी ।? (व्यवधान) 260 नई वंदे भारत स्लीपर ट्रेन्स बनायी जाएंगी ।? (व्यवधान) अमृत भारत, जो कि एक बहुत ही अच्छी ट्रेन हमारे श्रमिक वर्गों के लिए और जो गरीब से गरीब व्यक्ति के लिए यातायात का एक अच्छा साधन है, 100 नई अमृत भारत ट्रेन्स बनाई जाएंगी ।? (व्यवधान) मेमू ट्रेन, जिसकी डिमांड बहुत बार आती है, 50 नई मेमू ट्रेन्स बनाई जाएंगी ।? (व्यवधान) नमो भारत ट्रेन, जो कि बहुत अच्छी चल पड़ी है, वैसी 50 और नई ट्रेन्स बनाई जाएंगी ।? (व्यवधान) क्या यहाँ पर वर्षा ताई, वर्षा गायकवाड़ जी हैं? ? (व्यवधान)

महोदय, वर्षा ताई मेरी इस बात को सुनें ।? (व्यवधान)

माननीय सभापति: आपने वर्षा जी का नाम लिया है, वे आपको सुनेंगी ।

? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव : सभापति जी, हमारे श्रीकांत भाई और महाराष्ट्र के भी कई अन्य सांसद यहां बैठे हैं ।? (व्यवधान) अभी हाल ही में माननीय देवेन्द्र जी से मेरी चर्चा हुई थी । प्रधान मंत्री जी का मुम्बई की लोकल ट्रेन को सुधारने का जो प्रयास है, उसके बारे में मैंने माननीय देवेन्द्र जी से चर्चा की और यह तय हुआ कि 238 नई ट्रेन्स मुम्बई की लोकल ट्रेन्स के लिए मैनुफैक्चर की जाएंगी ।? (व्यवधान) सभापति जी, यदि वर्षा जी सुनती तो खुश होतीं, लेकिन वे अभी वेल में हैं । मैं मानता हूँ कि अगर वे वेल से भी ताली बजा लें तो उनका लाभ हो जाएगा । यदि वे उधर जाकर ताली बजाएंगी, तो और ज्यादा अच्छा रहेगा ।? (व्यवधान)

सभापति जी, मैं बताना चाहता हूँ कि कर्नाटक के कई माननीय सांसद सदन में हैं ।? (व्यवधान) मुझे यह बताते हुए हर्ष होता है कि कर्नाटक के बेंगलुरु के सबर्बन के लिए ट्रेन्स के प्रोक्योरमेंट में दिक्कत आ रही थी, उसे सॉल्व करने के लिए यह निर्णय लिया गया कि बेंगलुरु सबर्बन की ट्रेन्स भी अब आईसीएफ चेन्नई में बनेंगी और रेलवे उसे मैनुफैक्चर करके देगा ।? (व्यवधान) हम इस भावना के साथ काम कर रहे हैं जिससे देश के हर क्षेत्र में प्रधान मंत्री जी का जो ?सबका साथ, सबका विकास? का मंत्र है, उसे लेकर आगे चलें । इसमें यदि विपक्ष का भी प्रयास हो जाए तो बहुत अच्छा रहेगा, ऐसा मेरा आप सभी से निवेदन है ।? (व्यवधान)

सभापति जी, अब मैं एक बहुत ही महत्वपूर्ण डेवलपमेंट के बारे में बताना चाहता हूँ जो रेलवे के क्षेत्र में हुआ है । मैं बहुत खुशी के साथ बताना चाहता हूँ कि हमारे 68 डिविजन्स में से 49 डिविजन्स ऐसे हैं, जिनकी पंचुएलिटी 80 प्रतिशत से ज्यादा पहुंची है । इससे भी ज्यादा गौरव की बात यह है कि 12 डिविजन्स ऐसे हैं, जहां

पंचुएलिटी 95 परसेंट पहुंच गई है। यह एक अच्छा प्रयास है, जिसमें हमें आगे और ज्यादा मेहनत करनी है। हम और मेहनत करेंगे लेकिन कम से कम 12 डिविजन्स ऐसे हो गए हैं, जहां 95 परसेंट पंचुएलिटी पहुंच गई है।? (व्यवधान)

सभापति जी, कई सदस्यों ने कवच की बात कही, मैं डिटेल में इसके बारे में चर्चा कर चुका हूं। मैं आज बताना चाहता हूं कि जो काम विश्व के देशों ने 1980, 1990 में कर लिया था, वह काम भारत में मोदी जी के आने के बाद ही आरम्भ हुआ। वर्ष 2016 में कवच का डेवलपमेंट शुरू हुआ और वर्ष 2019 में फर्स्ट वर्जन बना। बाद में उसकी टेस्टिंग हुई और वर्ष 2024 के जुलाई महीने में फाइनल वर्जन कवच 4.0 बना और अब बड़े स्केल पर कवच का रोल आउट होगा। दस हजार लोकोमोटिव्स पर और 15 हजार किलोमीटर पर एक साथ कवच का काम चालू हो रहा है।? (व्यवधान) यह आसान काम नहीं है। पूरी तरह से टेलीकॉम का नेटवर्क, जैसे बीएसएनएल का नेटवर्क है, उसी तरह से पूरा नेटवर्क बनाना पड़ता है। यह केवल एक डिवाइस नहीं है कि लोकोमोटिव पर रख दिया। इसमें केयरफुली हर पांच-दस किलोमीटर पर टेलीकॉम के टावर्स लगते हैं। उसके ऊपर टेलीकॉम का इक्विपमेंट लगता है। पूरे रेलवे ट्रैक के साथ ऑप्टिकल फाइबर केबल का नेटवर्क लगता है।? (व्यवधान) हर स्टेशन पर डेटा सेंटर बनता है और उसके बाद लोको और ट्रेन के ऊपर कवच का डिवाइस लगता है। इसके लिए 20 हजार फील्ड स्टाफ को ट्रेनिंग दी गई है और 13 इंजीनियरिंग कालेजेज में कवच के कोर्स के एमओयू किए गए हैं।? (व्यवधान)

सभापति जी, अब मैं अगले विषय में आऊंगा कि देश में किस तरह से रेलवे का इंफ्रास्ट्रक्चर बढ़ रहा है। सातवां विषय? यह बहुत गौरव की बात है कि हमारा जो वर्षों से ड्रीम था, जम्मू से श्रीनगर को जोड़ने के सपने को प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने पूरा किया है और यह सपना अंजी और चिनाब के जो दो पुल बने हैं, उन पुलों के बहुत कीर्तिमान बने हैं। चिनाब का पुल एफिल टावर से भी 35 मीटर ज्यादा ऊंचा है और विपक्ष के सभी साथियों को भी इससे गर्व का अनुभव होना चाहिए। बहुत जल्दी जम्मू से श्रीनगर तक एक नई गाड़ी चलेगी। सीआरएस का इंस्पेक्शन फाइनल हुआ है। उनकी रिपोर्ट आ गई है। रिपोर्ट में उन्होंने जो-जो सुझाव दिए हैं, उन सुझावों को इम्प्लीमेंट किया जा रहा है। जैसे ही इम्प्लीमेंटेशन कम्प्लीट होगा, सीआरएस की परमिशन लेकर जम्मू से श्रीनगर तक ट्रेन चलेगी और देश का एक बहुत सपना पूरा होगा।? (व्यवधान)

सभापति जी, मैं यह भी बताना चाहूंगा कि देश में फ्रेट कॉरिडोर कई वर्षों से एक सपना था।? (व्यवधान) यूपीए की सरकार में केवल फ्रेट कॉरिडोर का नाम लिया जाता था।? (व्यवधान) वर्ष 2014 तक फ्रेट कॉरिडोर में ज़ीरो किलोमीटर का काम हुआ था।? (व्यवधान) आज फ्रेट कॉरिडोर कम्प्लीट होने पर आया है।? (व्यवधान) महाराष्ट्र में श्रीमान् ठाकरे जी के डिले के कारण उसका काम थोड़ा-सा रह गया था, अब वह भी बहुत जल्दी कम्प्लीट हो जाएगा।? (व्यवधान) आज फ्रेट कॉरिडोर के 350 ट्रेन्स प्रतिदिन चल रहे हैं।? (व्यवधान) जहां पहले किसी सामान के पोर्ट तक पहुंचने में 24 घंटे लगते थे, आज 12 घंटे में सामान हिंटरलैंड से पोर्ट तक पहुंचता है, यह मोदी जी के काम करने का तरीका है, इस स्पीड से काम करते हैं? (व्यवधान)

माननीय सदस्यगण, आप अपनी सीट पर जाकर बोलिए, मैं आपकी बातों का जवाब दूंगा।? (व्यवधान)

माननीय सभापति जी, इसके साथ ही साथ मैं यह भी बताना चाहूंगा कि 97 गतिशक्ति कार्गो टर्मिनल्स बनकर तैयार हो गए हैं और 257 नए गतिशक्ति कार्गो टर्मिनल्स बन रहे हैं।? (व्यवधान) मैं आपके माध्यम से दूसरे माननीय सांसदों से भी रिक्वेस्ट करना चाहूंगा कि वे यह देखें कि उनके एरिया में जहां पर भी कार्गो की ज्यादा जरूरत है, उनके नाम लेकर वे मेरे पास आएंगे तो हम वहां पर गतिशक्ति कार्गो टर्मिनल बनाएंगे।? (व्यवधान)

माननीय सभापति जी, मैं यह बताना चाहूंगा कि आज़ादी के बाद से वर्ष 2014 तक लगभग 60 सालों में जो काम हुआ, और दूसरी तरफ, इन दस वर्षों में जो काम हुआ, उसको देखिए ।? (व्यवधान) आज़ादी के बाद से वर्ष 2014 तक 125 किलोमीटर टनल्स भारत के रेल नेटवर्क में थे ।? (व्यवधान) वर्ष 2014 से आज तक 460 किलोमीटर के नए टनल्स बने हैं ।? (व्यवधान) इसमें भी गौरव की बात यह है कि पूरी दुनिया ने भारत के इंजीनियर्स का और ?आत्मनिर्भर भारत? का, मोदी जी के विजन का लोहा माना है । आज हिमालयन टनलिंग मेथड, टनलिंग की एक नयी मेथड का इज़ाद हुआ है ।? (व्यवधान) यह इस देश की ताकत है, जिस ताकत को अगर विपक्ष भी पहचाने तो उनको भी गौरव होगा, उन्हें भी खुशी होगी और उन्हें भी आनन्द मिलेगा ।? (व्यवधान) मैं सभी माननीय सांसदों से निवेदन करता हूँ कि देश की यह जो उपलब्धि है, इसके लिए सभी माननीय सांसद जोर से ताली बजाकर देश की इस उपलब्धि पर गौरव करें ।? (व्यवधान)

माननीय सभापति जी, हम लोग उस पार्टी से आते हैं, जो आज तक ?राष्ट्र प्रथम, सदैव प्रथम? की भावना को लेकर आगे चली है ।? (व्यवधान)

माननीय सभापति: माननीय मंत्री जी, आप सभी माननीय सदस्यों के द्वारा उठाए गए बिन्दुओं का विस्तार से जवाब दे रहे हैं, रेल मंत्रालय की योजनाओं की, उपलब्धियों की चर्चा कर रहे हैं, इससे महत्वपूर्ण क्षण हो नहीं सकता । कृपया इस महत्वपूर्ण क्षण में आप सभी लोग माननीय मंत्री जी के वक्तव्य को सुनें, आपसे यह अनुरोध है ।

? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव: माननीय सभापति जी, मैं आपको बताना चाहूंगा कि ?आत्मनिर्भर भारत? की एक और बड़ी उपलब्धि टनल बोरिंग मशीन (टीबीएम), जो कि मेट्रो में काम आती है, रेलवे में काम आती है और कई प्रोजेक्ट्स में काम आती है, वह भी आज तमिलनाडु में बनने लगी है ।? (व्यवधान) हेरेनक्नेक्ट कंपनी चेन्नई में नयी फैक्ट्री डाल रही है, जो वहां 6.5 मीटर डायमीटर की टनल बोरिंग मशीन्स बनाएगी।? (व्यवधान)

मान्यवर सभापति जी, मैं बताना चाहूंगा कि इन दस वर्षों में बड़े-बड़े ब्रिजिस का निर्माण हुआ है ।? (व्यवधान) गंगा जी पर चार-चार पुल बने हैं ? प्रयागराज जी में, गाज़िपुर में, पटना में और मुंगेर में चार ब्रिज बने हैं, और तीन ब्रिज अंडर कंस्ट्रक्शन हैं ।? (व्यवधान) वैसे ही पश्चिम बंगाल में हुबली ब्रिज बना, तमिलनाडु में पंजन ब्रिज बना, ब्रह्मपुत्र में बोगीविल ब्रिज कंपलीट हुआ और गुवाहाटी में एक और नया ब्रिज बन रहा है, सरईघाट में, वैसे ही चेनाब के ऊपर चेनाब ब्रिज बना और कोसी नदी पर कोसी ब्रिज बना । कोसी ब्रिज कई वर्षों पहले सैंक्शन हुआ था, उस काम को भी बिहार की जनता के लिए, मिथिलांचल की जनता के लिए माननीय मोदी जी ने बना कर दिया है ।? (व्यवधान) यह मोदी जी के काम करने का तरीका है ।? (व्यवधान)

सभापति जी, नॉर्थ-ईस्ट के बारे में एक-एक प्रोजेक्ट में इतनी अच्छी प्रोग्रेस हुई है ।? (व्यवधान) सिक्किम में प्रोजेक्ट सिवोक से रंगपो तक पहुंच रहा है ।? (व्यवधान) असम में नए-नए काम किए जा रहे हैं ।? (व्यवधान) अरुणाचल प्रदेश में ईटानगर से पहले नाहरलगुन तक प्रोजेक्ट बन गया है ।? (व्यवधान) नागालैंड में प्रोजेक्ट 31 किलोमीटर कंपलीट हो गया है ।? (व्यवधान) मणिपुर में जिरीबाम सेंगफॉ खोंगसांग तक पहुंच गया है ।? (व्यवधान) मिज़ोरम में ऑलरेडी 17 किलोमीटर्स हॉटोंकी तक कम्पलीट हो गया है ।? (व्यवधान) त्रिपुरा में आजादी के बाद पहली बार ब्रॉडगेज लाइन आई, वह भी मोदी जी के इन सब प्रयासों के कारण बनी ।? (व्यवधान) वैसे ही मान्यवर अध्यक्ष जी, स्टेशंस बनाने का काम बहुत तेज़ी से चल रहा है ।? (व्यवधान) कल कई

सांसदों ने एक तथ्य रखा था, वह मैं स्पष्ट करना चाहूंगा । ? (व्यवधान) हमारी जो स्टैंडिंग कमिटी है, उसके सभापति माननीय सी.एम. रमेश जी से मेरी बात हुई थी, यह एक कम्युनिकेशन गैप हो गया था । टोटल सात स्टेशंस बन कर इन्फॉर्मेट हो चुके हैं और 129 स्टेशंस कंपलीट हो गए हैं, जिसका जल्दी ही इन्फॉर्मेशन होगा और वर्ष 2025-26 में और भी कई सारे स्टेशंस बनेंगे । ? (व्यवधान) सभापति जी, हमने विश्व के सबसे बड़े स्टेशन रीडेवलपमेंट का कार्यक्रम हाथ में लिया हुआ है और इसमें सभी का सहयोग चाहिए होगा । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति: माननीय रेल राज्य मंत्री जी, आपके मंत्री जी जवाब दे रहे हैं । आप कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए ।

? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव: सभापति जी, कल माननीय सुधा जी ने एक पॉइंट अपने एक स्टेशन के बारे में उठाया था । ? (व्यवधान) मैंने कल रात में ही, यहां से बाहर निकलते ही सबसे पहले जनरल मैनेजर, सर्जन रेलवे को फोन किया कि उस स्टेशन पर अधिकारियों को भेजें और उसकी चेकिंग करें, जाँच करें। ? (व्यवधान) महोदय, मैं आपको विश्वास दिलाना चाहूंगा और सभी माननीय सांसदों को भी निवेदन करूंगा कि आप सभी काम की क्वालिटी पर ध्यान दें और कहीं पर भी कोई कॉम्प्रोमाइज़ काम की क्वालिटी पर नहीं किया जाएगा । ? (व्यवधान) समय अधिक लगे लेकिन काम अच्छा होना चाहिए, क्योंकि प्रधान मंत्री जी ने यह मार्गदर्शन दिया है कि यह जो काम हो रहा है, 50 सालों के लिए हो रहा है। ? (व्यवधान) 50 सालों के लिए जो काम हो रहा है, उसके ऊपर पूरा ध्यान देना हमारा कर्तव्य है । ? (व्यवधान)

सभापति जी, करीब 14 हजार अंडरपासेज में से चार हजार अंडरपासेज में पंप पिछले मानसून में लगाया गया था, जिससे कि पानी की प्रॉब्लम नहीं आए और अभी भी पूरा प्रयास किया जा रहा है । एक नई तरह का डिज़ाइन बना है, करीब 1800 अंडरपासेज में एक पर्मानेंट करेक्शन किया गया है और कवर करना, साइडवॉल बनाना, हब बनाना, ड्रेन बनाना, जॉइंट की सीलिंग करना, पीयू की ग्राउटिंग करना, लाइनिंग करना, कॉन्क्रीटिंग करना, कई तरह के काम हाथ में लिए गए, जिससे कि अंडरपासेज में जो पानी भरने की समस्या है, वह सॉल्व हो सके । ? (व्यवधान)

सभापति जी, कल एक प्रयास किया गया है कि तमिलनाडु, केरल और पश्चिम बंगाल के प्रति भेदभाव किया जा रहा है । ? (व्यवधान) मान्यवर, मैं स्पष्ट तौर पर बताना चाहूंगा कि माननीय प्रधान मंत्री जी का किसी भी प्रदेश के प्रति कोई भेदभाव नहीं है । ? (व्यवधान) प्रधान मंत्री जी सबका साथ, सबका विकास में विश्वास करते हैं । ? (व्यवधान) इसका मैं डेटा देना चाहूंगा । ? (व्यवधान) बहुत स्पष्ट तौर पर डेटा देना चाहूंगा कि एक-एक स्टेट में बजट रिकॉर्ड एलोकेशन दिया गया है । आंध्र प्रदेश में जहां 886 करोड़ रुपये का बजट होता था, वहां अब 9400 करोड़ रुपये का बजट है । जहां असम और नॉर्थ-ईस्ट में मात्र दो हजार करोड़ रुपये का बजट होता था, वहां अब 10,400 करोड़ रुपये का बजट है । ? (व्यवधान) बिहार में जहां मात्र 1000 करोड़ रुपये का बजट होता था, वहां आज 10,000 करोड़ रुपये का बजट है । दिल्ली के लिए 100 करोड़ रुपये भी नहीं देते थे, लेकिन आज ढाई हजार करोड़ रुपये का बजट है । ? (व्यवधान) अब तो दिल्ली में डबल इंजन की सरकार है, यहां बहुत तेजी से काम चलेगा। गुजरात के लिए 500 करोड़ रुपये का बजट होता था, आज 17 हजार करोड़ रुपये का बजट है । ? (व्यवधान)

मान्यवर, हरियाणा के लिए 300 करोड़ रुपये का बजट होता था, आज साढ़े तीन हजार करोड़ रुपये का बजट है ।? (व्यवधान) हिमाचल प्रदेश के लिए 100 करोड़ रुपये का बजट होता था, आज ढाई हजार करोड़ रुपये का बजट है । कल झारखंड के एक भाई हाँसदाक जी कह रहे थे कि हमारे यहां कम बजट मिला है ।? (व्यवधान)

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से बताना चाहूंगा कि झारखंड के लिए मात्र 450 करोड़ रुपये का बजट होता था, लेकिन आज माननीय मोदी जी झारखंड को 7000 करोड़ रुपये का बजट दे रहे हैं ।? (व्यवधान) कर्नाटक के लिए 850 करोड़ रुपये की जगह 7,500 करोड़ रुपये का बजट है । केरल का बजट मात्र 300 करोड़ रुपये होता था, लेकिन आज केरल के लिए 3000 करोड़ रुपये का बजट है । मध्य प्रदेश में 600 करोड़ रुपये की जगह 14 हजार करोड़ रुपये हैं । महाराष्ट्र का बजट 1000 करोड़ रुपये का था, लेकिन आज 23000 करोड़ रुपये है ।? (व्यवधान) ओडिशा का बजट 800 करोड़ रुपये का होता था, लेकिन आज 10 हजार करोड़ रुपये से ज्यादा का बजट है । पंजाब में हमारी सरकार नहीं है । वहां 225 करोड़ रुपये का बजट था, लेकिन आज साढ़े पाँच हजार करोड़ रुपये का बजट है । ? (व्यवधान)

मान्यवर, राजस्थान में अब डबल इंजन की सरकार बनी है । ? (व्यवधान)

माननीय सभापति: माननीय मंत्री जी राज्यवार ब्यौरा दे रहे हैं । नौ राज्यों में, चाहे तमिलनाडु हो, कर्नाटक हो, आंध्र प्रदेश हो, वहां बजट का एलोकेशन कितना इंक्रीज हुआ है, इसे कृपया आप लोग सुनें। माननीय मंत्री जी डिटेल्ड रिप्लाय दे रहे हैं ।

? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव : मान्यवर, तमिलनाडु में मात्र 800 करोड़ रुपये का बजट होता था । आज बजट 6,626 करोड़ रुपये हैं ।? (व्यवधान) मैं दो-तीन शब्द बोलने का प्रयास कर रहा हूँ । वे भेदभाव का जो आरोप लगाते हैं, वह एकदम गलत है । तेलंगाना नया स्टेट बना है । यहां का 5,337 करोड़ रुपये का बजट है ।? (व्यवधान) उत्तराखंड का मात्र 100 करोड़ रुपये का बजट होता था, लेकिन आज 4,600 करोड़ रुपये का बजट है । उत्तर प्रदेश का मात्र 1000 करोड़ रुपये का बजट होता था, लेकिन आज 19,000 करोड़ रुपये का बजट है ।? (व्यवधान)

मान्यवर, वेस्ट बंगाल के हमारे सांसदों ने विषय उठाया था । बंगाल में मात्र 4,380 करोड़ रुपये का बजट होता था, लेकिन आज मोदी जी 14,000 करोड़ रुपये का बजट दे रहे हैं । यह इतना बड़ा बजट है, कहां पर भेदभाव की बात है? ? (व्यवधान)

मान्यवर, मैं केवल एक निवेदन कर सकता हूँ । मैंने कई माननीय सांसदों को इन-पर्सन भी रिक्वेस्ट किया है कि माननीय मुख्यमंत्रियों से निवेदन करके जो लैंड एक्विजिशन का काम है, लॉ एंड ऑर्डर का काम है, उसमें रेलवे की मदद करें, ताकि काम आगे बढ़े । केरल में मात्र 14 या 15 परसेंट लैंड एक्वायर हुई है ।? (व्यवधान) तमिलनाडु में मात्र 23 परसेंट लैंड एक्वायर हुई है । वहां कैसे काम होगा? केरल में मात्र 14 परसेंट लैंड एक्वायर हुई है । वैसे ही वेस्ट बंगाल में केवल 21 परसेंट लैंड एक्वायर हुई है । इससे कैसे काम होगा? ऐसे तो काम नहीं होगा । आपसे मेरी रिक्वेस्ट है ।? (व्यवधान)

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि माननीय मुख्यमंत्री जी इसमें सहयोग दें तो देश का लाभ होगा ।? (व्यवधान) इससे उनके प्रदेश का भी लाभ होगा । मैं बताना चाहूंगा कि कई ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं, जिनमें

ऐतिहासिक काम हुआ है। कोलकाता मेट्रो वर्ष 1972 में स्टार्ट हुई थी। वर्ष 1972 से वर्ष 2014 तक 42 साल हुए। इन 42 सालों में मात्र 28 किलोमीटर का काम हुआ। मोदी जी के इन दस सालों में 38 किलोमीटर का काम हुआ है।? (व्यवधान) कहां 42 साल का काम और कहां इन 10 सालों का काम। यह काम का परिणाम है। आज लगता है कि मान्यवर सांसद महोदय

अगर थोड़ा और धैर्य के साथ सुनते तो बहुत अच्छा रहता।? (व्यवधान) आपको भी कई जवाब मिलते और कई अच्छी चीजें आप जान पाते।

मान्यवर सभापति जी, कई माननीय सांसदों ने बुलेट ट्रेन का विषय उठाया। मैं बुलेट ट्रेन के बारे में आपको यह बताना चाहूंगा कि यह एक माइंडसेट की बात है।? (व्यवधान) कई माननीय सांसदों ने कहा कि बुलेट ट्रेन की जरूरत है।? (व्यवधान) कांग्रेस के समय से लगातार अपने अंदर एक हीन भावना भरने की कोशिश की गई थी। यह उसी भावना का परिणाम है।? (व्यवधान) हमें आगे बढ़ना है, देश को आगे लेकर जाना है और इस तरह के प्रोजेक्ट्स लाने हैं कि जो आने वाली जेनरेशन हैं, उनके लिए हम कुछ खड़ा करें।? (व्यवधान)

मान्यवर सभापति जी, अन्य मान्यवर सांसदों के जो भी विषय हैं, एक-एक मान्यवर सांसद के विषय नोट किए गए हैं।? (व्यवधान) मैं मान्यवर अध्यक्ष जी को, मान्यवर प्रधान मंत्री जी को, मान्यवर वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि रेलवे के लिए इतने अच्छे बजट का सपोर्ट दिया और इस सपोर्ट के लिए मान्यवर सांसदों का भी धन्यवाद देना चाहूंगा कि इसी भावना के साथ मिलकर काम करें।? (व्यवधान) राष्ट्र प्रथम, सदैव प्रथम को आगे रखें, अंत्योदय की भावना को साथ रखें, सबका साथ, सबका विकास के प्रधान मंत्री जी के मंत्र को लेकर आगे बढ़ें। बहुत-बहुत धन्यवाद।? (व्यवधान)

माननीय सभापति: श्री राजेश रंजन जी, श्री सुधाकर सिंह जी, श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन जी, डॉ. टी. सुमति उर्फ तामिझाची थंगापंडियन जी ने रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग पर अनेक कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए थे।

अब मैं उन सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ सभा के सामने मतदान के लिए रखूंगा।

कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: अब मैं रेल मंत्रालय से संबंधित वर्ष 2025-2026 की अनुदान की मांग सभा के सामने मतदान के लिए रखता हूँ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: प्रश्न यह है:

?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, 2025-2026 in respect of the Ministry of Railways

Voted by Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant
----------------------	-----------------------	-----------------------------------

Voted by the House

85

Ministry of Railways

Revenue

375536,49,00,000

443974,81,00,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांगें पूरी हुईं । अब मैं अनुरोध करूंगा कि आप सब लोग अपने-अपने स्थानों पर चले जाएं, फिर आपकी बात सुनी जाएगी । I request all the hon. Members to kindly take their seats.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: You kindly ask your Members to take their seats.

? (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: I will certainly allow you. But kindly ask your Members to take their seats.

? (Interruptions)

माननीय सभापति: अभी जल शक्ति मंत्रालय का बजट प्रस्तुत होना है ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: गौरव गोगोई जी, मैं अवसर दूंगा ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: हाउस आर्डर में कहां है?

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: आप अपने लोगों को वापस बुलाएं ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: मैं सभी से रिक्वेस्ट करूंगा कि कृपया आप सब लोग अपने-अपने स्थानों पर जाएं। मैं आपके नेता को समय दूंगा । अगर आप सभी सदन में अपनी सीट्स पर जाएंगे तो मैं सभी को और आपके नेता को बोलने का अवसर दूंगा ।

? (व्यवधान)

माननीय सभापति: आप सदन के वेल में हैं और माननीय मंत्री जी के जवाब में व्यवधान उत्पन्न कर रहे हैं । अब अगर आपके नेता बोलना चाहते हैं तो कृपा करके आप पहले हमारी बात सुनिए ।

? (व्यवधान)

-

13.55 hrs

-